

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）
- ・ 川崎市全体も同時期に約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

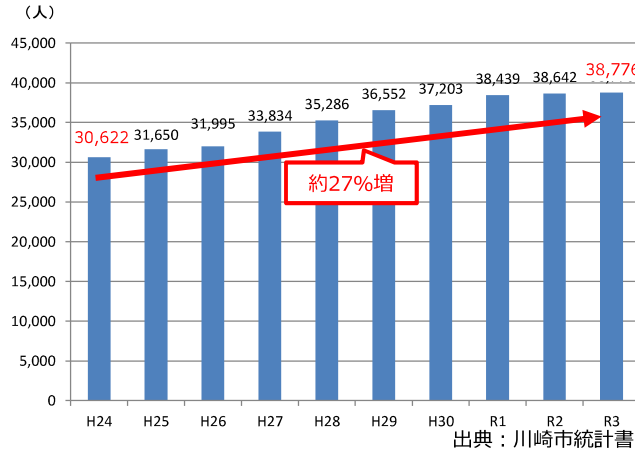


図 京急大師線の沿線人口の推移

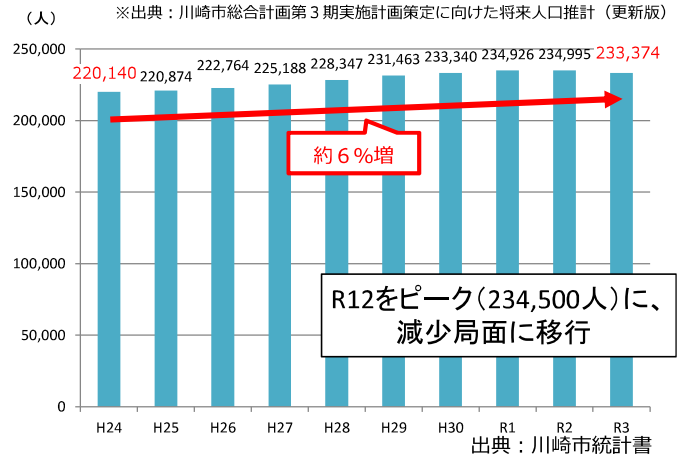


図 川崎区の人口の推移

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)

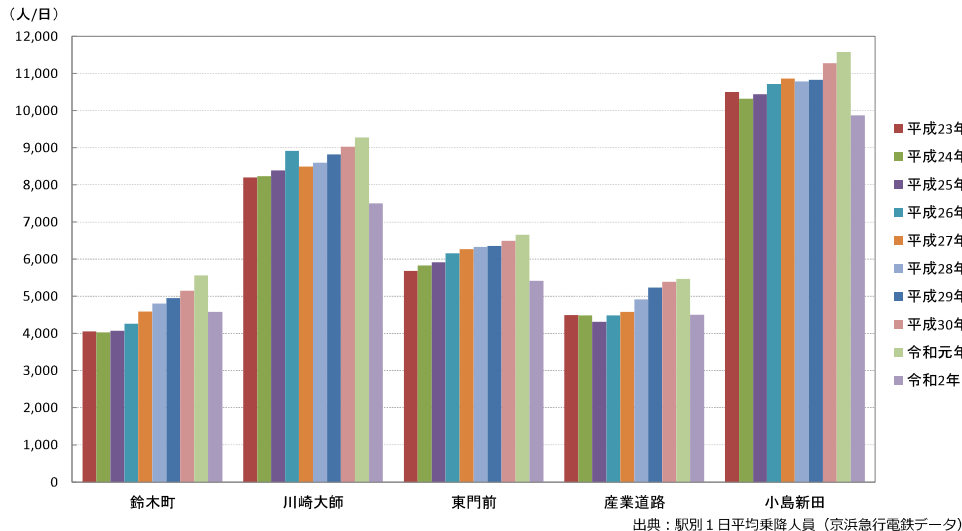


図 京急大師線の駅別1日平均乗降人員の推移

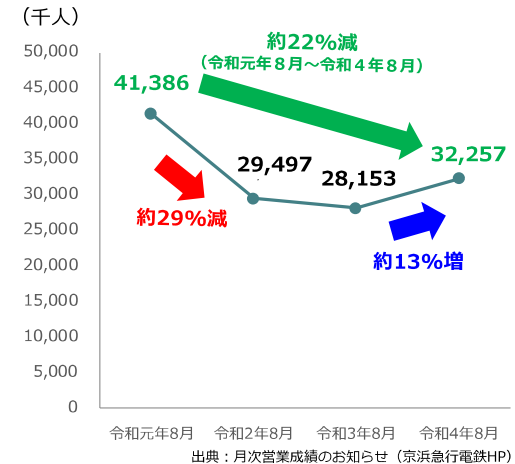


図 京急線全線の月別輸送人員の推移

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箇所歩行者ボトルネック踏切、2箇所幹線道路踏切 (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)

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	歩行者等台人時/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/日以上以上の踏切
 ※4 〇：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、夕ピークは17:00～19:00）

