

令和7年1月23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1期②区間の検討結果及び今後の取組方針について

建設緑政局

1 事業概要

(6) 1期②区間に係る事業の主な経緯

時期	内容
平成 6 年 3 月	都市計画事業認可取得
平成 1 8 年 2 月	1 期①区間工事着手
平成 3 1 年 3 月	1 期①区間地下運行開始
令和 3 年 1 月	新型コロナウイルス感染症等の影響等を踏まえた大規模投資的事業の見直しに伴い、行財政推進本部会議で令和 2 年度の工事着手の見送りを決定
令和 3 年 1 1 月	令和4年度の川崎市公共事業評価審査委員会を踏まえ令和4年度末までに、本事業の今後の取組方針を取りまとめることを公表
令和 5 年 2 月	川崎市公共事業評価審査委員会の審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針を公表 ⇒「 <u>1 期区間全体は事業継続</u> 」となったものの「 <u>1 期②区間の工事着手は検討継続</u> 」
令和 5 年 1 2 月	大師橋駅新駅舎使用開始
令和 6 年度	1 期①区間完成予定

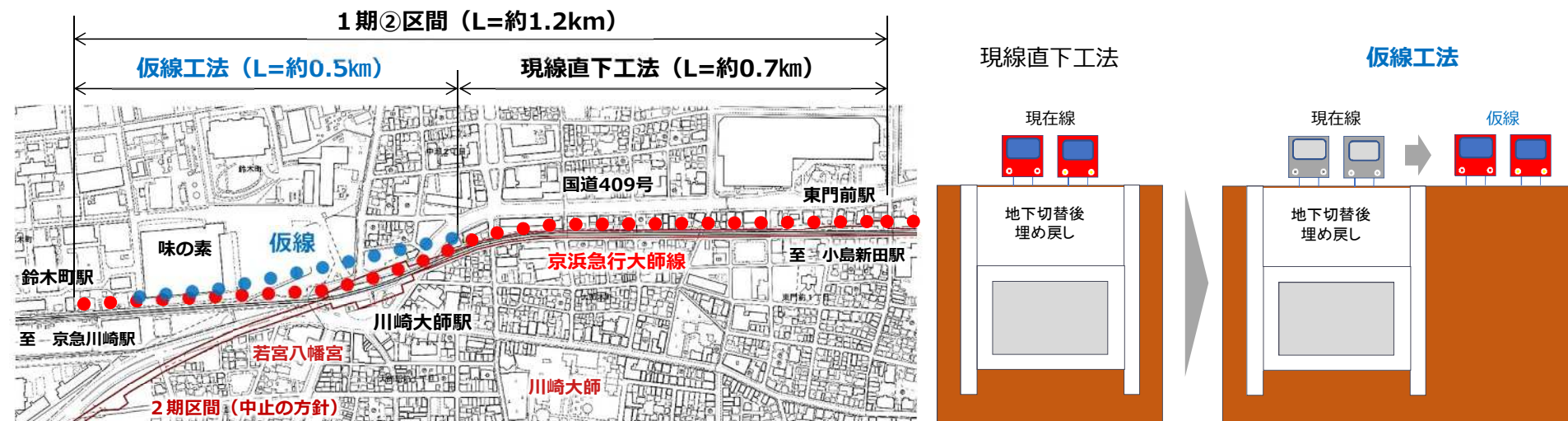
2 事業費及び工期に関する検討について

(1) 事業費・工期の精査

事業費及び工期については、1期①区間の実績や、必要な土質調査等を踏まえた工事数量や資材単価等に基づき算出するとともに、事業区間1.2kmのうち、川崎大師駅周辺の約0.5kmの区間において、現線直下から仮線工法への変更を行うことにより、約200億円縮減し、**事業費約990億円、工期約13年**と算定

■ 仮線工法のメリット

仮線用地を確保（国道409号道路予定地の活用など）し、大師線を仮線で運行することにより、本体構造物の施工をこれまでの夜間から昼間作業に変更することで、事業費及び工期の縮減を実現



