

令和2年度第1回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和2年6月22日（月）午後2時から午後4時17分

2. 場所 東京都庁第一本庁舎 42階 特別会議室A

3. 出席委員

委員長 内山 久雄（東京理科大学 理工学部 土木工学科 教授）

委員（名簿順）

坂井 文（東京都市大学 都市生活学部 都市生活学科 教授）

中村 英夫（日本大学 理工学部 土木工学科 教授）

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）

田村 達久（早稲田大学 法学大学院 教授）

知花 武佳（東京大学大学院 工学系研究科 准教授）

茶木 環（作家・エッセイスト）

4. 審議会に付した議題

(1) 委員長の選任について

(2) 令和2年度第1回事業評価委員会評価対象事業に関する意見交換及び
検討等

①東京都市計画道路環状第4号線

②東京都市計画道路放射第7号線

③府中都市計画道路3・2・2の2号線及び

国立都市計画道路3・3・2号線

5. 議事の概要

(1) 委員長の選任について

○事務局 それでは、議事1といたしまして、委員長の互選と委員長による副委員長の指名をお願いしたいと思います。

まず、委員長の互選でございます。委員長につきましては、事業評価委員会設置要綱において、「委員の互選による」となっております。委員長につきましては、各委員から事前に御推薦をいただいております内山委員をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

○委員長 謹んでお引受けいたします。よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございます。

続きまして、副委員長についてでございますが、設置要綱により、委員長に事故

があった場合、副委員長がその職務を代理するとなっており、委員長が指名することとなっております。今年度は、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮いたしまして、2名の方をお願いをしたいと考えているところでございます。

それでは、内山委員長、副委員長の御指名をお願いいたします。

○委員長 恐縮ですけれども、前回も副委員長を引き受けていただきました坂井委員に1人はお願いしたいと思えます。そして、今のコロナで2人目が必要だということで、中村委員、恐縮ですが、お願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。坂井委員、よろしいでしょうか。

○委員 微力ながら引き受けさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

○事務局 中村委員、よろしいでしょうか。

○委員 謹んでお受けいたします。どうぞよろしくをお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。それでは、委員長を内山委員、副委員長を坂井委員と中村委員をお願いする形で決議をさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

(2) 令和2年度第1回事業評価委員会評価対象事業に関する意見交換及び
検討等

①東京都市計画道路環状第4号線
(上記について、東京都から説明)

○委員長 ありがとうございます。ただいまの事務局の説明に対して、委員の皆様から質問なり御意見があれば頂戴したいと思います。どこからでも結構ですので、御発言をお願いします。

知花委員。

○委員 知花です。大変丁寧に説明していただいて、ありがとうございます。非常によく分かりました。非常によく分かったので幾つか出てきたんですけども、まず、資料4-1の11ページのところで費用が計上されていまして、維持管理費が2.3億、2億3,000万になっていますね。別添の平成22年度第1回事業評価委員会の議事録を拝見していると、2ページぐらいから、この維持管理費について話が出てくるんですが、平成22年の段階では1億1,000万と書かれているんですね。この1億1,000万が2億3,000万になったのは何ででしょうかと

いうところを、まずお伺いしたいのですが。

○東京都 御質問ありがとうございます。維持管理費についての御説明をさせていただきます。お手元に古い資料がございまして、22年のときに御評価いただきましたときは、維持管理費が1.1億と。これ、後ろに第2回、今回、第3回目の評価でございまして、第2回するときにも1.6億という形についてでございます。1.1、1.6と来て、このたびは2.3というところでございます。

こちらなんですけれども、基本的には直近の東京都の実際にかかった維持管理費から大体延長当たりにかかる費用を出しているというところで、いわゆる実績ベースの数字を使ってございます。なので、この御当地がというよりは、今現在、実際に道路の管理にかかっている費用が年々少しずつ上がっているために、こちらについても評価上、上げていく必要があるという形になってございます。

じゃ、それがなぜ上がったかというのは、これまた明確な分析とか見解とかがあるわけではないので、少し私見になってしまうところがございまして、やはり高度経済成長期に造った道路というのが、更新ですとか傷みを見せてくる時期でございまして、そういったところで、昔に比べると現在のほうが、それぞれ維持管理の費用は高くなっているのかな、手間をかける必要が出ているのかなというところはございます。

以上でございます。

○委員 ありがとうございます。よく分かりました。という意味では、最近、古い施設の維持管理にお金がかかっている可能性が結構高く、新しいものができて、50年でかかる費用が年々増加しているというのとは少し話が違いそうですね。分かりました。ありがとうございます。

あと、20ページのところで、擁壁が、特に②の写真とか、あるいは①もそうなんですけど、壁ができてくるわけですね。私、河川のことをやっているというのもありますけど、これで排水が悪くなったり、どこかに水が溜まるとか、そういうリスクはないんですか。特に個人の住宅とかだと厄介な気もするんですが。

