

都市基盤整備の推進

道路・橋梁整備事業に対する 財政措置について

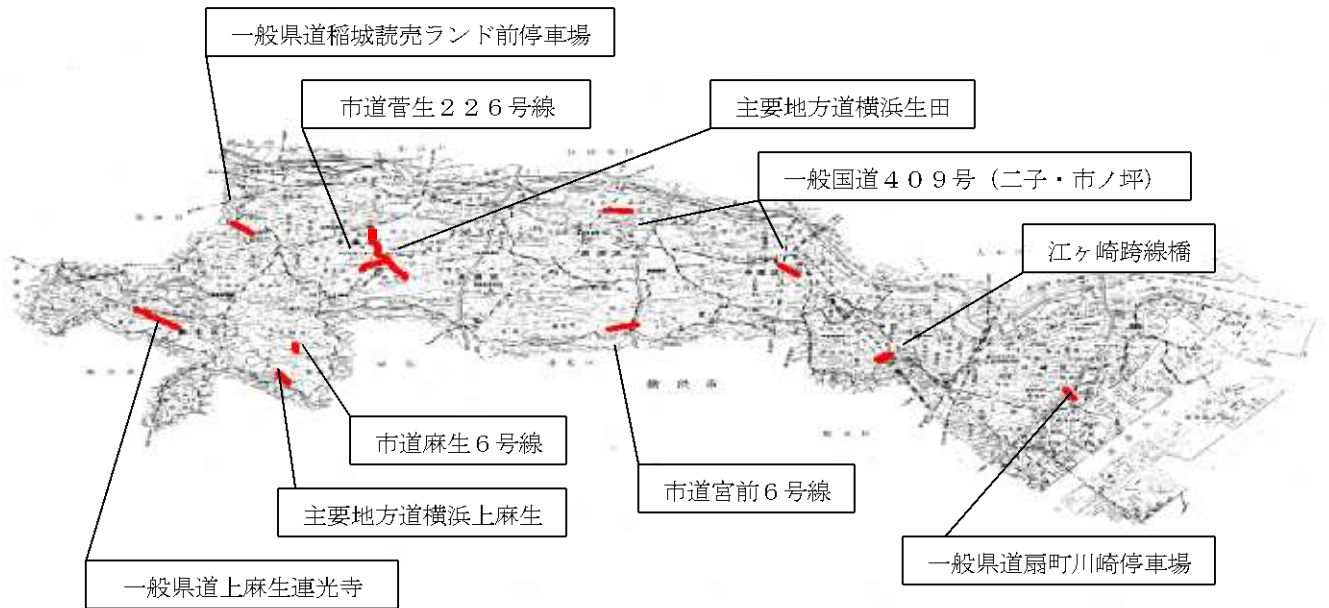
川崎市は、東京都と横浜市の間に位置し、市域が多摩川に沿って南北に細長いという地理的特性から、臨海部と丘陵部間の結びつきが脆弱であるという縦貫方向の交通軸と、東京へのアクセスに伴う交通渋滞等の横断方向の交通軸の問題を抱えております。

したがって、主要幹線道路の整備を進めると同時に、生活道路の安全確保及び沿道環境対策の推進が急務となっております。

また、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、高度情報化社会の早期実現のため、電線共同溝の整備が急務となっておりますので、次の事項について要請いたします。

道路改修、電線共同溝整備、沿道環境改善等の道路整備事業について財源を十分に措置し、渋滞、環境等多くの問題をかかえる都市部へ重点的に配分すること。

主な道路・橋梁事業



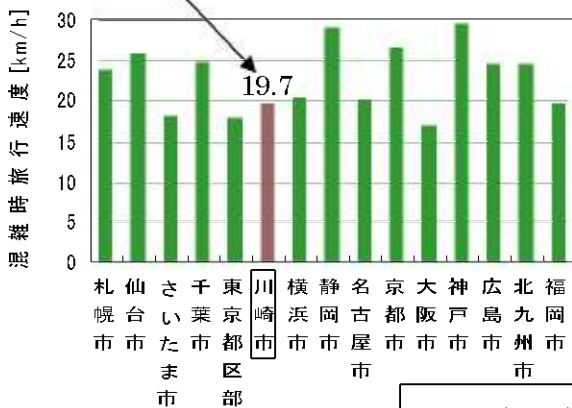
【今後の整備予定路線・橋りょう】

道 路	橋りょう
一般国道409号(小杉地区)	柿生陸橋(架替)
主要地方道横浜上麻生(下麻生地区)	(仮称)等々力大橋(新設)
主要地方道丸子中山茅ヶ崎(久末地区)	橋りょう補修128橋 (※アセットマネジメント計画に基づく橋りょう補修事業)

