

令和4年度第1回川崎市公共事業評価審査委員会 議事録

日 時 令和4年11月1日(火) 午前9時00分 ～ 午前10時13分

場 所 川崎市役所第3庁舎5階 企画調整課会議室

出席者 委員 朝日委員(会長)、福田委員(副会長)、石川委員、大沢委員、南委員

事務局 宮崎総務企画局都市政策部長

山井総務企画局都市政策部企画調整課長

岸総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

秋廣財政局財政部財政課担当課長

説明局 ①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」

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

吉岡港湾局港湾経営部経営企画課担当課長

説明局 ②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」

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

筒井上下水道局経営戦略・危機管理室担当課長

説明局 ③社会資本総合整備計画

「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)」、

「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」、

「川崎市内における安全・安心な交通環境の整備(防災・安全)」

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

小沼建設緑政局総務部企画課長

次 第 1 令和4年度の審議対象事業及び審議スケジュール(公開)

2 審議案件説明及び質疑応答(公開)

(1) 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】

(2) 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】

(3) 社会資本総合整備計画

「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)」、

「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」、

「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】

3 審議内容の総括(非公開)

4 その他(公開)

公開及び非公開の別 一部非公開

傍聴者 なし

議事

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

ただいまから令和4年度第1回川崎市公共事業評価審査委員会を開催させていただきます。

私は、総務企画局都市政策部企画調整課の加島と申します。どうぞよろしくお願い致します。

それでは、開会に当たりまして、都市政策部長の宮崎のほうから、委員の皆様にご挨拶を申し上げます。

宮崎総務企画局都市政策部長

都市政策部長の宮崎でございます。

お忙しい中、公共事業評価審査委員会に御出席いただきまして、ありがとうございます。昨年度から引き続き、今年度もどうぞよろしくお願いいたします。

今年度につきましては、審議いただく案件が多いということ、また、ご案内のとおり京浜急行大師線の連続立体交差事業の再評価といった大規模な案件がございますので、十分な審議時間を確保させていただくということで、本日と11月22日と12月23日の3日間に分けて開催させていただくということでお時間を頂戴しております。

本日は、国庫補助事業の再評価で、廃棄物海面処分場の整備事業及び三沢川地区の浸水対策事業、また、社会資本総合整備計画の事後評価として、道路施設の老朽化対策等、あわせて3件の事業評価について御審議いただきたいと存じます。

事業所管局からご説明させていただく事業評価の内容につきまして、透明性・客観性・公正さが確保されたものとなっているか、専門的知見から様々なご意見をいただきたいと考えており、ここでいただいた御意見を、関係各局に横展開していきますので、よろしくお願いいたします。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

ありがとうございました。

では、本日の配布の資料確認をさせていただきたいと思います。

ペーパーレスということで、タブレットのほうでご確認をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願い致します。

左上から順番に、フォルダの中に参考資料として浮島埋立処分場の関係、そして三沢川浸水対策の関係、続いて、その次から次第、委員の方の名簿、本日出席する所管局の出席者名簿、座席表、次に資料1として、本年度の審議対象事業及び審議スケジュールについて、次に資料2、資料3、資料4ということで、審議案件の資料になっております。

続いて、5-1として附属機関の設置条例の資料、5-2として公共審査委員会の運営要綱、5-3として審議会等の会議の公開に関する条例として資料をつけさせていただいております。

不足はないでしょうか。よろしいですか。

それでは続きまして、本日の委員会の進め方等についてご説明させていただきます。

初めに、委員会の公開・非公開につきまして、次第でございます1「令和4年度の審議対象事業及び審議スケジュール」、それから2「審議案件説明及び質疑応答」につきましては公開とし、傍聴及びマスコミの取材を許可しますが、3「審議内容の総括」につきましては、「川崎市審議会等の会議の公開に関する条例」第5条第3号の規定に基づき、率直な意見の交換や、意思決定の中立性を確保するため、非公開とする旨をあらかじめご確認しておりますけれども、改めまして委員会のご了承をいただきたく存じます。よろしくお願い致します。よろしいでしょうか。

(委員了承)

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

それでは、次第3の部分につきましては、非公開の審議とさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、会議録の作成についてでございますが、本日の委員会の様子を録音させていただいておりますので、ご了承いただきたいと思っております。後ほど、先ほど非公開の審議とすることを確認いたしましたけれども、次第3の部分を含め、「要約方式」にて作成いたしまして、委員の皆様にご確認いただいた上で、公開の進めたいと考えております。

また、川崎市審議会等の会議の公開に関する条例施行規則第5条第2項の規定に基づき、委員会で指定された方の確認を得るものとされておりますので、確認者を各委員とさせていただくこと、さらに、会議録は発言者が分かるよう委員名を記載するものとなりますことにつきましてもご了承いただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。

(委員了承)

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

では、そのようにさせていただきます。

最後に、本日の審議の進め方につきましては、事業ごとに、事業所管局から15分程度ご説明させていただきます。その後、質疑応答を15分程度という流れで進めていきたいと考えております。

3件の審議が全て終了した後に、非公開とさせていただきます。15分程度、事業ごとの総括として、意見の取りまとめに関してご審議いただきたいと思っております。

委員会の終了時刻は11時15分頃を予定しております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これより審議に入らせていただきます。これ以降の議事につきましては、「川崎市附属機関設置条例」第7条に基づき、会長に進行をお願いしたいと存じます。

それでは、朝日会長、よろしくお願いいたします。

朝日会長

本日もよろしくお願いいたします。

それでは、始めさせていただきます。

「令和4年度の審議対象事業及び審議スケジュール」について、事務局からご説明をお願いいたします。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

