

河川管理施設の老朽化対策について

【国土交通省】

■ 要請事項

河川管理施設の計画的な老朽化対策を推進するため、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

- 本市の維持管理する河川延長は約 38 k mありますが、そのうち、約 6 割が改修後、概ね 50 年を過ぎて施設の老朽化が顕著となっており、首都圏における東海地震や関東直下型地震発生の切迫性の指摘などを踏まえ、河道の治水安全度を確保し、局地的集中豪雨による洪水や地震における災害の防止に備える必要があります。
- 本市では、年間約 2 億円の予算で日常の維持管理を行っておりますが、老朽化した河川管理施設の修繕や更新を適切に行っていくため、新たな財政措置が必要です。
- 老朽化の進んだ護岸等の施設では、治水安全度の確保や家屋の密集した都市河川の特徴から、耐震性等の機能向上を考慮した施設の更新が必要となっています。
- 本市での老朽化等の顕著な事例として、一級河川平瀬川では護岸変状が確認されたことから、治水安全性を確保するために、耐震性等の機能向上を図る改築工事を実施しています。
- 一級河川平瀬川においては、令和 3 年度より施設機能向上事業として補助化されましたが、引き続き、事業を円滑に進めるためには、当初予算による計画的な財源確保が必要です。

■ 費用

- 令和 5 年度計画事業費 約 2. 5 億円（国費 約 1. 3 億円）

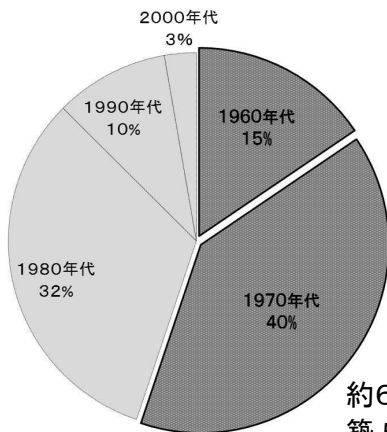
■ 効果等

- 計画的に維持補修・更新することで、施設の長寿命化及び機能向上を図り、治水安全性をはじめ、河川機能の維持が可能となります。

川崎の河川



〔河川整備年代〕



約6割(約21km)が築50年以上

〔老朽化の状況〕



変状による護岸施設の目違い



護岸背面部の空洞

〔一級河川平瀬川の護岸更新について〕

鋼管護岸へ更新中【市費にて対応】

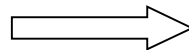


パラペットのズレ(最大10cm)



護岸の変状(ブロック隙間の拡大)

治水安全性確保のため
施設更新を実施



右岸(完成箇所)



左岸(施工中)

河川管理施設の老朽化対策を計画的に推進するため、当初予算を含めた必要な財政措置を講ずること

水道管路更新・耐震化の推進について

【厚生労働省】

■ 要請事項

災害発生時に被害を受けやすい非耐震管路の更新・耐震化及び老朽化した基幹管路の更新を推進することについて、必要な国庫補助制度における採択基準の緩和及び財政措置を講ずること。

■ 要請の背景

- 昭和40年代に集中的に整備された水道管路は、今後一斉に更新時期を迎えることとなり、大規模災害時においても市民生活に欠かせない水道の供給を継続するため、老朽化した非耐震管路の更新を継続的に実施し、耐震化を推進することが必要です。
- 川崎市では送水・配水本管などの基幹管路は主に溶接鋼管を採用しており、耐震化率は高いものの老朽化が進んでいることから、老朽管路の更新を推進することが必要です。
- 今後、更なる水道管路の耐震化対策等を推進していくためには、多額の事業費を要しますが、本市をはじめ大都市の水道事業者の大半は、管路更新に係る補助金の採択基準の水道料金より低い料金設定であることなどから不交付となっております。
- 老朽化した基幹管路の更新は、中大口径管路であるため特に多額の事業費を要するものです。将来の水需要予測に基づく適正施設規模での施設更新等、経営の効率化に努めたとしても、事業費の財源の多くを水道料金で賄うことは、使用者の負担増加を招き、極めて困難な状況であることから、採択基準の緩和及び所要の財政措置が必要です。

■ 費用

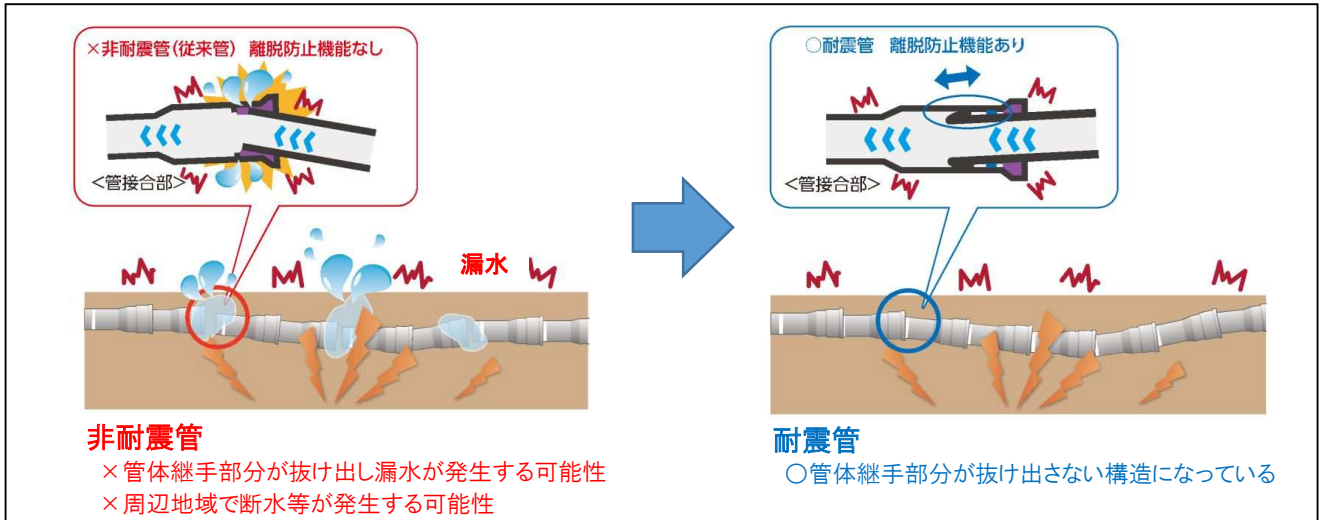
- 令和5年度計画事業費 約103億円

● 管路の耐震化について

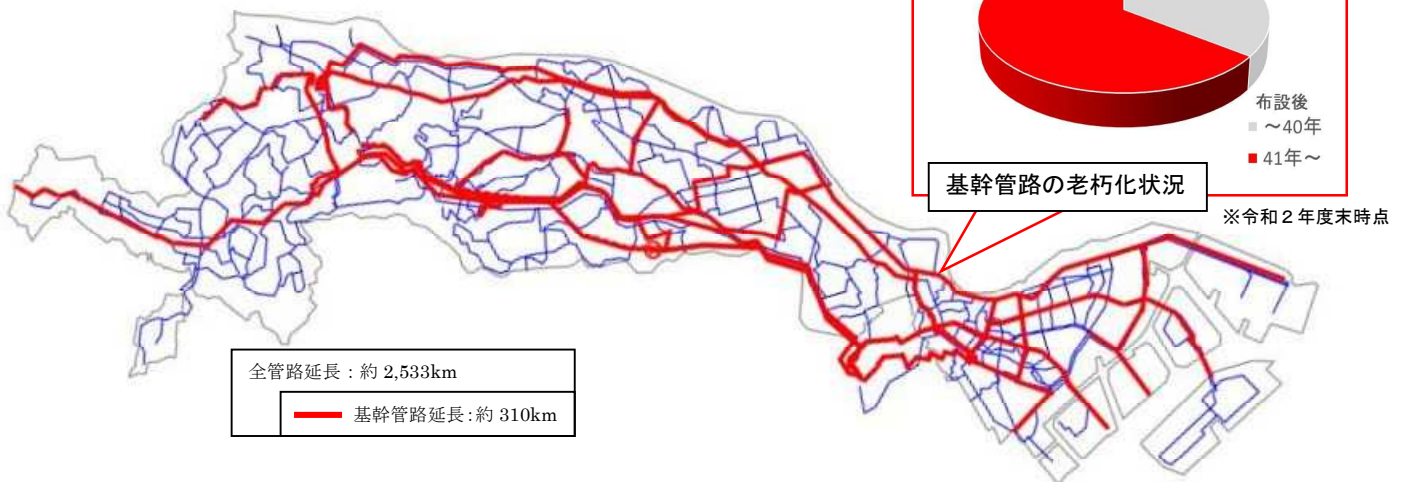
全管路延長（約 2,533km）のうち耐震管は約 37%（約 929km）と少ない



