

市 民 生 活 を 豊 か に す る
都 市 基 盤 と 環 境 づ く り

道路・橋梁整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

道路整備事業に必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 本市は、東京都と横浜市の間に位置し、市域が多摩川に沿って南北に細長いという地理的特性から、臨海部と丘陵部間の結びつきが脆弱であるという縦貫方向の交通軸と、東京・横浜へのアクセスに伴う交通渋滞等の横断方向の交通軸の問題を抱えています。
- 主要幹線道路の整備を進めると同時に、生活道路の安全確保及び沿道環境対策の推進が急務となっています。
- 国道409号の小杉工区は、道路拡幅により商店街が道路予定地となるため、沿道整備街路事業にて道路整備を推進する必要があります。
- 高度成長期に整備されたトンネルや道路照明、歩道橋等、道路構造物の老朽化が進み、補修や更新の必要性が高まっております。

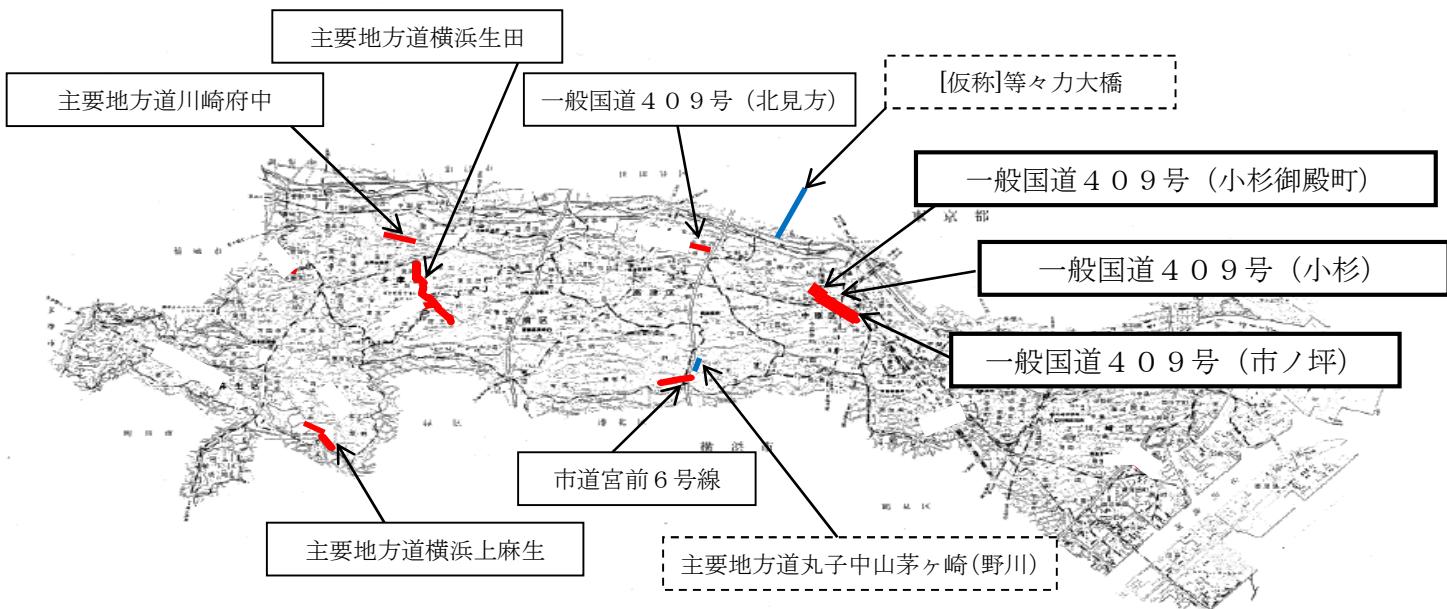
■ 費用

- 平成27年度計画事業費 約61億円 (国費 約30億円)
 - ・ 道路改修等 約52億円 (国費 約25億円)
 - ・ 橋梁長寿命化 約3億円 (国費 約2億円)
 - ・ 道路施設補修費等 約6億円 (国費 約3億円)

■ 効果等

- 主要幹線道路の整備推進に伴う交通渋滞等の緩和
- 安全で快適な通行空間の確保
- 道路施設の長寿命化や更新により、市民生活の安全の確保

主な道路・橋梁事業



今後の整備予定路線・橋梁事業

道 路	橋 梁
・主要地方道丸子中山茅ヶ崎（野川地区）	<ul style="list-style-type: none"> ・[仮称] 等々力大橋【新設】 ・長寿命化修繕計画に基づく 橋梁補修事業…121橋

長寿命化修繕計画対象橋梁 121橋

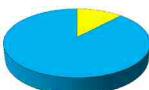
建設後50年以上経過した橋梁

現 在 [平成26年度]	14橋 (12%)
15年後 [平成41年度]	86橋 (71%)

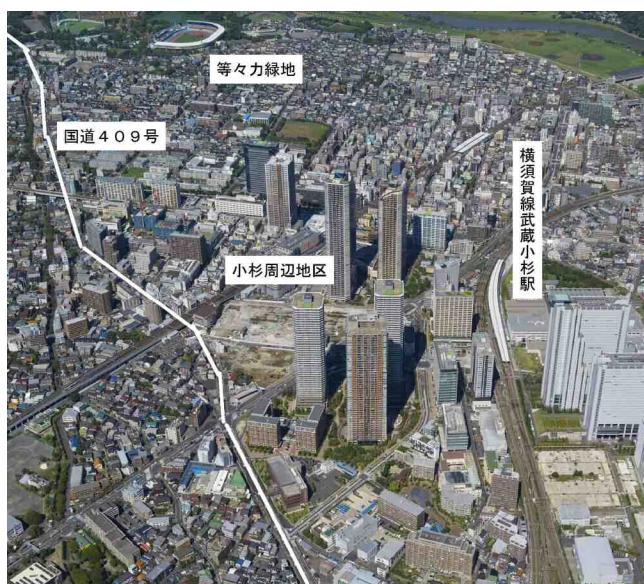
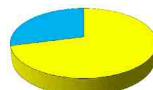
建設後50年以上橋梁

[平成26年度]	[平成41年度]
----------	----------

12%



71%



小杉周辺地区と国道409号と等々力緑地



[仮称] 等々力大橋イメージ図

この要請文の担当課／建設緑政局道路河川整備部道路整備課 TEL 044-200-2798

街路整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

街路の整備に必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 都市計画道路は、人や自動車などの移動を円滑に処理する交通施設としての機能だけではなく、上下水道、電力等のライフラインを収容する空間機能を兼ねるとともに、沿道の土地利用の高度化、都市防災機能の確保等、様々な機能を持った最も都市の基盤となる都市施設です。
- 本市の都市計画道路の多くは、昭和20年から30年代に計画されていて、すでに60年近くが経過しておりますが、平成25年4月1日現在の計画道路延長に対する整備進捗率が69%（図1参照）と未だ低い水準にあります。
- 都市計画道路の整備を進め、道路ネットワークの形成による交通の円滑化、道路交通の安全性の向上を図るとともに、電線共同溝の整備を併せて行い、防災機能を確保します。この道路整備は市街地のまちづくりに寄与するものであります。
- また、都市計画法による土地所有者等の財産に対する各種の制限を、早期に解消する必要があります。

■ 費用

- 平成27年度計画事業費 約50億円 (国費 約25億円)