○東京都 ありがとうございます。まず、道路上に降りました雨は、必ず道路の中心側に向かって流れるように、歩道についても水勾配をためております。ここも現地に行きますと、まず、擁壁の上がちょっと高くなっておりまして、歩道に降った雨が民地側にこぼれることがないようにしまして、さらに、歩道そのものも車道に向かって勾配をつけておりますので、歩道に降った雨は車道に向かって流れまして、車道と歩道の間にある集水桝から排水を取るといような形になりますので、道路から民地に向かって流れることはございません。

また、民地につきましても、こうしたものを造る際には、当然段差ができますので、後の利用に御不便がないように検討した上で用地を買わせていただきますので、民地につきましても、きちんと本来接続すべき下水道には接続できるような

状態になっております。

○委員 何となく、ここの2番の写真を見たら何か不安になってきて、本来どこかに行くはずの水が、お盆状のところに溜まるんじゃないかと思ったんですが、そういうこともないですよ。

○東京都 ないです。

○委員 失礼しました。

もう一個細かいことで、これは1ページ、図のところ、周辺の状況がある中で、北側は放射25号線での事業ということで、環状と放射の道路がオーバーラップする区間があるということですね。こういう区間は他にもあるのかどうか、あるいは、ここがボトルネックになる可能性はないんですか。素人なので分からないんですけども、交通量がダブルで来ますよね。そういう可能性というのはあるんですか。

○東京都 ありがとうございます。まず、環状道路が、このような放射区間をまたぐところがあるかという御質問なんですけれども、例えば、明治通りが環状5号線と申しあげましたけれども、あれ、環状5の1号線と環状5の2号線と分かれているんですね。ざっくり言うと、環状5の1号線が西側で環状5の2号線が東側になります。実は繋がっていくと、北のところ、少し鋭角な感じで接続する形になりまして、いわゆるきれいな環状道路という形ではないのですが、それはやはり交通処理を考えた上でそのような形になっているというところで、都市計画上の大きな問題があるという話ではございません。

御当地ですが、今おっしゃられたように、放射25号線と合流して、また環状4号線と放射25号線に分離する形になってございますが、交通量等につきましてはセンサス等でも測っております、これが大きなボトルネックになるということはないと考えてございます。

○委員 分かりました。

以上です。

○委員長 そのほか御意見。

どうぞ。

○委員 委員の田村です。どうもありがとうございました。知花委員と重なる部分があるのですが、1つ目は20ページの、先ほど事業の進行状況で①の写真、②の写真を使って御質問がございましたけど、同じことというか、違った面からですが、例えば①の写真を見まして、擁壁の高さがかなりあるな、②のほうもそうだと

思うのですが、どれぐらいの高低差があるのかということと、それからここで写真に写っている通学路というのは区道だとおっしゃいましたが、まさに通学路なので、排水の面ということではなくて、児童等の通行について、あるいは生活道路として、勾配というのは適切にお造りになっているとは思いますが、苦勞がといますか、不便がないのかというのが質問の1点です。

まとめて申し上げます。あともう一つですが、少し戻って、資料としては戻ったほうが分かりやすいかなと思いましたが、16枚目の3、事業投資効果、定性的効果のところでも御説明がありまして、知花委員がまさにおっしゃったところですが、この後、北に進行していくということで、放射25号線に移るということなんですが、この16の図からいくと、北側は素直に行くと、東京都赤十字献血センターであるとか新宿区の特別出張所というのは、これはどうにでもなるのかもしれないんですが、いずれにせよ、ここでアクセスが見込まれているところの施設が、相手がございますけれども、これらの施設は北側に向かって、放射25号線のほうの整備に変わるんだという御説明を伺っているわけですが、この後、この北側というのはどのような形で今回の事業区間は進んでいかれるのかということをお教えいただけたらと思います。

以上2点です。

○東京都 ありがとうございます。まず、2点目から御説明をさせていただきます。すみません、私の説明がよろしくなくて誤解を与えてしまったかと思うのですが、今、16ページを御覧いただきまして、環状4号線河田町は、その北側の赤いところで放射25号線にぶつかります。それで、このすぐ北側に向かって都市計画道路ができるわけではなくて、放射25号線という都市計画線は、この図で言うと右下に向かって伸びているかと思えます。なので、こちらについては、放射25号線のほうは、この図で言うと下に向かいまして、この図の欄外の少し下に下がったところから環状4号線が今度は北に向かって伸びていくという形になります。

一方、確かにおっしゃるとおり、それぞれの場所で用地の取得が放射25号線で発生いたします。例えば、東京都赤十字献血センターでありますとか特別出張所というところも、放射25号線の事業としての用地取得が発生いたします。こういったところにつきましては、一般的には都市計画線がもともと計画されているところは、切り取りできるような形で建物が造られておりますので、それに沿って、建物を一部分だけ取り壊していただいて、道路の用地を確保して、なので、残った建物でしっかり、もともとあった機能は確保していただくというような考え方になります。

それから、1点目でございます。まず高低差ですけれども、②の地点で約4メートルという予定でございます。実際4メートルになっていると。あと、①の写真のところ、見えていない範囲になるのかな、最大5メートル程度になってございます。