川崎市の平均旅行速度は、
15大都市で5番目に遅い。

大都市別平日混雑時平均旅行速度

【H17 道路交通センサス】



※アセット対象橋梁 128橋

建設後50年以上経過した橋梁

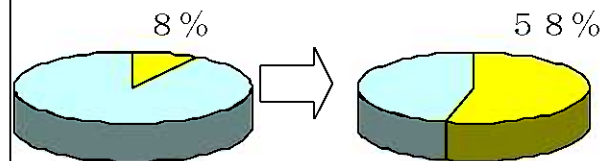
現在〔2008年度〕 10橋(8%)

15年後〔2023年度〕 74橋(58%)

建設後50年以上橋梁

〔2008年度〕

〔2023年度〕



この要請文の担当課/建設局土木建設部道路整備課 TEL 044-200-2798

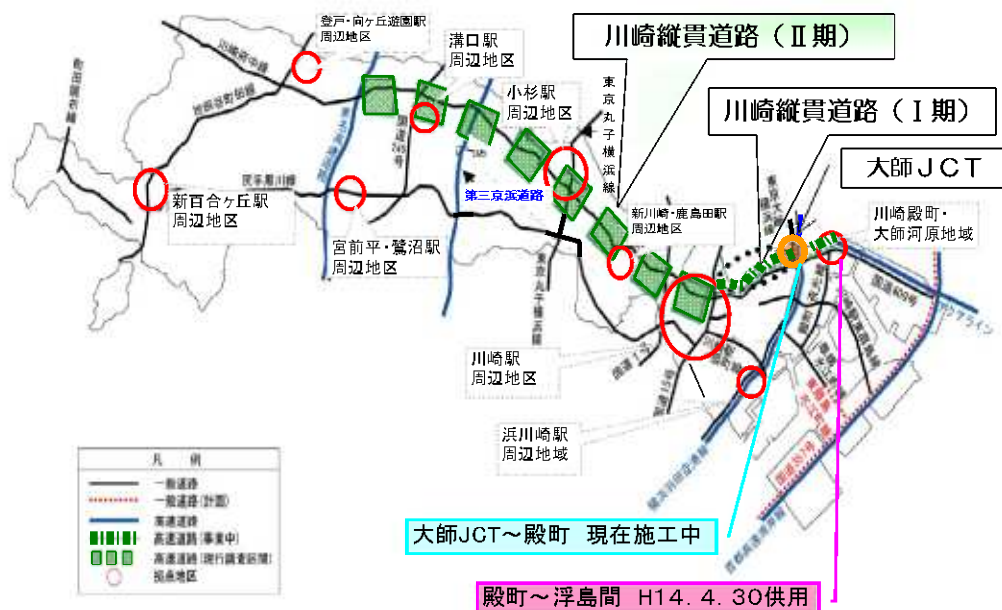
川崎縦貫道路の整備促進について

川崎市は、首都圏の拠点都市の一つとして、自立性の高い都市機能の形成や、隣接都市との連携の強化、また首都圏の都市機能を支える広域的な交通基盤や都市拠点の形成などを推進する役割を担っています。

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する道路として、本市の新総合計画にも位置付けられている重要な道路でありますので、次の事項について要請いたします。

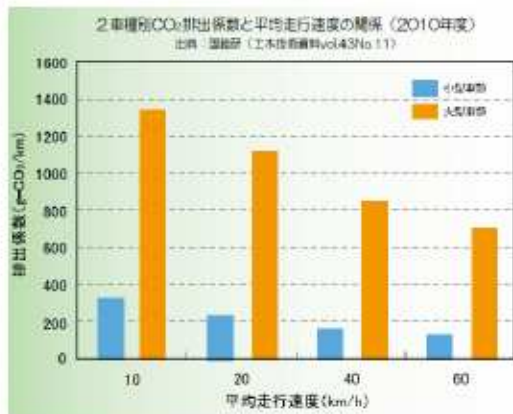
- 1 川崎縦貫道路Ⅰ期事業(殿町～大師ジャンクション間)の整備促進を図ること。また、Ⅰ期事業の大師ジャンクション以西を早期に整備するためにも、Ⅱ期計画の早期具体化を図ること。
- 2 大師ジャンクション以西の当面の措置の早期実施を図ること。
 - ・ 国道409号の先行整備
 - ・ 川崎大師駅前の広場空間を含めた整備
 - ・ 川崎駅周辺の交通円滑化のための整備