■ 効果等

- 安全で快適な通行空間の確保
- 渋滞緩和等自動車交通の円滑化の促進
- 地域の防災性の向上

川崎市の主な事業中の街路

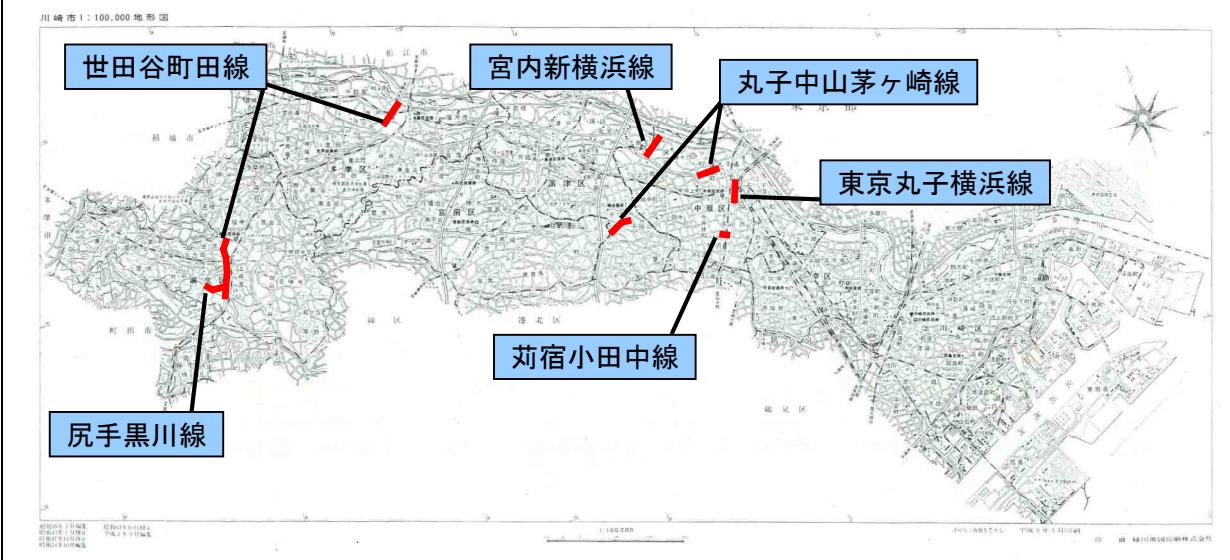
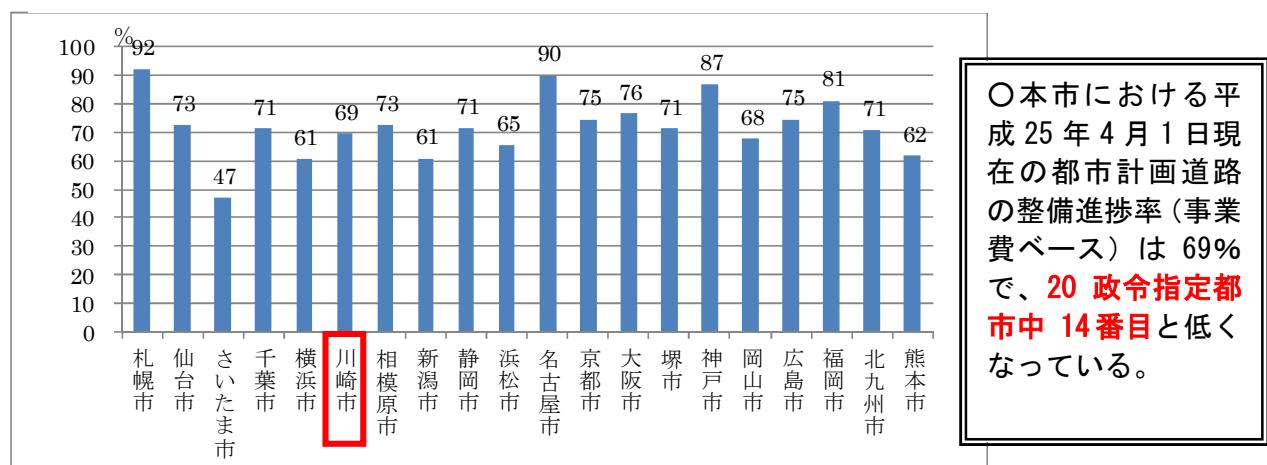


図1 20政令指定都市 都市計画道路整備進捗率 (平成25年4月1日現在)



都市計画現況調査より

この要請文の担当課／建設緑政局道路河川整備部道路整備課 TEL 044-200-2798

京浜急行大師線連続立体交差事業について

【国土交通省】

■ 要請事項

- 1 連続立体交差事業において、今後増大する必要な財源を十分に措置すること。
- 2 京浜急行大師線連続立体交差事業については、地下式により施行するため多額の事業費を必要とすることから、計画的な事業執行に必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 京浜急行大師線連続立体交差事業は、昭和63年度に国の事業採択を受け、平成5年6月に都市計画決定、平成6年3月に事業認可を得て、事業に着手しました。
- 本事業は、臨海部における近年の増大する交通量に対応する円滑な交通流の確保を目的としており、踏切における交通渋滞や事故を解消するとともに、騒音、排気ガス等の自動車公害の低減、分断されている市街地の一体化や防災性の向上が図れることから、着実な事業進捗が重要な課題となっています。
- 早期に事業効果を発揮させるため、1期①区間（小島新田～東門前）の工事を推進していますが、今後、1期②区間（東門前～鈴木町）の整備を予定しているため、事業費の増大が見込まれています。

■ 費用

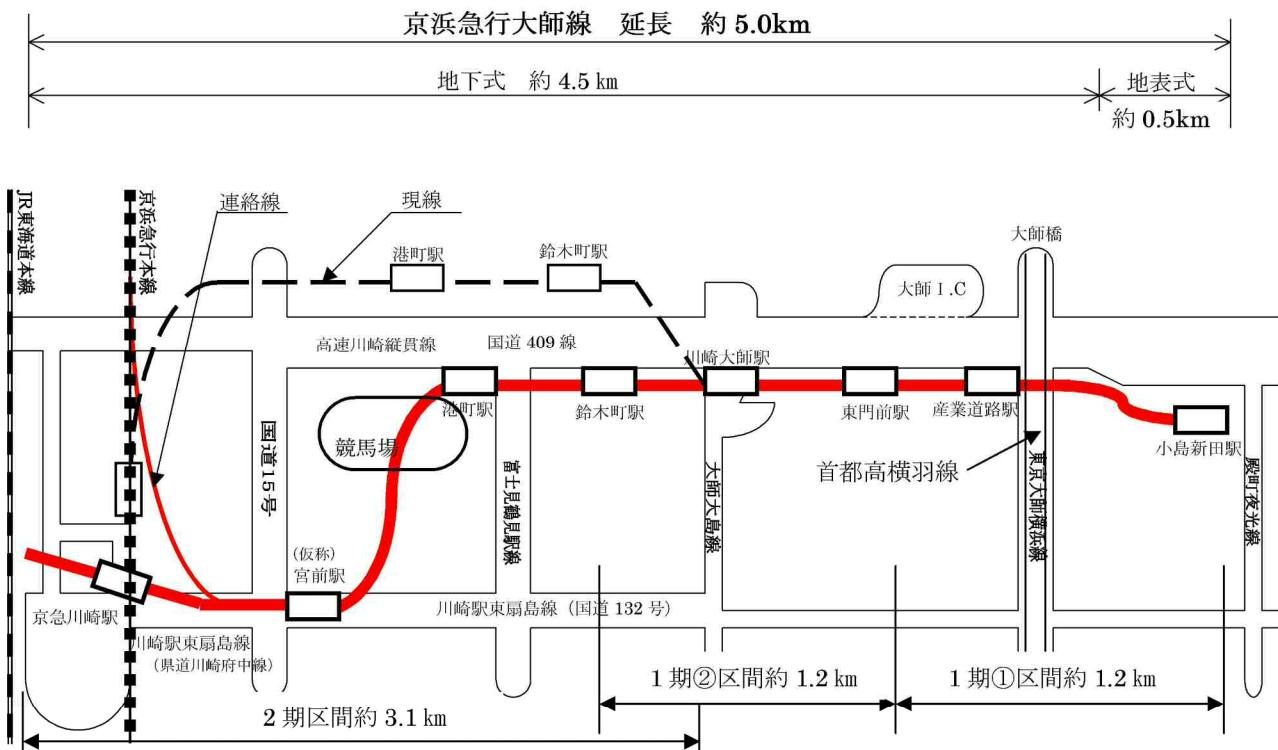
- 総事業費：約1,470億円
(平成27年度計画事業費 約21億円 (国費 約9億円))
- 補助対象事業費：約1,368億円
- 費用便益（B/C）：1.03 (H24年度再評価実施)

