

令和5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5年10月31日(火) 午前9時00分～午前11時27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 田中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

塚本総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

中村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「地域居住機能再生推進事業【川崎中野島地区】」

松本まちづくり局住宅政策部住宅整備推進課長

立谷まちづくり局住宅政策部市営住宅管理課長

松井まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長

説明局 ②国庫補助事業「JR東日本南武線連続立体交差事業」

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

藤野建設緑政局総務部企画課長

説明局 ③社会資本総合整備計画

「川崎臨海部の活性化を牽引する戦略的な拠点形成及び交通機能強化」

荒木臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

若林臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

次 第 1 会長及び副会長の選出(公開)

2 議 題 審議案件説明及び質疑応答(公開)

(1) 国庫補助事業「地域居住機能再生推進事業【川崎中野島地区】」【再評価】

(2) 国庫補助事業「JR東日本南武線連続立体交差事業」【再評価】

(3) 社会資本総合整備計画

「川崎臨海部の活性化を牽引する戦略的な拠点形成及び交通機能強化」【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

中村総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

定刻前でございますが、皆様お揃いになりましたので、始めさせていただきます。

それでは、ただいまから令和5年度第1回川崎市公共事業評価審査委員会を開催いたします。

私は、総務企画局政策部企画調整課の中村と申します。どうぞよろしく申し上げます。

委員の皆様におかれましては、当委員会の委員に御就任いただきまして、ありがとうございます。机の上に委嘱状を置かせていただいております。任期は令和5年7月1日から令和7年6月30日までの2年間でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

なお、本日の委員会は原則公開とさせていただいており、傍聴及びマスコミの取材を許可しておりますので、あらかじめご了承くださいと存じます。

また、本日の委員会につきましては、一部テレビ会議により実施しており、南委員におかれましてはテレビ会議より御出席いただいております。委嘱状につきましては、後日、大学に送らせていただきます。

それでは、委員を御紹介させていただきます。私から、座席順にて御所属とお名前を御紹介いたしますので、よろしくお願いいいたします。

(委員紹介)

続きまして、市側の出席者を御紹介させていただきます。

(市側出席者紹介)

このほか、事務局の関係職員を同席させていただいております。また、審議案件ごとに所管する部署の関係職員が出席させていただきます。

それでは、開会に当たりまして、都市政策部長の田中から御挨拶を申し上げます。

田中総務企画局都市政策部長

皆様、おはようございます。

本日は、御多忙のところ、川崎市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。また、前期から引き続き本委員会の委員をお引き受けいただきまして、本当にありがとうございます。任期となる令和7年6月までの2年間、どうぞよろしくお願いいいたします。

本日の委員会では、国庫補助事業に関する再評価として、老朽化した市営中野島住宅の建替えと余剰地の活用を進める地域居住機能再生推進事業、JR南武線の矢向駅から武蔵小杉駅にかけての連続立体交差事業の2件、また、社会資本総合整備計画の事後評価として、川崎臨海部の戦略的な拠点形成や大師橋駅前における交通機能強化を図る整備事業の合計3件の案件について御審議いただきます。

事業所管局から御説明させていただく事業評価の結果について、透明性、客観性、公正さが確保されたものとなっているか、専門的視点から様々な御意見をいただきたいと考えております。

本日、皆様から様々な御意見をいただくことで、今後の効果的な事業評価につなげていきたいと考えておりますので、ぜひ忌憚のない御意見を賜りたく、どうぞよろしくお願いい申し上げます。

中村総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

次に、本日配付の資料の確認をさせていただきます。お手元のタブレットの中に、左上から順番に、資料1(参考資料)、資料2(参考資料)のフォルダ、次第、委員名簿、市職員出席者名簿、座席表でございます。続きが本日の説明資料になりまして、【資料1】中野島住宅_再評価、【資料2】JR東日本南武線連立事業、【資料3】社資本_戦略拠点・交通機能強化_事後評価となります。最後に、参考資料として、附属機関の設置条例、委員会の運営要綱、川崎市審議会等の会議の公開に関する条例等となります。

不足などございますでしょうか。

それでは、続きまして、本日の委員会の進め方などについて御説明いたします。

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「会長及び副会長の選出」及び2「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認めるものとしますが、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確認しておりますが、改めまして委員会の御了承いただきたく存じます。よろしいでしょうか。

(委員了承)

それでは、次第3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、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ました次第3の部分を含め、要約方式にて作成し、委員の皆様へ御確認いただいた上で公開の手続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もの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き、さらに、非公開の審議とした次第3の部分を除き、会議録は発言者が分かるよう委員名を記載するものとし、文書開示請求等があった場合には、委員名は原則公開されることにつきましても御了承いただきたく存じます。よろしいでしょうか。

(委員了承)

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10分または15分程度御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。3件の審議が全て終了した後に、非公開としまして15分程度、事業ごとの総括として取りまとめに関して御審議いただきます。

委員会の終了時刻は11時10分ほど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、現時点では傍聴の申出はございませんが、以後、傍聴の方がお見えになりましたら事務局にて適宜入室させていただきます。

それでは、次第1の会長及び副会長の選出に移りたいと存じます。

本委員会の会長の選任につきましては、川崎市附属機関設置条例第6条に基づきまして、委員の皆様の互選により会長を選出させていただきたいと存じます。委員の皆様方、御意見はございますでしょうか。

(発言なし)

皆様からの特段の御意見がございませんので、事務局から御提案させていただきたいと存じますが、いかがでしょうか。

(委員了承)

それでは、事務局といたしましては、前期に会長を務めていただいた朝日委員に、引き続き会長をお願いしたいと存じますが、いかがでしょうか。

(委員了承)

それでは、朝日委員に会長をお願いしたいと存じます。朝日委員、どうぞよろしくをお願いいたします。

朝日委員

お願いいたします。

中村総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

また、副会長につきましては、川崎市公共事業評価審査委員会運営第4条に基づきまして、会長に御指名いただきたいと存じますが、朝日会長、いかがでしょうか。

朝日会長

それでは、前期に引き続きまして、福田委員に副会長をお願いしたいと思っております。委員の皆さん、いかがでしょう。

(委員了承)

中村総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

それでは、今期につきましては、朝日委員に会長を、福田委員に副会長をお願いしたいと存じます。

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、お願いいたします。

朝日会長

改めましてどうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、審議に入りたいと思います。1件目の事業所管課の入室をお願いいたします。

国庫補助事業「地域居住機能再生推進事業【川崎中野島地区】」の再評価についての御説明をお願いいたします。

松井まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長

(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、質疑に入りたいと思います。委員の皆様、御発言をお願いします。

御発言に際しては挙手していただきまして、私から御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の発言をお願いいたします。

