

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

- 東京都と横浜市の間に位置し南北に細長い本市の地理的特性から、橋梁整備などによる京浜間の連携強化とともに、臨海部から丘陵部に向けた市域縦断方向の交通軸の機能強化が課題となっており、都市の骨格を形成する幹線道路である国県道の整備が必要です。
- 拠点開発の進展が著しい小杉駅周辺地区では、沿道商店街を形成する国道409号の整備を進めており、快適で賑わいのあるまちづくりの創出に向け、沿道と一体となった面的な道路整備が求められています。
- 近年、社会問題となっている通学路の安全対策やインフラの老朽化対策は、本市においても推進が急務であり、生活道路の安全確保を早期に図るとともに、高度成長期に整備された橋梁や歩道橋、道路照明など道路施設の補修や更新が順次必要となっています。

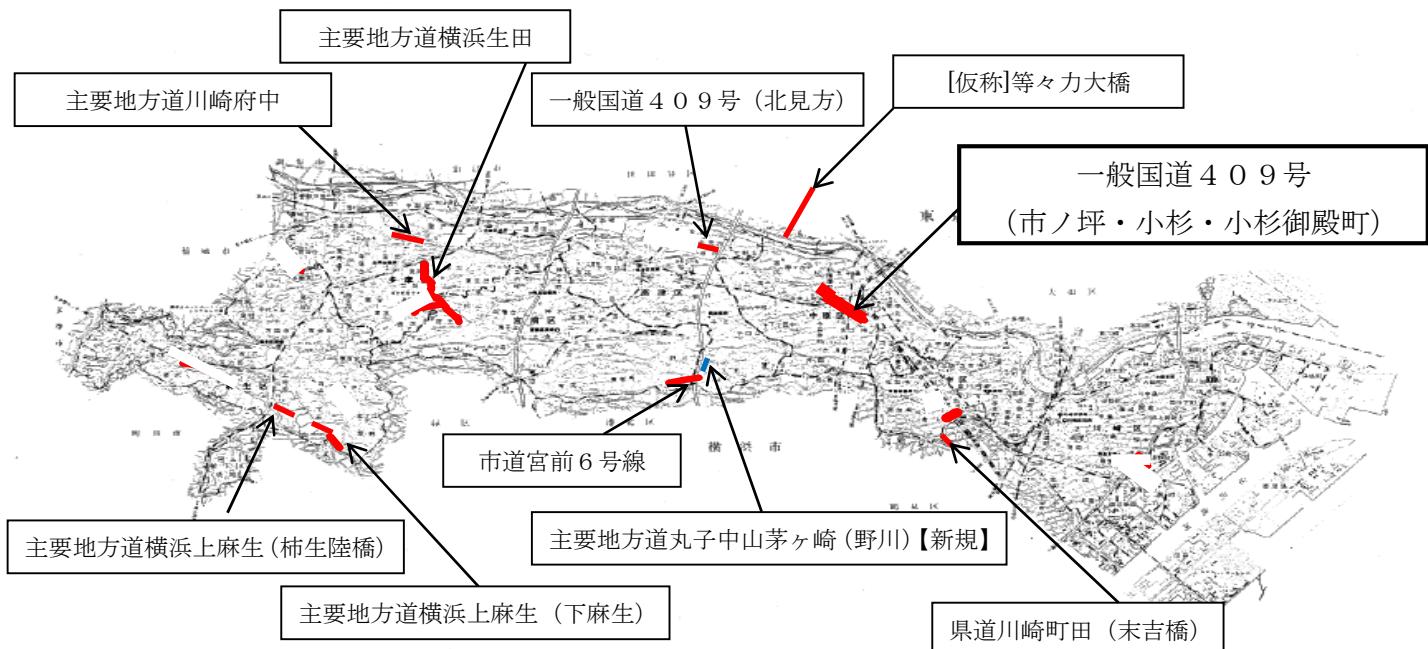
■ 費用

- 平成28年度計画事業費 約61億円 (国費 約33億円)
 - ・ 道路改修等 約52億円 (国費 約28億円)
 - ・ 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る市民生活の安全の確保

主な道路・橋梁事業



小杉駅周辺地区と国道409号と等々力緑地



[仮称] 等々力大橋イメージ図

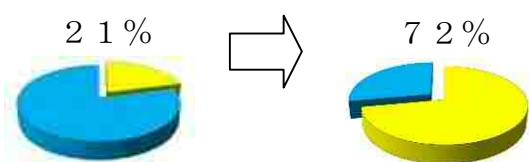
長寿命化修繕計画対象橋梁 121橋

建設後50年以上経過した橋梁

現 在 [平成27年度]	26橋 (21%)
15年後 [平成42年度]	87橋 (72%)

建設後50年以上橋梁

[平成27年度] [平成42年度]



この要請文の担当課／建設総合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

- 全国的には少子高齢化の進行による人口減少社会が到来する中、首都圏の中心部に位置する本市においては、人口の都心回帰や都市再生の取組などにより、人口が引き続き増加し、本市に関連する自動車交通もしばらくの間は微増傾向を示すものと想定しております。
- 市内の幹線道路網においては、このような交通需要への的確に対応させながら都市や経済の活動を支え、都市機能全体を向上させていくことが課題となっており、これまで市民との道路整備に関する合意形成や、事業の重点化により効率的・効果的な整備を進めてまいりました。
- しかしながら、本市の都市計画道路は、平成26年3月31日現在の計画道路延長に対する整備進捗率が70%（図1参照）と未だ低い水準にあり、効率的な都市経済活動を支え、都市拠点の交通機能強化や魅力ある都市環境の形成を図るためにも、今後も着実に整備を推進する必要があります。

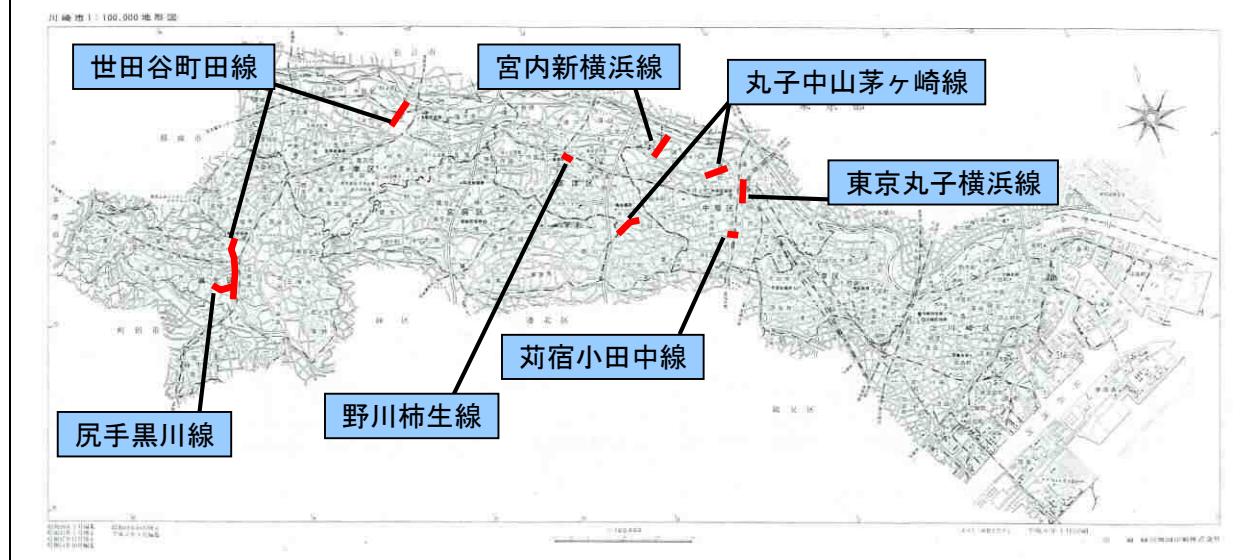
■ 費用

- 平成28年度計画事業費 約58億円 (国費 約32億円)