■ 効果等

- 14箇所の踏切除去による交通渋滞の緩和、沿線環境の改善
- 地域分断の解消による地域の一体化の推進

京浜急行大師線連続立体交差事業の概要

①事業概要図

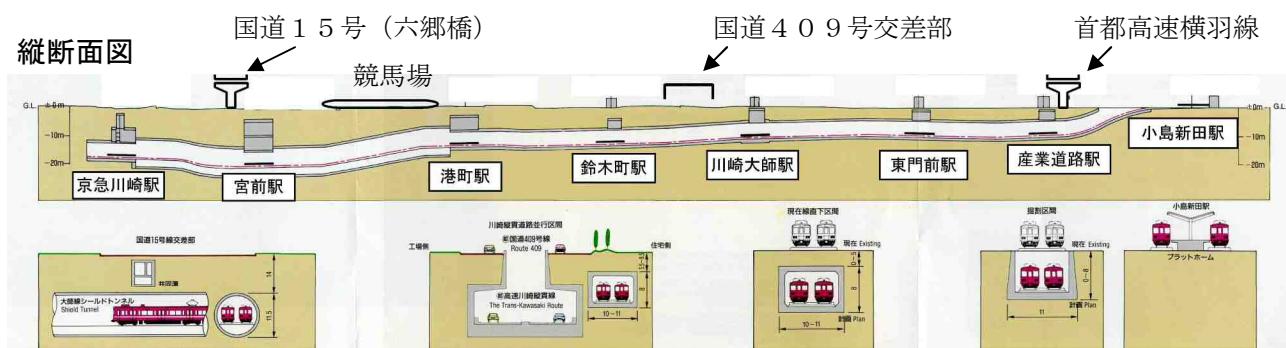


②諸元

○計画区間	京急川崎駅～小島新田駅
○計画期間	平成5年度～平成27年度（事業認可延長予定）
○総事業費	約1,470億円（国費約732億円、市費約658億円、鉄道事業者負担額約80億円）
○補助対象事業費	約1,368億円（小島新田駅～鈴木町駅については、地下構造に対する補助対象額、鈴木町駅～京急川崎駅については、現線高架想定額に対する補助対象額）
○事業の概要	<p>延長 計画線 約 5 km (地下式 約 4.5 km、地表式 約 0.5 km)</p> <p>連絡線 約 0.9 km (地下式 約 0.5 km、地表式 約 0.4 km)</p> <p>除却踏切数 14箇所</p> <p>駅数 8駅（新駅1駅含む）</p>

③立体方式

高架式の場合は、既に高架化されている国道15号や首都高速横羽線との交差部が高高架となることや、ルートの一部が競馬場や市街化が著しい区域となることから、地下式としています。



JR南武線連続立体交差事業調査について

【国土交通省】

■ 要請事項

JR南武線（尻手駅から武藏小杉駅間）連続立体交差化の早期実現に向け、事業調査を着実に推進するために必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- JR南武線は、首都圏において環状方向の鉄道輸送の一翼を担う川崎駅から立川駅間を結ぶ鉄道路線であり、本市域を縦断し、各市内拠点間を結ぶ本市において重要な社会基盤であります。
- 事業調査区間の沿線では、大規模な都市型住宅の形成や企業の研究開発機能の集積が進むなど、地域を取り巻く環境が変化しており、南武線の尻手駅から武藏小杉駅間については、踏切に起因する国道409号や大田神奈川線などの混雑といった幹線道路に与える課題、また、路線バスの速達性低下・通学児童などの安全性の低下など地域の生活利便性や生活環境に関する課題、さらに、災害発生時の物資輸送を担う緊急輸送道路や広域避難場所への避難路確保といった災害に対する課題が顕在化しております。
- そのため、これらの課題に対し、道路交通を円滑化し地域分断を解消する連続立体交差事業を早期に実現し、安全で利便性が高く災害に強い都市の再整備を誘導するなどの取組を進めていく必要があります。

■ 費用

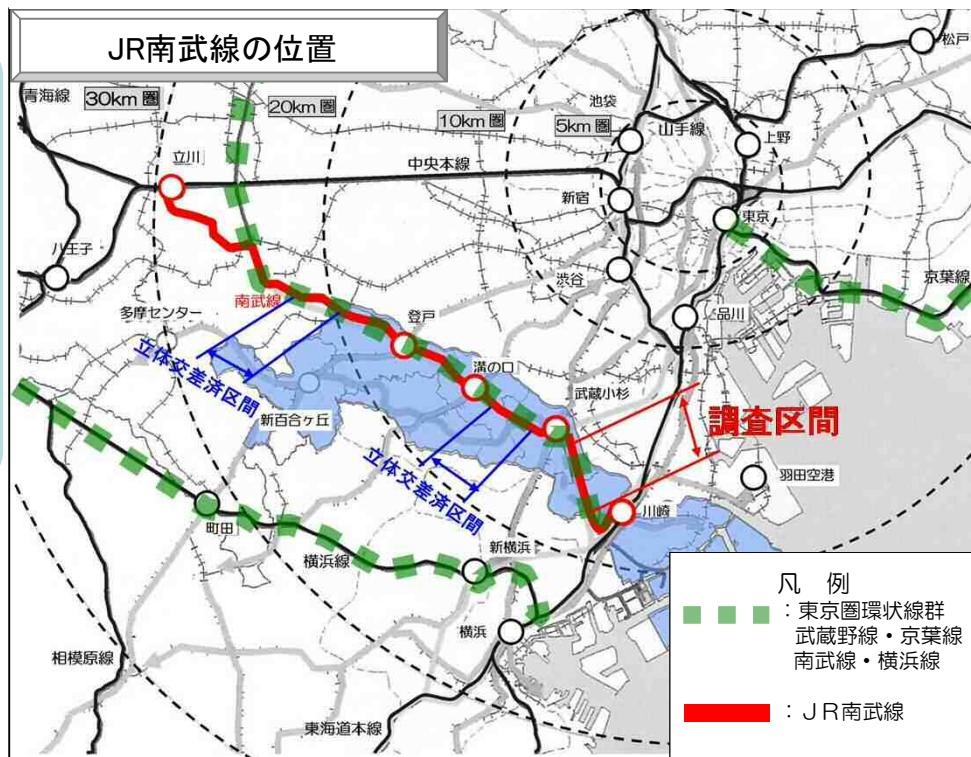
- 調査事業費 約0.7億円 (調査全体約2.7億円 平成26年度～27年度)

■ 効果等

- 踏切除却による交通円滑化や生活利便性の向上
- 沿線小学校の通学路踏切の危険性解消や避難路、緊急輸送道路の確保
- 地域分断の解消による一体的なまちづくりの推進

