# 環境委員会資料

- 1 所管事務の調査(報告)
  - (2) 臨港道路東扇島水江町線整備事業(直轄)に係る事業評価監視 委員会の結果について

資料 臨港道路東扇島水江町線整備事業(直轄)に係る事業評価監視委員会の結果 について

港湾局

(令和4年7月28日)

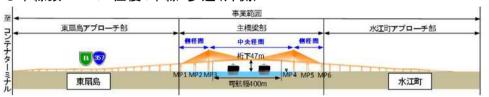
#### 臨港道路東扇島水江町線の概要

〇事業主体 : 国土交通省 関東地方整備局

〇整備区間 : 川崎区東扇島~水江町(全長3.0km)

○道路区分 : 第4種1級

○車線数:往復4車線・歩道(片側)



#### 関東地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」)とは

・再評価の実施手続きを監視し、当該事業に関して再評価の実施主体が作成した対応方針(原案)に対して審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めたときは、意見の具申を行う。

令和4年度第1回委員会において、臨港道路東扇島水江町線整備事業の再評価等について審議された。

〇日時:令和4年7月25日(月)14:00~

〇場所:さいたま新都心合同庁舎2号館14階「災害対策本部」

○委員:有識者12名(委員長:東京都立大学都市環境学部都市政策科学科教授 朝日 ちさと)

## 国が委員会に提示した事業の見込み

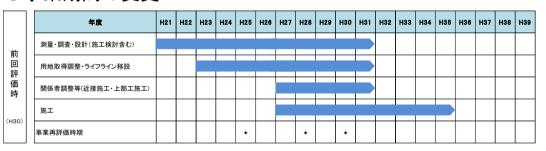
○事業費の変更

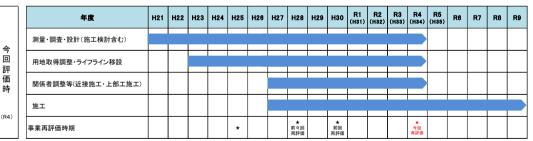
事業費増加要因	増額
①工事進捗に伴う構造・施工計画の見直し	約283億円
②安全対策を強化した施工計画の見直し	約75億円
③工事進捗に伴い判明した現場条件の不一致	約137億円

# コスト縮減項目(縮減額 △約49億円)

(980億円⇒1,475億円(市負担165億円増))

