

平成30年度 川崎市政策評価審査委員会 第2部会 摘録

- 1 開催日時 平成30年5月24日(木) 9時00分～11時45分
- 2 開催場所 川崎市役所第3庁舎5階 企画調整課会議室
- 3 出席者 委員 窪田委員(部会長)、中井委員、井上委員、長野委員  
事務局 総務企画局都市政策部 三田村部長  
総務企画局都市政策部企画調整課  
宮崎課長、中岡担当課長、蛭川担当課長、今村担当課長  
井上担当係長、山田職員
- 説明局 施策4-7-4 市バスの輸送サービスの充実【交通局】  
交通局企画管理部庶務課 北村課長  
交通局企画管理部企画課 茂木課長、藤平担当課長、鈴木担当係長  
交通局企画管理部経理課 早川財務係長  
交通局自動車部管理課 澁谷課長  
交通局自動車部運輸課 北條課長  
交通局自動車部安全・サービス課 水谷課長、榎田担当係長
- 施策1-3-1 安定給水の確保と安全性の向上【上下水道局】  
上下水道局水道部水道計画課 篠田課長、高橋課長補佐  
上下水道局水道部水道管理課 筒井課長  
上下水道局水管理センター水道水質課 今村課長  
上下水道局経営管理部経営企画課 舘課長、村山課長補佐  
上下水道局経営管理部財務課 松岡課長、松田担当課長  
上下水道局下水道部下水道計画課 白柳課長補佐
- 施策3-1-1 地球環境の保全に向けた取組の推進【環境局】  
環境局地球環境推進室 川合担当課長、喜多担当課長、鈴木担当課長、  
菅原課長補佐、伊藤担当係長、山下担当係長  
中松担当係長  
環境局総務部環境調整課 岩上課長、鈴木担当係長、石井担当係長
- 施策3-3-5 多摩川の魅力を活かす総合的な取組の推進【建設緑政局】  
建設緑政局総務部企画課 小田島担当課長、藤野担当係長  
建設緑政局緑政部多摩川施策推進課 佐藤課長、前原係長、山口係長

4 議 事

- (1) 審議対象施策の説明及び質疑応答
- ア 施策4-7-4 市バスの輸送サービスの充実【交通局】
- イ 施策1-3-1 安定給水の確保と安全性の向上【上下水道局】
- ウ 施策3-1-1 地球環境の保全に向けた取組の推進【環境局】
- エ 施策3-3-5 多摩川の魅力を活かす総合的な取組の推進【建設緑政局】
- (2) 審議内容の総括【非公開】

(3) その他

5 傍聴者 なし

6 会議内容

#### 議事(1) 審議対象施策の説明及び質疑応答

##### ア 施策4-7-4 市バスの輸送サービスの充実【交通局】

窪田委員) 乗車人数について、正確に把握するのは難しいし、色々な状況も影響があるとのことだが、例えば、電車との比較とか、あるいはマイカー、自動車との比較を把握することは可能か。例えば、電車がすごく混んでいるときにバスの方に振り替える、バスのサービスがいいからバスを使おうという考えをする人がいるかどうか。

茂木課長) 瞬間的な、例えば雪が降ったとか、雨だったとかということで、代表的なのは川崎区に小田栄駅があるが、そこで通常、電車に乗っている方が、雪の日になるとバスに乗っているのではないかというデータが出ており、分析することはある。ただ、また晴れると戻ってしまう。恒常的に、電車が混んでいるためにバス利用者が増えているというような客観的なデータは持っていないが、瞬間的なことであれば考えられると思う。

窪田委員) 全体のサービスの充実度といったときに、どういう時にバスをサービスするのがいいと考えるかについて、電車が混雑している路線については、自動車ではなく、バスを使ってもらうようにするというような分担の考え方があっていいのではと思うが、アンケートなどで、その充実度を測るとするのは難しいことだと思う。