■ 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

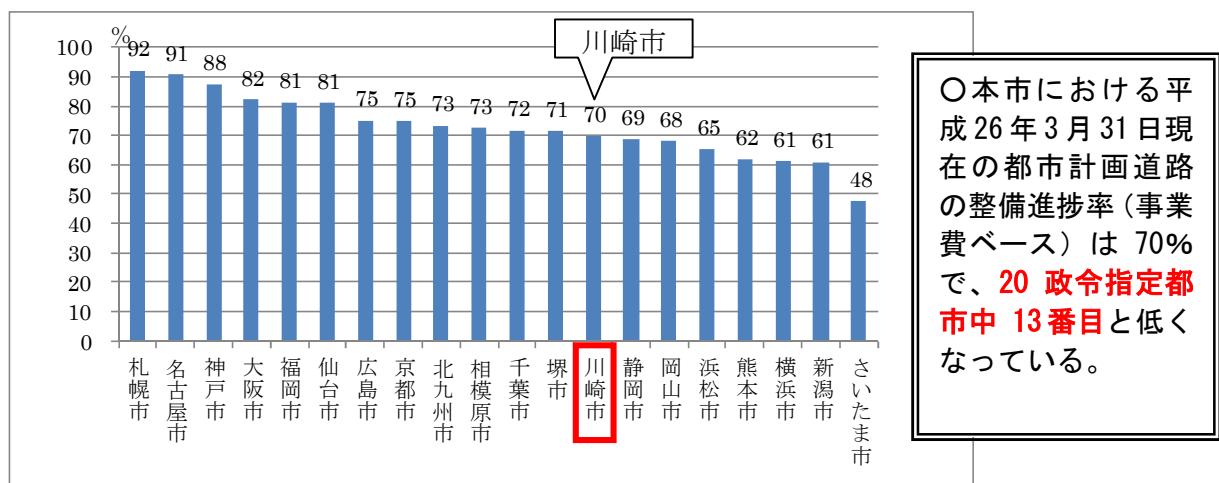
川崎市の主な事業中の街路



野川柿生線(溝口駅南口広場)のイメージ図

東京丸子横浜線（自転車専用通行帯と併せた整備）

図1 20政令指定都市 都市計画道路整備進捗率（平成26年3月31日現在）



都市計画道路整備状況調査より

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

中央新幹線計画に伴う幹線道路整備について 【新規要請項目】

【国土交通省】

■ 要請事項

中央新幹線計画の着工に伴い非常口の工事では、資材・機械の搬入搬出及びトンネル等の掘削残土の搬出が予定されているが、道路交通への影響を低減させるため、早期に周辺道路の整備を促進する必要があることから、幹線道路整備に必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 中央新幹線計画では、川崎市内の中原区等々力から麻生区片平まで全区間が大深度地下トンネル構造で、かつ5カ所の非常口工事が予定されています。
- 非常口の工事では、資材・機械の搬入搬出及びトンネル等の大量な掘削残土の搬出が予定されており、工事用車両の通行による道路交通への影響が懸念されております。
- J R 東海が行った環境影響評価の結果では、交通混雑について主要な交差点の需 要率は0.9以下に收まり、道路への影響は少ないと評価されていますが、市内5カ所のうち中原区等々力及び麻生区片平非常口周辺には、未完成の幹線道路が多く、道路交通への影響を低減させることが急務となっています。
- このため、特に中原区等々力及び麻生区片平非常口周辺の幹線道路を早期に完成させる必要があります。

■ 費用

- 平成28年度計画事業費 約78億円 (国費 約43億円)

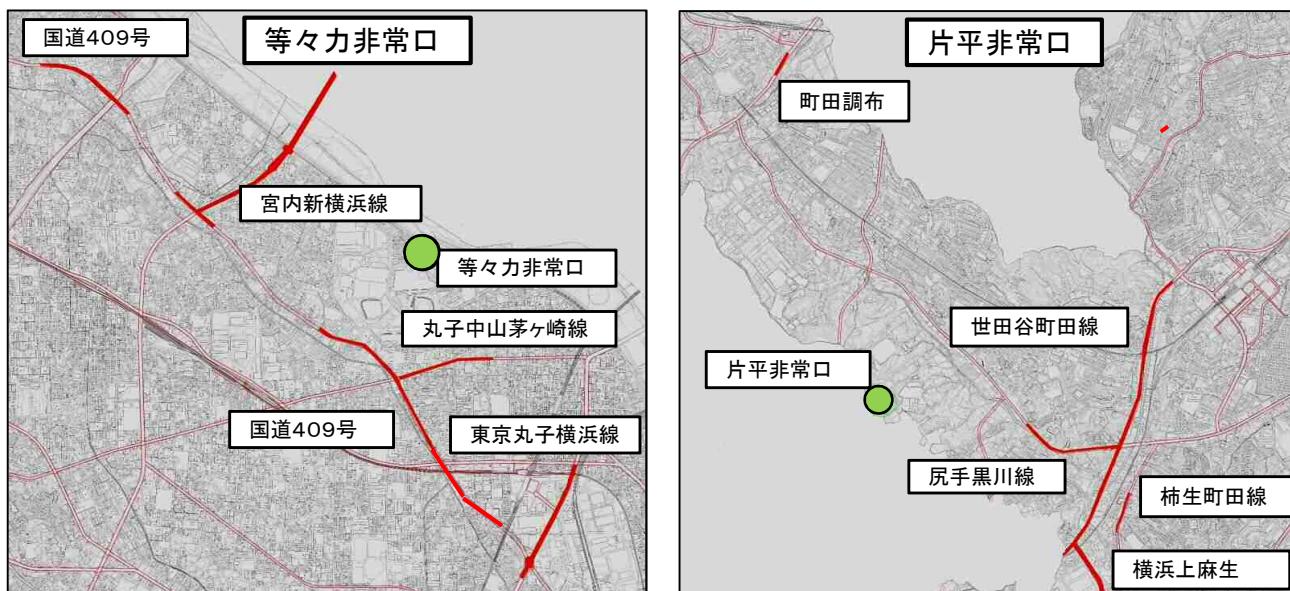
■ 効果等

- 非常口周辺の通行環境の改善
- 自動車交通の円滑化の促進

■非常口等予定地



■等々力・片平非常口周辺都市計画道路



■中央新幹線スケジュール

	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39
リニア中央新幹線整備 (品川・名古屋間)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	→
中原区等々力非常口等整備	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	→
麻生区片平非常口等整備	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	→

※中央新幹線(東京・名古屋)環境影響評価書(平成25年9月)

※非常口の着手時期については完成時期より想定

この要請文の担当課／建設総合企画部企画課 TEL044-200-2769

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。
- 現在、臨海部では殿町3丁目地区における国際戦略拠点(キングスカイフロント)など都市拠点の形成が進んでおります。京浜急行大師線や周辺道路は、こうした拠点を支える重要な交通基盤となっていることから、踏切における交通渋滞や事故、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等が喫緊の課題となっています。
- これらの課題を解決し、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、併せて、1期②区間（東門前～鈴木町）の整備を行うため、事業費の増大が見込まれています。

■ 費用

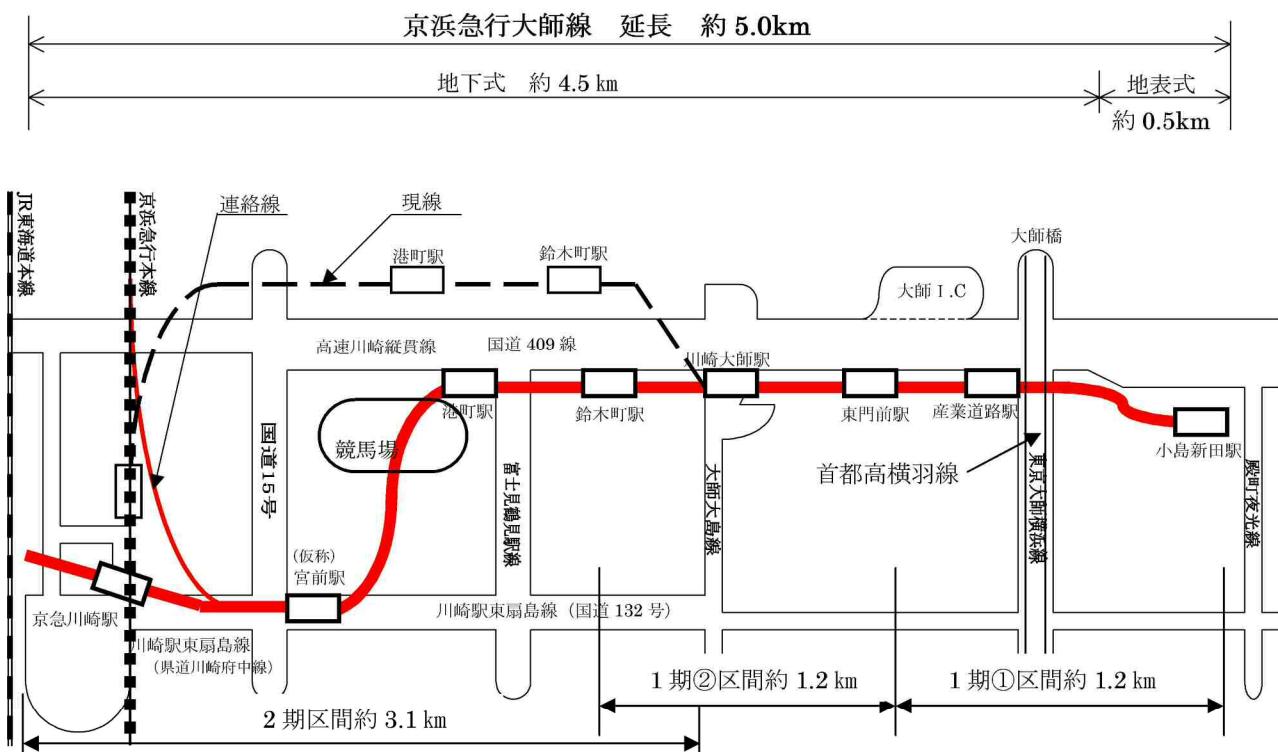
- 総事業費：約1,470億円
(平成28年度計画事業費 約63億円 (国費 約34億円))
- 補助対象事業費：約1,368億円
- 費用便益（B／C）：1.03 (平成24年度再評価実施)

