

(再評価)

資料 4 - 3 - ①

平成 28 年度 第 7 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

平成28年11月22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	.....	10
3. 事業の評価	.....	12
4. 事業の見込み等	.....	14
5. 関連自治体等の意見	.....	16
6. 今後の対応方針(原案)	.....	17

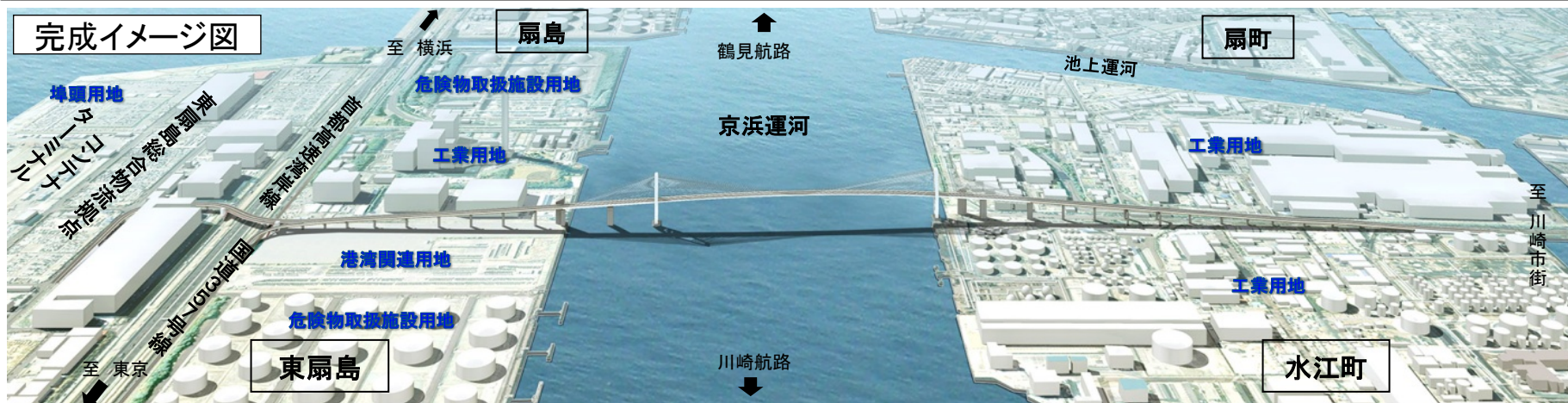
1. 事業の概要

(2) 事業の目的と計画の概要

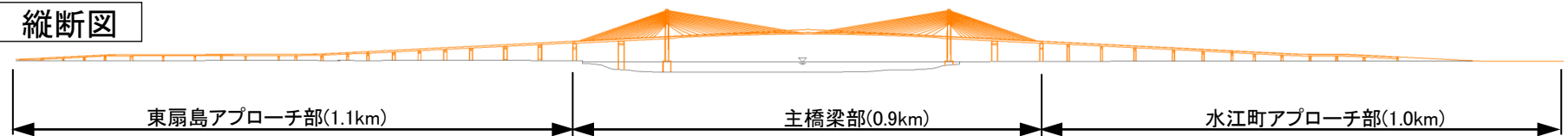
目的

- 東扇島地区と内陸部との円滑な接続により物流機能を強化する。
- 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、防災機能を強化する。

