

道路施設等の計画的な老朽化・地震対策の推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

- 1 道路施設等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等の点検・補修を計画的に実施しておりますが、財源確保が課題となっております。
- 道路施設等の損傷・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、緊急輸送道路の舗装の改良や老朽化した道路擁壁の補修工事を実施するとともに、ペDESTリアンデッキなどの施設における計画的な点検を行う必要があります。

■ 費用

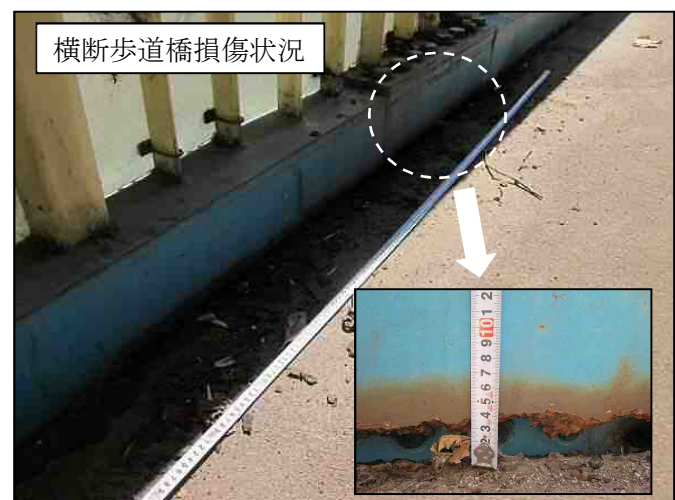
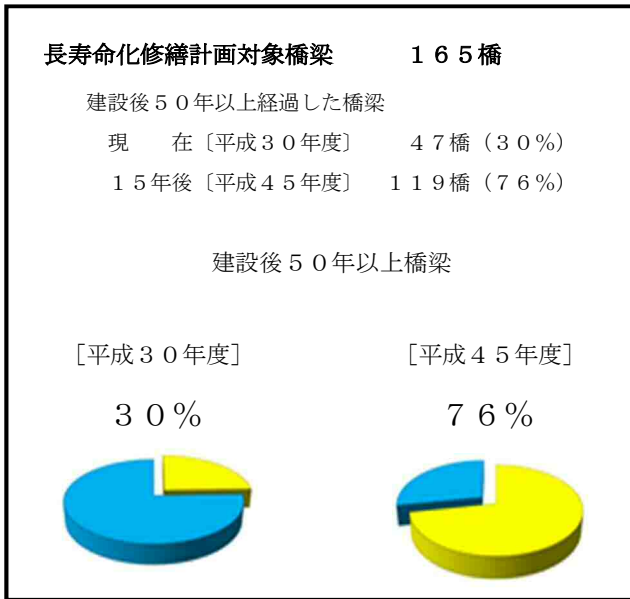
- 平成31年度計画事業費 約20億円（国費 約9億円）
 - ・ 老朽化・地震対策（重点配分事業） 約13億円（国費 約6億円）
 - ・ 老朽化対策（重点対象外） 約7億円（国費 約3億円）

■ 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や設備機器など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】



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

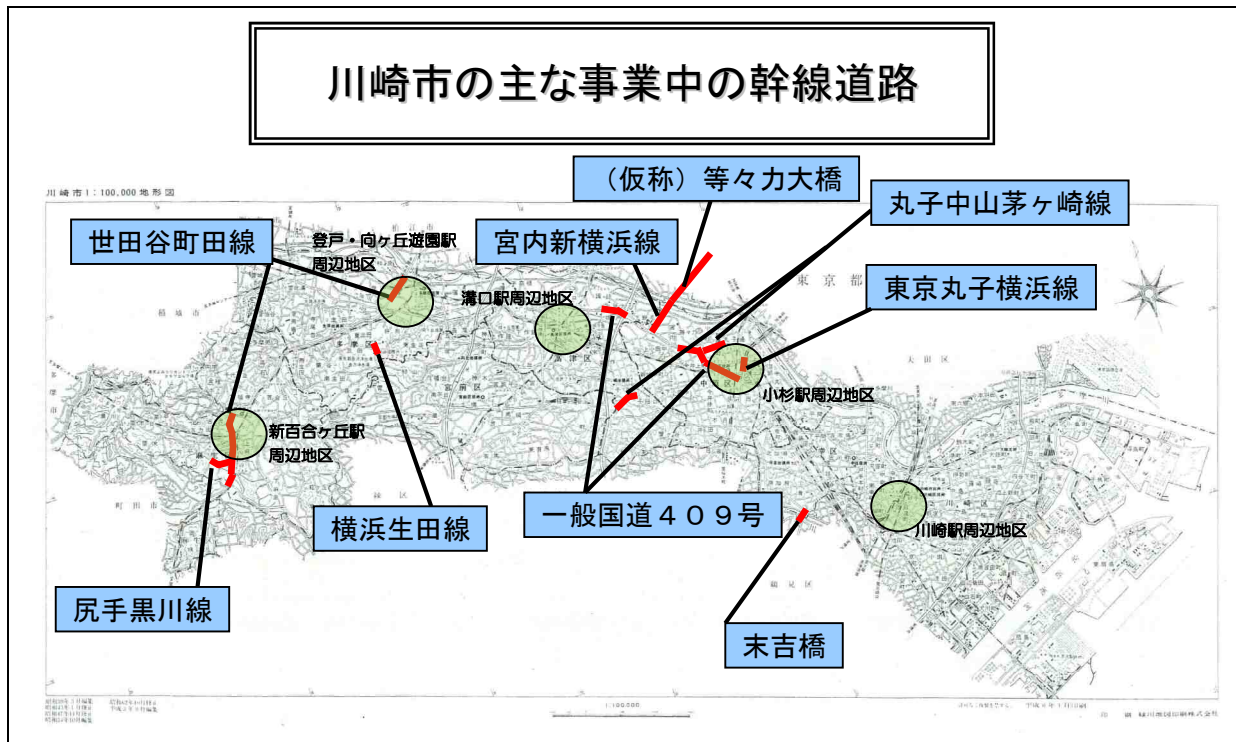
- 全国的には少子高齢化の進行による人口減少社会が到来する中、首都圏の中心部に位置する本市においては、人口の都心回帰や都市再生の取組などにより、人口が引き続き増加し、本市に関連する自動車交通もしばらくの間は微増傾向を示すものと想定しております。
- こうした中、本市の幹線道路網の整備は未だ低い水準にあり、橋梁整備などによる京浜間の連携強化とともに、南北に長い地理的特性もあり、臨海部から丘陵部に向けた市域縦貫方向の交通軸の機能強化が課題となっています。
- また、拠点開発の進展が著しい小杉駅周辺では、快適で賑わいのあるまちづくりの創出に向け、沿道と一体となった面的な道路整備が求められているなど、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31年度計画事業費 約63億円 (国費 約29億円)
 - ・ 道路・橋梁事業 約32億円 (国費 約15億円)
 - ・ 街路事業 約31億円 (国費 約14億円)

