（再評価）

資　　料　4
令和８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8年10月29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　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　４

３．事業の投資効果　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１４

４．事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点・・・・・　１９

５．関連自治体等の意見　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２０

６．今後の対応方針（原案）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２１

1. 事業の概要

(1)事業の目的と計画の概要

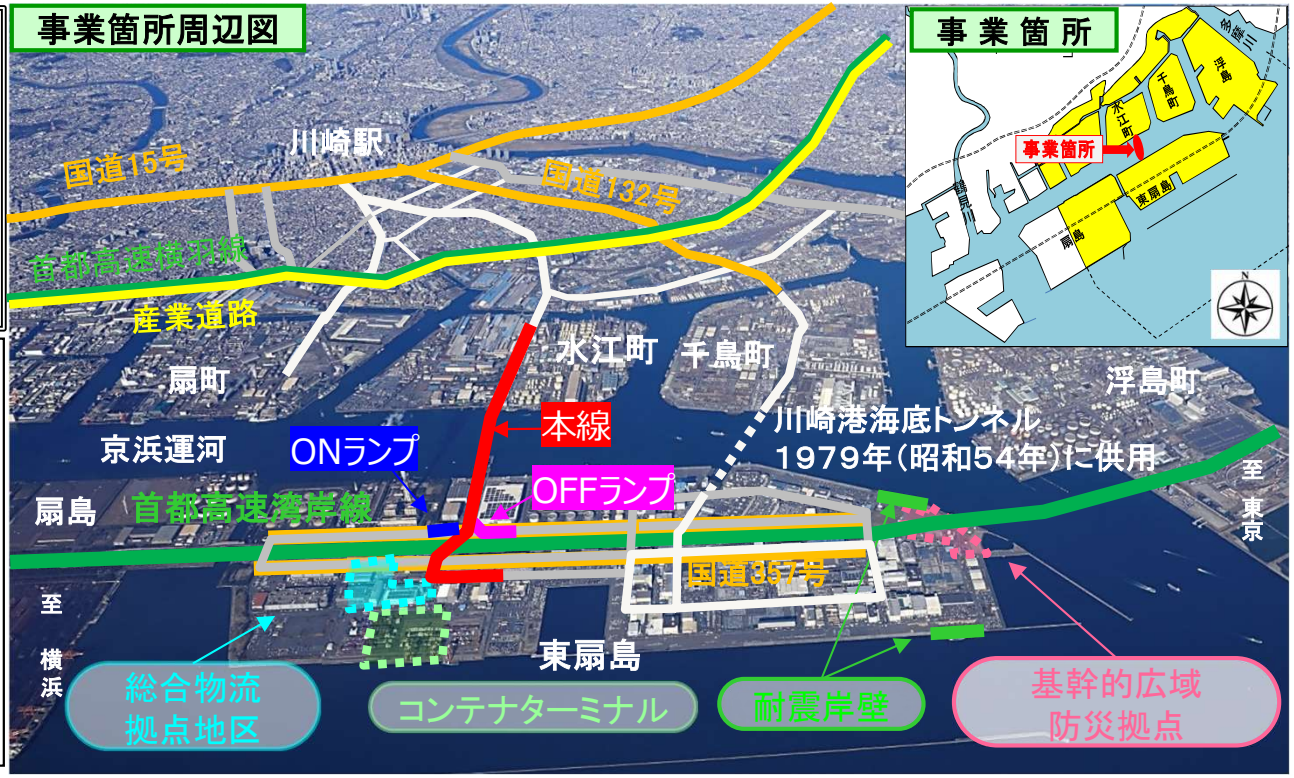
目 的

- 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

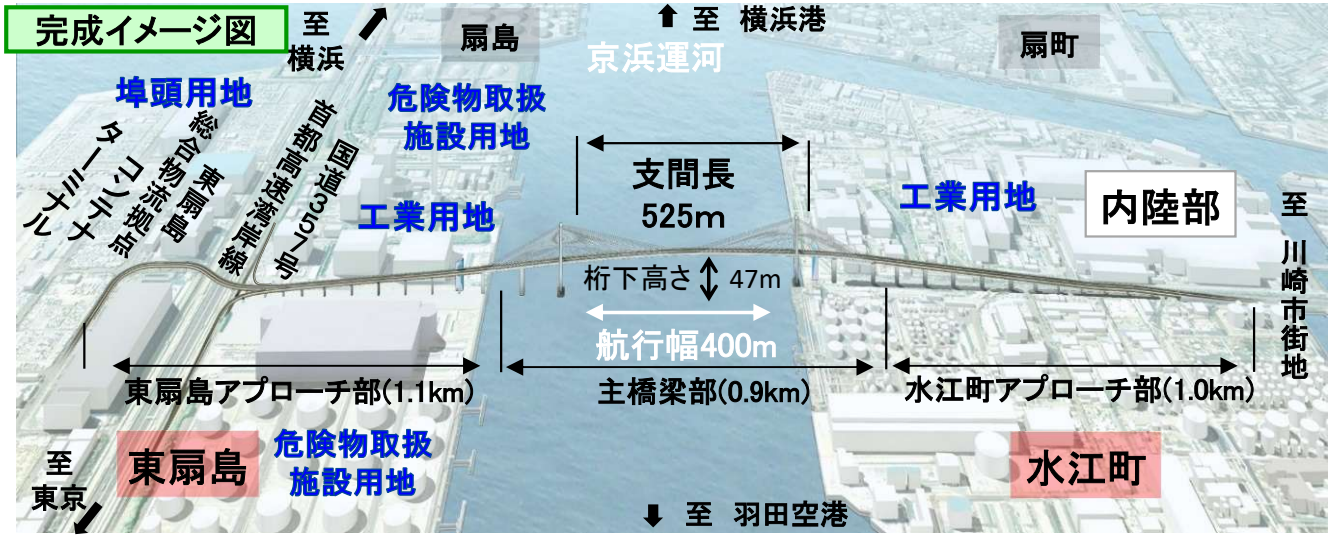
区間　　：自)川崎区東扇島
　　至)川崎区水江町
延長･幅員：延長3.0km、幅員19m
車線数　　：4車線
計画交通量：35,000台/日
事業完了年：令和13年頃
全体事業費：約2,450億円
　　(前回評価：約1,950億円)

