

令和4年度第2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22日(火) 午前9時00分 ~ 午前11時18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「連続立体交差事業 京浜急行大師線」(審議1回目)  
長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長  
小沼建設緑政局総務部企画課長

次 第 1 審議案件説明及び質疑応答(公開)  
(1) 国庫補助事業「連続立体交差事業 京浜急行大師線」(審議1回目) 【再評価】  
2 審議内容(1回目)の総括(非公開)  
3 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2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です。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、本日の配付資料の確認をさせていただきます。お手元のタブレットで確認をさせていただきたいと思っております。

左上から順番に、フォルダ中に参考資料、それから右側に行きまして、次第、委員名簿、本日出席しております所管局の出席者名簿をつけております。2段目に行きまして座席表ですが、本日、我々市側が少し狭かったため右側にスライドし、座席表とは違った形になっております。次に、資料1として今回の審議案件の資料、5-1として附属機関の設置条例の資料、5-2として本委員会の運営要綱、5-3として審議会等の会議公開に関する条例についての資料をつけております。なお、左上の参考資料フォルダの中に、国の再評価実施要領や、費用便益分析マニュアル、分析結果等が入っております。不足はないでしょうか。

それでは、本日の委員会の進め方等についてご説明いたします。

初めに、委員会の公開、非公開につきまして、次第にございます1「審議案件説明及び質疑応答」につきましては公開とし、途中入室を含めて傍聴及びマスコミの取材を許可しますが、2「審議内容(1回目)の

総括」につきましては、「川崎審議会等の会議の公開に関する条例」第5条第3項の規定に基づき、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が、改めてこの場で委員会のご了承をいただきたく存じます。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2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。

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き、後日、先ほど非公開の審議とすることを確認した次第2の部分も含めて、「要約方式」にて作成し、委員の皆様にご確認いただいた上で公開の進めさせていただきたいと考えております。その会議録の確認者につきましては、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者の確認を得るものとされておりますので、確認者を各委員全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ことについてもご了承をいただきたく存じます。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、事業の所管局からご説明させていただき、その後、質疑応答という流れで進めていきたいと考えております。審議が終了した後に休憩を挟んで非公開としまして、審議内容（1回目）の総括として意見取りまとめや第2回目の審議に向けてご審議いただきます。委員会の終了時間は、11時30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

ありがとうございました。

それでは、早速審議に入りたいと思います。

本日は、傍聴の申出はございますでしょうか。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

今現時点ではございませんので、もし途中で来られましたら適宜入室させていただきたいと思います。

朝日会長

お願いいたします。

それでは、国庫補助事業「連続立体交差事業 京浜急行大師線」の再評価についてのご説明をお願いいたします。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

(資料1の内容に沿って説明)

朝日会長

説明ありがとうございました。質疑に入りたいと思います。委員の皆さん、ご発言をお願いします。ご発言の際には、挙手をしていただきまして、指名させていただきますので、お名前を最初におっしゃっていただいてからご発言をお願いできればと思います。それでは、よろしくお願いいたします。

大沢委員

まず、2期区間ですが、資料によって事業休止と書いてあるものと、事業中止と書いてあるものの2種類のパターンがありますが、休止と中止の違いがあれば教えていただきたいです。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

単純に資料の使い回しをしている部分もあったりして、古いものと休止と書かせていただいている、最近のものは中止になっています。現状といたしましては、市としても中止の方針を出させていただいておりますので、あと今後の都市計画の手続などをさせていただいて、最終的には都市計画区域から外すような方針で考えております。

大沢委員

国側のマニュアルによると「継続」、「見直しの上継続」、「中止」と書いてありますが、川崎市の今回の様式には、「休止」も書かれています、「休止」というメニューがあるという理解でよいでしょうか。

例えば、資料1の5枚目では、対応方針案の「継続・継続(見直しの上)・中止・休止」という四つのメニューがありますが、国の評価マニュアルによると方針案は、確か三つで「休止」はなかったですね。

32枚目(スライド9)では、「継続」「見直しを実施した上で継続」「中止」という三つの方針になっていますが、市としては「休止」という選択肢を残しているという理解でよいでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

基本的には継続だというふう考えておりますが、②の工事の着手のタイミングについては、少し結論を出すのにお時間をいただきたいなというところがございますので、決して休止という選択肢が国のマニュアルの外であるというふうな認識ではございません。

大沢委員

それでは、今回はこの四つ、市としてはこの四つのままで、「継続、見直しの上継続、中止、休止」というパターンを取るといえるのでしょうか。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

国のマニュアル上、「休止」というのはもうありません。

大沢委員

ないですね。そうであれば、要するにここに「休止」があることに少し違和感があるので、少し調整をお願いします。

表現に「中止」と「休止」があって、「中止」と違って「休止」はいつか再開するということもあり得ることなので、その辺り、どこかで方針転換したのであれば、そのように整理して記載すべきですが、資料に「休止」という今はもうないメニュー方針の記載があると、少しそこは混乱するのではないかと思います。