■ 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



丸子中山茅ヶ崎線（蟻山坂工区）（イメージ図）

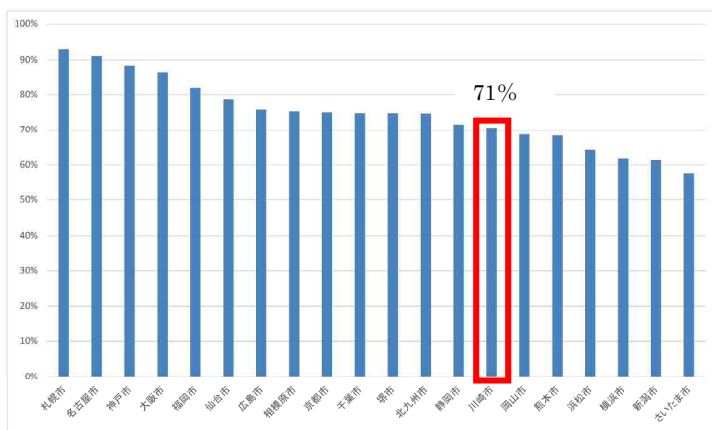


（仮称）等々力大橋（イメージ図）



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)



都市計画現況調査（国土交通省）

○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、71%で、**20政令指定都市中14番目**と低くなっている。

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う非常口の工事では、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箇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箇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。
- 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箇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。

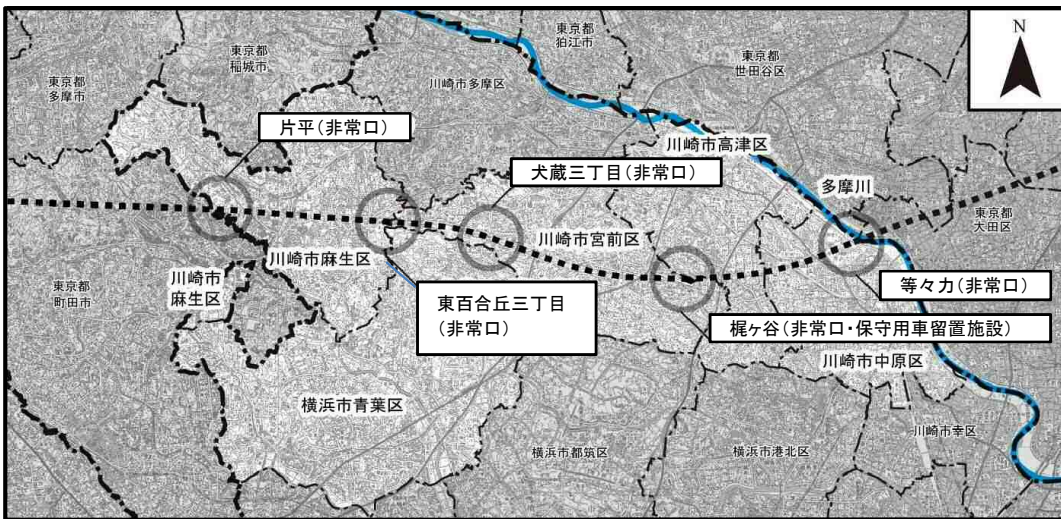
■ 費用

- 平成31年度計画事業費 約42億円 (国費 約18.8億円)

■ 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				----->									
													開業予定

※中央新幹線（東京・名古屋）環境影響評価（平成25年9月）

※非常口の着手時期については完成時期から想定

この要請文の担当課／建設緑政局総務部企画課 TEL 044-200-2755

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

京浜急行大師線連続立体交差事業については、地下式により施工するため多額の事業費を必要とし、また、今後は次期整備区間の工事着手を予定していることから、計画的な整備推進に対する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、着実な事業進捗が期待されています。
- 現在、工事を推進している小島新田駅～東門前駅間は、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エリア形成が進むなど、一日も早い踏切の除却が望まれている中、平成30年度の立体交差化、平成31年度の完成を予定しており、確実な予算の確保が必要となっています。
- 平成31年度からは、「東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け」の工事着手を目指して関係機関との協議を進めており、計画的な事業費の確保が必要です。