都市機能強化・交通混雑解消のため、市の骨格道路の背骨となる川崎縦貫道路が不可欠



川崎縦貫道路整備により、地球温暖化に起因するCO₂排出抑制

渋滞が減ればCO₂排出量が減少



川縦I期の整備効果



二酸化炭素CO₂を年間約7000t削減

・川崎球場200個分の森林が年間に吸収する量に相当



窒素酸化物NO_xを年間約10t削減

・電気自動車約2600台におきかわる量に相当



浮遊粒子状物質 (SPM)を年間約0.3t削減

・ペットボトル3000本分に相当

この要請文の担当課 / 建設局道路計画部広域道路課 TEL 044-200-2039

首都高速道路の料金施策に係る 財政措置等について

本市では、従来より川崎市南部地域における沿道環境改善への取組を進めておりますが、産業道路など依然として環境基準を達成していない路線もあり、沿道環境の改善のほか、交通渋滞、交通事故の削減が市政の重要課題となっております。

昨年公表された首都高速道路の距離別料金案では、長距離利用者や料金圏等の乗継ぎ利用者が大幅な負担増となるほか、現在効果が不十分な特定料金や環境ロードプライシングなども改善されておらず、高速利用が促進されるのではなく、逆に、一般道路に交通が転換して、交通渋滞や沿道環境の悪化が危惧されるものとなっております。

本市の沿道環境の改善のためには利用しやすい料金施策と高速道路の有効活用が不可欠であることから、以下の事項を要請します。

首都高速道路の料金施策については下記のとおり要請しますが、環境改善や地域の活性化等、その受益が広く社会全体に及ぶことから、次の施策に係る財源は、国策として国が確保すること。

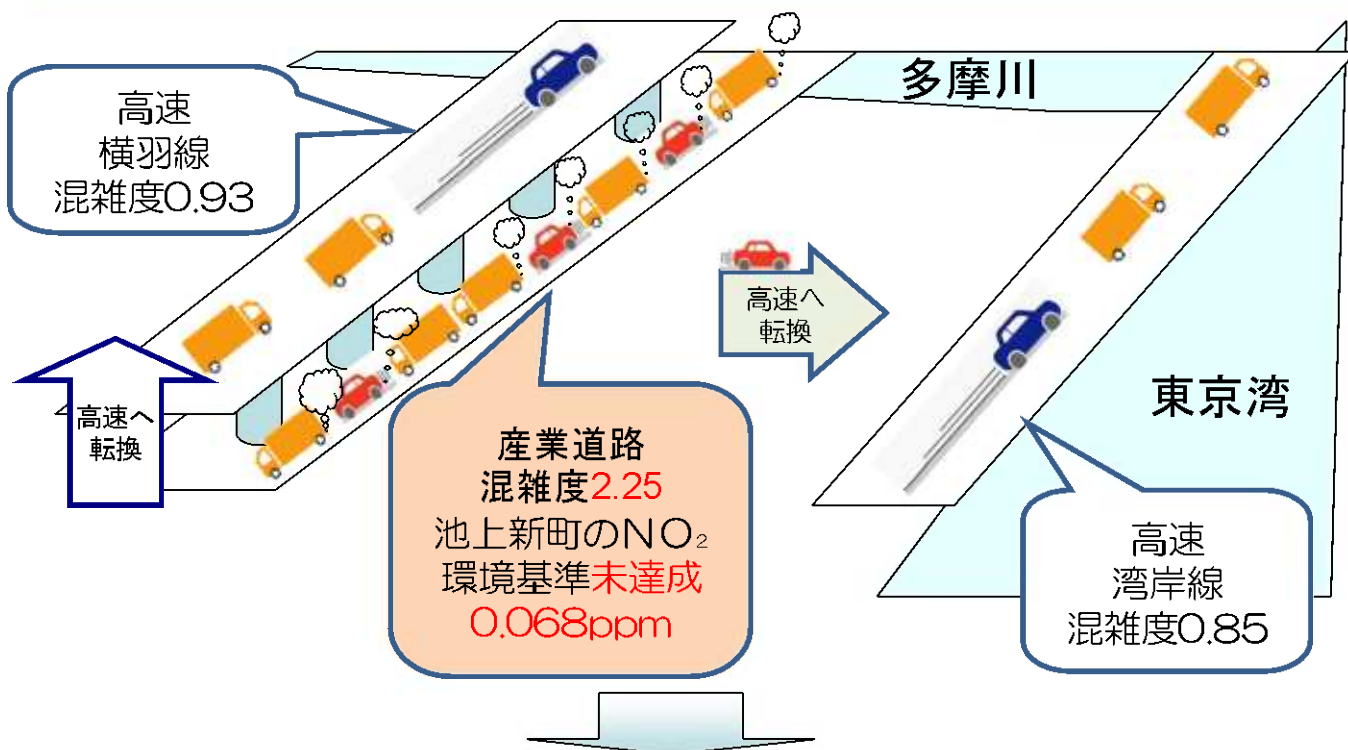
- ・ 上限料金の引き下げ（長距離利用者の負担軽減）
- ・ 乗継割引の実施（複数料金圏等の連続利用における負担軽減）
- ・ 特定区間の料金引き下げと区間の拡大（圏域境での短距離の高速利用の促進。一般道路の渋滞の改善）
- ・ 環境ロードプライシングの拡充（内陸部の環境改善を目的とした湾岸部への交通誘導）
- ・ 高速川崎縦貫線と高速横羽線の連絡に乗継料金の導入

