

令和7年 9月 10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 中村 文彦

令和7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7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任事務に基づき、再評価3件、事後評価1件を審議した結果、評価案件について審議結果のとおりとしました。

1 委員会の開催経過

令和7年8月4日(月) 午前 9時30分から午前 12時00分まで

評価	事業名	所管局	審議結果
脱G-1 再評価	市道五貫目第33号線（上川井・上瀬谷地区）道路整備事業	脱炭素・GREEN × EXPO推進局	妥当
脱G-2 再評価	都市計画道路瀬谷地内線（二ツ橋中部地区）道路整備事業	脱炭素・GREEN × EXPO推進局	妥当
建築-1 再評価	市営洋光台住宅建替事業	建築局	妥当
市民-1 事後評価	港南公会堂及び港南土木事務所整備事業	市民局	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
(あさひ ちさと) 朝日 ちさと	東京都立大学 都市環境学部 都市政策科学科 教授	環境経済学、都市地域経済学政策評価、費用便益分析
(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
(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 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所 特任教授	都市交通計画、交通施設設計 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	関東学院常務理事 関東学院大学名誉教授	財政学、公共経済
(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 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 社会科学総合学術院 教授	産業連関論 環境影響評価、環境政策

(令和8年3月31日まで)

◎…横浜市公共事業評価委員会 委員長

令和7年度第1回横浜市公共事業評価委員会 会議録	
日 時	令和7年8月4日（月）9時30分から12時00分
開催場所	市庁舎18階 なみき9～12（WEB会議）
出席委員	中村 文彦（委員長） 朝日 ちさと、石川 永子、鎌田 素之、田中 稲子、室田 昌子、望月 正光（五十音順）
欠席委員	横田 樹広、鷺津 明由
事務局	財政局ファシリティマネジメント推進室 福島室長、ファシリティマネジメント推進部 中澤担当部長 ファシリティマネジメント推進課 加藤担当課長
説明者 (事務局以外)	1 (1) 脱炭素・GREEN×EXPO推進局上瀬谷整備推進課 高橋担当課長 ※以下（脱G局） 1 (2) 脱炭素・GREEN×EXPO推進局上瀬谷整備推進課 高橋担当課長 ※以下（脱G局） 1 (3) 建築局市営住宅課 神谷担当課長 ※以下（建築局） 1 (4) 市民局地域施設課 伊藤担当係長 ※以下（市民局）
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) [再評価] 市道五貫目第33号線（上川井・上瀬谷地区）道路整備事業 [脱G局] (2) [再評価] 都市計画道路瀬谷地内線（二ツ橋中部地区）道路整備事業 [脱G局] (3) [再評価] 市営洋光台住宅建替事業 [建築局] (4) [事後評価] 港南公会堂及び港南土木事務所整備事業 [市民局] 2 その他
決定事項	1 (1) 市道五貫目第33号線（上川井・上瀬谷地区）道路整備事業 意見具申なしとした。対応方針（案）について「妥当」とした。 1 (2) 都市計画道路瀬谷地内線（二ツ橋中部地区）道路整備事業 意見具申なしとした。対応方針（案）について「妥当」とした。 1 (3) 市営洋光台住宅建替事業 意見具申なしとした。対応方針（案）について「妥当」とした。 1 (4) 港南公会堂及び港南土木事務所整備事業 意見具申なしとした。事後評価（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、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 II 議事 <u>2 (1) 市道五貫目第33号線（上川井・上瀬谷地区）道路整備事業について</u> (脱 G 局) 議事II 2 (1)について説明 (委員長) 質問等あればどうぞ。 (室田委員) 交通量に関する点について伺いたい。使用された交通センサスの年次が変更

