

平成29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29年10月27日（金） 9時30分～12時00分
- 2 開催場所 第3庁舎5階 企画調整課会議室
- 3 出席者 委員 佐土原会長、朝日副会長、西村委員、福田委員、石川委員
総務企画局都市政策部 北理事
総務企画局都市政策部企画調整課 三田村課長、蛭川担当課長
財政局財政部財政課 土浜担当課長
港湾局港湾経営部整備計画課 高橋担当課長、山本担当係長、岩本職員
建設緑政局総務部企画課 定山課長
建設緑政局道路河川整備部道路整備課 大野課長、横尾課長補佐
川瀬担当課長、藤島担当係長、鵜沼担当係長
事務局（企画調整課） 今村担当課長、小西担当係長、山田職員
- 4 議題 (1) 平成29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 「川崎港浮島地区 廃棄物海面処分場整備事業」
イ 「川崎市内における高速道路インターチェンジアkses及び駅等へのアクセスを強化する道路整備」
ウ 「連続立体交差事業 京浜急行大師線」
エ 「川崎市内における連続立体交差事業による交通渋滞の解消及び踏切事故の解消」
(2) 審議内容の総括（非公開）
- 5 傍聴者 なし
- 6 会議内容
(1) 「川崎港浮島地区 廃棄物海面処分場整備事業」

＜事業について担当局からの説明後、質疑＞

朝日副会長）事業期間の見直しは、平成39年から平成48年に変更となっているが、ごみの削減率や建設発生土の減少によるものか。

高橋課長）建設発生土については、原則として公共事業から発生するものを受け入れている。今回10年先までの建設発生土等の調査を行ったところ、今後減少が見込まれることから、改めて護岸の開口部から船が入れなくなる水深の土量を推計した結果、平成48年度となったことから事業期間の見直しを行った。

朝日副会長) 輸送便益算出の前提条件の変更について、法面の設定を変更した部分など、他都市の実績から変更したと説明していたが、処分場を造る際の基準に則って行ったものなのかなど教えていただきたい。

高橋課長) 法面については、1 : 1 の場合、斜面の角度が 45 度となることから、長期に土を安定させていくのに向かないことから、保護シートを設置したいと考えており、その保護シートを設置するには、1 : 2 ~ 1 : 3 の緩勾配が必要であることから、今回見直しを行った。それ以外に、他都市の事例を参考にしたものとして、基準としてはないが、安全性の確保から処分場に必要な施設を改めて見直し、その施設の整備に必要な面積を追加した。

佐土原会長) 残存価値については、どのようにして算出したのか。

高橋課長) 海面処分場の埋め立てが終了した後の土地の評価額として、東扇島の物流拠点地区の評価額を採用し算出している。

佐土原会長) 浚渫土のコスト削減等の費用については、輸送距離が短くなった分ということか。

高橋課長) 浚渫土については、輸送費用と処分に際して発生する料金を便益として算出している。

西村委員) 海水の水質についてはモニタリングしているのか。

高橋課長) 項目によって異なるが環境基準を満たしているか、月に 1 回はモニタリングしている。

石川委員) 貨幣換算せずに定量的に把握する効果については、環境便益を上げているが、他にも質的な効果があると思うが、そういった検討は行っていないのか。

高橋課長) 便益については、国のマニュアルに沿って算出しているが、今後は、定性的に把握する効果について、評価項目を追加していただけるように国の方にも要望していきたいと考えている。

石川委員) 基本的に事業全体の便益がぎりぎりであることから、市民の方に説明したりするときに、計算上はこういった結果であるが、それ以外の効果としてこういったものがあるなど、示していく必要があると思う。

