

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・駅位置を決定しており、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、「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＞



- ① 横浜市高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)
- ② 小田急小田原線の複々線化 (登戸～新百合ヶ丘)
- ③ 東急田園都市線の複々線化 (溝の口～鷺沼)
- ④ JR南武線の輸送サービスの改善
- ⑤ 川崎アプローチ線(仮称)の新設 (浜川崎～川崎新町～川崎)
- ⑥ 東海道貨物支線貨客併用化 (品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町)

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。

この要請文の担当課/まちづくり局交通政策室 TEL 044-200-2348

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6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・優良建築物等整備事業・市街地再開発事業)	約 19.8	約 9.9	H31	R12
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 18.4	約 9.2	S63	R11
鷺沼駅周辺地区 (市街地再開発事業)	約 5.8	約 2.9	R5	R14
柿生駅周辺地区 (市街地再開発事業)	-	-	R7	R11
合計	約 44.0	約 22.0	-	-

■ 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6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、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（京急川崎駅周辺 25 番地地区、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7年度計画		令和8年度計画	
	事業費	(内、国費)	事業費	(内、国費)
川崎駅周辺地区	約 55.4	約 26.1	約 18.2	約 8.7
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 8.1	約 4.0	約 11.8	約 5.9
鷺沼駅周辺地区	約 7.6	約 3.8	約 20.6	約 10.3
柿生駅周辺地区	約 1.2	約 0.6	約 12.6	約 6.3
合計	約 73.1	約 34.8	約 63.7	約 31.4

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なるよう、更なる産業連携やアクセス機能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 044-200-2039
 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。

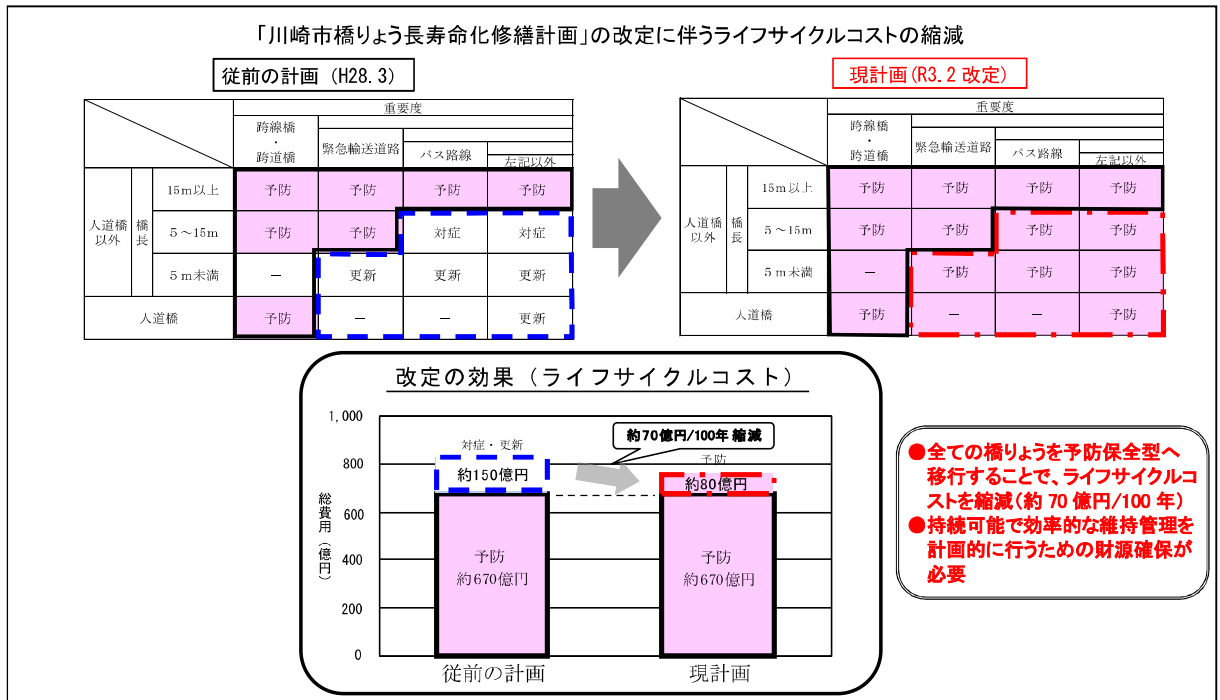
■ 費用

- 令和6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7億円（国費 約3.5億円）
 - ・ 無電柱化推進事業費補助 約2億円（国費 約1.0億円）
 - ・ 防災・安全交付金 約3億円（国費 約1.5億円）

