

令和3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3年11月19日(金) 午前9時00分 ~ 午前10時57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

神山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

土谷総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

小沢財政局財政部財政課担当課長

説明局 ①南武線駅アクセス向上等整備事業

若林まちづくり局交通政策室担当課長

②川崎市公共下水道 社会資本総合整備計画、

川崎市公共下水道 社会資本総合整備計画(防災・安全)、

川崎市公共下水道 社会資本総合整備重点計画(防災・安全)

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

次 第 1 会長及び副会長の選出(公開)

2 審議案件説明及び質疑応答(公開)

(1) 「南武線駅アクセス向上等整備事業」【事後評価】

(2) 「川崎市公共下水道 社会資本総合整備計画」、「川崎市公共下水道 社会資本総合整備計画(防災・安全)」、「川崎市公共下水道 社会資本総合整備重点計画(防災・安全)」【事後評価】

3 審議内容の総括(非公開)

4 次年度の審議案件について(非公開)

5 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

土谷総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

定刻少し前でございますが、参加者が全員そろいましたので、ただいまから令和3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担当課長の土谷と申します。どうぞよろしく願いいたします。

委員の皆様におかれましては、当委員会にご就任いただきまして、ありがとうございます。机上に委嘱状

を置かせていただいております。任期は令和3年7月1日から令和5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。

それでは、早速ではございますが、委員の方々をご紹介させていただきたいと存じます。私から座席順にてご所属とお名前をご紹介いたしますので、よろしくお願いいたします。

(委員紹介)

続きまして、市側の出席者をご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いたしますので、よろしくお願いいたします。

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

本日はお忙しい中、ありがとうございます。また、2年間という任期でございますけれども、どうぞよろしくお願いいたします。

本委員会は社会資本総合整備計画の案件でございます。本日は、南武線関係の事後評価、下水道関係の事後評価の2件でございます。審議を終えました後に、来年度の審議案件についても少しご案内させていただく予定でございます。

事後評価につきましては、透明性と客観性と公正さから市の考え方が妥当であるかを専門的視点、観点からご意見をいただくものでございまして、この委員会でいただいたご意見は、この公共事業評価のみならず、市の総合計画全体の政策評価で、どのように指標を考えていくかの参考にもさせていただいております。様々な知見をいただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

土谷総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

続きまして、机上に配付させていただいております資料の確認をさせていただきたいと存じます。

まず、お手元に次第、委員名簿、市職員出席名簿、座席表の4点を置かせていただいております。

続きまして、その下に資料1-1としまして、カラー刷りの南武線駅アクセス向上等整備事業、資料の1-2としまして、事後評価概要調書、続きまして、資料の2-1としまして、カラー刷りの社会資本総合整備計画の事後評価～下水道事業～、その下に資料の2-2としまして、川崎市公共下水道社会資本総合整備計画の事後評価概要調書、資料2-3としまして、その全要素事業の進捗状況、その下、資料2-4としまして、川崎市公共下水道社会資本総合整備計画（防災・安全）の事後評価概要調書、その下に資料の2-5としまして、その全要素事業の進捗状況、その下に資料2-6としまして、川崎市公共下水道社会資本総合整備重点計画（防災・安全）の事後評価概要調書、その下に資料2-7としまして、その全要素事業の進捗状況でございます。その他、参考資料といたしまして、川崎市附属機関設置条例の一部抜粋が表紙になっているものと、上下水道局の市民意識調査3年分の調査票でございます。過不足等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

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いたします。

初めに、委員会の公開・非公開についてでございますが、次第でございます、1の「会長及び副会長の選出」及び2の「審議案件説明及び質疑応答」につきましては公開といたします。3番目の「審議内容の総括」及び4番目の「次年度の審議案件について」に関しましては、「川崎市審議会等の会議の公開に関する条例」第5条第3号の規定に基づきまして、率直な意見の交換や意思決定の中立性を確保するため、非公開としたいと考えております。

この部分につきましては、委員会のご了承をいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(委員了承)

