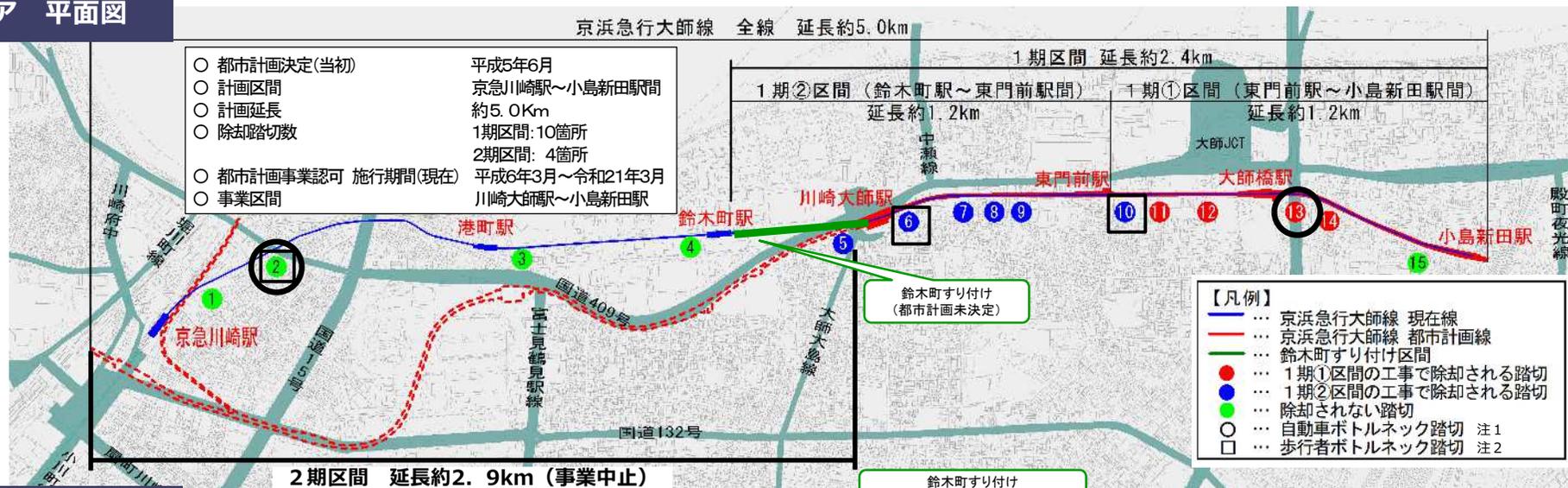


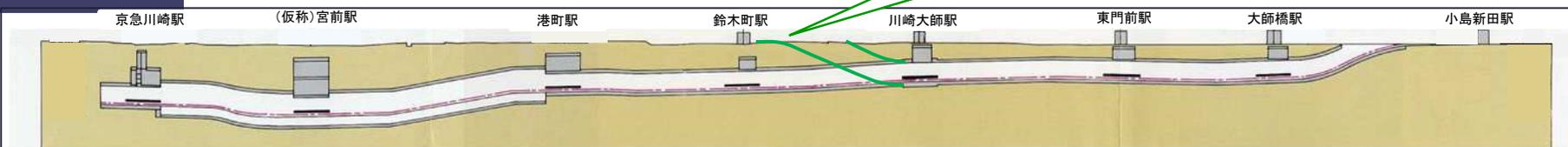
事業概要

(1) 事業概要

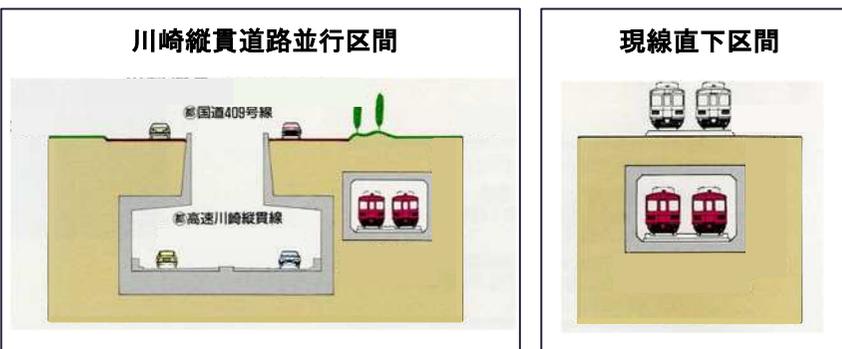
ア 平面図



イ 縦断面図



ウ 横断面図



エ 踏切状況

区間名	踏切道名称	道路名	幅員	踏切遮断時間		交通量				踏切交通遮断量		踏切種別	
				ピーク時 分	1日当り 時間	自動車 台/日	二輪車 台/日	自転車 台/日	歩行者 人/日	自動車 台時/日	歩行者等 台人時/日	自動車 BN	歩行者 BN
2期区間	① 京急川崎(大)第1	本町8号線	11.0 m	16	3.7	699	151	838	2,007	2,586	10,527		
	② 京急川崎(大)第2	国道409号	20.0 m	12	3.4	31,520	2,146	4,536	2,260	107,168	23,106	○	○
	③ 港町第1	港町1号線	7.0 m	19	3.9	1,126	111	1,211	4,721	4,391	23,135		
	④ 港町第3	(私道)	11.0 m	23	4.9	68	4	0	3,558	333	17,434		
1期②区間	⑤ 鈴木町第1	鈴木町1号線	14.0 m	26	5.3	6,858	429	1,692	441	36,347	11,305	*	
	⑥ 川崎大師第1	国道409号	25.0 m	18	4.4	8,957	583	1,326	3,833	39,411	22,700	*	○
	⑦ 川崎大師第2	大師本町3号線	6.0 m	19	4.0	1,054	84	857	583	4,216	5,760		
	⑧ 川崎大師第3	大師本町5号線	6.0 m	21	3.9	0	9	210	228	0	1,708		
	⑨ 川崎大師第4	東門前1号線	6.0 m	22	4.0	552	80	2,655	1,418	2,208	16,292		
	⑩ 東門前第1	東門前6号線	8.0 m	28	5.5	2,039	212	2,685	8,427	11,215	61,116		○
1期①区間	⑪ 東門前第2	東門前8号線	5.5 m	18	3.1	0	16	821	2,406	0	10,004		
	⑫ 東門前第3	東門前11号線	4.5 m	16	2.8	112	12	672	571	314	3,480		
	⑬ 産業道路第1	東京大師横浜	40.0 m	23	4.1	25,144	1,354	2,719	4,758	103,090	30,656	○	○
	⑭ 産業道路第2	田町2号線	8.0 m	24	3.9	3,446	357	1,931	586	13,439	9,816		
	⑮ 大師橋第4	田町9号線	8.1 m	25	4.9	1,962	189	1,804	1,222	9,614	14,827		