# ○事業期間の変更



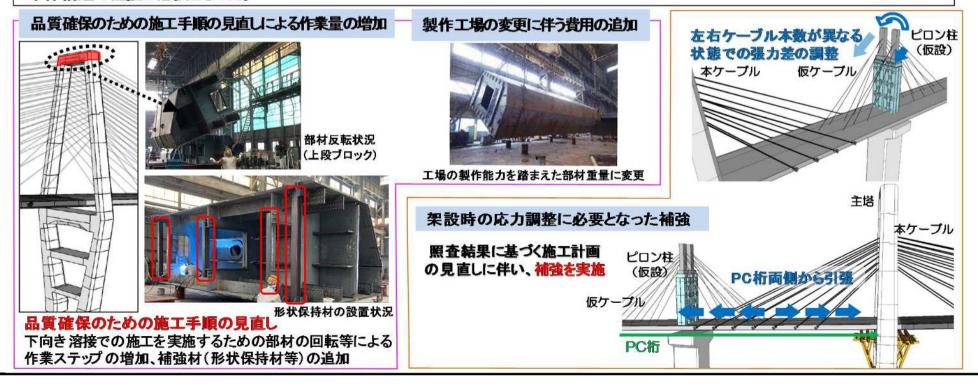


# 国の対応方針(原案)

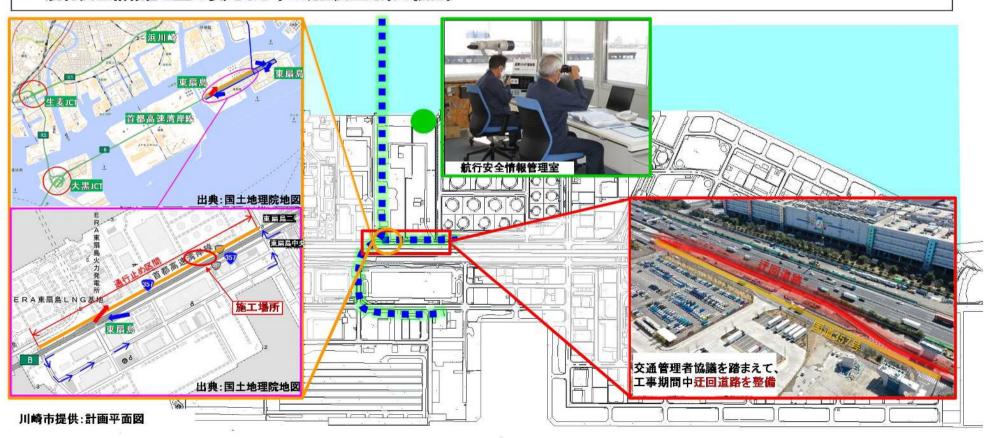
●当該事業は、増加する貨物流動等への対応及び発災時の緊急物資輸送等のアクセスルートの多重化の観点から事業の必要性・重要性が高く、 引き続き事業を継続することが妥当と考えます。

# <事業費の変更>

- ①工事進捗に伴う構造・施工計画の見直し
- く品質確保のための施工手順の見直しによる作業量の増加>
- 〇 令和元年度の工事契約後、「道路橋示方書・同解説(H29.11)(以下、道示)」に基づき、施工上の品質確保(溶接施工等での段階的なプロセス管理)のための施工手順の見直しの結果、作業ステップの増加及び補強材の追加が必要となった。
- <主橋梁上部工の製作工場の変更に伴う費用の追加>
- 「道示」を踏まえた部材製作により作業量が増加した結果、当初想定した東京湾内の工場では製作能力が不足することから、製作工場の見直しの必要が生じた。これに伴い、工場の製作能力に応じた部材重量等に変更した結果、製作部材の細分化により溶接延長が増大。また、東京湾外の工場からの長距離輸送に伴う海上輸送費用が追加。
- く架設時の応力調整に必要となった補強の実施>
- 照査結果に基づく施工計画の見直しにより、架設時の応力調整のため、架設用仮設備(ピロン柱や仮ケーブルの規格変更等)および 本体構造の補強が必要となった。



- ②安全対策を強化した施工計画の見直し
- く供用中道路の交通規制と迂回措置に伴う安全対策の追加>
- 〇 道路管理者・交通管理者等と供用中の道路等に係る施工段階の協議(R2~)を行った結果、首都高及び国道等の上空への上部工架設時の交通規制及び一部区間での迂回措置が必要となったことに伴う交通誘導員配置や保安設備設置等の安全対策の追加。
- <現場海域での一般航行船舶に対する安全対策の強化>
- 海事関係者を交えた川崎港臨港道路航行安全検討委員会に基づき、海上工事に伴う可航幅減少等の影響に対応するための 航行安全情報管理室の夜間対応等の既往安全対策の強化。



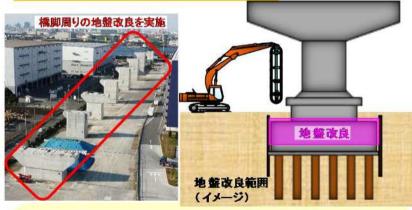
## ③工事進捗に伴い判明した現場条件の不一致

- <主橋梁下部工施工時の湧水対策の追加>
- 〇 主橋梁下部(鋼管矢板井筒工法)施工時の掘削面からの湧水発生(H30)により、盤ぶくれ(周辺地盤の崩壊)の恐れが生じたことから、 地盤改良工等の対策費用の追加。
- <施工箇所の地耐力不足に伴う地盤改良工の追加>
- 東扇島アプローチ部における施工箇所において、地盤が想定よりも軟弱であることが現地着手後(R1~)に判明したため、橋脚基礎等の施工に使用する建設機械の設置圧に耐えるための地盤改良工の追加。施工後に不要となるセメント改良土の撤去・処分の実施。
- <掘削によって判明した地中埋設物の撤去・処分の追加>
- 東扇島アプローチ部等において、事前の調査ボーリング等で確認されていなかった地中埋設物(コンクリートスラブ、松杭等)が掘削 (R1~)に伴って判明し、これらが工事の支障となることから、撤去・処分の追加。

