

【平成29年第2回定例会 まちづくり委員会委員長報告資料】

平成29年6月22日 まちづくり委員長 山崎 直史

○「議案第68号 川崎市手数料条例の一部を改正する条例の制定について」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第70号 川崎市道路標識の寸法の基準に関する条例の一部を改正する条例の制定について」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第71号 川崎市都市公園条例の一部を改正する条例の制定について」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第73号 都市計画道路殿町羽田空港線ほか道路築造工事請負契約の締結について」

《主な質疑・答弁等》

\*生態系保持空間を保全するための取組について

多摩川における生態系保持空間では、学術研究目的以外の立入りが原則として禁止されており、本工事においては、生態系保持空間を改変しないよう、橋脚の位置を考慮することや、工事用の仮設物等を当該空間に設けないことなど、生態系保持空間を保全する計画としている。

\*近接する位置に橋脚を設置した場合においても、生態系保持空間を保全できるとする根拠について

橋脚から生態系保持空間までの距離は、最も近接する箇所約10mほど離れている。工事の際には細心の注意を払い、生態系保持空間を改変しないよう施工を進めていきたいと考えている。

\*環境影響評価審査書が指摘している上位性の種と典型性の種のどちらを環境保全のために優先させるかの見解について

環境影響評価審査書において、鳥類の上位性の種とは、生態系ピラミッドの上位に位置するサギ類などの比較的脚の長い鳥類、典型性の種とは、多摩川の河口干潟に飛来するシギやチドリなどの比較的脚の短い鳥類を指している。しゅんせつ後における干潟の埋戻しの高さによって、生息しやすい鳥類は異なってくるため、上位性の種と典型性の種の優先性については、事業者が見解を持つべきとの趣旨である。干潟の保全・回復については、専門家の意見を取り入れながら計画を策定していきたいと考えており、干潟の保全・回復状況を随時モニタリングしながら、適切に対応していきたいと考えている。

\*しゅんせつ工事が必要な理由としゅんせつ土量について

整備に当たり、橋脚等を設置するための工事用船舶が進入できるようにしゅんせつを実施する必要がある。入札公告時の標準的な設計では、工事用船舶の航行範囲について約20万2,350 m<sup>3</sup>をしゅんせつする予定である。

**\* しゅんせつ箇所及びその周辺の保全・回復計画について**

保全・回復計画については、契約後速やかに受注者と調整を行い、専門家の意見を伺いながら、市として計画を策定していきたいと考えている。また、計画策定後には、ホームページ等により、広く公表していきたいと考えている。

**\* 環境を保全するための費用について**

しゅんせつ箇所及びその周辺の保全・回復を図るための費用は、入札金額に含まれていると考えている。今回の入札者の技術提案は、本市の要求水準を満たしているものであり、この技術提案に基づいて入札金額を計上しているものである。

**\* 本事業の費用便益分析と算出時期について**

費用便益分析とは、事業の経済的効率を評価する手法である。本事業に係る便益は約332億円、費用は約269億円であり、費用の内訳は、事業費が約262億円、維持管理費が約7億円である。便益を費用で割った費用対効果は約1.2となっており、国による新規事業の採択基準の1.0を上回っている。また、算出時期は平成29年1月から2月頃である。

**\* 費用便益分析の基礎となる交通量の調査について**

羽田連絡道路の交通量については、両方向に向かう車両の合計を1日当たり約1万1,000台と見込んでいる。この推計は、現況の交通量や周辺の土地利用等を踏まえ、国などの道路計画において交通量推計に採用される一般的な手法である高速転換率併用分割配分法を用いて算出している。また、算出に当たり、交通量調査を実施しており、結果を自主的環境影響評価の手続の中で公表している。

**\* 事業費と維持管理費の算出根拠について**

費用便益分析は、国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づき、検討年数を50年、社会的割引率を4%として算出しており、事業費については約300億円を想定しているところであるが、現在の貨幣価値に換算して、費用便益分析においては、約262億円と算出している。維持管理費については、道路構造物の点検、補修等に掛かる費用として、本道路の供用開始後に定期的に行う塗装の塗り替えなどの補修や定期点検の費用を試算し、1年当たり平均で約3,300万円の費用が掛かるものとして算出している。

**\* 災害時に緊急交通路として活用することについて**

緊急輸送道路等としての活用については、防災機能の向上に寄与する道路となるよう、交通管理者等関係機関と協議をしていきたいと考えている。

**\* 国道357号と同時に整備することの意義について**

羽田連絡道路は、羽田空港跡地地区と殿町地区を結び、日本経済の発展を牽引する一体的な成長戦略拠点の形成を加速するために不可欠なインフラである。一方、国道357号は、神奈川県、東京都及び千葉県を結び、広域的なネットワーク形成に必要な幹線道路であり、それぞれ役割、機能が異なっており、同時に整備する必要があるものと考えている。