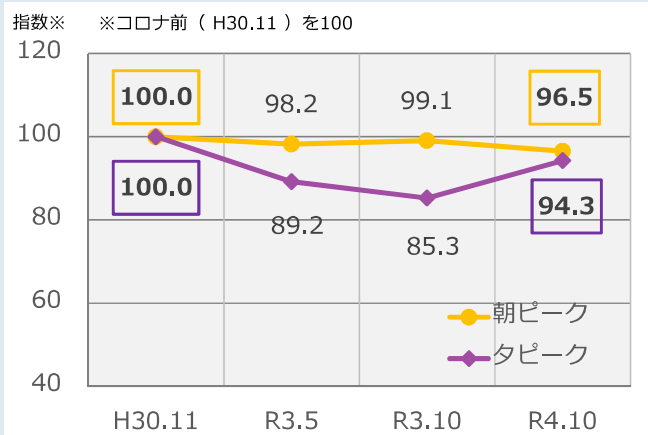


図 自動車交通量の推移
(国道409号 中瀬二丁目交差点付近)



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
夕ピーク 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、**特に夕ピークでは3割程度減少**している

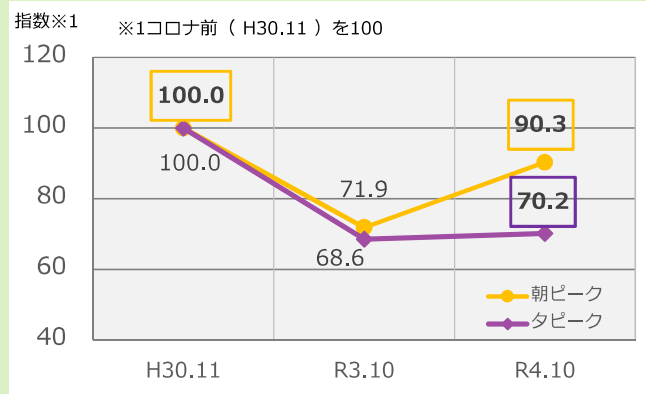


図 歩行者等交通量※2の推移
(川崎大師第1踏切) ※2 歩行者及び自転車交通量の合計値

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
夕ピーク 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