■ 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

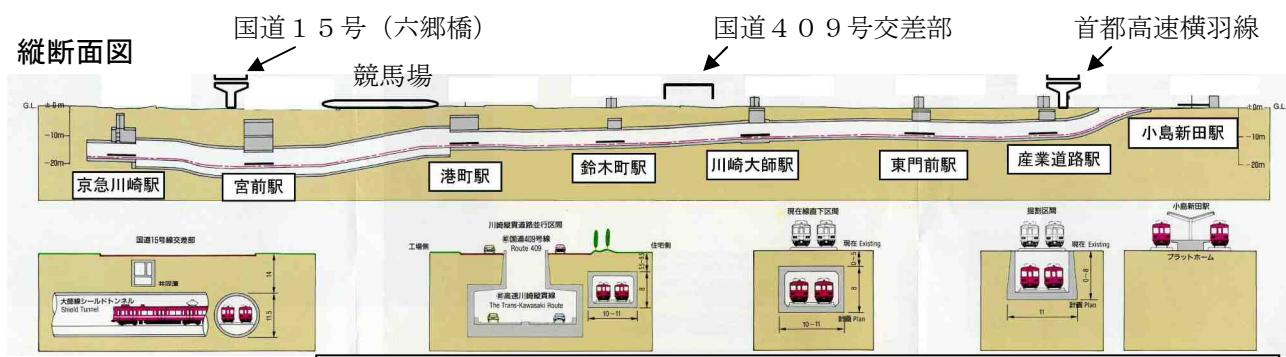


②諸元

○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について

【国土交通省】

■ 要請事項

JR南武線（尻手駅から武蔵小杉駅間）連続立体交差化の早期実現に向け、連続立体交差事業、及び関連都市基盤について、都市計画決定等の法手続きの調査・検討に必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

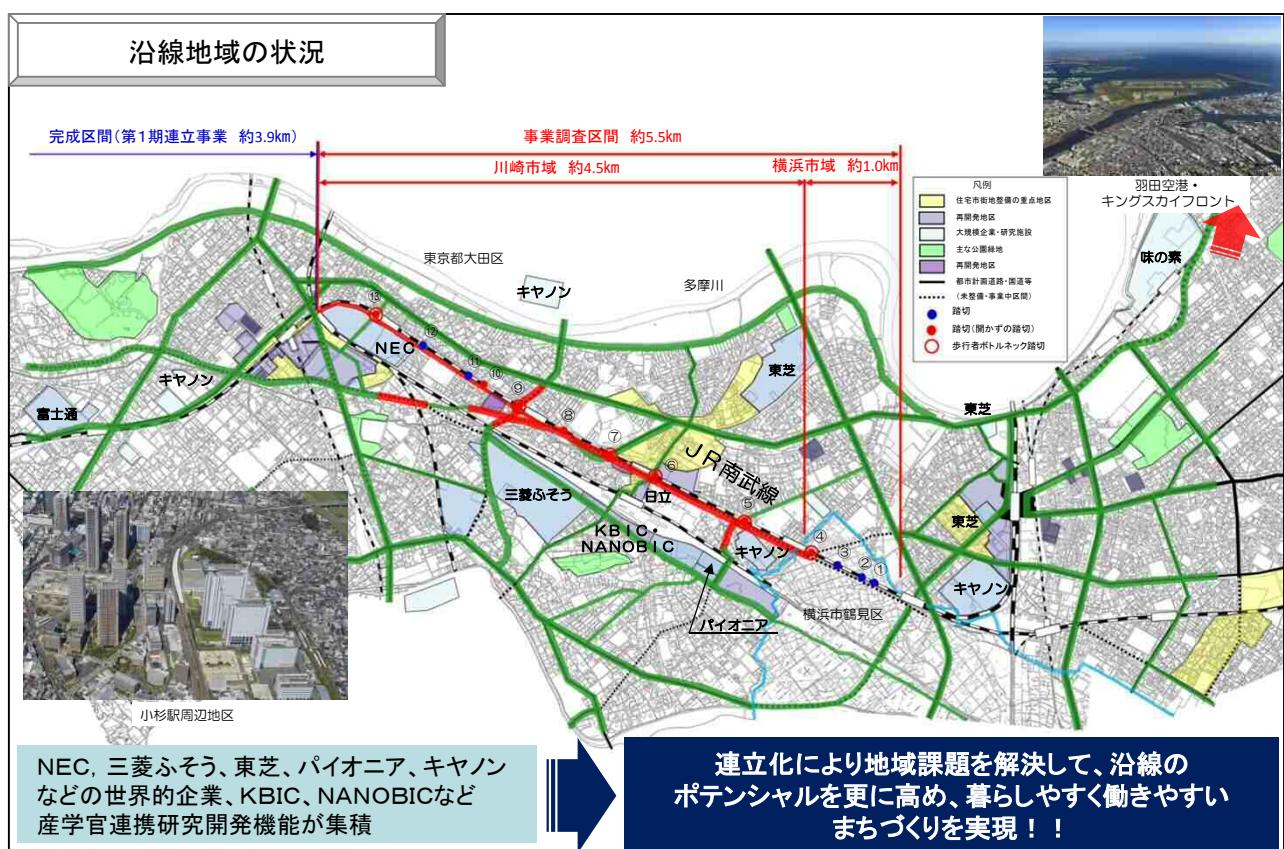
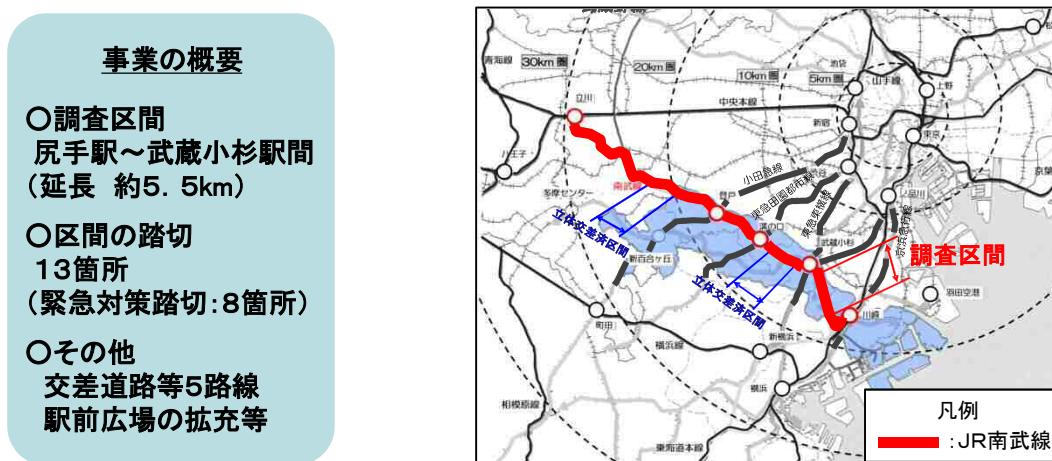
- JR南武線は川崎駅から立川駅間を結び、首都圏において環状方向の鉄道輸送の一翼を担う鉄道路線であり、本市域を縦断し市内の各拠点を結ぶ、本市において重要な交通基盤であります。
- 沿線の武蔵小杉駅や鹿島田駅周辺では、企業の研究開発機能の集積や大規模な都市型住宅の形成が進んでいますが、一方で、踏切に起因する国道409号や大田神奈川線などの渋滞といった道路交通に関する課題、また、路線バスの速達性低下・通学児童などの安全性の低下など地域の生活利便性や生活環境に関する課題、さらには、災害発生時の物資輸送を担う緊急輸送道路や広域避難場所への避難路確保など、災害に対する課題が顕在化しております。
- 平成26年度に着手した事業調査において、地質調査、測量、基本設計、沿線まちづくりなどの検討を進め、平成27年度末には概略設計が完了する予定です。
- 平成28年度からは、連続立体交差化の早期実現に向けて、計画段階評価や都市計画決定等の法手続きを進めていく必要があります。

■ 費用

- 計画事業費 約2.5億円 (平成28年度)
約8.4億円 (平成28年度～30年度)

■ 効果等

- 踏切除却による交通円滑化
- 公共交通の生活利便性の向上や沿線小学校の通学路踏切の危険性解消
- 緊急輸送道路や広域避難場所への避難路の確保



■ スケジュール

H26

事業調査 (2ヶ年程度)

- 事業化に向けた調査を実施
 - 地質調査、測量
 - 基本設計、概略設計
 - 沿線まちづくりの検討

H28

詳細調査 (3ヶ年程度)

- 都市計画決定などに向けた取組
 - 比較設計、詳細設計
 - 関連事業の測量・設計
 - 計画段階評価
 - 環境アセスメント（事業段階）

都市計画決定
事業認可・事業着手

- 用地取得
- 工事施工

この要請文の担当課／建設緑政局計画部企画課 TEL044-200-3499

連続立体交差事業の関連事業について 【新規要請項目】

【国土交通省】

■ 要請事項

連続立体交差事業と併せて整備を行う「鉄道交差道路（縦抜き道路）」を連続立体交差事業の関連事業として位置付け、事業認可以前の検討段階から、社会資本整備総合交付金の交付対象とすること。

■ 要請の背景

- 都市に数多く存在する踏切は、渋滞や事故の原因となるだけでなく、線路が市街地を分断することで、一体的なまちづくりを阻害しています。
- こうした課題の解消を目的として、本市では、道路交通の円滑化や地域の生活利便性の向上などを目指し、JR南武線の連続立体交差化に向けた取組を進めております。
- 連続立体交差事業の効果を最大限に発揮させるためには、事業調査において連立体本体とまちの骨格となる道路の測量・設計を一体的に行うことが必要であり、検討事項も多く、多額の費用を要することから、関連側道については国庫補助金を活用した調査が制度化されています。
- しかしながら、現在の制度において、関連側道以外の「鉄道交差道路」の設計などについては、事業認可以前に補助金を活用することは認められておりません。
- 補助金の導入により、「鉄道交差道路」の設計などが事業認可以前に可能となれば、連続立体交差事業と一体的な計画検討が実施できます。
- したがって、「鉄道交差道路」を連続立体交差事業の関連事業として位置付け、連続立体交差事業と同様に事業認可前の検討段階から、社会資本整備総合交付金の交付対象とするよう制度改正を要請するものです。