	<p>されたとのことであり、新たな土地利用が含まれているとの説明もあった。そこで、全体の交通量のうち、物流施設・観光施設・賑わい地区に関連する交通量がどの程度の割合を占めるのか、ご教示いただきたい</p> <p>(脱 G 局) それぞれの 4 地区において発生する利用交通には差異があるが、全体として約 9,000 台程度が新たな土地利用に起因する交通量であると見込んでいる。</p> <p>(室田委員) そうすると、場合によって異なるが、全体の交通量のうち、新たに発生する交通量はおおよそ半分、もしくは 3 分の 1 程度に相当するという理解でよいか。</p> <p>(脱 G 局) 補足すると現在の交通量は約 2 万台である。これに対し、新たな土地利用に起因する交通量は約 9,000 台と見込んでいる。両者を合算すると、将来的な交通量となる見込みである。</p> <p>(室田委員) いずれにしても、現在の交通量が約 2 万台であり、将来的には約 3 万台となる見込みであることから、交通量は 1.5 倍に増加することになる。本計画の目的の一つは渋滞の回避であると理解している。加えて、新たな土地利用に対応すること、またそれに伴う交通への配慮も極めて重要である。物流施設と観光施設では、発生する交通の性質が大きく異なるため、それぞれに応じた配慮が必要である。資料には一定の記載があるものの、道路が果たすべき役割をより明確にするためには、さらに踏み込んだ記述が望ましい。</p> <p>(脱 G 局) 補足させていただく。10 ページ（目的及び事業概要）の左側の図において、東名高速道路から緑色の線で示された新たなインターチェンジの矢印が確認できる。今回の将来交通に関しては、新たな土地利用によって増加する交通のすべてを当事業で処理するわけではなく、このインターチェンジの整備により、交通の分散を図る計画である。ただし、ご指摘の通り、文言としての記載が不十分であるため、事務局と協議の上、必要な記載を追加する方向で検討したい。</p> <p>(室田委員) 承知した。</p> <p>(委員長) 今との件について、確認させていただきたい。まず、今回予測された計画交通量は、何年時点の数値であるか。</p> <p>(脱 G 局) 再評価時点で令和 22 年の推計である。</p> <p>(委員長) 承知した。次に、東名のインターはいつ設置される予定なのか。</p> <p>(脱 G 局) 現在、環境アセスメントの手続きを進めている段階である。今後、都市計画決定手続きの中で、具体的な年次が示される予定である。現時点では、何年に設置されるかについて明確な数字はない。ただし、少なくとも令和 22 年度時点には整備が完了しているという前提で、今回のシミュレーションを実施している。</p> <p>(委員長) 土地利用の完成はいつ頃になるのか。</p> <p>(脱 G 局) 現在の区画整備事業は、令和 15 年度の完成を見込んでいる。</p> <p>(委員長) それぞれの整備項目について、どの年にどのような状況になるのか、また、それに対してどのような対策を講じるのかを、可能な範囲で記載することが望ましい。これは、室田委員からのご質問に対する回答としても重要である。現時点では確定していない事項もあるが、何も記載しないよりは、一定の見</p>
--	--

