

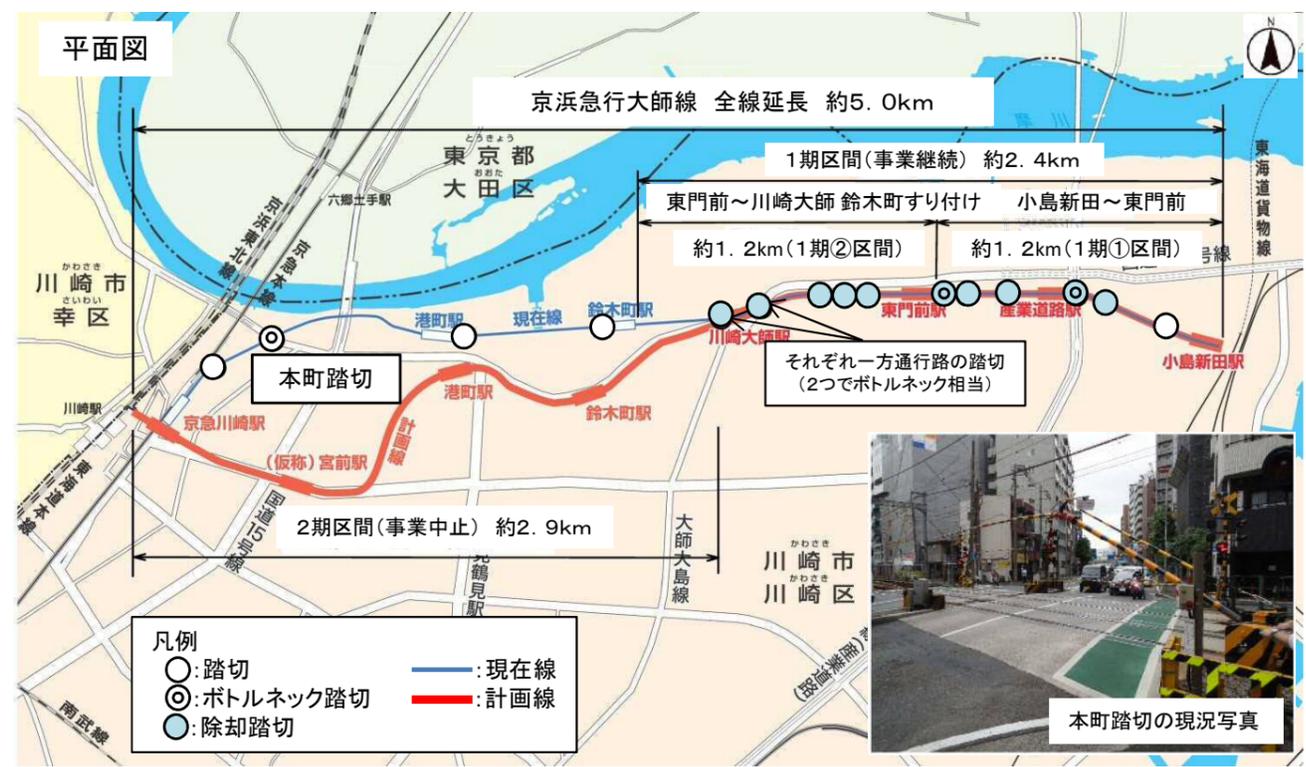
平成30年10月10日

まちづくり委員会資料

京急大師線連続立体交差事業の
2期区間代替案の検討状況について

建設緑政局

1 事業概要



(1) 事業目的

京浜急行大師線の小島新田駅から鈴木町駅間約2.4kmにおいて鉄道を地下化することにより、10箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る。

(2) 事業内容

- ・事業区間：小島新田駅～鈴木町駅
- ・事業延長：約2.4km（2期区間 約2.9km）
- ・除却踏切数：10箇所（2期区間 4箇所）
- ・事業認可期間：平成5年度～平成36年度
- ・工事着手時期：平成18年2月
- ・事業費：約1,426億円（2期区間 約804億円）