完成イメージ図



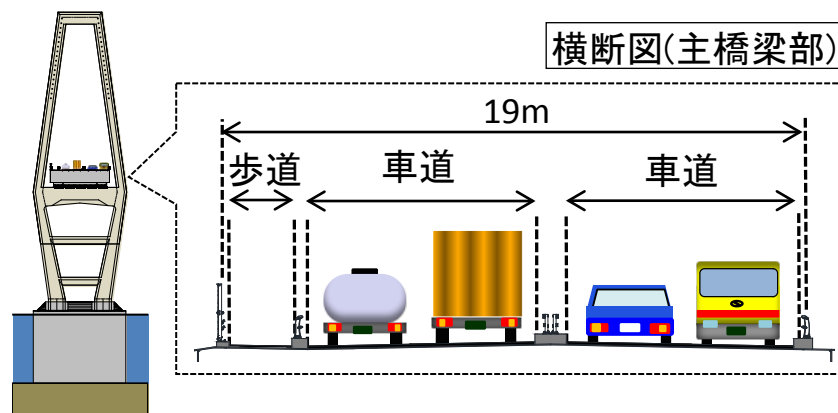
縦断図



計画の概要

整備区間	: 川崎市東扇島～水江町
整備延長	: 全長3.0km
幅員	: 約7～19m
事業期間	: 平成21～35年度(前回:平成21～30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	: 21,900台/日

横断図(主橋梁部)



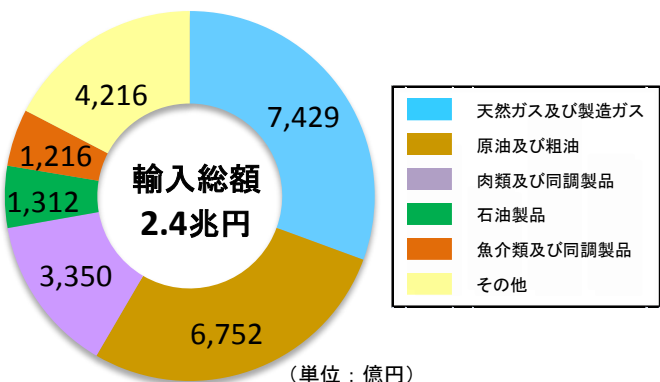
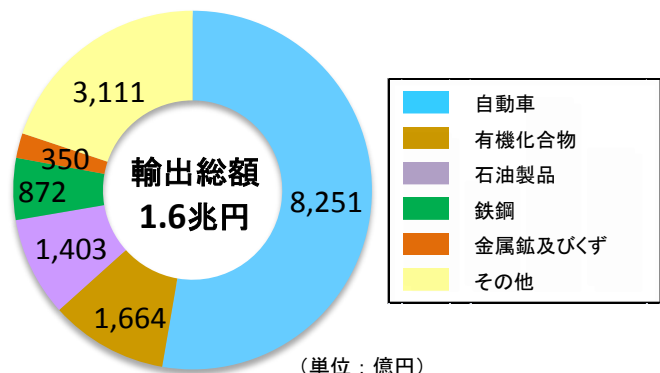
1. 事業の概要

(3)-1 川崎港の概要

- 川崎港は京浜工業地帯の中核を成し、石油化学・鉄鋼等の製造業や火力発電所、バイオマス、太陽光、風力などのエネルギー関連産業の集積が進み重要な役割を担っている。
- 近年はコンテナターミナルやロジスティクス機能の充実により、日本随一の冷凍冷蔵倉庫群も含めた倉庫の集積を活かし、国際戦略港湾『京浜港』の一員としての役割を担っている。

■ 川崎港における輸出入品目(平成27年)

出典: 川崎港貿易概況(平成27年分)



■ 川崎港における輸出入先及び額(平成27年)

出典: 川崎港貿易概況(平成27年分)



1. 事業の概要

(3)-2 川崎臨海部の動向

- 『未来型環境・産業都市』の実現を目指し、水素利用の拡大に向けた取組を進めている。
- ライフサイエンス・環境分野における世界最高水準の研究開発から新産業を創出するなど、我が国の経済成長を牽引する国際戦略拠点の形成に向けた取組が活発化している。
- 川崎市の製造業のうち、事業所の3割、従業者数の約5割、製造品出荷額の約8割が臨海部に集積しており、雇用や税収の面において重要なエリアである。
- 近年では臨海部の特徴を生かした、「工場夜景・産業観光ツアー」、「みなと祭り」、様々なスポーツイベントが開催され、人・モノの交流が進み魅力ある地域の形成が進んでいる。