それから、2点目が、鈴木町のところで擦り付けするときの都市計画の変更についてですが、これは当初、事業認可を取るときに、環境アセス的なことをやられていると思いますが、2期区間を中止しており、今回の1期②区間を含む1期区間の事業の見直しをするときには、当初の環境影響評価の都市計画を変更するという事は十分分かりますが、環境影響評価の評価自体について何らかの対応が必要なのか、必要でないのかという点について、お教えいただければと思います。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

アセスメントについては、鈴木町にすり付け部のみ必要になりますので。ただ、そこだけやるわけには当然かないので、②区間として全体的にやっていくということで整理をさせていただいて、期間的な部分は見込んでいませんが、費用的な部分は今回の事業費の中に見込んでおります。

大沢委員

分かりました。了解しました。

最後に、都市計画決定するとき、国道409号のところに何か高速道路のようなものが入っている都決の断面図があったと思いますが、そのときには鉄道自体が道路の南側なので、実際にはクロスしないという前提のもとで考えられていたと思いますが、今回の方針案を見ていくと、鈴木町のすりつけ部における高速道路との取り合いについては、今までは横断していなかったため全く取り合いの問題はなかったと思いますが、高速道路の都決の状況をよく分かっていませんが、干渉したりする可能性があって、その場合に、その取り合い等の調整もしくは、それによって事業費に何か影響が想定されるのであれば、その辺りは既に反映されているという理解でよろしいでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

鈴木町にすり付けるタイミングで国と協議をさせていただいて、断面でそういう重なる部分はありますが、そのもの自体が干渉しないというふうな整理をさせていただいております。事業費につきましても、その辺りの、ちょっとその辺り工事が難しい部分もございしますので、どちらかというとなり方向で事業費のほうは試算をさせていただいているというようなところがございます。ただ、実態としてこの高速道路・縦貫道路ですね。縦貫道路が今後どうなるかというのは、まだペンディングでございしますので、この協議の状況を踏まえながら、進めたいと思っております。

大沢委員

高速道路部分は、まだ都決はされていないという理解でよろしいでしょうか。

小沼建設緑政局総務部企画課長

高速道路につきましては、川崎縦貫道路の計画がございしますが、外環道の東名以南と一本化も含めた検討を国とか都とやっている状況でございまして、まだルートがしっかり決まっているところではございません。

大沢委員

了解しました。

建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当係長

縦貫道路につきましては、今工事をストップしているんですけども、都市計画自体は大師ジャンクションから国道15号まで存在はしています。今、申しましたけれども、ルート構成につきましては、外環道と調整しているという状況でございます。

大沢委員

ということは、都市計画自体は決定されているということでよいでしょうか。

建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当係長

はい。

大沢委員

ただ、断面図には、一応何か断面のようなものがあつたので、都市計画としては決定済、道路としても決定されている。だから、今は都決上、鉄道は国道409号の南側だけ、これが鈴木町に擦りつけるとすると、干渉することになるので、高さ方向は調整しないといけないということですね。了解しました。

以上です。

朝日会長

ありがとうございました。

他にご質問、ご確認ございますでしょうか。

福田委員

今後の経済情勢をどう考えるべきかについて、確かに今年はウクライナ情勢の影響もあって、令和3年までのトレンドで延びていた労務単価がさらにもう一段上に伸びたのかもしれないので、このタイミングで特に②区間を継続して進めることについて、判断をすることは確かに難しいというのは分かります。しかし、仮にウクライナショックが収まって、令和3年より前の段階に戻れば、やはり建設費の労務単価がトレンドで推移していくだろうと見立てれば、先延ばしにすればするほど情勢が良くなるという要素もなかなか見出し難くなるようにも思っています。答えがわからない問いではありますが、問題提起として発言させていただきます。

ただ、そのように不確実性が高まっている中でも、47枚目（スライド24）の費用増分の内訳を示したスライドなどを見ると、平成29年と令和3年の差を見てみると、この4年間の増額分は59億円程度ということで、過去2回の再評価のときよりも、不確実な要素でかなり増えているかということ、横断的に見ても違いますし、不確実度は高まっているけれども、それに伴う建設費は今まで以上に増えているというわけでもなく、何かその意味では安定しているというふうにも取れなくもないのではと思います。その辺りも踏まえると、今回、工費縮減の工法や代替案も検討していただいております、代替案を色々と検討することは本当に大変だと思いますが、それでもなかなか見出し難いとなると、先延ばしにすれば良くなるのかということが、どうしてもなかなか想像しづらいというのが率直な感想です。

