

平成31年2月8日

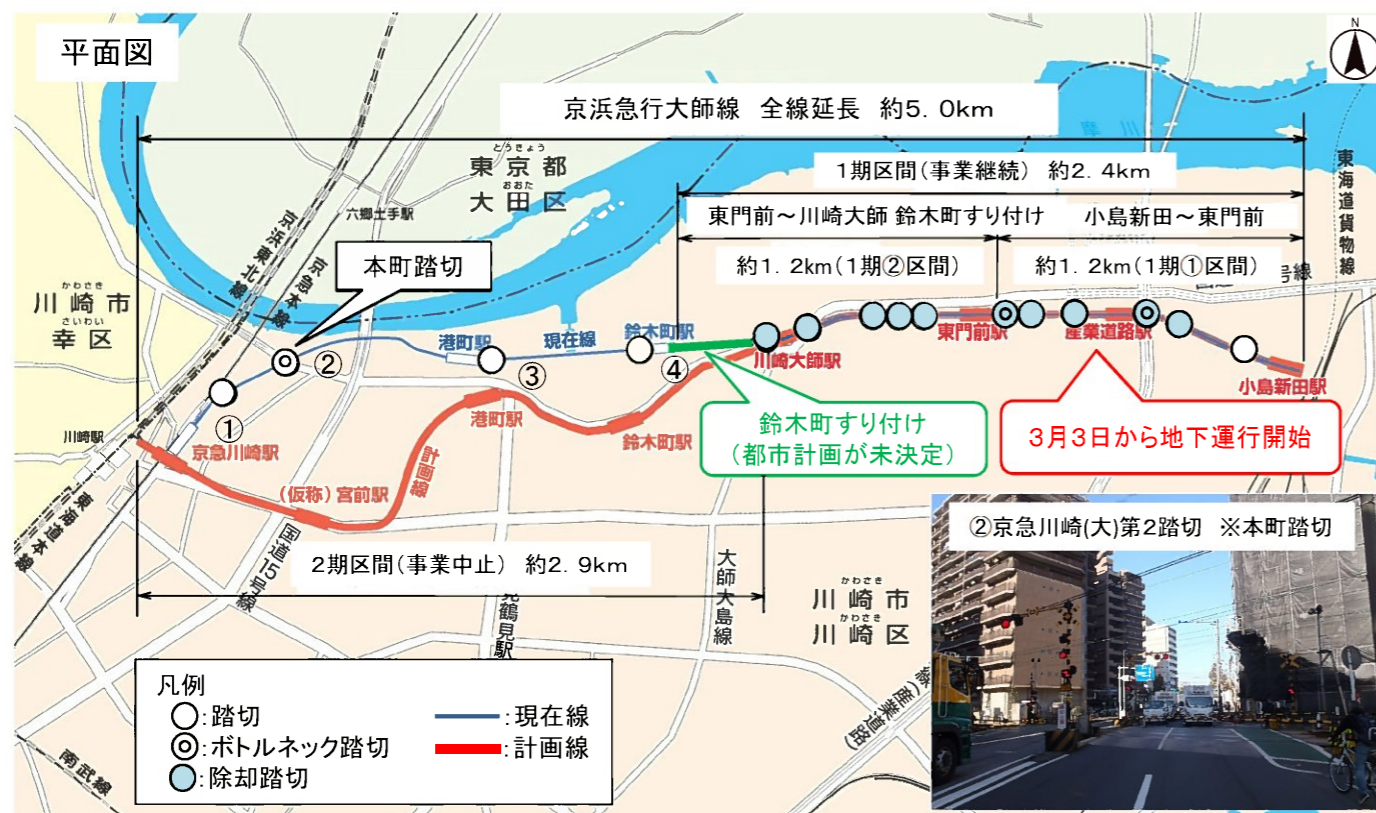
# まちづくり委員会資料

## 京急大師線連続立体交差事業の 今後の進め方について

建設緑政局

# 京急大師線連続立体交差事業 今後の進め方について

## 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により、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) 事業内容

- ・事業区間：小島新田駅～鈴木町駅
- ・事業延長：約2.4km（2期区間 約2.9km）
- ・除却踏切数：10箇所（2期区間 4箇所）
- ・事業認可期間：平成5年度～平成36（2024）年度
- ・工事着手時期：平成18年2月
- ・事業費：約1,426億円（2期区間 約804億円）

