

道路施設の計画的な老朽化・地震対策の推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

- 1 道路施設の維持修繕に必要な財政措置を講ずること。
- 2 防災・安全交付金における重点配分事業の拡大を図ること。

■ 要請の背景

- 近年、社会問題となっているインフラの総合的な老朽化対策は、急務な課題であり、施設の健全度の確保及び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、「川崎市橋梁長寿命化修繕計画」、「川崎市道路維持修繕計画」に基づき、橋梁・歩道橋など道路施設の点検・補修を計画的に実施しております。
- 無電柱化事業では、「川崎市無電柱化整備基本方針」に基づき、災害時における緊急車両の通行や救助活動の円滑化を図るための整備を推進しております。
- 道路照明や昇降設備等の老朽化による破損や故障及び緊急輸送道路の道路擁壁や舗装の損傷・劣化は、地震時のみならず日常生活においても社会的影響が大きい災害や事故の原因につながることから、設備機器の更新及び道路施設の維持・修繕事業を推進する財源確保のため、重点配分事業の対象拡大を要望します。

■ 費用

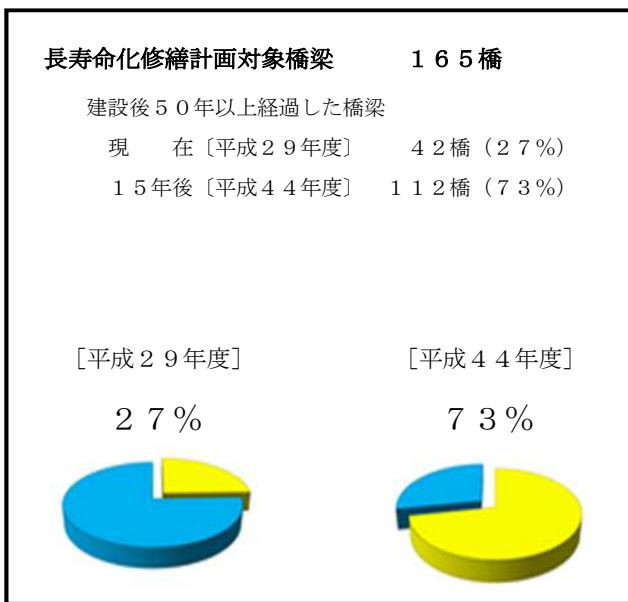
- 平成30年度計画事業費 約29億円（国費 約14億円）
 - ・ 老朽化・地震対策（重点配分事業） 約20億円（国費 約10億円）
 - ・ 老朽化対策（重点対象外） 約 9億円（国費 約 4億円）

■ 効果等

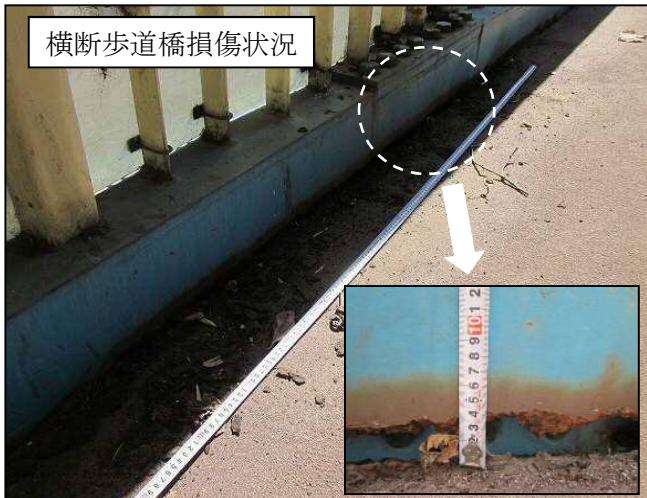
- インフラの総合的かつ計画的な老朽化対策により、市民生活の基盤である道路施設及び設備機器の長寿命化と健全度を保ち、また、地震対策を踏まえた効果的な防災機能の向上を図ることにより、市民の安全・安心な生活環境を確保します。

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 T E L 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、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。

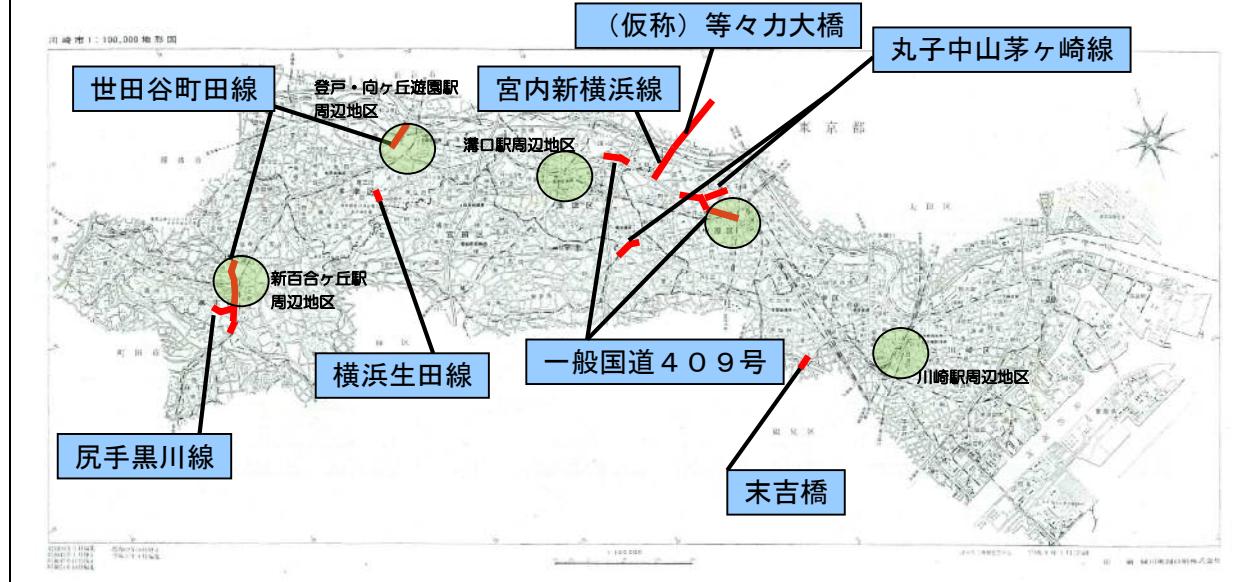
■ 費用

- 平成30年度計画事業費 約58億円 (国費 約27億円)
 - ・ 道路・橋梁事業 約32億円 (国費 約15億円)
 - ・ 街路事業 約26億円 (国費 約12億円)