(資料1の内容に沿って説明)

朝日会長

ありがとうございました。

全体のスケジュールの確認と、あと今回は連立事業の進め方は、1回目では結果を出さずに、2回目ですという形で、例年と違って少し丁寧に進めるというところですね。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

そうさせていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

朝日会長

説明に対してご意見、ご質問がありましたら、お願いいたします。

(委員了承)

ありがとうございます。

それでは、審議に入りたいと思います。事業所管課の入室をお願いします。

それでは、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」の【再評価】についてご説明をお願いします。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

(資料2の内容に沿って説明)

朝日会長

ありがとうございました。

それでは、質疑に入りたいと思います。ご発言をお願いしたいのですが、ご発言される場合は挙手をいただきまして、指名させていただきますので、お名前をおっしゃっていただいてからご発言をお願いいたします。それでは、ご質問、ご意見をお願いいたします。

福田委員

まず1点目として、スライド11の費用便益分析の事業全体の結果について、前回評価が平成29年で今回は令和4年ということで、この間で上の表と下の表を比べてみると、特に目立つのが廃棄物の処分コスト縮減額が1,860億円から3,311億円にかなり大きく伸びていますが、その理由を教えてくださいたく存じます。

次に2点目として、スライド10で、第2ブロックだけ検討期間が前回の平成29年のときに令和6年となっていたのが、3年延びて令和9年になっていますが、この辺りの事情も教えてくださいたいです。

最後に3点目として、先日の現地視察の際に、今回の建設発生土の一部としてリニア新幹線の建設残土を一部入れる予定とご説明いただいたかと思いますが、リニアが決まったのが比較的最近の話である一方で、この埋立処分場の計画ができたのはかなり前だと思います。リニア工事の建設残土を受け入れるもしくは受け入れないという点について、当初計画立案時から見込みとしていたのかどうかについてご教示いただければと思います。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

まず1点目ですね、廃棄物の部分で前回から費用便益部分が上がっているというところですけども、まず事業期間が前回よりも全体として3年短くなっていること、それから、浮島2期地区の埋立土地の土地価格が前回よりもちょっと上がっているということがまず一つあります。

それと内陸処分場について、現地条件に合った単価の見直しを行ったということで、一つは、川崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例に基づいた川崎市緑化指針に沿って、緑地面積の確保が必要であるという

ことが分かりまして、内陸処分場の面積を増やしたことにより、内陸処分場の費用が増えたということで、便益が上がっているということでございます。

それから、2点目ですね、第2ブロックが令和6年から令和9年に延びているということですが、市内の建設発生土を受け入れるということにしておりまして、全体期間ではしゅんせつ土だとかが、令和元年の台風だとかで受け入れられたりして、それを第3ブロックのほうに入れていて、その第3ブロックのほうは短くなっているんですけれども、第2部ブロックは通常の建設発生土を入れていく中で、市内の公共事業がやっぱり少し減っているというふうなことで、第2ブロックの埋立ての期間は延びているというふうなことでございます。

それから3点目ですね、リニアの新幹線の土ということですけど、ちょっとこれ誤解がございまして、浮島2期地区には入れる予定はございません。入れるのは東扇島堀越部といたしまして、こちらも見学のときに通って説明させていただきましたけど、こちらのほうに入れる予定にしております。

ですので、浮島2期地区のほうは、基本的には市内から発生する建設発生土等を受け入れるということを用意して入れておりまして、先ほども申しましたように、市内の建設工事等が減っているというようなことを含め、あと、第1ブロックにつきましては、やはり廃棄物等の処分の延命化というところを行っているということで、期間が延びているというふうなことでございます。

福田委員

ありがとうございました。理解できました。

3点目は私が誤解していたということで、失礼いたしました。

朝日会長

ありがとうございました。ほかにはございますか。

大沢委員

事業期間と事業費についてお伺いしたいのですが、事業完了が令和15年度とある中で、第3ブロックの埋立て終了が令和28年とされていて、基本的に護岸を造るのは終わるが、埋立てが終わるのは令和28年までであり、ここで時点の差異があるという理解でよいかという確認が1点目です。

合わせてもう1点ですが、事業費980億円というのは、基本的に令和15年までのこの事業のものが入っていて、令和28年までの埋立てに関するお金というのは、どのような扱いかという点をお教えいただければと思います。

残事業30億というのは、全体の整備費に関してなのか、それともまだこれからもらえる補助金なのかについてもお教えいただければと思います。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

1点目の期間についてですが、事業としましては、第3ブロックの、開口している部分を閉めて、外周護岸の工事を終了するのが令和15年で、その後、第3ブロックについては埋立てを引き続き行って、第1ブロックが令和35年まで、それから、第3ブロックが令和28年まで埋立てをするという予定になっております。

それから、費用の980億円ですが、外周護岸の部分だけの費用が980億円ということになっております。

また、残事業の30億円ですが、これにつきましては開口部を閉める費用でございまして、これは全

体事業として、補助金は残事業のほうの国費約9億円を予定しております。

大沢委員

ということは、計画の概要に完了予定年度が令和15年度とあるのは、あくまで外周護岸の完了であって、埋立処分場事業自体は、令和35年まで続くという理解でよいのでしょうか。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

事業としては、外周護岸を整備するものですので、一応、そこで補助事業は終了しますが、埋立て事業としましては令和35年まで続くということになります。

大沢委員

了解いたしました。

朝日会長

そうすると、整備事業が終わった後、埋立てが終わるまで再評価は続くことになるのですか。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