管路の耐震化を推進する必要がある



● 基幹管路の更新について



基幹管路（約 310km）のうち約 65%（約 201km）が法定耐用年数である 40 年を超過している



老朽化した基幹管路の更新を推進する必要がある

水道管路の更新・耐震化及び老朽化した基幹管路の更新を推進するために必要な財政措置を講ずること

工業用水道管路更新の推進について

【経済産業省】

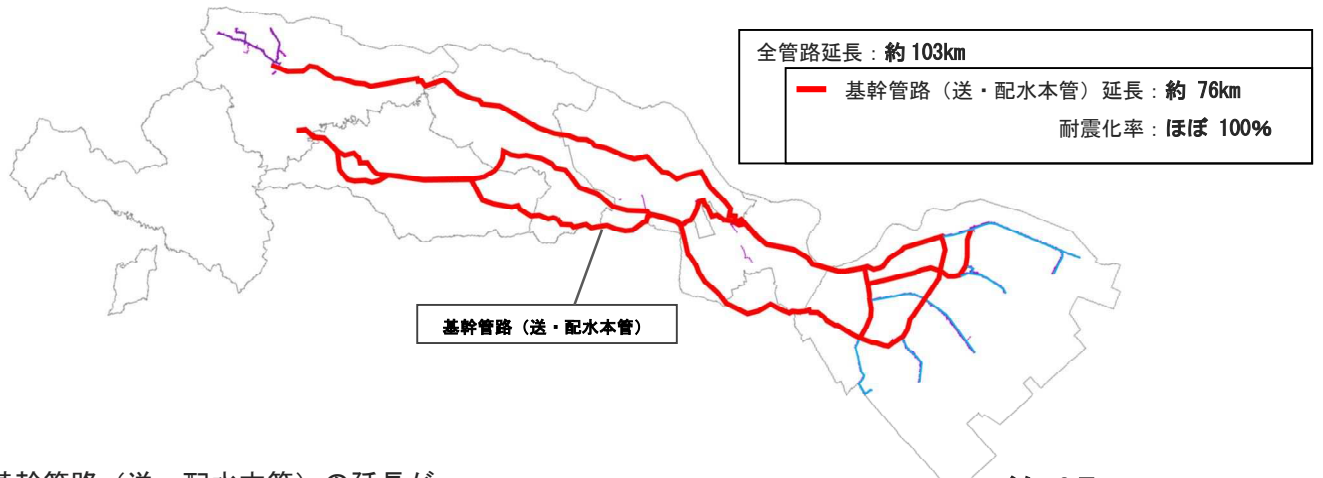
■ 要請事項

老朽化した基幹管路の更新を推進することについて、必要な国庫補助制度における採択基準の緩和及び財政措置を講ずること。

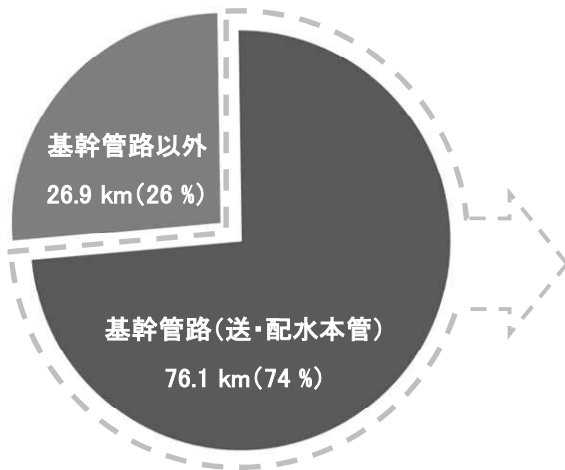
■ 要請の背景

- 川崎市の工業用水道は、わが国初の公営工業用水道事業として、昭和12（1937）年に給水を開始し、数次の拡張事業などにより安定給水の確保に努めてきましたが、拡張期に整備した管路の多くが、今後一斉に更新時期を迎えます。
- 基幹管路である送・配水本管は、耐震性を有する溶接鋼管を採用しており耐震化率は、ほぼ100%と高いものの、主に拡張期に整備したことから、老朽化率（法定耐用年数超過率）は約95%（令和2年度末時点）となり、老朽化に伴う漏水事故が懸念されます。
- 基幹管路延長は、全管路延長の約74%（令和2年度末時点）を占めており、更新費用が莫大となるため、計画的に更新を行う必要があります。
- このような中、令和4年1月の補助金交付要綱改正により採択基準が変更され、対象事業が「強靱化事業」の耐震化、浸水、停電対策に限定されましたが、本市の管路は既に耐震化率が高いことから、補助対象となりません。
- 今後も、工業用水道の安定供給を継続するために、基幹管路の更新を推進していく必要がありますが、将来の水需要予測に基づく適正施設規模での施設更新等、経営の効率化に努めたとしても、事業費の財源の多くを料金で賄うことは、利用者の負担増を招き、極めて困難な状況であることから、採択基準の緩和及び所要の財政措置が必要です。

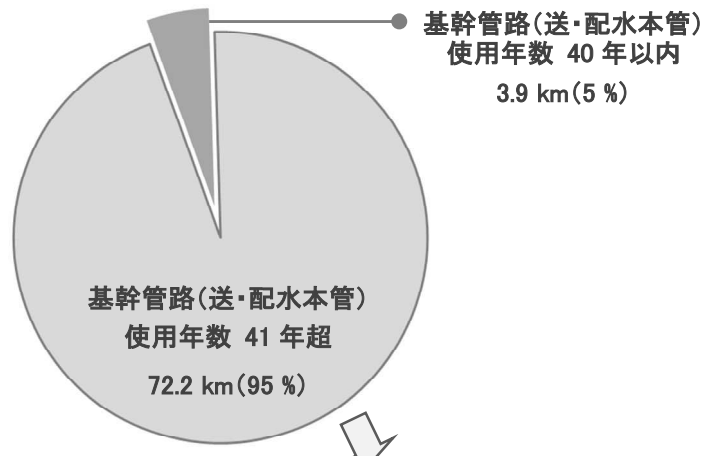
● 基幹管路（送・配水本管）の更新について



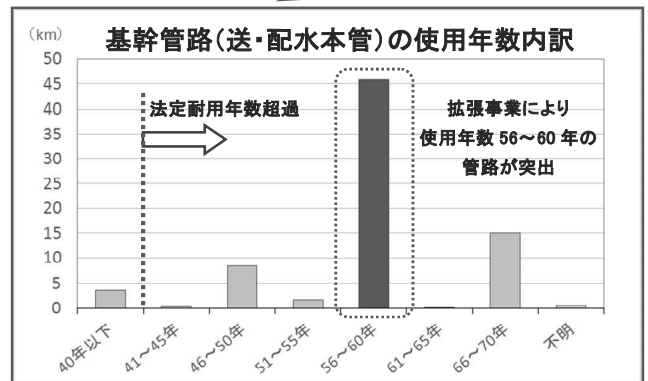
◆基幹管路（送・配水本管）の延長が
 全管路延長（約 103km）のうち約 74%



◆基幹管路（約 76km）のうち約 95%が
 法定耐用年数 40 年を超過



老朽化した基幹管路の更新について
 計画的に推進していく必要がある。



※令和 2 年度末時点

工業用水道の老朽化した基幹管路の更新を
 推進するために必要な財政措置を講ずること

下水道整備事業の推進について

【国土交通省】

■ 要請事項

- 1 水害に強いまちづくりを実現するための浸水対策や令和元年東日本台風を踏まえた災害防止に向けた取組について必要な財政措置を講ずること。
- 2 大規模地震などの災害時においても下水道機能を確保するための下水道施設の耐震化や、快適な市民生活を支える下水道施設の改築等について、必要な財政措置を講ずること。
- 3 健全な水環境の確保や地球環境に配慮するため、高度処理化の推進や温室効果ガスの削減に必要な財政措置を講ずること。
- 4 国庫補助の対象となる主要な管きよの範囲について、指定都市と一般市との格差是正を図ること。

