

令和8年1月29日

まちづくり委員会資料

扇島地区基盤整備における高速道路アクセスについて

建設緑政局

1 扇島地区の土地利用転換の概要

(1)土地利用転換の経緯

- ①令和2（2020）年3月、JFE（※）が扇島地区を中心とする東日本製鉄所京浜地区における上工程（川崎市側）の高炉等を休止することを発表
- ②令和5（2023）年8月、本市が「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」（以下「土地利用方針」いう。）を策定
- ③令和5（2023）年9月、JFEが高炉等を休止
- ④土地利用転換の対象である計約400haのうち、扇島地区においては、令和32（2050）年頃の土地利用の概成を目指す中で、段階的な整備として、**扇島南地区**〔約222ha〕の**原料ヤードの一部と大水深バースのあるエリアを「先導エリア」**〔約70ha〕として位置付け、**早期の土地利用転換に向けて取組を推進**
※ JFEホールディングス株式会社又はJFEスチール株式会社、あるいはその両方を総称して「JFE」と表記



図1 土地利用方針における土地利用転換の対象範囲

2 道路整備の取組状況

- ①扇島地区においては、我が国の課題解決に資する公共性・公益性の高い土地利用転換を目指しており、**官民が適切な役割分担**のもと、取組を進めている。
- ②扇島地区へのアクセスについては、現状、**JFEの構内通路のみ**であり、公道からのアクセスができない状況である。
- ③本市では、こうした土地利用転換の実現に必要な道路等の基盤整備について、**JFE構内通路の公道化等による一般道路アクセスに加え、高速道路アクセスの整備に向けた取組**を進めている。



図3 臨海部の現況図
国土地理院の「地図・空中写真閲覧サービス」の地図情報
(<https://maps.gsi.go.jp/map1/bsearch.do#1>) を加工して作成

(2)先導エリアの取組状況

【高度物流ゾーン】

- ①DX・GXによる効率化・高付加価値化を通じて、我が国及び地域の課題の解決に資する物流拠点の形成を目指し、令和10（2028）年度の一部土地利用開始に向け取り組んでおり、現在、JFEが事業者選定中

【港湾物流ゾーン】

- ①「川崎港湾計画」改訂（令和6（2024）年11月）
- ②当該エリアを埠頭用地として位置付け、公共埠頭や臨港道路などの計画的な整備に向けた取組を実施

【カーボンニュートラルエネルギーゾーン】

- ①国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）によるグリーンイノベーション基金を活用し、令和10（2028）年度からの液化水素サプライチェーンの商用化実証事業開始に向けて、日本水素エネルギー（株）が水素受入基地の建設工事に着手（令和7（2025）年5月）



図2 先導エリアイメージ

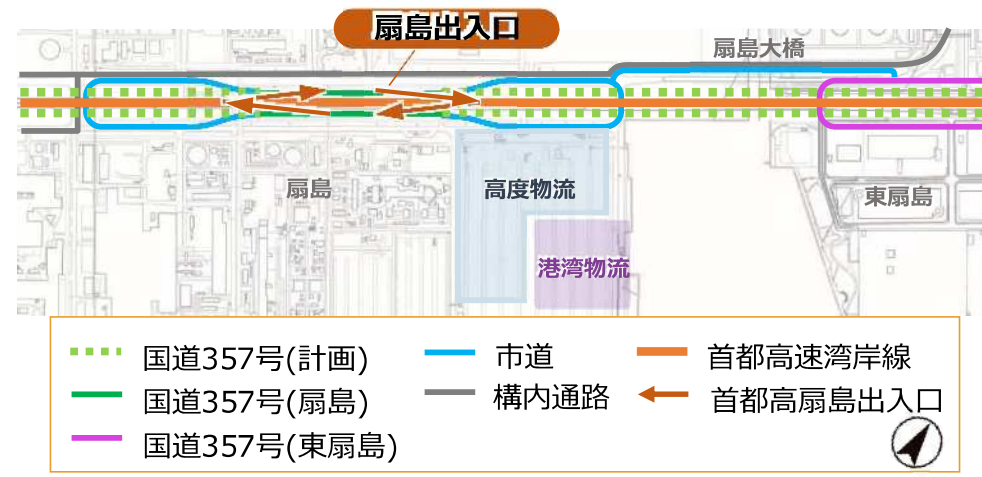


図4 土地利用転換に向けた道路アクセス図

3 首都高扇島出入口（仮称）の整備等

(1) 首都高速道路の概要

①首都高速道路は、首都圏における自動車専用の道路網であり、「道路整備特別措置法」に基づき、「首都高速道路株式会社（以下、「首都高」という。）」が整備を行う。「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「機構」という。）」はその整備された道路資産の保有・貸付け、債務の返済を行い、首都高は資産を借り受け、管理及び運営（料金徴収）等を実施

