

環境委員会資料

1 所管事務の調査（報告）

（１）臨港道路東扇島水江町線整備事業に係る関東地方整備局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に係る関東地方整備局事業評価監視委員会の結果について

参考資料 令和６年度第３回 関東地方整備局事業評価監視委員会 配布資料
(川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業)

港 湾 局

(令和６年１０月３１日)

臨港道路東扇島水江町線の概要

○事業主体：国土交通省 関東地方整備局

○整備区間：川崎区東扇島～水江町(全長3.0km)

○道路区分：第4種第1級

○車線数：往復4車線・歩道(片側)

○進捗状況：主橋梁部、水江町側アプローチ部にて工事を実施中。
東扇島側アプローチ部はR5d末で概成済み(舗装除く)。
※ONランプは未着手

凡例
完成(舗装除く)
本体工事中
現道付替工事中

※R6.10時点

関東地方整備局事業評価監視委員会(以下「委員会」とは

・公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業評価監視委員会を開催。

・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ときは、意見の具申を行う。

令和6年度第3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。

○開催日：令和6年10月9日(水)

○場所：さいたま新都心合同庁舎2号館

○委員：有識者12名(委員長：埼玉大学名誉教授・日本大学客員教授 久保田 尚)

国が委員会に提示した事業の見込み

○事業費の変更

1,475億円 ⇒ 1,950億円
475億円増(うち市負担158億円増)

○事業期間の変更

本線、OFFランプ
：令和10年頃完成
(前回評価から変更なし)

ONランプ
：令和13年頃

事業費増加要因	増額
①物価高騰等	約350億円
②施工計画の見直し	約125億円

コスト削減項目(削減額 △約15億円)

国の対応方針(原案)

○本事業は、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る。

国へ回答した川崎市長の意見

臨港道路東扇島水江町線整備事業は、国際戦略港湾川崎港における交通ネットワークの拡充による物流機能の強化及び緊急物資輸送道路の多重化による防災機能の強化に資する極めて重要な事業である。また、今後の川崎臨海部の大規模土地利用転換に資する広域的な道路ネットワークを担う重要な事業として位置付けていることから、着実な事業推進が必要であると認識している。

一方、今回の事業費の増加については、昨今の物価高騰や人手不足等、社会情勢の変化による影響が否めないものの、度重なる事業費の増加は、本市の財政運営において極めて重い負担であり、誠に遺憾である。

このため、より一層の徹底したコスト削減と厳格な工程管理を強く要請するとともに、引き続き本市と密に情報共有を行いながら、計画どおりに着実な事業推進を図られたい。

なお、今後工事が本格化する水江町地区においては、周辺環境に配慮し、沿道企業等との調整を着実にいった上で工事を実施されたい。

(再評価)

資 料 5

令和6年度第3回
関東地方整備局
事業評価監視委員会

川崎港東扇島～水江町地区 臨港道路整備事業

令和6年10月9日

国土交通省 関東地方整備局

目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の進捗状況と見込み等	3
3. 事業の投資効果	12
4. コスト縮減等	17
5. 関連自治体等の意見	18
6. 今後の対応方針(原案)	19

1. 事業の概要

(1)事業の目的と計画の概要

目 的

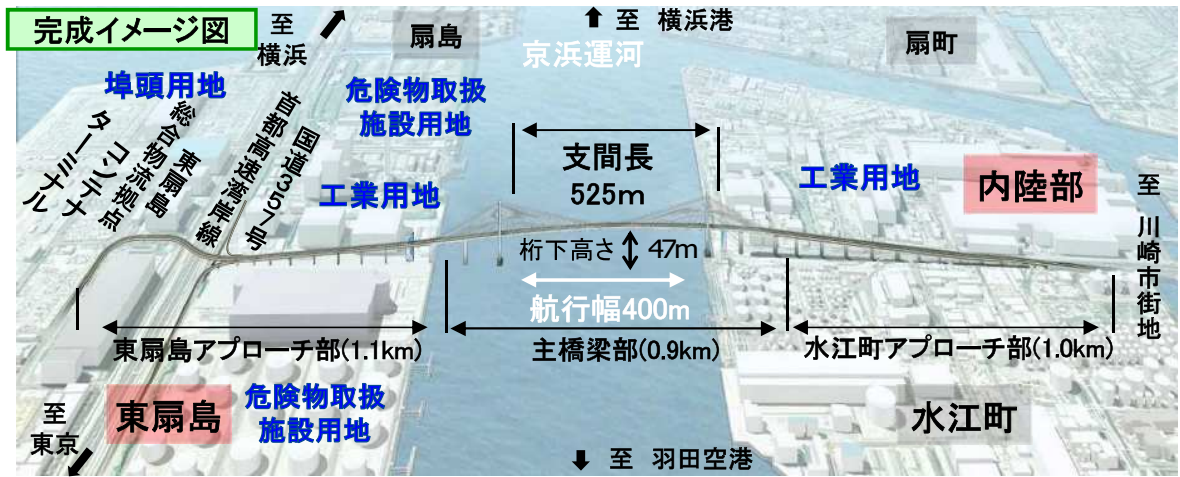
- 東扇島地区と内陸部との円滑な接続による物流機能の強化
- 東扇島地区と内陸部を結ぶ緊急物資輸送経路の多重化による防災機能の強化