■ 浮島太陽光発電所



■ 川崎スチームネット



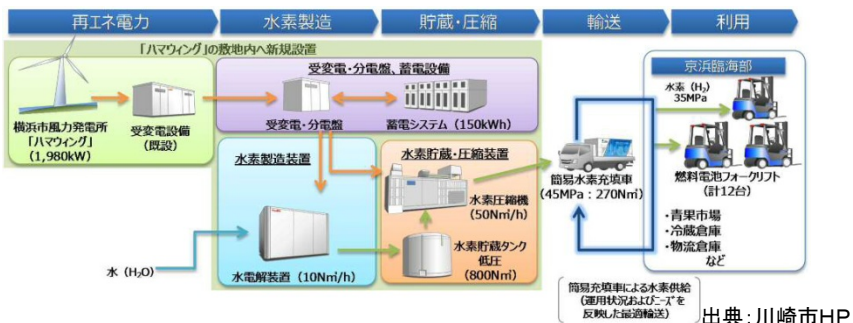
■ 自立型水素エネルギー供給システム



■ 移動式水素ステーション



■ 水素による燃料電池フォークリフトの実証プロジェクト



■ 観光・イベント

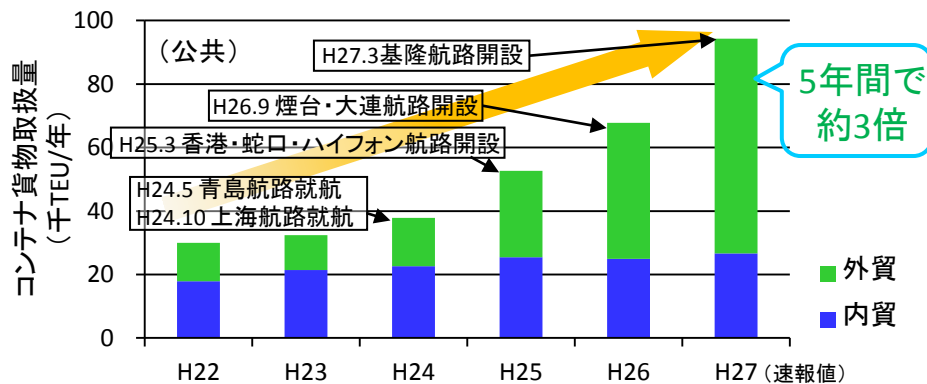


1. 事業の概要

(3)-3 事業の必要性(貨物量増加に対応する物流機能の強化①)

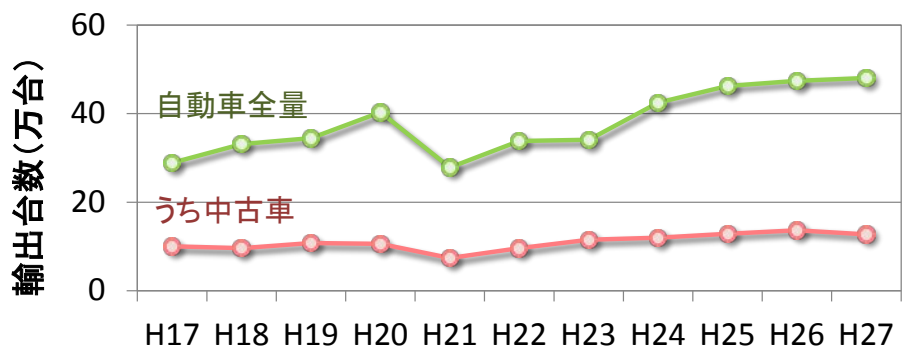
- 川崎港におけるコンテナ貨物取扱量（公共）は、定期航路の開設に伴い増加を続けており、平成27年には9.4万TEUに達し、平成22年から5年間で約3倍に増加した。
- また、完成自動車の輸出量は増加傾向で、平成27年には48万台に達した。
- 増加する貨物流動等に対応するため、東扇島地区と内陸部を結ぶ新たなアクセスルートが必要である。

■ 川崎港の航路増設とコンテナ貨物取扱量



出典：川崎港統計年報 平成27年

■ 川崎港における完成自動車輸出量



出典：貿易統計(川崎税関支署)