国の制度でいきますと、外周護岸の整備が終わったところで、事後評価を行うことになっております。

朝日会長

承知いたしました。

南委員

この補助金とは関係のない質問になると思いますが、予定としては第3ブロックで令和28年、第1ブロックで令和35年までは埋立てが続くとのことですが、埋立てが終わった後の土地利用のされ方が大変気になるのですが、緑化されるかどうかの検討といったことは、この事業とは別の事業として、別の所管が実施するのでしょうか。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

土地利用につきましては、現在、埋立免許の利用計画は一応示しているんですけども、やはり、これだけ長い期間でありますので、社会情勢だとかを見ながら、また、先ほどもありました港湾計画というものに位置づけて、どういうふうにご利用していくかということは検討していきます。現在、主には空港貨物だとかを取り扱う空港貨物ターミナル用地、輸入促進施設用地、それから、海上貨物を主体とした保管施設用地、物流関連用地、あとは、水際線を利用した市民利用の海からの良好な景観を図るようなための港湾緑地用地とか、あと、それらを結ぶ道路用地とかということ、一応埋立免許には示しておりますが、これは免許を取った時点の考えですので、これからやはり情勢も変わりますので、埋立てが完了する近くの港湾計画の変更のときに検討しまして、どういうふうな土地利用をしていくかということは考えていくようなことで考えております。

南委員

計画の中では、緑化というのはある程度は含まれているという理解でよろしいですか。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

はい。緑地という形で緑化も考えているということでございます。

南委員

分かりました。

もう一点、こういう大きな建設護岸を整備して、建設残土を入れるということで、環境便益では二酸化炭素とか、そういう汚染物質の発生が掲載されていますが、海洋にこういう人工物を造った際に、今後、その海洋のほうにどういった影響が出るかというような評価は含まれていないのでしょうか。そこはすごく重要な部分だと思います。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

海洋生物調査というのは、平成10年度と平成23年に実施してはいますが、その中で埋立地の規模や形状の変更が伴わないことから、海生生物への影響は軽微であるということが示されております。

また、事後評価につきましては、今後、港湾関係事業及び海岸事業の事後評価実施要領細目において、自然環境などへの影響の変化の分析も指標の一つとして記載されていますが、着手から完了までかなりの年月がたつということで、埋立ての影響による変化なのかも考慮しつつ、調査については検討していくというようなことで考えているところでございます。

南委員

継続されるか分からないということですね。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

はい、そうですね。

南委員

出来上がってから、例えば10年ぐらいのモニタリングをするといったことも計画には入っていないのでしょうか。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

そうですね。そこはどんなふうにするかは検討していくというような形になっています。

南委員

分かりました。

石川委員

2点ございます。

1点目が、既にご説明いただいているのかもしれませんが、スライド12の下の表について、今回評価の残存価値や処分コスト縮減額は分かったのですが、その他という項目で計上されている130億円がB/Cにかなり影響を及ぼしていると思うのですが、この内訳がどのようなものかご説明いただけないでしょうか。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

残事業で、第2ブロックまでで事業が終わるということを考えたときに、第2ブロックには開口部がございます。第2ブロックのその部分を閉めるというような費用について、計上しているということでございます。

石川委員

その他のところは費用ではなく便益ですよ。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

便益です。その開口部というのは、閉めなくても、そのままにしたまま埋立てができてしまうんですけども、やめるということになると、そこから土が出てしまうので、第2ブロックの開口部を閉めるとしております。その費用が残事業ですので、本来は止めなくて済むので、その分を費用がかからなくなるため、それを便益として考えているということで、その130億を計上しているということでございます。

石川委員

全部計上しているということですね。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

はい。

石川委員

なるほど。これがかなりB/Cに効いている気がするので、ご説明いただきたいと思ってお話ししました。

もう一点、ほかの自治体で似たような事業の話でよく話題に出る話として、現地視察の際に概ねの話は回答いただいておりますが、スライド8がわかりやすいと思いますが、恐らく埋立ての量が第1から第3までのそれぞれのブロックごとに異なると思います。例えば、第1がとても多かったり、第2が少なかったりすると、相手のところが土圧により傾いたり、それによって耐力工事を実施したりといったことがあり得ると思います。先日のご説明では、バランスよくやって、耐力的に問題が起きないようにやっているということをお聞きしたと思うのですが、その認識でよろしいでしょうか。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

基本的には、第1ブロックと第2ブロックであれば、やはり年月がたっているので、バランスよくいかない部分もありますので、ここで言う先ほどの資料でいくと、第1ブロック、第2ブロックの間の部分については、あえてその土圧が両方からかかるように、その部分に土を寄せて、埋立管理の中でやったという経緯がございます。それで内護岸が安定するような形になります。

ところが第1ブロック、第3ブロックの間なんですけど、実はこれにつきましては、第1ブロックの埋立てが少し遅い中で、この図でありますように、積出し栈橋と書いてある第3ブロックなんですけど、この積出し栈橋を第2ブロックに移しまして、今度は第3ブロックの上側というか、第1ブロック側から埋めていくんです。

そうすると、どうしても第1ブロックと第3ブロックの間には、やはり土圧の関係で傾くおそれがあるので、その部分を補強する工事をやっております。



石川委員

そうなんです。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

第3ブロックを埋め立てるに当たって、やはりそういうことが発生するということは事前に分かりましたので、そういう工事を追加でやっているというような現状でございます。

石川委員

その費用もこの経費の中に入っているということになるのですか。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

はい、入れております。

石川委員

承知しました。

朝日会長

スライド11の事業全体の便益のところ、内陸の処分場のコストが上がったというのは分かりましたが、原単位が改定されて一時的に便益が上がっているというような事例を最近よく見るのですが、この事業ではそういった原単位の影響はございますか。