◆関連都市基盤整備の重要性

現在の制度

(認められている内容)

事業認可前の検討段階における関連側道の設計等

(認められていない内容)

連立と関連側道以外の「鉄道交差道路」の設計等

連続立体交差事業に併せて、関連都市基盤整備を進めることが沿線のまちづくりの推進に重要



側道だけでなく、鉄道と交差する道路の検討についても、連立本体と併せて進めて行くことが必要

連続立体交差化と併せた交差道路の整備事例

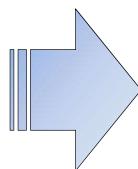
【JR南武線の整備事例】

JR南武線連立 I期事業
(武藏小杉駅～第3京浜高架下間)
丸子中山茅ヶ崎線 中山街道踏切



事業前

連立化に併せて「鉄道交差道路（縦抜き道路）」を整備することにより、事業効果が地域全体に発現



事業後

連続立体交差事業に併せたまちづくり（事業調査で検討できる事例）

- ・連続立体交差事業を契機に進めるまちづくりによる地域の魅力向上（駅前広場整備）
- ・高架下空間の活用
- ・駅舎等のバリアフリー化による公共交通機関の利便性及び安全性向上



川崎駅東口駅前広場



茶々なまち保育園(中原区)

川崎縦貫道路の整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

- 1 川崎縦貫道路Ⅰ期事業の整備推進を図ること。
- 2 川崎縦貫道路Ⅱ期計画について、東京外かく環状道路東名以南との一本化を含め幅広く検討を進め計画の具体化を図ること。また、東名以南の計画について、早期に検討の場を設置すること。
- 3 大師ジャンクション以西の国道409号の街路整備に必要な財政措置を講ずること。また、川崎大師駅周辺について、鉄道との交差形状の早期改善を図るとともに、駅前の広場空間を含めた整備計画の具体化を図ること。

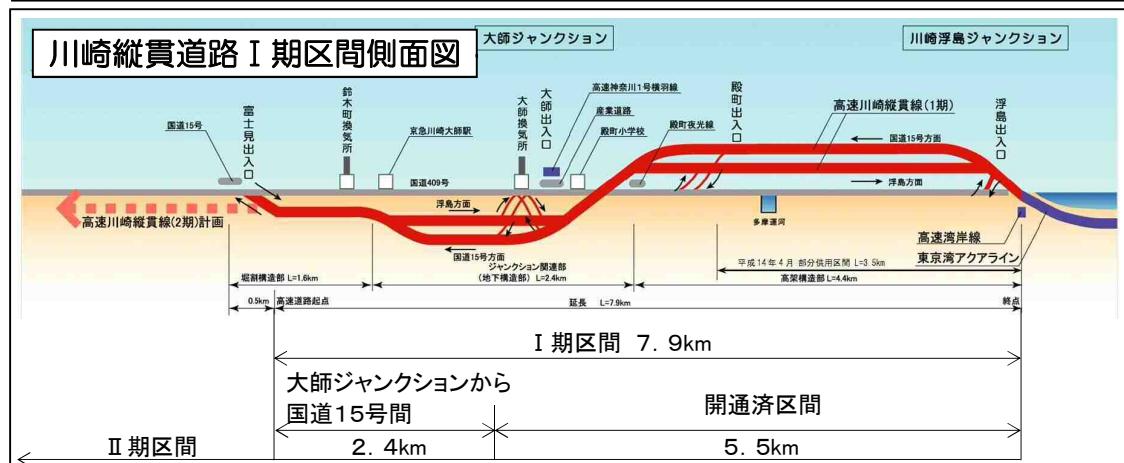
■ 要請の背景

- 川崎縦貫道路は、首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的な交通ネットワークの形成及び市内の交通混雑の解消や沿道環境の改善にも寄与し、災害時には本市臨海部に位置する基幹的広域防災拠点からの物資輸送を支える高速道路ネットワークの一つとして重要な役割を担うものです。
- 川崎縦貫道路Ⅱ期計画については、外環道東名以南との一本化を含めた幅広い検討を進め、早期に計画の具体化を図る必要があります。また、平成24年9月には国土交通大臣が「東名以南の計画について、関係者との検討の場を立ち上げたい」と公表したことから、早期に検討の場を設置する必要があります。
- Ⅰ期事業の大師ジャンクション以西については、平成17年8月に国が示した対応方針により整備が先送りされており、工事再開までの当面の措置として国道409号の街路整備、川崎大師駅前の広場空間および川崎駅周辺の交通円滑化に向けた整備計画の具体化が挙げられています。特に、国道409号の街路整備については、地元経済団体や住民組織などからも早期整備完了を求められていることから、予算を集中的に配分し、整備を推進する必要があります。
- 川崎大師駅周辺については、変則的な鉄道との交差形状により、国道409号の下り車線数が減少するなど、円滑な交通が妨げられていることから、早期に改善を図る必要があります。

■ 効果等

- 都市機能強化、交通混雑解消、災害時の輸送路、沿道環境改善
- 二酸化炭素、窒素酸化物、浮遊粒子状物質の削減

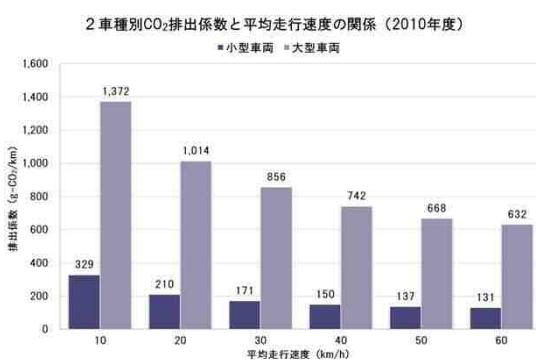
都市機能強化・交通混雑解消・災害時の輸送路・沿道環境改善等に向けて、
市の骨格となる川崎縦貫道路の早期整備が不可欠



川崎縦貫道路の整備により、地球温暖化に起因するCO₂・NOX・SPM排出を抑制

渋滞減少に伴う平均走行速度の向上により、
CO₂排出量が減少

川縦I期整備により、
自動車排出物質量の大幅削減が可能



出典：国土総合研究所
「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」から作成

二酸化炭素(CO₂) → 年間約6,000t削減

 等々力陸上競技場約160個分の森林が年間に吸収する量に相当

窒素酸化物(NO_x) → 年間約9t削減

浮遊粒子状物質(SPM) → 年間約0.2t削減

出典：首都高速道路株式会社「平成21年度 事業評価監視委員会」

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

料金体系の整理・統一に際し、利用者にとって大幅な負担増とならないよう、値上がりとなる区間については激変緩和措置を講じること。また、割引制度については、現行の割引内容とその効果を十分に検証し、必要となる割引を料金体系に反映すること。

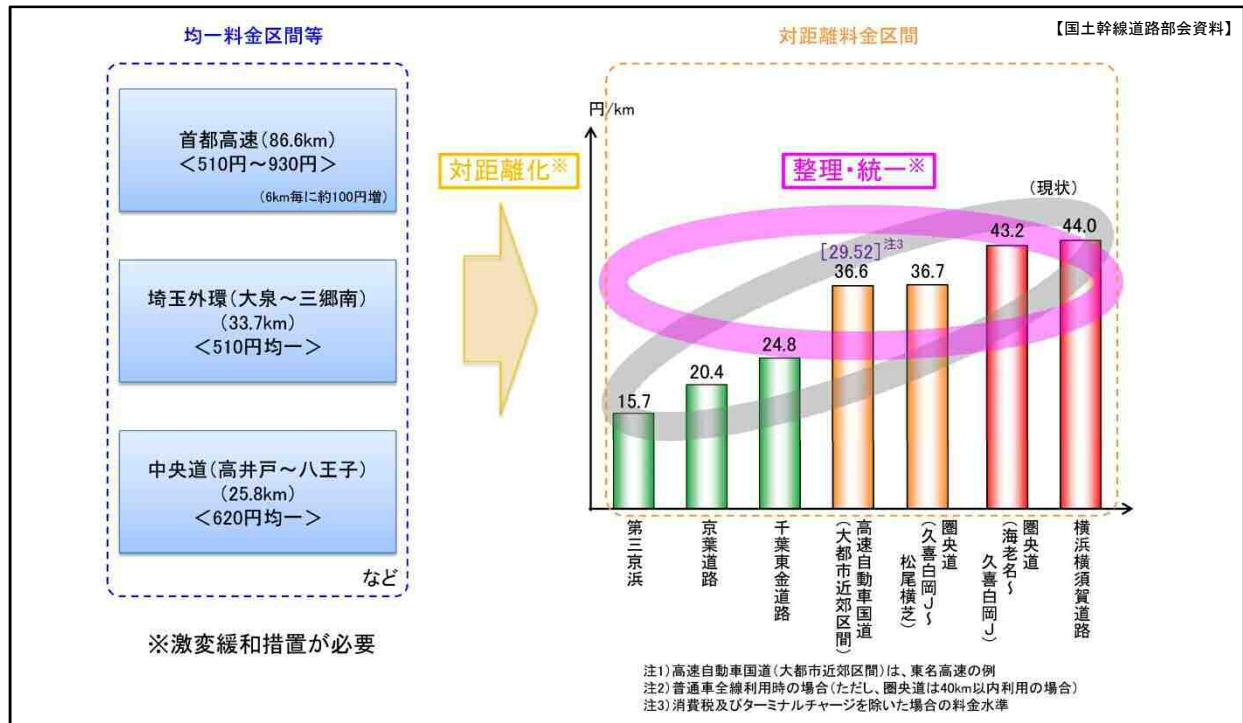
■ 要請の背景

- 料金体系の整理・統一は、料金水準が高い圏央道等の料金が下がるなど、首都圏全体の道路ネットワークを最大限活用するために有効な施策です。これにより、交通が適切に分散され、都心部の高速道路及び一般道路の混雑が緩和される見込みであり、本市においても、移動・輸送時間の短縮等の効果が期待されます。
- しかしながら、上限料金が設定されている首都高速道路や料金水準が低い第三京浜道路などについては、料金の負担が大幅に増えることが想定され、一般道への交通転換が懸念されることから、激変緩和措置が必要です。
- 本市は、交通渋滞の緩和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、現在実施されている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、料金体系の整理・統一に際しては、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