事業箇所周辺図



事 業 箇 所

完成イメージ図



本事業における施工の困難性

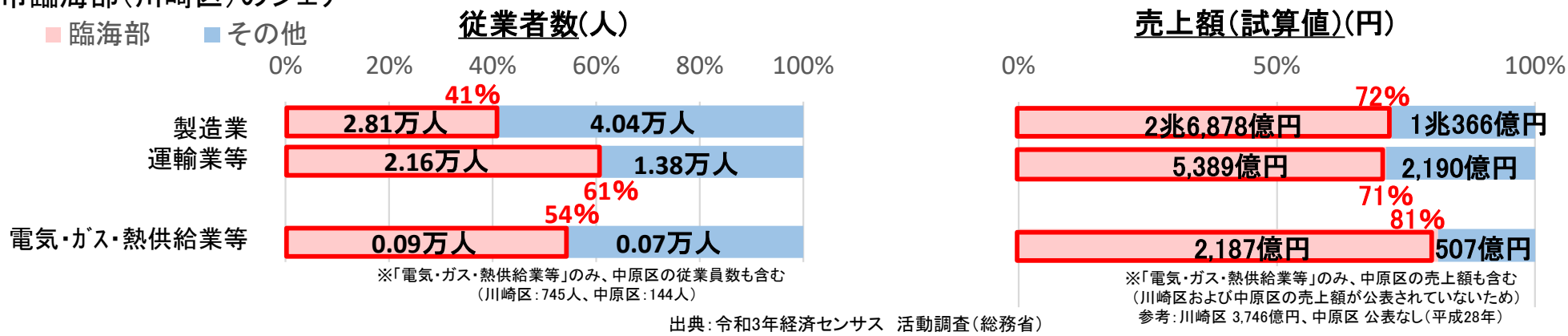
- 東京国際空港の空域制限による主塔高さの制約や、400mの航路幅確保に伴う長支間化などの社会的制約条件
- 主塔・主桁の特殊かつ複雑な鋼構造の製作・架設
- 大型作業船を用いた海上輸送・海上架設
- 多様な工種が輻輳する施工条件下での工程・施工体制の構築

1. 事業の概要

(2)川崎港および川崎市臨海部の重要性

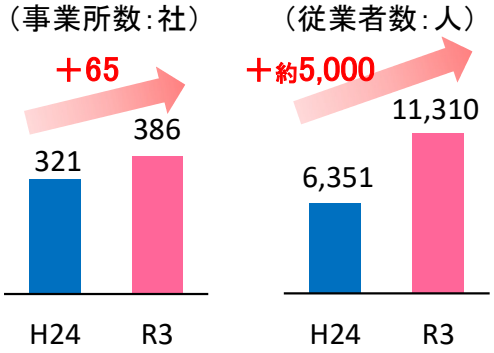
・川崎市臨海部(川崎区)は、港湾施設との近接性から様々な企業が集積し、雇用や税収の面において重要なエリア。
　■製造業（市全体の従業者数の約4割、売上額の約7割）
　■物流倉庫などの運輸業等（市全体の従業者数の約6割、売上額の約7割）
　■電気・ガスなどのエネルギー関連業（市全体の従業者数の約5割、売上額の約8割）
・東扇島地区では、H24年～R3年の9年間で65社の企業進出があり、約5,000人の従業者が増加。
・近年、臨海部の特徴を活かした様々なイベントが、開催されており、川崎市民等の憩いの場としても利用。

■川崎市臨海部(川崎区)のシェア



出典：令和3年経済センサス　活動調査（総務省）

■東扇島の事業所数・従業者数



■観光・イベント





1. 事業の概要

(3)川崎臨海部の発展を支える基盤整備の必要性

・川崎市臨海部は、令和8年9月に国の「**GX戦略地域**」に**認定**。
　■JFE跡地等を活用した大規模土地利用転換が進行中
　■水素・脱炭素関連産業など次世代産業の集積を推進
　■研究開発・生産・物流機能が連携した新たな産業拠点の形成を推進
・今後、物流・交通需要の増加が見込まれることから、臨海部を支える交通ネットワークの強化が必要。
　⇒川崎港臨港道路東扇島水江町線は、物流の円滑化や産業競争力の強化を支える重要な基盤施設

■GX戦略地域

・**産業資源であるコンビナート跡地等**や地域に偏在する脱炭素電源等を核に、**自治体や企業の発意で「新たな産業クラスター(※)」の創出を目指す制度**
・地域選定を行う①～③類型と、事業者選定を行う④類型に整理され、**自治体や企業の相当なコミット及び計画への参画を前提**として、国が産業クラスターの形成を**支援と規制・制度改革の一体措置でサポート**

(※)産業クラスター：企業間連携・産学連携等によって技術・ノウハウ等の知的資源等の相互活用し、地域の強みを生かした新産業・新事業の創出を目指す、企業、大学・研究機関、産業支援機関等が集積した一定の地域

川崎臨海部エリアは、「コンビナート等再生型」として認定

「GX戦略地域制度」の類型

地域選定 **①コンビナート等再生型**
コンビナート跡地等を有効活用し、産業クラスターを形成



地域選定 **②データセンター集積型**
電力・通信インフラ整備の効率性を踏まえたDC集積及びそれを核とした産業クラスターを形成



地域選定 **③脱炭素電源活用型（GX産業団地）**
脱炭素電源を活用した団地を整備し、当該電源を核とした産業クラスターを形成



事業者選定 **④脱炭素電源地域貢献型**
（脱炭素電源を活用し、当該電源の立地地域に貢献する事業者の設備投資を後押し）

出典：経済産業省・川崎市HPを基に作成

■川崎臨海部エリアのGX戦略地域構想



全体構想

目的
日本の成長戦略を担い、世界と戦える次世代GX産業の創出を目指す。

概要
JFEスチール㈱製鉄所跡地である扇島地区等の大規模土地利用転換エリアを中心に、首都圏GX化の起点となる産業集積を図るとともに、既存資産も有効活用のうえ、GX化を支えるインフラ整備や社会実装に必要となる機能整備によってバリューチェーンを構築し、世界で戦える次世代GX産業を創出する。

