

プラスチック資源循環に向けた取組について

【経済産業省・環境省】

■ 要請事項

- 1 プラスチック使用製品の設計から廃棄に関わる市町村・事業者に対して、それぞれの役割に応じたプラスチック資源循環の取組が求められていることから、国において市町村・事業者の取組状況や費用負担の状況等を検証すること。
- 2 検証の結果、事業者の取組が不十分な場合には適切な対応を行うこと。また、収集運搬等を行う市町村の費用負担が大きいことから、事業者が収集運搬費用等を一定負担するなど、市町村の負担を軽減するための制度を構築すること。
- 3 リチウムイオン電池による火災は全国的な課題となっており、本市の廃棄物処理施設においてもリチウムイオン電池の混入による発火が報告されていることから、混入防止対策として、製造・販売事業者に回収・再資源化の義務を確実に履行させること。さらに市が施設の火災対策のみを目的とした改修工事を行った際にも、循環型社会形成推進交付金を交付するなどの財政的な支援を行うこと。

■ 要請の背景

- プラスチック資源循環法では、プラスチック製品の設計から、廃棄物の処理に関わるあらゆる主体におけるプラスチック資源循環等の取組を促進するための措置事項が定められ、国は当該取組を把握するとともに、全体としての進捗状況を可能な限り定量的に検証していくこととされています。
- 法の施行以降、特定プラスチック使用製品の有料化や自主回収計画の認定取得など、事業者によるプラスチック資源循環に向けた取組が一定の広がりを見せている一方で、流通したプラスチック使用製品廃棄物の収集運搬・再商品化は市町村が行うことになり、その費用負担が大きいことから、特別交付税措置に留まることなく、制度構築も含め、安定的な処理体制を確保するための財政措置等が必要となります。
- プラスチック使用製品廃棄物を回収する際に、リチウムイオン電池の混入による火災事案が全国的に多く発生していることから、資源有効利用促進法に基づき、製造・販売事業者が回収・再資源化の義務を確実に履行する取組を推進する必要があります。市の既存施設で火災対策のみを目的とした改修工事を実施する際にも、循環型社会形成推進交付金が交付されるよう要件等の見直しを行う必要があります。

■ プラスチック資源循環法に基づく各主体の役割

〈事業者による取組例〉

主体	役割
国	・事業者や市町村の取組状況を把握し、 全体的な進捗状況を定量的に検証 ・取組が不十分な事業者への指導 等
事業者	・環境に配慮した製品の設計・製造 ・使用・提供の合理化 ・自主回収及び再資源化 ・取組状況の把握及び公開 等
市町村	・家庭から排出されるプラスチックの 分別収集・再商品化 等



ワンウェイプラ
提供の有料化



使用済み容器の自主回収



- 各主体が役割を果たすことによる社会全体での資源循環の推進が必要
- 事業者の取組が法制定時に想定した効果をあげているか、国において定量的に把握・検証し、必要に応じて事業者への適切な対応が必要

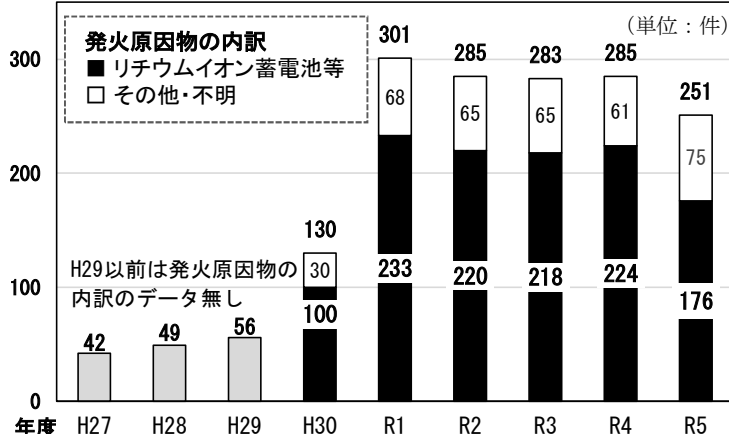
■ プラスチックの分別収集から再商品化に伴う市町村の負担について



- プラスチックの分別収集から再商品化に係る市町村の負担は大きい
- 事業者の取組が不十分な場合、流通したプラスチックは最終的に家庭から排出されることとなるため、市町村の負担が増大する
- 製造・販売事業者が費用を一定負担する制度の構築や確実な財政措置等により安定的な処理体制を確保する必要がある

■ リチウムイオン電池等の混入による影響について

プラ製容器包装リサイクル事業者における発煙・発火件数の推移



- 製造・販売事業者の責任により回収・再資源化される仕組みが必要
- 循環交付金の対象工事を拡大するなど、市町村に対して財政的な支援が確実に行われる措置が必要

カーボンニュートラルの実現に向けた廃棄物処理施設整備事業の推進について

【環境省】

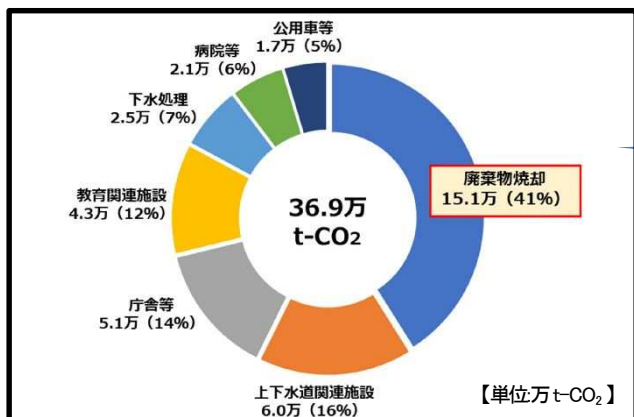
■ 要請事項

- 1 廃棄物処理施設計画を推進するため、廃棄物処理施設の整備におけるカーボンニュートラルに向け、具体的な財政支援の方策を早急に示すこと。
- 2 循環型社会形成を推進するために必要な廃棄物処理施設の整備事業として、新たな堤根処理センターの整備に必要な財政措置を維持・継続し、脱炭素に資する設備等についても拡充すること。

■ 要請の背景

- 廃棄物分野における温室効果ガス排出量の削減に向けて、環境省 中央環境審議会で審議された「廃棄物・資源循環分野における 2050 年温室効果ガス排出実質ゼロに向けた中長期シナリオ（案）」や「循環経済工程表」、「廃棄物処理施設整備計画」で脱炭素化の推進に向けた方向性が示されており、本市の廃棄物処理施設の新設や基幹的施設整備においても「2050 年カーボンニュートラル」の実現に向けて、より一層の取組が必要となっています。
- こうした中で、本市では中長期的に安定的な廃棄物処理体制を維持しながらカーボンニュートラル（以下「CN」という。）を目指すため、令和 6 年度に「廃棄物処理施設の中長期的な整備構想」を策定しました。
- 廃棄物処理施設の建設には 10 年に及ぶ長期間を要し、今後整備する廃棄物処理施設は令和 32 (2050) 年以降も稼働することから、CN に向けた施設整備が必要であり、技術革新の動向を見据えながら、早急に具体的な計画を検討するため、国の具体的な財政支援が必要となります。
- 本市では、安定的なごみ焼却処理体制を維持・継続するため、現在、新たな施設整備の検討を進めており、高度に都市化された限られた立地条件での施設整備や、高効率発電設備の導入に加え、CN に向けた脱炭素に資する設備導入が必要となります。こうした施設整備には多額な事業費を要することから、昨今の経済の物価動向に応じた実態との乖離がない財政措置の維持・継続が不可欠となります。