事業の概要

- 調査区間
尻手駅～武藏小杉駅間
(延長 約5.5km)
- 区間の踏切
13箇所
(緊急対策踏切:8箇所)
- その他の整備の検討
交差道路等5路線
駅前広場の拡充等



首都高速道路等の料金施策に係る措置について

【国土交通省】

■ 要請事項

平成28年度のシームレスな料金体系導入に向け、検討を進めるとともに、導入に際しては、現行の割引内容とその効果を十分に検証し、必要となる割引制度は、料金体系に反映すること。

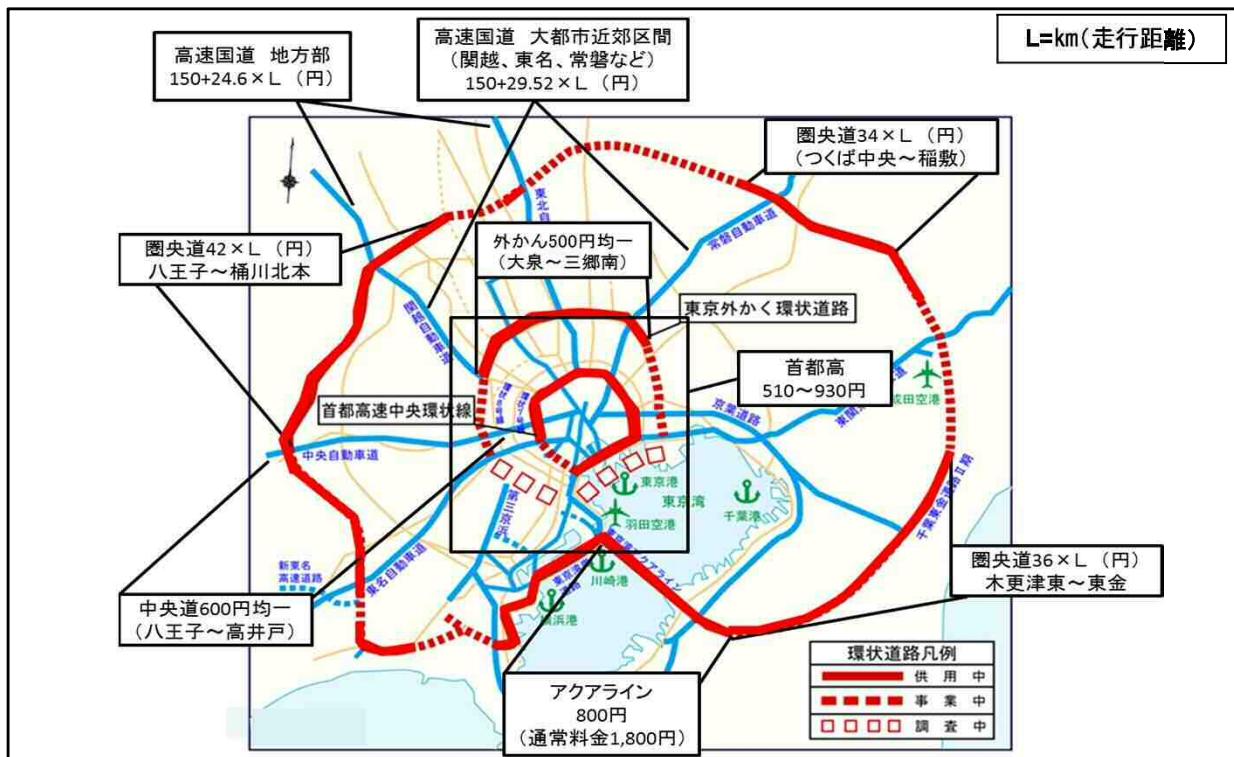
■ 要請の背景

- 首都圏の高速道路は、運営主体・料金体系が異なる複雑でわかりにくい料金や環状道路を利用することによる割高感などにより、ネットワークとしての機能を十分に発揮できていない状況にあります。
- 平成25年12月20日に、国は、「新たな高速道路料金に関する基本方針」において、首都圏では、環状道路の整備に合わせてシームレスな料金体系を導入するべく検討を進めることとしています。
- 本市では、交通集中による渋滞及び沿道環境の改善、国家戦略特区・国際戦略総合特区の機能強化や活性化の支援といった観点から、環境ロードプライシングや羽田空港アクセス割引の実施などは有効な施策であると考えますので、シームレスな料金体系の導入に際しては、現行の割引内容とその効果を十分に検証し、必要となる割引制度の反映が必要です。

■ 効果等

- 国家戦略特区・国際戦略総合特区の機能強化
- 高速道路の有効活用により一般道の渋滞が改善
- 平均旅行速度の向上に伴い二酸化炭素、窒素酸化物が削減され、沿道環境が改善

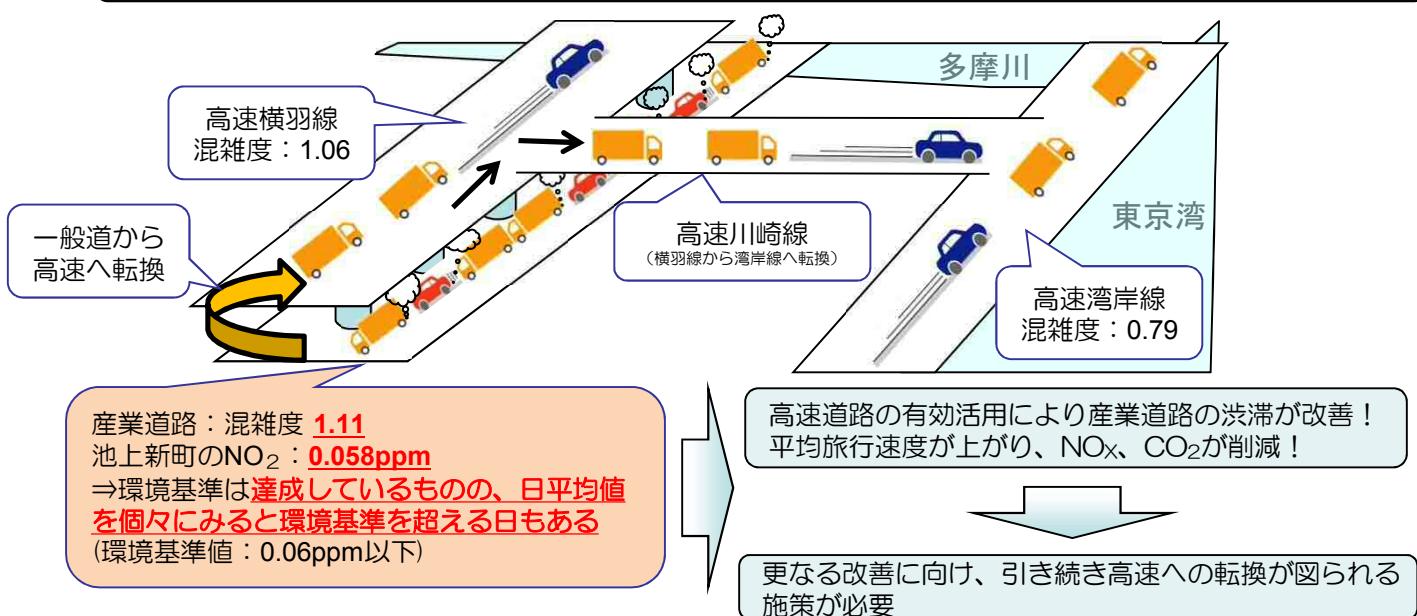
複数の料金体系が混在 シームレスな料金体系について検討が必要



産業道路に東京・横浜方面の交通が集中し、渋滞が発生！！

(平成22年度センサス)	大型車交通量 (平日24時間)	混雑度	混雑時平均 旅行速度(下り線)
産業道路	15,753 台	1.11	17.0 km/h
首都高速横羽線	17,436 台	1.06	72.6 km/h
首都高速湾岸線	29,973 台	0.79	85.9 km/h