白井港湾局港湾経営部整備計画課長

原単位は一応更新していますので、影響は少なからずあると思いますが、大きな部分というのは先ほどの説明の内容になると思います。

朝日会長

はい、分かりました。ありがとうございます。

それでは、一通りご意見いただきましたが、その他ご意見は大丈夫ですか。

(発言なし)

ありがとうございました。

それでは、以上で1件目の審議を終了したいと思います。ありがとうございました。

それでは、入替えをお願いします。

朝日会長

それでは、2件目の審議に入りたいと思います。

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」の【再評価】についてご説明をお願いします。

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

(資料3の内容に沿って説明)

朝日会長

ご説明ありがとうございます。

それでは質疑に入りたいと思います。委員の皆さん、お願いいたします。

南委員

スライド8について、水路の改修やポンプ施設の整備をされるということですが、水路の改修というのは既存のものの改修だけではなく、新しいものも作るということになりますか。

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

水路については、既存のものの改修がメインになってくると思います。

南委員

具体的に言うと、どのような改修を用いられるのでしょうか。

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

やり方はその場所によって変わってくると思うんですけども、場所によっては今、柵渠ということで、途中で柱が出っ張っているものを平滑化していくというのが一番簡単な方法です。もうちょっと能力を増強しなきゃいけないというところについては、拡幅ですとか、下を掘る、そうした対策も必要になってくるかと思えます。

南委員

暗渠に関しては、特に触りようがないということですか。

上下水道局下水道部下水道計画課担当係長

既存の水路はほとんど開渠で、柵渠でございまして、暗渠の部分がほとんどないので、柵渠の部分の道路を拡幅できる側を広げていくような形。広がらない側はいじらないという形で、断面を加工したいと考えてございます。

南委員

既存の水路については今のご説明で分かりました。

もう一点、東日本台風のときの水位変化を示したスライド6の上のグラフの見方について、要するにこれだけの大雨が降ったことで、三沢川の既往最高水位の設定があったものを大幅に超えてしまっているという見方でよいですか。

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

はい。

## 南委員

となると、三沢川自体をより効率的に流せるような改修、逆に言うところの三沢川が氾濫した影響も含まれているということですか。

## 白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

今回、三沢川流域で大きく雨が降ったからこうなったというよりも、多摩川のほうで多く降って、多摩川の水位が高くなって、これに伴い三沢川の水位が上がってしまったというような状況なので、三沢川を改修するという今回は考えておらず、内陸側の浸水対策を実施しようというふうに考えています。

ただ、当日、水位が上がったことによって排水溝からあふれたり、水門が開いていたり、そういったこともあったので、そういったものについては対策を、関係部署で実施しているという状況です。

## 朝日会長

それでは、石川委員、お願いいたします。

## 石川委員

2点あります。1点目は、この計画区域を広げたのはとても大事でよかったと思いますが、この広げ方のところで、多摩区の内水ハザードマップと洪水ハザードマップを見ると、三沢川の南側の菅北浦地区のところもかなり浸水する部分があるため、この地区を対象とすることはとても大事だと思います。一方で、計画区域は三沢川と旧三沢川のところでエリアを分けられていると思いますが、三沢川の東側のところ、住所で言うと菅馬場一丁目の辺りなども結構浸水想定区域になっていますが計画区域には含まれておらず、どうしてここで切ったのでしょうか。エリアの決め方の妥当性という点で疑問がありましたのでお聞きします。

もう1点の質問は、後でします。

## 白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

菅馬場一丁目、今ここでは、調べ切れていないんですけども、まずこの区域をどういうふうに設定したかということなんですけども、基本的には排水区ごとに浸水リスクをもともと評価していきまして、区域内にどの程度浸水が発生する可能性があるか。またその頻度はどうか。発生したときにどの程度の住宅、商業施設が被害を受けて、被害額として幾らぐらいになるかというのを、平成28年ですか、一度評価いたしまして、三沢川地区については、浸水リスクが高いというふうにしたんですけども、先生のおっしゃるもうちょっと東側の地区は、また違う排水区だと思うんですけども、すみません、ちょっと今調べ切れていませんが。

そういった地区については、徐々に重点化地区が終わり次第、次の重点化地区というふうを選んでいきますので、その中で浸水リスクが高いというところで今後選ばれていくかもしれません。あと、一番最初に浸水対策の進め方でご説明させていただいたんですけども、重点化地区だけではなくて、局地的に浸水が発生しているようなところも局地的な対策で対応しているんです。なので、その取り組みの中で実施することもあります。

局地的な対応といたしましては、浸水原因を調べて、例えばそこが窪地であつたら窪地を迂回するようなルートでしてあげたり、浸水原因が下流側の管渠が小さいことによって起きているのであれば、その一部を部分的に増強してあげたり、そういった対策を局地的な対策として実施したりしています。

## 石川委員

ただ、住宅地だとなかなか難しいですね。

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

そうですね。浸水が実際に起きていて、住宅地であっても我々に情報が来ますので、局地的な対策で対応できるようなものであれば、随時対応策をしていくというようなことで対応しております。

石川委員

排水区の中でも内水氾濫が起きやすいところとそうでないところがあると思います。排水区ごとだと、区域の中でも内水氾濫が起きやすいとか、ハザードマップでも白いところとあり、実態と異なります。今のご説明だと、もう少し東側の辺りや、旧三沢川沿いのエリアのすぐ南側など、内水ハザードマップ上では、50センチぐらいまで浸水するとなっていたりします。排水区で見るのももちろん大事だと思いますが、今後は、そういったブロックで見ただけではなく、実際に発生する現象も含めて、エリアを決めていただくと良いと思いました。