- 令和4年度の公共事業評価審査委員会における事業計画※について、改めて資材や工法等を精査し、**現在の事業費と工期が適切であることを確認**
- 本事業は長期にわたることから、近年の物価と賃金等の上昇を踏まえ、今後10年間程度の経済財政の展望を示す「中長期の経済財政に関する試算（内閣府 令和6年7月）」の「高成長実現ケース」に基づき算出した場合、経済全体の成長等に伴う税収増加等が期待できる一方で、**現在の事業費が最大で約18%（約180億円）増加する可能性がある**ため、鉄道事業者と連携しながら、**引き続き、更なる事業費と工期の縮減に向けた取組を推進**

※ 1期②区間：事業費約990億円、工期約13年。1期区間のB/C=1.04

2 事業費及び工期に関する検討について

(2) 更なる事業費・工期の縮減に向けた取組

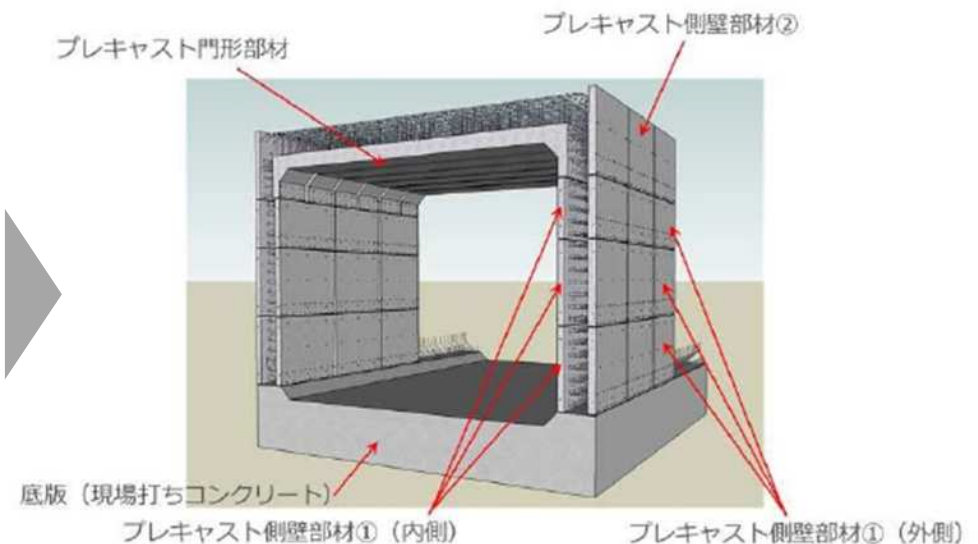
ア 構造物のプレキャスト化

- 1期①区間においては、現線の直下において、**現場作業により大型の鉄道構造物（ボックスカルバート）を構築**
- 1期②区間においては、**構造物のプレキャスト化**など、新たに開発された技術※を活用することで、**更なる事業費と工期の縮減に取り組む**

(ア) 1期①区間 (現場打ちボックスカルバート)



(イ) 1期②区間（イメージ） (部分プレキャストボックスカルバート)



