

令和4年度第3回川崎市公共事業評価審査委員会 議事録

日 時 令和4年12月23日(金) 午前9時00分 ~ 午前11時22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
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
説明局 ①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)」
柴臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長
嶋村臨海部国際戦略本部成長戦略推進部担当課長
間島臨海部国際戦略本部成長戦略推進部担当課長
鈴木建設緑政局広域道路整備室担当課長
説明局 ②国庫補助事業「連続立体交差事業 京浜急行大師線」(審議2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「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】
(2) 国庫補助事業「連続立体交差事業 京浜急行大師線」(審議2回目) 【再評価】
2 審議内容の総括(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

それでは、定刻になりましたので、ただいまから令和4年度第3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ございます。どうぞよろしくお願いたします。

本日は、南委員におかれましては、所用によりご欠席とご連絡をいただいておりますので、あらかじめご了承くださいと思います。

それでは、初めに、本日配付の資料確認をさせていただきます。

お手元のタブレットをご覧ください、両審議案件の参考資料がフォルダの中に入っています。それから、次第、委員名簿、市職員出席者名簿、座席表、資料1として国際競争拠点都市整備事業の審議資料、資料2

として連続立体交差事業 京浜急行大師線の審議資料、参考として関係条例や要綱を格納しております。また、参考資料1といたしまして、連続立体交差事業 京浜急行大師線の前回の審議資料を添付しております。また、参考資料2といたしまして、後ほど事務局からご説明させていただきます内水ハザードマップの浸水想定と対策範囲の設定の関係に関する資料を格納しております。

不足などがございましたら、事務局まで申し出ください。よろしいでしょうか。

続きまして、本日の委員会の進め方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、次第がございます、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ております。一方で、2「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、あらかじめご確認しておりますが、改めて委員会のご了承をいただきたいと思っております。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の審議内容の総括の部分につきましては、非公開の審議といたします。

続きまして、議事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ます、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、「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、公開の手続きを進めさせていただき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者の確認を得るものとされておりますので、確認者は各委員とさせていただくこと、さらに、会議録は非公開の部分を除いて、発言者が分かるよう委員名を記載することにつきましても、ご了承いただきたいと存じますが、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、所管局から15分程度ご説明させていただき、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。

2件の審議が終了した後に、事務局から第1回委員会の審議案件に関してご報告させていただく時間を頂戴した後、休憩を挟んで、非公開としまして、事業ごとに審議内容の総括として、意見の取りまとめに関し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

それでは、本日もお集まりいただきまして、ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは早速、審議に入りたいと思っております。本日は傍聴の申し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。

朝日会長

ありがとうございます。

それでは、早速、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）」の事後評価について、ご説明をお願いいたします。

柴臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

（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。

それでは、質疑に入ります。委員の皆様、ご発言をお願いします。

ご発言の際は、挙手していただきまして、ご指名を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。

福田委員

ご説明ありがとうございました。

多摩川スカイブリッジのプロジェクトについて、大田区の空港グランドビジョンの策定のお手伝いをさせていただいていることもあり、川の向こう側の様々な展開も拝見する機会があったのですが、やはり羽田空港と連携して、大田区と川崎市が一体となって進めていただきたく必要があると思います。ぜひ、スライド11にあるようなバスの運行や交流面の強化について、インフラはできたので、あとは実際に移動がもっと増えるような、そういった取組をぜひ進めていただくといいなと個人的には思っております。

事業の評価という観点では、スライド8について、今回、事後評価で便益と費用を出していますが、右側が新規事業採択時のH29年度の結果で、真ん中の列が今回の事後評価で令和4年度の結果という形で並べていて、事業費は12億円程度減っていますが、総費用は増えているのは何故でしょうか。

総便益については、新規事業採択の時は332億円に対して、今回は387億円と、ここもやはり増えています。それぞれの基準年での現在価値を算出しているわけですが、事後評価ですので令和4年度が基準年で、それより過去に遡って出た便益は割り引くのではなくて、割増して出しているため、その分増えているのご説明をいただきましたが、それにしても、共用開始年は令和3年ですので、1年分だけを割増して足しているだけでこんなに増えるものなのかというところがどうしても気になっているところです。内訳や要因を教えていただけると幸いです。

柴臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

今の委員のおっしゃっていることは、まさに非常に分かりづらいところだと、私どもも考えているところでございます。

割引率を考慮しない単純便益の合計を比較すると、新規事業採択時の合計金額が約825億円でございまして、今回の令和4年度の合計金額の約829億円と大きく変わらないということになります。

割引率を見たときに、今回は令和4年度が基準になりますので、令和4年度のコストは、割引率そのままということになってまいります。

それで、新規事業採択時については、基準年次が平成29年度に対して、共用開始年次の便益発生時が平

成32年度であって、1年目の便益は割引率を考慮すると、実際の便益に対して88%ぐらいになってまいります。

あと、事後評価時、今回のところのこととありますが、基準年次と供用開始年次がともに令和4年であって、1年目の便益は割引率が発生しないため、実際の便益に対して100%となります。

