

# 正規雇用等につながる雇用施策及び中小企業等の 人材不足対策の推進について

【厚生労働省・経済産業省】

## ■ 要請事項

- 1 地域の持続的な発展を図るため、正規雇用や長期的な雇用及び中小企業等の人材確保を実現するための制度を確立し、所要額を確保すること。また、実施主体が利用しやすいスキームとし、事業実施に向けた準備期間が確保できるようにすること。
- 2 地域若者サポートステーション事業について、継続的・安定的にニート等の若者の職業的自立を支援できるよう、国からの委託期間を複数年度化し、事業の拡充を図るため、国の責任においてその所要経費のすべてを措置すること。

## ■ 要請の背景

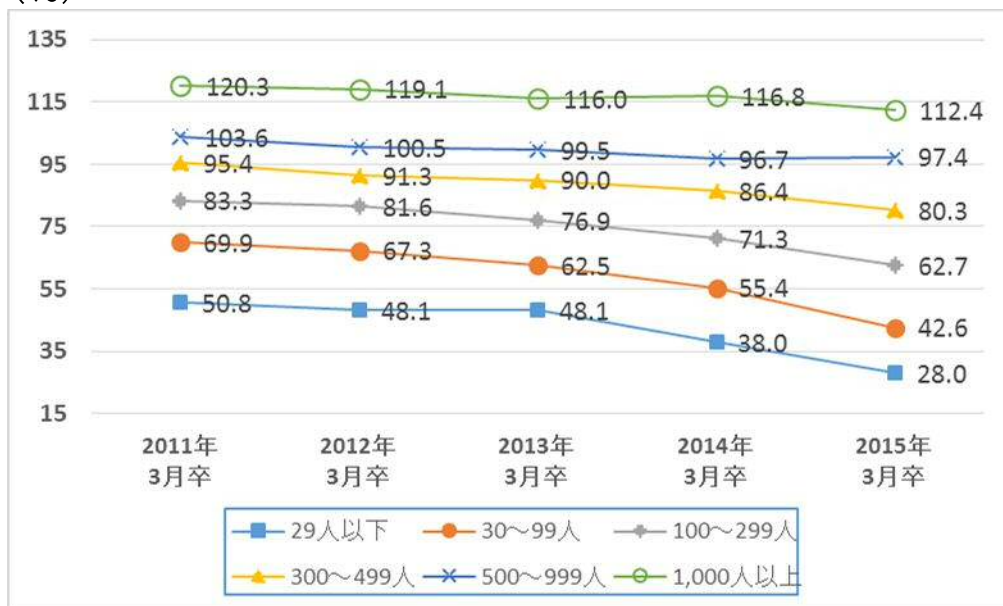
- 緊急雇用創出事業が平成27年度までで終了となり、また、中小企業等の人材の不足感が高まる中、若年者の未就業や非正規雇用の拡大、雇用のミスマッチ、中小企業等の人材不足などの課題に対応するために、新たな制度の創設が求められています。
- 制度創設に当たっては、地域の実情に即した柔軟な運用が可能であり、年度当初から事業を開始できる準備期間を十分確保できる雇用創出事業が必要となっています。
- 若年無業者数が全国で76万人と推計されるなど深刻な状況にあり、個々に対応した継続的な支援が必要ですが、地域若者サポートステーションの運営において、国からの委託が単年度であり、安定的かつ発展的な運営体制の構築は困難な状況となっています。
- 「若者キャリア開発プログラム」をはじめとする各種支援プログラムや臨床心理士の配置については、若者を社会とつなげる方策として極めて重要であり、全国的な課題に対応し成果を上げるため、国の責任においてその所要経費のすべてを措置することが必要です。

## ■ 効果等

- 安定した就労や雇用環境、地域の中小企業等の活性化により、市民生活や地域経済の持続的・安定的な発展を実現します。
- 若年者の就業・自立支援を安定的かつ発展的に行うことにより、本来社会の支え手であるべき若年者層が生活保護対象に移行することを防止し、若年者層が安定的に就労し、自立することで、国や自治体の財政基盤の強化に資するとともに、経済の活性化を促すことができます。

## 1 従業員規模別高校卒業者の充足率の推移（全国）

(%)



中小企業等が  
人材を十分に  
確保できてい  
ない。

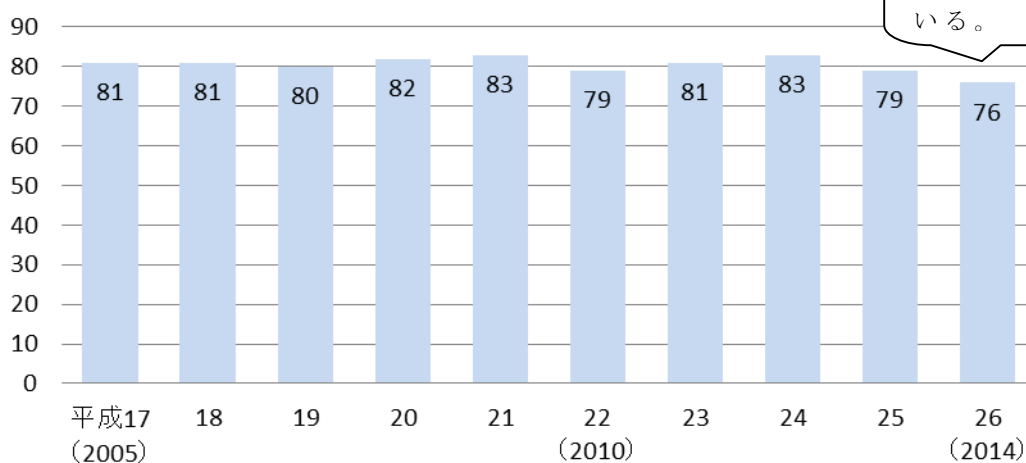
（出典）厚生労働省「新規学卒者（高校・中学）の職業紹介状況」

※ 1 各年の新規学卒者について、公共職業安定所及び学校において取り扱った求人、就職状況を取りまとめたもの。

※ 2 「充足率」＝「就職者数」÷「求人数」×100

## 2 若年無業者数の推移（全国）

(万人)



近年、高止まり  
の状態が続いて  
いる。

（出典）総務省「労働力調査」

※ 1 このグラフの数値は、15～39歳の非労働力人口のうち家事も通学もしていない者。

※ 2 平成23年の数値は、岩手県、宮城県及び福島県を除いたものである。

この要請文の担当課／経済労働局労働雇用部 TEL 044-200-2276

# 道路施設の維持修繕事業について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

道路施設の維持修繕に必要な財政措置を講ずること。

## ■ 要請の背景

- 近年、社会問題となっている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、ライフサイクルコストの縮減と予算の平準化を図るため、平成22年度に「川崎市橋梁長寿命化修繕計画」、平成25年度に「川崎市道路維持修繕計画」を策定し、高度成長期に整備された擁壁や歩道橋、橋梁や道路照明など道路施設の補修を計画的に実施しております。
- 平成25年6月の道路法改正に伴い、道路橋や横断歩道橋等の道路施設の点検義務化などにより、適正な維持管理が求められ、今後一層の維持管理費用の増加が見込まれています。
- 本市の幹線道路については、緊急輸送道路に指定され多くが住居地域であるが、夜間騒音の環境基準を超過しており、騒音の低減のため、低騒音舗装の舗設を行っています。