計画概要

区間 : 自)川崎区東扇島
至)川崎区水江町
延長・幅員 : 延長3.0km、幅員19m
車線数 : 4車線
計画交通量 : 34,000台/日
(前回評価:31,000台/日)
事業完了年 : 本線とOFFランプ:令和10年頃
(前回評価から変更なし)
ONランプ:令和13年頃
全体事業費 : 約1,950億円
(前回評価:約1,475億円)



完成イメージ図



本事業における施工の困難性

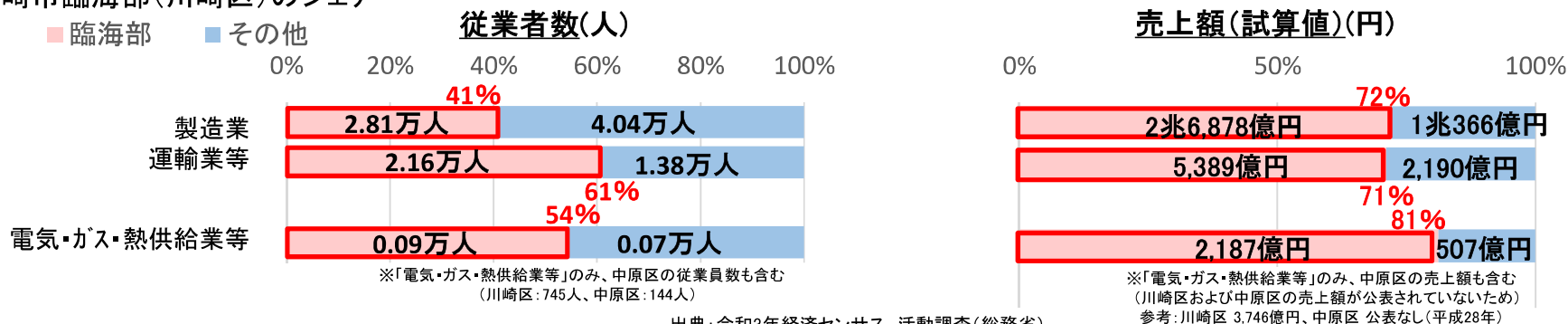
- 多くの企業が集積しており、水江町アプローチ部の施工において、図面に明示されていない埋設物が多数存在。
- 京浜運河の一般船舶航行時に施工が制約。
- 現道の24時間供用（集積企業の要請）により施工ヤードが制限。

1. 事業の概要

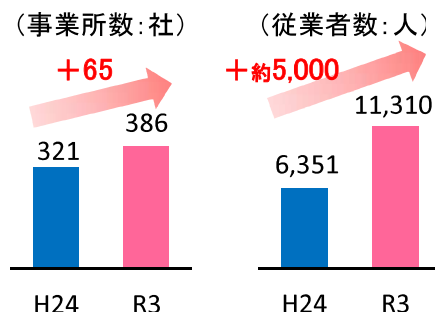
(2) 川崎港および川崎市臨海部の重要性

- ・川崎市臨海部(川崎区)は、港湾施設との近接性から様々な企業が集積し、雇用や税収の面において重要なエリア。
 - 製造業(市全体の従業者数の約4割、売上額の約7割)
 - 物流倉庫などの運輸業等(市全体の従業者数の約6割、売上額の約7割)
 - 電気・ガスなどのエネルギー関連業(市全体の従業者数の約5割、売上額の約8割)
- ・東扇島地区では、H24年～R3年の9年間で65社の企業進出があり、約5,000人の従業者が増加。
- ・近年、臨海部の特徴を活かした様々なイベントが、開催されており、川崎市民等の憩いの場としても利用。