今回、事業評価でB/Cもこういった形で1を超える値になっており、残事業部分は1.7というかなり

高い値が出ているが、現行の費用便益分析マニュアルによると建設費がそうやって増えていくところは、Cの方に反映される一方で、Bの方ですが、これは主に踏切の待ち時間が解消することによる時間、道路とか歩行者の時間短縮による便益だと思えますが、その原単位は時間価値と言いまして、時間価値というのは基本所得ベースで定まっています。今ご承知のとおり色々な物価が上がっている一方で、賃金や所得は上がっていないので、どうしても時間価値の方のBは、昔の水準で据置きのような形で、多分マクロ経済動向が大きくデフレ脱却とকাশない限りは変わらないと思えますので、先延ばしにすればするほどBとCの間がどんどん狭まって1.0に近づいていく要因にならないかというところも気になります。

その辺りのタイムラインと言いますか、将来動向をどう見据えるかという辺りを、市はどのように考えているのか、まず教えていただけますでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

非常に難しい問題だとは思っておりまして、先生のご指摘いただいたとおり、先延ばしにするリスクと、今すぐやるリスクと両方ございますので、その辺りは市としてはジレンマというのがございます。

一方で、不確実性に対しては、工事内容については私どもなり、京浜急行なりに努力である程度カバーできる部分もございますので、それは今時点で分かる範囲ではしっかりやらせていただいているというところは自負としてはございますが、一方で地下工事ではございますし、あと鉄道工事ではございますので、一旦スタートすると途中で少し様子を見るみたいな、そんな選択は当然ございませんので、やるタイミングというのは非常に重要だなというふうに考えております。

あと、マニュアルの件につきましては、私どもも同じ心配をしていて、ただ一方で29年と今回の比較をさせていただくと、多少そのマニュアルがしっかり毎年更新されるという前提であれば、しっかりこの数字が反映されて、何とか現状維持できるんじゃないかなという期待もありつつ、そこは国土交通省と調整かなというふうに考えております。ですので、市としてどこにタイミングといいますか、判断の時期を置くかというのは、現時点でちょっとまだいつだということは申し上げられませんが、私どもとしましては、その不確実な要素の中で工事を進めさせていただいておりますので、まずは①の工事をしっかりと終わらせて、そのタイミングでまた改めて判断するのかなというふうには考えております。

福田委員

ありがとうございます。

ちなみにその参考資料として費用便益分析マニュアルを添付していただいておりますが、私の記憶だと、昔、乗用車の時間価値原単位は1分あたり40円程度でしたが、それが直近でも41.02円/分ということで、以前よりも僅か1円だけ高いというぐらいで、物価の伸び、労務単価とかの伸びに比べれば、多分かなり低めだと思います。

続けて、他の質問もよろしいでしょうか。波及効果的な部分のところについて確認になりますが、特に今、①区間も終わって、特に産業道路との交差部分において、渋滞解消の効果が既にかなり出ているということなので、ストック効果がきちんとこうやって発現していますよという点について、今は色々なデータもありますので、それらを使ってもっと積極的にPRしていただくと、地域との合意形成の下支えになるような情報だと思います。特に渋滞改善は日単位の平均速度ベースで見ても正しく評価できませんので、例えばピーク時だけの渋滞がどれぐらい解消しているかなど、少し細かく見ていただくと、特に①区間の方のストック効果が出ていることを、もっと積極的にPRできるのではないかと思います。

あと、②区間については、私自身見学もさせていただいて、やはり409号と交差する付近や、鉄道事業単体ではない周辺へのプラスの波及効果がすごく大きい事業だと思います。駅空間も再整備されて、409

号の道路側の線形構造もよくなり、さらに自動車が走りやすくなるような効果とか、あとは川崎大師方面に行くときの、特に②区間は踏切が現状かなり密にある区間だと理解していますが、その辺りの街の賑わいのような効果も、歩行者の交通量×待ち時間のようなマニュアルで単純に算定する時間短縮便益ではない様々なストック効果があると思いますので、その辺りもマニュアルに附帯意見として定性的でも構わないので記述して積極的に打ち出していきたいと思います。

あとは、鉄道側から見ても、休日の川崎大師に来る方がどのくらい増えるのかなど、休日需要も評価項目としてももう少し打ち出しても良いと思います。

さらにもう一点、波及効果でいいますと、以前にも見学させていただいて思ったのは、鉄道の地下化に伴い上部利用が可能になることから、それによる地域への貢献も高いと思います。先程話にあったような子供たちが仮設の歩道橋で通学する状況がずっと続くという状況も、決して良くはない状況だと思いますので、そういった点など、②区間に関してもPRできる要素は色々あると思っています。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

御意見のとおり、事業の投資効果がアピールできるようなところは、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。ありがとうございます。

