

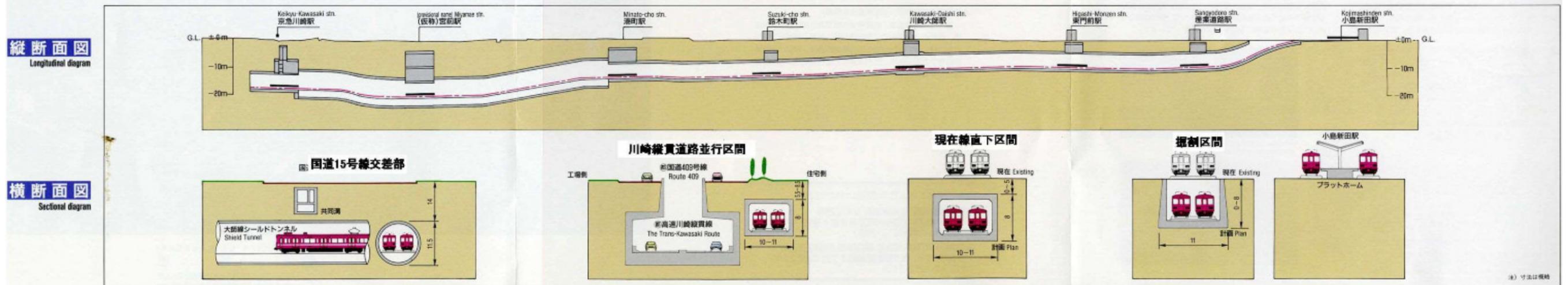
平成29年7月28日

まちづくり委員会資料

京浜急行大師線連続立体交差事業について

建設緑政局

京急大師線連続立体交差事業概要



事業概要

- 都市計画決定 平成5年6月
- 事業認可 平成6年3月～平成36年度
→当初は、京急川崎駅～小島新田駅で取得
平成28年3月、川崎大師駅～小島新田駅に変更
※京急川崎駅～川崎大師駅間を事業休止
約5km(地下式約4.5km、地表式約0.5km)
- 延長
- 踏切除去数 14箇所(内幹線道路踏切4箇所)
- 駅数 8駅(内 新駅1)

時間帯別運転本数 (京急川崎駅～小島新田駅)

終日	133本 (平日・上り)
朝夕ピーク1時間 (5分間隔)	12本
データタイム (10分間隔)	6本

駅別1日平均乗降人員 平成27年度 データ

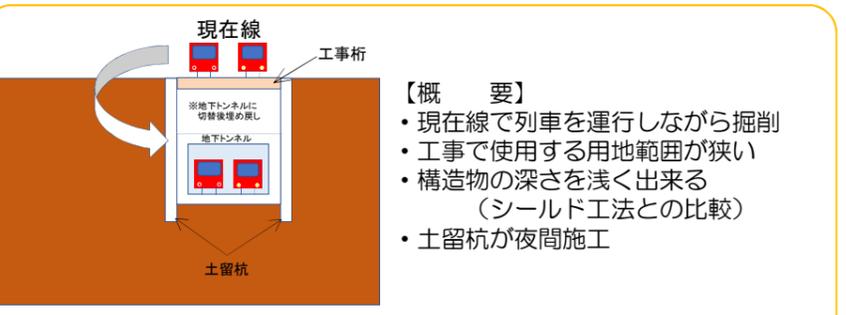
駅名	乗降人数
港町	6,431
鈴木町	9,385
川崎大師	16,898
東門前	12,506
産業道路	9,187
小島新田	21,717
合計	76,124

踏切状況

踏切道名称	道路名	幅員	時間最大遮断時間(分)	遮断時間(時間)A	自動車交通量(台/日)B	歩行者交通量(人/日)	踏切自動車交通遮断量(台時/日)A×B	緊急対策踏切
① 京急川崎(大)第1	本町8号線	11.0 m	15	2.9	978	1,711	2,836	
② 京急川崎(大)第2	国道409号	20.0 m	12	2.3	30,387	1,701	69,890	○
③ 港町第1	港町1号線	7.0 m	15	3.0	705	1,999	2,115	
④ 港町第3	-	11.0 m	23	3.9	708	3,873	2,761	
⑤ 鈴木町第1	鈴木町1号線	14.0 m	23	4.1	8,642	305	35,432	○
⑥ 川崎大師第1	国道409号	25.0 m	13	2.4	10,597	3,604	25,433	
⑦ 川崎大師第2	大師本町3号線	6.0 m	19	3.1	1,147	533	3,556	
⑧ 川崎大師第3	大師本町5号線	6.0 m	19	3.3	0	197	0	
⑨ 川崎大師第4	東門前1号線	6.0 m	20	3.5	419	1,305	1,467	
⑩ 東門前第1	東門前6号線	8.0 m	20	3.7	2,762	8,332	10,219	
⑪ 東門前第2	東門前8号線	5.5 m	18	3.1	0	2,406	0	
⑫ 東門前第3	東門前11号線	4.5 m	16	2.8	112	571	314	
⑬ 産業道路第1	東京大師横浜線	40.0 m	23	4.1	25,144	4,758	103,090	○
⑭ 産業道路第2	田町2号線	8.0 m	24	3.9	3,446	586	13,439	