	<p>通しや配慮をもって記述していただきたい。</p> <p>(脱 G 局) 承知した。</p> <p>(朝日委員) ご説明は理解した。ニーズについては、経済的な要素も含めて高いと認識している。一点、確認させていただきたい。10 ページの図において、昼間から夜間に作業時間が変更されたことで、事業費が増加したと記載されている。この変更は、工期延長と関係があるのか。夜間施工への変更は、現行の交通状況への配慮によるものであり、混雑緩和や時間節約といった便益に資するものであると理解している。しかしながら、夜間施工によって工期が延長される場合、整備後に得られる便益の発生が遅れることとなり、見えないコストが生じる可能性がある。したがって、夜間施工と工期の関係について、どのように整理されているかを確認したい。</p> <p>(脱 G 局) 今回の工事において、最終工程となるのは歩道部に設置される電線共同溝の工事である。この工事は歩道空間で行うものであり、一部夜間施工もあるが、概ね昼間施工が可能である。確かに、夜間施工の場合は 1 日あたりの施工量が少なくなるため、工期が若干延長される傾向があることは事実である。しかしながら、事業全体の完成時期が夜間施工によって直接的に遅れるわけではなく、電線共同溝の工事が最後に行われることから、工期延長との因果関係は限定的であると認識している。</p> <p>(朝日委員) 工期の延長が事業費増加の主因ではないということで理解した。</p> <p>(望月委員) 本工事が必要であることは十分に理解している。また、この道路が将来的に重要な幹線となることも理解している。そこで、事業費に関して一点確認したい。B/C (費用便益比) を算出する際には、事業費を現在価格で評価することになるのはやむを得ないと考える。ただし、今回の工事が令和 15 年度まで継続する予定であるとすれば、将来的な事業費の上昇についてどのように想定しているのかご教示いただきたい。</p> <p>(脱 G 局) ご認識の通り、現在も資材価格および労務費は高騰傾向にあり、今後もその傾向が続く可能性はあると考えている。ただし、本事業において最も事業費がかかるのは車道部の工事であり、これについては来年度までに概ね完成する予定である。したがって、令和 15 年度までの期間において、事業費全体に大きな影響を及ぼす可能性は低いと認識しているが、引き続き、事業費の増加抑制に努めていきたい。</p> <p>(望月委員) そうした見通しを持って対応されているのであればよい。</p> <p>(委員長) 他に意見はないか。本事業については、委員から交通量や道路の役割に関する記載の充実を求める意見があった。これらの点については、事業局にて資料を修正することを条件に、意見具申はなしとし、事業の継続は妥当と判断する。</p> <p>(委員) 異議なし。</p> <p>(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。</p> <p><u>2 (2) 都市計画道路瀬谷地内線（二ツ橋中部地区）道路整備事業について</u></p> <p>(脱 G 局) 議事 II 2 (2)について説明</p>
--	---

	<p>(委員長) 質問等あればどうぞ。</p> <p>(朝日委員) 1点確認したい。今回、事業区間が一部延伸されたとのことであるが、その背景についてご教示いただきたい。説明によれば、近隣の区画整理事業との分担が変更され、コスト面の効率性から本事業側に移行したとの理解である。交通量や便益の面では一体的に捉えるべき内容であり、本質的な問題ではないかも知れないが、変更の予測可能性や事前の見通しについて確認したい。特に、区画整理事業において道路整備をどこまで含めるか、また本事業でどこまでを担当するかという分担の考え方は、どのように決定されるべきか、またこれまでどのように決定されてきたのかを伺いたい。今回の変更は、技術的な効率性の観点からなされたとの説明であったが、計画的な意味において、分担の考え方方が技術的な要因によって変化したという理解でよいか。</p> <p>(脱G局) 当初、瀬谷地内線の計画は存在していたが、事業実施の時期や確実性が不透明であったため、まず区画整理事業において60メートル区間を施工する計画で事業が開始された。鉄道事業者との協議は非常に複雑であり、安全性の観点からも一体的に工事を行う必要があるため、鉄道事業者と協議のうえ整備する方が望ましいという認識は共有されていた。仮にこの区間が瀬谷地内線に含まれていなかつたとしても、区画整理事業において事業者と適切に協議を進めながら工事は実施されていたと認識している。今回、瀬谷地内線の事業進捗に伴い、鉄道の下と前後部分を一体的に整備する方が効率的であると判断し、事業区間を延長して瀬谷地内線に含めることで、区画整理事業から除外する対応を行った。</p> <p>(朝日委員) 承知した。計画や事業の進捗により、予測不可能というよりは、事業が進まないと具体化できないという意味での変更であると判断した。変更による費用と便益のバランスが取れていれば問題ないと考える。</p> <p>(室田委員) 2点ある。1点目は先ほどと同様で、増加した交通量のうち、新規の物流施設や観光施設等による割合について教えていただきたい。9,600台のうち、物流・観光・公園・防災等による交通量はどの程度か。</p> <p>(脱G局) 事業区域は将来のまちづくりとは離れており、交通ネットワークの観点からの説明となる。将来のまちづくりにより瀬谷地内線の交通量は約1,000台程度増加すると見込んでいる。</p> <p>(室田委員) 本事業の目的が環状4号線の渋滞回避もあるとのことだったので、物流施設のトラックや観光客の車両が住宅地に流入する可能性があると考える。通学路もあるため、抜け道的な利用の可能性を含めてその予測は難しいが、念頭に置いてほしい。2点目は事業費の増額についてである。区画整理事業との間で事業費の行き来があるようだが、事業費が増額されるリスクはある程度予測可能ではないか。この事業だけの話ではないが、事業評価においては、毎回増額されることが多く、当初事業費が低く見積もられ、その後、上がりました。いうことが繰り返されている。最初からある程度のリスクを見込んだ金額がこの程度であると金額提示したうえで、さらにこういうことが起きると、増額されるといったように、ある程度事前にリスクを見込むことは可能か。</p>
--	--

