

令和3年1月29日

まちづくり委員会資料

大規模投資的事業について

建設緑政局

「大規模投資的事業の検討を踏まえた今後の対応」について

1 検討までの経過

H30年度～ 第2期実施計画・行財政改革プログラム（H30～R3）に基づき、必要な施策・事業の着実な推進と持続可能な行財政基盤の構築の両立に向けて取組を推進

◆ R2.4-5 神奈川県をはじめ国内で新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言の発令

R2.6 コロナ後の社会を見据えた新たな取組の検討について、考え方を庁内で共有

- ①市民生活・経済活動を維持する、②経済危機からの回復を目指す、③今後の社会変容に対応する、の3つの視点から、取組の推進や計画策定を検討することが必要

R2.6 今後の行財政改革プログラムに関する考え方を庁内で共有

- ◆ **新型コロナウイルスの世界的な感染爆発**
- ◆ **外出自粛、休業要請、休校など人の接触を極力排除するなどの行動変容**

新型コロナウイルスに関する影響	✓ 社会経済活動の停滞・縮小	
	● 市民の所得減少、雇用情勢悪化、企業の経営悪化	⇒ 将来的な税収減の発生
	● 行政による生活、経営の支援	⇒ 想定外の支出の増加
	✓ 生活継続のためのデジタル技術の活用	
	● テレワーク、オンライン授業、オンライン診療 等	⇒ デジタル社会の進展の加速化

社会経済への影響、社会全体の行動変容を踏まえ、
**更なる財源の確保と、行政のデジタル化による
市民サービスの向上及び業務効率化の推進等が必要**

第3期における主な課題や、新型コロナウイルスの影響による新たな課題に対する切れ目ない対応と
そのための持続可能な行財政基盤の構築が必要

【基本的な方向性】 **切れ目ない課題対応のための財源・資源の徹底的な確保**

R2.8 令和3年度予算編成方針

- 新型コロナウイルス等の影響により、**市税の減収が220億円と見込まれるなど収支不足が拡大し、本市財政はこれまでにない厳しい状況が続くものと想定**
- 第2期実施計画の施策・事業については、**環境変化を的確に捉え、優先度を勘案して、施策・事業の効果的な推進を図る。**
- 限られた財源・人的資源を最大限活用**するため、行財政改革プログラムの4つの基本理念に基づく取組を積極的に進めるなど、**徹底した既存事業の見直しを行う**よう求める。

2 大規模投資的事業の検討

- 第3期実施計画・行財政改革プログラム（R4～R7）では、新型コロナウイルス感染症等の影響により本市財政がこれまでにない厳しい状況が続くと想定されるほか、社会経済状況や市民ニーズの変化が想定される中で、R3年度末までに各局がすべての事務事業を検討し、総務企画局が取りまとめて策定する予定

- 事業の中でも、大規模投資的事業は、一度推進を決定すると、長期間にわたり財源・人的資源の負担が発生
 - 一方で、新型コロナウイルスの影響により、今後の社会経済動向の見通しが立たない
- ⇒ 第3期計画策定作業前のR2年度中に事業推進の手続を行う大規模投資的事業については、今後の社会経済動向を踏まえた慎重な検討を行うため、時間を確保する必要がある

- 大規模投資的事業のうち、「①令和2年度中に事業の推進に係る手続等を実施することとしている事業」であり、「②予定どおり手続等を実施すると財源や人的資源の面で長期にわたり大きな負担が見込まれる事業」について改めて検討するよう庁内へ通知し、対象事業を照会
(10/27：川崎市行財政改革推進本部会議)

- 全庁に調査した結果、**次の事業については、以下の視点を踏まえて手続等の実施について改めて検討**（11/17：行財政改革推進本部会議）

- **今後の社会経済動向等を踏まえた慎重な検討と判断が必要な事業**

□ **JR南武線連続立体交差事業における都市計画の決定**

□ **京浜急行大師線連続立体交差事業（I期②区間）における工事着手**

- 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等を踏まえると、現行計画に基づく都市計画決定については、慎重な検討と判断を行う必要があるため。

- **新型コロナウイルス感染症を契機とした「新たな日常」の実現に向けた視点を加えた検討が必要な事業**

□ **等々力緑地再編整備事業における再編整備実施計画の改定手続**

- 新型コロナウイルス感染症を契機として高まった緑とオープンスペースの重要性等に対応した「新たな日常」の実現に向けた視点を加えて再編整備実施計画の内容を検討する必要があるため。

3 対象事業の主な検討内容

対象事業の主な検討内容については、事業の関係局で構成する庁内の検討会議を開催し、令和2年度中の各手続の実施可否について検討を進めてきた。検討会議で検討した主な内容は次のとおりである。

(1) JR南武線連続立体交差事業

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・JR南武線矢向駅～武蔵小杉駅（約4.5km）で鉄道を高架化し、9箇所の踏切を除却 ・総事業費1,479億円、事業期間：約20年（想定）
主な検討内容	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 新型コロナの感染拡大後、鉄道乗降人員の減少や踏切交通量の変化が発生しており、踏切除却の効果をコロナ前と同等に捉えることに対しては、慎重な検討が必要 ➢ 市民の行動変容等、新型コロナの影響も踏まえながら、適宜、鉄道乗降人員や自動車等の交通量を調査し、事業の効果などの確認が必要 ➢ 財政状況を踏まえ、都市計画決定前に事業費の精査に加え更なる事業費の縮減や工期の短縮について検討することが必要 ➢ 早期に開かずの踏切対策が求められている平間駅前踏切への対応について調整が必要

(2) 京浜急行大師線連続立体交差事業（I期②区間）

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・京急大師線東門前駅～鈴木町駅（I期②区間：約1.2km）で鉄道を地下化し、6箇所の踏切を除却 【参考】I期①区間：京急大師線小島新田駅～東門前駅（約1.2km） ・総事業費約784億円
主な検討内容	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 新型コロナの感染拡大後、鉄道乗降人員の減少が発生しており、踏切除却の効果をコロナ前と同等に捉えることに対しては、慎重な検討が必要 ➢ 市民の行動変容等、コロナの影響も踏まえながら、適宜、鉄道乗降人員や自動車等の交通量を調査し、適切な時期に費用対効果の確認が必要 ➢ 鉄道事業者は、新型コロナによる減収・減益のため、R2年度のI期②区間の工事着手は困難との意向を示しており、事業費増額や工期延期が見込まれるI期①区間の状況も踏まえると、I期②区間は鉄道事業者と事業費や工期を精査した上での着手が必要

