

令和5年2月8日

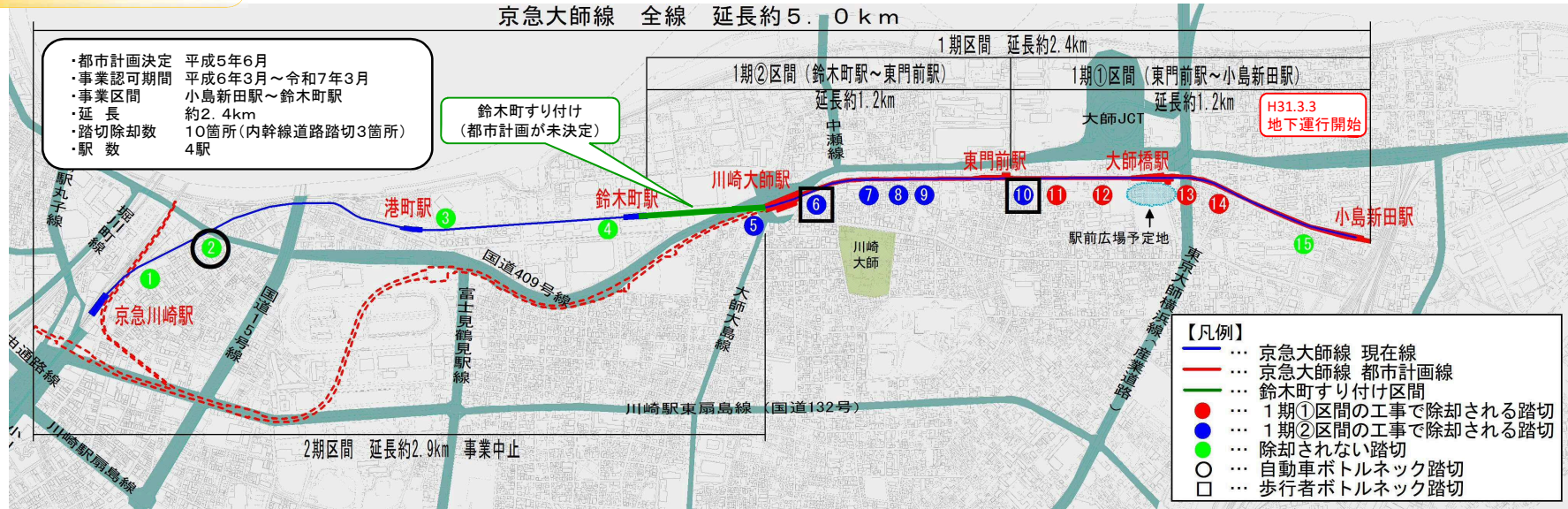
まちづくり委員会資料

京浜急行大師線連続立体交差事業の
今後の取組方針について

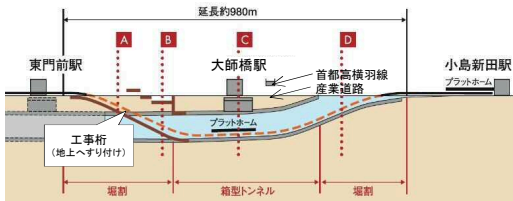
建設緑政局

京浜急行大師線連続立体交差事業 事業概要

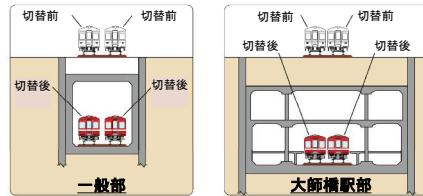
◇全体平面図



◇縦断面図(1期①区間)



◇横断面図(1期①区間)



◇踏切写真(1期②区間)



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)

⑦川崎大師第2踏切

◇踏切状況

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		
						自動車 BN	歩行者 BN	ピーク時 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
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	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	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									
	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									

令和3年1月調査

地下運行開始に伴い、平成31年3月3日に除却



⑧川崎大師第3踏切

⑨川崎大師第4踏切

⑩東門前第1踏切
(歩行者ボトルネック踏切)

※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合計値は自動車ボトルネック踏切の基準に相当

(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/日以上以上の踏切
(注3) 幹線道路踏切(国道、都道府県道、都市計画道路の踏切)