■ 要請の背景

- 気候変動の影響により激甚化・頻発化する浸水被害を防止・最小化するため、浸水リスクの高い「重点化地区」などにおける継続的な事業の推進が求められるとともに、令和元年東日本台風など、近年の災害を踏まえた対策にも集中的に取り組む必要があることから、継続的な財政措置が必要です。
- 大規模地震発生時にも市民生活への影響を最小限に抑えるには、多くの施設で耐震化の推進が必要であるため、継続的な財政措置と交付対象事業の拡充が必要です。
- 耐用年数を超過するポンプ場施設や下水管きよの急増が見込まれており、施設の改築及び更生工法による管きよの更新などの改築事業については、防災・安全対策や公衆衛生の観点から重要な取組であり、確実な財政措置が必要です。
- 下水道は都市基盤としての役割に加え、東京湾の水質改善に資する放流水質の向上、令和32（2050）年の脱炭素社会の実現に向けた温室効果ガスの削減など、多様な環境対策の役割を担っており、継続的な財政措置が必要です。

■ 費用

- 令和5年度計画事業費 約220億円（国費 約80億円）

令和元年東日本台風を踏まえた浸水対策



■ : 排水樋管流域
■ : 令和元年東日本台風時の浸水範囲

5箇所の排水樋管周辺地域で浸水被害が発生



短期対策 (R1~R2 年度予算で実施)

- ・樋管ゲートの改良
- ・観測機器の設置
- ・排水ポンプ車の導入

当面の対策 (R3 年度予算で実施)

- ・バイパス管の整備
- ・仮排水所のポンプ増強

中期対策

- ・ポンプゲート設備の整備

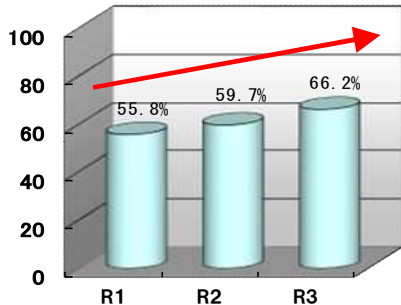
長期対策

- ・雨水幹線の新設、ポンプ場新設など

継続的な取組が必要

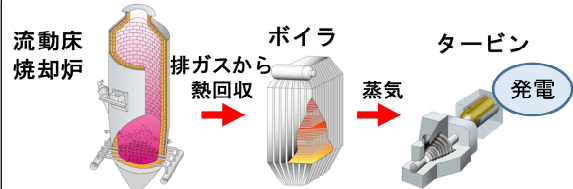
重要な管きよの耐震化

避難所や重要な医療機関と水処理センターとを結ぶ重要な管きよの耐震化率



下水道の強靱化に向けて継続的に耐震化が必要

地球温暖化対策

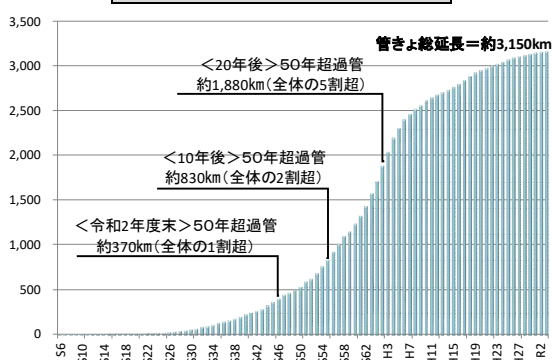


下水汚泥の焼却に伴う未利用熱を活用した発電
⇒ 廃熱発電設備の導入 (R4~R8)

脱炭素社会の実現に向けて更なる省エネ・創エネの導入が必要

下水管きよの再整備

下水道管きよの年度別累計延長



改築が必要となる下水管きよは今後急増

下水道施設の再構築



渡田ポンプ場再構築事業

(左上: 再整備事業)
(右下: 完成イメージ)

耐用年数を超過したポンプ場は、現在 12 箇所あり、継続的に再構築が必要

自然災害への対応、老朽化対策、地球温暖化対策など下水道事業の推進に必要な財政措置を継続的に講ずること

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】

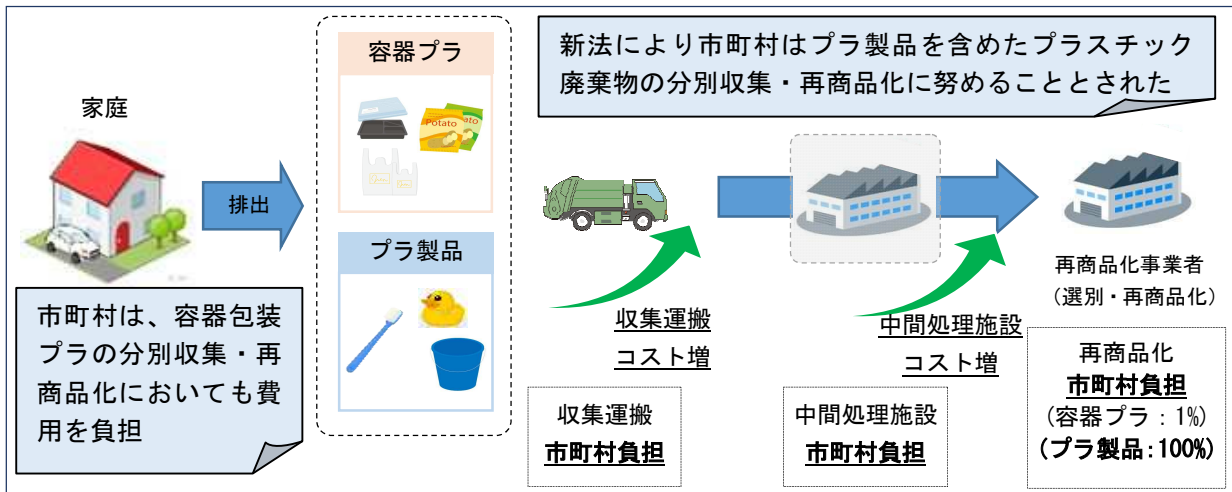
■ 要請事項

- 1 市町村が適切にプラスチック製品の分別収集・再商品化を行えるよう、必要な経費について、確実な財政措置を講ずるとともに、製造事業者等によるリサイクル費用の負担の仕組み等全体の費用負担のあり方を検討すること。
- 2 安定的なリサイクル体制の確保に向け、リチウムイオン電池等の発火の危険性のある異物の混入の抑制及び混入時の火災事故等の防止対策について、技術的及び財政的な支援を講ずること。

■ 要請の背景

- 本市は、市内で回収するすべてのプラスチック廃棄物を市内でリサイクルする完全循環型のプラリサイクル都市を目指した取組を行っています。また、令和4年4月には「プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律」の施行により、市町村はプラスチック使用製品廃棄物の分別収集・再商品化に努めることとされました。
- プラスチック製容器包装の再商品化に要する経費は、その多くを事業者が負担する仕組みですが、プラスチック製品は全額が市町村負担とされており、収集運搬経費も合わせると、多大な市町村負担が見込まれています。
- 収集及び再商品化に要する経費については、特別交付税措置が創設されましたが、市町村が適切に実施できるよう、対象経費や措置率を十分なものとするなど、確実な財政措置が必要です。
- 製造事業者等によるプラスチックの発生抑制や代替素材への転換を大きく進めるためには、製造事業者等がリサイクル費用を負担するなどの全体の費用負担の仕組みのあり方を踏まえた検討が必要です。
- プラスチック使用製品廃棄物は圧縮して収集運搬や処理を行うため、混入したりリチウムイオン電池等により火災事故等が発生する危険性があります。混入防止対策や、混入した場合でも選別時に確実に取り除くための施設整備等の技術的及び財政的な支援が必要です。