出所 国土交通省HP

■プレキャスト化のメリット

現線直下で、施工が可能な時間が限られる現場条件において、**構造物の構築をプレキャスト化（工場製作）**することで、**現場での作業時間を短縮**

※「部分プレキャスト部材を用いたボックスカルバートの設計・施工指針（案）」（令和6年3月 公益財団法人鉄道総合技術研究所ほか）

2 事業費及び工期に関する検討について

(2) 更なる事業費・工期の縮減に向けた取組

イ 施工時間帯の変更（夜間施工→昼間施工）

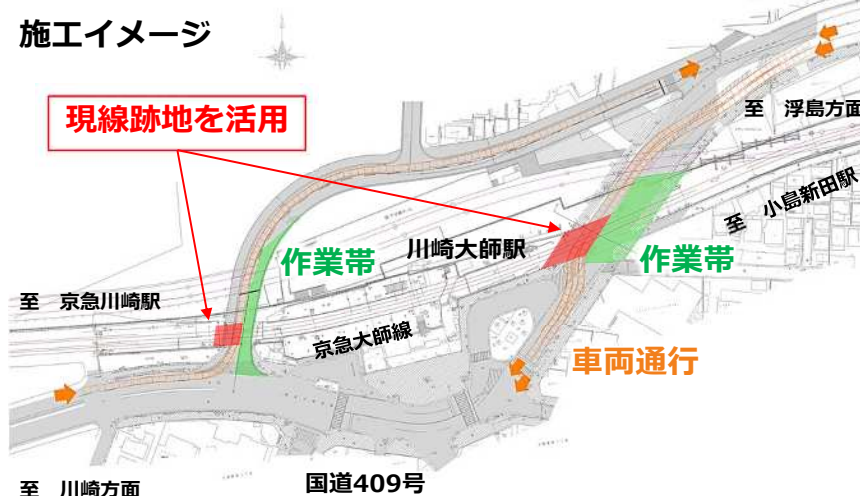
（例）京急大師線と国道409号等との交差箇所の工事

■ 現計画

1期①区間の実績を踏まえ、**道路を全面通行止めにした「夜間施工」を予定**

■ 更なる縮減

仮線工法への変更による事業費と工期の縮減に加え、新たに生まれる現線の跡地を活かし、車両の通行を確保することにより、**「昼間施工」を実現**し、更なる事業費と工期の縮減に取り組む



※その他の夜間工事についても、可能な限り「昼間施工」へ変更し、更なる事業費と工期の縮減に取り組む

ウ 建設DXの推進

建設DXを推進することで、現場作業の効率化を図り、更なる事業費と工期の縮減に取り組む

エ 鉄道事業者との勉強会の実施

更なる事業費と工期の縮減に向け、鉄道事業者との勉強会などを実施

3 連続立体交差事業による効果について

(1) 踏切除却による事業の効果

ア 交通渋滞の解消

複数の踏切※を除却することで、円滑な道路ネットワークの構築とともに、踏切遮断による交通渋滞を解消

※1期①区間4箇所、1期②区間6箇所

イ 移動時間の短縮

踏切遮断や一時停止がなくなることなどで、旅行速度が向上し、移動時間が短縮

鈴木町第1踏切



整備前

鈴木町第1踏切



最大渋滞長490m (下り線)

※調査日：令和6年3月

踏切除却

整備後

最大渋滞長 0m



旅行速度向上

ウ 踏切事故の解消

踏切を除却することで、踏切に起因する交通事故が解消

連続立体交差事業による便益

約2,020億円 (移動時間短縮便益 + 走行経費減少便益 + 交通事故減少便益)

※「費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉」(R4.2)を用いて算出

3 連続立体交差事業による効果について

(2) 線路上部空間の活用

ア 賑わい創出等や利便性等の向上

連立事業で生み出された線路上部空間を活用することで、賑わい創出や活性化に寄与するとともに、地域の利便性や安全性が向上

イ 防災力・防災機能の強化

家屋倒壊等氾濫想定区域からの避難にあたり、バリアとなっていた大師線の地下化により、避難所までの迂回避難が解消するとともに、避難経路の多重化による状況に応じた避難等が可能



出所：川崎市HP「洪水ハザードマップ（川崎区版）（多摩川／浸水深）」

図 京急大師線沿線の洪水浸水想定区域 (多摩川水系)

3 連続立体交差事業による効果について

(3) 市民生活の安全性・利便性の向上

ア 安全で快適な通行の実現

- ・ 踏切を除却することで、歩行者、自転車及び自動車の滞留や交錯を解消し、安全で快適な通行を実現
- ・ 鉄道を地下化することで、仮設の跨線人道橋や地下通路を廃止し、バリアフリーで快適な通行を実現

イ 駅利用者の安全性・利便性の向上

連続立体交差化に伴うエレベーターやエスカレーター整備により、駅利用者の更なるバリアフリー化を推進。
また、構内踏切の廃止により、駅利用者の安全性の向上や、移動時間の短縮を実現。