(注1) 自動車ボトルネック(BN)踏切: 一日の踏切自動車交通遮断量が5万台時/日以上以上の踏切
 (注2) 歩行者ボトルネック(BN)踏切: 一日の踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万台(人)時/日以上かつ一日の踏切歩行者等交通遮断量が2万台(人)時/日以上以上の踏切
 (注3) ①~⑮踏切 各数値は地下運行開始前の平成31年1月調査
 ※ 川崎大師駅に隣接する「⑤鈴木町第1踏切」と「⑥川崎大師第1踏切」は共に一方通行路であり、踏切自動車交通遮断量の和が自動車ボトルネック踏切の基準に相当

事業概要

(2) 2期区間に係る事業の主な経緯

年月	内容
平成5年6月	都市計画決定
平成6年3月	都市計画事業認可（事業区間 京急川崎駅～小島新田駅間） （施行期間 平成5年度～平成14年度）
平成15年3月	都市計画事業認可変更（施行期間 平成5年度～平成27年度（13年間延伸））
平成18年2月	1期①区間（東門前駅～小島新田駅間） 工事着手
平成28年3月	都市計画事業認可変更（事業区間 川崎大師駅～小島新田駅間（2期区間を除外）） （施行期間 平成5年度～令和6年度（9年間延伸））
平成29年11月	川崎市公共事業評価審査委員会の審議を踏まえた対応方針を公表 <ul style="list-style-type: none">1期区間「事業継続」2期区間「中止」
平成31年2月	2期区間中止に伴う今後の進め方を公表 <ul style="list-style-type: none">鈴木町すり付けの都市計画決定及び2期区間の都市計画廃止手続きなどを、令和3年度までに行う2期区間の都市計画廃止にあたり、対策の必要性が高い京急川崎（大）第2踏切については、鉄道アンダーを基本に検討を進める1期区間の事業完了を最優先に取り組むことから、京急川崎（大）第2踏切の着手時期は1期区間の完了後とする
平成31年3月	1期①区間 地下運行開始
令和5年2月	川崎市公共事業評価審査委員会の審議を踏まえた対応方針を公表 <ul style="list-style-type: none">1期区間全体「事業継続」1期②区間 「工事着手は検討継続」
令和7年1月	1期②区間（鈴木町駅～東門前駅間）の検討結果及び今後の取組方針を公表 <ul style="list-style-type: none">事業費及び工期について、京浜急行電鉄と縮減に向けた協議調整等を行いながら、事業を推進する連立事業を契機とした沿線の価値を高める周辺地域との一体的なまちづくりについて、京浜急行電鉄とともに、地域などと連携を図りながら、取組を推進する1期②区間の令和8年度の工事着手に向けて、必要な都市計画等の手続きを進める
令和7年3月	1期①区間 工事完成 都市計画事業認可変更（施行期間 平成5年度～令和20年度（14年間延伸））

2期区間における事業環境の変化

新たな踏切対策に向けて

ア 連続立体交差事業の中止

○事業を取り巻く社会経済状況や費用便益比の結果などを踏まえ、平成29年10月の川崎市公共事業評価審査委員会の審議を受け、2期区間は「中止」といたしました。

⇒残される4つの踏切に対して、代替案の検討を行うことといたしました。

イ 交通環境の変化

○都市計画決定当時（平成5年）は、交通量増加による更なる渋滞悪化が懸念されていましたが、当該地周辺での交通量の増加は一部に留まり、全体の傾向として、概ね横ばいになっています。

○京急川崎（大）第2踏切の踏切自動車交通量については、平成17年調査以降、横ばいで推移していますが、他の踏切と比べて、交通量が多い状況です。

⇒各踏切の状況、課題に対応した取組が求められます。

ウ 鉄道ネットワークの変化

○京浜急行大師線連続立体交差事業の2期区間（別線ルート）は、新設路線との相互直通運転を可能とする構想でしたが、これら路線の計画等の位置づけはなくなっています。

⇒鉄道路線については、現在の営業線（現在線）を基本に、新たな踏切対策を検討する必要があります。



○都市計画を決定した当時からの、社会環境の変化や沿線まちづくりの進捗などを踏まえ、京浜急行大師線連続立体交差事業の2期区間（別線ルート）の計画を廃止し、川崎大師駅から鈴木町駅に向けてすり付ける計画へ変更します。

○これに伴い残される4つの踏切について、各踏切の利用状況や課題等を踏まえ、代替となる踏切対策の検討など取組を進めます。

踏切対策の推進

(1) 踏切対策の取組推進に向けて

ア 踏切の現況



令和6年12月調査

踏切名		自動車 交通量 (台/ 日)	歩行者 等 交通量 (台人/ 日)	踏切遮 断 時間 (時間/ 日)	踏切自動車 交通遮 断量 (台・時/ 日)	踏切歩行 者等交通 遮断量 (台人・時/ 日)	自動車 BN ^{※1}	歩行者 BN ^{※2}
①	京急川崎(大) 第1踏切	699	2,845	3.7	2,586	10,527		
②	京急川崎(大) 第2踏切	31,520	6,796	3.4	107,168	23,106	○	○
③	港町第1踏切	1,126	5,932	3.9	4,391	23,135		
④	港町第3踏切	68	3,558	4.9	333	17,434		