朝日会長

ありがとうございました。  
他にはございますか。

石川委員

大きく分けて2点ございまして、1点目は、鉄道に関するまちづくりの関係の話、もう一つは予算というか内的要因のところの話になります。

まず、まちづくりの話で、今、福田委員からもお話がありましたが、線路用地の上の跡地利用のところとか、あとは川崎大師のところもそうですけれども、先ほど、鉄道事業者との包括連携協定があるということで、資料が1枚載せてありまして、検討結果のまとめのところにも、まちづくりについて分かりやすく市民に伝えていくと書かれていますが、時間の関係であまり説明されていなかったようなので。私の質問としては、事業が始まるまでに時間がかかっているということもあるので、例えば鉄道部局でとか、道路部局で、ということではないのかもしれませんが、今回、都市計画とか都市整備の部局と連携して、鉄道事業者だけではなく、行政も含めて、地元や商店街などに、どのように働きかけて市民の方々の意見を取り入れているのでしょうか。それが難しいのであれば、例えば、比較的取り組みやすいものとして、先ほどの跡地利用について、最近は暫定利用として社会実験なども色々行われていて、それらは楽しい取組もあつたりしますので、できることは多くある気がしています。そのため、市民参加や地元の方々とのコミュニケーションの部分で、どの様に進めているのか。行政も含めてその辺りをどのように進めていくのかお聞きしたいと思います。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

市民とのコミュニケーションにつきましては、今①区間の工事をしていっている中でも、沿線の町会長にお集まりいただいて、協議会というものを実施させていただいております。最近工事が大分進んできた関係で、年に2回程度ですが、その中で上部利用とか、大師橋駅の周辺ですとかに、こういう施設があるといいなみたいなご意見をいただいて、それを京浜急行も含めて調整をさせていただくというのが、今後のベースかなと

思っております。

少し上部利用に触れさせていただくと、資料のほうにも少しお示しをさせていただいて、50枚目（スライド27）ですかね、すみません。今回①区間というのが、どうしても前後でのすりつけの区間がございまして、上部利用できるのが、大師橋駅を挟んだ、大師橋駅と産業道路を挟んだ両側だけで、本当に限られた面積だけなんですけれども、そういったところに地域の方からは、駐輪場だったり、あと、ちょうど駅でございまして、商業みたいなにぎわいの施設があるといいよねみたいなご意見をいただいているので、京急さんもそろそろこの上部利用の建築に入っていくタイミングだと思いますので、いろいろ検討してもらっているような状況でございまして、その検討内容について、また地元に戻しまして、ご意見を賜りながらやっていきたいなというふうに思っております。

②区間に関しましても、やはり同じように、沿線の町内会長を含めて、協議会みたいなのを設立しようと考えていますが、今回、大師の駅に関しては、平間寺だったり、あと、大師駅の多摩川側は全体的に味の素の工場でございまして、そういった企業体も含めてやっていきたいと思いますということで、お声がけを事前にさせていただいて、ぜひというふうなご回答をいただいておりますので、工事を着手するタイミングぐらいいから徐々にスタートできればなというふうに考えております。

あと、行政内部の連携といたしましては、先ほどご指摘いただいた連携協定がございまして、今、まちづくり局という、そういった市街地の開発なんかを担当している部署と連携をして、京急さんを含めて、沿線の少しまちづくりみたいなのを整備しましょうかということで、まずは、構想の様な部分だと思いますけれども、そういったものをまず取組をさせていただこうかということをやっています。

石川委員

ありがとうございます。

②区間の部分などは、協議会のようなものはまだできないと思いますが、暫定利用した場合どの様なことができるのか、工事が始まってから検討を始めるのではなく、ある程度軽く話ができるような部分も含めて、もう少し前からできることや、つながりづくりを進めておくとスムーズにいくのではないかと思ったので申し上げさせていただきました。

あと、もう一点よろしいでしょうか。

朝日会長

お願いします。

石川委員

事業を巡る社会情勢等の変化ということで、47枚目（スライド24）に、1期①区間の増額の内訳として、外的要因と内的要因があつて、内的要因の内容として、結構、地盤や土質関係による要因が載っていますが、もちろんやってみないと分からないことはたくさんあると思いますが、ただ、そういうことに、結果的にかなりお金がかかっているの、今回というよりは、今後、同じような事業があつたときに、土質のことなども含めて、当初予算をどうするかとか、あと、恐らく鉄道会社の関係なので、予算の増額に関する交渉は非常に難しいと思っておりますが、ここまでの増額にならない方法とございますか、その辺りどのように捉えているのかお伺いしたいと思います。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

内的要因として、一番大きいのは、ご指摘いただいたように、土質の関係でございまして、一つは、粘性



土と砂質土の中間の土でございまして、単純にボーリングデータだけではなかなか読みにくい部分がございますというのが結果でございます。

どういう状況になったかといいますと、もともと想定していた山留の方法ができなかったり、あと、掘削した土がヘドロ状になってしまって運搬ができない。処分をするにも1回水を抜くような作業が必要になって、少し乾燥させた後に処分をするみたいな流れになったので、そういったもので経費が大分かかってしまったというのがございます。