(3) 等々力緑地再編整備事業

計画概要	<ul style="list-style-type: none"> ・H23に「等々力緑地再編整備実施計画」を策定後、等々力緑地の陸上競技場メインスタンドなどを段階的に整備してきたが、防災対策の充実、民間提案などの実現可能性の検証等に取り組み、改定に向けた検討を実施 ・公共負担額：約716億円（民間事業者の提案をPFI手法で実施した場合の30年間の整備と維持管理費）
主な検討内容	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 国土交通省では、「新型コロナを契機としたまちづくりの方向性」として、緑とオープンスペースの重要性の再認識、地域の多様なニーズに応じた柔軟な活用等が必要と整理しているほか、附属機関の等々力緑地再編整備計画推進委員会（推進委員会）では、オープンスペースの確保、働く場所としての活用等について議論を進めていることから、これらの議論を踏まえ、等々力緑地に必要な機能やその規模について整理を進めていくことが必要 ➢ 施設のコンパクト化や利用料金の見直し、民間活用を念頭にした民間収益施設の利益還元の見直し、整備費や維持管理運営費の低減や事業費の平準化等の検討が必要

4 今後の対応

各事業に係る庁内検討会議での検討結果を踏まえ、令和2年度中に行う事業推進に係る手続の実施の可否については、次の「対応」とおりとする。

(1) JR南武線連続立体交差事業

対応 ➢ **令和2年度の都市計画決定を見送り**、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**。なお、**平間駅前踏切等**について、**早急に実施できる暫定対策を検討**する。

【理由】・現時点では**新型コロナによる社会経済状況の変化が本事業に与える影響を明確に判断できる状況にない**。
 ・**事業の効果**などについては、**今後の推移を慎重に見極めて判断することが必要**
 ・**更なる事業費縮減、工期短縮、設計等について詳細検討**を行い、**本市の行財政運営の見通しを踏まえた計画**とするため、**一度立ち止まってこれらの精査が必要**

(2) 京浜急行大師線連続立体交差事業（I期②区間）

対応 ➢ **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**。

【理由】・現時点では**新型コロナによる社会経済状況の変化が本事業に与える影響を明確に判断できる状況にない**。
 ・**事業の効果**などについては、**今後の推移を慎重に見極めて判断することが必要**
 ・I期①区間の進捗状況等を踏まえて、**事業費の縮減や平準化、工期の精査、設計等について詳細検討**を行い、**本市の行財政運営の見通しを踏まえた計画**とするため、**一度立ち止まってこれらの精査が必要**

(3) 等々力緑地再編整備事業

対応 ➢ 再編整備実施計画の改定手続については、**「新たな日常」の実現に向けた視点を加えた公園機能の充実をより一層図るための検討**を進めるとともに、将来的な市民のニーズへの柔軟な対応を可能とする**管理・運営の考え方**などについて整理を行い、**令和3年度第1四半期を目途に『等々力緑地再編整備実施計画（改定骨子）』としてとりまとめを行う**。

【理由】・「新たな日常」の実現に向けた公園機能については、**国の方向性を見極めながら検討を進める必要がある**ほか、推進委員会での議論等を通じて、**等々力緑地に必要な機能やその規模の整理が必要**
 ・**整備や維持管理運営費の低減、各年度の事業費の平準化等の検討が必要**

5 今後の事業の検討について

- 新型コロナウイルス感染症は、現在、我が国の社会・経済に深刻な影響を及ぼしており、**本市においても、税収の大幅な減少等により、今後もこれまでにない厳しい財政環境が続くものと想定**されている。
- 一方で、オンライン申請やリモートワークをはじめとした非対面・非接触型のサービス提供や勤務形態などが拡大し、**今後、社会変容が進むことも考えられる**。
- こうした中で、**施策・事業については、環境変化を的確に捉え、優先度を勘案して効果的な推進**を図るとともに、今後の社会変容を見据えた新たな取組を推進するためにも、**必要な経営資源を確保**していく必要がある。
- 今後、今回の3事業をはじめ、**すべての事務事業**について、**新型コロナによる社会経済動向の変化や、「新たな日常」をはじめとした社会変容の影響**なども踏まえながら、**第3期実施計画・行財政改革プログラム（R4～R7）の策定作業の中で方向性等を検討**していくものとする。

大規模投資的事業の今後の取組について

今後の対応を踏まえ、効率的・効果的な事業実施に向けて、今後以下の取組を迅速に行う

1 JR南武線連続立体交差事業

- (1) 今後の社会変容等を見据えた事業の効果や本市の長期的な行財政運営の見通しなどを踏まえ、本事業の取組方針について検討する
- (2) 既存の事業計画等にとらわれず、設計や前提条件の見直しを図るなど、更なる事業費縮減と事業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) 併せて平間駅前踏切等について、早急に実施できる対策を検討する
- (4) 関係地権者等に対して丁寧な説明を行う

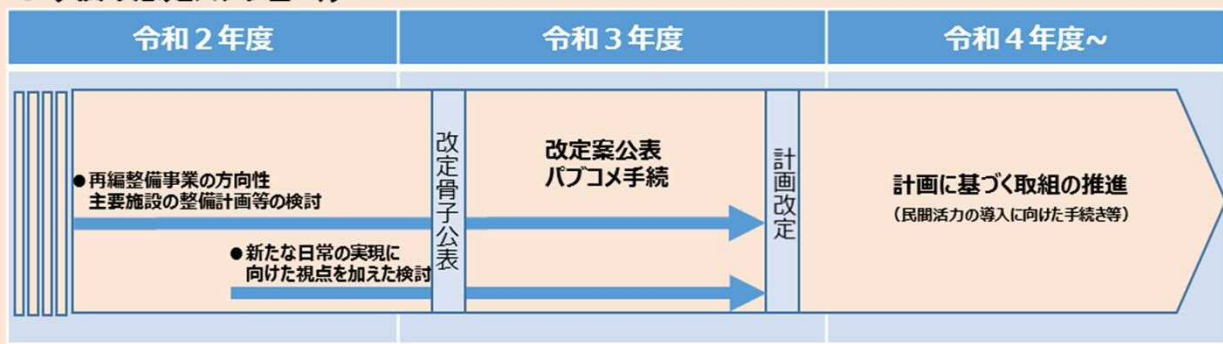
2 京浜急行大師線連続立体交差事業（1期②区間）

- (1) 1期①区間の早期完成を目指すとともに、1期①区間の進捗状況や本市の長期的な行財政運営の見通しなどを踏まえ、本事業の取組方針について検討する
- (2) 既存の事業計画にとらわれず、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およ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) 関係地権者等に対して丁寧な説明を行う

3 等々力緑地再編整備事業

- (1) 再編整備実施計画の改定手続きについては、「新たな日常」の実現に向けた視点を加えた公園機能の充実をより一層図るための検討を進めるとともに、将来的な市民のニーズへの柔軟な対応を可能とする管理・運営の考え方などについて整理を行い、令和3年度第1四半期を目途に『等々力緑地再編整備実施計画（改定骨子）』としてとりまとめを行う【再掲】
- (2) 検討にあたっては、新たな日常に求められる機能等を把握する為の実証実験等を通じてより実効性の高いものとするとともに、引き続き民間活力の活用を念頭に、事業費の低減や平準化についても検討を行う

