

# 事業概要及び事業評価

## 【再評価】

- 高速川崎縦貫線 -

# 1. 事業の概要

## 事業の位置

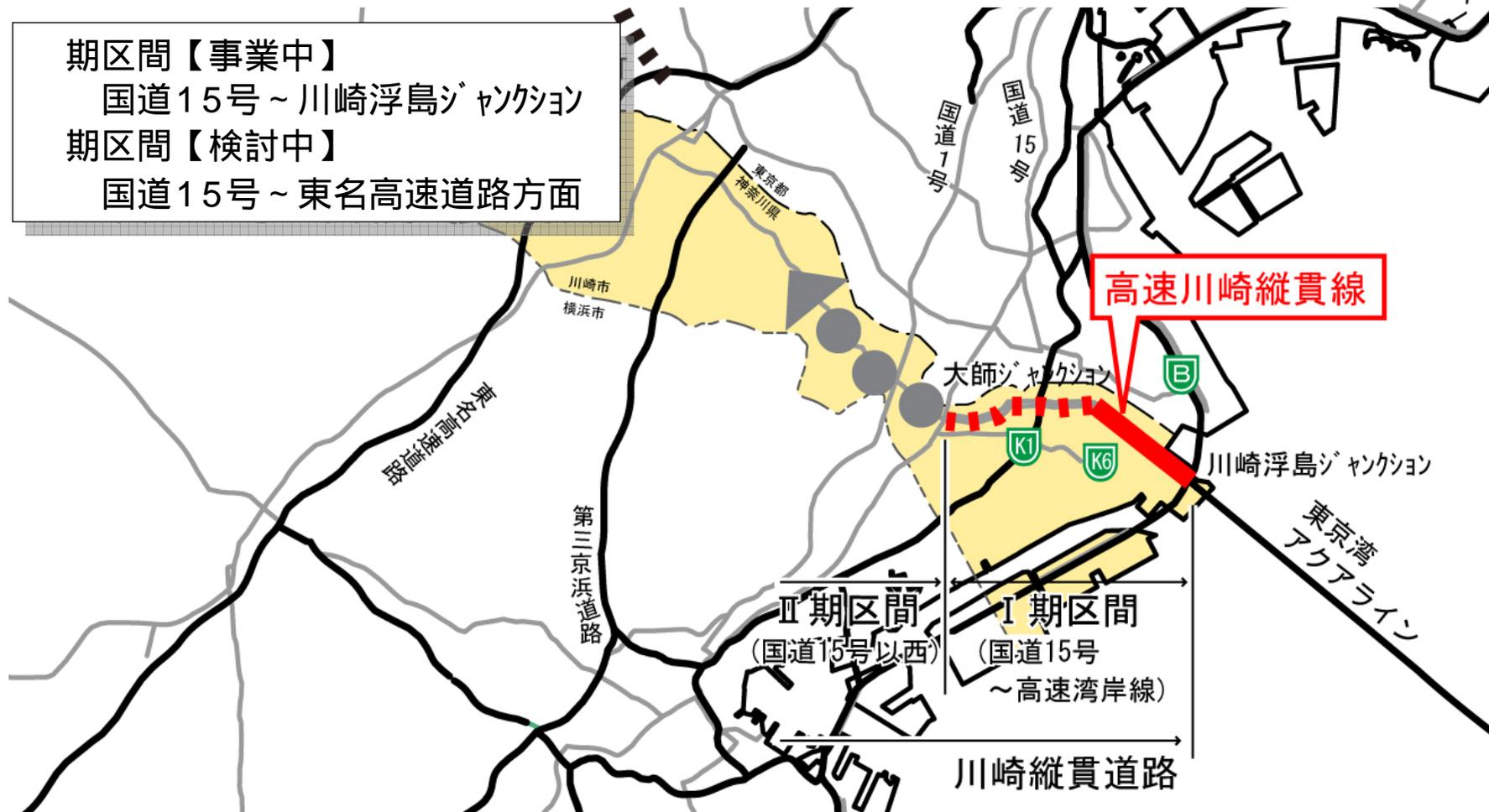
川崎縦貫道路は、細長い川崎市を縦貫する幹線道路で、高速川崎縦貫線と国道409号から構成