## ■ 費用

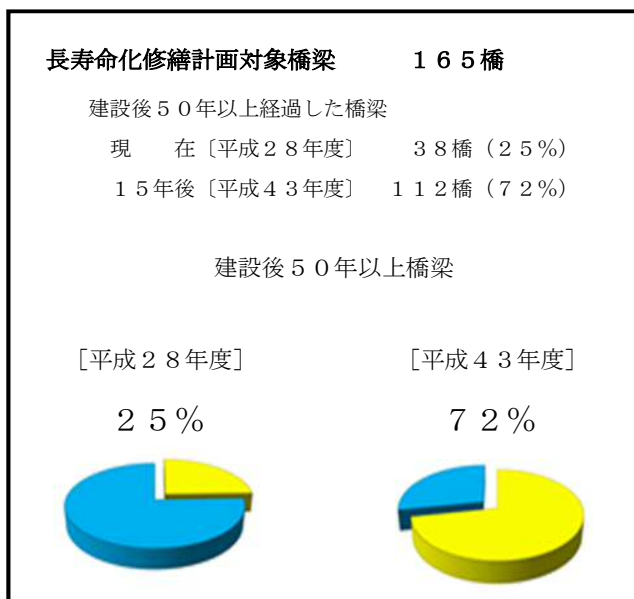
- 平成29年度計画事業費      約23億円      (国費 約11.5億円)
  - ・ 橋梁長寿命化                      約7億円      (国費 約3.5億円)
  - ・ 道路施設補修費等              約16億円      (国費 約8億円)

## ■ 効果等

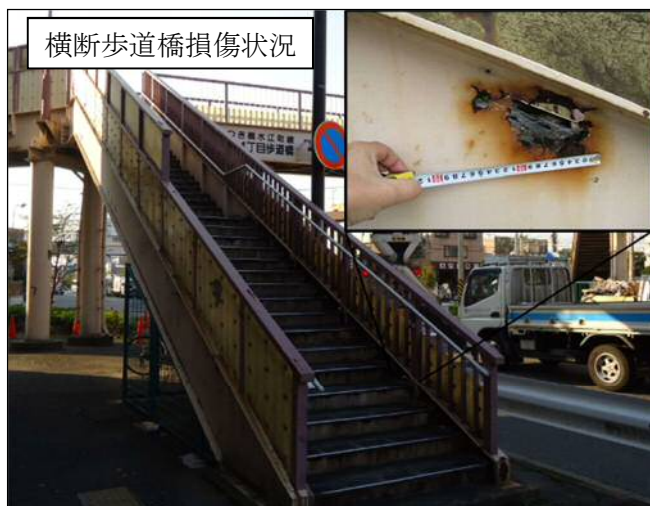
- 道路施設の計画的な更新や適切な点検による市民生活の安全の確保
- 施設の長寿命化を図ることによりライフサイクルコストを縮減し、適切なサービス水準を確保する
- 安全で快適な通行空間の確保

# 主な道路施設の維持修繕事業

## 【橋梁長寿命化】



## 【点検・損傷状況】



この要請文の担当課／建設緑政局道路河川整備部道路施設課 TEL 044-200-2802

# 幹線道路の整備推進について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

道路整備、街路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。
- こうした中、本市の幹線道路網の整備は未だ低い水準にあり、南北に長い地理的特性から、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貫方向の交通軸の機能強化が課題となっています。
- また、拠点開発の進展が著しい小杉駅周辺では、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るなど、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は、今後も着実に幹線道路の整備を推進する必要があります。

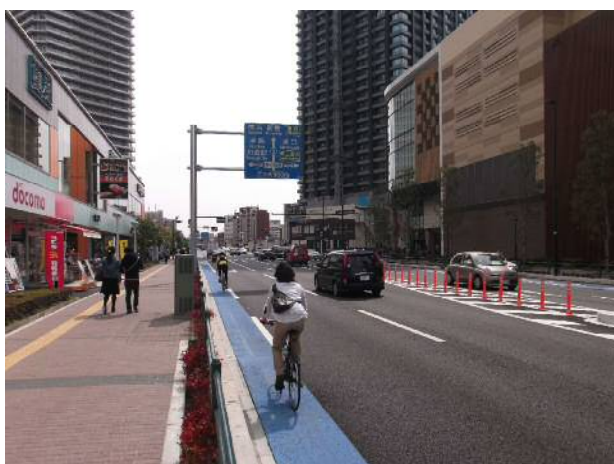
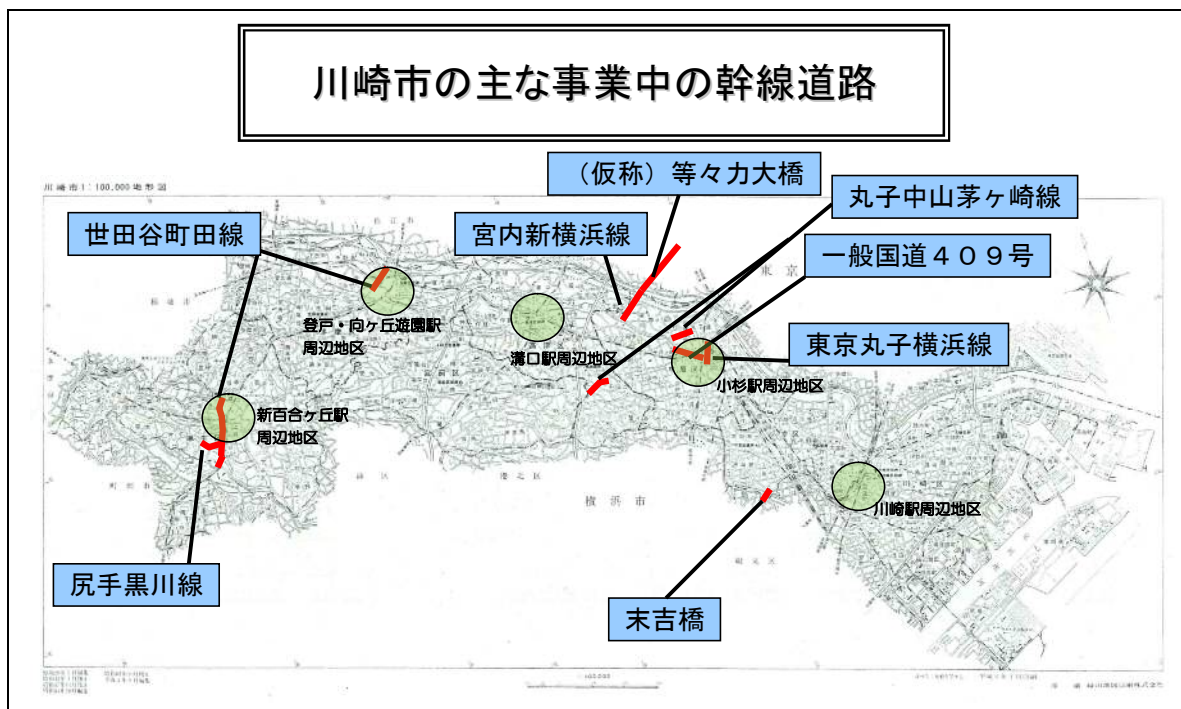
## ■ 費用

- 平成29年度計画事業費      約47億円      (国費 約25億円)
  - ・ 道路・橋梁事業      約22億円      (国費 約11億円)
  - ・ 街路事業      約25億円      (国費 約14億円)