■ 川崎市臨海部(川崎区)のシェア



■ 東扇島の事業所数・従業者数



■ 観光・イベント

日本十大工場夜景(写真は水江町)
川崎マリエン 日本夜景遺産に登録



川崎みなと祭り(2日間)の来場者数

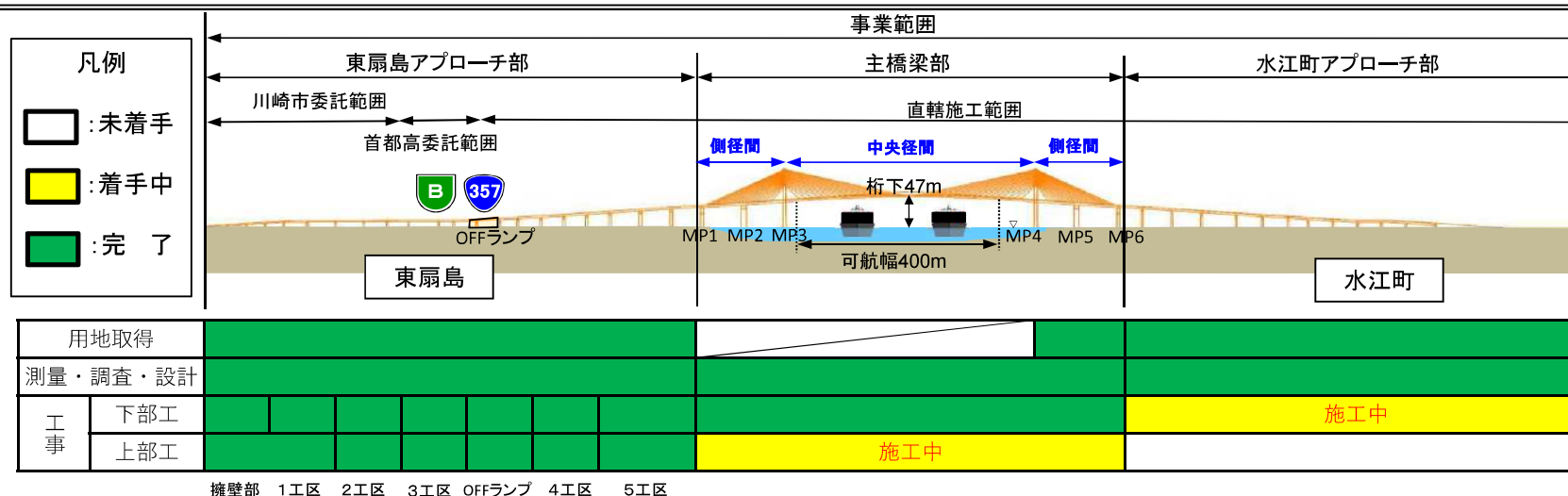
H30年 約25万人
R1～3年 中止(荒天・新型コロナウイルス)
R4年 約12万人(第49回)
R5年 約15万人(第50回)



2. 事業の進捗状況と見込み等

(1) 事業の進捗状況(本線とOFFランプ)

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| ○ 平成21年度：事業化 | ○ 令和元年度：主橋梁部上部工事契約 |
| ○ 平成23年度：用地取得着手 | ○ 令和2年度：主橋梁部下部工の概成 |
| ○ 平成26年度：環境影響評価手続き完了 | ○ 令和4年度：東扇島アプローチ部【委託範囲】概成 |
| ○ 平成27年度：準備工、仮設工着手 | ○ 令和5年度：水江町アプローチ部下部工事着手 |
| ○ 平成28年度：主橋梁部下部工事着手(現地本格着手) | 東扇島アプローチ部概成 |



主橋梁部の現状

MP2～3橋脚



MP3橋脚(架設状況)



MP5, 6橋脚



東扇島アプローチ部の現状

3工区・OFFランプ



4～5工区



2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化

1) 扇島地区等における土地利用方針の策定

- ・JFEスチール株式会社は、扇島地区を中心とする東日本製鉄所京浜地区における高炉等の休止を令和2年に発表。
- ・これらの動向を踏まえ、川崎市において、扇島地区におけるカーボンニュートラルエネルギーの供給拠点などの土地利用の方向性や基盤整備の考え方等を取りまとめた土地利用方針を令和5年8月に策定。
- ・扇島地区で想定される発生集中交通量の増加も踏まえた計画交通量の見直しが必要。

■土地利用転換の対象範囲



■先導エリアのゾーニング

- ・南側:「**カーボンニュートラルエネルギーゾーン**」
- ・北側:「**港湾物流・高度物流ゾーン**」
- ・日本初の大規模水素サプライチェーンの構築に向けた実証事業受入地として川崎臨海部が選定(NEDOのGI基金事業)、令和10年度の一部土地利用の開始、令和12年度の概成を目指す

※導入機能や施設は、様々な施設で今後の需要拡大が見込まれ、右図ゾーニングでは土地が不足する可能性があり、将来的な需要に応じ、ゾーン拡大を検討



■扇島地区の土地利用の方向性

①『カーボンニュートラルを先導』

カーボンニュートラルコンビナートを形成し、我が国のコンビナートの規範となることで、エネルギー構造の転換を先導するエリア

②『首都圏の強靱化を実現』

陸海空の交通結節機能を活かし、平時は経済的な価値を生み出し、災害時には首都圏を守る要となるような、強靱な国土、経済社会システムを構築するエリア

③『新たな価値や革新的技術を創造』

未来を創造する技術を実証する場を形成し、世界に先駆けた革新的な技術を次々に生み出し世界をリードするエリア

④『未来を体験できるフィールドの創出』

特区をはじめとしたさまざまな規制緩和制度の活用により、我が国の未来を創造するあらゆる最新のサービスをいち早く実装し体感できるエリア

⑤『常に進化するスーパーシティを形成』

①から④を目指すことにより、あらゆる最新技術が様々なステークホルダーにより実現され、相乗効果が生まれることにより、すべての要素が絶えず進化し、いつ訪れても常に最先端の未来空間を体験できるエリア