茂木課長) 川崎市には、総合都市交通計画という計画があり、そこにバスのネットワークをどうするのか、市バスだけではなく、民営バスも含めた考え方が示されている。我々市バスとしては、電車の代わりというと市バスを超えたような話になるかと考えているが、基本的には駅と駅、溝口駅から新百合丘駅を結ぶ路線などがそうだが、拠点駅同市や、結節点同士を結ぶことなどにより、利便性を高めていくということが1つあるかと思う。また、瞬間的なものになるが、雨天時などはかなり乗客が多くなり、通常歩く人、自転車の人がバスを利用するようになる。運転手からの情報で増便を出すなどしており、こうした瞬間的な対応と、中長期的な路線の新設やダイヤ改正は必要になってくると考えている。後は深夜バスについても昨年度土曜日に拡大したが、これも、土曜日の最終バスがすごく混んでいて、乗れない人がいる。それで、タクシーに乗ったり、歩いて帰らないといけなくなったりする。そういう人たちに、バスを利用していただきたいと考えている。そのようなことが、市バスの1つの役割だと考えている。

中井委員) まずは、運転手について、全国的に運転手不足ということが言われている中で、公募非常勤嘱託運転手等を随時採用されているということだが、全般的な傾向として運転手の高齢化は進んでいるのか、あるいは、平均年齢なんかはそんなに変わっていないのか。その辺のところはいかがか。

北村課長) 運転手の高齢化については、全国的な傾向。川崎市の場合、運転手の平均年齢は50歳程度である。理由としては、基本的には若年層で免許取得する人が少ないというのが原因であ

る。

中井委員) この、運転手不足という中で、随時募集をされているが、これは、比較的高齢の運転手の方が応募するのか、比較的若い運転手の方も応募してくるのか。

北村課長) 若干だが、公募運転手の方が若い傾向がある。大型の運転経験が1年あれば、応募ができるので、採用されてから育成も行い、バスを運転するという形になっている。

中井委員) 営業外収益が結構大きいがこの内容は、広告収入とかそういうものが中心なのか。主だった営業外収益の中身は何か。営業収益の方は、10億円くらいの損失になっているが、これを営業外収益でリカバリーしており、全体として収支があっているということか。

茂木課長) 営業外収益として、これは平成28年度決算になるが、行政路線補助金と、公共施設接続路線負担金の2つをあわせて9億5000万円程度が入っている。民営バスは、収益だけを考えて路線を判断する傾向があるので、一定のルールを決め、電車から離れていて市バスでないと走らせられない路線に対して、行政路線補助金を入れている。また、病院などを含めて、公共施設に行くための路線を走らせるために公共施設接続路線負担金を一般会計から繰入れている。それがここに計上されており、営業外収益となっている。

中井委員) 川崎市の別の大きな財布からそこにお金が入ってくるという、そういう理解でよいか。

茂木課長) そのとおり。税負担をお願いしているところ。

中井委員) もう1点、川崎市の場合は、あまり路線的にそういうニーズはないのかもしれないが、バスからバスへの乗り継ぎというのはあるか。

北條課長) バスからバスの乗り継ぎについては、市バスの中だと、停留所によってはあるところはあるが、それほど多くはないと思う。市バスも民営バスも、大体のバスが駅に行くので、駅に行くとも乗り継ぐことができる。ただ、途中で、経路が交差するようなどころがあったり、市バスで合流点があると、乗り継いだりということはある。

中井委員) 乗り継ぎの場合は、運賃は初乗りになるのか。

北條課長) そのとおり。市バスの場合、定期をお持ちであったり、あとは、一日乗車券を御購入いただければ、市バスと市バスとの乗り継ぎの場合は1日510円で乗ることができるが、民営バスと市バスとの乗り継ぎになると、初乗り運賃をいただくことになる。

井上委員) 路線のことについて、川崎市は縦長なので非常に営業効率が悪いと思う。営業効率の問題でいうと、一番長い路線はどこなのか。長い方が利益が出るのか、短い方がいいのか。それから、もう1つは、乗り継ぎの話が出ていたが、他縣市、特に横浜市との相互乗り入れが非常に少ないか、全くないのではと思う。民営の場合は、いくつかの事例があると思うが、何故それができないのかを教えてほしい。さらに、横につながる路線がない。私は川崎区に住んでいるが、縦方向の路線はあるが、横方向の路線がない。乗り継ぎは全くできないという印象である。民営の場合だと交差している場合があるので、料金は別にして、乗り換えはできるが。そういう不便さが非常にあると思う。