■ 効果等

- 渋滞等の緩和による自動車交通の円滑化
- 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

川崎市の主な事業中の幹線道路



丸子中山茅ヶ崎線（蟻山坂工区）（イメージ図）

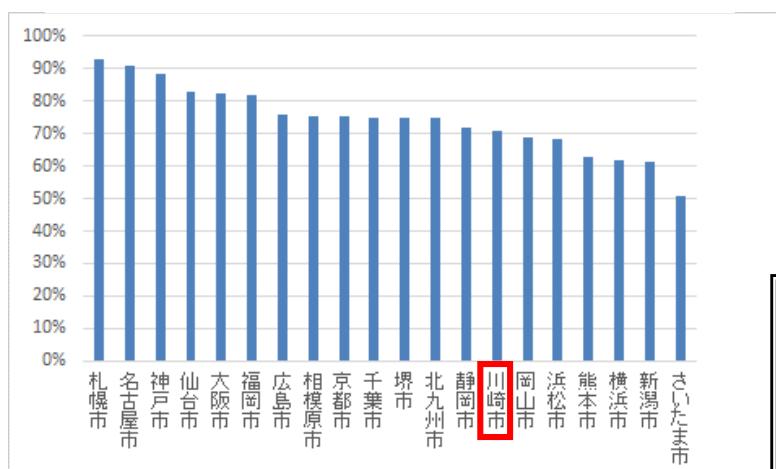


(仮称) 等々力大橋（イメージ図）



尻手黒川線IV期（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28年3月31日現在)



都市計画道路整備状況調書より

○本市における平成28年3月31日現在の都市計画道路の整備進捗率（事業費ベース）は70%で、20政令指定都市中14番目と低くなっている。

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

【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カ所の非常口設置が予定されており、このうち平成28年度から、梶ヶ谷非常口及び東百合丘三丁目非常口の2カ所の立坑工事に着手しております。
- 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30年度計画事業費 約27億円 (国費 約15億円)

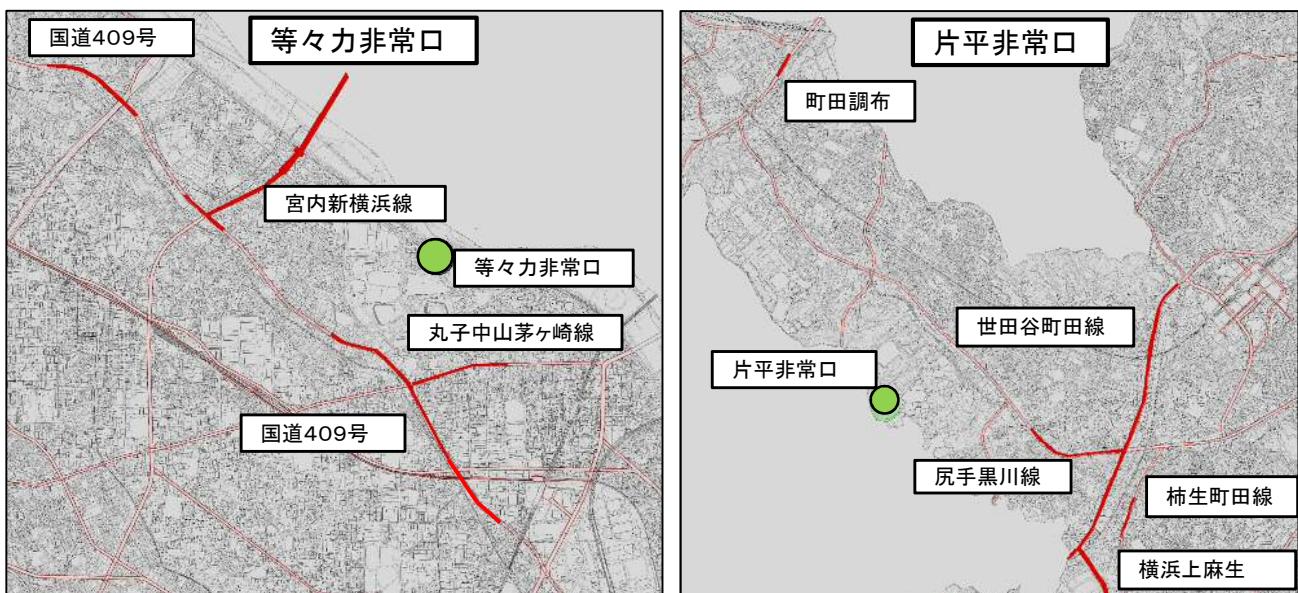
■ 効果等

- 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 (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。
- 現在、工事を推進している1期区間（小島新田～東門前）は、周辺にキングスカイフロントを中心とした世界最高水準の研究開発から新産業を創出する拠点形成が進むなど、一日も早い踏切の除却が望まれている中、平成31年度の完成を目指しており、平成30年度の立体交差化に向けて、確実な予算の確保が必要となっています。
- 今後は、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

