

令和8年3月11日

まちづくり委員会資料

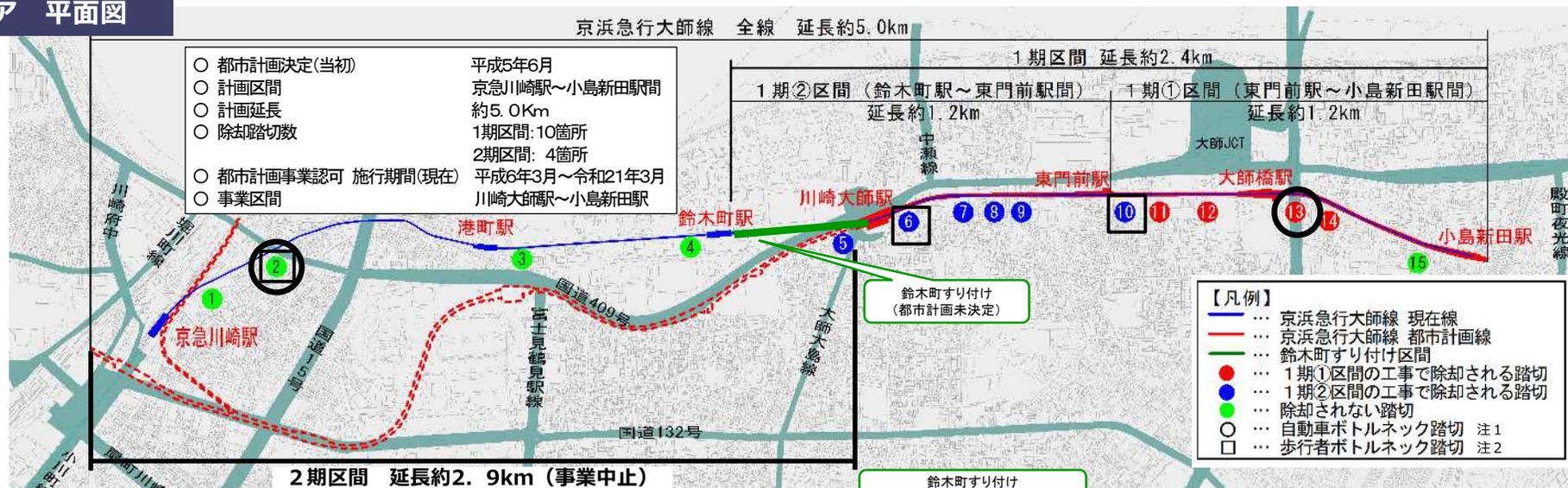
京浜急行大師線連続立体交差事業
2期区間の踏切対策について

建設緑政局

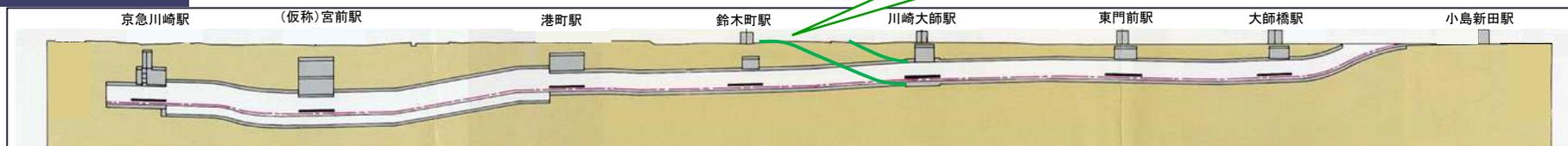
1 事業概要

(1) 事業概要

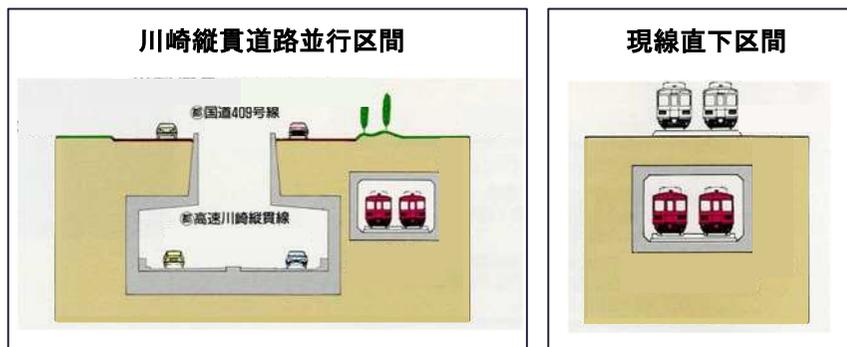
ア 平面図



イ 縦断面図



ウ 横断面図



エ 踏切状況

区間名	踏切道名称	道路名	幅員	踏切遮断時間		交通量				踏切交通遮断量		踏切種別	
				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	自動車 BN	歩行者 BN
2期区間	① 京急川崎(大)第1	本町8号線	11.0 m	16	3.7	699	151	838	2,007	2,586	10,527		
	② 京急川崎(大)第2	国道409号	20.0 m	12	3.4	31,520	2,146	4,536	2,260	107,168	23,106	○	○
	③ 港町第1	港町1号線	7.0 m	19	3.9	1,126	111	1,211	4,721	4,391	23,135		
	④ 港町第3	(私道)	11.0 m	23	4.9	68	4	0	3,558	333	17,434		
1期②区間	⑤ 鈴木町第1	鈴木町1号線	14.0 m	26	5.3	6,858	429	1,692	441	36,347	11,305	*	
	⑥ 川崎大師第1	国道409号	25.0 m	18	4.4	8,957	583	1,326	3,833	39,411	22,700	*	○
	⑦ 川崎大師第2	大師本町3号線	6.0 m	19	4.0	1,054	84	857	583	4,216	5,760		
	⑧ 川崎大師第3	大師本町5号線	6.0 m	21	3.9	0	9	210	228	0	1,708		
	⑨ 川崎大師第4	東門前1号線	6.0 m	22	4.0	552	80	2,655	1,418	2,208	16,292		
	⑩ 東門前第1	東門前6号線	8.0 m	28	5.5	2,039	212	2,685	8,427	11,215	61,116		○
1期①区間	⑪ 東門前第2	東門前8号線	5.5 m	18	3.1	0	16	821	2,406	0	10,004		
	⑫ 東門前第3	東門前11号線	4.5 m	16	2.8	112	12	672	571	314	3,480		
	⑬ 産業道路第1	東京大師横浜	40.0 m	23	4.1	25,144	1,354	2,719	4,758	103,090	30,656	○	○
	⑭ 産業道路第2	田町2号線	8.0 m	24	3.9	3,446	357	1,931	586	13,439	9,816		
	⑮ 大師橋第4	田町9号線	8.1 m	25	4.9	1,962	189	1,804	1,222	9,614	14,827		

(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和が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) ①～⑮踏切 各数値は地下運行開始前の平成31年1月調査
 ※ 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和が自動車ボトルネック踏切の基準に相当

1 事業概要

(2) 2期区間に係る事業の主な経緯