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

承知しました※。ありがとうございます。

※現時点においても、排水区域の考え方だけでなく、過去の浸水実績など、地域の実態を踏まえて対策範囲を設定している旨を、令和4年1月23日開催の第3回川崎市公共事業評価審査委員会において追加報告。

石川委員

内水ハザードマップは下水道局さんが公表しているものだと思うので、例えば旧三沢川の両側のところで、「こっちは同じ水色になっているのに、こっち側は対策してこっち側はしないの」といった話にもなりかねないので、合理的な説明のようなことは必要かと思いました。ご検討いただけたらと思います。

あと、もう一点、三沢川の地区の話ではないのですが、スライド2について、重点化地区の中に紫色の実施済の地域と茶色の実施中の地域、また緑色の地域がありますが、この緑色の地域は令和元年で被災した地区になっています。それこそハザードマップを見ると赤色のエリアもあるように、この地域こそかなり重点的に取り組まないといけないところだと思うのですが、そこについてはずっと計画中ということで、昨年度お聞きした際も、なかなか具体的にどのようなことをやるかといったことが出てこなかったと思うのですが、その辺りの考えをお聞きしたいと思います。

また、スライド2における地域の色分けの中で、平瀬川のところは逆に真っ白になっていますが、ここはマンションの1階でお一人亡くなられていると思います。これは先ほどご説明にあった川の改修が難しいという話につながると思いますが、そういったところも含めた全体像として、今後どのような考えで、どう説明していくかということも大事だと思ったので、今回の三沢川地区とは関係ありませんが、今後の展開やご意見などありましたら教えていただきたいと思います。

以上です。

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

まず、緑色で着色した排水樋管周辺地域での対策なんですけれども、こちらについては着々と現在も事業を進めてございまして、段階的に整備を進めていこうというふうにご考えてございます。まず令和元年、台風があつてすぐに短期対策としてゲートの改造などを実施しました。その後、当面の対策といたしまして、山王地区と諏訪地区については昔から同じような浸水があつて、対策についても検討していたところもあつたので、今回発生した外水位には対応できないんですけれども、まずは検討していたものを少しでも効果があ

るということで、当面の対策で実施しております。

その先、中期対策、長期対策として今後実施していこうと思っております、まず中期対策といたしましては、ゲートにポンプゲートをつけるというような対策を実施してみないかということで現在、国などと調整を進めているところでございます。こちらについては令和9年までに実施したいというふうに考えてございまして、現在取り組んでおります。その後、長期対策として多摩川の水位が計画高水位まで上がっても、全くではないですけど、浸水が発生しないような対策として、ポンプ場などを建設していかなきゃいけないかなと思っております、そちらについては用地の取得なども絡んでくる問題ですので、ちょっと長期的にはなるんですけども、現在その取組を並行して実施しているところでございます。

あと、平瀬川沿いの対策についてなんですけど、こちら側白抜きになっています。今回お示した図面は下水道の重点化地区として対策を実施する地区ということで表示させていただいているので、白抜きになっているんですけども、こちら河川部署のほうで、平瀬川のほうは堤防対策ですとか、そういったものを実施しております、令和元年東日本台風当日の状況になっても対応できるような対策を他局で実施している状況でございます。

石川委員

分かりました。あまり優劣をつけるのもよくないですが、内水ハザードマップを見ると、平瀬川の方が三沢川地区よりも浸水深の想定も、深刻さもかなり違うと思います。三沢川はやらなくていいということではないのですが、今後水害は頻発することが想定され、平瀬川地区も大事ではないかと思われましたのでお聞きしました。

以上です。

大沢委員

今回、三沢川の計画高水位が既往最大で変わってしまったため、菅稲田堤地区で今までなかったポンプを設置してポンプアップせざるを得ない状況に置かれてしまったということでよいかの確認が1点。また、今回、ポンプを設置することによって被害が大分軽減されるということですが、その前提条件は、これらのポンプが全て稼働しているということか。つまり、下水道ですのでどうしても内水対策ということになります。一方で三沢川は外水なので、恐らく県か何かの事業になると思いますが、三沢川側の整備や改修は、外水側からポンプを止めろと言われ100%稼働できない状況になった場合、結局排水できないので、被害が発生することになってしまうのですが、そこら辺の協議はもう進められているのかという点についてお聞かせいただければと思います。

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

まず、ポンプについてなんですけれども、既存では1か所だけございまして、スライド8になります。

大沢委員

増強と書いてあるところでしょうか。

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

そうです。増強って書いてあるところが既存でございまして。これというのは大分内陸側で、水位もそんなに今回の浸水では高くなかったところなんです。実際には右側の二つのポンプの置いてある部分、こちらのほうで浸水が大きく起きているような状況でして、先生のおっしゃったとおり、三沢川の水位がかなり上がって

地盤高よりも高いような水位になってしまっているのです、どうしても自然流下では排水できませんので、今回ポンプを新たにつけるという計画に見直したという状況です。

今回につきましては、このポンプ4台フルで動いている状況で、先ほどお見せした効果が発揮できるというところでして、確かに三沢川が計画高水位を超えたときに、河川管理者のほうから止めるように指示が来るということは考えておりまして、ただ止めてしまうと排水ができませんので、内側に浸水被害が広がってしまうということが想定されます。ですので、現在、県のほうとは協議を行っておりまして、例えば内陸側に雨があまり降っていない状況で三沢川の水位が今回と同様に上がった場合には、排出できるようにするのですとか、あとは別な吐き口がないかとか、そういった検討は並行して進めさせていただいているところでございます。

大沢委員

了解いたしました。以上です。

朝日会長

ありがとうございます。それでは、一通りよろしいでしょうか。

(発言なし)