■ 費用

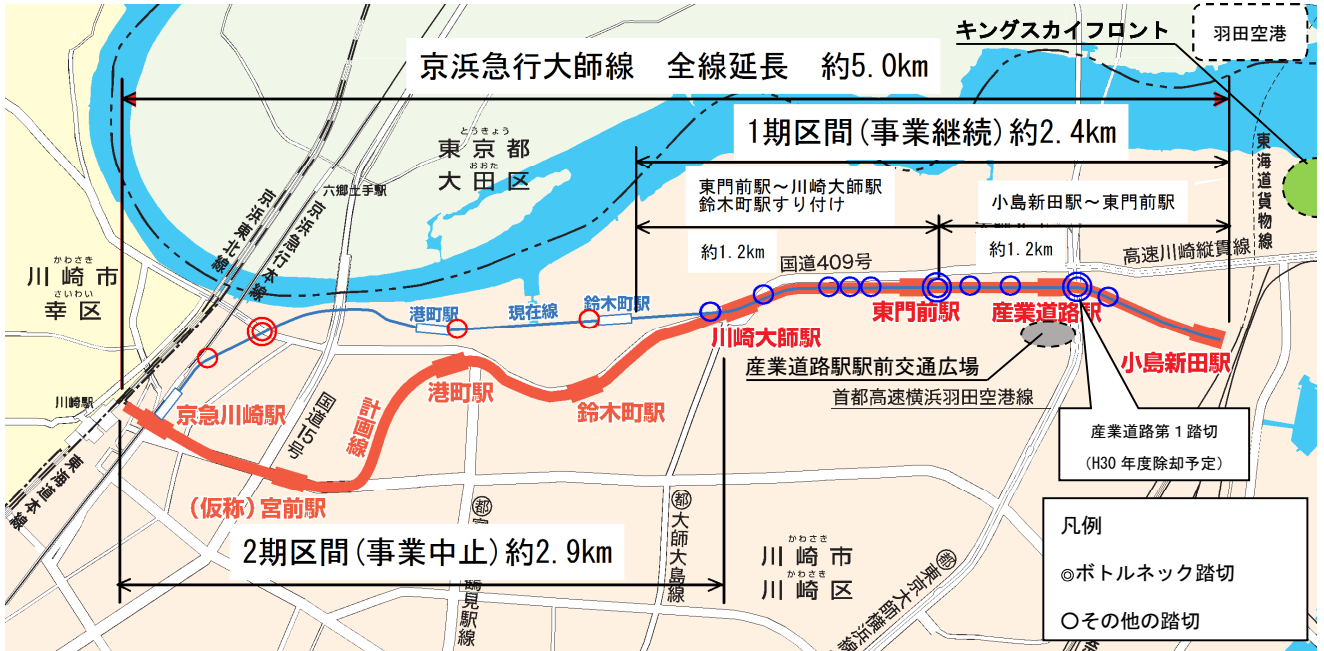
- 事業費：約1,426億円（補助対象事業費：約1,334億円）
- 平成31年度計画事業費 約27.8億円（国費 約13.9億円）

■ 効果等

- 10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



2 諸元

- 計画区間 小島新田駅～鈴木町駅
- 計画期間 平成5年度～平成36年度
- 事業の概要 延長 約2.4km
除却踏切数 10箇所
- 総事業費 約1,426億円
(国費約675億円、市費約697億円、鉄道事業者負担額約54億円)
- 補助対象事業費 約1,334億円
(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)

3 スケジュール

- 平成30年度 小島新田駅～東門前駅：産業道路立体交差化
- 平成31年度 小島新田駅～東門前駅：工事完成
東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け：工事着手
- 平成32年度 東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け：工事推進
- 平成33年度 東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け：工事推進
都市計画変更
(鈴木町駅すり付け)

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てまいりました。
- 連続立体交差化の早期実現に向けて、現在、環境影響評価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31年度計画事業費 約4.2億円（国費 約2.1億円）

■ 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

法指定を受けた踏切の混雑状況



塚越踏切(幸区)



平間駅前踏切(中原区)

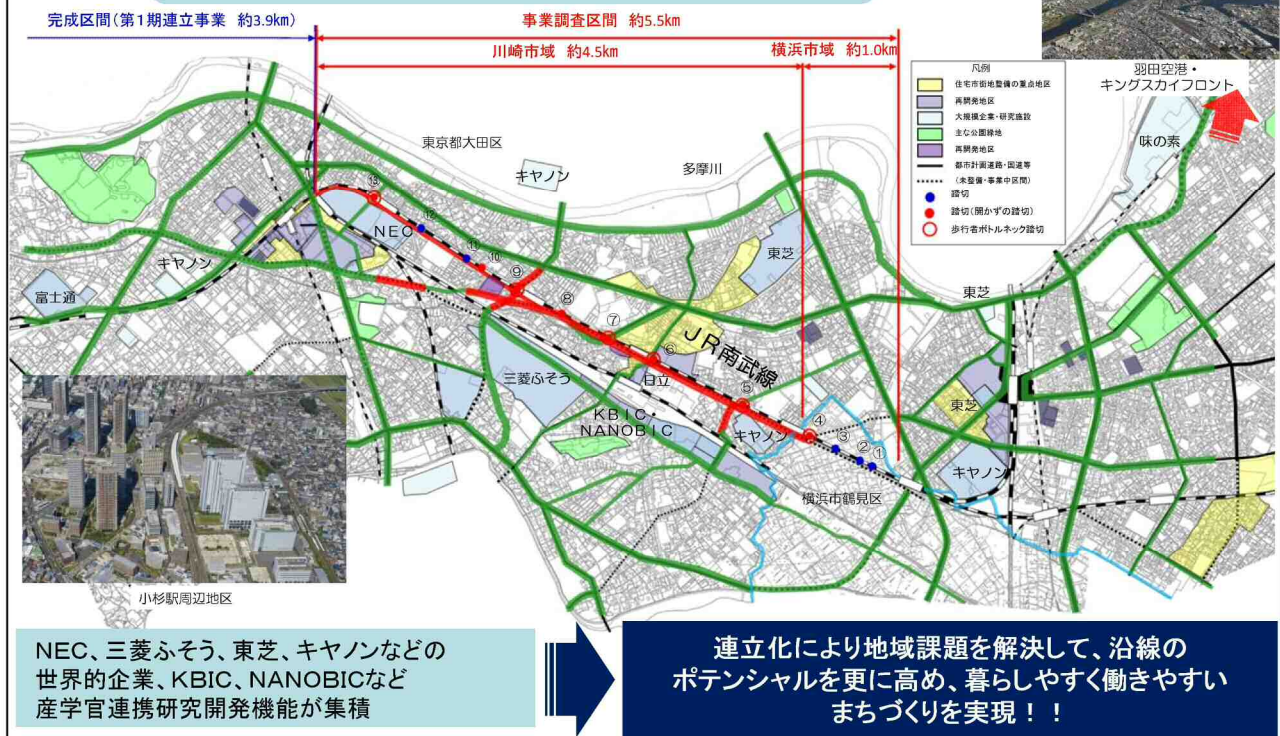
現在の取組



平成29年度 オープンハウス型説明会開催状況
(4日間開催 合計来場者数約350名)

事業の概要

- 事業区間 : 矢向駅～武蔵小杉駅間(延長 約4.5km)
- 区間の踏切 : 9箇所 (法指定を受けた踏切: 7箇所)



■ スケジュール

H26～

事業調査

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

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
- ・鉄道事業法認可設計
- ・環境アセスメント(事業段階)
- ・用地測量

H32

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/建設緑政局道路河川整備部道路整備課 TEL 044-200-3499