○市町村のプラスチック廃棄物の分別収集・再商品化と費用負担イメージ



プラスチック製容器包装の再商品化費用	プラスチック製品の再商品化費用
市町村負担は1%	市町村負担が100%

市町村にとって大幅な費用負担の増加が見込まれることから、適正な財政措置が必要

プラスチック使用製品廃棄物の発生抑制と代替素材への転換を進めるには、プラスチック製品についても製造・販売事業者がリサイクル費用を負担する仕組みが必要

○リチウムイオン電池等の混入による影響について



ハンディ扇風機



電話機子機

- ・リチウムイオン電池は処理過程等で圧縮されると発火の恐れがある
- ・本市においてR3に実施した実証試験でも、リチウムイオン電池を含むプラスチック製品が複数回収された
- ・プラスチックが占める割合が大きいためプラスチックごみとして捨ててしまう人がいたと考えられる

プラスチック製品にはリチウムイオン電池が内蔵されている製品も多く、分別対象を拡大することでリチウムイオン電池の混入が増えると想定される

混入防止に向けた啓発と混入した際に確実に取り除くための除去設備の設置等の対策が必要

脱炭素化に資する廃棄物処理施設整備事業の推進について

【環境省】

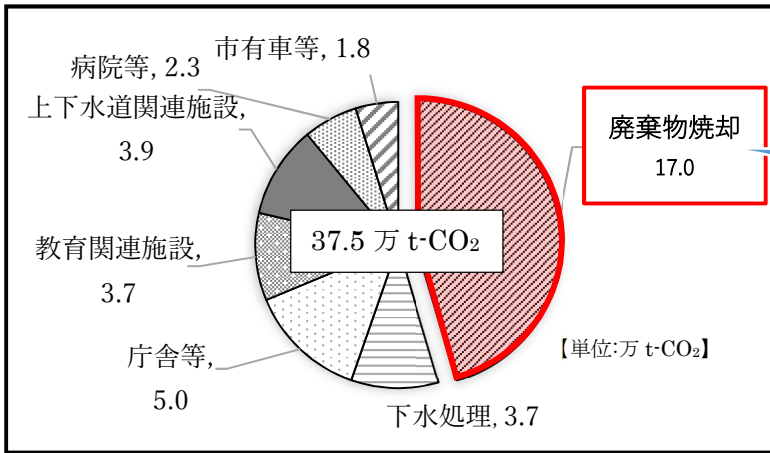
■ 要請事項

- 1 脱炭素化に資する廃棄物処理施設計画を推進するため、廃棄物分野の温室効果ガスの排出削減に向けた取組について、早急に具体的な方向性を示すこと。
- 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、橘処理センター、堤根処理センターの建設及び浮島処理センターの基幹的施設整備に必要な財政措置の内容を拡充し、今後も継続して実施すること。

■ 要請の背景

- 環境省により「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）」が令和 3（2021）年 8 月に公表され、エネルギー回収と CCUS による炭素回収・利用を徹底し、廃棄物分野における温室効果ガス排出量の削減を目指すことが示されました。本市でも、廃棄物処理施設の新設や基幹的施設整備において、2050 年カーボンニュートラルに向けた、より一層の取組が必要となっています。
- 廃棄物処理施設は長期間稼働することを踏まえると、2050 年カーボンニュートラルを実現するには、新たな施設整備計画において、脱炭素化に資する廃棄物処理システムの構築が必要であり、技術革新の動向や民間企業との連携を含めて、早期から取り組むべき方向性を見定め、検討を進める必要があります。
- 本市では、4 つの処理センターのうち 3 処理センターで稼働し、1 処理センターを休止、建設中とする 3 処理センター体制を構築し、定期的な点検補修と基幹的施設整備工事を実施して長寿命化を図っています。3 処理センター体制を安定的に推進していくために、全体で約 40 年のサイクルで計画的に整備を進めています。
- 廃棄物処理施設から得られるエネルギーを有効活用するために、高効率発電設備の導入や温室効果ガスの排出抑制に繋がる基幹的施設整備や建替の計画を進めており、事業推進には多額な事業費が必要となります。

■ 廃棄物処理施設整備における脱炭素化に向けた取組



《2020年度 川崎市役所の温室効果ガス排出状況》

中長期的を見据えた脱炭素施設整備の検討

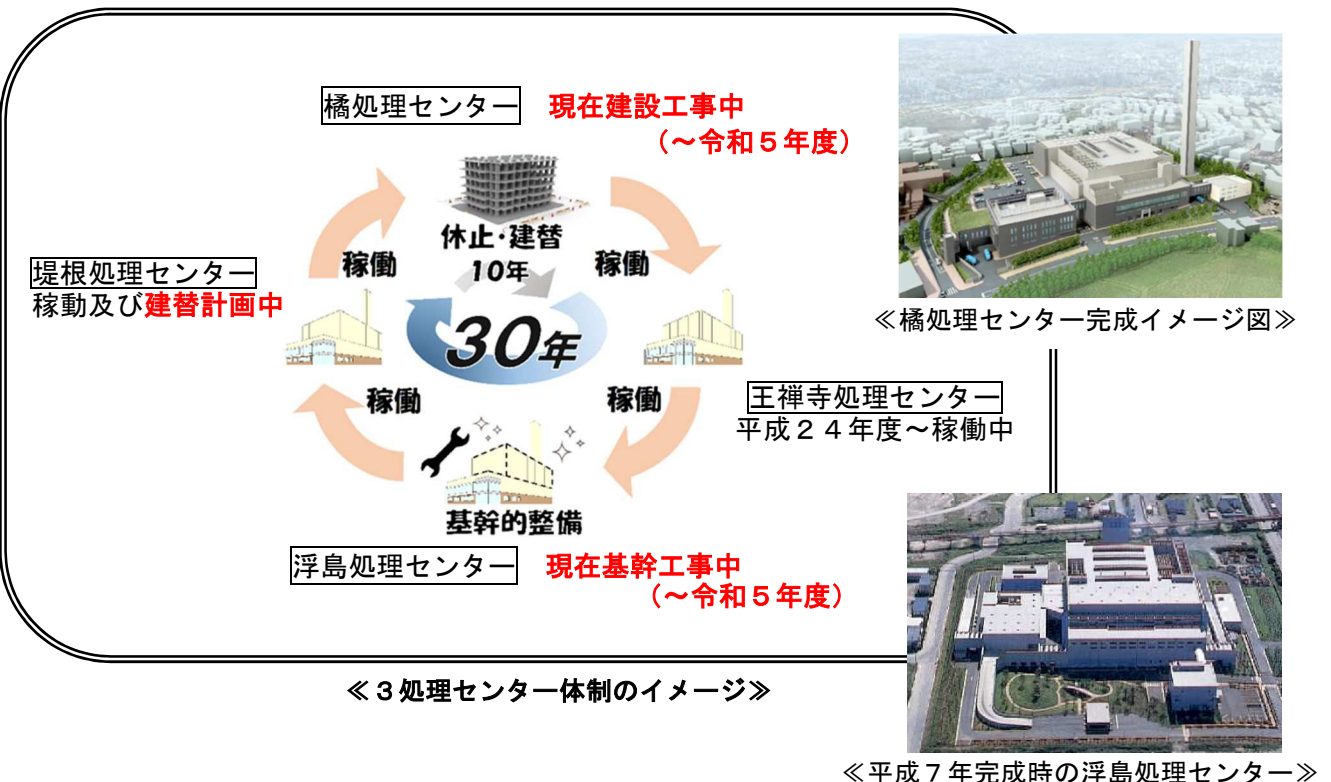
新設する廃棄物処理施設整備計画作成

CCUS等を見据えた民間企業との連携

2050年廃棄物分野
カーボンニュートラル

■ 本市の処理センター体制について

本市では、持続可能な廃棄物処理体制を構築するため、市内で**3処理センターを稼働、1処理センターを休止・建設中とする3処理センター体制**を導入、**全体で約40年のサイクルでの新施設建設と長寿命化工事**を実施



- ・ **廃棄物分野の脱炭素化**に向けて、早急に**具体的な方向性**を示すことが必要。
- ・ 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の内容を**拡充**し、今後も**継続**して実施すること。

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。
- また、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、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、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5年度 計画事業費	内、国費	着手 年度	完了 年度
川崎駅周辺地区（都市基盤整備事業・市街地再開発事業）	約 2.6	約 1.3	H31	R10
小杉駅周辺地区（都市基盤整備事業）	-	-	R7	R16
登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区 （土地区画整理事業・優良建築物等整備事業・市街地再開発事業）	約 28.0	約 14.0	S63	R10
鷺沼駅周辺地区（市街地再開発事業）	約 6.0	約 3.0	R5	R13
柿生駅周辺地区（市街地再開発事業）	約 1.2	約 0.6	R5	R9
合計	約 37.8	約 18.9	-	-

