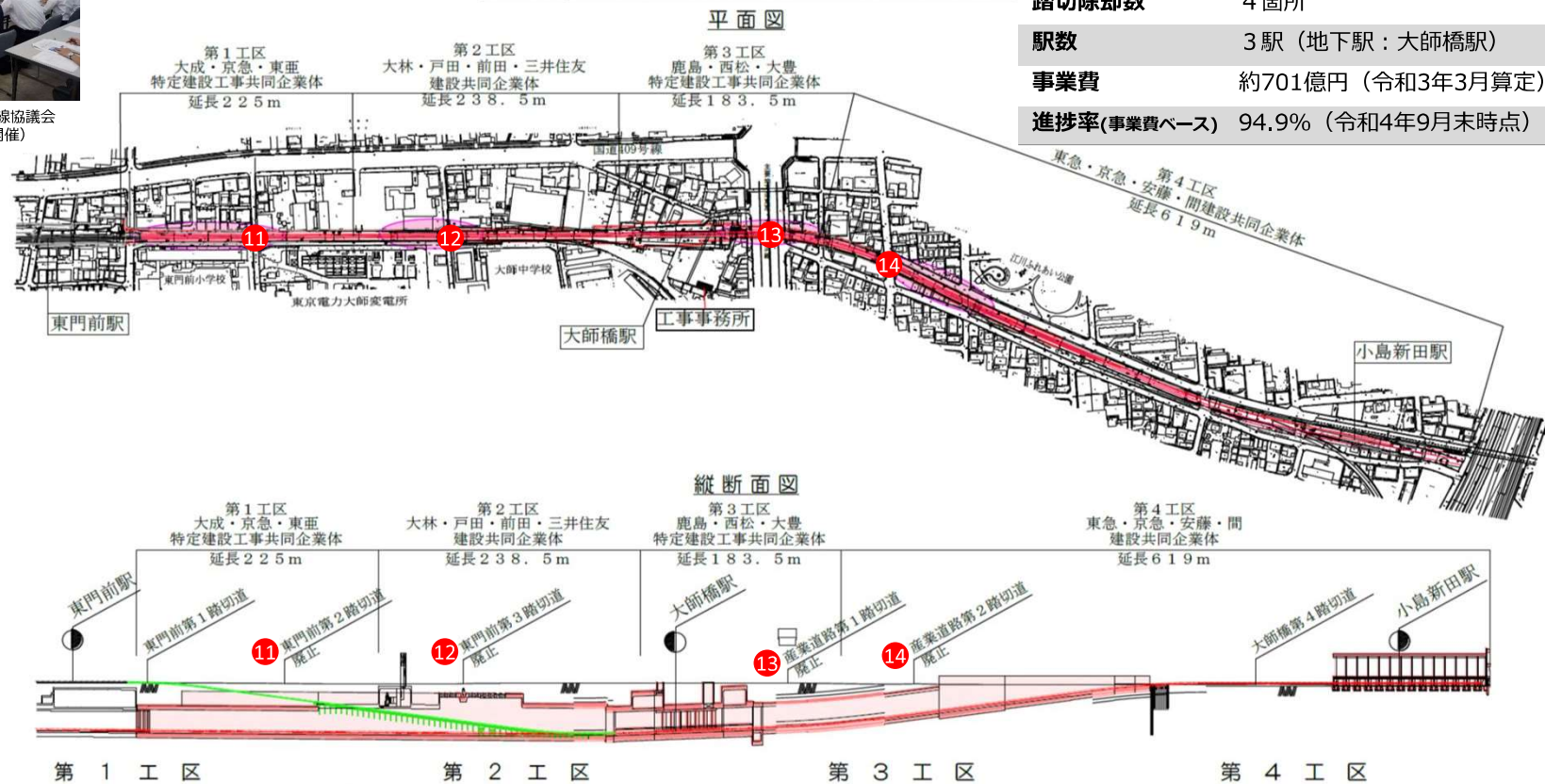


4 事業の必要性等に関する視点 (3) 事業の進捗状況 (1期①区間) (1/2)

- 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)



浸水防止壁設置工



工事ヤード復旧工



構内通路設置工(大師橋駅)