※1 自動車ボトルネック (BN) 踏切：一日の踏切自動車交通遮断量が5万台時/日以上

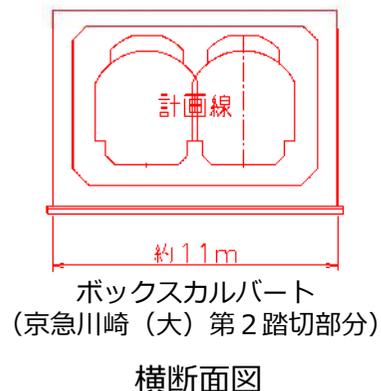
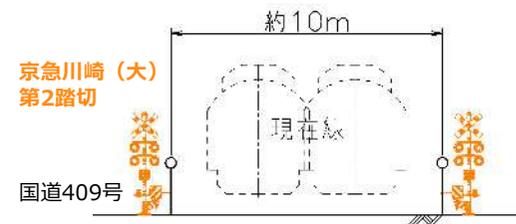
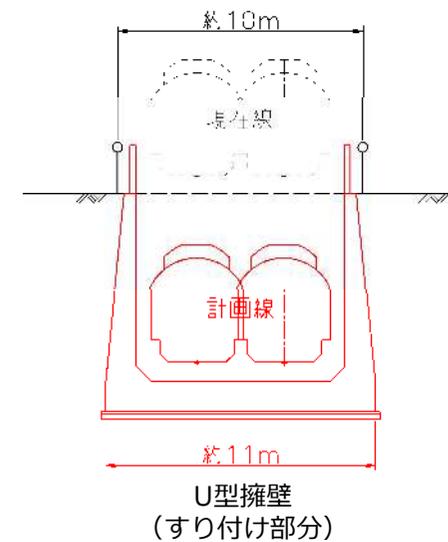
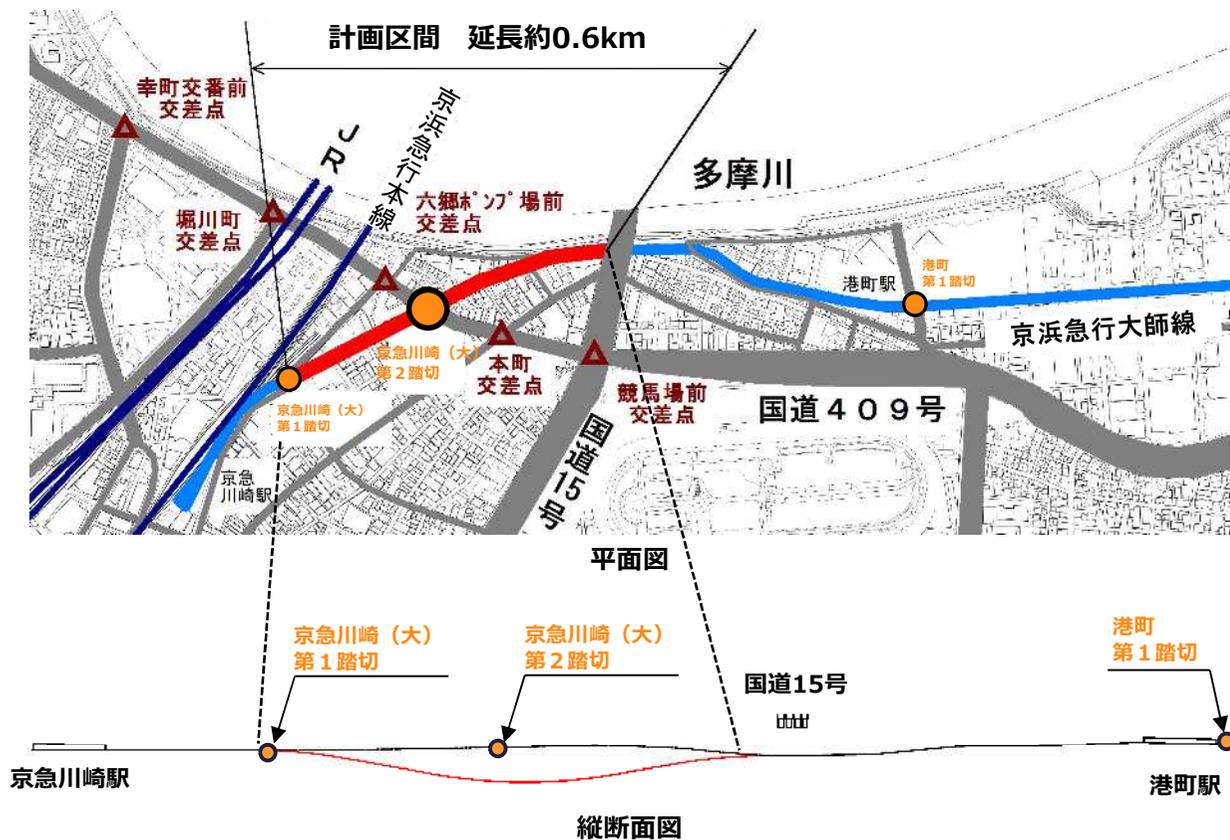
※2 歩行者ボトルネック (BN) 踏切：一日の踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万台(人)時/日以上かつ一日の踏切歩行者等交通遮断量が2万台(人)時/日以上