■ 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5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）
- ・市街地再開発事業（鷺沼駅前地区、柿生駅前南地区、京急川崎駅西口地区、登戸駅前地区）
- ・土地区画整理事業（登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区）
- ・優良建築物等整備事業（向ヶ丘遊園駅前北地区）



■ 今後の費用の見込み

(単位:億円)

事業名及び地区名	令和6年度計画		令和7年度計画	
	事業費	(内、国費)	事業費	(内、国費)
川崎駅周辺地区	約 13.8	約 6.9	約 46.3	約 21.1
小杉駅周辺地区	-	-	約 0.8	約 0.4
登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区	約 22.6	約 11.4	約 10.9	約 5.5
鷺沼駅周辺地区	約 4.9	約 2.5	約 13.9	約 7.0
柿生駅周辺地区	約 12.6	約 6.3	約 4.9	約 2.5
合計	約 53.9	約 27.1	約 76.8	約 36.5

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

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

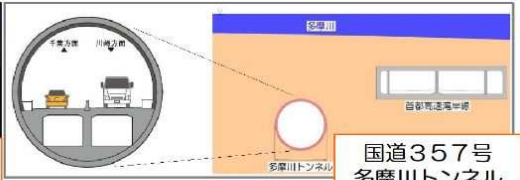
- 1 川崎臨海部は、我が国の成長戦略の一翼を担う重要な地域であり、それを支える交通機能について幅広く強化を図るため、必要な財政措置等を講ずること。
- 2 羽田空港を中心とした成長戦略拠点の形成及びそれを支えるまちづくりについて、引き続き必要な支援を行うこと。
- 3 首都圏の国際競争力強化などに向け、国道 357 号について、着実かつ効率的・効果的に整備を進めること。併せて、新たな負担のあり方や推進方策の検討を行うとともに、引き続き、事業費の縮減や費用負担の平準化の検討を行うこと。

■ 要請の背景

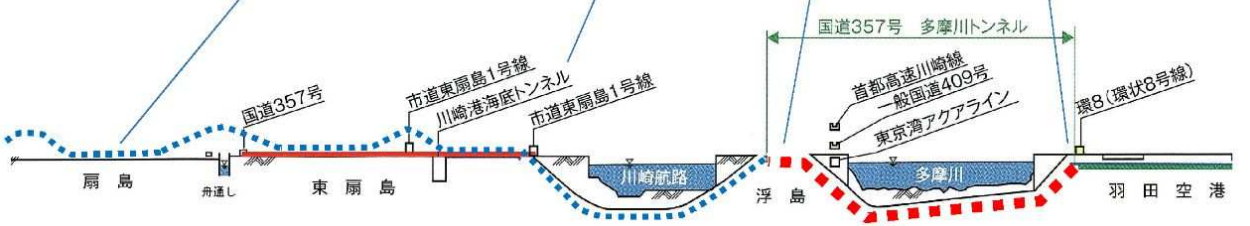
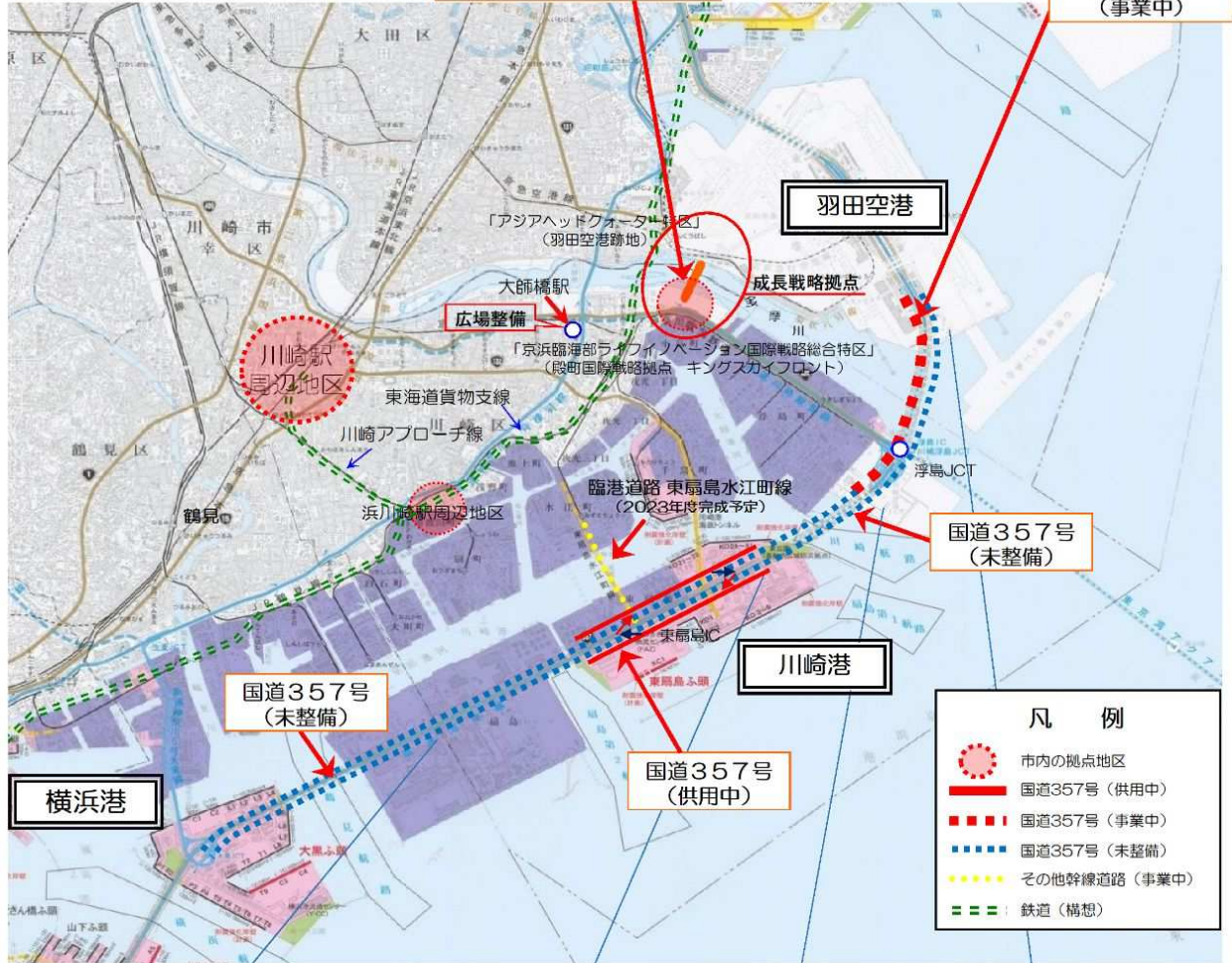
- 川崎臨海部は、日本経済の発展に大きく貢献しながら持続的な発展を続けており、平成 30 年 3 月に策定した「臨海部ビジョン」や、令和 3 年 3 月に策定した「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」に基づき、鉄道やバス等の基幹的な交通軸や大師橋駅における新たな交通結節点(交通広場)の整備等に幅広く取り組んでいます。
- 川崎臨海部の交通基盤は、臨海部全体の活性化や災害時の交通・物流機能の確保などの観点からも整備・充実が必要であり、羽田空港や京浜港が立地する空港・港湾の連携軸としても、広域的な幹線道路ネットワークの整備が求められています。
- 令和 4 年 3 月には多摩川スカイブリッジが開通し、今後も多摩川両岸が一体的な成長戦略拠点となるよう、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 号は、首都圏の広域的なネットワークを構築する重要な路線であり、その整備効果は広域的に発現し、広く沿線自治体に利益をもたらす路線であり、効果的な整備が必要ですが、国道 357 号の整備には、膨大な事業費が見込まれます。
- 国道 357 号の川崎市区間は、羽田空港の至近に位置していることから、全国的にも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り、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。併せて、事業費の縮減や費用負担の平準化の検討も必要です。



多摩川スカイブリッジ
令和4年3月12日開通



国道357号
多摩川トンネル
(事業中)