■ 廃棄物処理施設におけるCN化に向けた取組



《令和5（2023）年度川崎市役所の温室効果ガス排出状況》

中長期を見据えたCN型施設整備構想

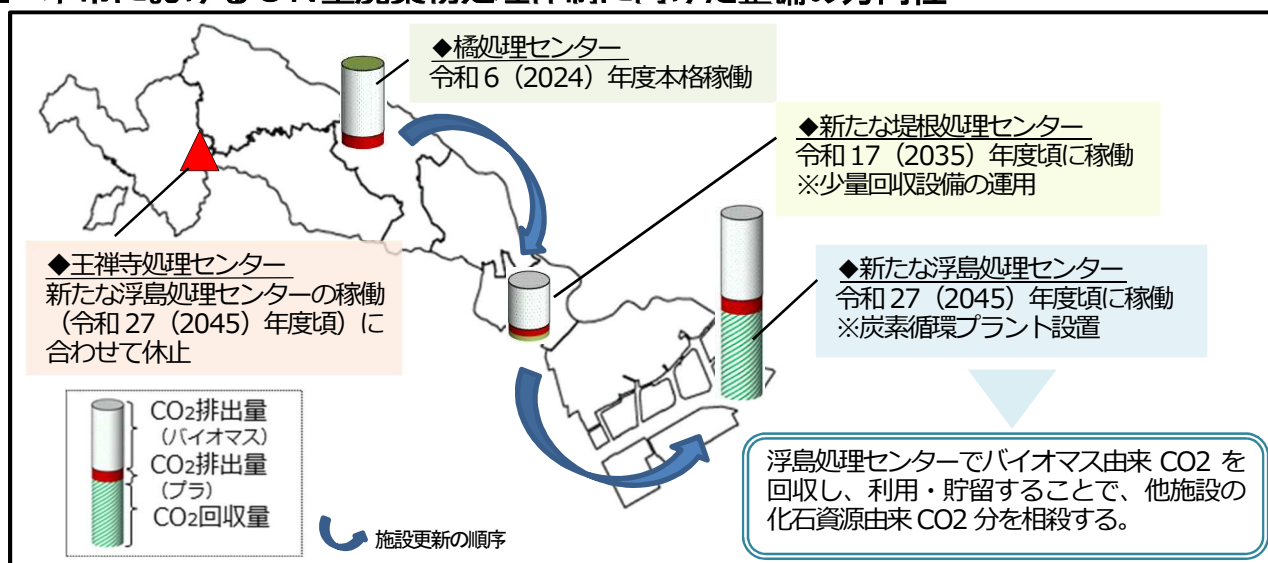
新設する廃棄物処理施設整備
計画作成

CCUS等を見据えた

民間企業との連携

廃棄物処理施設のCN化

■ 本市におけるCN型廃棄物処理体制に向けた整備の方向性



《本市の4処理施設におけるCN型廃棄物3処理体制イメージ図》

廃棄物処理施設におけるCCUS導入にあたって、中長期的に事業者と連携しながら炭素循環の取組を進め、3つのステップを踏み、2050年CNの実現を目指す。



【Step3】令和27（2045）年頃
新たな浮島処理センターで
CNの実現に向けたCCUSの取組

更なる高度な設備とともに脱炭素に資する技術を導入し、2050年CNの実現に向けて廃棄物処理施設の整備を進める。

新たな堤根処理センターイメージ



【Step2】令和17（2035）年頃
新たな堤根処理センター
CO₂少量回収設備実装・CCUS検証

浮島処理センター



【Step1】令和7（2025）年
浮島処理センター既存施設
CO₂分離回収技術・CO₂利活用検討

- ・廃棄物処理施設整備における、CNに向けた具体的な**財政支援の方策**を示すこと。
- ・循環型社会形成を推進するため、廃棄物処理施設の整備事業に係る**必要な財政措置を維持・継続**し、脱炭素に資する設備等についても**拡充**すること。

殿町キングスカイフロントの国際戦略拠点形成とイノベーション・エコシステムの構築について

【内閣府・文部科学省・厚生労働省・経済産業省】

■ 要請事項

- 1 国際戦略拠点である殿町キングスカイフロントのイノベーション・エコシステムを一層強化するため、ディープテック領域において、特に期間と資金を要するライフサイエンス分野のスタートアップに対する支援施策及び環境整備に対する財政支援を講じること。
- 2 ナノ医療イノベーションセンターにおける革新的な研究開発について、物価高騰による影響額を反映させるなど、研究開発の推進に支障が生じないよう予算確保をするとともに、産学官共創システムの構築等に対する予算拡充を図ること。
- 3 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の取組を進めるため、税制をはじめ、規制の特例、財政、金融上の支援措置を継続すること。

■ 要請の背景

- 殿町キングスカイフロントにおいては、米国のインキュベーターBio labs 社と連携し、ライフサイエンス分野の創業期のスタートアップを原則2年間という短期間で急成長させる支援事業を実施しています。
- 支援期間終了時点では、一定の企業成長を見込んでいますが、グローバル展開する製薬企業からのM&Aや国内外の市場でIPOを短期間で実現するためには、フォローアップする施策が必要となっています。スタートアップに対する施策については、海外のインキュベーターと連携した成長支援が、資金調達やグローバル市場への事業展開に有効となることから、成長段階に応じたソフト・ハード両面からフォローアップ施策を持続的に実施するためには、国の財政支援が不可欠です。
- 世界が抱える高齢化等による社会的課題を解決するため「ナノ医療イノベーションセンター」での革新的研究開発・社会実装を一層加速させることが必要です。
- 「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」の目標実現のため、特区制度における各種支援措置の充実が必要です。特に税制上の支援措置は令和7年度までですが、「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」の目標を実現するためには、支援措置の継続が令和8年度以降も不可欠です。

殿町戦略拠点キングスカイフロントにおける拠点形成の状況

- ライフサイエンス関連を中心とした80機関が進出。
- 域内就業者は約5,200人（うちライフサイエンス分野の就業者は約1,600人（うち研究者は約900人））



- 多くの企業・機関が集積し、イノベーションが生まれる土壌が整いつつある



ナノ医療イノベーションセンターにおける革新的な研究開発をはじめとした研究活動及び
産学官共創システム構築等に対する予算拡充が必要

スタートアップの創出・事業化支援の取組及びスタートアップの成長度合いに応じた支援・
環境整備を強力に推進するために必要な予算拡充が必要



- 国際戦略総合特別区域の第3期計画が令和4年度から開始

キングスカイフロントにおける更なる拠点形成の推進に向けて「京浜臨海部ライフ
イノベーション国際戦略総合特区」における各種支援措置の充実が必要

特に総合特別区域法第26条に定められている国際戦略総合特区において適用されている
法人税の課税の特例措置については適用期限が令和8年3月31日までとなっているが、当
特区の目標を実現するためには、支援措置の継続が令和8年度以降も不可欠

日本の成長戦略を牽引

我が国の国際的な産業競争力を強化

この要請文の担当課／臨海部国際戦略本部成長戦略推進部 TEL 044-200-2739

「新川崎・創造のもり」を中核とした量子・AI・半導体等の研究開発プロジェクト等の推進について

【内閣府・文部科学省・経済産業省】

■ 要請事項

- 1 本市が有する量子・AI・半導体等の先端企業の集積を活かし、我が国の重要な科学技術分野の戦略目標を早期に実現するため、経済安全保障に配慮した研究開発拠点の形成を目指す「新川崎・創造のもり」の機能更新、量子技術イノベーション拠点の新設・拡張、量子・AI・半導体等の研究開発プロジェクトへの支援等を行うこと。
- 2 量子分野をはじめとした新たな産業の創出に向けて、若年層から産業人材までの体系的な人材育成の実施や、最先端技術の実用化に不可欠な部材・デバイス等のサプライチェーン構築に向けた企業の育成、研究開発への支援を行うこと。

■ 要請の背景

- 本市には、量子・AI・半導体分野の先端研究開発を行う企業が多数立地し、新たな大規模研究拠点を次々と開設するなど、首都圏随一の「知」・「技術」・「人材」の集積地となっており、「新川崎・創造のもり」では量子と古典の融合による最先端コンピューティング技術の研究開発など、新技術・新産業の創出に取り組んでいます。
- 本市では、こうした最先端企業・人材の集積を活かして、「量子イノベーションパーク」の実現に向けた取組を推進しており、その中核である「新川崎・創造のもり」において「量子未来社会ビジョン」や「半導体・デジタル産業戦略」等、我が国の産業戦略に基づく経済安全保障と密接に関連する重要技術の研究開発や拠点形成を推進することで、戦略に掲げる目標の早期達成、効果の最大化を実現します。
- 量子技術等の最先端技術の早期の実用化・産業化においては、これらの分野の人材の育成・確保に向けた人材育成プログラムの実施や、重要技術の国産化に向けた部材サプライヤの研究開発の促進等が必要です。
- 本市においては、全国に先駆けて量子技術等を担う若年層や産業人材向けの人材育成プログラムに取り組んでいますが、優れた技術を有するサプライヤ企業が多く立地していることから、人材育成や企業の取組に対しての国の支援も必要です。