それでは、これで2件目の審議を終了したいと思います。ご説明どうもありがとうございました。ここで休憩とします。それでは25分から再開の予定でお願いいたします。

(休憩)

朝日会長

それでは、再開させていただきたいと思います。

それでは、3件目の審議に入りたいと思います。

社会資本総合整備計画「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）」、「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」、「川崎市内における安全・安心な交通環境の整備（防災・安全）」の3件の事後評価についてご説明をお願いいたします。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

(資料4の内容に沿って説明)

朝日会長

ありがとうございました。

それでは質疑に入りたいと思います。ご発言、どうぞよろしく願いいたします。

南委員

玉川の南です。特に通学路の問題はすごく身近なことなので非常に重要だと思っておりますが、通学路はとて多くある中で、この通学路は安全確保すべきであるといった、場所の選定はどのようにされているのでしょうか。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

通学路の合同点検というものを、京都の小学生の事故が起こった後に、国が主導となってそういった全学校で通学路の点検を行っておりまして、そういった点検において改善すべき箇所と位置づけられているところを中心にやっております。

南委員

ということは、学校のほうで決められるということですね。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

学校と行政と一緒にパトロールと申しますか、現地の調査を行いました。

南委員

学校に今通っている子どもを持つご家庭の意見というのは、反映されていない可能性があるということですか。通学路を見ると非常に細かい道があって、狭いのに一方通行となっていないような道も結構あります。そういった道が通学路に指定されているということがよくありますが、学校でしっかりとそのような状況を網羅して見てくれているといいと思いますが、一番よく分かっているのは通っている子どもたちやその家族であり、そういった方達からの意見として、ここは改善すべきだといった意見等は学校のほうに入っているのでしょうか。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

学校で通学路を指定しておりますので、その通学路に関しての点検を学校、行政、あと警察とか、そういった方たちと一緒にパトロールをしております。

南委員

それはよく分かるのですが、恐らく学校の人たちは通学路を使ってはいないので、本当に安全か、安心か、大丈夫なのかという見極めがどこまでできているかです。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

親御さん、PTAみたいなどころということですよ。PTAがそこに入っていたと思います。

南委員

意見交換会のようなことがあればよいと思いますが。

小沼建設緑政局総務部企画課長

PTAも学校関係者ということで含まれています。

南委員

じゃあ、そういった意見もしっかりと反映されていると理解してよいのでしょうか。

小沼建設緑政局総務部企画課長

そのとおりです。警察も含めて現地も確認して、通学路の中でも安全対策が必要なところを抽出して、我々行政としても対策に取り組んでいる状況でございます。

南委員

分かりました。ありがとうございます。

もう1点。今回評価をしようとしたときに、アンケート結果を見ると、さほどの効果が得られていないというようになっています。Webでアンケートを取られていますが、400件の回答者はまさに当事者をピンポイントに対象として得られたものなののでしょうか。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

いや、あくまでも市内在住の方という縛りですので、直接通学路を使っている方を限定してアンケートを取っているわけではございません。

南委員

通学路や通勤路として使っている人等に限定して取れないものですか。去年も、通学路ではない別事業ですが、駅を利用している、まさに踏切でずっと待たされていた人が、橋上駅舎と自由通路を改修したことでそこを通学路として使い、その利用者に対して、改修後にどれぐらいの効果が得られているかというのを聞く方法として、例えばQRコード等を設置するといったアイデアを出しましたが、利用者が回答できるような仕組みは難しいのですか。本当に使っている当事者からの意見が欲しいと思うのです。そうすると、もう少しアンケート結果もよくなっているのかもしれない。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

アンケート対象者の決め方については、もう少し検討の余地があるかなというところはございますので、実際、コンサルさんとちょっとやり取りをしていきながら、Webアンケートの対象者というのを絞っていくんですけども、そういったところではあるかどうかということも含めて、今後アンケートを取るときに調整をさせていただきたいと思います。

大沢委員

2点ございまして、1点目が、スライド25の総合的な所見のところ、電線類の地中化について用地取得率の向上等、工事完成に向けて事業を進めているということですが、これは無電柱化をする際に新たな用地が必要という理解でよろしいでしょうか。道路は占用物件ですので、それを地下にするということは分かるのですが、無電柱化する上で用地を取得する必要があるのかという確認が1点でございます。

2点目が、スライド21の通学路の交通事故件数削減率に関する目標達成状況の部分について、幸区は削減率ゼロとされています。これも、対象箇所をどこで取るかによって数値が変わるような気もするのですが、そもそも幸区での事業対象箇所がなかったから削減率もゼロ%だったという考え方もあります。これを含めて、総合的な所見を見たときに、全体としての目標値を達成できたとは書いてありますが、削減できていない区もあり、場合によっては地域性もあるので、事業対象箇所として実施している、していないでの差があったので、できていない箇所については今後やっていく等、丁寧に書いたほうがいいのではないかと思います。



横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

まず、用地の取得の状況ということでございますけれども、この無電柱化の事業、川崎市の主な無電柱化の事業は道路の拡幅に合わせて無電柱化をしていくという事業をやっております、都市計画道路、もともと狭い道路を広げる。広げるときに、合わせて電柱もなくなるような整備をしていこうということで進めておりますので、まず用地を取得した後に無電柱化をしていくというような、そんな流れで準備を進めております。

ですので、こういった表現になってしまっております。

あと実績のところですね。幸区のところの実績がちょっとないといったところがございます。確かに削減率のところでは、まとめ方といいますか、表現の仕方といいますか、そういったところが一定程度の工夫とか配慮が必要かなというところもございますので、ご意見を参考にさせていただきながら、そういったところを修正していないところに関しては修正をさせていただければと思います。