それでは、次第3及び4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、会議録につきましては、本日の委員会の様子を録音させていただき、後日、発言録の形式で、事務局で作成いたします。その後、委員の皆様にご確認をいただいた上で、公開の進めさせていただきたいと考えております。

ただし、先ほど非公開の審議とすることを確認した次第3及び4の部分につきましては、会議公開のと同様に、率直な意見の交換や意思決定の中立性を確保するため、「川崎市情報公開条例」第8条第4号の規定によりまして、不開示とさせていただきたいと考えております。

そのような対応でよろしいか、この点につきましても委員の皆様のご了承をいただきたいと思いますが、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でございますけれども、本日の審議案件は次第にございますとおり、2件でございます、2件目の「川崎市公共下水道社会資本総合整備計画」、「川崎市公共下水道社会資本総合整備計画（防災・安全）」、「川崎市公共下水道社会資本総合整備重点計画（防災・安全）」【事後評価】につきましては、それぞれが関連する計画であるため、3計画をまとめてご審議いただきたいと考えております。

事業ごとに事業所管局から10分または15分程度でご説明させていただき、その後、質疑応答を15分程度行うという流れで進めていきたいと考えております。2件の審議が全て終了した後に、非公開といたしまして15分程度、事業ごとの総括として意見とりまとめに関してご審議いただきます。その後、次第4の「次年度の審議案件について」に関しまして、事務局からご説明させていただきたいと考えております。委員会の終了時刻は10時30分から40分頃を予定しております。どうぞよろしく願いいたします。

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出につきましては、「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していただきたいと存じますが、いかがでしょうか。

(発言なし)

皆様から特段のご意見等がございませんので、事務局からご提案を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、前期に副会長を務めていただきました朝日委員に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、どうぞよろしく願いいたします。

朝日会長

お願いします。

土谷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要綱」第4条に基づきまして、会長にご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、福田委員をお願いをしたいと思っております。委員の皆さん、いかがでしょうか。

(委員了承)

土谷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。よろしく願いいたします。

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条に基づきまして、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、よろしく願いいたします。

朝日会長

それでは、改めまして、朝日と申します。どうぞよろしく願いいたします。

過年度務めさせていただきまして、川崎市は都市部と郊外部、臨海部と丘陵部など様々な特徴があって、この事業評価に当たるような事業の内容も非常にバラエティーに富んでいますし、課題も、地域の課題もいろいろあるかと思えます。また、近年、開発や動きも変化も大きい地域かと思えますので、事業の必要性や有効性が確保できるよう、委員の皆様のお力をお借りしたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

それでは審議に入りたいと思えます。事業所管課の方の入室をお願いできればと存じます。

よろしいでしょうか。南武線駅アクセス向上等整備事業の事後評価について、説明をお願いいたします。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

(資料1-1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。委員の皆さん、ご発言お願いいたします。ご発言の際には挙手をいただきまして、私から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ければと存じます。

福田委員

東京大学の福田です。ご説明ありがとうございました。

中野島駅と久地駅の完成イメージのような資料がないので、どのようになるのかをもう少し具体的に教えていただきたいです。特に中野島駅は事業費が少ないことから、橋上駅舎化ではなく跨線橋タイプなのかと想像していますが、最終的にどういう形になるのか、教えていただけないでしょうか。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

久地駅と中野島駅については、現在、自由通路及び橋上駅舎化の整備について、通路の幅員や構造等の検討を行っているところであり、今後検討の深度化を進めていきたいと考えておりまして、まだ最終形は決まっていない状況でございます。

中野島駅の費用についてですが、資料の9ページに計画と実績のスケジュールを記載しており、実績としましては基礎調査、調査設計を行っております。整備計画においても、設計費のみを計上しております。

福田委員

整備費は含まれていないということですね。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

はい、整備費は含まれておりません。

福田委員

そうしたときに、この9ページの表を見たときに、久地駅や中野島駅周辺の用地交渉の行程がそもそも計画にも含まれていないようにお見受けします。現地を見ていないので実際の事情は分かりませんが、土地の買収などは今回新たに必要ない条件ということでしょうか。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

