

平成19年度第1回 川崎市事業評価検討委員会 摘録

日時 平成19年8月8日(水)

午後1時30分から午後4時まで

場所 明治安田生命ビル2階 第1会議室

1 道路事業について

建設局から「全体計画概要調書」、「再評価実施事業(国庫補助事業)調書」及び関連資料により事業内容の説明・対応方針の説明を行った。以下、審議内容。

(委員) 一般県道稲城読売ランド前駐車場について、用地取得率が97%だが、工事施工率が36%となっているのはなぜか。何か理由があるのか。

(建設局) 現在、法面の補償工事を行っている関係で、付近の道路工事が着手できない状態であるが、それが終われば工事ができる。19年度、20年度で工事を出来る限り終わらせたいと考えているが、一部用地買収が残っているため、事業としては平成21年完了を目指している。

(委員) 国道409号について、今回の対象路線の先(小杉・川崎方向)に事業予定路線と計画路線が続いているが、これらの事業はいつ着手するのか。つまり、今回の対象路線を整備することで渋滞が解消されるのか、または今後予定されている路線も整備しなければ状況が改善されないのか。

(建設局) 費用便益計算上では一定の効果を確認することができる。本来であれば、現道完成後に第三京浜までの区間を整備することが望ましいが、小杉駅周辺地区の整備が再開発等により急がれているため、同じ国道409号の市ノ坪から等々力競技場の区間を優先させていきたいと考えている。

現道の区間についても、平成11年までの整備で完成させた溝口駅の北側の再開発事業により、溝口に関連するアクセス道として整備を進めてきた経緯がある。次のステップをどこにするか、といった場合に面的な整備での連携を視野に入れる必要がある。

(委員) 重点的に整備を進めて行きたいということについて、優先順位の合理的な説明があればよいが、区への分権化を進めている中で、今は武蔵溝口周辺を見送り、小杉周辺を整備していこう、といった方針について地元住民の合意形成はできているのか。

(建設局) 川崎市が考えている今後の道路整備の進め方について、市民の意見も踏まえていこうという取り組みがあり、今年度末に向けて道路整備プログラムの中で一定の整理をする準備を進めている。具体的には、平成26年までにどの路線を着手し、どの事業区間まで整備していくのか、といったことを整理し、議会やパブリックコメントで市民の意見を聞き、また、結果は実行計画に反映させる予定である。

(委員) 配分交通量の推計手法について、転換率とはどのような使い方をしているのか。

(建設局) 交通を高速自動車道に転換する方式であり、実際にはお金がかかるので、経路選定の条件として料金という要素を加えた上で、高速に乗るか一般道を通るかというかたちの配分となっている。

(委員) 3路線とも車線数が変わらないので、交通量推計上、一般的には交通量や所要時間はそれほど変わらないのではないかと。

(建設局) 車線数がそのままでも、車道が拡幅された場合、車道幅員が大きくなる等により交通容量が大きくなり、交通量が増えることになる。

(委員) 事業としては歩道設置による効果のほうが多くみなされているようだが、便益の計算にとってみれば、車道などが改善されることが計上される。

(建設局) そのとおりである。実際には車道の拡幅により走行しやすくなり、交差点部については、整備後に右折帯ができるので、渋滞が解消される。

(委員) 歩道設置がメインなので、歩道を評価できる定性的効果をもう少し強調した方がよい。

リンクベースで評価を出しているが、これはこういった形式で計算せよとマニュアルに書いてあるのか。

(建設局) 国土交通省のマニュアルにより、便益の算定範囲を設定し、範囲全体で計上した便益について、整備ありなしの差を求めている。

(委員) マニュアルではリンクごとに計算結果を明示するよう指定しているのか。

リンクごとに便益を出すのは、あまり意味がない数字である。便益がマイナスになっているのは誤解されてしまうのではないか。作成する必要はあるのか。

(建設局) この様式の作成を指定されているわけではなく、表現として分かりづらいので、今後の表現について検討する。

(委員) 平成42年に供用の予定されているネットワークは入っているのか。

(建設局) 入っている。

(委員) さきほど、路線全体を整備しなければ効果が無いのではないかという質問があったが、こういった計算はしっかりとしていかなければいけないのではないか。

また、交通量配分の手法として、最近は国土交通省も均衡配分手法を望ましいと考えているので参考にしてほしい。

(委員) 道路断面について、この道路整備を通じて、こういった沿道空間をつくるという断面図やイメージ図を作成していただけると、魅力的な道路空間をつくるというところで地元の意見を取り込んだりしやすいのではないか。