期区間【事業中】

国道15号～川崎浮島ジャンクション

期区間【検討中】

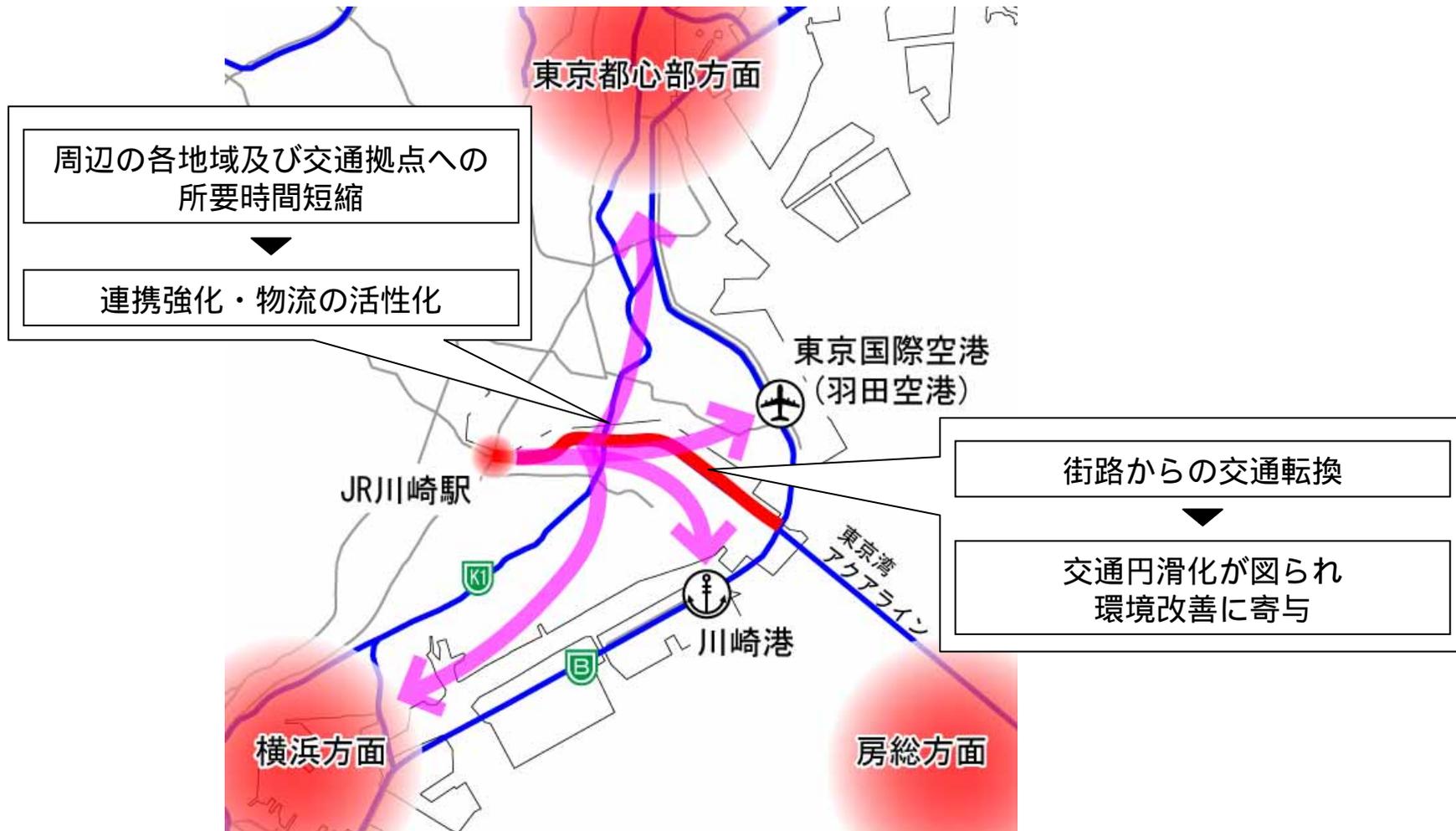
国道15号～東名高速道路方面



# 1. 事業の概要

## 事業の位置付け

首都圏の各地域及び市内拠点間の交流と連携  
川崎市南部の沿道環境改善

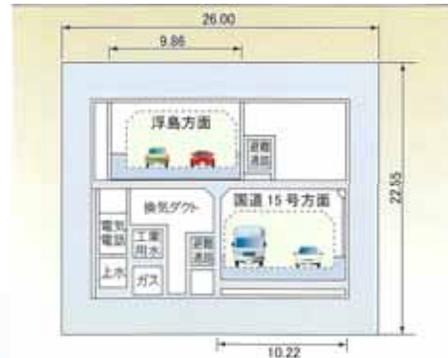


# 1. 事業の概要

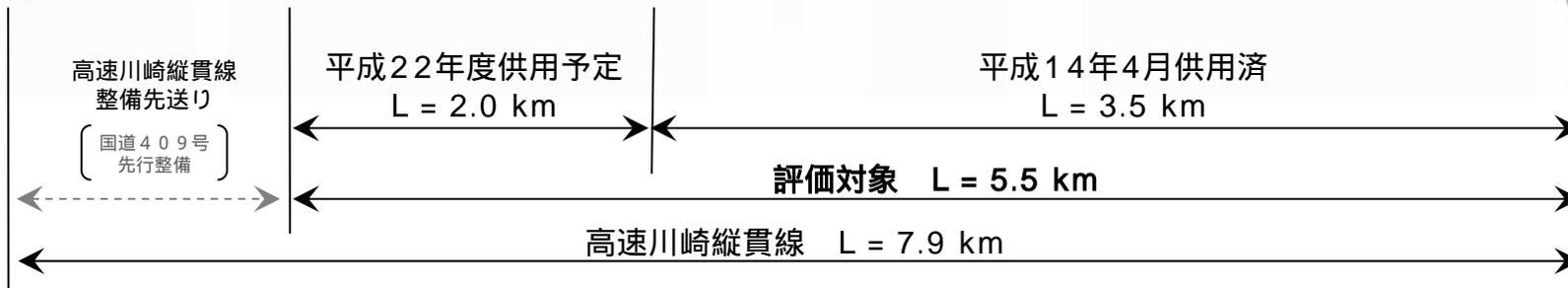
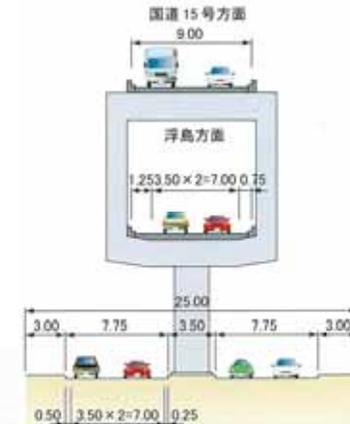
## 高速川崎縦貫線の概要

区 間 : 川崎市川崎区富士見一丁目  
 ~ 川崎市川崎区浮島町地先  
 延 長 : 約7.9km  
 車 線 数 : 往復4車線  
 設計速度 : 80km/h  
 道路構造 : 地下・高架等

A : (地下部) 断面図



B : (高架部) 断面図



### 事業の経緯

- ・平成 2年 8月14日 都市計画決定
- ・平成 3年 2月15日 工事実施計画書認可
- ・平成 9年12月12日 浮島出入口、川崎浮島ジャンクション供用
- ・平成11年度 事業再評価実施 対応方針：「事業継続」
- ・平成14年4月30日 殿町～川崎浮島ジャンクション間供用
- ・平成16年度 事業再評価実施 対応方針：「事業継続」