年月	内容
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（事業区間 京急川崎駅～小島新田駅間） （施行期間 平成5年度～平成14年度）
平成15年3月	都市計画事業認可変更（施行期間 平成5年度～平成27年度（13年間延伸））
平成18年2月	1期①区間（東門前駅～小島新田駅間） 工事着手
平成28年3月	都市計画事業認可変更（事業区間 川崎大師駅～小島新田駅間（2期区間を除外）） （施行期間 平成5年度～令和6年度（9年間延伸））
平成29年11月	川崎市公共事業評価審査委員会の審議を踏まえた対応方針を公表 <ul style="list-style-type: none"> 1期区間「事業継続」 2期区間「中止」
平成31年2月	2期区間中止に伴う今後の進め方を公表 <ul style="list-style-type: none"> 鈴木町すり付けの都市計画決定及び2期区間の都市計画廃止手続きなどを、令和3年度までに行う 2期区間の都市計画廃止にあたり、対策の必要性が高い京急川崎（大）第2踏切については、鉄道アンダー案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、京急川崎（大）第2踏切の着手時期は1期区間の完了後とする
平成31年3月	1期①区間 地下運行開始
令和5年2月	川崎市公共事業評価審査委員会の審議を踏まえた対応方針を公表 <ul style="list-style-type: none"> 1期区間全体「事業継続」 1期②区間 「工事着手は検討継続」
令和7年1月	1期②区間（鈴木町駅～東門前駅間）の検討結果及び今後の取組方針を公表 <ul style="list-style-type: none"> 事業費及び工期について、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 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、地域などと連携を図りながら、取組を推進する 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
令和7年3月	1期①区間 工事完成 都市計画事業認可変更（施行期間 平成5年度～令和20年度（14年間延伸））
令和8年1～2月	京浜急行大師線連続立体交差事業2期区間の踏切対策について地域説明・アンケートを実施

2 地域説明・アンケート

(1) 踏切対策

ア 踏切の現況



令和6年12月調査

踏切名	自動車 交通量 (台/日)	歩行者等 交通量 (台人/日)	踏切遮断 時間 (時間/日)	踏切自動車 交通遮断量 (台・時/日)	踏切歩行者等 交通遮断量 (台人・時/日)	自動車 BN※1	歩行者 BN※2
① 京急川崎(大)第1踏切	699	2,845	3.7	2,586	10,527	—	—
② 京急川崎(大)第2踏切	31,520	6,682	3.4	107,168	23,106	○	○
③ 港町第1踏切	1,126	5,932	3.9	4,391	23,135	—	—
④ 港町第3踏切	68	3,558	4.9	333	17,434	—	—

※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

※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和が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