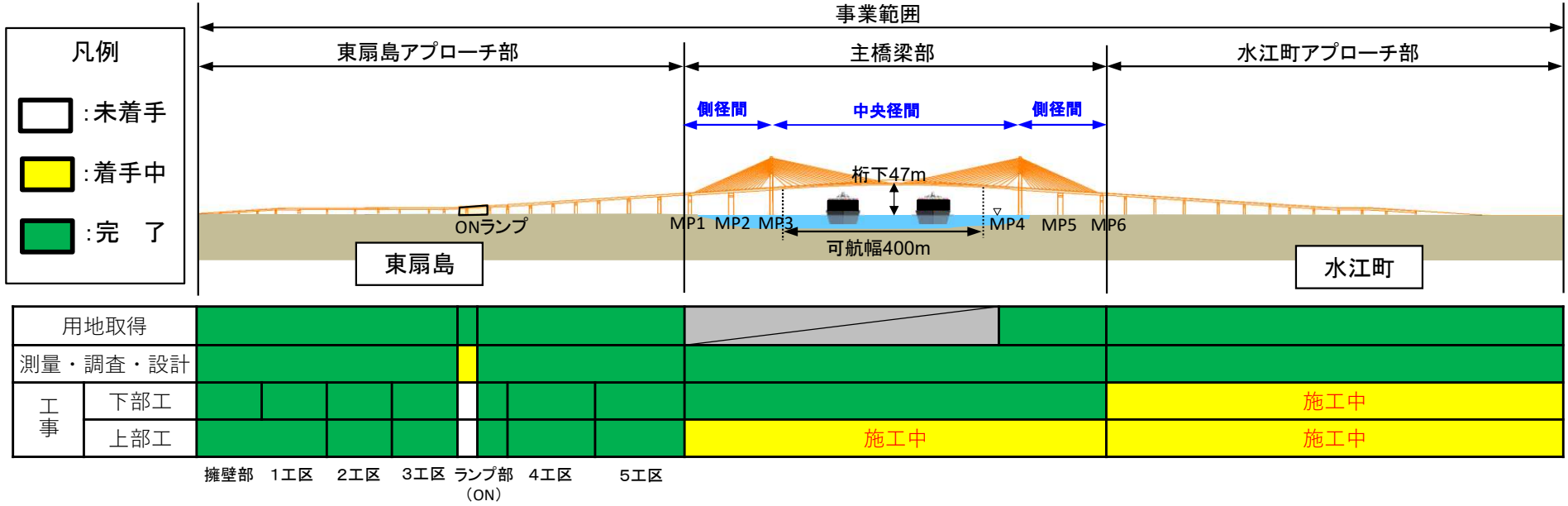
川崎市による支援策・取組
①**南渡田地区**：世界でも稀有な、研究開発から試作・量産まで一気通貫のグローバルスケールアップ拠点を形成
②**扇島地区**：広大な敷地と、陸海空の結節点機能を活かした災害に強い「首都圏最大級の次世代GX産業集積拠点」を整備
③**その他川崎臨海部（池上町・扇町・水江町地区他）**：首都圏に近接したコンビナートにふさわしい資源循環の実現及び川崎臨海部/首都圏への水素やクリーンエネルギーの供給

出典：経済産業省HPの川崎市広報資料を基に作成

2. 事業の進捗状況と見込み等

(1)事業の進捗状況

- ○ 平成21年度 : 事業化
- ○ 平成23年度 : 用地取得着手
- ○ 平成26年度 : 環境影響評価手続き完了
- ○ 平成27年度 : 準備工、仮設工着手
- ○ 平成28年度 : 主橋梁部下部工事着手(現地本格着手)
- ○ 令和元年度 : 主橋梁部上部工事着手
- ○ 令和2年度 : 主橋梁部下部工の概成
- ○ 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)
  水江町アプローチ部下部工事着手
- ○ 令和7年度 : 水江町アプローチ部上部工事着手



東扇島アプローチ部の現状

3工区

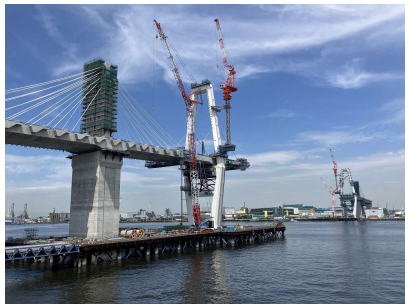


4工区・5工区



主橋梁部の現状

中央径間(東扇島側から)



側径間(水江町側)



水江町アプローチ部の現状



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整備等推進計画の策定

・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、川崎市は扇島地区の先導エリアでの整備内容やスケジュール等を取りまとめた扇島地区基盤整備等推進計画(R8.2)を策定。

■土地利用転換の対象範囲

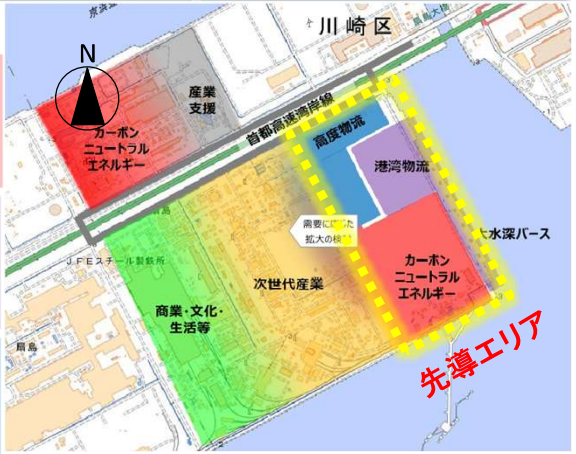


■先導エリア等のゾーニング

水素を軸としたカーボンニュートラルエネルギーゾーン
R10からの世界初液化水素サプライチェーンの商用化実証事業開始を予定

バース等を活用した港湾物流ゾーン
大水深バースの強みを活かし、液化水素、RORO貨物等の外貿貨物等を取り扱う公共港湾施設を予定

最新技術等を活用した高度物流ゾーン
陸空海の結節点としての地理的優位性を活かし、DX・GXによる効率化及び高付加価値化を有する物流拠点形成を予定



出典:「扇島地区基盤整備等推進計画 2026年2月」、川崎市HPより作成

■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『首都圏の強靭化を実現』
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、強靭な国土、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

■災害時の物資拠点等としての機能

扇島地区は、土地利用転換が可能な広大な敷地と陸海空の結節点となり得る地理的優位性を有している。川崎市では、これらの地理的優位性を活かし、先導エリア(高度物流ゾーン・港湾物流ゾーン)において、災害時には復旧・復興活動のための資機材置場や救援物資の受入拠点等に利用できるよう検討する計画である