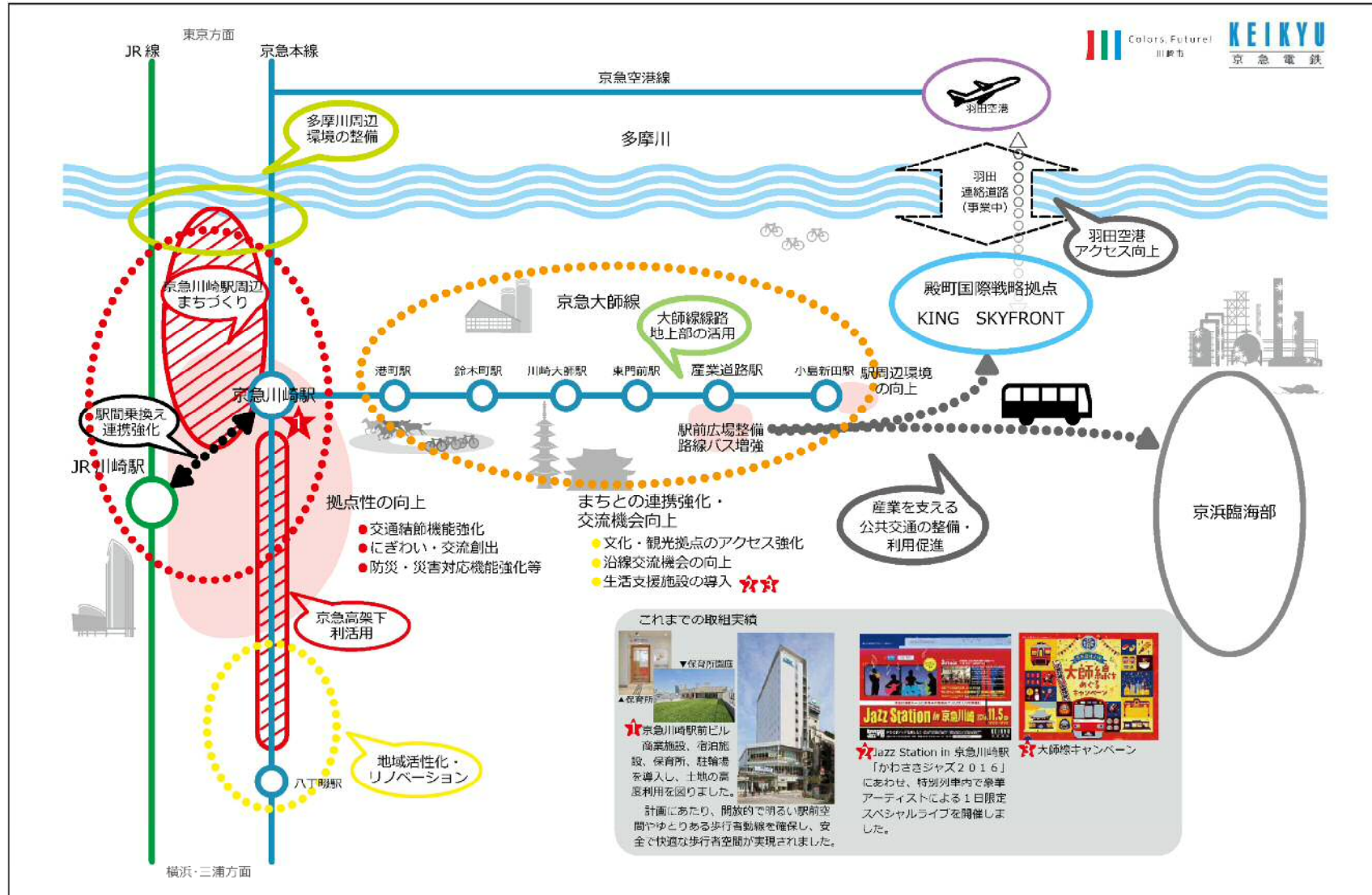
⑪市民ニーズ

・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