石川委員

御説明、どうもありがとうございました。よく分かりました。

建替前の課題として、世帯人員と住戸面積のミスマッチがあって、それを改善するところもあったと思いますし、具体的に子育て世帯を増やしたいなどの目的もあったと思いますが、実際には、どういった間取り

からどう変えたのかを少し御説明いただきたいというのが1点目です。

また、駐車場について、駐車場収入も見込んでいらっしゃると思いますが、この団地がどうかは分かりませんが、実際に使う駐車場の台数と実際の整備が大分ミスマッチを起こしているような事例もありますので、利用率の妥当性を教えていただきたいのが2点目です。

3点目は、障害のある方の通所施設を造られており、それ自体は素晴らしいことだと思いますが、高齢化が進んだということで、もちろん高齢者であり障害のある方もいらっしゃいますので分けては言えないかもしれませんが、高齢者施設あるいは高齢者の福祉拠点のようなものがあるわけではないため、そのようなものについてのフォローの様などころで、近隣でそういったサービスなど何かあれば教えていただけたらと思います。

松井まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長

まず、間取りの改善というところにつきましては、建て替え前の古い住宅のタイプですと例えば2DKという間取りがあるのですが、面積的には29.7平米と非常に狭小なものでございまして、これにつきましては、現在、建て替え後につきましては、2DKですと46.4平米ということで、その住戸の世帯に合わせた広さにしているというところでございます。

駐車場につきましては、75台のうち現在58台が使用中となっております。

障害者施設につきましては、この中野島地区につきましては社会福祉施設の中でも障害者施設を設置ということで進めておりまして、福祉部局のほうで施設全体としてのバランスを見ながら設置されているというところでございます。

石川委員

どうもありがとうございました。ほかの団地など、近隣に福祉施設も含めてバランスを考えて配置されているということでもよろしいですかね。

松井まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長

はい。

石川委員

駐車場についても、ぴったりだと、今度は借りられなくなってしまうため、このくらいの空きは妥当だというお考えなのでしょうか。

松井まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長

駐車場の利用率は、全体を見ながら進めているところでございます。この団地につきましては、割と高い使用率のようでございます。

石川委員

そうですね。利用料を取ると思いますので、収益にもなりますので、あまり利用率が低過ぎると少し問題だと思いますが、そこまで問題になることではないということでもよろしいですか。

松井まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長

空きの駐車場が増えてきているところにつきまして、例えばですけどコインパーキングへの有効活用だとか、そういった取組も含めて進めていきたいと考えております。

石川委員

分かりました。どうもありがとうございます。

大沢委員

御説明、ありがとうございます。2点、確認で質問させていただければと思います。

様式1-2の事業調書に、建替えに伴い駐輪場をつくとありますが、それ以降に雨水抑制施設や道路整備など安全で快適な市街地形成を図ると記載があり、雨水抑制施設については、今回の説明になかったのですが、今までの整備でつくってきたのか、それとも今回つくらなかったのかという点をお伺いできればと思います。

2点目は、このエリアは多摩川の右岸で浸水リスクがあるエリアだと思いますが、そういった御配慮はなされているのかという点につきまして、御質問させていただければと思います。

松井まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長

雨水抑制につきましては、多摩川水系とか鶴見川水系とかそういった河川の雨水抑制のエリアの範囲が定められておりまして、そのエリアに入っているところにつきましては、そういった建物を建てる際に雨水抑制施設などを設けることになっておりまして、中野島の住宅につきましても雨水抑制施設につきましては設置する内容になってございますので、各号棟ごとに雨水抑制施設というものを設けているところでございます。

また、中野島住宅につきまして、浸水エリアにはなってくると思いますので、ただ、特別な対策という形ではないのですけれども。

まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長補佐

中野島住宅では特段そういった浸水対策というものはしてはいないのですけれども、地域によっては電気室を少し上げるとか、そういった対策を今後の市営住宅にはしていくというようなことで、検討はしております。

大沢委員

分かりました。

建替えのスタート時期と想定最大規模の降雨に対応した洪水ハザードマップのエリアなどが出てきた時点がずれているため、おそらく対応しきれていない点はあると思いますが、垂直避難など、可能なソフト対策もあるかと思った次第です。

福田委員

御説明、ありがとうございました。

今回御説明いただいた川崎中野島地区の再生計画ですが、10ページに記載の住宅の種類のうち、市営住宅がメインという理解でよろしいですね。

そうであれば、これは低所得者向けに住宅を低廉で供給することが一番の目的だと思いますが、そうしたときに、23ページでは、新しく建替えた後に再度入居しなかった世帯が44.8%と半数近くいらっしゃいますが、その方たちは、実際にその後どうなったのかを押さえておくことは大事かと思います。その点の情報は何かありますか。

まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長補佐

まずは、団地内移転をしていただくというのが基本にございまして、戻ってくるというのが基本になっているのですけれども、ほかの市営住宅に移られている方もいらっしゃいます。また、高齢のためそういった施設に入られる方もいらっしゃいます。

民間のほうに移られている方はうち10戸しかなくて、ほぼほぼ団地内というか、ほかの団地に移られているという方が多いような状況でございます。戻れない方については、一度引っ越ししてほかの市営住宅に移っていただいているというような状況でございます。

福田委員

ありがとうございました。

これを機会に移ろうと思うなど、建替え後に再び入居することを希望しない方も結構いらっしゃるのですか。

まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長補佐

そうですね。引っ越しなどをするのは大変という方で、戻ってこられないという方もいらっしゃいます。

福田委員

分かりました。

それから22ページについて、入居者の年齢構成のバランスを取るのには良いことだと思いますが、一方で、そのためには入居者の選出の際に若年世代を多めに取るなど、選出に偏りが出るとか思います。その点について、選考の際にしっかりと明示してから個々の新規募集をされたのかどうかを教えてください。

立谷まちづくり局住宅政策部市営住宅管理課長

市営住宅管理課長の立谷でございます。

募集につきましては、子育て世帯につきましては子育て世帯の区分を分けて募集をかけております。高齢者、障害者の方については、基本的に低階層を希望される方が多いので1、2階とかをなるべく高齢者、障害者の区分として募集しているという状況でございます。

福田委員

募集人数としては、従前よりも65歳以上の比率を下げているということですよ。

立谷まちづくり局住宅政策部市営住宅管理課長

募集人数として高齢者、障害者の枠を減らしているということはありません。

まちづくり局住宅政策部市営住宅管理課係長

平成30年から期限付き入居制度というものを始めておりまして、そこが当時できたときに、未就学児の子供を含むという方を対象として始めたところがございますので、そこから徐々にそういう子育て世帯が増えたところはございます。