「事業継続」とし、段階的整備（部分開通）により早期事業効果の発現を図る。なお、整備にあたっては 期区間等の見通しを考慮しつつ、採算性確保策を検討する。

事業再評価の結果を受け、採算性確保策を検討

- ・平成18年2月17日 大師ジャンクションの整備方針公表

大師以西の整備先送り  
大師ジャンクションの暫定型整備（横浜方向暫定出入口の設置等）

- ・平成18年3月31日 事業許可
- ・平成21年3月29日 大師出入口（横浜方向）供用

## 2. 事業の経緯と進捗状況

### 平成16年度再評価時からの変化

平成16年度再評価

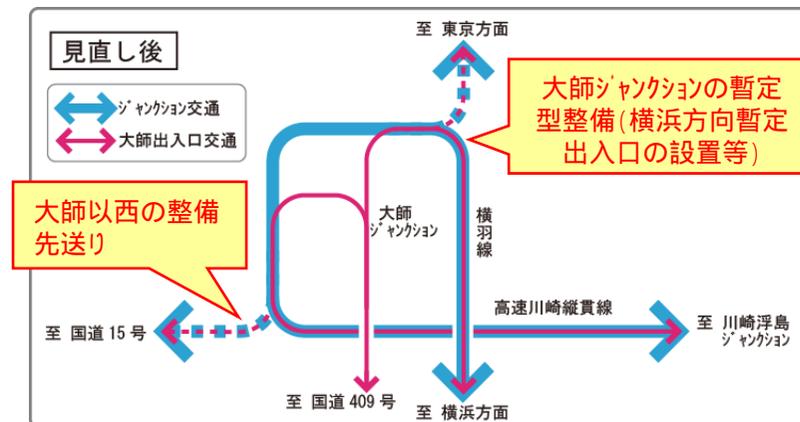
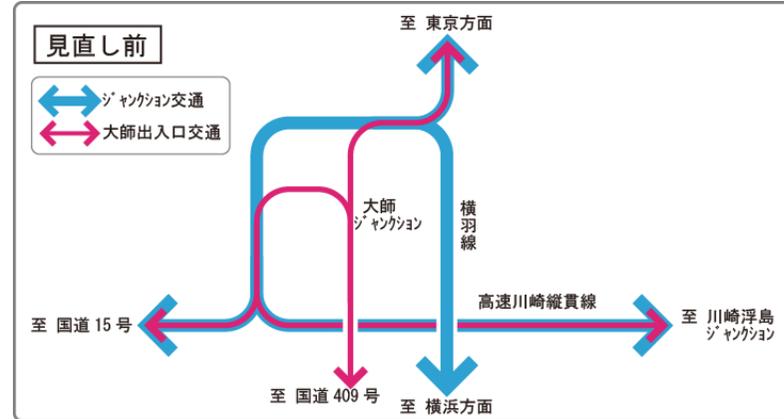
完成予定年度：平成20年度  
事業費：5,684億円



平成21年度再評価

完成予定年度：平成22年度  
事業費：5,244億円

- ・ 大師以西の整備先送り（ 期計画の具体化に合わせて整備）
- ・ 大師ジャンクションの暫定型整備（横浜方向暫定出入口の設置等）
- ・ 事業費の変更
- ・ 事業期間の延伸



### コスト縮減への取り組み

#### コスト縮減に向け積極的な取り組みを実施

##### 1) 大師換気所

換気所構造の見直し

換気及び受変電設備規模の見直し

##### 2) 土木工事

遮音壁材料や土砂の事業内利用及び

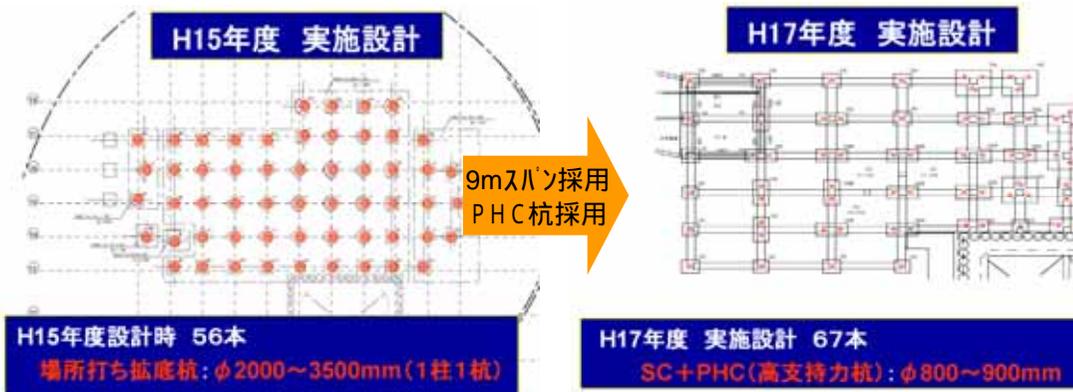
流動化処理土の社内プラント調達

土砂の他工事間利用、仮置場の確保、

安価な処分地の採用

#### 【取り組み事例】

大師換気所について、設計VE提案により、基礎構造などを見直し。



杭間隔：6m  
場所打ち杭

9m  
既製杭

社内における設計VE活動によるもの



大師換気所

## 2. 事業の経緯と進捗状況

高速川崎縦貫線

### 工事の進捗状況 (高架部、半地下部)

高架部(躯体完成)



半地下～高架部(躯体完成)

