

環境委員会資料

2 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の進捗状況について

資料 臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗状況について

港 湾 局

（令和8年10月7日）

港湾経営部 整備計画課 担当

1 概要及び経過

- ・ 臨港道路東扇島水江町線（以下、「水江町線」という。）は、現在、国直轄港湾事業として、整備が進められている。
- ・ 前回事業再評価（令和６年度）以降、近年の物価高騰等の社会情勢を背景として、国（関東地方整備局）において水江町線の事業費及び工期遅延の可能性が高まっていることから、事業計画全体についてコスト縮減や工程短縮を含め精査を行った結果、事業計画の変更が明確となり、今般、事業再評価を行う必要が生じた。
- ・ これを受け、国（関東地方整備局）から今後開催予定の「関東地方整備局事業評価監視委員会」に諮る対応方針（原案）を作成するため、本市に対して、意見照会があった。
- ・ その意見照会において、「事業継続」とする対応方針（原案）などが示された。



2 事業目的

臨港道路東扇島水江町線は、川崎港港湾計画に臨港交通施設として位置づけられており、京浜運河を挟む東扇島地区と水江町地区を橋梁で結ぶものである。

本事業は、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形成し、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**を目的としている。

また、臨海部の自動車交通渋滞の緩和、朝夕の交通混雑の緩和により、通勤の利便性が向上し、東扇島に立地している企業等の雇用の増加や業務の拡大も期待されている。

3 事業概要

- 整備箇所 : 川崎港 東扇島～水江町
- 整備施設 : 臨港道路 延長3.0km、幅員19m
- 計画交通量 : 34,000台/日
- 事業完了年 : 本線とOFFランプ 令和10年頃
ONランプ 令和13年頃
- 総事業費 : 約1,950億円
- 事業主体 : 国(関東地方整備局)
- 道路規格 : 第4種第1級 往復4車線

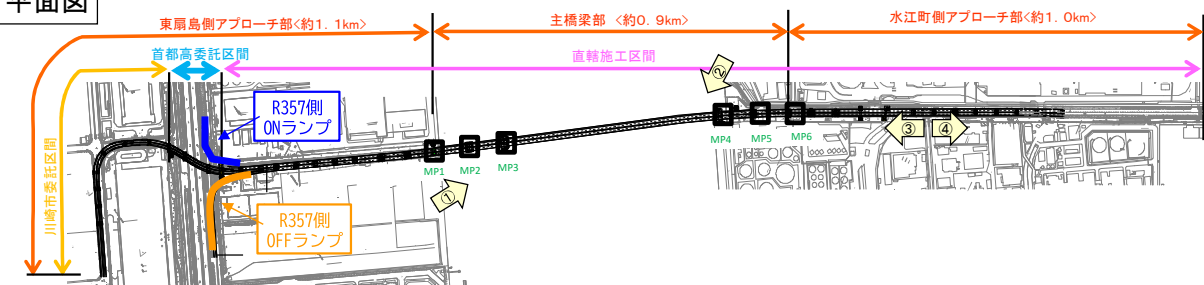
臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗状況について



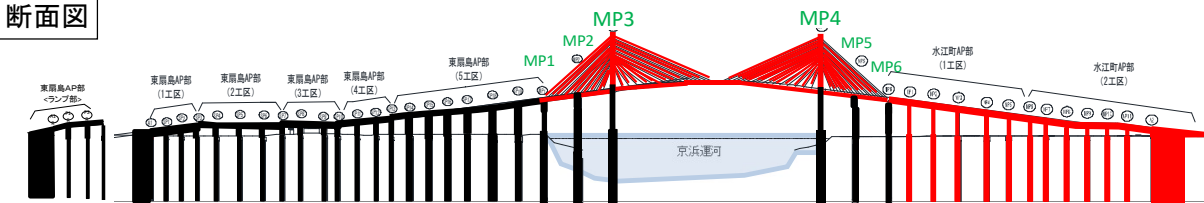
4 事業の進捗状況（本線とOFFランプ）

- | | |
|----------------------------|---------------------------------------|
| ○平成21年度：事業化 | ○令和元年度：主橋梁部上部工事着手 |
| ○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5年度：東扇島アプローチ部概成（舗装、付属工およびONランプ部除く） |
| ○平成27年度：準備工、仮設工着手 | 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） | ○令和7年度：水江町アプローチ部上部工事着手 |