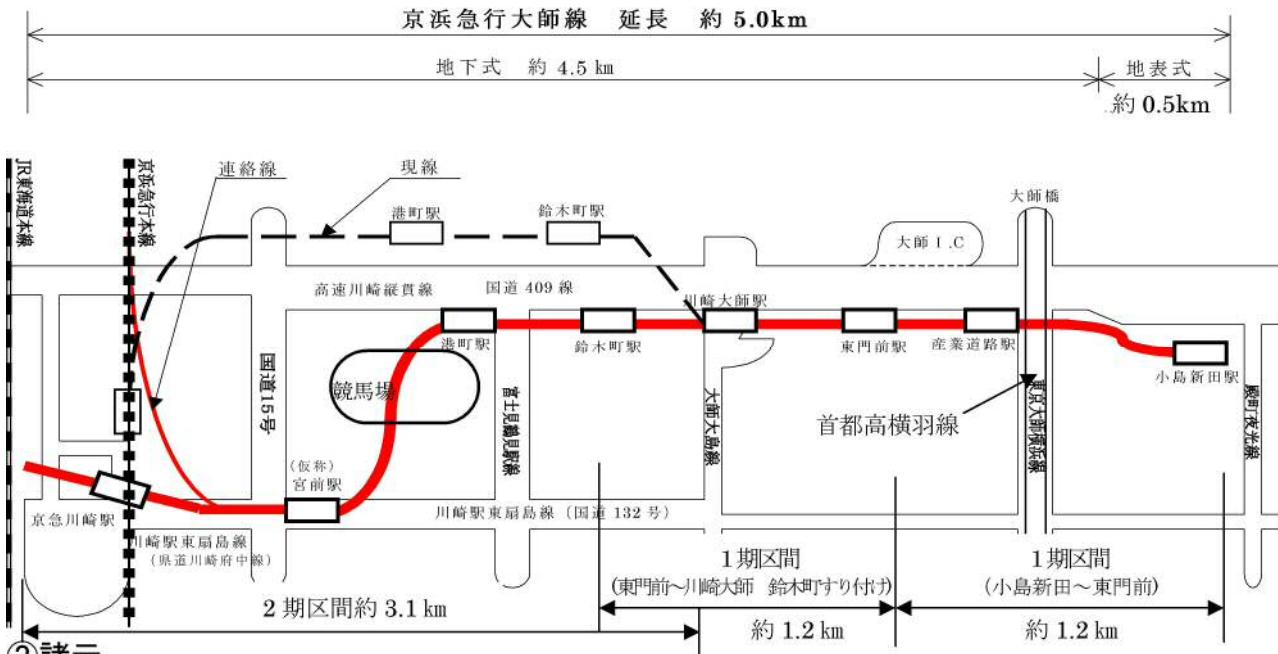
- 総事業費：約1,470億円（補助対象事業費：約1,368億円）
- 平成30年度計画事業費 約42億円（国費 約23億円）

■ 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

京浜急行大師線連続立体交差事業の概要

① 事業概要図

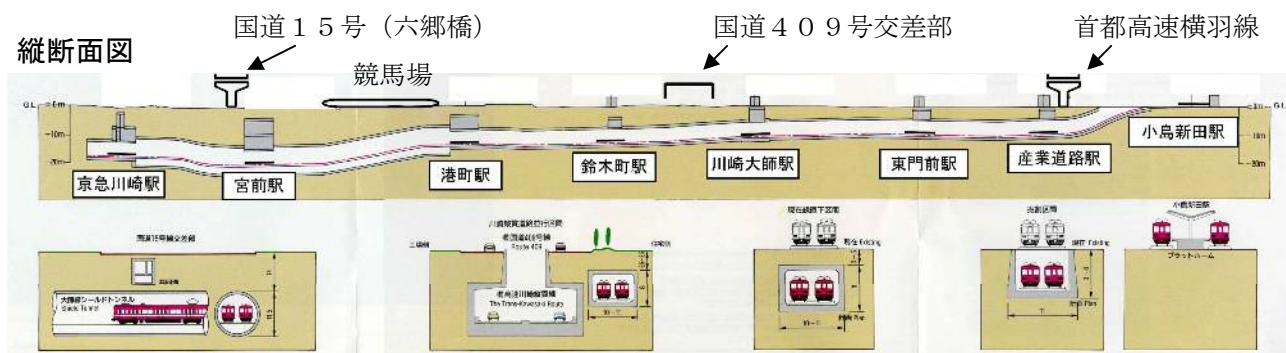


② 諸元

- 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36年度
- 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 延長 計画線 約5km
(地下式 約4.5km、地表式 約0.5km)
連絡線 約0.9km
(地下式 約0.5km、地表式 約0.4km)
- 除却踏切数 14箇所
- 駅数 8駅（新駅1駅含む）

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。



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 044-200-2747

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整備が進んでいますが、一方で、踏切に起因する国道409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しました。
- 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おります。

■ 費用

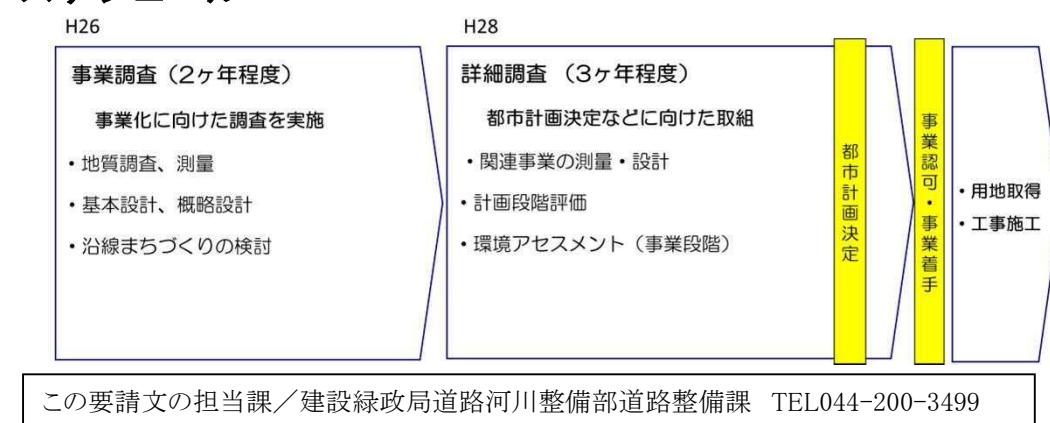
- 総事業費：約1,479億円
- 平成30年度計画事業費 約0.2億円（国費 約0.1億円）

■ 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



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事業費を確保し、整備を推進すること。
また、川崎大師駅周辺においては、早期に交通の円滑化対策を図ること。