踏切対策の推進

(2) 京急川崎（大）第2踏切の踏切対策

ア これまでの検討概要（鉄道アンダー案）

- 京浜急行大師線の京急川崎（大）第2踏切部分の鉄道を地下化することで、国道409号と京浜急行大師線とを立体交差化
 - 計画区間は、京急川崎（大）第1踏切から国道15号までの約0.6km
 - 計画区間は、沿線に家屋が連坦しており、加えて多摩川に近接している。
 - 概算事業費 約330億円 (B/C > 1.0)
- ※現時点での算出であり、今後、詳細設計など精査を行う必要があります。



横断面図

平成31年2月8日 まちづくり委員会資料

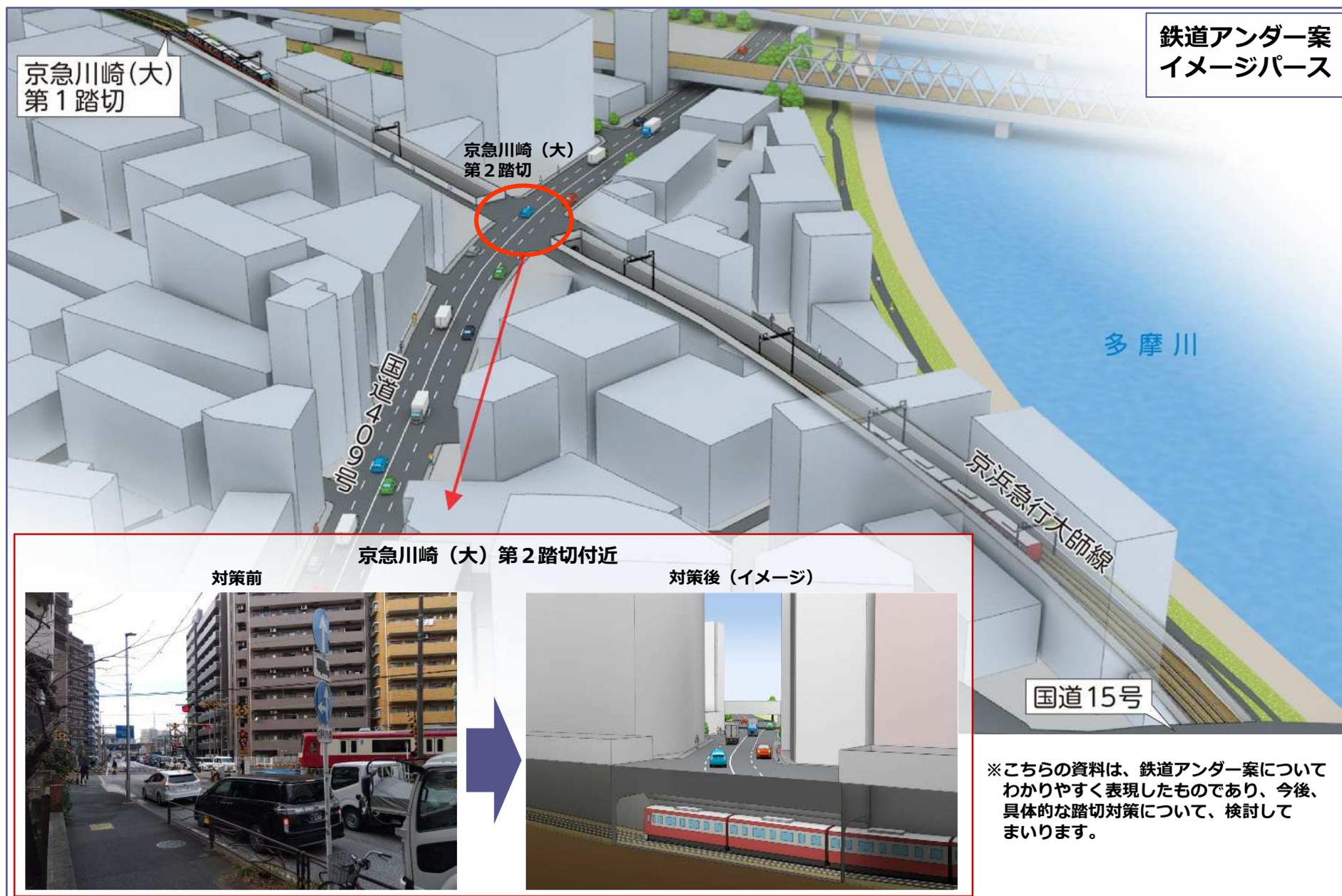
表内の情報は、公表時点のものになります

	①鉄道オーバー案	②鉄道アンダー案	③道路オーバー案	④道路アンダー案
計画概要図	<p>平面図 高架化区間：延長約1,600m</p> <p>多摩川</p> <p>京急大師線</p> <p>国道409号</p> <p>縦断面図</p> <p>京急川崎駅 京急川崎(大) 本町踏切 港町第1踏切 国道409号 国道15号 本町踏切 港町第1踏切</p> <p>・国道409号の上越しに伴い国道15等も上越しする必要があるため、延長は約1,600mとなる。</p>	<p>平面図 地下化区間：延長約600m</p> <p>多摩川</p> <p>京急大師線</p> <p>国道409号</p> <p>縦断面図</p> <p>京急川崎(大) 本町踏切 国道409号 国道15号</p> <p>・国道409号を下越しし、基準勾配で地上にすり付けると、延長は約600mとなる。</p>	<p>平面図 高架化区間：延長約1,100m</p> <p>多摩川</p> <p>京急大師線</p> <p>国道409号</p> <p>縦断面図</p> <p>JR 京急本線 本町踏切 国道409号 国道15号</p> <p>・本町踏切の上越しに伴い国道15等も上越しする必要があるため、交差道路との建築限界を確保すると、延長は約1,100mとなる。</p>	<p>平面図 地下化区間：延長約1,400m</p> <p>多摩川</p> <p>京急大師線</p> <p>国道409号</p> <p>縦断面図</p> <p>JR 京急本線 本町踏切 国道409号 国道15号</p> <p>・本町踏切を下越しし、地上にすり付ける際の道路擁壁等と交差道路との干渉を避けると、延長は約1,400mとなる。</p>
踏切除却	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却できる(本町踏切、京急川崎(大)第1踏切、港町第1踏切) 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却できる(本町踏切) 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却できない 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却できない
ボトルネック踏切解消	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により解消 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により解消 	<ul style="list-style-type: none"> 高架道路を2車線整備することにより解消 	<ul style="list-style-type: none"> 地下道路を2車線整備することにより解消
沿線への影響	<ul style="list-style-type: none"> 沿線住環境(日照・景観)に影響する 	<ul style="list-style-type: none"> 開口部で騒音等の影響がある 	<ul style="list-style-type: none"> 沿道住環境(日照・景観)に影響する 	<ul style="list-style-type: none"> 開口部で騒音等の影響がある
道路・鉄道の安全性	<ul style="list-style-type: none"> 踏切を起因とする事故が解消する 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切を起因とする事故が解消する 大雨時の対策が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却できず、踏切事故の可能性が残る 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却できず、踏切事故の可能性が残る 大雨時の対策が必要となる
道路交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> 踏切を起因とする渋滞が解消し、平均旅行時間が短縮される 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切を起因とする渋滞が解消し、平均旅行時間が短縮される 	<ul style="list-style-type: none"> 高架道路を通過する車両の平均旅行時間が大幅に短縮される 	<ul style="list-style-type: none"> 地下道路を通過する車両の平均旅行時間が大幅に短縮される