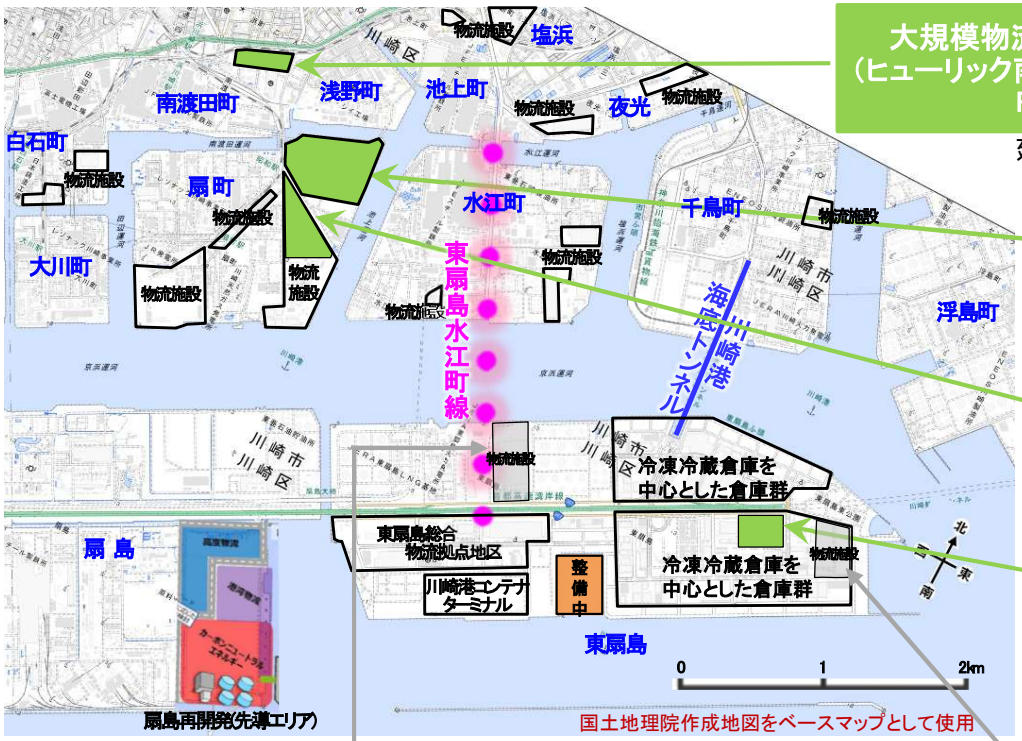


出所：Champiofoto/Shutterstock.com

2. 事業の進捗状況と見込み等

(2)社会情勢等の変化
2)物流施設の立地の動向

- 川崎港内の冷蔵倉庫収容能力は310万m³(令和8年)と平成26年から約1.5倍に増加。
- 川崎港では、大規模物流施設の集積を図るため、港湾関連用地や埠頭用地の拡張を進める計画となっており、今後とも大規模物流施設が立地する見込み。



大規模物流施設/商業施設の新設※
(ヒューリック南渡田北地区北側開発計画)
R9年度竣工予定
延べ面積10.0万㎡

大規模物流施設の新設※
(ニトリ川崎DC新築工事)
R9年度竣工予定
延べ面積41.5万㎡

大規模物流施設の新設※
(GLP川崎Ⅱプロジェクト)
R9年度竣工予定
延べ面積20.5万㎡

大規模物流施設の新設※
(ESR 東扇島ディストリビューションセンター2)
R11年度竣工予定
延べ面積30.2万㎡

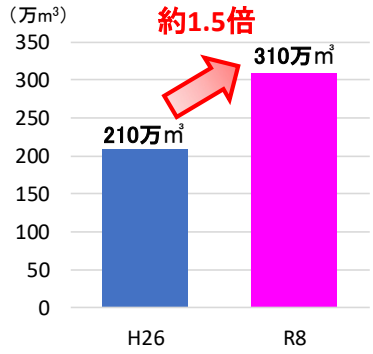
出典：川崎市環境影響評価HPを基に作成

■東京湾岸西部の
地区別冷蔵倉庫収容能力



出典: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を基に作成

■川崎港における冷蔵倉庫
収容能力(合計)の推移



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

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

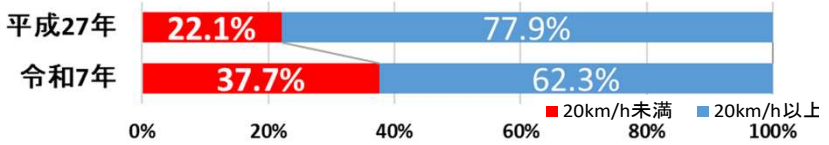
2. 事業の進捗状況と見込み等

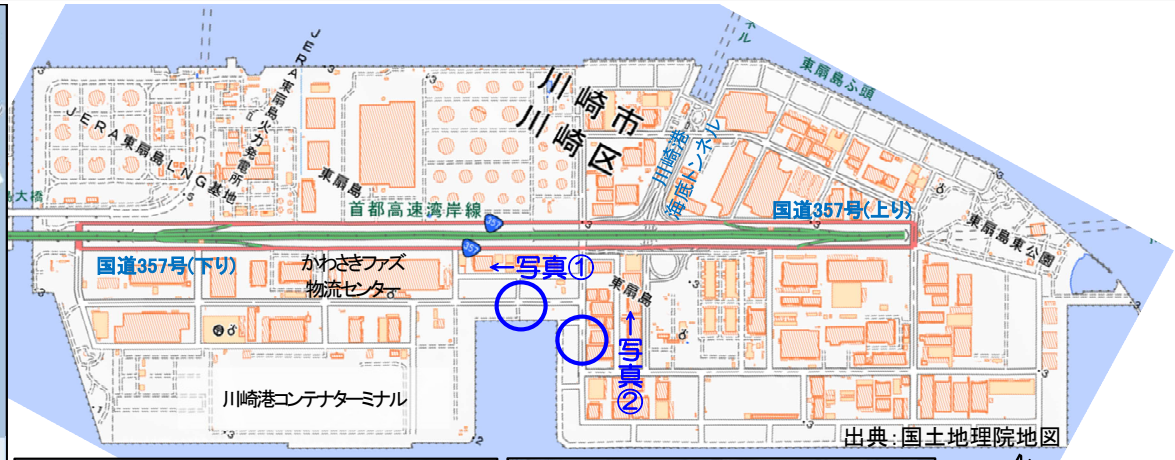
（2）社会情勢等の変化　3）東扇島周辺の交通状況

- 新規物流施設の立地等により、輸送車両が増加。
- 令和7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4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。









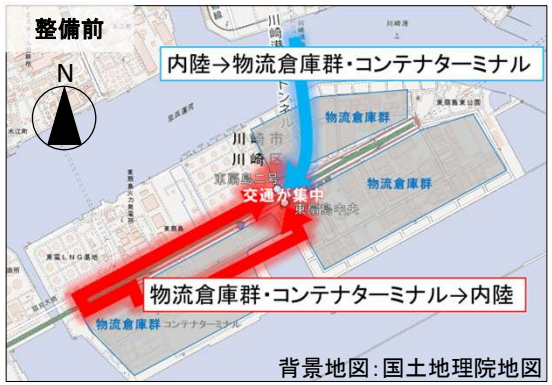




東扇島内での
交通混雑状況

（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

- 本線、OFFランプについては、令和12年頃完成見込み。
- ONランプについては、引き続き、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)事業費増加の要因