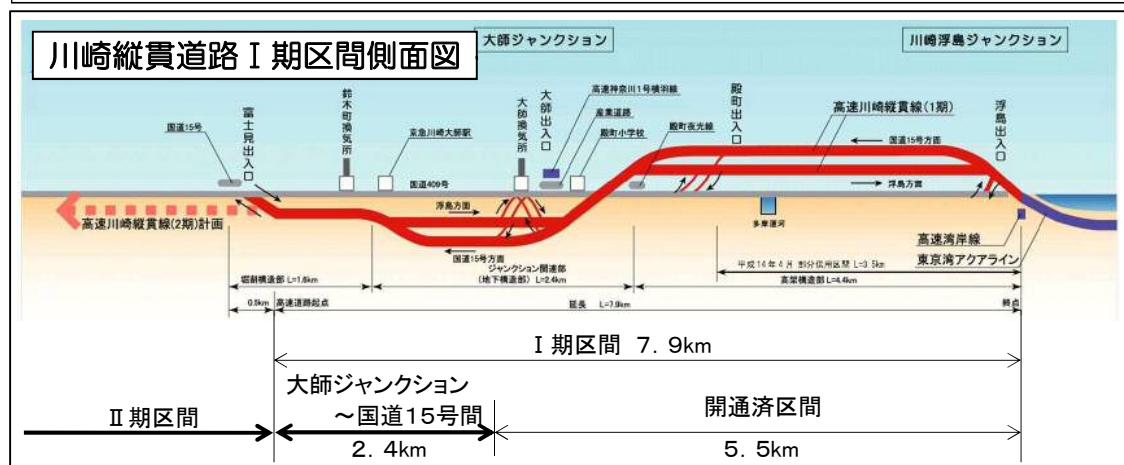
■ 要請の背景

- 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。
- この路線は東京湾アクアラインから東名高速道路までを結ぶ道路として計画され、Ⅰ期事業（浮島～国道15号間）の整備が進められていましたが、平成17年8月に国の対応方針が示され、大師ジャンクション以西の整備が先送りされています。
- 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る国道409号の下り車線数の減少やボトルネック踏切などにより、円滑な交通が妨げられております。
- 踏切については連続立体交差事業により除却が予定されておりますが、除却には時間を要することから、暫定的な対策により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

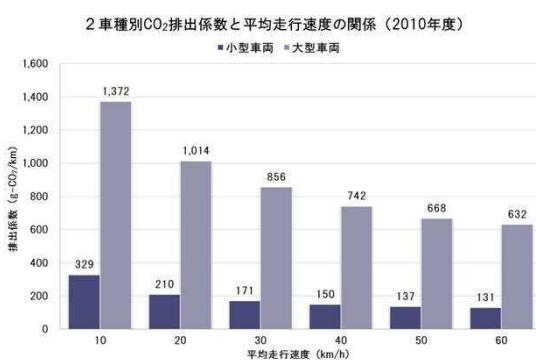
都市機能強化・交通混雑解消・災害時の輸送路・沿道環境改善等に向けて、
市の骨格となる川崎縦貫道路の早期整備が不可欠



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

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



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: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

この要請文の担当課／建設緑政局広域道路整備室 TEL 044-200-2039

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。新たな料金導入後、都心通過から外側の環状道路へ交通が転換し首都高速の渋滞が緩和したことや首都高速の短距離利用増加で一般道が円滑化するなどの効果が平成28年5月に公表されており、本市域においても、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

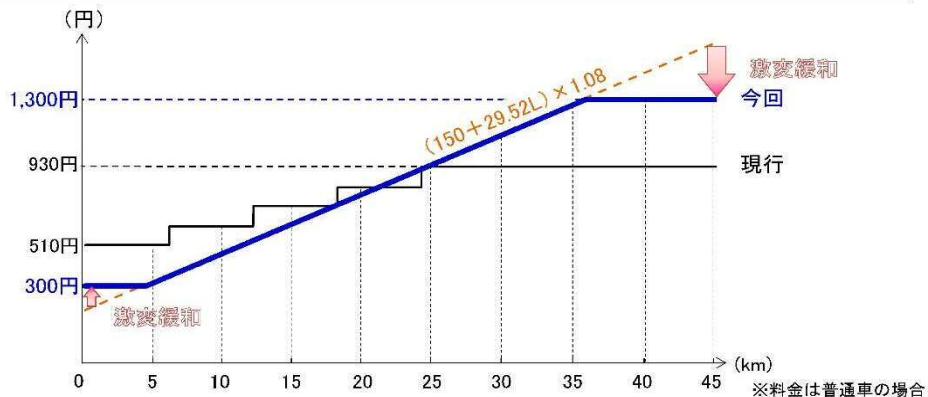
- 交通が適切に分散され、移動・輸送時間の短縮
- 高速道路の有効活用により一般道の渋滞が改善
- 平均旅行速度の向上に伴い二酸化炭素、窒素酸化物等が削減され、沿道環境が改善

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、当面、上下限料金を設定

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

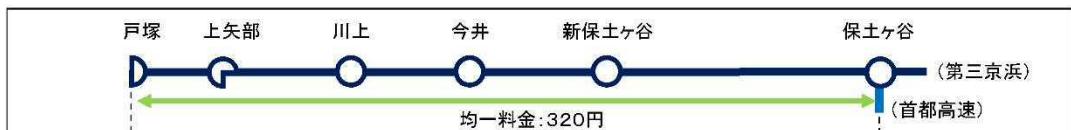


横浜新道・第三京浜の料金

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」

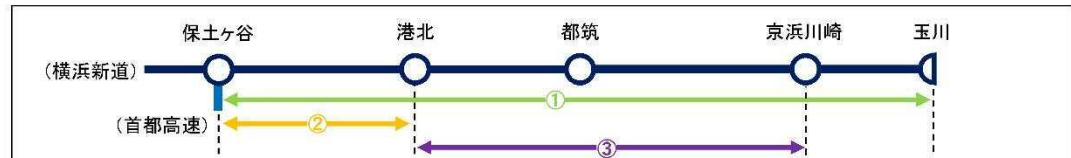
【横浜新道】

- 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)

現行	対距離
260円	680円 (+420円)

② 保土ヶ谷 ⇄ 港北 (5.6km)

現行	対距離
100円	340円 (+240円)

③ 港北 ⇄ 京浜川崎 (8.6km)