(建設局) 3路線とも歩道がないことが地域の課題となっていることから、最低幅員2M以上の歩道を作っていく中で出来る限り植樹を設け、緑を増やし、透水性舗装を歩道部に導入している。交通量の多い車線については、排水性舗装により低騒音化を図ろう、ということまでは組み込んでいる。

一般県道稲城読売ランド前駐車場についてはバリアフリーの対応を考えている。

(委員) 自転車に対しての配慮はどうなっているか。

(建設局) 自転車交通量の多い国道409号については自転車歩行車道として整備している。一般県道稲城読売ランド前駐車場と一般県道上麻生連光寺は自転車交通量が少ないため歩行者道として整備している。

(委員) 10年から15年経過している中で、用地取得率が残り2、3%というと、交渉が難航している地権者が残されていると思うが、今後どのような対応を

行う考えか。

(建設局) 集中的に交渉を行い、全力で対応する。

(委員) 通学路となっているため一般県道稲城読売ランド前停車場は優先度が高いかと思うが、工期短縮できないのか。

(建設局) 1事業の完成までに、短くても10年程度かかっているのが実情である。
また、都市計画法上による収用ということも可能だが、生活再建・工場の移転などの交渉により1、2年すぐに経過してしまう。
買収できた部分については、予定地整備により歩行者が安全に通行できる空間の整備を出来る限り進めている。

2 連続立体交差事業 京浜急行大師線について

建設局から「全体計画概要調書」、「再評価実施事業(国庫補助事業)調書」及び関連資料により事業内容の説明・対応方針の説明を行った。以下、審議内容。

(委員) ほとんどが地上権か。

(建設局) 別線区間については区分地上権を取得している。現線区間については工事に必要な2m幅程度、用地を取得しているが、事業終了後は鉄道事業者のものとなる。

(委員) 用地取得費は事業費の何割くらいになるのか。

(建設局) 用地取得費は約100億円くらいになる。

(委員) その他は工事費となるのか。

(建設局) 工事費と補償費になる。

(委員) 補償費はどれくらいになるのか。

(建設局) 約130億円になる。

(委員) 大きな地域の改変になると思うが、地域のまちづくりとどのような連携を

しているのか。

(建設局) 小島新田から川崎大師駅については現線の地下化後に跡地ができるが、現在の国の定めに基づくと、全て京急が利用することになっている。地元からは、事業説明会や工事説明会で、駅周辺の放置自転車対策や、緑が少ないので小公園や緑道の要望が出ている。これについては東門前から小島新田までの区間では、沿線の市民の方、鉄道事業者、市の関係局で検討会議を立上げ、これからのまちづくりや地域の課題について検討に入ったところである。

(委員) 京急の現在線がなくなって、別線になるわけだが、その部分は残存価値に含まれているのか。

(建設局) 取得した土地しか含まれていない。

(委員) 京急の利益が大きいいように見られるが。

(建設局) 連続立体交差事業は、踏切を除却することを目的として道路を立体化するのではなく、連担して鉄道を立体化するというもので、鉄道としての機能の向上となるものではないので、鉄道事業者が費用を負担させるのは難しい。施設をグレードアップしたとか、新しくなることでの京急の受益などについては、京急の負担となっている。

(委員) 地下化については、市民のサポートは受けられているのか。
路線を付け替えることについて、特に反対する市民はいないのか。

(建設局) 基本的に賛成していただいている。

(委員) 事業費としては大きいので、都市計画を決定した当時から川崎市も大分状況が変わってきた。たとえば、武蔵小杉の再開発により住民人口が増加していたりもするので、こっちよりもそっちを整備してほしいという要望はないのか。またこの事業が立遅れていることにより、人口が集中しつつある別の拠点の整備が立遅れてしまうようなことはないのか。

