

令和3年5月27日

まちづくり委員会資料

連続立体交差事業（JR南武線、京急大師線1
期②区間）の検討状況について

建設緑政局

大規模投資的事業（連続立体交差事業）における今後の進め方

○ これまでの経過

- 「大規模投資的事業」の3事業は、第3期計画に向けた検討よりも前の令和2年度中に、事業の重要な手続を実施する予定だったことから、**検討の時間を確保するため手続の実施を延期**
- 令和3年4月に「川崎市行財政改革第3期プログラム策定方針」を策定・公表し、3期の検討を開始したことから、策定方針に沿って3事業を検討
- 今後、これまでにない厳しい財政環境が続くことが見込まれる中、多発する大規模自然災害への対応や脱炭素社会の実現の推進に加え、**新型コロナウイルス感染症を契機とする社会変容にも迅速かつ確かな対応**が必要
- **中長期の社会経済状況の変化等を踏まえながら**、財源・人的資源等の**必要な経営資源の着実な確保等**を行い、より必要な政策・施策や新たな課題に対応するために活用していくことが重要

【川崎市行財政改革第3期プログラム 策定方針】

基本理念

市民ニーズと地域課題の的確な把握

市民サービスの質的改革の推進

市役所内部の質的改革の推進

効率的・効果的な行財政運営による「持続可能な最幸のまち」の実現

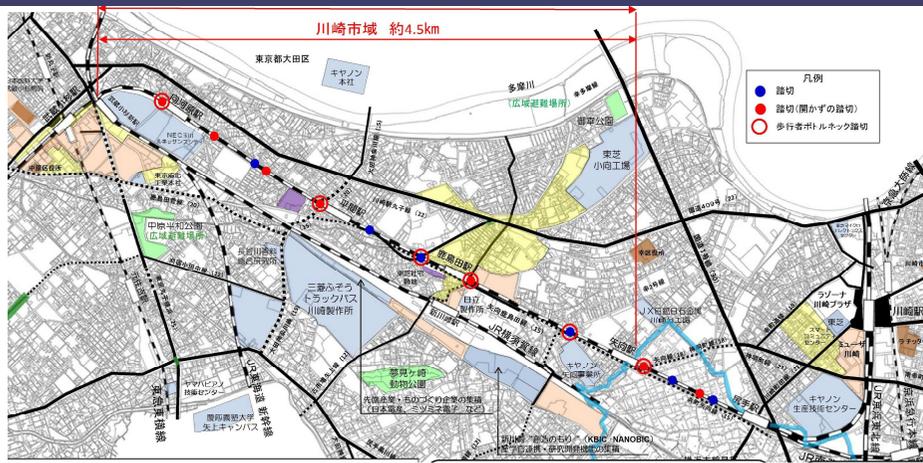
○ 今後の検討について

- 「大規模投資的事業」は、**極めて市民生活に影響が大きい**ことから、令和2年度第7回行革本部会議兼第18回政策調整会議において定めた「**大規模投資的事業の今後の取組**」に基づく「**事業費の削減**」、「**事業期間の短縮**」などの検討に加え、川崎市行財政改革第3期プログラム策定方針に掲げる改革の主な視点を踏まえ、「**市民サービスの向上**」、「**地域課題の解決**」など、市民満足度の向上に資する**幅広い改革・改善効果を図ることを検討の目的**とする
- また、この検討は、鉄道事業者とも**連携、協力の下**、既存の事業計画や前提条件にとらわれない**柔軟な発想**で、「**将来の市民のためのより良いまちづくり**」を目指して進めていくこととし、現時点での検討状況を報告するとともに、JR南武線においては効果が見込まれる「**別線高架工法**」を**前提に**、京浜急行大師線においては、施工方法や構造工法などについて、**引き続き検討の深度化を図っていく**
- 今後、中長期の社会経済状況の変化等を踏まえながら検討を進め、川崎市総合計画第3期実施計画（素案）の**公表時期に合わせて検討結果を明らかにしていく**とともに、**検討段階においても適宜、進捗状況を示していく**