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 044-200-2039
臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 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に必要な財政措置を講ずること。
- 2 道路施設等の防災・減災対策を推進するため、当初予算を含めた必要な財政措置を講ずるとともに交付金制度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、橋りょうの耐震化など道路施設等の防災・減災対策を実施していますが、計画的に取り組めるよう、必要な予算・財源について当初予算を含め、通常予算とは別枠で確保する必要があります。また、鉄道を跨ぐ橋りょうの耐震対策には、施工時間の制約があり、国土強靱化に関する防災・安全交付金制度の交付要件である、3年以内の効果発現が困難となっています。

■ 費用

- 令和5年度補助事業費
・ 道路メンテナンス事業費補助 約 8 億円 (国費 約 5 億円)
・ 無電柱化推進事業費補助 約 3 億円 (国費 約 1 億円)
・ 防災・安全交付金 約 2 億円 (国費 約 1 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、社会資本総合整備計画の計画期間として認められている5年とすることで、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



「川崎市橋りょう長寿命化修繕計画」の改定に伴うライフサイクルコストの縮減

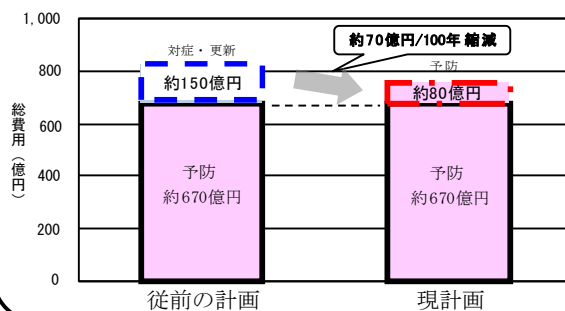
従前の計画 (H28.3)

現計画 (R3.2 改定)

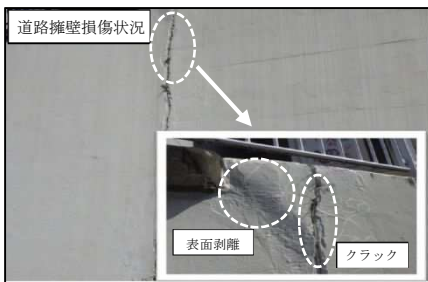
		重要度			
		跨線橋・跨道橋	緊急輸送道路	バス路線	
				左記以外	左記以外
人道橋以外	橋長 15m以上	予防	予防	予防	予防
	5～15m	予防	予防	対症	対症
	5m未満	—	更新	更新	更新
人道橋		予防	—	—	更新

		重要度			
		跨線橋・跨道橋	緊急輸送道路	バス路線	
				左記以外	左記以外
人道橋以外	橋長 15m以上	予防	予防	予防	予防
	5～15m	予防	予防	予防	予防
	5m未満	—	予防	予防	予防
人道橋		予防	—	—	予防

改定の効果 (ライフサイクルコスト)



- 全ての橋りょうを予防保全型へ移行することで、ライフサイクルコストを縮減(約70億円/100年)
- 持続可能で効率的な維持管理を計画的に行うための財源確保が必要



道路施設等の老朽化対策、防災・減災対策を計画に基づき着実に推進するため、継続して当初予算を含めた必要な財政措置を講ずるとともに交付金制度の対象要件を緩和すること

この要請文の担当課／建設緑政局道路河川整備部施設維持課 TEL 044-200-2818

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Ⅰ期事業（一般部：国道409号街路整備）の整備推進を図ること。
また、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するとともに、川崎大師駅周辺の交通円滑化対策の早期実施に取り組むこと。
- 2 本市では、新型コロナウイルス感染症による社会変容をはじめとした社会・経済の急激な変化を踏まえた川崎縦貫道路のⅠ期の未整備区間及びⅡ期計画の検討が必要と考えており、「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」における川崎縦貫道路との一本化を含めた検討については、こうした状況を踏まえ進めること。

■ 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、再開には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）との一本化を含めた幅広い検討を進めることが必要です。
- Ⅰ期事業再開までの当面の措置である一般部整備（国道409号）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、今後、大師橋駅前広場等の整備が進むことから、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早期架け替えや、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、鉄道の地下化が計画されていますが、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。
- 「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」の第5回協議会において、川崎縦貫道路との一本化を前提とすべきとの意見が出されましたが、人口減少・超高齢社会や新型コロナウイルス感染症による社会変容など、社会・経済の急激な変化により、本市のまちづくりにおける川崎縦貫道路の担う役割等にも変化が生じてきているため、これらを整理した上で検討を進める必要があります。

○国道409号街路整備状況



久根崎交差点付近

事業費の減少により暫定的な車線運用が長期化



川崎大師駅付近

変則的な鉄道との交差形状により円滑な交通が阻害



大師河原交差点付近

大師河原交差点の渋滞状況

○東京外かく環状道路計画検討協議会 概略ルート



※ 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を一部修正

- ・ **川崎縦貫道路I期事業(一般部: 国道409号街路整備)の整備推進**
- ・ **社会・経済状況などの変化を踏まえた川崎縦貫道路の整理・検討**

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

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

「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、高速道路料金の各種割引制度等の見直しや、混雑状況に応じた料金施策の実現、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」については、令和2年11月の社会資本整備審議会道路分科会第44回国土幹線道路部会において、都心通過から外側の環状道路への交通転換や、首都高速道路の短距離利用の増加による一般道の交通が円滑化されるなど、ネットワーク整備と相まって、高速道路がより賢く使われる効果が示されていますが、今後も引き続き、より丁寧な検証が必要です。
- 一方で、令和3年3月には、「首都圏の新たな高速道路料金の具体案」が首都高速道路㈱より発表され、令和4年4月より料金水準の平準化や深夜割引の導入、大口多頻度割引の拡充などが行われましたが、首都高速道路で設けられている一部車種に対する激変緩和措置の期間は令和4年3月末で終了しており、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、物流の効率化等の観点や利用者の急激な負担増による影響を考慮し、激変緩和措置の再開など高速道路料金の各種割引制度等の見直しや、混雑状況に応じた料金施策の実現など、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

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）

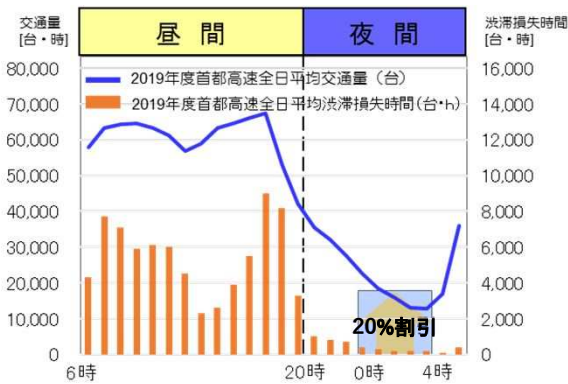
	上限料金（税込）
軽自動車等	1,590円
普通車	1,950円
中型車	2,310円
大型車	3,110円
特大車	5,080円

激変緩和措置の適用がなくなり
更なる負担増

利用者の利便性向上や
負担軽減につながる制度

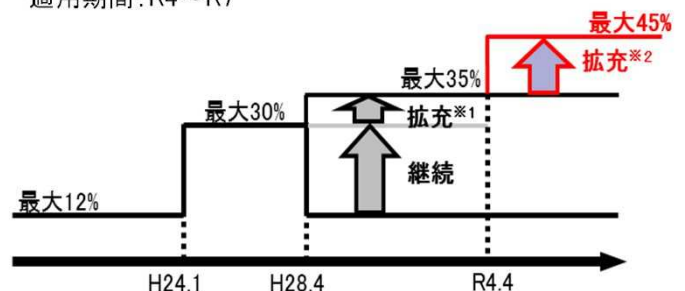
○ 深夜割引の導入

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

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、激変緩和措置が終了したことから、中型車と特大車の更なる負担増となり、物流への影響等が懸念される
（激変緩和措置 社会実験期間：令和3年4月1日～令和4年3月31日まで）