現行	対距離
160円	440円 (+280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。

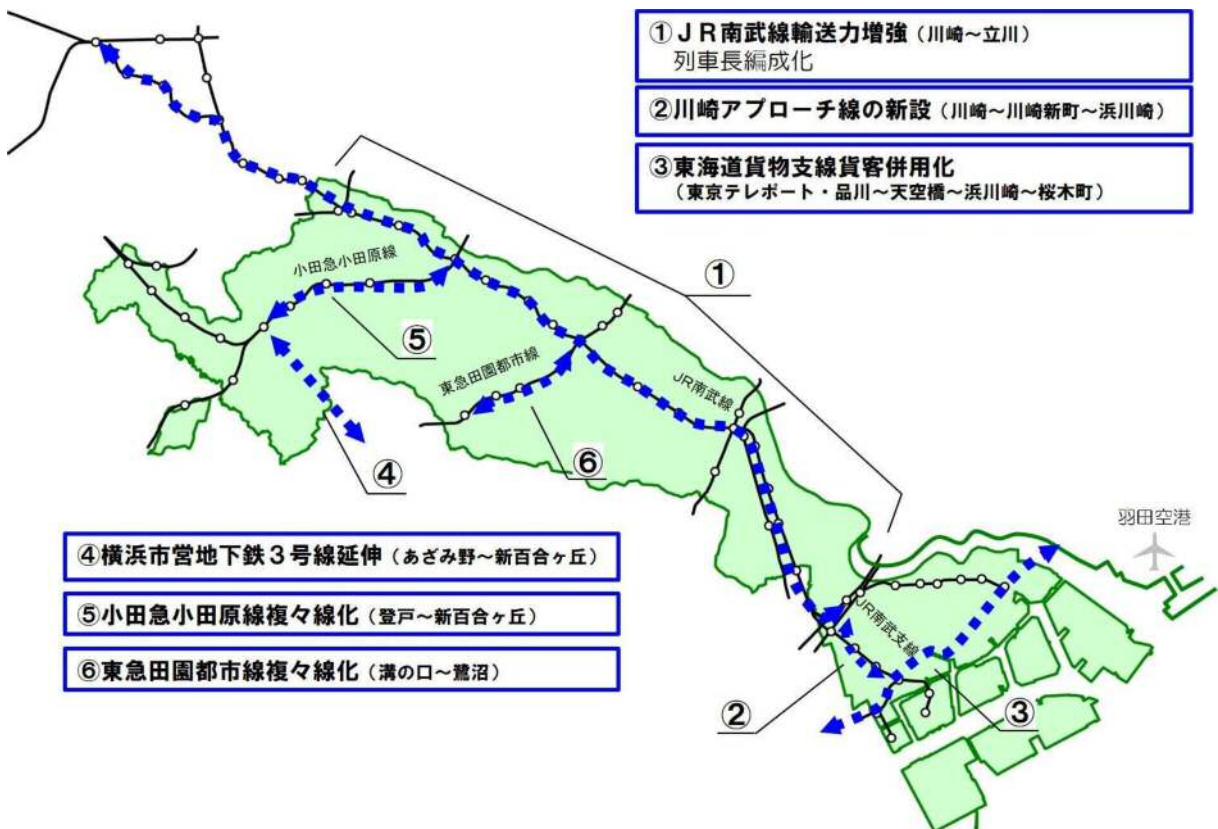
■ 要請の背景

- 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。
- 國際戦略総合特区及び国家戦略特区の重要なエリアである臨海部は、既存産業に加え、高度な研究開発機能の集積などが着実に進んでおり、我が国の成長戦略の一翼を担う重要な地域であることから、本市としても将来を見据えた（仮称）臨海部ビジョンの策定を進めるなど重点的に取り組んでおります。このような中、臨海部の活性化や国際戦略拠点の形成に向けては、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。横浜市営地下鉄3号線延伸については、早期の事業化を目指し、横浜市と連携しながら検討を進めています。

■ 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されることから、首都圏の国際競争力強化に資するものです。

鉄道ネットワーク機能強化の取組



[広域鉄道ネットワークの機能強化]

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

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形成を図るため、川崎駅周辺総合整備計画（平成28年改定）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、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。
- 京急川崎駅周辺地区では、都市基盤が脆弱なことから建物の機能更新や土地の高度利用が効果的に進んでいなかったため、京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針に基づき、事業を推進する必要があります。