出典:「JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」、川崎市より作成

(2) 社会情勢等の変化

2) 東扇島地区の物流施設の立地の動向

- 東扇島地区で立地が進む大規模物流施設等
＜最近供用・計画中の大規模物流施設の延べ面積は合計95万㎡＞



品川 35万m³
大井 125万m³
平和島 76万m³
大田 112万m³
池上町 6万m³
水江町 7万m³
東扇島 250万m³
大黒 70万m³
中央 54万m³
浮島 41万m³

出典：国土地理院地図
川崎市提供資料、東京冷蔵倉庫協会HP、
神奈川県冷蔵倉庫協会HPより作成

敷地面積：約13.5ha
階数：5階



ロジポート川崎ベイ
ラサール不動産投資顧問株式会社HPより作成

DC1<第1期>
敷地面積:約7.8ha
延床面積:約34.9万m²
階数:9階(倉庫:8階)
竣工:令和5年3月

DC2<第2期(予定)>
敷地面積:約6.6ha
延床面積:約30.6万m²
階数:8階
竣工:令和8年以降



ESR東扇島ディストリビューションセンター1

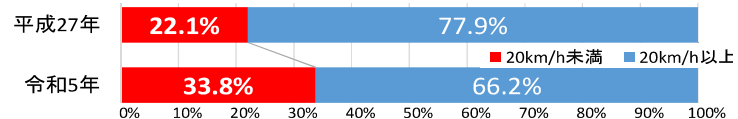
ESR株式会社資料より作成

Year	Volume (万m³)
H26	210
R6	304

2. 事業の進捗状況と見込み等

(2) 社会情勢等の変化 3) 東扇島周辺の交通状況

- 新規物流施設の立地等により、輸送車両が増加。
- 令和5年における20km/h未満の旅行速度(平日12時間、東扇島内の臨港道路)の割合は約3割となっており、平成27年の2割から増加しており、東扇島内の臨港道路の渋滞が悪化。



東扇島内での交通混雑状況
R1.5撮影
(川崎市提供)

■ 東扇島水江町線整備による交通分散イメージ



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等 1) 事業期間の変更

- 本線、OFFランプについては、令和10年頃完成を目指して整備中（前回評価から変更なし）。
- ONランプについては、扇島地区等の土地利用方針が公表されたことを踏まえ、環境影響評価の調査・手続き等に入り、令和13年頃の完成を目指す。



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等

2) 事業費の変更

①物価高騰等	約350億円 増額
②施工計画の見直し	約125億円 増額

項 目		事業費増加の主な要因	増 額
①	物価高騰等	・鋼材やコンクリートなどの資材価格や人件費の上昇	約350億円
②	施工計画の見直し	・橋脚における船舶衝突に対する安全対策の強化 ・水江町アプローチ部の整備において、埋設物の確認や開削時の湧水等により、施工方法を見直し ・ONランプの整備に向けた施工箇所の周辺企業との調整の結果、施工ヤードの制約が判明したことから施工方法を見直し	約125億円
合 計			約475億円

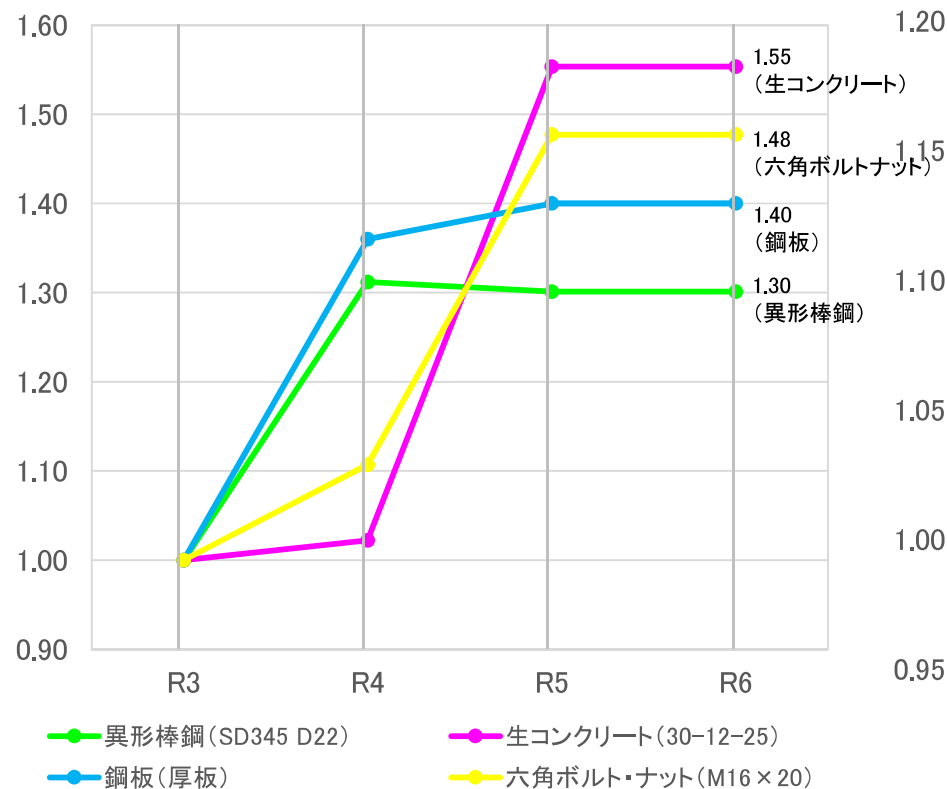
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等 2) 事業費の主な増加要因