ですので、今回②に関しましては、不利側の方向で事業費のほうは試算をさせていただいているのと、併せて、ボーリング箇所数も、もう少し増やさせていただいて、かつ、なるべく線路の直下でやれるような形で整理をしましたので、今度はそういった不測の事態というのは大分軽減されているんじゃないかなというふうには考えております。

石川委員

非常にご苦労されていたと思いますが、ただ、増加した金額が大きいので質問させていただきました。

朝日会長

他にはございますか。

はい。南委員、お願いします。

南委員

私の専門分野である環境に関してですが、事前にいただいた資料には脱カーボンの話があったと思いますが、本日の資料ではどちらになりますか。マニュアル等を全て把握しているというわけではないのですが、こうした事業評価において、脱カーボンに関しては考えなくてもよいものなのでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

36枚目（スライド13）に、すみません、ちょっと説明は飛ばしてしまったんですが、カーボンの関係は記載をさせていただいて、当然駅舎なんかは、省エネタイプ、LEDの対応であったりというのはやっておりますが、一方で、踏切の混雑解消による二酸化炭素の軽減なんていうのも検討はさせていただいたんですけれども、結果としては、迂回していた車が全部こう集まってくる関係で、全体としては増の方向が出ているという結果でございました。

駅内に関しては、数値化をしていないので、もともとそういう対応ではなかったり、また、地下化する関係で、エレベーターとか、電気設備類が増えているので、ちょっと状況としては不利な状況になっていくのかなというふうに思っております。

南委員

先程おっしゃったように、多分、ポテンシャルであったその交通が、踏切を除却したことによって、そこに集中して、また交通量が増えるということは分かりますが、長期的に見てもやはりそうなのでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

そうですね。交通量のチェックも結構するんですけれども、その中で現在と将来とでやるんですが、将来でもやっぱり同じような結果にはなってしまったんですが、考え方なんですけれども、CO<sub>2</sub>が増えてしまうんですけれども、細街路を回っている車が、しっかりした幹線道に行くようになりますので、CO<sub>2</sub>は増

えるけれども、安全という視点ではよくなるのかなというふうに考えております。

南委員

CO<sub>2</sub>に関しては、B/CのBには含めてはいないのでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

CO<sub>2</sub>自体は含めておりません。

南委員

ある意味、安全性のようなものは抽象的な指標になってしまいますが、安全性もBに含まれないのでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

B/C自体なので、貨幣換算できないものは、なかなかベネフィットに加算できないので、ジレンマですね。

南委員

逆に、Cのほうに、鉄道を高架にするよりも地下化したほうが工事の際に色々とCO<sub>2</sub>を排出してしまうというような、工事に際しての視点からの検討は行わないのでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

ちょっとそういう視点での検討はさせていただいていないのですが。

南委員

要するに貨幣価値で換算されるものということですね。分かりました。ありがとうございます。

朝日会長

よろしいですか。

南委員

大丈夫です。

朝日会長

ありがとうございます。

私から大きく二点ほど、質問したいと思いますが、

一つは、交通量の話で、先ほどから、大体横ばいぐらいというお話があって、今回のB/C上の計算は、直近ではなくて平成27年のセンサスということでよろしかったでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

はい。

朝日会長

そうするとコロナ前ですからコロナの影響は入っていないということですよ。

それで、都内の街路などにおける近年の交通量は、大体1割減ぐらいになっていて、全体的にコロナになって同じその設定になっていて、それを踏まえると、全体が減っている中で、横ばいというのは、むしろプラスというふうに思いました。恐らく場所柄、物流需要が大きい道路ですので、そういった相対的な見方も必要だと思いますが、ほかの道路や全体傾向と比較して、その落ち幅がどの程度なのかというような情報があれば教えていただきたいのが一つです。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

ご指摘のとおり、27年の検査値で検討させていただいており、これが最新だということでございます。横ばいがプラスというのは、川崎市内で、実際に、私どもも測定をさせていただいて、近年横ばいという整理をさせていただいていますということと、ご指摘どおり、やっぱり海側なので、そういった交通量も増えていたり、最近ですと羽田に橋が架かったりということで、プラスの方向に働く要素が幾つかあったのかなというふうに考えております。

あと、相対的にどうかというご質問なんですけど、ほかにちょっとデータを私どもも持っていないんですけど、南武線なんかでも、やはりピーク時の踏切の通過量なんかを見ておりますが、南武線とかも比較的横ばいの傾向になっているので、川崎市全体としては、比較的大きく落ちているところというのは、もしかしたらないのかなという印象はあります。

