

川崎市長
阿部 孝夫 様

川崎市事業評価検討委員会
会 長 原田 博夫

川崎市平成 16 年度再評価実施事業の審議結果について

川崎市平成 16 年度再評価実施事業「川崎縦貫高速鉄道線整備事業」の対応方針（案）について次のとおり意見具申する。

委員会は、まず、評価の手順及び評価対象となる事業について、国の再評価実施要領及び市事業評価検討委員会設置要綱の定める処によることを確認した。

次に、交通局高速鉄道建設本部から「川崎縦貫高速鉄道線整備事業」について、これまでの経緯及び再評価の結果について説明を受けた。

川崎縦貫高速鉄道線整備の意義と必要性については、鉄道不便地域の改善、既存鉄道路線の混雑緩和、地球環境保全を背景とした自動車交通環境の改善等が急務となっており、また、羽田空港の国際化や東海道新幹線品川新駅の開設等、川崎市を取巻く広域幹線交通網の状況変化から、許可取得時と比べむしろ高まっているとの説明があった。

次に、評価手順に沿った市の再評価結果が示された。

まず、手順 で示された国の再評価実施要領による事業再評価の対象である現計画「元住吉接続」では、許可当時と比べて人件費、物件費の低下や借入金利の低下から建設事業費については初期整備で 620 億円の減少が見込まれるが、少子高齢化の影響などから、需要予測値が 15%低下したことなどにより、費用便益比は開業後 30 年で 1.7 を示したものの、累積欠損金及び累積資金不足の解消は見込めないとの結果が示された。

このことから、市は「手順 の現計画は、長期にわたり安定的な経営ができなくなるおそれがあることから、事業の継続は困難と考えられる」との評価を行っている。

次に、手順 の小田急多摩線との相互直通運転やトンネル断面の縮小、駅構造の見直し等によるコスト縮減などを行った現計画の「元住吉接続」の代替案については、建設コストについては手順 の結果に比べ更に 590 億円の縮減が可能となったが、輸送需要の見込みが許可時と比べ 14%下回る結果となったことなどにより、費用便益比は開業後 30 年で 1.9 となったものの、累積欠損金及び累積資金不足の解消は、それぞれ開業後 80 年及び 68 年という結果となっている。

このように、現在考え得る最大限のコスト削減策が講じられたにもかかわらず

ず、累積欠損金及び累積資金不足の解消が、運輸政策審議会で示されている収支採算性の目安とされる開業後 40 年を超える見込みとなったことから、市は、現計画の代替案である手順 について、「長期にわたり安定的な経営ができなくなるおそれがあることから、事業の継続は困難と考えられる」との評価を行っている。

次に、手順 として周辺地域環境の変化を踏まえて市が独自に実施した「小杉接続案」は、武蔵小杉駅周辺の再開発計画や JR 横須賀線・武蔵小杉新駅計画を踏まえた事業評価であるが、建設事業費については営業キロが 1.1 キロ、駅数が 1 駅増えることから、手順 に比べて 230 億円増加したものの、需要予測値が許可時と比べ 14% 増加したことなどによって、費用便益比は開業後 30 年で 2.4 となり、収支採算面でも累積欠損金及び累積資金不足が開業後それぞれ 22 年及び 31 年と、収支採算性の目安とされる開業後 40 年以内で解消する結果となっている。

こうしたことから、市は、手順 の「小杉接続案」については、「高い整備効果が認められ、長期にわたり安定的な経営が見込めることから、同案に変更して事業を継続することが妥当であると考えられる。」との評価を行っている。

以上が市の再評価結果であるが、本委員会では市が行った再評価の手順、評価手法等が客観的かつ公平な評価方法に基づき実施されているか、等について検証を行った。

まず、需要予測、収支計画等の前提となる基礎データ等についてみると、人口及び分布交通量については、基礎データを平成 7 年の国勢調査から直近のデータである平成 12 年国勢調査結果に更新している。次に、人件費、物件費及び工事費の減少率や借入金利率等の設定では、許可取得時の直近 10 年（平成 2 年度～11 年度）の平均値から、再評価時点における直近の 10 年（平成 6 年度～15 年度）の平均値にデータを更新している。また、運賃改定率については、「川崎縦貫高速鉄道線研究会」の提言を踏まえ、人件費の上昇率相当である 5 年で 1% と見込んでいる。同様に、需要予測値についても同研究会の提言を踏まえ、各種前提条件の有無により ±10% 程度の幅を持たせ、その下限値を採用している。

また、需要予測の算出に当たっては、鉄道経路選択モデルのベースを、平成 7 年大都市交通センサスデータから平成 12 年大都市交通センサスデータに置き換えるとともに、新たに駅アクセス交通手段の選択モデルを採用しており、費用対効果については、国土交通省監修による「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル 99」に沿って算出が行われている。

このように、今回の再評価に当たっては、事業環境をめぐる環境変化を的確に反映した評価を行うため、需要予測や収支計画の前提となる基礎データについては、可能な限り最新のデータが用いられ、また、人件費、物件費及び工事

費の減少率や借入金利率等の設定に当たっても、直近10年（平成6年度～15年度）のデータに更新されていること、需要予測の算出に当たって、新たに駅アクセス交通手段の選択モデルが採用されるなど、より詳細な算出方法が採用されていること、需要予測について、「川崎縦貫高速鉄道線研究会」の提言を踏まえてマイナス10%程度の下限值を採用していることなど、最新のデータやより詳細な算出方法が用いられ、事業環境をめぐる環境変化に対応した適切な配慮がなされているものと考えられる。

以上のように、今回の市の再評価結果については、評価に係る手法や事業環境の変化に対応したデータの採用等が概ね妥当と判断されることから、その結果に基づき、現計画である「元住吉接続」を前提とした手順及び手順について、市が「長期にわたり安定的な経営ができなくなるおそれがあることから、事業の継続は困難と考えられる」と判断し、現計画案による事業継続を中止するという判断を行ったことについては妥当なものとして解することができる。

また、市の事業評価検討委員会設置要綱に基づき検証された手順の「小杉接続案」については、費用便益比が開業後30年で2.4となり、収支採算面でも累積欠損金及び累積資金不足は開業後40年以内で解消する結果となっていることなどから、「高い整備効果が認められ、長期にわたり安定的な経営が見込めることから、同案に変更して事業を継続することが妥当であると考えられる。」とする市の判断は妥当なものとして解することができる。

これらの結果から、現計画である「元住吉接続」については中止し、市の事業評価検討委員会設置要綱に基づき検討された「小杉接続案」によって「川崎縦貫高速鉄道線整備事業」を継続するという市の対応方針案については、妥当なものとして解することができる。

以上が本委員会の審議結果であるが、本事業の推進に当たっては、一般会計からの多額の出資が必要であり、その負担が長期にわたるものであることから、平成15年に実施された市民1万人アンケートなどこの間の経緯を踏まえ、今後とも市財政への影響を十分考慮するとともに、市民への適宜・的確な説明を行い、市民が不安を持つことなく本事業の推進が図られ、当初の事業効果が発揮できるよう十分な配慮を行うべきものとする。

また、事業化に当たっては、引き続きコスト縮減と事業効果の向上策を検討し、諸環境の変化に適切に対応しながら、事業主体としての経営努力に万全を尽くすとともに、本格的な高齢社会の到来等に備えたバリアフリーや地震、火災等の防災面にも十分配慮し、効率的・効果的で、利便性の高い「川崎縦貫高速鉄道線」の整備に向けた一層の努力を望むものである。