引き続き、利用者の利便性向上策についての検討が必要

- ・ 高速道路料金の各種割引制度等の見直し
- ・ 混雑状況に応じた料金施策の実現

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

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

- 新型コロナウイルス感染症の影響により生活者の意識や行動が大きく変化する中においても、幹線道路は各地への安定的な物流の確保など、都市基盤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。
- 近年、全国的に激甚化・頻発化する災害への対応として、緊急輸送道路の無電柱化と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、令和3年6月に発生した千葉県八街市での交通事故を受け、幹線道路においても対策が必要な箇所における歩道の整備を着実に進め、通学路における交通安全対策を一層推進する必要があります。

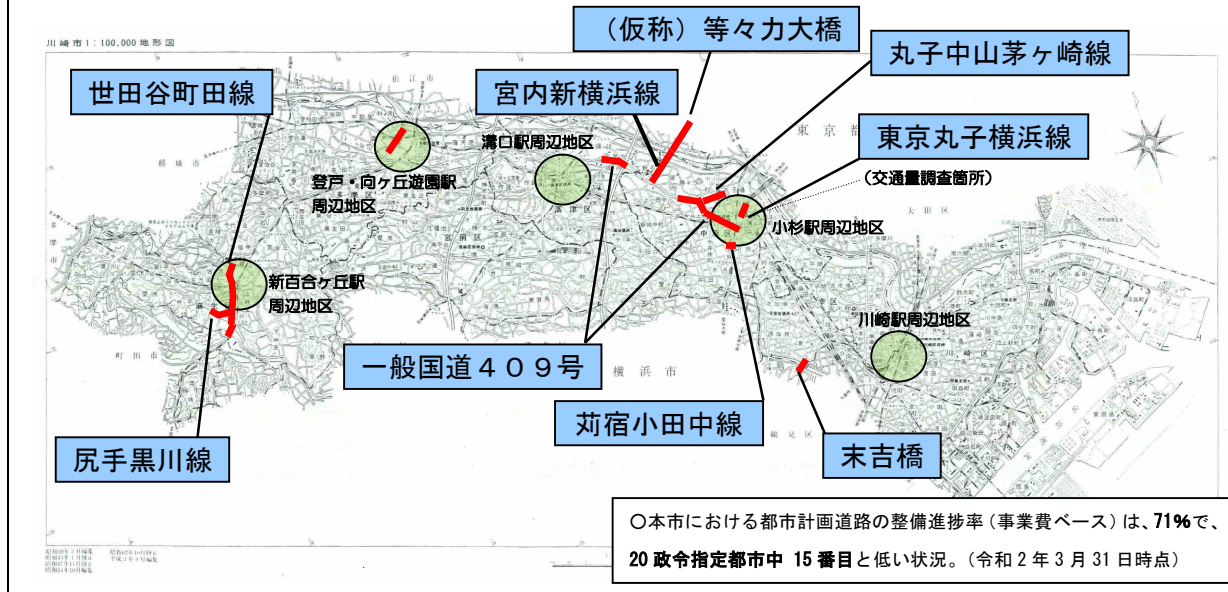
■ 費用

- | | | |
|---------------|-------|------------|
| ○ 令和5年度計画事業費 | 約77億円 | (国費 約34億円) |
| ・ 道路・橋梁事業 | 約30億円 | (国費 約12億円) |
| ・ 街路事業 | 約42億円 | (国費 約20億円) |
| ・ 住宅市街地総合整備事業 | 約5億円 | (国費 約2億円) |

■ 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



荏宿小田中線 (Ⅲ期) 【改良前】



荏宿小田中線 (Ⅲ期) 【完成イメージ図】



東京丸子横浜線 【2車線供用時】
[交通量：14,646台/12時間]



東京丸子横浜線 【4車線供用開始】 (令和4年3月)

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

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

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、「小島新田駅～東門前駅」区間の令和5年度の完成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られるため、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」区間は、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ましたが、平成31年3月の地下切替により4箇所の踏切が除却され、踏切を起因とする交通渋滞の解消が図られました。
- 令和4年度は、「小島新田駅～東門前駅」区間については、令和5年度の完成に向けて大師橋駅や小島新田駅の駅舎整備を推進しており、併せて「東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け」区間の今後の取組について検討を進めています。

■ 費用

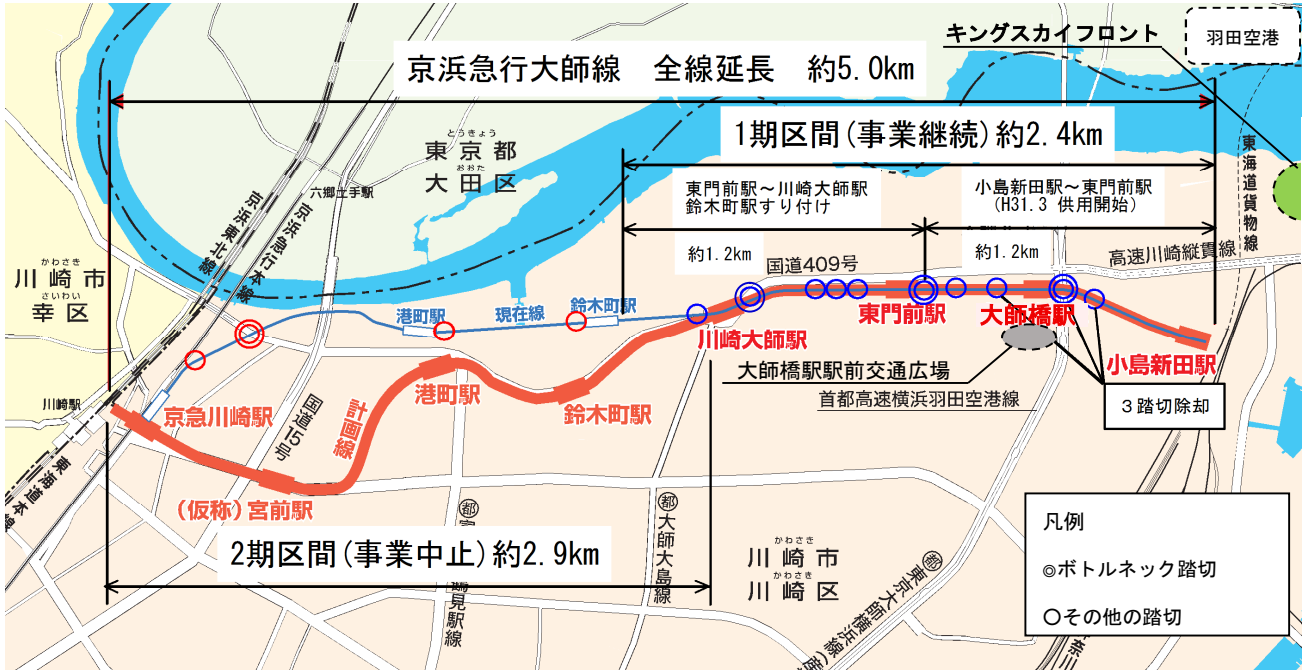
- 総事業費：約1,485億円（補助対象事業費：約1,388億円）
- 令和5年度計画事業費 約21.0億円（国費 約11.6億円）

■ 効果等

- 10箇所の踏切除去による交通円滑化および交通渋滞の緩和、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～令和6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1,485億円
(国費約702億円、市費約724億円、鉄道事業者負担額約59億円)
- 補助対象事業費 約1,388億円
(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

- 令和4年度 小島新田駅～東門前駅：工事推進
- 令和5年度 小島新田駅～東門前駅：工事完成

※東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すり付けについては、令和4年度の検討結果を踏まえた取組を実施

本事業については、「小島新田駅～東門前駅間」区間の令和5年度の完成に必要な財政措置を講ずること。

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）連続立体交差事業及び関連都市基盤について、都市計画決定に向けた取組など事業推進に対する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年度に今後の社会変容をはじめとする社会経済動向や、市民ニーズの変化を踏まえた検討を行い、構造工法を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に見直し、令和5年度の都市計画決定を目指して取組むことといたしました。令和5年度は、都市計画決定に向けた取組として、鉄道事業認可設計や環境影響評価を実施してまいります。

■ 費用

- 総事業費：約1,387億円（補助対象事業費：約1,294億円）
- 令和5年度計画事業費 約3.8億円（国費 約1.9億円）

■ 効果等

- 9個所の踏切除却による交通円滑化および交通渋滞の緩和、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



⑥鹿島田踏切(幸区)