高低差はそういうことなんですが、当然ながら勾配につきましては、道路を造る

に当たって道路構造令という政令がございます。政令に基づく細かい規定がございますので、それをしっかり守って、いわゆる道路利用上、御不便のないように計画して造っていると、そのような状況でございます。

○委員 どうもありがとうございました。造るときには、もちろんいろいろされているのは承知した上での質問なので、質問としても確認という形になってしまいますが、こういうところの勾配を造るときでも、特にこちら、区道ですが、各種地域の住民との協議を含めた、あとは区ですよ、新宿区との話し合いなども含めて適切な対応をされているんだとはもちろん思っているわけですが、そこを確認させていただければと思った次第です。ありがとうございました。

○東京都 ありがとうございました。

○委員長 その他。
朝日先生から。

○委員 御説明ありがとうございました。質問させていただきます。投資効果のところを中心にさせていただきたいのですが、御説明いただいた資料の11ページから定量効果と定性的効果とあるのですが、先ほども維持管理費についての御質問がありました。B/Cが1.1ということで、都心部というか、都市部であっても、短いということもあつてか、あまり高くはないし、それと、過去の資料を見せていただくと、B/Cがどんどん落ちてきている。それに関連してなんです。やはり3便益で評価をするという、国のマニュアルに沿ってということになっているのですが、一方、やはり街路ということなので、街路に求められる効果というものがあるだろうということで、そこは都市空間としての定性的効果というところで見られていると思うんですね。

まず、交通量に関しては、やっぱり今後も難しいと思うんですね。人口減少であつたり、経済成長があまり強く上がらない状況では、ネットワークの部分というのは、道路が無いわけではないので量的には増えないし、混雑緩和というところも少しずつになると思うので、定性的効果が、もともと街路の場合には大事だと思うんです。その上で、例えば、今回のコロナで自転車を使う人が増えましたとか、そういったところでも非常に大事になってきているとは思いますが。定性的効果の考え方なんです。やはり定性的効果をストック効果として挙げること自体は、説明の意味でも効果を明らかにする意味でも非常に必要なことだと思うんですが、それを投資効果と言ったときには、二重計算だとか、またいろいろと面倒なことが出てきてしまうわけですよ。ですが、先ほど言ったように、こういった量的なものが見込めない状態の中では、投資の効果としてどれぐらいあるのかというのはやはり把握できたほうが良いのではないかなと思うんです。なので、それを金銭換算するというのをやっている地方公共団体もありますから、例えば公園の評価方法を使っ

て、要は広場空間とか、道路の使い方が多様化しているので、そういう評価例を取り入れる方向が良いのではないかと考えています。そういった評価をするときに、この根拠、定性的効果の根拠のところはどのように確認をされているのかというところですね。

定性的効果を見ている限り、ああ、そうだなと納得はするんですが、事故の減少なんか分かるかもしれませんが、景観は難しいかもしれないですが、例えば、自転車交通の話だとか、そういったことのモニタリング的なものだったり、過去の類似事例での実績みたいなものはあるのか、観察可能なのかなというところが御質問したいところです。

あともう一つ、事業期間が非常に長くなっていて、長くなればなるほど機会費用が大きいと思うんですね。発生させる便益以上に大きいと。ただ、こうやってきちんと歩道も取って、電柱も地中化してということをやっているので非常に時間がかかってとか、さっきの地権者の話もありましたが、あると思うんですが、長くなることによる感度分析のようなものというのはありますでしょうか。長くなるんだろうと聞いていても、ああ、やはり長くなってしまったとあって、どれぐらい機会費用が町にかかっているかというのが不確実なんですよ。だから、その部分の期間の意味での感度分析的なことは何かあったら良いなと思ったという、そういう質問です。お願いいたします。長くなりまして、すみません。

○東京都 ありがとうございます。御質問にお答えします。

まず、定性的効果のモニタリングというところなんですが、御当地についても完成の暁には実施をしようと考えているのですが、今、東京都、私も建設局では、道路が開通いたしますと、開通1か月後ぐらいを目途に、沿道の方々だとか利用されている方々に向かってアンケート調査等々をさせていただいております。そうしますと、やはり町がきれいになったとか歩道が安心・安全になったとか、そういった声を頂いています。一方で、渡れる交差点の数が減って不便になったというような声も出てくるのは事実でございます。

そういったことも含めて、御当地におきましても、後追いにはなってしまうんですが、完成した暁には、交通量だけではなくて、利用される方、沿道の方々に対してのアンケート調査などを通して、こうした定性的効果についても根拠づけをさせていただきたいと考えてございます。それが1点目でございます。

それから、2点目でございます。おっしゃるとおり、やはり事業に時間がかかればかかるほど、効果を発揮する時期が遅くなるわけございまして、いわゆる投資に対して早く効果を上げるという点では不利になってくるところです。なので、今まずできることとしては、用地の取得など、事業をなるべく早く進めることが1つございます。ただ一方で、用地などは相手のいることございまして、できる限り御理解を得ながらということになると、やはり必要な期間でもあるのかなというのは、正直なところ、ございます。