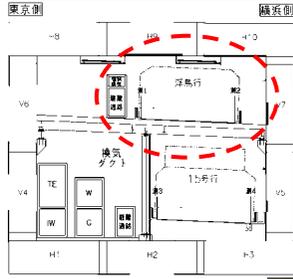


図は完成予定時のもの

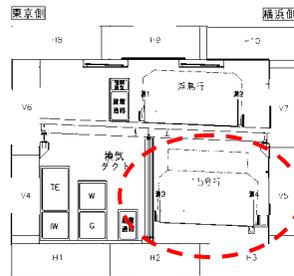
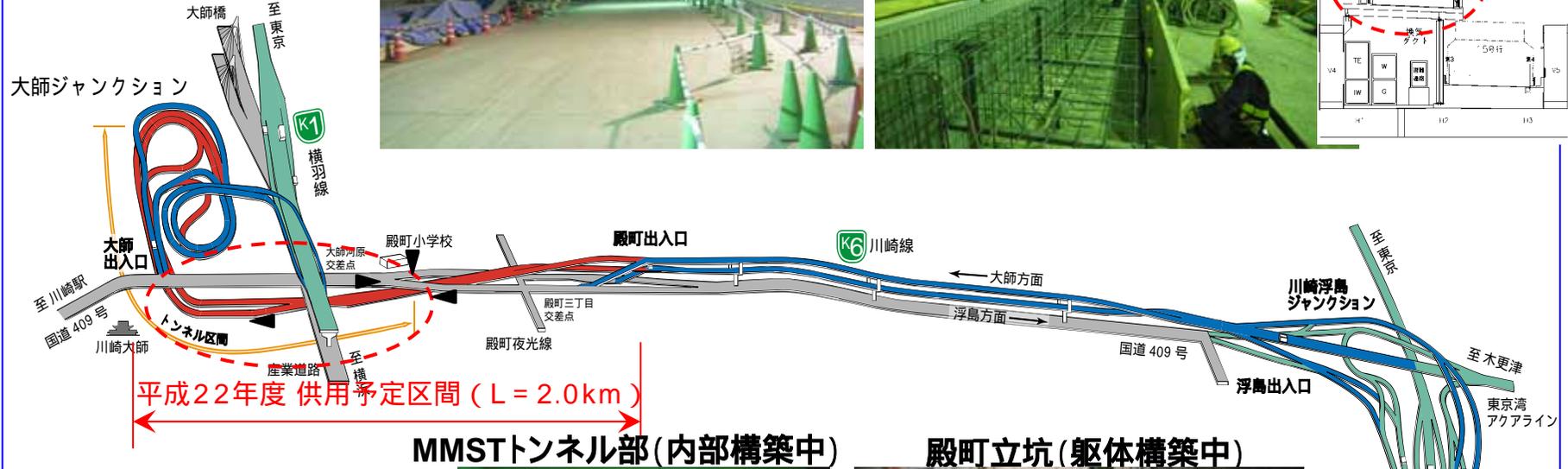
## 2. 事業の経緯と進捗状況

高速川崎縦貫線

### 工事の進捗状況 (MMSTトンネル、殿町立坑部)



左: 、右: MMSTトンネル部(内部構築中)



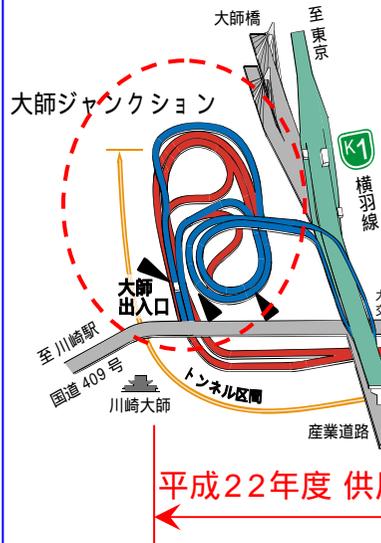
図は完成予定時のもの

## 2. 事業の経緯と進捗状況

高速川崎縦貫線

### 工事の進捗状況 (大師ジャンクション、大師立坑付近)

大師ジャンクション 全景(躯体完成)



平成22年度 供用予定区間 (L = 2.0km)

大師立坑(躯体構築中)



トンネル部(躯体完成)



進捗率：98%

(事業費ベース・平成21年度末見込み)

