

令和3年10月15日

横浜市長

山中 竹春 様

横浜市公共事業評価委員会

委員長 森地 茂

令和3年度 第1回横浜市公共事業評価委員会の審議結果について

横浜市公共事業評価委員会は、令和3年度第1回横浜市公共事業評価委員会において、横浜市附属機関設置条例に定める担当事務に基づき、事前評価1件を審議した結果、評価案件について妥当としました。

1 委員会の開催経過

第1回委員会：令和3年9月3日(金) 午後1時30分から午後2時20分まで

	評価	事業名	所管局	審議結果
道路-1	事前評価	(仮称)相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業	道路局	妥当

2 意見具申

なし

横浜市公共事業評価委員会 委員

(敬称略・50音順)

委員名	現職名	専門分野
(いしかわ えいこ) 石川 永子	横浜市立大学 国際教養学部 都市学系 准教授	都市防災、復興まちづくり 都市計画・建築計画
(かまた もとゆき) 鎌田 素之	関東学院大学 理工学部 理工学科 准教授	衛生工学、水道工学
(たなか いねこ) 田中 稲子	横浜国立大学 大学院 都市イノベーション研究院 准教授	建築環境工学 住環境
(なかむら ふみひこ) 中村 文彦	東京大学 大学院 新領域創成科学研究科 特任教授	都市交通計画、交通施設計画 都市計画、地域計画
(むろた まさこ) 室田 昌子	東京都市大学 環境学部 環境創生学科 教授	都市計画 市街地・コミュニティ再生
(もちづき まさみつ) 望月 正光	関東学院大学 経済学部 教授 学校法人関東学院 常務理事	財政学、公共経済
(もりち しげる) ◎ 森地 茂	政策研究大学院大学 客員教授、名誉教授	社会基盤工学 国土政策、交通政策
(よこた しげひろ) 横田 樹広	東京都市大学 環境学部 環境創生学科 准教授	都市生態計画 緑地保全・創出
(わしづ あゆ) 鷺津 明由	早稲田大学 社会科学総合学院 教授	産業関連論 環境影響評価、環境政策

(令和4年3月31日まで)

◎…横浜市公共事業評価委員会 委員長

令和3年度第1回横浜市公共事業評価委員会 会議録	
日 時	令和3年9月3日（金）13時30分から14時20分
開催場所	新市庁舎18階 さくら14（WEB会議）
出席委員	森地茂委員長 石川永子委員、鎌田素之委員、田中稲子委員、中村文彦委員、室田昌子委員 望月正光委員、横田樹広委員、鷺津明由委員（50音順）
欠席委員	—
事務局	財政局公共施設・事業調整室 鈴木室長、公共施設・事業調整課 山本課長
説明者 （事務局以外）	1（1） 道路局 建設課 梅津課長 ※以下（道路局）
開催形態	公開（傍聴0人、報道機関0人）
議 題	II 議事 1 審議 （1）〔事前評価〕（仮称）相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業〔道路局〕 2 その他
決定事項	1（1） （仮称）相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業 ・意見具申なしとした。事業実施（案）について「妥当」とした。
議 事	はじめに （事務局）今回の委員会は、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点などから、WEB会議形式とすることを説明 委員会成立の定足数5名に達しており、会議が成立していることを報告 会議を公開することについて確認 森地委員を委員長に、また中村委員を職務代理者とするについて確認 II 議事 1（1） （仮称）相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業について （道路局）議事II 1（1）について説明 （委員長）質問等あればどうぞ。 （中村委員）質問が2点ある。まず1点目は、先の説明で踏切が除却されると、その分移動時間は短縮され、交通渋滞は解消されるが、それによって朝のラッシュ時間帯のピーク時に、鶴ヶ峰2号踏切の部分がスムーズになることにより交通の流れが変わることで、その先の旭区役所付近の交差点（交差点名：鶴ヶ峰駅入口）に負荷がかかり、今までよりも交通渋滞が起こるようなことが予測されるかどうか、あるいは全体の移動時間の短縮効果を計算する時には、このようなことも含めてネットワーク上での影響を考慮する必要があるのかどうか、ある場合は考慮したのかという部分を教えてもらいたい。2点目は、環境影響評価審査会や都市計画審議会でのこの案件について同時並行的に審議が行われているのか。市のほかの審議会における議論の話は、当委員会の委員は共有しなくて良いのか、若しくは、本委員会は独立した機関である