北條課長) まず、一番長い路線で言うと、溝の口駅から柿生駅までいく路線で13.88kmである。駅と駅を結ぶ路線なので、どうしても長くなってしまうものがある。それから、臨海部の方も、駅から東扇島に行く路線が12km台で、比較的長い距離を走っている傾向にある。乗り入れについてであるが、市バスとしては、今年の4月1日から本格運行した、たまプラーザ駅

と向ヶ丘遊園駅間の路線で横浜市に乗り入れている。川崎市から他市にまたぐような路線は民営バスでやっており、市バスの場合は市内のネットワークを充実させるということで、取り組んでいる。市バスは少ないが、民営バスだと臨港バスが川崎駅から鶴見駅、また、京急バスが川崎駅から蒲田駅まで運行している。

井上委員) 横浜市営バスは、川崎駅に乗り入れていますよね。

北條課長) 1路線だけ、川崎駅西口に乗り入れているものがある。川崎市バスも、たまプラーザ駅に乗り入れているものがある。

井上委員) もっと活発にやってくれれば効率が上がると思う。

北條課長) 川崎市バスが市域外に出るためには、地方自治法で議会の議決を得る必要があり、また、横浜市との協議といった、手続きがある。一方で民営バスであれば自由に行き来ができる。そういったこともあり、それぞれの市バスが、あまりお互いに行き来できてないというのが実情である。

井上委員) 川崎駅から浮島バスターミナル行きの路線があったと思いますが、これは何故廃止したのか。臨港バスとの共同でやっていたと思うが。

北條課長) 臨港バスに全て移譲した。その際に、ちょうど川崎市の方で東扇島西地区に、日本郵便や企業の誘致があり、そちらの輸送需要に対応する必要があったが、塩浜営業所の車庫スペースが限られていたため、車両が新たに置けないということで、臨港バスと役割分担を行い、浮島バスターミナルに行っていたバスは臨港バスにお任せして、川崎市バスは新しい地域の発展のためにバスを走らせたという経緯がある。

井上委員) そんな経緯があるんですね。それから、横方向の路線についてはどうか。

北條課長) 横方向の路線については、やはりどうしても需要が少ない。市バスの場合、川崎駅から出発し、小田栄地区を回ってくる循環バスがあり、臨港バスの場合、大師から横方向に動いて、川崎駅に行く路線もあるが、やはり、横方向は需要が少ないので、便数を多くできない状況がある。縦方向は非常に需要が多いので、横方向を待つより、縦で駅に行ってしまう。縦方向だと時刻表も見ずに行けるという状況がある。

井上委員) 横方向の路線が欲しいという要望は結構あると思う。利用者としてはあったらいいと思う。川崎区の場合は、川崎駅を中心に扇状にバス路線がある。だから、一度駅まで来ないと次の路線にいけないという感じがある。

北條課長) おっしゃるとおり。どうしても駅方向中心になり、市バスとしても横方向に1路線あるが、利用者が非常に少ないので、採算性の確保の観点から難しいという状況であり増やすことができていない。

井上委員) 先程の話ではないが、補助金を使ってやれるのではないかと。こちらの方が利用する人が多いのではと私は感じる。研究してもらいたい。

北條課長) 利用実態に合わせて、検討させていただきたい。

長野委員) サービスの充実についてはよく理解できた。私は、収益のところが気になっている。営業外収益が補助金だということも理解した。10億円の営業損が出ているので、12%くらい乗車賃料を値上げすれば埋まるという計算に、平たく言えばなると思うが、値上げをしない理由というのはどこにあるか。値上げして営業損を埋めるという考え方をしない理由は。

