(再評価)

 資料4-3-1

 関東地方整備局

 事業評価監視委員会

 (平成25年度第9回)

# 川崎港東扇島~水江町地区 臨港道路整備事業

平成25年12月9日 国土交通省 関東地方整備局

# 目 次

1.	川崎港の位置図 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2.	川崎港の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
3.	事業の目的と概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
4.	事業進捗の状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
5.	事業の必要性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・10
6.	費用便益分析 ••••••14
7.	まとめ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16

# 1. 川崎港の位置図





### (1)川崎港の概要①

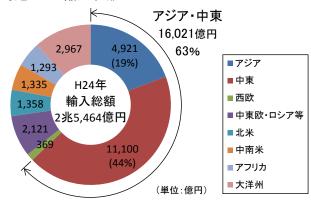
- 〇川崎港は、京浜港の中間に位置し、冷凍冷蔵倉庫が集積するとともに、ロジスティクスの展開余地がある特徴を踏まえ、<u>首都圏の大消費地と直結するアジアの輸入貨物の取扱拠点、陸海空の結節点として多様な倉庫群を活かした総合的な物流拠点として重要な役割</u>を果たしています。
- 〇特に、<u>東日本における完成自動車(新車及び中古車)の輸出拠点及び国内輸送拠点</u>としての役割を担って おり、平成24年の川崎港輸出総額1.3兆円のうち、約4割に相当する0.5兆円を自動車が占めています。

#### 《川崎港からの輸出国》 アジア・中東 26**0** 159 6,734億円 52% 288 ■アジア ■中東 H24年 3,886 6,270 ■西欧 輸出総額 (49%)1兆2,897億円 ■中東欧・ロシア等 ■北米

### 《川崎港への輸入国》

316

1,254 464

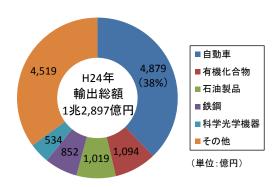


(単位:億円)

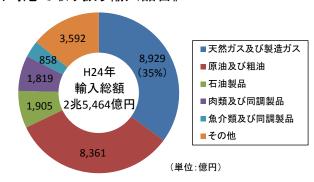
■中南米

■ アフリカ■ 大洋州

#### 《川崎港で取り扱う輸出品目》



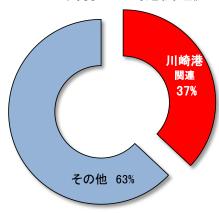
#### 《川崎港で取り扱う輸入品目》



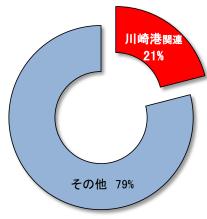
## (1)川崎港の概要②

- 〇川崎市のGDPの約4割、雇用の約2割が川崎港関連です。 〇臨海部の製造品出荷額は堅調に伸びており、遊休地面積もピーク時の1/10以下になっております。

#### 《川崎市のGDPの4割弱が川崎港関連》



#### 《川崎市の雇用の約2割が川崎港関連》

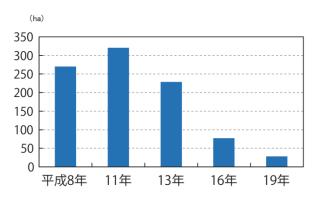


#### 資料:川崎港ビジョン

#### 《従業者1人当たり製造品出荷額等の推移(川崎区)》



#### 《遊休地面積の推移(川崎区)》



### (2)東扇島地区の概要(物流拠点)

- 〇東扇島地区は、<u>首都圏で消費される食品・雑貨等の流通拠点</u>として、<u>物流倉庫や流通加工が可能な最新</u> <u>鋭の物流センターの立地</u>が進んでおり、321事業所が立地、約6,400人\*<sup>1</sup>が従業しています。
- 〇特に、冷凍・冷蔵倉庫の保管能力は約90万トンで国内最大の規模であり、首都圏4千万人の食生活を支えています。
- 〇これらを背景として、コンテナターミナルにおいても近年新規航路が相次いで開設され、取扱貨物量が増加しております。また、日本の基幹産業である完成自動車の輸出拠点として、東扇島地区の公共ふ頭から北米やアジア等へ向けて海上輸送されており、中古車の輸出拠点にもなっています。これら自動車輸出は、円安や仕向国の経済成長等により増加傾向にあります。

