令和４年１１月１７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の
事業再評価に向けた方向性について

建 設 緑 政 局

令和４年度　川崎市公共事業評価審査委員会

京浜急行大師線連続立体交差事業

川崎市建設緑政局道路整備課
令和４年11月22日

目次（1/2）

1　平成29年度事業再評価		概要（1/2）	・・・・ 5
		概要（2/2）	・・・・ 6
		付帯意見に対するこれまでの取組	・・・・ 7
2　事業の概要	（1）	事業目的・位置	・・・・ 8
	（2）	計画の概要	・・・・ 9
	（3）	事業の経緯（1/2）	・・・・ 10
	（3）	事業の経緯（2/2）	・・・・ 11
	（4）	上位計画の概要	・・・・ 12
3　再評価の進め方		再評価の進め方	・・・・ 13
4　事業の必要性等に関する視点	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（1/15）	・・・・ 14
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（2/15）	・・・・ 15
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（3/15）	・・・・ 16
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（4/15）	・・・・ 17
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（5/15）	・・・・ 18
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（6/15）	・・・・ 19
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（7/15）	・・・・ 20
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（8/15）	・・・・ 21
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（9/15）	・・・・ 22
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（10/15）	・・・・ 23
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（11/15）	・・・・ 24
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（12/15）	・・・・ 25
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（13/15）	・・・・ 26
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（14/15）	・・・・ 27
	（1）	事業を巡る社会情勢等の変化（15/15）	・・・・ 28

目次（2/2）

4　事業の必要性等に関する視点	（2）	事業の投資効果（1/5）	29
	（2）	事業の投資効果（2/5）	30
	（2）	事業の投資効果（3/5）	31
	（2）	事業の投資効果（4/5）	32
	（2）	事業の投資効果（5/5）	33
	（3）	事業の進捗状況（１期①区間）（1/2）	34
	（3）	事業の進捗状況（１期①区間）（2/2）	35
	（3）	事業の進捗状況（１期②区間）	36
5　事業の進捗の見込みの視点	（1）	進捗の見込み（１期①区間）	37
	（2）	進捗の見込み（１期②区間）	38
6　コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	（1）	１期②区間の検討状況	39
	（2）	仮線工法の検討	40
	（3）	非開削工法等の検討	41
	（4）	幅広い踏切対策の検討（1/3）	42
	（4）	幅広い踏切対策の検討（2/3）	43
	（4）	幅広い踏切対策の検討（3/3）	44
【再掲】４　事業の必要性等に関する視点	（2）	事業の投資効果（1/5）	45
7　その他		京浜急行大師線沿線まちづくりの動向について	46
8　検討結果のまとめ		検討結果のまとめ	47
9　「対応方針（案）」		「対応方針（案）」	48
10 今後の事業の進め方（案）		今後の事業の進め方（案）	49

1　平成29年度事業再評価　概要（平成29年11月26日まちづくり委員会資料に基づき作成）（1/2）

1　事業概要

（１）平面図

（２）事業目的

京浜急行大師線の踏切を一度に除却し、交通渋滞の緩和及び踏切事故の解消、交通渋滞に起因する騒音や大気汚染等の環境改善、加えて、鉄道によって分断された地域の一体化を図る

（３）事業内容

- 計画区間：京急川崎駅～小島新田駅
- 計画延長：約５．０ｋｍ（地下式約４．５ｋｍ、地表式約０．５ｋｍ）
- 除却踏切：１４箇所（１期：１０箇所、２期：４箇所）
- 事業認可：平成６年～平成３６年度（但し、２期区間は事業休止中）
- 工事着手：平成１８年

（４）事業費（京急川崎駅～小島新田駅）

- 総事業費：約２，２３０億円（１期：約１，４２６億円、２期：８０４億円）
- 執行金額：約　　６４１億円（平成２８年度末時点）
- 残事業費：約１，５８９億円

（５）踏切状況（京急川崎駅～小島新田駅）

- 開かずの踏切・・・・・・・０箇所
- 自動車ボトルネック踏切・・２箇所（産業道路第１踏切、本町踏切）
- 歩行者ボトルネック踏切・・１箇所（東門前第１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

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１４年　９月	第一次行財政改革プランの公表 産業道路（１期①区間：小島新田駅～東門前駅）を優先的に立体化する段階的整備を決定
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２０年１１月	川崎南部地域交通基盤あり方検討委員会 川崎大師駅まで地下化し、鈴木町駅手前で現在線にすり付けることが妥当であり、また、２期事業区間の整備着手は関連する事業等の周辺環境を見極める必要があるとの提言
平成２５年　３月	川崎市総合都市交通計画 １期①区間（小島新田駅～東門前駅）　：A事業（１０年内完了） １期②区間（東門前駅～川崎大師駅　鈴木町駅すりつけ）：B事業（１０年内工事着手） ２期区間（川崎大師駅～京急川崎駅）　：C事業（２０年内工事着手）
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

3　事業を取り巻く社会経済状況の変化

- ピーク時の踏切遮断時間が改善傾向（本町踏切：１７分⇒１２分）
- １期区間の事業費増加
- ２期区間と並行して都市計画決定されている川崎縦貫道路（高速部）１期事業も事業休止中であり、一体的な整備が困難
- ２期区間は、都計事業認可の変更（平成28年3月）において、認可区間から除外し、事業休止中

⇒ 連立事業として継続することについて適切に評価する必要性が生じている

4　事業再評価の視点

（１）事業の実現見通し

【１期区間】
- 必要な用地は、地権者と調整中（概ね理解は得られている状況）

【２期区間】
- 社会経済状況の変化等、現計画での事業推進の実現性は低い

（当初）コスト削減のため一体的に整備（掘削）する計画

（２）代替案の有無

【２期区間】
- ボトルネック踏切である本町踏切を含む４つの踏切について、代替案立案の可能性有

1　平成29年度事業再評価　概要（平成29年11月26日まちづくり委員会資料に基づき作成）（2/2）

5　事業再評価結果

（1）費用便益比（B/C）

【1期区間（小島新田駅～川崎大師駅　鈴木町駅すりつけ）】1．02

【1期＋2期区間(京急川崎駅～小島新田駅)　】0．87

※2期区間については、計画当初の事業費を使用

（2）課題等への対応の方向性

課　題	区　間	現　状	対応の方向性
コスト	1期区間	約1，426億円	仮線工法の一部適用等コスト削減の見込み有⇒費用便益比も1を超えており、連立化が最適
	2期区間	約　804億円(計画当初)	1期の実績や延長から、更なるコスト増の可能性有⇒現計画に代わるコスト縮減に資する対策・手法の検討
交通利便性の向上・移動円滑化	1期区間	・踏切密度(約5箇所／km) ・駅数(4箇所) ・ボトルネック踏切(4箇所※) ※ボトルネック踏切相当2箇所も含む	踏切が連担しており、一度に除却する手法が合理的 ⇒現在の駅位置で連立化を推進
	2期区間	・踏切密度(約1箇所／km) ・駅数(4箇所、内新駅1箇所) ・ボトルネック踏切(1箇所)	踏切は連担しておらず、各踏切の課題に対応した対策が合理的 ⇒現在線の駅位置で利便性の向上策を検討
安全性向上		踏切事故無し（過去10年間）	まちづくりとも連携した安全で使い勝手の良い歩行者動線や効果発現が早く、さらなる安全性向上に資する対策の検討(2期区間)
環境	本町踏切	自動車交通量:30,387台／日	交通円滑化に向けた交通集中の抑制策等の検討
まちづくり	1期区間	・川崎大師等の観光名所が存在 ・国が国道409号を表面整備中	観光名所など地域資源と連携したまちづくり検討を推進
	2期区間	・川崎駅前の再開発が進展 ・港町駅前に都市型住宅が整備	川崎駅前広場の再整備が進み、計画当初と比べて鉄道とバスの乗り換え利便性が高まっている ⇒計画当初と比べ、新駅設置や鉄道ルートを変更する必要性は低下しており、京急川崎駅への速達性、大師線と京急本線との乗り換え利便性を考慮すると現在線の駅位置が最適

（3）対応方針

【1期区間】**事業継続**【2期区間】**中止**（都市計画変更を前提に代替案検討を行う）

（理　由）

【1期区間】・事業の必要性、実現見通し、費用便益比の結果等から事業を継続する

【2期区間】・事業の実現見通し、コスト削減の可能性が低い事、費用便益比の結果、踏切状況等から、現計画（別線ルート）は中止とする

・現計画を見直すことにより、残された4つの踏切に対して、別途対策が必要となることから、抜本的な対策、手法を基本に代替案の検討をする

・残された4つの踏切対策の検討を進める中で、課題等を踏まえ、本町踏切の代替案検討を先行して着手する

・検討にあたっては、費用便益比を勘案しながら、その他効率的、効果的な対策・手法を併せて検討する

（4）川崎市公共事業評価審査委員会（平成29年10月27日開催）からの具申

【委　員】

佐土原　聡（横浜国立大学教授）　、朝日　ちさと（首都大学東京教授）、
西村　邦雄（東洋学園大学非常勤講師）、福田　大輔（東京工業大学准教授）、
石川　永子（横浜市立大学准教授）

【審議結果】事業の再評価の**対応方針については妥当と判断**

【付帯意見（要旨）】

・市民から現在の事業進捗状況に関する意見や**早期の工事完成要望等の意見が寄せられており**、1期区間（小島新田駅～川崎大師駅）の整備に当たっては、**引き続きコスト削減を図りながら、効率的・効果的な手法による着実な事業の推進が必要**である。

・**費用便益分析の結果**に加えて、**川崎大師駅周辺のまちづくりへの貢献**や、踏切除却による歩行者・自転車の通行の**快適性・安全性の向上、バリアフリーの推進等の定性的な効果も重要**であるため、**その効果を市民に分かりやすく示していくことを望む**。

・2期区間（川崎大師駅～京急川崎駅）の事業を中止するにあたっては、沿線の住民に対して丁寧な説明に努めるとともに、交通量の多い京急川崎（大）第2踏切（通称：本町踏切）等に関する代替案の検討を着実に進めることを望む。

（5）今後の事業の進め方

【1期区間】引き続き、**コスト縮減に取組みながら、小島新田駅～東門前駅間（1期①区間）の早期立体化に努める**とともに、東門前駅～川崎大師駅間（1期②区間）については、鈴木町駅の東側手前で現在線に摺り付けることで事業を推進

【2期区間】現在の都市計画の変更を前提とした代替案の検討、地域への説明、建築制限の緩和に向けた取組を推進

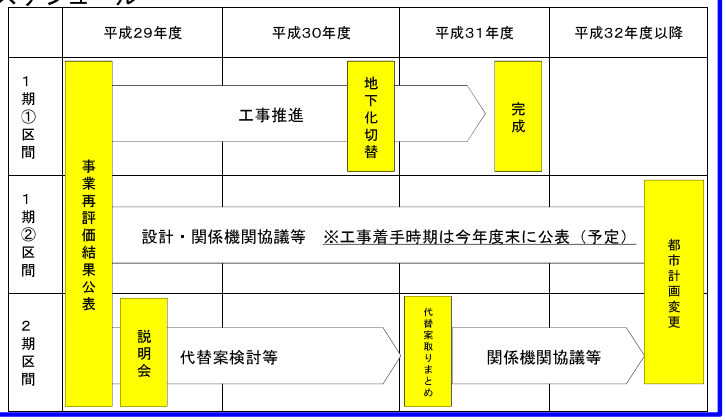
6　今後の取組について

（1）2期区間の代替案検討

踏切名	・本町踏切、京急川崎（大）第1、港町第1、港町第3（※）※：企業敷地内の私道の踏切
今後の検討内容	・踏切除却する抜本的な対策（ハード対策）は完成までに時間を要するため、効果発現が比較的早い対策（ソフト対策）についても検討を推進 例） ①鉄道の現在線を国道409号の上空または地下を通すなど（単独立体交差化） ②交通動線の代替路確保による踏切除却 ③周辺のまちづくりと連携した安全かつ円滑な歩行者動線の確保 ④歩行者横断施設の検討 ⑤情報通信技術を活用した対策の検討など

関係機関との協議を進め、平成31年4月を目途に代替案を取りまとめます

（2）スケジュール



1　平成29年度事業再評価　付帯意見に対するこれまでの取組

平成29年度事業再評価		これまでの取組
付帯意見	今後の取組・対応方針	
• **市民**から現在の事業進捗状況に関する意見や**早期の工事完成要望等の意見**が寄せられており、**１期区間（川崎大師駅～小島新田駅）**の整備に当たっては、引き続きコスト削減を図りながら、**効率的・効果的な手法による着実な事業の推進が必要**	• １期区間は、引き続き、コスト縮減に取り組みながら、**小島新田駅～東門前駅間（１期①区間）の早期完成に努める**とともに、**東門前駅～川崎大師駅間（１期②区間）**については、**鈴木町駅の東側手前で現在線に摺り付けることで事業を推進**	• **１期①区間**はコスト縮減に向けて、**工事に係る詳細な内訳書と工程表に基づき年度協定を締結**し、**市・京急・施工者の３者で工事進捗、工法や材料変更、追加工事の有無等を確認するための会議を行う**など、**適切な執行管理を実施** • また、昨今の社会情勢の急激な変化に伴い、**建設資材等の高騰や調達遅延等が発生**したが、工程見直し等の対応を行い、**予定通り令和５年度末に工事完成予定** • **１期②区間は**関係機関協議や仮線路部の線形等の検討等を進めていたが、**本市の大規模投資的事業の検討に伴い、令和２年度の工事着手を見送った**
• 費用便益分析の結果に加えて、**川崎大師駅周辺のまちづくりへの貢献**や、踏切除却による歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上、バリアフリーの推進等の**定性的な効果も重要**であるため、**その効果を市民に分かりやすく示すことを望む**	• **まちづくりへの貢献**、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上、バリアフリーの推進等について、**地域への丁寧な説明に努める**	• **１期①区間は**地元町会長等を構成員とする**大師線第１期沿線協議会に対して、工事の進捗や関連情報等の共有を実施した** • **１期②区間は川崎大師駅周辺のまちづくり等の検討**に向けて、行政・地元関係者・周辺企業等を構成員とする**地域協議会の設立準備を実施した（１期②区間の工事着手に合わせて設立予定）** • **また、周辺まちづくりの考え方や現在の取組状況等**について、**京浜急行電鉄及び庁内関係部署**と**継続的に打ち合わせを実施している（今後も実施予定）**
• **２期区間（京急川崎駅～川崎大師駅）**の事業を中止するにあたっては、**沿線の住民に対して丁寧な説明に努める**とともに、交通量の多い**京急川崎（大）第２踏切等に関する代替案の検討を着実に進めることを望む**	• **２期区間は中止**とし、現在の都市計画の変更を前提とした**代替案の検討**、**地域への丁寧な説明**、**建築制限の緩和に向けた取組を推進** • 残された４つの踏切の抜本的な対策、手法を基本に**代替案の検討実施** • 踏切対策の検討を進める中で、課題等を踏まえ、**本町踏切の代替案検討**については、費用便益比を勘案しながら、**その他効率的、効果的な対策・手法を併せて検討実施**	• **２期区間**に位置する**４箇所の踏切**のうち、自動車ボトルネック踏切であり対策の必要性が高い**本町踏切の代替案検討を実施した** • 抽出した対策手法のうち、費用便益比、事業費、事業効果等を踏まえ、今後は**鉄道アンダー案を基本に検討を進めることとした** • ２期区間において建築物の建築をする際に必要となる**都市計画法第53条に基づく許可**について、**地権者の負担を軽減するために基準を緩和**し、事業施行にあたり支障が少ないものであれば建築可能とすることとし、**全ての関係地権者への個別説明と、市ホームページによる周知を実施した**

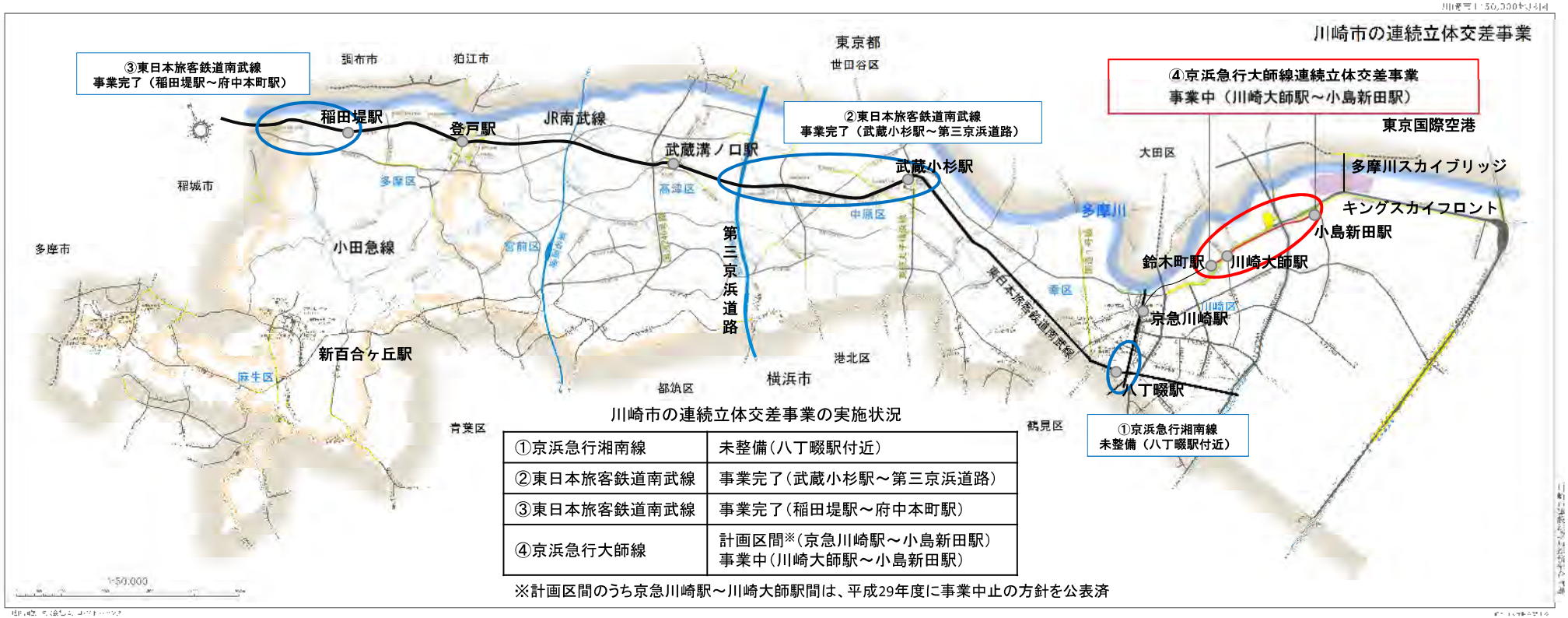
※平成29年度事業再評価時点における事業スケジュールの変更について

- **１期①区間**は、平成31年度完成としていたが、**事業費増額と工期延伸に係る鉄道事業者との協議調整に時間を要した**ため、令和３年３月に工期を延伸し、**令和５年度末完成に変更**
- **１期②区間**は、平成29年3月に工事着手時期を平成31年度とすることを公表したが、**１期①区間の工期延伸や大規模投資的事業の検討に伴う工事着手見送り等**に伴い、**現時点で工事未着手**

2　事業の概要　（１）事業目的・位置

（１）事業目的・位置

- **連続立体交差事業**は、都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、**多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化**するとともに、**鉄道により分断された市街地の一体化を促進**する事業である
- 京浜急行大師線連続立体交差事業は、**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ことを目的とする



川崎市の連続立体交差事業の実施状況

①京浜急行湘南線	未整備（八丁畷駅付近）
②東日本旅客鉄道南武線	事業完了（武蔵小杉駅～第三京浜道路）
③東日本旅客鉄道南武線	事業完了（稲田堤駅～府中本町駅）
④京浜急行大師線	計画区間※（京急川崎駅～小島新田駅） 事業中（川崎大師駅～小島新田駅）