- 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

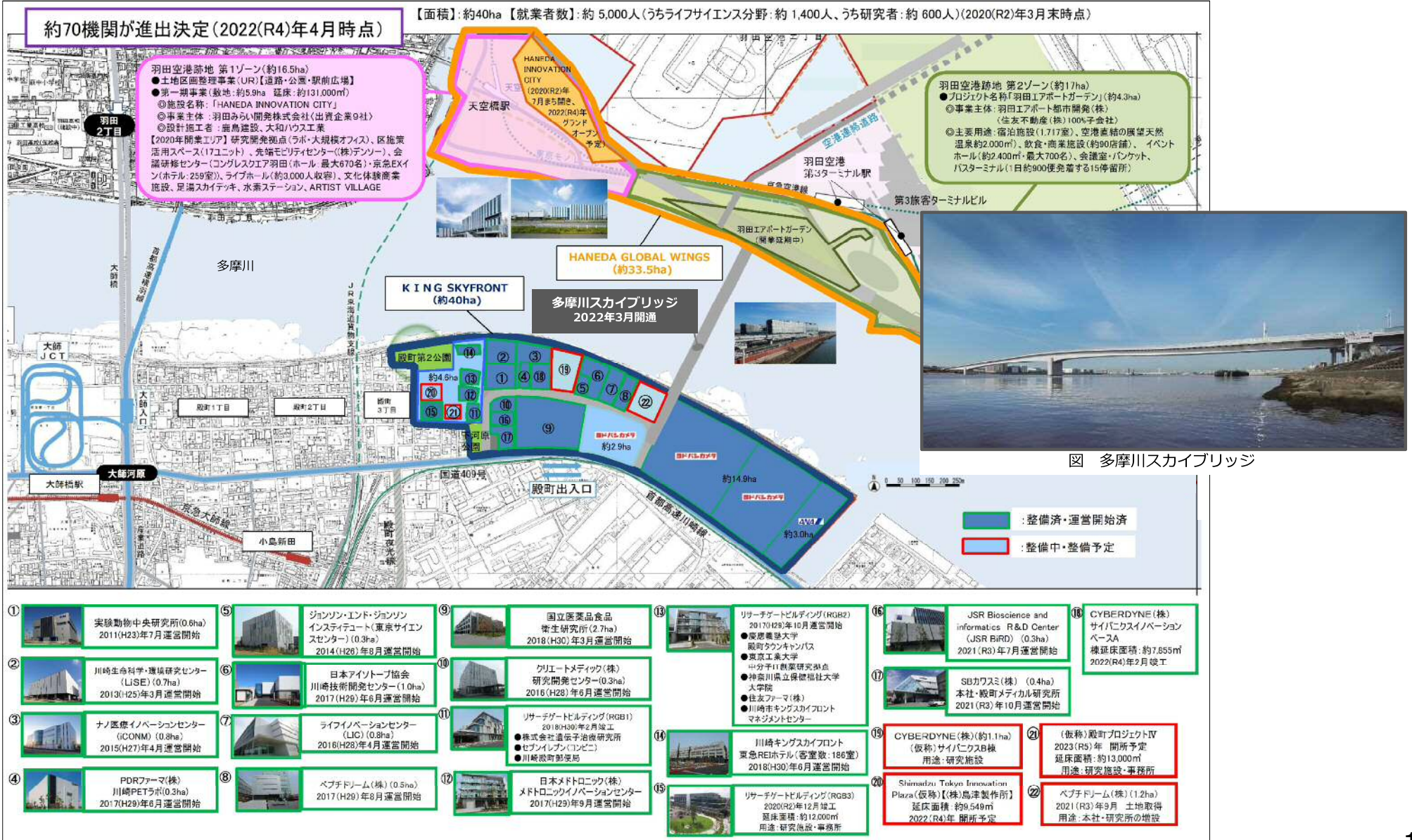
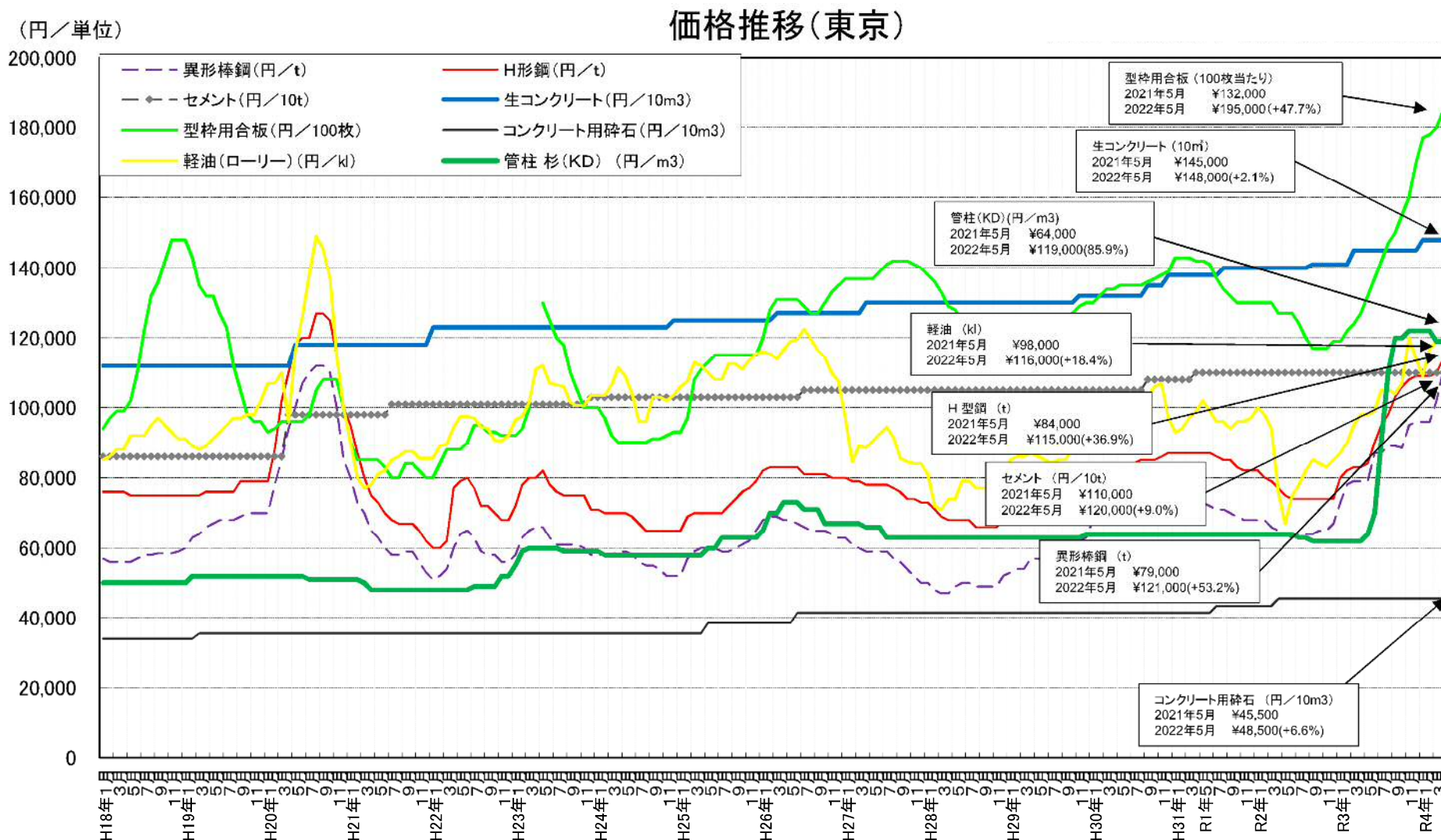


