

そ の 他 の 要 請 項 目

都 市 基 盤 整 備 等 の 推 進

川崎縦貫高速鉄道線の整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

我が国の有する最先端の鉄道技術や環境技術を活かし、燃料電池やリチウムイオン電池等の次世代電池を用いた電車等の導入に向け、一層の研究開発に取り組むこと。

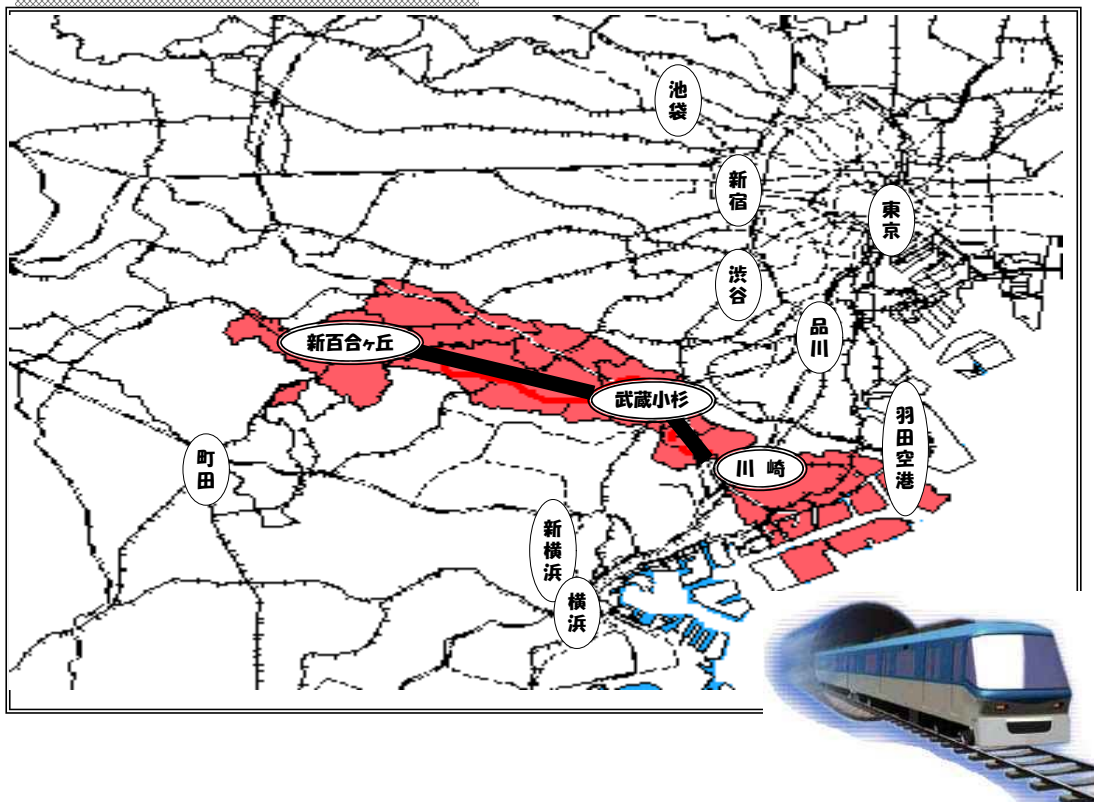
■ 要請の背景

- 川崎縦貫高速鉄道線は、本市における重要な社会基盤となるものであり、市内鉄道不便地域の改善や既存鉄道の混雑緩和のほか、首都圏における広域鉄道ネットワークの形成など様々な整備効果が期待されています。
- 現在、本市では、川崎縦貫高速鉄道線の事業推進に向け、臨海部における環境技術をはじめとする先端技術の集積等を活かし、リチウムイオン電池を活用した電車の導入検討等、環境にやさしく、コスト削減にも資する新技術の導入について検討を行っています。