確かに福田委員がおっしゃるとおり、それをやったことによって、今まではそういう枠がなかったので一般枠から多少移っているところはありますが、現状では年20戸というところを出しているところがあるので、そこまでの数は出していないところでございます。

福田委員

住戸数は変わらないため、若年層が増えるということは、高齢者層が減らざるを得ないという理解で合っていますか。

まちづくり局住宅政策部市営住宅管理課係長

そうですね。全体的に高齢者が多いというところがありますので、今入っている方に出ていただくというのはなかなか難しいので、入ってくる方をなるべく子育てとか若い世帯が入りやすいようにという制度を変えながら、世代間の構成を見直して進めているところでございます。

福田委員

分かりました。ありがとうございます。

朝日会長

2点お聞きしたいのですが、6ページに脱炭素社会の実現とありますが、今回の建替えの際に、どのような対応をしているのでしょうか。もう1点は、今後の話になるのかもしれませんが、福祉サービス事業所を誘致しており、見守りなどの連携をすることになっていますが、その根拠というのは、こういった条件をつけてお願いしているのでしょうか。その後の連携と実効性をどのように確保するのかという点を質問させていただければと思います。

松井まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長

まず、脱炭素の対応につきましては、この中野島の建替え当時につきましては例えば照明器具をLED化にするなどの対応をしているところでございまして、現在の市営住宅の建て替えにつきましては、今後、既存も含めてですけれども、太陽光パネルを設置するとかというような内容の検討も今入っているところでございます。

また、福祉施設につきましては見守りの関係ですけれども、この土地を供出したところに事業者を公募しているのですが、公募の条件として地域住民とそういった訓練をするなどの連携を図るよという事で、条件をつけて募集しているというところから引き続き行っていただくような形で考えております。

朝日会長

分かりました。ありがとうございます。

石川委員

今の話に少し関連すると思いますが、高齢者世帯が非常に多く、単身世帯も多いと思いますので、なかなか難しいと思いますが、例えばLSA（生活援助員：ライフサポートアドバイザー）など、高齢者の多い公営住宅に対して訪問や見守りなどを行っている事例はたくさんあると思います。ここだけで行うのはなかなか難しいと思いますが、何かお考えはありますでしょうか。

障害者施設で見守りを行うといっても、例えば防災訓練を一緒にやることなどはできるかもしれませんが、具体的なところまで実効性を持たせることは、なかなか難しいと思いますので、この団地内だけではなく、もう少し広い意味で、何かソフト的な対応をされていますか。

もう一つは、先ほど、前にここに住んでいて一旦ほかの住宅に移られて、再度希望してここに入りたいと思った方については、基本的に全て認めたのか、あるいは希望したけれども入れなかった世帯があるのか、それから、おそらく年金生活の方が非常に多いと思いますが、前と今の家賃で大きく差が出てしまうことが

あるのかどうか。これはとても重要な点だと思いますが、その点について教えていただけないでしょうか。

立谷まちづくり局住宅政策部市営住宅管理課長

見守り活動等につきましては、団地というよりも市営住宅の管理代行を行っている住宅供給公社がごいますので、その公社の事業として高齢者の方の見守りということで取組は行っております。また、区役所であるとか、福祉関係機関とも連携しながらやっておりますので、そういう中で、全体の中で取り組んでいきたいと考えております。

まちづくり局住宅政策部市営住宅建替推進課長補佐

入居の話、移転の関係につきましては、まず市営住宅を建て壊しとかするとき、まず他の団地に移って、基本は壊したところにまた戻ってきて2回引っ越しすることが原則なのですが、やっぱり引っ越しが負担とか戻ってくるころの家賃とかというところの事情がある中で、1回でいいという方がいれば1回で住み替えることはやっているとごいます。それ以外は、基本的には2回という話があるので、戻ってきたい、戻ってくることを前提でやっているとごいます。

まちづくり局住宅政策部市営住宅管理係長

家賃につきましては、今住んでいるところと新しく住んだところは、主に広さによって家賃を算定するところがありますので、建築次第で家賃の差があるところが現状ではごいますが、建て替え前、建て替え後の家賃の差額分を6年間かけて徐々に上げていくような対策をしているところがありますので、入居者には家賃での負担感というのは軽減されていると認識しております。

立谷まちづくり局住宅政策部市営住宅管理課長

家賃につきましては、市営住宅は年間の収入で見えていますので、収入が少なくなって家賃の支払いが難しいというときには減免制度等もごいますので、収入を見ながら適切な家賃を設定しているところごいます。

石川委員

おそらく年金だけで生活している方々にとっては、実際にどれくらい家賃が違うのかという点が大きい話だと思われましたので、その点を確認させていただきました。

朝日会長

他に何か確認しておきたいことはごいますか。大丈夫ですか。

それでは、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。

事業所管課の入替えをお願いいたします。

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「JR東日本南武線連続立体交差事業」の再評価についての御説明をお願いいたします。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

(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。委員の先生方、どうぞよろしくお願いいたします。

福田委員

26ページの工法変更の経過説明のところですが、当初の仮線高架工法が①で、精査したところ事業費が増えて②となり、コロナの情勢を踏まえて工法を見直して④となったという御説明でしたが、④も精査・深度化したら事業費が上がるのではないかと思ってしまう。その点がそもそも大丈夫なのでしょうか。①から②に移ったようなことは、今後は起こってはならないと思いますので、その精査が本当にできているのかどうかを確認したいのがまず1点目です。

それから、高架の高さが下がるため仕方がない部分ではありますが、南武線の西側と東側をつないでいたペDESTリアンデッキがなくなってしまうと、御提案ですと、鹿島田駅方面に少し北側に巻いてから東西を抜けるようなイメージをしましたが、駅利用者も多くいる中で、南武線をまたいで東西に移動する人達がそこで錯綜します。その点について、歩行者の交通量がどうなるのかなど、そういった点は大丈夫なのかを確認させていただきたい。また、事業評価においても、本来そういった歩行者への不便益も考慮されるべきだと思いますが、その点はどうなっているのかを教えてくださいませんか。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

まず、3点御質問いただきまして、1点目でございます。26ページで仮線高架工法から別線高架工法に変更し、その過程の中で精査・深度化が行われまして事業費が増額になっている点でございますが、もともとの仮線高架工法の際の事業費につきましては、基本的な設計に基づいて算出したところでございます。その後、鉄道事業者のほうに概略設計を委託し、現地の状況などを踏まえまして精査・深度化を行い、①から②に従いまして増額が確認されたところでございます。

今回、別線高架工法の事業費の算定に当たりましては既に現地の状況等も確認のほうが進んでいるところでございますので、今回、当初の事業計画から精査・深度化としてお示ししたような形の増額につきましてははされないものと考えているところでございます。