今ご指摘いただいた内容で、再度資料なんかを見直しして、そういった点があれば、また追加させていただきたいと思います。

朝日会長

お願いします。

建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当係長

県内全体の傾向でございますと、データは古いんですが、昨年8月の段階で神奈川県移動性向上委員会というものをやっておりまして、そちらによりまして、県内全体で、コロナ前と比べると平日で94%、休日で89%に減少しているということでございます。

1年前ですので、少し向上しているかなと思っておりますが、先ほどのお話のとおり、都内でも1割減がございましたので、近い傾向かなというふうに考えております。

朝日会長

分かりました。ありがとうございます。

それと、もう一つ目が、先ほどのまちづくり関連の話ですが、関連事業としては、道路としては川崎縦貫道路ということですが、大師のまちづくりについても、何か関連事業と見なせる事業で、今動いている事業や見込みなど、②区間はこれから協議会をつくる段階なので、まだ事業ということではないのかもしれませんが、その動向を見ることができものがありませんか。その意図は、新潟の信越本線の国の連続立体事業で、ほかの事業の効果を全て便益に換算した事例があって、その施策評価の根拠をきちんと示すよう総務省の点検で指摘されたものがありまして、その評価においては貨幣換算をすごく沢山しているので、個人的には情報としてはすごく有難く、面白いのですが、それで見てみると、都市再生の交通建設拠点事業とかというものの便益をかなり上げています。

それと、令和4年の連立のマニュアルになる前では、定性効果といいますか、貨幣換算しない効果を、効果として貨幣換算して挙げています。その中で効果が大きいものは何かというと、ウォークアブルというか、歩行者に関する便益として、分断解消あるいは平面で移動できることによる安全性など、表現は正確ではないかもしれませんが、歩行者の便益を入れています。

その両者の事業間の関係でいうと、都市再生事業でも挙げて、連立事業でも挙げてとなると二重換算になってしまうのですが、ただ、連立事業として挙げるものでなくても、この場合の判断根拠として、まちづくり部分の効果を示すことは必要だと思います。事業評価として、便益に入れるということではなくて、まちづくり部分の効果を判断する根拠として、使えるものはないかという観点ですが、関連事業で何か想定されているもの、例えば、歩行者の動きの変化などが分かるようなものは、まだ、ないのでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

川崎大師に関しては、残念ながら再開発ですとか、何か施設を誘致するみたいな計画がまだ確定しているものはないです。

ただ、唯一あるとすると、409号の道路整備が玉突きで進めるような計画になっておりますので、そちらの効果については、少し評価ができるかもしれないと考えている所です。

その連立事業と国道409号の事業が進みますと、残地みたいなものが出てきますので、大街区化みたいなもの図れますし、平間寺との連携みたいなもの、しっかり視野に入れて取り組んでいくと思いますが、まだちょっとそこまで具体的なお話ができる状況では無いです。

朝日会長

分かりました。ありがとうございます。

409号で言うと、駅前広場に入ってくるということになりますかね。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

そのとおりでございます。

朝日会長

分かりました。多分それだと、駅前広場の効果みたいなものが計上されると思いますが、道路事業側の考え方もあると思いますので、その辺りの情報があるといいと思います。いずれですが。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

そうですね、大師に関しては。

一方で、大師橋駅、隣の隣の大師橋駅に関しては、駅前広場であったり、それに伴った商業施設、上部利用なんかも考えておりますので、そういったものは、もう少し進んでくればそのような効果が上がってくるのかと考えられます。

朝日会長

ありがとうございます。

もう一つだけ、先ほどから出ている不確実性の部分ですが、地盤の関係というのは、工費が膨らんでしまう典型的のようなもので、予測をすることは難しいかと思いますが、その部分については、確認ですが、1期①区間の経験を踏まえているので、不確実性を軽減させることができているということによろしいでしょ

うか。そこの確認と、あと何がどうしてもなく予測不可能なもので、何がもう少し何とかできるものかという面で言うと、色々なパターンの試算に関しては、要は、工法そのものを変えているから違うということですね。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

そうですね。

朝日会長

そうですね。不確実性をどう見込むかということ言えば、労務単価が上がったらどうなるのか、地盤関係で膨らむとどうなるのか、そういった割と要素別のリスク評価というものは可能でしょうか。

これまでの予測と違った部分は、恐らく丁寧に見込んでいただいていると思いますが、昨今の何が起こるかかわからない状況を考えて、そのほかに、この部分が上がったらどうなのかというような分析は、どの程度可能なのか教えていただきたいと思います。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

地盤にかかわらず、工事の内容に関しては、いろいろとリスクヘッジを考えていて、これは①の工事の反省も踏まえて、工事費で既に見込んでいるものと、さらにボーリング調査なんか追加をさせていただいて、さらに不測の事態がないかという確認をさせていただいての結果かなというふうには考えております。

