

審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針について

港湾局

評価実施事業	国庫補助事業「川崎港浮島地区 廃棄物海面処分場整備事業」【再評価】
所管課	港湾局港湾経営部整備計画課
事業目的	快適な市民生活や都市活動を維持していくため、市内で発生する一般廃棄物及び産業廃棄物、市内公共工事から発生する建設発生土及び浚渫土砂を受入れる廃棄物等の最終処分場を川崎港の浮島2期地区に整備を行う。
審 議 結 果	
<p>事業をめぐる社会経済状況等を勘案し、本事業の再評価については、透明性、客観性及び公正性が確保されており妥当であると判断しました。</p> <p>【附帯意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●本事業による海洋への影響等については、これまでも環境アセスメント等で適切に把握・評価していますが、着手から完了まで長期間にわたる事業であることから、護岸整備完了時の事後評価において、国が定める事後評価手法に基づき、自然環境に対する長期的な影響等を適切に分析し、評価することを望みます。 ●なお、本事業の特性上、当該事後評価の実施以降も、埋立土砂等の投入は長期間継続されることから、埋立完了までの適切な期間、海洋に対する影響を継続してモニタリングするような枠組みも検討することを望みます。 	
審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針	
<ul style="list-style-type: none"> ●事業実施による環境の変化については、これまでも工事着手から水質調査を継続して実施し、基準内にあることについての確認や、川崎港港湾計画の改訂時に環境調査を実施し、事業実施における影響は軽微であると評価されておりますが、事後評価実施時においても、国が定める事後評価実施要領等に基づき適切な評価方法を検討のうえ、対応を図っていきます。 ●川崎港港湾計画の改訂時に環境調査を実施しており、事業実施における影響は軽微であると評価されておりますが、埋立完了までの期間についても、継続して水質調査を実施する等適切に対応していきます。 	

審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針について

上下水道局

評価実施事業	国庫補助事業「川崎市三沢川地区大規模雨水処理施設整備事業計画」 【再評価】
所管課	上下水道局下水道部下水道計画課
事業目的	三沢川地区は、過去に複数の浸水が発生しているほか、複数路線の乗換駅である JR 南武線稲田堤駅と京王線京王稲田堤駅や地域防災計画に位置付けられた施設（緊急輸送路）があり、都市機能の確保の観点及び個人財産の保護の観点から、早急な浸水対策が求められるため、本計画を策定し、浸水対策の早期実施を図ることで、水害に強いまちづくりを推進する。
審 議 結 果	
<p>事業をめぐる社会経済状況等を勘案し、本事業の再評価については、透明性、客観性及び公正性が確保されており妥当であると判断しました。</p> <p>【附帯意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 浸水被害等を踏まえた対策範囲の設定について、排水区単位における浸水リスクの評価結果等を基本として対策範囲を設定しています。一方、市が公表している内水ハザードマップと比較すると浸水想定区域の一部が対策範囲外となっていると受け止められるため、今後、市民に対して合理的な説明ができるよう、対策範囲の設定の考え方や内水ハザードマップの考え方を分かりやすく周知することを望みます。 ● 本計画における対策効果は、整備する 4 箇所すべての雨水ポンプ施設が稼働し、三沢川へ排水できることが前提となっていますが、通常、河川水位が計画高水位を超える場合、河川管理者から当該河川への排水を抑制される懸念もあるため、その様な状況も想定した対応についても、引き続き、関係局と連携し、河川管理者等と十分な協議を進めることを望みます。 	
審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針	
<ul style="list-style-type: none"> ● 三沢川地区などの重点化地区における浸水対策は、浸水実績や施設整備水準の 10 年確率降雨における浸水リスク等に基づき範囲を設定し取り組んでいること、また、内水ハザードマップは避難等に活用していただくため想定し得る最大規模の降雨（1,000 年確率降雨よりも大きい降雨）における浸水想定区域図を公表していることについて、ウェブサイトをより分かりやすく改良するなど、市民に丁寧に周知していきます。 ● 三沢川の水位が計画高水位を超えた場合にも浸水被害を最小化するため、ハード対策と自助・共助を促すためのソフト対策を組み合わせた総合的な対策や、河川水位の低下に資する流域治水プロジェクトなどについて、関係機関とも連携しながら取り組んでいきます。 	