茂木課長) バス料金は、平成の初め頃から同じ運賃でやってきて、最後の値上げが平成7年になる。

この間、補助金についても、当時より全般的に減らしてきており、先程申し上げた管理委託をやることによる効果や、職員数もこの20年くらいはずっと縮減してきている。値上げとなると、全市民に影響することもあるので、むやみやたらに補助金を増やすということではなく、経営改善を重ね、補助金も減らすような努力をしながら、料金を上げないようにしてやってきたというのが現在の状況。経営改善の方策にも限りがあるので、今後については、そういったことについても検討していくことが必要だと考えている。これまで絶対に据え置きでやっていくという方針が川崎市にあったわけではないが、市民への影響を考えると、できるところまでは、現状の料金でやらせて来ていただいていると考えている。

長野委員) 質問の2点目についてはどうか。民営の料金との差はどのくらいあるのか。

茂木課長) 川崎市内でいうと、市内均一料金であるため、小田急バスも東急バスも、臨港バスも210円である。お隣の横浜市域は、220円である。

長野委員) 値上げができないのは、民営との料金の均一というところが大きいということか。

茂木課長) そこは研究しなければならないと思っているが、他都市の事例を見ると、同じ地域内でも料金が違うところもあるので、必ずしもそこがネックになるかというところ、そうではないと思う。

長野委員) 市バスに対しての補助金13億円の妥当性というところを、もう一度見直していただきたいと思う。他に使うところもたくさんあると感じている。ただ、経営努力はすごく理解している。最後に1つ、路線を新設するときは、やはり最初は赤字なのか。黒字化するのに何年かかるのか、そういう指針はあるか。

北條課長) 路線を新設するときには、ある程度の周辺の路線をみて、採算性が見込めるかどうかは考えて進めている。ただ、最初は、なかなか人が乗っていただけないが、大体一年程度たてば、ある程度落ち着いてきて、何とか採算ラインに乗るか乗らないかというところになる。そこで採算が取れなければ、やはりダイヤを見直して、使う車両数や人を減らすなど検討を行う。もしくは、ある程度採算が取れて、需要があればさらに投資し、増便を検討していくように進めている。ただ、路線を新設するためには、一定の採算性が確保できなければ、市バスとしても赤字路線を増やすわけにはいかないの、ある程度周辺の路線の利用状況を見ながら考えて新設している。

長野委員) 民営バスがやらないところでも、要望があるところについてはやらざるをえないところもある。それで黒字を確保するというのはすごく難しいところだと思う。でも、そのように定期的に見直されているということか。

北條課長) 廃止はなかなかできないので、運行本数の効率化を行う。要望を受けても需要や採算性をしっかりと確認する。要望だけだと、そこら中に走らせることになる。無尽蔵に車庫にバス車両を置けるわけではなく、また運転手が少ない状況もあるので、全体の車両数、人員の配置等の経営資源も考えた上で、新規路線を検討していくことになる。

井上委員) 停留所から停留所までの距離だが、これは決まっているか。以前、環境政策に関連して、アップダウンの多い宮前区のけやき平や宮崎台周辺で調査したことがあったが、道が狭い。高齢者は運転ができないので、バスに乗るしかない。バスの入れないような狭い道路の辺り

に住んでいる高齢者のために、停留場の見直しができないのかどうかということと、そういう道路にバスは入っていけないのかということについてはどうか。

北條課長) まず、停留所の間隔については、平均で言うと市バスは400m程度で、短いところだと100m、長いところだと2.6km程度となっている。海底トンネルなどはどうしても長くなってしまふ。停留所を新しく設置するにしても、交通管理者である警察の方から、安全確保の要望がある。自転車が多かたりとか、自転車が車道を通行することがあるので、まずは、安全を確保しないと停留所は設置できない。それから、2項道路のような狭い道路にバスが入っていくと、バスは車幅が大きいので、すれ違いができないということになり、交通の往來の面でも問題になる。狭い道路に今のバスが入っていくというのは、難しい問題だと考えている。

井上委員) 車両も小さくして、この改善ができないのかなと思う。東京ではすごく狭いところでも走っている。

茂木課長) 東京で走っている小さいバスは、コミュニティバスであり、交通局がやっているわけではなく、区役所の事業として、運行事業者に委託をするというスキームでやっているようであり、公営事業としてやっているものとはまたちょっと異質なものである。こうした小さいバスが走っているという事例はあるが、川崎市域はそういったものがない。