大沢委員

了解しました。

福田委員

2件目の駅アクセスの道路整備事業について、なかなか評価が難しいという事情はよく分かりますが、そもそもなぜこの事業は、川崎市内ではない新横浜駅を（移動時間短縮効果の評価のための）目的地に設定しているのでしょうか。市外の新横浜駅を目的地に設定しているところが、その後の評価が適切に行うことができない原因だと思うのですが、その辺りの経緯などを、まず教えていただけないでしょうか。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

アクセスという、交付金の交付要綱というのがございまして、その要綱の中で、交付金をもらうための条件として駅へアクセスする道路に関する整備に関しては、この事業として交付金が受けられるという内容になっております。この宮内新横浜線は、宮内から新横浜までつながる道路ということでございまして、横浜市側も事業を進めているといった状況もございますので、そういった中で新横浜へのアクセスというところで、この整備計画を立てて補助金を国からもらって事業を進めているというところがございます。川崎市には新たに駅を、幹線道路を整備する必要があるような新駅へのアクセスというところがないということもありまして、新横浜までのアクセス路でいうところで宮内新横浜を位置づけて、事業を進めてきたところがございます。

福田委員

分かりました。今年度でこの駅アクセスとしての交付金の事業自体は終わるということで、次年度以降については、この資料のスライド6にある国庫補助事業の無電柱化と、交付金の円滑化という事業に移行するということでしょうか。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

はい。

福田委員

評価指標について、新たな事業に切り替わるこのタイミングで、例えば新横浜へのアクセスではなく川崎

市内の中だけで出発地と目的地が閉じたような、妥当な評価指標に変更した方がいいと思うのですが、変更できないのでしょうか。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

実際、この円滑化というのは、直接駅アクセスという部分の評価をする必要があるものではありませんので、あくまでも通行環境の改善といえますか、そういったところが対象になります。

福田委員

例えばボトルネック改良など、事業の内容に即した評価指標を定めた方がこの後の進捗管理や評価もしやすいのではないかと思ったのですがいかがでしょうか。今回は駅アクセスという形で交付金が出ているためそのような設定をしたという事情は分かったのですが、今後はより広い別の計画に変わるのであれば、評価指標についても変えられるのなら変えたほうがいいのではないかと思います。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

新しい計画に位置づけることによって、直接新横浜までのアクセスが評価として、指標として設定していなければ、別にそここのところで事業効果の発現云々という話をする必要はなくなってきますので、あくまでも新しい整備計画の中に位置づけた指標の評価を今後していくということになっていきます。

福田委員

もう一度確認したいのですが、今後の評価では新横浜を目的地とせず、より妥当な評価指標を定められるようになるということですか。

建設緑政局道路河川整備部道路整備課主任

円滑化にはないですね、新横浜というのは。

福田委員

まだ完成していないため時間短縮効果が発現していないというのは分かりますが、事後評価の観点では、特に宮内工区の用地取得の進捗について、当初計画としては事業終了までにどれくらい取得する予定であったのか、その辺りの事情を教えてくださいたいと思うのですが、いかがでしょうか。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

もともこの宮内工区の事業の完成の時期というのが、川崎市では道路整備プログラムといって、幹線道路を整備するために必要な計画を立てているんですけども、そこでの位置づけでも今の現時点でも令和11年度以降も継続的に事業を進めていくという位置づけにしております、まだ当時から3年度までに事業を完成するという見込みは立てられないような状況の中で。

福田委員

当初計画時から、宮内工区の用地取得率は100%取得予定ではなかったということですね。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

そうなのでございます。

福田委員

分かりました。当初から終わる見込みがないのであれば、無理に時間短縮の指標を出さなくてもいいのではないかと思います。事後評価ではこの数字を出さないといけないというルールなのでしょうか。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

当初の設定で終わる見込みがないのに、こういった指標を設定しているというところには、やはりちょっと問題が、指標としての問題があるのかなというところはありますけれども、あくまでも計画策定当時、設定している中で、今の現状としてどういった状況になっているのかと。横浜市域では完成している区間もございましたので、そういったところも踏まえて、今の現状がどういったところかというところで調査を実施して、現状をお示ししたところをございまして。

福田委員

現状値ということは分かりますが、今回のこの区間そのものの効果ではない数値が示されているというところが、どうしても気になります。

小沼建設緑政局総務部企画課長

今回は定量的にどう評価するというのは苦慮したところをございまして、指標で示している以上は、参考値でお示しさせていただいたところではございますけれども、今後の事業評価に当たりましては、先生からのご意見を踏まえまして参考として出すかどうかも含めて、しっかり考えていきたいと思えます。

石川委員

先ほどの駅アクセスのところですが、宮内と子母口のそれぞれの工区を見ると、子母口のほうがどちらかというと、もともとあるところを広げるといった形に対して、宮内のほうは完全に住宅も含めた道路がないところに道を通しているの、簡単にはいかず時間がかかるだろうと見れば分かります。定量的に言うところのようになってしまうけれど、そもそもそんなに簡単にはできないということを丁寧に書けば事情は分かっていたらと感ずるので、言い訳ではないですが、地域性や、実際の事業の進捗の困難度合いのようなものを、しっかりと伝えていただければと思いました。

あと、市民アンケートのところですが、先ほども委員の皆様がおっしゃられたと思えますが、折角これだけ頑張っている中で、評価のところでは効果が発現していないと出てしまうと気の毒だと思えます。もちろん、QRコードなどにより当事者の方々を対象にするのも一つの手でしょうし、また、コンサルにWebアンケートを依頼する際に、例えば子どもがいる世帯に限るとか、エリアを限るというように、もう少し当事者の方にしっかりとアンケートを取れるように指示を出した方が正確な結果が得られると思いたのでお伝えします。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