## 2 事業の経過

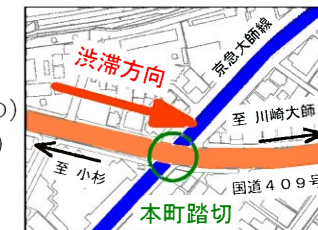
平成5年6月	都市計画決定
平成6年3月	都市計画事業認可
平成18年2月	1期①区間（小島新田駅～東門前駅）工事着手
平成28年3月	都市計画事業認可の変更 ・1期区間の事業認可期間を平成27年度末から平成36年度末まで延伸 ・2期区間については直ちに工事着手できる状況でないことから事業休止
平成29年10月	川崎市公共事業評価審査委員会（事業再評価） ・対応方針【1期区間】（継続）鈴木町駅で現在線にすり付けることで事業を推進 【2期区間】（中止）都市計画変更を前提に代替案検討を行う ⇒市の対応方針について妥当との具申
平成29年11月	まちづくり委員会 ・川崎公共事業評価審査委員会からの具申を受け、 市として、1期区間「継続」、2期区間「中止」の方針を決定し報告 ⇒1期①区間の工事や2期区間の代替案検討の取組を推進

## 3 代替案検討における現状と課題

### (1) 現状

#### ○踏切道改良促進法上の位置付け

- ・2期区間の4箇所の踏切のうち本町踏切が指定要件に該当する。  
 ①自動車ボトルネック（1日当たりの踏切自動車交通遮断量が5万台以上のもの）  
 ②歩道狭隘（踏切道の歩道幅員が、踏切道に接続する道路の歩道幅員未満のもの）
- ・本町踏切以外の3踏切は指定要件に該当しない。



#### ○踏切周辺の交通状況等

##### 【本町踏切 ②】

- ・平成28年度に実施した緊急渋滞対策の取組（踏切前の道路線形の改良、踏切遮断機のスリム化等）により、本町踏切の渋滞が最大約1,040m（平成28年11月）から約490m（平成29年10月）に減少した。
- ・平成30年5月の調査では、依然として踏切遮断や一時停止を起因とした渋滞が最大約250m発生している。
- ・過去10年間で踏切事故は発生していないが、踏切内の歩道幅員が狭いことなどから、歩行者の安全や車両の円滑な通行に支障が生じている。

##### 【本町踏切以外の3踏切 ①③④】

- ・いずれの踏切も、交通量が少なく渋滞等は発生していない。
- ・過去10年間で踏切事故は発生していない。

#### ◇交通量調査の結果（②平成30年5月、①③④平成30年9月）

踏切名	自動車交通量(台)	歩行者交通量(人)	踏切遮断時間(時間/日)	踏切自動車交通遮断量(台・時/日)
① 京急川崎(大)第1	793	1,779	2.9	2,300
② 京急川崎(大)第2※本町踏切	29,451	1,821	2.3	67,737
③ 港町第1	975	3,511	3.0	2,925
④ 港町第3 ※私道踏切	187	4,125	3.9	729



### (2) 課題

#### 【本町踏切 ②】

- ・踏切遮断時間は事業着手当時に比べて改善しており、近年は自動車交通量も減少傾向ではあるが、自動車交通量が多く、自動車ボトルネックが解消されていない。

#### ◇本町踏切の踏切遮断時間、自動車交通量、踏切自動車交通遮断量の推移

年次	平成7年	平成26年	平成27年	平成30年
踏切遮断時間(時間/日)	3.8	3.4	2.3	2.3
自動車交通量(台/日)	24,118	31,776	30,387	29,451
踏切自動車交通遮断量(台・時/日)	91,648	108,038	69,890	67,737