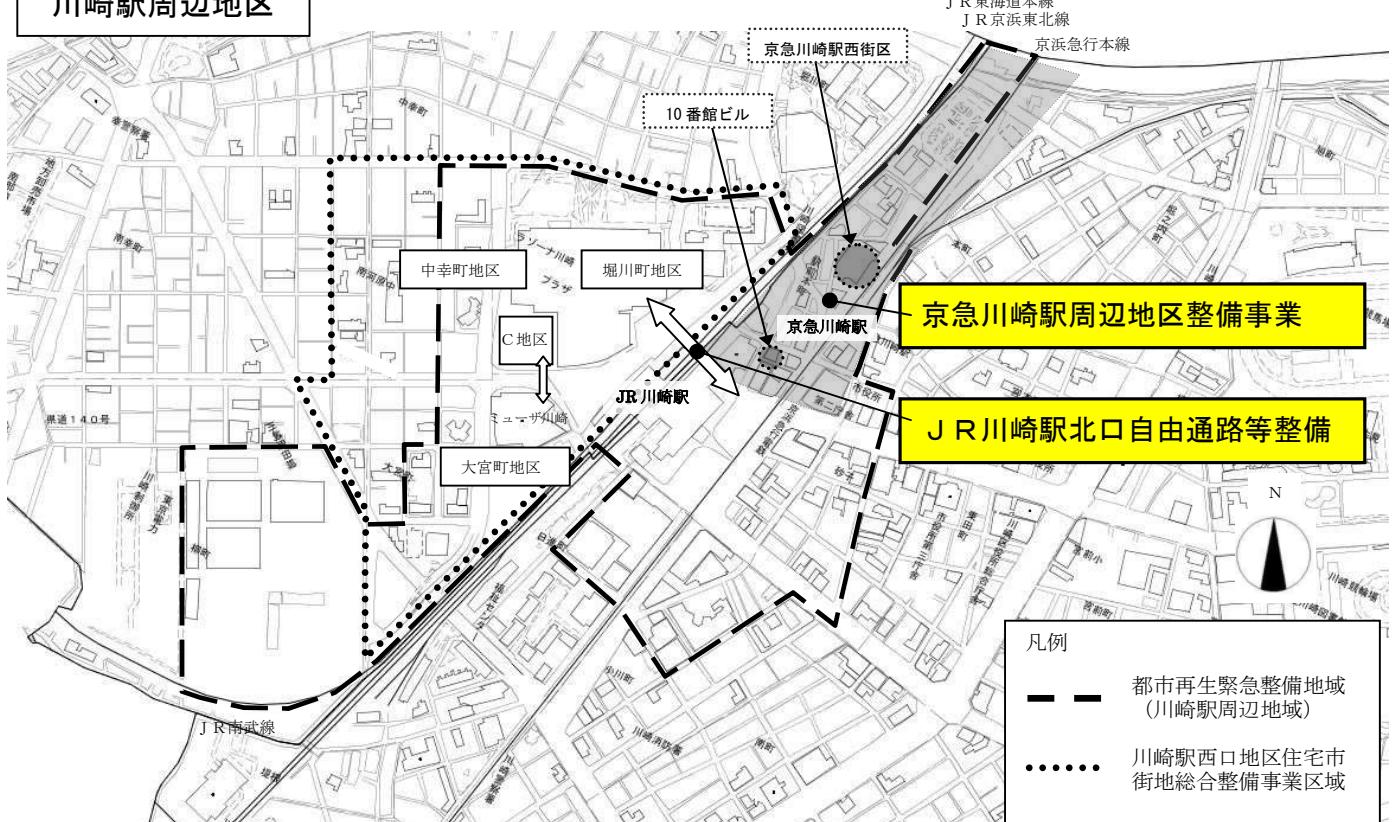
■ 費用

- 平成30年度計画事業費 約25.8億円（国費 約12.7億円）
 - ・ J R川崎駅北口自由通路等整備事業 約24.6億円（国費 約12.1億円）
 - ・ 京急川崎駅周辺地区整備事業 約 1.2億円（国費 約 0.6億円）

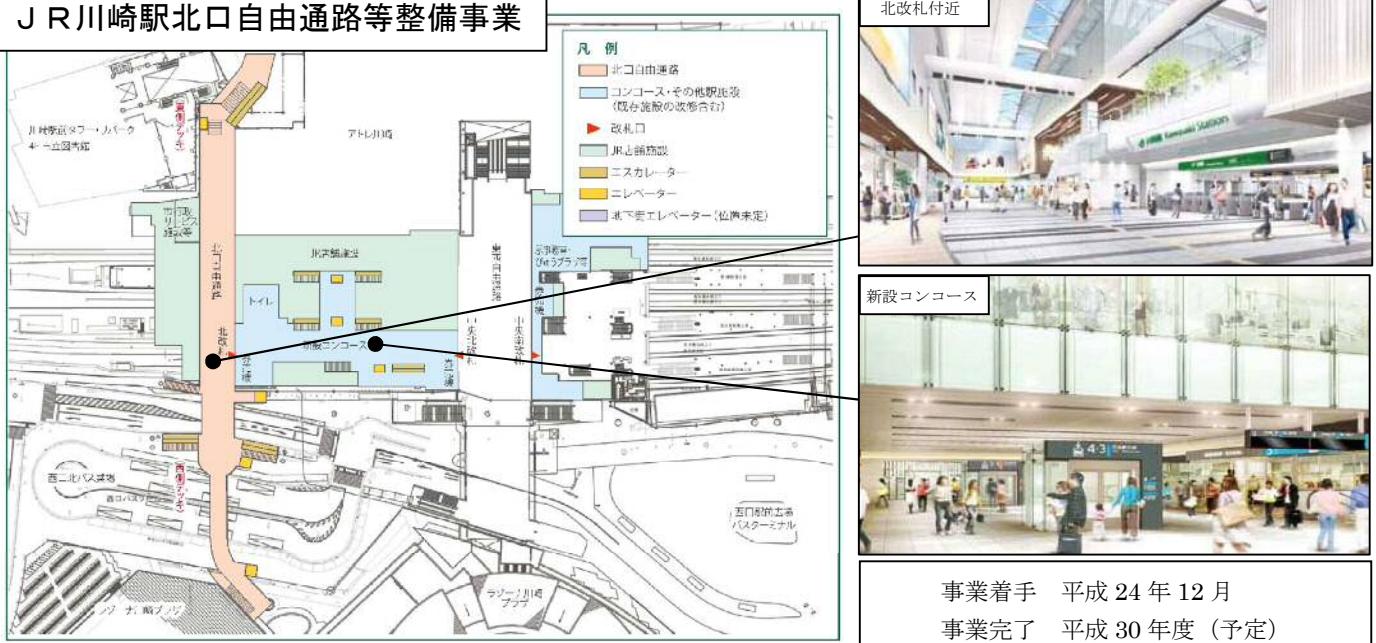
■ 効果等

- 北口自由通路等の整備による、J R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
- 京急川崎駅周辺の土地の高度利用及び基盤の再編整備による、民間活力を活かした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



今後の費用の見込み

(単位: 億円)

事業名称	H29 予算	H30 計画	H31 計画	H32 計画	H33 計画
JR川崎駅北口自由通路等整備事業	事業費	37.5	24.6	—	—
	うち国費	16.2	12.1	—	—
京急川崎駅周辺地区整備事業	事業費	0.4	1.2	5.1	23.5
	うち国費	0.2	0.6	2.2	9.8
					6.8
					3.2

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30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。