状況といたしましては、まだ計画が具体的になっておらず、周辺状況から見ると、用地買収は必要な状況ではありますが、この事業が安全性と利便性向上に寄与するものでございますことから、早期完成という目標を立て、計画しております。実際には用地交渉等がございますので、計画と実績というところでは、地権者の意向に左右されることもございます。現状の計画としてはこういう形で立案していますが、実績としては津田山駅や稲田堤駅で、用地交渉が長引いたことがございましたので、他の駅についてもその可能性はあるかと思っております。

福田委員

状況は理解いたしました。

ただ、9ページの表の稲田堤駅や津田山駅において、前回の事業評価期間である平成24年度から28年度までを見ると、計画では地権者交渉が1年のところが、実際は5年や3年に長期化しています。この様な

実情を踏まえると、久地駅や中野島駅でも、用地交渉は計画により現実的な行程で明示的に位置づけたほうがよいのではないかと思います。以上です。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

今後の検討とさせていただきます。

南委員

玉川大学の南です。よろしくお願いします。

8ページの稲田堤駅の評価時の増額に関してですが、民間ビルの解体に伴うもののご説明でしたが、11ページのアスベスト対応とは、また別の話でしょうか。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

民間ビルの解体に伴い事前にビルの調査したところ、アスベストの含有が分かり、対策等の期間を要したことから、工事が遅延いたしました。

南委員

金額の増額は、アスベスト対応に伴う増額ということでしょうか。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

はい、そのとおりです。アスベストの対策費として増額しております。また、その他に、民間ビルの解体に伴い隣接するJR信号施設、電気施設の移設する必要が生じ、さらに人件費や材料費の高騰や経費率の上昇が継続的に生じたために増額しております。

南委員

そういうものは事前に分からないものなのですか。そのアスベストとは関係ない話なので、恐らくこの辺を用地買収すると、ここも、ここも、ここもってというのが、ある程度整わないと事業って進まないです。その辺は分からない。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

本事業は、JRに依頼して工事を実施しており、当初の計画時では不明であった状況が施工中にわかってきたなど工事を進めていく中で判明した内容がございましたので、その部分で増額をしております。

南委員

事情は分かりますが、ここまで増額するのが、最初の計画があまり良くなかったと見られてしまう可能性がないでしょうか。どうしてもこの8ページの稲田堤駅の金額が目を引いてしまいますが、これは大丈夫なのでしょうか。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

実際には民間ビルの解体の際に電気設備などの移設や、人件費・材料費の高騰で約7億円増額しております。また、アスベストの対策や仮設計画の変更で約2.5億円増額しております。その結果全体として約10億円の増額となっております。

南委員

津田山駅ではそういった状況にはならず、計画どおりであったということでしょうか。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

津田山駅では、大幅な増額はありませんでした。

南委員

もう1点、どうしてもアンケート回答者数が60名というのが気になりまして。市からの回答では、このアンケート自体は補完的なものであるため、これぐらいの人数で妥当性があるということですが、評価者の立場からすると、評価するための指標の一つとして、利用されている方の声は非常に大きいと思います。回答者数が60名でも600名でも、恐らくこの円グラフはそう変わらないとは思いますが、やはり結果の根拠として妥当なのか評価する場合には、やはり60名では少ないと思います。

前回の本委員会でも、やはりアンケートは必ず取っておられるのですが、なぜこれだけデジタルが進んでいるのに、QRコードを利用するぐらいのことができないのか気になります。この案件だけの話でもないのですが、今後アンケートをやられるのであれば、もう紙ベースではないと思います。QRコードを利用すれば、もう電車に乗りながらでもできなくはないのです。そういう方法も、もう少し考えていただければと思います。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

今後の検討とさせていただきます。

大沢委員

まず今回整備した自由通路ですが、24時間オープンなのでしょうか。また、その自由通路の管理者はJRになっているのか、それとも管理協定で川崎市の管理になっているのでしょうか。関係性をお教えいただければと思います。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