■ 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



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、脱炭素社会の実現に向けた取組や、ポストコロナを踏まえた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、計画の具体化に向けた取組を進めること。

■ 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必要があります。
- 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、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架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6回協議会では、川崎縦貫道路との一本化を含む幅広い検討を進めており、本市では、臨海部を中心に進む脱炭素社会の実現に向けた取組やポストコロナに対応し急激に変化する社会・経済情勢を踏まえ、湾岸地区を含めた広域的な視点から、まちづくりにおける川崎縦貫道路の担う役割等を整理する必要があります。

○国道409号街路整備状況



○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など、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

- 令和4（2022）年4月から導入された「首都圏の新たな高速道路料金」については、令和5（2023）年2月の社会資本整備審議会道路分科会第53回国土幹線道路部会において、首都高速の全体交通量が増加する中、首都高速の長距離利用の減少や短距離利用の増加、深夜利用が大きく増加するなど、ネットワーク整備と相まって、高速道路がより効率的に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4（2022）年4月より料金水準の平準化や深夜割引の導入、大口多頻度割引が拡充され、令和5（2023）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、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（2022）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	1,060円
普通車	1,200円
中型車	（激変緩和適用）1,410円
大型車	2,060円
特大車	（激変緩和適用）2,400円

変更後（令和4年4月1日以降）

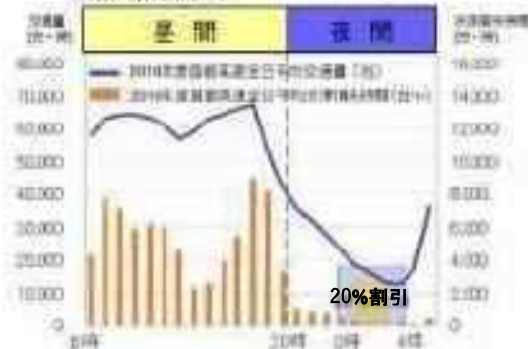
	上限料金（税込）
軽自動車等	1,200円
普通車	1,560円
中型車	2,110円
大型車	2,110円
特大車	2,660円