その差が、50年間積み重ねることになりますので、今回のような大きな便益の差が出るという形になっているところとあります。

福田委員

すみませんが、口頭でのご説明だけでは分かりにくいので、できたらキャッシュフロー等の数値で示していただけるとありがたいです。事後評価ですので、基準年次が違うのは分かりますが、そうであれば、基準年次が違うものどうしを比べることはできないため、並べて書くのはかなりミスリードになると思います。注意された方がいいと思います。

朝日会長

基準年次が違うことで、マニュアルの原単位が違うというのはないですか。そういったことが、ただし書で書いてあることも多いので。

昨今、原単位が変わったため、新しい令和4年の原単位だと便益が比較的大きく出るというのが影響として挙げられることを見るがありますので、その影響はないのですか。

柴臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

令和4年度、今回基準の事後評価時は、実は積み上げていくと、新規採択の金額と実はほとんど変わりません。

確かにマニュアルの年度が違ってまいりますので、やはり若干違ってきている。しかし、そこはあまり大きく影響してこないところとあります。総合計でも3億円か4億円ぐらいしか差が変わらないということです。

やはり大きいのが、基準年がどこかといったところが非常に大きくて、令和4年度が基準になる場合、令和4年が1.0ということになってくるのですが、それを積み上げると、大体387億円ぐらいになってまいります。

あとは、新規採択時についてとありますが、平成29年度が基準年になりますので、逆にスタートがいわゆる平成32年、令和2年になってきますので、平成29年が1になってまいりまして、平成32年になると0.88ぐらいになってきます。ですから、0.88がスタートですので、それが50年間積み重なってきますので、1からスタートして50年間の積み上げの金額とで、それがどんどん、どんどん積み重なって、金額的に結構大きな金額の差が出てしまっていて、それが合計50億円ぐらい出てしまったところとあります。

福田委員

様々な要因が考えられると思います。スライド7を見ると、そもそも使っている道路交通センサスOD表の年次が違うため、それによって交通量推計がH29年度とR4年度とでかなり違っている可能性もあり、それが走行時間短縮便益の差となっているという可能性もあると思います。

事後評価ですので、事前評価とどこが違ってこの様な結果になっているのか、またその要因が何なのかをしっかりと考察すべきだと思います。特に道路事業の場合、便益額というよりも、交通量が事前に想定していた数値からどれぐらい違うのかという点がより重要であると思います。

朝日会長

補足ですが、バックデータについて、例えば区民評価や事業評価カルテで公開していたり、道路については委員会時に公開される場合もありますし、トータルではプラスでも、迂回により便益がマイナスになる車種もあるなど、そういった影響もあつたりしますので、もし可能であれば、バックデータやキャッシュフローを見せていただける機会を今後いただければと思っています。

ほかにはございますでしょうか。

大沢委員

今、福田委員からもお話があつたように、私も事業費は減っているのに何で総費用が増えているのか、全く分からなかったため、この資料を公表するときも、しっかりと要因を書かないと、非常に危ないと思います。何が違うのか、もう少し細かく書いたほうが良いと思います。基準年で幾ら違っているのか等をしっかりと書かないと、これだけを見ると、間違つて計算したとは言いませんが、非常に分かりづらく、相変わらずブラックボックスだと思われるので、本当は1ページぐらいしっかりと書かないと良くないと思います。

逆に言うと、下部に記載している総便益と総費用の内訳について、今回の金額と新規事業採択時のときの金額をしっかりと差を書いて示さないと説明になっていないのではないかと思います。後から様々な指摘が出ると非常に良くないと思いますので、ここは真剣に考えたほうが良いと思います。

あと2点ほどありまして、一つは、今回、東京都との合同事業ですが、東京都も同じような評価をやっているのでしょうか。実際には、事業所管は国交省関東地整ですので、川崎市でも東京都でも関係ないと思いますが、東京都側も同じ時期にこういう評価を行っているのでしょうか。

臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当係長

こちらに関しましては、国土交通省のほうにも確認は取っておりまして、今回は東京都と川崎市の共同事業でありますので、今回、事業主体が川崎市ということで工事も行っておりますけれども、そちらのほうでの事業評価委員会を経て、両方の自治体の委員会に諮ったこととイコールとみなして問題ないと説明を受けておりますので、東京都側は今回の委員会をもって終了という形になります。

大沢委員

分かりました。

では、東京都分もここで代弁していることが書いてあると。

臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当係長

はい。

大沢委員

了解しました。

あと、事業費のところの国庫補助金のところ、事業費に占める川崎市と東京都の按分比率は分かるのですが、国庫補助金は、特に分ける必要はないという理解でよろしいでしょうか。例えば、様式3の概要調書の事業費規模欄に、国庫補助金で約143億円と書いてあり、その前には、294億円のうち、165億円が川崎市、残りが東京都と書いてありますが。

臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当係長

すみません、ここに記載はないんですけども、国庫補助金の内訳に関しましては、川崎市側が80億4,000万円ほどで、東京都側が63億3,400万円ほどになっておりまして、合計して143億7,400万円という形になっております。

大沢委員

分かりました。事業費から市負担がありますので、補助金も分けて書いておいたほうが良いと思います。

最後に、生態系への評価について、今後も取り組んでいくということが記載されており、それに対しては非常によいことだと思いますが、これは何か根拠があるのでしょうか。例えば、川崎市条例などに基づいているなど、取り組むこと自体はいいと思いますが、それに対する根拠条例や根拠法があれば、それに基づいて実施するというのをしっかりと明記しておいたほうがいいと思います。