●今後の想定スケジュール

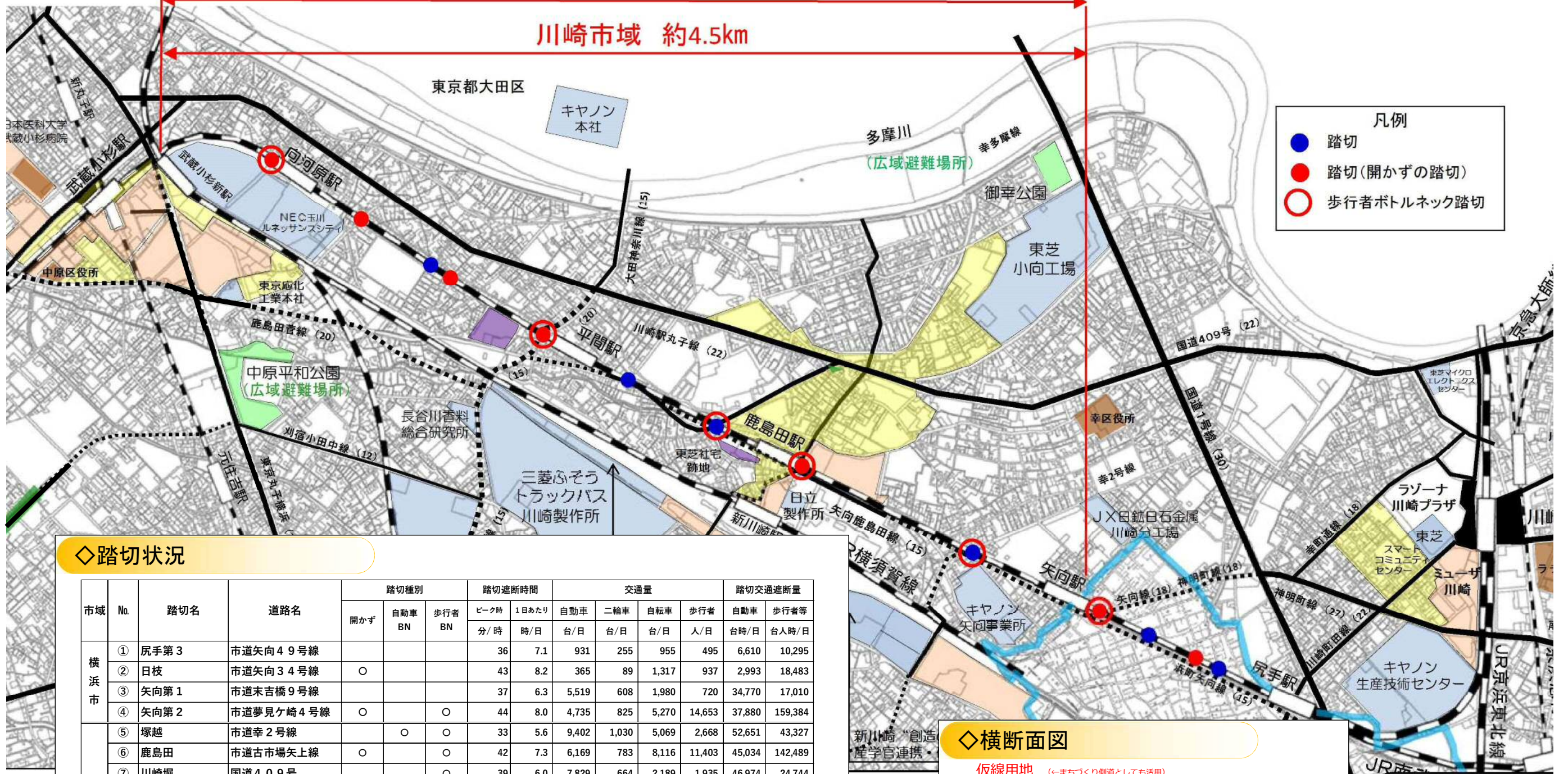


JR南武線連続立体交差事業 今後の方向性について

◇全体平面図

対象区間

川崎市域 約4.5km

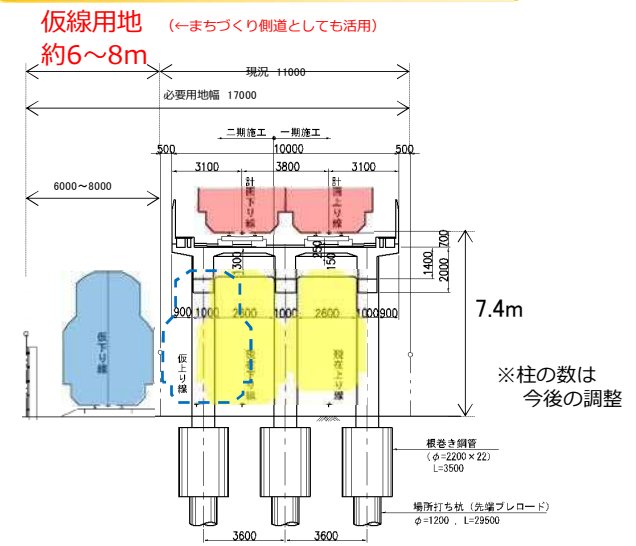


◇踏切状況

市域	No.	踏切名	道路名	踏切種別			踏切遮断時間		交通量				踏切交通遮断量	
				開かず	自動車 BN	歩行者 BN	ピーク時 分/時	1日あたり 時/日	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 台時/日
横浜市	①	尻手第3	市道矢向49号線				36	7.1	931	255	955	495	6,610	10,295
	②	日枝	市道矢向34号線	○			43	8.2	365	89	1,317	937	2,993	18,483
	③	矢向第1	市道末吉橋9号線				37	6.3	5,519	608	1,980	720	34,770	17,010
	④	矢向第2	市道夢見ヶ崎4号線	○		○	44	8.0	4,735	825	5,270	14,653	37,880	159,384
川崎市	⑤	塚越	市道幸2号線		○	○	33	5.6	9,402	1,030	5,069	2,668	52,651	43,327
	⑥	鹿島田	市道古市場矢上線	○		○	42	7.3	6,169	783	8,116	11,403	45,034	142,489
	⑦	川崎堀	国道409号			○	39	6.0	7,829	664	2,189	1,935	46,974	24,744
	⑧	平間	市道田尻町12号線				39	5.9	564	202	2,104	1,493	3,328	21,222
	⑨	平間駅前	県道大田神奈川	○	○	○	40	7.9	6,588	993	2,460	7,765	52,045	80,778
	⑩	中丸子第1	市道中丸子97号線	○			42	6.9	0	0	778	1,168	0	13,427
	⑪	中丸子第2	市道中丸子93号線				32	5.1	232	53	1,273	1,627	1,183	14,790
	⑫	中丸子第3	市道中丸子70号線	○			41	7.0	1,476	167	1,272	972	10,332	15,708
	⑬	向河原駅前	市道下沼部30号線	○		○	46	7.8	2,635	354	4,766	15,464	20,553	157,794