適切な料金施策により産業道路の交通を横羽線、湾岸線へ転換



広域鉄道ネットワークの形成促進について

【国土交通省】

■ 要請事項

広域鉄道ネットワークの形成の促進に向けて、事業の進展に合わせた必要な財政措置や支援策の充実を図ること。

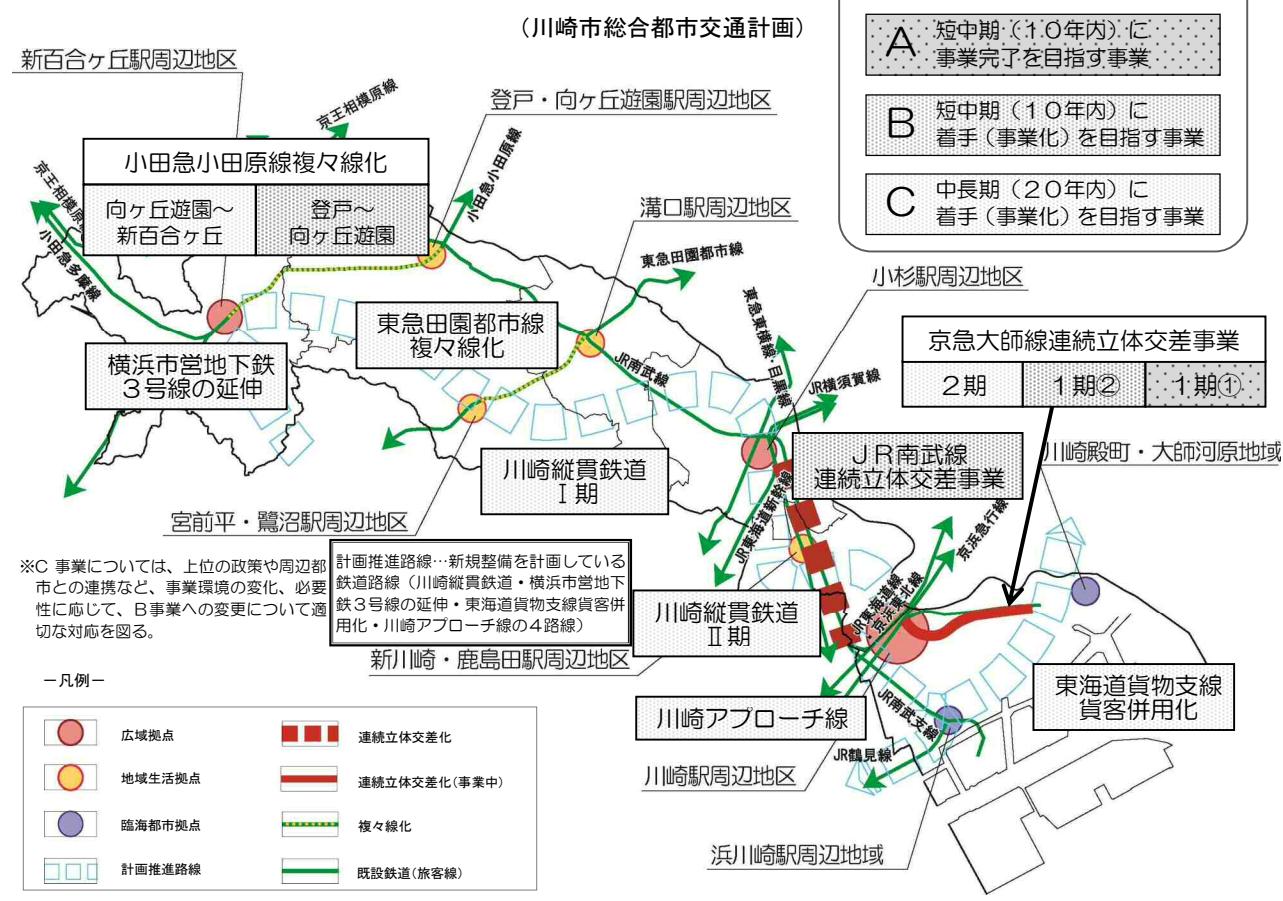
■ 要請の背景

- 首都圏における交通の円滑な処理や都市機能の一層の向上、自動車交通への過度の依存から鉄道等への転換促進のため、質の高い広域公共交通ネットワークの形成が必要であり、計画的な取組を図る必要があります。
- また、武蔵小杉をはじめとした内陸部は、将来に渡り夜間人口の増加が見込まれる一方、臨海部は、国際戦略総合特区に指定される等、我が国成長戦略の一翼を担う重要な地域となっており、最先端技術を持つ企業の立地が急速に進み、従業人口や研究者等の来訪者が増加しているため、公共交通機関の充実や、羽田空港へのアクセス強化が一層求められています。
- 本市では、総合都市交通計画の中で、「将来目指すべき鉄道ネットワーク」を具体的に掲げ、計画的な施策・事業展開を図ることとしています。
- この内、計画推進路線は首都圏における広域鉄道ネットワークを形成し、広域的な都市間連携強化や拠点機能及び拠点間連携の強化に資するものであり、整備のためには関係者間で連携して取組を進める必要があります。

■ 効果等

- 広域鉄道ネットワークの形成により、羽田空港やリニア中央新幹線駅等の高速幹線交通機関へのアクセスが強化されるとともに、首都圏における都市間連携の強化等により、都市機能の向上が図られ、首都圏の国際競争力強化に資するものです。

鉄道ネットワーク形成事業の取組時期



[広域鉄道ネットワークの形成]

本市の交通政策の目標

- ①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備
- ②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備
- ③災害に強い交通環境の整備
- ④地球にやさしい交通環境の整備

川崎市総合都市交通計画

鉄道交通施策の方向性

- ①・広域的な都市間連携強化
 - ・拠点機能及び拠点間連携の強化
 - ・羽田空港へのアクセス強化
 - ・新幹線、リニア中央新幹線アクセス強化
 - ・臨海部の交通環境整備
- ②・公共交通へのアクセス向上
 - ・快適性の向上
 - ・安全、安心な移動環境の確保
 - ・ユニバーサル化の推進
 - ・地域（交通）分断の解消
- ③・耐震性の向上
 - ・リダンタンシーの向上
- ④・車両等の低炭素化、省エネルギー化の推進
 - ・公共交通の利用促進

広域鉄道ネットワークの形成の推進

この要請文の担当課 / まちづくり局交通政策室 TEL 044-200-3550

川崎駅周辺地区の整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

川崎駅周辺地区の都市拠点機能整備について、各事業の進展に合わせた必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 川崎駅周辺地区は、広域拠点として位置づけ、民間活力の導入などにより、個性と魅力にあふれた拠点形成を進めており、また、都市再生緊急整備地域に指定され、市街地の活性化やにぎわいのある都市空間の形成を図るなど、都市再生に向けた取組を推進しています。
- J R川崎駅の東西を結ぶ主動線となる東西自由通路は、駅西口における大規模商業施設や都市型住宅等の整備により利用者が増加していることから、混雑解消と歩行者動線の分散、駅周辺の回遊性強化と利便性向上を図るために、新たな改札口とあわせた北口自由通路の整備に平成24年度に着手し、平成29年度の完了を予定しています。
- 川崎駅西口地区は、民間の開発動向をとらえ、適切な誘導を行うとともに、歩行者動線を確保するため公共基盤の整備を行う必要があります。