石川委員) 建設発生土等が減っているということで、事業期間が延びているということであったが、

具体的にどれくらいの量が減っているのか。

岩本職員）具体的には港湾計画の改訂に伴い、前回再評価で計上していた泊地の整備見直しによる約 250 万 m^3 の浚渫土を除いたことが大きく影響している。

佐土原会長） CO_2 の排出量の削減について、産業廃棄物を処分する段階で発生する CO_2 は算出しているのか。

高橋課長）今回算出している部分については、国のマニュアルに従い、輸送便益のみを対象としているため、そういった視点も追加可能か検討していきたい。

（２）「川崎市内における高速道路インターチェンジアkses及び駅等へのアクセスを強化する道路整備」

＜事業について担当局からの説明後、質疑＞

福田委員）計画名称が「川崎市内における高速道路インターチェンジアkses及び駅等へのアクセスを強化する道路整備」となっており、説明で名称の後半部分の内容（駅等へのアクセス）を実施していることはわかるが、前半部分（インターチェンジアksesの部分）が何に相当するのかわからない。

大野課長）計画名称については、国で使用している名称を採用している。川崎市独自で名称を考えてもいいが、川崎市にも大師や東名川崎などのインターチェンジがあり、まったく関係性がないわけではないので、国で使用している名称に準じている。

福田委員）名称は形式的なものであり、実際の計画の中身は主に「駅等へのアクセス」の部分という理解でよいのか。

大野課長）そのとおりである。どうしても道路ということなので、ネットワークということで、渋滞解消や時間短縮することでインターチェンジや料金所にも早く到着できると解釈している。

福田委員）旅行速度について、東京丸子線は速度が 1.5 倍くらい上昇している。交通工学的には非常に大きな時間短縮がなされていることに相当するが、ここまで劇的に改善されるケースはあまりみかけない。何が要因なのか。

大野課長）東京丸子線については2車線から4車線に拡幅整備したが、横浜方面がすでに整備が完了していて、今回、川崎市で整備した区間以外の横浜市域も含めて連続したことから、一気に効果が発現したと考えられる。

福田委員）道路はネットワークでつながっているので、この事業区間だけの単独の効果を正確に推測することは確かにそもそも難しいが、恐らく今回の整備区間（0.9km）だけでも、今回示した数値ほどではないにしても、それなりの速度向上はなされていると推察されるので、それを示せば十分ではないか。

大野課長）ちなみに時速でいうと13.9kmから21.9kmだが、時間に直すと3kmで3分の短縮になる。

西村委員）国道409号の効果が上がらない要因は。

大野課長）国道409号については、東京丸子線と違って連続した整備が終わっておらず、そのため効果発現がなかなか出にくい。また、平成24年から小杉駅周辺については15,000人の人口が増えており、特に朝は国道409号を横断する歩行者が増えているため、それによる右左折の頭打ちみたいなことが推測される。

朝日副会長）指標についてだが、「幹線道路整備率」の評価値が71%で、目標値が75%に達していないということであり、これは用地買収が原因によるということだと思うが、交付金の期間内の効果、75%という見込が道路整備の効果として上がっているけれども、指標としては未達成となってしまうことの齟齬が気になる。それは交付金としての性質上、期間が決まっていて、道路事業が続くのにも関わらず、この時点で評価しなくてはならないという難しさがあると思うが、その指標の考え方についてどのように考えるか。もう1点、自転車や歩行環境にも安全・安心の視点から重点を置いて取り組んでいるが、そのあたりの質的な部分について、指標はないが、評価としてはどのように表すのか、表したほうが良いと考えているが。

大野課長）目標としてわかりやすいのは整備率であり、75%を目標に設定したわけだが、用地買収は相手のあることであり、事業が進捗しているのに、指標をそれだけにしてしまうと効果がでにくいので、一方でもう一つの指標として平均旅行速度など、それを補えるような指標を設定している。そのため総合的に判断していただければいいのかなと考えている。本当は、東京丸子横浜線のように連続して整備できればすぐに効果が発現していくものであるが、なかなか用地買収が進まないのが実情であり、きちっとやっているということ

しっかりお伝えしないといけないので、それを補完する別の指標として「平均旅行速度」をおいている。自転車通行帯については、川崎市では自転車通行環境整備ということで計画を立てているところで、それが決まれば一緒にやっていくが、どの路線の通行帯を整備するのかということを今計画を策定している。東京丸子横浜線では、道路交通法上、自転車は車道を走行することが原則であり、歩行者と車両を分離することが基本になっている。一方で、国道409号のように現道拡幅が進まないような場合は、混在型と申しまして、歩道の中で分離するという方法をとっている。一番いいのは、歩道の中で分離するとどうしても交錯してしまうので、東京丸子横浜線のような事例がガイドライン上はいいとされている。ただ、現道拡幅の整備をする場合は自転車のことも考えて整備しているので、例えば、自転車通行帯を歩道に整備するときに必要なL型側溝を、従来50cmのものを30cmに縮めるなど、安全確保をするなど細かい工夫をしている状況である。