① 物価高騰等

本橋梁は工場で製作した主塔・主桁の鋼材ブロックを現地で組み立てるものであり、工場で調達した大量の鋼材を加工・溶接する作業を行うことから、資材価格上昇や工場製作費の高騰の影響が大きく、これらで約260億円の増加。この他、現場の労務単価や機械経費等により約90億円の増加。

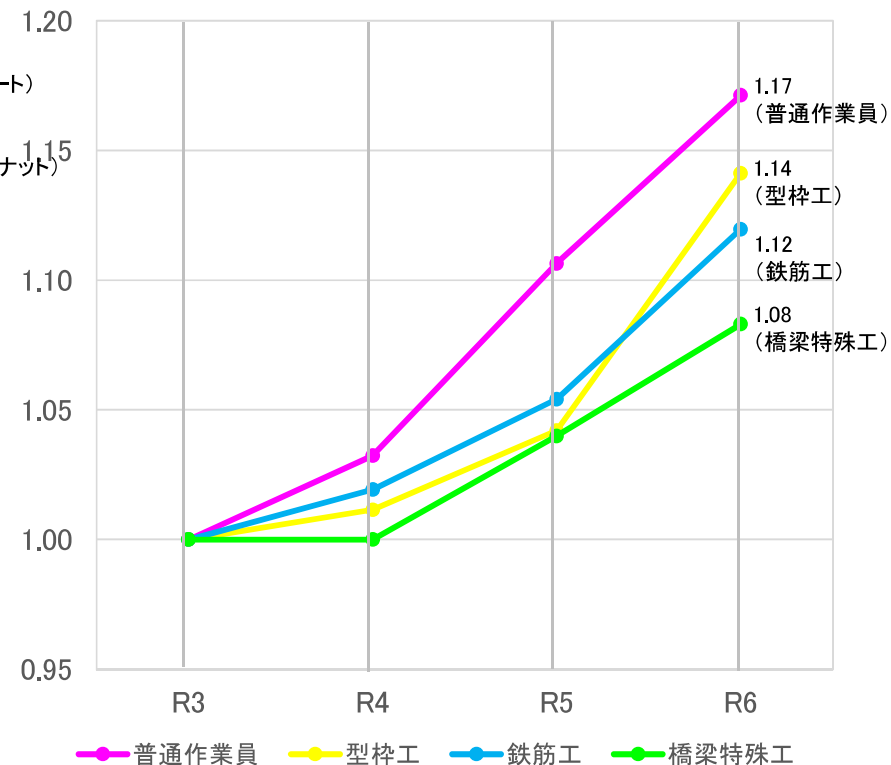
■ 建設資材単価の伸び率(R3. 9を基準に算出)



出典：月刊建設物価((一財)建設物価調査会)※

※適用：神奈川県(今回：R6.9単価)

■ 労務単価の伸び率(R3d単価を基準に算出)



出典：公共労務費単価※

※適用：神奈川県(今回：R6d単価)

2. 事業の進捗状況と見込み等

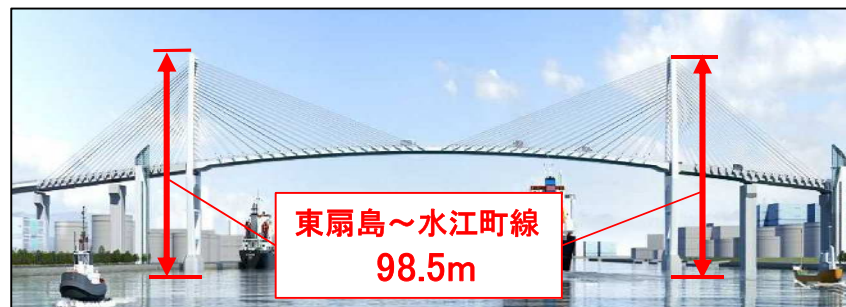
(3) 事業の見込み等 2) 事業費の主な増加要因

① 物価高騰等

高強度ケーブル

- 本橋梁は、羽田空港周辺の高さ制限により、主塔の高さは98.5mと、他の同スパン長の斜張橋よりも低く抑えられており、桁に対するケーブルの角度が小さく、大きな張力が作用。
- 本事業では施工性を考慮して高強度ケーブルを採用しており、高強度ケーブルの令和6年度の費用が令和3年度と比較して1.5倍となった。