## ■ 効果等

- 渋滞等の緩和による自転車交通の円滑化
- 安全で快適な通行空間の確保
- 都市における防災性の向上
- 交通結節点へのアクセス性の向上



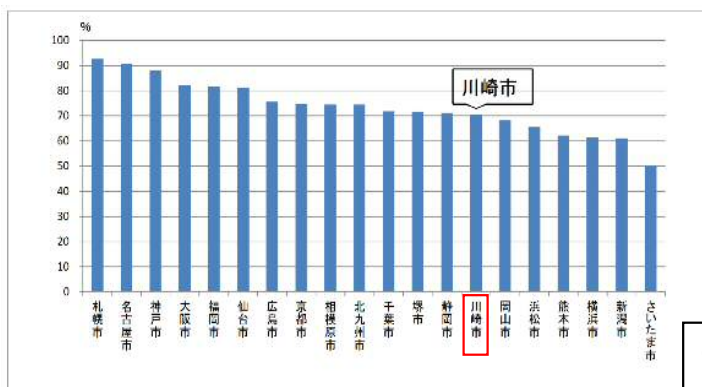


東京丸子横浜線（自転車専用通行帯と併せた整備）



（仮称）等々力大橋（イメージ図）

図1 20政令指定都市 都市計画道路整備進捗率  
（平成27年3月31日現在）



都市計画道路整備状況調査より



尻手黒川線Ⅳ期（イメージ図）

○本市における平成27年3月31日現在の都市計画道路の整備進捗率は、20政令指定都市中14番目となっている。

# 中央新幹線計画に伴う幹線道路整備について

【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います。
- JR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以下に収まり、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29年度計画事業費 約28億円 （国費 約15億円）

## ■ 効果等

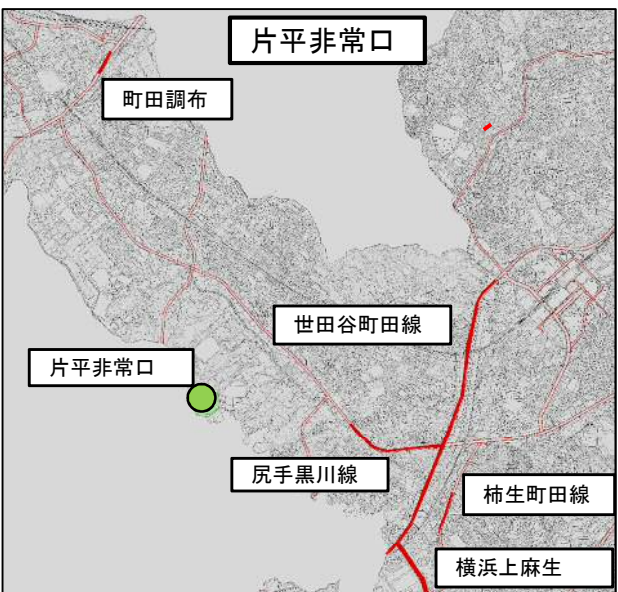
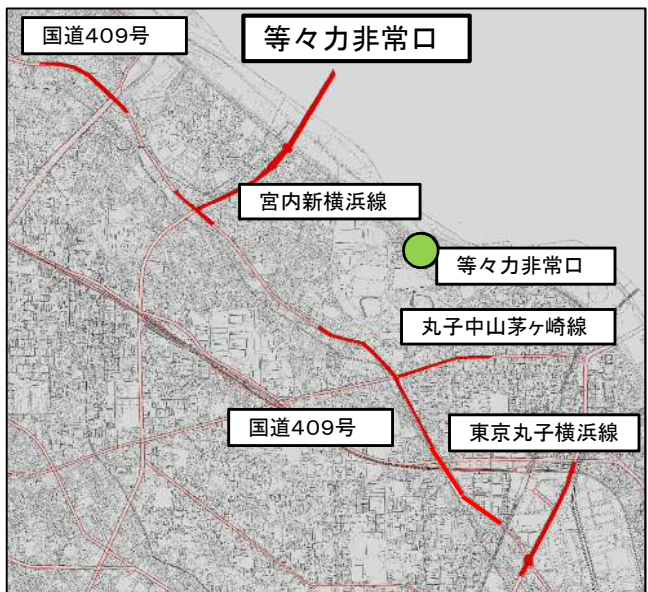
- 非常口周辺の通行環境の改善
- 自動車交通の円滑化の促進



## ■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<br>(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／建設緑政局総務部企画課 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、進捗に伴う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、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、着実な事業進捗が課題となっています。
- 本事業は、事業効果を早期に発現させるため、段階的に整備を進めており、平成30年度の立体交差化を目指して工事を推進している1期区間（小島新田～東門前）の周辺地区では、駅周辺のまちづくりも進んできており、一日も早い踏切の除却が望まれています。また、平成29年度からは、1期区間（東門前～川崎大師 鈴木町すり付け）の整備も予定しているため、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  
(H29年度計画事業費 約94億円 (国費 約52億円))
- 補助対象事業費：約1,368億円

## ■ 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



# J R 南武線連続立体交差事業について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

J R 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

- J R 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整備が進んでいますが、一方で、踏切に起因する国道 4 0 9 号や県道大田神奈川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 2 6 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 2 7 年度末には概略設計が完了しました。
- 平成 2 8 年度からは、連続立体交差化の早期実現に向けて、計画段階評価や関連事業の測量・設計など都市計画決定に向けた法手続きを進めていく必要があります。

## ■ 費用

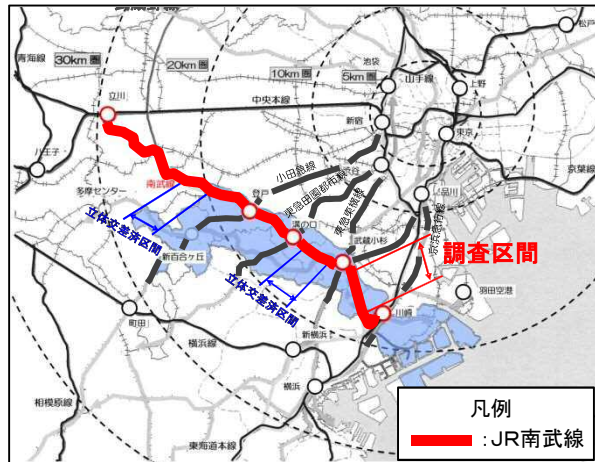
- 計画事業費 約 1. 0 億円（国費 約 0. 5 億円）（平成 2 9 年度）  
約 1. 3 億円（国費 約 0. 7 億円）（平成 2 9 年度～ 3 0 年度）