施工方法	<ul style="list-style-type: none"> 直上及び仮線工法を併用することや、京急本線及び大師線の連絡線・留置線部が近接しているため、切替が多く施工が複雑である 	<ul style="list-style-type: none"> 直下工法になるため、土留杭及び軌道を受ける工事桁の施工が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 高架道路の橋脚を現道内に構築するため、現道を供用しながらの施工となり、施工ヤードが狭隘となる 	<ul style="list-style-type: none"> シールド工法で施工する箇所は現道を供用しながら施工となる
河川堤防への影響	<ul style="list-style-type: none"> 影響を避けるため用地取得が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 影響を避けるため用地取得が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 影響なし 	<ul style="list-style-type: none"> 影響なし
用地取得	<ul style="list-style-type: none"> 面積：約13,000m² 箇所数：約65箇所 	<ul style="list-style-type: none"> 面積：約3,200m² 箇所数：約15箇所 	<ul style="list-style-type: none"> 面積：約16,500m² 箇所数：約20箇所 	<ul style="list-style-type: none"> 面積：約2,500m² 箇所数：約5箇所
概算事業費	約550億円	約300億円	約450億円	約450億円
解決困難な課題	<ul style="list-style-type: none"> 京急川崎駅及び港町駅の改修による、周辺道路や既成市街地への影響が大きいことが想定され、さらに事業費が多くなる。(※概算事業費に含んでいない) 	<ul style="list-style-type: none"> 特になし。 	<ul style="list-style-type: none"> 工事施工で現道の2車線を使用するため、国道409号の交通処理対策が必要となるが、2車線を別途確保するには物理的な障害が多く、2車線確保に要する費用も多くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 特になし。
実現の可否	実現は極めて困難	実現可能	実現は極めて困難	実現可能
費用便益比(B/C)	— (※検討の深度化の対象から除外)	B/C > 1.0	— (※検討の深度化の対象から除外)	B/C < 1.0
総合的な評価	<ul style="list-style-type: none"> 踏切を3箇所除却できるが、高架化による沿線住環境への影響が大きく、課題解決に要する事業費も多くなり、実現は極めて困難。 <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本町踏切が除却でき、工事中、供用後ともに沿道住環境への影響は小さく、他の案と比べて課題が少なく、費用便益比が1.0を超える。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> ボトルネック踏切は解消するが、高架化による沿線住環境への影響が大きく、施工中の交通処理対策の実施にあたり障害が多く対策費も多くなり、実現は極めて困難。 <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> ボトルネック踏切は解消するが、工事中、供用後ともに沿道住環境への影響は小さく、他の案と比べて課題が少ないが、費用便益比が1.0を超えない。 <p style="text-align: center;">△</p>

●「概算事業費」及び「費用便益比(B/C)」は、現時点での算出であり、実施するにあたっては精査を行う必要がある。

踏切対策の推進

(2) 京急川崎(大) 第2踏切の踏切対策



踏切対策の推進

(2) 京急川崎(大) 第2踏切の踏切対策

イ 沿線地域への影響と対策

(ア) 整備に際して想定される影響と対策

整備に際して想定される影響	対策
河川に近接する工事のため、 <u>整備に際する堤防への影響の懸念</u> が想定される	堤防への影響が生じることがないように、河川管理者との協議を踏まえた対策を講じる
現在線の直下に鉄道構造物をつくることから、 <u>工事が主に夜間になるため、夜間の騒音・振動の発生</u> が想定される	騒音・振動について沿線地域への影響を低減するため、使用機械の選定や工法に配慮する
鉄道構造物を地下化するためには、 <u>現在線よりも広い幅が必要となることから、用地の一部取得など、沿線の関係権利者に協力を求める必要が考えられる</u>	鉄道線形の検討や、鉄道構造物のスリム化などにより、可能な限り沿線地域への影響が低減されるよう設計する

(イ) 整備後に想定される影響と対策

整備後に想定される影響	対策
現状より車両の走行による騒音が大きくなる可能性が想定される	これまでに行った工事の実績や、他の事例を参考にし、必要に応じた防音対策を実施する
U型擁壁区間における浸水防止壁などにより、 <u>景観が変わる</u> ことが想定される	景観に配慮した仕様を検討する
河川に近接する工事のため、整備後における <u>堤防への影響の懸念</u> が想定される	堤防への影響が生じることがないように、河川管理者との協議を踏まえた対策を講じる