ため、今回はこの評価調書（案）に基づき事業評価を行えば良いのか。そのスタンスを確認したい。

(道路局) 1点目については、鶴ヶ峰2号踏切が除却されることで、ここの交通渋滞は解消されると考えている。その一方、旭区役所付近の交差点に交通が集中し、交通渋滞が発生することは全くあり得ないことではないと思う。ただし、交通量自体は変わらず、現状と同等となるものと考えている。次に2点目の環境影響評価審査会や都市計画審議会に係る議論の共有については、所管課として、手続上はそれぞれ別のものだと考えている。そのため、必要に応じ、情報を共有させて頂きたいと思っている。

(中村委員) 1点目だが、懸念していることは、特に朝のピーク時などに、旭区役所付近の交差点において、現状では踏切があるため1時間に40分ぐらい塞いでいることで比較的交通量がないことが、本事業完了後には交通が流れてくることである。そのことの影響はあるだろうと予想するが、元々日当り交通量がそれほど多くないのであれば、それで良いこととする。ただし、交通工学の分野ではそのことを「幽霊ボトルネック」と一般的には言うようだが、ネットワークの状況が変化することにより、これまでなかったところに渋滞が発生することは有り得る話のため、可能であれば、そのような意識を持ち、特に事後評価する時など注意してもらいたい。2点目については、それぞれスタンスの違う会議体ではあるが、同じ事業に対して、どのような意見が出たかを把握することは当委員会にとっても良いことであると思っている。ただし、当委員会が独立した会議体ということであれば、委員会の資料における費用便益を中心とした事業効果の評価に焦点を置いた議論となることを了解する。

(委員長) 1点目の道路の渋滞のことでは、この部分では空き、向こうでは混むというのを合わせて、事前と事後評価で比較すれば済む簡単な話である。なぜそうしないのかという話のため、今後検討すること。また、2点目では、住民から聞いた意見などを紹介すれば良い話であり、今回はこれで良いと中村委員は話されているが、次回からそのように対応することは可能か。

(事務局) 可能である。本案件について目立った意見等で今紹介できるものはあるか。

(道路局) 環境影響評価審査会では、やはり生態系への影響というところが委員会の中で審議され、鉄道の地下化に伴うことよりも工事中の環境への影響が一つ議論になっている。また都市計画審議会自体はまだ開催されておらず、都市計画に伴う素案の説明会など地元で行っている状況である。

(鷺津委員) 委員会資料のまとめ方には既定のフォーマットがあることは理解している。しかし、公共事業評価には広い観点からの評価が必要である。特に環境への配慮についてはもう少ししっかりと評価されるべきではないかと思う。既定のフォーマットの下での費用便益分析では、便益として移動時間短縮便益や走行経費減少便益などを計上しているが、環境影響評価については含まれていない。例えば、これまでは渋滞中の車の空吹かしで排気ガスが出てい

たことが、事業実施後は道路が空くことでそういうことがなくなり、付近の窒素酸化物濃度が減少することになる。その結果、沿道の住民の健康被害が減少し、余命が延びるなどの環境影響が有り得る。そのようなことは便益として計上できなくはないが、既定フォーマットの下では評価されていない。つまり、既定フォーマットにおける費用便益分析によって全てのことがおさえられているわけではない。さらにこのような定量的評価に加えて、質的な評価も追記していくことが必要になるのではないかと思う。特に環境面については注視すべきである。現在では配慮が必要な環境問題が多様化している。定量的な環境影響評価も一つの環境への配慮ではある。これは1990年代にLCA（ライフサイクルアセスメント）分析の方法が確立され、環境負荷を定量的に評価する手法として定着している。だがそれはあえて言えばやや古めの環境影響評価になっていると思う。時代と共に環境問題に対する意識も高度化されてきているため、様々な因子を評価に加えることを考えるべきだと思う。まだ手法として定量化の方法が確立されていないことや、費用便益分析などのマニュアルに具体的な計算方法が示されていないものであっても、質的な方法によって評価をしていくべきだと思う。当委員会における説明等においても、そのような面での質的な評価に係る状況について、委員会資料に積極的に記載することを今後検討してもらいたい。