沿道環境の改善のためには利用しやすい料金施策と 高速道路の有効活用が不可欠

産業道路に東京・横浜方面の交通が集中！！

(H17年度センサス)	貨物車交通量 (平日24時間)	混雑度	混雑時平均 旅行速度(km/h)
産業道路	38,177台	2.25	21.2
首都高速横羽線	30,561台	0.93	68.0
首都高速湾岸線	35,996台	0.85	76.9

適切な料金施策により産業道路の交通を横羽線、湾岸線へ転換



高速道路の有効活用により産業道路渋滞が改善！
平均旅行速度が上がることにより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／建設局道路計画部広域道路課 TEL044-200-2039

街路整備事業に対する財政措置について

首都圏においては、広域的な道路ネットワークの形成に資する街路事業が着々と進められていますが、川崎市においても広域的交通処理、都市拠点間の連絡及び都市構造の骨格を形成する街路の事業推進が重要な課題となっております。

また、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、高度情報化社会の早期実現のため、電線共同溝の整備が急務となっております。

つきましては、円滑な事業推進を図るため、次の事項について要請いたします。

街路の整備に必要な財源を十分に確保すること

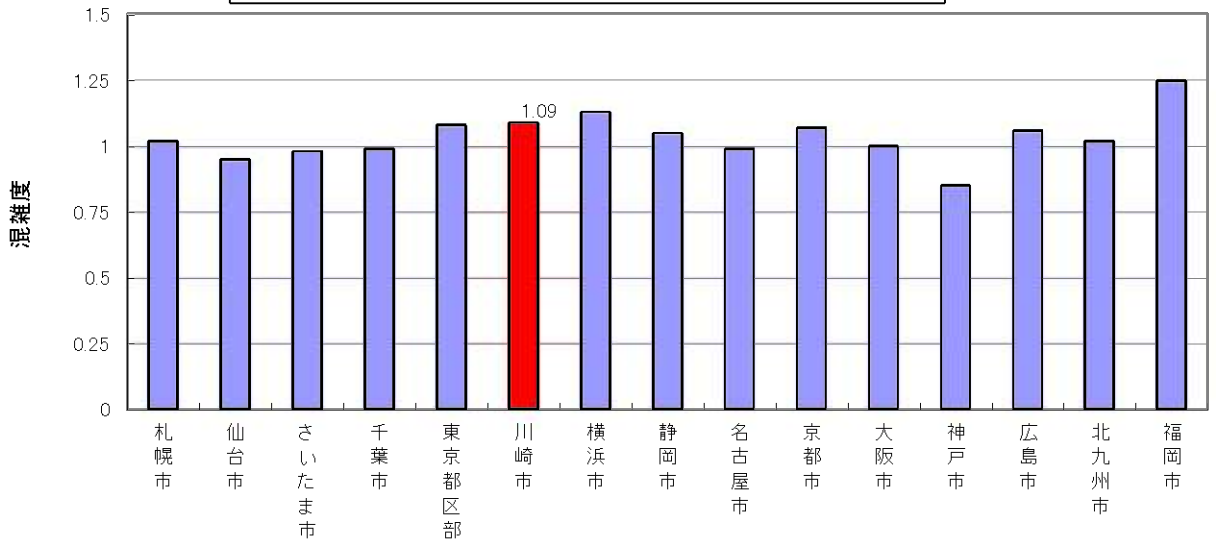
川崎市の主な事業中の街路



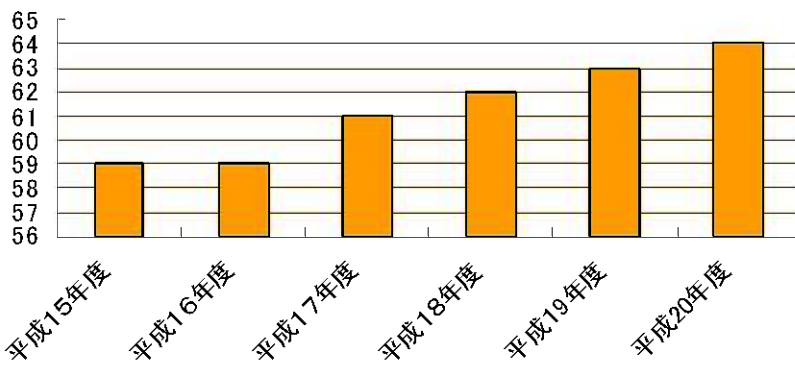
事業着手予定路線

宮内新横浜線(宮内工区)