イ 踏切対策の取組推進に向けて

- 令和7年1月に京浜急行大師線連続立体交差事業1期②区間の今後の取組方針について、1期②区間の令和8年度工事着手に向けて必要な都市計画等の手続きを進めることとしています。
- 1期②区間の都市計画変更に合わせて、2期区間の都市計画廃止を行う必要があることから、**代替となる踏切対策について、今後の方向性を定め、事業実施に向けた検討など取組を推進します。**

2 地域説明・アンケート

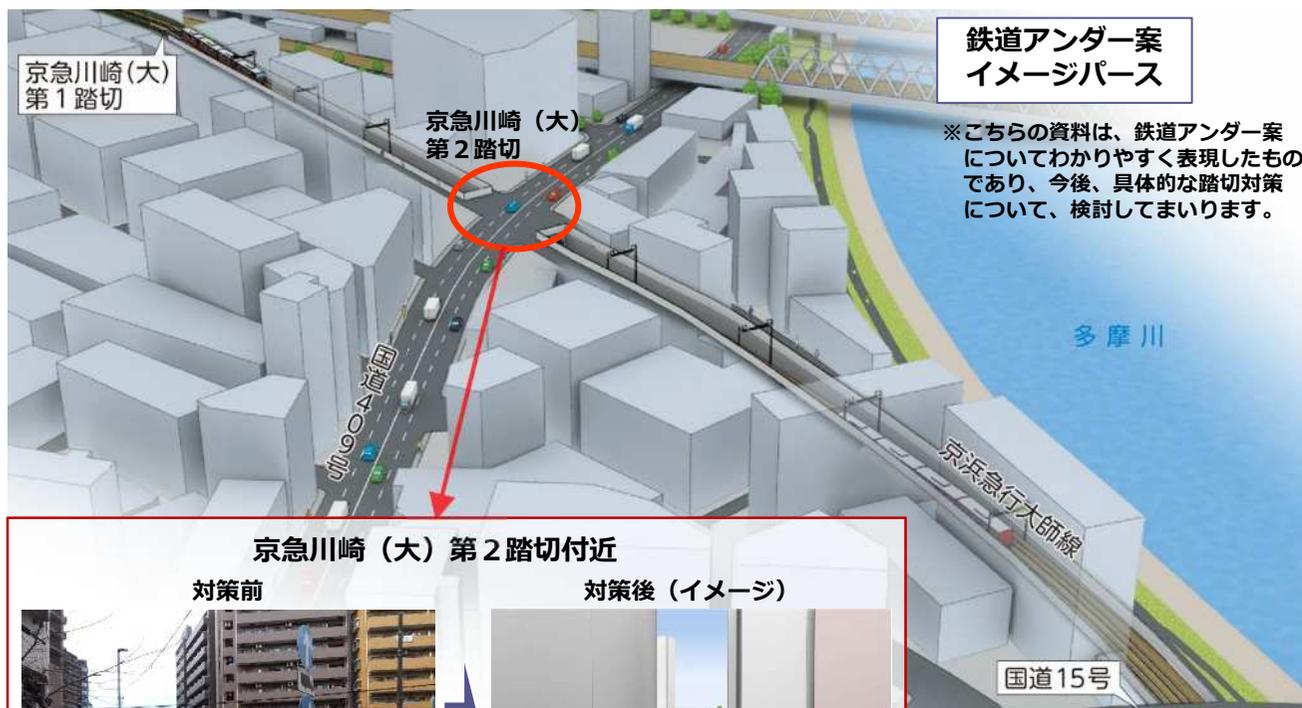
(1) 踏切対策

ウ 京急川崎（大）第2踏切の踏切対策

○対策の必要性が高い京急川崎（大）第2踏切については、踏切部分の鉄道を地下化することで**国道409号と京浜急行大師線とを立体交差化する「鉄道アンダー案」**の検討を行っています。

鉄道アンダー案 概要

- 計画区間は、京急川崎（大）第1踏切から国道15号までの約0.6km
- 計画区間は、沿線に家屋が連坦しており、加えて多摩川に近接している。
- 概算事業費 約330億円（B/C > 1.0） ※現時点での算出であり、今後、詳細設計など精査を行う必要があります。



沿線地域への影響(想定)

【整備に際して想定される影響】

- ・整備に際する堤防への影響の懸念
- ・工事が主に夜間になるため、夜間の騒音振動の発生
- ・用地の一部取得など、沿線の関係権利者に協力を求める必要が考えられる。

【整備後に想定される影響】

- ・現状より車両の走行による騒音が大きくなる可能性
- ・浸水防止壁などにより、景観が変わる可能性
- ・整備後における堤防への影響の懸念

これら想定される影響に対し、
それぞれ対策を実施

京急川崎（大）第2踏切付近

対策前



対策後（イメージ）



取組の推進

- ・事業実施に向けた検討、及び関係機関との協議・調整を進めます。
- ・沿線地域に対して、立体交差化の概要や想定される影響と対策などについて説明し、治水安全性の確保や、沿線地域への影響の低減が図れた計画となるよう取組を進めます。

