

平成28年度 第1回川崎市公共事業評価審査委員会 摘録

- 1 開催日時 平成28年11月29日(火) 10時30分～12時00分
- 2 開催場所 第3庁舎15階 第2会議室
- 3 出席者 委員 佐土原会長、中野副会長、窪田委員、福田委員
総務企画局都市政策部 北部長
総務企画局都市政策部企画調整課 阿部課長、宮崎担当課長
財政局財政部財政課 神山担当課長
まちづくり局交通政策室 蔵内担当課長、町井担当係長
まちづくり局総務部企画課 坂本担当係長
上下水道局下水道部下水道計画課 中村課長、白柳担当係長、飯塚担当係長
上下水道局経営管理部経営企画課 山梨課長
事務局(企画調整課) 今村担当課長、菊池担当係長、小西職員
- 4 議題 (1) 平成28年度第1回公共事業評価実施事業の審議について(公開)
ア 「川崎市公共下水道」及び「川崎市公共下水道(防災・安全)」
イ 「南武線駅アクセス向上等整備事業」
(2) 審議内容の総括(非公開)
- 5 傍聴者 なし
- 6 会議内容
(1) 「川崎市公共下水道」及び「川崎市公共下水道(防災・安全)」

<事業について担当局からの説明後、質疑>

中野副会長) 川崎駅以南の地域の重要な管きよの耐震化については、何年度に終了する予定か。

中村課長) 平成31年度に終了する予定である。

中野副会長) 50年を経過する管きよについてはどうなるのか。

中村課長) 老朽管きよの割合が高い入江崎処理区を重点的に管きよの再整備を行っているが、完了時期は未定である。

福田委員) 市の下水道事業中期計画では、老朽化に関する対策が掲げられているが、今回の社会資本総合整備計画の成果目標には、老朽化対策が記載されていない。この整備計画における管きよ等の老朽化対策はどうなっているのか。

中村課長) 社会資本総合整備計画において、老朽化対策は交付対象事業となっていないため、成果目標の中では指標として設定していない。

福田委員) スライド19のグラフを見ると、今後、耐用年数50年を経過する管きよが急激に増え、状況としては深刻になっているように見える。

中村課長) 交付対象事業とならない管きよの老朽化対策については、市の単独事業で行っていく予定である。

福田委員) 下水処理施設の老朽化対策における数値目標等は設定しているのか。

中村課長) 具体的な指標は設定していない。

窪田委員) スライド20での地震対策の重点的な取組地域について、学校や医療機関などの地域防災拠点等は丸印で掲載されているが、マップを見ると重要な管きよとつながっていないように見えるが、実際はどうなっているのか。

中村課長) スライド20のマップに掲載されている重要な管きよは、分かりやすくするため、主に幹となる管きよを記載しており、枝部分の管きよについては記載せず省略している。一見、地域防災拠点等とつながっていないように見えるが、実際には整備を行っており地域防災拠点等と管きよはつながっている。なお、地域防災拠点等で未完了となっている箇所についても、平成31年度までに整備していく予定である。

窪田委員) 老朽化の管きよについて、スライド19を見ていると、等々力処理地区については、今後大変な状況になると思われる。スライド16で更生工法や開削方法などの地震対策の工事手法を記載しているが、具体的にどういう判断でこの工事手法を選択しているのか。

中村課長) まず、どの工事手法が、整備費として安く済むかということで判断している。また、例えば、商店街の有無など、地上の状況から工事の影響も考慮し、工事手法を検討している。

窪田委員) 緊急輸送道路などの道路の機能としての要素については、判断材料としているのか。

中村課長) 緊急輸送道路などの道路の機能では判断はしていない。

窪田委員) 今後、老朽化が急速に進む等々力処理地区など、長期間にわたって管きよの整備を行うことが想定されるが、例えば、その際に地震が発生した場合、管きよの整備を行っている箇所が、たまたま緊急輸送道路や市民の避難経路になっており、避難の妨げとなる可能性も考えられるため、そういったことも考慮して、今後整備を進めてほしい。

佐土原会長) スライド33で、計画の成果目標及び達成状況を記載しているが、目標値の考え方について伺いたい。

中村課長) 与えられた計画事業費の中で、優先順位を付けて、事業費を割り振ることによって、達成可能な目標値を算出している。

佐土原会長) 優先順位を付けて、事業を執行する場合、例えば、下水道施設の重要性や、液状化など災害危険個所としての視点、浸水しているエリアなどの地域特性などを考慮して、優先順位を付けて行っていくことが考えられるが、実際にはどのように行っているのか。

中村課長) 全体的には、まず、法律で定められている事項に関連する箇所の整備について、優先度が高くなる。それ以外は総合的に判断することになるが、例えば、処理場・ポンプ場に地震が起こった際には、水を排水し、消毒することが最優先であり、そういった機能を担保できるような整備を行っている。また、施設の運転制御機能を確保するため、管理棟なども優先して整備を行っている。一方で、老朽化対策や津波対策など様々な課題があることから、総合的に判断して優先順位付けしている。

佐土原会長) 浸水対策については、どうやって優先順位を決めているのか。

中村課長) 浸水対策については、今までは実績等から重点エリアを決めて整備を行ってきたが、今後は、浸水実績だけでなく、浸水シミュレーションを行うことで、市内全域に同じ雨の量を降らせ、どのエリアが浸水しやすいのか、どのような被害想定が発生するのか、などを見極めながら、重点エリアを決めていきたいと考えている。ただし、エリアが個別に点在している箇所もあるので、そういった部分については、これまでどおり浸水実績を見ながら対応していきたい。