井上委員) 民間委託の営業所というが、都バスは、はとバスに何か委託しているというニュースを聞きましたけど。

茂木課長) 東京都交通局では、はとバスに一部運営の委託を行っている。

### イ 施策1-3-1 安定給水の確保と安全性の向上【上下水道局】

中井委員) 管路の耐震化を進めているとのことだが、これは、管そのものを新しいものに更新しているという理解でよいか。

篠田課長) 管路については、更新による耐震化を進めているので、管そのものを入れ替えている。

中井委員) 水道事業全体の漏水率が分かれば教えてもらいたい。

篠田課長) 全体で約5%弱程度である。

中井委員) 当然、新しいところからはあまり漏水しないので、老朽化した管から水が漏れているということよいか。

篠田課長) その通り。漏水については、上下水道局で管理している配水管と、使用者で管理している給水管がある。件数の割合としては、90%以上は給水管の方の漏水であり、先程の老朽給水管対策事業ということで、特に老朽化した給水管について、範囲を定めて、更新を上下水道局の方で実施している。

中井委員) 下水道の所管も来ていただいているので、そちらの質問もさせていただきたい。1つは、下水道も管路は老朽化してきていると思うので、道路陥没件数がどのくらい発生しているのか。もう1つは、特に雨水の方の内水氾濫対策としてどんなことをやられているのかを教えてください。

白柳課長補佐) 陥没件数について、最新のデータを今は持っていないが、平成28年度の実績では、

市内全域で45件程度、下水に起因する陥没が発生している。

中井委員) 小さな陥没も含めてということでしょうか。

白柳課長補佐) そのとおり。浸水対策としては、川崎市では、市内全域の浸水リスクをシミュレーションで評価しており、浸水のリスクの高い地区を重点化地区に位置付けて、そういったところに集中的に投資して浸水対策をやっていくという考え方で進めている。平成28年に新たな重点化地区を設定し、そちらの対策を検討している状況。

中井委員) もともとのキャパシティというか、30年確率降雨くらいでやっているところを上げるというような話ですか。

白柳課長補佐) 川崎市は従来5年確率降雨で、52mmに対応する施設整備をされており、それを10年確率降雨に上げるよう対策している。

井上委員) 上水道に関しては、このデータをみると、非常に素晴らしく完成度が高い、もうやることが無いように感じるが、そうすると料金の見直しは考えられていないのかというのが1点。それから、下水道に関しては、分流式と合流式があるかと思う。それぞれメリット、デメリットがあると思うが、データによると、合流式は、幸と川崎の2区となっているが、将来的にはどのようになるのか。

舘課長) 上水道の料金については、平成29年3月に、上下水道事業ビジョンとともに中期計画を作成しており、この中で、平成29年度から平成33年度までの財政収支計画を策定している。この期間で行われる事業の取組においては、料金の値上げにはならず、現行の料金水準でやっていけるという確認をさせていただいている。料金の改定に当たっては、財政収支計画期間中に、必要な事業費が賄えるかどうかをまず検証しながら、次の期間において料金の値上げが必要かどうかを判断する。少なくとも現在の中期計画期間の平成33年度までは、今の水準でやっていけるという確認がとれている。

井上委員) 改定がないということは、値下げもないということか。

舘課長) そのとおり。平成22年度に減額の料金改定をされており、値下げをしている。合わせて、それまでの平成14年度から平成21年度までの間、行財政改革を進めてきた効果を必要な事業の費用にあててもなお、13億円程度の余剰があったということで、これを3年間にわけて還元をして、1使用者当たりの料金の金額から1月につき一律50円、値引きをして徴収させていただいた。その後も、まだ一定の利益があったことから、更にそれを延長して、平成22年度から平成27年度まで実施しました。最初3年間実施して、更にもう3年延長して6年間、その50円の負担軽減措置を実施させていただいた。