■ 効果等

本路線の整備により、市内交通の円滑化や市民の利便性の向上とともに、首都圏における鉄道ネットワークの形成等都市機能の向上が図られます。

川崎縦貫高速鉄道線 路線計画図



川崎縦貫高速鉄道線の事業推進に向けた取組

「環境先進都市かわさき」として
環境にやさしく、コスト削減にも資する新技術導入等の検討

「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」の取組

リチウム電池等を
活用した車両の
開発動向の把握

導入可能な
新技術の抽出と
効果、課題の整理

建設コスト
削減の方策検討など

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源措置を講ずること。

■ 要請の背景

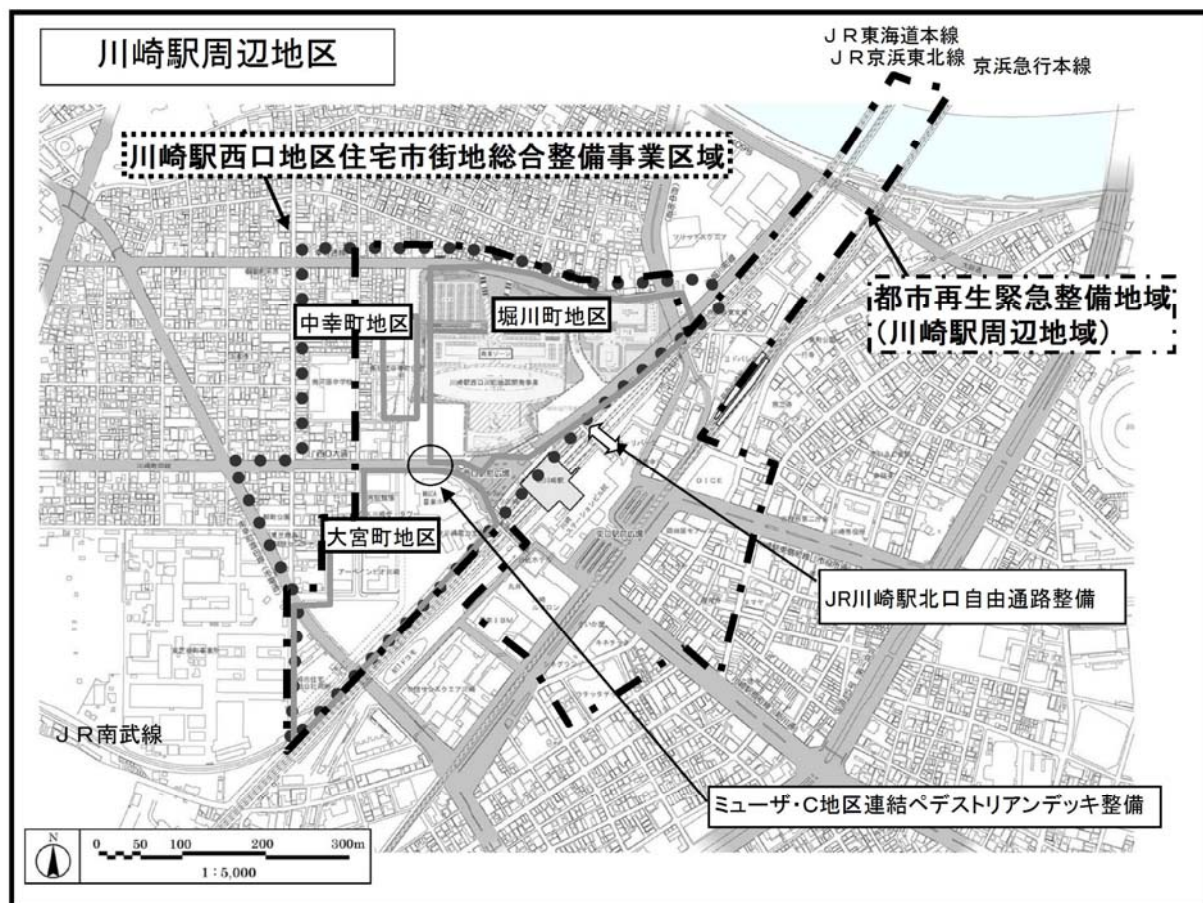
- 川崎駅周辺地区は、広域拠点として位置づけ、民間活力の活用などにより、個性と魅力にあふれた拠点形成を進めており、また、都市再生緊急整備地域に指定され、市街地の活性化やにぎわいのある都市空間の形成を図るなど、都市再生に向けた取組を推進しています。
- J R川崎駅の東西を回遊する主動線である東西自由通路はJ R川崎駅西口における大規模商業施設や都市住宅等の整備により利用者が増加していることから、混雑解消と歩行者動線の分散、駅周辺の回遊性強化と利便性向上を図るため、新たな改札口とあわせた北口自由通路の整備に向けた取組などを進めています。
- 川崎駅西口地区は、民間の開発動向をとらえ、適切な誘導を行うとともに、歩行者動線を確保するため公共基盤の整備を行う必要があります。