※計画区間のうち京急川崎駅～川崎大師駅間は、平成29年度に事業中止の方針を公表済

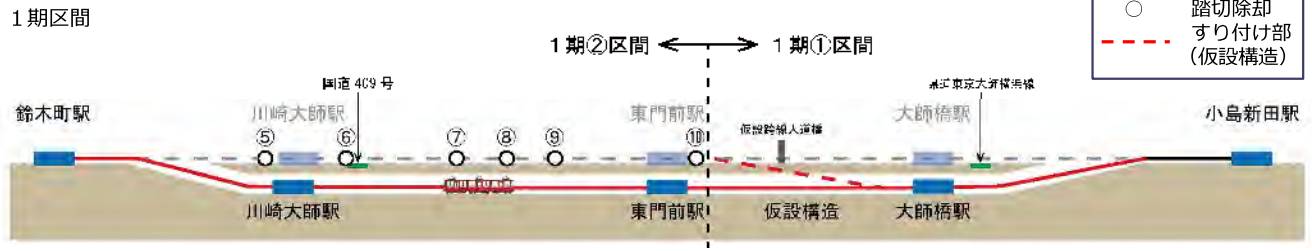
2　事業の概要　（2）計画の概要

（2）計画の概要

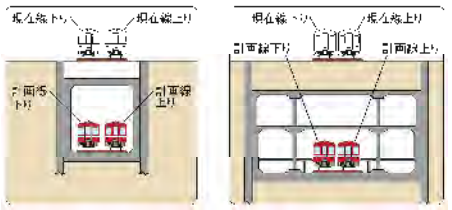
- **京浜急行大師線連続立体交差事業１期区間の諸元**
  - 計画区間：小島新田駅～鈴木町駅
  - 計画延長：約2.4km
  - 除却踏切：10箇所
  - 事業認可：平成６年３月～令和７年３月
  - 工事着手：平成18年２月
- 全長約2.4kmの**１期区間を①区間（小島新田駅～東門前駅間）**と**②区間（東門前駅～川崎大師駅間　鈴木町すり付け）に分割**し、東京方面と横浜方面を結ぶ幹線道路である東京大師横浜（産業道路）に位置し、自動車ボトルネック踏切である**⑬産業道路第１踏切（幅員40m）を早期に除却**することを目的として、**段階的整備**を推進中
- **１期①区間（小島新田駅～東門前駅間）**は、**平成31年3月に地下運行を開始**し、その後は踏切跡地の復旧や、**大師橋駅および小島新田駅の駅舎建設等の工事を実施**
- **２期区間（川崎大師駅～京急川崎駅間）**は、**平成29年10月に事業中止の方針**を公表

◇全体平面図

◇縦断面図（１期区間）



◇横断面図（１期①区間）



2　事業の概要　（３）事業の経緯（1/2）

- 平成元年8月に京浜急行電鉄と施行協定を締結し、**平成5年6月に都市計画決定**後、**平成6年3月に都市計画事業認可を取得して事業着手**
- **平成14年9月**に産業道路を優先的に立体化する**段階的整備の実施を決定**し、**平成18年2月に工事着手**

年月日	内容
昭和60年7月	運輸政策審議会（答申7号） ・二俣川から新横浜を経て大倉山・川崎方面へ至る路線の新設及び臨海部方面の新設を検討（神奈川東部方面線）
昭和63年4月	補助事業採択
平成元年8月	京浜急行電鉄と基本協定締結（事業主体、全体計画等）
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9年6月	第１期事業区間（川崎大師駅手前～小島新田駅）京浜急行電鉄と施行協定締結
平成12年1月	運輸政策審議会（答申18号） ・神奈川東部方面線の新横浜から川崎間の記載が消滅 ・川崎縦貫高速鉄道線の新設（新百合ヶ丘-宮前平-元住吉-川崎）及び川崎駅において京浜急行大師線との相互直通運転を検討
平成14年8月	事業再評価委員会 ・事業継続は妥当
平成14年9月	第一次行財政改革プランの公表 **・最も費用対効果の大きい産業道路を優先的に立体化する段階的整備を実施** ・別線区間の沿線周辺のまちづくりの計画熟度に整合した対応を条件に事業継続
平成15年３月	施行協定の変更 ・用地取得の遅延に伴い、１期①区間の工期を平成８年度～平成22年度に延伸 ・工区を分割し、１期①区間の事業費を約337億円に設定
平成18年2月	**段階的整備区間（東門前駅～小島新田駅）工事着手**
平成19年8月	事業再評価委員会 ・事業継続が妥当
平成23年３月	施行協定の変更 ・施工方法の変更等に伴い、１期①区間の工期を平成８年度～平成26年度に延伸 ・工法変更等に伴い、１期①区間の事業費を約462億円（約125億円増額）に変更
平成24年11月	事業再評価委員会 ・事業継続が妥当との報告
平成25年3月	川崎市総合都市交通計画の策定 ・１期①区間（小島新田駅～東門前駅）「Ａ事業」（短中期（計画策定から10年内）に事業完了をめざす事業） ・１期②区間（東門前駅～川崎大師駅　鈴木町駅すり付け）「Ｂ事業」（短中期（計画策定から10年内）に着手（事業化）をめざす事業） ・２期区間（川崎大師駅～京急川崎駅）「Ｃ事業」（中長期（計画策定から20年内）に着手（事業化）をめざす事業）
平成26年４月	施行協定の変更（工事遅延に伴い、１期①区間の工期を平成８年度～平成27年度に延伸）
平成27年7月	川崎縦貫高速鉄道計画の休止 ・本市から交通政策審議会への提案を見送り、計画の休止を公表

2　事業の概要　（３）事業の経緯（2/2）

- **平成29年10月の事業再評価委員会**で、**１期区間は事業継続、２期区間は中止**として都市計画変更を前提に代替案検討を行うことを決定
- **平成31年3月**に**１期①区間の地下運行を開始**し、産業道路を立体交差化
- **令和3年1月**に大規模投資的事業の今後の方向性として、**令和2年度に予定していた１期②区間の工事着手を見送ることを決定**
- **令和3年11月**に第3期実施計画策定に向けた検討結果として、**令和4年度末までに今後の取組方針を取りまとめることを公表**

年月日	内容
平成27年10月	基本協定の締結 ・鈴木町すり付けによる１期②区間を設定
平成28年３月	施行協定の変更 ・工事遅延に伴い、１期①区間の工期を平成8年度～平成31年度に延伸
平成28年3月	都市計画事業認可変更 ・小島新田駅～川崎大師駅間（１期区間）の事業施行期間を平成36年度末まで延伸 ・川崎大師駅～京急川崎駅間（２期区間）は、当面工事に着手できないため事業施行区間から除外
平成28年11月	２期区間休止に伴う都市計画法第53条への対応 ・事業に支障が少ないと判断されるものについては建替を許可することを周知
平成29年４月	施行協定の変更 ・施工方法の変更に伴い、１期①区間の事業費を約642億円（約180億円増額）に変更
平成29年10月	**事業再評価委員会** **・１期区間　事業継続** **・２期区間　中止（都市計画変更を前提に代替案検討を行う）**
平成30年３月	川崎市総合都市交通計画の改定 ・１期①区間「Ａ事業」（短中期（計画策定から10年内）に事業完了をめざす事業） ・１期②区間「Ｂ事業」（短中期（計画策定から10年内）に着手（事業化）をめざす事業） ・２期区間　「都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化」
平成31年1月	２期区間中止に伴う代替案公表 ・２期区間の都市計画廃止にあたり、緊急性・必要性が高い本町踏切の対策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、本町踏切対策の着手時期は１期区間の完了後とする
平成31年３月	**１期①区間（小島新田駅～東門前駅）地下運行開始** ・産業道路第１踏切含む４箇所の踏切を除却し、産業道路を立体交差化
令和２年３月	施行協定の変更 ・工事遅延に伴い、１期①区間の工期を平成8年度～令和3年度に延伸
令和3年1月	大規模投資的事業の検討を踏まえた今後の方向性 **・１期②区間については令和２年度の工事着手を見送る** ・今後の工事着手時期は、更なる事業費の縮減や工事期間の短縮等の検討を実施した上で、令和3年度に第3期実施計画（素案）に合わせて明らかにする
令和3年3月	施行協定の変更 ・施工方法の変更と工事遅延に伴い、１期①区間の事業費を約701億円（約59億円増額）に変更し、工期を平成8年度~令和5年度に延伸
令和3年11月	第3期実施計画策定に向けた検討結果公表 ・現計画の事業費及び施工方法等について検討した結果、事業費が増加し費用便益比が1を下回ることを確認 ・更なる効率的かつ効果的な事業の進め方について幅広く検討を進め、**令和4年度の事業再評価を踏まえ令和4年度末までに今後の取組方針を取りまとめる**

2　事業の概要　（4）上位計画の概要

（1）川崎市総合計画　第3期実施計画（令和4年3月）

- 川崎市総合計画　第3期実施計画（令和4年3月）では、交通網整備の方向性の中で、京浜急行大師線や南武線の連続立体交差化の取組を進めることを位置付けるとともに、計画期間における本事業の主な取組目標を設定

【川崎市総合計画　第3期実施計画　総論】

■8.都市構造と交通体系の考え方 ④交通網整備の方向性

B　鉄道

鉄道ネットワークの形成や既存鉄道路線の輸送力増強等による混雑緩和に向けて、鉄道事業者や他自治体との連携により、既存ストックを最大限に活かした公共交通機能の強化を図ります。

内陸部においては、横浜市高速鉄道３号線延伸、東急田園都市線や小田急小田原線の複々線化、混雑緩和に向けた取組やホーム等の安全対策を促進します。臨海部においては、川崎アプローチ線及び JR 東海道貨物支線貨客併用化の検討の取組を推進します。

また、踏切による交通渋滞や地域分断、踏切事故の解消に向け、京浜急行大師線と JR 南武線の連続立体交差化等の取組を進めます。

出典：川崎市総合計画　第3期実施計画（令和4年3月）

図　鉄道ネットワーク図

【川崎市総合計画　第3期実施計画　基本施策4】

■施策4-7-2 市域の交通網の整備 計画期間の主な取組

事務事業名	現状	事業内容・目標				
	令和３（2021）年度	令和４（2022）年度	令和５（2023）年度	令和６（2024）年度	令和７（2025）年度	令和８（2026）年度以降
京浜急行大師線連続立体交差事業		●１期①区間（小島新田駅～東門前駅）の事業推進 ・工事推進	・工事完成			
渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上などに向け、長期的な事業を進める中で生じる社会変革等に適切に対応しながら、京浜急行大師線の連続立体交差化を進めます。		●１期②区間（東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すり付け）の事業推進 ・事業着手に係る検討	・検討結果及び事業再評価に基づく取組の推進			事業推進
		・事業着手に係る検討の実施 ・事業再評価				
		●２期区間（川崎大師駅～京急川崎駅）の都市計画変更に向けた取組の推進 ・都市計画変更に向けた調整	・都市計画変更（２期別線区間）			

出典：川崎市総合計画 第３期実施計画（令和４年３月）

（2）川崎市総合都市交通計画

- 川崎市総合都市交通計画（平成30年3月）では、本事業の取組時期を以下のとおり位置付け

1期①区間（小島新田駅～東門前駅）　：短中期（10年以内）に事業完了を目指す事業

1期②区間（東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すりつけ）　：短中期（10年以内）に着手を目指す事業

※2期区間（川崎大師駅～京急川崎駅）は、計画策定後に事業中止の方針を決定

※本計画の前提条件
- 平成25（2013）年３月に川崎市総合都市交通計画を策定
- 社会経済状況に変化が生じていくことを踏まえ、計画策定から10年毎に全体見直し、その間にも計画を取り巻く状況変化等を踏まえ、施策展開等の見直し（中間見直し）を行うこととしており、計画策定５年目の平成30年3月に中間見直しを実施
- 本計画の目標年次は、平成25（2013）年３月の計画策定から概ね20年後

3　再評価の進め方

1　基本方針

- 本事業は**前回再評価を実施した平成29年度から５年間が経過**することから、**「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」**に基づき、本市が再評価を実施する
- なお、**２期区間（川崎大師駅～京急川崎駅間）は、前回再評価の結果を踏まえて中止の方針**としたことから、今回は**１期区間（小島新田駅～鈴木町駅間）のみ対象**とする

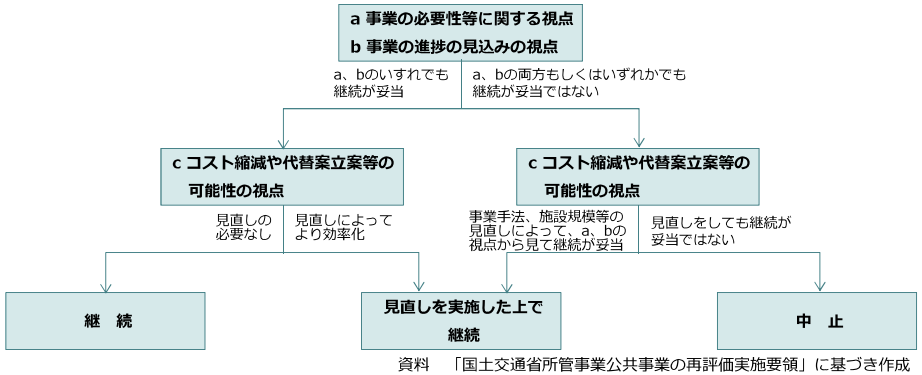
2　再評価の進め方　～対応方針（案）の決定～

- １期区間全体を対象とし、**国要領で定める３つの視点に基づき検討を実施**
- これらの検討結果に基づき、**対応方針（案）として「継続」「見直しを実施した上で継続」「中止」**を決定（下表、下図参照）

表　事業再評価における検討の視点

視点	内容
a　事業の必要性等に関する視点 ・事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・事業の投資効果 ・事業の進捗状況	・需要の見込みや、事業を巡る社会経済情勢等の変化状況等 ・事業の投資効果やその変化。費用便益分析を実施 ・再評価を実施する事業の進捗率、残事業の内容
b　事業の進捗の見込みの視点	・事業の実施の目途、進捗の見通し等
c　コスト縮減や代替案立案の可能性の視点	・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性や事業手法、施設規模等の見直しの可能性

資料　「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に基づき作成



資料　「国土交通省所管事業公共事業の再評価実施要領」に基づき作成

図　対応方針決定の考え方

3　検討内容

- 下記a～cの視点を踏まえた内容について検討を実施

a 事業の必要性に関する視点

→事業を巡る社会情勢等の変化（コロナの影響、大規模自然災害、脱炭素、沿線人口、交通量、工事費や労務費の推移等）

→事業の投資効果（費用便益分析、交通の円滑化、まちづくりの促進等）

→事業の進捗状況（１期①区間及び②区間の進捗状況）

b 事業の進捗の見込みの視点

→1期①区間の進捗の見込み及び1期②区間の実施の見込み

c コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

→踏切対策案の設定および検討（各案の概算事業費、工期、費用便益比の算出等）

■具体的な検討イメージ

①踏切対策案の設定

・より効果的かつ効率的なコスト縮減や事業手法の見直しの可能性の検討を行うため、実現性がある踏切対策検討案として、**現計画（地下開削）**（A案）に加えて、以下**「踏切対策の考え方」等を踏まえた５案**（B～F案）を含め、**計６案を設定**

■踏切対策の考え方

- １期区間は10箇所の踏切を除却する都市計画事業であることから、**「見直しを実施した上で継続」もしくは「中止」とする場合**は、**事業費、工期、費用便益比、効果等のバランスを図りながら、最大限の踏切対策を行うことが必要**
- この場合、緊急的な対策が必要である自動車ボトルネック踏切相当の**「⑤鈴木町第１踏切」＆「⑥川崎大師第１踏切」**、歩行者ボトルネック踏切の**「⑩東門前第１踏切」**の**３箇所の検討・実施が必要**

検討案	種別	構造工法
A	連続立体交差	現計画（地下開削）
B		一部高架構造
C	連続立体交差等※1	川崎大師駅周辺連続立体交差（鉄道オーバー）＋東門前第１踏切対策※2
D		川崎大師駅周辺連続立体交差（鉄道アンダー）＋東門前第１踏切対策※2
E	単独立体交差等	川崎大師駅周辺単独立体交差（道路オーバー）＋東門前第１踏切対策※2
F		川崎大師駅周辺単独立体交差（道路アンダー）＋東門前第１踏切対策※2

※１　国が定める連続立体交差事業の採択基準（延長、ボトルネック踏切除却有無等）に合致
※２　東門前駅駅舎の橋上化を想定。詳細は今後検討

②踏切対策案の検討内容

・下記内容について検討を実施

検討内容
事業費、工事工程の見直し（A案のみ）、平面線形、縦断線形（B~F案）、費用便益比、事業効果、踏切除却数、まちづくりへの影響、周辺環境への影響、課題、用地取得、手続き　等

・費用便益分析については、令和４年２月に国が公表した以下マニュアル等に基づき、**「事業全体・残事業の投資効率性」の評価**を行う

費用便益比：費用便益分析マニュアル（連続立体交差事業編）

将来交通量推計：平成27年度道路交通センサスベース将来OD表

③各検討案の比較評価

・各検討案の評価項目を整理したうえで、**総合的に比較評価を実施**して取りまとめる

4　「対応方針（案）」および今後の事業の進め方（案）の取りまとめ

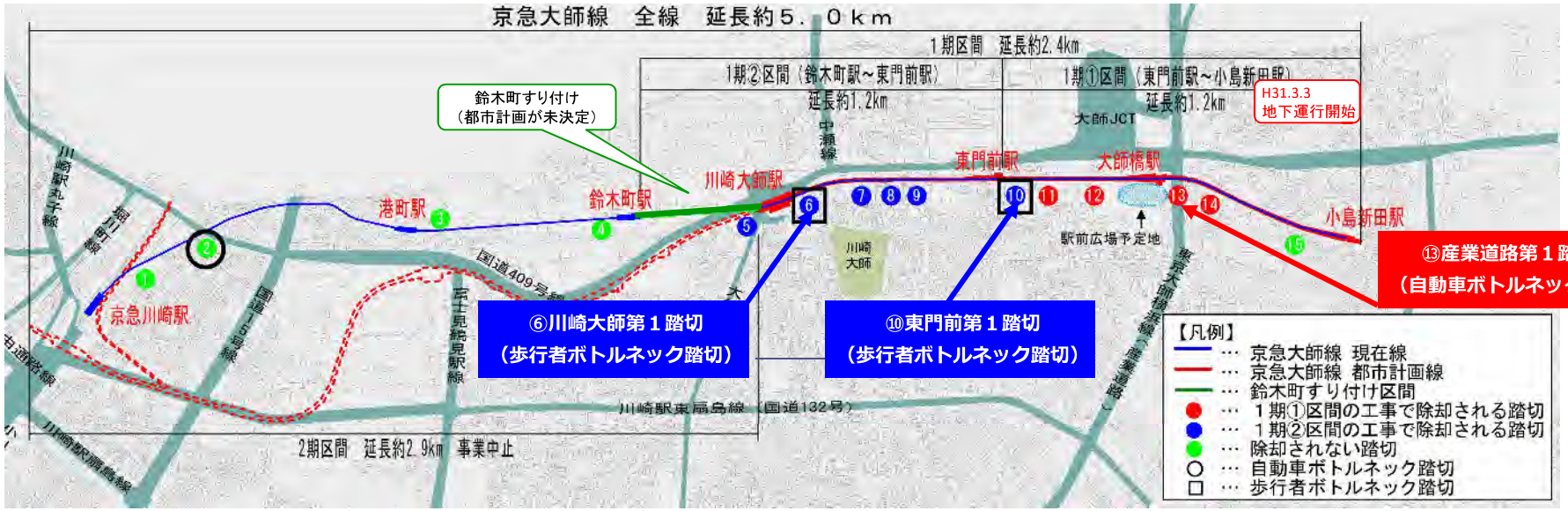
- 本事業を効果的な取組とするため、**検討結果等を踏まえて「対応方針（案）」および今後の事業の進め方**を取りまとめる

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（1/15）

①連続立体交差事業の合理性

- 本事業区間には、**延長約1.2kmの10箇所の踏切が連坦**しており、**ボトルネック踏切など**課題の大きい**３箇所の踏切**（⑬産業道路第１踏切、⑩東門前第１踏切、⑥川崎大師第１踏切）**を単体で除却**するためには、**地上部へのすり付け区間に位置する踏切の廃止が必要**となるなど、**大きな課題**がある