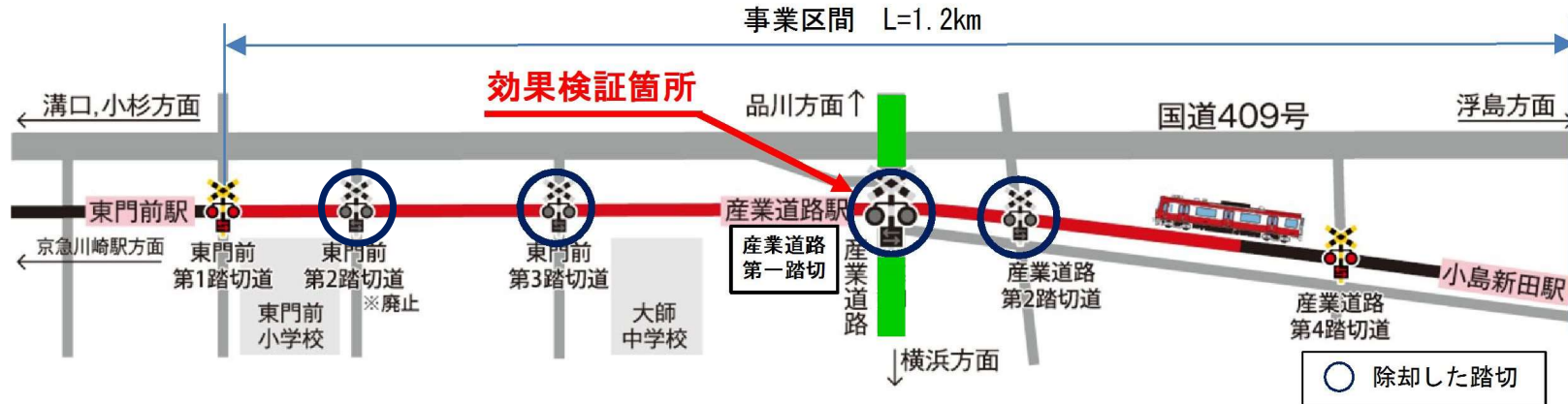


上家架設工(小島新田駅)

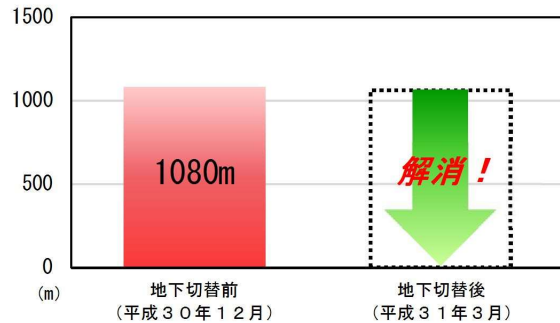
図 1期①区間 工事の進捗状況(令和4年9月現在)

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



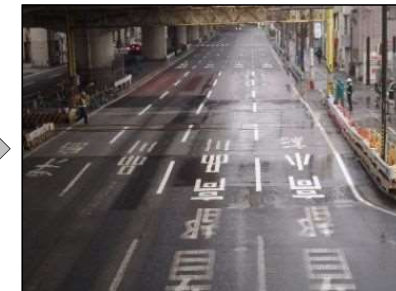
産業道路第1踏切の遮断による渋滞長の変化



踏切除却前

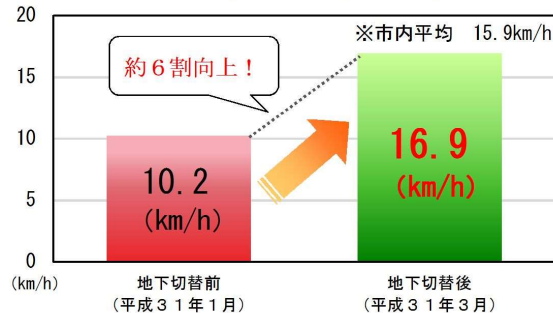


踏切除却後



※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)