	<p>(脱 G 局) 事業費の増額は、事業区間の延長、用地補償費の増加、労務費の高騰、週休二日制の導入など、社会的要因によるものであり、予測が困難である。地盤改良についても、近傍の調査に基づいて計画しているが、用地取得後に初めて詳細な地盤調査を行うため、事前の予測は難しい。軟弱地盤を想定して事業費を積算することは現実的ではない。</p> <p>(室田委員) 承知した。あらかじめ増額を見込むために、人件費や調査費をかけることは望ましくないかもしれないが、他の事業でも事業費が 1.5 倍、2 倍になることが多い、横浜市全体としての影響が懸念される。委員会としても毎回増額を受け入れるだけのような状況は厳しいと感じている。こういうリスクがあるというようなことを表現するなど可能な範囲で、検討をお願いしたい。</p> <p>(委員長) このような事例はよくあることであり、私自身もそう感じている。通常の考え方としては、分かっている範囲で積算を行い、その後に新たな要因が発生して費用が増加するという流れになる。しかし、私自身の経験として、過去 20 年ほど道路事業に関わってきた中で、事業費が増加するという事態は常に経験してきた。今回の案件についても、相鉄線の地下工事のような特殊な要因はあるものの、それ以外の部分でも一定の増額は起こり得ると考えている。室田委員から「リスク」という言葉があったが、私も第三者の立場として、こうしたリスクは当然あるものと認識している。したがって、可能な範囲であらかじめ一定のリスクを見込んだ見積もりを行い、仮に再評価の段階で過大であった場合には、下方修正するという対応もあり得ると考える。現時点で把握できている情報については、適切に見積もりに反映されていると理解している。ただし、その後に事業費が増加した場合、再評価の機会がなければ、そのまま増額された状態で進んでしまうことになる。これが本当に妥当かどうかについては疑問が残る。横浜市としてどのような制度設計が可能かという点もあるが、結果として、事前評価時点での見積もりよりも増額されるケースが多いという現状を、「仕方がない」と済ますことはできない。この点については、事務局においても今後の対応を検討していただきたい。事前評価の見せ方や、再評価の仕組みも含めて、制度全体としてどのように改善していくかを考える必要があると感じている。以上のような趣旨で、本件については一度「宿題」として預からせていただきたい。</p> <p>(室田委員) 事務局との連携は重要である。本事業に限らず、全体として適切な評価システムを作っていくのか考えていただきたい。</p> <p>(委員長) 承知した。宿題として預からせていただく。</p> <p>(鎌田委員) アンダーパスの浸水対策について伺いたい。ゲリラ豪雨の影響が懸念されるが、浸水対策については予算には反映されていないように見受けられる。今回は見直しがされているのか。見直しがある場合、どのようなプロセスで計画が変更されるのか、例えば、確率降雨量の変更などが必要か教えていただきたい。</p> <p>(脱 G 局) 冠水対策は重要な視点であり、当初から見込んでいた。具体的には、車道部の最も低い鉄道交差箇所が浸水した際は、センサーで自動感知し、アンダーパ</p>
--	--