(道路局) 確かに、国土交通省のマニュアルに基づき費用便益比を算出しているのだが、その中には環境という便益は現状ではない状況である。その一方で、CO₂など窒素酸化物の削減効果は実際にあると思う。そのことについては、本事業の整備効果の中のストック効果（整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたり得られる効果）として、今後、何かしらで出していく必要はあるのかということ、事業課としては今後の課題と考えている。

(委員長) 少なくともこの事業評価の前に、環境影響評価審査会の時に、そのようなことはしっかりと議論しておいてもらいたい。これがまず前提である。

(横田委員) 自分は横浜市環境影響評価審査会の手続きに関しても存じ上げているが、環境面への影響では、この軌道自体というより帷子川親水緑道に対するものが一番大きいと認識している。そのようになる原因は、おそらくその軌道に加えて鶴ヶ峰駅を北側に線形変更することではないかと考えている。また、環境影響評価審査会でもそのような議論があったかと思う。鶴ヶ峰駅を北側に線形変更することの費用対効果における位置づけが明確になっていないのではないかと思う。資料にある費用便益は踏切に関することであり、駅の立地や構造の変更に関する分析には踏み込まれていないのではないかと思う。線形変更に伴い、擁壁を新たに設置することで斜面樹林の改変が生じること、また帷子川親水緑道自体に部分的な改変が一時的に生じることが分かっているが、そのような環境の保全措置が必要になってくるのであれば、その費用便益やこの構造にした理由に関して事業的な観点から教えてもらい

たい。

(道 路 局) 評価調書(案) 5 ページの平面図にあるとおり、鶴ヶ峰駅付近は、薄いピンク色が現在の軌道を示し、現在ある鶴ヶ峰駅が今回赤色の線形になる計画としている。帷子川親水緑道は、直線的な川に改修された帷子川と鶴ヶ峰駅の間に残された旧川に沿って設けられた遊歩道である。この緑道を一部かすめる形で計画をしている。今回線形変更する理由としては、現在の相模鉄道本線の線形が鶴ヶ峰駅前後の部分でかなり S 字になっていることを可能な範囲で改善をしていくことと、この親水緑道付近の鶴ヶ峰駅北側に横浜市が所有する土地があり、そこを利用して新駅の計画をしていくことが、工事上のメリットとして大きいことから、線形変更を計画したところである。

(横田委員) 工事費用の削減につながる工事上のメリットは分かるが、この連続立体交差事業としての、工事以外の事業自体におけるメリットは、どのようなところにあるのかを教えてください。

(道 路 局) 事業費の面で言っても、ここに既存の鶴ヶ峰駅が地上にあり、この軌道の線形をふらないとすると、既存の駅の真下に新駅を整備していくことになる。その場合、既存の駅を支えながらその下に新駅を構築するため事業費も膨大になることから、この連続立体交差事業の全体としてメリットが大きいと判断している。

(横田委員) そのことに関して地元の方からの意見というのはあるのか。

(道 路 局) このことについての地元の方の意見は、特に把握していません。

(横田委員) 了解した。駅前地区のまちづくりに関することにも直結する話と思うため、環境に対する分析のほかにも、やはり地域社会に対する分析をしっかりと行い、本事業による地域社会への影響に関して地元と意見交換をしていくような形で事業を進めて頂ければ良いと思う。

(委 員 長) おそらく、駅を移すことにより駅前広場にもメリットがあるなどいろいろなことがあると思うが、基本的には、費用便益分析において何と何を比べるかという問題がある。with と without で比べるのみで良いのか、あるいは、この駅を移すことについての比較をするのか。さらに言うと、地下化と高架化で比較をすることもある。今回は地下化するため、周辺の住民からあまりないだろうが、これを高架式で行うとしたら、大変な議論になっているはずであり、ほかでもよくそのようなことは起こっている。このような時に、地下に駅や軌道を入れることで、莫大な費用を要することを行って良いかどうかということが当然議論になり、その比較論がされるはずだが、現状のマニュアルでは、そのような計画の内部についての比較検討はしなくて良いことになっているのか。今回はおそらく問題ないとは思いますが、そういうことをこれからどうするかということは、検討しておいてほしい。

(道 路 局) 費用便益などを算出するにあたり、高架式と地下式の比較検討は行っていないが、当然この構造にする計画を策定する過程では比較検討を行っている。それぞれの費用便益等も加味した上で、現在の計画を立てているところ

である。

(委員長) 先の鷺津委員の話でもあったように、公共事業評価の審議に諮るのであれば、様々な疑問として出たことに対して答えられるようにしておくことが必要だと思う。よろしくお願いします。