2 地域説明・アンケート

(1) 踏切対策

工 京急川崎（大）第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切の踏切対策

- 京急川崎（大）第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切に対し、**現状、費用便益比の勘案等において、抜本的な対策の実施は、困難な状況**となっています。
- このため、**短・中期的な取組として、踏切の利用状況等を踏まえるとともに、社会的な課題に考慮して、安全・安心につながる対策を引き続き実施**してまいります。

考慮すべき社会的な課題

ユニバーサル

子どもや高齢者、障がいを持つ方など、様々な方へ配慮し、踏切を安心して通行できることが求められます。

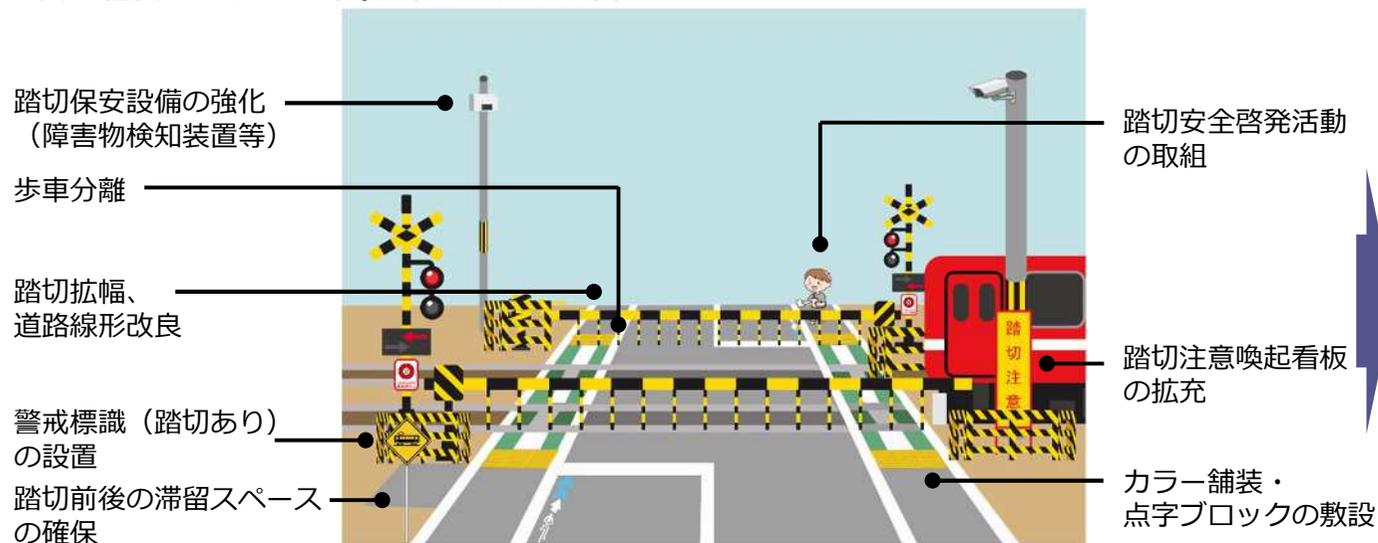
まちづくり

多摩川など地域資源を活かしたウォーカブルなまちづくりとして、安全に人と自転車が通行できる空間の形成が求められます。

事故防止・緊急時対応

踏切内での事故を防ぐことや緊急時や災害時において、避難及び救急・消火活動等に支障をきたさないことが求められます。

安全性向上のための取組（短・中期対策）



取組イメージ

取組の推進

- ・各踏切について、**利用状況や地域の特性、利用されている方々及び鉄道事業者の意向等を踏まえながら有効な取組について、実施を検討**します。

2 地域説明・アンケート

(2) 地域説明の概要

- 2期区間の踏切対策の内容について、沿線各戸へのリーフレット配布や、オープンハウス型説明会などにより、周知・説明しました。
- また、2期区間に残される4つの踏切の利用実態を把握するとともに、新たな踏切対策に関する意見を伺い、今後の取組へ反映するため、沿線地域にお住まいの方・踏切を利用されている方等に対して、アンケート調査を実施しました。