平成17年度 平日昼間12時間混雑度 大都市比較



進捗率



○本市における都市計画道路の進捗率は平成17年度の区画整理事業等の増加による進捗を除きほぼ横ばい状態で、現在の進捗率64%は、18大都市中11番目と低く、なっている。
○このため、平日昼間12時間平均混雑度は1.09と15大都市中3番目に高くなっている。

京浜急行大師線連続立体交差事業に 対する財政措置について

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月に都市計画決定され、平成6年3月に事業認可を得て、本格的事業に着手いたしました。

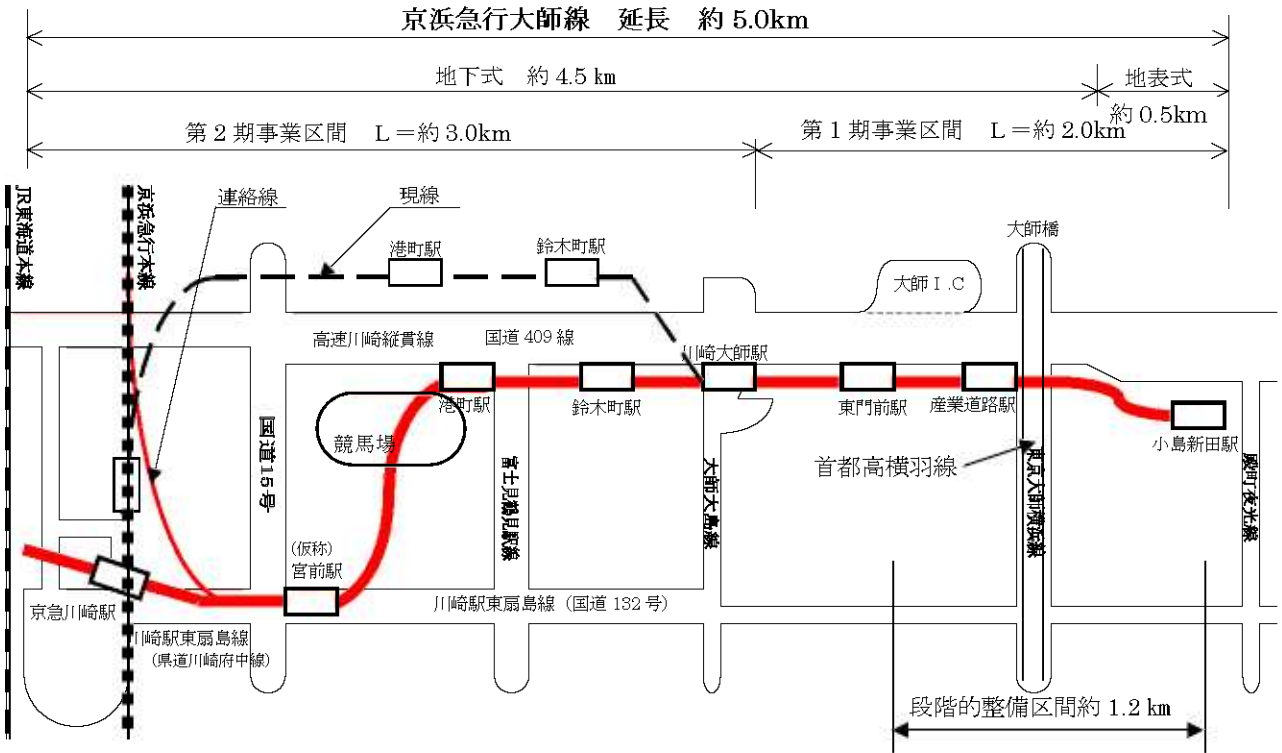
本事業は、臨海部における近年の増大する交通量に対応する円滑な交通流の確保を目的としており、踏切における交通渋滞や事故を解消するとともに、騒音、排気ガス等の自動車公害の低減、分断されている市街地の一体化や防災性の向上が図れることから、着実な事業進捗が重要な課題となっております。