自由通路と橋上駅舎は隣接しており、自由通路については川崎市の管理となっています。橋上駅舎については鉄道事業者、JR東日本の所有で管理ということになっています。自由通路については、24時間利用ができますが、エレベーターについては、夜間は停止しております。

大沢委員

原則は、自由通路は一日中使えるということですか。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

自由通路は、人の行き来ができる施設となっておりますので、24時間利用することができます。

大沢委員

了解しました。ありがとうございます。

稲田堤駅と津田山駅の両駅とも、想定外の地下埋設物の除去に時間がかかったようですが、これは具体的

にどの様なものでしょうか。予定外の電線や下水管などがあつたため工期が遅れたということでしょうか。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

稲田堤駅については、アスベスト対策で時間がかかったものです。あと、解体する民間ビルの地下構造が不明であり、解体する中で、地下構造が強固なものであつたことから、解体に時間を要しました。

次に、津田山については、自由通路の南側は隣接小学校の敷地の一部を利用させていただき、自由通路と接続道路の整備を行っております。小学校ができる前の当該敷地はヒューム管工場がありました。今回整備にあたり、地中にコンクリート殻が多く埋まっていたことから、コンクリート殻の除去に時間を要し、1年ほど遅延いたしました。また、南側の接続通路は線路に近接しており、一部工事をJRで実施しなければならなくなったため、工事に時間を要し、さらに1年ほど遅延いたしました。

大沢委員

分かりました。どうしても地下は掘ってみないと分からない。上下水管などが障害物であれば、きちんと台帳を作ってくださいという話なのですが、そうではなくて、不可抗力なものであるということですね。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

その土地の地歴から出てきたものですので、計画当初ではわかりませんでした。

大沢委員

了解しました。

最後に1点だけ。今回、稲田堤駅など用地買収がかなり期間がかかったようですが、今回は都市計画決定などの手続きはしていないと思いますので、当然のことながら、強制収用もできないことになると思います。今回任意にお譲りいただいているとは思いますが、何か課題になっていることはあるのでしょうか。例えば税制上の5,000万円控除の適用可否など、様々な用地取得上の課題があると思いますが、今回、何か露見したりはしたのでしょうか。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

用地買収については、自由通路の階段が下りてくるところの用地取得が必要でした。既存の道路に隣接する形でできますので、道路法をかけて用地買収をしてございます。道路事業として用地買収をしていますので、その税法上の控除などについてはクリアしています。やはり地権者の意向などに左右されるところがございまして、当初のスケジュールどおりにはいかないことがございます。

稲田堤駅の民間ビルは、建物の権利形態は区分所有の建物であつたので、承諾をいただく部分で時間がかかってしまったというところでございます。

石川委員

石川でございます。よろしく申し上げます。

現地視察も行かせていただいて、小学生などが非常に安全に通学されていた様子を見させていただきました。

その上で一つ質問ですけれども、スライドの16ページと21ページに記載している津田山駅の評価の達成状況について、平成29年当初の現況値が6,000人、最終目標値が2,000人としているところ、実績が1,927人ということで達成という評価ですが、先ほどコロナによる減少の影響は受けないものの、

今後もモニタリングしていくというご説明と思いますが、例えば、16ページをみると、やはり横断する方と、駅を利用される方の両方がいらっしゃると思います。例えば、平成29年のときの1日の津田山駅の乗降客数に対して、この踏切を使う方がどれぐらいいらっしゃるのか、また、令和3年のときの乗降客数が、例えばすごく減っていたりすると、やはり全く同じ様には比較できないと思います。かなりの方が駅を利用されるということですので、1日の乗降客数の変化はわかりますでしょうか。おおよそで結構なのですが、1日の乗降客数がすごく減っていたら、やはりどうしても、その影響によって踏切を渡る人が減ってしまったのではないかと普通は思ってしまうと思いますので。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

JRの公表資料によりますと、津田山駅についてはコロナ前の平成31年度で7,640人でした。また、コロナ禍の状況になりますが、令和2年度では5,912人でした。

コロナ禍において駅利用者数が減少しておりますが、今後駅利用者が増えたとしても、その方々が橋上駅舎になったことによって踏切を渡らずに駅に行くことができますので、コロナの影響は受けにくいと捉えております。