1. 事業の概要

(3)-4 事業の必要性(貨物量増加に対応する物流機能の強化②)

- コンテナターミナルの直背後に、かわさきファズ物流センターや高機能な物流施設が立地する東扇島総合物流拠点地区、冷凍・冷蔵倉庫を中心とした物流倉庫群の立地が進み、物流の結節点となっている。
- 特に、首都圏4千万人の食生活を支える冷蔵倉庫収容能力は、197万m³と国内最大規模である。

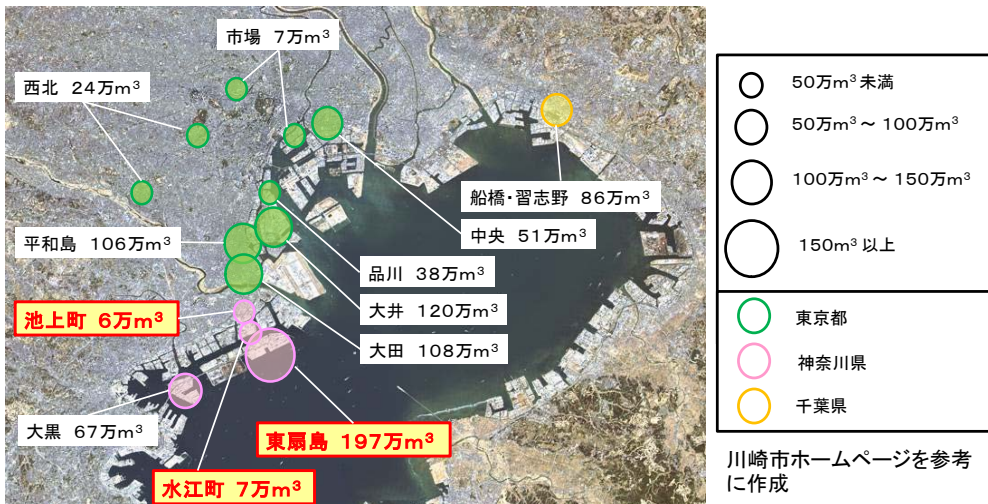
■ 多様なロジスティクス機能の集積



東扇島総合物流拠点地区



■ 京浜港における地区別冷蔵倉庫収容能力



コンテナターミナル背後の物流拠点



東扇島の東側に広がる物流倉庫群

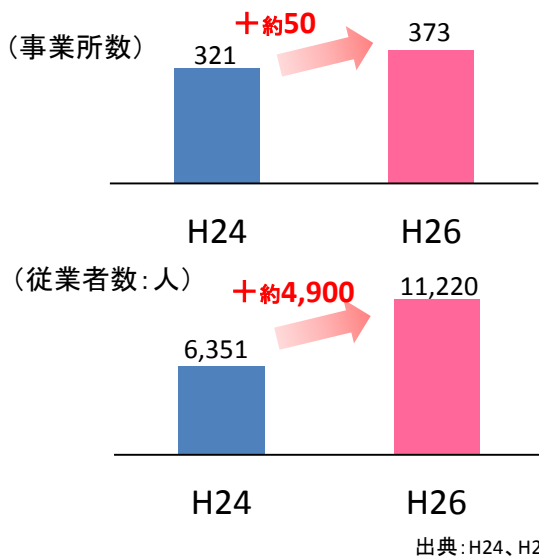


1. 事業の概要

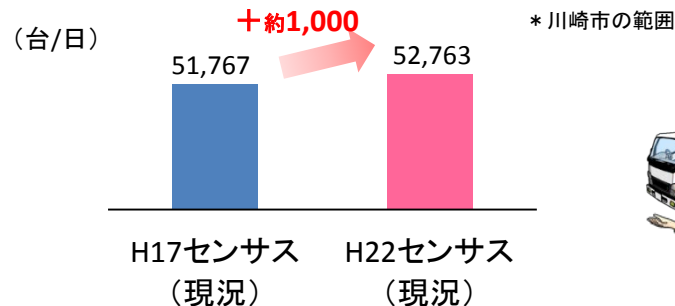
(3)-5 事業の必要性(貨物量増加に対応する物流機能の強化③)