◇全体平面図



※地下運行開始に伴い、平成31年3月に除却済み

◇⑥川崎大師第1踏切を単体で除却する場合のイメージ

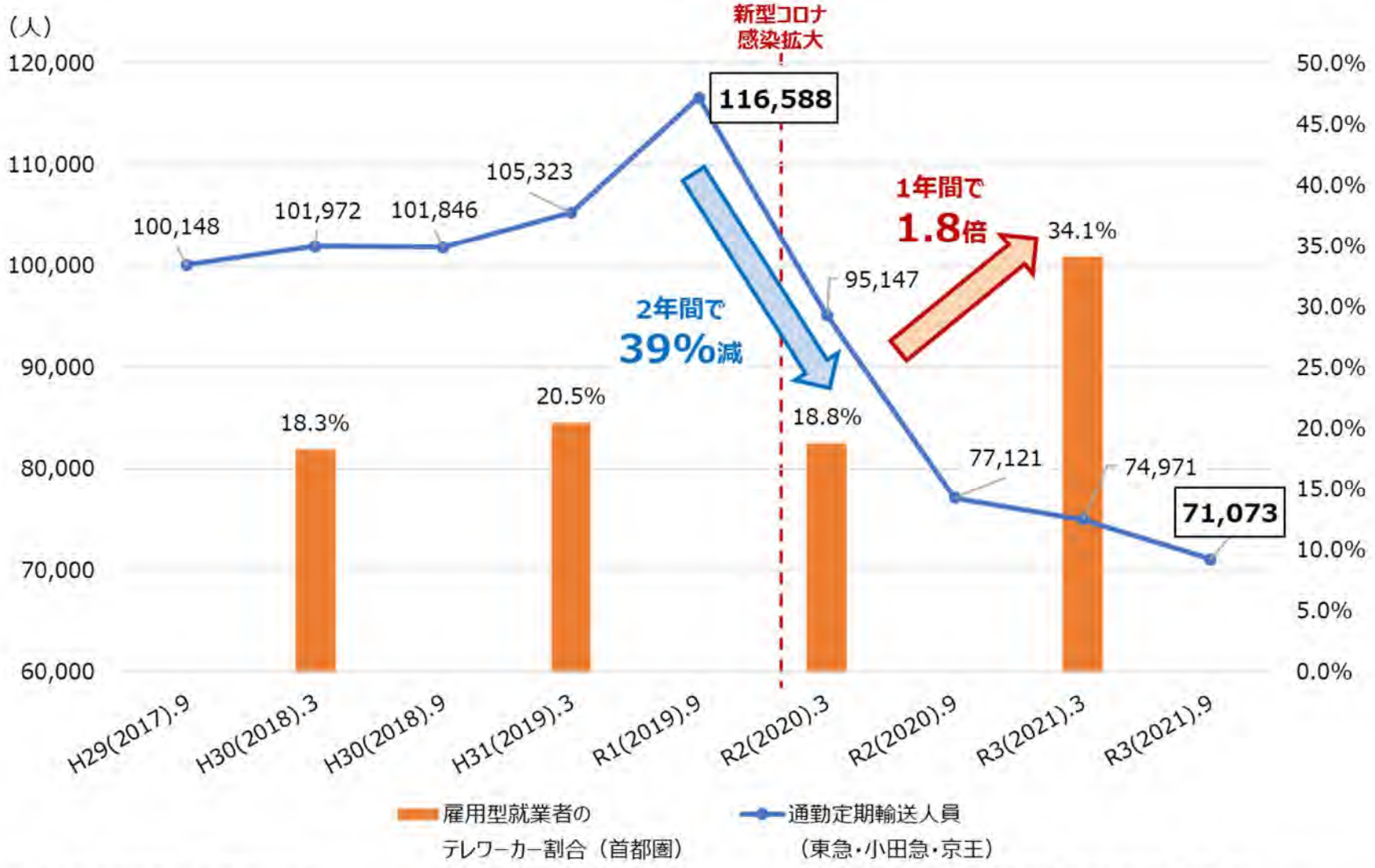
■単体で除却する場合の課題例

- 川崎大師駅に近接する**⑥川崎大師第１踏切を単独立体交差にて除却**するためには、地上部へのすり付け区間に位置する**⑧川崎大師第３踏切及び⑨川崎大師第４踏切の廃止が必要**となる

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（2/15）

②新型コロナウイルス感染症の影響　「感染症の影響による働き方と人の動きの急速な変化」

- **新型コロナウイルスの感染拡大により**、首都圏の雇用型就業者に占める**テレワーカーの割合が上昇**するとともに私鉄各社の通勤定期輸送人員が減少しており、社会のオンライン化が急速に進んでいる



※テレワーク人口実態調査は、年度ごとに実施
※テレワーク人口実態調査では、テレワーカーを「これまで、ICT等を活用し、普段仕事を行う事業所・仕事場とは違う場所で仕事をしたことがあると回答した人」と、定義づけしている。

資料：国土交通省「テレワーク実態調査」、
東京急行電鉄(株)「月次営業状況のお知らせ」、
小田急電鉄(株)「月次営業概況(速報)に関するお知らせ」、
京王電鉄(株)「月次営業概況のお知らせ」から作成

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（3/15）

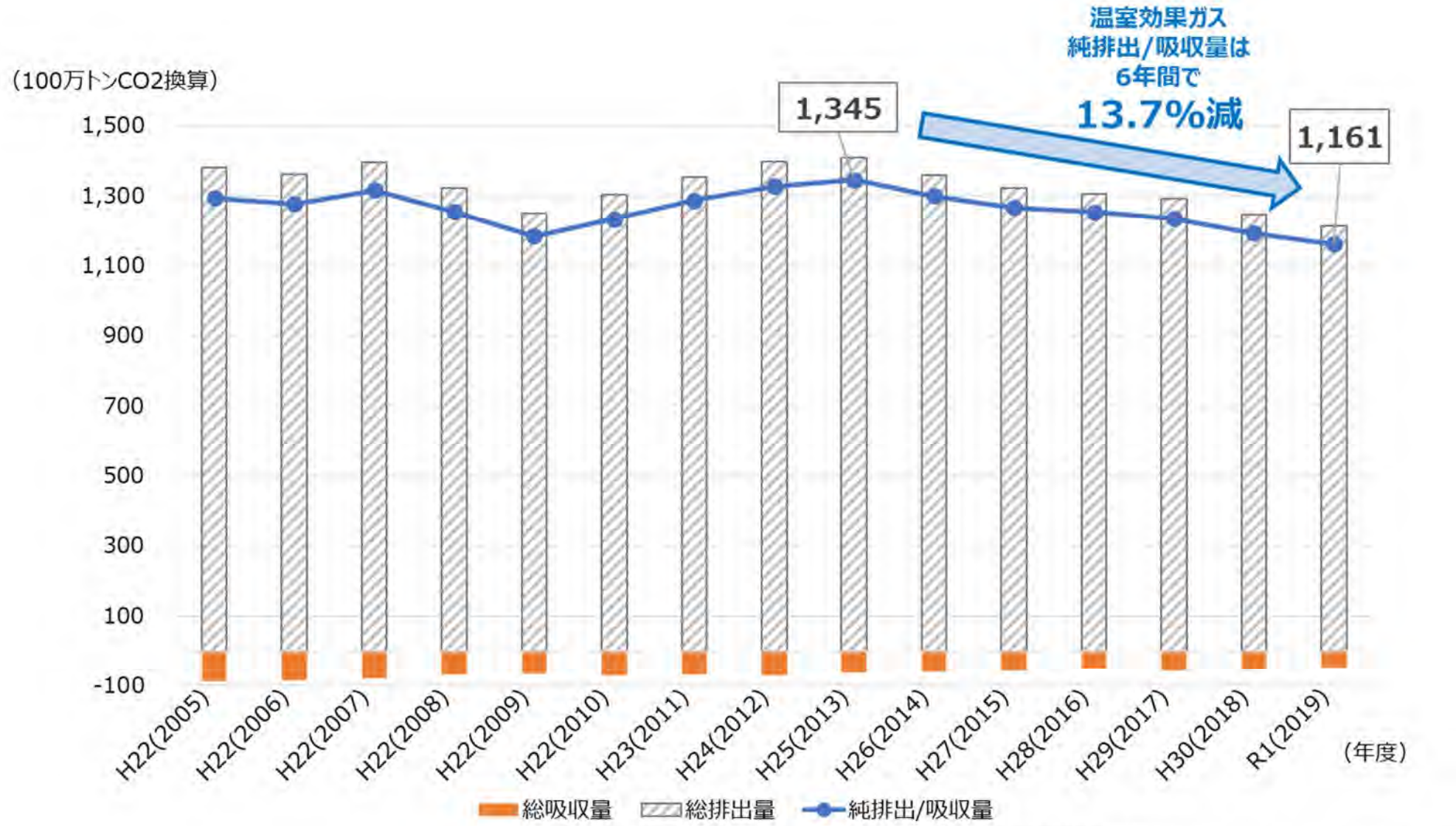
③大規模自然災害の発生「頻発する大規模な自然災害」（国）

- 平成23（2011）年の東日本大震災以来、平成28（2016）年の熊本地震など**地震被害**が続いている。また、平成30年７月豪雨や本市にも大きな被害をもたらした令和元年東日本台風など、**大規模な風水害が発生**している
- １期①区間では、頻発する大規模な自然災害への対策として、**トンネル坑出入口、小島新田駅及び大師橋駅駅舎に浸水防止設備を設置**するなどの取組を実施している

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（4/15）

④脱炭素社会の実現に向けた取組の進展「温室効果ガス排出量及び吸収量の推移」（国）

- 世界的に温室効果ガス削減に向けた取組が急速に進む中、我が国の温室効果ガス（GHG）の純排出/吸収量は平成25（2013）年からの６年間で13.7%減となっている。国は**令和12（2030）年に平成25年比46%減とする目標**を掲げている
- １期①区間では、環境負荷低減に向けて、新設する**小島新田駅及び大師橋駅駅舎の駅照明のLED化や、エレベーター等に省エネタイプの機器を導入**するなどの取組を実施している



資料：地球環境研究センター
「日本国温室効果ガスインベントリ報告書 2021年」から作成

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（5/15）

⑤京急大師線の沿線人口

- **沿線人口**（現在路線と隣接する町丁目人口）**は**、平成24年から令和３年の**10年間で約27%増加**（30,622人→38,776人）
- 川崎区全体も同時期に約6%増加しているが、沿線人口の伸び率はこれを上回る状況（220,140人→233,374人）
- なお、**川崎区の人口は令和12年をピークに減少局面になると予測**されている（R12:234,500人→R22:224,800人→R32:210,700人）※

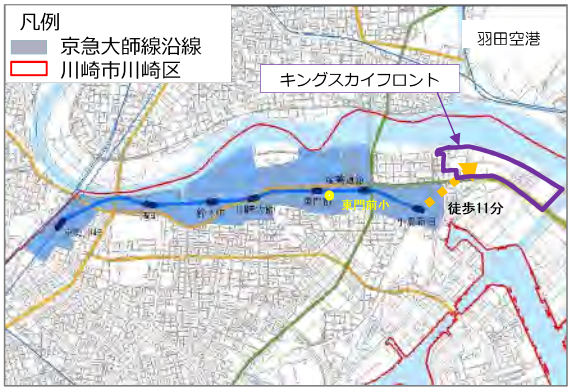
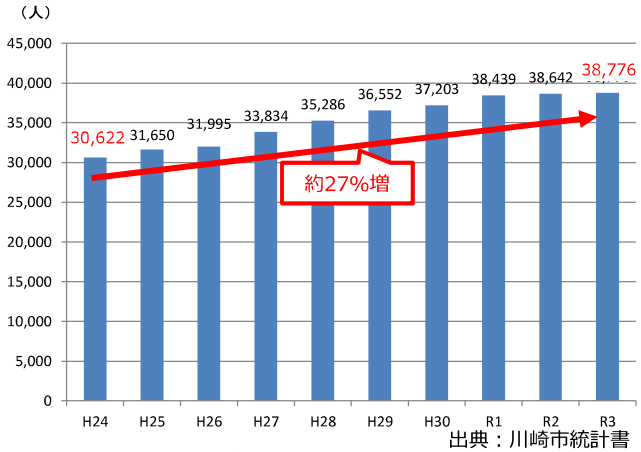
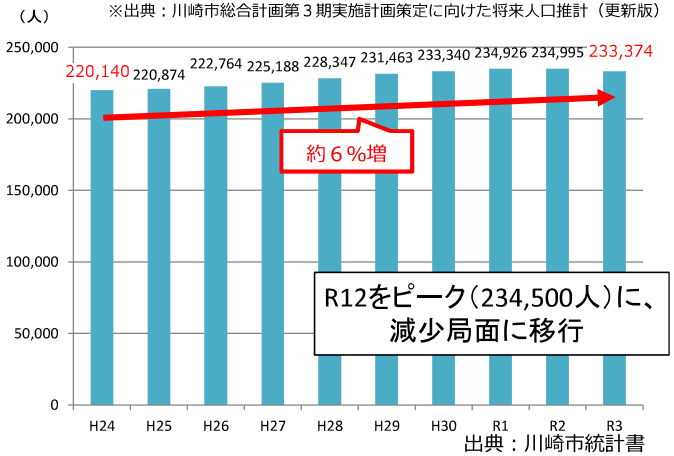


図　京急大師線沿線の人口集計範囲



出典：川崎市統計書

図　京急大師線の沿線人口の推移



※出典：川崎市総合計画第３期実施計画策定に向けた将来人口推計（更新版）

出典：川崎市統計書

図　川崎区の人口の推移

⑥周辺の交通ネットワーク

- 小島新田駅からの鉄道による所要時間は、**横浜及び品川までそれぞれ約20分**、殿町キングスカイフロントから車による所要時間は、横浜及び東京まで約30分
- 周辺の鉄道ネットワーク及び道路ネットワークは充実しており、周辺拠点へのアクセスは良好であり**交通利便性が高いエリア**である

図　鉄道ネットワーク

図　道路ネットワーク

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（6/15）

⑦鉄道利用状況

- **京急大師線の駅別１日平均乗降人員**は、**平成23年から令和元年**にかけていずれの駅でも**増加傾向**にあったが、**新型コロナウイルス感染拡大の影響で令和2年は減少**
- **京急線全線の輸送人員**は、コロナ禍前の令和元年８月と比較して、令和２年８月時点で約29%減であったが、**徐々に回復傾向にあると見受けられる**

表　時間帯別運転本数

2022年2月28日改正
（2001年9月以降は運行本数の変更なし）

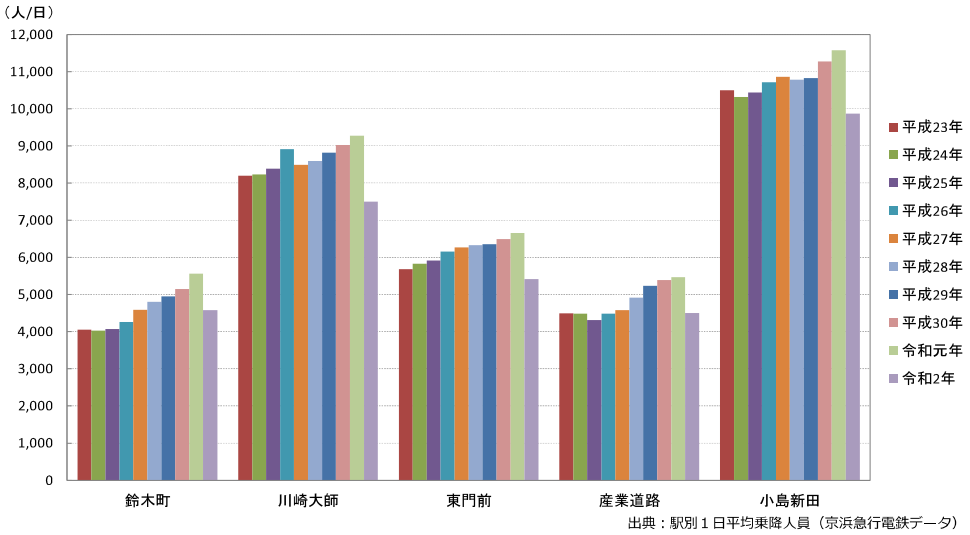
終日	133本／日（平日・上り）
朝夕ピーク時	12本／時（5分間隔）
オフピーク時	6本／時（10分間隔）

出典：京浜急行電鉄HP

表　駅別１日平均乗降人員（令和２年）

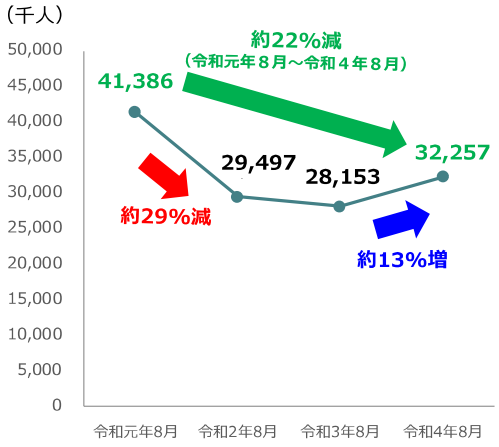
駅名	乗降人数（人/日）
鈴木町	8,667
川崎大師	13,013
東門前	10,206
大師橋	8,445
小島新田	18,800
合計	64,564

出典：駅別１日平均乗降人員（京浜急行電鉄HP）



出典：駅別１日平均乗降人員（京浜急行電鉄データ）

図　京急大師線の駅別１日平均乗降人員の推移



出典：月次営業成績のお知らせ（京浜急行電鉄HP）

図　京急線全線の月別輸送人員の推移

⑧踏切道状況

- **京急大師線の踏切道のピーク時の1時間あたり踏切遮断時間**は、**21～31分**
- １期区間には、現在**２箇所の歩行者ボトルネック踏切**、２箇所の幹線道路踏切（鈴木町第１踏切、川崎大師第１踏切）がある（自動車ボトルネック踏切であった産業道路第１踏切は除却済）

令和3年1月調査

区間名	踏切道名称	道路名	幅員	踏切種別							踏切遮断時間		交通量				踏切交通遮断量	
				開かず※1	自動車BN※2	歩行者BN※3	歩道狭隘	通学路	事故多発	移動等円滑化	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	歩行者等人時/日
2期区間	① 京急川崎（大）第1	本町8号線	11.0 m								15	2.9	808	118	867	1,687	2,343	7,407
	② 京急川崎（大）第2	国道409号	20.0 m		○		○				15	3.2	29,909	1,894	4,052	1,791	95,709	18,698
	③ 港町第1	港町1号線	7.0 m								14	3.0	1,023	90	1,100	4,098	3,069	15,594
	④ 港町第3	（私道）	11.0 m								23	3.9	185	12	0	4,527	722	17,655
1期②区間	⑤ 鈴木町第1※5	鈴木町1号線	14.0 m		★		○				23	4.1	9,382	398	1,581	318	38,466	7,786
	⑥ 川崎大師第1※5	国道409号	25.0 m			○					21	4.1	10,110	460	1,175	4,391	41,451	22,821
	⑦ 川崎大師第2	大師本町3号線	6.0 m								26	4.8	1,319	87	1,074	576	6,331	7,920
	⑧ 川崎大師第3	大師本町5号線	6.0 m								28	5.3	0	10	170	238	0	2,162
	⑨ 川崎大師第4	東門前1号線	6.0 m								31	5.5	546	47	2,569	1,329	3,003	21,439
	⑩ 東門前第1	東門前6号線	8.0 m			○					31	5.7	2,258	238	2,575	8,224	12,871	61,554
1期①区間	⑪ 東門前第2	東門前8号線	5.5 m	地下運行開始に伴い、平成31年3月3日に除却														
	⑫ 東門前第3	東門前11号線	4.5 m															
	⑬ 産業道路第1	東京大師横浜線	40.0 m															
	⑭ 産業道路第2	田町2号線	8.0 m															

※1　開かずの踏切：ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切

※2　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／日以上の踏切

※3　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合計が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／日以上の踏切

※4　　：幹線道路踏切（国道、都道府県道、都市計画道路の踏切）

※5　川崎大師駅に隣接する両踏切（★）は共に一方通行路であり、踏切自動車交通遮断量の合計値は自動車ボトルネック踏切の基準に相当

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（7/15）

⑨自動車交通量の推移

・**コロナ禍前（平成30年11月）と比較**すると、若干の減少は見られるものの、**大きな変化は見られない**（朝ピークは7:00～10:00、タピークは17:00～19:00）

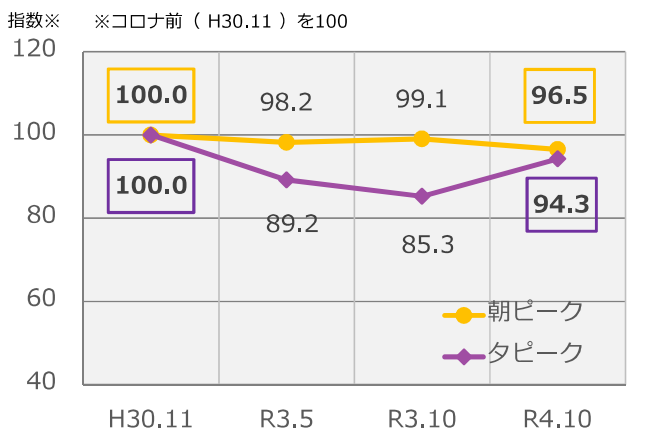


図　自動車交通量の推移
（国道409号　中瀬二丁目交差点付近）

図　調査地点図
（国道409号　中瀬二丁目交差点付近）

表　１期②区間周辺の自動車交通量の推移
上段：調査時間計の台数、下段：伸び率

調査時間	調査地点	H30.11	R3.5	R3.10	R4.10
朝ピーク 7時-10時 の３時間	中瀬二丁目交差点 （R409 上下線）	2,633 100.0	2,586 98.2	2,608 99.1	2,541 96.5
	川崎大師第１踏切 （R409上り：川崎駅方向）	1,426 100.0	1,402 98.3	1,370 96.1	1,259 88.3
	鈴木町第１踏切 （R409下り：浮島方向）	1,216 100.0	1,167 96.0	1,190 97.9	1,367 112.4
タピーク 17時-19時 の２時間	中瀬二丁目交差点 （R409 上下線）	2,055 100.0	1,834 89.2	1,752 85.3	1,937 94.3
	川崎大師第１踏切 （R409上り：川崎駅方向）	1,338 100.0	1,251 93.5	1,166 87.1	1,137 85.0
	鈴木町第１踏切 （R409下り：浮島方向）	669 100.0	624 93.3	598 89.4	725 108.4