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、引き続き、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会の中で、一本化を含めた幅広い検討を行い、早期に計画の具体化を図ること。
- 3 国道409号の街路整備にかかる事業費を拡充し、整備を推進すること。
また、大師河原交差点に架かる歩道橋の架け替えや川崎大師駅周辺の交通円滑化対策について、早期実施に取り組むこと。

■ 要請の背景

- 川崎縦貫道路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、現在、大師ジャンクション以西の整備が先送りされており、その再開のためには、その先の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）との一本化を含めた幅広い検討を進め、早期に計画を具体化することが必要です。
- そのような中、平成28年2月に設立された「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」では、「概略ルートについては湾岸道路側で川崎側に接続することにより、川崎縦貫道路の計画との一本化が図れる」との意見が出されるなど、川崎縦貫道路計画との関係を含め、様々な視点から検討が進められています。
- 一方、Ⅰ期事業の工事再開までの当面の措置として、一般部である国道409号の街路整備が先行して進められていますが、予算の減少とともに工事が長期化し、地元経済団体や住民組織などから早期完成を強く求められています。
- 特に、大師河原交差点周辺では、産業道路駅を含めた京急大師線の地下化工事が平成31年度に完了する予定であり、駅へのアクセス経路となる大師河原交差点の歩道橋については、バリアフリー化が求められていることから、早期の架け替えに取り組む必要があります。
- また、川崎大師駅周辺では、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、抜本的には鉄道の地下化が予定されているものの、踏切除却までには時間を要することから、暫定的な対応により早期に改善を図る必要があります。

■ 効果等

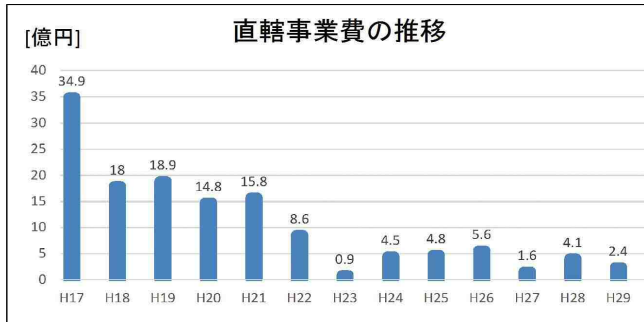
- 都市機能強化、交通混雑解消、災害時の輸送路、沿道環境改善
- 二酸化炭素、窒素酸化物等の削減

○東京外かく環状道路計画検討協議会
概略ルート図



※東京外かく環状道路(東名高速~湾岸道路間)計画検討協議会資料抜粋

○国道409号の街路整備の状況



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、その効果や影響を引き続き検証するとともに、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

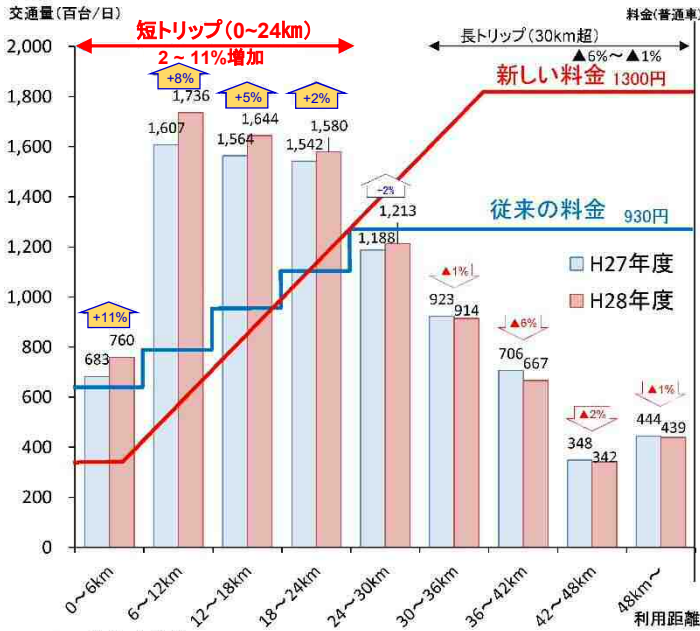
- 平成28年4月に導入された「首都圏の新たな高速道路料金」は、料金水準が高い圏央道等の料金が下がるなど、首都圏全体の道路ネットワークを最大限活用するために有効な施策です。平成29年11月に国が公表した「首都圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況等について」では、都心通過から外側の環状道路への交通転換や、首都高速の短距離利用の増加により、都心の交通環境改善や一般道の渋滞緩和に貢献するなどの効果が示されております。
- しかしながら、上限料金が引き上げられた首都高速道路や負担増となった第三京浜道路等については、物流事業者等への影響や一般道への交通転換が懸念されます。
- こうしたことから、「首都圏の新たな高速道路料金」導入後の効果や影響を引き続き検証するとともに、利用者の急激な負担増による影響に配慮した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

- 交通の分散化による移動・輸送時間の短縮
- 高速道路の有効活用による一般道の渋滞緩和
- 平均旅行速度の向上に伴う二酸化炭素、窒素酸化物等の削減、沿道環境改善

- 首都高速について、短距離利用の増加により、首都高全体の利用台数が増加
- 首都高速の交通量が増加する一方、並行する一般道の交通量が減少し、渋滞緩和に貢献

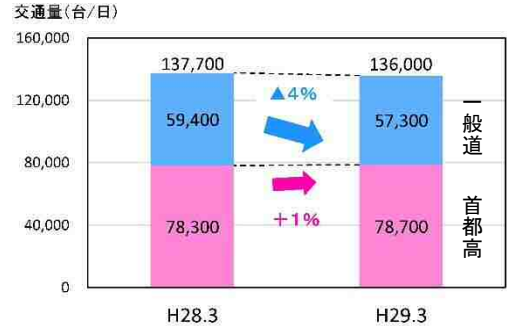
○首都高速全体の利用距離別交通量の変化



○首都高速全体の利用台数



○首都高3号線と一般道(国道246号)の交通量



H29. 11. 21国土交通省公表資料
 「首都圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況等について」