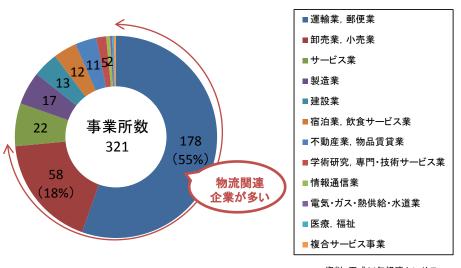
\*1 平成24年経済センサス

#### 《最新鋭の物流センターの立地が進む東扇島総合物流拠点地区》

# 

#### 資料:Port of KAWASAKI(川崎市港湾局)

#### 《東扇島地区に立地する業種別事業所数》



資料:平成24年経済センサス

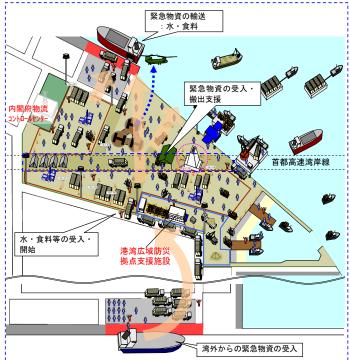
### (2)東扇島地区の概要(防災拠点)

- 〇都道府県単独では対応不可能な、広域あるいは甚大な被害に対し、国及び地方公共団体が協力して応急 復旧活動を行う場として、都市再生プロジェクト第1次決定(平成13年6月)を受けて東京湾臨海部における 基幹的広域防災拠点の整備を東扇島地区及び有明の丘地区において進め、平成20年4月から供用を開 始しました。
- ○東扇島地区は、水上交通の発達と貨物ヤードや耐震バース等の施設により、港湾機能が充実しています。 東扇島地区基幹的広域防災拠点は、これらの港湾機能を生かし、発災時に緊急物資などの海上輸送、河 川舟運、陸上輸送への中継基地、広域支援部隊の一時集結地、ベースキャンプとして機能します。また、<u>首</u> 都圏において大規模災害が発生した際に、被災地へ向けて迅速かつ効率的な緊急物資の輸送が出来るよう訓練を実施しています。

#### 《東扇島地区基幹的広域防災拠点の役割》

《東扇島地区基幹的広域防災拠点における訓練の状況》







コンテナを活用した緊急物資輸送訓練



7. 5m岸壁に着岸した海上自衛隊「輸送艇2号」

# 3. 事業の目的と概要

### (1)事業の目的

- ○東扇島地区と内陸部との円滑な接続により物流機能を強化します。
- ○東扇島地区と内陸部を結ぶ緊急物資輸送ルートの多重化を図り、防災機能を強化します。

### (2)事業の概要

整備区間 : 川崎区東扇島~水江町

整備延長 : 全長3.0km 幅員 : 約7~20m

事業期間 : 平成21年度~平成30年度

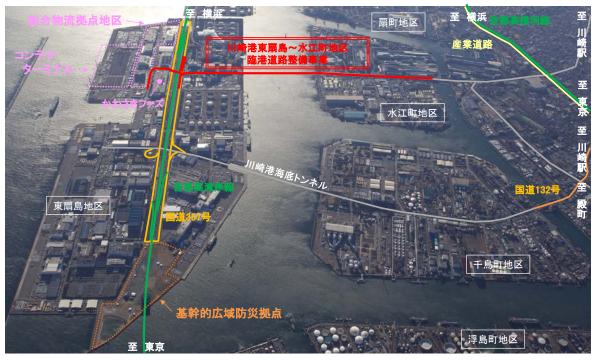
道路区分 : 第4種1級 設計速度 : 50km/h

車線数: 往復4車線・歩道(片側)あり

事業費 : 540億円 計画交通量: 20,800台/日

#### ■完成予想図





# 4. 事業進捗の状況

## (1)事業の経緯

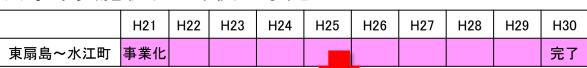
《横断図》

〇平成12年度:川崎港港湾計画に位置付け

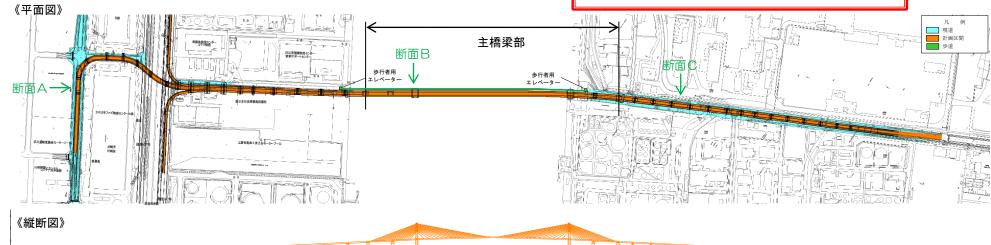
〇平成21年度:事業化

〇平成30年度:事業完了(予定)