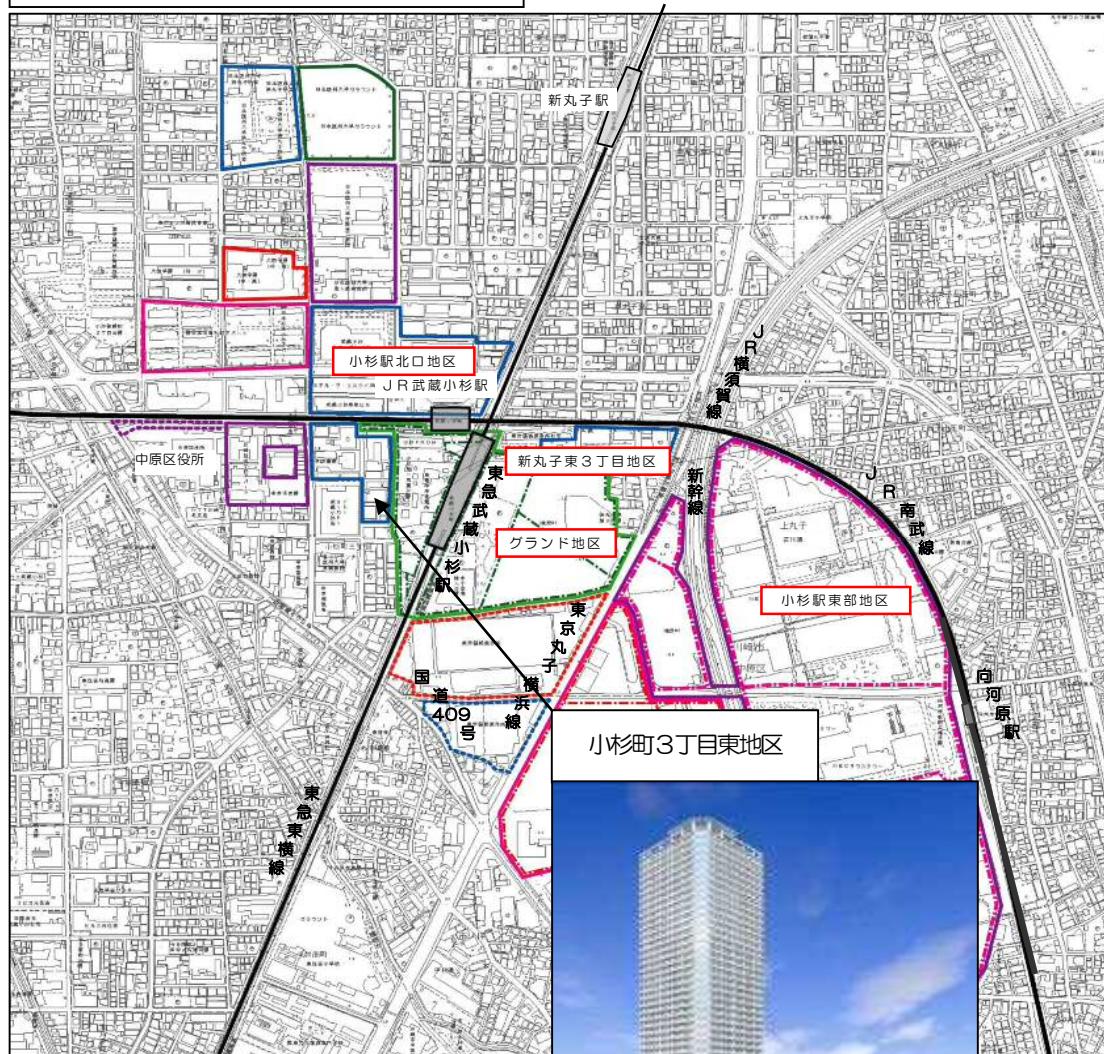
■ 費用

- 平成30年度計画事業費 約19.4億円（国費 約11.9億円）
 - ・ 小杉町3丁目東地区 約19.4億円（国費 約11.9億円）

■ 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9月
工事着手 平成29年3月
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		H29 予算	H30 計画	H31 計画	H32 計画
小杉町3丁目東地区	事業費	約 11. 2	約 19. 4	約 21. 0	—
	うち国費	約 5. 4	約 11. 9	約 12. 7	—

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。
- 事業の長期化に伴い、建物の老朽化や権利者の高齢化が進むなど、事業の早期完了が望まれていることから、平成25年8月に策定した「登戸土地区画整理事業整備プログラム」に基づき、事業を推進する必要があります。
- 平成37年度末の事業完了に向け、一定エリアでの集団移転を積極的に実施し、効果的かつ効率的に事業を推進しています。

■ 費用

- 平成30年度計画事業費 約26.1億円 (国費 約13.3億円)
 - ・都市計画道路整備等 約4.2億円 (国費 約2.3億円)
 - ・区画道路整備等 約21.9億円 (国費 約11.0億円)