■ 費用

- 平成24年度計画事業費 約18.5億円（国費 約8.7億円）
 - ・ 北口自由通路整備事業 約18.2億円（国費 約8.6億円）
 - ・ ミューザ・C地区連結ペデストリアンデッキ整備事業等 約0.3億円（国費 約0.1億円）

■ 効果等

- 北口自由通路の整備による、東西自由通路の混雑解消、東口と西口における回遊性の強化と利便性の向上
- 川崎駅西口地区の公共基盤の整備による、歩行者動線の確保、回遊性の強化



★**保水性および透水性舗装**
特に夏季における歩道部の温度上昇を抑制するため、屋根下部に透水性舗装を屋根なし部に保水性舗装を適用。
※駅前広場歩道部分全面を対象。

★**LED 照明、無電極放電灯**
＜電力消費量：約30%減＞
大屋根、中央サンライト、バスシェルター、タクシーシェルター、歩道部街灯に省エネでランニングコストを抑制でき、低誘虫効果が期待できるLED照明等を適用。

★**壁面緑化**
小階段の壁面、給排気塔の壁面に、ヒートアイランド対策のほか、空調設備の負荷低減効果と環境配慮のPR効果を兼ねて緑化。

★**光触媒**
大屋根や中央サンライトのガラス屋根や側壁面に、防汚を目的として光触媒を塗布。

★**太陽光発電**
＜年間発電量：約27,000kWh＞
★**モニュメント**
タクシーシェルターの屋根部に透過型の太陽光発電パネルを取り付け、発電する。発電した電力はモニュメント等の動力として活用。

この要請文の担当課／まちづくり局市街地開発部市街地整備推進課
まちづくり局計画部交通政策室

TEL 044-200-3009

TEL 044-200-2760

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

- 本市では、小杉駅周辺地区を広域拠点として位置づけ、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を中心に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、まちづくりを重点的に進めています。また、平成22年3月にJR横須賀線武蔵小杉新駅が開業しましたが、引き続きJR南武線との連絡機能の強化として、バリアフリー施設の整備を進めています。
- これらの再開発事業により、南口駅前広場（4,500㎡）や地区幹線道路等の整備を行うとともに、図書館などの公益施設の再編整備を行い、新たに駅周辺に延床面積約60,000㎡の公益・商業・業務等の諸機能を集積する計画としています。
- 平成24年度は、3地区の再開発事業で同時に施設建築物の工事が着工していることから、事業の着実な推進を図る必要があります。