図 殿町キングスカイフロントにおける拠点形成の状況

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、値上がりが表明されており、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。



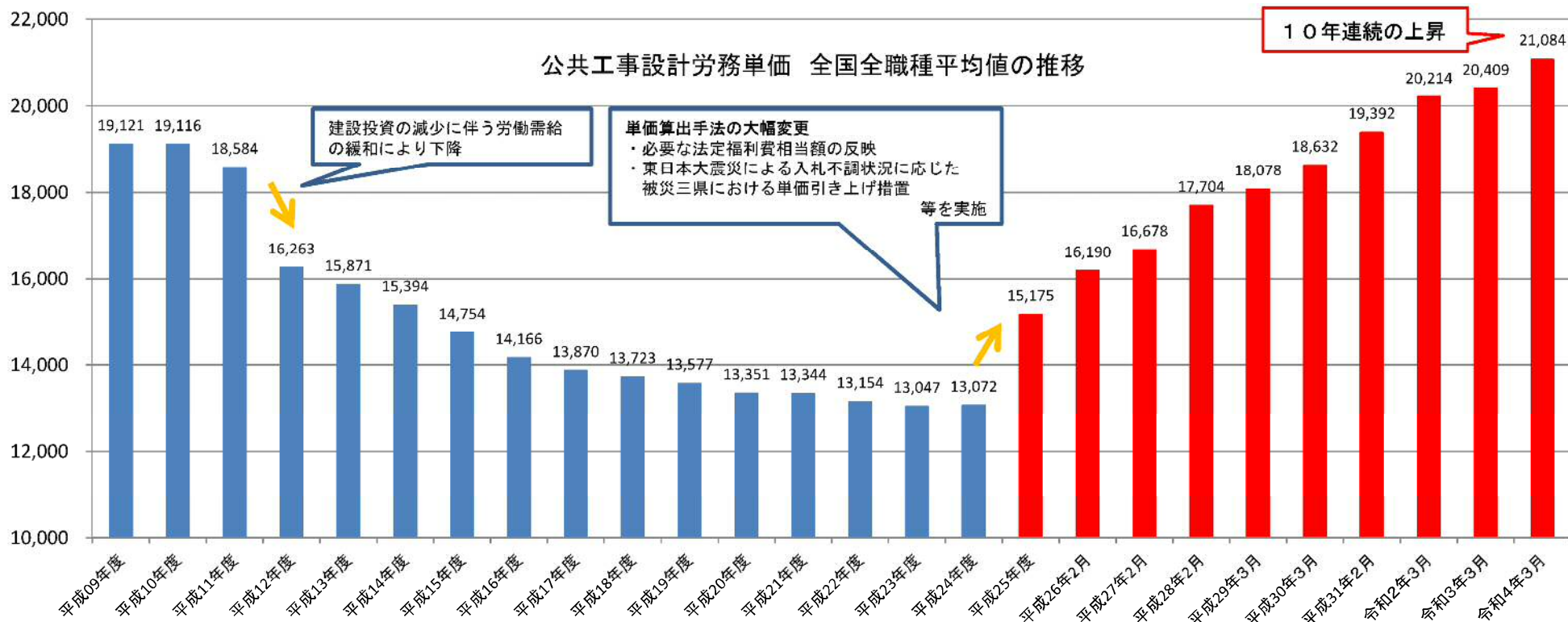
齊藤国土交通大臣と建設業団体の意見交換会（R4.2.28）

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**



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

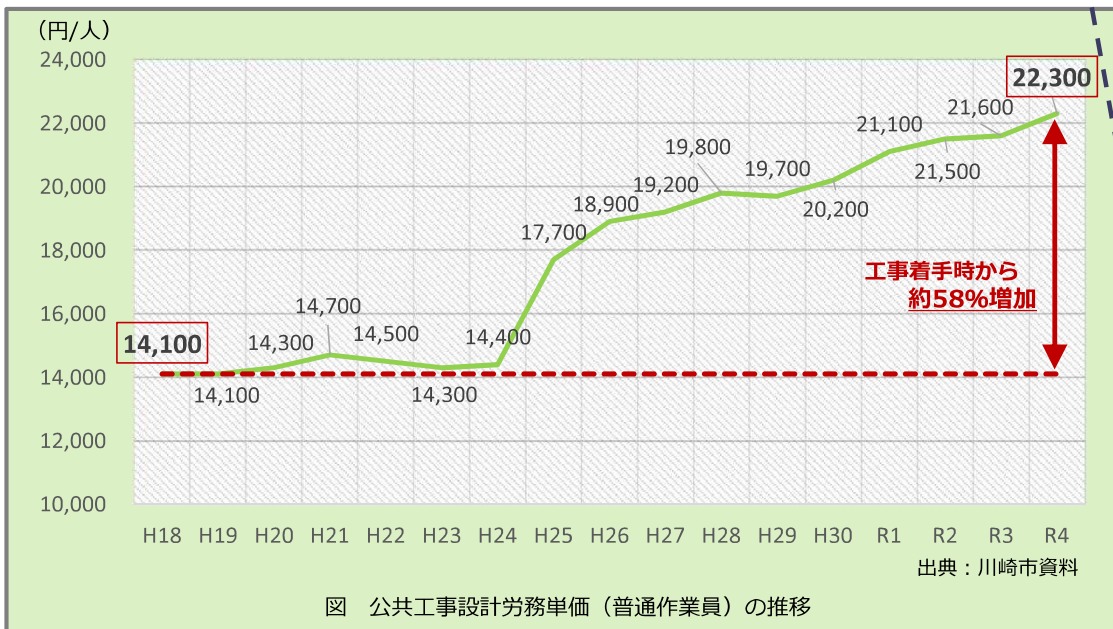
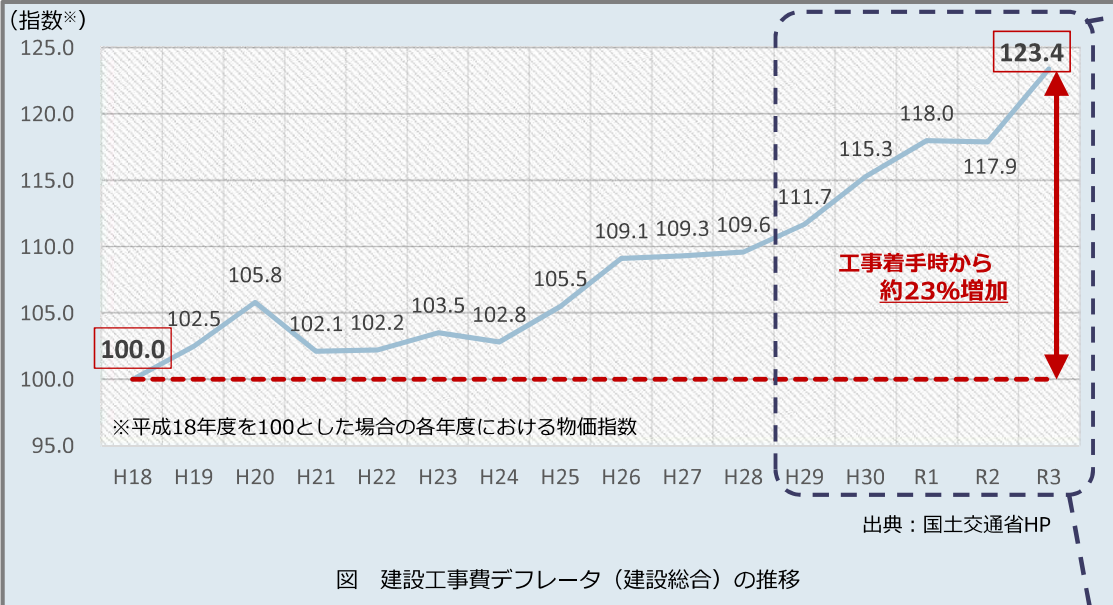
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R02	R03	R04	H24比
主要12職種	+15.3%	+6.9%	+3.1%	+6.7%	+2.6%	+2.8%	+3.7%	+2.3%	+1.0%	+3.0%	+57.6%
全職種	+15.1%	+7.1%	+4.2%	+4.9%	+3.4%	+2.8%	+3.3%	+2.5%	+1.2%	+2.5%	+57.4%