- 首都高速や第三京浜などについては、激変緩和措置が終了した場合、更なる負担増となるため、物流への影響等が懸念される



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。

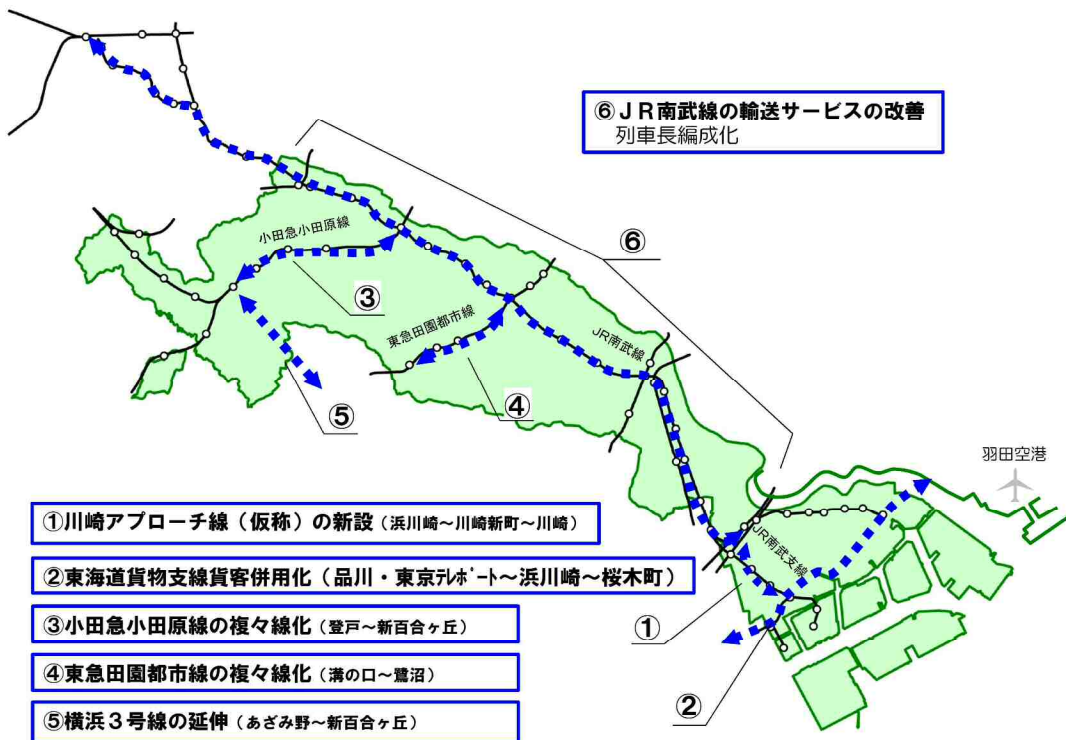
■ 要請の背景

- 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。
- 国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、川崎臨海部の目指す将来像として、平成30年3月に「臨海部ビジョン」を策定し、その実現に向けた具体的な取組として鉄道などの基幹的な交通軸の整備等を含む「交通機能の強化」を基本戦略に位置付け、取組を推進しております。
- 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南武線の輸送サービスの改善・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。

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 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備
- ⑤ 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 広域的な都市間の連携強化
 - ・本市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（混雑緩和・定時性確保）
 - ・安全、安心な移動環境の確保
 - ・ユニバーサルデザインのまちづくりの推進
 - ・地域（交通）分断の解消（交流の推進）
- ③ 耐震性の向上
- ・多重性（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 044-200-3549

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。
- 川崎駅西口地区では、北口自由通路整備によるJR川崎駅へのアクセス性や、駅周辺の回遊性・利便性向上を契機とし、北口西バスのりばの改良に向けた取組を推進します。
- 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京急川崎駅周辺地区では、川崎駅北口自由通路の整備に伴う駅間の回遊性・利便性の向上を契機に、京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針に基づき、京急川崎駅西街区をリーディングプロジェクトとし、土地の高度利用化や都市基盤の再構築など地区全体のまちづくりを推進しています。