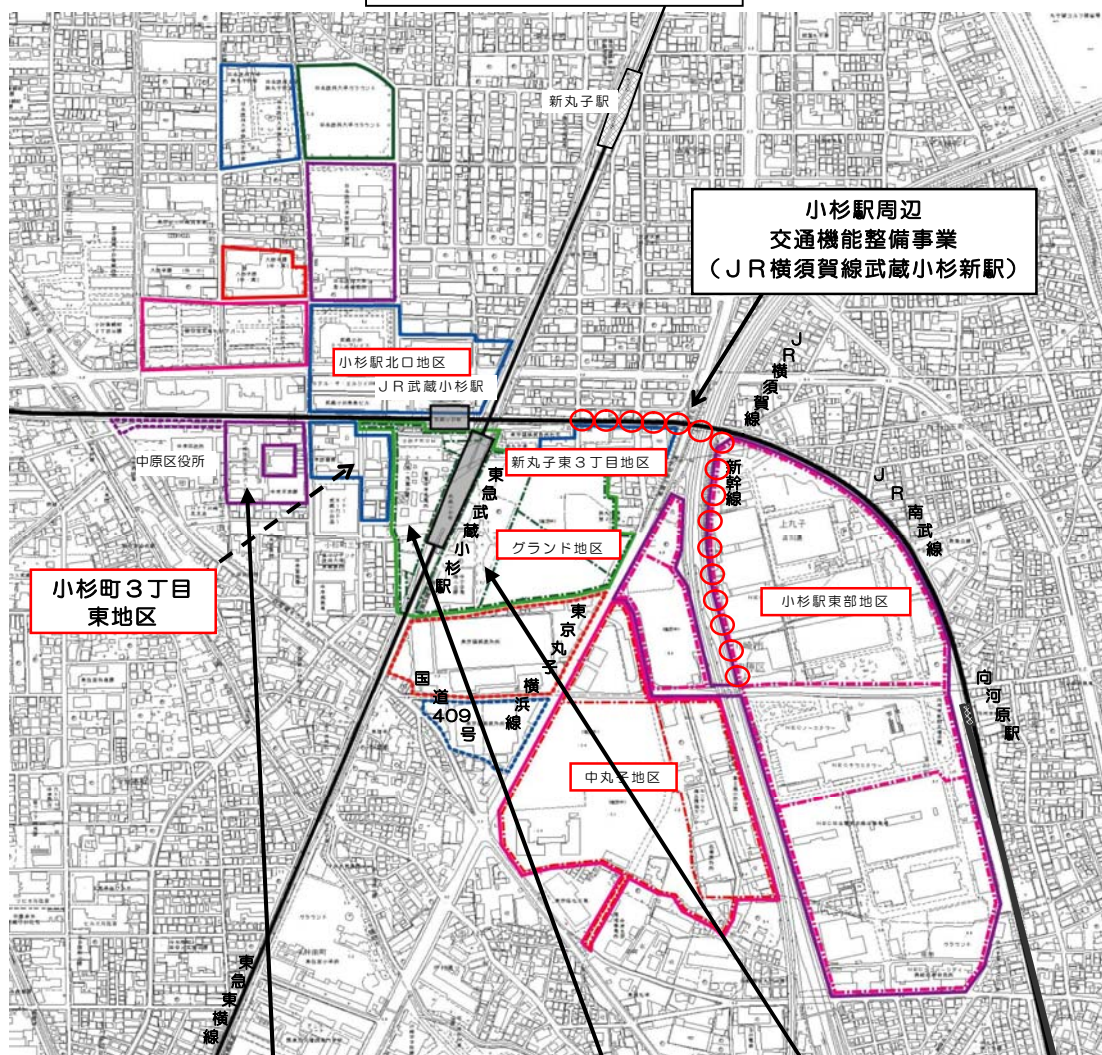
■ 費用

- 平成24年度計画事業費 約57億円（国費 約27億円）
 - ・ 小杉町3丁目中央地区 約6億円（国費 約3億円）
 - ・ 武蔵小杉駅南口地区西街区 約26億円（国費 約13億円）
 - ・ 武蔵小杉駅南口地区東街区 約25億円（国費 約11億円）

■ 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



小杉町3丁目中央地区



建築工事着手 平成23年5月(予定)
建築工事竣工 平成27年2月(予定)

武蔵小杉南口地区西街区



建築工事着手 平成19年4月
建築工事竣工 平成24年10月(予定)

武蔵小杉南口地区東街区



建築工事着手 平成23年1月
建築工事竣工 平成26年3月(予定)

この要請文の担当課／まちづくり局小杉駅周辺総合整備推進室

(新駅整備担当) TEL 044-200-3039

(拠点整備担当) TEL 044-200-2741

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 Ⅱ期計画について、東京外かく環状道路（東名以南）との調整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 大師ジャンクション以西の国道409号の街路整備に必要な財政措置を講ずること。また、以下の整備についても計画の具体化を図ること。
 - ・ 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

■ 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する重要な道路であります。
- さらに、災害時においては、首都圏の機能を維持するとともに、本市臨海部に整備されてい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ことから早期の整備・計画の具体化が必要であります。
- Ⅰ期事業については、平成22年10月に高速部の殿町から大師ジャンクション間が開通しましたが、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おり、工事再開までの当面の措置として国道409号の街路整備が進められています。
- 国道409号整備の事業費は年々減少していますが、地元経済団体や住民組織などからも早期整備完了が求められており、整備に必要な用地も殆ど確保されていることから、予算を集中的に配分し、整備を推進する必要があります。