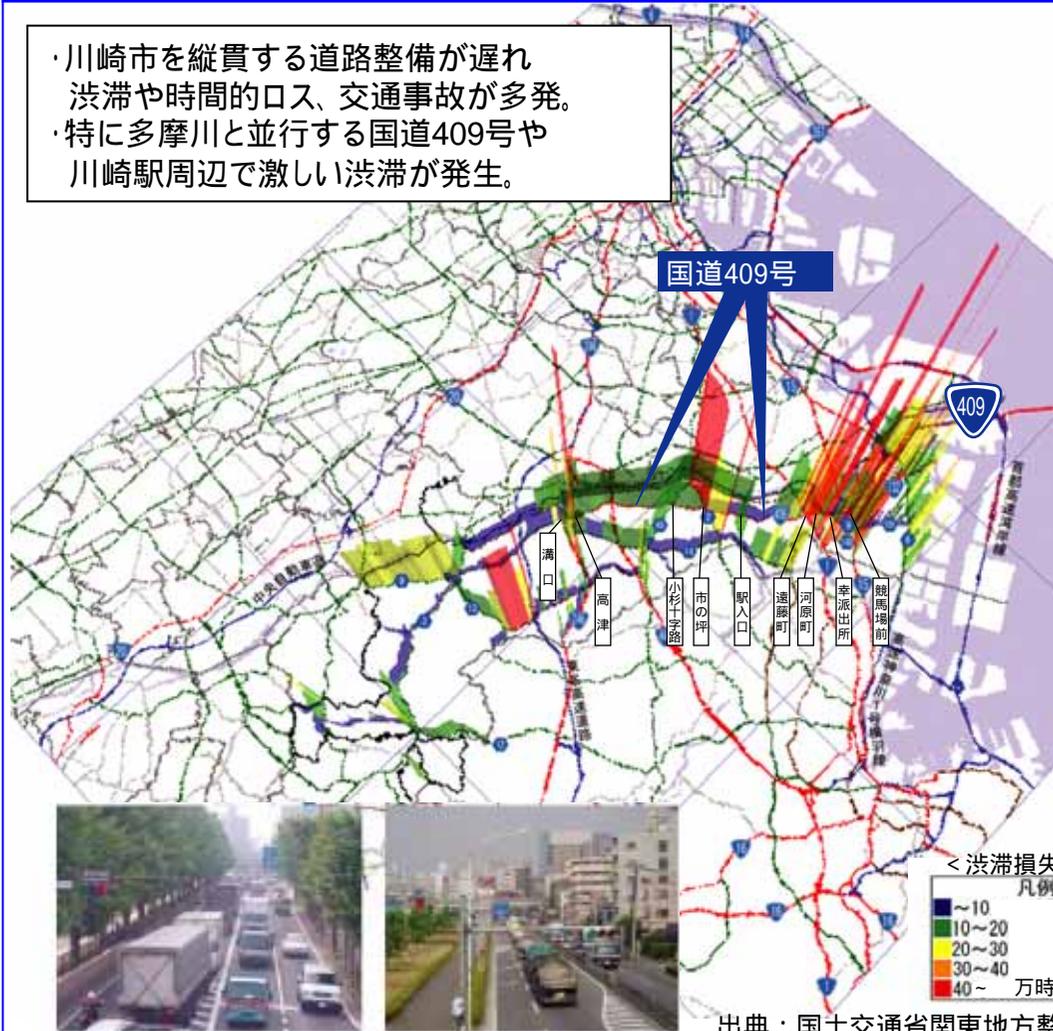
図は完成予定時のもの

# 3 . 周辺の状況

## 高速川崎縦貫線

### 交通状況

- ・川崎市を縦貫する道路整備が遅れ  
渋滞や時間的ロス、交通事故が多発。
- ・特に多摩川と並行する国道409号や  
川崎駅周辺で激しい渋滞が発生。

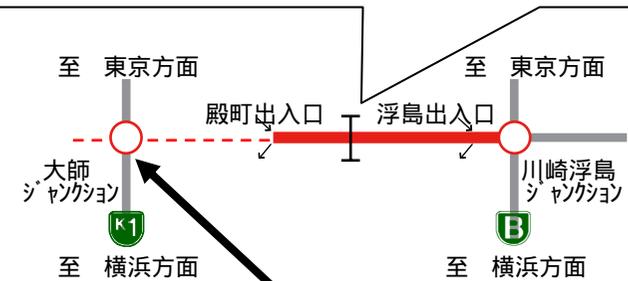
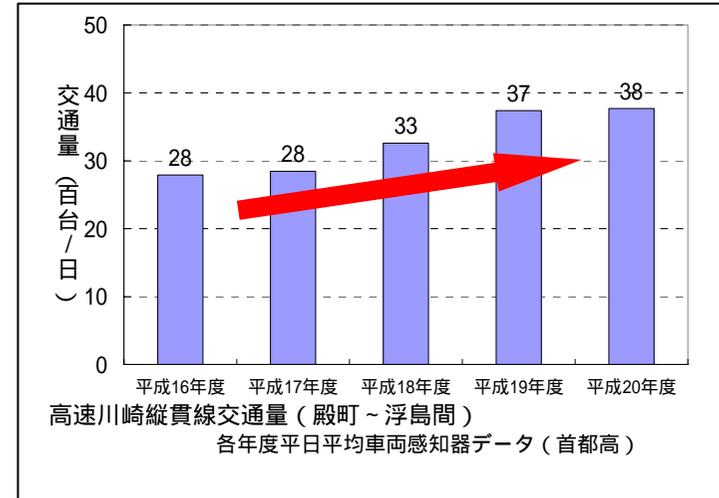


川崎市内の国道409号

川崎市内の渋滞状況



出典：国土交通省関東地方整備局  
川崎国道事務所HP



高速川崎縦貫線沿線の街路も渋滞が発生  
(大師河原交差点付近)

# 3 . 周辺の状況

## 高速川崎縦貫線

### 高速川崎縦貫線沿線の大規模集客施設と周辺変化

高速川崎縦貫線により、アクセス性向上が期待できる

**ラゾーナ川崎**  
駐車場: 約2,000台  
出典: ラゾーナ川崎HP

**川崎競馬場・競輪場**  
駐車場: 約1,000台  
出典: MAPPLE観光ガイドHP

**川崎大師**  
駐車場: 約700台

**東京国際空港 (羽田空港)**  
新設滑走路  
【新設滑走路完成イメージ】  
出典: 東京国際空港 (羽田空港) 再拡張事業パンフレット

**東京湾アクアライン**  
出典: NEXCO東日本株式会社HP

### 3 . 周辺の状況

#### 東京国際空港（羽田空港）再拡張事業

羽田空港では、国による再拡張事業が行なわれており、平成22年10月末に新設滑走路・国際線地区の供用開始予定  
この再拡張事業により、発着容量が増加



再拡張により発着容量が  
昼夜合わせて年間**14.4万回増加** ※



※・発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施  
・供用開始当初の国際定期便発着回数は、年間昼間3万回、深夜早朝3万回(合計6万回)  
・昼間10.4万回、深夜早朝4万回の増加

出典：神奈川県HP

# 3 . 周辺の状況

## 東京湾アクアライン料金引下げ社会実験

高速川崎縦貫線と直結する東京湾アクアラインでは、「料金引下げ社会実験」が平成21年8月よりETC装着車を対象として実施

【今回の社会実験での東京湾アクアラインの料金】

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
通常料金	2,400円	3,000円	3,600円	4,950円	8,250円
ETC特別割引	1,860円	2,320円	2,780円	3,830円	6,380円
今回の社会実験 ETC車	640円	<b>800円</b>	960円	<b>1,320円</b>	2,200円

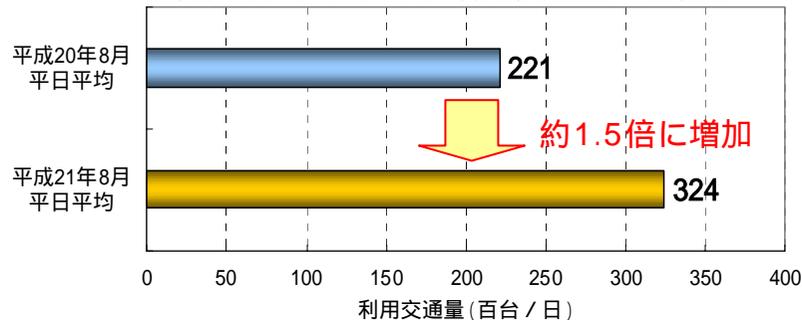
【料金比較例】



### 交通量の変化

交通量は、昨年の約1.5倍に増加  
 (221百台/日 324百台/日：8月平日平均)