写真1 現在の踏切等の通行状況



写真2 現在の駅構内の移動状況

(4) 建設投資による経済波及効果

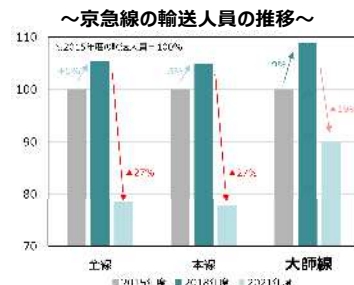
工事実施に伴い、建設に必要な資材等の生産が増加し、雇用創出と雇用者の所得増加が生じることにより、消費が拡大するなどの経済波及効果が発現

4 連立事業を契機とした大師線沿線のまちづくり等について

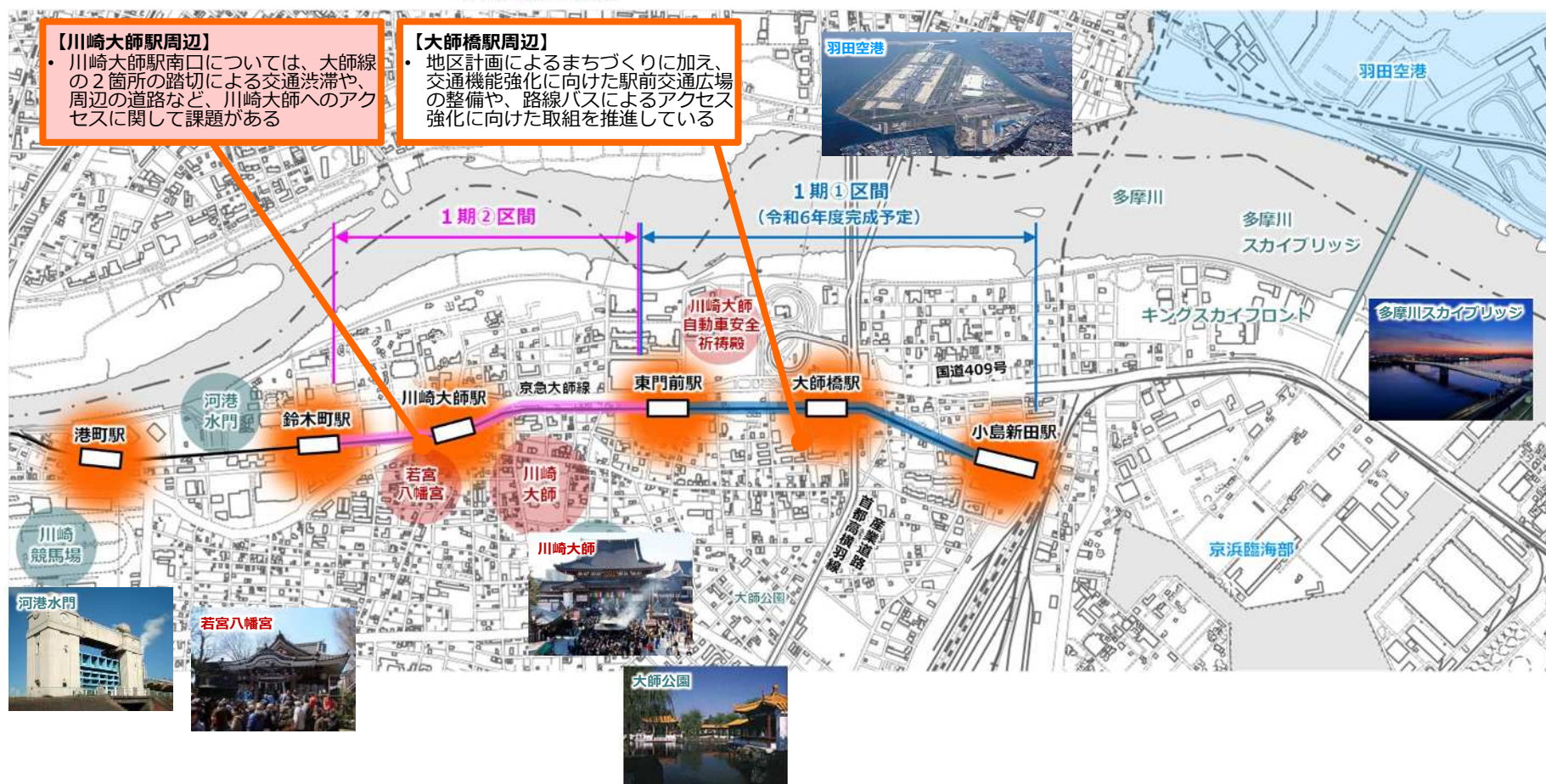
(1) 大師線沿線の現状と課題

【沿線地域の現状と課題】

- 継続的な沿線のまちづくりにより、京急線の中でも乗降人員の伸びが著しい
- なお、コロナ禍においても、京急線内の比較で影響が少ない路線



- 沿線には多様な地域資源や世界的な企業が存在するが、そのポテンシャルを活かしきれていない
- 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が必要
- 多摩川との近接性を活かしておらず、河川敷利用も進んでいない
- 駅周辺の魅力や必要な都市機能・空間が不足
- 企業立地を活かした新たな産業の発掘・発展が必要
- 沿線の大規模な土地利用転換の機会を捉えた適切な対応が必要



4 連立事業を契機とした大師線沿線のまちづくり等について

(2) 連立事業と拠点整備の効果を活かしたまちづくりの取組

■ 連続立体交差事業と拠点整備の効果を活かした段階的かつ戦略的なまちづくり

01 拠点整備の波及効果を活かして連立事業を併せて行うことで、民間投資を促し、より大きな経済波及効果を実現

Phase1：拠点整備による波及