(建設局) いろいろな声があるが、北部と南部の都市機能の違いというものがあり、京急大師線については臨海部の地域的な特殊性や産業道路の交通阻害の実態があったりすることを御説明し、納得をいただいている。

(委員) 再評価の俎上にあがってきているということは、事業開始からかなりの年数が経過しているため、事業をやることについてはそれほど大きな問題はないと考える。反面、ここで一旦俎上にあがっていれば、期間内に終わらせていかなければならないので平成27年度までに事業を完了していくことになると思うが、用地取得率が36%、川崎縦貫高速鉄道との関係がかなりある、ということも考えると平成27年までというところかなり大胆な計画となる。このあたりについて、どのように考えているか。

(建設局) 平成27年の事業目標については、今は海側から整備しているが、現線区間の東門前から川崎大師間と、川崎大師から京急川崎駅間の別線区間について並行して工事することが技術的に可能ですので、平成27年度完成はタイトであるが、可能であると考えている。

(委員) もともとの土地が誰のものになるのかという問題だが、川崎駅から大師までの区間についても、京急のものになるのか？

(建設局) 鉄道敷・鉄道施設がある土地については、すべて京急のものになる。

(委員) 検討委員会では、京急の土地を市が借りたりすることができるのか。

(建設局) 借りたり、事業者から協力していただくという形を考えている。

(委員) 半公共空間として使うことについて約束できているのか。

(建設局) 基本的には京急が土地を利用することになっているが、地元からの地域の課題などの解消に向けて今後考えていくということで、土地所有者となる京急にも検討会議に入ってもらい検討を進めている。

3 浮島埋立事業について

港湾局から「全体計画概要調書」、「再評価実施事業(国庫補助事業)調書」及び関連資料により事業内容の説明・対応方針の説明を行った。以下、審議内容。

(委員) 便益計算の考え方で、一般廃棄物と産業廃棄物について、withoutのときに内陸処分場を建設するというにしているが、海上輸送して処分すること

はできないのか。

(港湾局) 一般廃棄物は自区内処理を原則としているため、他の自治体で処分することは検討していない。

(委員) 第2ブロックは平成25年に限界になるという見込みであるが、第1ブロックと第3ブロックについてはどのような見込みで考えているか。また、この施設が川崎市で確保できる唯一の最終処分場だとすると、この処分場が埋まった後はどのような方法で廃棄物を処分するのか。

(港湾局) 今の廃棄物の発生状況から推測すると、概ね平成60年の初めぐらいまで処分が可能である。

また、2番目の質問については、現在、関西で行われている広域処分場(フェニックス計画)のようなものを東京湾で建設して処分することなどが考えられる。

(委員) 横浜市についてはどのような状況か。

(港湾局) 横浜市は内陸部に処分場を持っているが、新たに海面処分場を整備中だと聞いている。

(委員) 事業採択から基準年を経過している主な理由について、ごみの減量化を見極めつつ整備してきたということは、遅れれば遅れるほどよいという理解にたっていたのか。

(港湾局) 最初から全てを作ってしまう必要性が、必ずしも高くない事業である。

(委員) ごみの減量化が進み、埋め立てが後倒しとなった場合、事業完了年度も延びるのか。

(港湾局) 現時点では、平成25年を超える予定はない。

(委員) 第3ブロックはかなり沖合いに作られているが、沖合いに作ることで経費がかかるということはあるのか。たとえば第2ブロックのように角を少し削るような形にすることにより、費用の軽減などできないか。

(港湾局) 埋立護岸には、地盤改良工事に多額の費用がかかっている。すでに第3ブロックでは地盤改良を行っているため、形を変えることによる費用の軽減は難しい。

(委員) 費用便益分析の中で、漁業保障費相当額というものがあるが、実際に漁業をやっている人がいるのか。

(港湾局) 埋立免許を取得する際に、支払っているものである。

(委員) 川崎市にとって、海面はいろいろな価値があるかと思う。海面が損なわれることによる損益について、川崎市としての角度からも分析したほうが市民にとって分かりやすいのでは。