## ■ 効果等

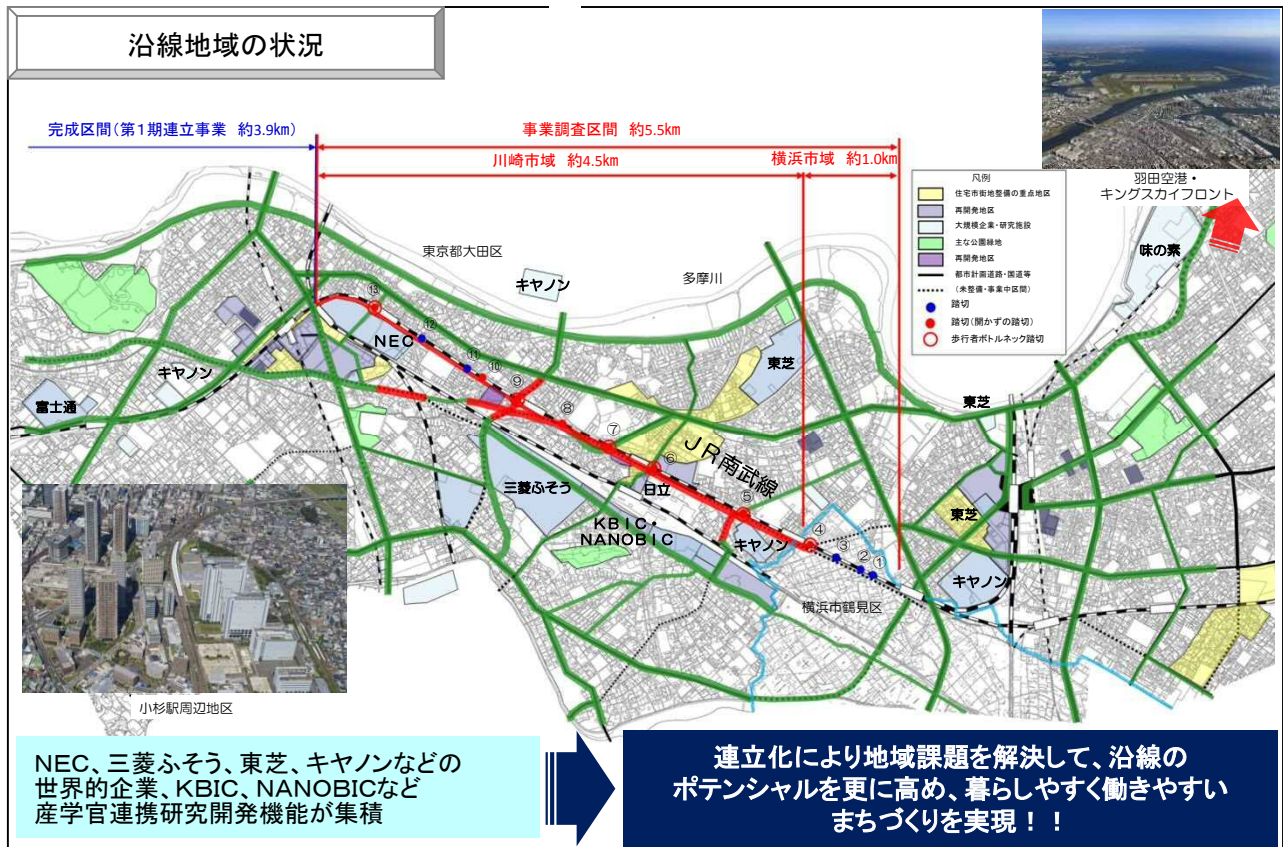
- 踏切除却による交通円滑化
- 公共交通の生活利便性の向上や沿線小学校の通学路踏切の危険性解消
- 緊急輸送道路や広域避難場所への避難路の確保

### 事業の概要

- 調査区間  
尻手駅～武蔵小杉駅間  
(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  
交差道路等5路線  
駅前広場の拡充等



### 沿線地域の状況



## ■ 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

- ・ 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



# 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（東名高速～湾岸道路間）との一本化を含め幅広く検討を進め、早期に計画の具体化を図ること。
- 3 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。
- 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いますが、その再開のためには、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）との一本化を含めた幅広い検討を進め、Ⅱ期計画の早期具体化を図ることが必要と考えています。
- 平成２８年２月に「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」が設立されましたので、当該区間の計画の具体化に向けた検討が進んでいくものと考えています。
- また、上記対応方針においては、Ⅰ期事業の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、窒素酸化物等の削減



# 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4月に導入された「首都圏の新たな高速道路料金」について、その効果や影響を検証するとともに、激変緩和措置の長期継続や利用者の利便性向上策について検討すること。

## ■ 要請の背景

- 平成28年4月に導入された「首都圏の新たな高速道路料金」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、新たな上限料金が設定された首都高速道路や、負担増となる第三京浜道路等については、一般道への交通転換が懸念されることから、「首都圏の新たな高速道路料金」導入後の効果や影響を検証するとともに、必要に応じて、激変緩和措置の長期継続や利用者の利便性向上策について検討が必要です。

## ■ 効果等

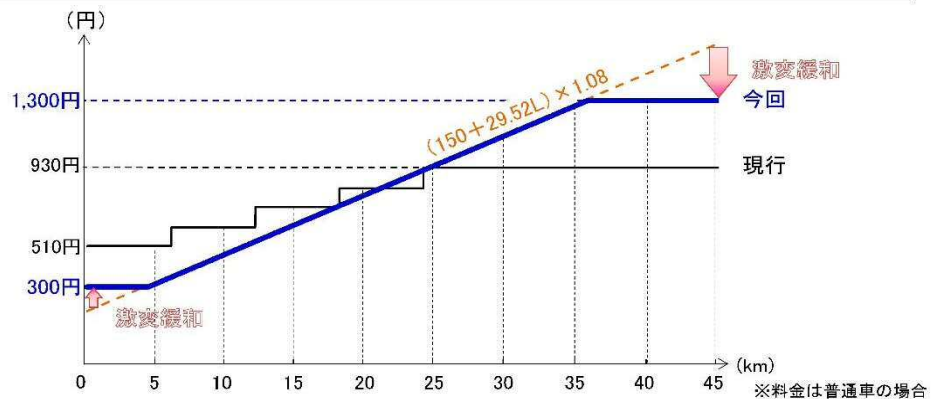
- 交通が適切に分散され、移動・輸送時間の短縮
- 高速道路の有効活用により一般道の渋滞が改善
- 平均旅行速度の向上に伴い二酸化炭素、窒素酸化物等が削減され、沿道環境が改善

## 首都高速道路の料金

H28. 3. 1国土交通省公表資料  
「首都圏の新たな高速道路料金について」

- 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準と同じとする対距離制を導入
- ただし、物流への影響や非ETC車の負担の大幅な負担増や、短距離利用の車の負担減による渋滞増加が起きないように、当面、上下限料金を設定

| 距離            | 2km                         | 5km                         | 10km                        | 20km                       | 30km                          | 40km                          |
|---------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 現行<br>↓<br>今回 | 510円<br>↓<br>300円<br>(▲41%) | 510円<br>↓<br>320円<br>(▲37%) | 610円<br>↓<br>480円<br>(▲21%) | 820円<br>↓<br>800円<br>(▲2%) | 930円<br>↓<br>1,120円<br>(+20%) | 930円<br>↓<br>1,300円<br>(+40%) |

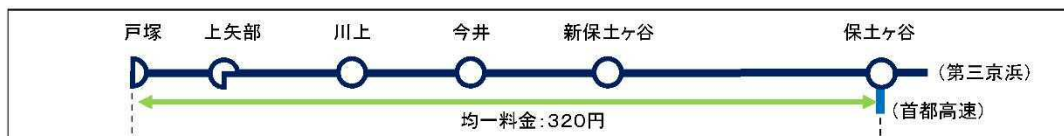


## 横浜新道・第三京浜の料金

H28.3.1 高速道路会社公表資料  
「首都圏の新たな高速道路料金について」

### 【横浜新道】

- 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本としつつ、当面、激変緩和措置として現行の高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定、均一料金制を継続し、320円とする。
- 他車種の料金は、普通車の料金をもとに車種間比率に応じて設定。