福田委員

詳細設計済みということですか。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

概略設計まででございますので詳細設計はまだこれから実施するところでございますが、現地の状況につきましては把握をしておりますので、このような形の増額のほうは、現時点においては考えていないというふうに考えているところでございます。

福田委員

一方で、平成27年から令和2年にかけては、建設労務費の増加などの要素もかなり大きいはずですので、それが今後も続いていくと仮定すれば、その分の増額は④にもあり得ると思います。

志村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。そのような点につきましては、感度分析という形で、今回、人件費につきましても±10%という形で感度分析のほうを実施いたしまして、いずれにおきましても費用便益比が1.0以上となることを確認しているところでございます。

福田委員

分かりました。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

2点目でございます、鹿島田駅のペDESTリアンデッキについてでございます。鉄道を東西でまたぐ部分につきましては、今回、鉄道高架橋の高さにより支障となりますことから、復旧は困難な状況でございますが、そちらにつきましては、鉄道を高架化することにより現在の鹿島田駅の改札口が2階から1階に変更になるところでございますので、ペDESTリアンデッキを通行してきまして駅に行かれる方につきましては、改札口である1階のほうに接続するような形で考えております。

25ページを御覧いただきたいのですが、御指摘の中ではペDESTリアンデッキで鉄道をまたぐ部分の交通量の調査の結果を本日の資料といたしましてはお示ししております、7時から20時の13時間を計測いたしましたところ5,446人という形の交通量を確認しております、ピーク時につきましては591人ということでございます。

こちらにつきましては、OD的なものは把握できておりませんが、おおむね、こちらの真ん中のところに高層の建物がございまして、鹿島田駅の西側のほうにペDESTリアンデッキがございまして、それが鉄道をまたいでつながっているというような形でございますので、こちらの方の交通量や、東側の高層住宅からの方の交通量があるものと考えております。

こちらにつきましては、繰り返しになりますが、鹿島田駅の改札が1階になりますことから、1階からこちらのペDESTリアンデッキに道路を平面横断することがないような形で接続することを、私どもといたしましては方針といたしまして、こちらのほうでこれまでの機能の回復を図ってまいりたいというふうに考えております。

それらの方に対する不利益が生じているのではないかという御指摘でございますが、現状、鹿島田駅につきましては、2階から1階の鉄道ホームのほうに移動するというので、上下移動が1階分という形になっております。

今回、先ほど御説明しております1階の改札へつなぐとなりますと、こちらの高層建物のほうから見ますと、1階に下って、さらにその後また2階レベルのホームのほうに上がるということで、2階分の上下移動というものが生じるものとは考えておりますが、これまでの仮線高架方法でございますとペDESTリアンデッキを越えるような形での移動ということで、1階レベルから2階、3階近いレベルの上下移動ということでございますので、今の機能を全て回復させるということは困難なものと確認しているところでございますが、できる限り、これまでのまちづくりなどの経緯を踏まえまして、私どもといたしましては機能の回復を図ってまいりたいと考えております。

福田委員

ペDESTリアンデッキについて、新しい案はどんな設計になるのかなど、詳細をお示しいただきたかったです。この航空写真だけではどうなるのか全くイメージが浮かばなかったです。

加えて、いま大まかに伺った話ですと、歩行者は東西に移動する際、1回地上まで下りて、また上がることになる。かつ、鹿島田駅が北側にあるため、ぐるっと北側にも巻いてから行くことになり、かなり移動距離や上下移動が増えると思います。どのくらい増えるかなど、おそらく試算で出せると思いますが、その点をお示しいただきたかったです。これが適切かどうかを判断させていただく上では必要な情報かと思えました。

交通量という観点からは分かりました。ピーク時で1時間600人、1分当たり10人程度ですので、一定程度いると思いますが、その人達がかかなり遠回りにならざるを得ないという点について、ウォークアブルな

都市政策が言われている中で、どのように市として位置づけるかの説明が必要になると思いました。

南委員

2点御質問させていただきたい。

一つは、この事業に対してさほど影響はないと思いながら気になっているのが、小田急線の新百合ヶ丘駅付近に横浜市側から市営地下鉄が延伸する計画が既に動き始めていて、いつ完成するかは見えないところですが、延伸後は南武線の登戸駅からの利用状況がさほど増えないのではないかと、あるいは減るのではないかとこの心配があります。そういった状況下で、この事業がどれぐらい便益があるのかという点があります。

もう一つは、高架にすることで様々な利便性が上がると思いつつ、より車両の通行が増えるといった懸念があります。既に小田急線でもそうですが、高架になったところに車両が増えてきているという点があります。さらに、高架にした地区にどういった商業施設ができるかによっては交通が集中するため、特に改札口周辺に渋滞が頻発するような状況にもなり得るのではないかとこの懸念があります。高架にすることは非常にいいことかもしれないと思いつつ、様々な利便性があるかと思いつつ、そういった懸念もある程度考慮された計画になっているかを質問させていただきます。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

まず、1点目でございます。南武線の利用者が減少傾向にあるのではないかとこの御指摘でございます。そちらにつきましては、先ほど資料のほうに南武線の利用者のほうをつけさせていただいているところでございますが、やはり令和2年度の新型コロナウイルスの感染で減少しておるところでございますが、その後、回復傾向でございますが、その後の回復までは見られていないという御指摘かと思うのですが、今回の南武線連続立体交差事業につきましては、やはりこの区間において開かずの踏切が多く、また、代替的な立体交差道路がないというのが現状でございます。

利用者が減れば、列車本数も減って開かずの踏切を解消するようなことも考えられはするかと思うのですが、現状においてはそのようなところまでの減少というのは見られておりませんので、やはり連続立体交差化することによって交通渋滞の解消や緊急車両の通行などを確保してまいりたいというのが1点と、踏切につきましては、原則的には立体交差の構造とする中でこのような平面交差になっておまして事故のほうもこの区間においても発生しているところでございますので、そのような踏切事故を解消してまいりたいと考えております。

2点目のほう、車両が他都市の事例においては増加傾向が見られるということの御指摘と、近隣の商業施設の開発に伴ってということでございます。そちらにつきましては、私ども今回、費用便益比を分析する中で、交通量を予測する中で、やはり踏切がなくなることによって交通量が多くなるような形になるということも予測しているところではございますが、一方で、こちらの今回の路線的なものについてはこれまでの川崎駅から武蔵小杉駅間を結ぶような道路の代替機能というところの路線ではないことから、おおむね交通量については同じくらいという予測の結果となっているところでございます。