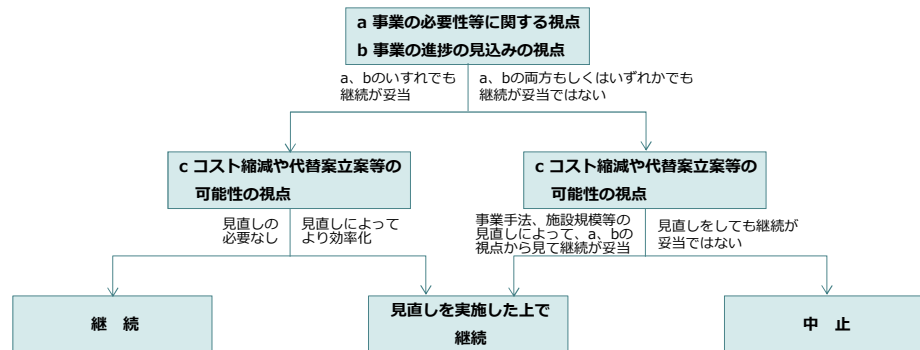
事業再評価に向けた「対応方針（案）」及び「今後の事業の進め方（案）」

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（下図a～c）に基づき検討実施
- 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（下図参照）。



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（案）決定の考え方

3 各視点に基づく検討結果

(1) 「a 事業の必要性等に関する視点」

- 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、「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。
- 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」

- 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」

- 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。

検討結果等を踏まえ「対応方針（案）」及び「今後の事業の進め方（案）」を取りまとめ、川崎市公共事業評価審査委員会で報告。

4 「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二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。

5 「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。}

事業再評価の審議内容

1 第1回目審議の概要（当日資料を「参考資料1」として添付）

（1）日時

- 令和4年11月22日（火）9:00～11:30

（2）各委員の主な発言

- 1期①区間におけるピーク時の渋滞解消等や、②区間の駅周辺の整備や国道409号の線形改良等、様々なストック効果を積極的にPRすることが望ましい。
→ 第2回目審議時に「参考資料2」P.1にて説明
- 周辺地域の交通量について、他の道路や全体傾向と比較して、どのような状況か。
→ 第2回目審議時に「参考資料2」P.2、3にて説明
- 本事業の不確実性について、労務単価や地盤関係の工事費を要因として、リスク評価を行うことは可能か。
→ 第2回目審議時に「参考資料2」P.4にて説明
- 線路上部利用については、関係部局等と連携して市民意見を取り入れることが必要であり、最近では暫定利用として社会実験などを行う事例もある。スムーズに取組を進めていくためには、工事が始まる前から地域とのつながりを作るなどが重要である。
- 1期①区間の増額経緯を踏まえ、②区間では大幅な増額を防ぐ方が必要である。
- 1期②区間の工事着手時には、環境影響評価を実施するのか。
- 1期②区間は鈴木町すり付けへの計画変更に伴い、川崎縦貫道路と交差することになるが影響はないのか。
- 今後の経済情勢等を考慮すると、1期②区間の工事着手を先延ばしにした場合に物価高騰等の情勢がどうなるかは不透明であるが、将来動向をどのように考えているのか。
- 沿線人口の予測値と実績値を比較すると、どのような状況か。
→ 第2回目審議時に「参考資料2」P.5にて説明
- 臨海部の特性を踏まえると、居住人口だけではなく従業員人口の傾向も重要であり、羽田空港方面へアクセスも周辺地域のインパクトとして考えていくことが望ましい。
→ 第2回目審議時に「参考資料2」P.5にて説明
- CO2の削減効果は、費用便益分析の便益に加算しているのか。
- 各構造工法におけるCO2排出量の比較は行っているのか。

2 第2回目審議の概要（当日資料を「参考資料2」として添付）

（1）日時

- 令和4年12月23日（金）9:40～10:15

（2）各委員の主な発言

- 連立事業に伴い自動車の走行キロ数が増加することから、CO2等の排出量が増加することが理解したが、生活道路への流入が減ることなどの効果をセットで丁寧に説明することが望ましい。
- 事業効果については、交通量だけではなく、まちづくりの効果などを丁寧に説明することが望ましく、また検討の意図や結果に対する考え方をしっかり示すべきである。
- 産業道路の踏切除却に伴い、基幹道路へ交通が転換する効果をしっかり説明することが望ましい。
- 大師線沿線は19歳以下の人口が多いことから、通学路の確保や踏切の安全確保など、安全性に関する代替措置が重要である。
- 1期②区間の工事着手が遅れた場合は、防災関連の効果発現が遅れることになるため、代替や改善について検討することが望ましい。
- 道路3便益以外の事業効果として考えられる商業活動の間接効果について、地価上昇や建設投資の増加等についても説明することが望ましい。
- 感度分析については詳しく分析をしており、不確定要素がある地盤対策を含めて、概ね理解した。
- 歩行快適性の向上など、貨幣換算した場合の効果をまちづくりの効果として説明する方法もある。