- ※ 川崎市域の踏切はすべて踏切道改良促進法に基づく法指定踏切
踏切道改良促進法に基づき指定を受けた踏切は、令和2年までに踏切の改良を実施するか、改善方法を定めた計画書を国に提出することを法で義務付けられている
- ※ 開かずの踏切
ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切
- 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
- 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

◇横断面図



JR南武線連続立体交差事業 今後の方向性について

1 事業概要

(1) 事業の目的

- JR南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間約4.5kmにおいて鉄道を高架化することで、9箇所の踏切を撤却し都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る

(2) 事業効果

- 周辺道路交通の円滑化、通学児童等の安全性向上、避難路および緊急輸送道路の機能強化に寄与
- 連立事業を契機とした関連道路整備等を含めた沿線まちづくりや高架下利用により、地域分断の解消、回遊性や賑わい創出等に寄与



(3) 基本項目

項目	内容
事業区間 (延長)	矢向駅～武蔵小杉駅 (約4.5km)
踏切除却数	9箇所 (全て踏切道改良促進法の指定踏切。開かずの踏切5箇所)
駅数	3駅 (鹿島田駅、平間駅、向河原駅)
事業費	総事業費 1,479億円 (連立本体：1,185億円、関連道路：294億円)
費用便益比 (B/C)	1.32 (平成27年12月算定)

2 主な事業経過

時期	内容
平成17年	総合計画「川崎再生フロンティアプラン」第1期実行計画 次期連立検討区間としてJR南武線 (尻手駅～武蔵小杉駅間) を位置付け
平成19年	「JR南武線未高架地域の連続立体交差化に関する請願」 (署名約55,000人) 川崎市議会にて全会派一致で採択
平成20年	川崎南部地域交通基盤あり方検討委員会からの提言を受理 「尻手駅から武蔵小杉駅までの連続立体交差事業を推進するのが妥当である」
平成25年	「川崎市総合都市交通計画」策定 JR南武線連続立体交差事業を短中期(10年以内)に着手を目指す事業(B事業)に位置付け
平成26年	事業化に向けて事業調査に着手
平成28年	社会資本総合整備計画に位置付け
平成29年	着工準備補助採択、構造形式を仮線高架工法に決定 川崎市総合計画第2期実施計画にて、令和2年度に都市計画決定を行うことを位置付け

3 事業の進捗状況

(1) 現在の進捗状況

- 平成20年度から令和2年度までに約14.3億円の事業費を執行し、事業調査や概略設計、環境影響評価、用地測量を実施している

(2) 国との協議状況

- 平成29年度から令和2年度までに約5億円の着工準備補助を受け、概略設計などを実施し、更に令和3年度から連立事業個別補助の採択を受け事業を進める方針で調整
- 事業区間の踏切は、平成28年改正踏切道改良促進法で改良が必要な踏切として指定されているため、連続立体交差化を改良方法として令和2年度中に地方踏切道改良計画を提出する予定

(3) JR東日本との協議状況

- 本市の委託により、JR東日本は平成30年度から概略設計、環境影響評価を進め、令和2年度の都市計画決定に必要な図書¹の作成や協議を行った

(4) 沿線企業との協議状況

- 沿線の主な企業とは、連立事業計画に合わせた建物の再編整備計画や土地利用計画²とすることの調整を行った

(5) 地元説明

- 平成29年度から毎年、幸区と中原区でオープンハウス型の説明会を開催しており、今年度は環境影響評価準備書および都市計画の素案説明会の開催を予定していた

4 第2期実施計画スケジュール

- 第2期実施計画のスケジュールどおり、令和2年度の都市計画決定に向けた取組を実施
- 工期は南武線I期連続立体交差事業 (延長約3.9km) を参考に、概ね20年と想定

H30年度	H31(R1)年度	R2年度	R3年度	R4年度以降
●連続立体交差事業の事業課に向けた取組 ・国等関係機関との協議調整 ・用地測量		→	・都市計画決定	→
●関連事業(矢向鹿島田線ほか沿線のまちづくり)と連携した取組 ・事業化に向けた取組の実施		→	・整備に向けた取組の推進	→
		→	・事業推進	→

5 大規模投資的事業に関する今後の検討について

- 令和2年10月27日付け2川総行革第334号「大規模投資的事業に関する事業の検討について (通知)」に基づき、本事業を「今後の社会経済動向等を踏まえた慎重な検討と判断が必要な事業」として抽出し、以下の視点を踏まえて手続等の実施について改めて検討を行うこととした

事業名及び検討内容

JR南武線連続立体交差事業における都市計画の決定

本事業は、事業の推進に向けて令和2年度中に都市計画決定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等を踏まえると、現行計画に基づく都市計画決定については、慎重な検討と判断を行う必要があるため。

JR南武線連続立体交差事業 今後の方向性について

6 新型コロナウイルス感染症禍における事業を取り巻く環境

(1) 鉄道乗降人員の変化（新型コロナウイルス感染症前後のJR東日本首都圏近距離における鉄道乗降人員比較）

- 令和2年4、5月の鉄道乗降人員は、前年度比約6～7割減であったが、緊急事態宣言解除後の令和2年11月は前年度比約2～3割減となっている

(2) 踏切交通量の変化（従前に比して青字は増、赤字は減）

踏切名称、調査日時	歩行者（人）	自転車（台）	二輪車（台）	自動車（台）	
塚越 7:30-9:00	平成31年4月26日(金)	599	484	77	680
	令和2年10月29日(木)	420	798	87	628
鹿島田 7:30-9:00	平成31年4月24日(水)	627	752	58	304
	令和2年10月28日(水)	276	539	35	189
平間駅前 7:00-10:00	平成31年4月23日(火)	2,174	332	137	751
	令和2年10月7日(水)	1,458	312	125	773
向河原 7:00-10:00	令和元年9月10日(火)	3,968	514	37	446
	令和2年10月27日(火)	2,514	353	26	389

(3) 鉄道事業者の意向

- JR東日本は新型コロナウイルス感染症の影響等による減収・減益はあるものの、連立事業は進めたいと考えており、事業費縮減や工期短縮の検討に協力する意向である

7 事業を進める上での留意点

- 事業を取り巻く環境等を踏まえ、以下の点に留意して検討を進めることとする

(1) 事業の性質

- 本事業は踏切起因による事故や交通渋滞、地域分断等の解消に加えて、バリアフリー化、駅へのアクセス性、防災性など市民生活の向上や将来のまちづくり等を含めた幅広い効果を発現

(2) 財政面への影響

- 令和3年度は220億円の市税減収が見込まれる中、連立事業は長期にわたり多くの財政負担を伴うことから、令和3年度に策定作業を行う第3期実施計画、行財政改革プログラムの中で検討する長期的な財政見通しや物価変動などを踏まえながら、財政面への影響を検討することが必要
- 財政状況を踏まえ、都市計画決定前に事業費の精査に加え更なる事業費の縮減や工期の短縮について検討することが必要
- 今後策定する収支フレームを念頭に置きながら事業費の平準化を検討することが必要