- 交通が適切に分散され、移動・輸送時間の短縮
- 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

料金体系の整理・統一

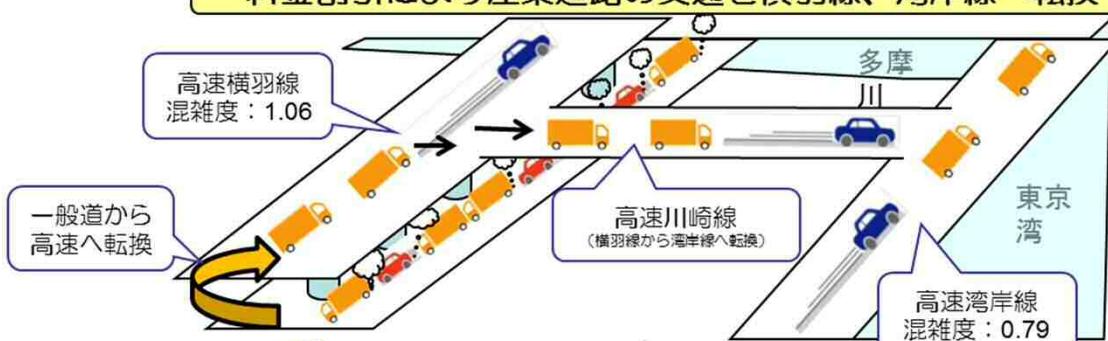


市内産業道路の交通状況

●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

料金割引により産業道路の交通を横羽線、湾岸線へ転換



産業道路：混雑度 **1.11**
池上新町のNO₂：0.061ppm(平成26年度見込み)
⇒環境基準未達成(環境基準値：0.06ppm以下)

高速道路の有効活用により産業道路の渋滞が改善！
平均旅行速度が上がり、NO_x、CO₂が削減！
沿道環境・地球環境の改善効果が期待できます。

この要請文の担当課／建設総合局広域道路整備室 TEL044-200-2039

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。

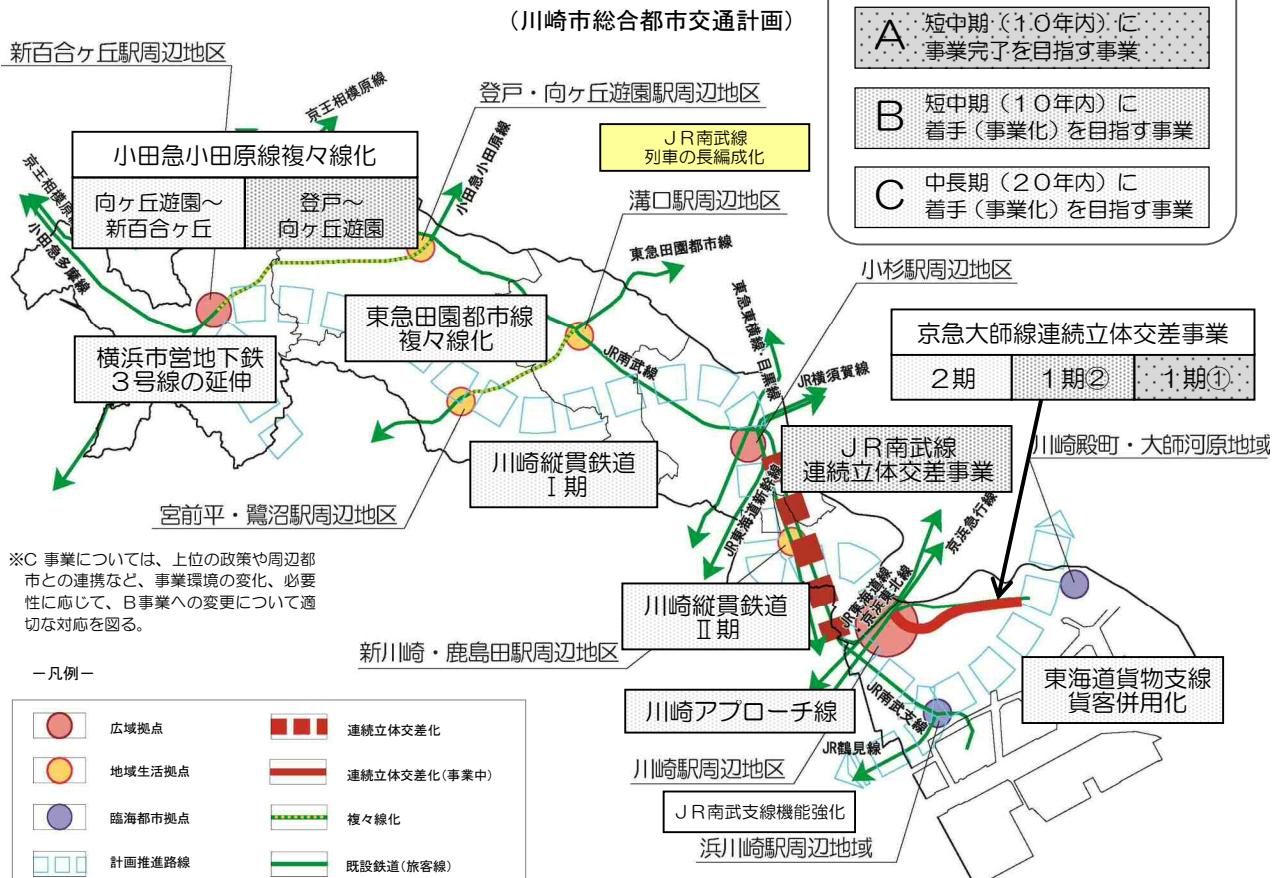
■ 要請の背景

- 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、我が国の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。
- 同計画に位置付けられている路線は、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 〕

川崎市総合都市交通計画

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

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、リニア中央新幹線駅へのアクセス強化
 - ・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
 - ・リダンダンシーの向上
- 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
の形成促進

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、本市の広域拠点として、民間活力の導入等による個性と魅力にあふれた拠点地区の形成を進めており、また、都市再生緊急整備地域に指定し、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。
- JR川崎駅東西の主動線となる東西自由通路は、駅周辺地区の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おり、自由通路の混雑緩和や歩行者動線の分散、駅東西の利便性・回遊性等の向上を図る必要があることから、北口自由通路と新たな改札口の整備に平成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、民間開発の適切な誘導を図るとともに、歩行者動線を確保するため、公共基盤施設の整備を行う必要があります。