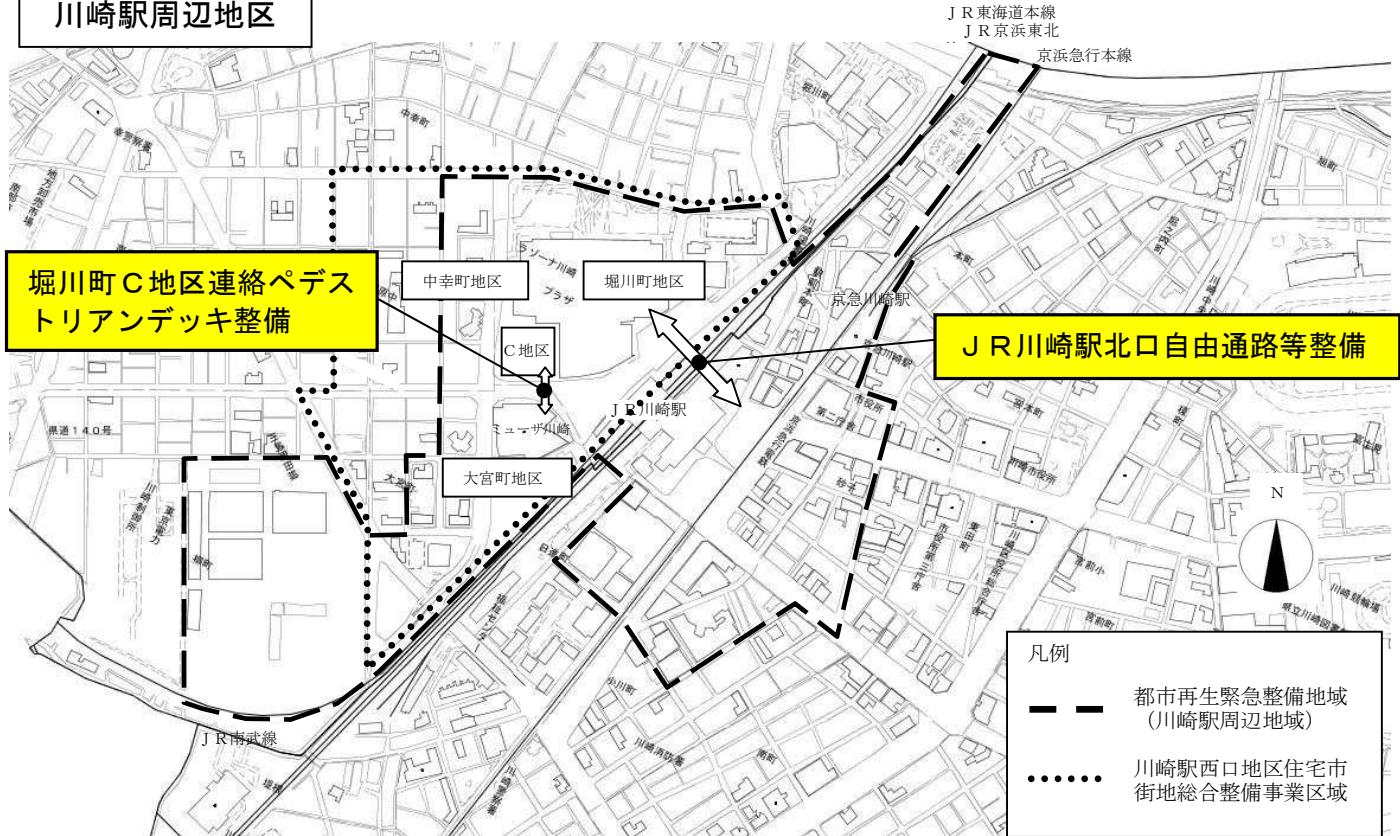
■ 費用

- 平成27年度計画事業費 約39.4億円（国費 約19.4億円）
 - ・ J R川崎駅北口自由通路等整備事業 約35.9億円（国費 約17.7億円）
 - ・ 堀川町C地区連絡ペデストリアンデッキ整備事業等 約3.5億円（国費 約1.7億円）

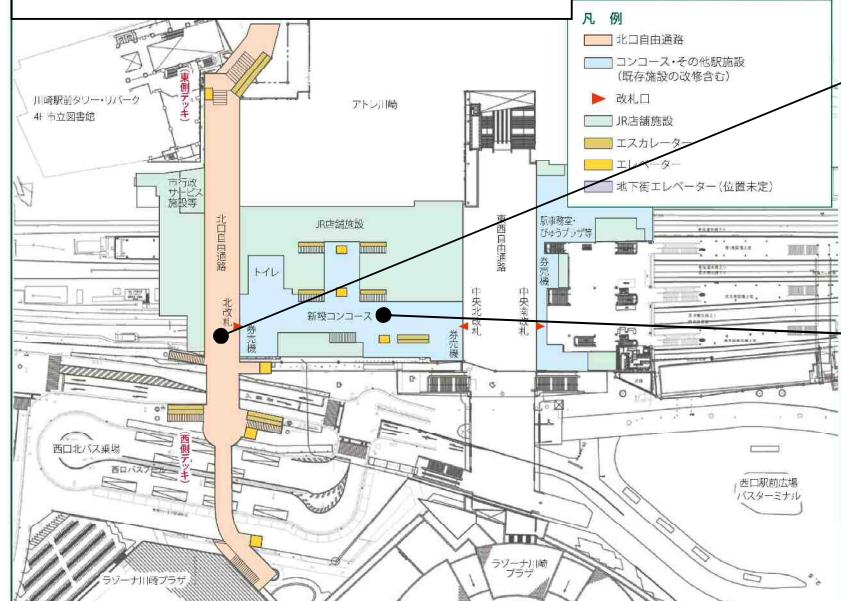
■ 効果等

- 北口自由通路の整備による、東西自由通路の混雑解消、東口と西口における回遊性の強化と利便性の向上
- 川崎駅西口地区の公共基盤の整備による、歩行者動線の確保、回遊性の強化

川崎駅周辺地区



JR川崎駅北口自由通路等整備事業



今後の費用の見込み

(単位: 億円)

事業名称		H26 予算	H27 計画	H28 計画	H29 計画	H30 計画
JR川崎駅北口自由通路等整備事業	事業費	12.6	35.9	35.7	30.2	—
	うち国費	5.6	17.7	17.4	14.8	—
堀川町C地区連絡ペデストリアンデッキ整備事業等	事業費	0.7	3.5	4.6	7.1	—
	うち国費	0.3	1.7	2.2	2.9	—

この要請文の担当課／まちづくり局市街地開発部市街地整備推進課

TEL 044-200-3009

小杉駅周辺地区の整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

小杉駅周辺再開発事業等の進展に合わせ、必要な措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 本市では、小杉駅周辺地区を広域拠点として位置づけ、先端技術を中心とした研究開発・生産機能の高度化を図るとともに、駅に近接した4地区の市街地再開発事業により駅前広場や道路等の公共施設を整備改善し、商業・業務・文化交流・都市型住宅等の諸機能が集積した集約型の都市構造を目指したまちづくりを進めています。
- これらの再開発事業により、地区幹線道路等の整備を行うとともに、市民自治活動拠点施設・児童厚生施設・駐車場などの公共公益施設の再編整備を行い、新たに駅周辺に保育所などの公益施設や商業・業務等の諸機能を集積する計画としています。
- 平成27年度は調査設計業務及び施設建築物工事を進める地区があり、これらの事業の着実な推進を図る必要があります。