1.本市・周辺地区に集積する量子・AI・半導体等の研究開発を行う企業・大学等



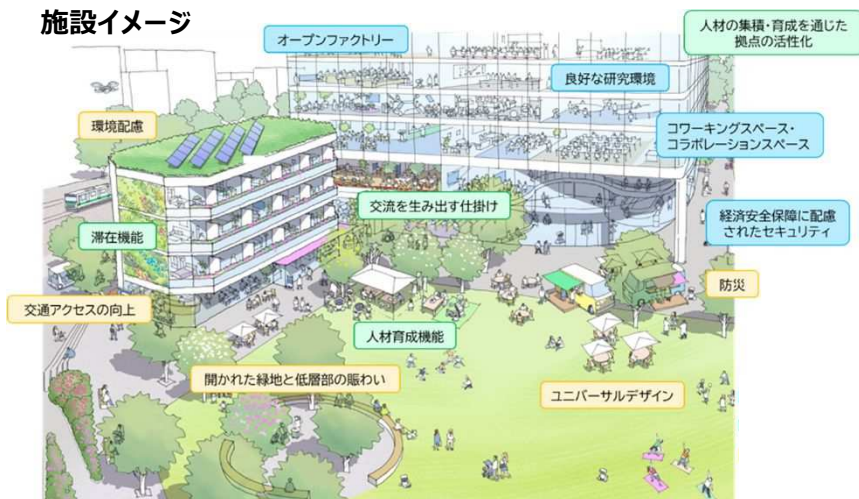
新川崎・創造のもり

慶應義塾の約20の研究室が活動するタウンキャンパスK2(ケイスクエア)タウンキャンパス KBIC・NANOBIIC・AIRBICの3棟にスタートアップ支援機能、クリーンルームを備えた産学共同研究機能、大企業のラボ等を備えた首都圏最大級のインキュベーション施設	量子 IBM Quantum System One 日本IBM(量子コンピューティング全般) QII(量子イノベーションイニシアティブ協議会) LQUOM(量子通信) SQA(サテライト量子AI研究拠点) 慶應義塾大学 田中研究室(量子アニーリング)、永山研究室(量子通信)、武岡研究室(量子通信) QITF(量子インターネットタスクフォース) 三菱電機(量子コンピュータ他6社との共同研究) 出典: 日本IBM	半導体 レゾナック(半導体後工程材料) 日本IBM(先端半導体の開発・設計) Rapidus(先端半導体の測定・評価)ニデック(半導体製造装置) 協同国際(微細加工薄膜プロセス)
---	---	---

2.新川崎・創造のもりの機能更新に向けたイノベーション拠点整備基本計画（令和7年3月策定）

新川崎・創造のもりにおいて、次の100年を見据えた量子、AI、半導体等の最先端コンピューティング分野の「知」と「人材」が集積する新たな拠点形成を実現するため、2029年度の供用開始を目指したK2タウンキャンパスエリアへの大型ラボスペース等の再整備を推進する基本計画を策定・公表

施設イメージ



施設規模

延床面積 約49,000㎡
うち、ラボスペース 約40,000㎡

主な導入機能

- 研究開発を加速する良好な研究環境機能
- コワーキングスペース・多目的コラボレーションスペース
- 先端デジタル工作機器を備えたオープンファクトリー
- 経済安全保障・セキュリティ・安心安全への配慮
- 国内外から優れた人材を誘引する滞在機能
- 子どもたちの科学技術への夢を育み人材を育成する機能
- カフェ・レストラン等を備えた地域に開かれた憩いの空間 等

3.次世代量子人材育成の取組

○高校生対象「量子サマーキャンプ」

日本IBM、東京大学との共催による量子分野の産業化をけん引する将来人材を川崎から輩出することを目指した人材育成プログラム

○高校生・大学生対象「量子プログラミング体験講座」

NVIDIA、慶應大学との共催による、GPUを利用した量子プログラミング体験や大学研究ラボツアーを通じて量子分野へ興味・関心を醸成



4.市内の量子コンピューター部材のサプライヤ企業

○高周波同軸コネクタ製造企業

量子ビットの制御、出力信号を伝達する信号線をつなぐ、極低温で使用可能な高周波同軸コネクタを製造
(川島製作所株式会社・多摩区)



出典: 川島製作所

○磁気シールド製造企業

磁気ノイズから量子ビットを守る約マイナス273℃の極低温環境にも耐えられる専用の磁気シールドを製造
(株式会社オータマ・多摩区)



出典: オータマ

○配線材用金属薄膜製造企業

超電導素材であるニオブチタンによる量子コンピュータの配線材、電磁波シールドの金属薄膜を製造する企業
(リカザイ株式会社・中原区)



出典: リカザイ

川崎市中央卸売市場北部市場の機能更新事業（再整備）の推進について

【農林水産省】

■ 要請事項

- 1 「強い農業づくり総合支援交付金」の財源を確実に確保するとともに、交付金総額の拡充、交付率・上限建築単価の引上げ、対象となる設備等要件の緩和を図ること。
- 2 市場施設の再整備に際し、事業者は移転経費や設備投資等により大きな負担となることからその支援に対し、必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 昨今の卸売市場を取り巻く環境は、消費者の食の安全・安心の確保、品質管理の高度化、物流機能の効率化など、様々な変化が生じていることに加えて、労務単価や原材料価格の高騰が長期化するなど、一層厳しさを増しています。
- 川崎市中央卸売市場北部市場は、開場から 42 年が経過し、施設老朽化への対応や社会経済環境の変化に対応した機能強化を図るため、「川崎市中央卸売市場北部市場機能更新に係る基本計画」に基づき、より魅力的な市場となるよう、施設整備に向けた取組を進めています。
- 「強い農業づくり総合支援交付金」については、他市場の過年度からの整備案件が優先される中で、交付申請額と実際の交付金額に乖離がある場合には、その不足分について開設者である本市が独自に資金調達しなければならないなど、施設整備事業が円滑に進まない状況に直面することになります。
- 川崎市中央卸売市場北部市場が、食の安定供給を支える基幹的なインフラとしての役割を果たし、将来にわたって、安全安心な生鮮食料品を安定的に提供し、市民の豊かな食生活を支え続けていくためには、本市と事業者が連携し、施設整備や設備投資を着実に進め、機能充実に努めていくことが重要です。そのためには、卸売市場の施設再整備に向けた国の財政面での支援が必要不可欠です。

北部市場の概要

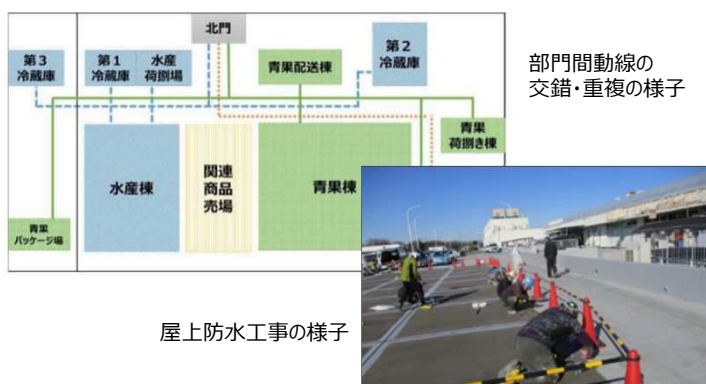
※令和6年4月1日時点

所在地/開場年月		宮前区水沢1-1-1/昭和57(1982)年 7月
敷地面積/延床面積		168,587㎡/94,402㎡
取扱部門		青果部、水産物部、花き部
場内事業者数	卸売業者	4 社（青果 1、水産物 2、花き 1）
	仲卸業者	60社（青果16、水産物42、花き 2）
	売買参加者	636人（青果120、水産物20、花き496）
	関連事業者	70社（第一種52、第二種18）
	その他業者	2社（クリニック、郵便局）
3 部門の取扱金額		約515億円（令和5年）
周辺地域		幹線道路に面し、東名川崎ICから約1.5km