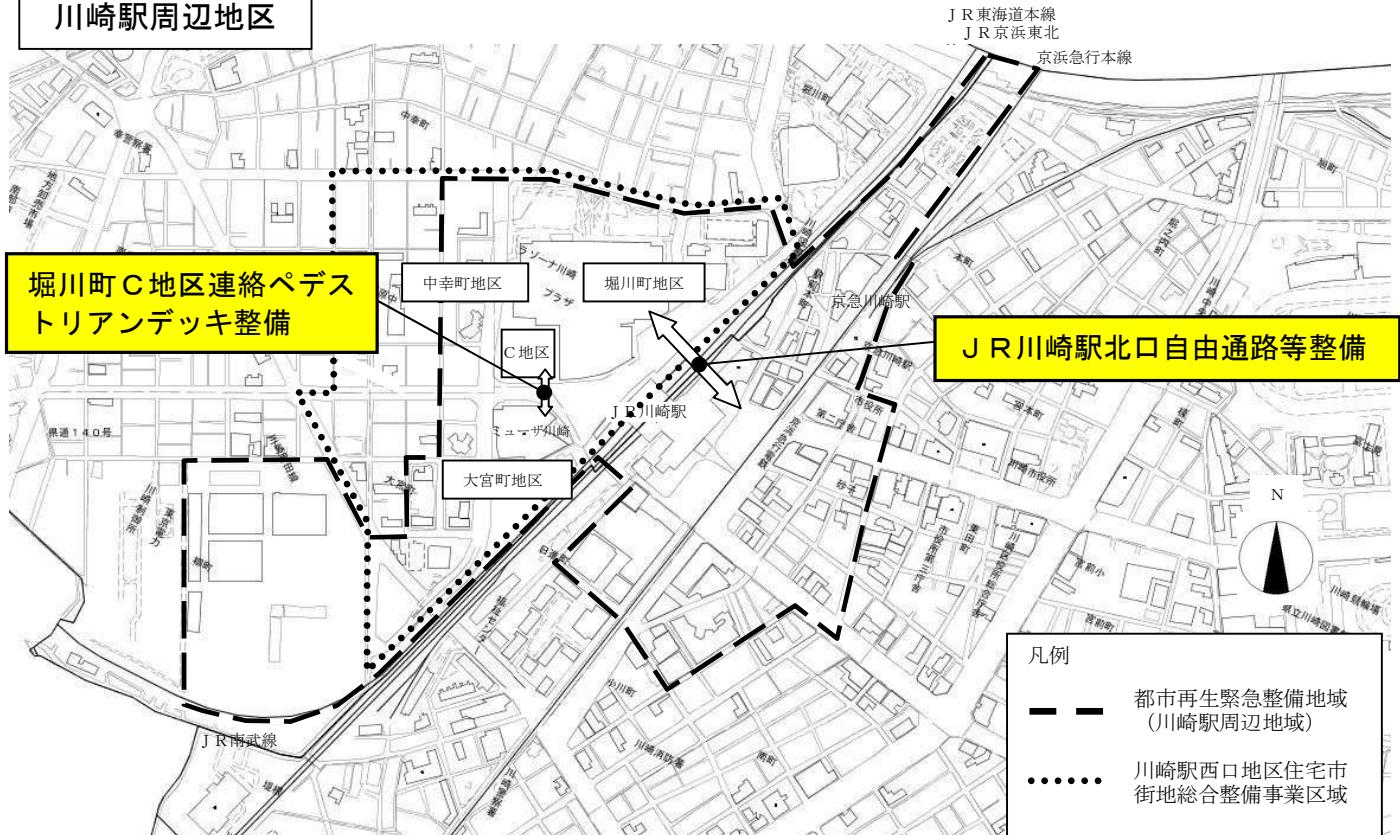
■ 費用

- 平成28年度計画事業費 約41.6億円（国費 約20.4億円）
 - ・ JR川崎駅北口自由通路等整備事業 約36.5億円（国費 約17.9億円）
 - ・ 堀川町C地区連絡ペデストリアンデッキ整備事業等 約5.1億円（国費 約2.5億円）

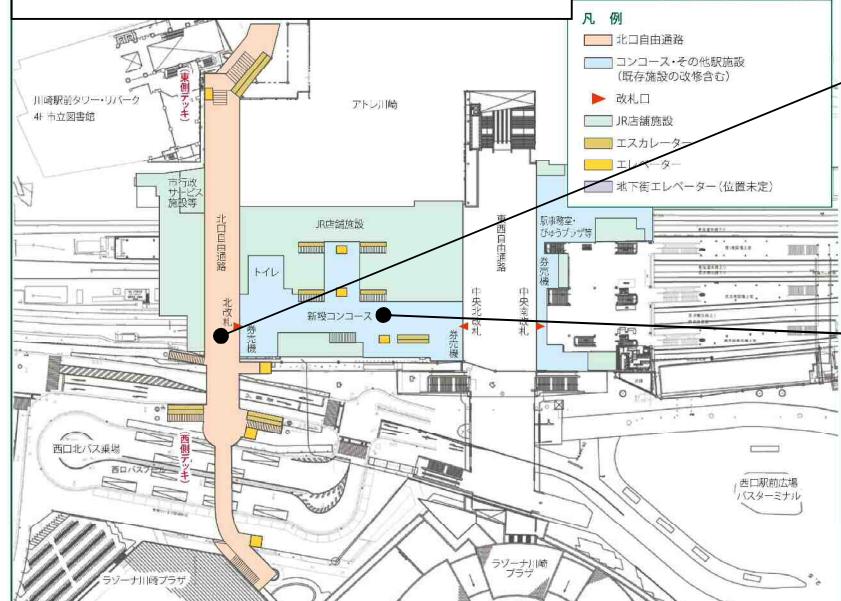
■ 効果等

- 北口自由通路等の整備による、JR川崎駅へのアクセス性の向上と東西自由通路の混雑緩和、駅東西の利便性・回遊性等の向上
- 川崎駅西口地区の公共基盤施設の整備による、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



事業着手 平成 25 年 1 月
事業完了 平成 30 年春頃（予定）

今後の費用の見込み

(単位：億円)

事業名称		H27 予算	H28 計画	H29 計画	H30 計画	H31 計画
JR川崎駅北口自由通路等整備事業	事業費	34.0	36.5	41.8	—	—
	うち国費	16.7	17.9	20.5	—	—
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	2.6	5.1	2.0	1.2	0.5
	うち国費	1.3	2.5	1.0	0.6	0.2

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

- 小杉駅周辺地区は、本市の広域拠点として位置づけられ、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28年度は小杉町3丁目東地区の調査設計業務及び施設建築物工事の着実な推進を図る必要があります。

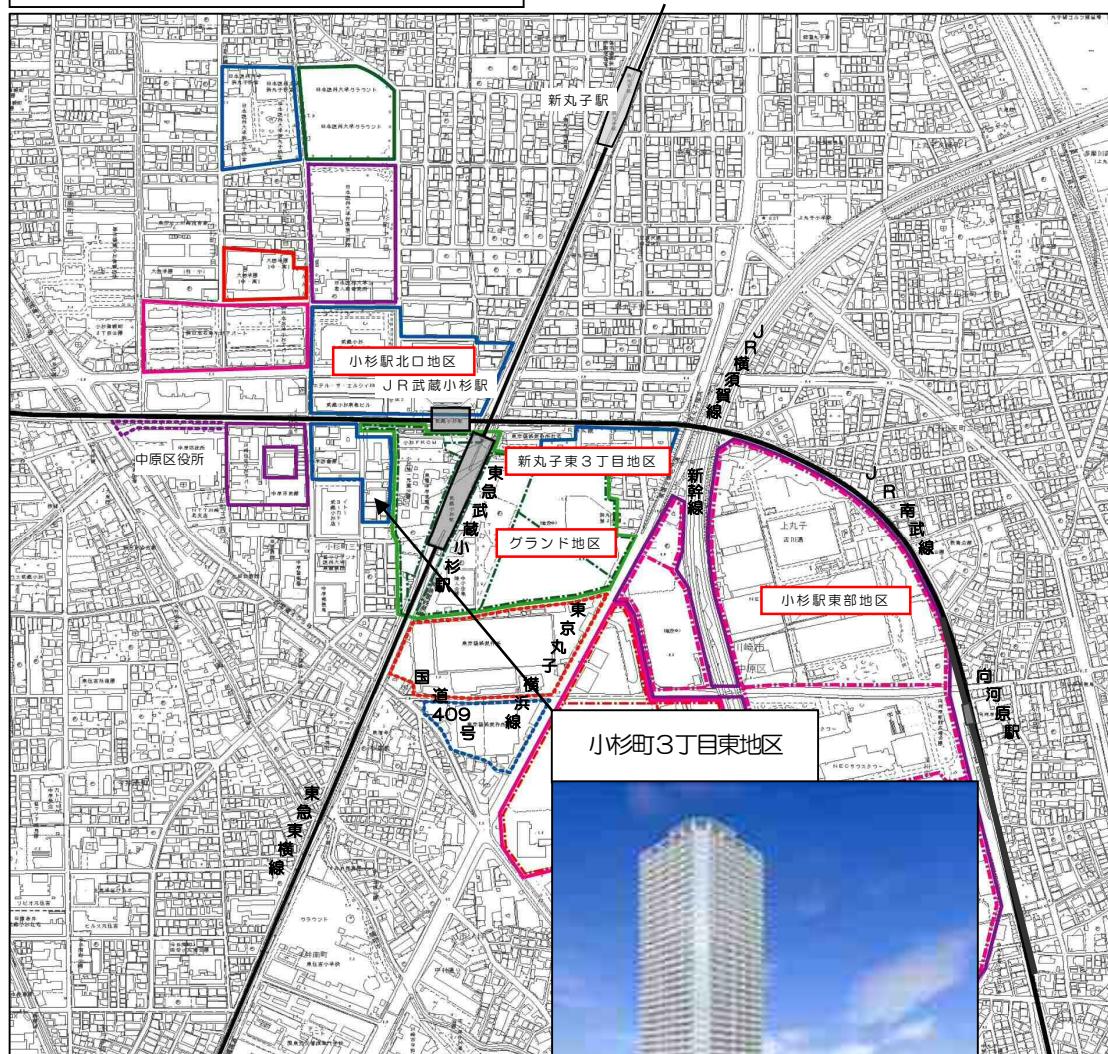
■ 費用

- 平成28年度計画事業費 約9.0億円（国費 約4.5億円）
 - ・ 小杉町3丁目東地区 約9.0億円（国費 約4.5億円）

■ 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
組合設立認可 平成27年2月
権利変換 平成27年度（予定）
工事着手 平成28年度（予定）
工事完了 平成31年度（予定）

■ 今後の費用の見込み

(単位：億円)

事業名称		H27 予算	H28 計画	H29 計画	H30 計画	H31 計画
小杉町3丁目東地区	事業費	約13.9	約9.0	約12.3	約14.6	約6.7
	うち国費	約6.9	約4.5	約6.1	約7.3	約3.3

この要請文の担当課／まちづくり局市街地開発部小杉駅周辺整備推進担当 TEL 044-200-2988
まちづくり局市街地開発部市街地整備推進課 TEL 044-200-2730

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、登戸3号線及び登戸野川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。