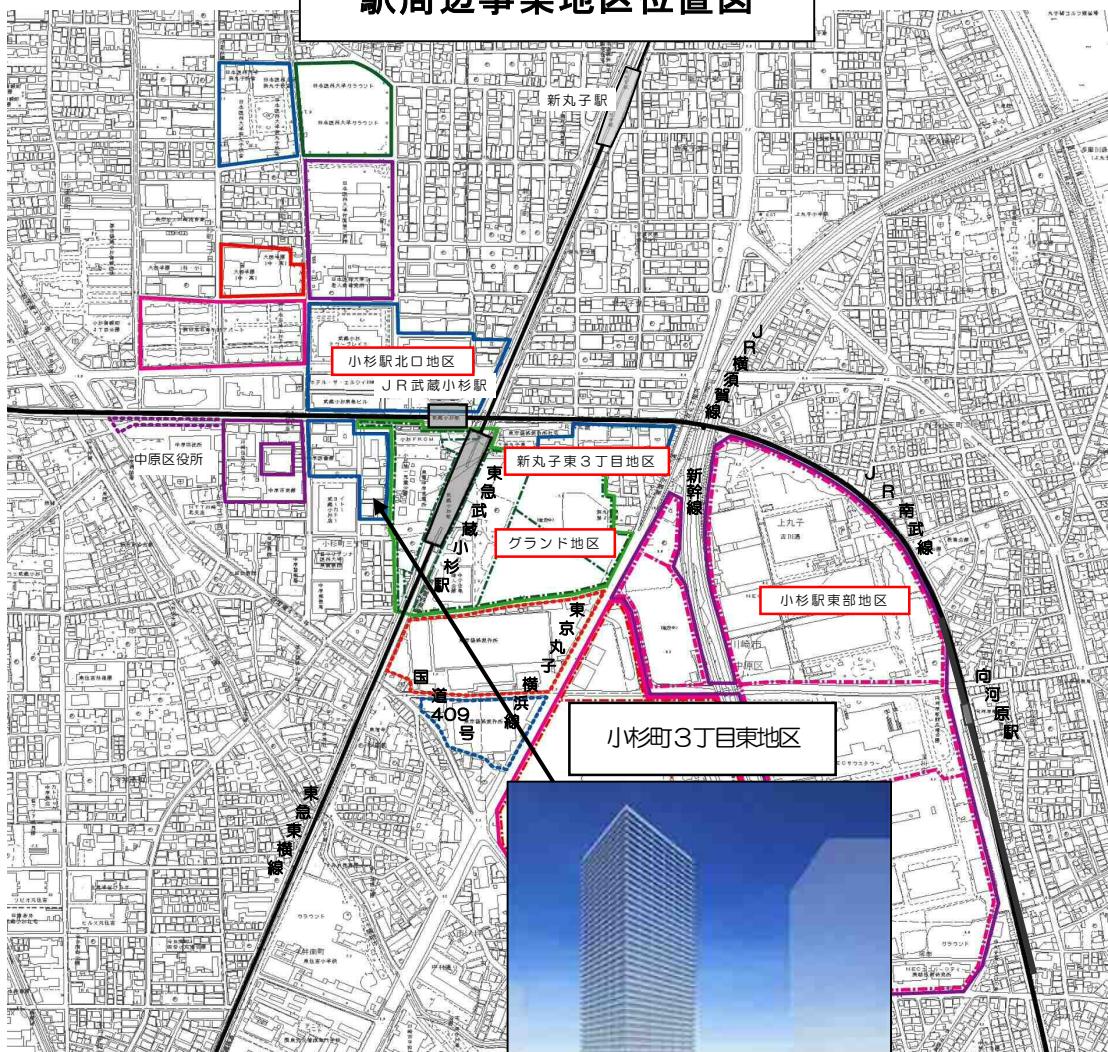
■ 費用

- 平成27年度計画事業費 約16.9億円（国費 約8.5億円）
 - ・ 小杉町3丁目東地区 約16.9億円（国費 約8.5億円）

■ 効果等

- 土地の集約化と高度利用を図ることにより、駅周辺の都市基盤の整備や市民利用施設の集約が図られ、本市の広域拠点としてふさわしい都市機能が形成されます。
- 駅周辺に市民利用施設等が集約されることにより、利用者の利便性の向上が図られます。

駅周辺事業地区位置図



都市計画決定 平成 26 年 2 月
 権利変換 平成 26 年度 (予定)
 工事着手 平成 27 年度 (予定)
 工事完了 平成 30 年度 (予定)

■ 今後の費用の見込み

(単位 : 億円)

事業名称		H26 予算	H27 計画	H28 計画	H29 計画	H30 計画
小杉町 3 丁目東地区	事業費	約 3. 6	約 16. 9	約 7. 6	約 9. 4	約 7. 3
	うち国費	約 1. 8	約 8. 5	約 3. 8	約 4. 7	約 3. 6

この要請文の担当課／まちづくり局小杉駅周辺総合整備推進室

TEL 044-200-2722

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

- 1 登戸駅周辺地区及び向ヶ丘遊園駅周辺地区における建築物等の移転及び公共施設等の整備推進に対する財政措置を講ずること。
- 2 都市計画道路登戸1号線、登戸2号線及び登戸3号線の早期整備に対する財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 昭和63年9月に土地区画整理事業の計画が決定した本地区は、本市の地域生活拠点として、また、多摩区の商業、業務の中心地区としてふさわしいまちを目指し、土地区画整理事業により都市計画道路等公共施設の整備等を行い、地域生活拠点機能の確立並びに商業・業務機能を強化するとともに、安全で快適な市街地形成を推進しています。