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

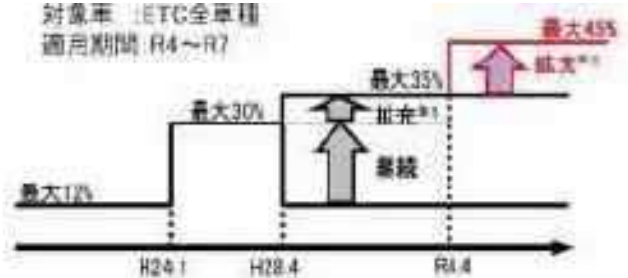
○ 深夜割引の導入

割引率：20%割引
対象車：ETC全車種
適用期間：R4～



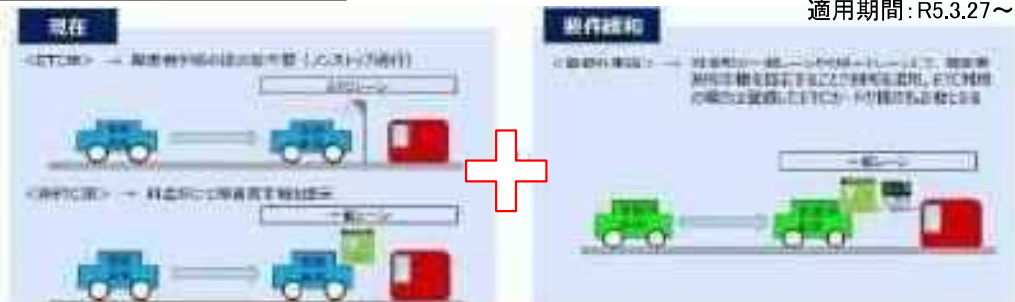
○ 大口・多頻度割引の拡充

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

○ 障害者割引制度の拡充



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

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

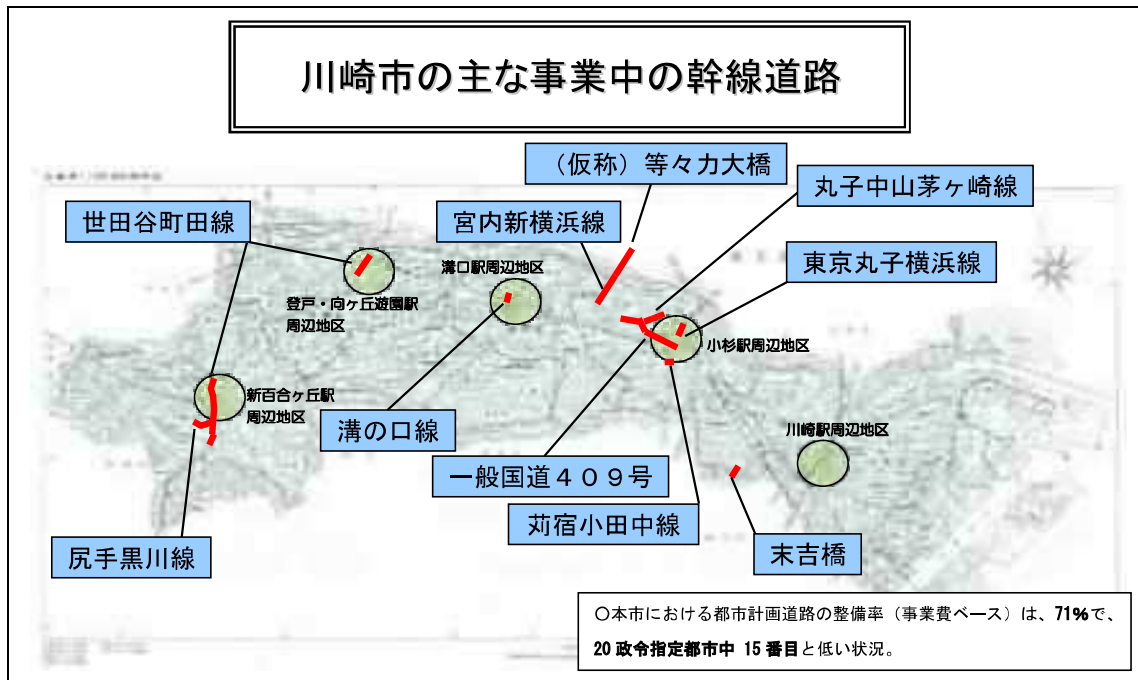
- 幹線道路は、ポストコロナを踏まえたまちづくりにおいても、持続可能な物流システムとしての機能や道路交通の脱炭素に向けた取組など、新しい生活様式や社会経済を支えるインフラとしての基本的な役割を果たしています。
- こうした中、本市の幹線道路網の整備は未だ低い水準にあり、橋梁整備などによる京浜間の連携強化とともに、南北に長い地理的特性もあり、臨海部から丘陵部に向けた市域縦貫方向の交通軸の機能強化が課題となっています。
- 近年、全国的に激甚化・頻発化する災害への対応として、緊急輸送道路の無電柱化と踏切道の改良を着実に進め、市域の防災力を更に向上させる必要があります。
- さらに、通学路における交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6年度計画事業費 | 約87億円（国費 約39億円） |
| ・ 道路・橋梁事業 | 約40億円（国費 約18億円） |
| ・ 街路事業 | 約46億円（国費 約20億円） |
| ・ 住宅市街地総合整備事業 | 約1億円（国費 約0.5億円） |