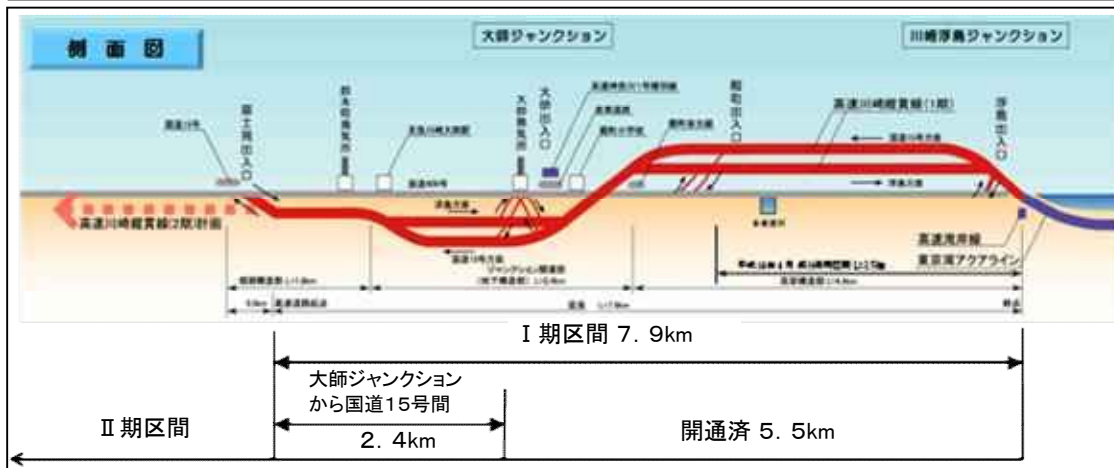
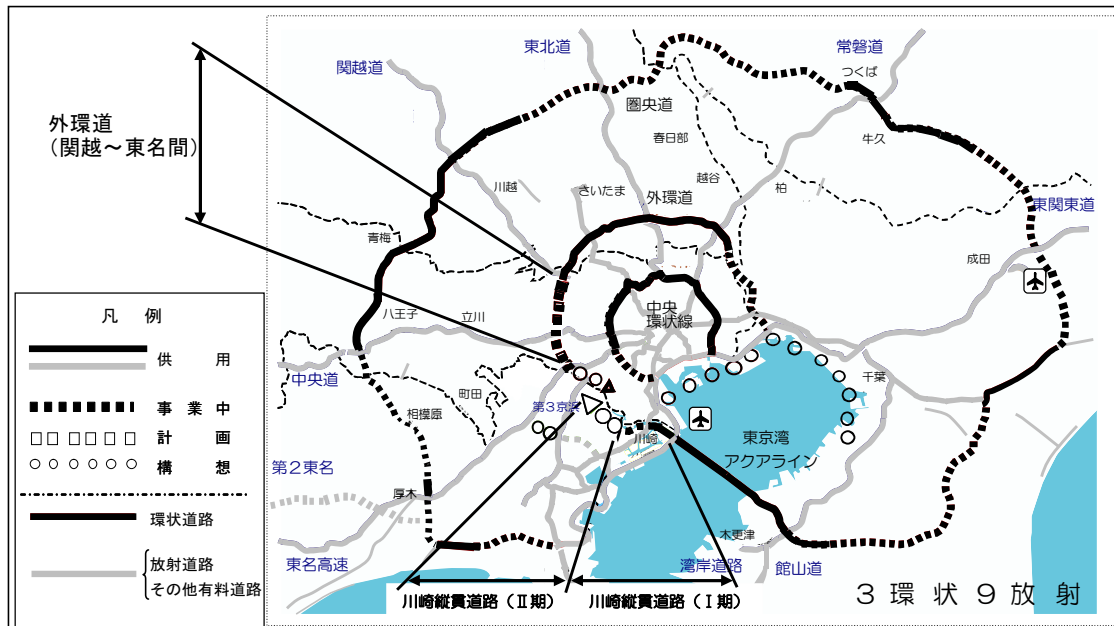
■ 費用