### 【第三京浜】

- 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本としつつ、当面、激変緩和措置として現行の高速自動車国道の普通区間を目安に、全線を利用した場合の料金を390円とする。
- 他区間や他車種の料金は、普通車の全線料金をもとに距離・車種間比率に応じて設定。



| ① 保土ヶ谷⇄玉川(16.4km) |                 |          | ② 保土ヶ谷⇄港北(5.6km) |                 |          | ③ 港北⇄京浜川崎(8.6km) |                 |          |
|-------------------|-----------------|----------|------------------|-----------------|----------|------------------|-----------------|----------|
| 現行                | 対距離             | ETC・非ETC | 現行               | 対距離             | ETC・非ETC | 現行               | 対距離             | ETC・非ETC |
| 260円              | 680円<br>(+420円) | 390円     | 100円             | 340円<br>(+240円) | 130円     | 160円             | 440円<br>(+280円) | 200円     |

(注1) 横浜新道・第三京浜については、周辺道路の混雑緩和も含めた渋滞対策を関係機関と連携しながら実施します。  
(注2) 横浜新道の原動機付自転車については、現行通りの車種間比率とします。



# 広域鉄道ネットワークの機能強化について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

広域鉄道ネットワークの機能強化に向けて、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や駅施設の機能強化が必要であり、計画的な取組を図る必要があります。
- 臨海部は、国際戦略総合特区及び国家戦略特区に指定を受け、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、従業員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。
- 武蔵小杉をはじめとした本市内陸部は、将来に渡り夜間人口の増加が見込まれており、ＪＲ南武線を始めとして、現在でも激しく混雑している各鉄道路線・駅の状況が一層悪化する事が想定されていることなどから、本市では、総合都市交通計画の中で、早期にＪＲ南武線長編成化等の既存路線における機能強化に取り組むとともに、計画的な施策・事業展開を図ることとしています。
- 別図に示す各路線は、首都圏における広域鉄道ネットワークの機能強化を通じ、広域的な都市間連携や、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機能強化により、既存路線の混雑緩和が図られるとともに、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、首都圏における都市間連携の強化等による都市機能の向上が図られることから、首都圏の国際競争力強化に資するものです。

① JR南武線輸送力増強（川崎～立川）  
列車長編成化

② 川崎アプローチ線の新設（川崎～川崎新町～浜川崎）

③ 東海道貨物支線貨客併用化  
（東京テレポート・品川～天空橋～浜川崎～桜木町）

④ 横浜市営地下鉄3号線延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）

⑤ 小田急小田原線複々線化（登戸～新百合ヶ丘）

⑥ 東急田園都市線複々線化（溝の口～鷺沼）

**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機能強化**

-81-

# 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図るため、川崎駅周辺総合整備計画（平成28年4月改定）に基づき事業を推進しております。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、駅東西の利便性・回遊性等の向上を図る必要があるため、平成24年度に北口自由通路と新たな改札口の整備に着手し、平成30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。

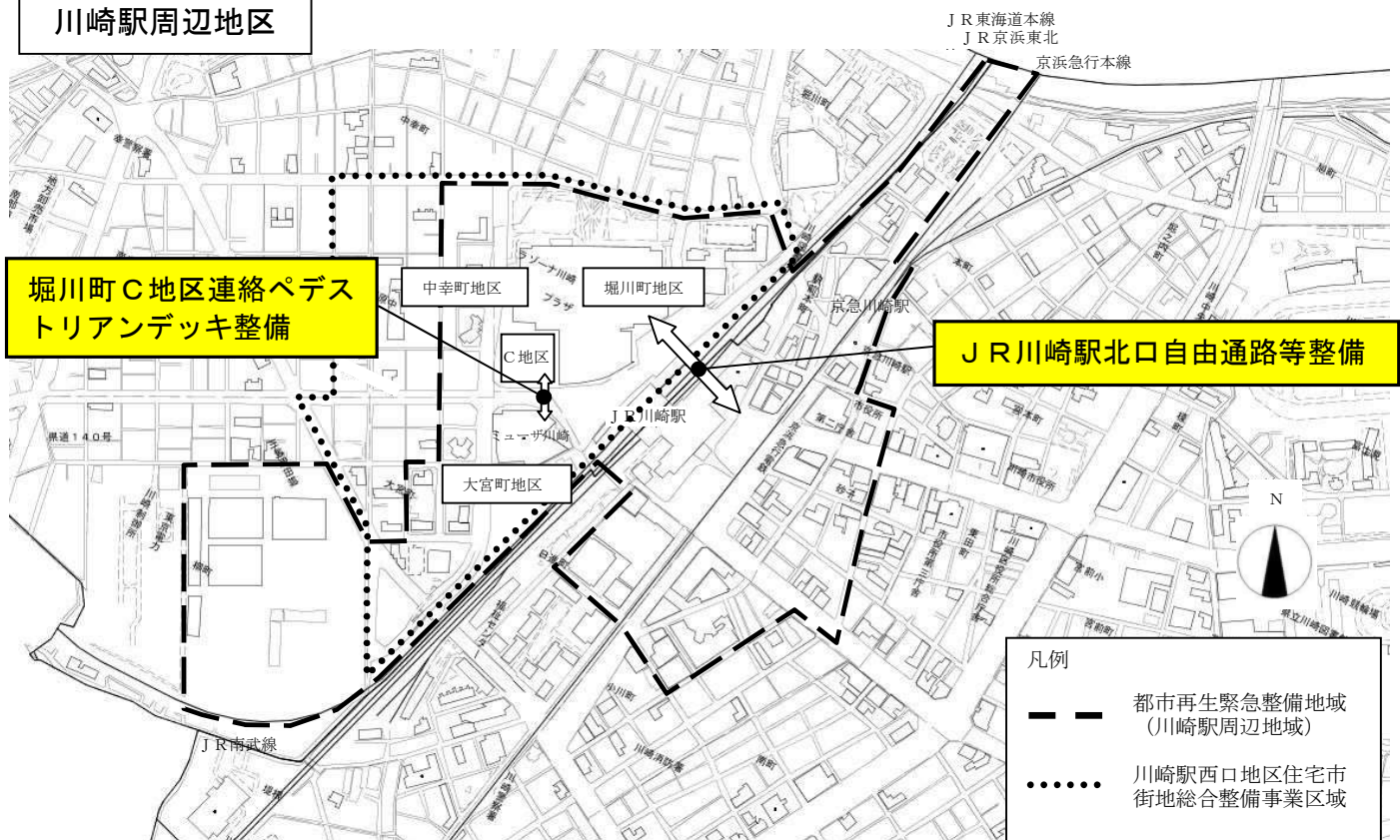
## ■ 費用

- 平成29年度計画事業費 約44.9億円（国費 約22.1億円）
  - ・ 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 約5.6億円（国費 約2.8億円）
  - ・ 川崎駅東口周辺まちづくり推進事業 約2.8億円（国費 約1.4億円）