■ 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



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】



尻手黒川線（Ⅳ期）【擁壁施工中】



尻手黒川線（Ⅳ期）【完成イメージ図】

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、1期区間の事業推進に係る支援をすること。

■ 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、分断されている市街地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が進んでおり、また令和4（2022）年3月には多摩川スカイブリッジが開通したことなどから、更なる交通機能の強化に向けた踏切の除却や、周辺地域の活性化が期待されています。
- 「小島新田駅～東門前駅」区間については、平成31（2019）年3月の地下切替により4か所の踏切を除却し、交通渋滞の解消等が図られ、令和5年度は早期の完成に向けて大師橋駅や小島新田駅の駅舎整備を進めております。
- 「東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け」区間については、令和5（2023）年2月の事業再評価において、「1期区間全体は事業継続」としており、現在は、事業費と工期の縮減等や、沿線の価値をより一層高める周辺地域との一体的なまちづくりの検討を進めております。

■ 費用

- 総事業費：約1,691億円（補助対象事業費：約1,594億円）

■ 効果等

- 10か所の踏切除去による交通円滑化及び交通渋滞の緩和、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等

京浜急行大師線連続立体交差事業の概要

1 事業概要



※平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査集計表(国土交通省)

2 諸元

- 計画区間 小島新田駅～鈴木町駅
- 事業採択 昭和 63 年度
- 計画期間 平成 5 年度～令和 6 年度
- 事業の概要 延長 約 2.4 km
除却踏切数 10 箇所
- 総事業費 約 1,691 億円
(国費約 819 億円、市費約 838 億円、鉄道事業者負担額約 34 億円)
- 補助対象事業費 約 1,594 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 5 年度 1 期区間 (小島新田駅～東門前駅) : 工事完成 (予定)
- 令和 6 年度以降 1 期区間の事業推進

本事業については、1 期区間の事業推進に係る支援をすること。

この要請文の担当課／建設緑政局道路河川整備部道路整備課 TEL 044-200-2747

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年度末の都市計画決定を目指して手続きを進めております。都市計画決定後、令和6年度の早期に事業認可を受け、速やかに用地取得など工事着工に向けた取組を進めますが、そのためには財源確保が必要です。
- また、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1,294億円）
- 令和6年度計画事業費 約47.6億円（国費 約23.8億円）