ウ 取組の推進

○京急川崎(大) 第2踏切については、**鉄道アンダー案による事業実施に向けた検討、及び関係機関との協議・調整を進める**とともに、沿線地域に対して、**立体交差化の概要や、想定される影響と対策などについて説明し、治水安全性の確保や、沿線地域への影響の低減が図られた計画**となるよう取組を進めます。

踏切対策の推進

(3) 京急川崎(大)第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切の踏切対策

ア 踏切対策の考え方

- 京急川崎(大)第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切に対して、現状、費用便益比の勘案等において、**抜本的な対策の実施は、困難な状況**となっています。
- このため、**短・中期的な取組として、踏切の利用状況等を踏まえるとともに、社会的な課題に考慮して、安全・安心につながる対策を引き続き実施**してまいります。



考慮すべき社会的な課題

ユニバーサル

こどもや高齢者、障がいを持つ方など、様々な方へ配慮し、踏切を安心して通行できることが求められます。

まちづくり

多摩川など地域資源を活かしたウォークラブルなまちづくりとして、安全に人と自転車が通行できる空間の形成が求められます。

事故防止・緊急時対応

踏切内での事故を防ぐことや緊急時や災害時において、避難及び救急・消火活動等に支障をきたさないことが求められます。

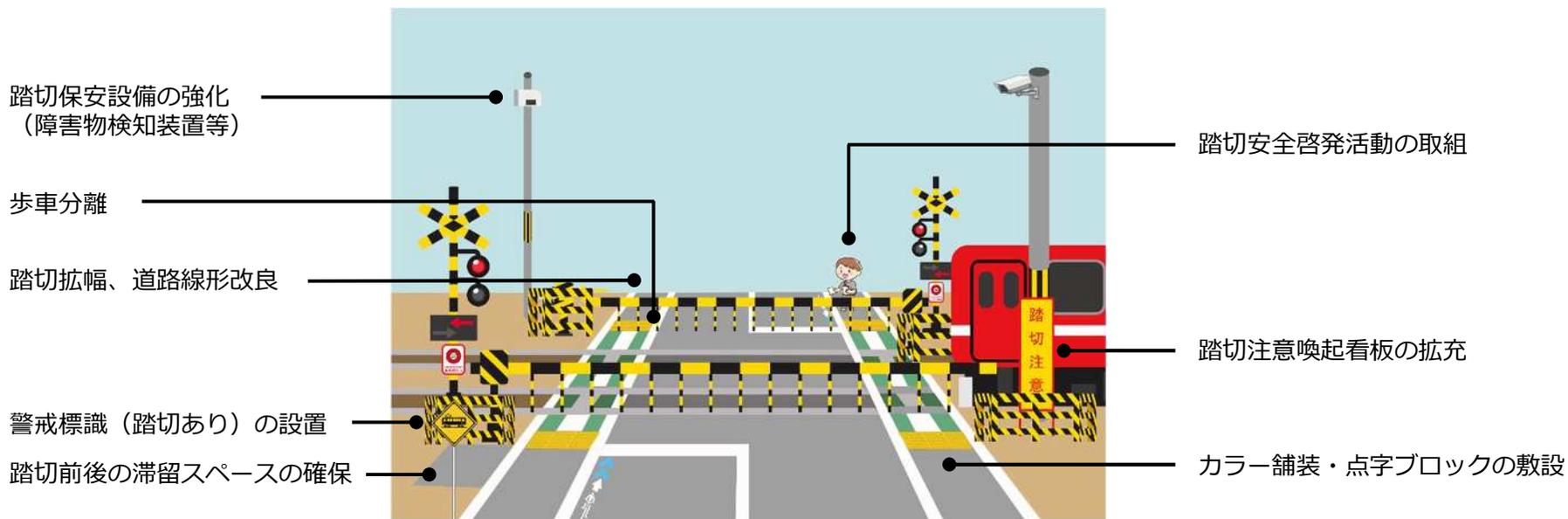
踏切対策の推進

(3) 京急川崎(大)第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切の踏切対策

イ 安全性向上のための取組(短・中期対策)