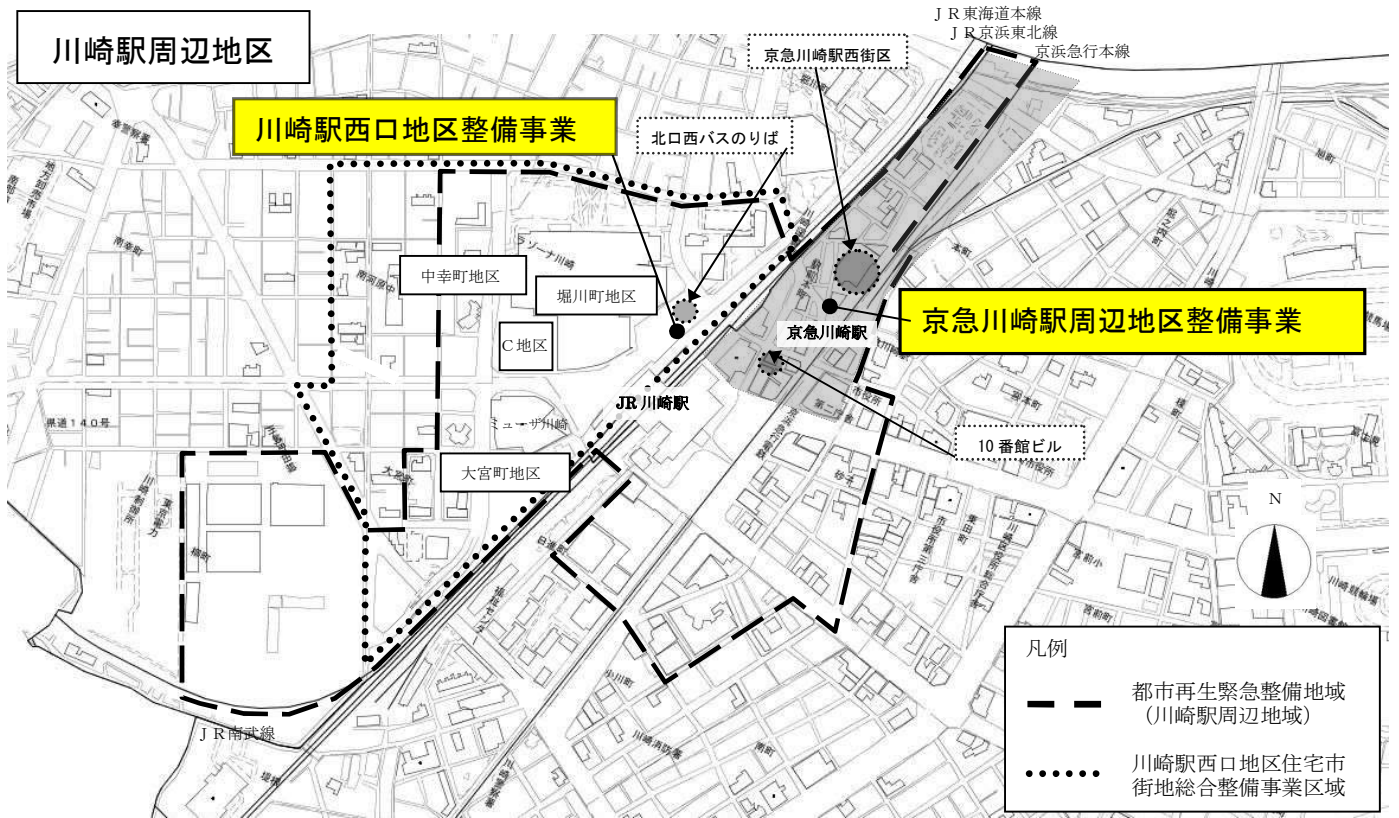
■ 費用

- 平成31年度計画事業費

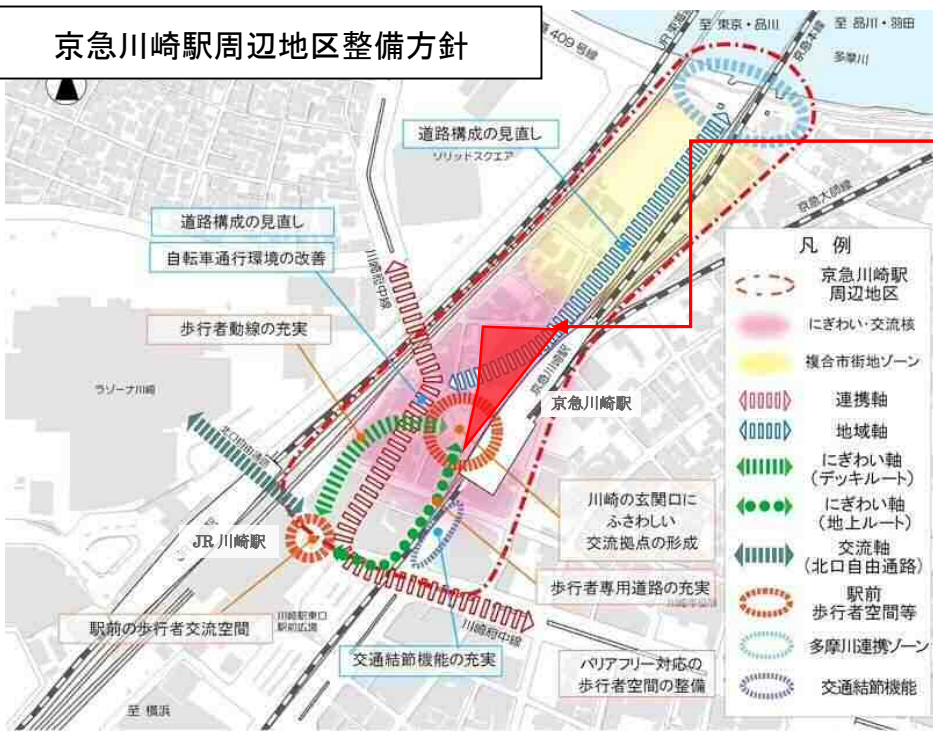
・ 川崎駅西口地区整備事業	約2.1億円（国費 約1.1億円）
・ 川崎駅西口地区整備事業	約1.9億円（国費 約1.0億円）
・ 京急川崎駅周辺地区整備事業	約0.2億円（国費 約0.1億円）

■ 効果等

- 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や駅周辺の回遊性、利便性の向上



京急川崎駅周辺地区整備方針



京急川崎駅西街区
(リーディングプロジェクト)
 ・H29～30年度 基本設計
 ・H31年度 都市計画手続
 ・H32年度 実施設計
 ・H33年度～ 既存建築物除去・
 建築工事

■ 今後の費用の見込み

(単位：億円)

事業名称		H30 予算	H31 計画	H32 計画	H33 計画	H34 計画
川崎駅西口地区整備事業	事業費	2.5	1.9	—	—	—
	うち国費	1.0	1.0	—	—	—
京急川崎駅周辺地区整備事業	事業費	0.2	0.2	4.5	15.4	43.2
	うち国費	0.1	0.1	2.2	7.5	19.7

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、必要な財政措置を講ずること。

■ 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31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。