# (2)事業実施状況と今後の予定

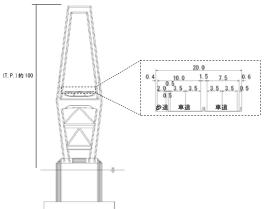


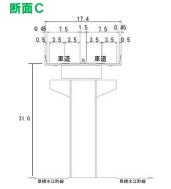
- ・アセス準備書を年度内に提出予定
- ・現地着工はH26年度中を予定



断面B

#### 





# 4. 事業進捗の状況

### (3)事業進捗の遅れ

- 〇当初は平成28年度の完了を予定していましたが、以下の理由により約2年の遅れが生じる見込みです。
  - ①事業による環境影響に対する地元関係者の理解獲得 周辺地域における環境影響に関する地元関係者への説明
  - ②<u>港湾利用者等との調整</u> 航路上の橋脚の位置や用地買収に関する調整
  - ③設計の見直し 東日本大震災の影響や道路橋示方書の改訂(H24.3)による耐震性能等の見直し

#### 《新規事業採択時における進捗想定》

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
測量•調査•設計										
環境影響評価手続き										
施工								完了		

#### 《再評価時(今回)における進捗想定》

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
測量•調査•設計										
環境影響評価手続き										
施工										完了

# 4. 事業進捗の状況

### (4)事業に関する地元関係者への説明

- ○地域の方々に事業をご理解いただくため、物流面や防災面などの事業の必要性や本事業の実施に伴う環境への影響について、説明を重ねて行っております。
- 〇京浜港湾事務所のHPでも事業概要や環境影響評価準備書(案)の概要について掲示し、事業について広くご理解を得るようにしているとともに、周辺の町内会において事業概要説明資料の回覧等も行ってもらっています。
- ○環境への影響を少しでも低減していくための沿道環境対策等については、今後、地域の方々のご意見を伺いながら進めていく予定です。

#### 《これまでの地元関係者の方々への説明等回数》

	·바·남·/>	地元	合 計		
	地域住民	個別	団体	合 計	
平成21年度	0	28	5	33	
平成22年度	0	17	1	18	
平成23年度	3	16	2	21	
平成24年度	1	37	1	39	
平成25年度	9	36	2	47	
合 計	13	134	11	158	

<sup>※</sup>上記は、事業説明、橋脚位置等の事業調整、用地取得に関する調整の回数を計上

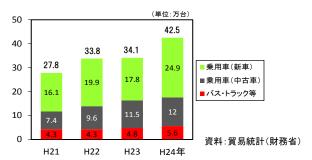
<sup>※</sup>平成25年度は今後の実施予定も含む

<sup>※</sup>地域住民への説明は団体説明

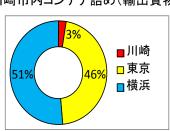
### (1)物流機能の強化

- 〇東扇島地区では、<u>首都圏で消費される食品・雑貨等の流通拠点</u>(特に、冷凍冷蔵倉庫の保管能力は約90万トン以上で国内最大の規模)として、首都圏4千万人の食生活を支えています。また、<u>完成自動車の輸出拠点</u>として、公共ふ頭から北米やアジア等へ向けて海上輸送されています。
- 〇貨物流動の現状として、川崎市内で生産・消費されるコンテナ貨物の多くが東京港・横浜港を経由(横持ち輸送)していますが、今後は、川崎港を有効活用して域内物流の適正化を図るため、<u>東扇島地区と内陸部を</u>直接結ぶ東西軸の貨物輸送の重要性が高まります。
- 〇しかし、東扇島地区と内陸部を結ぶ陸上ルートは、現状では<u>川崎港海底トンネルのみとなっており、交通渋</u>滞が物流の円滑化の支障となっています。
- 〇当該事業を行うことにより、東扇島と内陸部とを結ぶ交通の分散化が図られ、首都圏の生活と産業を支える物流の動脈としての機能の強化が見込まれます。
- 〇また、川崎港海底トンネルは危険物運搬車の通行が制限されておりますが、本臨港道路は橋梁形式であることから、危険物運搬車の通行にも制限を受けません。