⑩歩行者等交通量の推移

・**コロナ禍前（平成30年11月）と比較**すると、減少が見られ、**特にタピークでは３割程度減少**している

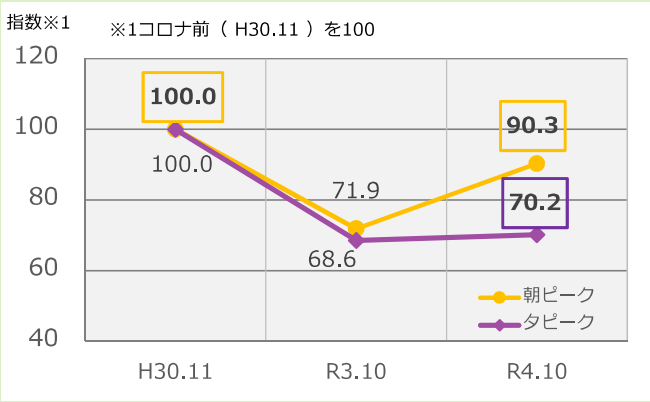


図　歩行者等交通量※2の推移
（川崎大師第１踏切）　※2 歩行者及び自転車交通量の合計値

表　川崎大師第１踏切の歩行者等交通量※２の推移
上段：調査時間計の人数・台数、下段：伸び率

調査時間	種別	H30.11	R3.10	R4.10
朝ピーク 7時-10時 の３時間	歩行者	851 100.0	653 76.7	821 96.5
	自転車	265 100.0	149 56.2	187 70.6
	計	1,116 100.0	802 71.9	1,008 90.3
タピーク 17時-19時 の２時間	歩行者	771 100.0	555 72.0	544 70.6
	自転車	269 100.0	158 58.7	186 69.1
	計	1,040 100.0	713 68.6	730 70.2

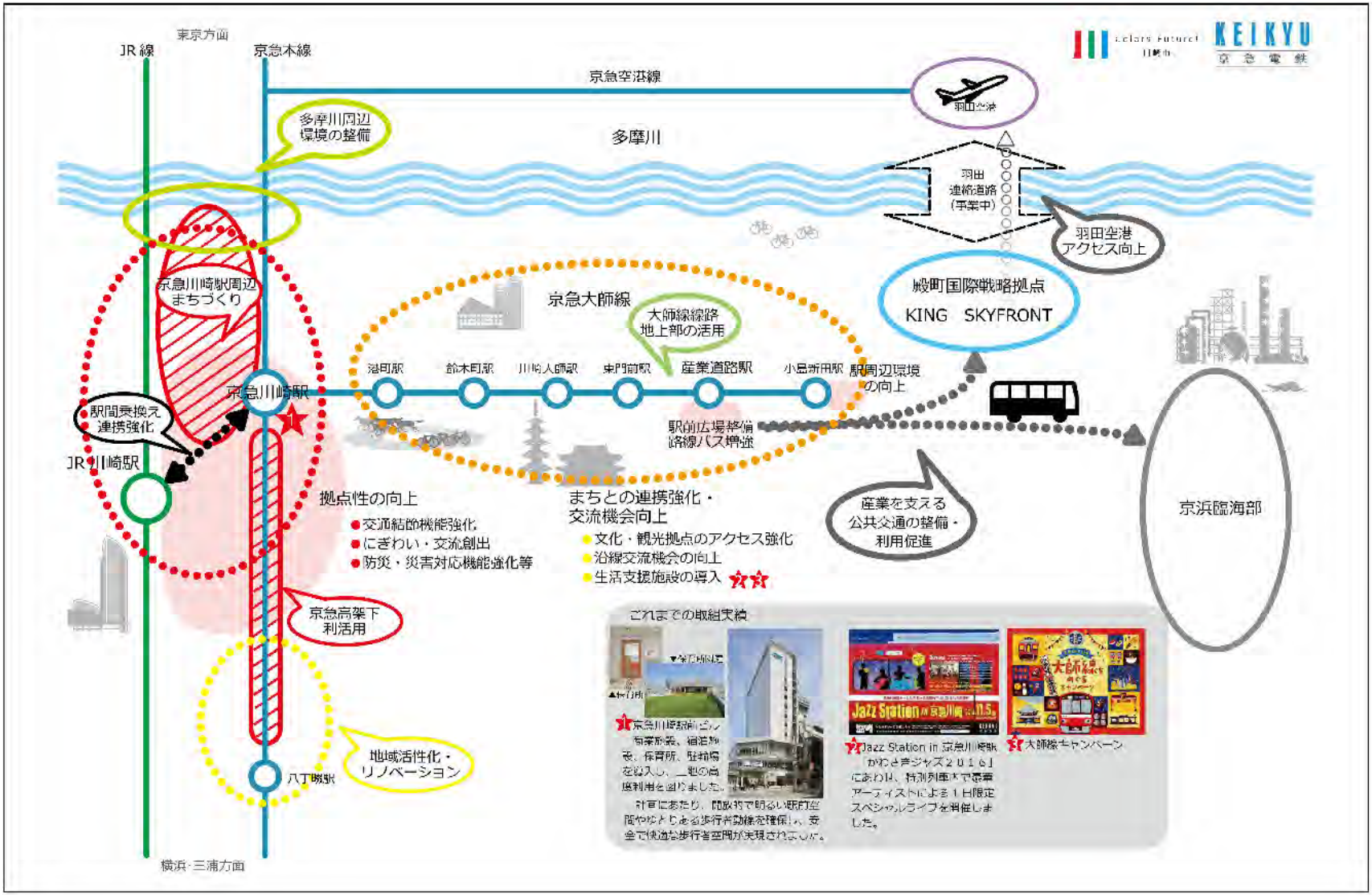
⑪市民ニーズ

・新型コロナウイルス感染症の影響拡大以降も、地元からは**従前と変わらず事業推進に係る要望を受けている**

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（8/15）

⑫周辺まちづくりの状況 ア

- 川崎市と京浜急行電鉄は平成29年４月に**包括連携協定を締結**し、産業や暮らしを支える沿線の機能強化や更なる発展、地域活性化の実現に向けた取組を連携・協力して推進
- 連携・協力の基本的な事項として、交通（駅周辺のまちづくりと交通結節機能に関すること）、**産業（沿線の産業や観光等の発展に資するまちづくりに関すること）**、**暮らし（誰もが暮らしやすいまちづくりに関すること）**を設定し、これまでに「京急川崎ステーションバル」「ねぶくろシネマ@川崎競馬場」「かわさき産業ミュージアムツアー」等を実施



出典：「京急沿線まちづくり」に関する取組報道発表資料

図　川崎市と京浜急行電鉄株式会社との包括連携協定の取組イメージ

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（9/15）

⑫周辺まちづくりの状況 イ

- 沿線では、**都市型住宅などの都市機能集積**に加えて、**殿町キングスカイフロント**において産学官の連携による世界的なイノベーション創出拠点の形成が進み、研究機関が集積
- 令和4年3月に**多摩川スカイブリッジが開通**し、羽田空港方面へのアクセス利便性が向上

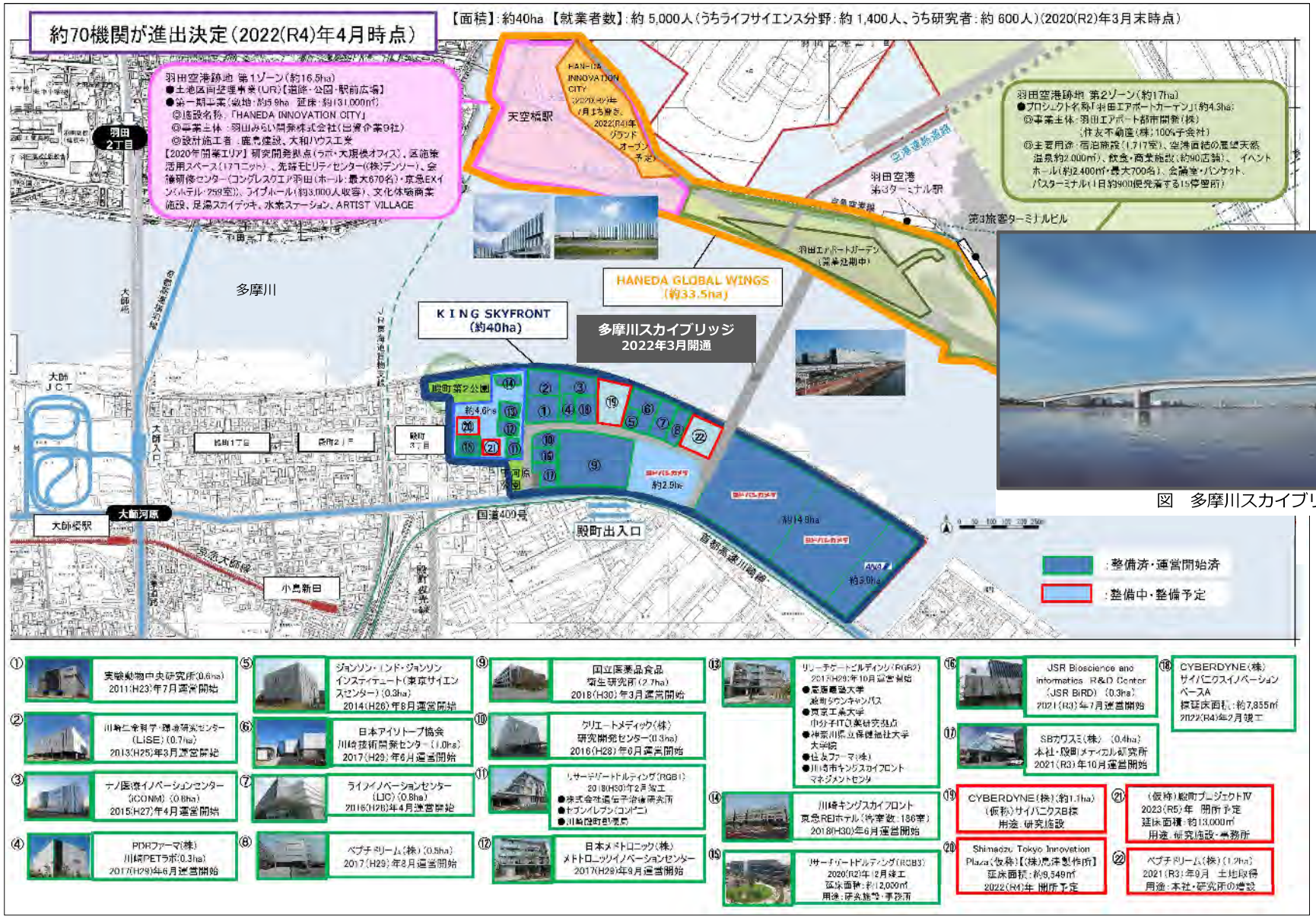


図　多摩川スカイブリッジ

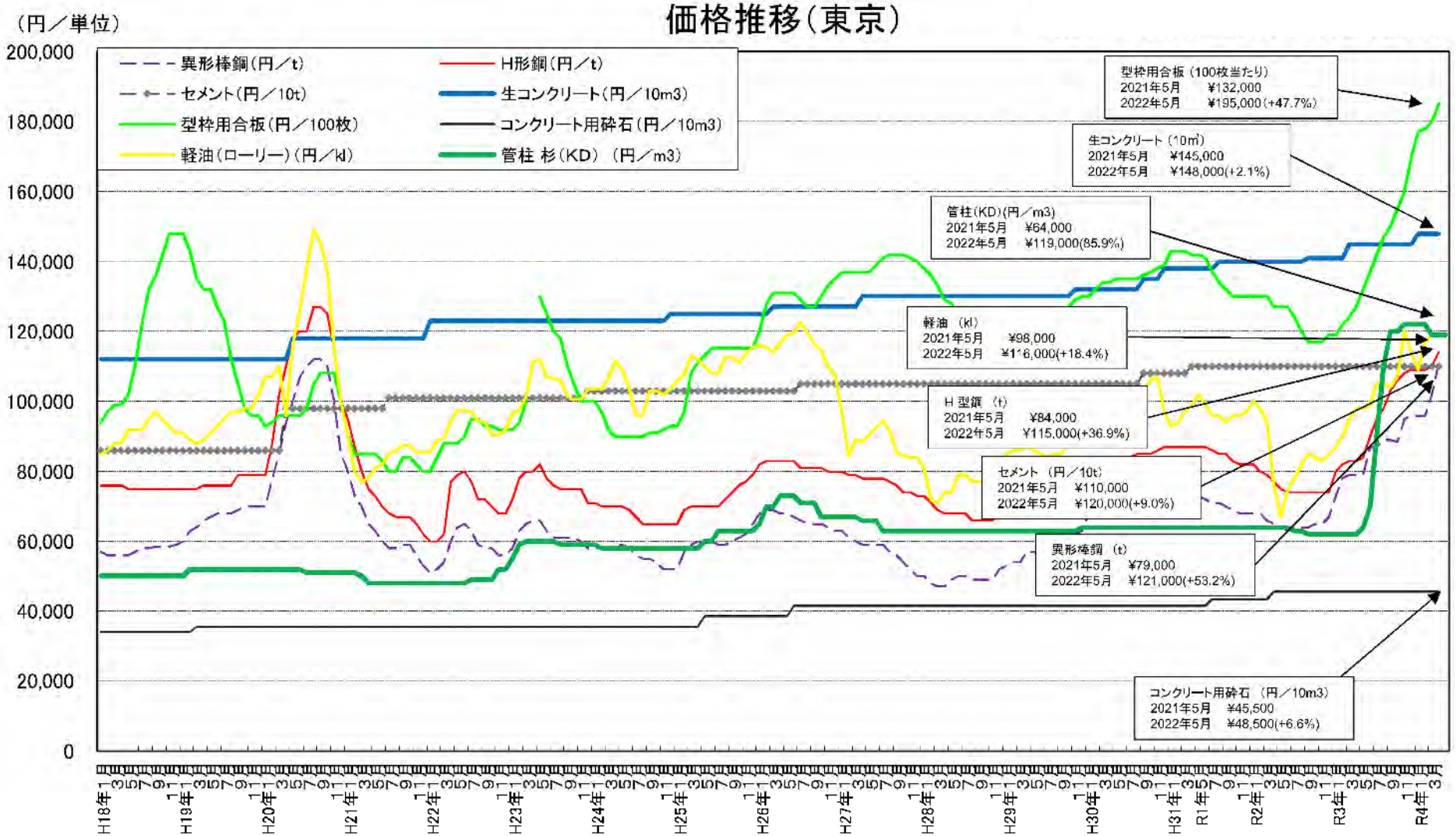
出典：川崎市作成資料

図　殿町キングスカイフロントにおける拠点形成の状況

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（10/15）

⑬資材価格の推移

- 原料高、**世界的な**需要量の増加、**原油高等を背景に各種資材が高騰**（令和４年3月時点で1年前に比べ、**鋼材：３割～5.5割、木材：４割～8.5割**程度）
- **生コンクリートやセメントなども**、値上が表明されており、今後市場においても**上昇する見込み**



出典：国土交通省HP

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（11/15）

⑭適正な賃金水準の確保

- 労務単価などの引き上げが**現場の技能労働者の賃金水準の上昇につながる**好循環が持続される**よう官民一体の取組を推進**
- 様々な課題もあり、困難を伴うものの、**令和４年は概ね３%の賃金上昇の実現を目指して、全ての関係者が可能な取組を進める**ことを申し合わせ

開催概要

日　　時：令和4年2月28日 17:00～18:00
出席団体：日本建設業連合会、全国建設業協会、全国中小建設業協会、建設産業専門団体連合会
テーマ：建設業の賃金引上げに向けた取組、働き方改革等の推進、建設キャリアアップシステムの普及促進 等

- 建設業の賃金引上げに向けては、官民協働した取組が不可欠であり、様々な課題もあり、困難を伴うものの、本年は概ね３％の賃金上昇の実現を目指して、全ての関係者が可能な取組を進めることを申合せ。
- 建設業の担い手確保に向けて、工期の適正化や施工時期の平準化、インフラ分野のDX推進等による働き方改革等の推進や、ダンピング対策の徹底等について議論。
- 建設キャリアアップシステム（CCUS)の更なる普及促進及びこれを用いた処遇改善等について議論。技能レベルに応じた手当の支給について、取組の水平展開を大臣から要請。

斉藤国土交通大臣と建設業団体の意見交換会（R4.2.28）　　出典：国土交通省HP

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（12/15）

⑮労務費の推移

- **公共工事労務単価の全国全職種平均値は**、時間外労働時間を短縮するための必要な費用を反映し、**１０年連続の上昇**

注1）金額は加重平均値にて表示。平成31年までは平成25年度の標本数をもとにラスパイレス式で算出し、令和2年以降は令和2年度の標本数をもとにラスパイレス式で算出した。
注2）平成18年度以前は、交通誘導警備員がA・Bに分かれていないため、交通誘導警備員A・Bを足した人数で加重平均した。

参考：近年の公共工事設計労務単価の単純平均の伸び率の推移

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R02	R03	R04	H24比
主要12職種	+15.3% →	+6.9% →	+3.1% →	+6.7% →	+2.6% →	+2.8% →	+3.7% →	+2.3% →	+1.0% →	+3.0%	+57.6%
全職種	+15.1% →	+7.1% →	+4.2% →	+4.9% →	+3.4% →	+2.8% →	+3.3% →	+2.5% →	+1.2% →	+2.5%	+57.4%

出典：国土交通省HP

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（13/15）

⑯工事費や労務費の推移

- １期①区間の**工事に着手した平成18年度から、建設工事費デフレータ（建設総合）は約23%増加**、**労務費（普通作業員）は約58%増加**
- また、新型コロナウイルス感染症の影響やウクライナ情勢等を背景に、土木工事における**建設工事費デフレータ（建設総合）**は、特に**令和２年度以降は急激に上昇し、今後も上昇傾向が見込まれる**