2 事業の経過

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
平成18年2月	1期①区間（小島新田駅～東門前駅）工事着手
平成28年3月	都市計画事業認可の変更 ・1期区間の事業認可期間を平成28年度末から平成36年度末まで延伸 ・2期区間については直ちに工事着手できる状況でないことから事業休止
平成29年10月	川崎市公共事業評価審査委員会（事業再評価） ・対応方針【1期区間】（継続）鈴木町駅で現在線にすり付けることで事業を推進 【2期区間】（中止）都市計画変更を前提に代替案検討を行う ⇒市の対応方針について妥当との具申
平成29年11月	まちづくり委員会 ・川崎公共事業評価審査委員会からの具申を受け、 市として、1期区間「継続」、2期区間「中止」の方針を決定し報告 ⇒2期区間の代替案検討の取組を推進

3 代替案検討における現状と課題

(1) 現状

- 踏切道改良促進法上の位置付け
 - ・2期区間の4箇所の踏切のうち本町踏切が指定要件に該当する。
 - ①自動車ボトルネック（1日当たりの踏切自動車交通遮断量が5万以上のもの）
 - ②歩道狭隘（踏切道の歩道幅員が、踏切道に接続する道路の歩道幅員未満のもの）
 - ・本町踏切以外の3踏切は指定要件に該当しない。
- 本町踏切周辺の交通状況等
 - ・平成28年度に実施した緊急渋滞対策の取組（踏切前の道路線形の改良、踏切遮断機のスリム化等）により、本町踏切の渋滞が最大約1,040m（平成28年11月）から約490m（平成29年10月）に減少した。
 - ・平成30年5月の調査では、依然として踏切遮断や一時停止を起因とした渋滞が最大約250m発生している。
 - ・踏切内の歩道幅員が狭いことや、踏切中央部に遮断機が設置されていることから、歩行者の安全や車両の円滑な通行に支障が生じている。



(2) 課題

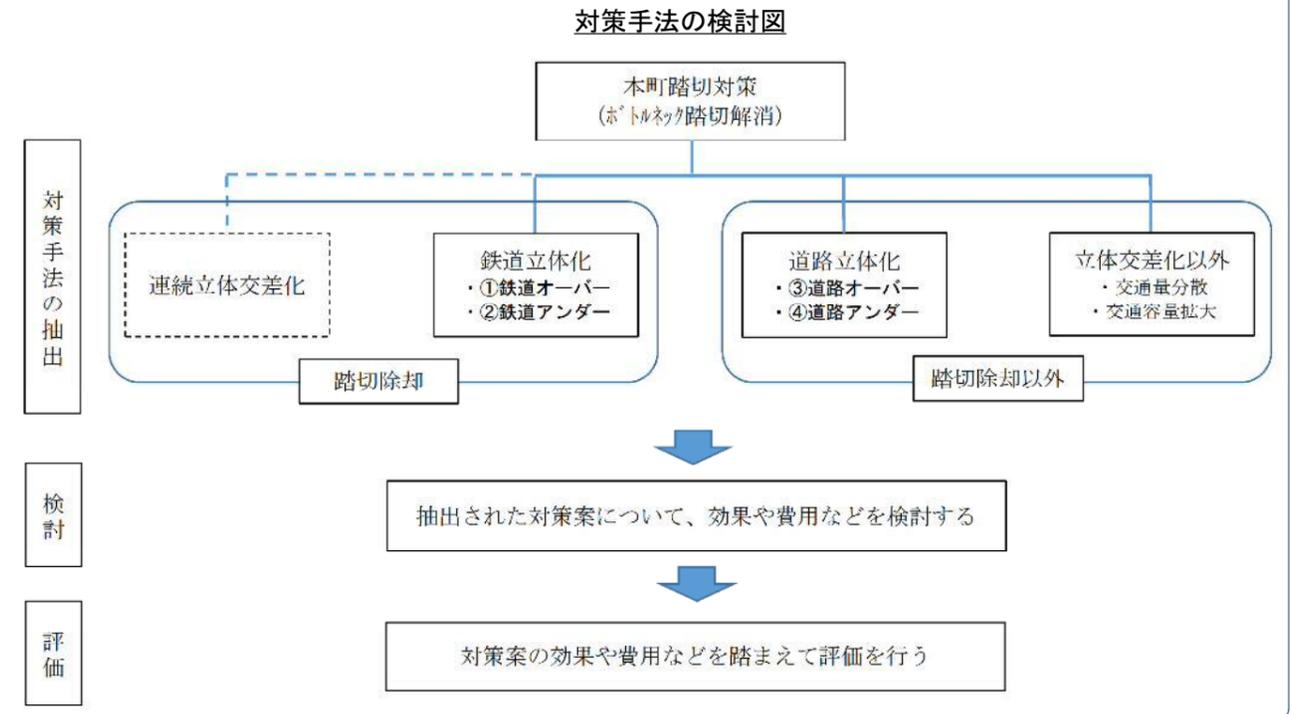
- 本町踏切について
 - ・踏切遮断時間は事業着手当時に比べて改善しており、近年は自動車交通量も減少傾向ではあるが、自動車交通量が多く自動車ボトルネックが解消されていない。