#### 《東扇島地区の自動車輸出台数の推移》



《川崎市内コンテナ詰め(輸出貨物)》 《川崎

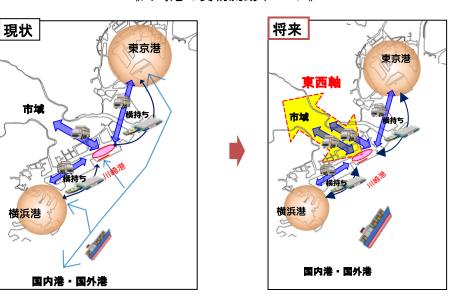


《川崎市内コンテナ出し(輸入貨物)》



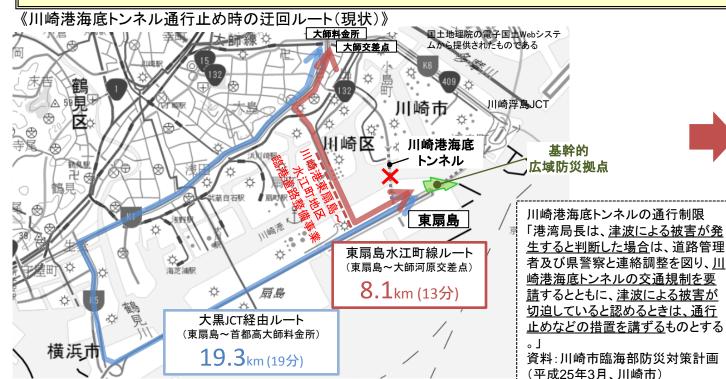
資料: 平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

#### 《川崎港の貨物流動イメージ》



### (2)防災機能の強化

- ○東扇島には、基幹的広域防災拠点が整備され、また、多数の倉庫が営業活動を行っており、倉庫には大量の飲料、食料品、日用品が保管されています。発災時には、これらの物資を東扇島から被災地に大量に輸送することが必要です。
- 〇現在、<u>東扇島と内陸部の接続は「川崎港海底トンネル」が唯一の路線</u>であり、川崎港における耐震強化岸壁も東扇島のみに整備されていることから、発災時に海底トンネルが不通になると、東扇島から被災地に向けた緊急物資輸送に支障が生じることが懸念されます。
- 〇当該事業を行うことにより、高架橋により<u>東扇島と川崎市内陸部を結ぶ緊急物資輸送ルートが構築</u>され、<u>発</u> <u>災時には、基幹的広域防災拠と結ぶ緊急物資輸送や就労者等の避難に役立ち、首都圏の防災機能の強化</u> が見込まれます。



《川崎市の防災計画等での位置付け》

「災害時における市内の重要拠点である 東扇島広域防災拠点のアクセスルートを 多重化します。」

(出典)川崎市総合都市交通計画 (平成25年3月、川崎市)

「東扇島地区と千鳥町地区を結ぶ川崎港 海底トンネルの代替連絡路として、東扇 島水江町線の整備を進める。」 (出典)川崎市臨海部防災対策計画 (平成25年3月、川崎市)

「現在、整備が進んでいる水江町から東扇島までの区間をつなぐ臨港道路について、<u>緊急輸送道路としての指定</u>を検討します。」

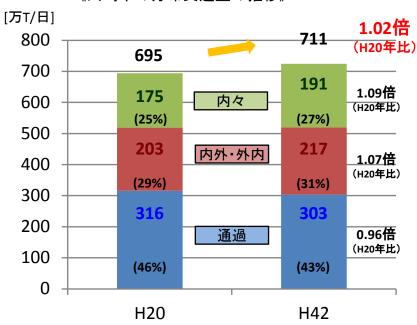
(出典)川崎市地震防災戦略 (平成25年4月改定、川崎市)

※所要時間は、H22道路交通センサス昼間12h平均旅行速度を使用し、算定 ※東扇島水江町線は速度50km/h、センサス対象外は30km/hとした

### (3)道路混雑の緩和①

- 〇川崎市の分布交通量はH42にはH20に比べ約1.02倍に増え、特に<u>市内陸部と臨海部を結ぶような内々交通の増加が多く、約1.09倍になる見込みです。</u>
- 〇他方、川崎市内一般道の混雑時旅行速度はH22センサスによれば平均16.9km/hであり、全国平均の34.3km/hに比べて低く、<u>市内陸部と臨海部を結ぶ唯一のルートである一般国道132号は14.8km/hとさらに低いため、混雑の緩和のための新たなルートが必要</u>となります。