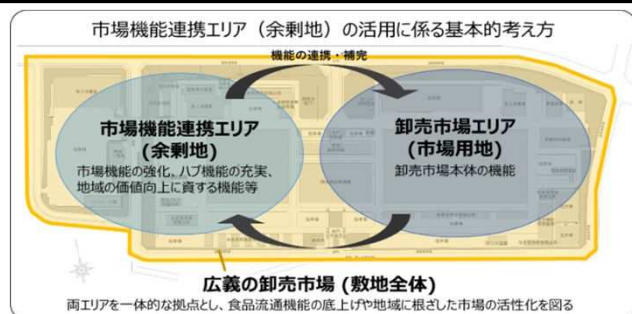


北部市場の機能更新(再整備)における課題

- ①施設の全体的な老朽化への対応
- ②食品流通拠点としての機能の強化
- ③災害時の支援物資拠点としての機能の強化
- ④市民に親しまれる市場化の推進
- ⑤卸売市場事業特別事業の健全化



整備イメージと事業方式



- PFI-BTO事業期間 令和7年度～令和38年度（整備期間：令和8年度～令和18年度）
※整備期間は基本計画モデルプランの場合
- 予定価格 665億円（令和38年度まで）
※建設費・維持管理費等含む
- 事業手法 PFI-BTO方式＋余剰地活用
- 機能更新に係る全事業期間は62年間

整備の効果

- 低温管理等への対応が一部施設のためのため、機能更新を契機とした機能強化を図ることで、コールドチェーンに代表される品質管理の向上及び食の安全・安心の確保
- 「物流の2024年問題」への対応を意識した、物流施策全体の方向性と調和した機能強化を図り、『首都圏における広域的食品流通の拠点』としての更なる発展

- 現敷地内において市場運営を継続しながらローリング工事を行う。
- 卸売市場との相乗効果を生み出す機能を導入し、卸売市場エリアと一体的な拠点とする。
- 首都圏との結節点となる中継機能（ハブ機能）を充実することで、『首都圏における広域的食品流通の拠点』としての機能の底上げや地域に根ざした市場の活性化を図る。

市民の豊かな食生活を支え続けていく
ためにも国の支援が必要不可欠

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

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

- 首都圏における都市機能の強化を図るため、鉄道ネットワークの形成や既存鉄道路線の輸送力増強等による混雑緩和に向け、計画的な取組を図る必要があります。
- 本市では、今後も人口の増加が見込まれており、「川崎市総合都市交通計画」に基づき、既存鉄道路線の機能強化や混雑緩和に向けた取組を推進しています。
- 首都圏や本市における鉄道ネットワークの形成は、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、整備のためには鉄道事業者や他自治体等と連携して取組を進める必要があります。
- 横浜市高速鉄道3号線延伸については、本市と横浜市が協調し、事業計画の合意形成を進め、令和2（2020）年1月に概略ルート・駅位置を決定したところであり、引き続き、横浜市と相互に連携・協力しながら、早期開業を目指して取組を進めています。
- 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では、既存産業に加え、高度な研究開発機能の集積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、「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、取組を推進しています。

■ 効果等

- 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へのアクセス強化や、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、首都圏の国際競争力強化に繋がります。

<鉄道ネットワークの機能強化の取組>



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

鉄道ネットワークの機能強化

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。

拠点地区等の整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

市街地開発事業や都市基盤の整備等による拠点地区等の整備推進について、各事業等の進捗に応じた財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 本市では、令和 7（2025）年 3 月に立地適正化計画を策定するなど、首都圏に位置する地理的優位性を活かした商業、業務、都市型住宅等の都市機能の強化と、隣接する都市拠点と連携した魅力と活力にあふれた都市拠点づくりに取り組んできました。
- 拠点地区等の整備は、地域の課題解決、都市防災力の向上、省エネ・脱炭素化、都市機能集積、賑わい創出、税収効果など、様々な効果を得ることができ、引き続き、川崎・小杉・新百合ヶ丘の広域拠点の整備による広域調和型のまちづくりと、交通利便性の高い地域生活拠点等の形成を推進し、魅力あるまちづくりを進めます。

■ 要請額

（単位：億円）

事業名及び地区名	令和 8 年度 計画事業費	内、国費
川崎駅周辺地区 （都市基盤整備事業・優良建築物等整備事業・市街地再開発事業）	約 18.7	約 10.0
小杉駅周辺地区（都市基盤整備事業）	約 1.5	約 0.5
登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区（市街地再開発事業）	約 14.2	約 8.3
鷺沼駅周辺地区（市街地再開発事業・公共施設整備事業）	約 9.6	約 4.8
柿生駅周辺地区（市街地再開発事業）	-	-
合計	約 44.0	約 23.6

■ 効果等

- 駅周辺の多様な都市機能集積や道路、駅前広場、公開空地等の整備など、駅を中心としたコンパクトなまちの形成を図ることで、市民生活の利便性及び安全性向上が図られるとともに、防災や環境に配慮した既成市街地の整備・改善を進めることにより、良好な都市環境の形成や都市防災力の向上が図られます。

〔令和8年度 主な計画事業〕

- ・都市基盤整備事業（川崎駅周辺地区、小杉駅北口駅前地区）
- ・公共施設整備事業（鷺沼駅前地区）
- ・市街地再開発事業（鷺沼駅前地区、京急川崎駅西口地区、登戸駅前地区）
- ・優良建築物等整備事業（京急川崎駅周辺 25 番地地区など）



■ 今後の費用の見込み

(単位:億円)

事業名及び地区名	令和 9 年度計画		令和 10 年度計画	
	事業費	(内、国費)	事業費	(内、国費)
川崎駅周辺地区	約 33.7	約 20.1	約 27.5	約 17.0
小杉駅周辺地区	約 0.8	約 0.3	約 0.5	約 0.2
登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区	約 16.4	約 10.0	約 30.3	約 17.6
鷺沼駅周辺地区	約 14.9	約 8.0	約 29.8	約 16.6
柿生駅周辺地区	約 0.6	約 0.3	約 0.9	約 0.4
合計	約 66.4	約 38.7	約 89.0	約 51.8

市街地開発事業や都市基盤の整備等による拠点地区等の整備推進について、各事業等の進捗に応じた財政措置を講ずること。

この要請文の担当課／まちづくり局市街地整備部地域整備推進課（鷺沼・柿生駅周辺地区） TEL 044-200-2730
まちづくり局拠点整備推進室（川崎・小杉駅周辺地区） TEL 044-200-3805
まちづくり局登戸区画整理事務所（登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区） TEL 044-933-8511

新たなモビリティサービスの社会実装に向けた支援について

【経済産業省・国土交通省】

■ 要請事項

新たなモビリティサービスの社会実装に向けて、都市部における実証実験にかかる支援の充実、規制緩和を図ること。

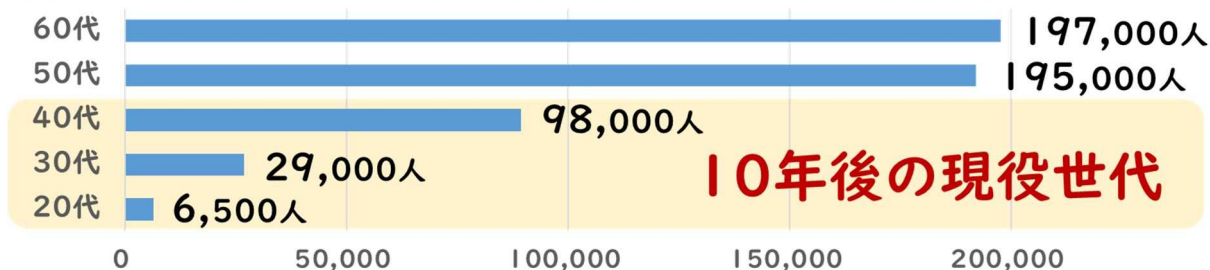
■ 要請の背景

- 路線バスの減便や廃止が全国に拡大しているなか、都市部の本市においても運転手不足等の影響により、路線バスを大幅に減便せざるを得ない状況が生じています。
- 現在のバス運転手は50歳代以上が中心で、市内バス事業者へのヒアリングでは、約10年後のバス運転手数は、現状から更に約3割減少することが見込まれており、地域公共交通の根幹である路線バスを維持することは困難な状況になっています。
- このため本市では、様々な地域の移動ニーズに対応できるよう、定時定路線型やデマンド型など地域特性に応じた運行手法を検討し、コミュニティ交通、乗換拠点となるモビリティ・ハブの取組、基軸となる路線バス等を組み合わせるなど、多様な主体と連携して取組を進めています。
- 新たなモビリティサービスの実現に向けて、実証運行の実施費用や複数年にわたる継続的な国の支援や、ドライバーの確保に向けた柔軟な雇用機会の創出に資するエリアを限定した2種免許制度の創設などの規制緩和が必要となっています。