ありがとうございます。今後アンケートを取る際にはそういったところも含めて調整して、いい結果が得られるような取り方で行います。

朝日会長

すみません、朝日です。

この市民アンケートは3つの事業すべてを聞いているということですか。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

そうです。全体についてお聞きしております。

南委員

なるほど、そういうことですね。

だから全体のような聞き方になってしまうというか、したのですね。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

そうですね。

朝日会長

あと、もう一つ。

老朽化・地震対策に関するスライド13の目標に対する結果について、よく読むと、そもそも点検により精査した結果、修繕が必要な箇所が42箇所減ったので、実質は100%修繕したが、定義に基づくと86%という結果になっていますが、例えば、目標の見直しをした結果というような書き方はできないものでしょうか。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

そうですね、あくまでも評価としてはこういった数値にはなってしまいますが、あくまでも点検した結果の分母の49というのが、実は42だったということもありますので、そういったところは何か書き添えたりすることはできるのかなと思いますので、こういったところは何か対応したいと思います。

朝日会長

ここも先ほどの駅アクセスの話と同じで、書き添えたほうが良いと思います。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

ありがとうございます。

朝日会長

あと、ほかにございますか。

お願いいたします。

福田委員

細かいですけど1点質問です。スライド10の老朽化・地震対策のところ、右下にその他の施設整備の例として発電機とありますが、道路整備の老朽化・地震対策の事業において、この発電機というのはどのような見方で道路事業と言えるのかを教えてくださいたいです。また、ここでは1例だけ載っていますが、ほかにも何例かあるのかについても教えてくださいたいと思います。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

道路が交差してアンダーパスするようなところ、トンネルのような形になっているところの排水処理は、どうしてもポンプで水を揚げて排水しなければいけなくなりますので。

そういったところのポンプの更新というものがここに示しております。

福田委員

分かりました。

厳密に言うと、地震対策というよりは豪雨対策というようにも思われます。

横尾建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

そうですね。

朝日会長

ほかはございますか。

(発言なし)

ありがとうございます。

それでは、3件目の審議をこれにて終了したいと思います。ご説明、ありがとうございました。

退出をお願いいたします。

それでは、三つの審議案件について、説明及び質疑が終了いたしましたので、次第3の審議内容の総括に入ります。

冒頭にご承認いただいたとおり、ここから先は非公開となります。

\*\*\*\*\*

◆総括における主なご意見等 【非公開部】

各審議案件について、所管局から示された対応方針案の内容や事後評価の内容について、透明性・客観性・公正さが確保されているかの観点から妥当であるかの判断及び委員会として市長に具申する意見について、それぞれ以下のとおり審議内容の総括が行われた。

(1) 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」の再評価について

- ・再評価の対応方針（案）について、妥当であると判断
- ・事業期間が長期に渡るため、護岸整備完了時の事後評価において、自然環境に対する影響等の分析・評価を実施されたい。
- ・護岸整備完了後も埋立土砂等の投入は続くため、事後評価実施後も何らか継続して事後モニタリングするような枠組みを検討されたい。

(2) 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」の再評価について

- ・再評価の対応方針（案）について、妥当であると判断
- ・対策範囲の設定について、市が公表している内水ハザードマップで浸水が想定されるエリアと対策範囲の

違いについて、市民に対して合理的な説明ができるよう考え方を分かりやすく周知されたい。

- ・今後、対策範囲となっていないエリアは全く対策しないということがないよう検討して欲しい。
- ・計画の変更前後における基準の違いについて、整備目標である時間雨量は変わらず、実績に応じて既往最高水位を東日本台風の実績に合わせて変更した点を分かりやすく丁寧に示して欲しい。
- ・対策範囲の境界部にあるアンダーパスの対策がなされているか確認して欲しい。

(3) 社会資本総合整備計画「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」、  
「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」、  
「川崎市内における安全・安心な交通環境の整備」  
の事後評価について

- ・事後評価の内容について、妥当であると判断
- ・定量的指標について、計画期間内にストック効果が出ない事業がある場合は、計画期間における事業の進捗が適切に評価できる指標を設定するよう改善されたい。
- ・駅アクセスの時間短縮率について、市域外の道路整備に左右される指標であること、計画期間中の完成区間が無いことから、評価には関係しないため、他の発現効果を強調する必要がある。

全体について

- ・本評価委員会は、事業局による計画策定時の指標を設定する段階に携われるわけではないため、委員会での審議の段階では設定された指標で評価せざるを得ない。
- ・計画策定時に評価の観点を持って指標設定を行う必要があるが、仮に指標設定が適切でない場合などは、効果を適切に反映できる指標の追加設定等を検討して欲しい。
- ・評価の際には、目標設定や目標管理の適正さに加え、達成状況に影響を与えた外的要因について議論になることが多いため、今後、外的要因と達成状況の関係性についての情報を資料上充実して欲しい。

\*\*\*\*\*

朝日会長

それでは、次第4「その他」について、事務局からお願いいたします。

事務局

今後のスケジュールについてご説明させていただきます。

先ほど会長からもお話がございましたけれども、事務局で本日の議事録案と附帯意見案を作成させていただきまして、会長と内容を調整させていただいた上で、委員の皆様にお送りさせていただきまして、ご確認をお願いしたいと存じます。

また、次回の委員会は11月22日火曜日に、この場所で開催を予定してございますので、引き続きよろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

朝日会長

ありがとうございます。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

長時間にわたりまして、ご審議いただきまして、ありがとうございます。

以上をもちまして、「令和4年度第1回川崎市公共事業評価審査委員会」を終了いたします。どうもありがとうございました。