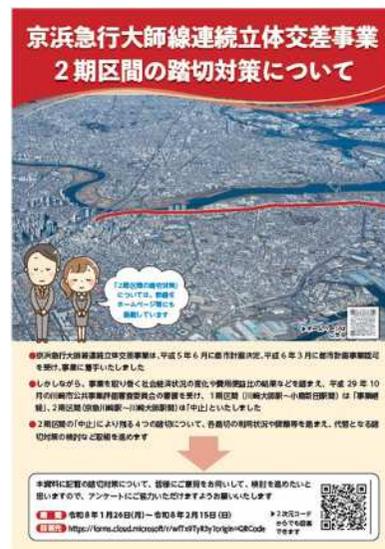
ア 踏切対策の周知・説明

- ・現在線及び計画線(別線ルート)沿線の各戸へリーフレット配布
- ・市ホームページ、SNSの活用
- ・現地での掲示、区役所等での配架等

イ オープンハウス型説明会の実施

- ・実施日時／場所

令和8年2月4日(水) 14時～20時 / カルッツかわさき
令和8年2月8日(日) 10時～16時 / 本庁舎2階ホール



リーフレット配布



説明会の実施状況

ウ アンケートの実施

- ・実施期間 令和8年1月26日(月)～令和8年2月15日(日)
- ・手法 ミックスモード(電子調査及び紙調査)
- ・回答数 1,616名から回答



現地での掲示



説明会におけるアンケートの実施

2 地域説明・アンケート

(3) アンケートの結果

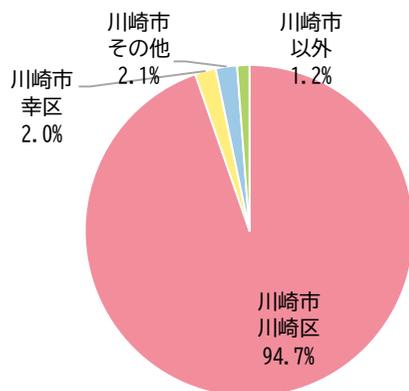
ア 回答者属性

○回答数は1,616件であった。

○「回答者の居住地」は、川崎市川崎区が約9割であり、「回答者の年代」は、30～60代を中心に各年代から回答があった。

○「2期区間の事業中止の認知度」は、「事業の進捗状況を知っている」、「中止について聞いたことはある」が、約6割であった。一方、「今回初めて中止を知った」、「事業について知らなかった」が、約4割であった。

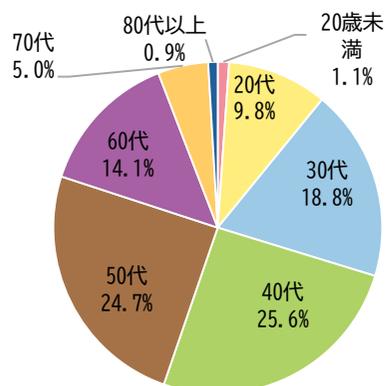
■ 回答者の居住地



n=1616

	回答数	構成比
1 川崎市 川崎区	1,530	94.7%
2 幸区	33	2.0%
3 その他	34	2.1%
4 川崎市以外	19	1.2%
有効回答数計	1,616	

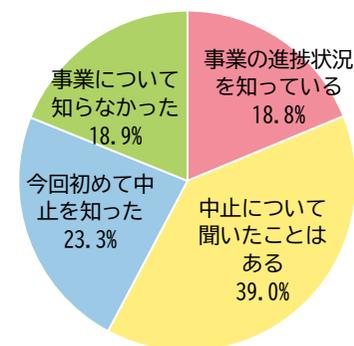
■ 回答者の年代



n=1616

	回答数	構成比
1 20歳未満	18	1.1%
2 20代	159	9.8%
3 30代	303	18.8%
4 40代	414	25.6%
5 50代	399	24.7%
6 60代	228	14.1%
7 70代	80	5.0%
8 80代以上	15	0.9%
有効回答数計	1,616	

■ 2期区間の事業中止の認知度



n=1616

	回答数	構成比
1 事業の進捗状況を知っている	304	18.8%
2 中止について聞いたことはある	630	39.0%
3 今回初めて中止を知った	376	23.3%
4 事業について知らなかった	306	18.9%
有効回答数計	1616	

2 地域説明・アンケート

(3) アンケートの結果

イ 踏切利用状況

○京急川崎（大）第2踏切は、2期区間の踏切の中で利用頻度が最も高く、移動手段として「自家用車（オートバイを含む）」の割合が高い。

○京急川崎（大）第1踏切は、移動手段として「徒歩」の割合が高く、次いで「自家用車」、「自転車」の割合が高い。

○港町第1踏切は、移動手段として「徒歩」の割合が高く、次いで「自家用車」、「自転車」の割合が高い。また、移動目的として「買い物・娯楽」に次いで、「通勤」、「通院」、「子供の送迎」の割合が高い。

○港町第3踏切は、2期区間の踏切の中で利用頻度が最も低く、移動目的として「買い物・娯楽」に次いで、「通勤」の割合が高い。

		京急川崎（大）第2踏切	京急川崎（大）第1踏切	港町第1踏切	港町第3踏切
利用頻度	—	<p>約8割が利用 n=1616</p>	<p>約4割が利用 n=1616</p>	<p>約4割が利用 n=1616</p>	<p>約2割が利用 n=1616</p>
移動手段※					
	自家用車（オートバイを含む）	59.8%	32.1%	30.3%	26.2%
	自転車	27.6%	26.9%	30.4%	13.5%
	徒歩	40.9%	64.9%	72.8%	72.3%
	徒歩（ベビーカーを使用）	2.3%	4.7%	4.7%	5.2%
	車椅子	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%
移動目的※					
	通勤	19.1%	32.5%	28.3%	39.4%
	通学	0.9%	1.8%	3.7%	2.5%
	業務	12.0%	10.2%	7.7%	10.5%
	買い物・娯楽	81.7%	76.0%	66.7%	65.8%
	通院	9.3%	9.5%	19.2%	7.1%
	子供の送迎	5.1%	4.0%	10.0%	5.2%
	その他	5.4%	8.1%	10.0%	4.0%