現在、東門前駅から小島新田駅の区間において、早期に事業効果を発揮させるため、段階的整備区間の工事を推進しておりますが、今後、事業費が増大することから、計画的な事業執行を図るため、次の事項について要請いたします。

- 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膨大な事業費を必要とするので、地下式による施行の場合においても、制度の柔軟な運用により、計画的な事業執行に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

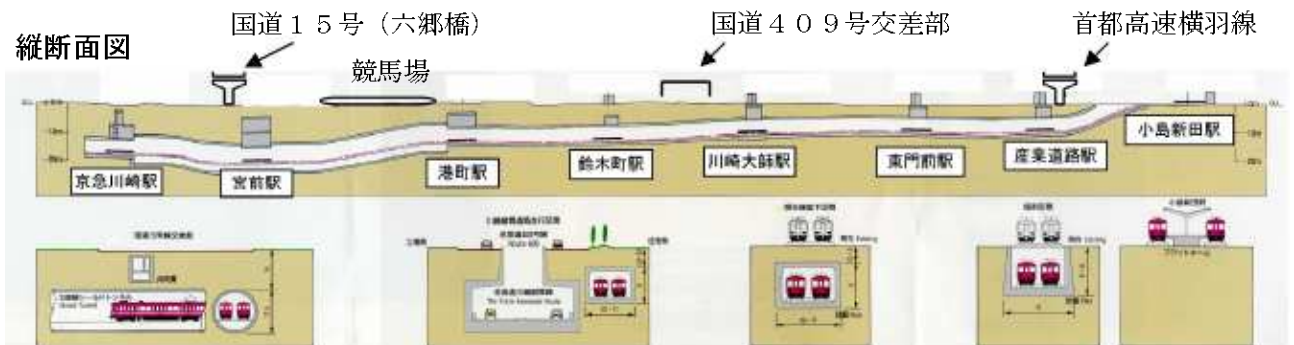


②諸元

- 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
- 総事業費 約1,470億円 (国費380億円, 市費1,010億円, 鉄道事業者負担額80億円)
- 補助対象事業費 約760億円 (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/建設局土木建設部街路立体交差課 TEL 044-200-2747

五反田川放水路整備事業に対する 財政措置について

川崎市は、河川の治水対策を推進するため、緊急かつ重点的対策として、時間雨量50ミリに対応できるよう、環境にも配慮しながら河川の改修に取り組んでいるところであります。

近年都市化の進展に伴い、地球温暖化による局地的な集中豪雨が頻繁に発生しており、都市型水害が深刻となっております。

特に洪水時、下流まで約20分で流下する高低差の著しい一級河川五反田川は、下流部及び二ヶ領本川との合流部で急激な水位上昇により、度重なる水害を繰り返してきました。

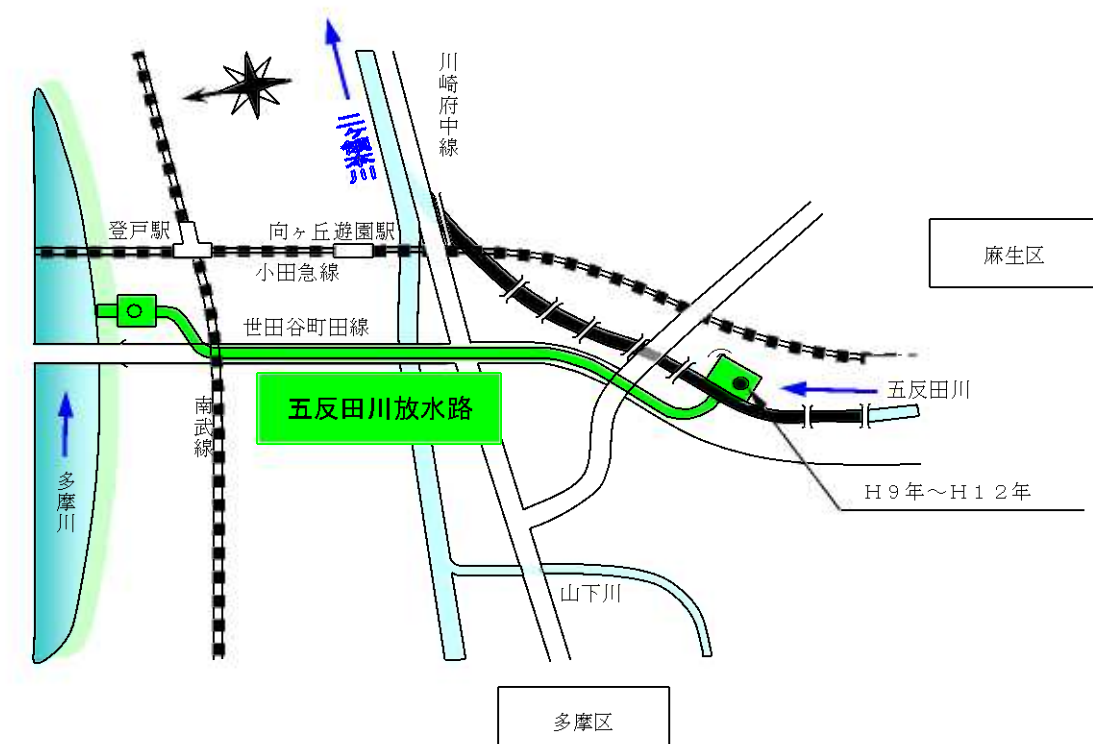
五反田川下流の二ヶ領本川は高度に都市化された地域を貫流しており、河道拡幅や掘削による河道改修が困難な状況となっております。

