

日 時 平成 14 年 8 月 8 日 (木)  
13 時 30 分から 16 時 30 分まで  
場 所 産業振興会館 第 5 会議室

<開 会>

(川崎市挨拶)

<議 事>

1. 報 告

平成 13 年度再評価実施事業の審議結果を踏まえた取組みについて

(川崎市) 平成 13 年度に再評価を実施した、住宅市街地整備総合支援事業費補助(川崎駅西口地区)、宮内新横浜(中原)、東京大師横浜(大師橋)、都市基盤河川改修事業(平瀬川支川、五反田川放水路)、川崎市工業用水道改築事業、水道水源開発施設改築事業費(相模貯水池大規模建設改良事業)の 7 事業について、審議結果を踏まえた取組み状況を説明。(委員了承)

2. 審 議

連続立体交差事業京浜急行大師線

(市) 再評価実施事業(国庫補助事業)調書等による事業説明。

(委員) 調書には、平成 14 年度の完成予定を、平成 22 年までの期間延伸予定と記述されているが、基本的には、全体計画をプラス 8 年でやるということか。その経緯と平成 22 年度までに完了するという見込み・設定した根拠を教えて欲しい。

(市) 現在までの進捗状況等を考慮すると、実際には難しい状況であるが、手続きの関係では平成 22 年度に設定しています。

(会長) 関連する川崎縦貫道路や川崎縦貫高速鉄道事業との整合性を考え計画しているのか。

(市) 計画では、川崎縦貫道路や川崎縦貫高速鉄道も含めて考えています。

(委員) 高速川崎縦貫線は、用地買収をする必要があるのか。

(市) 現道幅員の 25m で収まらない部分は拡幅する必要があるため、首都高速道路公団が買収します。

(委員) 事業の仕組みを確認したいのだが、別線部分ができた後、川崎駅から大師駅までの現線部分の土地所有者は誰になるのか。

(市) 基本的には京急の財産となりますが、現線部分と別線部分との所有権を交換する方法などを検討しています。

(委員) 別線部分の地上部の所有は誰になるのか。

(市) 大部分が道路を占有することになりますが、大師線に必要な民有地部分等は、区分地上権を設定します。

(委員) 現線脇の部分も工事にあって用地買収は行うのか。

(市) 買収します。

(委員) 現線部分は開削で工事を行うのか。

(市) 開削で行います。

- ( 委 員 ) 工事の時は仮線を設置するのか。
- ( 市 ) 現線直下に線路を通します。
- ( 委 員 ) その方が工事費は安くなるのか。
- ( 市 ) 関係地権者を移転させるという方法をできる限り取らないためです。
- ( 委 員 ) 段階的整備というのは、事業手法を変えないことが前提なのか。途中から高架化したらいけないのか。
- ( 市 ) 小田急線の件や、周辺地域が密集市街地であることなどを考えると、地下化が最も効果的である。また、産業道路の部分は首都高速道路が走っており、交差するためには、17mの高々架となってしまうため、手法を変えることは難しいと考えます。
- ( 委 員 ) 調書には、神奈川東部方面線の中止と、臨海部再生に向けた動向の変化という記述があるが、具体的にはどういう内容なのか。
- ( 市 ) 神奈川東部方面線は、横浜方面からのアクセスを計画していたが、他の代替案で可能であるため中止としました。もともと京急大師線は、東部方面線との相互直通運転を予定していましたが、中止の代替案として川崎縦貫高速鉄道と京急大師線との相互直通運転を基本とすることとなりました。また、臨海部再生に向けて現在、空洞化に対する様々な対応策を考えているところです。
- ( 委 員 ) 川崎縦貫高速鉄道の事業費はどれ位なのか。
- ( 市 ) 1キロ約340億円位を事業費としておりますが、現在、事業費の縮減や、需要予測の見直しを進めています。
- ( 会 長 ) 関連する事業も含め壮大な計画であり、今後も長期化が予想される事業なので、「いつまでに何ができるか」ということを明確にしていくことが重要である。
- ( 委 員 ) 渋滞解消といっているが、例えば大気汚染の改善について、どのような検討がされてきたのか。
- ( 市 ) 高速川崎縦貫線の環境アセスメントの中で検討しております。
- ( 会 長 ) 踏切除去によるボトルネックの解消などの事業目的だけではなく、将来のまちづくりに大きな意味をもつことから、この計画は、個別に評価をするだけでなく、将来のまちづくりや京浜臨海部の再編など、幅広い観点から評価すべき重要な事業であると考えます。
- ( 市 ) 今年、来年と2年間をかけて、総合計画を見直すこととしていますので、全体の計画の中で考えていかなければならない大きな課題であると認識しています。
- ( 会 長 ) 再評価をするにあたり問題となるのは用地買収だが、第1期区間を見る限りでは、概ね進捗している。
- ( 委 員 ) 段階的に整備する場合、摺り付けのために新たな用地確保をしなければいけないのではないか。
- ( 市 ) 京急では、一晩で切り替える工法を考えています。同様の工法を羽田空港線で行っております。
- ( 委 員 ) この計画に関連する事業の将来計画に未確定なところがある中で、最も効果の高いところに着手するのはわかるが、大師駅のところなど、まちづくりをどうするか考える必要があるのではないか。まちづくりの観点をもっと取り入れるべきだ。
- ( 会 長 ) この事業では、事業再評価に基づく評価の観点だけでなく、将来のことを考えると付帯的な事項も加えておくべきだろう。