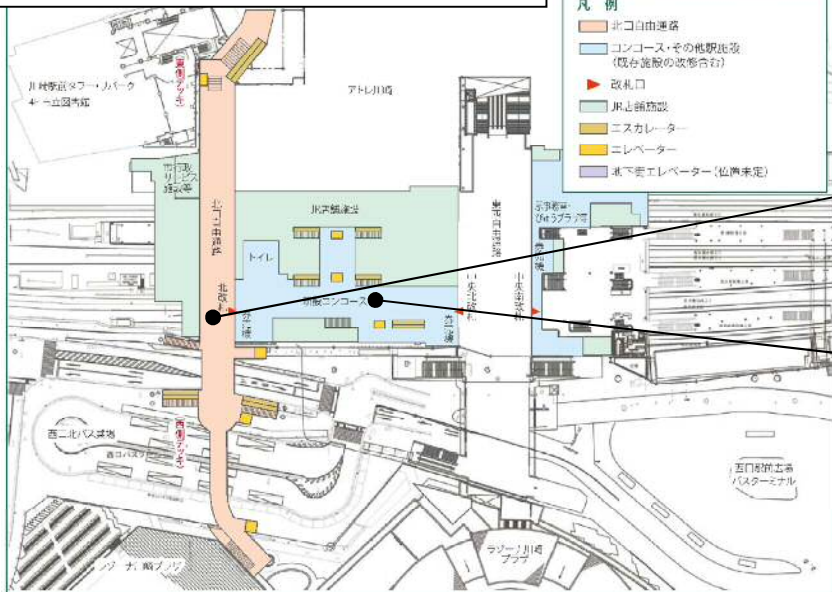
## ■ 効果等

- 北口自由通路や川崎駅西口地区の公共基盤施設等の整備による、JR川崎駅へのアクセス性の向上や駅周辺の利便性・回遊性の向上
- 川崎駅東口周辺の土地の高度利用等による、都市機能の集積と利便性の高い駅前空間の形成

## 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 24 年 12 月  
事業完了 平成 30 年度 (予定)

## ■ 今後の費用の見込み

(単位：億円)

| 事業名称                   |      | H28 予算 | H29 計画 | H30 計画 | H31 計画 | H32 計画 |
|------------------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| JR川崎駅北口自由通路等整備事業       | 事業費  | 33.0   | 36.5   | 15.6   | —      | —      |
|                        | うち国費 | 16.2   | 17.9   | 7.8    | —      | —      |
| 堀川町C地区連絡ペデストリアンデッキ整備事業 | 事業費  | 2.0    | 5.6    | —      | —      | —      |
|                        | うち国費 | 1.0    | 2.8    | —      | —      | —      |
| 川崎駅東口周辺まちづくり推進事業       | 事業費  | 0.6    | 2.8    | 1.9    | 2.6    | 1.8    |
|                        | うち国費 | 0.2    | 1.4    | 0.9    | 1.3    | 0.9    |

この要請文の担当課／まちづくり局拠点整備推進室

TEL 044-200-2036

まちづくり局市街地整備部地域整備推進課

TEL 044-200-2730



# 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29年度は小杉町3丁目東地区の施設建築物工事等の着実な推進を図る必要があります。

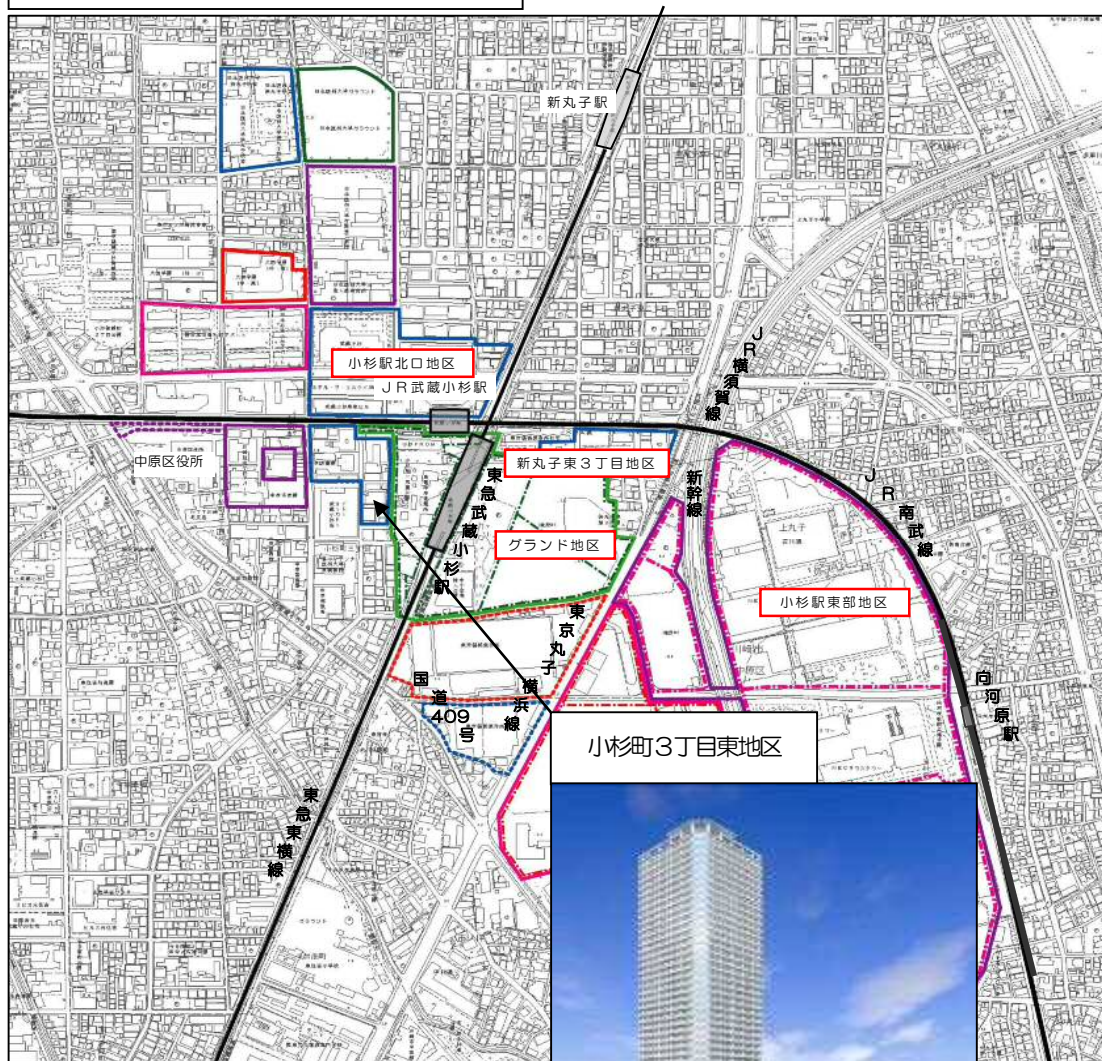
## ■ 費用

- 平成29年度計画事業費                      約18.3億円（国費 約11.1億円）
  - ・ 小杉町3丁目東地区                      約18.3億円（国費 約11.1億円）

## ■ 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28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      |      | H28 予算 | H29 計画 | H30 計画 | H31 計画 | H32 計画 |
|-----------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 小杉町3丁目東地区 | 事業費  | 約15.4  | 約18.3  | 約20.6  | 約12.1  | —      |
|           | うち国費 | 約8.2   | 約11.1  | 約12.2  | 約7.3   | —      |

この要請文の担当課／まちづくり局拠点整備推進室  
まちづくり局市街地整備部地域整備推進課

TEL 044-200-2988  
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29年度計画事業費                      約20.9億円    (国費 約10.4億円)
- ・ 都市計画道路整備等                      約 3.0億円    (国費 約 1.5億円)
- ・ 区画道路整備等                          約17.9億円    (国費 約 8.9億円)

## ■ 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・向ヶ丘遊園駅周辺地区】位置図及び平成29年度要望箇所



### ■登戸土地区画整理事業の進捗状況（平成28年3月末現在）

| 項 目                                  | 累計面積・延長                | 進捗率(%) |
|--------------------------------------|------------------------|--------|
| 仮換地指定面積<br>(263,159 m <sup>2</sup> ) | 197,870 m <sup>2</sup> | 75.2   |
| 使用開始面積<br>(263,159 m <sup>2</sup> )  | 145,533 m <sup>2</sup> | 55.3   |
| 建築物等移転棟数<br>(1,358 棟)                | 781 棟                  | 57.5   |
| 道路築造延長<br>(11,888m)                  | 6,009m                 | 50.5   |