審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針について

建設緑政局

評価実施事業	社会資本総合整備計画 ①「川崎市内における道路施設の計画的な老朽化・地震対策の推進（防災・安全）」 ②「川崎市内における駅へのアクセス向上に資する道路整備」 ③「川崎市内における安全・安心な交通環境の整備（防災・安全）」【事後評価】
所管課	建設緑政局道路河川整備部道路整備課
事業目的	①市内の道路施設について、橋梁長寿命化修繕計画及び道路維持修繕計画に基づき、効率的で計画的な維持管理を推進する。また、無電柱化推進計画に基づき電線類の地中化を推進し、災害に強い道路を確保する。 ②新設される鉄道駅の整備と連携して、駅へのアクセス道路を整備することで、道路ネットワークの強化及びアクセス性の向上を図る。 ③通学路交通安全プログラムに基づき、通学路の安全対策を実施することで、通学児童等の安全で安心な交通環境の向上に寄与する。
審 議 結 果	
事業をめぐる社会経済状況等を勘案し、本事業の事後評価については、透明性、客観性及び公正性が確保されており妥当であると判断しました。	
【附帯意見】	
<ul style="list-style-type: none"> ●市民アンケートによる事業効果の把握にあたり、駅へのアクセス向上に資する広域的な道路整備など、市内在住者を受益者として幅広く捉えて調査すべき事業と、通学路の安全対策など限定されたエリアにおける受益者に調査すべき事業があるにも関わらず、一括して調査したこと等から、それぞれの事業効果を適切に把握できていない結果となっています。そのため、次期調査の実施に際しては、事業の性質に応じたエリアや対象者の設定となっているか等を十分に精査し、事業効果を適切に把握できるよう改善することを望みます。 ●計画策定時に設定した評価指標の一部において、市域外における道路整備や本計画に含まれない他の事業の進捗によって取組実績が左右される指標や、計画期間に整備が完成する事業内容ではないにも関わらず、整備完了を前提とした指標など、適切とはいえない評価指標が設定されています。次期計画または既に進行している事業計画において、設定している評価指標を改めて十分に精査し、本計画に位置付ける各事業の効果が適切に反映される指標や、計画期間の事業成果を適切に評価できる指標となるよう改善することを望みます。 	
審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針	
<ul style="list-style-type: none"> ●事業効果の把握に向けた市民向けアンケートにおけるエリアや対象者については、今後、計画期間内の事業効果を適切に把握できるよう事業の性質に応じて設定し、実施します。具体的には、アンケートの実施エリアについて、通学路安全対策事業のように受益者が一定程度限定される事業では、各計画の計画期間における事業実施箇所を中心に、周辺の小中学校の通学区域や通学ルートといった事業実施の影響が及ぶ範囲に限定するなど、アンケートの適切な実施エリアの設定を検討していきます。また、アンケートの対象者について、用地取得や工事実施といった各計画の計画期間における事業内容も勘案し、その影響が想定される道路利用者に限定するなど、アンケートの適切な対象者の設定を検討していきます。 	

●評価指標については、既に進行している事業計画を含め、設定する評価指標を改めて精査し、各計画の計画期間における事業成果を適切に評価できる指標を設定します。具体的には、アクセス向上に資する道路整備事業では、所要時間短縮率について走行調査の対象区間を各計画の計画期間における整備完成箇所を含む区間に限定すること、安全安心な交通環境の整備事業では、交通事故件数について整備完成箇所を含む周辺区域や小中学校の通学区域を評価対象とするなど、関係機関と協議調整を進め、適切な評価指標を設定していきます。