鈴木建設緑政局広域道路整備室担当課長

今回、有識者のアドバイザー会議の中でも諮ったところですが、基本的には国土交通省港湾局が出している「順応的管理による海辺の自然再生」という本から引用しまして、この中には生態系で、例えば、鳥類が何年とか、そういったことが細かくある程度規定されています。それをまず見させていただいたということが1点。

あとは、有識者3名のご意見を聞きながら、今やっている環境のモニタリングの状況を踏まえて、一応、1～3年というところを目安に設定をさせていただいて、アドバイザー会議の場でお諮りをして、それを計画として、今、予定しておりまして、今年が1年目という形になります。

ただ、少し補足させていただくと、橋梁の、もともと河川を渡河する600mの中に、今回、橋梁が2基しかないというなかなか珍しいものでして、その橋梁が施工されたのがいつかということになりますと、令和元年、東日本台風が令和元年10月でしたが、その前の7月に橋梁は設置されています。ですので、今の段階で既にもう3年ぐらい経過しているということを踏まえますと、それと、これから3年後を考えると、6年ぐらいはしっかりと継続して、現況を確認していきたいと思っています。

根拠としては、これを流用させていただいたという形になります。

大沢委員

アドバイザー会議を設置することは、環境影響評価の手続で設置しておいて、そこで事後評価を行うと評価書などに書いていて、それを基に行うのか、そうではなくて、あくまでも任意に設置しているのか、それを教えていただけたらと思います。事後調査を行うこと自体は全く否定しないのですが、何の根拠を基に事後評価がされているのかを教えていただけたらと思います。

鈴木建設緑政局広域道路整備室担当課長

もともと、市条例74条にありまして、そこで自主的な環境影響評価をさせていただいています。基本的には4車線ではないので、アセスメントには対象外という形になるという、法アセスメントは対象外ですが、基本的には同じ、自主的にアセスメントをさせていただいて、事前に諮らせていただいたと。それに基づいて、事後調査もやることにはなっておりまして、その観点で、今、施行させていただいているという形になります。

大沢委員

何を根拠にこういった事後調査をやっているのかが分からなかったので伺いました。

法アセスには当然かからないわけですね。

鈴木建設緑政局広域道路整備室担当課長

そうです。自主的な事後調査の位置づけとしてやらせていただいております。

大沢委員

そういった何を根拠に行っているということが、何か書いてあったほうが良いと思います。

鈴木建設緑政局広域道路整備室担当課長

承知しました。

大沢委員

最後に、スライド20ですが、(1)今後の事後評価の必要性のところ、生態系調査については「影響はほとんどなかった」という評価だったと書いてある一方で、(2)改善措置の必要性のところでは、「影響も確認されていない」という記述になっています。この言葉の違いは何なのかというのを、分かれば教えていただけたらと思います。

鈴木建設緑政局広域道路整備室担当課長

実際、全くないかという、やはり少し言い切れないところがあったりですね、あとは工事の施工の中で、環境に対していろいろ配慮させていただいて、干潟の保全をするために、生態系保持空間という空間が当初から設定されていることもあって、ここには一切入らないで、施工させていただいています。その前面に矢板を打って、その干潟を保護したりとか、いろいろな工事をさせていただいています。

それに伴って、例えば、東日本台風のときに、その矢板によって多少の、例えば、川の流れが変わったりとか、そういったことも実際は少しあったりしまして、全く生態系へ影響がないかということは、一応言い切れないので、そういったことを書かせていただいているという形です。

大沢委員

そうだとすると、下欄の「確認されていない」という断言は大丈夫かなと思います。確認されていないと言い切っているため、同じページ内で表現を合わせないと、下欄は少し言い過ぎているような気がします。

特に環境系については、こういうところで非常にお叱りを頂戴する可能性もありますので、今の御説明の様なことであれば、下欄についても「ほとんど確認されていない」とするなど、少し表現を変えておいたほうが良いかと思いました。

朝日会長

関連して、本日ご欠席の南委員からご意見をいただいておりますので、読み上げさせていただきます。

「今回の構築物設置後のモニタリングについて、明確な年数の規定はなさそうですが、一般的に資料にあるように3年ないし5年というところがよくある年数のようです。

ただ、干潟という特殊な環境の場合、5年を超過してから生態系に何らかの影響が顕在化してくる可能性も否定できないので、可能であれば、10年後にもモニタリングを行うことが望ましいように思います。

ただ、難しいのは、その変化が構築物による影響であるのか、他の環境変動によるものなのかの見極めをどうするかです。何も起こらなければ何の心配もないのですが、事前のアセスメントについて、詳細を知らないのでは何とも言えないのですが、干潟環境だけでもモニタリングを十分に続けるべきと感じています。

その上で、事後モニタリングも含めた事業費の設定が妥当な気がいたします。特に、河川のように複数の自治体にまたがっていると、足並みのそろったモニタリングを行っていくということがあるように思います。」