	<p>ス前後で黄色ランプと LED 表示により侵入禁止を促す対応をとる予定。また、この考え方は、当初から変更はない。また、ポンプ排水設備も整備予定である。(鎌田委員) 承知した。</p> <p>(委員長) 他にご意見がなければ、本案件については意見具申なしとし、事業の継続は妥当と判断する。なお、事業費の増加は公共事業において頻発する課題であり、事前評価時にリスクを見込んだ積算や、制度改善について事務局とともに検討していく。</p> <p>(委員) 異議なし。</p> <p>(委員長) それでは、本案件については妥当とする。本件の審議については以上。</p>
	<p><u>2 (3) 市営洋光台住宅建替事業について</u></p> <p>(建築局) 議事Ⅱ 2 (3)について説明</p> <p>(委員長) 質問等あればどうぞ。</p> <p>(朝日委員) 説明を受け、全体的な方針について異論はなく、理解できた。2点質問がある。まず1点目は、間取りの多様化を図ることで、ミクストコミュニティの政策目標を達成しようとしている点についてである。需要の観点で、ニーズ分布などから若い世代でニーズがあるということなのだと理解はしているが、リスクが高まるということ。また、効果の視点では、単に近くに住んでいるというだけで、必ずしもコミュニティが形成されるとは限らない。したがって、運営面においては、何らかの仕掛けが必要であると考える。今回、PFI により BTa 方式を採用していることであるが、オペレーションの部分において、当該事業が効果を発揮できるような具体的な取り組みがあるのかご教示いただきたい。また、指定管理者についての説明はあったが、建物の管理はしてもらうにしても、(運営面では) NPO 等が関与するような形でコミュニティを作るといったようなことになると、それはまた、違うのではと思っている。その点について、説明をお願いしたい。次に2点目であるが、今回の案件はコストが大きく増加するものであると認識しており、先ほどの室田委員および中村委員長の意見に賛同する。特に、環境性能を高めることによってコストが増加する点について、もう少し定量的な情報提供がこの場で可能ではないかと考えている。建物の環境性能に関する認証は非常に有効であるが、再生可能エネルギーの導入による財政的効果や光熱費の削減効果、さらにはグリーンインフラによる流域貢献といった点についても、可能であれば定量化し、評価の場において情報提供を行うことが望ましい。こうした情報提供の可能性について、見解を伺いたい。</p> <p>(建築局) まず1点目の多様な間取りとミクストコミュニティについてであるが、本事業では募集の段階から、ファミリー向けやファミリーユーズを意識した募集方法を採用している。先ほども申し上げたとおり、6倍以上の応募倍率があるため、条件を設けない場合には高齢者や高齢の単身男性に偏る懸念がある。こうした偏りを避けるため、募集方法に工夫を凝らしているところである。また、</p>

コミュニティ形成に関するソフト面については、先ほども触れたが、「管理運営委員会」という組織を設け、住民には必ず加入していただくこととしている。これは任意の自治組織ではなく、必ず加入していただく団体であり、日常の草木の管理や身近な活動を通じて住民同士が交流できるような仕組みを構築している。次に2点目の環境面に関する定量化についてであるが、グリーンインフラ等の効果を定量化することは難しいと認識している。また、住宅であるため、再生可能エネルギーについても、例えば空調機器などは住民に設置していただく仕組みとなっている。また、外皮性能については我々の側でコントロールしているが、ビルのように空調設備まで一体的に備え付けられているわけではないため、そうした意味でも定量化が難しいという課題を感じているが、今後も、定量化の工夫が可能かどうかについては検討を続けてまいりたい。

(朝日委員) 承知した。

(田中委員) 1点確認したい。先ほど、セーフティネットとして維持するために中期的には本計画を継続するとの説明があったが、横浜市全体としては人口が減少傾向にある中で、長寿命化により高齢層の人口は減少しにくい可能性がある。そのため、年齢別的人口推計を提示した上で、ミクストユースによる住宅供給がニーズに即しているのか、あるいは過剰供給となっていないかを確認できると望ましいと感じた。もしそのあたりの見通しが把握されているのであれば、ご教示いただきたい。