■ 効果等

- 路線バスの減便が避けられない状況下においても、予防保全的に新たなモビリティサービスを導入することにより、持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。
- あわせて、地域住民や事業者等の関係者との連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、都市部におけるモデルケースとなる地域公共交通の「リ・デザイン」を進めます。

＜路線バスを運転できる人数と年齢層（大型２種免許保有者）＞

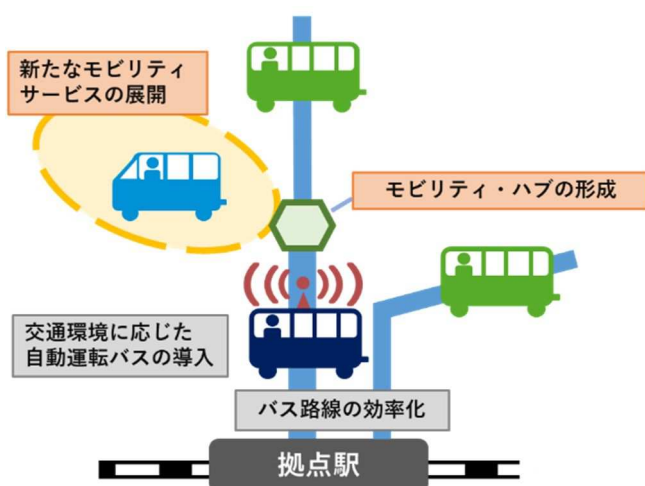


10年後の現役世代

50～60歳代の免許保有者は全体の7割以上

出典：警察庁運転免許統計
(令和5年度版)

＜「地域公共交通の再構築に向けた取組」のイメージ＞



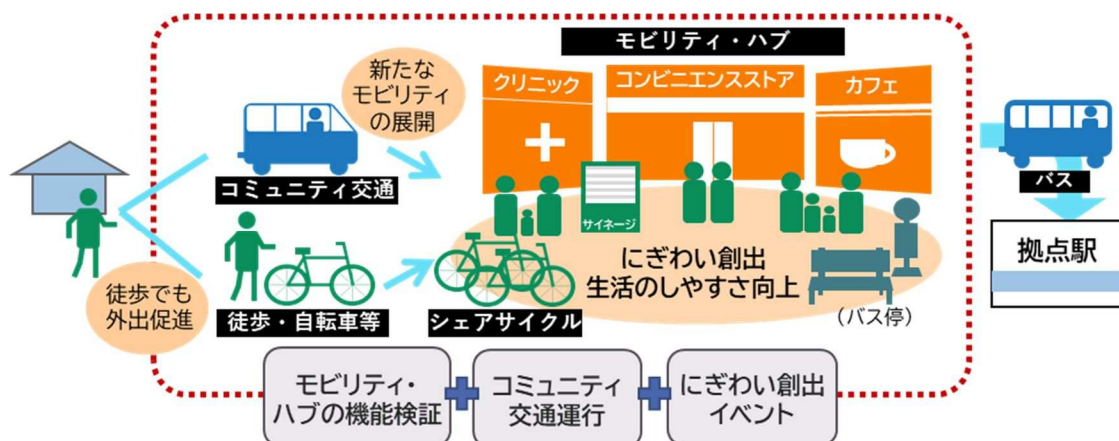
実施エリア：中原区、高津区、幸区の一部
期間：R6.11～1月



実施エリア：川崎区の一部
期間：R6.10～1月



＜地域公共交通と連携したモビリティ・ハブのイメージ＞



モビリティ・ハブの事例

新たなモビリティサービスの社会実装に向けて、都市部における実証実験にかかる支援の充実、規制緩和を図ること。

川崎臨海部の交通ネットワーク基盤の整備・充実について

【内閣府・国土交通省】

■ 要請事項

- 1 川崎臨海部は、かつてない大規模土地利用転換を迎えており、それを支える交通機能について幅広く強化を図るため、引き続き必要な支援を行うこと。
- 2 首都圏の国際競争力強化などに向け、国道 357 号について、着実かつ効率的・効果的に整備を進めること。併せて、新たな負担のあり方や推進方策の検討を行うとともに、引き続き、事業費の縮減や費用負担の平準化の検討を行うこと。

■ 要請の背景

- 川崎臨海部が日本経済の成長に貢献する地域として、持続的な発展を続けるためには、川崎臨海部全域における交通の円滑性が確保され、地区内外とのアクセスがしやすく、利便性の高い交通ネットワークを形成する基盤が必要となります。
- 川崎臨海部の交通基盤は、今後の大規模土地利用転換による将来の土地利用を見据えた交通機能の強化や、高速道路とのアクセス性向上、災害時の交通・物流機能の確保等の観点からも整備・充実が必要であり、羽田空港と京浜港との連携軸としても広域的な幹線道路ネットワークの整備が求められています。
- 令和 4（2022）年 3 月には多摩川スカイブリッジが開通し、多摩川両岸が一体的な成長戦略拠点として、更なる産業連携やアクセス機能の強化等が求められます。
- 国道 357 号の川崎市区間は、羽田空港の至近に位置しており、全国的にあまり例を見ない大規模なトンネル工事を複数控える直轄国道事業であることから、整備には膨大な事業費が見込まれますが、当該路線の特徴である広域的な整備効果等を考慮し、新たな負担のあり方や推進方策の検討が必要です。
- 国道 357 号は、首都圏の国際競争力の強化や川崎臨海部の活性化等を図る重要な路線であり、広域的な交通ネットワークの構築に向け、未整備区間の早期具体化を図るなど、着実な事業の推進が必要です。



川崎臨海部の持続的な発展

- ・川崎臨海部の基幹的な交通軸や新たな交通結節点の整備など交通機能の強化
- ・全国的にもあまり例を見ない事業環境を踏まえた国道357号の新たな負担のあり方の検討

この要請文の担当課／建設緑政局広域道路整備室

TEL 044-200-0475

臨海部国際戦略本部基盤整備推進部

TEL 044-200-2547

道路施設等の老朽化対策、防災・減災対策について

【国土交通省】

■ 要請事項

- 1 道路施設等の計画的な老朽化対策及び防災・減災対策に必要な財政措置並びに「5か年加速化対策」後における継続した支援を講ずること。
- 2 国土強靱化に関する防災・安全交付金について、交付要件を緩和すること。

■ 要請の背景

- 本市では、「橋りょう長寿命化修繕計画」「道路維持修繕計画」を策定し、道路施設等の計画的・効率的な点検・修繕による老朽化対策を実施していますが、予防保全の観点から措置を講じる必要があり、計画的な財源確保が不可欠となっています。
- 本市では、「かわさき強靱化計画」に基づき、緊急輸送道路上の道路施設等の防災・減災対策を実施していますが、令和6年能登半島地震など、近年、全国的に激甚化・頻発化する災害への対応として、事業効果の早期発現に向けた財政措置が必要です。
- 防災・減災対策のうち大規模な橋りょうの耐震対策は、工事が長期化し、国土強靱化に関する防災・安全交付金の交付要件を満たすことが困難となっています。

■ 費用

- | | |
|-----------------|------------------|
| ○ 令和8年度補助事業費 | 約12億円（国費 約6.0億円） |
| ・ 道路メンテナンス事業費補助 | 約8億円（国費 約4.0億円） |
| ・ 防災・安全交付金 | 約4億円（国費 約2.0億円） |

■ 効果等

- 劣化が進行する前に予防的な対策を実施することにより、大規模修繕や更新を回避し、通行規制等による市民生活への影響の軽減が図られます。
- 大規模災害による被害を最小限に抑え、被災しても迅速に復旧することができます。また、交付金制度の対象要件を、早期の効果発現が見込める事業に加え、中長期的に取り組む事業についても交付要件として追加することで、計画的な防災・減災対策の実施が可能となります。