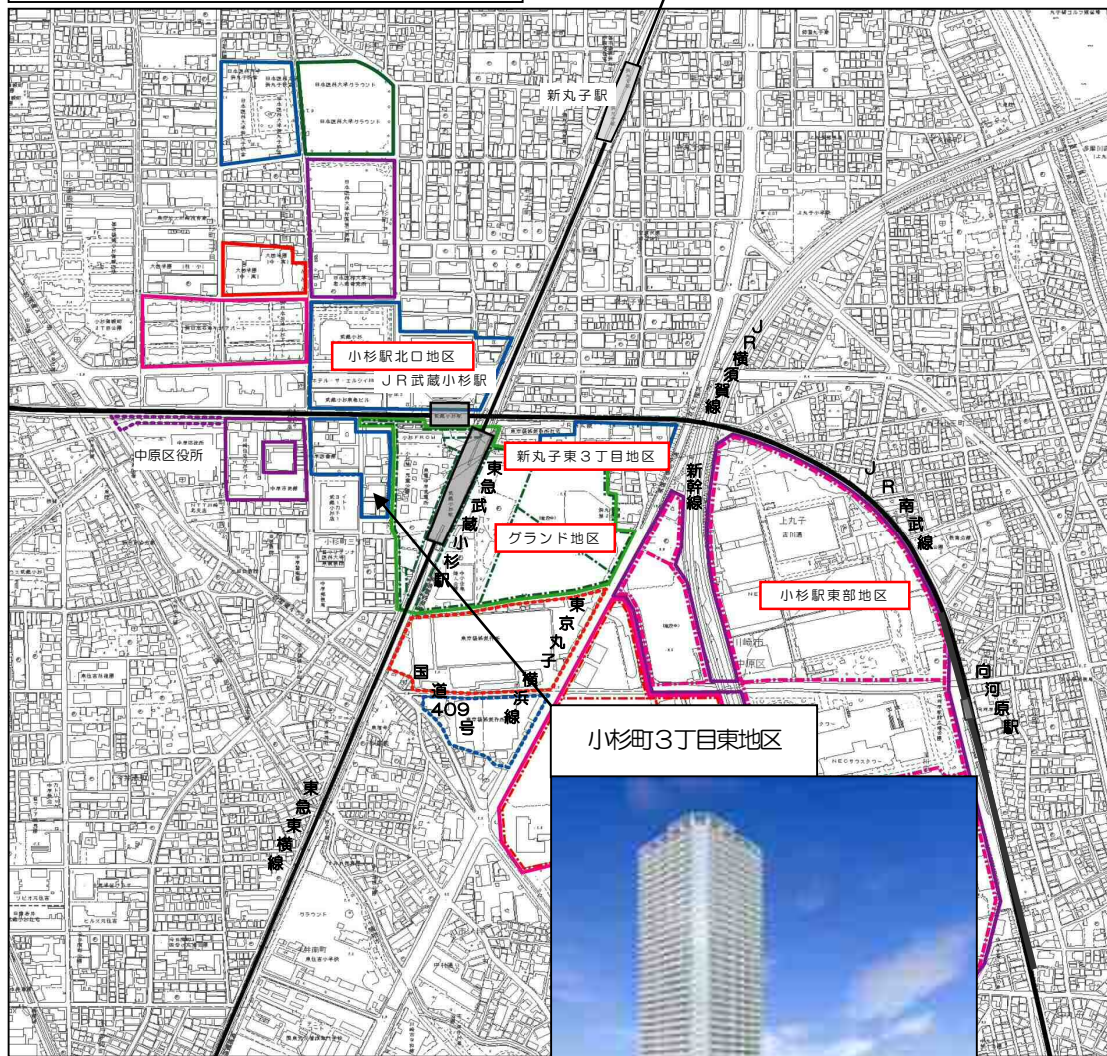
■ 費用

- 平成31年度計画事業費 約28.2億円（国費 約16.9億円）
 - ・ 小杉町3丁目東地区 約28.2億円（国費 約16.9億円）

■ 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		H30 予算	H31 計画	H32 計画	H33 計画
小杉町3丁目東地区	事業費	約10.7	約28.2	—	—
	うち国費	約5.9	約16.9	—	—

この要請文の担当課／まちづくり局拠点整備推進室 TEL 044-200-2988

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並びに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及び商業・業務機能の強化とともに、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31年度計画事業費 | 約30.6億円 | (国費 約15.3億円) |
| ・ 都市計画道路整備等 | 約11.2億円 | (国費 約5.6億円) |
| ・ 区画道路整備等 | 約19.4億円 | (国費 約9.7億円) |

■ 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

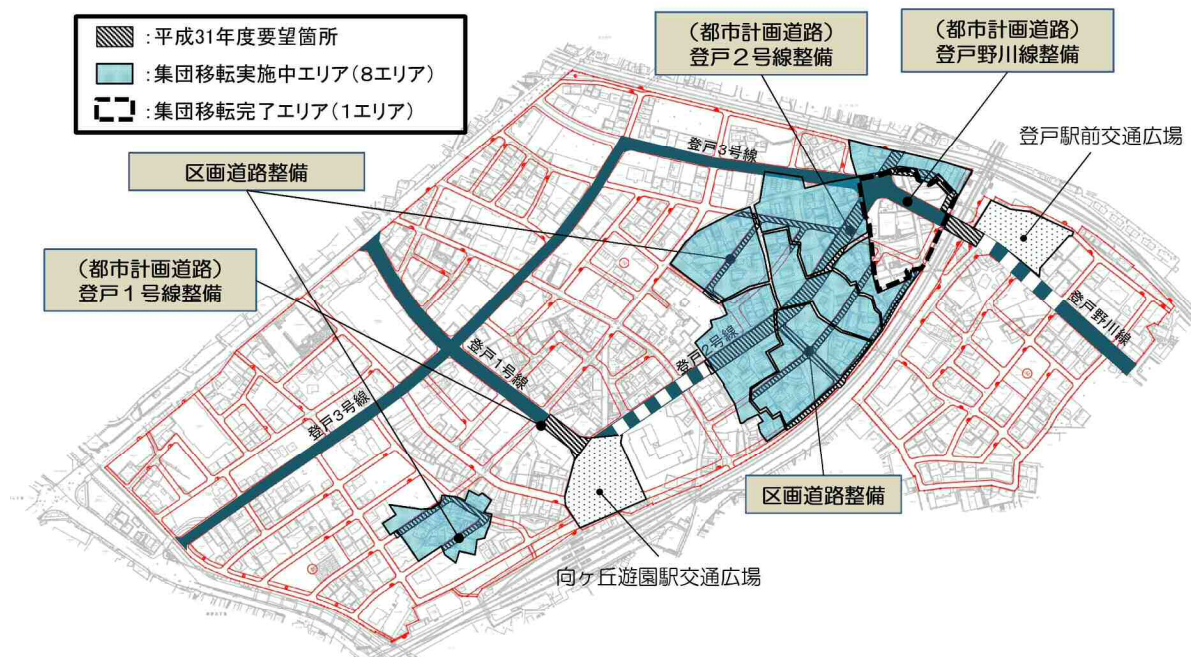
【登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区】位置図及び平成31年度要望箇所

■登戸土地区画整理事業の進捗状況
(平成30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 (263,159㎡)	220,361㎡	83.7
建築物等移転棟数 (1,358棟)	853棟	62.8
使用開始面積 (263,159㎡)	149,271㎡	56.7
道路築造延長 (11,888m)	6,403m	53.9



集団移転完了エリアの状況 (H29.11)



老朽化する地区内の住宅
(集団移転実施エリア内)



■今後の費用の見込み

(億円)

		H30 予算	H31 計画	H32 計画	H33 以降
登戸 土地区画整理事業	事業費	30.6	30.6	29.3	45.8
	国費	15.3	15.3	14.6	22.9

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」地区における研究開発成果の更なる社会実装を図る支援機能の強化について

【文部科学省・経済産業省】

■ 要請事項

「新川崎・創造のもり」地区における産学連携等による研究開発成果の社会実装の実現に向けて、事業化支援人材の拡充・育成、開発や試作のための共用機器利用等、支援機能の強化に必要な継続的な財政支援を講ずること。