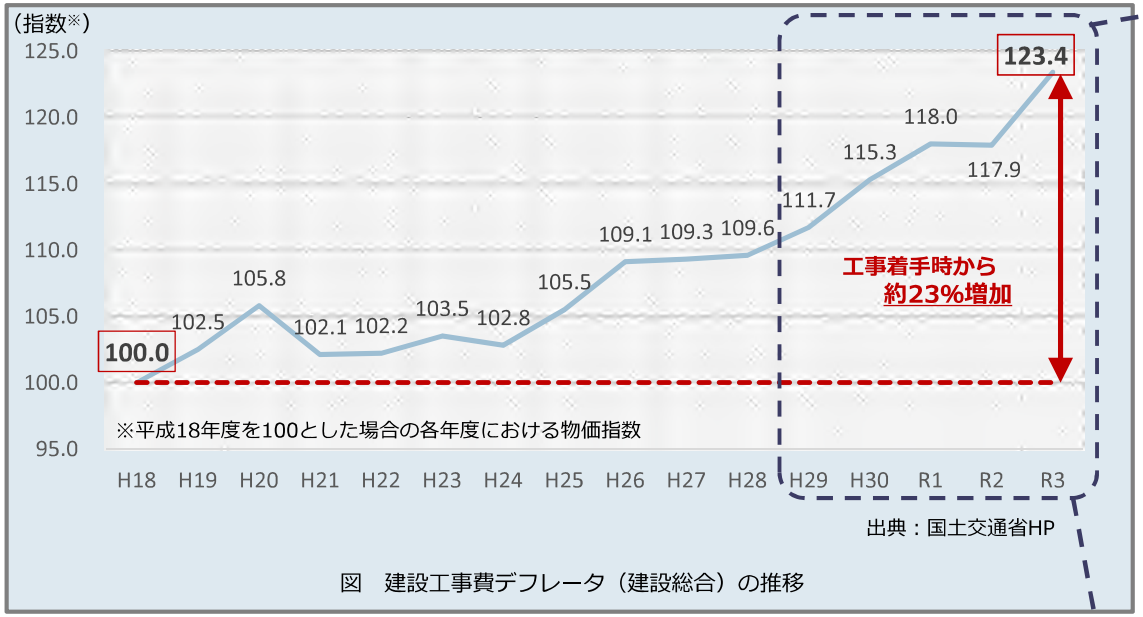


図　建設工事費デフレータ（建設総合）の推移

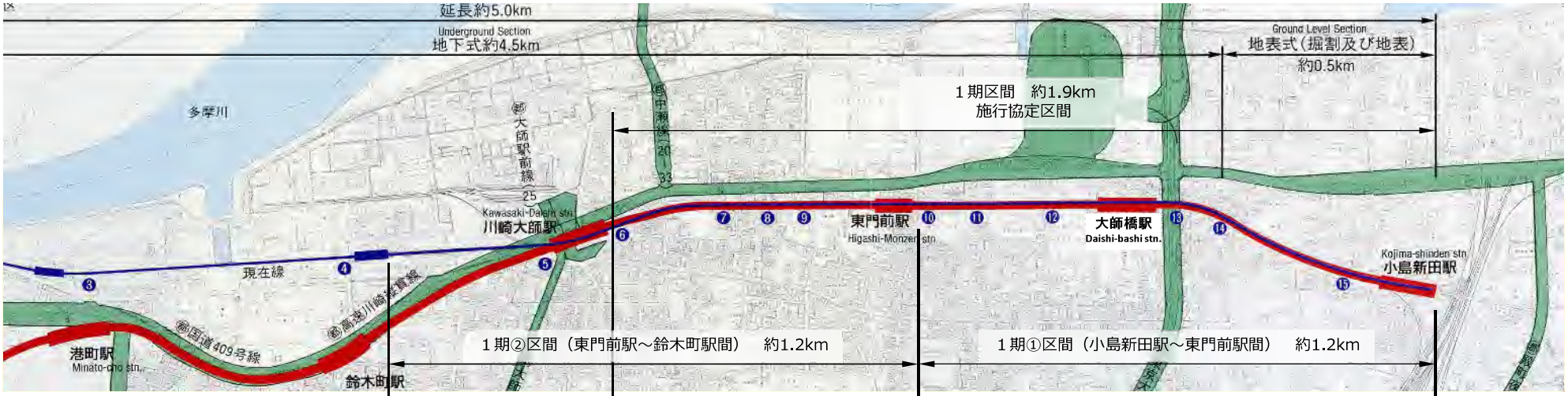
図　公共工事設計労務単価（普通作業員）の推移

図　建設工事費デフレータ（建設総合）の推移（5ケ年の拡大図）

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（14/15）

⑰事業費等の変更の推移

- 平成６年３月に**全線（小島新田駅～京急川崎駅）の概算事業費**を**約1,470億円**として事業着手
- 平成９年６月に**１期区間と２期区間を分割**し、平成15年3月に段階的整備区間である**１期①区間の概算事業費を約337億円**と設定
- **１期①区間**は、工事進捗等に伴って計４回の事業費・工期の変更を行い、現在の**概算事業費は約701億円**、**工期は令和5年度末**



- **平成６年３月　全線（小島新田駅～京急川崎駅）の都市計画事業認可を取得**
  概算事業費　約1,470億円
- **平成９年６月　１期区間（小島新田駅～川崎大師駅）の施行協定締結。工期を平成8～14年度に設定**
  概算事業費※　約536億円
- **平成15年３月　産業道路第１踏切の早期除却を目的として、１期①区間を設定。**概算事業費　約337億円
- **工期を平成８～22年度に変更（８年間延伸）**
- **平成23年３月　１期区間（小島新田駅～川崎大師駅）の１回目増額**
  概算事業費※　約652億円
- **平成23年３月　１回目増額**
  概算事業費　約462億円（約125億円の増額）
- **工期を平成8～26年度に変更（4年間延伸）**
- **平成28年12月　１期区間（小島新田駅～川崎大師駅）の２回目増額**
  概算事業費※　約832億円
- **平成28年12月　２回目増額**
  概算事業費　約642億円（約180億円の増額）
- **工期を平成8～31年度に変更（5年間延伸）**
- **平成29年７月　１期②区間（東門前駅から鈴木町駅）の概算事業費を設定**
  概算事業費　約784億円
- **令和３年３月　１期区間（小島新田駅～川崎大師駅）の３回目増額**
  概算事業費※　約891億円
- **令和３年３月　３回目増額**
  概算事業費　約701億円（約59億円の増額）
- **工期を平成8～令和５年度に変更（4年間延伸）**

※　１期区間の概算事業費は施行協定額であり、
　１期②区間の事業費は当初の施行協定額で計上

4　事業の必要性等に関する視点　（１）事業を巡る社会情勢等の変化（15/15）

- **１期①区間**は、**平成23年3月に約125億円**、**平成29年4月に約180億円**、**令和3年3月に約59億円の事業費変更**に伴い、**約364億円の事業費を増額**
- 変更理由のうち、**外的要因（物価高騰の反映、地権者意向による工法変更）による合計額は**、約93億円であり、**全体に占める割合の約25%**
- **内的要因（現場条件による内容変更）による合計額は**、約271億円であり、**全体に占める割合の約75%**
- **１期②区間**では、**内的要因によるもの**は事前に原因を検証した上で**対策を講じることで、増額リスクの低減を実施**

表　１期①区間の増額内容と概算額

増額時期	理由	主な内容	概算額（億円）
平成23年3月	外的要因（物価高騰）	● 鋼材（土留杭）価格の高騰 ● 積算基準の改定	37
	内的要因（現場条件による内容変更）	● 軟弱地盤による地盤改良工事、土留め工法の変更等	88
	小計		125
平成29年4月	外的要因（物価高騰）	● 労務単価、資材価格の高騰 ● 積算基準の改定	38
	内的要因（現場条件による内容変更）	● 現場条件（土質条件等）による設計変更	142
	小計		180
令和3年3月	外的要因（物価高騰）	● 労務単価、資材価格の高騰 ● 積算基準の改定	13
	外的要因（地権者の意向による工法変更）	● 自立式擁壁築造工 ● 防音壁設置工	5
	内的要因（現場条件による内容変更）	● 駅部地盤改良工事 ● 埋戻しの工法、材料の変更	41
	小計		59
合計			364

表　１期①区間の増額内容と概算額（集計表）

理由	概算額小計（億円）	概算額合計（億円）	割合（%）
外的要因（物価高騰）	88	93	25
外的要因（地権者の意向による工法変更）	5		
内的要因（現場条件による内容変更）		271	75
合計		364	100

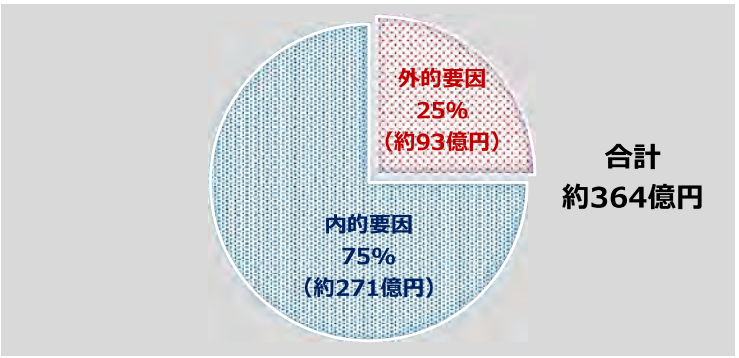


図　増額金額の内訳

１期①区間の増額内容を検証し、１期②区間の計画に反映		
外的要因	工事期間中における物価高騰等の社会情勢に起因するため、工事着手前の時点で増額リスクを軽減することは難しい	増額の予測が困難
内的要因	１期①区間の増額原因を踏まえ、１期②区間の施工計画（工法、資材等）を検討	増額リスクを低減

4　事業の必要性等に関する視点　（２）事業の投資効果（1/5）

・**令和４年度に改定された国の費用便益分析マニュアルやセンサスデータ**、最新の踏切道実態調査結果等を用いて、令和４年を基準年として**費用便益分析を実施**
・１期区間の**全体事業B/Cは1.04**、**残事業B/C※は1.73であり**、本事業は**「事業全体・残事業の投資効率性」が確保**されていることを確認
・**感度分析**の結果、交通量や費用の変動に伴いB/Cが１を下回る可能性があるが、費用の増額リスクを低減するため、**１期①区間の増額要因を踏まえ内的要因に係る必要な対策を反映**

表　検討条件および結果の比較（赤字が過年度値との変更箇所）

		前回事業再評価時（平成29年度）		大規模投資的事業見直し時（令和3年度）		今回（令和4年度）	
基準年次（地下運行開始年次）		平成29年		令和3年		令和4年	
供用年次		1期①：平成30年	1期②：令和5年	1期①：平成30年	1期②：令和15年	1期①：平成30年	1期②：**令和16年**
踏切	踏切データ	・平成26年踏切道実態調査結果		・令和元年踏切道実態調査結果		同左	
	踏切遮断時間（時間/日）	②京急川崎（大）第2踏切	2時間16分29秒	②京急川崎（大）第2踏切	3時間9分12秒	同左	
		⑤鈴木町第1踏切	4時間8分25秒	⑤鈴木町第1踏切	4時間8分45秒	同左	
		⑥川崎大師第1踏切	2時間22分20秒	⑥川崎大師第1踏切	4時間3分7秒	同左	
		⑬産業道路第1踏切	4時間4分10秒	⑬産業道路第1踏切(平成31年3月に除却済)	4時間4分10秒	同左	
	踏切損失時間根拠	・平成26年踏切道実態調査結果		・令和元年踏切道実態調査結果		同左	
交通量推計	センサスデータ	・平成17年度センサス配分ODベース		・平成22年度センサス配分ODベース		・**平成27年度**センサス配分ODベース	
	配分OD交通量（京急大師線周辺）	現況（H17）：約155.1万台		現況（H22）：約145.0万台		現況（H27）：**約152.1万台**	
		将来（R12）：約174.3万台		将来（R12）：約166.6万台		将来（R22）：**約169.5万台**	
費用便益分析マニュアル	使用マニュアル	費用便益分析マニュアル（H20.2）		費用便益分析マニュアル（H30.2）		費用便益分析マニュアル（**R4.2**）	
	原単位	・平成20年価格に基づく		・平成30年価格に基づく		・令和2年価格に基づく	
便益（基準年における現在価値）		1,509億円		1,760億円		**2,020億円**	
費用（基準年における現在価値）		1,479億円		1,897億円		**1,944億円**	
全体事業B/C		1.02		0.93		**1.04**	
残事業B/C		1.59		1.62		**1.73**	

○便益（B）

	基準年における現在価値			
	移動時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	合計
全体事業	2,046億円	▲26億円	0.6億円	2,020億円

○費用（C）

	単純合計	基準年における現在価値
全体事業	1,641億円※	1,944億円

※令和４年４月時点の単価を使用。概算事業費（1,691億円）から鉄道事業者負担分等（50億円）を控除した値

○感度分析結果

交通量（便益）	変動量	総費用（現在価値化）	総便益（現在価値化）	B／C
	-10%	1,944億円	1,818億円	0.94
	±0%		2,020億円	1.04
	+10%		2,222億円	1.14

費用	変動量	総費用（現在価値化）	総便益（現在価値化）	B／C
	-10%	1,750億円	2,020億円	1.15
	±0%	1,944億円		1.04
	+10%	2,133億円		0.94

※全体事業B/Cと残事業B/Cについて
- 再評価の費用便益分析は、原則として「事業全体の投資効率性（全体事業B/C）」と「残事業の投資効率性（残事業B/C）」の両者による評価を実施

■全体事業B/C
- 再評価時点までの既投資額を含めた総事業費と既発現便益を含めた総便益を対象とした費用便益比（B/C）

■残事業B/C
- 再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合（今後追加的に必要になる事業費と追加的に発生する便益のみを対象とした費用便益比（B/C）

4　事業の必要性等に関する視点　（２）事業の投資効果（2/5）

（１）交通の円滑化

- ボトルネック踏切の除却による**交通円滑化**
- 連坦した踏切の除却による**地域の一体性向上**
- 交通円滑化に伴う**路線バスの定時性の向上（国道409号、産業道路）**
- 令和４年３月に開通した多摩川スカイブリッジ経由による**羽田空港方面へのアクセス利便性向上**

図　踏切位置

図　産業道路第１踏切（W=40m）除却の効果

（２）安全かつ快適な通行空間の形成（工事中のため、解決すべき課題を実例として掲載）

- 踏切除却による**歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上**
- 駅前広場との一体的な整備による**駅周辺のバリアフリー化（大師橋駅、川崎大師駅）**

○踏切部の現状

・歩行者・自転車が輻輳
（東門前第1踏切）

・踏切を廃止し、仮設跨線人道橋を横断
（東門前第２踏切跡地）

東門前小学校児童の登校状況

○バリアフリーを推進する駅施設

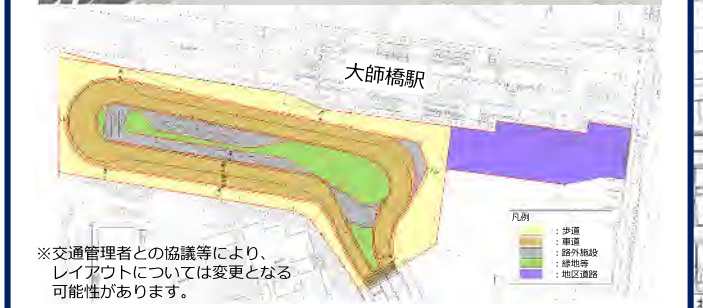
・構内踏切を横断して駅施設内を移動
（東門前駅）

・スロープ・EV・ESがなく、階段連絡
通路で駅施設内を移動（川崎大師駅）

4　事業の必要性等に関する視点　（２）事業の投資効果（3/5）

（３）まちづくりの促進①

- **大師橋駅周辺**では、京浜臨海部を中心とするネットワークを強化する交通拠点機能を強化するとともに、良質な都市型住宅等の計画的な整備と適切な土地利用を誘導し、その維持保全を図ることにより臨海部の都市再生を推進することを目標とし、周辺の土地利用転換に合わせて、**平成26年3月に「大師橋駅前地区地区計画」を決定**
- A地区では、令和５年度に完成予定である**大師橋駅の駅舎整備を実施中。また、連立事業の工期延伸等に伴い**整備時期が遅延しているものの、引き続き連立事業との事業間調整を進めることで、**令和６年度**には臨海部の交通ネットワークを強化する**駅前交通広場が整備予定**
- 大師橋駅の前後区間では、駅周辺の賑わい創出等に寄与する**線路上部の利用について、今後検討予定**
- **大師橋駅からの路線バス**については、既存の浮島方面への運行に加えて、**令和４年４月に天空橋駅方面への路線が開通**し、現在は**羽田空港ターミナル方面の運行**や**浮島・東扇島方面等へのアクセス強化**に向けて、関係者と協議調整中
- **小島新田駅**については、**連立事業で駅舎整備を実施**しており、今後、駅の立地特性を踏まえた必要な機能等を有する**駅前空間の整備に向けて、検討予定**



出典：川崎市地域交通計画(P.90)

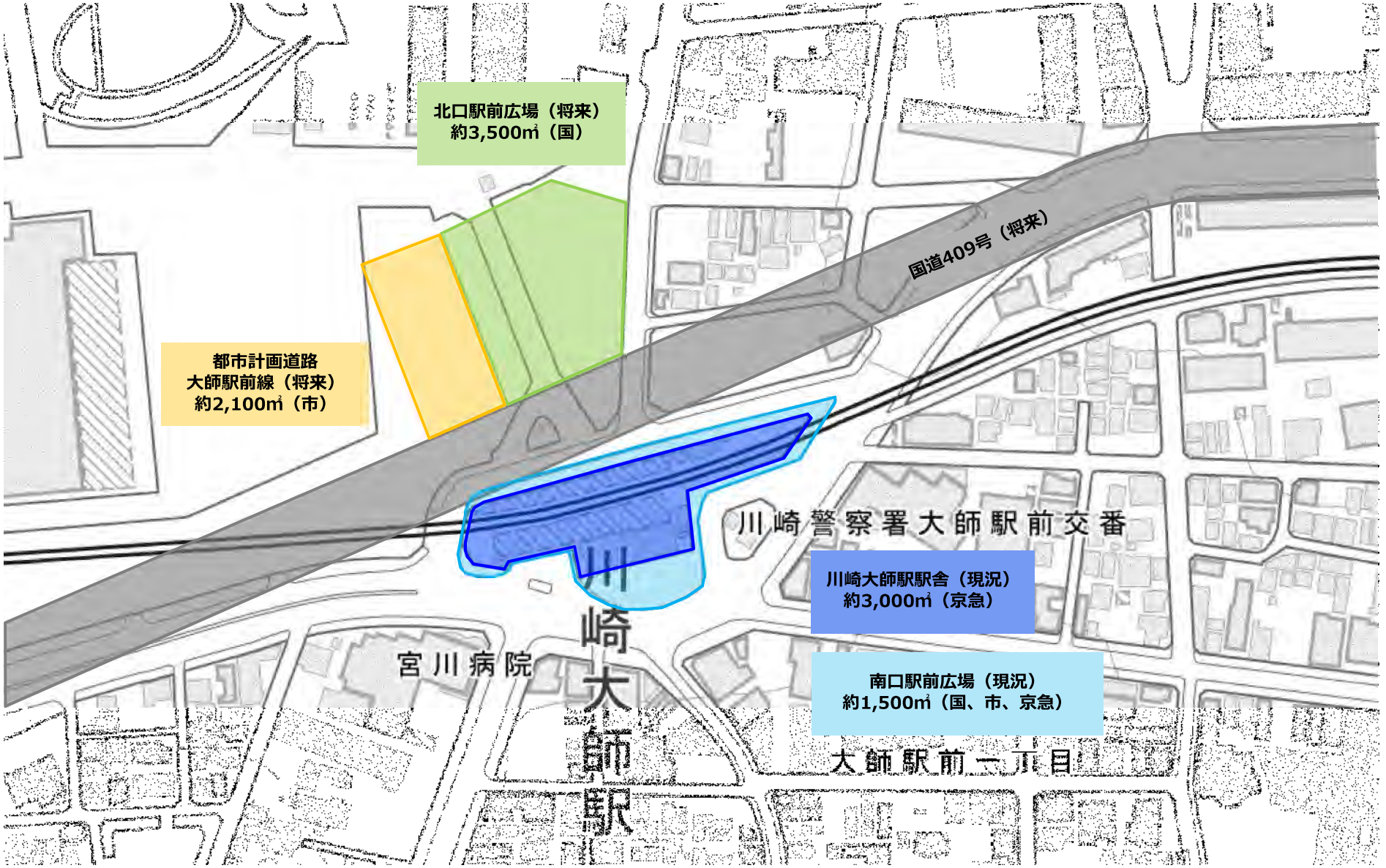
図　大師橋駅駅前交通広場イメージパース及びイメージ図

都市型住宅（平成28年5月完成）

4　事業の必要性等に関する視点　（２）事業の投資効果（4/5）

（３）まちづくりの促進②

- **川崎大師駅**は、本市有数の観光資源として歴史と文化を備えた川崎大師の玄関口であり、周辺には**都市計画決定済の国道409号、北口及び南口駅前交通広場等の用地が位置**し、いずれも**連立事業後の整備を予定**
- なお、連立事業や道路整備を契機として、駅舎や交通広場等を含め、**駅周辺の大街区化**等、**周辺まちづくりの検討が必要**



※地理院地図を加工して作成

4　事業の必要性等に関する視点　（２）事業の投資効果（5/5）

（４）その他

- 踏切除却に伴い、**第１次緊急輸送路である国道409号の交通円滑化**が図られることにより、**災害時の円滑な避難や物資輸送など防災力の向上に寄与する**

○災害時の円滑な避難や物資輸送など防災力の向上

※H27年(平日)における混雑度を示す

図　京急大師線沿線の緊急輸送道路

出典：神奈川県の緊急輸送道路（令和４年３月）

表　混雑度と混雑状況

混雑度	混雑状況
2.0以上	慢性的混雑状態。**昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する**
1.75～2.0	慢性的混雑状態。**昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する**
1.25以上	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として**混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い**
1.0～1.25	**混雑する可能性のある時間帯が１～２時間**（ピーク時間）がある
1.0未満	渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない

出典：国土技術政策総合研究所

- 川崎大師第１踏切と交差する**国道409号は第１次緊急輸送路**であり、**災害時には踏切が長時間遮断される状況も想定**される

- 踏切除却に伴う交通円滑化に伴い、**災害時の円滑な避難や物資輸送など防災力の向上に寄与**

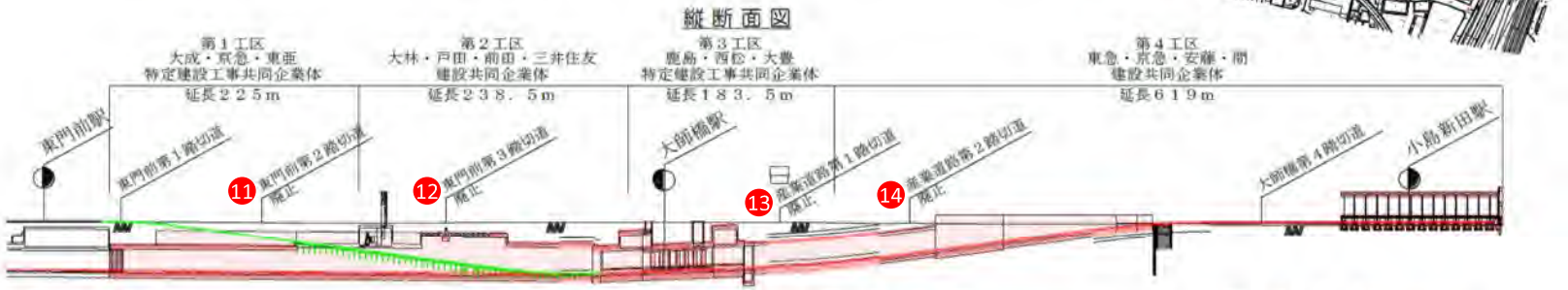
※川崎大師第１踏切は、長期間の通行遮断の解消に向けた手順、情報提供の仕組みなど、災害時の管理の方法を令和７年までに定めるべき踏切道に指定されている。

4　事業の必要性等に関する視点　（３）事業の進捗状況（１期①区間）（1/2)

- **平成31年３月３日に地下運行を開始**し、自動車ボトルネック踏切である**産業道路第１踏切を含む４箇所の踏切（図中赤丸箇所）を除却**
- **令和５年度に工事完成予定**であり、現在は**駅舎建築工事（大師橋駅、小島新田駅）等を実施中**
- **工事の進捗状況等**については、地元町会長等を構成員とする**大師連立第１期沿線協議会**にて、**随時、情報提供を実施**

写真　大師連立第1期沿線協議会
（令和４年10月3日開催）

項目	１期①区間
事業区間（延長）	小島新田駅～東門前駅間（約1.2km）
踏切除却数	４箇所
駅数	３駅（地下駅：大師橋駅）
事業費	約701億円（令和3年3月算定）
進捗率(事業費ベース)	94.9%（令和4年9月末時点）



第１工区

浸水防止壁設置工

第２工区

工事ヤード復旧工

第３工区

構内通路設置工（大師橋駅）

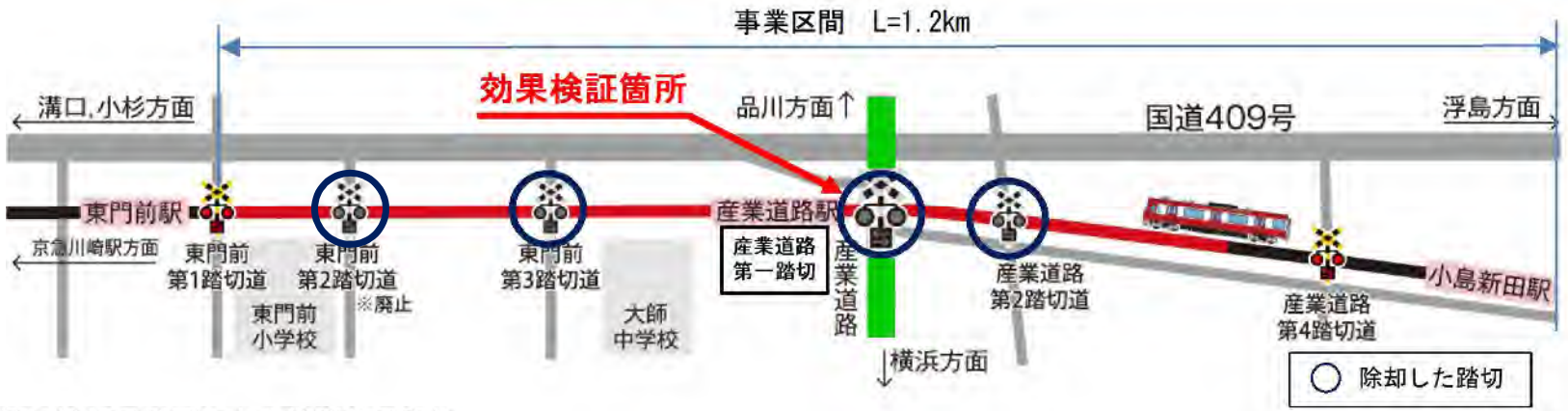
第４工区

上家架設工（小島新田駅）

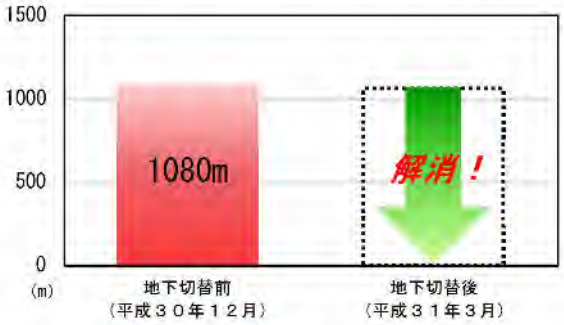
図　１期①区間　工事の進捗状況（令和４年９月現在）

4　事業の必要性等に関する視点　（３）事業の進捗状況（１期①区間）(2/2)

- 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

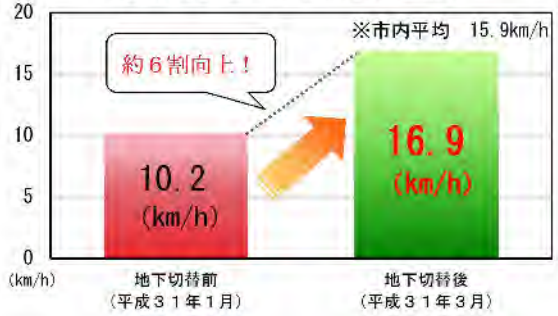


踏切除却前

踏切除却後

※写真は東京方向

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）

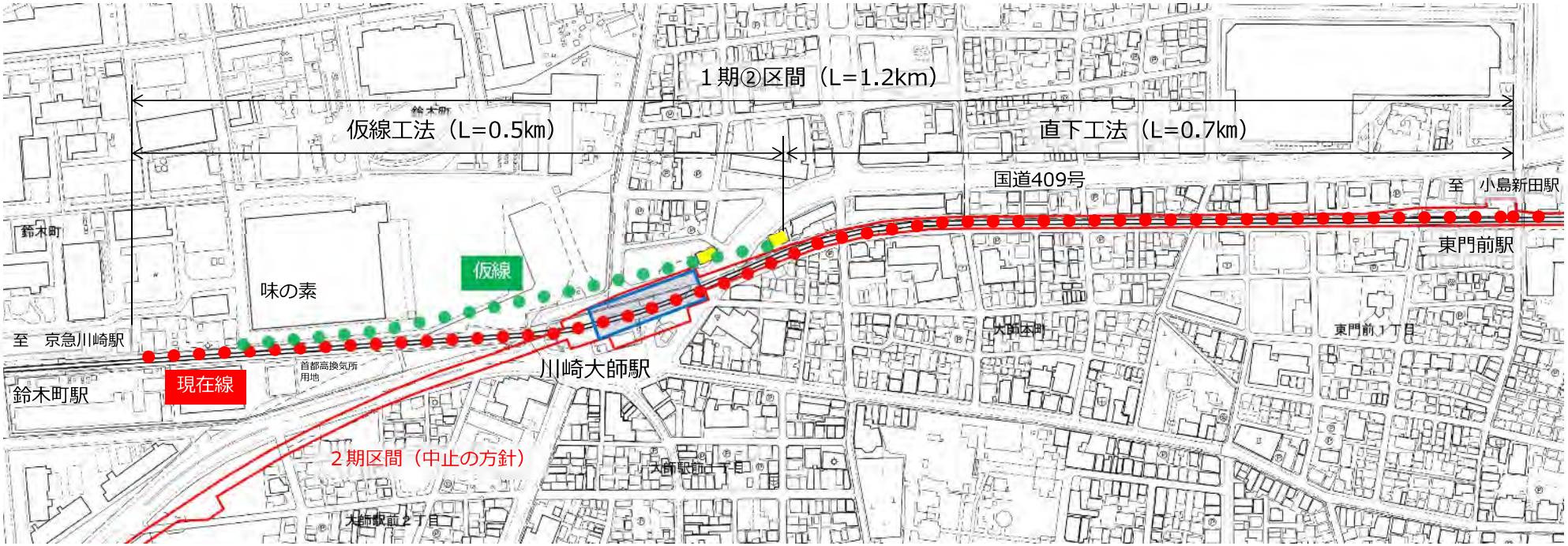


- ✓ **踏切遮断時間（4.1時間/日）の解消**
- ✓ **踏切待ちによる交通渋滞の解消**
- ✓ **平均旅行速度が約６割向上**

※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）

4　事業の必要性等に関する視点　（３）事業の進捗状況（１期②区間）

- **鉄道本線に係る用地は取得済み**であり、**残る用地は仮線工法の仮線路部分のみ**
- 平成29年度に事業費縮減を目的として、**川崎大師駅東側～鈴木町駅間（L=500m）において、仮線工法を採用**することを決定
- 工事着手に向け、京急等関係機関等との協議を進めており、**鉄道本線の詳細設計が概ね完了**し、現在は仮線路部の線形等を検討中
- 工事着手に合わせて、行政、地元関係者等を構成員とする**地域協議会を設立**し、**川崎大師駅周辺のまちづくりなどの検討を実施予定**



1　事業概要

（１）基本項目

項目	１期②区間
事業区間（延長）	東門前駅～鈴木町駅（約1.2km）
踏切除却数	６箇所
駅数	２駅（地下駅：東門前駅、川崎大師駅）

（２）区間毎の工事工法

区間	延長	工法
東門前駅～川崎大師駅東側	0.7km	直下工法
川崎大師駅東側～鈴木町駅	0.5km	仮線工法

2　川崎大師駅周辺のまちづくりの検討について

（１）検討の考え方

- 本事業を契機とする**魅力あるまちづくりの実現**を図るためには、**駅周辺**、事業完了に伴い創出される**線路上部空間**に加え、川崎大師、大師公園、多摩川等の**地域資源**や、羽田空港との近接性等の**地域特性**を**活かすことが必要**
- また、これらのポテンシャルを最大限に発揮するためには、鉄道事業者や周辺立地企業を含め、**地域の要望を十分に把握**した上で**検討を進め、丁寧に説明することが重要**

工事着手時期に合わせて、行政や地元関係者等による地域協議会を設立して検討予定

川崎大師駅

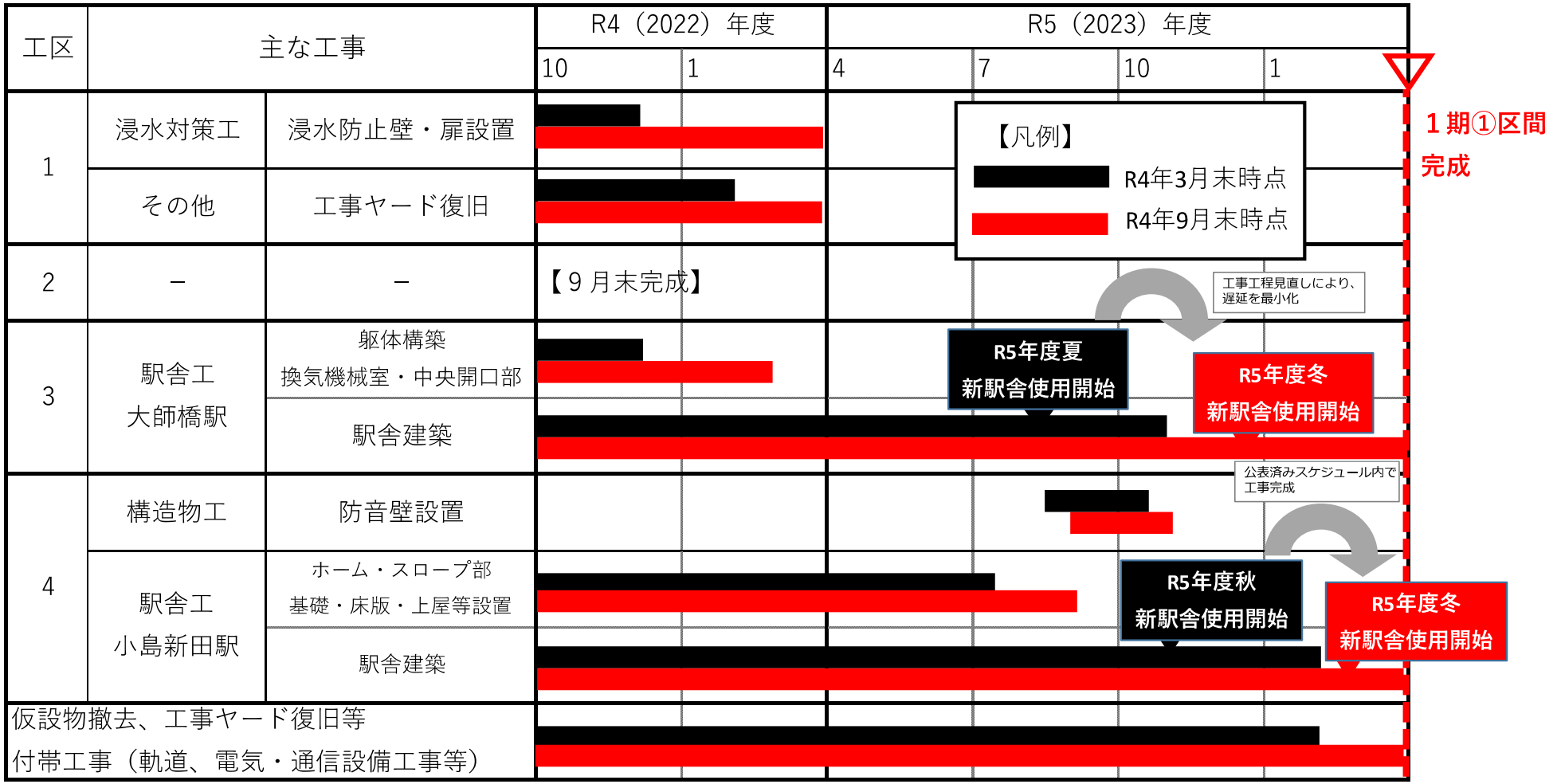
東門前駅

川崎大師

5　事業の進捗の見込みの視点　（１）進捗の見込み（１期①区間）

- １期①区間は現在、**大師橋駅や小島新田駅の駅舎建設等の工事を実施中**であり、令和５年度冬に大師橋駅及び小島新田駅の駅舎使用開始を予定
- 工事工程については、物流のひっ迫や国内工場へ発注が集中するなど、**工事に使用する建設資材の納期の遅れなどの課題が生じたものの**、資材調達先の変更や作業効率化等の見直しなどを行い、**令和５年度末までに完成する予定**

京浜急行大師線連続立体交差事業 １期①区間 工程表（新旧対照）



5　事業の進捗の見込みの視点　（２）進捗の見込み（１期②区間）

- １期②区間は**令和２年度に工事着手予定であった**が、新型コロナウイルス感染症等の影響等を踏まえ、令和2年度に実施した本市の大規模投資的事業の見直しに伴い**工事着手を見送り、更なる事業費の縮減や工事期間の短縮等に向けた検討を実施することを公表した**
- 令和３年11月に、第３期実施計画の策定に向けた現計画見直しの結果として、**事業費が増加し費用便益比が１を下回ることを確認した**
- 令和４年度は更なる効率的かつ効果的な事業の進め方について幅広く検討を進め、事業再評価を踏まえて、**令和４年度末までに今後の取組方針を取りまとめる**こととしている

1　大規模投資的事業の検討経緯

（１）令和２年11月　大規模投資的事業に関する今後の検討（川崎市財政改革推進本部会議）

- 本事業は、事業の推進に向けて**令和２年度中に工事の着手を行う予定**であるが、社会経済状況について見通しが立たない中で、長期にわたり財源や人的資源の面で負担が大きいことから、今後の社会経済動向を踏まえると、**現行計画に基づく工事着手については慎重な検討と判断を行う必要がある**

（２）令和３年１月　大規模投資的事業の検討を踏まえた今後の対応（川崎市総務委員会）

- **令和２年度の工事着手を見送り**、必要な検討を実施した上で、**令和３年度に第3期実施計画（素案）等において検討結果を明らかにする**
- 既存の事業計画に捉われず、設計や前提条件の見直しを図るなど、**更なる事業費の縮減及び平準化※や工事期間の短縮に向けた検討を関係機関と連携し実施する**

（３）令和３年５月　連続立体交差事業の検討状況（川崎市まちづくり委員会）

- 行財政改革第３期プログラム策定方針に掲げる主な視点を踏まえ、「市民サービスの向上」「地域課題の解決」等、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**
- 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実施**
- 更なる事業費の縮減、平準化※や工事期間短縮に向け**施工方法や構造工法の検討を実施**

※他事業との調整等を要することから、今後、検討予定

2　現計画の事業費等の見直し（令和３年度実施）

（１）検討内容と結果

①１期①区間の増額原因に応じた対応の反映

- １期①区間で生じた過去の増額原因（施工方法の見直し、想定外で出現した地中障害物の撤去処分等）に係る対応を反映しているかを整理し、必要に応じた見直しを実施

②積算内容等の見直しや物価高騰の反映

- 上記①を踏まえ積算内容等を見直した項目について、必要な事業費を計上

③概算事業費、工期、費用便益比の算出

- **概算事業費**が約784億円から約948億円に**増加（約164億円増加）**

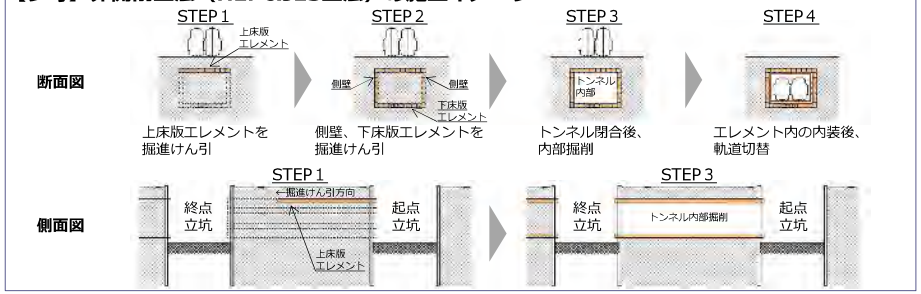
3　現計画の施工方法等の見直し（令和３年度実施）

（１）検討内容と結果

①非開削工法の工法選定および採用検討

- 本事業と現場条件が類似（軟弱地盤、営業線直下等）している**東京臨海高速鉄道りんかい線（大崎駅～大井町駅間）で、非開削工法「HEP&JES工法」の採用実績あり**
- 線路直線部（L=約210m）において**HEP&JES工法の採用検討を実施**

【参考】非開削工法（HEP&JES工法）の施工イメージ



②概算事業費、工期、費用便益比の算出

- **概算事業費**が約948億円から約1,086億円に**増加（約138億円）することを確認**
- **非開削工法区間の工期短縮は可能**であるが、当該区間施工中は、立坑が重複するなど施工上の問題から、他区間と工程を重複することが出来ないため、全体区間の**工期短縮は困難**

4　現計画の見直し結果（令和３年度実施）

- 現計画の事業費等、施工方法等の見直し結果は以下のとおり

	現計画	非開削工法
概算事業費（１期②区間）	**約948億円**	**約1,086億円**
工期（１期②区間）	**約12年**	**約12年**
費用便益比（１期区間全体）	**0.93**	**0.88**
全体事業費（１期区間全体）	約1,649億円	約1,787億円
概算事業費（１期①区間）	約701億円	約701億円

6　コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点　（１）１期②区間の検討状況

- 事業費縮減と工期短縮の検討手法を２種類に分類し、５種類の検討手法を抽出
- 実現性や効果の程度を勘案した上で、６種類の検討内容を設定し、京急と連携を図りながら、**平成29年度～令和4年度に詳細な検討を実施**
- **検討内容１**は川崎大師駅～鈴木町駅間における**仮線工法の適用**について、検討を実施
- **検討内容６**は大規模投資的事業の見直し結果を受けて、**踏切対策代替案を含めた幅広い構造工法**について、検討を実施