というご意見をいただいております。

令和4年の調査結果によって期間も検討するというのは、資料で拝見いたしましたが、何かご意見、コメントがありましたら、お願いいたします。

鈴木建設緑政局広域道路整備室担当課長

先ほど、お話ししたとおりですが、一応1～3年というのは、先ほどの国の基準を基に設定させていただいて、実際、橋脚ができてからは、5年、6年はやるつもりでいます。

その中で、毎年、結果を見て、有識者の方々に意見をいただきながら、期間の延長をどうするかと。特に干潟はやっぱり重要だと思っていますので、この辺は小まめにケアしながら期間の見直しをしていくということは考えております。

石川委員

私からは1点、スライド15、16の住民アンケートについてお伺いしたいと思います。

まず、スライド15ですが、総括としては、流れがよくなっていると感じているという一言でまとめていますが、よくよく見ますと、特に道路環境の変化としては、どちらかという、東京側のほうが増加して、川崎側のほうは増加しているところは限定的ではあると思います。一方で、住民アンケートを見ますと、例えば、国道409号や殿町通りでは、「良くなった」と「やや良くなった」が3割5分ぐらいですが、「悪くなった」と「やや悪くなった」を合わせると1割を超えていると思います。

ほかのところは5%以下だったりするのですが、特に殿町通りは、道路の割を見ると、おそらく工業地というより、既成市街地という感じがするのですが、どうでしょうか。ここの地域性を教えていただきたいと思います。少なくとも、両方で13%ぐらいになっていますので、どのような要因が考えられるのでしょうか。ここの交通量自体は減っているのですが、先ほどのご説明だと、例えば、産業道路からスカイブリッジに大型車が転換しているというお話もあつたりするので、そういう理由なののでしょうか。この交通量が減っているけれども、「悪くなった」「やや悪くなった」のがほかに比べて多いのはどのような理由があるのでしょうか。川崎市側の見解であったり、あるいは、住民アンケートの自由回答などから、何か考察できることがあるのでしょうか。一言で「良くなった」と感じているのではなくて、地区ごとに分析しているため、そういったこともしっかりと踏まえたほうがよろしいかと思います。「変わらない」が一番多いのですが、「良くなった」割合に対して、「悪くなった」割合が無視できるほど少ないわけではないと思いますので、この辺りについてのお考えを教えてください。

それに関連して、スライド16について、こちらは地域別ではないですが、左下の「多摩川スカイブリッジ開通後の周辺道路の安全性」で、こちらも「やや悪くなった」と「悪くなった」を足すと1割を超えています。スライド10の川崎市側の殿町通りの結果も含めて、どのように考えていらっしゃるのか。かなり大規模なアンケートですので、1割といってもかなりの人数だと思いますので、その辺りを踏まえて、どんなことを考えていらっしゃるのかを教えていただきたいなと思います。

臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当係長

実は、この殿町通りというのが、両側に歩道がちゃんとある道路ではありますが、生活道路のようなものでして、多摩川スカイブリッジが開通する前から地元の方々は、川崎市の浮島方面の方が東京のほうに渡るときに、よく抜け道として使われているということで、問題視されている道路でありました。

今回、スカイブリッジができることによって、東京へ渡るのに大師橋を渡らずに多摩川スカイブリッジを渡って行けるということになったので、交通が分散化されて、実際、交通量は減っているという形にはなっています。

それと、同じ形で多摩川スカイブリッジができた後に、殿町通りを抜け道として大型車に使われるのではないかというところの懸念もされていて、地元からご意見をいただいていたところですので、開通前の対策といたしまして、大型車に関しましては、生活道路を抜け道として使うのではなくて、国道409号などの幹線道路をしっかりと使っていただくように、注意喚起の案内看板を設置したりだとか、あとは臨海部周辺の企業の方々にもそういう形で周知をさせていただいて、取組のほうは進めているところでございます。

ただ、実際にアンケートを取って、いただいた意見がこういう形でもございますので、今後は、地元の方々にも、改めてどういう状況なのかということを知りたくもございますので、そういうところで丁寧に、情報を聴取しながら、できる限りの対策は今後も取り続けていきたいと考えております。

石川委員

川崎市側でも認識されていて、取組をされているということ、それを継続してくださるということで承知いたしました。ありがとうございました。

朝日会長

これに関連して、スライド21について、住民アンケートが地域住民の全体の約8割ということですが、これは何か町内会を通して行うなどの形で実施したのでしょうか。非常に高い割合と思いましたので。

柴臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

この8割というのは、アンケートの回答率が8割というわけではなくて、今回はWebでも紙でも回答できる形としてしまして、住民の方から返ってきた回答が、Webが2割で紙が8割だったものです。今は、Webのアンケートというのが、結構主流になっているところはあるんですが、こういう地元の調査に関しては、紙も並行してやることによって、回答率が上がるのではないかと趣旨で書かせていただきました。

したがって、全体の回答率が8割というわけではありません。申し訳ありませんが、少し分かりづらい書き方になってしまいました。

朝日会長

分かりました。郵送での回収率のように読んでしまいましたが、よく読めばそうですね。

ありがとうございました。

それでは、ご意見を一通りいただきましたところで、よろしいですか。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

先ほど、幾つかご意見をいただきました、総便益や費用に関して新規採択時と基準年次が違うといったところの差や要因ですとか、そういった資料などについては、追加するような形でご対応させていただくことでよろしいでしょうか。