そのほかの要素別のリスクヘッジというのが、事業費が上がる、もしくは、人件費なんかが上がった結果、事業費が上がるとかと、そういうヘッジというのがハード分析みたいな形で一応やらせていただいているんですけども、個々に取り出すというのはなかなか難しいので、事業費がじゃあこのくらい、事業費のうちの工事費がどのくらい上がって、さらに工事費が上がった理由が人件費なのか、物なのかというのは、ちょっと予測しにくいのかなというふうに思っております。

朝日会長

分かりました。ありがとうございます。

石川委員

今、見ているところは、事業費の節減効果のところ、ボトルネック踏切のところからだと思いますが、資料7枚目になりますでしょうか。

5番目と続く6番目の鈴木町第1と川崎大師第1とを併せるとボトルネック踏切になるため、改善が必要だという一つの根拠になっていることは、すごく分かりますし、そのとおりだと思いますが、それと相反してといいますか、昨今、色々な事情があつて、延期というか、事業開始をちょっと見送っているという話がありました。やらないといけない改善点のはっきり見えている段階において、どれぐらい延期して良いものなのか、これはかなり課題だと思いますので、その辺りはどう考えているのかお聞かせください。ちょっと聞きづらいですが、これは確認しておかなければいけないと思いましたのでよろしく願います。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

私どもも非常に答えにくい質問ですけれども、やはり我々、地域に入らせていただいて、いろいろとご要望を伺いながら事業を進めさせていただいているところでございますので、気持ちの上では早く何かしら対応しないといけないなというふうには考えておりますが、ただ一方で、先ほどから申し上げているように経

済状況なんかで非常に工事も進めにくい状況なので、その辺りをしっかり見極めさせていただいた上で、再開の時期については、また考えさせていただきたいと、慎重に判断をさせていただきたいなということと考えております。

石川委員

基本的には、ある程度できそうなどころではやっていくのか、その辺りのことは考えて検討しているということでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

経済状況などを見ながらということかなというふうに考えておりますので、その辺りは、まちづくりなんかも含めて、しっかり検討させていただいた上で、やるやらないも含めた判断をしていくつもりでいます。

石川委員

やらないということもあり得るということでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

何とも申し上げにくい状況です。

石川委員

今回、恐らくその辺りが皆さんも非常に言いづらいけど言えない話というか、評価としてはやる必要はあるということだが、いつやるのか分からないような印象を受ける回答になるので、それを私たち一応検討した委員として名を連ねるので、やはりそこはとても気になることだと思うので、率直に聞かせていただきました。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

67枚目（スライド44）のところに対応方針（案）というふうには書かせていただいている、1期区間については、事業計画の判断をさせていただいた上で、②区間の工事着手については、検討を継続させていただくというのが、今回付議させていただいた市の対応方針でございますので、1期②区間の工事着手は、慎重な判断と綿密な検討が必要だということで、引き続き検討させていただくというのが、市としての答えかなというふうに思います。

朝日会長

どうでしょうか。

石川委員

これ以上、聞くのは申し訳ないので、はい。

福田委員

先ほどは将来の話ばかりお聞きしたので、ここからは現状についての質問を何点かさせていただければと思います。まず、鈴木町の擦りつけ区間のところが、まだ都市計画で未決定だということでしたが、その辺りの進捗や見込みを教えてくださいませんか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

基本的には、環境アセスメントだとか、その都市計画の図面なんかの準備はさせていただいております。

あと、②区間の慎重な判断をするというふうにしておりますので、その内容次第で手続に入らせていただくような感じかなと思っております。

一方で、①区間が終わりますので、少し都市計画線を修正しないといけませんので、そちらの作業は別に進めさせていただきたいなというふうに考えております。

福田委員

そこが進捗のボトルネックになっているというわけでは必ずしもないという理解でよいでしょうか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

手続がということですか。

福田委員

はい、手続です。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

決してそういうことではございません。

福田委員

分かりました。ありがとうございます。

2点目は沿線人口の予測についてですが、先ほどの説明では、沿線人口は、現状まではかなり増えてきているということですが、それでも令和12年頃にピークを迎えるという話をされていたと思います。これまでも、それぞれの再評価のタイミングで、沿線人口の予測はされてきていると思いますが、その際に、例えば、昔の予測を見返したときに、予測以上に実際に沿線人口が増えていたというようなこともあるように思われますが、その辺りの情報があれば教えていただきたいと思います。

なぜかという、先日視察もさせていただきましたが、今回の大師線沿線だけではなく、駅町の一体的整備が大事であるからです。例えば、殿町方面との連携強化という意味からすると、殿町方面に業務オフィスが出来て、おそらく大師橋駅の辺りからそうした方面へアクセス用バスが出て、さらにはスカイブリッジを渡って羽田につながるような交通の軸も形成されうると思います。その辺りを踏まえると、居住人口だけでなく、従業人口のようなものの傾向も、今後しっかり見定める必要があると思います。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