そうした中で少しでも早く効果を出すということが、いわゆる暫定的な開放など

もその一つの例だと思っております、こちらについては、まだまだ将来発生する効果に比べたら僅かではございますけれども、沿道の方には早く利用していただくというような形で開放できるところは開放する、そういった取組をさせていただいております。御指摘の視点、本当に大事なところでございますので、引き続き私もととしても勉強してまいりたいと思います。ありがとうございます。

○委員 今の2点目の、早期供用に向けて非常に努力をされているというのはとてもよく分かるんですけども、町として事業期間が長くかかっていることで、とても機会費用がかかってしまっているということ、説明の意味で、長くなりますよって最初から言うのもなんですけども、やはり1回、2回は延長するのは道路事業では、当たり前のような形なので、そういう説明的なものが、町というか、都民に対してあっても良いかなと思った次第です。ありがとうございます。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 坂井先生。

○委員 私から1つ質問で、これからの事業として舗装工事が予定されるということなのですが、特に歩道の部分の舗装工事、どのようなものを考えていらっしゃるかという質問です。意図は2点ありまして、1点は、景観上、地中に埋めていただくのは大変結構なのですが、そうしますと、この後、掘り返すということも多々ございまして、そういったときのことも考えていらっしゃるかということと、2点目は、先ほどから御質問のあった維持管理費が1.1、1.6、2.3と増えていっているというところで、やはり抑えなきゃいけないところではあると思うので、その辺りも鑑みて、どのような舗装を歩道の部分について考えていらっしゃるか教えてください。

○東京都 ありがとうございます。お答えさせていただきます。御当地の舗装ですが、インターロッキングブロックを予定しております。まず1つ目は、やはり景観等に配慮してというところがございます。一方で、コスト的にもそこまで高いわけではないことから、インターロッキングブロックというところが1つ、こちらについての予定となっております。インターロッキングブロックも1色だけで貼るわけではございませんので、3色ぐらいに分けて、模様などに少し変化をつけながら整備するというところで景観に配慮させていただきます。

また、先ほど掘り返しというお話がございましたけれども、インターロッキングブロックの場合は、ブロックごと外すことができますので、基本的には外した後、また再利用することも可能でございます。もちろん、単なるアスファルト舗装に比べると、再度の掘り返しに対する手間は出てくるんですけども、今申し上げたような再利用ですとか、そういったことも含めて、インターロッキングブロックとい

うのがコストと景観のバランスとして良いのではないかと考えて採用しております。

以上です。

○委員 ありがとうございます。まさにインターロッキングはその意図で皆さん使っている割には、掘り起こした後、アスファルトになっていて、パッチワークになっているところが散見されて、それは都道ではないのかもしれませんが、お答えいただいたように、ぜひ再利用していただければと思います。

以上です。

○委員長 どうもありがとうございました。

中村委員、どうぞ。

○委員 2つほど申し上げたいと思います。1点は、お礼にもなるのですが、昨年、当該事業だけではなくて、周辺もいろいろな事業、同じ事業をやっておられるので、そういう情報も入れていただきたいというお願いをさせていただきました。多分今回、それも踏まえて、例えば10ページのように、この環4全体の事業の状況などを載せていただいたのかなと思って、非常に分かりやすくなったなと思ったのですが、先ほど田村委員の質問を聞いて、大久保通りのほうも事業の状況が要るなと思いましたので、もう少し直近の、他の路線であっても入れていただくとありがたいなとは思いましたが、資料を改善していただいて、ありがとうございました。これは1点でございます。お礼とさらなる注文でございました。

2点目は、これは御質問にもなるかもしれないのですが、19ページに「一定期間を要した背景等」という形で、今回延長しなければならない要因が書かれてございます。中身を考えますと、用地の問題であったり、あるいは地元協議、構造のいろんな協議があつてという、相手を要しているために不測の時間を要したというものがあるのは、これは理解をするのですが、一方で、例えば、擁壁等の構造物が必要である。その施工に時間を要したというところがあつて、これは場合によっては当初から見込んでいて、たまたま工事用の様々な都合で延びてしまったということがあるかもしれませんが、その辺りが、施工に要したというものは本来であれば見込んでおくべきものではないかという気もいたすものですから、今回書かれた施工に時間を要したというものが、もともと見込んでいたものだったのか、それとも、協議をした結果として、工事がいろいろやりづらくて、もともと1年で終わる予定が1年半かかってしまったということだったのか、そこはどうだったのかなということは少し気になりまして、やはり頭の整理としてここに書くべきことは、当初見込んでいなかった不測のことなんだろうと思いますので、そういう意味で、今回で言えば、施工に時間を要したというのがどういう要因だったのかということについて確認的に教えていただけたらと思います。

以上です。

○東京都 まず1点目でございます。すみません、至らぬところもございまして、確かに放射25号線等のデータもここに載せてしかるべきだったのかなというところがございます。放射25号線、隣接する区間で、平成22年に富久町と同じく着手をしております、今、用地取得率としては74%でございます。まだ工事には着手できていない、そんな状況でございます。