福田委員

先ほども申し上げましたが、スライド8のように異なる基準年の便益や費用を並べて表記しない方が良いと思います。誤解を招かないように、詳しい情報を付記していただかないといけないと思います。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

そのあたりも修正させていただきます。この委員会の資料として公表していく形になりますので、調整させていただきますと思いますが、そのような形でよろしいでしょうか。

朝日会長

はい、ありがとうございます。

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

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「連続立体交差事業 京浜急行大師線」の再評価について、前回の審議で事業のご説明をいただいておりますので、今回は前回の審議にて確認事項となっていた項目のご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

説明の前に、訂正をさせていただきたい部分がございます。前回資料をお配りした内容で、3点ほど修正をさせていただきたいと思います。

まず1点目でございますが、参考資料1の5ページ、再評価実施事業調書をご覧ください。

下段の表中、①対応方針案に、「休止」と記載がございましたが、ご指摘いただいたとおり国のマニュアルに合わせまして、削除をさせていただきましたので、「継続」「継続（見直しの上）」「中止」という、この3点に修正をさせていただきました。こちらが1点目でございます。

2点目が、61ページ、大分、後ろのほうになります。61ページの6、コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（4）幅広い踏切対策の検討のうちの1枚目の資料でございます。右側B案の上段、概算事業費の欄、2行目に、本体（地下）435億円と、今、記載をさせていただいておりますが、ここの「億」が抜けていまして、前の資料ですと435円というふうになっておりましたので、その「億」の部分ですみません、入れさせていただきました。

もう1点ございまして、次のページの62ページをご覧くださいまして、右側のD案の下段で、地元対応の欄、2行目に「踏切廃止（⑧⑨）」と記載がございまして、前回の資料ですと、「踏切廃止（⑧）」というふうになっておりましたので、「⑨」の踏切を追加をさせていただきました。

すみません、以上3点でございますが、訂正をさせていただきます。申し訳ございませんでした。

それでは、資料2をご覧くださいければと思います。

（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、質疑に入ります。委員の皆さん、ご発言をよろしくお願いたします。

朝日会長

追加資料の対応項目③の事業費に係る感度分析のところで確認したいのですが、労務費についての感度分析は、想定では最大で60%増となったときに、B/Cが1.0を下回るというところで、工事費に関しては、想定ではかなり大きくならないと、B/Cが1.0を下回ることはないということですが、これは両方加味すると、例えば、労務費が最大の60%まで増加してしまうと、それに加えて工事費が少し上がっても、

B/Cは1.0を下回ってしまう可能性が高いという、そういう理解でよろしいですか。要は、片方の条件を固定しているということによろしいですか。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

試算の中では、片方の条件は固定をさせていただいて、一方だけ変数として捉えさせていただいていますので、当然どっちかだけ動くということはないので、実際には、それぞれが少しずつ動いて、この先どうなるかということだと思っております。

福田委員

今の点なのですが、本当にざっくりとした計算をすると、労務費は、概算事業費が7.9%増えたらB/Cが1.0を割る。工事費も7.1%増えたら1.0を割るということですので、両方の要因の合計の伸び分は、それぐらいが一つの目安というか、その様な理解でいいのですか。

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、感度分析なのでその様な考え方で良いと思います。

福田委員

例えば、両方同時に3%程度増えたら、1.0を下回る可能性が出てくるのでしょうか。

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。ただ、実際は便益のほうも変わってきますので、ちょっとそこまで単純ではないかもしれませんが、感覚としてはそういう考え方でよいと思います。

福田委員

感度分析について、詳しく検討していただきありがとうございました。概ね理解できました。特に今回、ワーストに近いようなケースを検討していただいたと思いますが、3.9倍程度までは大丈夫そうだというように理解しました。

それから、対応項目①に戻っていただき、歩行快適性の向上なども丁寧に数値化していただいたのは大変良かったと思います。3便益に足すわけにはいきませんが、様々なストック効果として、こういった駅前開発が進んだときには、あえて貨幣換算したらこれぐらいの効果があるといった形で付記していただいても良いのではないかと思います。あるいはまちづくりの部分の説明に付記していただくような形もあり得るのかなと思います。

それから、渋滞緩和の便益について、マイナスの便益が出てしまったということかと思えます。量的には小さいのでそこまで気にするものではないのかもしれませんが、道路の渋滞緩和が主たる目的であるにもかかわらず、便益がマイナスになってしまったという結果が気になります。何か原因が考えられるようであれば教えてください。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

今回、スポットで検証している部分と、全体の連続立体交差事業が進むことで、交通の流れに影響が出る範囲というのを多少設定をさせていただいて検証しています。範囲としては、京急川崎駅を中心にする、大体12キロぐらいの範囲が、そういう交通量に影響が出るんじゃないかという前提で交通量の試算をしているので、その試算の範囲でCO2の量とかも検討しています。

その中で、409号なんかが顕著に出ているんですけれども、踏切がなくなる、もともと踏切があったので、その踏切があることゆえに、嫌悪されていて、いろんな迂回をしていた車が、どうしても409号に集中をしてしまい、その理由としては、時間的にそちらの道路を選択したほうが早くなるという前提ができませんので、そこに集中をしてしまうと試算しております。