(3) 新型コロナウイルス感染症等の影響

- 踏切除却の効果を新型コロナウイルス感染症の影響前の状況と同等に捉えることに対しては、慎重な検討が必要
- 新たな生活様式に伴う市民の行動変容等、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえながら、適宜、鉄道乗降人員や自動車等の交通量の調査を実施し、事業の効果などを確認することが必要
- 今後、都市活動全体のデジタル化、自動運転など交通分野における技術革新、災害に強いインフラの必要性向上等に伴う社会変容を注視し、事業に求められる新たな役割や効果を幅広く検討することが必要

(4) 事業計画、都市計画等

- 通常の大規模事業と異なり都市計画決定前に用地測量を実施しており、境界確認は9割以上完了
- 所在不明などで、境界確認ができていないのは約40件

- 用地取得件数が多いことから、他都市の事例を参考に、効率的な用地取得手法検討など実効性を高める取組が必要
- 都市計画決定は沿線住民に対して様々な制限をかけるため、都市計画決定を行った後に事業の休止や変更をすることが無いようにするべき

8 今後の方向性

- 上記1～7を踏まえた今後の方向性は以下のとおり

■今後の方向性

- 令和2年度の都市計画決定を見送る
- 令和2年度の都市計画決定を見送り、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。なお、平間駅前踏切等について、早急に実施できる暫定対策を検討する

■理由

- 新型コロナウイルス感染症の影響等により、本市財政はこれまでにない厳しい状況が続くと想定しており、踏切対策など事業の必要性は認められるものの、現時点では新型コロナウイルス感染症の影響による社会経済状況の変化が本事業に与える影響を明確に判断できる状況にはない
- 事業の効果などについては、今後の社会変容に伴い新たに求められる機能や役割、鉄道乗降人員や自動車等の交通量の変化等、今後の推移を慎重に見極めて判断することが必要
- 本事業は、長期にわたり多額の財政支出を伴うことから、本市の厳しい財政状況を踏まえて、更なる事業費縮減、工期短縮、設計等について詳細検討を行う時間を確保するとともに、本市の行財政運営の見通しを踏まえた計画とするため、一度立ち止まってこれらの精査が必要

9 令和2年度の都市計画手続きを見送った場合の影響

- 手続き再開には関係者調整を含めて一定の期間が必要であり、事業効果の発現時期が遅延
- 沿線住民には、用地測量の説明会や境界立会時に事業に伴う用地取得について説明していることから、計画の遅延は沿線住民の生活設計に影響を及ぼす可能性がある
- 早期に開かずの踏切対策が求められている平間駅前踏切についての対応が遅れる可能性があり調整が必要
- 事業区間の踏切は、平成28年改正踏切道改良促進法で改良が必要な踏切として指定され、連続立体交差化を見込んでいたことから、スケジュールの遅延に関する国との再協議が必要
- JR東日本は、今後の連立事業の計画を踏まえてホームドア等の安全設備への投資を考慮しており、事業計画が不透明な状況が続いた場合、安全設備への投資が遅れる可能性があり調整が必要

10 今後の取組

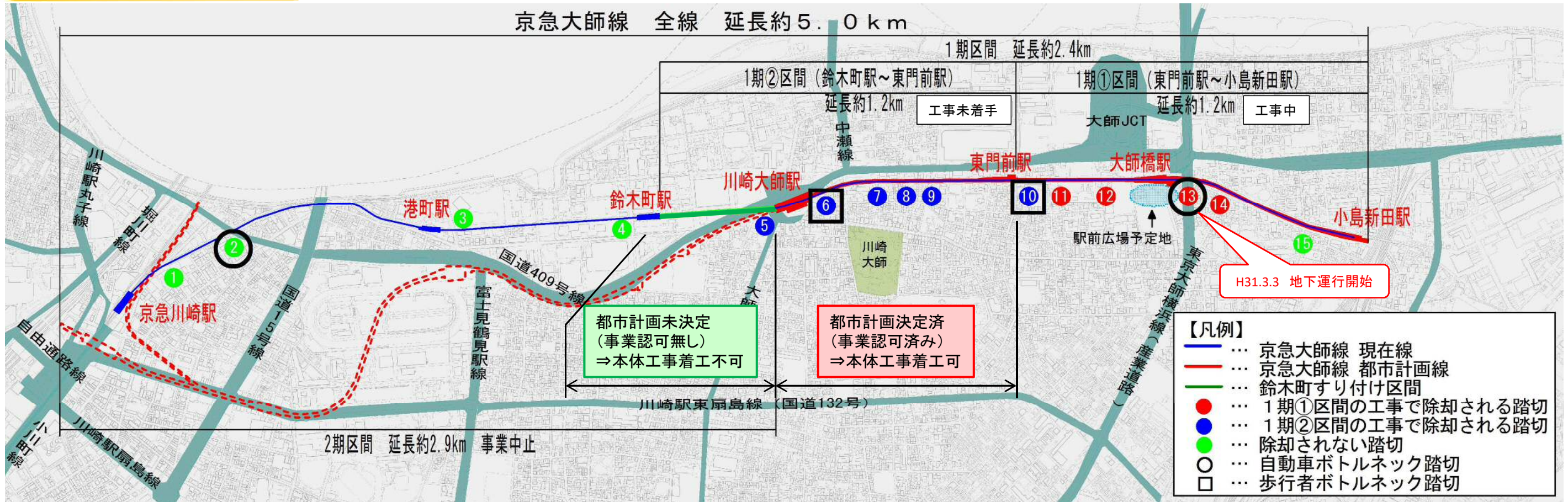
- 効率的・効果的な事業実施に向けて、今後、以下の取組を迅速に行う

■今後の取組

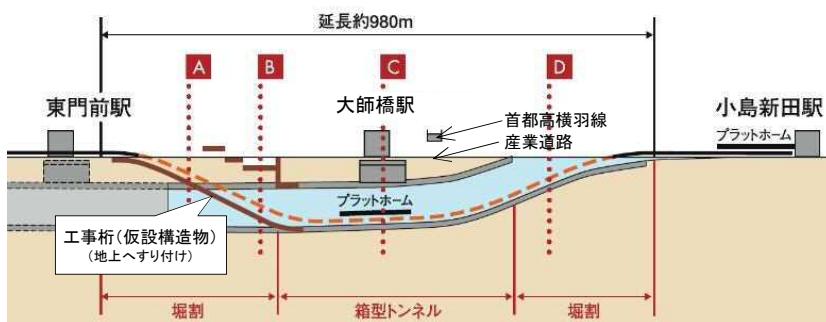
- 今後の社会変容等を見据えた事業の効果や本市の長期的な行財政運営の見通しなどを踏まえ、本事業の取組方針について検討する
- 既存の事業計画等にとらわれず、設計や前提条件の見直しを図るなど、更なる事業費縮減と事業期間の短縮に向けた検討を関係機関と連携し実施する
- 併せて平間駅前踏切等について、早急に実施できる対策を検討する
- 関係地権者等に対して丁寧な説明を行う