●主な道路施設の維持修繕事業



●国土強靱化に関する防災・安全交付金の交付対象事例（イメージ）

		令和3年度 ～令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和12年度 以降
○○橋	工期	工事着手			全体完成 (効果発現)			
	年度別 費用	○億円	○億円	○億円	○億円			
		現在の交付要件3年						
●●橋	工期		工事着手			全体完成 (効果発現)		
	年度別 費用		○億円	○億円	○億円	○億円		
		現在の交付要件3年						
■■橋	工期	工事着手	鉄道との近接工事				全体完成 (効果発現)	
	年度別 費用	○億円	○億円	○億円	○億円	○億円	○億円	
		現在の交付要件3年						

鉄道を跨ぐ橋りょうや橋脚が十数基ある橋りょうなどは、
効果発現(橋りょう全体の耐震性能確保)に時間がかかる
【比較的規模の大きい橋りょうの耐震補強】

5か年加速化対策

中長期的な取組として
継続的な財源支援・交付要件緩和

- ・道路施設等の老朽化対策、防災・減災対策に必要な財政措置を講ずること
- ・「5か年加速化対策」後の継続した支援
- ・交付金制度の要件緩和

広域幹線道路網の整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

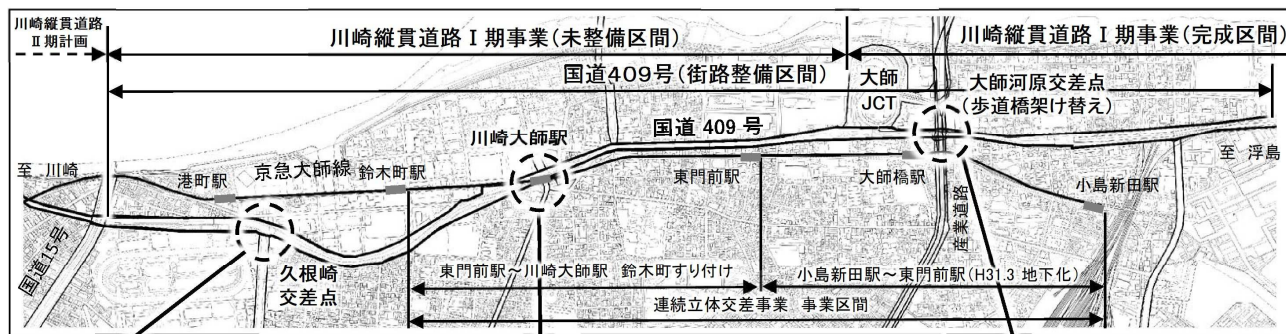
- 1 川崎縦貫道路について、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）との一本化を含めた検討を行い、Ⅱ期計画の具体化を図り、事業を推進させること。
- 2 Ⅰ期事業再開までの当面の措置として、国道409号について、大師ジャンクションから国道15号までの街路整備や、大師河原交差点に架かる歩道橋の架け替えを早期に完了させること。

■ 要請の背景

- 川崎縦貫道路は、Ⅰ期事業の大師ジャンクション以西の整備が先送りされており、再開に当たっては、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）との一本化の検討を含めた幅広い検討を進めていくことが必要です。
- Ⅰ期事業再開までの当面の措置である国道409号の街路整備の事業進捗が図られていないため、地元経済団体や住民組織等が早期完成を強く求めています。
- 大師河原交差点周辺では京急大師線が地下化され、大師橋駅前広場等の整備が進められていることから、駅へのアクセス経路となる大師河原交差点にかかる歩道橋のバリアフリー化を含めた早期の架け替えや、交差点周辺で常態化している国道409号の渋滞対策が必要です。
- 川崎大師駅周辺では、鉄道の地下化に向けた取組を進めておりますが、踏切除却までには時間を要するため、交通円滑化に向けた対応が必要です。
- 本市臨海部では、扇島等において大規模な土地利用転換が進められていることから、本市まちづくりにおける広域幹線道路網の担う役割を踏まえた検討を進めていくことが必要です。

[illegible]

○国道409号街路整備状況



- この要請文の担当課／建設緑政局広域道路整備室 TEL 044-200-2038

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

高速道路の利用促進を図るため、各種割引制度等の見直しや混雑状況に応じた料金施策など利用しやすい料金体系の実現に向けて取り組むこと。

■ 要請の背景

- 令和4（2022）年4月より導入された料金体系では、料金水準の平準化や深夜割引の導入、大口多頻度割引が拡充され、さらに、令和5年3月からは障害者割引制度の拡充などが行われましたが、期限を設けた割引制度もあり、割引制度終了後の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。
- 本市物流事業者からは、働き方改革関連法の制定により、トラックドライバーの労働時間短縮が求められており、対策の一環で高速道路の利用増が見込まれますが、昨今の燃料価格高騰や物価上昇といった経済的負担が増加する懸念があることから、「大口・多頻度割引の車両単位割引における基本割引率の拡充」や「特大車における中央環状線の内側を通行しない利用分の割引率の拡充」等の対応が求められています。
- 令和5（2023）年12月に示された「新たな高速道路料金に関する基本方針」では、「世界一効率的な利用」を実現するシームレスな料金体系の構築を目指すこととされていることから、これまでの料金施策の効果検証を行い、利用者目線に立った料金施策に取り組んでいく必要があります。

■ 効果等

- 交通の分散化による移動・輸送時間の短縮
- 高速道路の利用促進による一般道の渋滞緩和
- 平均旅行速度の向上による二酸化炭素、窒素酸化物等の削減、沿道環境改善など

令和4年4月より導入された「首都圏の新たな高速道路料金」について

○ 料金水準の平準化（新上限料金）

変更前（令和4年3月31日まで）

	上限料金（税込）
軽自動車等	1,090円
普通車	1,320円
中型車	（激変緩和適用）1,410円
大型車	2,080円
特大車	（激変緩和適用）2,650円

変更後（令和4年4月1日以降）

	上限料金（税込）
軽自動車等	1,590円
普通車	1,950円
中型車	2,310円
大型車	3,110円
特大車	5,080円

暫定車種間比率の
終了

物流を支える車の負担が急激に
増加しないよう制度の拡充など

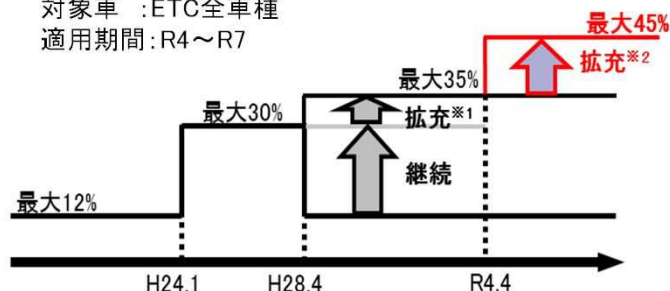
○ 深夜割引の導入

割引率：20%割引
対象車：ETC全車種
適用期間：R4～



○ 大口・多頻度割引の拡充

割引率：最大45%割引
対象車：ETC全車種
適用期間：R4～R7



※1 中央環状線の内側を通過しない交通に限定
※2 拡充10%のうち、5%は中央環状線の内側を通過
しない交通に限定

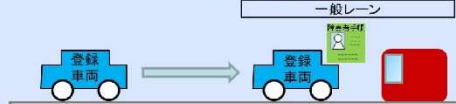
○ 障害者割引制度の拡充

現在

<ETC車> → 障害者手帳の提示等不要（ノンストップ通行）



<非ETC車> → 料金所にて障害者手帳を提示



要件緩和

適用期間：R5.3.27～

<登録外車両> → 料金所の一般レーンやサポートレーンにて、障害者割引手帳を提示することで割引を適用。ETC利用の場合は登録したETCカードの提示も必要となる



首都高速道路(株)ホームページ掲載画像を一部加工

○上記による割引はあるものの、これまでの料金施策の効果検証を行い、利用者目線に立った料金施策に取り組んでいくことが必要

高速道路の利用促進を図るため、利用しやすい料金体系の実現に向けて取り組むこと

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、街路整備を推進するため、当初予算を含めた必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 幹線道路は、持続可能な物流システムとしての機能や道路交通の脱炭素に向けた取組など、社会経済を支えるインフラとしての基本的な役割を果たしています。
- 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。
- 南海トラフ巨大地震等への災害対策として、緊急輸送道路の無電柱化や踏切道の改良を着実に進め、市域の防災力を更に向上させる必要があります。
- さらに、通学路における交通安全を確保するためには、幹線道路においても対策が必要な箇所における歩道整備等を着実に進める必要があります。