ただ、一方で、距離としては、どうも伸びてしまうというのがございまして、ちょうどこれもおそらくどこかで分岐点があるんですけれども、今回の試算では、距離が伸びてしまった結果、CO2の排出量は、結果として増えてしまったと考えております。

福田委員

走行台キロが増え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

そうですね。

福田委員

分かりました。ありがとうございます。

影響としては微々たるものですが、カーボンニュートラルの観点では難しい結果ですね。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

市役所としては、しっかり取り組まないといけないという認識はあるんですけれども、どうしても試算の中では、そういう結果となりました。

小沼建設緑政局総務部企画課長

補足させていただきます。

こちらの表現について、私どももすごく悩んだところがございまして、数字上表しづらかったんですけれども、踏切がある場合には、必ず通過交通は一時停止をして、再発進をしなくちゃいけないんですね。その部分の効果というのは、交通量がすごく多い路線でございますので、必ず出ているはずなんですけれども、数字上、定量的に表しづらかったものです。先生がおっしゃるとおり、環境系を改善するためにやっているところもありますので、そういった数字上表れない部分をどういうふうに表現しようかというところを、交通量が増えたことによって、確かにこういうマイナス要因もあるんですけれども、踏切がある場合と、ない場合の再発進に係る部分の環境系の部分の改善をどういうふうにちょっと表現しようかというところは非常に悩んだところでございまして、補足させていただきました。ありがとうございます。

朝日会長

私からもその観点で付け加えさせてもらいますと、便利になるので迂回で行くというのは聞いたことがありまして、走行キロ数が増えるため、走行経費も内訳で見るとおそらくマイナスになったりする場合があります。便益全体だと見えないところが、こういう形で取り出すと見えてきてしまうということです。ただ、マイナスという数字が出てきてしまうので、道路を造ったことで悪くなるという形に直結してしまいますので、先ほどご説明があったような生活道路への流入が減ることなどの効果とセットで丁寧に説明していくほうが良いと思いました。

大沢委員

先ほどの参考資料の修正について、もう一か所確認なのですが、参考資料1のスライド39ですが、C案とD案のところで、どちらの案も鈴木町駅にすり付けをするということになっていると思いますが、資料を見ると、都市計画の廃止が必要と書いてあります。両案とも、鈴木町駅のすり付け部分の都市計画変更が必要ではないかなと思います。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

分かりました。ご指摘いただいている文言だと思いますので、ちょっとこの内容については、再度整理させていただきます。

大沢委員

もともと川崎大師駅は、現計画では地下を通して川崎方面まで行くところ、今度は鈴木町駅の方に据え付けるので、すり付け部分は都市計画の担保は何もないところで、スライド38を見ると、鈴木町へのすり付け部分の都市計画の変更が必要と書いてありますので、おそらく同じ内容かと思います。スライド39のC案とD案の都市計画の廃止が必要との部分について、既存の都市計画の廃止は当然必要だと思いますが、そうではなくて変更が必要ということが出てくるような気がします。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

そうですね、2期区間の変更も併せて必要です。

大沢委員

もしかしたらA案と同じになるのではないかなと思いました。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

分かりました。ちょっと文言を整理させていただきます*。

※後日、C案、D案については、事業区間の短縮に伴い既存の都市計画の廃止が必要であり、また川崎大師駅周辺のみを高架構造又は地下構造とする場合は、鈴木町駅のすり付け部分を含めた都市計画決定を必要としないことを確認。

大沢委員

それから、追加資料の対応項目①に記載している、今回の3便益以外のものの評価について、非常に良いと思いましたが、その他の効果に商業活動を挙げており、建物立地などが書いてあるところ、もしかしたら今回の事業で地下化した大師橋駅のところは、確か再開発を京急さんが行うなど、いろいろ動き出したと思うので、そういう建物の立地が増えたとか、本当は地価が上がったとか、何かそういう間接効果があってもいいと思いましたが、資料では商業活動と一括にしていますが、そうではなくて、建物がどんどん増えてきて、間接的に建設投資が増えるなどの効果が多分出てくると思うので、その辺をきちんと書いた方が良いと思いましたが。都市によっては、そういうのをしっかりきちんと計画発表されてから、何棟建物が増えたとか、細かくやっている都市もあるので、そういうところを見ていただいた方が良いと思いましたが。以上です。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

今の立地の関係は、私どもも少し整理をする必要があるかなと思っていて、あと、特に今回の事業というのが、①区間が終わった後、②区間の整備と、通常の流れで行くと、この流れになりますので、①区間が終

わって、工事が令和5年度末に終わりますので、その後の上部利用ですとか、周辺開発なんかは、しっかりしていく必要があるかなというふうには承知しておりますので、表現の仕方も含めて、少し整理をさせていただきたいと思います。

石川委員

追加資料の最後のページです。就業人口の推移、年代別人口の割合について、大師線沿線は川崎区に比べて、20代、30代と10代、それ以下の方が非常に多いということで、かつ、特に0歳から19歳までは、その上の20歳から39歳が少しずつ減ってきているのに対して、19歳以下というのは、あまり減っていないというか、ずっと同じぐらいの割合で推移しているということで、やはり通学路の確保や、踏切の安全確保など、そういう面でのニーズは一定数、ずっとあると感じます。あとは、ある程度1期②区間のところを早めにやるとか、あるいは、なかなか難しいのであれば、安全性に関する代替措置の重要性など、その辺りを考えるのに、19歳以下のお子さんの割合が他に比べて非常に多いという点は、とても大事なところではないかと感じました。以上です。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