京浜急行大師線連続立体交差事業（1期②区間） 今後の方向性について

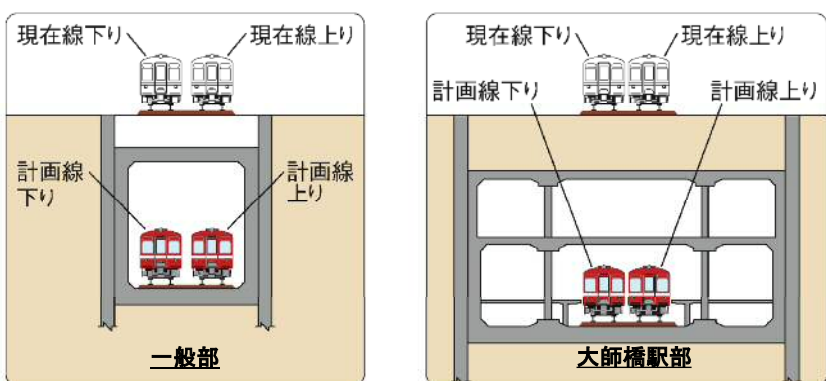
◇全体平面図



◇縦断面図(1期①区間)



◇横断面図(1期①区間)



◇踏切状況

令和2年1月調査

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	ピーク時分	1日当たり時間	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	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			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	東京大師横浜線	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

〈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

〈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

〈注3〉 ：幹線道路踏切(国道、都道府県道、都市計画道路の踏切)

〈注4〉⑪～⑭踏切：各数値は地下切替前の平成31年1月調査

京浜急行大師線連続立体交差事業（1期②区間） 今後の方向性について

1 事業概要

(1) 事業目的

- 京浜急行大師線の小島新田駅から鈴木町駅間約2.4kmにおいて鉄道を地下化することで、10箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る

(2) 事業効果

- 周辺道路交通の円滑化、臨海部地域の通勤環境向上、土地利用促進や産業活動活性化等に寄与
- 連立事業を契機とした川崎大師駅周辺まちづくりや線路跡地利用により、地域分断の解消、回遊性向上や賑わい創出等に寄与

(3) 基本項目

項目	1期①区間	1期②区間
事業区間(延長)	小島新田駅～東門前駅(約1.2km)	東門前駅～鈴木町駅(約1.2km)
踏切除却数	4箇所(旧踏切道改良促進法指定)	6箇所(旧踏切道改良促進法指定)
駅数	2駅(地下駅:大師橋駅、地上駅:小島新田駅)	2駅(地下駅:東門前駅、川崎大師駅)
事業費	約642億円(現在精査中)	約784億円(現在精査中)
費用便益比(B/C)	1.02(1期区間全体)(平成29年10月算定)	

2 主な事業経過

時期	内容	凡例
平成5年6月	都市計画決定(小島新田駅～京急川崎駅)	□ 1期区間全体
平成6年3月	都市計画事業認可(小島新田駅～京急川崎駅)	■ 1期①区間
平成9年6月	施行協定の締結(1期事業区間:小島新田駅～川崎大師駅手前)	■ 1期②区間
平成15年3月	施行協定の変更(用地取得遅延に伴い、1期①区間の工期を平成8年度～平成22年度に延伸) ・工区を分割し、1期①区間の事業費を約337億円に設定	
平成18年2月	1期①区間(小島新田駅～東門前駅)工事着手	
平成23年3月	施行協定の変更(施工方法変更等に伴い、1期①区間の工期を平成8年度～平成26年度に延伸) ・工法変更等に伴い、1期①区間の事業費を約462億円(約125億円増額)に変更	
平成26年4月	施行協定の変更(工事遅延に伴い、1期①区間の工期を平成8年度～平成27年度に延伸)	
平成27年10月	基本協定の締結 ・鈴木町すり付けによる1期②区間を設定	
平成28年3月	施行協定の変更(工事遅延に伴い、1期①区間の工期を平成8年度～平成31年度に延伸)	
平成29年4月	施行協定の変更 ・施工方法変更に伴い、1期①区間の事業費を約642億円(約180億円増額)に変更	
平成29年10月	事業再評価委員会 ・1期②区間の事業費を約784億円と設定(川崎大師駅～鈴木町すり付け区間は仮線工法を採用)	
平成31年3月	1期①区間(小島新田駅～東門前駅)地下運行開始	
平成2年3月	施行協定の変更(工事遅延に伴い、1期①区間の工期を平成8年度～令和3年度に延伸)	

3 事業の進捗状況

(1) 1期①区間(小島新田駅～東門前駅)

- 平成31年3月に小島新田駅～東門前駅間の地下運行を開始し、**現在は踏切部復旧(線路撤去等)の工事を推進中**
- 令和元年6月に京急から工事完成に必要な事業費増額と工期延伸の申し入れを受け、現在は京急との協議調整を進めており、**令和2年度中に施行協定を締結予定**

(2) 1期②区間(東門前駅～鈴木町駅)

- 東門前駅～川崎大師駅間は都市計画決定および事業認可済み**であり、**令和3年度に川崎大師駅～鈴木町すり付け区間の都市計画決定及び事業認可を予定**
- 鉄道本線に係る用地は取得済み**(約1,825㎡)であり、残る用地は事業費縮減を目的とした仮線工法の採用に伴う仮線路部分のみ(取得予定面積は検討中)
- 工事着手に向け、京急等関係機関等との協議を実施中**。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**
- 1期区間全体の早期の効果発現に向け、**令和2年度の工事着手について、国(国土交通省都市局)と調整を進めてきた**
- 工事着手時期に合わせて、庁内関係局や庁外の関係する地域、企業などで構成する地域協議会を設立し、川崎大師駅周辺まちづくりなどの検討を推進予定

4 第2期実施計画と現在のスケジュール

- 1期①区間→京急との協議調整等に伴い、**令和4年度以降の工事完成を予定**
- 1期②区間→**令和2年度に協定締結および工事着手(準備工)を予定**

		H30年度	H31(R1)年度	R2年度	R3年度	R4年度以降
1期①区間	第2期実施計画	工事推進(産業道路立体交差化)	工事完成			
	現在	工事推進(産業道路立体交差化)	工事推進(踏切部復旧等)	協定締結、工事推進(踏切部復旧等)	工事推進(大師橋駅舎整備等)	工事推進(駅舎整備等)
1期②区間	第2期実施計画	協定締結	工事着手	工事推進、都市計画変更手続	工事推進、都市計画変更	事業推進
	現在	鉄道事業者との協議調整、詳細設計	鉄道事業者との協議調整、詳細設計	協定締結、工事着手(準備工)	工事推進、都市計画変更手続	本体工事着手、都市計画変更、用地取得