■ 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
- 集団移転の実施による事業効果の早期発現

【登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区】位置図及び平成30年度要望箇所

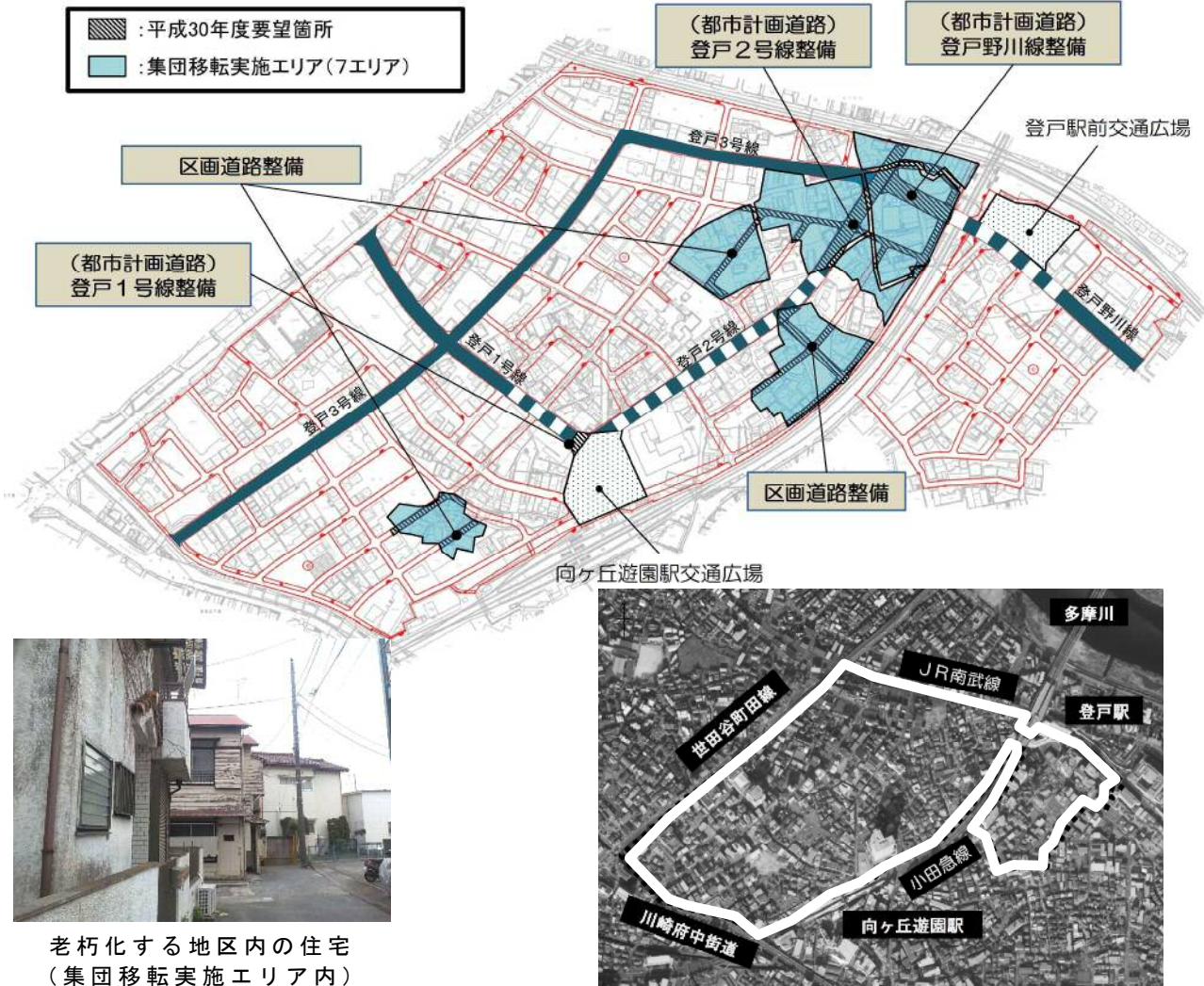
■登戸土地区画整理事業の進捗状況

(平成29年3月末現在)

項目	累計面積 ・延長等	進捗率 (%)
仮換地指定面積 (263,159m ²)	212,024 m ²	80.6
使用開始面積 (263,159m ²)	147,375 m ²	56.0
建築物等移転棟数 (1,358棟)	808 棟	59.5
道路築造延長 (11,888m)	6,235m	52.4



集団移転実施エリアの移転状況 (H29.4)



■今後の費用の見込み

(単位: 億円)

		H29予算	H30計画	H31計画	H32計画	H33以降
登戸 土地区画整理事業	事業費	31.8	26.1	27.5	27.5	44.3
	国費	16.2	13.3	13.9	13.9	22.4

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

「新川崎・創造のもり」地区でのオープンイノベーション推進による研究開発力の更なる強化について

【文部科学省・経済産業省】

■ 要請事項

「新川崎・創造のもり」地区におけるオープンイノベーションの推進による
研究開発力の更なる強化を図るため、研究機器の共同利用環境など既存機能の更なる
発展や、大学・企業間のマッチング推進に向け必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 新川崎地区は、大企業、ベンチャー企業、大学等による研究開発拠点形成が進む、「国家戦略特区」、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」指定のエリアであり、「新川崎・創造のもり」地区では「4大学コンソーシアム（慶應、早稲田、東工大、東大）」を中心とした産学連携による研究開発や人材育成、研究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。
- 現在、同地区では、オープンイノベーションの環境構築を進めることにより、大学・企業の研究開発力を強化し、新たな科学・技術を事業化まで着実に結び付けていくため、産学連携に向けた大学・企業間のマッチング推進や、研究機器の共同利用環境などの既存機能の更なる充実のための財政的支援が必要になっています。
- なお、市としても、企業、研究者の一層の集積と、研究開発力の更なる強化を図るため、平成30年度の供用開始を目指し、新たな研究開発施設の整備を進めており、オープンイノベーションを強く推進する企業の進出が決定しているところです。

■ 効果等

- 我が国を取り巻くイノベーションの環境変化に対応し、研究開発力の強化による最先端技術等を活用した新たな製品・サービスの創出など、ものづくり産業の振興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推進について

イノベーション推進拠点「新川崎地区」



京浜臨海部ライフィノベーション 国際戦略総合特区



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・産業連携組織「新川崎地区ネットワーク協議会」(会員数：企業44社、大学、関係機関)

産学連携による新産業の創出拠点「新川崎・創造のもり」(D地区面積約8.1ha)



長期プロジェクト向けの研究スペースや
ベンチャー企業向けインキュベーション
スペースを完備する大規模R&D施設
平成30年度中に供用開始予定
日立化成(株)の研究施設が入居予定

オープンイノベーションの推進

創造のもりのリソースを最大限活用し、先端材料～デバイス～評価～アプリケーションまで
多様なプレイヤーが集い、交流し、オープンイノベーションによる研究開発が加速

基礎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



この要請文の担当課／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 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の整備については、早期完成に向けた財源措置、更なる工期短縮やコスト縮減策を講ずること。また、就航コンテナ船の大型化に対応して、既存の係留施設等の機能更新・性能向上を図ること。
- 2 新たな港の賑わいの創出や地域の活性化を図るため、ホテルシップの受入に必要な検討・支援を行うこと。
- 3 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の強化に向けた取組を進めています。川崎港における、コンテナ取扱量は、定期航路の開設にともない急増しており、平成28年には11.2万TEUに達し、平成24年から5年間で約2倍に増加する見込みとなりました。また、基幹航路以外のアジア航路等においても、就航コンテナ船の大型化が進められており、既存の係留施設等の機能更新・性能向上が求められています。
- 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（代替性）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。

- 東京オリンピック・パラリンピック開催時の首都圏における宿泊施設不足が懸念されており、現在、政府において大型旅客船をホテルシップとして活用する検討が進められています。川崎港は、東京に隣接し、首都高速でつながり、羽田空港にも近いという地理的特性から、ホテルシップのポテンシャルがあり、受入れに向けた検討を進めます。しかしながら、専用の旅客用ターミナルがないことから、既存の物流ターミナルを活用した受入のための環境整備（係船柱や防舷材等）が必要です。
- 東日本大震災や熊本地震を踏まえ、首都直下地震等の大規模災害に備えるため、港湾や海岸の防災・減災対策を推進することが必要です。

■費用

- 平成30年度事業費 約73億円（国費 約46億円）
 - ・ 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、緊急物資等輸送路の改良、海岸保全施設改良等

■効果等

- 國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
- 港の新たな賑わいの創出、市及び港のPR、地域の活性化など
- 大規模災害等に対する防災・減災力の向上

コンテナ取扱量の増加



臨港道路の渋滞状況



海岸保全施設の改良



大型旅客船（ホテルシップ）



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30年度
国の予算編成に対する要請書

平成29年6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