朝日副会長) 今のようなことを指標で示すことは難しいが評価としては、アンケート調査や意見募集などで市民の意見を聞くようなこともできたのではないかな。

大野課長) 「自転車が走りやすくなったか」などの項目を設けることについては、次回は検討していきたい。

佐土原会長) そのようなアンケート結果が取組の評価につながるかもしれない。

石川委員) 東京丸子横浜線と国道409号は対照的な特性があって、おそらく東京丸子横浜線の方が用地買収も含め整備しやすく、計算上効果が出やすい。しかし、安全性も含めて整備の難しさはあるが、国道409号についても進めていかなければならないと思うが、そのような認識でよいか。

大野課長) 川崎市の課題として、特に縦貫方向の道路が脆弱であるということが指摘されている。いかんせん、縦貫方向は距離も長いことから整備が進まず、また、小杉周辺地区は地価も高騰しており、予算的にも厳しいというのが実情である。そのような中でも粛々と整備を進めており、例えば整備方法として考えているのは路線全部を広げるのではなく、交差点を中心に暫定整備をすればとりあえず渋滞解消につながるのではないかななどの検討を行っている。

石川委員) 整備の進捗は遅くなってしまうが、事業としては重要であるということを強調していくことが重要ではないか。それから、アンケートのところで「避難場所への移動」も不十分という意見も多く、駅拠点だけではなく、避難所への道路や、通学路なども含めて整備の

考え方を教えて欲しい。

大野課長）防災安全でいうと、東京丸子横浜線、国道409号の両方とも緊急避難路に位置付けられており、これまでの大震災でも電柱が倒れて緊急車両が通れないという事象が生じているので、整備の際には電線共同溝、電線の地中化ということも合わせて行っている。それ以外にも、現道拡幅は延焼帯になるなど、防災面は重要と認識しているので今後も進めていきたいと考えている。

佐土原会長）整備済率36%をどのようにどのように理解すればいいのか。

大野課長）実際に国費がないと事業が進まないということで、国に依存しているというか、国の支援がないとやっていけない。現実的に、どんどん国の補助が減っているという実情があって、なかなか当初の計画に追いついていかないということで、このような数字になっている。

佐土原会長）今回の計画期間は平成29年度までであるが、今後も計画は継続していくのか。

大野課長）引き続き計画を継続し、事業を進めていく。

西村委員）アンケートの「道路の歩行空間の安全性や交通事故対策」で「危険になった」という意見があったが、これはどういうことか。安全対策を行ったにもかかわらず、危険になったととれるが、どのように解釈するのか。

大野課長）歩道は当然バリアフリーに配慮して整備をしているが、一方で、自転車は車道を走行することが基本であるにもかかわらず、歩道が拡幅されたことで、自転車がスピードを上げて走行している事例も見受けられる。推測ではあるが、そのため接触しそうになるなど、そういうことがあるのかなと思う。

（３）「連続立体交差事業 京浜急行大師線」

「川崎市内における連続立体交差事業による交通渋滞の解消及び踏切事故の解消」

<事業について担当局からの説明後、質疑>

福田委員）費用対効果分析に関して、例えば、平成30年の自動車交通量の増減についてみると、

事業の前後で国道409号の交通量があまり変化していない。このことが、便益が生じていない原因ではと推察されるが、他方で、交通量は変わらなくても時間短縮が図られれば、時間短縮便益は生じるものである。整備前後での時間短縮をどの程度に設定し、便益を算出しているのか。整備前後で所要時間にあまり大きな変化がなく、そのために時間短縮便益が大きく値が出ていないのではないか。京急電鉄のダイヤ調整により、ボトルネック踏切のところの踏切遮断時間が以前より短縮されているとのことだが、それが理由で立体交差化しても時間短縮が小さくなってしまっているということか。