	スパン長	主塔高
横浜ベイブリッジ	460m	175m
鶴見つばさ橋	510m	183m
本事業	525m	98.5m



大型起重機船等

- 本橋梁の主塔の整備においては、大型クレーン船による海上からの架設を行う必要がある。
- 物価高騰等による大型クレーン船の損料の上昇に加え、全国的な大型クレーン船の需要増加による回航費等の調達コストの増加により、令和6年度の費用が令和3年度と比較すると約2.2倍となった。



2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等 2)事業費の主な増加要因

②施工計画の見直し

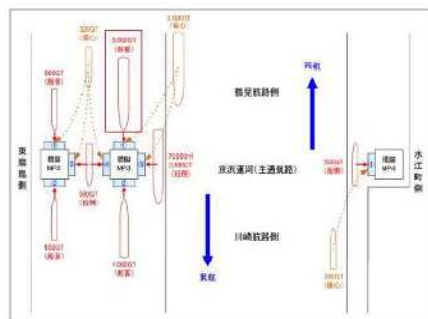
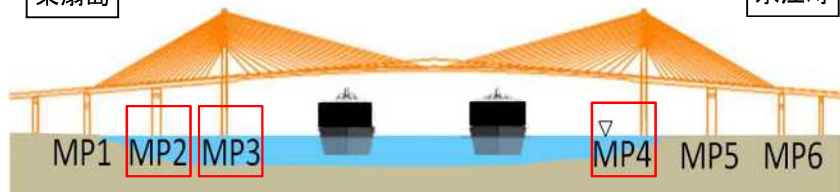
- 近年の激甚化・頻発化する自然災害の被害を踏まえ、橋脚における船舶衝突に対して、通常の安全対策に加えて、防衛工の設置を追加。
- 水江町アプローチ部の整備において、埋設物の確認や開削時の湧水等により、施工方法を見直し。
- ONランプの整備に向けた施工箇所の周辺企業との調整の結果、施工ヤードの制約が判明したことから施工方法を見直し。

船舶の衝突に対する安全対策の強化(約35億円)

- 近年の激甚化・頻発化する自然災害により、東京湾等の船舶が輻輳する海域において、走錨した船舶が臨海部の施設や他の船舶に衝突する事故が複数発生。
- 通常の安全対策に加えて、防衛工を設置することによって、更なる安全対策の強化を図る。

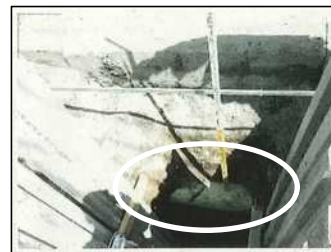
東扇島

水江町



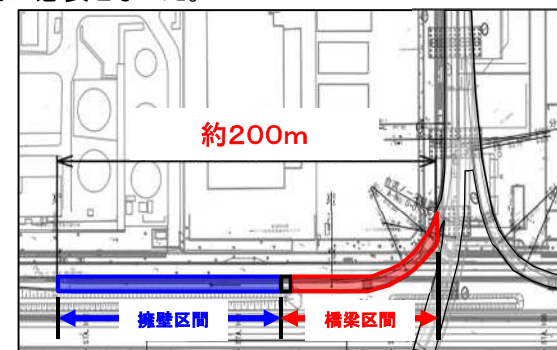
水江町アプローチ部の現場条件の不一致(約19億円)

- 企業の埋設管が想定よりも輻輳していることが判明したことから、施工方法を、開削工法から推進工法に変更。
- 開削時に地下水による湧水が確認されたことから、地下水低下工法を実施。



ONランプ施工方法の見直し(約20億円)

- 施工ヤードが制限されたことから、橋梁部の桁の架設の際に、多軸台車の使用が必要となった。



3. 事業の投資効果

(1) 事業の投資効果(費用便益分析以外)

1) 緊急物資輸送機能の強化

- 東扇島には基幹的広域防災拠点が整備されており、首都直下地震等が発生した場合は、政府の緊急災害現地対策本部等が設置され、災害発生時の各地域における医療搬送や緊急物資輸送等が実施される計画となっている。
- 現在、東扇島と内陸部の接続は「川崎港海底トンネル」が唯一のルートとなっており、発災時に海底トンネルが不通になると、被災地に向けた緊急輸送に支障が生じることから、本事業により首都圏の防災機能の強化が図られる。

