

平成 12 年度第 1 回川崎市事業評価検討委員会 記 録

日時 平成 12 年 7 月 28 日（金）
13 時から 16 時 30 分まで
場所 川崎市港湾振興会館
（川崎マリエン第 7 会議室）

<開 会>

（川崎市挨拶）

<現場説明>

（川崎市）港湾局より川崎港港湾整備全体概要について説明を行う。

<議 事>

1. 審 議

港湾事業

（市）平成 12 年度再評価実施事業の川崎港改修事業防波堤（ ）について説明を行う。

（委員）防波堤（ ）と防波堤（ ）の説明の中で事業費が約 3 倍ほど違っていたがその違いはなぜか。

（市）防波堤（ ）の延長が約 350m、防波堤（ ）の延長が約 860mあるため、その延長の違いによるものです。

（委員）浮き栈橋の整備が、平成 16 年、平成 41 年の 2 回になっているのはなぜか。

（市）平成 16 年に整備した浮き栈橋の耐久性等を考えると平成 41 年に再度、整備する必要があるためです。

（会長）防波堤（ ）については、延長が約 860mのうち 500mほどが整備され、残りについては、完了の 16 年度までの 4 年間でおおむね順調に進むと考えてよいのか。

（市）そうです。

（委員）説明の中で阪神淡路の話があったが、一般的に港湾施設は、震災時にどういう機能を発揮するのかということについても市民にもっとアピールをした方がよい。

（会長）港湾事業のコストベネフィットを計算する時、すでに完成している事業、さらに追加的に投資される事業も含め、一体的な便益として計算しているのか。

（市）そうです。施設としては、防波堤、岸壁、浮き栈橋など各施設が完了し始めて、小型船だまり施設として位置づけられるものです。

（委員）総便益は、全部完了しないと出てこないのか。

（市）平成 15 年から一部、岸壁に係留することができるので、暫定利用の期間から

発生することとなる。

- (委員) その事を記述しておいたほうがよい。
- (会長) 費用便益の算出にあたっては、道路と同様に移動時間の短縮によるコスト削減効果に基づいているが、この事業で考えると、作業船など係留をしている人達の利益に帰着することとなる。本来、社会的便益として公共側が投資する以上、運河幅の確保などによる港湾エリア全体の安全性や利便性の向上についても当該事業の目的であることから本来の便益として評価してよい。
- (市) 国の要綱に基づく計算では、このような算出になってしまうが、実際には、運河を閉塞している状況があるので、かなり安全も考慮できる。便益には入っていないが、物流時間も短縮でき、また、今後、物流コストに反映できる。
- (委員) 需要については、何年を想定しているのか。また、算出する項目に土地利用が反映されているのか。
- (市) 需要については50年を想定しており、土地利用については含んでいない。
- (会長) 道路のように、パーソントリップでの計算による時間短縮によって、コスト削減ができるのと同じくらい、港湾の場合も便利なところに施設をつくることで、公的にも利便性が高まると考えてよいのか。
- (市) 陸上と違っておおがかりになるが、船の損料や油の節約などにより運転単価が安くなるといえる。
- (委員) 船の数と短縮できる距離が決まっているのか。また、船の増減もあると思うが現行の頻度でやっているのか。
- (市) 企業へのヒアリングにより船数や距離を算出しており、頻度についてはヒアリングをベースとしている。
- (委員) 車の場合、20年の推計で行っているが、港湾の場合、50年という推計の妥当性がどのようなものなのか。
- (委員) 昔は荷物を車で運んでいたが、その後、車、飛行機で運ぶという時代が変化する中で、50年後、船で運ぶ荷物も、変ってくる可能性があるのではないか。
- (会長) 港の場合、つくってしまっただけで、陳腐化してもルールがあるのではないし、川崎のせいでもない。浮島の埋立て工事等で発生する浚渫土砂を当該事業の整備に利用するなど、他の事業と連携している点は評価される。思っているほど停泊していない感じがして、今でも使い勝手が良い状態に思えて。ここにつくったら移ってくれるのか。
- (市) 今日の視察は一部だったが、川崎港では現在7カ所ぐらいに点在して係留されている。
- (会長) 京浜運河のあり方として、また、川崎港として誰が見てもあそこには船だまりがあって、公園や駐車場も整備するというような港湾全体計画の形が実感できるということならわからなくもないが、当面、安全性とか利便性が高まるという説明だと今のままだでも利便性が高いという気がする。
- (市) 船だまりの背後の部分が関連用地となっており、関連施設は、ここで整備す