(建築局) 将来的な人口推計については、定量的に把握することが難しいと認識している。ただし、実態として示せる数値としては、住宅確保要配慮者に関する統計がある。これらの方々は、全体の人口推計よりも若干遅れて減少傾向に入るだろうというのは把握している。特に市営住宅においては、65歳以上の高齢者の入居者割合がすでに50%を超えており、これは全体平均よりも高い傾向である。このような状況を踏まえ、将来的に間取りを変更可能とする設計を採用しており、耐用年数70年の市営住宅として多様な使い方に対応できるよう配慮している。ただし、具体的な数値をもって5年、10年、15年先の推計を示すことは困難である。

(田中委員) 了解した。A、B、Cといった工区が分かれているので、最終的な工事着手前に一度その妥当性を確認し、必要に応じて見直しを行うべきだと感じた。

(委員長) 確認であるが、横浜市としては公式に将来人口推計を公表しているはずである。年齢階層別のデータも含めて、ホームページ上で確認できる。これらの情報は今回の計画において参考にしていいのか。

(建築局) 人口推計については、横浜市として公表しているものであり、我々も把握している。ただし、先ほど申し上げた住宅確保要配慮者に関する分析については、住宅政策審議会等に付議する前提で、我々が定期的に実施しているものである。これらの分析は、5年に1度といったスパンで行っているため、リアルタイムでのデータは手元にない状況である。説明が不十分であった。

(委員長) 横浜市が公表している公式の人口推計、ならびに住宅政策審議会で示され

ている資料については、可能な範囲で計画に反映する配慮が必要である。理想的には、長年にわたり事業を実施していることも踏まえ、リスクを含みつつも、ある程度の集計を行った上で、田中委員が指摘されたように、今後B街区、C街区の事業に着手する際には、隨時見直しを行う対応が望ましい。

(建築局) 承知した。

(望月委員) C街区においてPFIの一部導入を予定しているとのことであるが、具体的にどのような内容を想定しているのか、説明をお願いしたい。PFI導入の最大の利点は、民間の活力を活用することであり、民間の発想を取り入れることによって、住宅建設においても大きなメリットがあると一般的に認識されている。また、公共による実施よりも、民間の工夫によってコスト削減が図られる点も重要である。このような観点から、C街区における一部導入が具体的にどのような形で進められるのか。

(建築局) 現在、C街区の一部に導入を予定しているPFIは、BTa方式（ビルド・トランسفر・アシスト）である。これは、設計および施工を含むものであり、既存建物の解体から新たな市営住宅の建設、さらに入居者の移転支援までを一括して実施するパッケージである。市営住宅におけるPFI導入は、現在試行的に3件を対象として検討を進めており、大・中・小の規模に分けて試行を開始している。洋光台住宅はその中でも小規模な事例である。C街区の一部では、75～90世帯程度の建て替えを想定しており、これをBTa方式で実施する予定である。この規模は、政府調達協定（WT0協定）対象外に収まる見込みであり、市内事業者が比較的参画しやすい点が特徴である。また、業務内容も長期的なオペレーションを伴うものではなく、リスクが軽減された構成となっている。今後、後続街区においても市内事業者の参画意欲を高めることを期待し、試行的に導入するものである。

(望月委員) 実際に導入されるものである以上、その成果については注視している。したがって、工夫を凝らした運用をお願いしたい。

(建築局) 承知した。

(委員長) 最後の部分については、今後どのように進めていくか、情報共有の仕組みを含めて検討していきたい。

(石川委員) 洋光台住宅の工期延長に関する点について伺いたい。洋光台住宅にお住まいの方々を、工事の進行に伴い、同じ洋光台住宅内または他の市営住宅へ順次仮移転していただくという計画であると理解している。しかし、現行の計画では洋光台住宅内での仮移転が收まりきらず、結果として工期が延びるとの説明があった。これは、他の市営住宅の事業でも同様の事態が起こり得るため、今後の計画において重要な教訓となると考える。当初は令和15年度に完了予定であったものが、9年延びているとのことであるが、なぜこれほどの延長となったのか、当初の計画との乖離の原因を具体的に伺いたい。また、工期延長に伴い工事費用も増加しているとのことであるが、どの程度の増加となっているのか、金額的な影響についても説明をお願いしたい。さらに、工期延長の主因