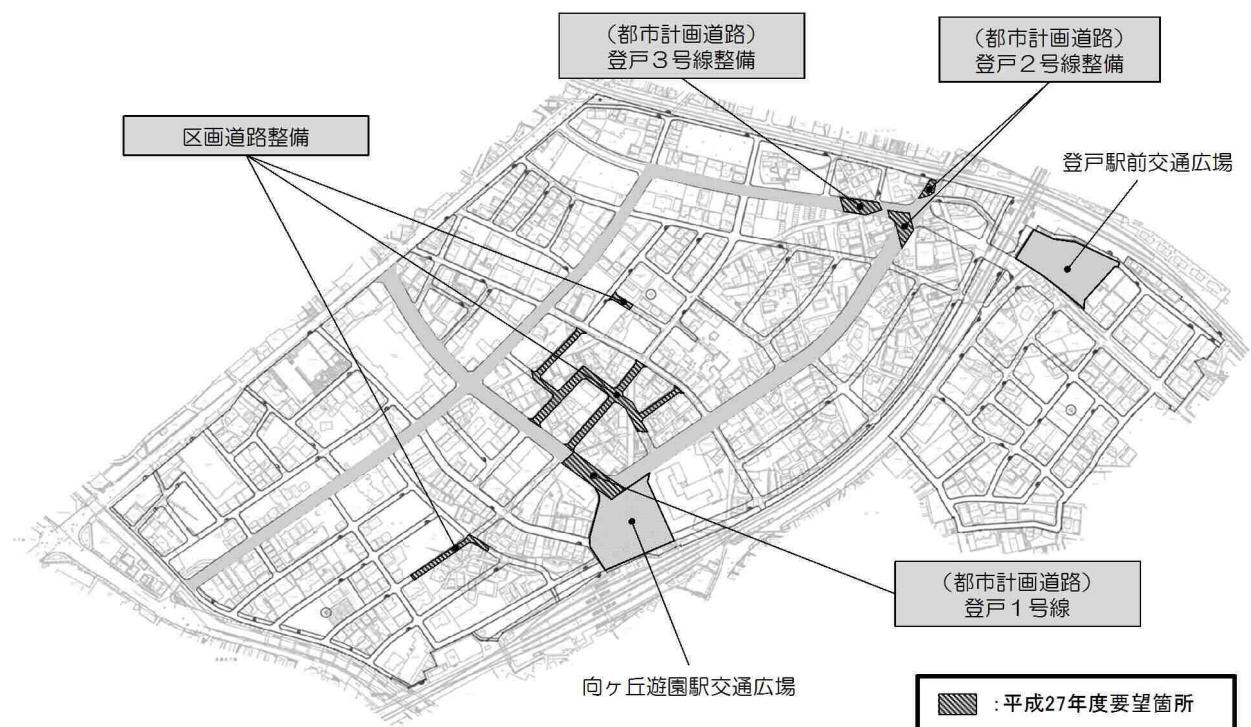
■ 費用

- 平成27年度計画事業費 約23.8億円 (国費 約10.2億円)
 - ・登戸1号、2号、3号線整備等 約5.0億円 (国費 約2.7億円)
 - ・区画道路整備等 約18.8億円 (国費 約7.5億円)

■ 効果等

- 区画整理事業による密集市街地解消及び防災性の向上
- 都市計画道路整備による地区内交通の円滑化
- 駅周辺整備による交通結節機能の強化

【登戸・向ヶ丘遊園周辺地区】位置図及び平成27年度要望箇所



■ 登戸土地区画整理事業の進捗状況（平成26年3月末現在）

項目	累計面積・延長	進捗率(%)
仮換地指定面積 (263,148m ²)	173,919 m ²	66.1
使用開始面積 (263,148m ²)	134,798 m ²	51.2
建築物等移転棟数 (1,358棟)	717棟	52.8
道路築造延長 (11,890m)	5,494m	46.2



■ 今後の費用の見込み

(単位：億円)

		H26予算	H27計画	H28計画	H29計画	H30以降
登戸 土地区画整理事業	事業費	4.3	23.8	24.9	24.2	82.0
	国費	1.7	10.2	10.8	10.2	34.9
向ヶ丘遊園駅 連絡通路整備事業	事業費	4.3	0	—	—	—
	国費	1.7	0	—	—	—

この要請文の担当課／まちづくり局登戸区画整理事務所 TEL 044-933-8511

創エネ・省エネ・蓄エネの取組推進について

【経済産業省・環境省】

■ 要請事項

- 1 低炭素社会及び自立分散型エネルギーシステムの構築に向け、公共施設や住宅等において、創エネ、省エネ、蓄エネの取組が総合的に推進されるよう、更なる財政措置を講ずること。
- 2 都市部における温暖化対策として活用が求められているにも関わらず、導入インセンティブが少ないエネルギー源（太陽熱・地中熱等）について、より一層の導入促進が図られるよう、更なる財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 平成26年4月策定のエネルギー基本計画において、再生可能エネルギーの導入を最大限に加速していく、積極的に推進するとの方向性を示していることから、平成25年度末に終了した住宅用太陽光発電設備の補助制度の効果検証等を踏まえながら、創エネ・省エネ・蓄エネ機器の導入拡大に向けた更なる財政措置が必要です。
- 本市では、低炭素社会及び自立分散型エネルギーシステムの構築に向けて、住宅に太陽光発電設備や太陽熱利用設備、家庭用燃料電池、定置用リチウムイオン蓄電池を導入するにあたり補助を実施しています。
- 特に、既築の建物では、設置の際に付帯工事等が必要となることから、より一層の導入促進を図るため、それらについても財政措置が必要となります。
- エネルギー変換効率が40～60%と高い太陽熱をはじめ、都市部における地球温暖化対策として活用が求められている再生可能エネルギー源について、より一層の利用促進を図るために、「再生可能エネルギーの固定価格買取制度」のような導入インセンティブの創設など、利用促進を図るための更なる財政措置が必要となります。

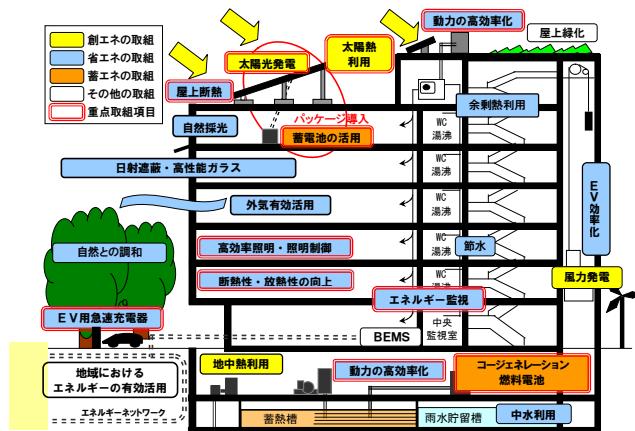
■ 効果等

- 創エネ・省エネ・蓄エネの取組を総合的に推進することにより、低炭素社会の実現に寄与するとともに、エネルギーを効率的に利用し、非常時においてもエネルギー源の確保が可能な自立分散型エネルギーシステムの構築に貢献します。

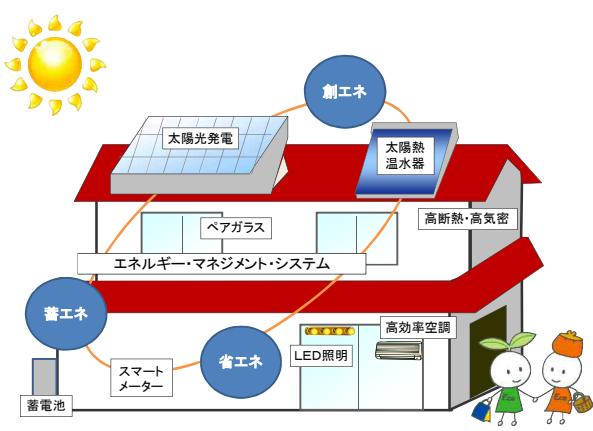
公共施設や住宅への創エネ・省エネ・蓄エネ機器の導入

公共施設や住宅において、再生可能エネルギー源の利用といった創エネ、効率的なエネルギー利用を推進する省エネ、エネルギー利用の平準化を図る蓄エネを組み合わせ、エネルギーを最適に制御する自立分散型エネルギーシステムを導入した災害に強い環境先進都市の実現を目指す。

＜公共施設における導入イメージ＞



＜住宅における導入イメージ＞

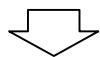


＜既築の建物へ導入する際の課題＞

既築の建物へ導入する際には、付帯工事等が必要

また、人口や産業が集積して電力を大量に消費する都市部では、

既築の建物への導入が有効な普及方策



要請事項

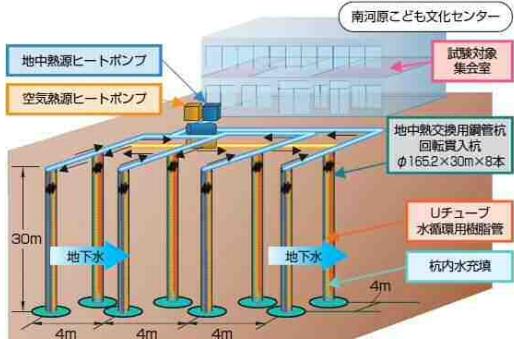
付帯工事等に対する財政措置

熱の有効利用に向けた取組

＜太陽熱利用設備の導入＞



＜地中熱利用空調システムの導入＞



この要請文の担当課／環境局地球環境推進室

TEL 044-200-2865