藤島係長）平成30年の段階的整備（1期①区間の地下化切替）の段階では、産業道路の踏切除却による効果で便益が出ているという状況である。国道409号については、平成35年の1期②区間について地下化切替し、川崎大師駅前の2か所の踏切が除却されることで、交通量が増えるという結果になっている。諸条件については、平成24年度に実施した事業再評価の条件設定と基本的には変更していない。変更した部分としては道路のネットワークで、新たに供用が見込まれる道路をネットワークに追加した。踏切の抵抗をどう評価するのかというところについては、ご指摘いただいた通り、踏切遮断時間が以前より短縮されており、便益的には厳しい方向に作用している。

福田委員）整備前後での所要時間差があまりないということか。

藤島係長）その通りである。この事業だけでなく、連続立体交差事業全体で、費用便益比についてはそのような傾向がある。この事業に関して言えば、全体的に踏切時間が短縮される傾向であり、便益がなかなか伸びない。ただ、供用が見込まれる新たな道路をネットワークとして追加したことで、交通流に変化が生じ、便益全体としては、前回よりも若干上がってきているという状況である。

朝日副会長）事業再評価の費用便益比について、1.02という数字自体は高いとは言えない。感度分析の結果についても、交通量、費用が変動すると1を下回るという状況である。1を超えていることに関する評価、考え方を示すということは必要だと思うが、費用対効果を検証するに当たっては、1を超えているということにはあまり意味がない。日本では1を超えているということが意味を持つが、事業内容によっては、また海外では、1前後はあまり評価しないという立場をとっているところもある。費用対効果分析のマニュアルに載っている便益としての評価はこういうことだと思うが、それ以外の評価、マニュアルで貨幣換算すべきとされている以外の部分の効果についても重要だと考えている。その観点からすると、社会資本総合整備計画の事後評価に関する内容も含めて、周辺のまちづくりから交通を見て、住宅や商業施設の利便性が高まる等の評価をもう少し具体的に示していく

ことが重要だと思う。費用便益比が1を超えているという示し方は、補助事業の財源に対しての評価にはなと思うが、行政が市民に対して行う評価の示し方としては、間接的な効果の説明の丁寧さの方が求められると思う。今回の評価の内容については、再評価の方は、費用便益比で示されているが、事後評価の方はそれ以外の効果で示されていると思う。事後評価では、駅前広場面積が目標に達していないという評価をしているが、計画期間が終わってしまうため、この時点で評価せざるを得ないのが難しいところ。今後の効果発現の見込みや今後の事業進捗に関して強調して説明していただけるとよいと思う。

川瀬課長）1期区間の費用便益比については1を超えているが、産業道路駅前も発展途上であり、駅前広場の整備も完了していない状況である。今後は、定性的な効果、まちづくりへの寄与等についても説明をしていきたい。特に川崎大師は、川崎市の重要な観光資源であるが、川崎大師駅前、国道409号の上り線と下り線に囲まれて島になっている状況である。国道409号の上り線と下り線を一本化して駅前を整備し、商店街の活性化を図る等、まちづくりにも寄与していきたい。

西村委員）事後評価のタイトルに「踏切事故の解消」とあるので、過去の踏切事故の状況について触れながら説明をしていただけると市民の方には伝わりやすいのではないかと思います。

石川委員）朝日委員もおっしゃられていたが、費用便益比だけではなく、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上や、バリアフリーの推進などをもっと示された方がよい。また、市民の方からも、産業道路駅前のバス停を早く整備してほしいという声があるかと思うが、関係事業者等との調整状況も踏まえて、実現可能性についてどのようにお考えか。

川瀬課長）今後は、費用便益比に加え、まちづくりなどへの効果についても示していきたい。また、産業道路駅前のバス停の整備については、関係局とも協議しているが、まだ内容が固まっていない状況である。バス路線等も含めて計画していきたい。

石川委員）関係者等との調整についてご苦労されていると思うので、それらが調整出来て、よい駅前広場になると市民の方も喜ばれるのではないかと思います。