※複数回答可。踏切利用者（利用頻度「利用していない」以外の人）が回答。

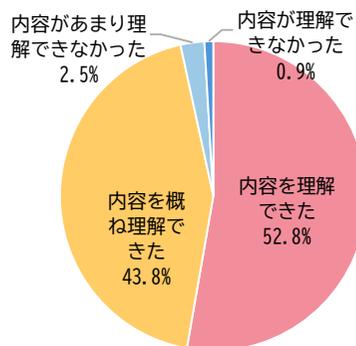
2 地域説明・アンケート

(3) アンケートの結果

ウ 京急川崎（大）第2踏切の踏切対策

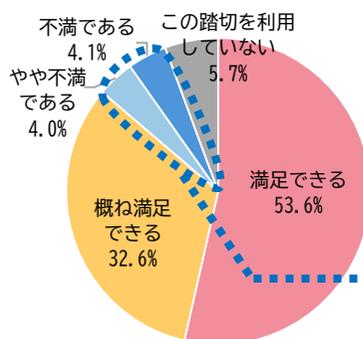
○鉄道アンダー案の理解度は、「内容を理解できた」、「内容を概ね理解できた」が約9割であった。
 ○鉄道アンダー案の満足度は、「満足できる」、「概ね満足できる」が約8割であった。
 ○鉄道アンダー案の実施で配慮してほしいことは、「早期の整備」の割合が高い。次いで、「整備時」・「整備後の堤防の安全」の割合が高く、また、整備時の「事業範囲による沿線地域への影響」の割合も高い。

■鉄道アンダー案の理解度



n=1616

■鉄道アンダー案の満足度



n=1616

「不満である」、「やや不満である」の主な理由

- ・ 夜間工事の騒音・振動が懸念される
- ・ 車両走行による騒音の悪化が心配である
- ・ 渋滞の劇的な改善にはつながらないと思う
- ・ 費用が高すぎる
- ・ 豪雨発生時に電車が運休しないか心配である など

■踏切利用者が鉄道アンダー案の実施で配慮してほしいこと（複数回答可）

取組全般	事業費の削減	18.8%
	早期の整備	74.9%
	特になし	16.0%
整備時の影響	整備時の堤防の安全	41.1%
	夜間の騒音・振動	29.5%
	事業範囲による沿線地域への影響	36.1%
	特になし	27.7%
整備後の影響	車両走行による騒音	22.9%
	整備による景観の変化	15.1%
	整備後の堤防の安全	46.7%
	特になし	36.8%

踏切利用者 n=1270

その他配慮してほしいこと（自由記載）

- ・ 工事期間中になるべく渋滞しないようにしてほしい
- ・ 大型車両が多いため歩道を整備してほしい
- ・ 横断歩道を整備してほしい
- ・ 歩行者と自転車の通行空間を分離してほしい
- ・ ガードレールの設置など整備後の安全な道路整備 など

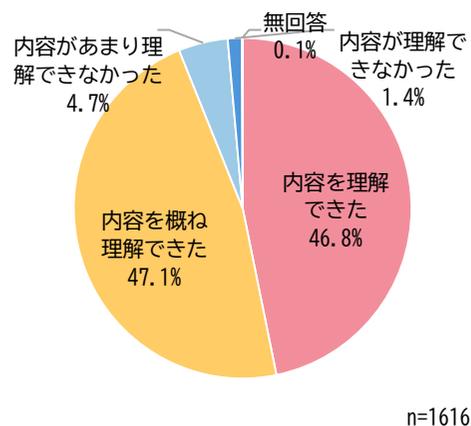
2 地域説明・アンケート

(3) アンケートの結果

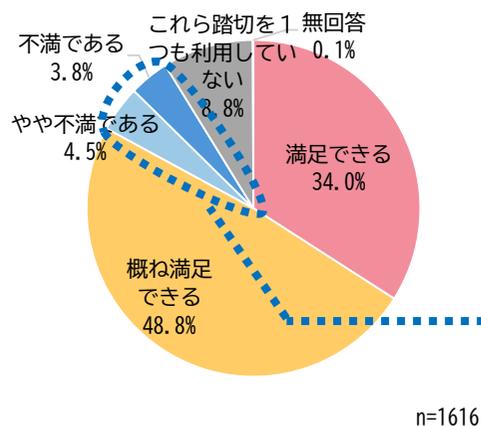
工 京急川崎（大）第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切（3踏切）の踏切対策