あと、最後に3点目でございますが、商業施設を整備することによって渋滞が発生するのではないかとこの御指摘でございますが、私ども、連続立体交差事業を行うことによって、連続立体交差事業だけではなくまちづくりのほうも進めてまいりたいと考えているところでございます。

こちらにつきましては、先ほども御説明させていただきましたが、現在、土地利用の転換が図られるような形で、この事業を契機といたしまして都市機能や都市基盤の整備推進を行ってまいりたいと考えております。

その中で、商業施設で渋滞が発生するということにつきましては、私どもは道路管理者として連続立体交差事業の推進をさせてもらっているところでございますので、現状においては、そのような施設の整備は今

のところは聞いているところではございませんが、そのような整備がされる際には結果的に渋滞を引き起こすことがないような形で協議をしたり、誘導を図ったりするような形で、まちづくりが進んでいくよう取り組んでまいりたいと考えております。

南委員

ありがとうございます。クリアになりました。その様にまちづくり全体の構想を持っていただいて開発するという事で納得できました。

大沢委員

大きく分けて4点ほど質問があります。

まず1点目ですが、環境影響評価について、スケジュールを見ますと平成31年度に仮線高架工法で着手したとありますが、今回、別線高架工法になりますので、アセスメントのやり直しになるのか、途中の変更になるのか、どのような扱いになるのかをお教えいただければと思います。

それから2点目は、高架化工事に必要な用地を5年間で取得することを目標としていますが、この期間は無理がないのか否かです。例えばこの後に記載のB/Cの感度分析ではプラス2年ですが、用地買収は肝となりますので、もしかなり反対される方がいらっしゃって土地収用まで行うことになると、この期間では収まらないと思います。5年間で取得するとした根拠や妥当性をお聞かせいただければと思います。

3点目は、先ほど福田委員からも御発言があった鹿島田のペDESTリアンデッキのことですが、今回、連立事業ばかりに目が向いており、分かりやすく言えばデッキは分断になるのですが、それは問題ないのか。法定再開発で鹿島田のまちづくりを行ってきている中で、もし再開発事業の事後評価を行う場合には、ネットワークが分断されますので、鹿島田駅周辺のペDESTリアンデッキを含めたネットワークは事後評価をすれば今度は相当悪くなるという結論になりますが、それは問題ないのか。

特に、ネットワークとしては誰も道路を平面横断せずに行けるため大丈夫という御説明でしたが、一方で、南武線の東側から新川崎を利用される方がどの程度いるのか、先ほどODは把握していないため分からないとのことですが、南武線の東側から新川崎を利用される方にとってみると相当な不便を強いられることとなりますので、鹿島田のまちづくりの事後評価を行うと相当低くなってしまいます。加えて、バリアをお持ちの方にとっては、これまでは1回上がればそのまま新川崎駅まで行けたものが、今度は1回下がってさらにもう一回上がるという、もう一回手間が増えることとなります。それはバリアフリーの視点から考えて大丈夫なのかが非常に気になっています。ネットワークができていたものを分断してしまう計画ですので、そこを非常に懸念しています。鹿島田のまちづくりという観点から、もし事後評価を行うことになった場合でも、この計画は大丈夫か否かという点について、考え方をお示しいただければと思います。

4点目は、コスト削減の検討結果に「工事施工業者決定後に検討予定」といった記載が幾つかありますが、本当にそれで大丈夫なのか。そもそも積算して事業費が決まっているのに、工期短縮や工法検討が施工業者決定後でいいのか。そうではなくて、例えば総合評価などであれば、入札の条件として作業時間の確保や、何かアイデアがあるかという形にして、総合評価方式などで進めていくものと思いますが、決定後に検討として本当にそれでいいのかどうか。この4点についてお聞かせいただければと思います。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

すみません、ありがとうございます。

まず、1点目でございますが、環境影響評価についての御質問でございますが、仮線高架工法から別線高架工法に変更したのは令和3年度でございます。現在、環境影響評価の手続を進めているのですが、こちらにつきましては令和5年、今年の1月から環境影響評価準備書の説明などを行っているところでございま

して、そちらにつきましては別線高架工法で行っておりますので、現状のスケジュールにおいては、環境影響評価において影響が出ているような状況ではないものでございます。

大沢委員

仮線高架工法の環境影響評価は、殆ど進んでいなかったという理解でよろしいでしょうか。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

さようでございます。

大沢委員

分かりました。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

2点目でございます。用地取得についてでございます。下り線の高架工事に必要となる用地取得が5年間ということでございまして、そちらに対してでございますが、まだ事業に着手している段階ではございませんが、これまで仮線高架工法時代からかなり地元の方とも説明をしたり意見交換をしたりしながら、こちらの事業を進めているところでございまして、それを踏まえまして昨年、地権者にアンケートの調査を行っているところでございます。

こちらのアンケートの中では、地元の方と地権者の方は若干違うかとは思いますが、やはり非常に高架化に対する期待が大きいような状況でございまして、そちらにつきましてははかなりの方から用地取得に御理解をいただいているような状況でございます。

その中で、アンケートの中で用地取得の時期等についても確認させていただいているところでございまして、時期と、あと、御心配のような点を既に確認させていただいております、御説明のほうも実施しているところでございます。

おおむねそのような方に対しまして、これから作成する用地取得計画に基づいて用地をお譲りいただくことをお願いしていくところでございますが、やはり御指摘のように全ての方が賛成という状況ではございませんので御理解いただけるよう説明をしっかりと進めるとともに、ある程度用地取得が進んだ段階においては事業の必要性を鑑みて、対応のほうを考えていきたいと考えているところでございます。

3点目でございます。鹿島田駅ペDESTリアンデッキが分断されることについてでございます。直近に行われている鹿島田駅、先ほどの空中写真である構造の建物が建っているところにつきましては、鹿島田駅西部地区市街地再開発ということで事業のほうを進めておりまして、そちらのほうの地区計画には地区計画の表現としては、駅へつなげるという形の地区計画というものになっていたかと思っておりますので、今回そちらの地区から鹿島田駅のほうに接続する際には、これまでの上下移動の回数が増える部分につきましては実際にそのような形ではございますが、できる限りそのような際のバリアが少なくなるようにしていきたいと考えておりますし、また、高齢者や障害者の方に対しましては、そちらの施設を整備することも方針としては考えていく中で、これまでのネットワークができる限り損なわれないよう対応していきたいと考えております。

事後評価の点につきましては、先ほどの最新の地区計画の事業につきましては、駅へ接続するという記載があったと記憶しているところですが、今回そちらの部分の撤去についてはかなり少ないような状況でございまして、鉄道をまたぐ部分につきましては平成10年頃に整備されているものでございますので、そちらの部分の整備したものに対して事後評価というのは、もう大分年数がたっているところもございまして、今回、私どもの整備で行うことによっておおむね機能を回復できているんじゃないかなと、私どものほうでは