平面図



断面図



凡例： 完成 <舗装除く> 施工中

○主塔架設状況



- ・東扇島側（MP3）：令和8年2月20日
- ・水江町側（MP4）：令和8年3月3日

○現場状況写真（令和8年7月時点）



本資料は、関東地方整備局事業評価監視委員会の原案をもとに川崎市にて作成したものである。

臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗状況について



5 事業計画の変更

(1) 変更概要

	事業費		事業完了時期	
	事業費	市負担	本線及び OFFランプ	ONランプ
現状	約1,950億円	約650億円	令和10年頃	令和13年頃
変更	約2,450億円	約817億円	令和12年頃	令和13年頃
	約500億円増	約167億円増	約2年延伸	変更なし

本資料は、関東地方整備局事業評価監視委員会の原案をもとに川崎市にて作成したものである。

臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗状況について



5 事業計画の変更

(2) 事業費変更（増加）の主な要因

項 目		事業費増加の主な要因	増額
①	物価高騰等	・ 今後施工を予定している工種へ時点物価を反映	約 1 8 0 億円
②	施工条件を踏まえた 実態反映	・ 主塔・鋼桁の特殊かつ複雑な構造を踏まえ、工場製作に必要な作業量を見直し ・ 船舶在港調査、気象海象条件を踏まえた、主塔及び鋼桁に係る作業船舶規格の見直し	約 2 4 0 億円
③	施工計画の見直し	・ 仮設工、橋梁付属工、橋面工の施工計画の見直し	約 8 0 億円
合 計			約 5 0 0 億円

臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗状況について



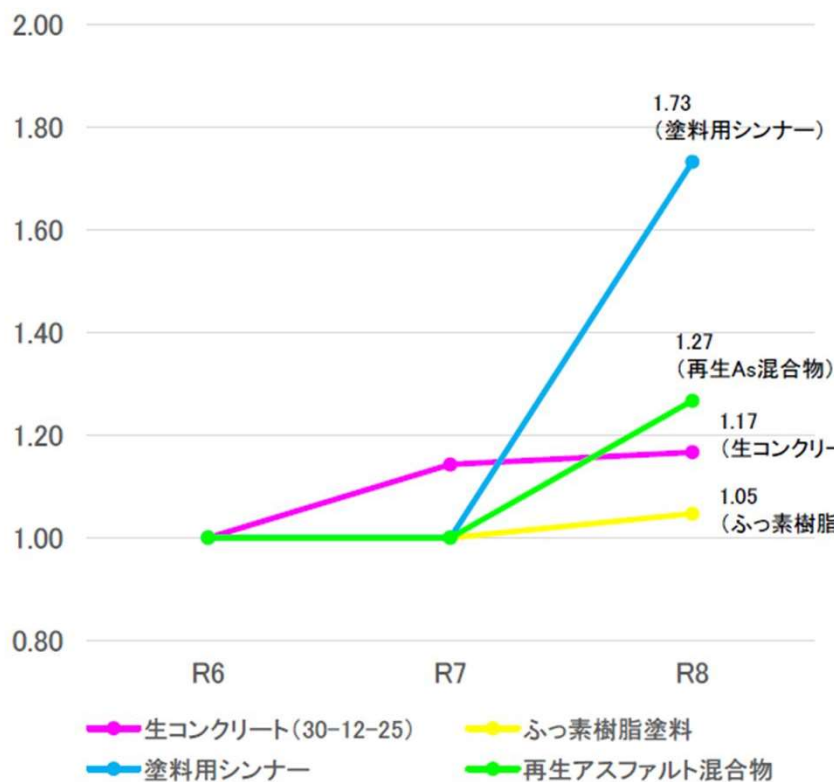
5 事業計画の変更

(3) 事業費増加の要因①-1

①物価高騰等（ア）

原材料費等の高騰に伴い、令和6年度に比べて建設資材価格および労務単価等が上昇。
今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