- 3踏切の踏切対策の理解度は、「内容を理解できた」、「内容を概ね理解できた」が約9割であった。
- 3踏切の踏切対策の満足度は、「満足できる」、「概ね満足できる」が約8割であった。
- 踏切利用者が望む踏切対策は、「歩行者などの安全確保に向けた対策」の割合が高い。

■ 3踏切の踏切対策の理解度



■ 3踏切の踏切対策の満足度



「不満である」、「やや不満である」の主な理由

- ・ 斜め横断のため通行に時間がかかる、ベビーカー等の車輪がはまりそう
 - ・ あまり意味のない対策に感じる
 - ・ 時間がかかっても地下化してほしい
 - ・ 歩道橋がほしい
 - ・ 現状で十分であると感じる
- など

■ 各踏切の踏切利用者が望む踏切対策（複数回答可）

	京急川崎（大）第1踏切	港町第1踏切	港町第3踏切
歩行者などの安全確保に向けた対策	65.6%	65.6%	64.6%
事故防止のための注意喚起	41.9%	42.9%	43.6%
ユニバーサルな視点の対応	27.5%	29.4%	27.9%
特に対策が必要と感じない	19.7%	22.8%	24.5%

踏切利用者 n=640 踏切利用者 n=613 踏切利用者 n=319

2 地域説明・アンケート

(3) アンケートの結果

オ その他自由意見

- **鉄道アンダー案に関すること**
 - ・ 早期整備して渋滞を解消してほしい。
 - ・ 遅れれば遅れるほど事業費がかさむ。
 - ・ 先延ばしすることで費用、不便が増大するため、工事は早急に進めてほしい。
- **渋滞対策に関すること**
 - ・ 京急川崎（大）第2踏切の慢性的な渋滞緩和の為、付近の交差点を改良するなどしてほしい。
 - ・ 国道409号の渋滞解消に期待している。
 - ・ 周辺まちづくりと一体で取り組んでほしい。
- **歩行者等の安全対策に関すること**
 - ・ 京急川崎（大）第1踏切の横断が危険、斜め横断のため車輪が挟まりそうになる。
 - ・ 自転車と人、さらには車いす、ベビーカーなどそれぞれの特徴を踏まえて安全な移動ができるようにしてもらいたい。
 - ・ 京急川崎（大）第2踏切以外についてはあまり重要性は無く、現状維持で良いと思う。また、港町第3踏切は周辺企業の関係者が問題なければ現状維持が妥当と考える。
- **京浜急行大師線連続立体交差事業に関すること**
 - ・ 川崎大師駅付近の踏切の渋滞解消のため、1期②区間を早期に整備してほしい。
 - ・ 2期区間の中止が残念。
 - ・ 港町駅が移動しなくてよかった。
- **その他**
 - ・ 京急川崎（大）第1踏切も地下化してほしい。
 - ・ 京急川崎（大）第2踏切は今のままで構わない。
 - ・ 鈴木町駅はホームは狭いし、待合室やホーム柵も無く、改善してもらいたい。

など

2 地域説明・アンケート

(4) 今後の取組に向けて

ア 地域説明・アンケートの結果（まとめ）

- 地域アンケートでは、1,616件の回答を頂くなど、**本取組への関心の高さを確認**できた。また、幅広い年代から様々な意見が寄せられた。
- 2期区間の中止による**新たな踏切対策について、多くの方に内容を理解いただくとともに、取組の考え方や内容に対して「満足」、「概ね満足」**であると回答いただいた。
- 京急川崎（大）第2踏切の踏切対策について、「**早期の整備**」を求める意見が多く、本取組への期待が高いことを確認できたほか、**実施にあたり配慮してほしいこととして**、河川に近接する工事であることなどから「**堤防の安全**」や、鉄道構造物を地下化するため、現在線よりも広い幅が必要になることなどから「**事業範囲による沿線地域への影響**」が多かった。
- 京急川崎（大）第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切の踏切対策について、踏切利用者が望む対策の視点としては、各踏切とも「**歩行者などの安全確保**」を求める意見が多い。
- また、2期区間の事業中止の認知度は高いものの、「今回初めて中止を知った」、「事業について知らなかった」方もおり、周知に努めていく必要がある。