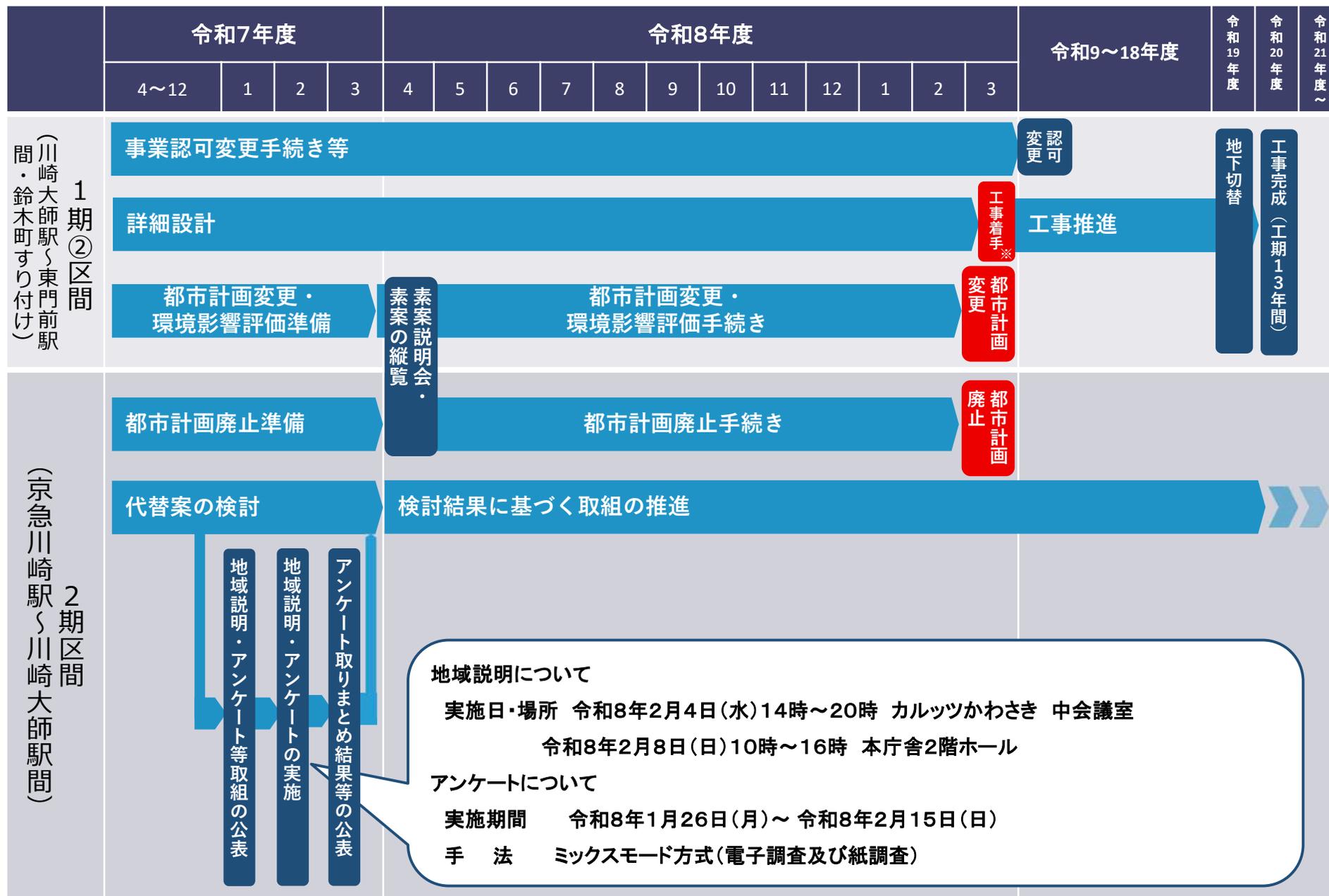
分類	主な踏切対策
構造改良	<ul style="list-style-type: none"> 踏切道の拡幅 歩車分離等 道路線形の改良
設備改良	<ul style="list-style-type: none"> 踏切保安設備の強化 (障害物検知装置等)
啓発	<ul style="list-style-type: none"> 踏切安全啓発活動の取組 踏切注意喚起看板の拡充

- 表に示す安全性向上が図られる取組について、利用状況や地域の特性、利用されている方々及び鉄道事業者の意向等を踏まえながら有効な取組について、実施を検討します。
- このほか、災害時における鉄道事業者との連携などを検討します。
- これら対策を適切に組み合わせることで、安全性の向上を図ります。
- 港町第3踏切は、交差する道路の管理者との協議により対策を検討します。



取組イメージ

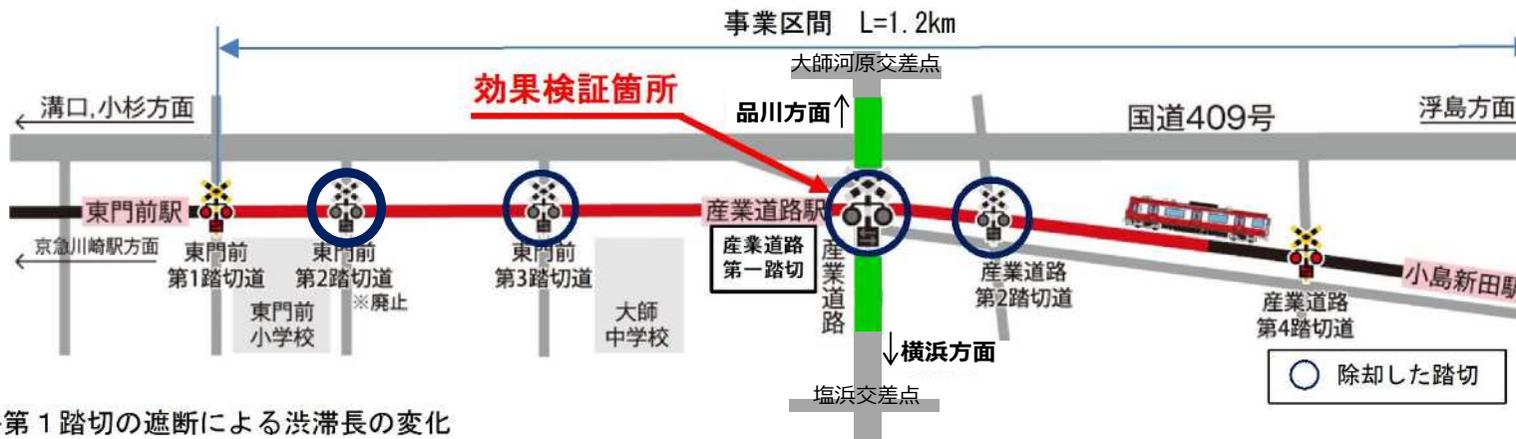
京浜急行大師線連続立体交差事業 今後のスケジュール



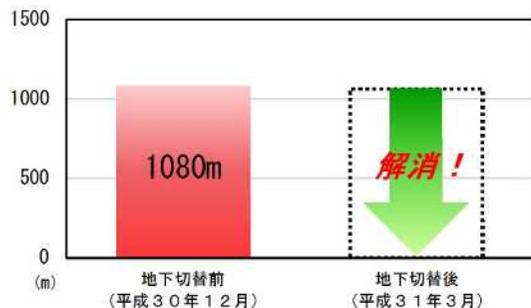
※認可変更前の工事は仮道関係工事である

1期①区間の事業効果

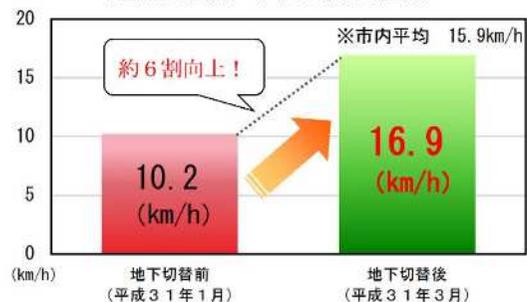
- 1期①区間は平成31年3月3日から小島新田駅～東門前駅間における地下運行を開始し、産業道路第1踏切を含む4箇所の踏切を除却
- 地下運行開始後、平成31年3月に産業道路第1踏切除却に伴う効果検証を実施し、踏切待ちによる交通渋滞の解消や産業道路における平均旅行速度が約6割向上したことを確認