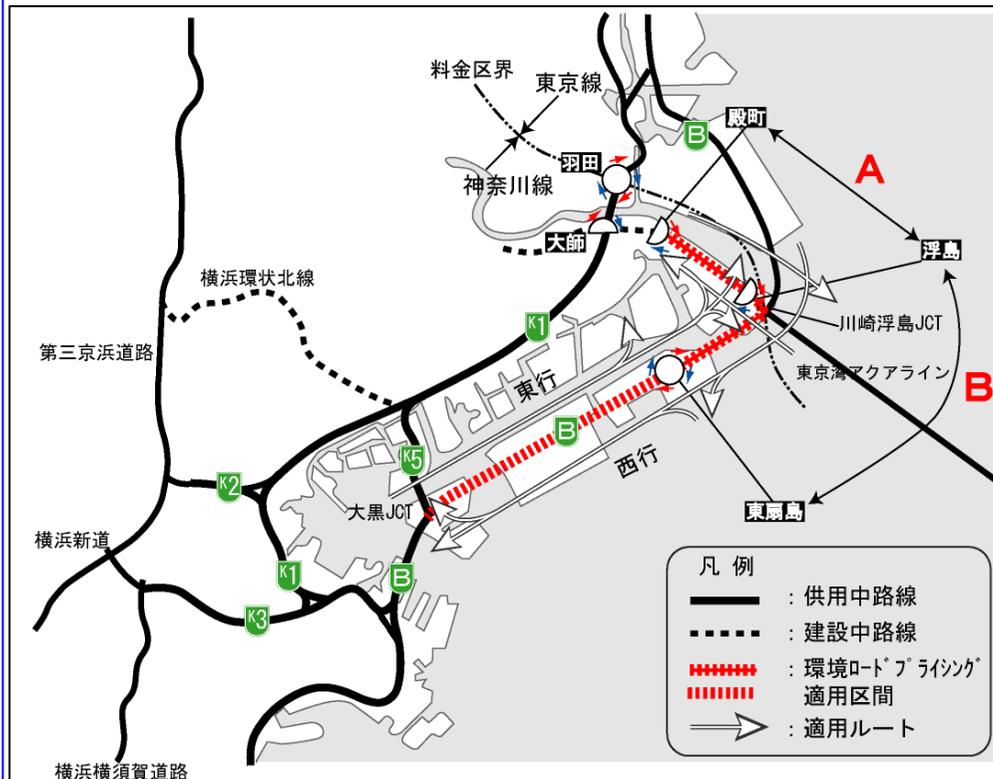
【東京湾アクアライン利用交通量の変化】



出典：東京湾アクアライン料金引下げ社会実験協議会HP

## 環境ロードプライシング

川崎市南部の大気質の改善を図るために、大型車を湾岸地域に誘導する「環境ロードプライシング」を平成13年10月から試行



### 割引

適用区間を通行するETC大型車に対して  
神奈川線料金の20%割引  
うち、A区間またはB区間のみの利用は特定料金

### 適用台数

約20,000台/日（平成21年8月平日平均）

現在の川崎南部地域の大气環境は、徐々に改善され、試行後の環境基準は達成されてきている。

# 4 . 事業の効果

## 大師出入口（横浜方向）開通効果

平成21年3月29日

### 【大師出入口の位置】



### 【効果 : 浅田出口を先頭とした速度低下時間の短縮】

実際の速度が規制速度を下回る時間

開通前 : 360 (分/日)

開通後 : 75 (分/日)



開通前 (平成20年10月)

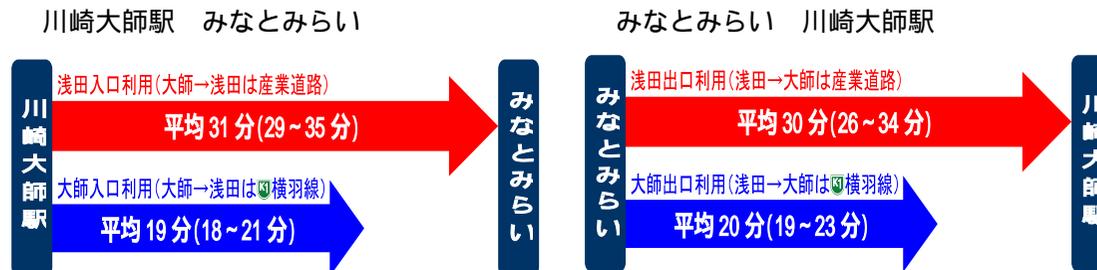
約8割削減!



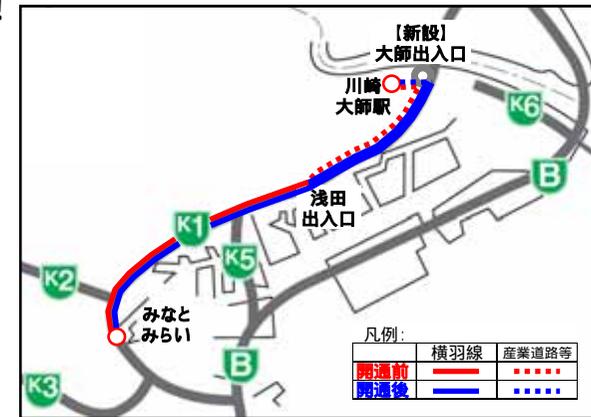
開通後 (平成21年6月)