①労務費・材料単価の上昇等 ・・ 約180億円 増額
②施工条件を踏まえた実態反映 ・・・ 約240億円 増額
③施工計画の見直し ・・ 約80億円 増額

項　目		事業費増加の主な要因	増　額
①	労務費・材料単価の上昇等	・原材料費の高騰等により、各建設資材や労務費が高騰 ・今後施工を予定している工種へ時点物価を反映	約180億円
②	施工条件を踏まえた実態反映	・主塔・主桁（鋼製）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、主塔及び主桁の作業船舶規格の見直し	約240億円
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80億円
		合　計	約500億円

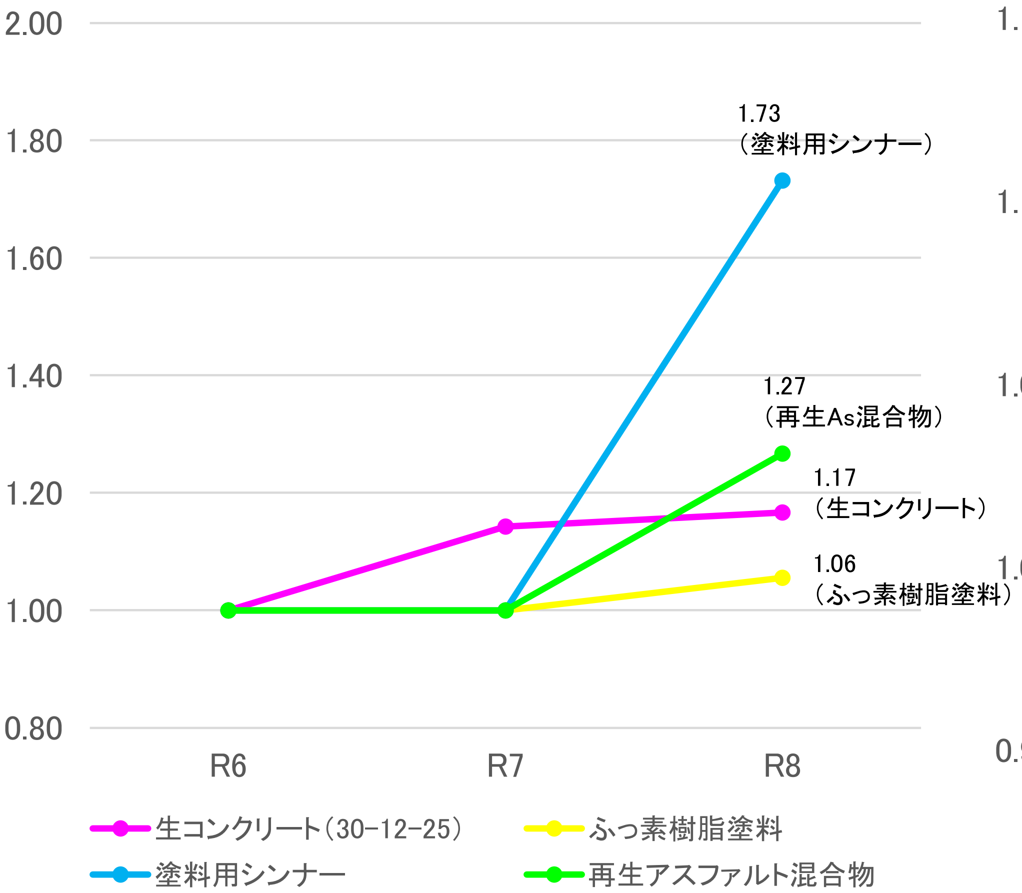
2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等

3)事業費変更の内容①

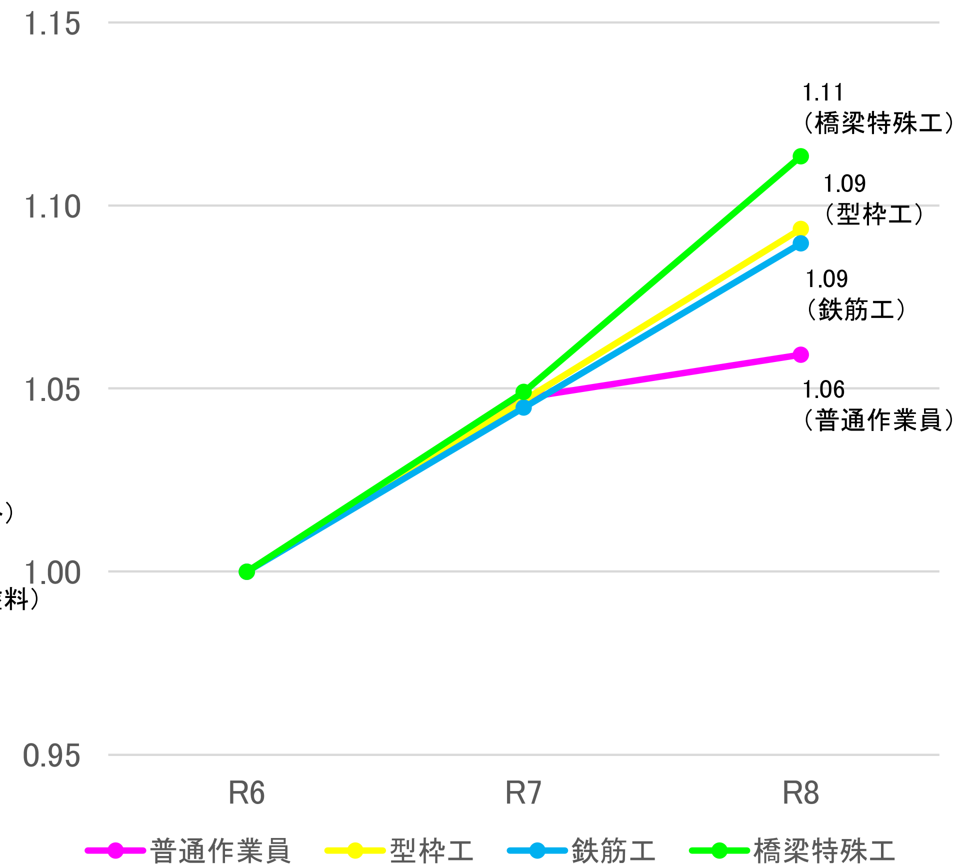
①労務費・材料単価の上昇等・・約180億円 増額
・原材料費等の高騰に伴い、令和6年度に比べて建設資材価格および労務単価等が上昇。
・今後も上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。