審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針について

建設緑政局

評価実施事業	国庫補助事業「連続立体交差事業 京浜急行大師線」【再評価】
所管課	建設緑政局道路河川整備部道路整備課
事業目的	京浜急行大師線の小島新田駅～鈴木町駅間の約 2.4km において、鉄道を地下化することにより、10 箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る。
審 議 結 果	
<p>事業をめぐる社会経済状況等を勘案し、本事業の再評価については、透明性、客観性及び公正性が確保されており妥当であると判断しました。</p> <p>【附帯意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1期①区間（東門前駅～小島新田駅）においては、土質条件等による地盤改良や設計変更などの内容変更に伴い、当初計画からかなりの増額や工期延長が見受けられます。大規模かつ長期に渡る公共事業における不確実性は一定程度理解するものの、1期②区間（鈴木町駅～東門前駅）の工事着手に向けた検討においては、1期①区間の実績を踏まえた十分な精査が必要と考えます。そのため、1期①区間の増額・工期延長の要因を改めて検証し直し、鉄道事業者と協調したより一層の事業費・工期の精査や徹底したコスト削減を進めるとともに、昨今の社会情勢や不可視部分のある掘削工事等に伴う予測困難な増額要因を含めたリスク評価を行い、可能な限り増額・工期延長の要因を見込むことで、将来のリスクを最小化することを望みます。 ● 既に供用開始している1期①区間において、踏切除却による交通渋滞の改善におけるピーク時間帯の渋滞解消効果など、既に発現している様々な事業効果を分析し、きめ細かく、かつ分かりやすく示していくことは、事業の合意形成の下支えとなるため、事業効果の更なる検証及び幅広い広報を行っていくことを望みます。 ● 1期②区間（鈴木町駅～東門前駅）の工事着手に向けた検討においては、踏切除却による交通の円滑化や通常の便益以外の様々なストック効果など、連続立体交差事業単体及び周辺における事業効果に加え、川崎大師駅をはじめとした大師線沿線や臨海部におけるまちづくりに伴う地域・産業等への波及効果、地下化に伴う線路跡地の利用における鉄道事業者の地域貢献など、まちづくりと一体となった事業効果等を市民に示していくことが重要と考えます。そのため、公共事業にかかわる鉄道事業者、国及び関係部局と連携し、近接する国道409号線等も含めたまちづくりの方向性の熟度を早急に高め、遅くとも1期②区間の工事着手の判断の前までに方向性を示すことを望みます。 ● 線路跡地の利用の検討やまちづくりの検討にあたっては、これまでも地域の方々と情報共有を図っていますが、今後も早い段階から地域の意見を聞きつつ、社会実験等を通じて利活用に向けた具体的な取組を進めるとともに、本事業の推進にあたっては、公共事業における環境配慮の促進の観点から、脱炭素の取組なども一層取り組むことを望みます。 ● なお、平成29年11月に2期区間（京急川崎駅～川崎大師駅）の中止を公表していること、1期②区間について2期区間の中止に伴い変更が生じる部分があることから、工事着手前には都市計画等の変更手続きを行う必要があります。1期①区間の事業完了時期及び1期②区間の工事着手の判断を踏まえて速やかに都市計画等の手続きを進めていくことを望みます。 	

審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針

- 令和5年度末に完成を予定している1期①区間の工事進捗や社会状況の変化等を注視するとともに、本市の財政状況等を鑑み、「事業費と工期の縮減」や「予算の平準化を見据えた着手」などの総合的な観点から踏まえた効率的・効果的な手法の検討を進めます。また、引き続き、1期①区間の増額・工期延長の要因を踏まえた検証を行い、鉄道事業者と協調してより一層の事業費・工期の精査や徹底したコスト縮減を進めるとともに、将来の増額・工期延伸などに影響を与える様々な要因のリスク評価を行い、事業の不確実性の低減につながるよう適切な対応を図ります。
- 本事業に対する更なる市民理解や合意形成に向けて、1期①区間の地下運行開始に伴い、既に発現している事業効果について、きめ細やかな分析・検証を行い、幅広く広報を行うなどの取組を進めます。
- 踏切除却による歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上、バリアフリーの推進等の定性的な効果の着実な発現に加え、魅力的で持続可能な沿線まちづくりを目指すため、連続立体交差事業を契機に、より一層沿線の価値を高める周辺地域との一体的なまちづくりに関する取組を戦略的に進め、相乗効果の発現を図るとともに、その効果をわかりやすく市民に示していきます。また、鉄道事業者や国等と連携し、近接する国道409号線も含めたまちづくりの方向性について、1期②区間の工事着手の判断前までに示すよう着実に検討を進めます。
- 線路上部利用や周辺まちづくりの検討については、地域と着実に対話を図り、必要に応じて社会実験等を行うなど、具体的な利活用等に向けた取組について検討を進め、また、本事業の推進にあたっては、環境に配慮した工事推進に努めるとともに、より一層環境に配慮した事業計画となるよう鉄道事業者に対して取組を求めていきます。
- 2期区間（川崎大師駅～京急川崎駅間）の中止に伴う都市計画等の変更については、1期①区間の工事完成時期及び1期②区間の工事着手の判断を踏まえて、速やかに都市計画等の手続きを進めます。
- 引き続き「事業費と工期の縮減等」や沿線の価値をより一層高める「周辺地域との一体的なまちづくり」の両輪で検討を進めるとともに、幅広い市民が実感できるような費用対効果の発現に向け、より一層の改善を鉄道事業者に求め、その結果等に基づき、1期②区間の工事着手について、慎重な判断を行います。