年次	平成7年	平成26年	平成27年	平成30年
踏切遮断時間(時間/日)	3.8	3.4	2.3	2.3
自動車交通量(台/日)	24,118	31,776	30,387	29,451
踏切自動車交通遮断量(台・時/日)	91,648	108,038	69,890	67,737

- 本町踏切以外の3踏切について
 - ・踏切道改良促進法の指定要件に該当しないが、踏切を含む周辺状況等から、課題の整理を引続き行う。

4 本町踏切における代替案の検討方針

2期区間が、社会経済状況の変化等から事業中止の方針となった経緯等を踏まえ、費用対効果の高い対策を選択するため、抽出された対策案の事業効果や事業費などを検討し、総合的な評価を行う。



京急大師線連続立体交差事業 2期区間の代替案について

資料2

5 検討している代替案

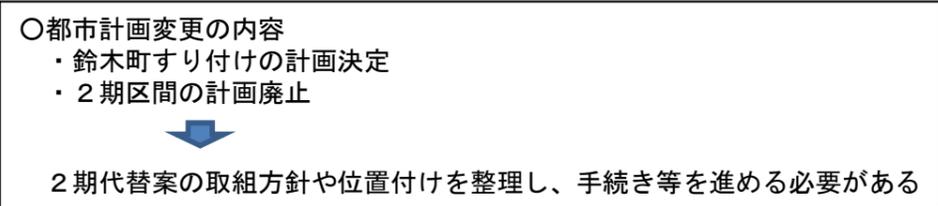
計画概要図	鉄道立体化		道路立体化	
	①鉄道オーバー案	②鉄道アンダー案	③道路オーバー案	④道路アンダー案
構造の概要	<ul style="list-style-type: none"> 京急大師線が国道409号を上越する(国道15号の手前で地上にすり付かないことから、国道15号を上越しする高高架となる) 	<ul style="list-style-type: none"> 京急大師線が国道409号を下越する 	<ul style="list-style-type: none"> 国道409号が京急大師線を上越する(JR、京急本線、国道15号が連担して高架化されており、これらを上越するため高高架となる) 	<ul style="list-style-type: none"> 国道409号が京急大師線を下越する
踏切除却	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却できる 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却できる 	<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"> 2車線整備(踏切部の通過交通分散化)により解消 	<ul style="list-style-type: none"> 2車線整備(踏切部の通過交通分散化)により解消
沿線への影響	<ul style="list-style-type: none"> 高架化するため、沿線住環境(日照・景観)や土地利用に大きく影響する 	<ul style="list-style-type: none"> 地下化するため、沿線住環境(日照・景観)や土地利用に大きく影響しない 	<ul style="list-style-type: none"> 高高架化するため、沿道住環境(日照・景観)や土地利用に大きく影響する 	<ul style="list-style-type: none"> 地下化するため、沿道住環境(日照・景観)や土地利用に大きく影響しない
道路・鉄道の安全性	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により、踏切を起因とする事故が解消する 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により、踏切を起因とする事故が解消する 鉄道施設が地下化されるため、想定を超えるような大雨時の対策が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 側道の車両通行を確保するため踏切除却は困難であり、踏切事故の可能性が残る 	<ul style="list-style-type: none"> 地上部の車両通行を確保するため踏切除却できず、踏切事故の可能性が残る 道路が地下に整備されるため、想定を超えるような大雨時の対策が必要となる