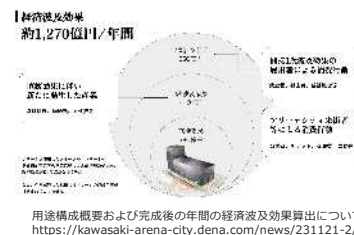
京急川崎駅周辺やキングスカイフロントなどを中心とした沿線の起終点での核となる拠点整備



拠点整備による経済波及効果

アリーナ経済波及効果：約1,270億円/年

キングスカイフロント経済波及効果：約2,481億円／10年



■ キングスカイフロントの拠点形成による社会経済効果

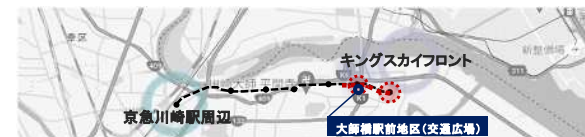
■ 羽田連絡道路の社会経済効果

用途構成概要および完成後の年間の経済波及効果算出について
<https://kawasaki-arena-city.dena.com/news/231121-2/>

般司国際戦略拠点キングスカイフロントの形成による経済波及効果について（報告書）を基に作成

Phase2-1：拡張

1期①区間の連立事業の効果発現と駅周辺のまちづくりの推進



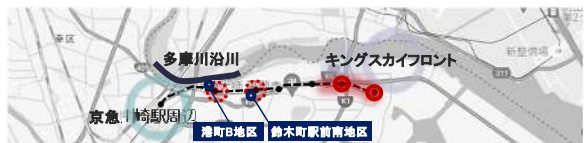
民間資本の再開発などの推進による税源涵養効果
(大師橋駅前地区など)

臨海部の活性化に資する交通広場整備
(大師橋駅前交通広場)

02 沿線全体で連立事業と拠点整備を戦略的かつ段階的に行うことで、更なる民間投資を促し、成長の好循環を生み出す

Phase2-2：拡張・早期効果発現

拠点整備等の効果を最大限に活かした、身近な駅周辺や多摩川沿川の戦略的なまちづくり誘導

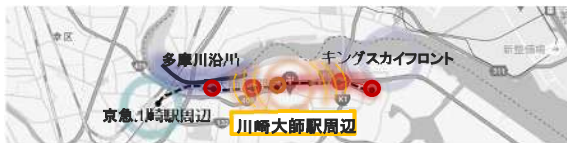


民間資本の再開発などの推進による税源涵養効果
(鈴木町駅前南地区など)