- Ⅰ期事業（殿町～富士見1丁目 4.4km） 総事業費 2,942億円

■ 効果等

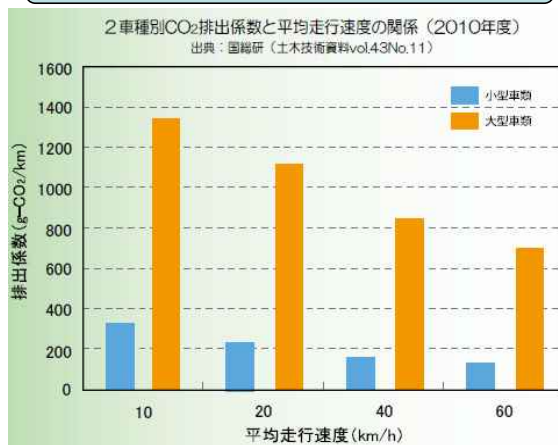
- 都市機能強化、交通混雑解消、災害時の輸送路、沿道環境改善
- 二酸化炭素、窒素酸化物、浮遊粒子状物質の削減

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



川崎縦貫道路整備により、地球温暖化に起因するCO₂・NO_x・SPM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

平成21年 首都高速道路 事業評価監視委員会資料より

二酸化炭素(CO₂)排出量
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)排出量 年間約9t削減

浮遊粒子状物質(SPM)排出量 年間約0.2t削減

この要請文の担当課／建設緑政局計画部広域道路課 TEL 044-200-2039

道路・橋梁整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

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。

■ 要請の背景

- 本市は、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います。
- 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います。

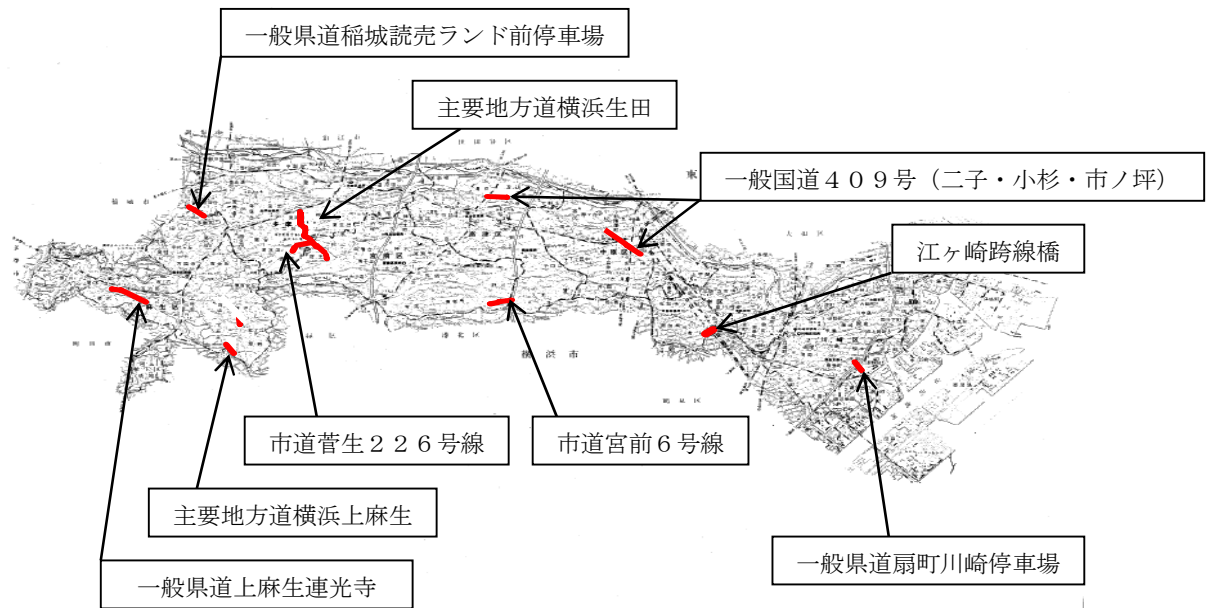
■ 費用

- 平成24年度計画事業費 約22億円 (国費 約12億円)
 - ・ 道路改修等 約15億円 (国費 約8億円)
 - ・ 橋梁長寿命化 約 3億円 (国費 約2億円)
 - ・ 江ヶ崎跨線橋整備 約 4億円 (国費 約2億円)