が仮移転の確保にあるのか、それ以外にも要因があるのかについても明らかにしていただきたい。これらの点を踏まえ、今後同様の事態を避けるための教訓として活かすべきである。

(建築局) 先に、住民移転以外の工期延長要因についてご説明申し上げる。すでに着工しているA街区では、現在擁壁工事がほぼ完了間近であるが、地中障害物の発生により工期が大幅に延びている。昭和期に建設された建物であるため、事前調査では把握できなかつた地中障害物が多数存在していた。また、地質調査についても、事前に実施していたものの、洋光台住宅が丘陵地に位置していることから、支持地盤の傾斜が想定以上であった。このため、造成工事の途中で設計を見直す必要が生じ、半年から1年程度の工期延長を余儀なくされた。したがって、事業期間の延長は、住民の仮移転のみが原因ではなく、他にも複数の要因が存在している。次に、当初の計画より工区を細かく分割せざるを得なかつた理由について説明する。事業開始前には空室確保のため新規入居募集を停止していたが、自然退去(転居・死亡等)が想定よりも少なく、空室が十分に確保できなかつた。さらに、移転先の希望についても、洋光台住宅が所在する磯子区以外の市営住宅(金沢区・栄区)への移転を希望する方が少なく、多くの住民が同じ洋光台住宅内での仮移転を希望した。その結果、計画通りに大規模な仮移転を実施することが困難となり、工区を細かく分割せざるを得なくなつた。これが工期延長の主な要因の一つである。

(石川委員) まず1点目の地中障害物については、こうした事例ではよく見られるものであり、可能な限り事前に把握できるよう努めることが重要であると感じている。次に、自然退去に関する点であるが、退去や死亡などによる空室の発生が想定よりも少なかつたとの説明があつた。しかしながら、これについては、過去のデータを丁寧に追えば、ある程度の予測は可能であったのではないかと考える。今後の建て替え計画においては、より丁寧な想定を行つていただきたい。また、高齢者の割合が高いことを踏まえると、他の団地への移転を希望する方は少ない傾向にあると推察される。したがつて、今回の事例を踏まえ、特に計画段階においては、より丁寧な設計と対応をお願いしたい。

(建築局) 承知した。

(委員長) 今の最後のご指摘について、今後に向けた教訓として捉えることは重要であると認識している。意見具申ということではないが、「今後に向けた対応」としては反映する方向で対応したい。

(室田委員) 本事業の事業費が280億円に増額されたとのことであるが、今後の建て替え事業において1つの基準となる可能性があると感じている。730戸という戸数から試算すると、1戸あたり約3,800万円となる。この金額が適正なのか気になつていて、参考までに、東京都における2023年の民間マンションの平均建設費は1戸あたり約2,700万円とされており、賃貸・分譲の違いはあるものの、比較するとかなり高額である。もちろん、公園や広域施設の整備、住み替えに時間を要することなど、コスト増の要因は理解しているが、全体として適正な