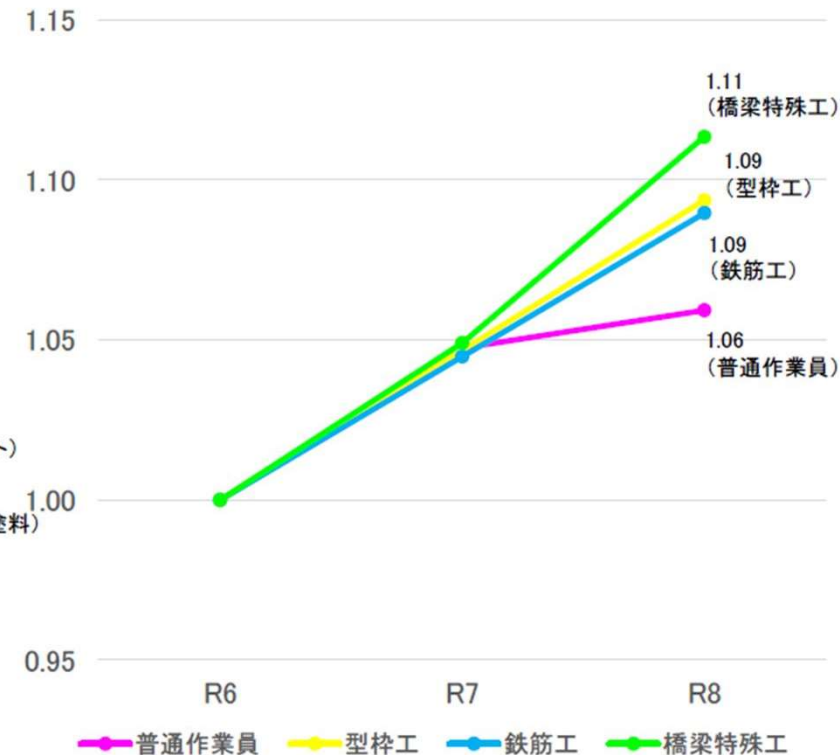
■建設資材単価の伸び率(R6. 9を基準に算出)



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：R8.8単価)

■労務単価の伸び率(R6d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：R8d単価)

本資料は、関東地方整備局事業評価監視委員会の原案をもとに川崎市にて作成したものである。

臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗状況について



5 事業計画の変更

(3) 事業費増加の要因①－2

①物価高騰等 (イ)

(ア) + (イ) = 約180億円増

○エレクショントラス吊上げ設備等

エレクショントラス（橋上鋼桁吊上げ機械設備）設備損料が近年の原材料費等の高騰の影響を受け、令和6年度と比較して約1.6倍となっている。

※エレクショントラス

- ・ 橋桁を海上で架設する際に一時的に使用する仮設トラス構造物
- ・ 特に長大橋や鋼橋の架設で、クレーン能力だけでは対応できない場合や、架設時の桁の応力を低減する目的で使用

○作業船舶（台船・起重機船）等

原材料費等の高騰に伴い、鋼桁輸送にかかる費用が令和6年度と比較して1.2倍、鋼桁架設にかかる費用が1.3倍となっている。

※台船

- ・ 工場で製作された鋼桁等を、架設場所まで海上輸送する際に使用

※起重機船(大型クレーンを搭載した作業船)

- ・ 架設場所まで運ばれてきた主塔・鋼桁を所定の位置へ据え付ける際に使用

エレクショントラス(橋上鋼桁吊上げ機械設備) (イメージ)



起重機船(架設状況)



台船(主塔搭載状況)