審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針について

臨海部国際戦略本部

評価実施事業	国庫補助事業「国際競争拠点都市整備事業（羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域）」【事後評価】
所管課	臨海部国際戦略本部拠点整備推進部
事業目的	国際競争力の強化に向けて、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、成長戦略拠点の形成を図るため、多摩川を橋梁にて渡河する道路を整備する。本事業により、両地区の連携強化を図り、ヒト・モノ・ビジネスの交流活性化など相乗効果を発揮することで、我が国の国際競争力を強化し、経済の持続的な発展に寄与する。
審 議 結 果	
<p>事業をめぐる社会経済状況等を勘案し、本事業の事後評価については、透明性、客観性及び公正性が確保されており妥当であると判断しました。</p> <p>【附帯意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●費用便益分析をはじめとした事業効果の把握・評価については、総便益や総費用などの結果については示しているが、事前評価と事後評価の相違についての要因やその考察等について、丁寧かつ分かりやすく示すことを望みます。 ●本事業による周辺交通の円滑化について、橋梁の開通から半年後の交通量調査の結果からは、周辺の生活道路における直接的な影響は確認されていないものの、今後、羽田空港周辺地域と京浜臨海部の連携強化によって、橋梁の交通量の増加が想定され、それに伴う生活道路への大型車等の流入等による地域環境への影響が懸念されます。これまでも周辺企業への注意喚起等に取り組まれています。引き続き、交通量の変化を注視しつつ、地域住民とコミュニケーションをとりながら必要な対策に取り組むことを望みます。 ●本事業による河川環境への影響について、調査項目ごとに1年間から3年間の事後調査を行うものと計画していますが、特に多摩川河口干潟は、豊かな生態系が形成されている貴重な自然環境の一つであるため、中長期的な影響を見据えた事後モニタリングの検討を望みます。 	
審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針	
<ul style="list-style-type: none"> ●費用便益分析については、国土交通省で策定している費用便益分析マニュアルに基づき算定しておりますが、今後の事後評価検証時においては、事前評価及び事後評価の結果に加え、その算定経緯や結果の要因に関する考察等を丁寧かつ分かりやすく示していきます。 ●周辺交通の円滑化については、今後の周辺地域の都市整備や、コロナ禍からの回復に伴う羽田空港の乗降客数等の状況により、多摩川スカイブリッジの利用交通量の変化が想定されることから、地域住民への意見収集や周辺の交通環境等の調査により、今後の状況変化を的確に把握し、必要な対策に取り組んでいきます。 ●本事業は、自然豊かな多摩川河口干潟での施工であることから、自主的環境影響評価の手続きや環境モニタリング調査など様々な取り組みを行い、自然に最大限配慮しながら施工を進めてきました。今後につきましても、引き続き、河川環境分野の有識者で構成される環境アドバイザー会議で取りまとめた事後調査計画を基本とし、適宜状況を確認しながら環境モニタリング調査等を 	

行い、自然環境への影響について確認していくとともに、同会議において事後調査の調査期間等の見直しを検討する際には、本委員会からの附帯意見も考慮した上で、必要な見直しを図っていきます。