ることができる。道路関係については、臨港道路があり、土日は一般車を止めてしまう傾向にあるが、川崎港の場合、道路は少なくとも一般道路として同じ取扱いをしており、今現在は一部門扉であるが、小型船だまりとして供用開始をすれば門扉を外して、この道路を使ってさらに東扇島の利便性は高まる。また運河としては、かなり広く見えると思うのですが、船は入ったものが出て行く際に、船まわりが必要であり、今の状態は使い勝手が悪いと海事関係者はいつている。また、本日、視察した以外の他の所においても係留施設のないところに船が係留している状態があるため運河幅は常に確保したい。

(会 長) 港湾地域で一定の役割を果たすような施設をつくることのできるエリアなのだという説明の方がよい。無理に川崎港内の中の状況で説明しているので、あえて説明をかえる必要がなく全部素直に淡々と書いて総合的に考えていいのではないか。広域的な役割分担を書く内容があると思う。

(市) おのおの港湾管理者がおりますので、最低限各地域の事業を考えるということです。

(委 員) 港湾計画では何隻入るのか。

(市) 全体では 120 隻です。

(委 員) 白石地区の作業船については、建設業者の免許がいるのか。

(市) 台船は自航できないので、引船が曳航するため操船上の免許はいります。

(委 員) タグボートの契約はどうなっているのか。

(市) 作業時間によって使用料が異なる。川崎港に入ってくる船は横浜港からパイロット(操船者)を乗せて川崎港に入ってくるため、出張料も含めて料金が高くなる。

(委 員) 係留するための許可をとっているのか。

(市) 水域の占用許可により使用料を徴収している。

(会 長) 小型船だまりをつくった場合、許可をおろさないということになるのか。また、ここに集約するとなるとすぐいっぱいになってしまうのか。

(市) すぐに許可をおろさなくするという事は難しいが、集約するよう行っていく。

(委 員) 東京港ではどれくらいあるのか。

(市) 東京で 5 ヶ所 230 隻
横浜で 4 ヶ所 350 隻

(委 員) 湾計画はいつできたのか。

(市) 昭和 58 年です。その後、平成 3 年・平成 12 年 3 月に改訂している。

(委 員) その時は、隻数(120 隻)は変えないでいいだろうということで策定したのか。

(市) 事業者にアンケートをだして、確認はしている。

(委 員) 将来需用、目標年度はあるのか。

(市) 10 年となっている。

(会 長) 防波堤の構造のところに透過式と書いてあるがどういうものなのか。

- (市) 一般的に防波堤は、完全に遮断しているものであるが、透過式の構造のため船だまり内の環境が保たれる。
- (委 員) 平成 12 年 3 月に港湾計画の改訂をしている中で何故今評価をするのか。一番の理由は、港湾計画の段階で透明性がないから、その前にこういうのがあればより議論もできる気がする。
- (会 長) 10 年たったところでの進捗状況や 5 年未着工が対象となりますが、もともと 15 年位の計画期間と考え計画どおりだとすると、この制度そのものが問題点だと思うが。
- (委 員) 国が補助金をつける際にでてくる事業に対して、どれが当面一番効果がありそうかを判断したいという気持ちはわかるが、自治体が行う事業について、やることの意味をもたせるとするならば、計画立案の段階での透明性を高めた方が意味が高そうな気がする。
- (会 長) 運輸省ベースでやったことの質問ばかりになってしまったが、事業をもっと淡々と進めるということを書いてほしい。
議事のその他について事務局よりお願いします。
- (市) 本日の意見を要約して、次回に確認をいただきたいと思います。また、審議資料の公表については、第 2 回にまとめて公表させていただきたいと思います。
- (会 長) その他各委員の方から何かありますか。(特になし)
なければ本日の審議はこれで終了いたします。