■ 要請の背景

- 新川崎地区は、日本電産、富士通などの研究機能が集積する区域であり、「新川崎・創造のもり」地区には、慶應義塾大学新川崎タウンキャンパスや、インキュベーション施設「かわさき新産業創造センター」が立地するとともに、ナノ・マイクロ分野における4大学コンソーシアム（慶大、早大、東工大、東大）の研究者が、カーボンナノチューブなどの最先端の研究開発を進めています。
- 新川崎地区では、立地する企業・大学等で構成する新川崎地区ネットワーク協議会を組織し、産学官連携による新たな拠点形成を推進しており、更に、約3,500㎡のインキュベーションスペース等を有する「産学交流・研究開発施設（AIRBIC）」の整備や、入居企業の成長支援の体制強化などの取組を進めているところです。
- 「新川崎・創造のもり」地区では、慶應義塾大学発ベンチャー企業等が次々と創出されており、新川崎地区における研究開発成果の更なる社会実装を図るため産学連携等を効果的に進めるとともに、長期的な視点で企業支援を行う、事業化支援人材の拡充・育成、研究開発や試作のための共用機器の充実等、ベンチャー企業の成長支援機能の強化が必要となっています。

■ 効果等

- 社会的インパクトの大きい新たな製品・サービスを創出するクラスターを生み出すことにより、我が国製造業の世界的な競争力の強化に大きく貢献します。

「新川崎・創造のもり」地区の概要

イノベーション推進拠点「新川崎地区」



新川崎地区には富士通、キヤノン、日本IBM等、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)

新川崎地区ネットワーク協議会

- ・新川崎地区の立地企業49社、大学、関係機関から構成
- ・会員ニーズに応じたマッチング、交流活動、研修活動等を実施



「新川崎・創造のもり」地区のベンチャー企業、研究開発成果等

- ・慶應義塾大学発ベンチャー企業 モーションリブ、LTaste等
- ・FOMM (水陸両用電気自動車開発)
- ・慶應大新川崎タウンキャンパスでは、8KTV用データ送信が可能な大容量フォトニクスポリマーを開発 等

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)



新川崎(K²)タウンキャンパス
慶應義塾大の先導的研究施設
13研究室が入居

NANOBIC
共用機器利用
4大学の保有する研究機器を開放利用
※H29利用実績約3,000時間



かわさき新産業創造センター



KBIC
インキュベーション施設
21社、4研究室4大学が入居



NANOBIC
クリーンルームを有する
インキュベーション施設
日本IBM等5社が入居

産学交流・研究開発施設 AIRBIC



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31年1月に供用開始予定
日立化成(株)の研究施設が入居予定

産学連携等による研究開発成果の社会実装の加速

新川崎地区

4大学コンソーシアム



共用機器利用



新川崎地区ネットワーク協議会



産学官連携による研究開発成果の社会実装



強化

継続的な財政支援による企業支援機能の強化

- ① 事業化支援人材の拡充・育成
 - ・知財と技術に精通し、コーディネートする人材
 - ・ベンチャー企業の伴走型成長支援を可能にするための人材
- ② 共用機器の更なる充実

地区外

神奈川県立産業技術総合研究所



国内・海外の企業・大学等

地区外企業等との事業化を図るマッチング等

効果

もたらされる成果等

- ・研究開発成果の社会実装を加速させる研究クラスターの形成
- ・世界レベルでの社会的インパクトの大きい製品・サービスの実現

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については、早期完成に向けた財政措置、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、川崎コンテナ1号岸壁の計画水深に合わせた前面航路水深の確保を行うこと。
- 2 新たな港の賑わいの創出や地域の活性化を図るため、ホテルシップなどを契機とした大型クルーズ船等の受入れに必要な検討・支援を行うこと。
- 3 大規模災害等に備えるため、海岸保全施設の整備に必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 川崎港東扇島地区は、総合的な港湾物流拠点としての役割を担っており、企業活動が盛んであるとともに、雇用の創出にもつながっています。近年、更なる企業立地が進んでおり、物流車両の増加に対応する交通機能の確保及び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について、コスト縮減を図ることで、その整備を促進し、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。
- 京浜港は、国際コンテナ戦略港湾として横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）と連携し、国際競争力の強化に向けた取組を進めております。こうした中、川崎港における、コンテナ取扱量は、定期航路の開設に伴い急増しており、平成29年には13万TEUに達し、5年間で約3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、川崎コンテナ1号岸壁の計画水深に合わせた前面航路水深の確保を行うことで、コンテナ船の大型化に対応できるようにする必要があります。

- 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る中、政府においてクルーズ船をホテルとして活用する際の主な規制の運用について一定の整理がなされました。川崎港は、東京に隣接し、羽田空港にも近いという地理的特性から、ホテルシップ等の誘致先としてのポテンシャルがあることから受入れに向けた検討を進めています。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れのための環境整備（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、海岸の防災・減災対策を推進することが必要です。

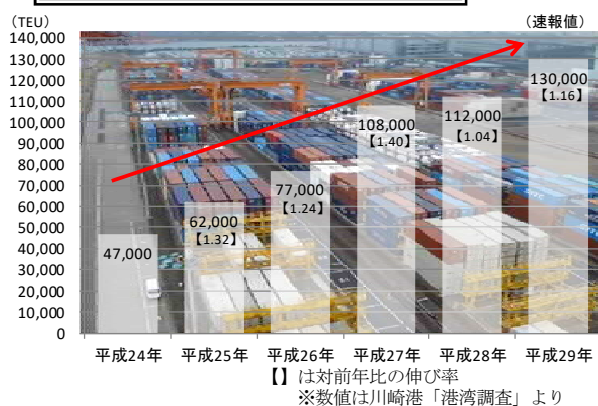
■ 費用

- 平成31年度事業費 約117億円（国費 約75億円）
 - ・ 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、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
- 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



川崎港海底トンネル（川崎方面）

海岸保全施設の改良



時間短縮

陸開の改良

大型旅客船（ホテルシップ等）



出典：国土交通省ホームページ

この要請文の担当課／港湾局港湾経営部整備計画課 TEL 044-200-3061

平成31年度
国の予算編成に対する要請書

平成30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