2点目でございますが、おっしゃるとおりの部分もでございます。擁壁としての施工時間というのはある程度目論んでいたところなんです、権利者の方と、いざ目の前に壁ができますという話になると、やはりどういったものを造るのかということをしっかり御理解いただかないとゴーサインが出ないというところはございます。例えば、こちら、御当地ですと、目隠しの柵をつけたりしています。やはり造るに当たって、高さもさることながら、覗かれないようにというところを協議して造るにあたって、施工期間よりも折衝の期間が少しお時間がかかったというところでございます。勉強させていただき、ありがとうございます。

○委員 まず1点目については、実は大久保通りのことは、さっきのページにちらっと挟まって書いてあるので、きちんと書いてあるということは認識しております。特に責めているわけではございません。

2点目のほうは、今のお答えは、地元協議に時間を要したという部分に恐らく含まれる話であろうと思いますので、さらに加えて、当初の見込みよりも、いろんな要因で施工期間もかかったということであれば、こう書いて良いと思うのですが、その辺りを、資料を作成するときの頭の整理として、少し分けて書かれることが必要かなと思った次第であります。

以上でございます。

○東京都 分かりました。

○委員長 どうもありがとうございます。その他、いかがですか。

茶木委員、お願いします。

○委員 最後で、基本的な質問になってしまうのですが、定性的効果のところの暮らしというところで、土地利用の転換、高度化というのが出ているんですけども、前のほうの資料、平成27年度などを見ますと、入っていなかったり、その前は入っていたりしますので、考え方の基準のようなものを教えていただければと思います。どうぞよろしくお願いします。

○東京都 大変苦しい質問でございまして、入っていたり入ってなかったりというのは大変申し訳ないところではございますが、やはり新たに道路を造りますと、沿道の利用は高度化するというのは一般論としてございます。それで、概ね多くの

都市計画道路を整備するに当たって期待する効果として、周辺の高度利用みたいなものを書かせていただいております。

御当地につきましては、南側の富久町のところで、一つ大きなまちづくりが立ち上がり、そして完了しており、やはり地域のポテンシャルというものがしっかりあるのかなというところもございまして、このたびの評価におきましては、具体的にどこかで開発計画があるわけではありませんが、地域のポテンシャルがそのような形で見られるということで、しっかり書かせていただいたという経緯でございます。

○委員 分かりました。ありがとうございました。

○委員長 その他はよろしいですか。

コメントなんですけれど、私たちの事業評価委員会の役割は、与えられた330メートル掛ける27メートルの空間に対して、これだけ公共的なお金を使って、使った割にこれだけの効果があったという、国で決められているマニュアルに従って計算した結果、かけた費用よりも効果のほうが大きかった、つまり、この場合だと1.1でありましたということの説明なわけで、それが1.1ならば、その計算さえ合っていれば、良いですねと言うしかないんですけど、それ以上の能力のある人がここに集まっておられるので若干のコメントを申し上げたいと思うんですが、まず富久町南側、何で別の事業にしているのかとか、それから、富久町のところで再開発事業が行われて、まちづくりは進展したとお話がありましたけど、図を見ると、例えば9ページですかね、見ると、道路が青くなっているんですね。

というのはなぜかと臆測すると、これは立体道路制度を使ったのかなと勘ぐるわけですよ。立体道路制度を使えば、コストが随分削減されますよね。そんなことを考えると、何で今度の場所には立体道路制度を使うことはしなかったのかとか、コスト削減の大きな手段として、いろんなことが思い浮かびますし、また、都市計画決定したのが昭和20年で、その後ずっと70年間ぐらい、そこに住んでいる人、その地権者は建築規制が掛かって、他の建物、堅牢構造物にすることはできないと言って、だんだんまちづくりというか、疲弊していくわけですね。

そんな中であって、最後、茶木委員の説明にもあったように、土地利用は高度化されるということになると、じゃ、具体的にこうやって道路ができることによって、用途規制が今までこうだったけど今度はこうなるとか、都市計画上より高度な土地利用の用途になっていくとか、そういう説明があると嬉しかったんですけど、冒頭に戻りますが、私たちの役割は、この330メートル掛ける27メートルの空間が適切に公共事業としてオーケーだったかということ进行判定することですから、そういう話は関係ないといえば関係ないんですけど、できればそういう周辺のお話もしていただければありがたかったなと思います。コメントです。

○東京都 コメントを頂きまして誠にありがとうございます。おっしゃるとおり

で、やはり道路というところが、町へしっかり還元されていくというところをもっと言えたら良いなというのは、私どもとしても本当に歯がゆい部分もございまして、この後、しっかり勉強させていただければと思います。

それから、第一種市街地再開発事業の範囲は、いわゆる公共施設の整備というところで環4の一部分は造っているんですが、立体道路という制度は使わずにやっております。ただ、言ってみれば、市街地再開発事業という事業の中で、民の力を借りて公共施設が造れるわけですから、いわゆる公の側の負担を減らしていくという趣旨では一つ、手段としてはあり得る話で、おっしゃるとおりかなと思います。やはり場所の状況ですとかそういったものを踏まえて、街路事業、こういった面的な事業を活用して、道路のネットワークをつくってまいりたいと思っております。本当にありがとうございます。