白柳課長補佐) 川崎市は、市内全域のうち約1/3を合流式下水道で処理をされており、残りの約2/3を分流式下水道で処理をしている。区としては、川崎区、幸区、中原区の一部まで合流式で処理をしている。将来的な話としては、合流式を分流式に変えていくというのはかなり費用もかかるし、宅内の改造が必要になってくるため、住んでいる方々に負担が大きいということで、合流式を分流式に変えていくということは今のところ考えていない。ただ、合流式のデメリットで、大雨の時に、未処理の水が公共用水域に出してしまうということがあり、その対策を今やっており、初期雨水の濃度が高いなどといった話もあるため、それらの対策を引き続き行っていこうと考えている。

長野委員) 水質に関して、安全さはすごく検証されているが、おいしさという点で、川崎市の水道は全国でどのレベルにあるのか。指標化は難しいと思うが。

今村課長) 難しいが、美味しさという意味では水源である相模湖が環境基準の湖沼 A 類型でとてもキレイなので、相対的な評価はしにくいですが、美味しい方のレベルになっていると思う。

長野委員) 東京都とか、周辺と比べていかがか。

今村課長) 東京都では、高度処理をされているので、臭いがないという面では、上の方だと思うが、それ以外でミネラル分など、色々なものが要素として入ってくるので、そういったものを加味すると、やはり、川崎の水は美味しい水になっていると思う。

長野委員) 私もよく飲んでいるので、おいしいと思っている。

井上委員) 日本の水道技術は素晴らしいので、今度、どこかでデモンストレーションをするということを見ることが、川崎市も出展するのか。

舘課長) 9月に IWA (国際水協会) 世界会議が東京で開催されますが、その展示会に川崎市として出展します。

窪田委員) 緊急時にしっかりと水が市民の方のところに到達するかどうかという意味では、タンク車が機能するかどうかというのが非常に重要なことだと思う。そういった担当課とのやりとり、非常時に上下水道局と一緒に連携するっていうようなプログラムは、事前に想定されているのか。誰が、どこに、どういうタンク車をどれくらい配車すればいいかなど、こっちは間に合っているから、こっちにというような情報がやり取りできるような体制は整っているのか。

筒井課長) 緊急時には、市の危機管理室と連携している。タンク車自体は上下水道局で持っている。非常時には、上下水道局で持っているタンク車と、他都市からの応援ということもある。受援体制も、札幌市、静岡市など大都市間で、水道に関する協定や覚書を結びながら体制を整えている。基本的には上下水道局の中でマニュアルを作っており、どこに配車ということは、情報をもらいながらやっていく体制はできている。

### ウ 施策 3-1-1 地球環境の保全に向けた取組の推進【環境局】

長野委員) スライド 19、20 のところの指標の中のグラフの年度が 2015 年までとなっており、16 年、17 年の直近 2 年間の数字がないが、これには何か理由があるか。

鈴木担当課長) 記述のとおり暫定値、改定値ということで、二酸化炭素の部門別排出量の推移ということで記載しているが、国の統計が出てくるまでにかかなり時間がかかるというところで、直近のものでいうと、一番新しいものが、2015 年の暫定値ということになっている。これでも、条例に基づく色々なデータを使ったり、かなり早く対応しているが、国のエネルギーの使用量のデータ等が公表されるのをを使って計算するところもあり、どうしても、2 年程度遅れてしまうという状況である。

長野委員) データ処理に 2 年かかるのか。

鈴木担当課長) 国の方で公表されるデータを使っているために時間がかかってしまう。

長野委員) ずいぶん高度なことをやっているか、ゆっくりされているかどちらかではないか。



鈴木担当課長) 市域のエネルギー関連のデータは、どうしても国のデータを用いなければならないところがあるので、どうしても遅れてしまうというのが実態である。

長野委員) わかりました。

中井委員) 地球温暖化対策の適応策の方は、具体的にはどういうことやられているか。

川合担当課長) スライド13に示しているが、具体的に言うと、治水・水害対策、感染症対策、熱中症対策、暑熱対策等に取り組んでいる。

中井委員) 例えば、治水・水害ということだと、河川改修とここに書いてあるが、これは環境局でやられている取組ではないですね。

鈴木担当課長) こちらについては、上下水道局で雨水貯留管を整備したり、建設緑政局で河川改修、主なものと五反田川の改修等を進めている。時間雨量50mm、3年に1回くらいの降雨に対応できるような河川改修を進めている。