②首都高速道路の延長は約327km、原則、利用者からの料金収入により、債務の返済と管理及び運営に要する費用（以下「管理費」という。）を充当

③首都高の令和6年度決算は次のとおり。

営業収益 3,850億円
営業費用 3,857億円
営業利益 △7億円



図5 首都高速道路営業エリア

(2) 扇島出入口のこれまでの取組経過

- ①令和6年4月、東京・横浜方面の出入口に都市計画変更の告示
- ②同年11月、本市と首都高との間で、出入口の新規整備の検討に係る基本協定を締結し、本市が費用を負担し、首都高が調査・設計を実施
- ③令和7年12月、首都高から整備費用や事業スキームを踏まえた神奈川県道高速横浜羽田空港線等の事業変更についての同意申請書が提出され、本市が受理

(3) 首都高からの同意申請における事業スキーム

①高速道路アクセスの必要性

扇島地区への道路アクセスについては、先導エリアの土地利用転換に伴う、新たな交通需要に対応するため、一般道路のアクセスに加え、首都高湾岸線に扇島出入口を整備し、高速道路アクセスの向上を図り、交通ネットワークの多重化、交通分散による自動車交通の円滑化の取組が必要

②高速道路アクセスの事業スキームの検討経過

次の検討結果から、ウ)の事業スキームを採用した。

ア)有料道路事業

高速道路会社の料金収入で、出入口の建設債務と管理費を賄う。

⇒事業実施にあたっては、出入口整備の事業化時点における交通量をもとに、建設債務及び管理費を賄う料金収入を見込む必要がある。

当該地区においては、出入口整備と並行して土地利用転換が図られ、それに伴い、新たな交通量が増加見込みであるが、事業化時点では、建設債務等を賄える料金収入が見込めないため、この事業スキームの採用は困難

イ)地方公共団体が主体となる事業

地方公共団体が整備費と管理費を負担して進める。

出入口の資産は地方公共団体が保有し、管理は地方公共団体の負担で高速道路会社が行うが、地方公共団体の負担が大きい

ウ)出資金の償還計画見直しによる利息軽減分を活用した有料道路事業 (別紙参照)

出資金の償還計画を見直すことにより、更新債務に関わる将来の利息相当分が軽減でき、軽減された利息相当分を活用して整備を行い、管理費は当面の間、本市が料金収入との差額を負担

3 首都高扇島出入口（仮称）の整備等

（４）扇島出入口の整備費用等

①整備について

設計等の結果、整備費用について概算額約 180億円と首都高が算出し、ETC専用入口として整備見込み。

なお、工事内訳は以下のとおり。

- ※ 同意申請の対象となるのは、本来道路管理者に将来引き渡される財産にかかる土木工事及び施設工事のみとなる。
設備等については、本来道路管理者に将来引き渡されない財産のため、同意申請の対象外となる。

土木工事	構造物・排水・舗装・標識等	}	約 1 4 1 億円（同意申請の対象額※）
施設工事	照明・料金所・交通管制施設等		
設備等	ETC設備・関係構造物等		
合 計			約 1 8 0 億円