- 東扇島地区では、H24年からの2年間で約50社の企業進出が進み、約4,900人もの従業者数が増加している。
- 従業者の通勤手段は、川崎駅発着の路線バス、自家用車等で、川崎市内との唯一のアクセスルートである川崎港海底トンネルを通行するため、朝夕の通勤時間帯を中心に、通勤車両と物流関連車両の交通集中により激しい渋滞が発生しており、早急な対策が必要となっている。

■ 東扇島の事業所数・従業者数の推移



■ 東扇島・扇島*の発生集中交通量の推移



■ 渋滞状況



■ 事業者の声



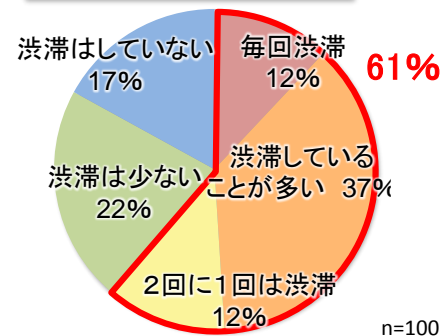
・朝の交通混雑を避けるため、出荷の時間を早め、早朝出勤を行っている。

・東扇島水江町線の整備により、スムーズかつ計画通りの輸送が可能となることを期待している。

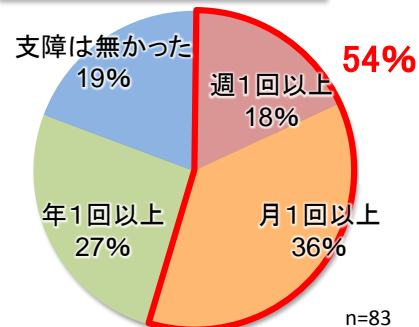
■ 道路利用者へのアンケート結果

実施: 平成27年12月
対象: 国道132号塩浜交差点~川崎港海底トンネル出入口(東扇島側)利用者

渋滞の発生頻度



渋滞による支障の発生



1. 事業の概要

(3)-7 事業の必要性(緊急物資輸送ルートの強化)

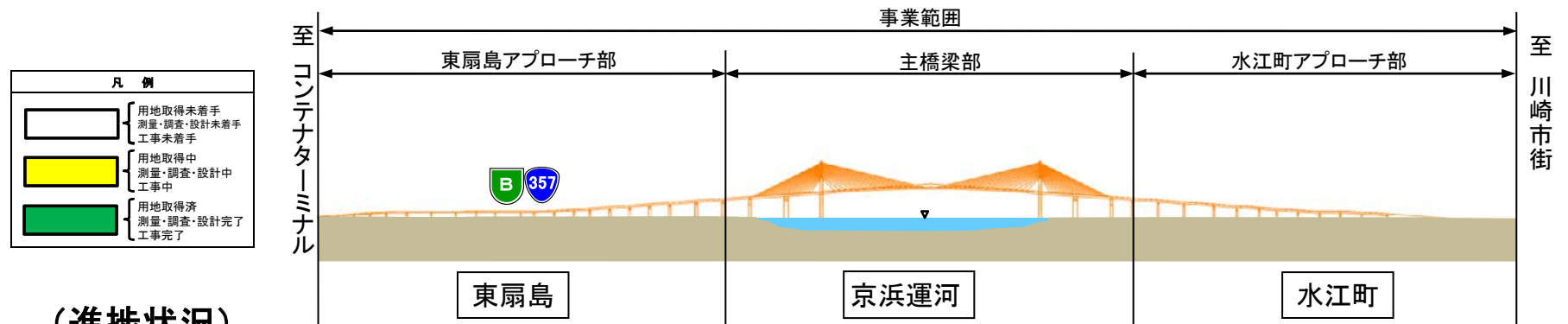
- 東扇島には、基幹的広域防災拠点が整備され、発災時には、東扇島から被災地に大量の物資(飲料、食料品、日用品)を輸送する必要がある。
- 現在、東扇島と内陸部の接続は「川崎港海底トンネル」が唯一のルートであり、発災時に海底トンネルが不通になると、東扇島から被災地に向けた緊急物資輸送に支障が生じることが懸念される。
- 東扇島水江町線の整備により、橋梁による東扇島と川崎市内陸部を結ぶ緊急物資輸送ルートが構築され、首都圏の防災機能の強化が図られる。