中井委員) それは先程、上下水道局にも聞いたが、今ここで聞きたいのは、感染症対策っていうのは主に衛生部局がやられていると思う。環境局としては、何をやられているのかということが知りたい。つまり、こういう政策、ポリシーをつくられて、それぞれの局に働きかけているというのであれば、そういうことを説明していただきたい。

鈴木担当課長) 環境局としては、基本的には働きかける部分と、今後の気候変動の情報収集がメインである。例えば、いくつかの観測地点を持っているので、毎年そこでどれだけ気温が上がったのかの分析を行っている。また、スライド13に記載しているが、中原区にある信号機材という会社と連携した路面塗装による遮断効果の実証実験についてだが、色によってどれだけ太陽が反射して低減に資するかという研究を、環境総合研究所で行っている。主に普及啓発や研究等を環境局で行っており、それ以外は各事業局にお願いしているのが実態である。

井上委員) 関連した質問だが、スライド資料によれば、市の排出量の7割を占めるのが産業系と記載してあるが、石油精製を行う際にフレアガスを燃焼して大気放出しているフレアスタックのことだが、夏季は特に外壁やベランダの床が黒くなる。南風に乗って煤が飛来するためか関連について知りたいが、今回の対象施策とは異なるので次回の機会に御説明いただければと思う。

鈴木担当課長) 今のお話の公害の関係については、この施策ではなく、政策3-2の「地域環境を守る」の中の施策3-2-1「地域環境対策の推進」になる。

井上委員) あれだけの燃焼は多少地球温暖化にも関係すると思うが。

鈴木担当課長) 「地域環境を守る」ということでいうと、大規模な工場には、テレメーターといった、煙突のところに、逐次その公害発生物質がどれだけ出ているかをリアルタイムで監視する施設を作っている。環境対策部というところでやっている。川崎市の環境規制は、他都市と比べると、厳しくやらせていただいている。この施策とは直接関係はないが、様々な取組をさせていただいており、NO<sub>x</sub>とかSO<sub>x</sub>と呼ばれるような公害物質については、環境基準を達成している。PM<sub>2.5</sub>等も達成していると聞いているので、一時期に比べると、改善が進んだと認識している。

井上委員) 確かに施策が違うが、改善が進む環境対策については、市民として知りたいところであ

る。

窪田委員) 私自身は、川崎市はかなり公害対策を早くからやっており、環境対策という意味では、先進的だと思っているが、そうなると、この削減目標を達成するのが、かなり厳しいのではないかと思う。目標をどう設定するのかという問題もあるかと思うが、今回資料に記載されているグリーンイノベーション等、こういうことに本気で取り組み、何か新しいイノベティブなことをしないと、厳しい状況にきているのではないかと考えている。スライド23では、研究会の開催回数ということで記載をいただいているが、実際にイノベティブな状況が起きているかなど、定性的な感触でも構わないのでお聞かせいただきたい。どのような状況を作り出すと、イノベティブな環境、技術、経済を含めて、そのような状況が起こると考えているのかをお聞かせいただきたい。

喜多担当課長) グリーンイノベーションについて、環境分野における課題というのはこれまで国内外で様々あり、最近であれば、環境局では海外にも視点をおき、インドネシアのバンドン市と提携を組んで、現地に行きながら、廃棄物施設、処理に関する対策等に取り組んでいる。市内だけではなく、市外、国外の対策を含めて、川崎で培った環境技術、環境産業というものの強みというのをアピールするという思考で取り組んでいる。