#### \* 羽田連絡道路の必要性について

国主催の羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会において、殿町地区と対岸の羽田空港跡地地区第一ゾーン、第二ゾーンのエリアを一体的な成長戦略拠点として整備することが関係者間で確認され、そのためには羽田連絡道路が必要不可欠であるという共通認識の下、事業を進めてきたところであり、川崎市側の研究開発機能と大田区側のものづくり技術との連携など、研究から事業・製品化までが展開する拠点として整備を進めていくことを考えている。また、橋の耐用年数は100年程度を見込んでおり、急速に経済が変革していく中で、臨海部が今後も持続的に発展していくための土地利用転換を支える上でも、羽田連絡道路は非常に重要なインフラであり、羽田との一つの軸ができることには、大きな価値があるものと考えている。

#### \* 空港アクセス道路と羽田連絡道路を直結させない理由について

羽田連絡道路は、多摩川の航路を跨ぐために必要な高さを約10m確保し、環状第8号線と接続するため、高低差がおおむね10mある。そのため、空港アクセス道路への接続については、別途連結路を整備する必要があり、用地の確保や東京モノレールとの交差が生じるため、直結せずに環状第8号線を経由している。

#### \* 環状第8号線と空港アクセス道路との交差点に設置されている信号機と、羽田連絡道路と連結路との交差点に新たに設置される信号機との連動について

羽田連絡道路に接続する環状第8号線の連結路については、空港アクセス道路と環状第8号線が平面で交差している箇所の上を跨いで建設されるため、それぞれの信号交差点は、交通上、干渉しないため、交通流への影響は少ないものと考えている。

#### \* 入札に参加した3グループのうち落札者以外の2グループの状況について

入札については、3グループの申込みがあったが、入札に参加したのは2グループであった。価格と技術提案などの「価格以外の要素」による総合評価での入札であったが、技術提案は、いずれも優れたものであり、ほとんど差がなく、価格において、約14億円の差があったため、その点が入札結果に反映されたものである。

#### 《意見》

\* 干潟は、何百年、何千年も前から存在するものではなく、埋立てなどの人工的な要因によって形成されたものと考えているが、工事に当たっては、環境に配慮して慎重に進めていってほしい。

\* 今回の工事において、環境がしっかり保全されるのかということに疑念を抱かざるを得ず、その点について納得ができない。また、国道357号との二重投資による税金の無駄遣いであり、費用便益分析の点でも費用の算出についての説明が曖昧なため、明確な答弁ではないと考える。さらに、この計画に対して市民の理解が広がっておらず、緊急交通路として活用するなど、防災機能の強化の点は後付けの話であり、市民に役立つ事業だとは思えないため、本議案には賛成できない。

《審査結果》

賛成多数原案可決

○「議案第74号 塩浜3丁目地区内土地造成工事請負契約の締結について」

《主な質疑・答弁等》

\* 当該工事における有害建築廃材が発見された場合の対策について

当該工事に先立ち、平成28年にボーリング調査を実施しており、堆積物については、コンクリートのガラやがれき、ビニール等が確認されている。今後は、工事を進めていく中で、アスベスト等の有害物が発見された場合は、適切に処理していきたいと考えている。

《意見》

\* 建築廃材については、どのようなものが投棄されているか分からないため、近隣住民の不安を取り除くために、しっかりと対策をしてほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第75号 川崎駅北口自由通路地下街接続屋根新築その他工事請負契約の変更について」

《主な質疑・答弁等》

\* アトレ川崎出入口から川崎アゼリア出入口までの通路に屋根が新設されない理由について

当該工事は、必要最小限の範囲で通路及び川崎駅利用者の利便性等を考慮して設計し、工事を進めているところである。

\* 地下街接続屋根新築工事中の通路の通行について

工事中のアゼリアから地上に向かう部分については、仮囲いを設置しており、一部通行ができない箇所がある。また、今後については、現在地下の工事を進めており、上部の鉄骨部分の工事に入った段階で、鉄骨や重機の搬入に伴い、一部通行が制限される可能性がある。ただし、鉄骨等の搬入の際には、主に夜間に工事を行うため、日中については極力市民の通行の妨げにならないよう配慮していきたいと考えている。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第81号 市道路線の認定及び廃止について」

《主な質疑・答弁等》

\* 市道として認定されているが、実際の通行に適さないような道路への対応について

幅員が6尺（1.82m）前後の狭い道路については、市民が不法占拠という形で使用してしまっている状況がある。市としてはその状態を解消すべく、不法占拠者に売却を打診しており、本議案において廃止となる市道路線につ

いては、売払いの打診に応じて、今回の廃止に至ったものである。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第82号 訴訟上の和解について」

《審査結果》

全会一致原案可決