(注1) ⑬ 産業道路第4踏切道は残存
 (注2) 〇: 幹線道路踏切(国道、都道府県道、都市計画道路の踏切)
 (注3) 〇: 幹線道路踏切かつ、自動車ボトルネック踏切
 (注4) 〇: 歩行者ボトルネック踏切
 ※自動車ボトルネック踏切: 1日の踏切自動車交通遮断量が5万以上の踏切
 歩行者ボトルネック踏切: 1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合計が5万以上かつ、1日の踏切歩行者等交通遮断量が2万以上の踏切

1期①区間(東門前～小島新田)の直下工法【概要図】



【施工状況写真(H29年6月)】



- 【概要】
- ・現在線で列車を運行しながら掘削
 - ・工事で使用する用地範囲が狭い
 - ・構造物の深さを浅く出来る(シールド工法との比較)
 - ・土留杭が夜間施工

1 1期②区間（鈴木町（現在線）～東門前）の概算事業費について

- ・概算事業費：約800億円
- ・事業費検討の過程：1期①区間の施工の実績や1期②区間の現場状況を踏まえ検討を行った

【検討当初】

- ・1期①区間と同じ直下工法による概略検討

【検討中に生じた課題】

- ・**想定**の事業費（1期①の事業費(642億円)+駅1つ分の増)を上回る可能性が生じた

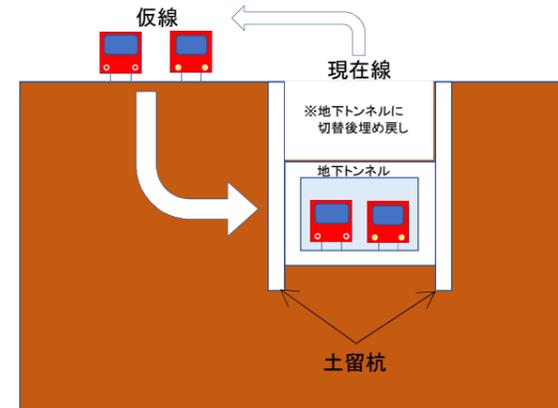
【課題解決に向けた工法検討の考え方】

- ・土留杭を夜間施工から昼間施工に変更(昼間施工範囲を増やす) ⇒作業効率の向上
- ・工事桁の使用数量の縮減 ⇒コスト削減

【工法の選定】

- ・仮線工法の一部適用(川崎大師駅付近)

1期②区間（鈴木町（現在線）～東門前）の一部で採用する仮線工法【概要図】



【概要】

- ・仮線に運行を切替えて、現位置を掘削

【採用可能となる前提条件】

- ・比較的まとまった用地があり、補償物件等が少ない
- ・全体のコスト削減、工期の短縮に寄与

⇒川崎大師駅付近（延長500m）が適応可能

2 費用便益比（B/C）

(1) 費用便益分析の趣旨

- ・費用便益分析は、ある年次を基準年とし、連立整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額（B）、費用額（C）を算定し、連立整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものです
- ・現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出しました

(2) 費用便益分析結果

区間	全体事業費 (現在価値換算前)	事業費 (C:現在価値換算後)	社会的便益計 (B:現在価値換算後)
1期区間	1,442億円	1,483億円	1,509億円
1期+2期区間	2,246億円	2,119億円	1,843億円

○1期（①+②）区間（鈴木町（現在線）～小島新田）

B/C=1.02 ⇒投資を上回る効果が発現

○1期（①+②）区間+2期区間（京急川崎～小島新田）

B/C=0.87 ⇒交通課題等の改善に向けた効率的、効果的な対応策について幅広く検討を進めます

※主な計算条件

項目	今回	前回(平成24年度)からの変更点
社会的割引率	4%	変更無
踏切損失時間算出根拠	踏切道実態調査表(平成27年度調査)	最新版に変更(前回:平成21年度調査)
道路交通センサス現況OD表	平成17年	変更無
道路交通センサス将来OD表	平成42年(17年ベース)	変更無
将来道路ネットワーク	第2次道路整備プログラム(H28年3月)等	羽田連絡道路、国道357号、臨港道路などを将来ネットワークに追加