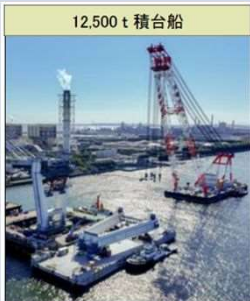
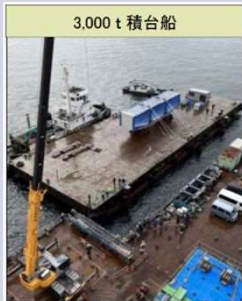


臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗状況について



5 事業計画の変更

(3) 事業費増加の要因②③

②施工条件を踏まえた実態反映		約240億円増		③施工計画の見直し		約80億円増	
○主塔及び鋼桁の製作作業量の見直し		○使用する作業船舶の規格の見直し		○仮設工、橋梁付属工、橋面工の施工計画の見直し			
社会的制約条件等による主塔・鋼桁の特殊かつ複雑な構造であることから、工場製作に必要な作業量を実態を踏まえて見直し		作業船舶の在港制約および気象・海象条件を踏まえ、海上輸送に使用する作業船舶の規格を見直し		工事進捗に伴い、鋼桁架設後に実施する仮設工（撤去工）、橋梁付属物工及び橋面工の現場条件が判明した。これを受け、必要な安全対策、施工時期を踏まえ、主橋梁部全体の施工計画の見直しを行った。その結果、安全対策の追加、施工手順の変更及び施工時期の見直し等が必要となり、施工費用の増額が生じた。			
※社会的制約条件		・主塔輸送 当初：6,500t積 → 変更：12,500t積		○仮設工（撤去工）		○橋梁付属物工	
・東京国際空港の空域制限による主塔高さ制約		・鋼桁輸送 当初：1,500t積 → 変更：3,000t積		➢ クレーン等仮設機械撤去、ピロン柱撤去、ピロン柱斜材撤去、伸縮装置設置等		➢ 転落防止柵、落下物防止柵、車両用防護柵、ケーブルダンパー、緩衝材等	
・京浜運河の航路幅約400mを確保するための長い支間長						○橋面工	
						➢ 橋面舗装、PC区間調整コンクリート打設等	
橋梁全体イメージ図 		12,500 t 積台船 		3,000 t 積台船 		ピロン柱斜材  ピロン柱	
						橋面舗装イメージ 	
						車両用防護柵イメージ 	

5 事業計画の変更

(4) 工事工程の主な変更要因

- ・ 水江町側主塔中段ブロックの工場製作期間の長期化
- ・ 設計照査および製作計画具体化に伴う施工工程の再編成、並びに鋼桁閉合後に実施する各種工事の施工条件整理

○国との打合せにおいて確認した情報を元に川崎市で独自に作成した工程（見込み）

前回再評価時（R6. 10）

		H21～	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
主橋梁部	工場製作(主塔・鋼桁)									
	架設作業(主塔・鋼桁)									
	仮設工・付属物工・橋面工等									
R357側ONランプ										

今回（R8. 10）

		H21～	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
主橋梁部	工場製作(主塔・鋼桁)									
	架設作業(主塔・鋼桁)									
	仮設工・付属物工・橋面工等									
R357側ONランプ										

臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗状況について



6 費用対効果分析 (B/C)

■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

計算条件	今回	前回
基準年次	令和8年度	令和6年度
分析対象期間	開通後50年間	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	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	令和22(2040)年度
計画交通量	35,000台/日	34,000台/日
費用便益比 (B/C)	1.1	1.1
【参考】費用便益比 (B/C)	2.1 (社会的割引率2%)	1.7 (社会的割引率2%)
【参考】費用便益比 (B/C)	2.7 (社会的割引率1%)	2.1 (社会的割引率1%)

便益 (B)	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 (B/C)	感度分析 (B/C)	±10%
	2,925億円	353億円	26億円	2.6億円	3,307億円		交通量	1.0~1.3
費用 (C)	事業費 (注1)		維持管理費		総費用	1.1	事業費	1.1~1.2
	2,837億円 (2,450億円)		50億円		2,886億円		事業期間	1.1~1.2

注1) 費用・便益については、令和8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11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。

臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗状況について



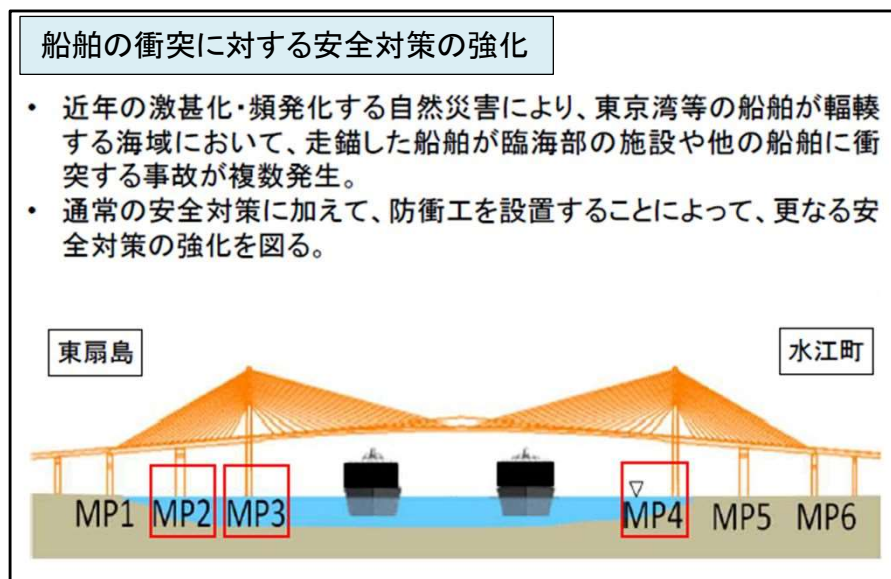
7 コスト縮減に関する主な取り組み

<これまでの取組>

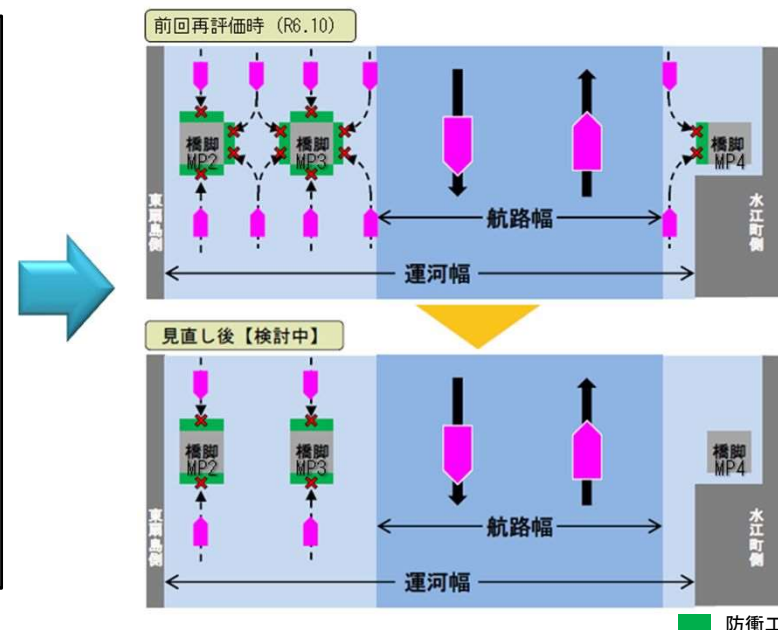
- ・ 掘削土の橋脚基礎の中詰材への活用（△約3億円）…H30d
- ・ 橋梁付属物（ケーブル制振装置、点検設備等見直し）及び主塔基部根巻き部取りやめ（△約2億円）…H30d
- ・ 維持管理作業用の資機材の見直し（△約4.3億円）…R4d
- ・ 主塔塗装仕様の見直し（△約1億円）…R4d
- ・ 昇降施設の仕様の工夫（△約5億円）…R6d
- ・ 関係者との協議による海上施工から陸上施工への変更（△約3億円）…R6d
- ・ 関係者との協議による夜間施工から昼間施工へ変更（△約3億円）…R6d