(室田委員) この事業は大変インパクトの強い事業だとまず思う。評価調書(案)5ページの平面図を見ると、軌道の両側に細街路や行き止まりの道路などあり、防災上問題があるような地域も多数あるような感じがする。一体的に整備をするという説明が先にあり、これは都市計画審議会の方の話なのかもしれないが、このような大きな事業の場合、やはりその周辺地域への影響やインパクトのある事業のため、本委員会の評価の中でも、この事業自体がどのように地域にとって最も効果的に整備が進められるのかということ、一つ大きな評価の観点であると思う。この事業は、一体的に整備をするということから考えると、その地域で抱える問題に対し、おそらくいろいろと貢献できるはずだというふうに思うが、その説明がなかった。鶴ヶ峰駅北口周辺のまちづくりについては、地元住民の希望もあるだろうし、都市計画関係の方とどのように連携を取っていくのかという話もあるだろう。あるいは、直ちに対応することは難しい部分もあるため、長期的にこのようなことを考えているということもあるだろう。様々な観点から最も効果的に進める方法を検討すべきと思う。そこで、その辺についてもう少し追加で情報を教えてもらいたい。

(道路局) 本事業は、確かにインパクトの大きい事業ではある。この線路や踏切を除却していくところは、地域の皆様に非常に歓迎されているので、事業全体としては、このような事業をすることの理解は頂いていると思う。その一方で、本事業を進めていくにあたり、先ほど委員が話された行き止り道路の解消などは、今後地域から要望が出されることも予想される。そのような地域からの声を、横浜市として受けとめ、一つ一つ解決に向けて一緒に取り組んでいくところが、本事業を契機としたこの地域全体を良くすることへの使命ではないかと思っている。先述のとおり鶴ヶ峰駅周辺においては、この事業を契機として既存の駅や踏切、線路が地上からなくなるので、現在、本事業の内容とは別にその土地を活用した一体的なまちづくりを地域と連携しながら進めていく計画が、まだ構想段階ではあるがある。まずはこのようなところから地域の皆様の声を拾い、より良いまちにしていくことが求められてくると考えている。

(室田委員) この鶴ヶ峰駅周辺のまちづくりも拠点的な一つの重要な事業だと思うが、今回軌道に沿った線状にそのようなことが発生してくるため、沿線上の計画のようなことも非常に重要である。そのようなことも、もし情報があれば教えてもらいたいし、本事業は周辺の様々な問題を解決する上でも効果的に利用できると思うので、その辺を検討してもらいたい。

(道路局) はい。ありがとうございます。

(委員 長) 室田委員の話とも関係するが、そもそも費用負担については、市側が約9割、鉄道事業者側が約1割である。その1割は事故の減少やダイヤの構成などにより決まっているのか。

(道 路 局) 鉄道事業者が受ける受益分の応分の負担という考え方である。

(委員 長) その受益分の中身は何か分かるか。何が言いたいかという、建国協定や建運協定を決めた時代は、地下式にするという構想があまりなかった。連続立体交差事業では高架式にすることが多かった。今回は室田委員の話のように空いた土地が多数できる。そしてそのための費用負担では約9割も国や市に出してもらい、その土地は相変わらず鉄道事業者の所有ということで良いのかという議論が当然有り得る。そのことに関して以前調べたことがあるのだが、長野電鉄では連続立体交差事業で地下化した軌道敷を道路用地として利用している。また、京阪電鉄では高架下空間へ駐輪場などを整備している。もちろん事業を進める際の契約に関わることはあるが、このようにいくつかの事例では、事業に伴い生じた線路跡地である土地を都市計画事業施行者である自治体に渡し、公共目的の利活用をしている。用地を公共に渡すと、室田委員が話されたように、道路にするや緑地にするなど、そこで何をするかという話に当然なると思う。そこで、今回の事業だが、先述では鶴ヶ峰の新駅用地として市の所有地と鉄道用地を交換していくとの話であった。交換するということは、鉄道の用地は元々鉄道事業者の所有であるとの前提になっているので、そのような話なのだろうと思う。これは、今回の事業単体に対してやプロジェクト単位で言うことではなく、むしろ国のルールの問題かもしれないが、連続立体交差事業に伴い地下化した場合、線路跡地である地上部の用地の使い方は、少し議論の対象になるだろうと思う。特に鶴ヶ峰駅周辺の用地では、鉄道事業者は商業施設などに利用したいはずだが、自転車置き場や緑地など公共でこのように利活用したいということもあろうかと思う。このことは鉄道事業者と市の各々の部局で議論をしているだろうと推測するが、ルール上そのような問題が残っていることを理解してもらいたい。今後、同種事業がある場合は、そのようなことをしっかりと議論する方が良い気がする。また、鉄道用地として地上に残る土地において、雑草が生えた際の管理はどうなるのか、あるいは、その土地に第三者が侵入してきて大騒ぎしたらどうするのかなど、管理上の問題が発生してくる可能性がある。そのようなこともこれから課題になりそうな気がするので、担当の部局でこれからどうするか議論をしておいてもらいたい。