プログラム策定方針 改革の主な視点（抜粋）	検討項目	検討内容	想定される検討の効果	課題
社会経済状況の変化を踏まえた市民サービスの再構築	社会変容を見据えた 状況把握・分析	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通量等の調査 ・鉄道利用者の状況把握 ・沿線企業に対するテレワークの実施状況調査 ・市民ニーズの把握 	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナの社会変容を踏まえた事業の必要性を改めて確認することで、市民サービスの向上や地域課題の解決につながる可能性がある 	今後も調査を行い、 事業効果を確認する
	将来の人口動態や社会経済状況の変化等により見込まれる市民ニーズの多様化・増大化や 新型コロナウイルス感染症を契機とした社会変容を踏まえ、市民サービスを再構築する視点から、事業内容の見直しによる改善などの改革を推進	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の精度・深度化と想定されるリスク要因の整理・分析 ・大師線1期①区間やその他の連立事業の増額要因等を踏まえた計画の精査 	<ul style="list-style-type: none"> ・増額及び工期延伸の抑制に伴い、市民サービスの向上につながる可能性がある 	1期①区間の増額要因や想定されるリスク要因を 適切に計画に反映する必要がある
	更なる 事業費の削減と事業期間の短縮 に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> 【南武線】 ・仮線高架工法について、事業費の削減や事業期間の短縮の検討 ・仮線高架工法にとらわれず、『別線高架工法』による事業費の削減や事業期間の短縮の検討 【大師線】 ・設計や前提条件の見直しを踏まえた施工方法や構造工法の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費の削減、事業期間の短縮により市民サービスの向上につながる可能性がある ・開かずの踏切の早期解消により、地域課題の早期解決につながる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 【南武線】新たに生じる課題を整理し、対策を検討する必要がある 【大師線】構造工法の変更には関係者等との協議調整が必要である
多様な主体との協働・連携の更なる推進	平間駅前踏切等の 暫定対策	<ul style="list-style-type: none"> 【南武線】 ・平間駅前踏切等について、早急に実施できる対策（踏切の拡幅や立体横断施設の設置等）を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・効果的な対策を早期に実施することで地域課題の解決につながる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 【南武線】引き続き、JRと連携して検討を実施する
	地域の課題解決と豊かな市民生活の実現を目指し、市民、企業、団体など多様な主体と協働・連携する視点から、 コミュニティ運営の新たな担い手の確保や、民間のアイデアやノウハウを活用した地域づくり などの改革を推進	鉄道沿線の まちづくり に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線まちづくりの方向性や今後の社会変容等を踏まえた高架下・線路上部活用の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の社会変容等を踏まえたコミュニティの形成や鉄道事業者も含む民間のアイデアやノウハウを活用した沿線まちづくりにつながる可能性がある

JR南武線連続立体交差事業の検討状況と今後の方向性について

1 JR南武線連続立体交差事業の事業概要



項目	内容
事業区間(延長)	矢向駅～武蔵小杉駅(約4.5km)
踏切除却数	9箇所(全て踏切道改良促進法の指定踏切。開かずの踏切5箇所)
駅数	3駅(鹿島田駅、平間駅、向河原駅)
事業費	総事業費 1,479億円(連立本体:1,185億円、関連道路:294億円)
費用便益比(B/C)	1.32(平成27年12月算定)

2 JR南武線連続立体交差事業の基本方針

- 今後の社会変容などを見据えた事業の効果や本市の長期的な行財政運営の見直しなどを踏まえ、本事業の取組方針について検討する
- 既存の事業計画にとらわれず、設計や前提条件の見直しを図るなど、更なる事業費縮減と事業期間短縮に向けた検討を関係機関と連携して実施する
- 併せて平間駅前踏切等について、早急に実施できる対策を検討する
- 関係地権者等に対して丁寧な説明を行う