<今回>

- ・ 前回再評価時（R6.10）に追加された防衝工について、国との定期的な打合せにおいてコスト縮減を継続的に要請
- ・ 現在、国において、船型、航路航行方法を踏まえ、防衝工配置の見直しを検討中
- ・ 防衝工の配置を最適化することで約1.8億円のコスト縮減見込み
- ・ 引き続き、国と密に連携を図り、コスト縮減に向けた取組を行っていく



※前回再評価（R6.10）資料より抜粋



本資料は、関東地方整備局事業評価監視委員会の原案をもとに川崎市にて作成したものである。

8 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）の現地架設を完了し、主桁（鋼桁）の現地架設を推進中。
- ・現在施工中の海上主桁（鋼桁）架設については、海上施工特有の気象海象条件の影響を大きく受けることから、現地状況等により工法等の変更の可能性があるため、引き続き事業費の精査が必要であり、徹底したコスト縮減対策を講じていく。
- ・水江町アプローチ部は、令和5年度より下部工事の施工を実施、令和7年度より上部工事を推進中。
- ・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

- ・昇降施設の仕様及び防衝工の配置の見直しによりコスト縮減を進める。

（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。

臨港道路東扇島水江町線整備事業の進捗状況について



9 水江町線がもたらす本市への効果

(1) 定量的な効果（費用便益分析（開通後50年間換算））

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
	2,925億円	353億円	26億円	2.6億円	3,307億円
費用	事業費		維持管理費		総費用
	2,837億円 ※本市負担相当946億円		50億円 ※本市が全て負担		2,886億円 ※本市負担相当996億円

(注)費用・便益は、令和8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

(2) 定性的な効果

①緊急物資輸送機能の強化

- ・東扇島と内陸部とのアクセスは「川崎港海底トンネル」に依存。自然災害や事故時の代替ルート確保により、東扇島の基幹的広域防災拠点からの緊急物資輸送等の貢献。首都圏の防災機能強化に寄与。
※首都直下地震等発生時には、東扇島基幹的広域防災拠点に政府の緊急災害現地対策本部等が設置。

②交通・物流の利便性向上

- ・交通渋滞の緩和等による通勤や貨物輸送の時間短縮
※川崎駅-東扇島間:37%の時間短縮効果(現在30分→19分)。
※救急隊は現在、海底トンネル渋滞時に首都高へ迂回。
- ・危険物輸送の円滑化により臨海部の化学産業等のサプライチェーンの効率化に寄与。
※川崎港海底トンネルは危険物積載車両の通行制限有。
※川崎港では危険物コンテナの取扱ニーズが高まっている。

(3) 川崎臨海部・川崎港への期待

①川崎臨海部への活発な民間投資

- ・扇島・東扇島地区等を中心に、新たな物流施設整備などで総額6,000億円規模の投資が進行中
- ・扇島地区では、液化水素受入基地の実証(2030年度迄に実施予定)に向けた取組(総額2,900億円)を中核として、水素の製造・輸送・利用をつなぐ水素サプライチェーンの構築

②川崎臨海部・川崎港への国の重点的な投資

- ・国は、国際コンテナ戦略港湾 京浜港(東京港・横浜港・川崎港)の一体的な機能強化を図るため、集中的に投資
※直近3年間の国直轄港湾整備事業の予算額(港別)ランキング:川崎港は全国2位(1位は横浜港)
- ・本事業をはじめ、国道357号多摩川トンネルや扇島地区の道路、港湾整備を実施、支援
- ・令和8年9月、川崎臨海部エリアがGX戦略地域認定、国による支援や規制・制度改革を活用



臨海部の主要な道路ネットワークを構成する水江町線の早期完成が、川崎港・川崎臨海部の発展に寄与し、我が国の成長や社会課題の解決へも貢献

10 今後について

今後、自治体意見書の提出(10/19)後、関東地方整備局事業評価監視委員会の審議結果について、改めて環境委員会へ報告