このようなことから、五反田川の洪水を直接多摩川に放流する五反田川放水路を計画し、事業に着手いたしました。

本事業は、平成21年度以降事業費が増大することから、計画的な事業執行を図るため、次の事項について要請いたします。

五反田川放水路整備事業の計画的推進に必要な財政措置を講ずること。

五反田川放水路整備事業の概要



- 計画区間 川崎市多摩区生田8丁目～川崎市多摩区登戸新町
- 計画区間 平成4年度～平成29年度
- 総事業費 約360億円
国費113億円、県費113億円、市費134億円
- 事業の概要 延長2,157m
(うち地下トンネル2,025m、函体15m、樋門37m、堤外水路80m)
計画高水流量 150 m^3/s

この要請文の担当課／建設局土木建設部河川課 TEL 044-200-2903

新川崎・鹿島田駅周辺地区、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区、新百合ヶ丘駅周辺地区の整備に対する財政措置について

川崎市は、首都圏における業務核都市として位置付けられ、特に、新川崎・鹿島田駅周辺地区、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、利便性の高い地域生活拠点としての役割を期待されております。

新川崎地区は、研究開発、産業の創出・育成、商業、都市型住宅などの諸機能が集積したまちづくりを推進し、新たな土地利用計画及び都市基盤施設計画に基づき整備を進めております。

また、我が国の科学技術水準を向上させ、産業イノベーションを推進していくため、川崎内陸部・京浜臨海部に立地する高度な技術力を持つ研究開発型の企業等との連携を図る研究開発拠点形成に取り組んでおります。

鹿島田駅周辺地区は、積極的に民間活力の導入を図り、平成18年6月には再開発会社を設立し、平成19年4月に第一種市街地再開発事業の都市計画決定、平成20年2月に第一種市街地再開発事業の施行認可を取得するなど、精力的に取り組んでおります。

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、公共施設の整備、商業・業務機能及び防災対策の強化などを図るため、昭和63年に登戸土地区画整理事業の事業計画決定をし、建築物等移転、公共施設工事等を推進しております。

また、新百合ヶ丘駅周辺地区は広域的な都市拠点として、道路交通環境の向上、移動円滑化、芸術のまちづくりの整備を推進しております。

いずれも、多大な事業費を要することから、まちづくり交付金等を活用しながら事業を推進しております。

つきましては、次の事項について要請いたします。

新川崎・鹿島田駅周辺地区、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区、新百合ヶ丘駅周辺地区の整備について、各事業の進展に合わせた必要な財政措置を講ずること。



この要請文の担当課／まちづくり局総務部企画課	TEL 044-200-2705
まちづくり局市街地開発部	
新川崎・鹿島田駅周辺整備事務所	TEL 044-544-5241
登戸区画整理事務所	TEL 044-933-8511

川崎港の機能拡充に対する 財政措置等について

川崎市は、平成12年3月改訂の川崎港港湾計画の方針に基づき、国際貿易港への躍進をめざし、物流機能の強化、快適な都市環境づくりのための廃棄物埋立護岸の建設、市民に親しまれる港づくりのための緑地の整備等を推進しております。

廃棄物埋立護岸は、市内から発生する一般廃棄物等や公共工事から発生する建設発生土等を受け入れる最終処分場として、市民生活や循環型社会を現実するために、欠かせないものとなっています。