	<p>水準なのか、検証が必要ではないかと考える。この点について、どのように認識されているか伺いたい。</p> <p>(建築局) ご指摘のとおり、1戸あたり約3,800万円という金額は、過年度と比較しても非常に高騰していると認識している。現在進行中の他の市営住宅事業においても、同等の水準に近い金額が出ており、特に洋光台住宅A街区では、造成工事による擁壁工事など建築以外の要素が含まれるため、総事業費が押し上げられる傾向にある。物価上昇の影響も大きく、洋光台住宅だけが特段高額という状況ではない。</p> <p>(室田委員) 承知した。最近のデータを確認したところ、公営住宅の建設費が民間の賃貸・分譲住宅よりも高額であるという報告が出ている。なぜそのような状況になっているのか、現時点で結論を出すことは難しいが、防災や環境性能などを重視した結果、コストが上昇している点は理解できる。ただし、民間マンションと比較して、どの部分が高額になっているのかを一度検証した上で、次のステップに進むべきであると考える。今回の事業に限らず、今後の基準となる可能性があるため、民間との比較検証を一度実施していただきたい。</p> <p>(建築局) 今後、調べていきたい。また、民間の共同住宅と比較する際には、構造の違いが大きく影響する可能性がある。公営住宅はすべて鉄筋コンクリート造であるが、民間の共同住宅には鉄骨造など簡易な構造も含まれており、これがコスト差の一因となっている可能性がある。同等の構造で民間がどの程度の費用で建設しているかについては、我々としても乖離が生じないよう注視してまいりたい。</p> <p>(委員長) 最後のご指摘については、今回の案件に限った話ではなく、今後に向けた検討段階にあると認識している。私自身、長年にわたり公共事業の評価に携わってきたが、他の場面でも民間との比較という視点はしばしば重要な論点として挙げられている。これは建物に限らず、他の分野でも同様である。防災や環境性能など、必要不可欠な要素については当然ながら優先して取り組むべきであり、性能基準の確保は極めて重要である。その上で、仮に他の要因によってコストが上昇しているのであれば、それを精査することも必要である。おそらく、先ほどのご説明にもあったように、工法などの技術的な要因が影響している部分も多いと推察されるが、常に横並びの分析を行う姿勢は重要である。</p> <p>これについても、事務局と相談し、検証しておくことが重要であると考えている。</p> <p>(委員長) 他に意見はないか。ないのであれば、本案件については様々な助言があったものの、意見具申はなしとし、事業の継続は妥当で良いか。</p> <p>(委員) 異議なし。</p> <p>(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。</p> <p><u>2(4) 港南公会堂及び港南土木事務所整備事業について</u></p> <p>(市民局) 議事Ⅱ 2(4)について説明</p> <p>(委員長) 質問等あればどうぞ。</p>
--	---

	<p>(望月委員) 本件は事後評価であるため、将来の課題として活かすという観点から、いくつかの改善点が示されていることは非常に有意義であると受け止めている。</p> <p>「今後に向けた検討項目・改善点」において、確かに試算が難しくなっているという点は理解しているが、類似工事の実績と比較することは極めて重要である。また、以前の議論でも觸れられていたが、民間の公会堂等の事業費の事例が活用可能であれば、それらとの比較もぜひ行っていただきたい。また、公共的な目的で使用される施設であるため、単純な比較は難しい面もあるが、近年では民間においてもホールやコミュニティ施設など多様な事例が増えており、こうした施設との比較を通じて、工事費用の妥当性を検証することで、工事費用の削減に向けた努力を怠らないようお願いしたい。他にも事後評価の中で改善点が示されていることは非常に意義深く、こうした取り組みを今後も継続していただきたい。</p> <p>(市民局) ご指摘いただいた内容を踏まえ、今後の検討において、こうした視点も取り入れていきたい。</p> <p>(委員長) 他に意見がなければ当案件については、意見具申なしとし、事後評価は妥当でよいか。</p> <p>(委員) 異議なし。</p> <p>(委員長) それでは、本案件は妥当とする。本案の審議については以上。</p> <p>(委員長) 本日の議事は以上。</p> <p>3 その他</p> <p>(委員長) 事務局からその他あるか。</p> <p>(事務局) 令和7年度は、道路事業に関する案件が少ないとから、道路部会は開催せず、本委員会で審議する。</p>
資料 ・ 特記事項	<p>1 資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次第・委員名簿 ・資料① [再評価] 市道五貫目第33号線（上川井・上瀬谷地区）道路整備事業の調書など一式 ・資料② [再評価] 都市計画道路瀬谷地内線（二ツ橋中部地区）道路整備事業の調書など一式 ・資料③ [再評価] 市営洋光台住宅建替事業の調書など一式 ・資料④ [事後評価] 港南公会堂及び港南土木事務所整備事業の調書など一式 <p>2 特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市道五貫目第33号線（上川井・上瀬谷地区）道路整備事業の調書は、委員の指摘部分について事業局と事務局で追加・修正を行い、委員および委員長に共有する。 ・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。