■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:R8.9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)

(3)事業の見込み等

3)事業費変更の内容①

①労務費・材料単価の上昇等・・・約180億円 増額
・橋梁架設の海上作業に必要な作業船や設備費用の原材料費等の高騰に伴い作業費用が増加

エレクションプトラス吊上げ設備等

- 橋梁の海上架設に使用されるエレクショントラスとは、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である。
- 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される。

○ 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(橋上鋼桁吊上げ機械設備)(イメージ)



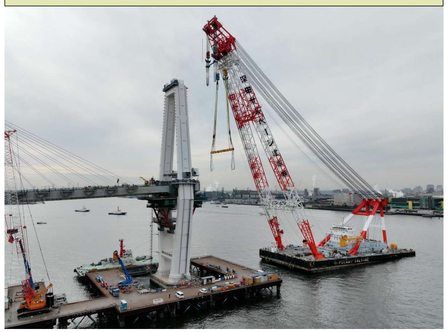
イメージ出典:(株)IHIインフラスクエアHP

作業船舶(台船・起重機船)等

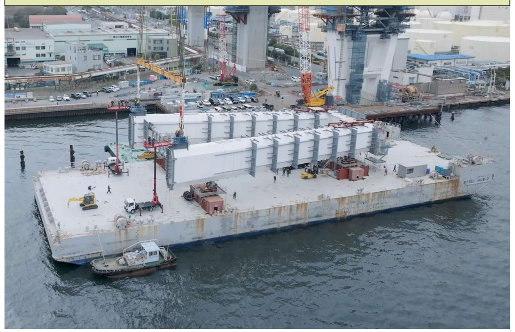
- 橋梁の海上架設では、工場や岸壁で製作した橋桁ブロックを架設地点まで海上輸送し、所定位置へ据え付ける。この工程で作業台船と起重機船が中心的な役割を果たす。
- 海上橋梁では、数百トンから数千トンに及ぶ重量ブロックを運搬するため、通常の貨物船ではなく重量物専用の台船が用いられる。また、起重機船は、それらの重量物の作業を行うために船上に大型クレーンを搭載した作業船である。

○ 原材料費等の高騰に伴い、工事作業船の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。

起重機船(架設状況)



台船(主塔搭載状況)



イメージ出典:(株)IHIインフラスクエアHP

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3)事業の見込み等

4)事業費変更の内容②

②施工条件を踏まえた実態反映‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥約240億円 増額

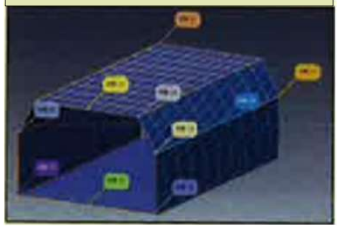
主塔および主桁(鋼)の製作作業量の見直し

- 東京国際空港の空域制限による主塔高さの制約や、400mの航路幅確保に伴う長支間化などの社会的制約条件から、主塔・主桁には特殊な狭隘構造や施工実績の少ない厚板を採用しており、極めて難易度の高い溶接作業及び高精度な品質管理が必要とされているところ。
- 工事契約後に設計図面に基づいて詳細な製作検討を行った結果、模型製作による溶接作業性の検討、部位ごとの事前溶接試験、高精度の鉛直度管理等が必要であることが明らかとなった。これらの検討・試験等を踏まえ、実際の製作難易度に応じた作業実態を反映した結果、製作作業工数が増加。

主塔ケーブル定着部・鋼桁内部の模型による作業性確認



鉛直度管理
(設計モデル照合)



鉛直度管理(3Dスキャン計測)



鉛直度管理
(二次端面仕上げ)



使用する作業船舶(台船・起重機船)規格の見直し

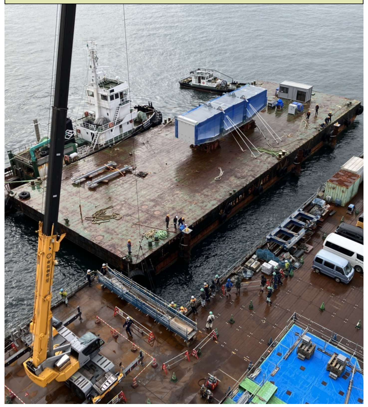
作業台船、起重機船の在港制約※1および気象海象条件※2を踏まえた、海上輸送に使用する作業台船の規格を見直し

※1 在港制約:工事契約後に、必要な作業船が近隣の港にいないことによる制約
※2 気象海象条件への対応:製作地決定後、外洋を安全に運搬するため、波や風に耐えられる大きさの作業台船に変更

6,500ｔ積台船 ⇒ 12,500ｔ積台船



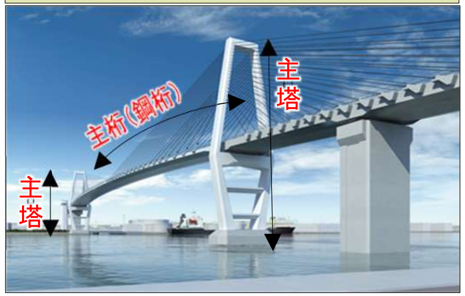
1,500ｔ積台船 ⇒ 3,000ｔ積台船



主塔・主桁溶接作業状況



橋梁全体イメージ図



2. 事業の進捗状況と見込み等

（3）事業の見込み等　5）事業費変更の内容③

③施工計画の見直し・・・約80億円 増額

仮設工、橋梁付属工、橋面工の施工計画の見直し

鋼桁製作の完了見通し及び主塔架設完了に伴い、鋼桁架設計画が具体化したことから、鋼桁架設後に実施するケーブル制震ダンパー設置工、橋梁付属物工、橋面舗装工及び各種仮設物撤去工等の現場条件が判明した。
これに伴い、必要な安全対策を考慮した施工方法及び施工時期が明確化したため、主橋梁部全体の施工工程及び施工体制を最適化する観点から施工計画を見直した。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。