被災地への支援

首都直下型地震
今後30年以内に
70%の確率で発生



川崎市内への支援

川崎市人口: 約155万人 (R6.6)
東扇島従業者数: 11,310人

出典:
<川崎市人口>川崎市の世帯数・人口 (R6.6.1時点) (川崎市)
<東扇島従業者数>R3経済センサス



基幹的広域防災拠点の利用

平常時の利用



発災時の利用

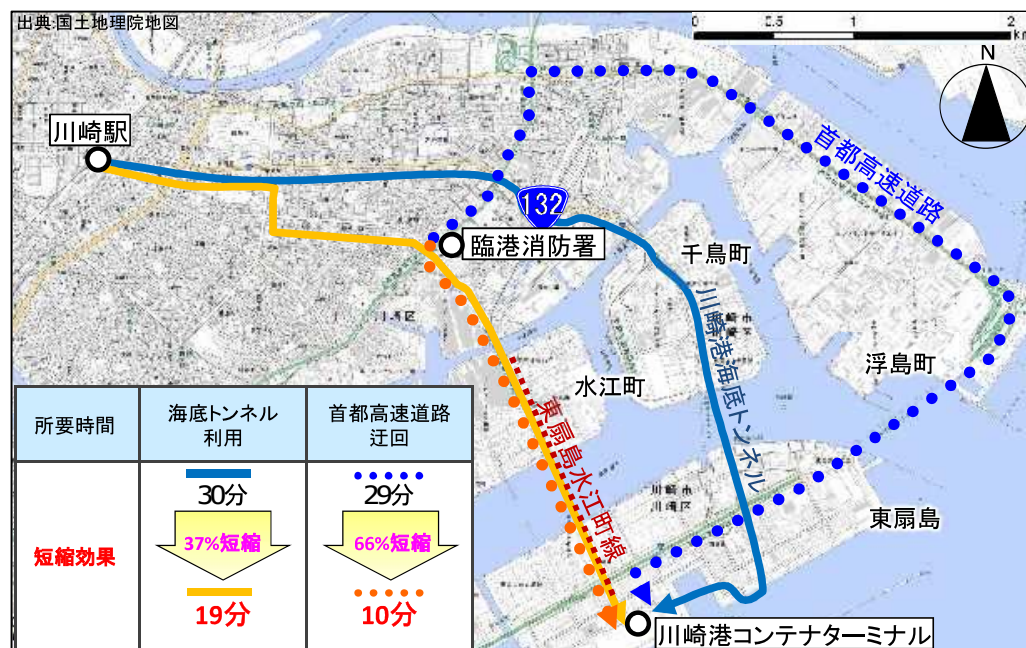


3. 事業の投資効果

(1) 事業の投資効果(費用便益分析以外)

2) 交通の利便性向上による企業活動の活性化

- 東扇島の事業所等には1.1万人以上(R3経済センサス)の従業者が従事しており、川崎市内や周辺市区からの自家用車や川崎駅・横浜駅からの路線バスが主な通勤手段となっている。
- 現状では、東扇島と内陸部の接続は「川崎港海底トンネル」が唯一のルートであり、交通渋滞の発生により、東扇島の企業からは「従業員の確保が困難」や「計画通りの輸送が困難」、バス事業者からは「バスの需要は高まっているが増便が検討できない」といった声があがっている。
- 救急隊は「川崎港海底トンネル」での渋滞を避けるため、東扇島へは首都高速を利用している。
- 本事業により、交通利便性向上による従業員の確保や業務の計画性の向上で企業活動の活性化が見込まれる。また、救急隊の到着時間の短縮等が期待され、道路ネットワークの強化が図られる。



*海底トンネル利用については、交通量推計結果における現バスルート(未整備時)、将来想定するバスルート(整備時)で算出

*首都高速道路迂回については、交通量推計結果における首都高ルート(未整備時)、将来想定する東扇島水江町線ルート(整備時)で算出

■本事業を期待する関係者の声



- 交通利便性が悪く、従業員の確保が難しいことから、人件費等コストが上昇する。
- 需要は高まっているがバスの増便が検討できない。



- 朝の交通混雑を避けるため、出荷の時間を早め、早朝出勤を行っている。
- 危険物はトンネルを通行できず迂回して配送している。
- 配送効率が下がり、渋滞時は通常より多い車両を投入している。



- 救急隊は渋滞時に高速道路へ迂回し東扇島に出動。

3. 事業の投資効果

(3) 費用対効果分析

■総便益(B)

臨港道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を、整備の有無それぞれについて推計し、「港湾整備事業の費用便益分析マニュアル」等に基づき3便益を計上するとともに、残存価値を計上。

【3便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上

1) 計算条件

〔今回〕

- ・基準年次 : 令和6年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・基礎データ : 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和22(2040)年度
- ・計画交通量 : 34,000台/日
- ・事業費 : 約1,950億円
- ・総便益(B) : 約2,378億円
- ・総費用(C) : 約2,140億円
- ・費用便益比(B/C) : 1.1

【参考】

- 費用便益比(B/C) : 1.7(社会的割引率2%)
- 費用便益比(B/C) : 2.1(社会的割引率1%)

〔前回〕

- ・基準年次 : 令和4年度
- ・分析対象期間 : 開通後50年間
- ・基礎データ : 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
- ・交通量の推計年次 : 令和22(2040)年度
- ・計画交通量 : 31,000台/日
- ・事業費 : 約1,475億円
- ・総便益(B) : 約1,719億円
- ・総費用(C) : 約1,493億円
- ・費用便益比(B/C) : 1.2