3 JR南武線連続立体交差事業の検討状況について

- (1) 今後の社会変容を見据えた状況把握
- 自動車等の交通量を適宜調査し、状況の変化を把握
 - 令和2年4月～5月の緊急事態宣言以降の県内の自動車交通量は、前年比で平日99%、休日96%とコロナ前と変わらない(令和3年2月26日神奈川県移動性向上委員会資料より)
 - 平間駅前踏切の自動車交通量(7時～10時)は、コロナ前に比べ、令和2年10月時点で103%、令和3年3月時点で139%に増加している
 - 平間駅前踏切の歩行者交通量(7時～10時)は、コロナ前に比べ、令和2年10月時点で67%、令和3年3月時点で77%と一旦減少したが増加傾向である(なお、平間駅前踏切の歩行者交通量のうち93%が駅利用者)
 - 鉄道利用者の状況や今後の見直し
 - JRによると首都圏の近距離鉄道利用者数は現時点でコロナ前の7割程度であるが、令和4年第4半期以降をアフターコロナと捉え9割まで回復すると公表している。
 - 本市としても、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議をとおり、鉄道事業者に対し、混雑緩和の観点からピークサイドの増発を要望している

○今後も交通量などの調査を行うとともに沿線企業にテレワークの状況や今後の見直し等のヒアリングを行い、引き続き状況の確認を行う

(2) 計画の精査・深度化

- 事業費や事業期間の算出にあたり、京浜急行大師線1期①区間における事業費の増額や事業期間の延伸等の原因(地盤強度不足による対策工の追加等)を踏まえた計画の精査・深度化を図る

(3) 更なる事業費の縮減と事業期間の短縮に向けた検討

- これまでは、都市計画決定されている道路(矢向鹿島田線)や沿線の都市施設(鹿島田駅のペDESTリアンデッキ)を活かした連続立体交差事業の計画としていたが、更なる事業費の縮減と事業期間の短縮を行うため、都市計画道路(矢向鹿島田線)や鹿島田駅のペDESTリアンデッキの変更も含め見直しを行う

○現行計画の仮線高架工法を前提に検討

→高架橋の高さを低く抑え事業費縮減の検討を行う
(ただし、鹿島田駅のペDESTリアンデッキが支障となる)

○仮線高架工法にとらわれず、構造工法などを含めて見直しを検討

→都市計画道路(矢向鹿島田線)の都市計画変更や鉄道の位置等を変更することで別線高架工法の採用が可能か検討を行う

別線高架工法のメリット・デメリット(メリット)

- 仮線高架工法に比べ仮線が不要となり、事業費の縮減や事業期間の短縮、開かずの踏切の早期解消が図られる(デメリット)
- これまでに市民説明会や用地測量で説明を行ってきた仮線高架工法と鉄道の位置が変更となる
- 鹿島田駅のペDESTリアンデッキが支障となる
→新たに生じる課題を整理し、対策の検討を行う

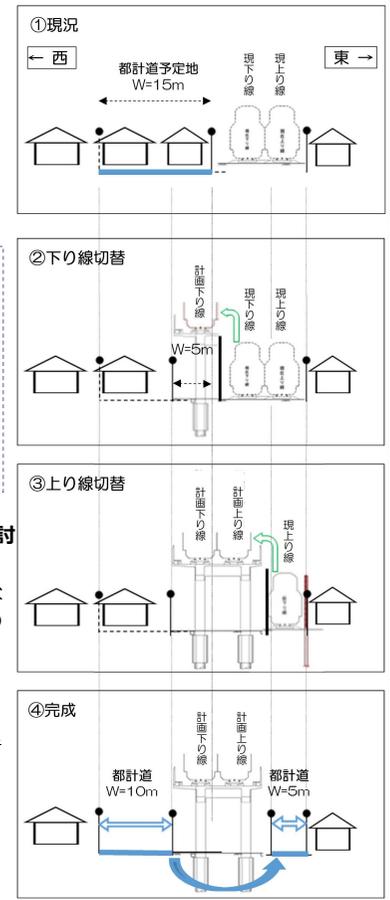
(4) 平間駅前踏切等について、早急に実施できる対策の検討

- JRと暫定対策の検討に関する協定を令和3年5月に締結
- JRと連携し、踏切の幅幅や立体横断施設の設置等、様々な対策について、それぞれの効果や事業費、事業期間などの比較検討を行う