#### 【本町踏切以外の3踏切 ①③④】

- ・踏切の交通量や周辺の状況等を考慮すると、現状で対策の優先度が低い。

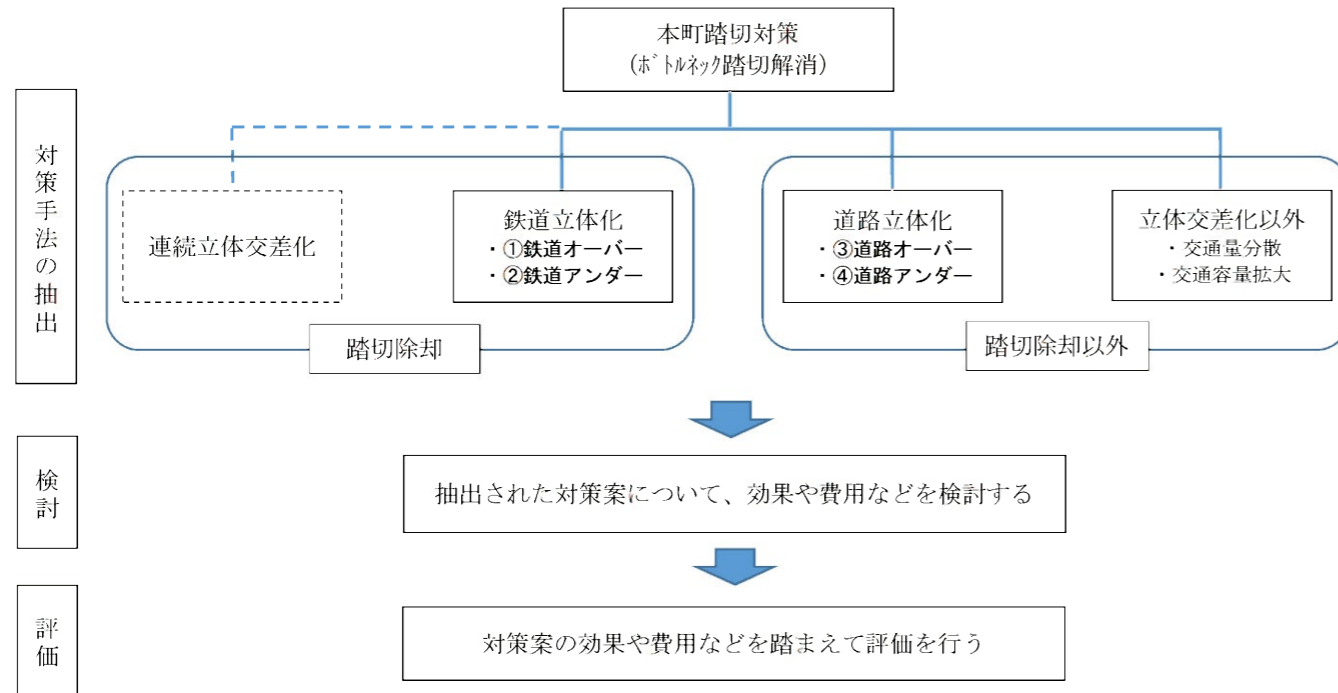
課題のある本町踏切については、対策の必要性が高い。

# 京急大師線連続立体交差事業 今後の進め方について

## 4 対策案の検討方針

課題のある本町踏切の対策案については、2期区間が社会経済状況の変化等から事業中止の方針となった経緯等を踏まえ、費用対効果の高い対策を選択するため、抽出された対策案の事業効果や事業費などを検討し、総合的な評価を行う。

