

平成16年度川崎市事業評価検討委員会（第1回）摘録

- 1 日 時 平成17年2月22日（火） 14:00～17:10
- 2 場 所 いさご会館4階 第4・第5会議室
- 3 出席者
委 員 原田博夫会長 輿水肇副会長 加藤仁美委員
高千穂安長委員 室町泰徳委員
交通局 山元本部長 若林参事 岡元主幹 高久主幹 松本主幹
まちづくり局 寒河江計画部長
財政局 大村財政計画担当主幹
総合企画局 北條局長 木場田政策部長 瀧峠企画調整課長
飛弾政策評価担当主幹 岩瀬政策評価担当主査
- 4 議 題 (1) 川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する事業評価対応方針案について説明
(2) 審 議
- 5 公開及び非公開の別 公開
- 6 傍聴者 6名

<会議>

事務局

開会

北條総合企画局長

挨拶

事務局

出席者紹介。事務連絡。資料確認。

会長

委員会を開催するにあたって、川崎市の地下鉄については、平成15年4月に公表された「見直し結果」等があり、評価対象となる地下鉄の事業計画がどの時点のものなのか、分かりにくいので、全体の説明を受ける前に、評価対象となる事業計画を整理して欲しい。

事務局

本日、評価をお願いする対象事業は川崎市の縦貫高速鉄道線整備事業についてだが、当委員会の役割の一つである国庫補助事業に係る再評価と、もう一つ、市独自で行った事業評価があるので併せて審議をお願いする。

まず、国庫補助事業の再評価だが、平成13年に事業許可を取得したルートである現計画「元住吉接続」について2つの手順で事業再評価を行なっている。

手順 は、許可取得時の事業計画について、社会経済情勢等の変化として人口及び分布交通量などの基礎データを最新のものとして、需要予測、収支計画、費用対効果等を再計算しているので、事業の再評価をお願いする。

また、手順 は、評価の視点の一つであるコスト縮減や代替案立案等の視点から、多摩線との相直など平成15年4月に行なった「見直し結果」の内容に、その後更なるコスト削減を行った「元住吉接続」の事業計画の再評価をお願いする。

以上が、国の実施要領に基づいた再評価となる。

次に、手順 で周辺環境の変化を踏まえた検討の必要性から、「小杉接続案」について川崎市として独自に事業評価を行っている。これは、国の要領による事業評価ではなく、市事業評価検討委員会設置要綱第2条第2項に「必要に応じ川崎市が実施する事業評価等に関し報告を受けることができる」ことになっているので、その趣旨に沿った評価をお願いしたい。評価方法や評価の条件等については、「元住吉接続」と同様の条件で行っている。

会長

新たな計画として、「小杉接続案」が審議の対象となっていることなどから、当委員会の役割を今一度確認しておきたい。

事務局

設置要綱では、当委員会は、市が作成した対応方針案が客観的かつ公正な評価方法に基づいたものであるかどうかについて審議し、評価方法等について改善点等があると認められるときは市長に意見具申ができることになっているので、こうした視点からご審議をお願いしたい。「小杉接続案」についても、「元住吉接続」と同様の手法、条件で評価を実施しているので、併せてお願いする。

会長

基本的には、従来どおり市が作成した対応方針案について、それが客観的かつ公正な評価方法等に基づいてなされているかを専門的な見地から審議し、その妥当性について具申することを確認する。

今回の案件は、平成15年6月議会において市長から「市民アンケートの結果や地方税財政制度の動向を見極めるため、5年程度着工を延期する」との判断がなされていると聴いているが、このような市財政全体の動向を踏まえて本事業をやるのかやらないのか、あるいはいつの時期に着工するかなど、本事業と財政状況の関係の中でどう判断するかは基本的には市長なり議会なりがご判断されるべきであり、本委員会の職務ではないことを確認する。

交通局

資料「川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する事業再評価対応方針案について」、同補足資料及び川崎市再評価実施事業国庫補助事業調書について説明

会長

再評価対象事業の経過年を確認したい。本年度では5年経過にまだ該当しないのではないかと。

交通局

平成13年度予算において補助採択を受けているため、来年度の平成17年度に5年程度経過した時点で未着工の事業となり再評価事業に該当する。しかし、昨年9月の工事施行認可申請期限の時点で延長申請ができなかった関係で、平成16年度中に市の対応方針を策定し、平成17年度早々に国に提出することとなった。

委員

安全性について、火災やサリンなどの危機管理について配慮しているか。

利便性について、高齢者やベビーカーの利用者などへの配慮はしているか。

羽田空港が国際化して、利用者が増えることが予想されるが、通勤・通学や観光客について需要予測の中で考慮しているのか。

事業費の借入金については、借入金利が3%台から2%台に下がったことから、事業費が減っているが、金利が上昇すれば負担がふえることになるのか。

騒音公害など、将来起こり得るような被害者に対する配慮はどうか。建設時に発生する土砂はどう処理するのか。

交通局

安全性については、平成7年の阪神・淡路大震災のときに一部被害があり、基準が厳しくなっている。その基準に基づいた設計であり、地震については十分安全であると考えている。

火災については、平成15年の2月に韓国の地下鉄火災があり、基準が厳しくなっている。例えば2方向避難、排煙の問題、感知器等、厳しい基準になっており、それに準拠す

るとともに、今後ますます厳しくなると思われるので、最新のデータ、情報を得て対応していきたい。

バリアフリーについては、バリアフリー法に準拠して対応していきたい。

2 段手すりや多機能トイレを設置し、車いす利用、子どもと乳児を連れた方にも使いやすくする等、極力新しい情報等を得て、細かい配慮をしていきたい。

騒音・振動の問題については、道路下を極力使うことにしており、シールドトンネルであり、10メートルから30、40メートルぐらいの地下を通っており、すべて防振構造で、極力振動を上には伝えないような構造とし、更にロングレールで継ぎ目のないような構造を考えており、地上に対する騒音・振動の問題は少なくなるように配慮している。

残土の問題については、当初は全部ダンプトラックで自由処分としていたが、この前の研究会でも御指摘を受け、現在、半分は貨車輸送で考えている。残土も極力有効利用を図り川崎の埋立地へ持っていくように考えているが、今後、なるべく貨車輸送にして、ダンプトラックを使用を少なくする方向で考えている。また、場所を探して、区画整理や土地造成などに有効的に活用を図っていききたいと考えている。特に、シールドから出る残土についても、一部産業廃棄物扱いになるが、これについても今後検討して、極力埋め戻し土などに有効利用を図りたいと考える。

交通局

今後の羽田空港の拡張等を踏まえた空港旅客等の検討や対応については、平成14年度に神奈川県で行った調査では、羽田空港の再拡張・国際化に伴う神奈川県方面からの鉄道利用者の増加数が、1日当たり約8,000人と予想されており、現在考えている輸送力から見ると、運行本数を増やすなどで対応できる数値であると考えている。

今回、建設費が手順で下がったのは、物騰等、デフレ等下がったということで説明したが、今後これが上がれば、建設費は上がるのかという質問については、資料の13ページにあるように、これまでの予測の考え方は、長期的な視野で値を定めており、これまでの中では、直近10年の値を今後の長期にわたる予測値とした手法で行っている。直近10年の平均であるので、現在の金利はもっと下がっている。今後、一気にバブルのような金利の高騰はないと考えている。

交通局

バリアフリーや防災対策についての費用は事業費の中に見込んでいます。

サリン事件が日比谷線等で起こったが、対応としてはハード面というよりはソフト面と考えている。開業に際しては、消防隊を設置して訓練等を行うことで、危機管理の対応を図る考えである。