私どもも、そういった視点が抜けておりましたので、改めて、また違った視点で見たいと思います。ありがとうございます。

朝日会長

ほかにはございませんか。

今回、整備効果について追加でいただいた意図は、この立体交差事業についての3便益での判断以外に、面的な開発とか、まちづくりへの効果というところが、要は、ここでする判断が、長期的にこの地域の姿に対して、十分な検討をした上でのものか、つまりこの委員会で事業評価を、客観的、透明性、公正性の観点でやるわけですが、その観点で、すごく根拠を出していただいたとっておきまして、資料2の1ページ目にあるような効果を、多分、全ての立体交差事業において、示す必要があるわけではなく、長期的に、何かこういう例えば、地下になるかならないかで、まちの姿が全く異なるときに、あのときに交通量の部分だけを重視して、こういう判断をしたせいで、というようなことにならないような判断、検討を今、したかというところかと思っておりますので、その点で、こうした効果について、丁寧に説明していただけたことは良かったと思います。

資料2の3ページ目の交通量の読み方ですが、コロナ禍においても横ばいであったり、増加していたりするところの様子を見てみると、やはり産業道路の踏切除却による利便性の効果が出ていて、基幹道路への集中がきちんと促されているという効果が現れたことは、きちんと記載、示すべきだと思いました。

あとは世代別人口の資料について、ピークが遅くなるであろうというところですが、ここはピークが遅くなること自体は、交通量とは関係なく、まちの姿としてどういうふうなことを考えるかというところかと思っておりますが、そこも、なぜこういう結果を出したのか、検討したのかという意図を、きちんと記載しておく必要があると思います。

要は、こういう効果があります、ありますと示すだけでは、何の検討をするためのものなのか、単にすごく便益が大きいことを強調したいというふうには、そう見られても困りますので、その示し方は大事だったところだと思います。以上、コメントです。

長谷川建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

ありがとうございます。

石川委員

資料2の1枚目です。間接効果のところは人命の保護から防災拠点の整備まで、防災のことがかなり細かく書かれていまして、1期①区間と、あと1期②区間を実施した場合の効果を書かれているわけですが、裏を返せば、1期②区間の実施が遅れば、ここに書かれた多くが進まずに遅れるということを行っていることとなります。だから、整備されれば効果が見込まれると言っているのです。例えば、それをいつまでにどう実施するのかについて、逆に突きつけられるわけでもありますし、整備がなかなかすぐに難しいのであれば、そうではない方法でも改善していくというような姿勢が、やはり市民から求められるのではないかと、少し厳しい言い方ですが、そう思いますので、ここまで防災のことを示したのであれば、何かしら進めるのか、そうでなければ、何か違う方法を取るのかですとか、ずっと何もしないまま置いておかないで、きちんと検討する必要があるのではないかと、人命に関わることなので、意見とさせていただきたいと思います。

朝日会長

ありがとうございます。ほかにはございませんか。

よろしいですね。それでは、2件目の審議については、これで終了したいと思います。

どうもご説明ありがとうございました。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

少し時間が押しているようなので、一旦ここで休憩を挟みたいと思いますが、委員長、いかがでしょうか。

朝日会長

それでは、35分まで休憩とします。

(休憩)

朝日会長

再開します。よろしいでしょうか。

それでは、まず、事務局から第1回委員会の審議案件に関する報告があるとの申出がありましたので、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

お手元のタブレットの06-2の参考資料2をお開きいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

11月1日の審議案件で、三沢川の浸水対策の件でご審議いただいた際に、石川委員のほうからいただいたご質問等に対しまして、当日十分に説明し切れなかった部分がありましたので、改めて事務局から説明させていただきます。

石川委員のほうからは、内水ハザードマップの浸水想定と、対策範囲の設定の関係について、大きく二つのご質問、ご意見をいただいたと認識しております。一つが、今回の対策範囲と隣接するところには、ハザードマップを見ると浸水が想定されているエリアがあるので、排水区域という考え方だけではなく、浸水実績等も踏まえて対策する範囲を決定すべきではないでしょうかというのの一つ。

もう一つは、例えば、旧三沢川を挟んで、同じように浸水が想定されているにもかかわらず、あちら側は対策をして、こちら側は対策しないといったような話になりかねないので、合理的な説明ができるよう、検討が必要ではないでしょうかという、二つのご意見をいただいたと認識しております。

その上で、まず、一つ目の対策範囲の制定の考え方につきましては、タブレット内の資料を見ていただきまして、水色とか黄色の色づけをしている箇所がハザードマップの浸水範囲でございますが、今回の対策範囲には、Aの三沢川排水区と、Bの菅排水区（旧三沢川流域）を合わせた範囲となっております。