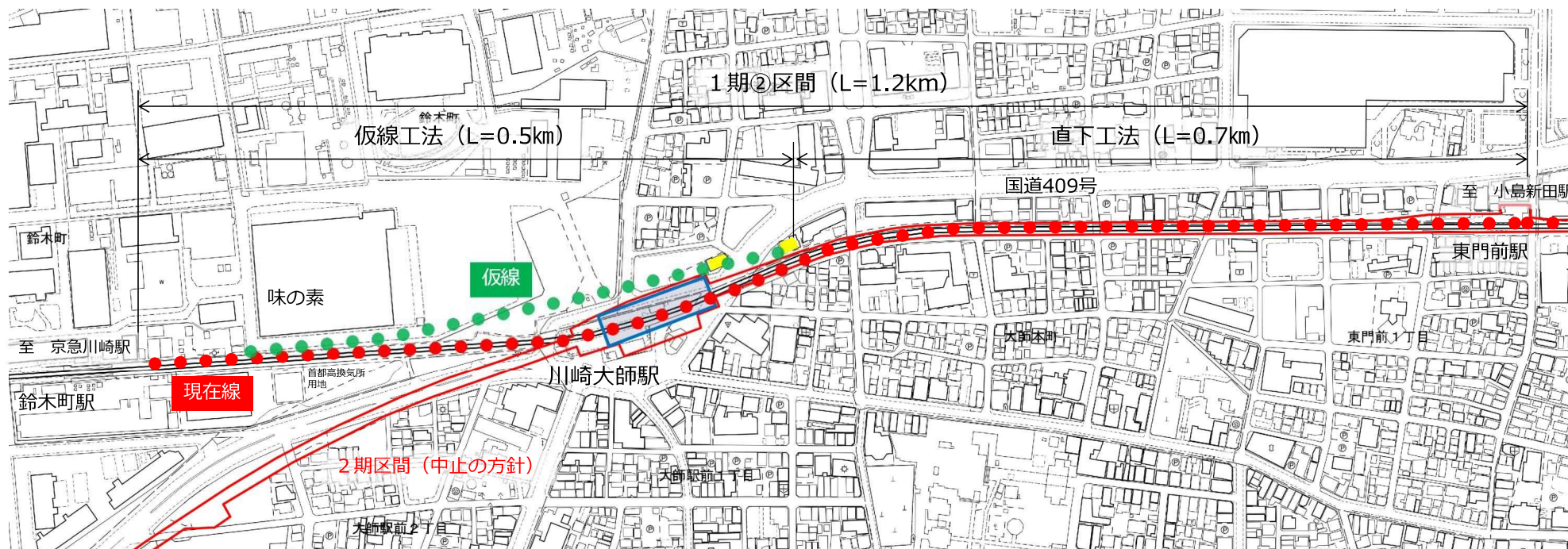


- ✓ 踏切遮断時間 (4.1時間/日) の解消
- ✓ 踏切待ちによる交通渋滞の解消
- ✓ 平均旅行速度が約6割向上

※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



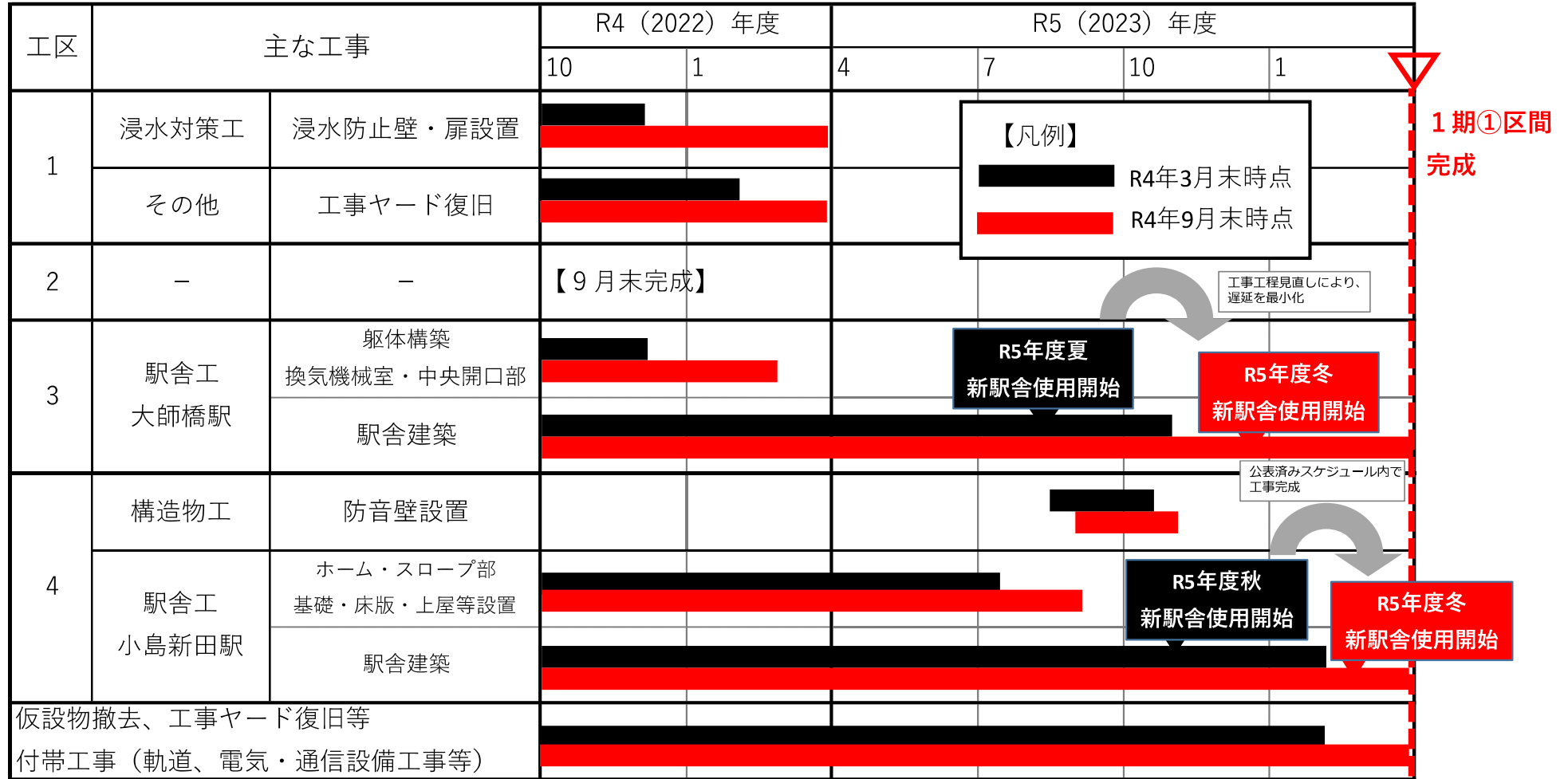
川崎大師



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

- 1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
- 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
- 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)**

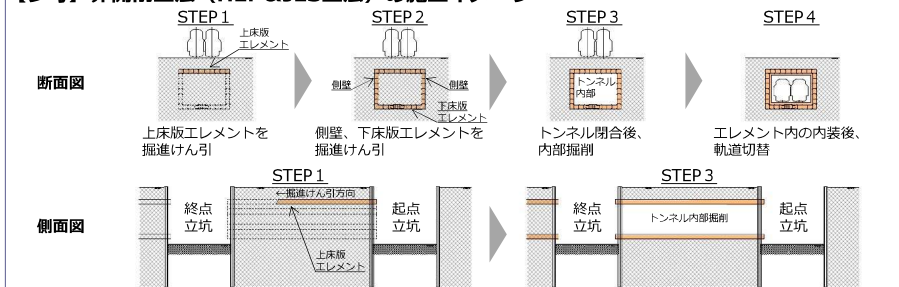
3 現計画の施工方法等の見直し (令和3年度実施)