考えているところでございます。

4番目でございます。私ども、事業費の縮減ということの中で工事業者決定後という記載がありまして、こちらにつきましてはまさに委員の御指摘のとおりだと思ひまして、入札の条件などにおいてそのような記載を行うことによって、さらなる事業費の縮減が図られるものと考えております。

この連続立体交差事業につきましては、鉄道事業者に委託して鉄道事業者から工事業者に発注するような形になりまして、こちらの事業につきましては鉄道事業者のほうも負担がございますので、今後、工事発注に当たりましては、鉄道事業者と協議を持って、工事業者決定後ではなく、工事を行う際に事業費が縮減できるような形で取り組むようにしてまいりたいと思ひます。

以上でございます。

石川委員

一つ目は20ページと22ページのところになりますが、体感の話で大変恐縮ですけれども、20ページの図にあるように、レール高が8mということによろしいですか。

22ページの図だと、どこが8mなのか分からないです。高さはとても大事で、住民の方に説明したりするときに、20ページを見るとレール高と書いてありますが、ここがどの部分なのかをしっかりとやっていること、また、この図は平家の図ばかりですが、実際に平家ばかりが建っているわけではない状況です。沿道の住民の方にとっては、とても住環境に関係することで、例えば1階の窓から7m弱ぐらいだと思ひますし、3階建てですとすぐ上だと思ひます。そうすると、10mから8mに下げるといふことは、自宅の窓の辺りをよぎったりするため、窓を開けたときに非常に大きいと思ひます。

ですので、しっかりと説明責任が果たせるような図面にする必要があると思ひますし、場合によっては、社会実験のような、例えば線路の予定地に8mや10mの棒を立てて、このくらいの高さということをしつかり見ていただいて住民の合意を取るなど、丁寧に進めていく必要があると思ひますので、図面を分かりやすくしていただけたらと思ひます。

例えば、首都圏にある何線の高架がレール高8mですといふようなことを例示して、写真などを撮って高さの感覚や周辺の建物との関係性なども見たうえで住民説明ができるようにした方が、後で揉めたりしないと思ひますので、その点をしっかりと取り組んだ方がよいと思ひますが、いかがでしょうか。

2点目は53ページですが、用地取得範囲を見るとぎりぎりですので、建物を壊さなければならない住宅ばかりにも見えますが、これは必要部分だけ用地を取得すればいいのか、あるいは建物にかかってしまうため建て壊しの補償も含めてなのか、敷地を全部買収するのか、用地買収の仕方によって、先ほど5年という御説明がありましたが、全然違ってくると思ひます。自宅の敷地を少しだけ買収されるのと、建物を壊さなければならないのでは全然違うと思ひますので、この点の御説明と見直しをお聞きしたいのが2点目です。

3点目は、別の鉄道案件で非常に大変だったことがあったと思ひますが、先ほど鉄道事業者が工事業者を決めるといふ、この構造も変えるのはなかなか難しいと思ひますが、実際に工事業者が決まる前に、特に地盤の問題など、非常に大きな要素を占めるものは、ある程度事例を示すことが必要と思ひますが、その点はどのようにお考えでしょうか。この3点をお願いしたいと思ひます。

志村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。

まず、1点目についてでございます。高架橋の高さ8mというのが本日の資料の中で分かりづらいという御指摘でございます。こちらにつきましては、今、私も確認させていただいている中でそのとおりだといふところでございます。

今日の委員会の資料といたしましてはこのような資料をつけてしまつて大変申し訳なかったのですが、地

域への説明に対しましてはパンフレットを用いて説明しているのと、あと、今回の事業におきましてはVRも作成しております、こちらは10月、今月も地域のほうでオープンハウス型の説明会というものを行っております、VRを実際に体験していただきまして、いろいろな視点から見てどのような形になってくるかというのを御説明しているところでございます。

先ほど委員から御指摘がありましたとおり、ほかのところと同じような高さのものを持ってイメージを高めたほうがよろしいんじゃないかという御指摘につきましても、そちらも今後、地域に説明する際には参考にさせていただきます、地域の御理解が得られるように事業に取り組んでまいりたいと思います。

2点目でございます。用地取得の件でございます。お示ししている写真、まさにそのとおりでございます、当然、私どもの今回の都市計画の計画線に合わせて家が建っているわけではございませんので、そちらについて一部がかかったり、多くの部分がかかったりというような家屋も、こちらについては様々かなというような状況でございます。

私どもといたしましては、基本的には事業に必要な部分の用地の取得という形になるのですが、残地で生活の再建ができないような部分につきましては、残地のほうも私どものほうでお土地をお譲りいただくような形になってくるかと思っております。

今回、私ども、御指摘があったように短い期間で用地取得を目指しているような状況でございます、その辺りについては地域の方によく説明をさせていただきながら取り組んでまいりたいと思っております、残地みたいな形になる部分についても、地域のほかの隣地の方とかと情報をうまく共有しながら、三角形的な売買についても、用地取得計画を作成して、タイミングを合わせるような形で何とかうまく地域の方の御理解を得ながら、用地取得のほうを進めていくように取り組んでまいりたいと思います。

3点目が地盤条件の御指摘でございます。ほかの路線等々で地盤条件によって、事業費の増額等が見られるところでございますが、今回につきましては仮線工法からかなり検討の期間が長くなっておりまして、今回、別線という形になりますので地盤の調査も、現在の線路のところを地盤調査するというのもうかなり難しいことになるのですが、別線ということでございますので、現在の鉄道に沿った道路であったり、それ以外の土地の部分がございますので、そういうところを実際に基礎を打つ部分に対して地盤調査を行うことによって、事業に着手した後、地盤条件による事業費の増などについてはできる限りないような形で、現在のところは取り組んでいるのかなと考えているところでございます。

以上でございます。

石川委員

VRの件について、54ページの資料を見ると鹿島田駅のペDESTリアンデッキの部分に限定されているように見えますが、それ以外の場所もVRができていますでしょうか。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

さようでございます。

石川委員

それが分からなかったもので、他の場所も見えるのかどうかを確認させていただきました。また、先ほどの53ページの質問ですが、おそらく用地買収の際に住宅を壊さなくてはならないもののがかなりありそうですので、事業手法によると思いますが、建屋を壊す場合は補償も含めて対応するというところでよろしいですか。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

はい、さようでございます。もちろん補償費のほうも。

石川委員

分かりました。

福田委員

22ページの別線高架工法の図面を見ると、従前の計画では自転車通行帯がありましたが、なくなっています。14ページと照らし合わせてみると、東側に都市計画道路として自転車専用道路を作るようにみえますが、その理解で正しいですか。