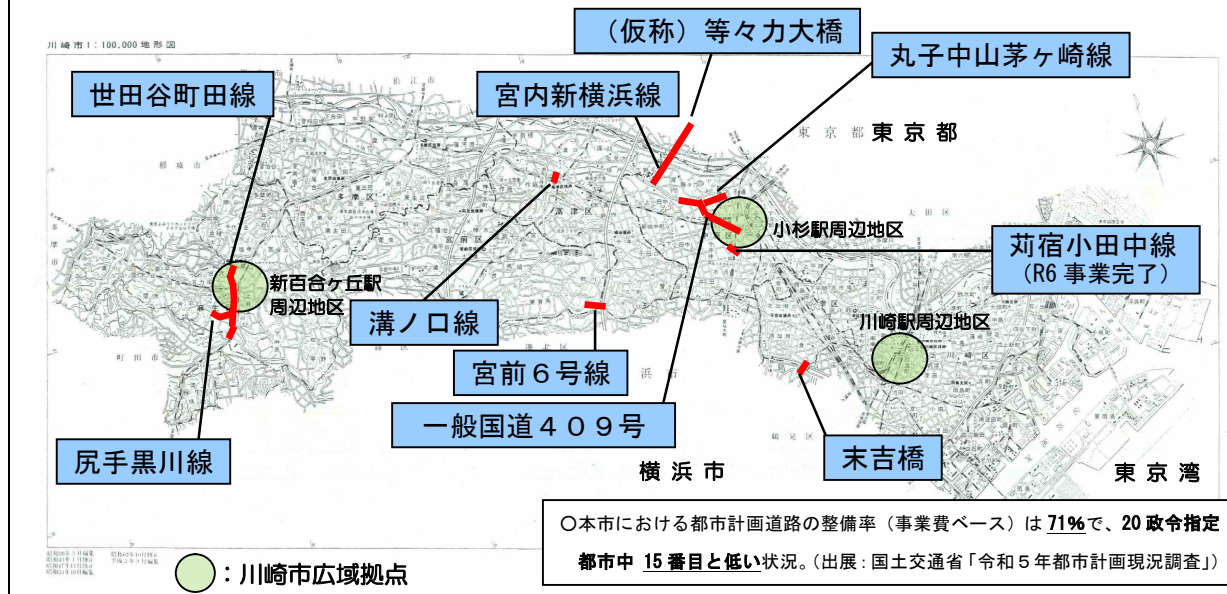
■ 費用

- | | | |
|--------------|----------|--------------|
| ○ 令和8年度計画事業費 | 約 110 億円 | (国費 約 49 億円) |
| ・ 道路・橋梁事業 | 約 42 億円 | (国費 約 19 億円) |
| ・ 街路事業 | 約 68 億円 | (国費 約 30 億円) |

■ 効果等

- 緊急輸送道路の無電柱化と踏切道の改良による災害に強いまちづくりの推進
- 歩道整備等による通学児童等の安全・安心な歩行空間の確保
- 渋滞等の緩和による自動車交通の円滑化

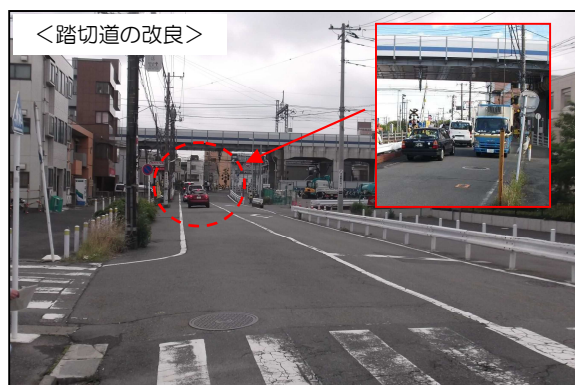
川崎市の主な事業中の幹線道路



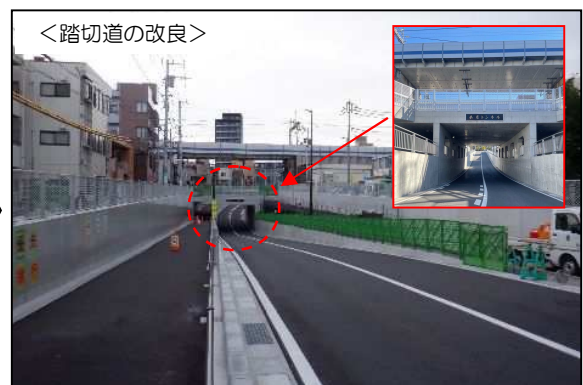
一般国道 409 号（小杉）【整備前】



一般国道 409 号（小杉）【R6 供用開始】



荏宿小田中線（Ⅲ期）【整備前】



荏宿小田中線（Ⅲ期）【R6 供用開始】

幹線道路網の早期整備に向けて、当初予算を含めた必要な財政措置を講ずること。

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、1期区間の事業推進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、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、線路によって分断されている地域の一体化や防災性の向上等が図られます。
- 本事業区間の周辺では、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や、羽田空港に直結する多摩川スカイブリッジの開通により、更なる交通機能の強化に向けた取組みが期待されています。
- 「小島新田駅～東門前駅」区間は、平成31（2019）年の地下切替により4箇所の踏切を除却して交通渋滞の解消等を図り、令和6年度に工事が完成しました。
- 「東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け」区間については、事業費と工期の縮減等や、周辺地域との一体的なまちづくりの検討を行い、令和7（2025）年1月に今後の取組方針を取りまとめ、必要な都市計画等の手続きに向けて取り組んでいます。令和8年度は、都市計画変更・環境影響評価手続きや、詳細設計を進め、工事に着手することから計画的な財源確保が必要となります。

■ 費用

- 総事業費：約1,693億円（補助対象事業費：約1,565億円）
- 令和8年度計画事業費 約74.4億円（国費 約35.2億円）

■ 効果等

- 10箇所の踏切除却による交通事故や渋滞解消及び周辺交通円滑化、沿線環境改善
- 京浜急行大師線の地下化による周辺地域との一体的なまちづくりの実現等

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（矢向駅から武蔵小杉駅まで）連続立体交差及び関連都市計画道路整備について、工事着工に向けた取組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、川崎駅から立川駅までを結び、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、開かずの踏切に起因する国道 409 号などの渋滞や踏切遮断中の横断といった道路交通に関する課題、また、路線バスの速達性の低下・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います。
- 令和 3 年度に仮線高架工法から事業費の縮減や事業期間の短縮が見込まれる別線高架工法への見直しを行い、令和 6（2024）年 8 月に都市計画決定、令和 7（2025）年 1 月に事業認可を取得し、事業に着手しました。今後は、速やかに用地取得など、令和 11 年度の高架化工事着手に向けた取組を進めるとともに、関連都市計画道路についても着実に整備を行うための計画的な財源確保が必要となります。

■ 費用

- 総事業費：約 1,387 億円（補助対象事業費：約 1,279 億円）
- 令和 8 年度計画事業費 約 60.3 億円（国費 約 30.2 億円）

■ 効果等

- 9 箇所の踏切除却による踏切事故や渋滞の解消、及び交通の円滑化
- 沿線小学校の通学路踏切の危険性の解消、及び緊急輸送道路等や避難路の確保
- 分断された地域の一体化による生活利便性の向上

法指定を受けた踏切の混雑状況



鹿島田踏切(幸区)



向河原駅前踏切(中原区)

現在の取組



令和6年度 用地補償説明会開催状況
(約220名来場)