研究・業務機能等の民間投資を促し、本市経済の好循環を生み出す取組（港町B地区）

Phase3：新たな核の整備

連立事業を契機として地域資源を活かした川崎大師駅周辺のまちづくりの推進



民間資本の再開発などの推進による税源涵養効果
公共空間等におけるウォーカブルなまちづくりを推進し、
賑わいの創出や地域の活性化による地域価値向上
(川崎大師駅南口周辺など)

Phase4：沿線まちづくりの実現

川崎駅、羽田空港、中心の新たな核である川崎大師周辺を起点として、沿線地域全体の活性化、価値向上に向けたまちづくりの推進



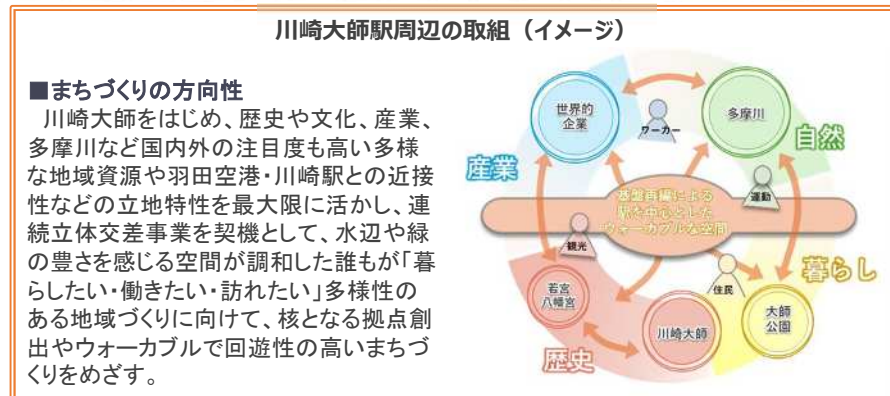
これまで

これから

4 連立事業を契機とした大師線沿線のまちづくり等について

(3) 大師線沿線におけるまちづくりの取組

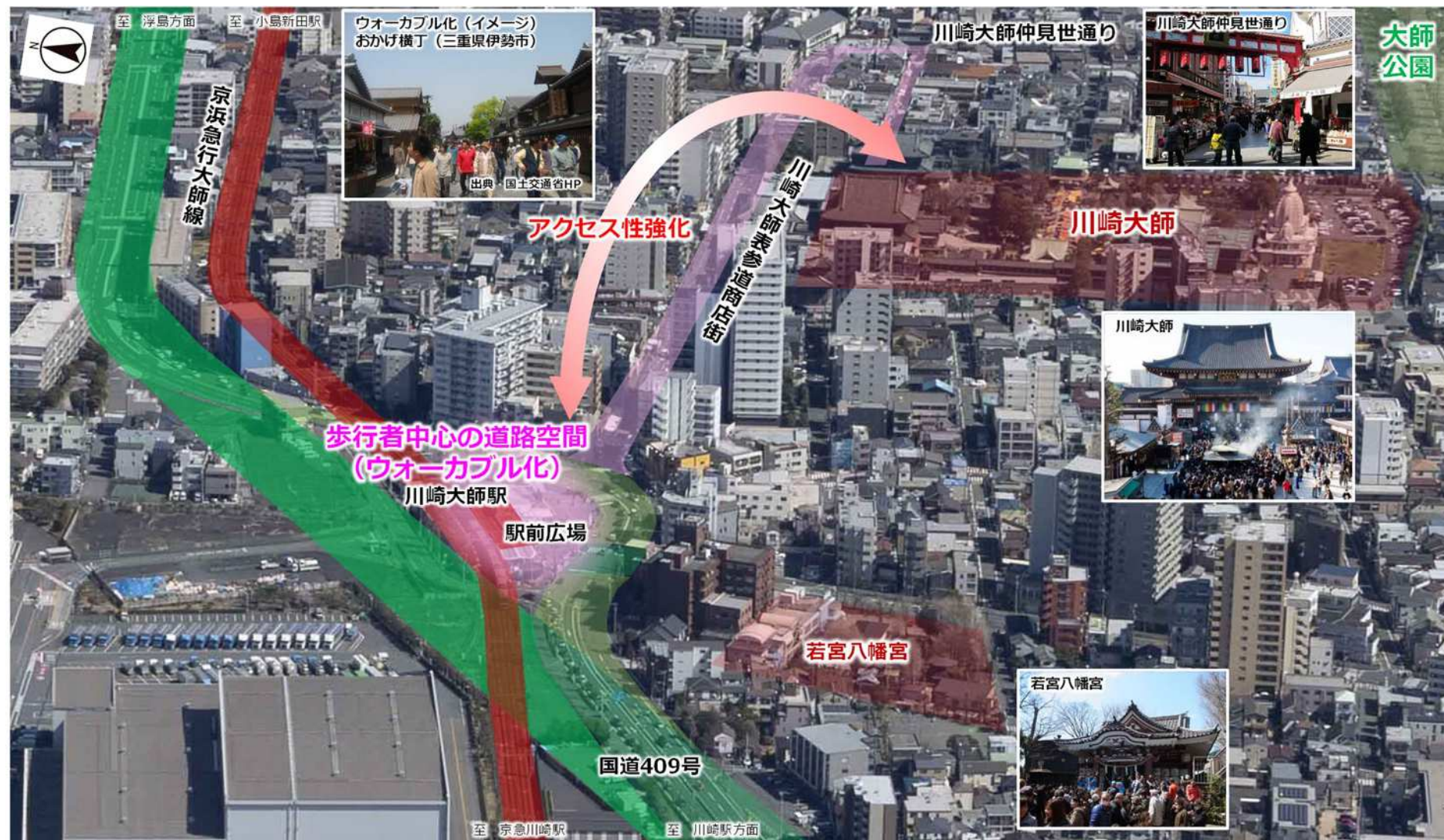
- 京急川崎駅(経済波及効果約1,270億円/年【アリーナのみ】)やキングスカイフロント(経済波及効果約2,481億円/10年)を中心に、沿線の起終点での核となるまちづくりを推進
- 1期①区間整備を契機に、大師橋駅周辺の都市機能集積や臨海部の交通機能強化に資する交通広場整備、小島新田駅前空間整備検討などを推進