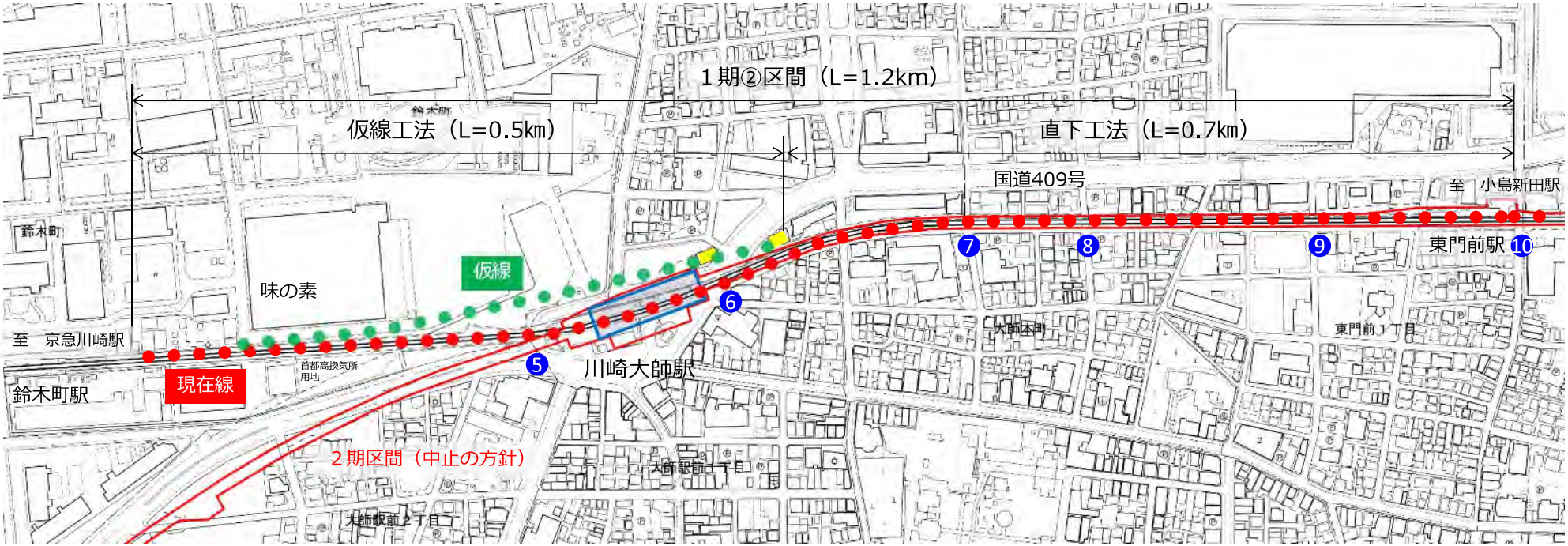
検討手法の分類	検討手法の抽出	検討内容の設定	検討結果
現計画における事業費縮減と工期短縮に係る検討	施工方法の検討	**1　仮線工法の検討（平成29年度実施済）** ・川崎大師駅～鈴木町駅間における適用可否を検討	**現計画に反映** →事業費約200億円縮減
	新技術導入の検討	**2　非開削工法の検討（令和3年度実施済）** ・東門前駅～川崎大師駅間における適用可否を検討	**不採用** →事業費約138億円増、工期変更なし
	施工量縮減の検討	**3　仮線単線化の検討（令和4年度実施済）** ・川崎大師駅～鈴木町駅間における可否を検討	**不採用** →分岐器を曲線区間に入れる必要があるなど、実現が困難
	作業時間確保の検討	**4　終電繰り上げの検討（令和4年度実施済）** ・夜間の作業時間確保に向けて可否を検討	**不採用** →事業費増加が見込まれる
		5　幹線道路周辺の昼間施工の検討（今後検討予定） ・夜間施工から昼間施工への変更可否を検討	**工事施工業者決定後に検討予定**
抜本的な見直し	構造工法の検討	**6　幅広い踏切対策の検討（令和4年度実施済）** ・前提条件を排除した踏切対策の複数案を検討	**現計画に反映** →事業費約990億円、工期12年

図　事業費縮減や工期短縮の検討内容と結果

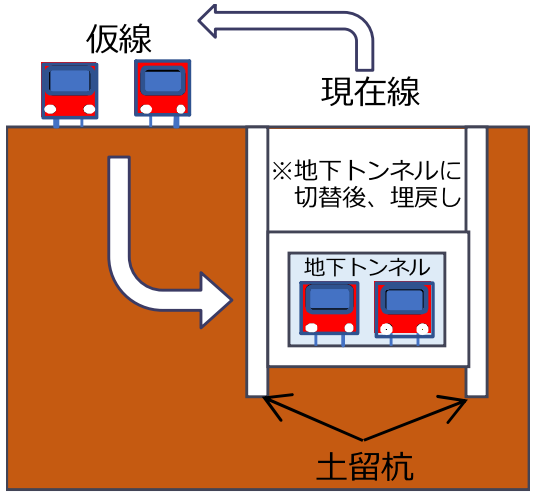
6　コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点　（２）仮線工法の検討

1　仮線工法の検討（平成29年度実施済）

- **川崎大師駅東側～鈴木町駅間（L=500m）**において、新たに用地買収が必要となるものの、**仮線工法の採用に伴い約200億円の事業費を縮減**（平成29年度時点の概算事業費に反映済）



■本事業における仮線工法の特徴



- 現在線の真横に仮線を敷設し、仮線で鉄道を運行しながら本線部分の地下掘削を実施
- 対象区間において昼間施工が可能であり、また隣接する国道409号の道路予定地を活用することで、仮線敷設に必要な用地取得や用地補償費を最小限にすることが可能
- 夜間施工が基本となる直下工法に比べて、事業費縮減が可能

約200億円の事業費を縮減（平成29年度時点の概算事業費に反映済）

6　コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点　（３）非開削工法等の検討

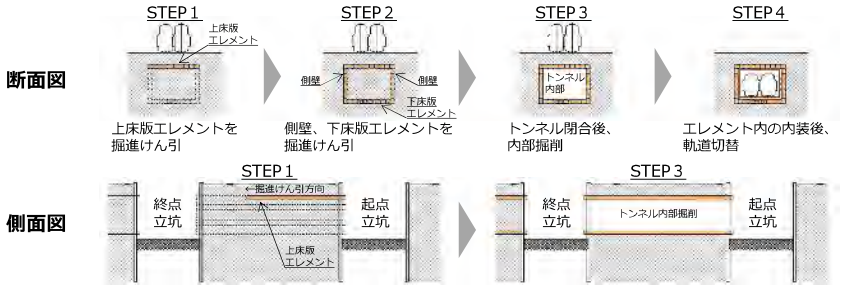
2　非開削工法の検討（令和３年度実施済）

（１）検討内容と結果

①非開削工法の工法選定および採用検討

- 本事業と現場条件が類似（軟弱地盤、営業線直下等）している**東京臨海高速鉄道りんかい線（大崎駅～大井町駅間）で、非開削工法「HEP＆JES工法」の採用実績あり**
- 線路直線部（L=約210m）において**HEP＆JES工法の採用検討を実施**

【参考】非開削工法（HEP＆JES工法）の施工イメージ



②概算事業費、工期、費用便益比の算出

- **概算事業費**が約948億円から約1,086億円に**増加（約138億円）することを確認**
- **非開削工法区間の工期短縮は可能**であるが、当該区間施工中は、立坑が重複するなど施工上の問題から、他区間と工程を重複することが出来ないため、全体区間の**工期短縮は困難**

3　仮線単線化の検討（令和４年度実施済）

（１）概要

- 川崎大師駅～鈴木町駅間（L=約500m）の仮線区間を対象として、工事期間中の単線化を検討
- **複線から単線に変更することで施工量縮減が可能となり、事業費縮減や工期短縮が見込まれる**

（２）検討結果

- 複線区間と単線区間が接続する曲線部に線路分岐器を設置する必要があり、以下の問題が発生する
  ①現場条件から物理的に設置が困難であり、仮に設置する場合は地下トンネルの拡幅が必要となるなど、多額の費用が発生
- 検討の結果、**事業費増加が見込まれるため、実施は困難⇒不採用**

4　終電繰り上げの検討（令和４年度実施済）

（１）概要

- 大師線の終電を繰り上げることにより、夜間施工の作業時間延伸を検討
- 本事業における大部分の工事は、終電～始発間の夜間に施工する計画であるが、**作業時間を延伸することで、事業費縮減や工期短縮が見込まれる**

（２）検討結果

- **線路内の工事**は、内容や規模に応じて、電車進入を防止する「線路閉鎖」や、**線路の架電送電を停止する「き電停止」**の後に行う必要があるなど、**時間的制約が存在**
- 本事業における**大部分の工事は「き電停止」の後に行う必要がある**ため、以下の問題が発生する
  ①大師線の架電送電は京急本線の隣接区間（京急蒲田駅～京急鶴見駅間）と連動しており、「き電停止」を行い作業時間を延伸するには、大師線にのみならず京急本線の終電繰上が必要
  ②大師線の終電を１時間繰り上げた場合、約2,000人の乗降客に影響があり、代行バスの車両や運転手確保に多額の費用が必要となることに加え、大量輸送に伴うサービス水準の確保が困難
- 検討の結果、**京急本線への影響が非常に大きいことなどから、実施は困難⇒不採用**

5　幹線道路周辺の昼間施工の検討（今後検討予定）

（１）概要

- 川崎大師駅周辺における国道409号近接工事について、昼間施工の可否を検討
- 当該工事は道路交通への影響を最小化するために夜間の施工を計画しているが、**昼間施工とすることで、事業費縮減や工期短縮が見込まれる**

（２）検討内容

- 昼間施工による施工計画の作成、警察協議の実施
  （警察協議は施工業者決定後に実施する必要があるが、現時点での縮減見込み額は数億円程度）

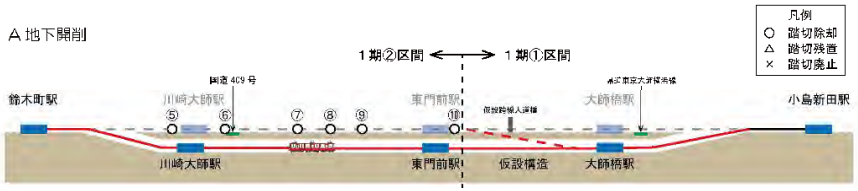
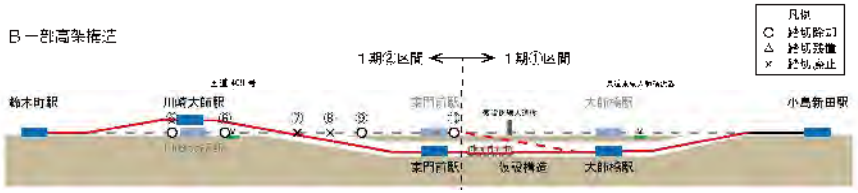
（３）備考

- 本検討内容を含め、施工管理方法や作業体制等の作業効率化による事業費縮減や工期短縮については、施工業者決定後に検討予定

6　コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点　（４）幅広い踏切対策の検討（1/3）

6　幅広い踏切対策の検討（令和4年度実施済）

- １期②区間のコスト縮減や代替案立案等の可能性の視点から、**計６案の構造工法の比較検討を実施**
- 現計画である**A案**は**費用便益比が1.04**であり、**全ての踏切が除却可能**であることに加え、**川崎大師駅周辺などのまちづくりへの効果も見込まれる**
- **B案**は、**東門前駅～川崎大師駅間を高架構造**とする案であり、費用便益比は1.09であるが、**２箇所の踏切が通行不可となるため更なる地域分断**が生じ、大幅な都市計画変更が必要

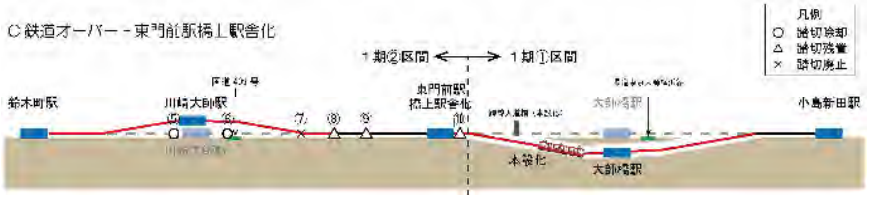
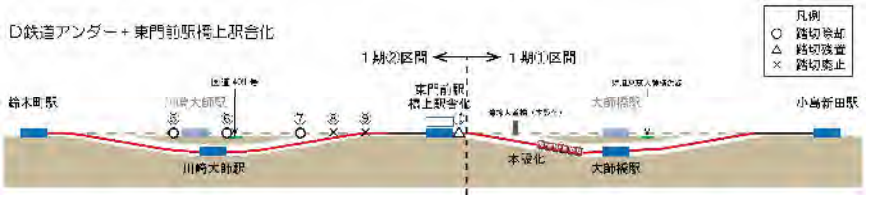
検討案	A　地下開削	B　一部高架構造
概要図		
概算事業費※1	**約990億円**（R4.4時点の単価入替を行い、約948億円から約42億円増加） 本体（地下）　約935億円 用地補償　　約　55億円	**約940億円** 本体（地下）　約435億円 本体（高架）　約390億円 用地補償　　約115億円
市負担額	**約490億円（起債　約441億円、一般財源　約49億円）**	**約448億円（起債　約403億円、一般財源　約45億円）**
全体事業B/C 工期※2	**1.04** **約13年**（R6着手、R18完成）	**1.09** **約14年**（R8着手、R21完成。用地取得期間3年含む）
除却数/踏切数	**6/6**→全ての踏切を除却	**4/6**→⑦⑧は通行不可（廃止）
用地取得	3件（仮線区間。協力意向確認済）、0件（本線区間）	3件（仮線区間。協力意向確認済）、約15件（本線区間）
線路切替回数	１回（地下切替）	2回（高架切替、地下切替）
地域分断	• 解消	• 一部解消するが、踏切廃止に伴い**更なる地域分断が発生**
川崎大師駅周辺のまちづくりへの効果	• 駅前広場を含めた**周辺用地を最大限活用**することができ、また**建物の延床面積の最大化が可能**	• 鉄道高架物の橋脚や高さ制限等により、A案に比べて、**活用可能な周辺用地の面積や建物の延床面積は減少**
都市計画	• **鈴木町すり付け部の都市計画変更が必要**	• **大幅な変更が必要**
補助金活用	• 令和５年度予定の１期①区間の完成後、**継続して補助事業の推進が可能**	• 工事着手時期の遅延に伴い、令和５年度予定の**１期①区間の完成後に切れ目なく補助事業を推進することが困難**
地元対応	• **計画に関する新たな説明や合意形成は不要**	• **計画変更に伴う新たな説明が必要** • **踏切廃止（⑦⑧）に伴う合意形成が必要** • **現在の都市計画区域外に位置する約15件の用地取得が新たに必要**となり、**関係地権者**に対して**追加買収の説明をした上で事業協力を得ることが必要** • **新たに生じる鉄道高架構造区間における騒音や振動等の環境変化**に対して、**沿線住民等の理解を得ることが必要**
その他	• **仮線区間の用地取得が必要**	• 地下構造と高架構造の接続区間における**運行及び維持管理コストの増加が懸念される**
総合評価	• 費用便益比は１を上回り、全ての踏切を除却できるため、川崎大師駅周辺などのまちづくりを含めた事業効果が高いことに加えて、計画に関する新たな説明や合意形成が不要	• 市負担は比較的低く、費用便益比は1.09であるが、踏切廃止に伴い新たな地域分断が発生し、現在の都市計画区域外における新たな用地取得や大幅な都市計画変更が必要
	○	△

※１　既に取得済みである約16億円の用地補償費を含む。　※２　着手完成時期は最短で令和５年度に手続きに着手した場合。　※３　当該人道橋の設置に係る借地箇所の用地取得が必要

6　コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点　（4）幅広い踏切対策の検討（2/3）

6　幅広い踏切対策の検討（令和4年度実施済）

- **C案**は、事業区間を短縮し、**川崎大師駅周辺のみを高架構造**とする案であり、費用便益比は1.15であるが、**更なる地域分断**が生じ、都市計画廃止や**仮設構造物の本設化費用が必要**
- **D案**は、事業区間を短縮し、**川崎大師駅周辺のみを地下構造**とする案であり、費用便益比は1.00であるが、**更なる地域分断**が生じ、都市計画廃止や**仮設構造物の本設化費用が必要**

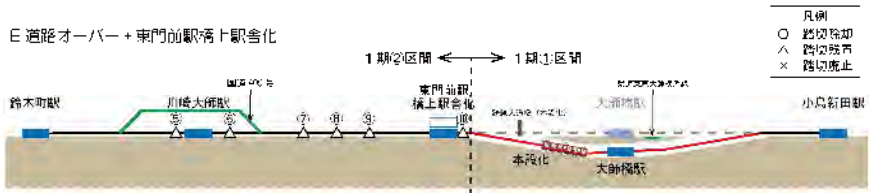
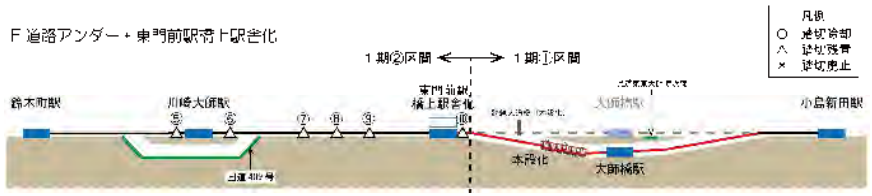
検討案	C　鉄道オーバー＋東門前駅橋上駅舎化	D　鉄道アンダー＋東門前駅橋上駅舎化
概要図		
概算事業費※1	**約855億円** 本体（高架）　約430億円 用地補償　約125億円 東門前駅すり付け部本設化　約250億円 東門前駅橋上化　約 45億円 東門前跨線人道橋本設化　約 5億円	**約1,150億円** 本体（地下）　約780億円 用地補償　約 70億円 東門前駅すり付け部本設化　約250億円 東門前駅橋上化　約 45億円 東門前跨線人道橋本設化　約 5億円
市負担額	**約555億円（起債　約500億円、一般財源　約55億円）**	**約703億円（起債　約632億円、一財　約71億円）**
全体事業B/C 工期※2	**1.15** **約10年**（R9着手、R18完成。用地取得期間3年含む）	**1.00** **約12年**（R9着手、R20完成）
除却数/踏切数	**2/6**→⑧⑨⑩は残置、⑦は通行不可（廃止）	**3/6**→⑩は残置、⑧⑨は通行不可（廃止）
用地取得	3件（仮線区間。協力意向確認済）、約15件（本線区間）	3件（仮線区間。協力意向確認済）、0件（本線区間）
線路切替回数	1回（高架切替）	1回（地下切替）
地域分断	• 一部解消するが、踏切廃止に伴い**更なる地域分断が発生**	• 一部解消するが、踏切廃止に伴い**更なる地域分断が発生**
川崎大師駅周辺のまちづくりへの効果	• 鉄道高架物の橋脚や高さ制限等により、A案に比べて、**活用可能な周辺用地の面積や建物の延床面積は減少**	• A案と同程度の周辺用地の活用や建物の建築が可能であるが、**線路跡地利用の範囲に制約有**
都市計画	• **廃止が必要**	• 同左
補助金活用	• 工事着手時期の遅延に伴い、令和５年度予定の**１期①区間の完成後に切れ目なく補助事業を推進することが困難**	• 同左
地元対応	• **計画変更に伴う新たな説明が必要** • **踏切廃止（⑦）に伴う合意形成が必要** • **現在の都市計画区域外に位置する約15件の用地取得が新たに必要**となり、**関係地権者**に対して**追加買収の説明をした上で事業協力を得ることが必要** • **新たに生じる鉄道高架構造区間における騒音や振動等の環境変化**に対して、**沿線住民等の理解を得ることが必要**	• **計画変更に伴う新たな説明が必要** • **踏切廃止（⑧⑨）に伴う合意形成が必要**
その他	• 構造変更に伴い、**仮設の東門前駅すり付け部の本設化が必要**であり、**約250億円（全て市費）の工事費が発生** • 東門前第２踏切（１期①区間で除却済）代替施設である**仮設の東門前跨線人道橋の本設化が必要**※3	• 同左 • 同左
総合評価	• 費用便益比は1.15だが市負担が大きく、踏切廃止に伴う地域分断が生じ、現在の都市計画区域外における新たな用地取得や都市計画廃止、仮設構造物の本設化費用が必要 ×	• 事業費と市負担が非常に大きく、踏切廃止に伴い新たな地域分断が生じ、都市計画廃止に加え、仮設構造物の本設化費用が必要 ×