第1回の審議の際には、Cの菅排水区（二ヶ領本川流域）は、排水区域が異なるので、対象範囲外ですという説明でしたが、実際は、BとCは同じ排水区でして、排水区は同じですが、Bは旧三沢川に排水されていて、Cは二ヶ領に排水されているエリアとして、実質分かれています。

また、浸水実績は赤でプロットしていますが、菅馬場一丁目側のCには浸水実績がないことなど、現時点においての排水区域ですとか、浸水想定、地域の実態とか、浸水実績を踏まえて、既に対策範囲の設定は行っておりますということを今回、改めて説明させていただきました。

説明が不十分で申し訳ございませんでした。

もう一点のご指摘につきましては、ちなみにハザードマップは、内水氾濫時の避難時のときに活用していただくことを目的にしております、想定し得る最大規模の降雨を、千年に一度あるかないかというような大きい降雨を想定したものでございまして、市の整備水準でいいますと、比較的浸水リスクが高い地域を重点地区として選定して、そのうち、過去の浸水実績等から対策範囲を設定しております、5年確率降雨とか、10年確率降雨へのグレードアップですとか、既往最大降雨において床上浸水とならない対策を進めているところでございまして、ハザードマップと比較すると、水準が大きく異なるということでございます。

そうは申しましても、委員のおっしゃるとおり、内水ハザードマップの浸水想定と対策範囲の設定は、必ずしも一致していないということですので、それぞれの考え方については、分かりやすく周知していく必要性は認識しておりますので、その点につきましては、ご意見として頂戴したいというふうに思っております。

朝日会長

ありがとうございました。

ただいまの事務局からの説明、報告について、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

石川委員

もう一つあったのは、対策範囲の境界のところのビックリマーク、ここはアンダーパスになっているところですが、管轄は神奈川県というお話ですが、これは県と連携してやっていくという話ですよ。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

そうです。

石川委員

あとは、ちょっと補足ですけど、ハザードマップでは、黄色と水色と濃い青以外にピンクとか、濃いピンクがあって、そちらのほうが圧倒的に被害は大きくなる、そういう意味では、ここはそこまでの被害があるところではなくて、東側がかなりひどいので、あまりこのことばかりを言っている、仕方がない感じもありましたので、承知しました。

多分、この東側の方が、令和元年のときも浸水がもっとひどかったところで、ハザードマップでもかなりひどい地域になっているので、それはそれで、また別の事業としてやってくださっているというふうなご説明だったと思いましたので、承知しました。

朝日会長

報告ありがとうございました。

それでは、審議案件のほうに戻りまして、二つの審議案件について、説明及び質疑は終了いたしましたので、これから、次第2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「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）」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
- ・事前評価と事後評価の費用便益分析の差について、当初の想定どおりの発現効果が出ていないといった誤解を招くようなことにならないよう説明を工夫し、透明性を高められたい。
- ・大型車等による生活道の通り抜けについて、引き続き、交通量の変化を注視し、必要に応じた対策をされたい。
- ・事後評価後の河川環境への影響に関するモニタリングの実施等についての意見は、本事業のアドバイザー会議等において、本委員会の意見として活用されたい。

(2) 国庫補助事業「連続立体交差事業 京浜急行大師線（審議2回目）」の再評価について

- ・再評価の内容について、妥当であると判断
- ・1期@区間の工事着手について、近い将来での判断が求められるため、引き続き検討するとともに、公共事業に関わる鉄道事業者、国、関係部局と連携して、まちづくりとの一体的な検討を積極的に進められたい。
- ・評価の妥当性を判断するにあたり、感度分析等を細かく分析することで、評価の透明性が高まった。
- ・地盤に関する対策費等の増額については、土地造成に係る過去の経緯等を丁寧に調査することで、一定の回避は可能と考える。そのため、例えば、少しでも不確実度を下げるために、よりコストをかけて事前調査を実施する考え方もある。
- ・道路に係る3便益以外の定量的な評価や定性的な評価が可能な項目について、引き続き本事業への適用を検討されたい。
- ・直接効果、間接効果を含め、期待される効果がある一方で、事業の遅延等に伴い効果が発現しない場合の代替措置についても併せて検討して欲しい。
- ・評価にあたって、費用便益比（B/C）の確認にとどまらず充実した検討がなされている印象を受けた。

朝日会長

それでは、続いて次第3のその他について、事務局からお願いいたします。

事務局

私から、今後のスケジュールについてご説明を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1件目の審議案件に関する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後に委員の皆様にお送りさせていただき、ご確認をお願いしたいと考えてございます。

事務局からは以上になります。

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したいと思います。

加島総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

長時間にわたりご審議いただきましてどうもありがとうございました。

本日の委員会をもちまして、今年度開催予定の評価委員会は全て終了となります。ご多忙のところ、どうもありがとうございました。

今回委員からいただきました具申意見につきましては、先ほど話がありましたように、市長のほうに提出するとともに各所管局としっかり協議して、今後の改善に生かしてまいりたいと思います。また、ご意見を踏まえた市の対応方針につきましては、今後、2月中旬ぐらいを目途に公表してまいりたいと考えておりますので、そのときは改めてご報告させていただきたいと思います。

こうしてご審議いただく機会は予定しておりませんが、事業評価の関係で、もし急遽何かご意見をお伺いしたいということがございましたら、ご協力くださいますようお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、令和4年度第3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。