■ 効果等

- 踏切除却による交通円滑化及び渋滞の緩和、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確保

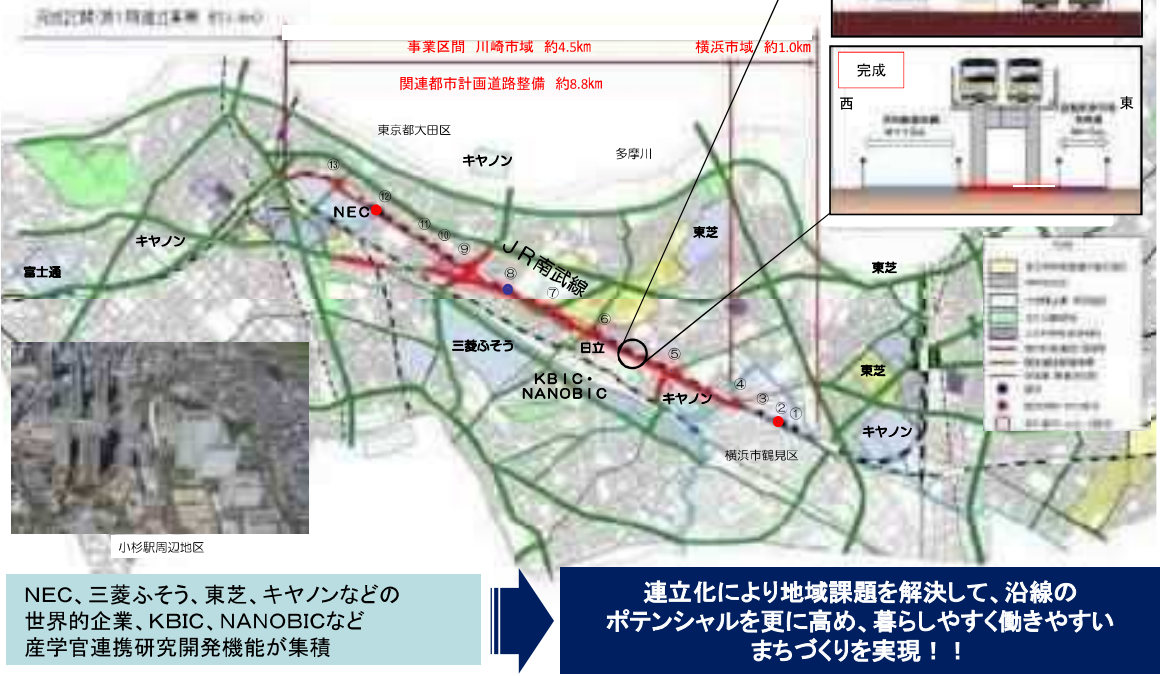
法指定を受けた踏切の混雑状況



現在の取組



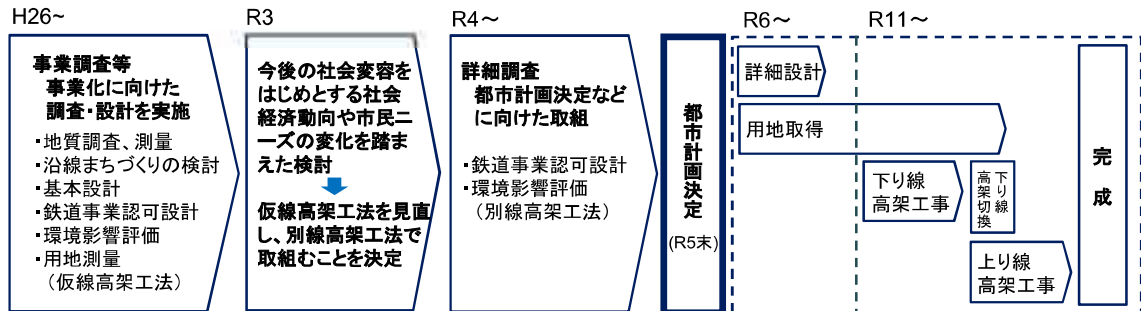
- 事業区間 : 矢向駅～武蔵小杉駅間(延長 約4.5km)
- 区間の踏切 : 9箇所 ⑤～⑬ (全て踏切道改良促進法指定踏切)
- 関連都市計画道路整備 : 矢向鹿島田線他4路線(延長 約8.8km)



NEC、三菱ふそう、東芝、キヤ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早期完成に必要な財政措置及びコスト縮減策を講ずること。
- 2 港湾脱炭素化推進計画の推進に必要な措置を講ずること。また、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、より一層のコスト縮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。
- 川崎港では、港湾脱炭素化推進計画（カーボンニュートラルポート（CNP）推進計画）を令和5年度前半に策定する予定としており、計画の推進にあたっては、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

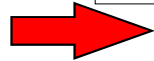
- 令和6年度計画事業費 約146.4億円（国費 約50億円）
 - ・直轄事業 約137.3億円（国費 約46億円）
 - ・補助事業等 約9.1億円（国費 約4億円）

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の代替ルートがない

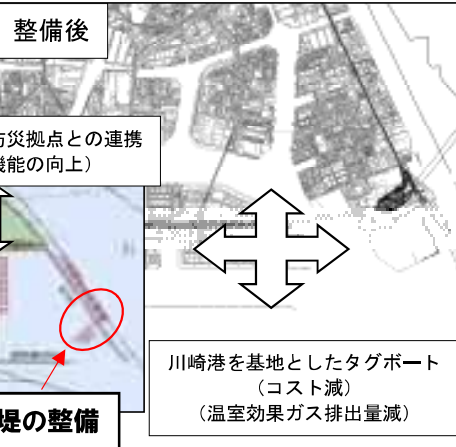
- ・交通機能の拡充による物流機能の強化
- ・緊急物資輸送ルートのリダンダンシー（代替性）の確保による防災機能の強化



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



基幹的広域防災拠点との連携
 (防災機能の向上)

防波堤の整備

川崎港を基地としたタグボート
 (コスト減)
 (温室効果ガス排出量減)

海岸保全施設



防潮扉の閉鎖には、相当な労力と時間が必要



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。

この要請文の担当課／港湾局整備計画課 TEL 044-200-3060

令和6年度
国の予算編成に対する重点要請書

令和5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