※１　既に取得済みである約16億円の用地補償費を含む。　※２　着手完成時期は最短で令和５年度に手続きに着手した場合。　※３　当該人道橋の設置に係る借地箇所の用地取得が必要

6　コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点　（4）幅広い踏切対策の検討（3/3）

6　幅広い踏切対策の検討（令和4年度実施済）

- **E案**は、川崎大師駅周辺で京急大師線と交差する**国道409号をオーバーパス**とする案であり、費用便益比は1.32であり工期短縮が可能であるが、**全ての踏切が残置**
- **F案**は、川崎大師駅周辺で京急大師線と交差する**国道409号をアンダーパス**とする案であり、費用便益比は1.26であるが、**全ての踏切が残置**

検討案	E　道路オーバー＋東門前駅橋上駅舎化	F　道路アンダー＋東門前駅橋上駅舎化
概要図		
概算事業費※1	**約595億円** 本体（国道409号）　約100億円 用地補償　約195億円 東門前駅すり付け部本設化　約250億円 東門前駅橋上化　約 45億円 東門前跨線人道橋本設化　約 5億円	**約590億円** 本体（国道409号）　約165億円 用地補償　約125億円 東門前駅すり付け部本設化　約250億円 東門前駅橋上化　約 45億円 東門前跨線人道橋本設化　約 5億円
市負担額	**約368億円（起債　約331億円、一財　約37億円）**	**約367億円（起債　約330億円、一財　約37億円）**
全体事業B/C 工期※2	**1.32** **約8年**（R9着手、R16完成。用地取得期間3年含む）	**1.26** **約14年**（R8着手、R21完成。用地取得期間3年含む）
除却数/踏切数	**0/6**→全ての踏切が残置	**0/6**→全ての踏切が残置
用地取得	3件（仮線区間。協力意向確認済）、約10件（側道区間）	3件（仮線区間。協力意向確認済）、約10件（側道区間）
線路切替回数	0回	0回
地域分断	• 一部解消するが、国道409号立体交差化に伴い**更なる地域分断が発生**	• 同左
川崎大師駅周辺のまちづくりへの効果	• 線路が地上に残るため、**周辺用地の活用や建物の建築に制約有**	• 同左
都市計画	• **廃止が必要。併せて国道409号の都市計画変更が必要**	• 同左
補助金活用	• **費用負担を含めた事業スキーム等**について、国道409号の**道路管理者である国との協議調整が必要**	• 同左
地元対応	• **計画変更に伴う新たな説明が必要** • **現在の都市計画区域外に位置する約10件の用地取得が新たに必要**となり、**関係地権者**に対して**追加買収の説明をした上で事業協力を得ることが必要** • **新たに生じる国道高架構造区間における騒音や振動等の環境変化**に対して、**沿線住民等の理解を得ることが必要**	• **計画変更に伴う新たな説明が必要** • **現在の都市計画区域外に位置する約10件の用地取得が新たに必要**となり、**関係地権者**に対して**追加買収の説明をした上で事業協力を得ることが必要**
その他	• 構造変更に伴い、**仮設の東門前駅すり付け部の本設化が必要**であり、**約250億円（全て市費）の工事費が発生** • 東門前第２踏切（１期①区間で除却済）代替施設である**仮設の東門前跨線人道橋の本設化が必要**※3	• 同左
総合評価	• 事業費と市負担は小さいが、全踏切の残置に加えて新たな地域分断が生じ、現在の都市計画区域外における新たな用地取得や都市計画廃止、仮設構造物の本設化費用が必要 △	• 同左 △

※１　既に取得済みである約16億円の用地補償費を含む。　※２　着手完成時期は最短で令和５年度に手続きに着手した場合。　※３　当該人道橋の設置に係る借地箇所の用地取得が必要

【再掲】４　事業の必要性等に関する視点　（２）事業の投資効果（1/5）

・**令和４年度に改定された国の費用便益分析マニュアルやセンサスデータ**、最新の踏切道実態調査結果等を用いて、令和４年を基準年として**費用便益分析を実施**
・１期区間の**全体事業B/Cは1.04**、**残事業B/C※は1.73であり**、本事業は**「事業全体・残事業の投資効率性」が確保**されていることを確認
・**感度分析**の結果、交通量や費用の変動に伴いB/Cが１を下回る可能性があるが、費用の増額リスクを低減するため、**１期①区間の増額要因を踏まえ内的要因に係る必要な対策を反映**

表　検討条件および結果の比較（赤字が過年度値との変更箇所）

		前回事業再評価時（平成29年度）		大規模投資的事業見直し時（令和3年度）		今回（令和4年度）	
基準年次（地下運行開始年次）		平成29年		令和3年		令和4年	
供用年次		1期①：平成30年	1期②：令和5年	1期①：平成30年	1期②：令和15年	1期①：平成30年	1期②：**令和16年**
踏切	踏切データ	・平成26年踏切道実態調査結果		・令和元年踏切道実態調査結果		同左	
	踏切遮断時間（時間/日）	②京急川崎（大）第2踏切	2時間16分29秒	②京急川崎（大）第2踏切	3時間9分12秒	同左	
		⑤鈴木町第1踏切	4時間8分25秒	⑤鈴木町第1踏切	4時間8分45秒	同左	
		⑥川崎大師第1踏切	2時間22分20秒	⑥川崎大師第1踏切	4時間3分7秒	同左	
		⑬産業道路第1踏切	4時間4分10秒	⑬産業道路第1踏切(平成31年3月に除却済)	4時間4分10秒	同左	
	踏切損失時間根拠	・平成26年踏切道実態調査結果		・令和元年踏切道実態調査結果		同左	
交通量推計	センサスデータ	・平成17年度センサス配分ODベース		・平成22年度センサス配分ODベース		・**平成27年度**センサス配分ODベース	
	配分OD交通量（京急大師線周辺）	現況（H17）：約155.1万台		現況（H22）：約145.0万台		現況（H27）：**約152.1万台**	
		将来（R12）：約174.3万台		将来（R12）：約166.6万台		将来（R22）：**約169.5万台**	
費用便益分析マニュアル	使用マニュアル	費用便益分析マニュアル（H20.2）		費用便益分析マニュアル（H30.2）		費用便益分析マニュアル（**R4.2**）	
	原単位	・平成20年価格に基づく		・平成30年価格に基づく		・令和2年価格に基づく	
便益（基準年における現在価値）		1,509億円		1,760億円		**2,020億円**	
費用（基準年における現在価値）		1,479億円		1,897億円		**1,944億円**	
全体事業B/C		1.02		0.93		**1.04**	
残事業B/C		1.59		1.62		**1.73**	

○便益（B）

	基準年における現在価値			
	移動時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	合計
全体事業	2,046億円	▲26億円	0.6億円	2,020億円

○費用（C）

	単純合計	基準年における現在価値
全体事業	1,641億円※	1,944億円

※令和４年４月時点の単価を使用。概算事業費（1,691億円）から鉄道事業者負担分等（50億円）を控除した値

○感度分析結果

交通量（便益） 変動量	総費用（現在価値化）	総便益（現在価値化）	B／C
-10%	1,944億円	1,818億円	0.94
±0%		2,020億円	1.04
+10%		2,222億円	1.14

費用 変動量	総費用（現在価値化）	総便益（現在価値化）	B／C
-10%	1,750億円	2,020億円	1.15
±0%	1,944億円		1.04
+10%	2,133億円		0.94

※全体事業B/Cと残事業B/Cについて
- 再評価の費用便益分析は、原則として「事業全体の投資効率性（全体事業B/C）」と「残事業の投資効率性（残事業B/C）」の両者による評価を実施

■全体事業B/C
- 再評価時点までの既投資額を含めた総事業費と既発現便益を含めた総便益を対象とした費用便益比（B/C）

■残事業B/C
- 再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合（今後追加的に必要になる事業費と追加的に発生する便益のみを対象とした費用便益比（B/C）

7　その他　京浜急行大師線沿線まちづくりの動向について

1．背景、沿線地域の現状

■都市計画マスタープラン川崎区構想

・区民の日常的な生活エリアである「生活行動圏」は**鉄道沿線を中心に展開**

・「駅の特性や利用者数などに応じて、鉄道を主軸に沿線の拠点地区と都市機能を連携・分担し、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能の集積など、生活利便性の向上とともに、地域の歴史や文化などの資源を活かしたまちづくりをめざす」ことを位置づけ

→**沿線まちづくりの必要性**

■包括連携協定の締結

・**平成２９年４月**に、京急電鉄が持つノウハウや両者が持つ資源や強みなどを生かし、産業や暮らしを支える沿線の機能強化やさらなる発展、地域活性化の実現に向けた取組を連携・協力して推進するため、**市と京急との「包括連携協定」を締結**

＜連携・協力の基本的な事項＞

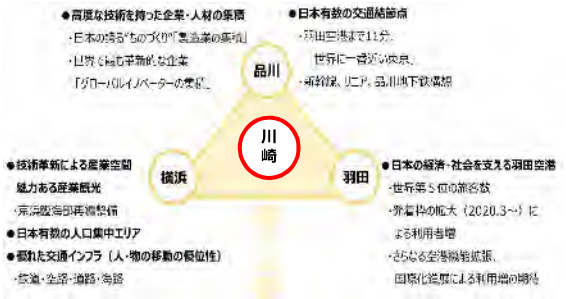
（１）駅周辺のまちづくりと交通結節機能強化に関すること

（２）沿線の産業や観光等の発展に資するまちづくりに関すること

（３）誰もが暮らしやすいまちづくりに関すること

■京急グループのエリア戦略

○**品川・羽田・横浜**の「**成長トライアングルゾーン**」の発展を支え、そのポテンシャルを推進力として沿線を活性化する



成長トライアングルゾーンを中心に
横浜以南や浅草線沿線等の各エリアとの
相互連携により沿線の発展活性化を図る

出典：京急グループ総合経営計画（令和3年5月12日）

■成長トライアングルゾーンの考え方

京急沿線の京浜臨海・京浜工業エリアは、開国以来日本経済成長の原動力であり、今後も羽田空港の国際化をはじめとする再編整備の進展により、さらなる成長・発展が期待される。

→**川崎（大師線）は、成長トライアングルゾーンの中心に位置**

■沿線地域の現状・課題

・沿線に多様な地域資源や大規模な公共施設等が存在するが、そのポテンシャルを活かしきれていない

＜地域資源＞　＃多摩川・河港水門　＃川崎大師
＃大師公園　＃競馬場　＃競輪場
＃大師表参道　＃金山神社　＃殿町第２・第３公園

・羽田空港や文化・観光拠点への結びつきを高める交通機能の強化

・道路や大規模施設による多摩川へのアクセス路の分断

・駅周辺の魅力や必要な都市機能が不足

・多摩川の浸水想定への対応と歴史的資源の活用

・連立事業を契機を捉えたまちづくりの必要性

・大師線沿線から離れた地区における人口減少や高齢化の進行

・海外企業及び新たな産業の発掘・発展

・災害時における地域における避難空間の確保や建物の耐震性・不燃性の向上

2．沿線まちづくりの効率的な推進に向けて

沿線のステークホルダーと連携した戦略的な沿線まちづくりの取組展開

- 大師線連続立体交差事業を契機に、**駅、文化・観光資源及び羽田空港、臨海部の産業資源へのアクセス性を高める**とともに、**駅周辺の低未利用地や現線跡地等の有効活用**により駅前にふさわしい都市機能の集積を図り、駅周辺の賑わいの創出を図る。
- 更なる沿線の賑わいの創出に向け、**多摩川や大師公園などの公共空間の有効活用**により、地域資源を活かしたまちの魅力向上を図るとともに、**川崎大師や企業施設等を中心とする観光資源との連携**を図りながら沿線地域のイメージアップを図る。
- **川崎駅を起点として沿線地域全体の活性化を促進**しながら、**沿線における産業資源の機能更新等を計画的かつ機動的に誘導**し、地元企業などの民間活力を活かした魅力あるまちづくりの実現や沿線価値の向上を図る。

【参考】沿線まちづくり概念イメージ

具体的な取組のイメージ

①京急川崎駅周辺の多様な都市機能強化やそれに伴う沿線への賑わいの波及
京急川崎駅周辺市街地の連続性強化に向けた歩行者移動円滑化
②多摩川の貴重な自然環境を活かした軸の形成
③鈴木町駅周辺の土地利用転換の契機を捉えた機動的なまちづくり誘導
④川崎大師駅前等交通結節機能の強化
⑤鉄道上部空間の有効活用によるアメニティの創出
⑥羽田空港・キングスカイフロントへのアクセシビリティ強化
⑦本市有数の観光資源であり、歴史と文化を備えた川崎大師周辺の賑わいの創出等

8　検討結果のまとめ

1　検討結果

（1）「a　事業の必要性等に関する視点」

①事業を巡る社会経済情勢等の視点

- 連坦している**多数の踏切を一挙に除却**する**連続立体交差事業の合理性は変わっておらず**、効率的・効果的な手法による**着実な事業推進が必要**
- **京急線全線の輸送人員**は、コロナ禍前と比較して**約8割程度に減少**しているが、**徐々に回復傾向にあると見受けられる**
- コロナ禍前と比較して**歩行者交通量は減少**しているが、**自動車交通量は大きな変化がない**
- 沿線では殿町キングスカイフロントの拠点形成の進展や、多摩川スカイブリッジの開通など**周辺まちづくりが進んでおり、**都市型住宅の集積等に伴い**人口は増加傾向**であるが、**令和12年をピークに減少局面になると予測**
- **世界的な**需要量の増加、**原油高等を背景に各種資材が高騰している**
- 労務単価などの引き上げが**現場の技能労働者の賃金水準の上昇につながる**好循環が持続される**よう官民一体の取組を推進**、**令和４年は概ね３%の賃金上昇の実現を目指している**
- １期①区間は**工事費や労務費が著しく高騰**しており、令和3年３月に事業費増額と工期延伸を実施したが、特に近年は新型コロナウイルス感染症の影響やウクライナ情勢等を背景に**急激に上昇している**
- **１期①区間**は、工事進捗等に伴って**計４回の事業費・工期の変更を行い**、現在の**概算事業費は約701億円**、**工期は令和5年度末を予定**

②事業の投資効果

- 令和３年度の検討では費用便益比が１を下回ったものの、国マニュアル改定による近年の物価高騰等を踏まえた原単位の見直し等があったことから、**全体事業及び残事業共に費用便益比が１を上回ることを確認した**
- **１期①区間は平成31年3月に地下運行を開始**し、産業道路第１踏切が除却され、渋滞解消や平均旅行速度の向上等、**交通円滑化の効果が発現した**
- 踏切除却により、**歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上や**駅前広場との一体的な整備による**駅周辺のバリアフリー化等が期待できる**
- 大師橋駅や川崎大師駅周辺等を含めた**周辺まちづくり**については、**連立事業の進捗に合わせた進展が見込まれ**、今後は**その効果を市民に分かりやすく説明することが必要**

③事業の進捗状況

- **１期①区間**は**令和５年度の工事完成**に向けて、大師橋駅や小島新田駅の駅舎整備等を進めており、**地元から早期の工事完成に係る要望を受けている**
- **１期②区間**は、鉄道本線に係る用地取得を終えており、仮線工法の採用による事業費縮減や、**①区間の増額原因を踏まえた対策を事業費に反映済み**
- また、大規模投資的事業の検討に伴い、**令和2年度予定の工事着手を見送り**、事業費縮減等や事業の進め方について幅広く検討を行うこととした

- 踏切除却により、**交通円滑化、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上、駅周辺のバリアフリー化などに寄与**するなど、**事業の必要性は認められる**
- 昨今の急激な社会情勢の変化を踏まえると、**現時点で社会経済状況の見通しが好転したとは考えにくい**
- 連立事業の進捗に合わせた**周辺まちづくり**については、市民サービスや市民満足度の向上が見込まれることから、**その効果を市民に分かりやすく説明することが必要**

（2）「b　事業の進捗の見込みの視点」

- **１期①区間**は、物流のひっ迫や国内工場へ発注が集中するなど、工事に使用する建設資材の納期の遅れなどの課題が生じたものの、**資材調達先の変更や作業効率化等の見直しなどを行い、令和５年度末までに完成する予定**
- **１期②区間**は、大規模投資的事業の検討を踏まえ、**令和２年度に予定していた工事着手を見送り**、更なる事業費の縮減や工事期間の短縮等の検討を行い、**令和３年11月に**事業費が増加し**費用便益比が１を下回ることを確認した**。また、**更なる効率的かつ効果的な事業の進め方について幅広く検討**を進め、事業再評価を踏まえ、**令和４年度末までに「対応方針（案）」を取りまとめることとしていた**

- 近年の**急激な物価高騰の動向を注視**するとともに、**事業費変動には適切な対応が必要**

（3）「c　コスト縮減や代替案立案の可能性の視点」

- **１期②区間**は、事業費縮減と工期短縮に係る複数の検討を実施し、**仮線工法の適用による縮減効果を現計画に反映した**
- 国マニュアル改定による近年の物価高騰等を踏まえた原単位の見直し等があったことから、**全体事業及び残事業共に費用便益比が１を上回ることを確認した**
- 代替案立案の可能性として、**複数の踏切対策案について構造工法の検討を行い**、費用便益比、踏切除却数、川崎大師駅周辺のまちづくりへの効果等を総合的に勘案した結果、**現計画が他案に比べて最大の効果が見込まれることを確認した**

- 引き続き、可能な限り、**コスト縮減や平準化に向けた検討を進めることが必要**

9　「対応方針（案）」

■「対応方針（案）」

● １期区間全体は、『事業継続』とする。

- 公共事業評価における京急大師線**１期区間全体**としては、**連坦する踏切を一度に除却する手法が合理的**であること、**現在工事中の１期①区間**が地域の方々から**一日も早い工事完成を望まれている**こと、事業の投資効率性を評価する指標である**「費用便益比（B/C）」**の値が国の費用便益分析マニュアルの改定等に伴い**1.0を上回っている**こと、現計画が構造工法の検討において**他の案に比べて効果が見込まれる**ことなど、**総合的に評価して『事業継続』と判断したい。**

●一方で、１期②区間の『工事着手は、検討継続』とする。

- 昨今の**急激な社会状況の変化**やこれまでの**事業費増額の推移、工期延伸の経緯**、**本事業の特性など**を**総合的に評価**すると、現時点で**今後の事業の見通しをたてることは困難な状況**である。
- また、平成31年３月に１期①区間（小島新田駅～東門前駅間）の**地下運行を開始し**、踏切除却による**交通渋滞の緩和**や踏切事故の解消、交通の円滑化など、**直接効果と間接効果の一部は発現**しているものの、いまだ工事中であることもあり、**その効果は限定的なものに留まっている。**
- さらに、本事業をより効果的な取組とするためには、市民の満足度や沿線のポテンシャル等を考慮し、**幅広い市民が実感できるような効果の発現につながる沿線の価値をより一層高める取組と一体的な進め方**について、**一層の検討が求められる。**
- 以上より、依然として、**１期②区間の工事着手は、慎重な判断と綿密な検討が必要**である。

10　今後の事業の進め方（案）

■今後の事業の進め方（案）

●これまでの検討結果を踏まえ、引き続き**「事業費と工期の縮減等」**や沿線の価値をより一層高める**「周辺地域との一体的なまちづくり」**の**両輪で検討**を進めるとともに、幅広い市民が実感できるような**費用対効果の発現に向け、より一層の改善を鉄道事業者に求め**、その結果等に基づき、**１期②区間の工事着手について、慎重な判断を行う**。

- 令和５年度末に完成を予定している１期①区間の**工事進捗**や**社会状況の変化等を注視する**とともに、本市の財政状況等を鑑み、**「事業費と工期の縮減」**や**「予算の平準化を見据えた着手」**などの総合的な観点を踏まえた**効率的・効果的な手法の検討が必要**である。
- 踏切除却による歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上、バリアフリーの推進等の**定性的な効果の着実な発現に加え**、**魅力的で持続可能な沿線まちづくりを目指すため**、連続立体交差事業を契機に、**より一層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関する取組**を戦略的に進め、**相乗効果の発現を図ること、その効果をわかりやすく市民に示していくことが必要**である。
- これらを踏まえ、引き続き**「事業費と工期の縮減等」**や沿線の価値をより一層高める**「周辺地域との一体的なまちづくり」**の**両輪で検討**を進めるとともに、幅広い市民が実感できるような**費用対効果の発現に向け、より一層の改善を鉄道事業者に求め**、その結果等に基づき、**１期②区間の工事着手について、慎重な判断を行う**。