石川委員

例えば、このアンケートも見ますと、回答者60人のうち、鉄道を横断している人は9%で、それ以外の方はほとんど電車を利用しているということで自由通路を使われていらっしゃるので、やはり駅を使われている方が自由通路を使っていて、鉄道を横断している方は今でも踏切を横断しているのかと感じましたので、その様な状況ではないのであれば、例えばアンケートの自由回答欄の記載など、何か結果を補強するものがあつたら、もう少し説得力がでると思われました。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

今後の検討とさせていただきます。

朝日会長

ありがとうございます。

私も最後に一つだけ。効果の書き方ですけども、幾つかのご意見にも関係しますが、例えば24ページの津田山駅について、踏切横断者数の減少が指標になっており、事業効果が発現していると書かれていますが、中野島駅の単費事業で感じたのは、鉄道を横断しなくても踏切利用者数はかなり減っています。臨時改札口の設置については、かなりイレギュラーであり、様々な条件が整って実現したことだと伺っているので、この事業はこのまま進めていくことになるかと思えますけれども、踏切利用者数の減少は、メインの成果指標ではあるけれども、駅を利用する人だけが踏切を使わなくなったということだけではなく、地域分断など、電車の利用者以外の効果は、この数字には必ずしも現れない部分があります。

踏切利用者数のうち、駅を利用したい人だけでもかなり減ってしまうとなると、臨時改札口の設置で事業効果はかなり出てしまうのではないかと、橋上駅舎化までしなくても良いのではないかと、ということにもなりかねないような気もしますので、この事業効果の発現は、その指標だけで見られない部分もあり、自由通路ができて地域分断や駅周りのまちづくりに関して効果があることについても、少し強調されたほうがいいのかと思われました。この社会資本総合整備事業の効果を現す成果指標が、踏切横断者数の減少ということについては、それ自体に全く異論はないですが、それだけで計れない部分もあるため、このアンケートがやはり大事かと思われました。ご意見もありましたけれども、行き来しやすくなったとか、必ずしも駅利用ではなくて

も良いこともよく分かりますので、QRコードの活用など、何らかの手法で回答数を多く取れるようになると良いと思いました。

若林まちづくり局交通政策室担当課長

はい、ありがとうございます。いただいたご意見につきましては、検討させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

朝日会長

以上でよろしいでしょうか。

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

それでは、2件目の審議に入りたいと思います。川崎市公共下水道社会資本総合整備計画、川崎市公共下水道社会資本総合整備計画（防災・安全）、川崎市公共下水道社会資本総合整備重点計画（防災・安全）の事後評価について、ご説明をお願いできればと思います。

白柳上下水道局下水道部下水道計画課長

（資料2-1の内容に沿って説明）

朝日会長

どうも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。ご発言をお願いいたします。前回と同様、挙手いただき、お名前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。

25ページについて、どうしても目立ってしまうのが、重要な管きよの耐震化率の実績が87%ということですね。ご説明によると、当初は44.7%だと考えていたものが、実際には耐震性能を満たしている管きよがもっと存在したとのことでしたが、実際どのくらい在ったのでしょうか。

上下水道局下水道部下水道計画課

耐震診断の結果について、約645キロのうち、約545キロメートル、こちらが耐震性能を満たすことが確認できたという形でございます。当初につきましては、耐震診断の結果がすべて出てなかったものですから、診断した結果、約267km追加し、最終的に545キロが、それが耐震性を満たすことが確認できたということで、指標のほうに、分子のほうにだけそちらを足して、率が向上したということでございます。

福田委員

当初、現況値がパーセンテージ表示で幾らだったのかが分からないので、それが百分率でどれぐらいなのかについても示していただく必要があると思います。また、645キロメートルというのは川崎駅以北の地域のみかと思います。川崎駅以南の地域も含めて全体の延長も設定するべきではないでしょうか。

上下水道局下水道部下水道計画課

以南が約50キロありまして、トータルで約700キロぐらいございます。