### ■今後の費用の見込み

(単位：億円)

|                |     | H28 予算 | H29 計画 | H30 計画 | H31 計画 | H32 以降 |
|----------------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|
| 登戸<br>土地区画整理事業 | 事業費 | 21.5   | 20.9   | 33.5   | 27.4   | 69.8   |
|                | 国 費 | 10.8   | 10.4   | 17.0   | 13.9   | 35.6   |

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 大規模地震などの災害時においても下水道機能を確保するため、下水道施設の耐震化や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 安定した下水道サービスを継続して提供するため、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 快適な水辺環境の確保や地球環境に配慮するため、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

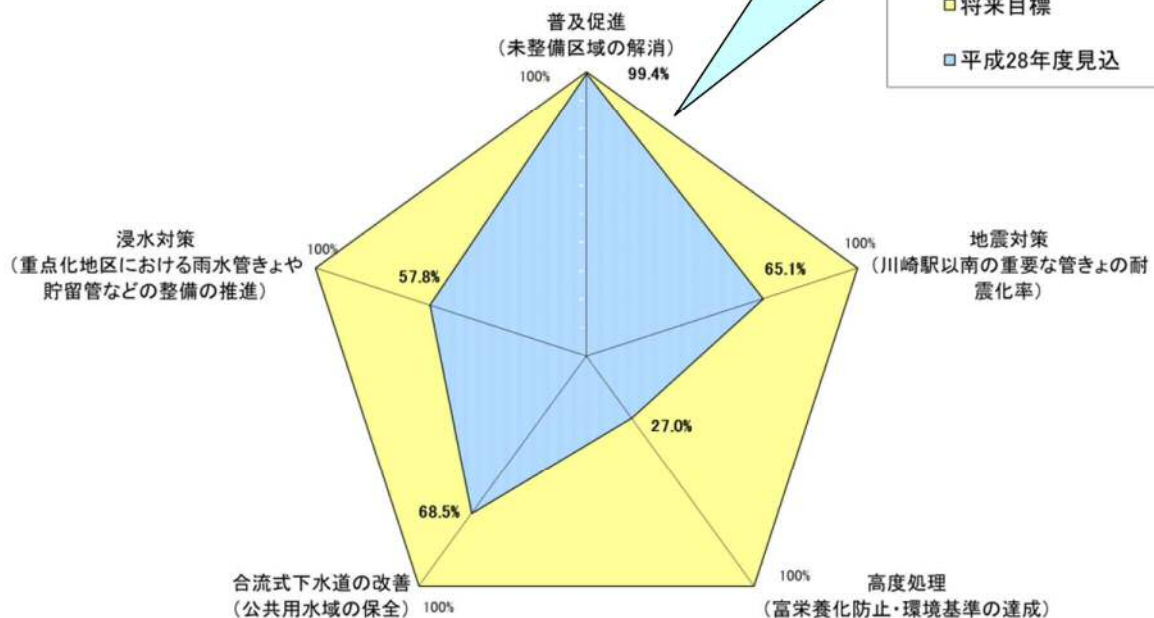
- 下水道は市民生活を支える重要な都市基盤であり、大規模地震発生時でも下水道機能を損なうことのないよう、下水道施設の耐震化や津波対策が必要です。さらには、被災時における不安定なエネルギー供給状況下においても、安定して施設を運転できるよう、省エネ機器の積極的な導入をはじめ再生可能エネルギーの活用なども含めたエネルギー対策が必要です。
- 局地的集中豪雨の頻発など、近年の気候変動に対応するための施設整備が必要です。
- ライフラインとしての健全な機能確保のため、アセットマネジメントを構築し、老朽化した下水道施設の長寿命化、再構築・再整備等を、計画的・継続的に行う必要があります。
- 下水道は都市基盤としての役割に加え、健全な水環境の確保、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

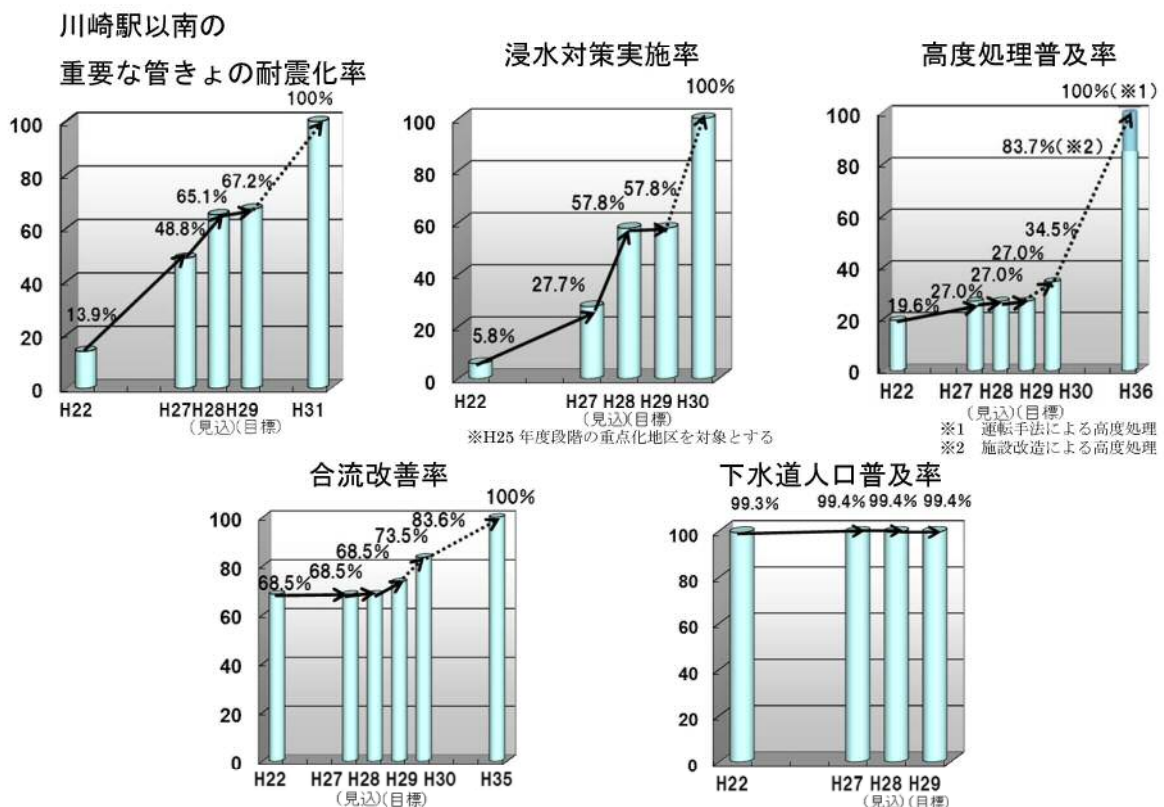
- 平成29年度計画事業費 約180億円（国費 約65億円）

## 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平成 29 年度目標値



# 「新川崎・創造のもり」地区でのオープンイノベーションの推進について

【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、産学連携での研究開発や人材育成、それらに活用する最先端の研究機器の整備、及び新たな研究開発施設の整備に対して、必要な財政措置を講ずること。