事業再評価を踏まえた「今後の取組・対応方針」

1 再評価の審議結果と附帯意見

- 計2回の審議を踏まえて、令和5年1月24日に川崎市公共事業評価審査委員会から具申された審議結果と附帯意見は、以下のとおり。

審議結果

事業をめぐる社会経済状況等を勘案し、**本事業の再評価の対応方針（案）**については、**妥当であると判断**しました。

【附帯意見】

- 1期①区間（東門前駅～小島新田駅）においては、土質条件等による地盤改良や設計変更などの内容変更に伴い、当初計画からかなりの増額や工期延長が見受けられます。大規模かつ長期に渡る公共事業における不確実性は一定程度理解するものの、1期②区間（鈴木町駅～東門前駅）の工事着手に向けた検討においては、1期①区間の実績を踏まえた十分な精査が必要と考えます。そのため、**1期①区間の増額・工期延長の要因を改めて検証し直し、鉄道事業者と協調したより一層の事業費・工期の精査や徹底したコスト削減を進めるとともに、昨今の社会情勢や不可視部分のある掘削工事等に伴う予測困難な増額要因を含めたリスク評価を行い、可能な限り増額・工期延長の要因を見込むことで、将来のリスクを最小化**することを望みます。
- 既に供用開始している1期①区間において、踏切除却による交通渋滞の改善におけるピーク時間帯の渋滞解消効果など、既に発現している様々な事業効果を分析し、きめ細かく、かつ分かりやすく示していくことは、事業の合意形成の下支えとなるため、**事業効果の更なる検証及び幅広い広報**を行っていくことを望みます。
- 1期②区間（鈴木町駅～東門前駅）の工事着手に向けた検討においては、踏切除却による交通の円滑化や通常の便益以外の様々なストック効果など、連続立体交差事業単体及び周辺における事業効果に加え、川崎大師駅をはじめとした大師線沿線や臨海部におけるまちづくりに伴う地域・産業等への波及効果、地下化に伴う線路跡地の利用における鉄道事業者の地域貢献など、**まちづくりと一体となった事業効果等を市民に示していくことが重要**と考えます。そのため、公共事業にかかわる鉄道事業者、国及び関係部局と連携し、**近接する国道409号線等も含めたまちづくりの方向性の熟度を早急に高め、遅くとも1期②区間の工事着手の判断の前までに方向性を示す**ことを望みます。
- 線路跡地の利用の検討やまちづくりの検討にあたっては、これまでも地域の方々と情報共有を図っていますが、今後も早い段階から地域の意見を聞きつつ、**社会実験等を通じて利活用に向けた具体的な取組を進めるとともに**、本事業の推進にあたっては、公共事業における環境配慮の促進の観点から、**脱炭素の取組なども一層取り組む**ことを望みます。
- なお、平成29年11月に2期区間（京急川崎駅～川崎大師駅）の中止を公表していること、1期②区間について2期区間の中止に伴い変更が生じる部分があることから、工事着手前には都市計画等の変更手続きを行う必要があります。**1期①区間の事業完了時期及び1期②区間の工事着手の判断を踏まえて速やかに都市計画等の手続きを進めていく**ことを望みます。

2 審議結果を踏まえた「今後の取組・対応方針」

- 川崎市公共事業評価審査委員会の審議結果と附帯意見を踏まえた「**今後の取組・対応方針**」は、以下のとおり。

今後の取組・対応方針

【取組方針】

- 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を進めます。また、**引き続き、1期①区間の増額・工期延長の要因を踏まえた検証**を行い、**鉄道事業者と協調してより一層の事業費・工期の精査や徹底したコスト削減を進めるとともに、将来の増額・工期延伸などに影響を与える様々な要因のリスク評価を行い、事業の不確実性の低減につながるよう適切な対応**を図ります。
- 本事業に対する更なる市民理解や合意形成に向けて、1期①区間の地下運行開始に伴い、既に発現している**事業効果について、きめ細やかな分析・検証を行い、幅広く広報を行う**などの取組を進めます。
- 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とともに、その効果をわかりやすく市民に示していきます**。また、鉄道事業者や国等と連携し、**近接する国道409号線も含めたまちづくりの方向性について、1期②区間の工事着手の判断前までに示すよう着実に検討**を進めます。
- 線路上部利用や周辺まちづくりの検討については、地域と着実に対話を図り、**必要に応じて社会実験等を行うなど、具体的な利活用等に向けた取組について検討**を進め、また、本事業の推進にあたっては、**環境に配慮した工事推進に努めるとともに、より一層環境に配慮した事業計画となるよう鉄道事業者に対して取組を求めていきます**。
- 2期区間（川崎大師駅～京急川崎駅間）の中止に伴う都市計画等の変更については、**1期①区間の工事完成時期及び1期②区間の工事着手の判断を踏まえて、速やかに都市計画等の手続きを進めます**。
- 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、慎重な判断を行います**。

【対応方針】（再掲）

- 1期区間全体は、『事業継続』とする。**
- 一方で、**1期②区間の『工事着手は、検討継続』とする。**