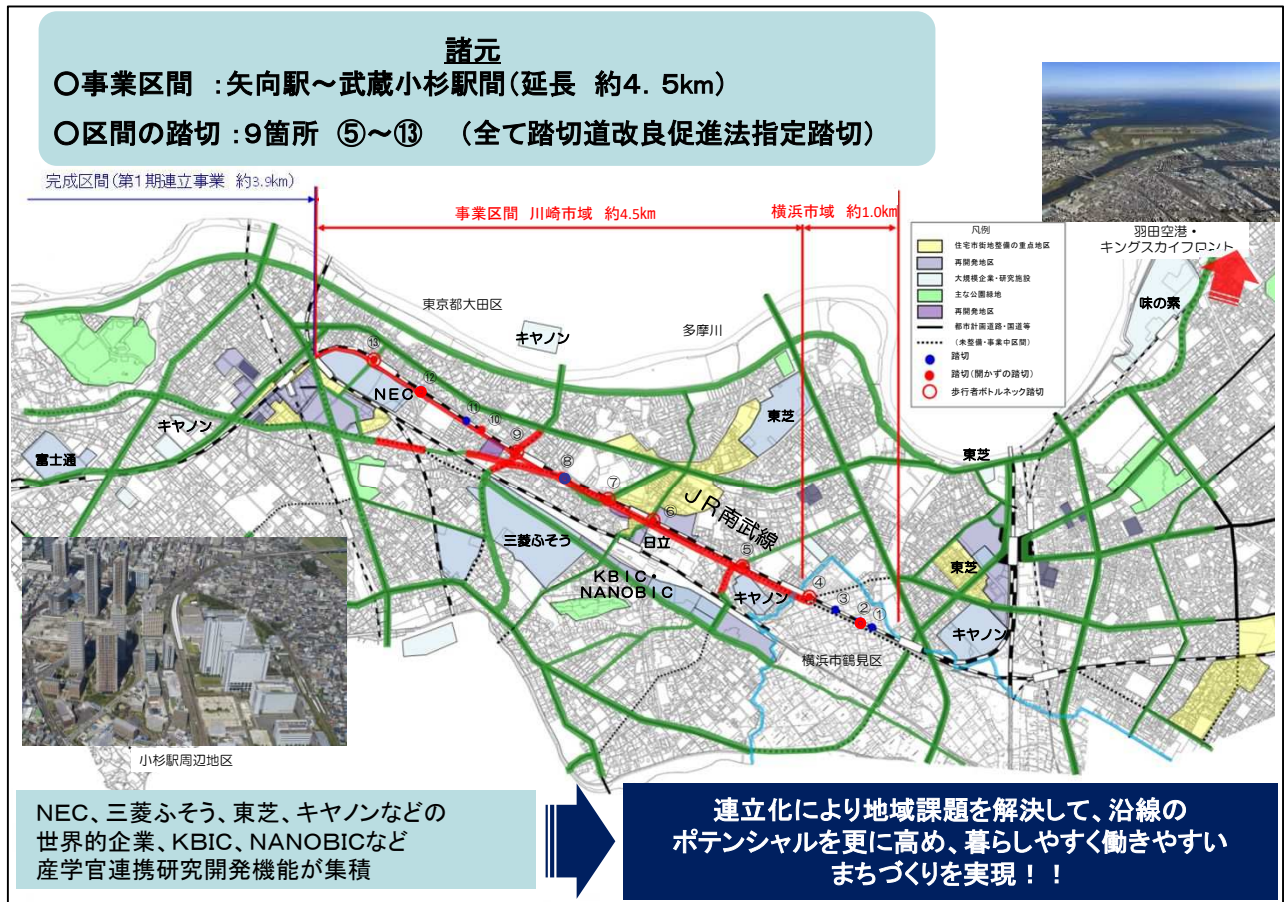


⑬向河原駅前踏切(中原区)

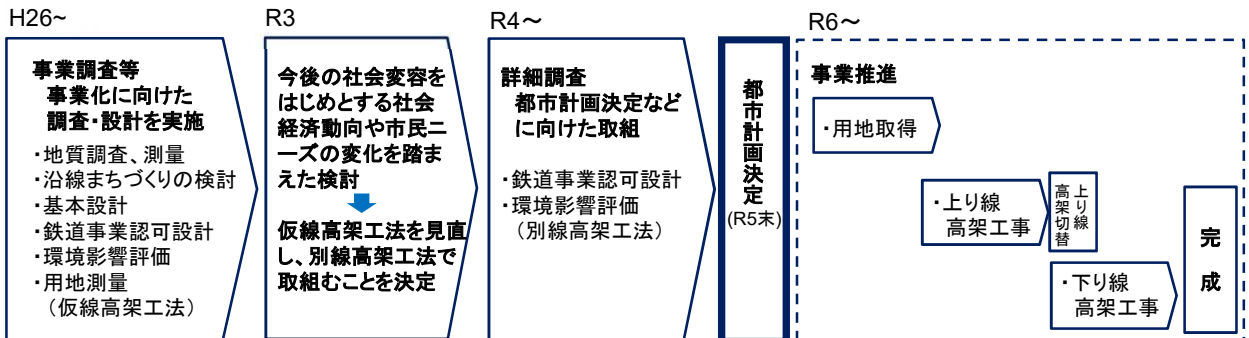
現在の取組



令和3年度 事業見直しに関する説明会開催状況
(22回開催 合計来場者数約400名)



■ スケジュール



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早期完成に必要な財政措置およびコスト縮減策を講ずること。
- 2 カーボンニュートラルポートの形成に向け必要な財政措置を講ずること。また、港湾機能の効率化や温室効果ガス排出量の削減等に資するタグボートの定係地確保に向け、小型船溜まりの防波堤整備に必要な財政措置を講ずること。
- 3 大規模災害に備えるため、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、引き続きコスト縮減を図るとともに、整備を促進し、交通ネットワークの早期強化が必要です。
- 川崎港では、カーボンニュートラルポート形成計画の策定に向け検討を開始しています。計画の策定や推進にあたり国の支援が必要です。
- 東扇島の小型船溜まりは、港湾計画においてタグボートや官公庁船等の基地として計画しています。タグボート基地の整備は、港湾機能の効率化、移動距離短縮による温室効果ガス排出量の削減等に寄与します。また、本船溜まりは、国の基幹的広域防災拠点に隣接し、防災機能向上にも寄与します。
- 首都直下型地震等の大規模地震による津波や、大型台風による高潮等の大規模自然災害に備えるため、海岸の防災・減災対策を推進することが必要です。

■ 費用

- 令和5年度計画事業費 約102億円（国費 約63億円）
 - ・ 直轄事業 約80億円（国費 約53億円）
 - ・ 補助事業等 約22億円（国費 約10億円）

臨港道路東扇島水江町線



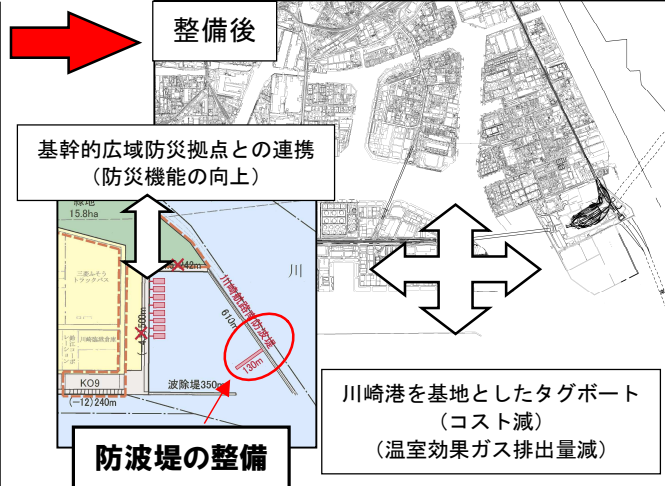
東扇島と内陸部の接続は「川崎港海底トンネル」が唯一のルート
 ・物流車両の増加 ・緊急物資輸送ルート of 代替ルートがない

- ・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 of リダンダンシー（代替性）の確保による防災機能の強化



臨港道路 東扇島水江町線の整備

東扇島小型船溜まり防波堤



海岸保全施設



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。

この要請文の担当課／港湾局整備計画課 TEL 044-200-3060

令和5年度
国の予算編成に対する要請書

令和4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