### 【効果 : 川崎大師駅～みなとみらいの所要時間の短縮】

浅田出入口利用と比較して【新設】大師出入口利用は平均11分短縮！  
約6 kmに存在する26箇所の信号の通過が無くなり、  
停止・発進による環境負荷を低減！



浅田～みなとみらい間はすべて横羽線利用

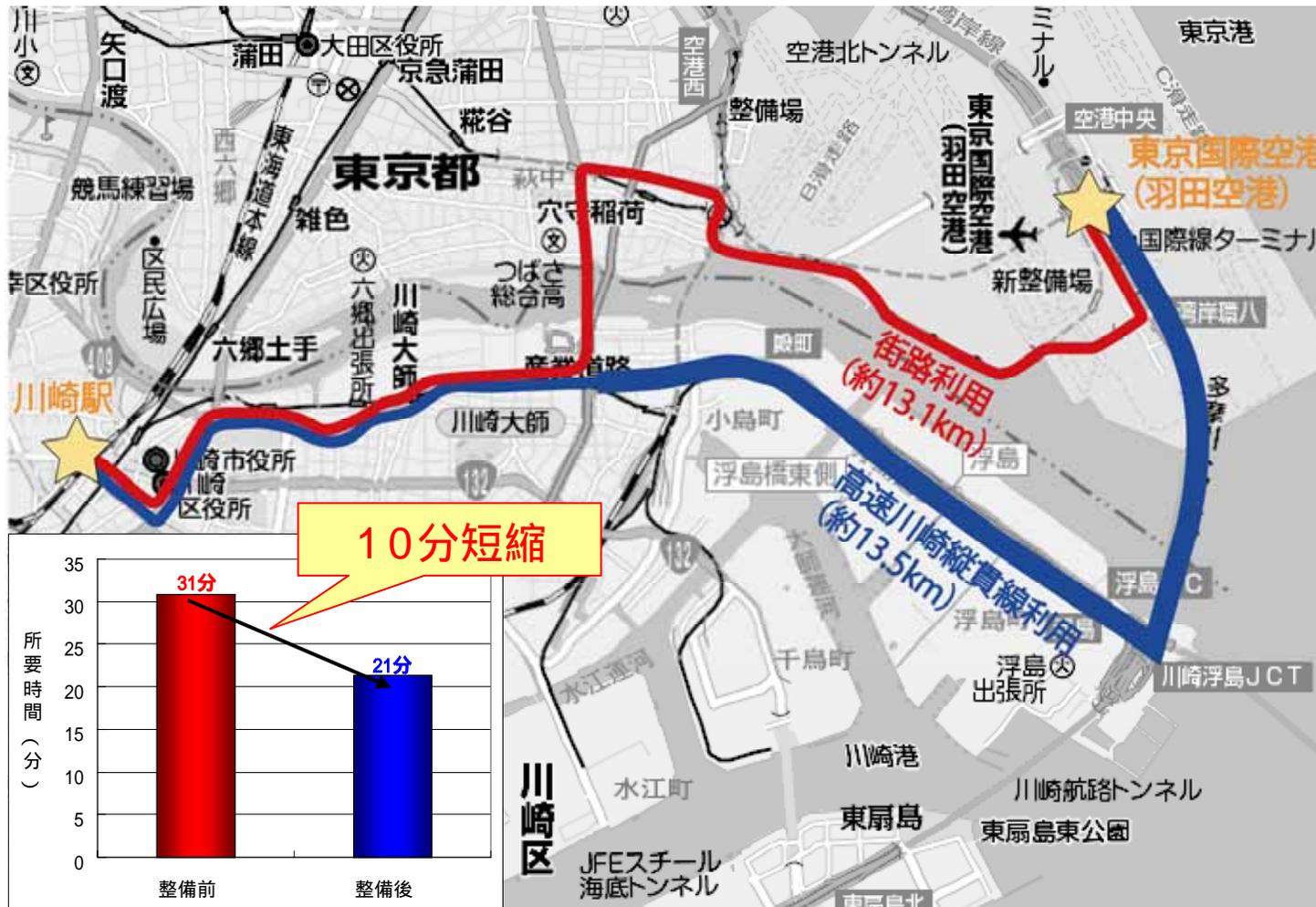


所要時間・速度低下時間 (平日) : 車両感知器データ (首都高) ・実測データ (街路)

# 4 . 事業の効果

## 東京国際空港（羽田空港）へのアクセス向上

川崎駅から羽田空港までの所要時間が**31分** **21分**に短縮



所要時間の算出にあたっては、平成17年度道路交通センサスにおける旅行速度調査結果を適用。ただし、首都高未開通区間については設計速度を適用。

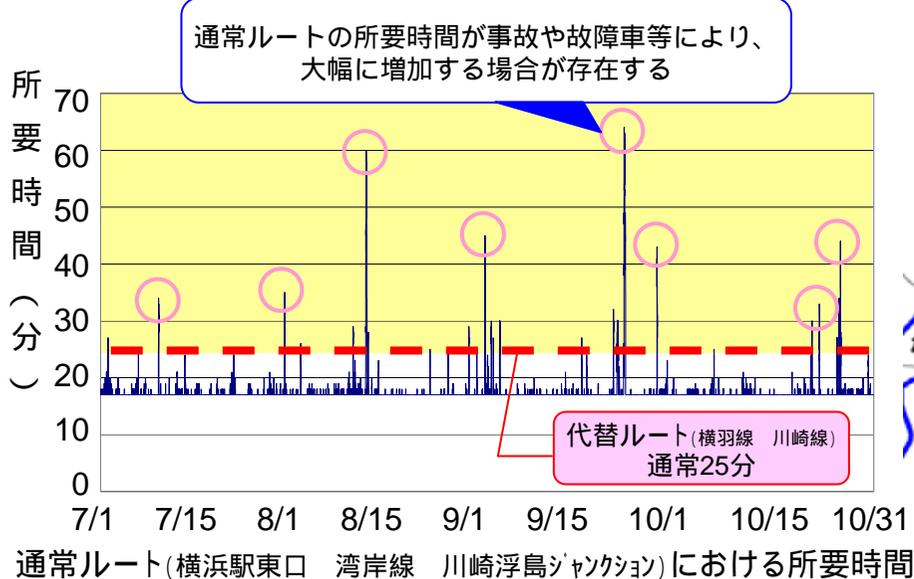
# 4 . 事業の効果

## 首都高ネットワークのリダンダンシー確保

横羽線や湾岸線において  
事故などによる渋滞・通行止めの発生時に  
経路選択や迂回が可能

首都高ネットワークの機能維持  
(リダンダンシーの確保)