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

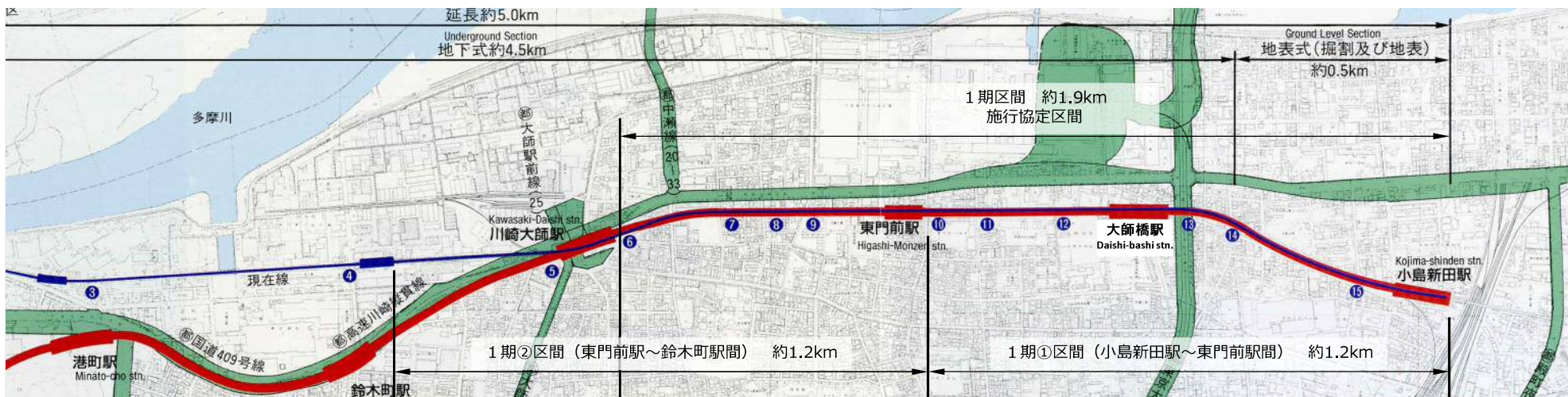
- 1期①区間の工事に着手した平成18年度から、**建設工事費デフレータ（建設総合）は約23%増加、労務費（普通作業員）は約58%増加**
- また、新型コロナウイルス感染症の影響やウクライナ情勢等を背景に、土木工事における**建設工事費デフレータ（建設総合）**は、特に令和2年度以降は急激に上昇し、今後も上昇傾向が見込まれる



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



<ul style="list-style-type: none"> 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 	
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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）
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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）
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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）
<ul style="list-style-type: none"> 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 	
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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

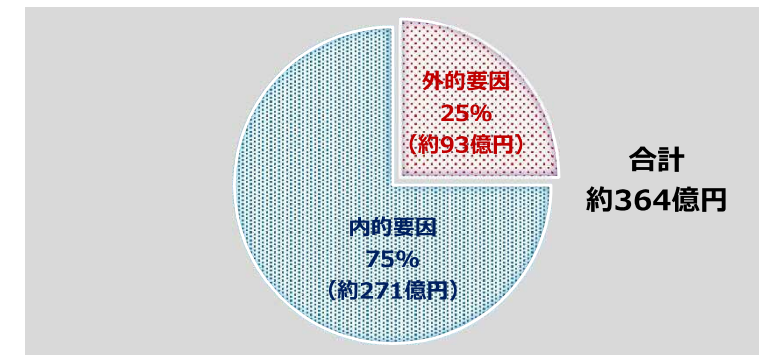


図 増額金額の内訳

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 将来（R12）：約174.3万台		現況（H22）：約145.0万台 将来（R12）：約166.6万台		現況（H27）：約152.1万台 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に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**