○委員長 その他、いかがでしょうか。もしなければ、このまま継続するということがよろしゅうございますか。よろしいですね。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、大変長くなりましたが、このまま継続して、ぜひ取り組んでいただければと思います。よろしくお願ひします。

次に、街路事業の2番目に移りたいと思ひます。また、事務局からの説明をよろしくお願ひします。

②東京都市計画道路放射第7号線 (上記について、東京都から説明)

○委員長 説明、どうもありがとうございました。では、ただいまの説明に対して、何か御意見、御質問ございますでしょうか。

中村委員、どうぞ。

○委員 御説明ありがとうございました。実は私、昔、東久留米に住んでおりました、都心に行くときになかなか道がないんですよ。実は昨年、調布保谷を個人的に見に行ったときに、がらっと変わっております、さらにその東側なんですけれども、やはりできると非常に効果は大きいと思ひます。これは単なる感想なのですが、御質問は、7ページに交通量が載っております、都心側の現在の目白通りで1万7,000台ぐらいということでありまして、一方で、今、新設をしている道路については、断面図がどこかにありましたけれども、4ページにありますように2車線ですよ。お話がありましたように、西側のほうも繋いでいく、調布保谷ともネットワークがされていく等々を考えますと、4車相当ぐらいの交通量が乗るんじゃないかなという、当然、計算しないと分からないんですが、そんな感じもし

ますし、全幅25メートルありますから、もちろんこういうふうに、自転車道とか入れますと足りなくなりますが、その辺の交通量のチェックみたいなことは、どんな形になっておられるのでしょうかというのが質問でございます。

○東京都 ありがとうございます。交通量のチェックというところでございますが、やはりこちら、都市計画として25メートルという中で、都市計画上も2車線という形で定められてございます。目白通り、4車線あるところでございまして、それがぶつかった先で、北に向かったり、関越自動車道に向かったり、あるいは大泉学園駅のほうに向かったりという分散も図られる中で、御当地については2車線と。ただ、単なる2車線ではなくて、いわゆる十分な停車帯を設けた2車線でございますので、例えば駐車車両が止まることで詰まってしまったりとか、そういうことはないように、しっかり幅を取っていくことによって交通需要に応えていきたいと今後考えてございます。

それから、調布保谷線も、残念ながらまだ埼玉県のほうで明確に具体化されていないのですが、埼玉県内は北に向かってまた道路が繋がっていく予定でございまして、そういったところできてくると、4車線のネットワークとしては北に向かっていくと。そうした中で、この再評価していただく区間については、2車線のネットワークとして、その次のレベルで補完をしていくと、そのように運用されていけばと考えてございます。

以上です。

○委員 ありがとうございます。ここは、最近車線を決める都市計画にだんだん移行されているんですね、道路も。

○東京都 そうです。

○委員 分かりました。では、その議論は事業評価の議論というよりは、まさに都市計画道路の全体のネットワークの見直しというか、点検の中の議論という形になるわけですね。

○東京都 そうですね。

○委員 了解いたしました。ありがとうございます。

○委員長 そのほか御意見いかがですか。2キロという長い区間ですけれども、よろしいですか。

直接関係ありませんが、どなたも御発言がないのでお尋ねしたいのですが、今、外環道の大泉ジャンクションというか、大泉インターの先を地下化していて、1の事業図1図でいうと、目白通りの南側から西武池袋線辺りにかけて用地買収して、

広大な用地が出現しているそばの道路ですけれども、この外環道の上部空間というのは東京都の範疇なんですか、それとも違うんでしょうか。外環道の地上部ですね。それは、東京都が何か考えなければいけない場所なんですか。

○東京都 お答えいたします。現在ですけれども、今、先生御指摘のとおり、いわゆる大泉ジャンクションを造るための用地取得というものが行われております。いわゆる外環の本線自体は、これは地下の大深度を用いたトンネルということになっておりますので、そこから出てくるために、あるいはジャンクションを造るために、大深度よりも浅くなったところで用地を買わなければいけないので、そういったところの用地を買っております。この事業でございますが、国の事業ではあるんですけれども、用地取得については東京都が委託を受けまして、東京都が用地取得に協力しているというようなことをやっております。

それからもう一つ、外環本線とは別に外環の2という都市計画道路がございます。これは、外環そのものを地下方式に都市計画変更する際に、地上部に道路は要らないのか要るのかというような議論をした結果、もともとの広さよりも縮めた形で、外環の2という地上部道路が都市計画決定といいますか、変更の結果、ございます。外環の2につきましては、第4次事業化計画の中で東京都が行う事業として位置づけられておりますので、今後、本線とは別に、地上部の道路につきましては、東京都が事業主体となって検討していくという形になっております。外環の2につきましても、一部、上石神井駅の前線などはもう既に事業化を図って、今、用地を買わせていただいていると、そんな状況でございます。

以上でございます。

○委員長 どうもすみません。他に、委員の方から御質問ございますか。

お願いします。

○委員 基本的なことで、すみません。外環のネットワークが飛躍的に良くなるという重要な道路かと思うんですけれども、その効果なんです、需要予測をするときに、分からないので教えていただきたいのですが、外環が、例えば20年、30年先の予測をするときに、インターチェンジができたらか、他のネットワークの効果は入るものなんですかということを、基本的なことかと思うのですが、教えていただきたいです。