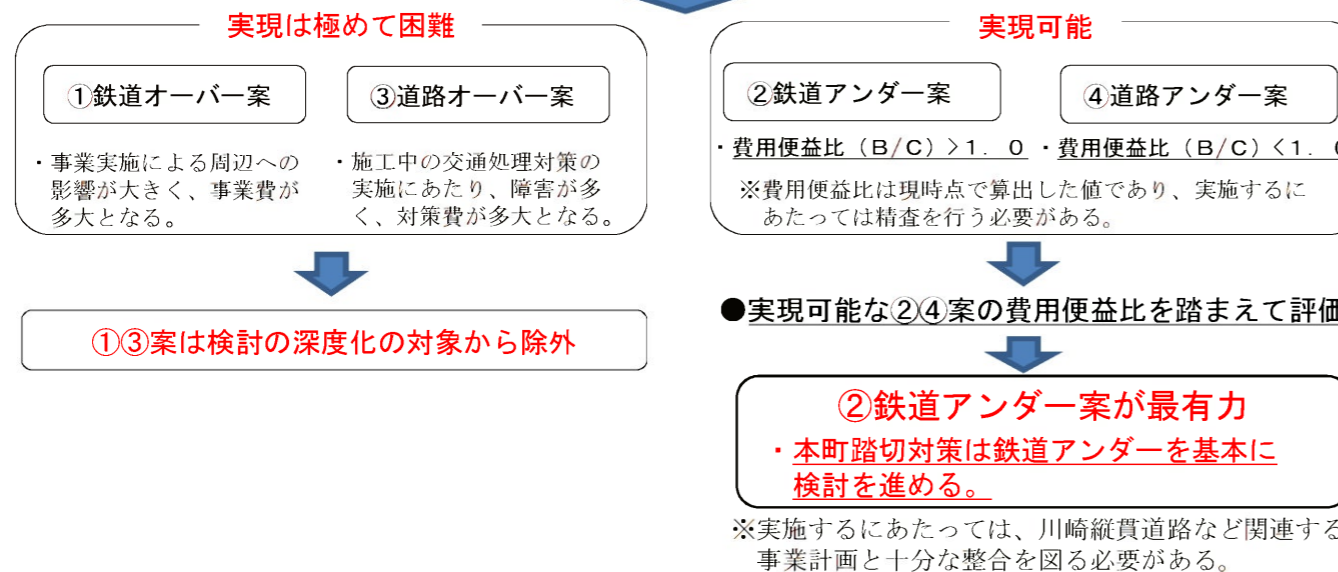
対策手法の検討図



## 5 本町踏切対策の検討結果

検討案	①鉄道オーバー案	②鉄道アンダー案	③道路オーバー案	④道路アンダー案
計画概要	京急大師線が国道409号を上越しする (計画延長：約1,600m)	京急大師線が国道409号を下越しする (計画延長：約600m)	国道409号が京急大師線を上越しする (計画延長：約1,100m)	国道409号が京急大師線を下越しする (計画延長：約1,400m)
踏切除却	踏切除却できる	踏切除却できる	踏切除却できない	踏切除却できない
ボトルネック踏切解消	踏切除却により解消	踏切除却により解消	2車線整備により解消	2車線整備により解消