図6 ETC専用入口料金所イメージ

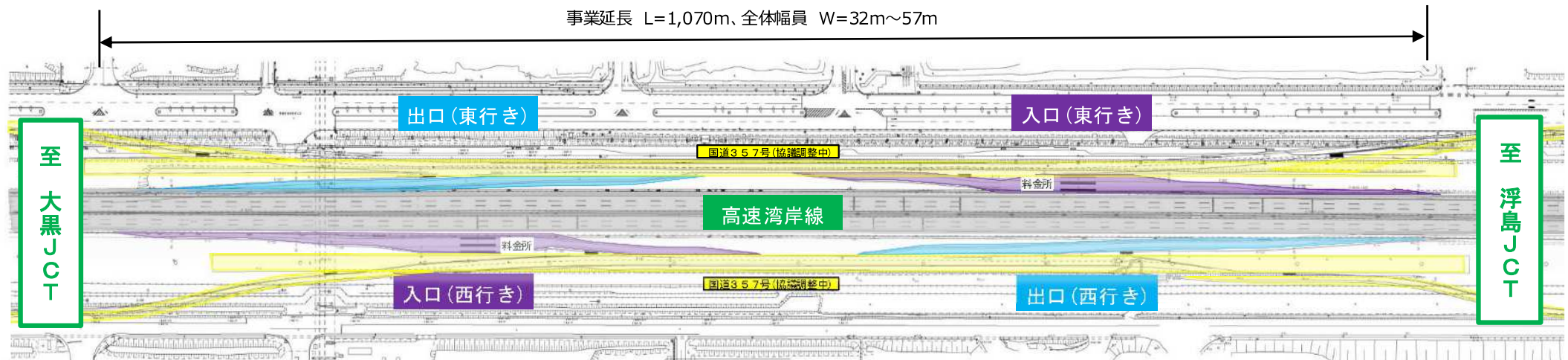


図7 扇島出入口 平面図

②管理について

管理は、首都高が行うものとするが、管理費を賄える料金収入が得られるまでの間、当該出入口の管理費と料金収入の差額について、本市の負担とする。

ただし、管理費の負担の詳細については、供用する日までに協議し、別途定めるものとする。

扇島地区基盤整備における高速道路アクセスについて

3 首都高扇島出入口（仮称）の整備等

(5) 他都市における地方公共団体が主体の事例

・横浜市：南本牧ふ頭出入口



図8 南本牧ふ頭出入口案内図

- 名 称 : 南本牧ふ頭出入口
(首都高速湾岸線連絡臨港道路)
- 供用開始 : 平成29年3月
- 事業主体 : 横浜市港湾局
- 事業延長 : 約 1.2 km (ハーフランプ、高架形式)
- 管理費 : 約9,000万円/年 (横浜市負担) ※令和7年度予算額

※ETC専用化は未実施

(6) 今後の想定スケジュール

	事業許可変更に向けた 手続き (令和7年度)	1年目 (令和8年度)	2年目 (令和9年度)	3年目 (令和10年度)	4年目 (令和11年度)	5年目 以降 (令和12年度)
高速道路 アクセス	事業変更の同意申請 (首都高↓市) (12/19) (1/29) 総務・まちづくり委員会報告 (市) (1/29) 議会に事業変更の同意議案を提出 (市) 事業変更の同意 (市) 事業変更許可申請 (首都高↓国)	発注手続等 (首都高) 事業変更許可 (国)	本体工事 (首都高)			工事完成

<参考>「扇島地区基盤整備等推進計画（案）」に示す整備スケジュールの抜粋
※令和7年11月20日付総務委員会資料7ページから一部抜粋

		令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度	
土地利用	カーボンニュートラル エネルギーゾーン	整備工事				一部土地 利用開始	実証事業	商用運用開始 先導工 成 ア
		水素パイプライン整備工事						
	港湾物流ゾーン	調査・設計			整備工事			
	高度物流ゾーン	事業者選定		整備工事		一部土地 利用開始		

(1) 機構への出資について

高速道路の早急な整備には**集中して多額の投資**を必要とするため、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構**法等に基づき、借入金**（建設・更新債務）**及び国・地方からの出資金**（以下「借入金等」という。）**で整備を行い**、利用者からの通行料金により管理費と支払利息等を賄いつつ**借入金等を返済していく**（有料道路事業）**こととしており、関係する地方公共団体**（川崎市、横浜市、さいたま市、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）**は、機構に出資している。**

(2) 出資金の償還計画見直しについて

- ① **高速道路の建設時においては、出資金は旧道路公団の解散時（無料開放時）にそれぞれ出資金を清算するものとして、高速道路の建設債務を返済後、出資金を関係する地方公共団体に償還**することになっていた。
- ② **老朽化などによる橋梁の架け替えなどの更新事業が開始された時点においては、更新債務を最後に返済**することになっていた。



- ③ **出資金（無利子）の償還と、更新債務（有利子）の返済の順序を入れ替える**ことにより、**更新債務に関わる将来の利息相当分が軽減**でき、**軽減された利息相当分を活用することで、当該出入口の整備等が可能**となった。

なお、機構へ出資している他の地方公共団体（東京都、横浜市など）においても、同様に**出資金の償還計画見直しによる利息軽減分を活用した整備等を行っている。**