○仮設工
- 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、伸縮装置設置等の施工計画

○橋梁付属物工
- 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、緩衝材等の施工計画

○橋面工
- 橋面舗装、PC区間調整コンクリート等の施工計画

クレーン等仮設機械撤去・ピロン柱撤去



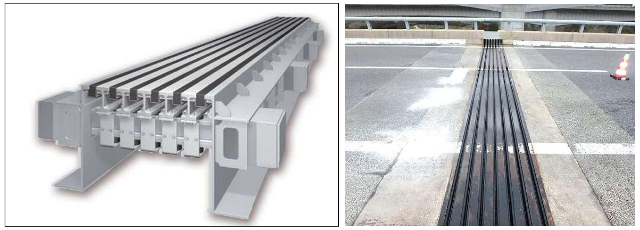
橋面舗装（イメージ）



落下物防止柵・転落防止柵（イメージ）



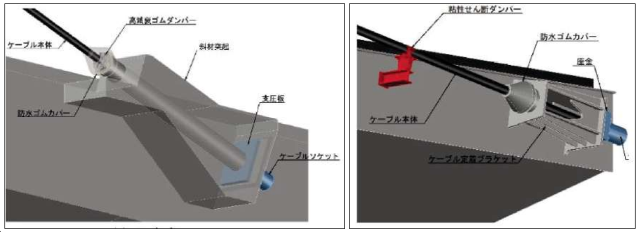
伸縮装置（イメージ）



車両用防護柵（イメージ）



ケーブルダンパー・緩衝材



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）災害発生時の緊急物資輸送機能の強化・リダンダンシーの確保

- 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。
- 川崎港海底トンネルは、供用開始（昭和54年）から40年以上経過しており、老朽化対策や点検・補修工事に伴う通行規制の可能性がある。
- 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


出典:内閣府防災情報HP



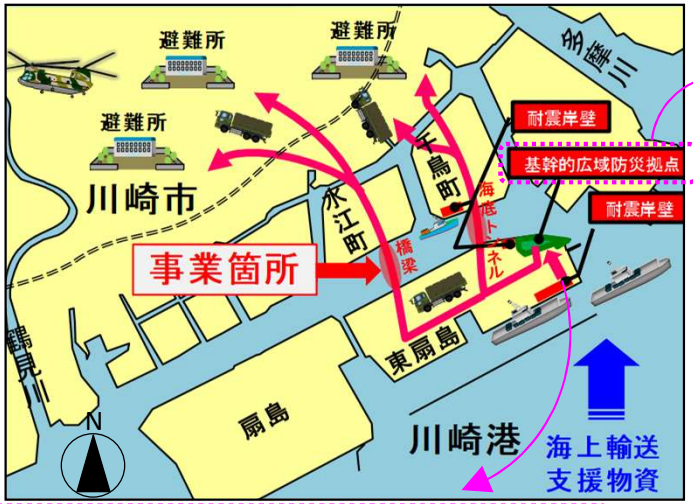


出典:国土交通省関東地方整備局首都圏臨海防災センターHP

川崎市内への支援

川崎市人口：約157万人（R8.6）
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（R8.6.1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


市民憩いの場として定着

発災時の利用

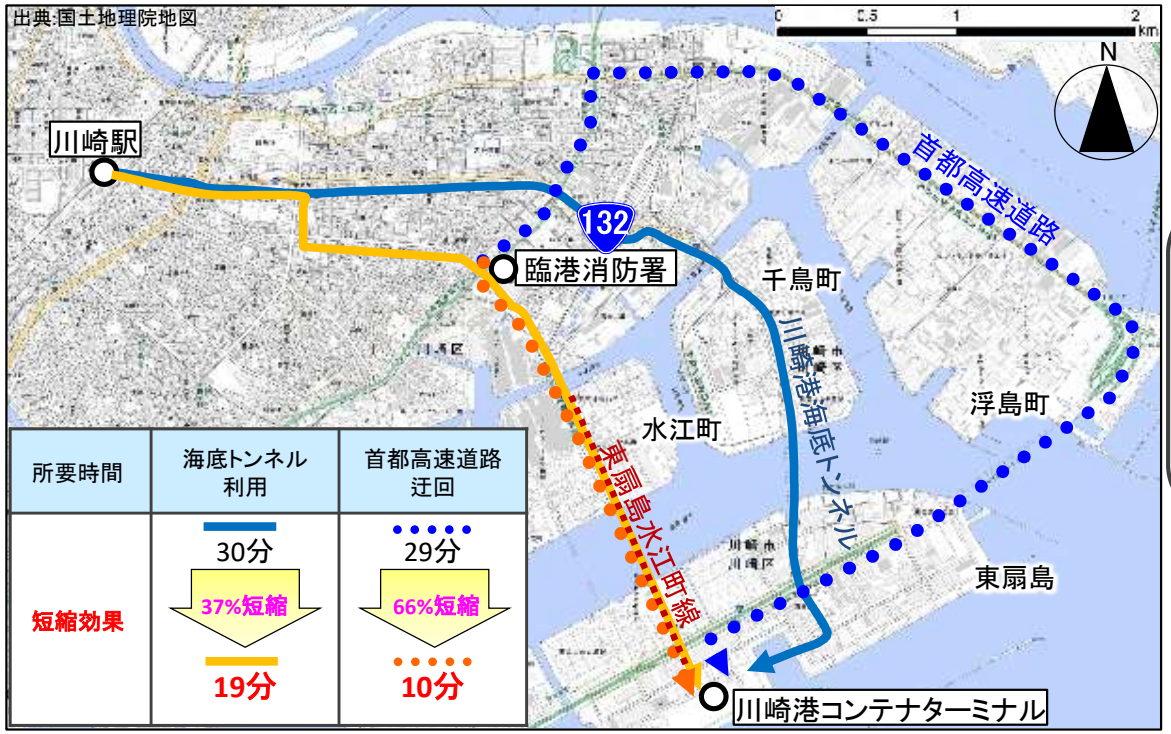

人工海浜を活用した海自LCACによる輸送（訓練）

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**現パスルート**(未整備時)、将来想定する**パスルート**(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

(2)費用便益分析

■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8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	:35,000台/日
・事業費	:約2,450億円
・総便益(B)	:約3,307億円
・総費用(C)	:約2,886億円
・費用便益比(B/C)	:1.1
【参考】	
費用便益比(B/C)	:2.1(社会的割引率2%)
費用便益比(B/C)	:2.7(社会的割引率1%)

〔前回〕

・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%)

3. 事業の投資効果

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)
	2,925億円	353億円	26億円	2.6億円	3,307億円	
費用(C)	事業費（注1）		維持管理費		総費用	
	2,837億円 (2,450億円)		50億円		2,886億円	1.1

感度分析（B/C）	±10%
交通量	1.0～1.3
事業費	1.1～1.2
事業期間	1.1～1.2

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)
	2,925億円	353億円	26億円	0.00億円	3,305億円	
費用(C)	事業費（注1）		維持管理費		総費用	
	989億円 （782億円）		50億円		1,039億円	3.2