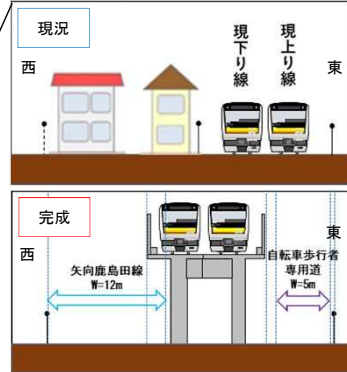
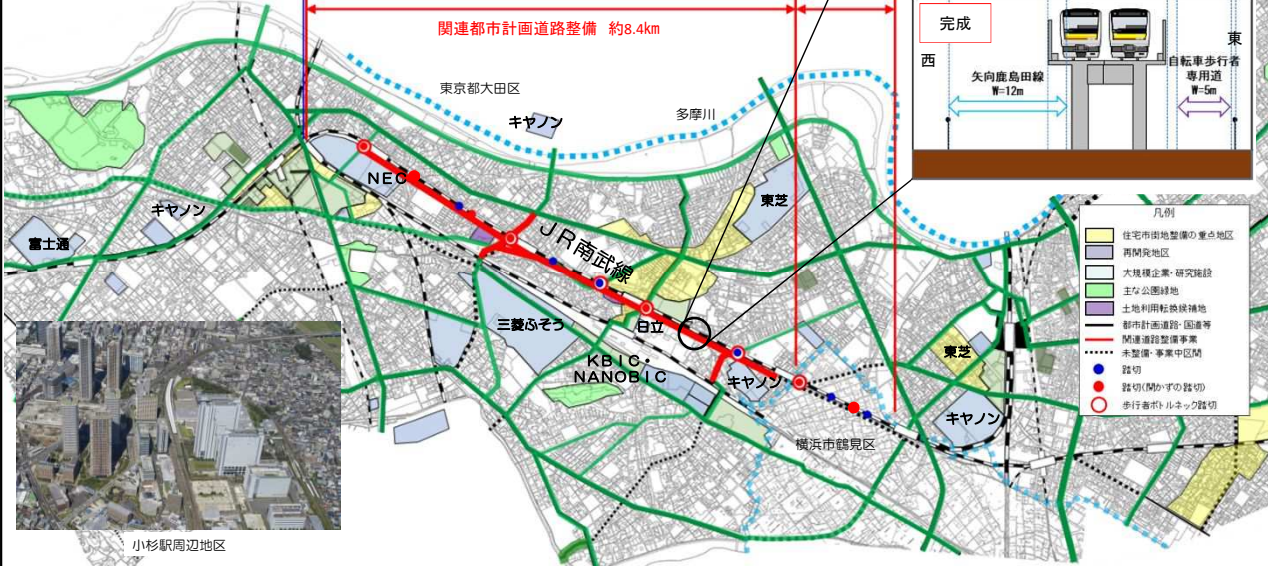
- 事業区間 : 矢向駅～武蔵小杉駅間(延長 約4.5km)
- 区間の踏切 : 9箇所 (全て踏切道改良促進法指定踏切)
- 関連都市計画道路整備 : 矢向鹿島田線他4路線(延長 約8.4km)

完成区間(第1期連立事業 約3.9km)

事業区間 川崎市域 約4.5km

横浜市区 約1.0km

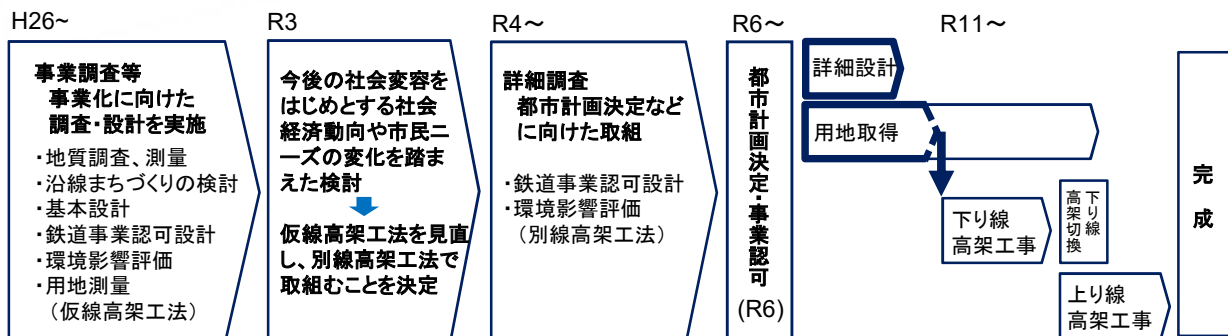
関連都市計画道路整備 約8.4km



NEC、三菱ふそう、東芝、キャノンなどの世界的企業、KBIC、NANO BICなど産学官連携研究開発機能が集積

連立化により地域課題を解決して、沿線のポテンシャルを更に高め、暮らしやすく働きやすいまちづくりを実現！！

スケジュール



本事業については、工事着工に向けた取組に必要な財政措置を講ずること。

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

川崎港の機能強化について

【国土交通省】

■ 要請事項

- 1 国際戦略港湾「京浜港」の一翼を担う川崎港において、国際競争力の強化に向けた物流機能の強化や防災機能の強化を図るため、臨港道路東扇島水江町線の令和9年度本線完成、令和12年度ONランプ完成に必要な財政措置及びコスト削減策を講ずること。
- 2 港湾脱炭素化推進計画の実施に必要な財政措置を講ずること。
- 3 港湾物流機能を安定的に確保するため、港湾施設の老朽化対策に必要な財政措置を講ずること。
- 4 機能を終えた港湾施設の撤去に係る新たな財政措置を講ずること。
- 5 大規模災害等に備えるため海岸保全施設整備に必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 東扇島地区は、物流車両の増加に対応するための交通機能の拡充及び内陸部と基幹的広域防災拠点とを結ぶ緊急物資輸送ルートのリダンダンシー（代替性）の確保が重要な課題です。臨港道路東扇島水江町線整備については、より一層のコスト削減及び整備促進を図り、交通ネットワークを早期に強化することが必要です。
- 本市では、川崎港港湾脱炭素化推進計画（カーボンニュートラルポート形成計画）に基づく事業を実施するため、国の支援が必要です。
- 今後急速に老朽化が進行する港湾施設について、ライフサイクルコストの削減や施設機能を安定的に確保するため、老朽化対策の実施に向けた予算確保とともに、機能を終えた施設の撤去に係る新たな予算措置が必要です。
- 激甚化・頻発化する地震・台風による津波や高潮等の自然災害、気候変動による海面上昇等に備えるため、海岸の防災・減災対策を推進することが必要です。

■ 費用

- 令和8年度計画事業費 約256.3億円（国費 約167.4億円）
 - ・直轄事業 約240.9億円（国費 約160.6億円）
 - ・補助事業等 約15.4億円（国費 約6.8億円）

臨港道路東扇島水江町線

現状



- ・交通機能の拡充による物流機能の強化
- ・緊急物資輸送ルートのリダンダンシー（代替性）の確保による防災機能の強化

整備後



臨港道路 東扇島水江町線 の整備

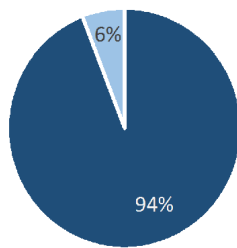
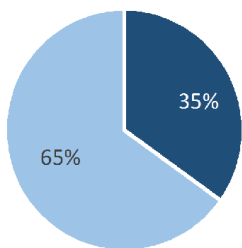
港湾施設の老朽化対策

川崎港の施設の状況例

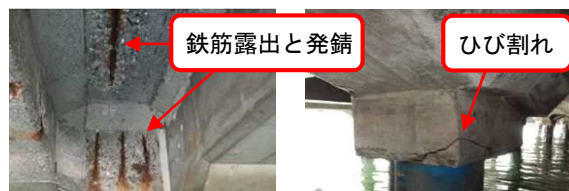
設置後50年を経過する川崎港港湾施設（公共）の割合

2020年時点

2050年時点



川崎港では港湾施設における供用開始後50年以上経過する割合が25年後には94%に急激に増加



海岸保全施設

改良前



防潮扉の閉鎖には、相当な労力と時間が必要となっており、津波等発生時における操作員の安全性確保が必要

改良後



防潮扉の改良による操作性の向上により、労力と閉鎖時間の低減が実現

安全性
向上

国際戦略港湾「京浜港」の一翼を担う川崎港の物流機能及び防災機能の強化に必要な財政措置を講ずること。

令和8年度
国の予算編成に対する要請書

令和7年6月

編集 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