◇社会的便益とは？

事業により発現する走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少等の効果を貨幣価値化したもの

◇現在価値とは？

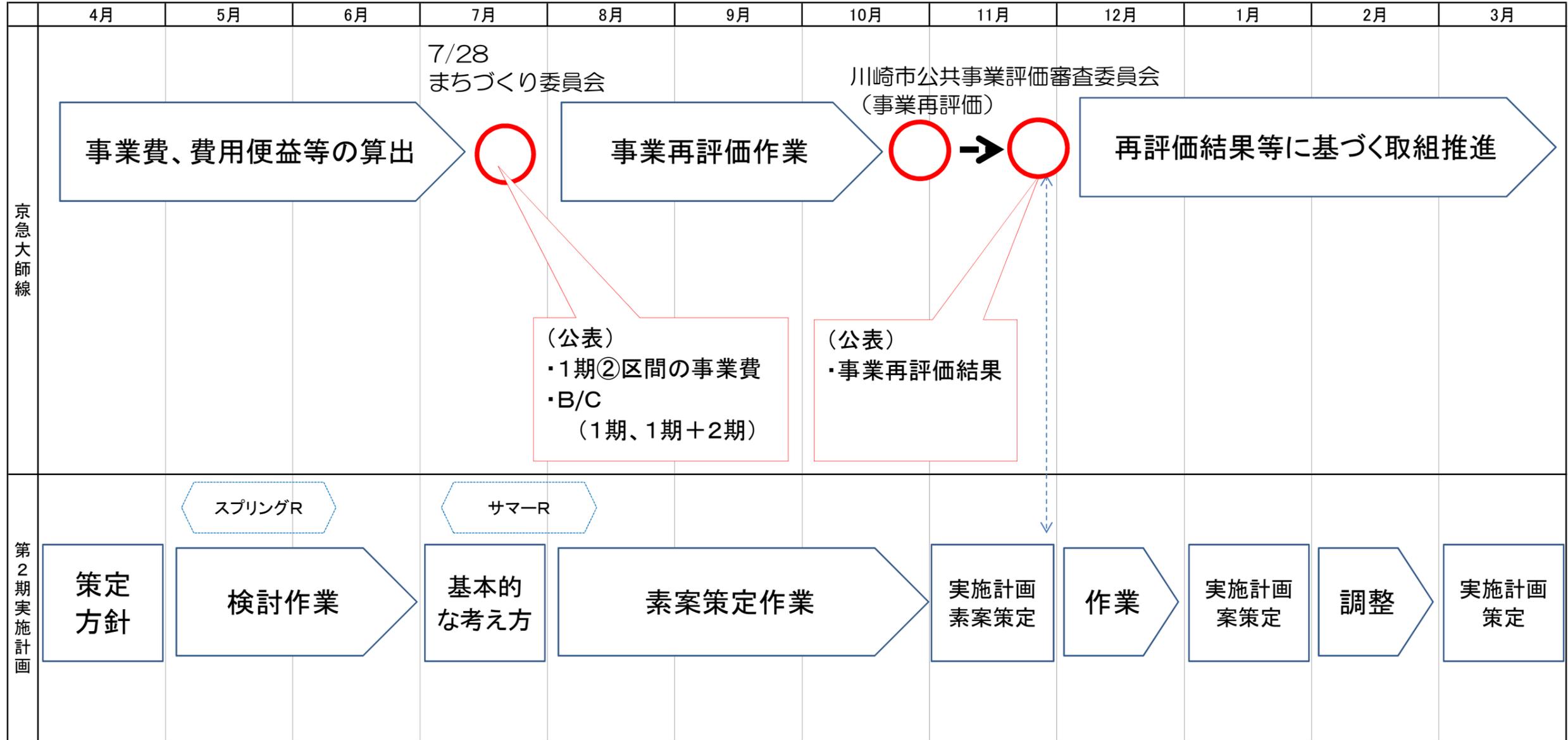
発生時期の異なる貨幣価値を比較可能にするために、将来の価値を一定の割引率を使って、現在時点まで割り戻した価値

3 今後の取組（事業再評価）

- ・平成29年10月：京急大師線連立事業は、平成24年度の「事業再評価」から5年が経過することから、上記の結果を踏まえ「川崎市公共事業評価審査委員会」において「事業再評価」を行う予定です
- ※川崎市総合計画第2期実施計画、川崎市総合都市交通計画の策定作業とも連携して取組を進めます

京急大師線連続立体交差事業 平成29年度スケジュール

資料3



京急大師線連続立体交差事業 1期②区間平面図

参考資料