- ( 委 員 ) 鉄道を立体交差する意味あいは、横断する道路のスムーズな走行が大きいですが、巨額な投資をする以上、市域全体や駅周辺のまちづくりをどのように考えるかということが必要である。
- ( 委 員 ) 踏切除去によるボトルネックの解消にあたっては、いままでの施工方法だけでなく、今後、実際どのように施工するのかを検討し、また、国の様々な制度についても、利用する必要があるれば国に対して要望していく必要がある。

一般国道 409 号道路改良（二子工区）

- ( 市 ) 再評価実施事業（国庫補助事業）調書等による事業説明。
- ( 委 員 ) 資料には、B/C がこの区間だけで 1.5 となっているが、これは当該事業区間での評価なのか。それとも今後の延伸箇所を含めた評価なのか。
- ( 市 ) 当該事業区間での評価です。なお、現在の工事区間終了後、第三京浜道路までの延伸を考えています。
- ( 委 員 ) 溝口駅前再開発事業が完成して車の流れは変わったのか。
- ( 市 ) 影響は特にないと考えます。
- ( 委 員 ) 標準横断面を見ると、車道幅員が 5 m、歩道が 3 m とあるが、片側 2 車線の構成になるのか。
- ( 市 ) 当該路線の計画交通量を基に道路構造令により計画しております。具体的には、車線の幅員は 3 . 2 5 m となっておりますが、停車車両により本線交通に対する障害が予想されることから、停車帯 1 . 7 5 m を付加した片側 1 車線と停車帯の車道となっております。また歩道には、植樹帯を設置することとしています。
- ( 委 員 ) 停車帯を設けることにより停車や駐車違反を誘発してしまうのではないかと。
- ( 市 ) 本来は、4 車線の幅員がベストですが、停車ができるスペースを設けたほうが現実的であり、右折帯・バスレーン・歩道等も敷設するので、渋滞の解消は期待でき、安全も確保できます。また、地元とも 2 車線で合意しています。
- ( 会 長 ) B/C の算出にあたっては、工区ごとの算出結果とあわせて、路線全体として、はじめて整備効果が現れるため、路線としての効果を見る観点が必要ではないかと。
- ( 委 員 ) 再評価を実施する上で、細かい区間で、B/C が 1.5 というような使い方も必要であることは理解できるが、全体で考えて、どこからはじめたら効果が上がるのかということを考えてほうが良い。
- ( 委 員 ) 事業完了予定年度が平成 19 年度となっているが、ちょっと遅い気がするが、原因は用地買収か。予定どおり完了するのか。地権者を上手に説得するなど、早く進めるための工夫はあるのか。
- ( 市 ) 主な原因は用地買収です。交渉の際に、代替地の要求などがあるため、事業の必要性について説明し、ご理解をいただきながら用地買収を進めていく必要があります。
- ( 委 員 ) 川崎市においては、土地収用法の行政代執行の実績はないのか。
- ( 市 ) 基本的には任意買収で進めております。なお、今年度から、建設局に収束路線担当を設置して、90%買収が進んだ路線については、収束路線担当が扱うこととなり、今年度は、4 ~ 5 路線が対象となっております。
- ( 委 員 ) 事業費規模において、総事業費に対し国庫支出金が 5 割を下回っているのはなぜか。

- ( 市 ) 国庫補助を受けられるのは、全体事業費の中で本体工事、用地費、補償費などで、その他の付帯工事、家屋調査費等については市単独費を充当しているためです。
- ( 委員 ) 公社資金の活用とは何か。また、先行取得は可能なのか。
- ( 市 ) 土地開発公社を利用することは可能ですが、現在、公社自体の見直しが検討されており、今の状況では難しいと思います。
- ( 委員 ) 道路の幅員構成については、交通の円滑化だけでなく、地域住民の意見や利便性とともに緑化など環境に十分配慮した整備を行う必要がある。
- ( 会長 ) 全体としては、もともと計画していたとおりである。また、409号の道路改良は、いつになったら全線完成するのか。このままでは、工事に100年かかってしまう。全体として早くできることが重要である。建設局の中でもっと議論してどういう方法が効果があがるのか考えて欲しい。
- ( 市 ) 都市計画道路の優先順位の考え方については、昨年から検討をはじめているところです。
- ( 会長 ) 本日、検討しなければならないことについては了解した。
- ( 会長 ) 議事その他について、事務局よりお願いします。

<その他>

- ( 市 ) 本日の意見を要約して、次回開催時に確認いただきたいと思います。  
なお、次回の開催日については、明日、8月9日(金)13時30分から同会議室において開催いたしますので、よろしく願いいたします。
- ( 会長 ) 何かございますか。なければ、本日の審議はこれで終了いたします。

<閉会>