佐土原会長) アンケートについて、市域全体から対象者を抽出しているが、生活している人の視点からすると、下水道の整備について把握していない部分も多いと思うので、例えば整備したエリアを絞ってアンケートを実施すると、より効果を把握できる可能性もあるので、今後検討してほしい。

窪田委員) スライド26について、合流改善については、当面の目標として、汚濁負荷量の削減、公衆衛生上の安全確保、きょう雑物の削減を掲げているが、それぞれについてどのように効果を把握しているのか。

中村課長) 効果自体は、全体的にシミュレーションを行い効果測定するとともに、年1回、ある一定の降雨があった日に放流される水を採取して水質を調べ、効果を把握している。

窪田委員) アンケートの地区別の実施に関連して、例えば、事業者だけがいる地区で特定の汚物が流れてくる、あるいは住民が多くいる地区等で色々な汚物が流れてくるような地域別の課題については、個別の地区の状況を把握し、広報や対策につなげていくような取組は行っているか。川崎市は市域が長く、エリアによっても特性が異なるため、必ずしも同じ政策が必要ではないと思うので、その地区に応じた取組を行っていくことも大事ではないかと思う。

山梨課長) 市民意識調査については、市全域から無作為に抽出した市民に対して、上下水道に関する認知度や満足度等を聞き、政策につなげていくという観点で実施している。現在の市民意識調査では、どの区に住んでいるかという情報は記載してもらっているが、さらに細かく地域を絞って記載してもらうようにすると、回答を避ける市民が出てくることも想定されるため、実施には課題がある。しかし、市民意識調査で得られた課題等を、フィードバックして政策に活かしていくことは重要であることから、今後、どのようにすればより細かい分析ができるかなどについて検討していきたい。

(2)「南武線駅アクセス向上等整備事業」

<事業について担当局からの説明後、質疑>

福田委員) 稲田堤駅の橋上駅舎化で、現在交渉している地権者はどの程度いるのか。

蔵内担当課長) 現在1つのビルが対象となっており、そのビル内に複数の地権者がいる状況である。

福田委員) 当初の計画では、平成24年度の1年間を交渉期間としていたが、現時点でも終了していないことを考えると大変であることは分かるが、やり方を工夫してほしい。津田山駅についても、設計を変更しているが、詳細設計に3年を要しているが、これはどういったことによるものか。

蔵内担当課長) 詳細設計を進めていく中で、津田山駅周辺の地盤が良くないことが判明し、橋上する駅舎の基礎杭の配置を一から見直したことで、新たに事業用地の確保が必要となり、その用地協議も並行して進めたことから、詳細設計に時間を要している。

中野副会長) 津田山駅の新駅舎が、既存の駅舎と離れているのはどうしてか。

蔵内担当課長) 既存駅舎がある位置では、橋上駅舎化は難しいことから、既存の駐輪場を活用して自由通路を整備する形になった。

中野副会長) エスカレーターを整備しない理由はなぜか。既存の駐輪場側だけでも整備してはよいのではないか。

蔵内担当課長) 駅利用者が、稲田堤駅の利用者と比べると少ないことから、鉄道事業者と協議し、エスカレーターまで設置する必要はないという結論に至った。エレベーターは設置している。

佐土原会長) 稲田堤駅前の踏切は、1日約22,000人の横断があり、橋上駅舎化により3,000人に減らすということであるが、そもそも南側から来る駅利用者の方が多いのか。

蔵内担当課長) 平成21年度に行った調査では、8割以上が南側からの駅利用者であるという結果が出ている。

窪田委員) スライド12の写真を見ると、人があふれていて安全面から問題があると思われるが、具体的にはどういった危険性があり、現在どのような対応策を行っているのか教えてほしい。

蔵内担当課長) 踏切の遮断時間は朝7時台で約35分間あり、朝7時半から8時の時間帯には、駅利用者が集中する状況である。その際に、踏切の遮断棒を上げて、踏切を渡る方がおり、テレビにも取り上げられるなど問題になっている。鉄道事業者と協議して、交通整理人の配置や警察の協力も得て、安全対策を行っているが、警察官がいても横断する方もいるなど、完全な安全対策には至っていないことから、早期の橋上駅舎化を目指していきたいと考えている。

窪田委員) 実際には交通事故等が起こっている訳ではないのか。

蔵内担当課長) 届け出を出すような大きな交通事故は起こっていない。しかし、電車が来るタイミングで踏切を横断する方が多く見受けられており、電車の遅延につながっている。

窪田委員) 今後1年間で用地交渉が進むことは、困難に思えるが、実際にはどうなのか。

蔵内担当課長) 今まで時間をかけて、複数の地権者と団体交渉を行っていたが、最近、個別に地権者と交渉できるようになった。地権者の方もこの事業自体に反対している訳ではないので、今年度内に再度条件を提示して交渉を進め、平成29年度中の任意交渉成立を目指している。

窪田委員) 最短で用地交渉が進んでも、長くこの状況が続くので、現在の危険な状況に対する対策を行うことが大切である。また、事前に事業執行額の内訳を聞いた中で、基本設計料や空間設計料が高く感じるがどうなのか。

蔵内担当課長) 設計料等については、鉄道事業者にお願いすることになるが、駅舎の設計となると土木建築のみならず信号設備や機械設備など、様々な工種があり通常の道路や駅前空間の設計料等と比べると高くなっている。

中野副会長) 稲田堤駅橋上駅舎化の全体の用地取得費はどうなっているのか。

蔵内担当課長) 約9億円が用地取得費となっている。

福田委員) 南側のエレベーター設置箇所が用地取得済であるならば、そこに暫定改札を設置することはできないのか。

蔵内担当課長) 住民からもそういった要望があるが、既存の階段の下に信号設備があり、暫定改札を設置することは難しいと考えている。