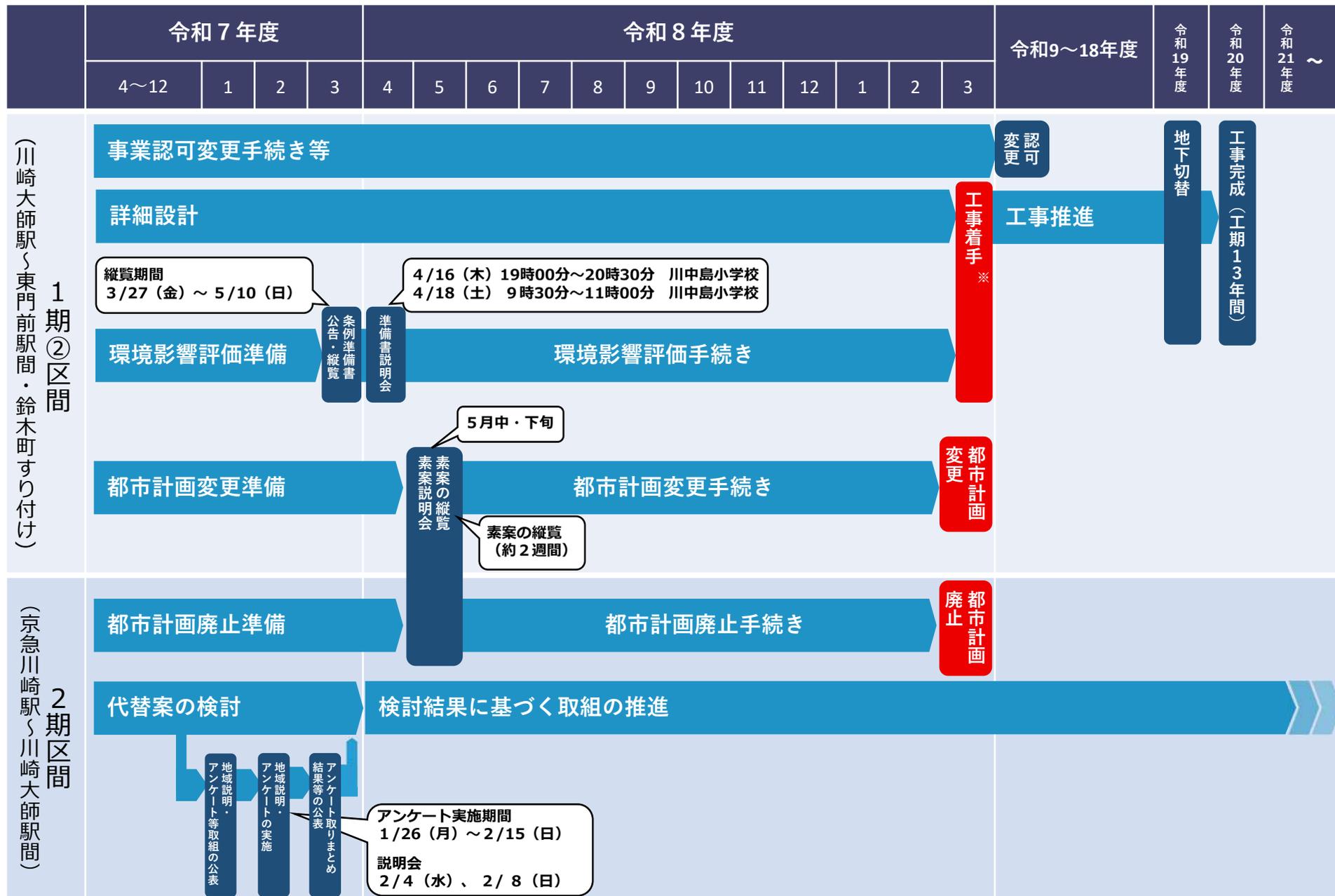
有識者意見について（参考）

- 踏切対策の取組について、**構造、事業評価、都市計画関係の有識者にヒアリングを実施**。
 - ・**鉄道アンダー案について、技術的な実現性はある**と判断できる。アンケート結果からも早期の整備が望まれるが、**一方で、治水安全性の確保や、沿線地域への影響の低減に向け、更なる技術的な検討・検証が必要である**。
 - ・**地域のニーズや利用状況を定期的に把握し、取組につなげていくこと**や、取組効果の把握について、検討を進めていくことが重要である。短・中期的な安全対策を優先しつつも、代替ルート確保による踏切の利用機会低減など幅広い検討が望ましい。
 - ・**2期区間踏切対策の検討状況や1期②区間の早期完成に向けた取組状況を踏まえ、都市計画変更手続きに着手する市の姿勢は理解**できる。一方で、**代替案の確定には至っていないことから**、引き続き、鉄道事業者や河川管理者などとの協議に取り組むことと合わせ、**検討の進捗状況について、継続して地域へ説明していく姿勢が大切**である。
- 等の意見をいただいた。

イ 今後の取組に向けて

- **代替となる新たな踏切対策の事業実施に向けて、地域説明・アンケートによる意見を踏まえ、検討を進めるとともに、関係機関との協議・調整を進めます**。併せて、沿線地域への影響について、更なる検討をもとに地域への説明や、意見交換に継続して取り組みます。
- **現在の2期区間（別線ルート）の都市計画変更（廃止）について、手続きの着手に向け、引き続き丁寧に説明・周知します**。

3 京浜急行大師線連続立体交差事業 今後のスケジュール



※認可変更前の工事は仮道関係工事である