5 大規模投資的事業に関する今後の検討について

- 令和2年10月27日付け2川総行革第334号「**大規模投資的事業に関する事業の検討について(通知)**」に基づき、本事業を「**今後の社会経済動向等を踏まえた慎重な検討と判断が必要な事業**」として抽出し、以下の視点を踏まえて**手続等の実施について改めて検討を行うこととした**

事業名及び検討内容

京浜急行大師線連続立体交差事業(1期②区間)における工事着手

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等を踏まえると、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ため。

京浜急行大師線連続立体交差事業（1期②区間） 今後の方向性について

6 新型コロナウイルス感染症禍における事業を取り巻く環境

（1）鉄道乗降人員の変化（新型コロナウイルス感染症前後の京浜急行大師線における各駅一日平均乗降人員比較）

- 令和2年4、5月の鉄道乗降人員は前年比約4割減であったが、緊急事態宣言解除後の令和2年6～10月は前年比約2割減で推移している

（2）自動車交通量の変化（平成30年11月28日、令和2年7月28日の調査結果比較）

- 川崎大師駅周辺の鈴木町第1踏切の12時間自動車交通量は約4%増、国道409号（川崎区中瀬二丁目交差点付近）の12時間自動車断面交通量は約5%減である

（3）鉄道事業者の意向

- 京急からは新型コロナウイルス感染症の影響等による減収・減益に伴い、令和2年度における1期②区間の工事着手は困難であると説明を受けている

7 事業を進める上での留意点

- 事業を取り巻く環境等を踏まえ、以下の点に留意して検討を進めることとする

（1）事業の性質

- 都市計画法に基づく事業認可や、国の補助採択を受けて実施している事業
- 本事業は、踏切起因による事故や交通渋滞、地域分断の解消に加えて、市民生活の向上や川崎大師周辺のまちづくり等を含めた幅広い効果を発現

（2）財政面への影響

- 令和3年度は220億円の市税減収が見込まれる中、連立事業は長期にわたり多くの財政負担を伴うことから、令和3年度に策定作業を行う第3期実施計画、行財政改革プログラムの中で検討する長期的な財政見通しや物価変動などを踏まえながら、財政面への影響を検討することが必要
- 1期①区間は事業費増額や工期延伸について検証を進めており、1期②区間については1期①区間の状況を踏まえて、工事着手前に事業費や工期の精査をより一層行うことが必要
- 今後策定する収支フレームを念頭に置きながら、事業費の平準化を検討することが必要

（3）新型コロナウイルス感染症等の影響

- 新型コロナウイルス感染症の影響等による減収・減益に伴い、鉄道事業者の意向として予定通りの工事着手は困難
- 踏切除却の効果を新型コロナウイルス感染症前の状況と同等に捉えることに対しては、慎重な検討が必要
- 新たな生活様式に伴う市民の行動変容等、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえながら、適宜、鉄道乗降人員や自動車等の交通量の調査を実施し、事業の効果などを確認することが必要
- 今後、都市活動全体のデジタル化、自動運転など交通分野における技術革新、災害に強いインフラの必要性向上等に伴う社会変容を注視し、事業に求められる新たな役割や効果を幅広く検討することが必要

（4）事業計画、都市計画等

- 現在工事中の1期①区間は事業費増額や工期延伸が見込まれることから、1期②区間は鉄道事業者と事業費や工期の精査を行った上で工事に着手することが必要
- 1期①区間と1期②区間は継続して工事を行うことで、1期②区間の仮設工事などを減らすことにより経費削減に繋がるため、こうした視点も踏まえて着手時期を見極める必要がある

- 1期②区間の鈴木町すり付けおよび2期区間廃止の都市計画手続きについては、引き続き関係局との連携が必要
- 関係地権者は4名であり、事業推進や用地取得について理解を得ていることから、用地に関する遅延リスクは少ない

8 今後の方向性

- 上記1～7を踏まえた今後の方向性は以下のとおり

■今後の方向性

- 令和2年度の工事着手を見送る
- 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

■理由

- 新型コロナウイルス感染症の影響等により、本市財政はこれまでにない厳しい状況が続くと想定しており、踏切対策など事業の必要性は認められるものの、現時点では新型コロナウイルス感染症の影響による市民の行動変容や社会経済状況の変化が本事業に与える影響を明確に判断できる状況にはない
- 事業の効果などについては、今後の社会変容に伴い新たに求められる機能や役割、鉄道乗降人員や自動車等の交通量の変化等、今後の状況の推移を慎重に見極めて判断することが必要
- 本事業は、長期にわたり多額の財政支出を伴うことから、本市の厳しい財政状況や1期①区間の進捗状況を踏まえて、事業費の縮減や平準化、工期の精査、設計等について詳細検討を行う時間を確保するとともに、本市の行財政運営の見通しを踏まえた計画とするため、一度立ち止まってこれらの精査が必要

9 令和2年度の工事着手を見送った場合の影響

- 事業効果の発現時期が遅延
- 川崎大師駅に近接する国道409号の整備が遅延するとともに、川崎大師駅北口駅前広場、大師駅前線等の供用時期や、川崎大師駅周辺のまちづくりへの影響が懸念
- 関係地権者は早期の用地買収を希望していることから、丁寧な説明と適切な対応が必要

10 今後の取組

- 効率的・効果的な事業実施に向けて、今後、以下の取組を迅速に行う

■今後の取組

- 1期①区間の早期完成を目指すとともに、1期①区間の進捗状況や本市の長期的な行財政運営の見通しなどを踏まえ、本事業の取組方針について検討する
- 既存の事業計画にとらわれず、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およ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
- 関係地権者等に対して丁寧な説明を行う

等々力緑地再編整備事業の対応の方向性について

1 事業の概要

(1) 再編整備事業について

平成23年に「等々力緑地再編整備実施計画」を策定し、段階的な整備を進めてきたが、社会環境の変化に対する新たな課題等への対応、自然災害リスクの高まりを踏まえた防災対策の充実の必要性、民間提案の実現可能性のさらなる検証などに取り組むため、「等々力緑地再編整備事業の推進に向けた今後の取組方針」を策定し、学識経験者等第三者による審議会等の設置により、「等々力緑地再編整備実施計画」の改定に向けた検討を進めている。

(2) これまでの経緯について

- ・平成23年3月 「等々力緑地再編整備実施計画」策定
- ・平成27年3月 陸上競技場メインスタンドの供用開始
- ・平成30年11月 マーケットサウンディングの実施（提案19団体）
- ・平成31年2月 東急(株)からのPFI法に基づく民間提案
- ・令和元年9月 民間提案審査部会からの審査講評の提出
- ・令和2年2月 「等々力緑地再編整備事業の推進に向けた今後の取組方針」策定
- ・令和2年3月～「等々力緑地再編整備計画推進委員会」による実施計画改定に向けた検討
- ・令和2年10月 等々力球場の供用開始