## ■ 要請の背景

- 新川崎地区は、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」の一部にも指定され、世界的企業やベンチャー企業、大学等の研究開発拠点形成が進むエリアであり、「創造のもり」地区での「4大学（慶應、早稲田、東工大、東大）コンソーシアム」を中心とした産学連携による研究開発や人材育成、機器の共同利用など、企業・大学によるオープンイノベーションが展開されています。
- この「創造のもり」地区において、企業、研究者の一層の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方式での新たな産学交流・研究開発施設の整備を進めており、平成28年度の整備着手、平成29年度の供用開始を予定しています。
- 「創造のもり」でのプロジェクトは、「イノベーション・ベンチャー創造の好循環の確立」を進め、日本の経済成長を牽引する新たな産業創出を推進するものであり、産学連携での研究開発や人材育成、それらに活用する最先端の研究機器の整備、及び新たな研究開発施設の整備を促進するような支援制度が必要です。

## ■ 効果等

- 「創造のもり」地区でのオープンイノベーションの推進により、幅広い分野での産業イノベーションを創出し、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」地区でのオープンイノベーションの推進について

## 川崎市の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
- 新川崎地区の企業・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



第1期事業  
慶應義塾大学の  
先進的研究施設  
K2タウンキャンパス



第2期事業  
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  
(KBIG)

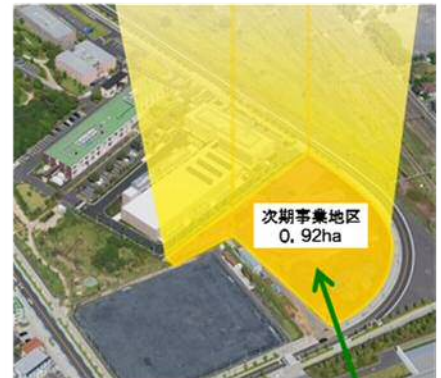


第3期第1段階事業  
ナノ・マイクロ産学官共同研究施設  
「NANO BIC」



NANO BIC クリーンルーム  
クラス100、10000

- ナノ・マイクロの「加工～試作～計測～評価」が一気通貫でできる約750㎡の大型クリーンルームを備えた施設
- 慶應、早稲田、東工大、東大からなる「4大学ナノ・マイクロファブリケーションコンソーシアム」研究機器の開放利用を通じて、産学共同研究開発を促進
- 4大学、ナノテク関連企業等が入居



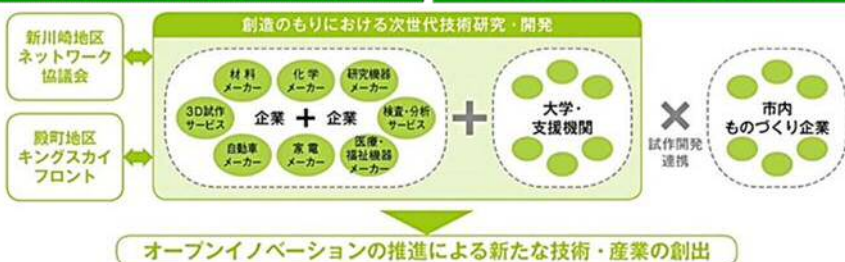
## オープンイノベーションの推進

- 新川崎・創造のもり地区の企業・大学や周辺の企業等が集い、交流する結節点としての役割を果たし、これまで多数創出してきたイノベーションをさらに発展させ、我が国経済をけん引する新たなイノベーションの創出を推進

- 研究開発のオープン化を進め、「基盤となる共通技術では共同研究」を進めつつ、「応用技術では競争による独自開発」を推進し、「オープンイノベーション」の実現を推進

### 基盤となる共通技術での共同研究

### 応用技術では競争による独自開発



## イノベーションの創出に向けた 新たな施設の整備 計16,000㎡想定 (平成29年度末供用開始予定)

### 多様な研究環境に対応

|                  |         |
|------------------|---------|
| 研究開発機能           | 10,800㎡ |
| ・企業・大学等の研究開発スペース | 7,200㎡  |
| ・インキュベーションスペース   | 3,600㎡  |

### 多様な利用形態に柔軟対応

|           |       |
|-----------|-------|
| 産学連携・交流機能 | 約670㎡ |
| ・多目的会議室   |       |
| ・交流スペース   |       |

### 憩う空間から日常的な交流を推進

|         |       |
|---------|-------|
| アメニティ機能 | 約200㎡ |
| ・飲食スペース |       |
| ・物販スペース |       |

|                |         |
|----------------|---------|
| その他共用部         | 約4,300㎡ |
| エントランス、交流ラウンジ等 |         |



# 川崎港の機能拡充について

【国土交通省】

## ■ 要請事項

- 1 京浜港の一翼を担う川崎港が、国際コンテナ戦略港湾として、その機能を最大限に発揮するため、臨港道路東扇島水江町線の整備やコンテナ岸壁の延伸などに必要な財源措置を講ずること。
- 2 大規模災害等に備えるため、港湾施設や海岸保全施設の整備に必要な財源措置を講ずること。

## ■ 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27年度にも新規航路が開設されるなど、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数の増加により、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は、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稼動開始し、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緊急輸送路のリダンダンシーの確保が重要な課題です。臨海部交通ネットワークを充実させ物流機能の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促進し、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、川崎港が災害時も緊急物資の受入拠点として機能するために耐震強化岸壁の整備が必要です。また、津波・高潮等による被害から背後地を防護するため、海岸保全施設の整備等を推進することが必要です。

## ■費用

- 平成29年度事業費 約140億円（国費 約87億円）
  - ・ 臨港道路東扇島水江町線の整備、臨港道路東扇島水江町線関連道路の整備、コンテナ1号岸壁改良、東扇島9号岸壁改良（耐震）、千鳥町7号岸壁改良（耐震）、海岸保全施設改良等

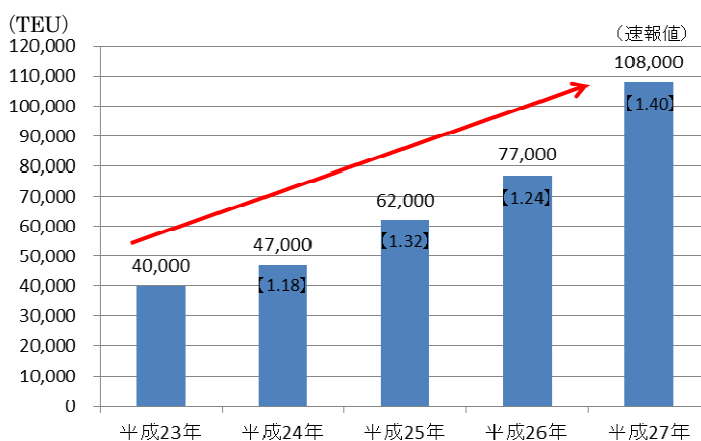
## ■効果等

- 国際競争力の強化及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
- 大規模災害等に対する防災・減災力の向上

### コンテナ貨物量の増加



川崎港コンテナターミナル



【】は対前年比の伸び率

※数値は川崎港「港湾調査」より

### 臨港道路の渋滞状況



川崎港海底トンネル（川崎方面）

### 海岸保全施設の改良



陸間の改良

この要請文の担当課／港湾局港湾経営部整備計画課 TEL044-200-3061

平成29年度  
国の予算編成に対する要請書

平成28年5月発行

編集発行 川崎市財政局財政部資金課

川崎市川崎区宮本町1番地  
電話 044(200)2183