●①から④の各案について、効果・費用・課題などを検討



## 6 事業推進にあたっての現状と課題

### 【1期区間】

- 鈴木町駅で現在線にすり付けるにあたり、鈴木町すり付けの都市計画上の位置付けがないため、新たに計画決定するうえで2期区間と計画が一部重複する。

### 【2期区間】

- 都市計画を廃止するにあたり、現在線に残される4箇所の踏切について2期区間の計画に代わる対策の検討が必要となるが、本町踏切については対策の必要性が高い。

## 7 今後の進め方とスケジュール

### (1) 今後の進め方

○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、平成33(2021)年度までに行う。

⇒ 鈴木町すり付けを都市計画事業として位置付け、事業効果の早期発現に向けて取組を推進します。

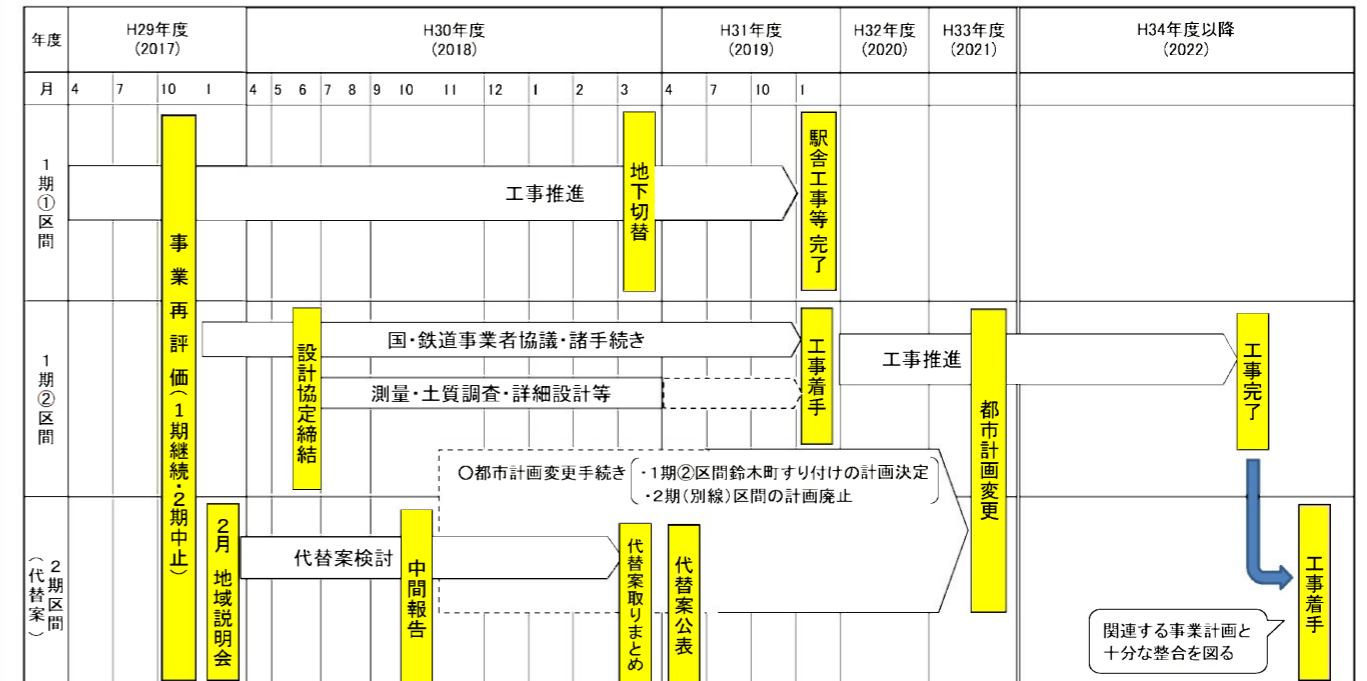
○2期区間の都市計画廃止にあたり、対策の必要性が高い本町踏切については、鉄道アンダーを基本に検討を進める。

⇒ 鉄道アンダー(鉄道を地下化する方式)に取り組むうえで、現在検討が進められている川崎縦貫道路など、関連する事業計画と整合を図る必要があります。

○1期区間の事業完了を最優先に取り組むことから、本町踏切対策の着手時期は1期区間の完了後とする。

⇒ 本町踏切対策については、直ちに事業着手しないことや、今後の社会経済状況等の変化を踏まえながら必要な検討を行うことから、現時点では都市計画決定を行いません。そのため、本町踏切の鉄道アンダー等の抜本的改善を、都市計画マスタープランなどの改定に合わせて位置付けます。