(道 路 局) はい。ありがとうございます。鶴ヶ峰駅周辺は、市と鉄道事業者で用地を交換するという話もあったが、それは本事業完了後のこととなるため、現時点では予定というところである。一方、鉄道跡地となる線状の部分は、ほとんどが鉄道事業者の底地、用地となることから、その活用の仕方については、今後、鉄道事業者と地域も巻き込みながら話し合っていく必要があると考えている。御指摘頂いたように雑草が茂る荒れた状況になることは完全に避け

なければいけないので、そこは現段階ではまだ何も決まったものはないが、この事業を実施する主体として、またこの地域を守っていく主体として、横浜市が鉄道事業者に求めていくこととして、声を大きくして言っていきたいと考えている。

(委員 長) 少なくとも、協定で費用負担が鉄道事業者は約1割、都市計画施行事業者が約9割と決定した場合跡、線路地である用地の活用という部分では、高架下では使い勝手が比較的良くないためあまり問題にはならないが、地下式で更地になった場合は違うので、鉄道事業者のメリットの中にそのことを含めると、費用負担が1割ではなく、更に負担してもらえるかもしれない。あるいは、費用負担は変わらないにしても、だからもう少しこの用地は公共的に活用することができないかという議論になりそうな気もするので、検討してもらいたい。

(道 路 局) はい。ありがとうございます。

(委員 長) 本案件は意見具申なしとし、本案件は妥当で良いか。

(委 員) 良い。

(委員 長) それでは、本案件は妥当とする。本件の審議については以上

2 その他

・部会の設置について

(委員 長) 事務局からその他あるか。

(事 務 局) 今後の審議について、一つ相談させて頂く。今年度の審議対象件数が、現時点で26件であり、昨年度の22件よりも多くなる見込みであり、そのうち道路整備に関する再評価について5件の審議案件が予定されている。そこで、本年度も昨年同様、道路整備に関する再評価の審議について、「横浜市公共事業評価委員会運営要綱」第6条第1項に基づき、“特定又は専門の事項”として、道路部会の設置による審議を提案するものである。

また、今年度については、新たな提案として、事前評価案件1件について試行的に道路部会での審議を提案するものである。

同条第2項に規定する部会の人数については、これも昨年度同様に、中村委員、望月委員、室田委員の3名とすること、同条第3項に規定に基づき、部会における議決を委員会の議決として扱うことを提案するものである。

なお、同条第2項では、部会の委員は委員長が指名することになっているので、このことも含め、本委員会の議事として諮るものである。

(委員 長) それでは、事務局の提案のとおり、道路事業に関する再評価及び試行的に実施する事前評価1件は、道路部会にて審議し、部会における議決を委員会の議決とすることについてよいか。また、部会の委員は、中村委員、望月委員、室田委員を指名することによいか。意見・質問等ないか。

(各 委 員) 意見等なし。

	<p>(委員 長) それでは、本年度も、道路部会での審議をよろしく願います。事務局から補足等はあるか。</p> <p>(事 務 局) 部会の開催日程等については、本日決定した3名の委員と後日改めて調整する。また、部会の審議結果は、第3回の事業評価委員会で報告する。</p> <p>(委員 長) 本日の議事は以上</p>
<p>資料</p> <p>・</p> <p>特記事項</p>	<p>1 資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 次第・座席表・委員名簿 ・ 資料① [事前評価] (仮称) 相模鉄道本線 (鶴ヶ峰駅付近) 連続立体交差事業の調書など一式 <p>2 特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本日の会議録は、委員に確認後、委員長に確認する。 ・ 本日の審議結果等の資料は、委員長の確認で確定する。