2. 事業の進捗状況

(1) 事業の経緯及び進捗状況

- 平成11年度：川崎港港湾計画に位置付け
- 平成26年度：環境影響評価書 公告(11月)
- 平成21年度：事業化
- 平成27年度：準備工、仮設工着手
- 平成23年度：用地取得着手
- 平成28年度：橋梁下部工着手(現地本格着手)



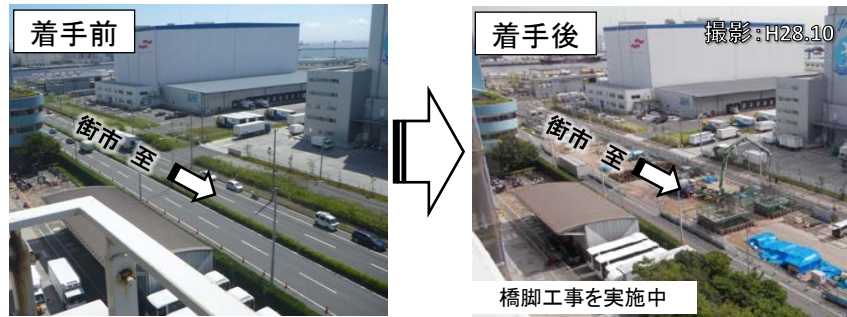
(進捗状況)

前回評価時 (H25)	用地取得		—	
	測量・調査・設計			
	工事			

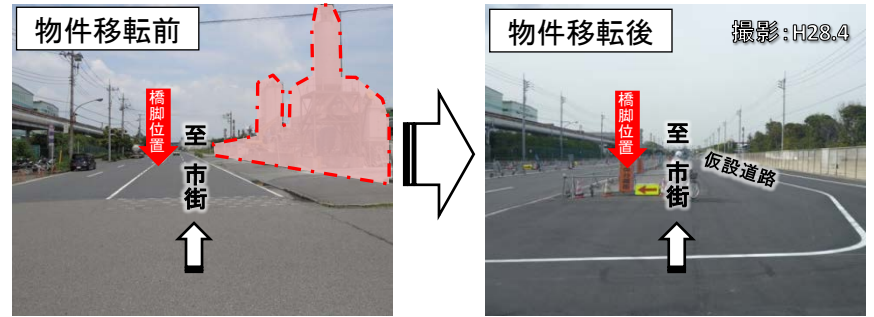
※用地取得率:平成28年10月末現在(面積ベース)

今回評価時 (H28)	用地取得		—		取得率60%
	測量・調査・設計		近接施工・工作物移設 調整中	上部工設計・施工検討中	近接施工・工作物移設 調整中
	工事				

東扇島アプローチ部



主橋梁部(水江町陸上部)



2. 事業の進捗状況

(2) 前回評価からの進捗状況

- 用地取得及び海上工事の水域利用調整により、現地着手に遅れが生じた。
- 平成28年度の本格着手に伴い工程を精査したところ、以下の関係者調整が必要な箇所については時間を要することから、事業期間は平成30年度から平成35年度となる見込みである。
 - 工作物移設に関する調整（移設先の用地取得含む）
 - 一般交通・埋設物との近接施工に関する調整
 - 狭隘な水域における上部工施工に関する調整
 - 関係者調整に伴う設計・施工検討

前回評価時 (H25)	年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	
	測量・調査・設計(施工検討含む)	[進捗]															
	用地取得調整・工作物移設			[進捗]													
	施工						[進捗]										



今回評価時 (H28)	年度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35		
	測量・調査・設計(施工検討含む)	[進捗]																
	用地取得調整・工作物移設			[進捗]														
	関係者調整等(近接施工・上部工施工)							[進捗]										
施工							着手遅れ				関係者調整箇所の施工							