(5) その他の検討

- 用地取得について、効率的に行うため民間活用等の検討や取用手続きを行う場合の課題を整理する
- 関係局と連携を図りながら、行財政運営の見直しや収支フレームに基づくスケジュールなどを整理する

「別線高架工法イメージ」



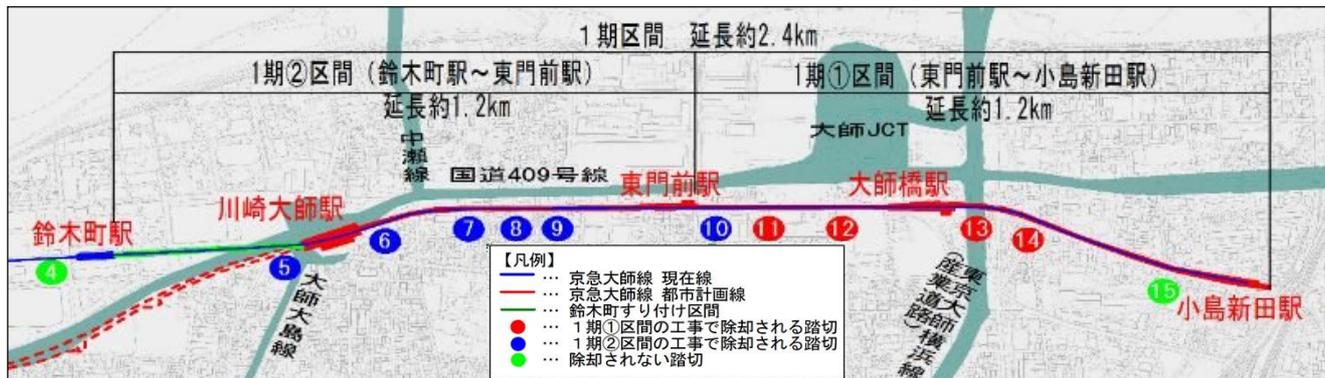
4 JR南武線連続立体交差事業の今後のスケジュール

- 令和3年度内
第3期実施計画(素案)等において検討結果を明らかにする

京浜急行大師線連続立体交差事業 1期②区間の取組について

1 事業概要

(1) 案内図および基本項目



項目	1期①区間	1期②区間
事業区間(延長)	小島新田駅～東門前駅(約1.2km)	東門前駅～鈴木町駅(約1.2km)
踏切除却数	4箇所(旧踏切道改良促進法指定)	6箇所(旧踏切道改良促進法指定)
駅数	2駅(地下駅:大師橋駅、地上駅:小島新田駅)	2駅(地下駅:東門前駅、川崎大師駅)
事業費	約701億円	約784億円(現在精査中)
費用便益比(B/C)	1.02(1期区間全体)(平成29年10月算定)	

(2) 周辺交通量等の状況

- 川崎大師駅周辺の鈴木町第1踏切における12時間自動車交通量は、コロナ前に比べて、令和2年7月時点で約104%に増加している
- 川崎大師駅周辺の国道409号における12時間自動車交通量は、コロナ前に比べて、令和2年7月時点で約95%に減少している
- 京急は、京急線全線における鉄道利用者は、コロナ前に比べて、令和3年2月時点で7割程度に減少していると公表しているが、現時点で大師線の運行本数を減らす計画はない



2 1期①区間の進捗状況

- 令和3年3月に変更施行協定を締結し、今後は大師橋駅駅舎整備等の工事を進め令和5年度の完成を目指す

3 1期②区間の取組

- 令和2年度第7回行革本部会議兼第18回政策調整会議において定めた「大規模投資的事業の今後の取組」に基づき、以下の取組を行う
 - 1期①区間の早期完成を目指すとともに、1期①区間の進捗状況を踏まえ1期②区間の事業費等の見直しを行う
 - 更なる事業費の縮減および平準化や工事期間の短縮に向け施工方法や構造工法の検討を行う
 - 検討状況等について、関係地権者等に対して丁寧な説明を行う