### (2) スケジュール



# 京急大師線連続立体交差事業 今後の進め方について

	①鉄道オーバー案	②鉄道アンダー案	③道路オーバー案	④道路アンダー案
計画概要図	<p>高架化区間：延長約1,600m</p> <p>・国道409号の上越しに伴い国道15等も上越しする必要があり、基準勾配で地上にすり付けると、延長は約1,600mとなる。</p>	<p>地下化区間：延長約600m</p> <p>・国道409号を下越しし、基準勾配で地上にすり付けると、延長は約600mとなる。</p>	<p>高架化区間：延長約1,100m</p> <p>・本町踏切の上越しに伴い国道15等も上越しする必要があり、交差道路との建築限界を確保すると、延長は約1,100mとなる。</p>	<p>地下化区間：延長約1,400m</p> <p>・本町踏切を下越しし、地上にすり付ける際の道路擁壁等と交差道路との干渉を避けると、延長は約1,400mとなる。</p>
踏切除却	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却できる (本町踏切、京急川崎(大)第1踏切、港町第1踏切)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却できる (本町踏切)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却できない</li> </ul>
ボトルネック踏切解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却により解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却により解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高架道路を2車線整備することにより解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下道路を2車線整備することにより解消</li> </ul>
沿線への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住環境（日照・景観）に影響する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>開口部で騒音等の影響がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道住環境（日照・景観）に影響する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>開口部で騒音等の影響がある</li> </ul>
道路・鉄道の安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切を起因とする事故が解消する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切を起因とする事故が解消する</li> <li>大雨時の対策が必要となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却できず、踏切事故の可能性が残る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切除却できず、踏切事故の可能性が残る</li> <li>大雨時の対策が必要となる</li> </ul>
道路交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切を起因とする渋滞が解消し、平均旅行時間が短縮される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切を起因とする渋滞が解消し、平均旅行時間が短縮される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高架道路を通過する車両の平均旅行時間が大幅に短縮される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下道路を通過する車両の平均旅行時間が大幅に短縮される</li> </ul>
施工方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>直上及び仮線工法を併用することや、京急本線及び大師線の連絡線・留置線部が近接しているため、切替が多く施工が複雑である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>直下工法になるため、土留杭及び軌道を受ける工事桁の施工が必要になる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高架道路の橋脚を現道内に構築するため、現道を供用しながらの施工となり、施工ヤードが狭隘となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>シールド工法で施工する箇所は現道を供用しながら施工となる</li> </ul>
河川堤防への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>影響を避けるため用地取得が必要となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>影響を避けるため用地取得が必要となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>影響なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>影響なし</li> </ul>
用地取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>面積：約13,000m<sup>2</sup></li> <li>箇所数：約65箇所</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>面積：約3,200m<sup>2</sup></li> <li>箇所数：約15箇所</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>面積：約16,500m<sup>2</sup></li> <li>箇所数：約20箇所</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>面積：約250m<sup>2</sup></li> <li>箇所数：約5箇所</li> </ul>
概算事業費	約550億円	約300億円	約450億円	約450億円
解決困難な課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>京急川崎駅及び港町駅の改修による、周辺道路や既成市街地への影響が大きいことが想定され、さらに事業費が多大となる。(※概算事業費に含んでいない)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事施工で現道の2車線を使用するため、国道409号の交通処理対策が必要となるが、2車線を別途確保するには物理的な障害が多く、2車線確保に要する費用も多大となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> </ul>
実現の可否	実現は極めて困難	実現可能	実現は極めて困難	実現可能
費用便益比 (B/C)	— (※検討の深度化の対象から除外)	B/C > 1.0	— (※検討の深度化の対象から除外)	B/C < 1.0
総合的な評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切を3箇所除却できるが、高架化による沿線住環境への影響が大きく、課題解決に要する事業費も多大となり、実現は極めて困難。</li> </ul> <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本町踏切が除却でき、工事中、供用後ともに沿道住環境への影響は小さく、他の案と比べて課題が少なく、費用便益比が1.0を超える。</li> </ul> <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ボトルネック踏切は解消するが、高架化による沿線住環境への影響が大きく、施工中の交通処理対策の実施にあたり障害が多く対策費も多大となり、実現は極めて困難。</li> </ul> <p style="text-align: center;">×</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ボトルネック踏切は解消するが、工事中、供用後ともに沿道住環境への影響は小さく、他の案と比べて課題が少ないが、費用便益比が1.0を超えない。</li> </ul> <p style="text-align: center;">△</p>

●「概算事業費」及び「費用便益比 (B/C)」は、現時点での算出であり、実施するにあたっては精査を行う必要がある。