3. 事業の評価

(1) 費用対効果分析①

■ 総便益(B)

臨港道路事業に関わる便益は、平成42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」に基づき3便益を計上した。

【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した。

1) 計算条件

- ・基準年次: 平成28年度
- ・開通開始年次: 平成36年度
- ・分析対象期間: 開通後50年間
- ・基礎データ: 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点: 平成42年度
- ・計画交通量: 21,900(台/日)
- ・事業費: 540億円
- ・総便益(B): 約679億円(割引後)
- ・総費用(C): 約517億円(割引後)
- ・費用便益比(B/C): 1.3

〔参考: 前回評価(H25)〕

- 平成25年度
- 平成31年度
- 開通後50年間
- 平成17年度道路交通センサス
- 平成42年度
- 20,800(台/日)
- 540億円
- 約680億円(割引後)
- 約484億円(割引後)
- 1.4

3. 事業の評価

(1) 費用対効果分析②

2) 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 (B/C)
	636億円	39億円	1.8億円	2.2億円	679億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用		1.3
	494億円		23億円	517億円		

3) 残事業

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)
	636億円	39億円	1.8億円	2.2億円	679億円	
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用		3.1
	199億円		23億円	222億円		

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化した値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めである。

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。

注4) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

4. 事業の見込み等

(1) 事業進捗の見込みの視点

- 東扇島及び水江町アプローチ部については、一部下部工事に着手、一般交通・埋設物との近接施工や工作物移設に係る調整、設計・施工検討中。
- 主橋梁部においては、下部工事に着手、上部工の施工に係る調整、設計・施工検討中。
- 着実な工事進捗に努め、早期の完成供用を目指す。

(2) 事業の実施状況と今後の予定

年 度	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
事業化																
環境影響評価																
測量・調査・設計																
用地取得調整・工作物移設																
関係者調整等(近接施工・上部工施工)																
工事																

供用開始年次

前回再評価

今回再評価

4. 事業の見込み等

(3) その他

■工期短縮に向けた取り組み

- 関係者との情報共有をより一層密にし、円滑な事業推進のため調整を図る。
- 有識者や専門家の意見を踏まえ、作業性や安全性などの観点から施工方法を検討する。
- 移設が必要となる工作物については、整備局が総合的な調整を行い円滑な施工に努める。

(事例)



5. 関連自治体等の意見

■都県・政令市への意見聴取(結果)

<川崎市長からの意見>

臨港道路東扇島水江町線は、臨海部ネットワークの充実による物流機能強化及び市街地と基幹的広域防災拠点とを結ぶ緊急物資輸送道路のリダンダンシー確保等を目的とする重要な社会資本となるものです。事業実施にあたっては、早期完成に向けた予算の確保と周辺環境への留意、更なるコスト縮減と工期短縮を強く要請します。

6. 今後の対応方針(原案)

(1)事業の必要性等に関する視点

- 東扇島地区は我が国の基幹産業である自動車の輸出拠点であり、高機能な物流施設、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。
- 上記への対応として、当該事業の整備により、平常時には貨物流動の分散化による交通混雑緩和、発災時には、緊急物資輸送ルートの多重化に寄与する。

(2)事業の進捗の見込みの視点

- 平成27年度に現地着手し、現在、東扇島アプローチ部および主橋梁部を実施中である。
- 引き続き、用地取得や工作物移設協議を行い事業の進捗を図る。
- 基幹産業や物流拠点が立地する地域であり危険物を取り扱う企業も多く、工事実施にあっては港湾利用者、道路利用者及び交通管理者、空港管理者、沿道企業等と調整を行いながら、安全・確実な事業の進捗を図る。
- 本橋は技術的難易度の高い長大橋であり、有識者や専門家の意見を踏まえ確実な対応を図って行く。

(3)対応方針(原案)

- 事業継続する。
- 事業の必要性・重要性は高く、着実な効果発現を図ることが適切である。