2 公共負担額と当初の事業スケジュール

(1) 公共負担額

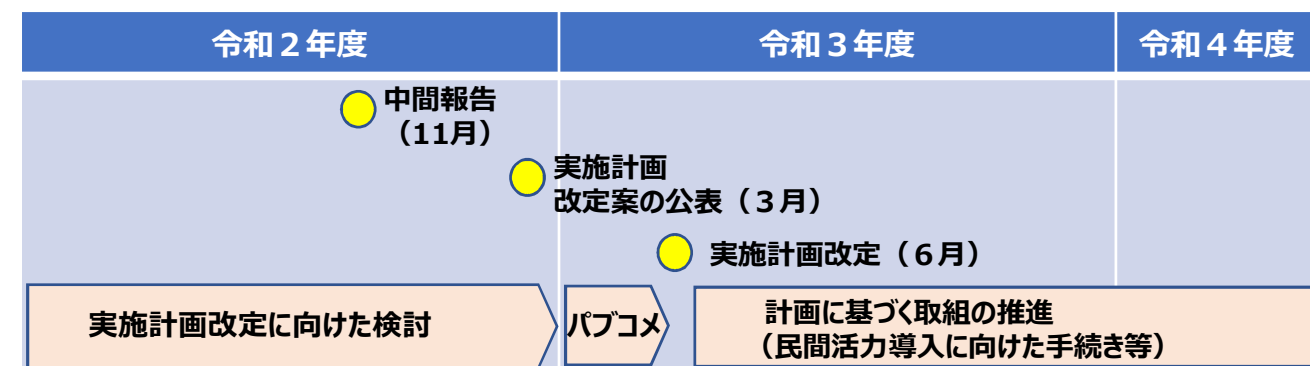
現行計画に基づいた再編整備を実施した場合の公共負担額 **820億円**（30年間の整備と維持管理運営費－歳入）に比べて東急(株)の提案をPFI手法で実施した場合は、**一体的管理による維持管理運営費の削減や民間収益施設の設置許可使用料の収入の増などにより、公共負担額が104億円削減され、716億円**になると算出された。（令和元年度川崎市民間活用推進委員会 民間提案審査部会において算出）

A：現行計画に基づき、維持・修繕等を実施した場合の公共負担額	A-B	B：東急案をPFI手法で実施した場合の公共負担額
公共負担額 820億円 市が実施する事業 ・競技場2期整備 ・競技場大規模修繕 ・等々力球場大規模修繕 ・アリーナ大規模修繕 ・ミュージアム大規模修繕 ・下水処理場上部整備 等	▲104億円 (30年間の総額)	公共負担額 716億円 PFI事業【556億2,880万】 市が実施する事業【159億7,446万】 ・建設事業(※) ・維持管理運営 ・アドバイザー ・SPC関連 ・アリーナ解体 ・競技場大規模修繕 ・等々力球場大規模修繕 等

(※)陸上競技場の全面改築、興行専用アリーナの整備等

(2) 当初の事業スケジュール

令和3年3月に実施計画改定案を公表し、パブリックコメントを経て、令和3年6月に計画改定し、民間活力導入に向けた手続きを実施する予定としていた。



3 大規模投資的事業に関する今後の検討について

令和2年10月27日付け2川総行革第334号「大規模投資的事業に関する事業の検討について(通知)」により、全庁で調査が行われ、結果、本事業については、以下の視点を踏まえて手続き等の実施について改めて検討を行うこととした。

検討内容
本事業は、事業の推進に向けて令和2年度中に再編整備実施計画の改定手続きを行う予定であるが、新型コロナウイルス感染症を契機として高まった緑とオープンスペースの重要性等に対応した「新たな日常」の実現に向けた視点を加えて再編整備実施計画の内容を検討する必要があるため。

令和2年11月17日 川崎市行財政改革推進本部会議資料より抜粋

4 事業を取り巻く状況変化等

(1) 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性について

令和2年8月に国土交通省が公表した「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」の論点整理においては、「**緑とオープンスペースの重要性の再認識、テレワーク、テイクアウト販売への活用といった地域の多様なニーズに応じて柔軟に活用する、活用を支える人材育成、ノウハウの展開等**」が必要であると整理されている。なお、**具体的な方策については、国が設置した検討会において検討の上、令和3年3月に公表される予定**となっている。

また、等々力緑地再編整備計画推進委員会においても、新型コロナ危機を踏まえた新たな将来像（まとまりのあるオープンスペース（芝生広場等）の確保、働く場所としての活用、複合災害への対応等）について議論を進めている。

新たな日常における公園利用のイメージ



(2) 新型コロナウイルス感染症による財源等への影響

令和3年度においては、市税の減収が220億円見込まれる中、30年間で数百億円規模の公共負担が発生する本事業は、**財源や人的資源の面で長期にわたり大きな負担が見込まれる。**

(3) 民間事業者の動向

新型コロナウイルス感染症により多くの民間事業者の財務状況が悪化する中、本事業の事業規模等を踏まえると、**計画どおり進められるかが懸念**される。

等々力緑地再編整備事業の対応の方向性について

5 事業を進める上での留意点

事業を取り巻く状況変化等を踏まえ、以下の点に留意して検討を進めることとする。

- ① **新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた「新たな日常」の実現に向けた公園機能について**
 - 等々力緑地再編整備実施計画の改定においては、**国の方向性を見極めながら検討を進める必要がある**ことから、その動向を注視するとともに、等々力緑地再編整備計画推進委員会での議論等を通じて**等々力緑地に必要な機能やその規模について整理を進めていく必要がある**。
- ② **公共負担の低減や平準化について**
 - 本市の財政状況を踏まえると、施設のコンパクト化や利用料金の見直しに加え、民間活力の活用を念頭に民間収益施設の利益還元の方法を整理し、**整備費や維持管理運営費の低減に向けた検討を進める必要がある**。
 - 整備費や維持管理運営費の算出にあたっては、**収支フレームを念頭に置きながら各年度の事業費の平準化等を検討する必要がある**。
- ③ **事業着手時期等について**
 - 新型コロナウイルス感染症による民間事業者の経営環境の悪化が懸念されるが、本事業の規模や事業費総額等を踏まえると、**多くの民間事業者が参画可能な競争環境を確保した上で公募することが必要**である。
 - 民間事業者の事業参画意向を確認するために、**公募までの間に改めてサウンディング調査等を行い、市場の動向を見極める必要がある**。

6 等々力緑地再編整備事業の対応の方向性について

- 再編整備実施計画の改定手続については、「**新たな日常**」の実現に向けた視点を加えた公園機能の充実をより一層図るための検討を進めるとともに、将来的な市民のニーズへの柔軟な対応を可能とする**管理・運営の考え方**などについて整理を行い、令和3年度第一四半期を目的に『**等々力緑地再編整備実施計画（改定骨子）～新たな日常を踏まえた等々力緑地の整備・管理運営の方向性～**』としてとりまとめを行う。
- なお、検討にあたっては、**新たな日常に求められる機能等**を把握する為の実証実験等を通じてより**実効性の高いものとする**とともに、引き続き民間活力の活用を念頭に、事業費の低減や平準化についても検討を行う

● 今後の想定スケジュール