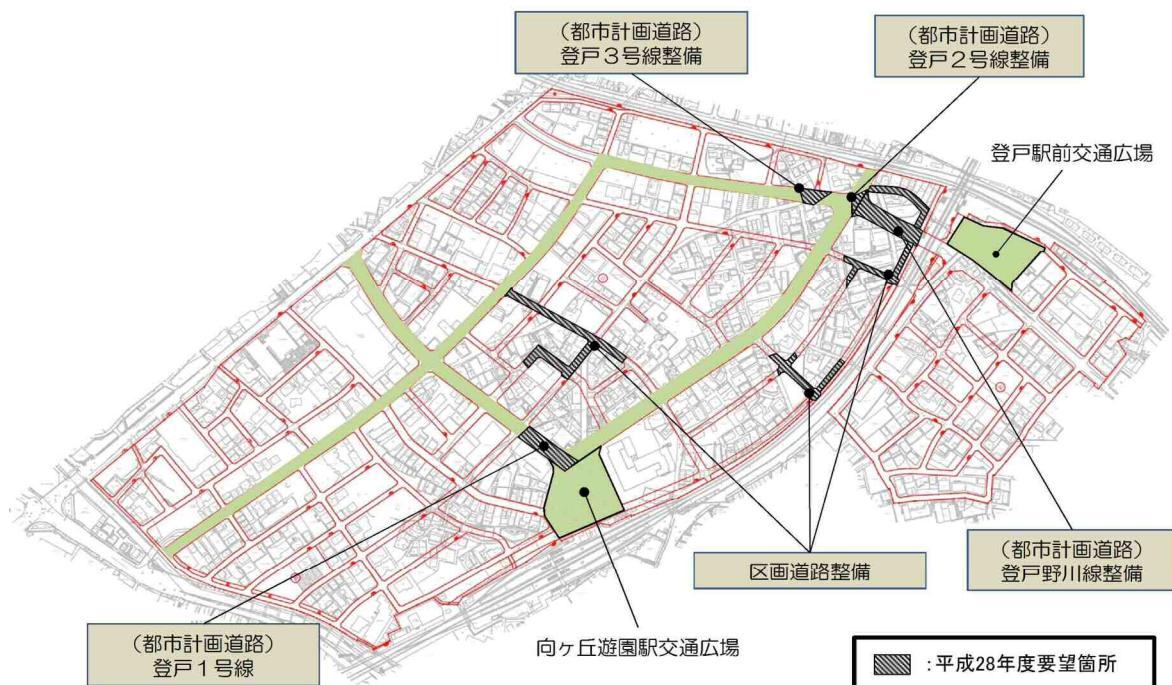
■ 費用

- 平成28年度計画事業費 約28.5億円 (国費 約14.2億円)
 - ・都市計画道路整備等 約12.3億円 (国費 約6.1億円)
 - ・区画道路整備等 約16.2億円 (国費 約8.1億円)

■ 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28年度要望箇所



■ 登戸地区画整理事業の進捗状況（平成27年3月末現在）

項目	累計面積・延長	進捗率(%)
仮換地指定面積 (263,148 m ²)	184,301 m ²	70.0
使用開始面積 (263,148 m ²)	139,525 m ²	53.0
建築物等移転棟数 (1,358 棟)	752 棟	55.4
道路築造延長 (11,890m)	5,862m	49.3



■ 今後の費用の見込み

(単位：億円)

		H27予算	H28計画	H29計画	H30計画	H31以降
登戸 地区画整理事業	事業費	15.6	28.5	32.5	32.3	92.0
	国費	7.9	14.2	16.5	16.8	46.5

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

下水道整備事業の推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

- 1 地震などの災害時においても安定した下水道サービスの提供を可能とするため、下水道施設の耐震化や耐津波対策などを推進するとともに、被災時における施設の運転を可能とする所要の整備に必要な財政措置を講ずること。
- 2 気候変動に伴う降雨形態の変化などを踏まえ、水害に強いまちづくりを実現するため、浸水対策・ゲリラ豪雨対策に必要な財政措置を講ずること。
- 3 老朽化した下水道施設の長寿命化や、再構築・再整備に必要な財政措置を講ずること。
- 4 東京湾の水質改善を目指した合流式下水道の改善や、下水処理場の高度処理化、さらには温室効果ガスの削減など、環境対策に必要な財政措置を講ずること。
- 5 主要な管きょの設置、改築に係る指定都市と一般市との格差是正を図ること。

■ 要請の背景

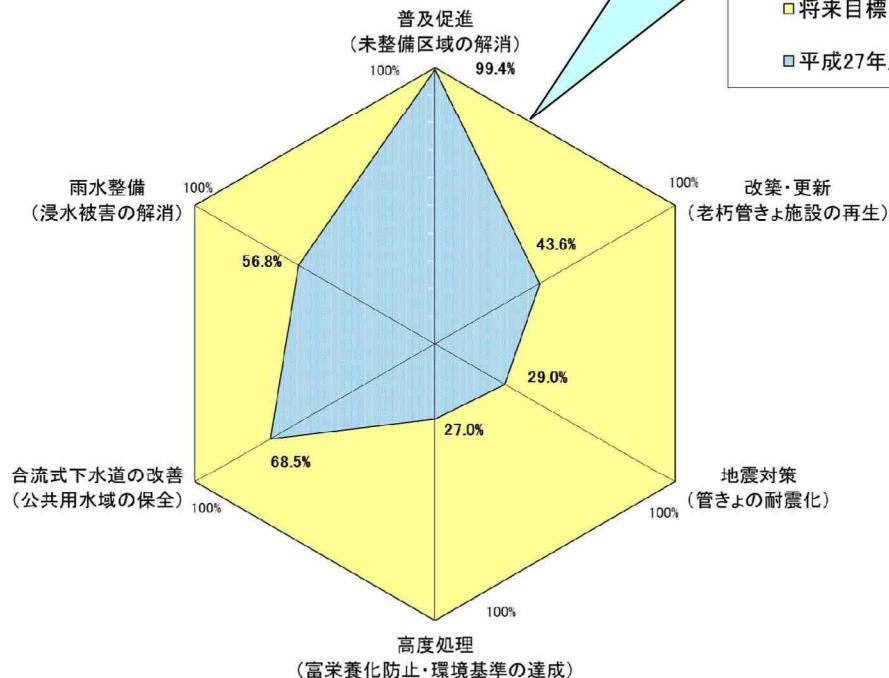
- 下水道は市民生活を支える重要な都市基盤であり、大規模地震発生時でも下水道機能を損なうことのないよう、下水道施設の耐震化や耐津波対策が必要です。さらには、被災時における不安定なエネルギー供給状況下においても、安定して施設を運転できるよう、省エネ機器の積極的な導入をはじめ再生可能エネルギーの活用なども含めたエネルギー対策が必要です。
- 局地的集中豪雨など、近年の気候変動に対応するための施設整備が必要です。
- ライフラインとしての健全な機能確保のため、今後、一層増加する老朽化した下水道施設の長寿命化、再構築・再整備等を、計画的・継続的に行う必要があります。
- 下水道は都市基盤としての役割に加え、水環境の健全化、温室効果ガスの削減、資源・エネルギーの有効活用等、多様な環境対策の役割を担っています。
- 合流改善や高度処理の基準達成には、施設整備に多額の費用を要する上、法令等で目標年次が定められているため、下水道経営に大きな影響を与えています。