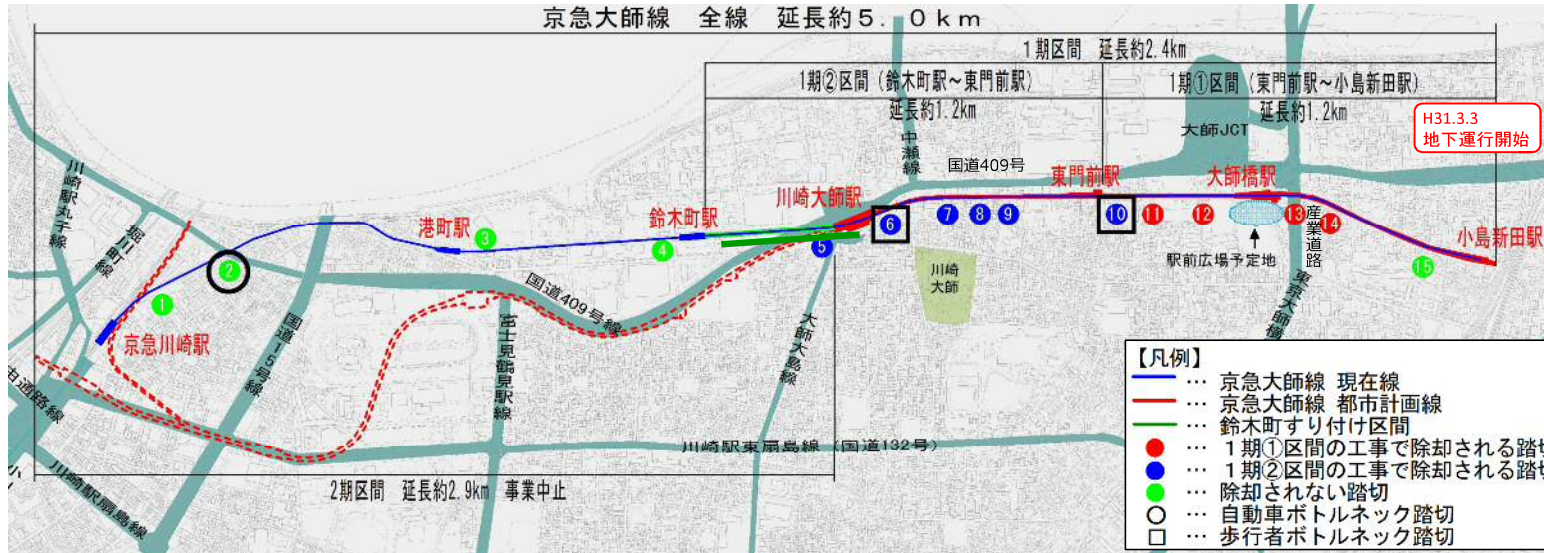


図 踏切位置



踏切除却



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)



○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)



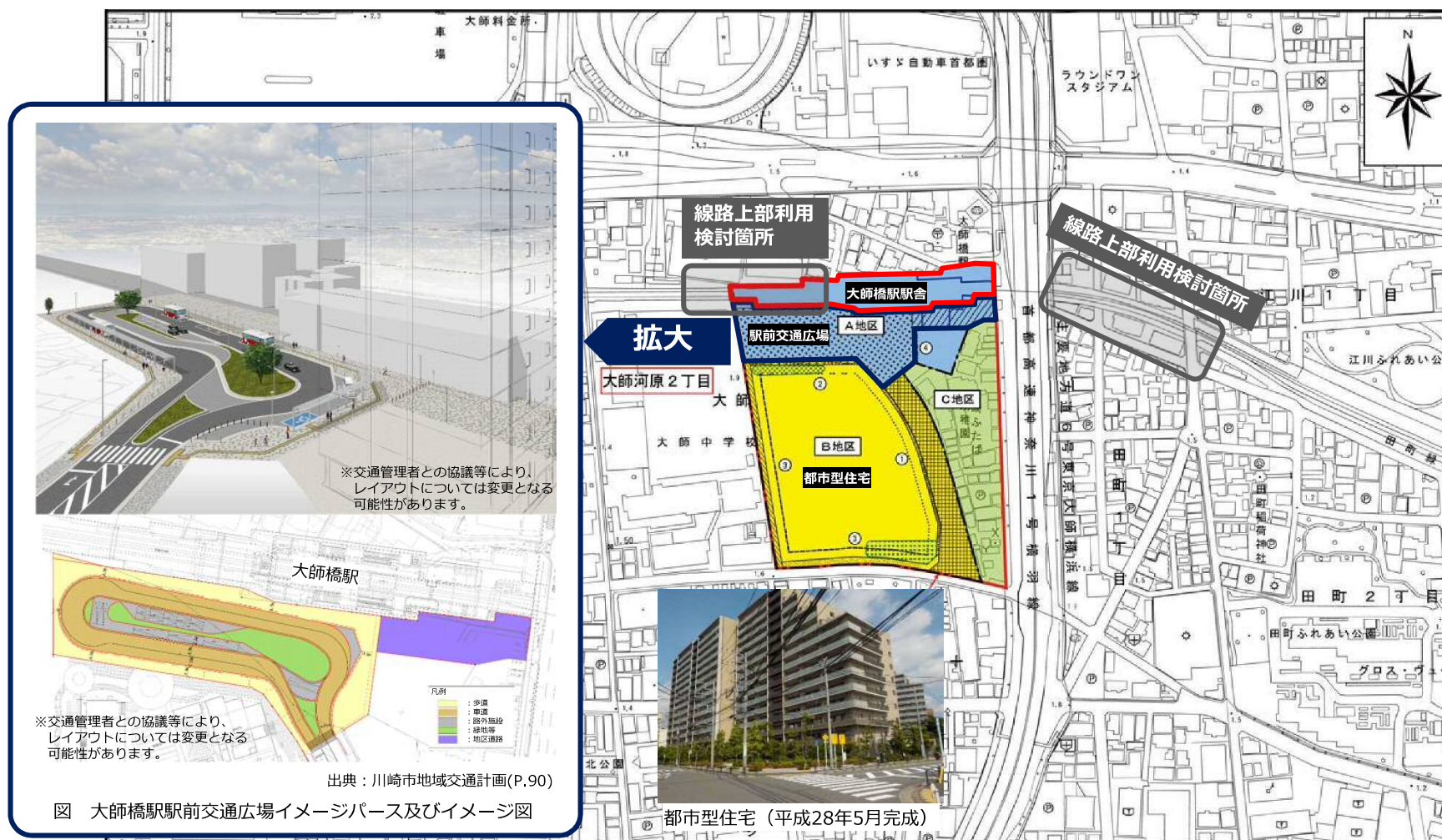
- スロープ・EV・ESがなく、階段連絡通路で駅施設内を移動 (川崎大師駅)