○東京都 お答えいたします。今、B/Cを算定するためのネットワークの、どの年代のネットワークを考えるかということ、平成47年のネットワークを想定してございます。47年度までにできるであろうところはあるものとしてやっております、なので、外環道も当然、今事業中でございますので、完成しているという前提で考えています。

あと、先ほど、私ども、都市計画道路を整備する事業化計画で、第4次事業化計

画というものを持っているのですが、それが今後10年間に事業化をする路線を明示してございます。その路線も全て出来上がっているという前提でネットワークをつくって評価をしていると、そんな状況でございます。

○委員 分かりました。ありがとうございました。

○委員長 令和になったけど、平成の名残が残っている。その他、御質問ございませんでしょうか。

知花先生、どうぞ。

○委員 ありがとうございました。特に大きな問題はないのですが、以前の議事録を見ていると、何で4車線でやらないかで随分やり取りがあって、将来的には4車線にする可能性もありますよという話が出ているんですが、そこは変わらずですか。やはり、一旦2車線で造ってから、4車線で造るのはなかなか難しそうな気がするのですが。

○東京都 御質問ありがとうございます。正直なところを申し上げまして、やはり一度2車線で造らせていただいた後、4車線で造るとするのは、なかなか難しいのではないかと思います。難しいというか、事実上できないのではないかと思います。といいますのも、やはり地元の方々に御協力をいただいて造っている道路ですので、2車線のつもりで広い道路ができると思ったら4車線になりましたというような約束を破るようなところはできないのかなと思っておりますので、将来的にそういうことは考えていないというところでお願いいたします。

○委員長 どうもありがとうございます。その他、いかがでしょうか。お願いします。

○委員 ありがとうございます。用地の取得の関係ということですが、この案件は、将来的には土地収用に移るといような事案はなく、円滑に進んでいくというお見込みなのかどうなのかというところを教えていただきたいのが1つ。

それから、余談になるかもしれませんが、委員長がおっしゃった、外環の2というのは側道としていろいろ利用されていると思いますが、あの辺りのことを言っていらっしゃったのかどうかを教えていただきたい。これは、最後のほうは付け足しですが、よく利用する場所で、この地域の状況もよく知っているつもりなので教えていただければと思いました。

以上です。

○東京都 用地部用地課長、樋田と申します。用地取得の件に関して、私からお答えいたします。

残案件につきましては2件ほどございまして、今、任意折衝に向けて前向きに進んでおりますので、土地収用法の手続を使うことは考えておりません。

以上です。

○委員長 よろしいですか。

○東京都 もう一つのほう、お答えいたします。外環の2ですが、今お話のあったところ、例えば目白通りから南に向かって行きますと、大体、西武池袋線のところまでを、今、国のほうで地上部の整備をしております。地上部の整備で用地を買いますので、そこで下に抜けていく地上部だけを走る道路というのもこれから整備されていくと考えてございます。そこからさらに南側で、大体西武池袋線から南に向かって、練馬区内といいますか、放射6号線という辺りなのですが、これは青梅街道辺りまでが、今、外環の2という形で都市計画が定まっております、これは今、現状にはない道路でございます。それを、これから整備していくというものでございます。

○委員 ありがとうございます。プラスのことだったので、状況は分かりました。目白通りの様子、また関越、外環のジャンクションのところは今、整備されている状況はいつも目にしていて、交通の障害になっていることもあるので、早めに進んでもらうと良いかなと、通るたびに思っていましたので、よろしく願いいたします。

○委員長 どうもありがとうございます。その他、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、また決議を採りたいと思いますが、この案件については中止ということはないと思いますが、継続でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 ありがとうございます。それでは、このまま継続して事業を進めていただければと思います。最後の東八道路について説明をお願いします。

**③府中都市計画道路3・2・2の2号線及び国立都市計画道路3・3・2号線
(上記について、東京都から説明)**

○委員長 説明、どうもありがとうございました。坂井委員が16時には退出されるということなので、恐縮ですが、最初に御質問と御意見を。

○委員 すみません。ありがとうございました。

1つだけ質問なのですが、7ページに交通センサスの観測地点というのがございます。今日、3件とも街路なので、私の勉強不足もあるのですが、この後、B/Cを出すときに、走行時間の短縮等がございます。今までは道路が真っすぐ行く、その線上におけるセンサスの場所だったと思いますが、今回は直角していて、素人ながらも、センサスする、そのときの観測地点がたまたまここだったのかと思います。このような場所でセンサスした数値をもって、このB/Cの計算をしていらっしゃるのか、その場合、このような場所でも同じような測定方法でよろしいのかということをお教えください。

○東京都 お答えいたします。まず、センサスの測定点でございますが、センサスの測定点自体は、一番近かった場所がここでございます。同じ東八道路ですと、かなり東側のほうという形になります。この欄の外側に出るか出ないか、そういう状況でございます。なので、近傍の交通量を確認するという意味では、より近いほうが良いだろうということで、ここを選んで本日はお示しをさせていただきました。