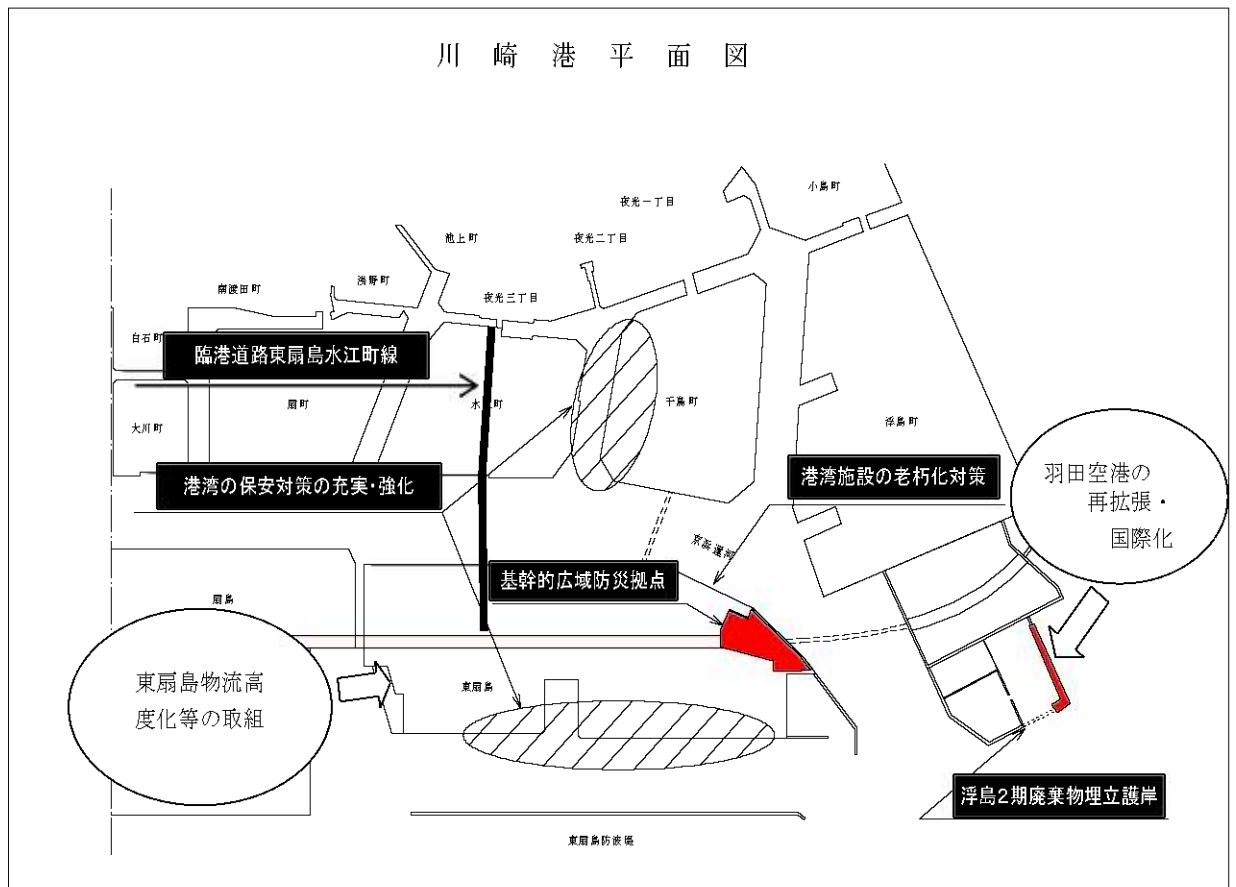
また、臨海部道路ネットワークの充実による物流機能強化及び基幹的広域防災拠点とを結ぶ緊急輸送路の確保を図るため、臨港道路東扇島水江町線の整備に着手すること、及び大規模災害時には、東扇島東公園の基幹的広域防災拠点機能へのスムーズな機能転換をはじめ、港湾機能の早期復旧が重要であることから、港湾における国を含めた協働体制を早期に確立することが必要です。

改正SOLAS条約の発効と国内適用法が施行されたため、保安対策に関しての多額の費用と労力が継続的に必要となることから、財政措置の拡充が必要です。

さらに、現状の港湾機能維持のため、港湾施設の老朽化に伴い、施設の適正な維持管理と延命化という重要な課題への取組として、施設現況の適確な把握と補修工事等への迅速な対応が不可欠であることから事業の拡充が必要です。

したがって、廃棄物護岸整備の促進及び川崎港の機能拡充並びに、港の保安対策の充実・強化に向けて、次の事項について要請いたします。

- 1 浮島2期廃棄物埋立護岸の整備に必要な財政措置を講ずること。
- 2 臨港道路東扇島水江町線の整備に着手すること。
- 3 災害時における、国を含めた港間連携協働体制の早期確立を図ること。
- 4 港湾の保安対策に対する財政措置を拡充すること。
- 5 港湾施設の老朽化に対応した維持管理のために必要な財政措置を講ずるとともに、施設の延命化にかかる事業の拡充を図ること。



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