#### 《川崎市の分布交通量の推移》



#### 《川崎市の平均旅行速度》



資料: 平成22年度道路交通センサス

#### ■内々交通

内外•外内交通

川崎市内から出発し、 川崎市内を目的地とする交通 内外・外内交通

川崎市内から出発し、 川崎市外を目的地とする交通。 または川崎市外から出発し、 川崎市内を目的地とする交通。

川崎市外から出発し、 川崎市外を目的地とする交通 のうち、川崎市を経由すると 想定される交通。

資料

川崎市総合都市交通計画を基に作成

### (3)道路混雑の緩和②

- 〇川崎市内々の交通量が増加するH42年には、<u>一般国道132号および川崎港海底トンネルはいずれも、さらなる</u> <u>混雑悪化</u>が懸念されています。
- 〇<u>当該事業を行うことにより、一般国道132号および川崎港海底トンネルの混雑が緩和</u>されるとともに、<u>東扇島から市内陸部への到達時間圏域が拡大</u>します。

# 《川崎港海底トンネルの交通量の変化》 -般国道132号】 32,300台/日 (1.23) 【川崎港海底トンネル】 現況: 28,800台/日 (1.10) 臨港道路整備なし(H42): 34,000台/日 (1.30) 臨港道路整備あり(H42): 18,300台/日 (0.70) 川崎港海底 ( )内は混雑度 トンネル (既設) 東扇島 国土地理院の電子国土Webシステムから提供されたものである

《川崎港海底トンネル(千鳥町側付近)の渋滞状況》



《当該事業による到達時間圏域\*2の変化》



\* H22道路交通センサス昼間12h平均旅行速度を使用。 東扇島水江町線は速度50km/h、センサス対象外は30km/hとした。

<sup>・</sup>混雑度は交通量を交通容量で除した値。一般国道132号の交通容量および混雑度はH22道路交通センサス値を使用。 川崎港海底トンネルの現況交通量はH24.10平日平均のトラカン値、交通容量は一般国道132号と同じ値とした。

# 6. 費用対効果分析

### (1)便益

〇「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」及び「港湾投資の評価に関する解説書」(臨港道路整備プロジェクト)に 基づき、以下の便益を計上しています。

①走行時間短縮便益:臨港道路の整備により、走行時間の短縮が可能となり輸送時間費用が削減されます。

②走行経費減少便益: 臨港道路の整備により、走行距離の短縮が可能となり走行経費が削減されます。

③交通事故減少便益:臨港道路の整備により、交通事故による社会的損失が減少されます。

### (2)費用

〇本プロジェクトに係るコスト(建設費、維持管理費)を計上しています。

### (3)分析条件•費用

基準年次	平成25年度
分析対象期間	供用後50年間
事業費	540億円
総便益(割引後)*	680億円
総費用(割引後)*	484億円
費用便益比(B/C)	1.4
経済的内部収益率(EIRR)	6.0%

<sup>\*1</sup> 割引後は社会的割引率等を考慮した値。

# 6. 費用対効果分析

# ■事業全体

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	経済的 内部収益 率	
		626億円	47億円		5億円	2億円	680億円	(B/C)	(EIRR)
掌	費用	事業費	<b>推</b>		持管理費	総費用		1 1	C 00/
(C)	(C)	471億円	3	1	13億円	484億円		1.4	6.0%

# ■残事業

便益 (B)	走行時间     短縮価益		テ経 或少 一 交通事故 減少便益		残存価値 総便益		費用便益比	経済的 内部収益 率
	626億円	意円 47億円		5億円	2億円	680億円	(B/C)	(EIRR)
費用	事業費	費 維持		持管理費	総費用		1 5	6 70/
(C)	427億円		1	13億円	440億円		1. 5	6.7%

注1) 便益・費用については、平成25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です。

注2)費用及び便益額は整数止めです。

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ります。

# 7. まとめ

### (1)事業の必要性等に関する視点

- 東扇島地区においては首都圏で消費される食品・雑貨等の流通拠点として、また、我が国の基幹産業である自動車の輸出拠点として企業集積が進んでいるが、東扇島地区と内陸部を結ぶ動線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す。
- さらに、切迫する首都直下地震等への備えとして、災害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の多重化が必要です。
- 上記への対応として、当該事業の整備により、常時においては交通の分散化による交通混雑緩和、発災時においては 緊急物資輸送ルートのリダンダンシーの確保に寄与するものです。

### (2)事業の進捗の見込みの視点

平成30年度に事業完了予定。

### (3)都県・政令市への意見聴取(結果)

#### <川崎市長からの意見>

- ・臨海部ネットワークの充実による物流機能の強化及び市街地と基幹的広域防災拠点を結ぶ緊急輸送道路のリダンダンシー確保のため、臨港道路東扇島水江町線を整備することは、川崎市の重要な課題。
- 事業継続を図るとともに、早期供用に向け、環境に留意しつつ事業推進を強く要請。

### (4)対応方針(原案)

• 上記より、本事業は「継続」が妥当であると考えられます。