自動車交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により、踏切を起因とする渋滞や事故が解消する 	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により、踏切を起因とする渋滞や事故が解消する 	<ul style="list-style-type: none"> 2車線整備(踏切部の通過交通分散化)に伴い国道409号の自動車交通が円滑化される 	<ul style="list-style-type: none"> 2車線整備(踏切部の通過交通分散化)に伴い国道409号の自動車交通が円滑化される
施工性	<ul style="list-style-type: none"> 現在線を運行しながらの施工となる 	<ul style="list-style-type: none"> 軌道を受ける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設置するため、工事中は片側1車線となり、現道を供用しながらの施工では、施工ヤードが非常に狭隘 	<ul style="list-style-type: none"> シールド工法で施工する場合は現道を供用しながら施工が可能
河川堤防への影響	<ul style="list-style-type: none"> 高架構造物が鉄道敷地内で施工できないため、新たに用地取得しないと支障する 	<ul style="list-style-type: none"> 地下構造物が鉄道敷地内で施工できないため、新たに用地取得しないと支障する 	<ul style="list-style-type: none"> 影響なし 	<ul style="list-style-type: none"> 影響なし
沿線住民の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> 高高架構造に対して、周辺住民の理解が必要 河川堤防へ影響を生じさせないための用地取得箇所に対して、地権者の合意が必要 鉄道線形修正が必要となる用地取得箇所に対して、地権者の合意が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 河川堤防へ影響を生じさせないための用地取得箇所に対して、関係地権者の合意が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 分合流部の道路拡幅のための用地取得箇所に対して、関係地権者の合意が必要 高高架構造に対して、周辺住民の理解が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 分合流部の道路拡幅のための用地取得箇所に対して、関係地権者の合意が必要
課題等	<ul style="list-style-type: none"> 高架化による沿線住環境(日照・景観)や土地利用への影響が大きい 高架化された国道15号を更に上越するため高高架となり、高難度の工事となる 鉄道を高架化するため地下化に比べて工事延長が長くなる 河川堤防へ影響を生じさせないために用地取得が必要となり、関係地権者から合意を得るのに時間を要する 既設線路の線形修正のための用地取得が必要となり、関係地権者から合意を得るのに時間を要する 	<ul style="list-style-type: none"> 本町踏切部の占用物件(下水道等)移設が必要となる 河川堤防へ影響を生じさせないために用地取得が必要となり、関係地権者から合意を得るのに時間を要する 	<ul style="list-style-type: none"> 国道409号の側道の車両通行を確保するため、本町踏切の除却(閉鎖)は困難 国道409号の交通処理のためには片側2車線が必要であり、施工中の長期に渡る片側1車線の交通規制は不可能 高架化されたJR、京急本線、国道15号を上越するため高高架となる箇所が多く、高難度の工事となる 高架道路の橋脚を現道内に設置するため、全区間で現道中央部の占用物件移設が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 国道409号の地上部の車両通行を確保するため、本町踏切の除却(閉鎖)は困難 道路を地下化するため、全区間で現道中央部の占用物件移設が必要となる
概算事業費	算出中	算出中	算出中	算出中