■ 効果等

- 主要幹線道路の整備推進に伴う交通渋滞等の解消
- 安全で快適な通行空間の確保

主な道路・橋梁事業



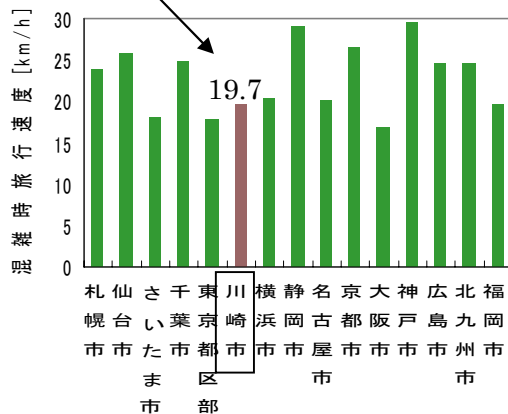
今後の整備予定路線・橋梁事業

道 路	橋 梁
- 一般国道409号（小杉御殿町地区） - 主要地方道横浜上麻生（下麻生地区） - 主要地方道丸子中山茅ヶ崎（久末地区）	- 柿生陸橋【架替】 〔仮称〕等々力大橋【新設】 - 長寿命化修繕計画に基づく
他	橋梁補修事業…121橋 他

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】

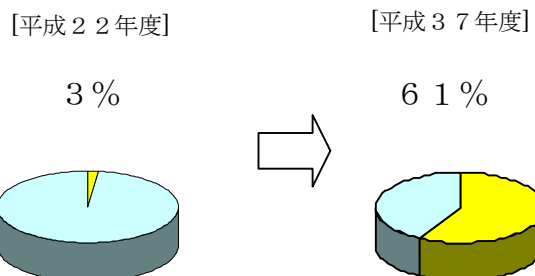


長寿命化修繕計画対象橋梁 121橋

建設後50年以上経過した橋梁

現 在〔平成22年度〕	4橋（3%）
15年後〔平成37年度〕	74橋（61%）

建設後50年以上橋梁



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

街路整備推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

街路の整備に必要な財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 都市計画道路は、人や自動車などの交通施設としての機能だけではなく、上下水道、電力等のライフラインなど都市施設を収用する空間機能を兼ねるとともに、沿道の土地利用の高度化、都市防災機能の確保等、様々な機能を持った最も都市の基盤となる都市施設です。
- 本市の都市計画道路の多くは、昭和20年から30年代に計画されていますが、平成23年4月1日現在の道路延長に対する整備進捗率が66%（図1参照）とまだ低い水準にあります。
- 都市計画道路の整備を進め、道路ネットワークの形成による交通の円滑化、道路交通の安全性の向上、防災性の向上等を図る必要があります。
- また、都市計画法による土地所有者等の財産に対する各種の制限を、早期に解消する必要があります。