3. 事業の投資効果

2)事業全体

便益	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	残存価値	総便益	費用便益比	感度分析 (B/C)	±10%
(B)	2,136億円	224億円	15億円	2.6億円	2,378億円	1.1	交通量	1.0~1.2
費用 (C)	事業費(注1)		維持管理費		総費用		事業費	1.1~1.1
	2,114億円 (1,950億円)		27億円		2,140億円		事業期間	1.1~1.2

3)残事業

便益	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	残存価値	総便益	費用便益比	感度分析 (B/C)	±10%
(B)	2,136億円	224億円	15億円	0.00億円	2,375億円	4.0	交通量	3.6~4.3
費用 (C)	事業費(注1)		維持管理費		総費用		事業費	3.6~4.4
	574億円 (693億円)		27億円		601億円		事業期間	3.9~4.1

注1) 費用・便益については、令和6年度を基準年とし、社会的割引率を4%として現在価値化した値、()内は、事業費を示している。

注2) 費用便益比算定上設定した完成年度は令和9年度(本線とOFFランプ)及び令和12年度(ONランプ)である。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3. 事業の投資効果

(4) 事業の投資効果のまとめ

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	2,114億円	574億円
	維持管理費	27億円	27億円
	総費用(C)	2,140億円	601億円
効果	便益	走行時間短縮便益	2,136億円
		走行経費減少便益	224億円
		交通事故減少便益	15億円
		残存価値	0.00億円
		総便益(B)	2,375億円
	B/C		4.0
	主な その他の 効果	緊急物資輸送機能の強化	首都圏の防災機能の強化が図られる。
		企業活動の活性化	通勤利便性向上による従業員の確保や業務の計画性の向上等が期待され、企業活動の活性化が図られる。
	総便益(ΣB)		2,375億円+その他の効果
			2,375億円+その他の効果

4. コスト削減等

(1) 主なコスト削減の取り組み

昇降施設の仕様の工夫および施工方法の見直し等により、約15億円のコスト削減を行った。

昇降施設の仕様の工夫 (△約5億円)

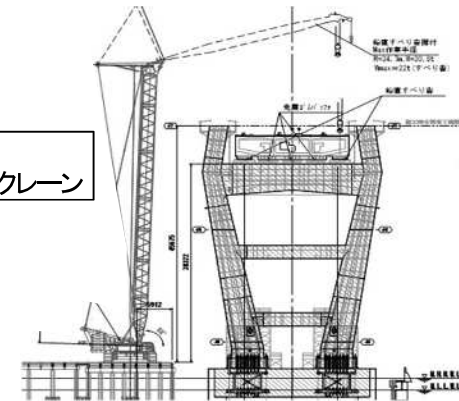
- ・ブレースを追加することによって、柱の断面(板厚、サイズ)の減少を図り、部材量を減少させた。
- ・階数を極力減らすことで大梁の量を減少させた。



関係者との協議による海上施工から陸上施工への変更 (△約3億円)

- ・施工ヤード不足により、海上施工を想定していたが、工事間の工程調整を実施した結果、陸上施工が可能になった。

350t吊
クローラークレーン



関係者との協議による夜間施工から昼間施工へ変更 (△約3億円)

- ・水江町アプローチ部の基礎工の施工において、関係者との協議により昼間工事の実施が可能となり、夜間割り増し費用を削減した。



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整備事業は、国際戦略港湾川崎港における交通ネットワークの拡充による物流機能の強化及び緊急物資輸送道路の多重化による防災機能の強化に資する極めて重要な事業である。また、今後の川崎臨海部の大規模土地利用転換に資する広域的な道路ネットワークを担う重要な事業として位置付けていることから、着実な事業推進が必要であると認識している。

一方、今回の事業費の増加については、昨今の物価高騰や人手不足等、社会情勢の変化による影響が否めないものの、度重なる事業費の増加は、本市の財政運営において極めて重い負担であり、誠に遺憾である。

このため、より一層の徹底したコスト縮減と厳格な工程管理を強く要請するとともに、引き続き本市と密に情報共有を行いながら、計画どおりに着実な事業推進を図られたい。

なお、今後工事が本格化する水江町地区においては、周辺環境に配慮し、沿道企業等との調整を着実に行った上で工事を実施されたい。

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1.1である。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・東扇島アプローチ部(下部工・上部工)および主橋梁部(下部工)は概成。
- ・主橋梁部(上部工)は、主塔や主桁(PC桁)の現地架設および主桁(鋼桁)の工場製作を実施中。
- ・水江町アプローチ部は、令和5年度より下部工事に着手し、令和7年度より上部工事に着手予定。
- ・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

- ・昇降施設の設計および施工方法の見直し等により、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く。

(4)対応方針(原案)

- ・事業継続とする。
- ・本事業は、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る。