■ 費用

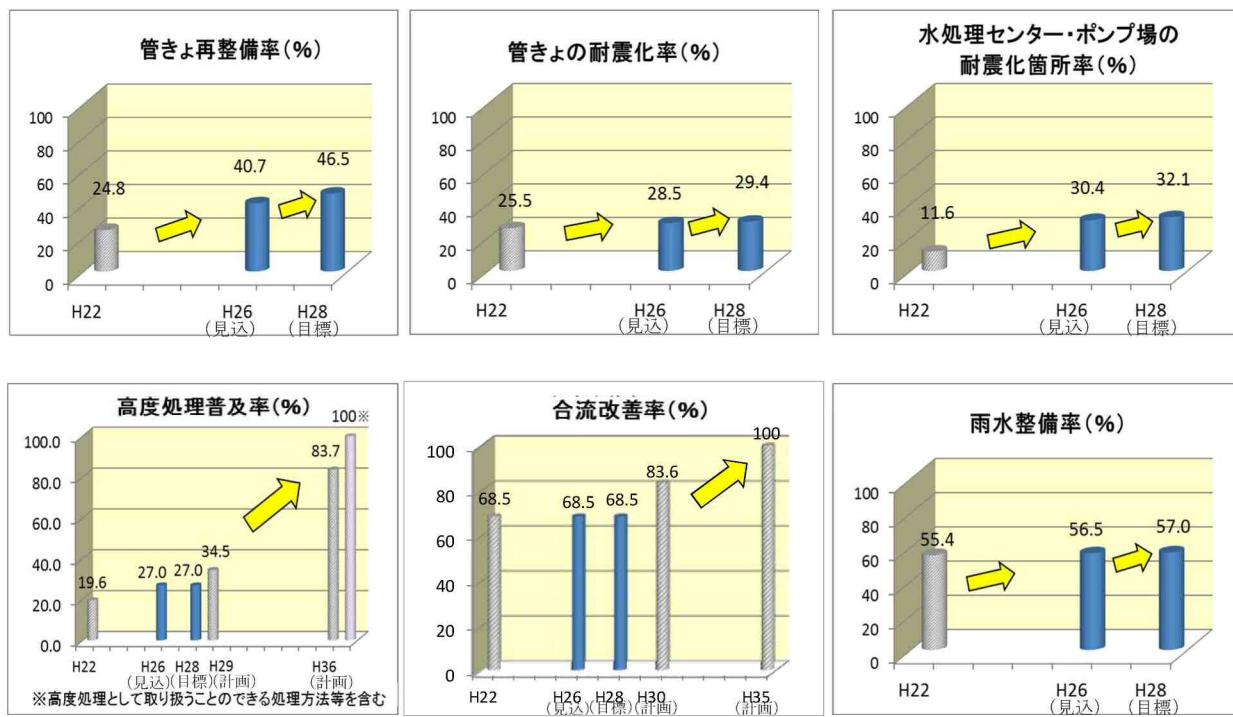
- 平成28年度計画事業費 約170億円（国費 約60億円）

川崎市下水道事業の計画と現状

下水道普及は概成したもの、施設の耐震化や老朽化対策とともに東京湾の水質改善のための高度処理などを引き続き推進する必要がある。



川崎市下水道事業の現状と中期計画目標値



この要請文の担当課／上下水道局下水道部下水道計画課 TEL044-200-2886

「新川崎・創造のもり」地区での产学交流・研究開発拠点の整備推進について

【文部科学省・経済産業省】

■ 要請事項

「新川崎・創造のもり」地区において、オープンイノベーションの推進による研究開発力のさらなる強化を図るため、研究開発や人材育成、民間活力を活用したPPP方式での研究開発拠点の整備事業に対して、必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 新川崎地区は、「京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区」の一部にも指定され、世界的企業の研究開発拠点形成が進むエリアであり、特に「創造のもり」地区は大学の研究施設、インキュベーション施設、ナノ・マイクロ技術の产学共同研究施設が立地し、慶應、早稲田、東工大、東大からなる「4大学コンソーシアム」が中心となって産学連携による新技術の研究開発や人材育成に取り組んでおります。
- また、この「創造のもり」地区において、企業、研究者のさらなる集積とオープンイノベーションの推進による研究開発力のさらなる強化を図るため、民間活力を活用したPPP方式での新たな产学交流・研究開発施設の整備を計画しており、平成28年度の整備着手、29年度の供用開始を予定しております。
- こうした「創造のもり」でのプロジェクトは、国家戦略特区が進める「国際的ビジネス拠点の形成」を推進し、日本の経済成長を牽引する新たな産業創出に繋がるものであり、「創造のもり」地区での産学連携による研究開発や人材育成、新たな研究開発施設の整備について、財政措置等を講すべきものと考えます。

■ 効果等

- 「創造のもり」地区での先端産業の集積とオープンイノベーションの拠点整備により、幅広い分野での産業イノベーションを創出し、首都圏経済の活性化、我が国の国際競争力の強化に大きく貢献します。

新川崎・創造のもりにおける産学交流・研究開発施設の整備推進について

川崎市イノベーション推進拠点「新川崎地区」の整備 新川崎地区における産業集積の進展



京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の形成



新川崎地区には高度な技術力をもつ企業が多数立地

- 推定就業人口 約1万8,000人
- 新川崎地区的企業・大学による産学連携・産産連携組織「新川崎地区ネットワーク協議会」発足

産学連携による新産業の創出拠点「新川崎・創造のもり」の整備推進



慶應義塾大学の先導的研究施設
K²タウンキャンパス



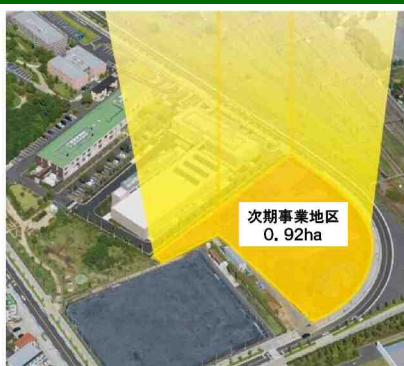
ナノ・マイクロ産学官共同研究施設
「NANOBIK」



NANOBIK クリーンルーム
クラス100, 10,000



ベンチャービジネス
創出拠点
かわさき新産業創造センター
(KBIC)



「創造のもり」の次期事業の展開

幅広い産業分野での産業イノベーションの創出をめざすため、「新川崎・創造のもり」において、さらなる先端産業の集積を促進し、地域産業との連携を図る産学交流・研究開発の拠点整備を推進

- 民間事業者と連携したPPP方式による施設の整備、運営を推進
- 事業用地（約9,200m²）への事業用定期借地権を設定し、民間事業者に貸し付け、民間事業者による施設の設計、建設を実施
- 研究開発機能の一部（大企業等の入居スペース7,200m²以上を想定）は、民間事業者が建設後も引き続き、管理・運営を実施
- 研究開発機能の一部（中小企業・ベンチャー企業の入居スペース）及び産学連携、アメニティスペースは、市が取得し、管理・運営

PPP (Public-Private Partnership) : 民間事業者の資金やノウハウを活用して社会资本を整備し、公共サービスの充実を進めていく手法

研究開発機能（企業・大学等）エリアはニーズ（規模）に合わせた階層構成に対応

【民間施設】

民間事業面積内訳 :	
・ 研究開発機能 (大企業スペース)	7,200m ²
・ その他 アメニティ機能・共用部	2,400m ²
合計 約9,600m²以上	

民間事業者（事業用定期借地）

産学連携・交流、アメニティ機能を低層部分に配置

【公の施設】※市買取部分

研究開発機能
(中小企業スペース)

研究開発機能
(中小企業スペース)

アメニティ ロビー 多目的会議室

市事業面積内訳 :

・ 研究開発機能 (中小企業スペース)	3,600m ²
・ 産学連携・交流機能 アメニティ機能	約900m ²
・ その他 共用部	約1,900m ²
合計 約6,400m²	

この要請文の担当／経済労働局次世代産業推進室 TEL 044-200-3712

川崎港の機能拡充について

【国土交通省】

■ 要請事項

- 1 我が国最大の総合港湾である京浜港の一翼を担う川崎港が、就航コンテナ船の大型化等に対応して、国際戦略港湾としての機能を最大限発揮するため、必要な財政措置を講ずること。
- 2 京浜港の物流機能の強化を図るため、臨港道路東扇島水江町線及び関連道路等の整備を促進すること。
- 3 地震に備えた港湾施設や海岸保全施設および老朽化した港湾施設の整備に必要な財政措置を講ずるとともに、災害時における国を含めた広域防災体制の強化を図ること。
- 4 港湾運営会社に関する港湾法の適用については川崎港の実情に十分配慮するとともに、川崎港の特長を活かし、国際競争力を高めるため、積極的な集貨・創貨の支援策の充実を図ること。

■ 要請の背景

- 京浜港は、国際コンテナ戦略港湾として国際競争力強化の取組を進めるとともに、多様な機能を備えた総合港湾として合理的な施設及び機能の配置や貨物集荷等に係る諸施策を一体となって展開しております。川崎港においては、平成26年度にも渤海湾航路など3航路が新規に開設されました。航路の拡充によって、利用者へのサービスが格段に向上したことにより、コンテナ取扱量も急増しており、3年連続で約3割増加する見込みです。また、東南アジア航路をはじめとする就航船舶の大型化により、2隻同時接岸が不可能となる状態も生じています。こうした状況を改善し、さらなる航路誘致を図るために、コンテナ岸壁の延伸が不可欠です。
- 川崎港東扇島地区においては、平成26年2月に総合物流拠点地区の立地企業の全てが事業開始となり、今後は、各施設が本格稼動となることに伴い、更なる物流車両の増加に対応する交通機能の確保ならびに市街地と基幹的広域防災拠点とを結ぶ唯一の川崎港海底トンネルのリダンダンシーの確保が重要な課題であり、臨海部交通ネットワークを充実させ物流機能強化を図るためにも、臨港道路東扇島水江町線及び関連道路の整備を推進し、川崎港を含む京浜港の更なる連携を強化する交通体系を整備することが必要です。
- 東日本大震災を踏まえ、地震・津波に備えた港湾施設整備ならびに三大湾である東京湾に

面している川崎港の海岸保全施設整備さらには老朽化が進む港湾施設の適切な維持管理が必要となっており、これらの事業の拡充や財源措置が必要です。また、災害時における基幹的広域防災拠点機能へのスムーズな機能転換や港湾機能の早期復旧が重要であり、港湾における国を含めた広域防災体制を強化し、災害に強い港づくりを推進することが必要です。

- 港湾運営会社については、川崎港の実情に応じた柔軟な対応が必要となっています。また、川崎港コンテナターミナルの直背後は、東扇島総合物流拠点地区としてかわさきファズをはじめ、高度な機能を有する物流施設が多数立地しています。こうした立地条件を活かしつつ、京浜三港の役割分担において川崎港がターゲットとしていない北米・欧州航路に接続するコンテナのバージ輸送等に関する社会実験を実施するなどにより、集貨・創貨につながる効率的かつ効果的な物流体制を構築することが必要です。

■ 費用

- 平成28年度計画事業費 約180億円（国費 約110億円）
 - ・臨港道路（東扇島水江町線）・千鳥町7号岸壁改良（耐震）・コンテナ1号岸壁改良等

■ 効果等

- 國際競争力の強化および港湾物流の効率化・高度化に対応した物流機能の強化
- 京浜港における交通ネットワークの充実
- 大規模災害発生時における緊急物資輸送経路確保と支援体制の充実
- 港湾施設や海岸保全施設の良好な維持管理