志村建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

はい、さようでございます。

福田委員

自転車専用通行帯、いわゆる青のレーンより専用道路の方が遥かに良いため整備自体は良いのですが、実際に、自転車利用者が西側の自転車専用通行帯がなくなった道路を通らず、東側の専用道路に行くように、接続部分などネットワークとしての計画をしっかりと検討していただく必要があると思います。専用道路になること自体は良いのですが、実際に使われないといけないという点が気になりました。

朝日会長

ありがとうございます。

それでは、これで2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、3件目に入りたいと思います。社会資本総合整備計画「川崎臨海部の活性化を牽引する戦略的な拠点形成及び交通機能強化」の事後評価について、御説明をお願いいたします。

荒木臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

(資料3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。委員の皆様、よろしく願いいたします。

石川委員

御説明、ありがとうございました。

殿町地区の立地企業や従業員数は着実に増えていることが分かりましたが、大師橋駅の乗降客数はテレワークになったりして、なかなか数としては見えない中で、例えば国際資本の事業所の割合などが増えた、研究所が増えたなど、この拠点の特徴に合わせたものが増えたという、質的な部分でも何か言えたらもう少しPRできるのではないかと思います。その点はどうでしょうか。

もう一点は、事業所ばかりですので難しいとは思いますが、横浜市の例ですと、みなとみらいなどは企業がエリアマネジメントを行っており、ソフトも含めて地域をより良くしていく取組をやる事業体が出ていますが、そういったつながりの場をつくるような組織や場、機会などは考えていらっしゃいますか。

その中で、例えばCSRなど目立つ発信ができたり、地域に貢献するようなPRができたりすると思いますが、その点も含めていかがでしょうか。

荒木臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

まず一つ目の御質問でございますけれども、キングスカイフロントにおきましては、我々が求めているような事業主体を誘致し、整備計画期間には多数の機関が進出しまして、現在もその中でも15社ほどが操業を続けているという成果が出ております。

また、我々の支援としまして、今回のハード面の整備だけでなく、殿町地区におけるライフイノベーション国際総合特区の指定であったり、市としても、研究開発機能の強化に向けたイノベート川崎等の支援政策であったり、誘致する企業の支援を進めているところでございます。

また、二つ目の質問ですけれども、川崎市でもエリアマネジメントで常駐している組織があるのですが、やはり立地企業の皆様と一緒に考えて進めていくというのが非常に大切であると考えています。

誘致当初からキングスカイフロントのネットワーク協議会というものを立ち上げ、立地企業が全社参加していただいております。その協議会の主催の下、交流会を実施したり、8月にはこの拠点を、川崎市をPRする意味でも、このネットワーク協議会が主催となって、科学イベントとして市内の小学生を研究施設に招待し、例えば手術の機械に触っていただくような取組もやっております。そのような効果がここに研究機関を誘致した一つの副次的な効果だと考えておりますので、そのようなことも踏まえて、今後の発信等について検討させていただきたいと思っております。

石川委員

そういうことがとても大事だと思います。それを小さいものと見るか、あるいはしっかりPRしようと思うかは深く違うと思いますが、とても大事なところだと思いますので、ぜひ口頭だけではなくて資料に掲載して皆さんに知っていただくことが大事かと思っております。

朝日会長

評価指標についてお聞きしたいのですが、評価指標が未達成だったため、補足指標で傾向を見ているということですが、評価指標が様々な計画群に相互依存しているような事業ですので、各財源に対する説明責任の部分と、複数の計画で目指しているところに対してどうだったのかという両方の説明が必要かと思っております。

その意味で、補足指標をウォッチいただいたり、ほかの事業によって遅れてしまっているなどの説明をしていただいたことは良いと思いますが、管理の仕方自体が、体系的に補足指標も含めて評価していくような体制になっているのでしょうか。それとも、今回の評価に関して未達成だったから補足指標で評価するといったアドホックなものなののでしょうか。

荒木臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

キングスカイフロントの取組におきましては、毎年度、年度末に各企業の皆様に、例えば従業員数などについてアンケートをさせていただいております。その中で例えば論文の発表数とか、特許の取得数とか、そういう企業の活動もウォッチしてございまして、年々推計を取っていつている状況でございます。

今回は補足の資料としまして、一番分かりやすい従業員数としましたが、例えば論文の発表数だということもこの拠点形成を代表するような成果だと思いますし、我々もしっかり確認は取っているところでございます。

朝日会長

分かりました。キングスカイフロント地区での事業が、別の事業の影響を受けるということですので、この事業としてはこの補足指標で評価していますが、一体として評価できるような形になっていきますか。それ

とも、この事業の中での取り方しかしていないのでしょうか。

荒木臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

今回説明しました三つの整備事業に関する一体的な効果の補足指標というのは、我々も少し苦慮しているところがありますので、次の計画に向けた指標設定で参考にさせていただきながら、進めていく方が良いかと思っています。

朝日会長

分かりました。

他の事業も含めてモニタリングをしているのかと思ったのですが。

荒木臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

今回の計画期間では、整備が未完成的なこともあり、三つの整備事業の関連性を捉えたモニタリングというのはなかなかできていない状況です。

朝日会長

一体的には見ていないのですね。分かりました、ありがとうございます。

福田委員

殿町について、国際競争以前に、対岸の羽田イノベーションシティとの競争を考えるべきだと思います。羽田イノベーションシティでは、最近関東で初めてレベル4の自動運転バスが認可になりましたし、様々なプロジェクトを進めていますので、この地区との競争の場面が出てくると思います。そうしたときに、やはり殿町の交通アクセスはどうしても羽田イノベーションシティに比べて少し弱いところもありますので、早急に事業化を進めていただくといいと思います。

また、そうしたときに大師橋駅が交通結節点になり、そこからバスで行くというアプローチですが、通勤する方の多くは川崎駅から大師線に乗って大師橋駅まで行き、そこからバスに乗り換えるため、実際にそうすると、電車の運賃とバスの運賃の両方を払わないといけないことから、本当にモーダルシフトしてくれるのか。たとえバスでは定時性が見込みにくいという点が補われたとしても、どれくらいの人がシフトしてくれるのかがどうしても気になりました。

また、先ほど自動運転バスの話をしましたが、敷地としては殿町の方が羽田イノベーションシティよりも広いですし、同じような社会実験は十分できると思います。事業評価とは直接関係がないかもしれませんが、そのような展開の可能性はあるのかを教えていただければと思います。

