

平成 11 年度川崎市事業評価検討委員会記録

日 時 平成 11 年 10 月 15 日 (金)
13 時 30 分から 16 時 30 分まで
場 所 いさご会館 第 1、第 2 会議室

開 会

- ・川崎市挨拶
- ・会長挨拶

議 事

1. 報 告

平成 10 年度再評価審議結果を踏まえたその後の取組みについて

- (川崎市) 環境局、まちづくり局、建設局より説明を行う。
- (委 員) 登戸土地区画整理事業について、当初、施工を予定していた場所を変更し、駅前広場などを重点的に整備していくとのことであるが、施工場所を変更することにより、事業費の変更はでてこないのか。
- (市) 事業費の変更はない。財源の枠の中で、重点的に場所を選定している。
- (委 員) 等々力緑地について、今後、都市計画決定区域を新たに用地買収していく場合、当時の計画から長時間経過していることなどを踏まえ、既存の土地利用と適合した施設計画にするなど検討する必要がある。
- (市) スポーツ施設などの要望があるため、これを踏まえ、新しい部分の土地利用について庁内で検討をしている。
- (委 員) 川崎市の事業について、川崎市ホームページへのアクセス件数は、どのくらいあるのか。
- (市) 9 月 1 日から 1 ヶ月間のアクセス件数で、市全体の件数では、約 105 万件、建設局関連では、約 1,000 件ありました。
- (委 員) 事業の関係人には、情報公開を積極的に行うことを求めたい。

国の再評価実施要領改定内容等について

- (市) 厚生省関連再評価制度の制定、建設省再評価制度の改定内容等説明を行う。
- (委 員) 委員了承。

2. 審 議

平成 11 年度再評価対象事業について

- (市) 川崎市内の道路整備全体計画の概要について説明を行う。
- (委 員) ラダー（はしご）型の交通体系を整備することは良くわかるが、市域だけでなく横浜、東京を含めた広域的幹線ネットワークがわかるような道路網図面の作成を要望する。
- (委 員) 川崎の拠点ばかりでなく、広域的な見方が必要。
拠点開発では、例えば、溝口再開発事業によって、多摩プラーザや二子多摩川園のような近接する拠点で、人の流れなどに大きく影響することが多い。
- (市) 世田谷町田線（多摩水道橋）については、平成 10 年度東京都が再評価を実施し、継続と判断しているため、今回、川崎市の再評価の取扱いにならないことの説明を行う。
- (委 員) 10 年間経過したということで、事業主体である東京都が再評価を行ったということであるが、他の事業でも同様の扱いのものがあるか。
- (市) 橋梁以外にはないと思う。
- (委 員) 橋梁の場合、事業区域の定義はどうなっているのか。
- (市) 橋台から橋台の間が橋梁区域です。
- (市) 平成 11 年度再評価対象事業の向ヶ丘遊園駅菅生線（東生田）について説明を行う。
- (委 員) 全体路線延長 4.6 km の中で、工事区間は、何箇所あるのか。
- (市) 工事区間としては、3 箇所あり、そのうち 2 箇所に工事着手している。
来年には、残りの犬蔵工区の事業化を計画しており、全工区が完成すると向ヶ丘遊園駅から横浜市境までつながる。
- (委 員) 道路の性格として、良好な住宅地内を通過するようだが、その位置づけは、また、全体事業費約 55 億円のうち用地取得費はどの位なのか。
- (市) 当該道路の位置づけについては、活力ある地域づくりをめざし、川崎の縦貫方向の主要幹線道路と接続を図るものです。
- (市) 用地取得費については、全体事業費約 55 億円のうち 42 億円であり、平成 11 年度までの事業費は、36 億円です。なお、1 m²あたりの取得単価は、30 万円程度です。
- (委 員) 現況の道路幅員 5m が、計画幅員 16m になるとの説明だが、道路幅員の設定方法について、また、歩道なしとか、ありとかの整備パターンがあるのか。例えば、地形状況とか道路の性格によるものなのか。
- (市) 昭和 20 年代に交通量を予想し、都市計画決定をした。そして、その計画に基づき事業を進めている。また、1 万台/日、2 車線道路を基本として幅員を設定している。
- (委 員) 都市計画決定時の交通量で決めたとのことだが、決定をしてから長時間経過

し、状況が変わっているのではないか。車線優先という交通量対策を優先するのか、歩行者の利便性を優先するのか。

(市) 地域密着型道路の考え方として、ひとつには、幹線に結ぶため、車がうまくさばけなければならない。この交通容量を考え、2車線が必要である。もうひとつには、地域住民の安全性などの確保から歩道を設けるということになる。

(委員) 完成予定年度が平成 15 年だが、まだ未買収箇所の今後の予定は。

(市) 地権者の理解を得ながら進める。

(委員) 道路の縦断勾配がきついようだが、この事業に伴って、影響する周辺道路の整備についてはどうなのか。

(市) できるだけ既存道路の活用を基本として、沿道利用者への交通アクセスを考慮した。

(委員) 道路 1 本を通せばよいのではなく、場合によっては、市単独事業で総合的に整備する方法は考えていないのか。都市計画道路以外の道路も整備する仕掛けはもっていないのか。また、残地はどうしているのか。

(市) 道路残地買収については、一宅地として利用できるかどうかということ考虑し、生活再建ができない場合等は、状況により対応している。

(市) 都市計画道路の周辺整備については、市単独事業でも行っている。

(委員) 周辺の道路についても一体的に整備するなど、より一層事業効果を高める方策を考えてほしい。

(委員) まわりに緑が多いところにつくる道路については、小動物の通り道や環境に配慮した通常のやり方でない整備方法にすると、また違う道路になると思う。

(委員) 通学路とあるが、どこの小学校の通学路なのか。

(市) 東生田小学校です。

(委員) 事業効果の透明性ということだが、昭和 20 年に都市計画決定をしているが、事業前に交通量のチェックはしているのか。

(市) 現在、平成 32 年の予想交通量をチェックしている。交通量は、ネットワークが形成されれば、充分車をさばける路線と考えている。将来どのような道路になるかということについても地元の説明しなくてはいけないと考えている。

(委員) 市のホームページにも道路のネック箇所を流すことも必要。こうしたことが、住民の理解につながる。

(委員) 側面に崖ができ歩道にすると圧迫感がある。むしろ従前の道路の方がよい場合もある。緑を欲しがっている人にとっては、コンクリートで固めたものなら満足しないだろう。

(委員) この道路の断面では、あまり気分のよい道には感じない。

(委員) 緑の多い地域での道路整備については、今後とも周辺環境に十分配慮すべきである。

(委員) 通学路なら 8%の縦断勾配は大きすぎる。福祉のまちを踏まえた道路づくりということなら、これができなければ他のルートを考えることも必要。

- (市) 地域分断されている場合や高齢者社会に対応した道路づくりについて、バリアフリー的な道路整備は、不可欠であるとする。
- (委 員) 今後、歩道整備についても、高齢者や障害者にも一層配慮すべきである。
- (委 員) 生田緑地周辺にとってアクセスがよくなることで、大型車が入り、開発が進み、いい住宅地が変質し、静かでない環境が保てなくなるおそれがある。
- (委 員) 事業実施期間が長期に及ぶものについては、その後の交通量などの環境変化に柔軟に対応すべきである。
- (会 長) 対応方針案についての意見は他にありますか。(特になし)
それでは、以上の審議を踏まえ、市の対応方針案については、事業継続ということによろしいでしょうか。(委員了承)