- これらのまちづくりにより沿線の投資効果が発現していることから、この効果を最大限に波及させるため、連立事業を契機として、沿線の中心である川崎大師駅周辺における地域資源を活かした新たな核となるまちづくりと身近な駅周辺や多摩川沿川のまちづくりについて、段階的・戦略的に推進する



4 連立事業を契機とした大師線沿線のまちづくり等について

(4) 川崎大師駅南口周辺におけるまちづくり

- 連立事業を契機とした川崎大師駅周辺のインフラ整備等を進め、周辺の公共空間を活用した歩行者中心の道路空間の創出とともに、羽田空港との近接性などを活かし、インバウンドによる賑わいや地域活性化に向けて、今後、鉄道事業者とともに地域や団体等と連携を図るとともに、国と協議調整し、川崎大師を中心としたまちづくりを推進



※本図は、本市の考え方を示すものであり、今後、地域、団体、国などとの協議調整を行うものである

5 今後の取組方針・スケジュール

(1) 今後の取組方針

- ア 1期②区間の現計画の事業費（約990億円）及び工期（13年）について、京浜急行電鉄と縮減に向けた協議調整等を行いながら、事業を推進する
- イ 連立事業を契機とした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ついて、京浜急行電鉄とともに、関係局や地域と連携を図りながら、取組を推進する
- ウ 1期②区間の令和8年度の工事着手に向けて、必要な都市計画等の手続きを進める

(2) 今後のスケジュール