若林臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

まず、大師橋駅を拠点としたバス路線の話ですけれども、乗り換えて料金が增加するということも考えられますが、ほかにも川崎駅を拠点とする臨海部へ向かう長大路線というものもございまして、今後料金体系の見直しも含めて研究をして考えてまいりたいと考えております。

また、自動運転バスですけれども、先週の23日から27日の間、川崎鶴見臨港バスでレベル2の自動運転の試走をやってございます。塩浜のバス営業所から大師橋駅を経由して、その往復を実施してございます。

今後、レベル4に向けて試走などの取組を続けていくというような形を考えている、と伺っております。

以上です。

福田委員

ありがとうございます。

運賃については、どうしても京急電鉄が絡んできますので、市だけでは難しいと思いますが、ぜひ一体料金の様なものを進めていただくと良いと思いました。

若林臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

やはり乗車費用が増加するという壁が乗換抵抗につながるといいますので、京急グループとして調整は進めていくのですが、なかなかお金のことになると、少し難しい面はありますが、検討、調整はやっていきたいと思っています。

大沢委員

31ページの今後の方針ですが、大師橋駅と殿町の事業は読み取れますが、塩浜三丁目の事業も引き続き行って行く中で、今後の方針において、塩浜三丁目の事業が読み取れる部分は具体的にどこでしょうか。

今後の方針で、2点目は大師橋駅の事業に関して書いてあり、3点目は既存ストックの活用と書いてあります。1点目は羽田空港と各サポートエリアであり、殿町も入っているような気がしますが、継続になっている塩浜三丁目の事業はどの部分で読めるのかをお教えいただければと思います。

臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当係長

塩浜三丁目の事業になります。塩浜26号線の整備についてですが、すぐ近くに交通の拠点といたしまして、バスの営業所がございまして。こちらの道路を拡幅することによりまして、バスの営業所から幹線道路へのアクセスの向上が期待できるものでございまして。

このような面から、今の31ページで最初にあります項目内の、川崎臨海部の「交通ネットワークの充実に向けて」という言葉に関わる事業を展開しているというものになります。

大沢委員

分かりました。

南委員

先ほどの質問と重複するところがありますが、大師橋駅から浮島や羽田空港など、新たなバス路線による臨海部への所要時間の短縮とありますが、どうしてもバス路線を増やすことは渋滞を引き起こすこともあり得ますので、今後の計画の中に盛り込めるかどうかは分かりませんが、本当は新たな交通システムの導入を考えた方がいいのかと思います。ただ、それは非常にコストもかかるため、そう簡単には出来ないかと思いますが、どうせ走らせるなら、例えば電気バスあるいは燃料電池バスを導入する可能性はあるのかどうか1点です。

もう一点は、現時点で大師橋の駅前広場がまだ十分開発できていない状況で、それと併せて緑化事業について、キングスカイフロントでは15.6%以上であり、非常に良いと思いますが、大師橋駅の駅前広場は川崎市の緑化指針に従って10%を確保するというので、指針に10%とあるからそれで良いのではなく、できればもう少し20%程度のしっかりとした緑化をしていただき、災害時の対策などにも貢献できるような駅前広場にしていただければと思います。

若林臨海部国際戦略本部拠点整備推進部担当課長

まず、新たな電気自動車や、水素自動車につきましては、今後事業者の導入の計画等も見据えていくよう

な形で考えております。バスの路線にいきなり走らせるというよりは、例えば扇島を巡回するバスを再編するとか、そういうところで使えるのではないかなと考えてございます。

それと緑化についてでございますけれども、この地区は、都市計画の地区計画が定められておりまして、近接するマンションについても、ある程度緑化をしてございますし、加えて歩道の部分も建物の壁面を後退することで歩行者空間を広く取れるようにしたり、マンションの敷地内を通る通路を設置しているなど、地区全体で地区計画を定めています。

朝日会長

ありがとうございました。

それでは、これで3件目の審議を終了したいと思います。御退出をお願いいたします。

委員の皆様、御審議ありがとうございました。三つの審議案件について、説明と質疑が終了しましたので、審議内容の総括に入りたいと思います。

ここから先は、冒頭に御承認いただいたとおり非公開となります。

◆総括における主なご意見等 【非公開部】

所管局から示された各審議案件の対応方針（案）や事後評価の内容について、透明性・客観性・公正性が確保されているかの観点から審議が行われた。また、議題2で行った審議内容の補足事項等に関して意見交換が行われた。

（1）国庫補助事業「地域居住機能再生推進事業【川崎中野島地区】」の再評価について

- ・対応方針（案）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。
- ・補足事項等は特になし。

（2）国庫補助事業「JR東日本南武線連続立体交差事業」の再評価について

- ・対応方針（案）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。
- ・特にペDESTリアンデッキについては、新川崎・鹿島田地区のまちづくりに関するこれまでの過程もあるため、地域や商業店舗等に対して丁寧な説明を実施されたい。
- ・本事業は、事業費や事業期間に対するリスクが大きい事業であるため、特に影響の大きいリスクに対しては、マニュアルの内容に留まらずより丁寧な分析・評価を行われたい。

（3）社会資本総合整備計画「川崎臨海部の活性化を牽引する戦略的な拠点形成及び交通機能強化」の事後評価について

- ・事後評価の内容は、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。
- ・補足事項等は特になし。

朝日会長

それでは、次第4「その他」について、事務局よりお願いいたします。

事務局

今回の審議案件ではないですが、「登戸地区土地区画整理事業」の状況について、御参考までに御報告いたします。

登戸地区土地区画整理事業につきましては、社会資本整備総合交付金の対象となりますので、国の制度上は、再評価の対象とはなっておりませんが、事業規模などが大きく、長期にわたる事業ですので、これまで市として5年ごとに自主的に再評価を行い、本委員会で御審議いただいていたところでございます。

本年度、前回の自主的再評価から5年目に当たりますので、年度当初は今年度の審議案件の一つとする予定でしたが、本事業は着実に進んでございまして、残りの事業期間が2年間と終盤を迎えており、現在、事業完了に向けて粛々と進めているところでございますので、そういった状況を加味しまして、自主的な再評価までは行わず、最終的なB/Cを含めて、来年度もしくは再来年度に事後評価をしっかりと行い、本委員会に付議する形とさせていただきたいと考えてございますので、その旨、御報告させていただきます。

朝日会長

ありがとうございます。

それでは、ただいまの御報告について、御意見はございますでしょうか。大丈夫ですか。

それでは、限られた時間でたくさん貴重な御意見をいただきましてありがとうございました。進行を事務局にお返ししたいと思います。

中村総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

予定の時間を大幅に過ぎてしまいまして、大変申し訳ございません。また、長時間にわたりまして御審議をいただきましてありがとうございました。

以上をもちまして、令和5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。