産業道路第1踏切の遮断による渋滞長の変化



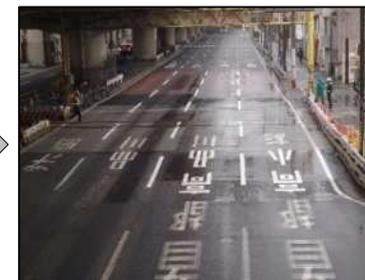
産業道路における平均旅行速度の変化 (塩浜交差点～大師河原交差点)



踏切除却前



踏切除却後



※写真は東京方向

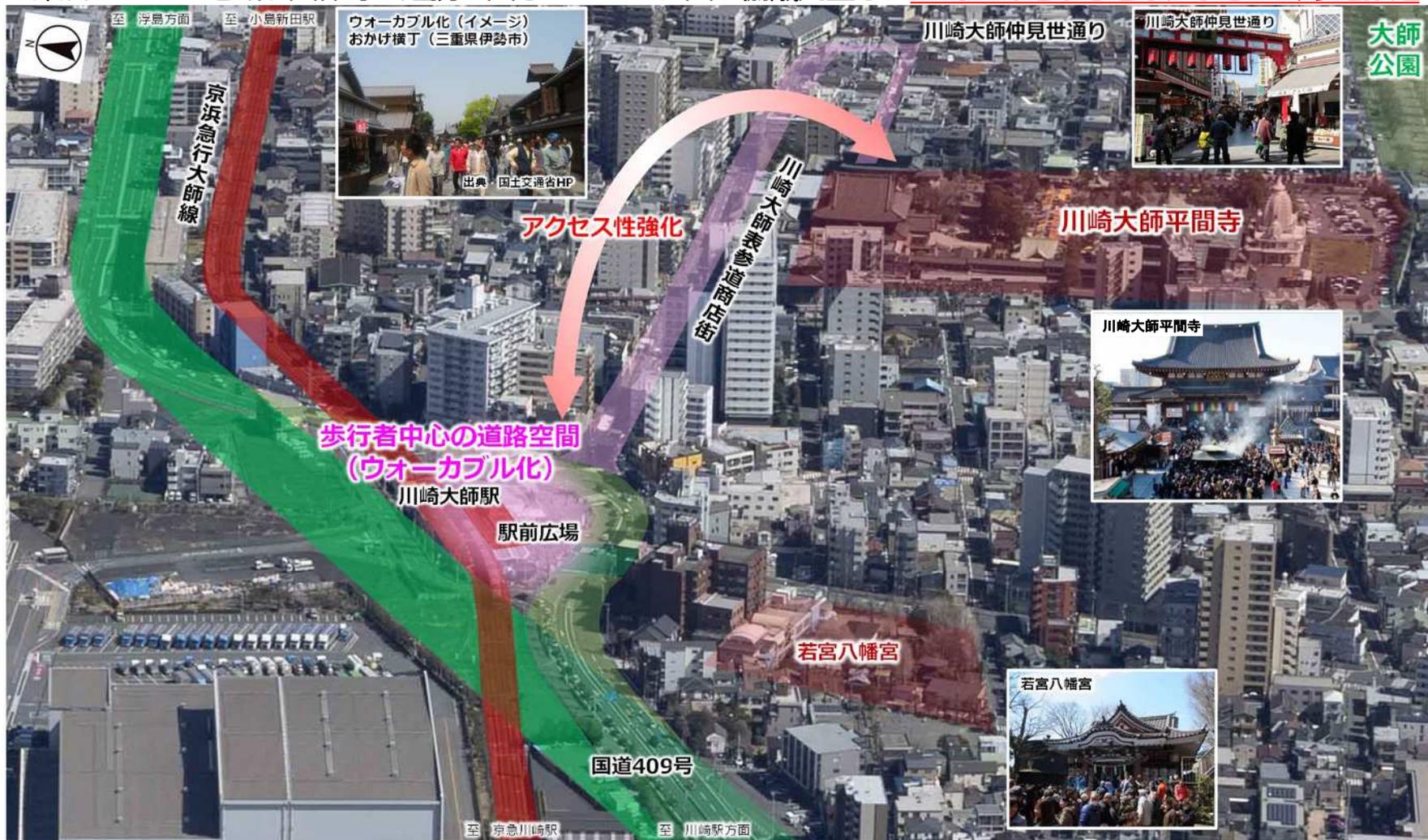
- ✓ 踏切遮断時間 (4.1時間/日) の解消
- ✓ 踏切待ちによる交通渋滞の解消
- ✓ 平均旅行速度が約6割向上

※産業道路
 (主要地方道東京大師横浜)
 幅員: 40m
 自動車交通量: 30,716台/日
 (H27道路交通センサス)

連立事業を契機とした大師線沿線のまちづくり等について

川崎大師駅南口周辺におけるまちづくり

- 連立事業を契機とした川崎大師駅周辺のインフラ整備等を進め、周辺の公共空間を活用した**歩行者中心の道路空間の創出**とともに、羽田空港との近接性などを活かし、インバウンドによる賑わいや地域活性化に向けて、今後、鉄道事業者とともに地域や団体等と連携を図るとともに、国と協議調整し、**川崎大師を中心としたまちづくりを推進**



※本図は、本市の考え方を示すものであり、今後、地域、団体、国などとの協議調整を行うものである