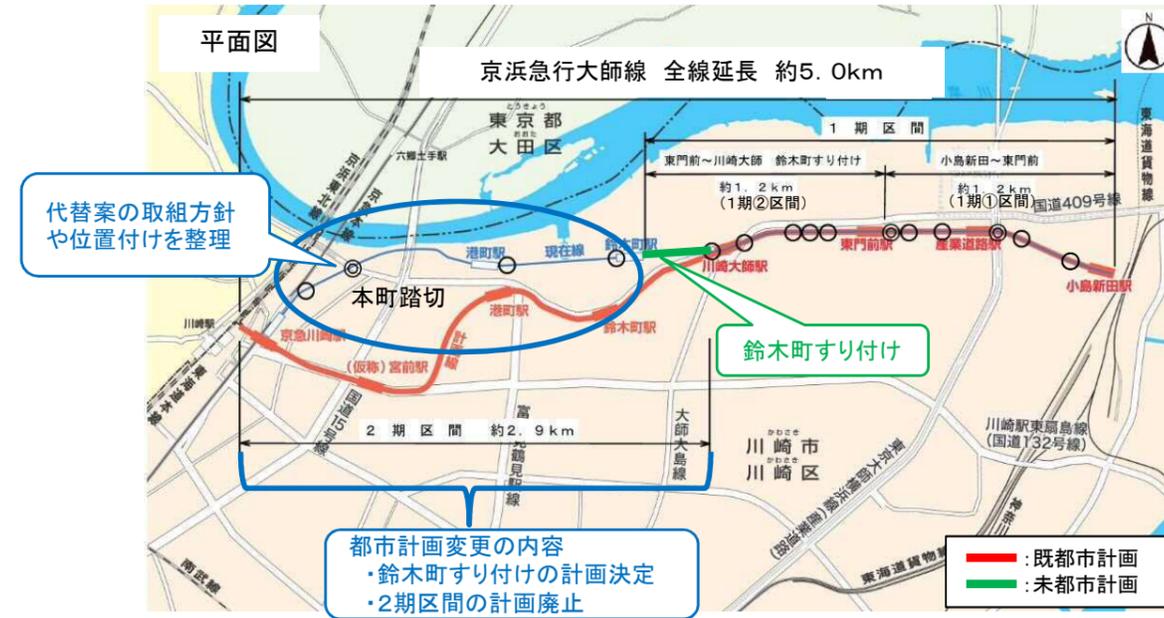
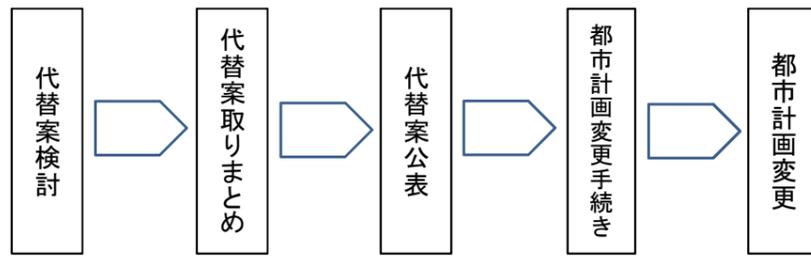
検討の深度化を進め、費用対効果などを踏まえて総合的な評価を行う
※川崎縦貫道路など関連する事業計画と十分な整合を図る必要がある

6 2期区間の都市計画変更の考え方と流れ

(1) 考え方



(2) 流れ



7 今後のスケジュール

年度	H29(2017)年度				H30(2018)年度								H31(2019)年度				H32(2020)年度				H33(2021)年度				H34(2022)年度以降							
月	4	7	10	1	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
1期①区間			事業再評価(1期継続・2期中止)		工事推進								地下化切替	駅舎工事等完成																		
1期②区間					国・鉄道事業者協議・諸手続き				測量・土質調査・詳細設計等				設計協定締結	工事着手	工事推進								都市計画変更									
(2期区間) (代替案)					代替案検討				中間報告	○都市計画変更手続き				代替案取りまとめ	代替案公表																	
									○都市計画変更手続き				<ul style="list-style-type: none"> ・関係機関との協議 ・1期②区間鈴木町すり付けの都市計画決定 ・2期(別線)区間の都市計画廃止 																			