#### 主橋梁下部工施工時の湧水対策



#### 地耐力不足に伴う地盤改良工





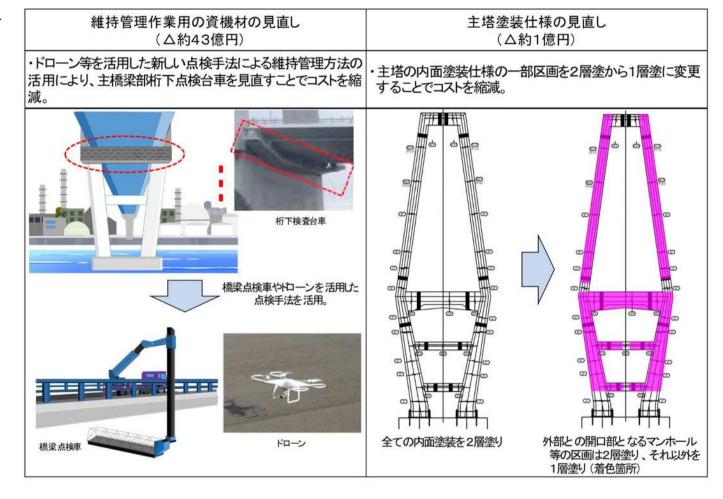


#### 地中埋設物の撤去処分





# <コスト縮減の取り組み>



# <事業期間の変更>

- 水江町アプローチ部の現地着手と現地施工に遅れが発生
  - ・用地取得について、土地所有者の売却決定に係る協議に令和2年度まで期間を要した。
  - ・電力等のライフライン移設について、近接する既設埋設管の所有者との施工協議に令和4年度まで期間を要した。
  - ・令和2年度に行った掘削により新たに発見されたコンクリートスラブ(鉄道スラブ)等の地中埋設物の処理に期間を要した。
- 主橋梁部の工程を精査
  - ・平成30年度の下部工掘削時に発生した湧水に対して、追加で地盤改良工を行う必要が生じたことで期間を要した。
  - ・令和元年度に契約した上部工事における設計照査において、架設時の応力等の課題が判明し、対応策の検討に期間を要した。

## 【参考】国の委員会提出資料(抜粋)

# 5. 関連自治体等の意見

#### (1)川崎市からの意見

#### 〈川崎市長からの意見〉

臨港道路東扇島水江町線は、臨海部ネットワークの充実による物流機能の強化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道路のリダンダンシー確保等による防災機能の強化を目的とする重要な社会資本となるものであり、東扇島等の周辺事業者や道路利用者が1日も早い開通に寄せる期待は大きなものがある。また、事業費の増加は本市にとって極めて重い負担となる。このため、事業期間の延長や事業費の増加は誠に遺憾であり、徹底した工期短縮やコスト縮減を強く要請する。また、早期供用に向け確実に予算を確保・執行するとともに、周辺環境に配慮して工事を実施されたい。

なお、事業の進捗状況等について、本市と定期的に情報共有するとともに、事業内容に重大な変更 等が生じる場合には、十分な時間的猶予をもって調整を図られたい。

# 6. 今後の対応方針(原案)

#### (1)事業の必要性等に関する視点

- 東扇島地区は、大規模かつ高機能な物流施設、日本随一の保管容量を誇る冷凍・冷蔵倉庫を中心とした倉庫群の立地も進んでいるが、東扇島地区と内陸部を結ぶルートは現在川崎港海底トンネルしか無く、増加する貨物流動等への対応が必要である。
- さらに、切迫する首都直下地震等への備えとして、発災時には緊急物資輸送等の中継基地の役割を担う東扇島地区と人口が集中する内陸部とのアクセスルートの多重化が必要である。
- 費用便益比(B/C)は1.2

#### (2)事業進捗の見込みの視点

- 東扇島アプローチ部は下部工事及び上部工事を鋭意施工中。
- 主橋梁部下部工は令和2年度に橋脚が概成。上部工事は設計照査を終え、現地施工に着手。
- 水江町アプローチ部は関係者調整を進めるとともに、令和4年度より準備工事に着手予定。
- 今後、着実に工事を進めることで、早期の完成、供用を目指す。

#### (3)コスト縮減や代替案立案等の可能性

● 点検用台車等、維持管理作業用の資機材の見直し等により、コスト縮減を実施しているが、今後もコスト縮減について検討している。

#### (4)対応方針(原案)

● 当該事業は、増加する貨物流動等への対応及び発災時の緊急物資輸送等のアクセスルートの多重化の観点から事業の必要性・重要性が高く、引き続き事業を継続することが妥当と考えます。