感度分析（B/C）	±10%
交通量	2.9～3.5
事業費	2.9～3.5
事業期間	3.1～3.3

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。

3. 事業の投資効果

(3)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	2,837億円	989億円
	維持管理費	50億円	50億円
	総費用(C)	2,886億円	1,039億円
便益	走行時間短縮便益	2,925億円	2,925億円
	走行経費減少便益	353億円	353億円
	交通事故減少便益	26億円	26億円
	残存価値	2.6億円	0.00億円
	総便益(B	3,307億円	3,305億円

主な その他の効果	時間信頼性向上便益	走行時間のばらつきが縮小(287億円)
	CO2排出量削減便益	走行速度が改善し、CO2排出量が削減(14億円)
	NOx排出量削減便益	走行速度が改善し、NOx排出量が削減(39億円)
	騒音低減便益	周辺地区の騒音が低減(14億円)
	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。

コスト縮減	昇降施設の仕様の工夫および防衝工の配置の見直しにより、約23億円縮減

4. 事業手法や事業計画・コスト縮減等の視点等

（1）主なコスト縮減の取り組み

昇降施設の仕様の工夫および防衝工の配置の見直し・・約23億円縮減

昇降施設の仕様の工夫（約5億円縮減）

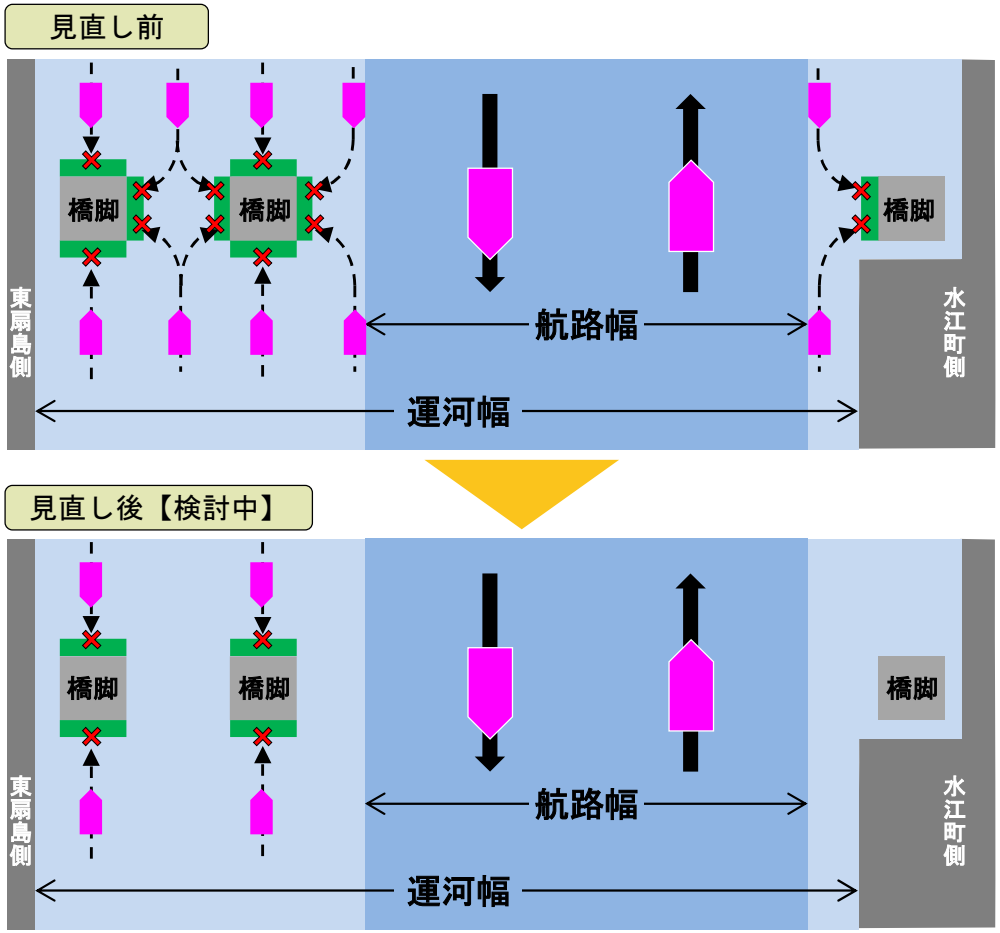
- ブレースを追加することによって、柱の断面（板厚、サイズ）の減少を図り、部材量を減少させた。
- 階数を極力減らすことで大梁の量を減少させた。





防衝工の配置の見直し（約18億円縮減）

- 船型、航路航行方法を踏まえ、橋脚防護に最小限必要な範囲を最適化し、防衝工配置の見直しを検討中。（防衝工8基→4基へ最適化）



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、川崎市にとって、東扇島地区における交通渋滞の緩和や物流の円滑化、従業員の通勤利便性の向上に資するとともに、災害や事故等により既存の海底トンネルが通行不能となった場合の代替ルートを確保する重要な事業である。さらに、国際戦略港湾を担う川崎港の物流機能の強化や、基幹的広域防災拠点を有する東扇島からの緊急物資輸送ルートの多重化による防災機能の強化に加え、扇島地区で進められている首都圏最大級の次世代GX産業集積拠点の形成や大規模土地利用転換を支える広域道路ネットワークの一翼を担う等、首都圏全体或いは国全体の観点からも重要な路線である。

このような重要性を踏まえ、次の点に留意しつつ、着実な事業推進を要望する。

・事業管理

平成30年度以降の度重なる事業費の増額は本市にとって極めて大きな財政負担であるとともに、市民へも将来的な負担となる。他方で、事業の遅れは扇島地区の大規模土地利用転換の推進等の支障になり、経済的な損失につながる。よって、より一層のコスト縮減を追求しつつ、事業費及び工事進捗を厳格に管理し、事業効果の早期発現に取り組まれたい。また、事業費の増加について、市民の理解が深まるよう分かりやすく丁寧な説明に努められるとともに、事業の進捗状況等については、適切に本市と情報共有や意見交換を図りながら、事業効果の早期発現に取り組まれたい。

・周辺状況への配慮

水江町地区においては、当該事業以外の工事も実施されるので、引き続き、騒音や渋滞等周辺環境に配慮しつつ、沿道企業等との工事実施時期や交通規制等の調整を適切に行った上で、工事を実施されたい。また、今後本格化する京浜運河における海上作業については、船舶の航行等に配慮しつつ、関係企業等と適宜調整を行いながら、安全第一で工事を実施されたい。

・整備効果の最大化

本臨港道路の完成による効果を最大限に活かすべく、本市と緊密に連携しながら川崎港及び川崎臨海部のさらなる発展・活性化に資する取組を推進されたい。

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

・昇降施設の仕様の工夫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。