沿線人口につきまして、5年前の再評価ときに、沿線人口のデータを掲載しておりました、当時は、平成19年から平成28年の10年間で、33%増加をしておりました。今回の人口につきまして、37枚目（スライド14）に掲載がございまして、こちらだと平成24年から令和3年までの10年間で27%増えているというところですので、少し鈍化はしているというところは思っています。5年前ですと、かなり東門前駅の周辺にマンションが建った頃でございまして、一気に人口が増えた。直近ですと、少しマンションなんかも落ち着いたのというふうに考えているところでございます。

福田委員

そうしますと、以前の評価時の予測と実績はそれほどずれていないという理解でしょうか。

建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当係長

近年では、やはり土地利用転換とか進んでいまして、マンション自体は建っておりますので、引き続き人口は増えているという状況、そういう状況であるというふうに考えております。

福田委員

分かりました。ありがとうございます。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

追加ですみません、資料のほうに記載させていただいているのが、沿線の人口と川崎区全体の人口の推移でございますので、沿線のほうが区全体よりも、増加の割合が大きいというところは実際にあるといったところと、あと、区全体では、12年ぐらいをピークにというふうに予測をしておりますが、どうしても沿線のほうは、新しいマンションが多いので、もう少し沿線だけ捉えると、もうちょっと遅いピークが来るのかもしれないという想定ができます。

あと、沿線の企業の関係なんですけれども、やはり住んでいる方も増えているというところもございまして、鉄道自体の乗降人員は、京急さんいわく、大分増えてきている。コロナの影響を受けにくい安定な路線だというようなお話をされていたので、引き続き今回の状況みたいなものが続くのかなと。

あと、羽田とのバスに関しましては、大師橋駅のところから、今、臨港バスで平日17本が天空橋まで行っていて、あと、浮島方面が37本バスがあると聞いております。

以上です。

福田委員

ありがとうございます。

令和12年にピークを迎えるという予測も片やあるので、沿線人口に加えて、その後は就業人口も加味した一体的な開発のような姿も考える必要があるように思います。Mobility As A Service (MaaS)のようなものでシームレスにつながるモビリティハブも様々なところで検討されていますが、このエリアも今言ったような羽田への軸線としても考えられると思いますので、その辺りもインパクトの一つとして考えていただくと良いと思います。

朝日会長

ほかにはございますか。

それでは、一通りご質問、確認させていただいたところですので、質疑応答を終わりにして、一旦休憩に入らせていただきたいと思います。

10時35分再開といたします。

(休憩)

朝日会長

それでは、審議に入りたいと思います。



ここからは、説明と質疑が終了しましたので、審議内容（1回目）の総括となります。  
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】

（1）国庫補助事業「連続立体交差事業 京浜急行大師線（審議1回目）」の再評価について

- ・今回の資料に記載されていないその他の事業効果・波及効果について説明して欲しい。
- ・不確実性が高い地盤対策費や労務単価の上昇に関する感度分析の実施状況を説明して欲しい。
- ・沿線の居住人口だけでなく、沿線や臨海部における就業人口の現状や推移を資料として示して欲しい。
- ・内的要因について、②区間においては1期②区間の要因分析等を踏まえて、鉄道事業者と協調して事業費や工期の精査等を進められたい。
- ・不確実性について、可能な限り、増額や工期延長の要因を見込むなどリスク評価を実施することを検討されたい。
- ・川崎大師駅のまちづくりは、連立と一体的に検討を進める必要がある。
- ・まちづくりの方向性を早急に示すことが必要である。
- ・まちづくりに伴う効果について、道路に係る3便益以外の効果を多く便益換算した他の事例を参考にしながら、まちづくりと一体となった効果の可視化も検討されたい。
- ・本来的な事業効果として、鉄道事業という公益性をどう発揮させるかという点も大切である。
- ・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推進されたい。
- ・中止を公表している2期区間の都市計画決定が未だに位置付けられたままの状態にあるので、1期②区間の完了時期等を踏まえて速やかに都市計画等の手続きを進められたい。

\*\*\*\*\*

朝日会長

それでは、次第3に移りたいと思います。その他になりますが、事務局から何かご連絡はございますでしょうか。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

その他としては、特にはございませんけれども、先ほどいただいたご意見を踏まえまして、次回改めて議論させていただければと思っておりますので、よろしくをお願いします。

以上でございます。

朝日会長

ありがとうございました。

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

ありがとうございました。

長時間にわたり、ご審議いただきまして、ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、令和4年度第2回川崎市公共事業評価審査委員会を終了します。

次回の委員会は12月23日金曜日を予定しておりますので、引き続きよろしく願いいたします。  
本日はどうもありがとうございました。