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

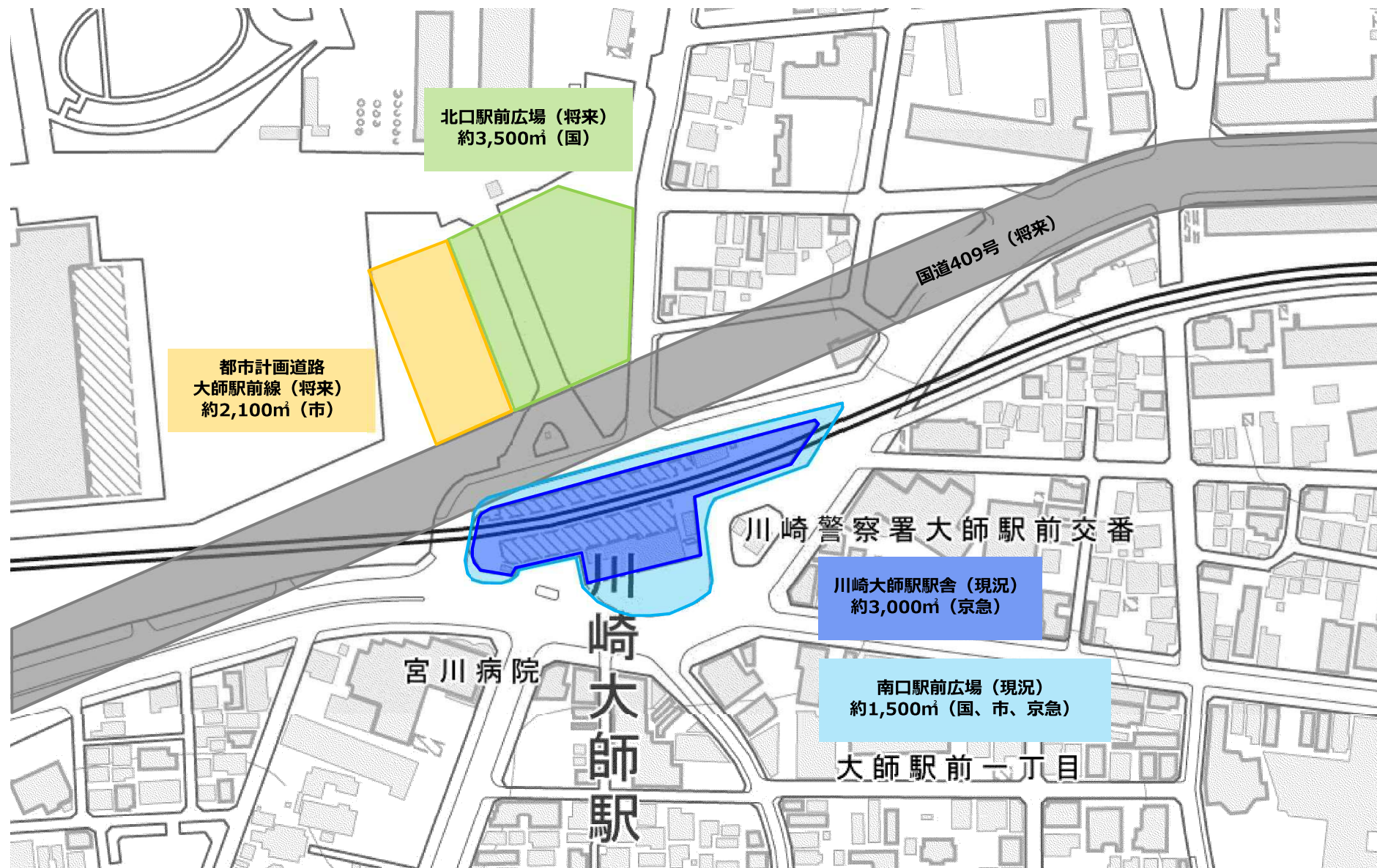
- **大師橋駅周辺**では、京浜臨海部を中心とするネットワークを強化する交通拠点機能を強化するとともに、良質な都市型住宅等の計画的な整備と適切な土地利用を誘導し、その維持保全を図ることにより臨海部の都市再生を推進することを目標とし、周辺の土地利用転換に合わせて、**平成26年3月に「大師橋駅前地区地区計画」を決定**
- A地区では、令和5年度に完成予定である**大師橋駅の駅舎整備を実施中**。また、**連立事業の工期延伸等に伴い整備時期が遅延しているものの、引き続き連立事業との事業間調整を進めることで、令和6年度には臨海部の交通ネットワークを強化する駅前交通広場が整備予定**
- 大師橋駅の前後区間では、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**



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**

※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。

- 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**