所要時間の信頼性・定時性向上



### 【バス事業者の声】



京浜急行バス 株式会社

現在運行中の高速バスは、主に湾岸線を利用してはいますが、渋滞や事故などの影響により定時性が損なわれる場合があります。高速川崎縦貫線の供用により、湾岸線の代替ルートが確保されるので、定時性や利便性の向上につながることを期待しています。



・出典：車両感知器データ(首都高)。未供用区間は設計速度により算出  
 ・高速バス運行時間帯(5:00～23:00)の5分刻み(09年07月～10月)  
 ・代替ルートは東神奈川入口を利用。街路走行時間を含む。

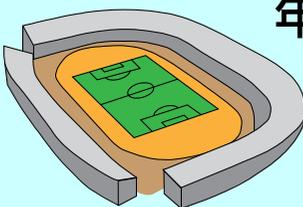
# 4 . 事業の効果

## 円滑な交通流実現による環境改善

街路からの交通転換により、円滑化が図られ、環境改善にも寄与

**二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量**

年間 **約 6,000 t** 削減



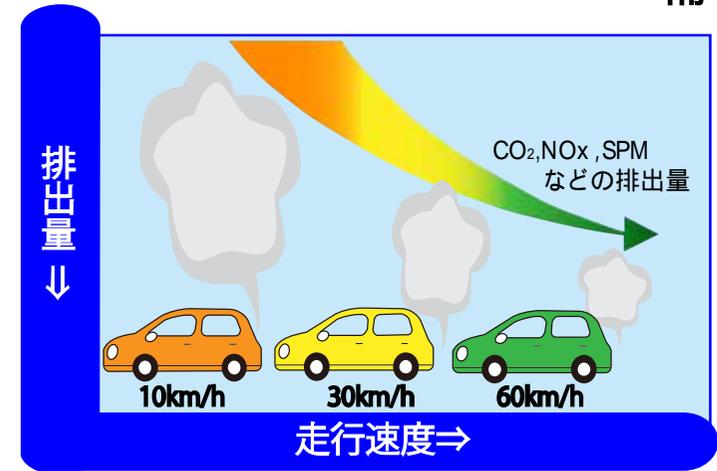
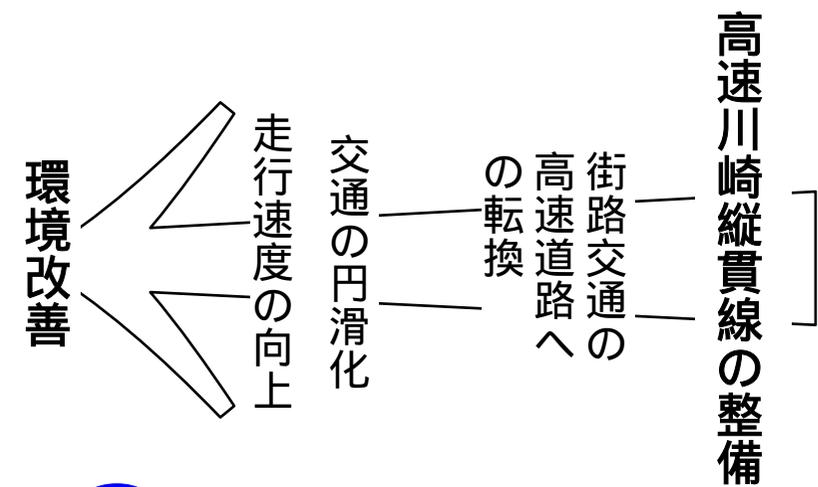
等々力陸上競技場

**約160個分の**

森林が年間に吸収する量に相当

**窒素酸化物 (NOx) 排出量**      年間 **約 9 t** 削減

**浮遊粒子状物質 (SPM) 排出量** 年間 **約 0.2 t** 削減



・排出量は国土技術政策総合研究所資料第141号に基づき算出  
・換算面積は「土地利用、土地利用変化および林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)」をもとに算出

## 費用対効果分析結果

## 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	合計
基準年における 現在価値(B)	7,225億円	1,020億円	328億円	8,573億円

## 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年における 現在価値(C)	7,398億円	255億円	7,653億円

## 算定結果

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 1.1$$

- ・費用及び便益は整数止めとする。
- ・費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

### 川崎縦貫道路の整備促進について

- 1 . 川崎縦貫道路 期事業の整備促進を図ること。
- 2 . 期計画について、東京外かく環状道路（東名以南）との調整を含め幅広く検討を進め、早期に計画の具体化を図ること。他

【平成22年度 国の予算編成に対する要請書 川崎市 H21.7】

### 川崎縦貫道路等の早期整備について

- 1 . 東京外かく環状道路の東名以南ルートと川崎縦貫道路の早期一本化整備。他

【川崎商工会議所、川崎市の幹線道路の整備を促進する会の要望 H21.7】

## 7 . 今後の対応方針（原案）

### 事業の必要性等に関する視点

多摩川と並行する国道409号や川崎駅周辺では激しい渋滞が発生しており、都市機能強化・交通混雑解消のため、川崎縦貫道路の整備促進が求められている。

高速川崎縦貫線は、主要拠点間の所要時間短縮や環境改善、リダンダンシー確保などに寄与する路線である。

費用対効果（B / C）は1 . 1である。

### 事業進捗の見込みに関する視点

高架部・半地下部及びトンネル部の本体構造物はほぼ完成しており、平成22年度供用に向け、事業は最終段階を迎えている。

### 対応方針（原案）

当該事業の再評価は『事業継続』とする。