### エ 施策3-3-5 多摩川の魅力を活かす総合的な取組の推進【建設緑政局】

長野委員) この取組にかかっている総費用は概ねどのくらいか。

佐藤課長) この施策の予算額はすぐには分かりかねるが、多摩川施策推進課の予算は、工事の請負費、委託、草刈り等の委託等全て入れて、4億4,200万円程度である。

井上委員) 多摩川の右岸になるかと思うが、川崎市域は何kmくらいか。

小田島担当課長) 川崎市について、多摩川に接している距離は約30kmである。

井上委員) そこで活用できるのはどれくらいか。

佐藤課長) 面積だと、100haくらいを国からお借りして、供用している。

井上委員) 東京の左岸の方ではどのくらいあるのか。上流の方は除いて、同じくらいなのか。

佐藤課長) 正確な面積はつかんでおりませんが、ほぼ同じくらいだと思います。

井上委員) 感覚的には、東京の方が広いように感じる。

佐藤課長) 東京都側の方が、河川敷の幅が広いので、活用できる面積は川崎の方が狭い。一つひとつの施設しか作れない部分があるが、東京都側の方は、まとまって野球場6つとか7つとか設置できる場所がある。

井上委員) そういう場所のハンデはあると思う。

中井委員) 成果指標の考え方について、この市民アンケートの結果で、目標値を1%ずつ上昇させるように設定しているが、1%は通常であれば、調査の誤差範囲内に入ると思う。本当に、色々なことをやられているのはわかるが、成果指標もこれ1つしかない。これだけで成果を測るということは、やや無理があると思う。もう1つ、補足指標にある渡し場イベントの参加者数については、これはもう場所の性格上、天候に大きく左右されるので、当たれば大きいけど、当たらなければもうほぼ空振りみたいな感じになる。もう少し、安定的に施策の効

果を測れるような、そういう指標が設定される必要があると思うがどうか。成果指標の見直しについてどのようにお考えか、聞かせていただきたい。

佐藤課長) 我々も科学的根拠に乏しい、天候に左右されるような厳しい目標になっていると感じている。市の取組以外の要素が大きいという意味で、コントロールができていないと考えている。目標を変えることは、どのように進めていくかはわからないが、そういったことも検討していきたいと考えている。

中井委員) 例えば、運動施設等が河川敷にはある。当然、河川敷も天候によって使えないこともあるが、こういうところの方が日常の利用が多いことを考えると、1年で考えれば季節変動や天候変動は少なくなるので、もう少し安定的に効果が測れると思う。例えば、グラウンドや野球場を、正確に何人くらい利用されたかはわからないと思うが、何件くらい、あるいは、365日中、何日くらい稼働しているのとか等そういうことは把握できると思う。

佐藤課長) 把握できる。

窪田委員) 関連してだが、一つひとつのイベントは非常に魅力的だし、やっている方は本当に、土日も含めてやられていて大変なことだと思う。また、参加した人の感動的な気持ちはなかなか指標化しにくいところがあり、ここが考えどころかと思っている。特に、スライド18のその他の成果というところで、大学生を含めて、色んな団体が多摩川に関わろうとしていること自体が、非常に素晴らしいと思うが、それぞれの団体は、全体の関係性みたいなものが見えていないのではないかと。使う立場としては、河川は規制が多いところだが行政に言うことできるに違いないと思うので、そのような方たちから御相談を受けることもあると思う。それでまた一緒に国に相談に行くなどしていると思う。その中でどういう団体の方がどういう風に困っていて、やりとりを何回くらいしたかということですから、すごく意義があると思う。例えば、そういうことがわかる指標というか、これからの多摩川のあり方をどういう風に川崎市がリードしていく、もしかしたら参加者の1主体ということかもしれないが、そのあたりを踏まえて、成果指標を設定していただけると、この成果が次につながっていくと思う。

佐藤課長) 今こちらで行っているイベントは、100から200件ある。様々な団体が、様々な御意見、御希望をお持ちで、渡し場の復活をめざしている人たちは護岸を直してほしい、船をつけられるように直してほしいとおっしゃる。護岸は、川崎市では直せないで、国と一緒に相談にいきましょうということで対応している。活用に向けて機運を醸成しているというのか、積み上げているというのは確かにやっているところで、回答にはなっていないが、お答えしておきたかった。

窪田委員) すごくイメージはつく。大変だと思う。

井上委員) 願っておきたいのは、川崎市は水で発展した都市だと思う。最初のタイトルにあるように、母なる川、まさにそのとおりで、多摩川がなかったら現在はない。ぜひ、川崎市が色々なことを市民に広げていっていただきたいと思う。