■ 費用

- 平成24年度計画事業費 約33億円 （国費 約16億円）

■ 効果等

- 安全で快適な通行空間の確保
- 渋滞緩和等自動車交通の円滑化の促進
- 地域の防災性の向上

川崎市の主な事業中の街路

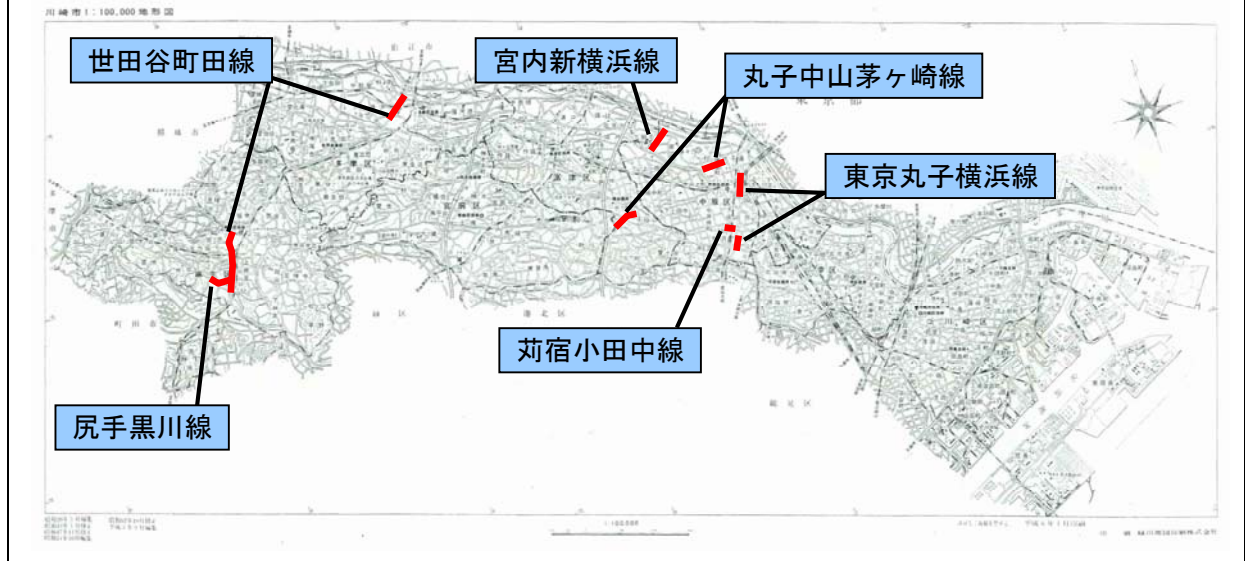


図1 道路延長に対する進捗率

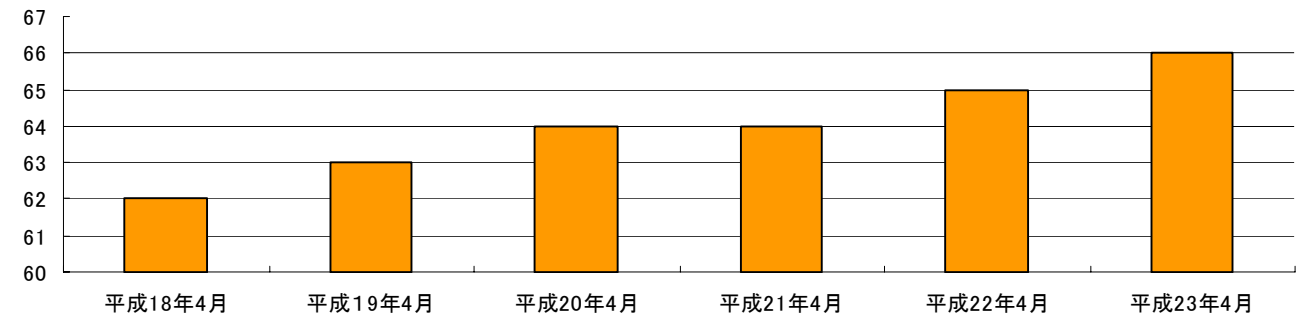
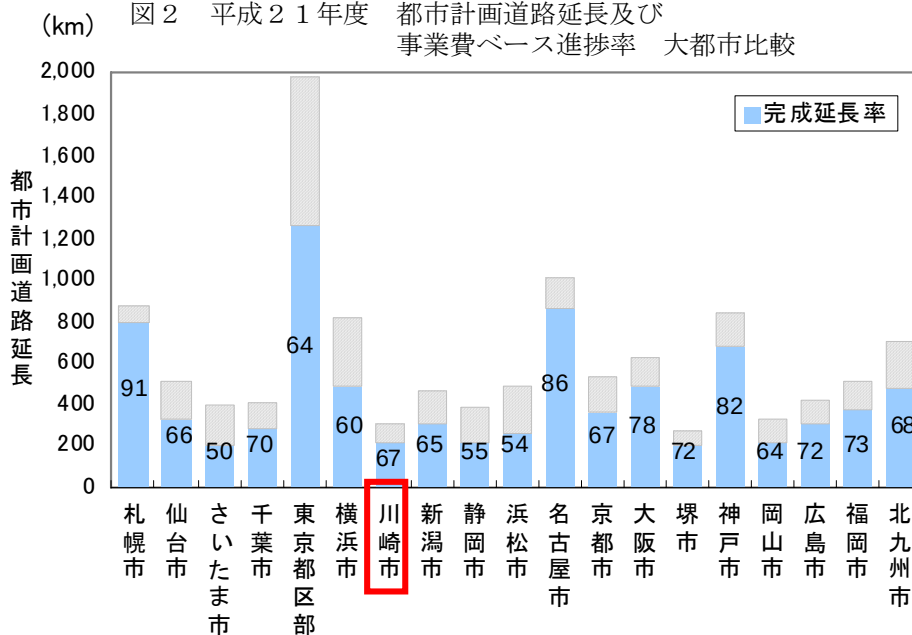


図2 平成21年度 都市計画道路延長及び事業費ベース進捗率 大都市比較



○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、平成21年4月時点の進捗率67%は、**19大都市中10番目**と低くなっている。(事業費ベース)