(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

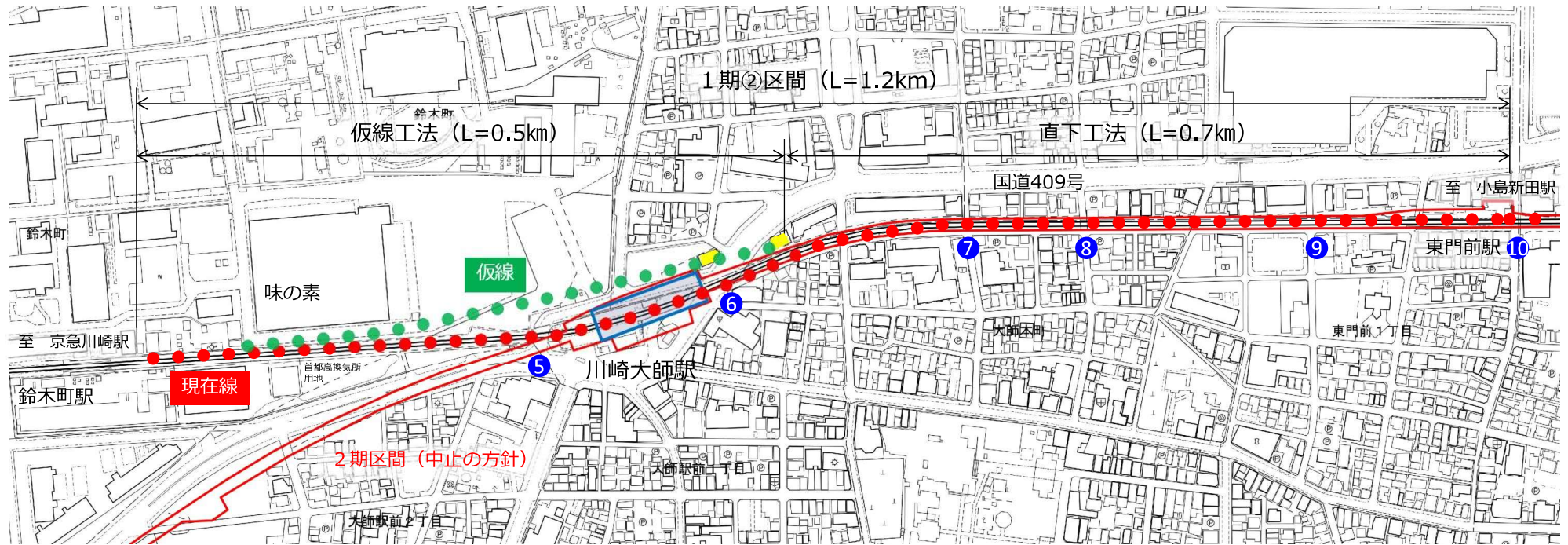
検討手法の分類	検討手法の抽出	検討内容の設定	検討結果
現計画における事業費縮減と工期短縮に係る検討	施工方法の検討	1 仮線工法の検討 (平成29年度実施済) ・川崎大師駅～鈴木町駅間における適用可否を検討	現計画に反映 →事業費約200億円縮減
	新技術導入の検討	2 非開削工法の検討 (令和3年度実施済) ・東門前駅～川崎大師駅間における適用可否を検討	不採用 →事業費約138億円増、工期変更なし
	施工量縮減の検討	3 仮線単線化の検討 (令和4年度実施済) ・川崎大師駅～鈴木町駅間における可否を検討	不採用 →分岐器を曲線区間に入れる必要があるなど、実現が困難
	作業時間確保の検討	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

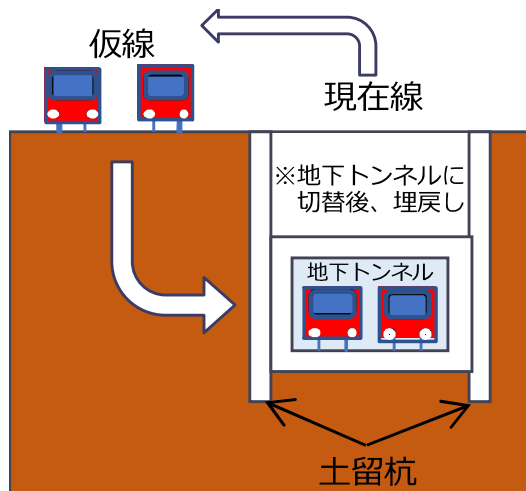
6 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 (2) 仮線工法の検討

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

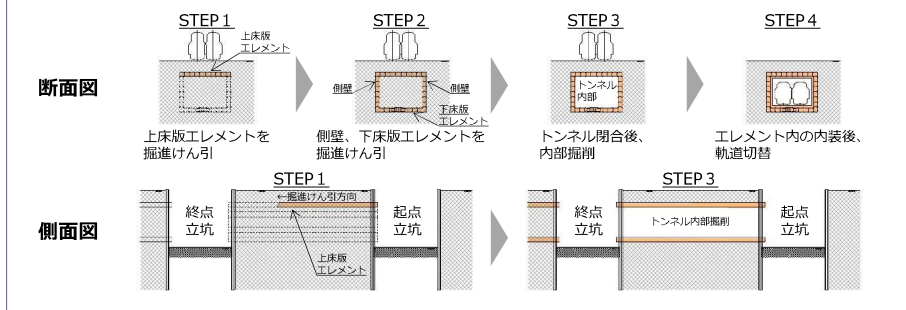
2 非開削工法の検討 (令和3年度実施済)

(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げが必要
 - 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 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	費用	変動量	総費用（現在価値化）	総便益（現在価値化）	B/C
	-10%	1,944億円	1,818億円	0.94		-10%	1,750億円	2,020億円	1.15
	±0%		2,020億円	1.04		±0%	1,944億円	2,020億円	1.04
	+10%		2,222億円	1.14		+10%	2,133億円	2,020億円	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）

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させる



■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

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）

■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**により駅前にも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。