では、いわゆる整備効果についての検討はどうなるのかということなんですが、整備効果の検討は、各センサスの測定点ごとの交通量、それだけを用いるのではなくて、各観測地点の交通量ですとか、あとOD調査といまして、どこからどこに向かう交通量が走っているのかとか、そういったところを調査いたしまして、出発地と到着地を想定して、想定したネットワークに交通量がどう再現されるのかということを出して、そのときに当該道路があるかないかによって分けます。なので、センサスのこの観測地点はございますけれども、実際、今回評価いただく道路にどれぐらい道路がネットワーク上走るのか走らないのかというところをネットワークで解析した上で出しますので、この場所だけの交通量が問題となっているわけではないと、そういう出し方をしていますということでございます。

以上です。

○委員長 よろしいですか。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 その他、御質問いかがでしょうか。

中村委員、お願いします。

○委員 御説明、どうもありがとうございました。先ほどまでの2つは、暫定的な交通開放をなされているということの紹介があったのですが、今回、この路線も1.3キロという形で、延長もかなりありますが、そういった最終的な完成までの間に、少し交通開放ができそうな区間がありそうか、なさそうかとか、その辺りの見通しはいかがでございましょうか。

○東京都 ありがとうございます。現在も他路線では、用地を買えたところで、今までの道よりもショートカットしやすいところは通っていただくような開放の仕方はしています。今後は、用地の取得状況でございますとか工事の進捗状況などを見て、もし開放できる場所があれば、部分的に使っていただくようなことは検討したいと思います。

以上です。

○委員 ありがとうございます。地形図というか、地図を見ると、本当に道のないところに通しているのか、かえって通すと危ないとか、様々な問題がまたあると思いますが、事業者としては、そのことについて考えた中で、ここだったら通してもいいかなとか考えておられると思います。やはり完成までに時間がかかってしまうというところ、地元も分かってはいるけれども、少しずつでも便利になると、そういった便益を提供していくのがやはり公のほうの仕事かと思いますので、ぜひいろいろ御検討いただければと思います。ありがとうございました。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 その他、御質問なり御意見。

朝日先生、お願いします。

○委員 教えていただきたいのですが、センサスの交通量を見たとき、重箱の隅をつつくような話で大変申し訳ないのですが、交通量が横這いであるというとき、大体1割ぐらい減っている、その横這いの基準が何かあるのかなど。また、需要調査はしているという先ほどの御回答でしたので、これがどうのということではないのですが、やはり地方部を中心にだんだん交通量が減っても、B/Cは3便益となっていくと、この辺というのはどういう見極めをするのかなという意味で教えていただきたいです。

○東京都 ありがとうございます。やはりまず1つの目安、1割程度の範囲で収まるのかどうかというところかなと思います。といいますのは、やはりセンサスも将来の動向というのは出しているんですけども、将来の動向として、昭和の時代とか古い時代のずっと右肩上がりの交通量がありますよというのに比べると、だんだんそれから落ち着いていくような形の予測が最新のセンサスでも出されている状況でございますので、そうした中で、一方で骨格幹線の需要はそこまで変わっていかないのかなというところもございまして、大体今、この中でも2万4,000台と2万2,000台というところで、おおむね1割以内に入っているということで、少なくとも事業の環境としては大きな変化はないと事業者としては考えている状況でございます。

○委員長 どうもありがとうございました。その他、いかがでございましょうか。

よろしいですか。少し異なる角度からの質問なんですけれど、今のセンサステータの取り方とかという話がありましたけど、非常に走行便益が改善されますね。正直言って、東八道路イコール甲州街道のバイパスであるとすれば、甲州街道が助かるという、それがここに計上されているということで、そう考えると、ここに住んでいる沿道の人というのは便益がないなど。それで、定性的な効果ということで、自転車とかそういう通行がスムーズになると、あるいは景観が良くなるなどの定性的効果が挙げられているのですが、それだけで沿道は喜ぶのかな。

例えば、沿道全体が、事業が終わった後に、近隣商業という用途地域が指定されて商売がうまくいくようになったとか、正直言って、東八通りのずっと吉祥寺のほうは、結構なスーパーマーケットなどが出店していて、それはそれが許可されているからだと思うのですが、それで東八道路自身の賑わいというのは出ていますよね。だから、それ自身でも、定性的なことではしか言えないと思いますが、便益があるというのを探していただけるといいなど。

主に道路事業では、走行便益が上がるということは、他に負担してもらったからという意味が強いと思いますが、そのことについて、今日お話を伺っていて、何とかならないかなという感じがしました。感想で申し訳ありませんが。

○東京都 貴重な御意見ありがとうございます。やはり地域の皆様方にはしっかりと、ここは安全性、防災性というところですか、あるいは歩きやすい歩道、あるいは近所に道路がないので、そういう意味では、近傍の方にも効果のある道路として整備をさせていただいておりますが、おっしゃるような視点も少し研究できないかということについては、別途、都市計画で土地利用計画が定められるところもございまして、道路事業者として難しい部分はございますが、その辺りも含めて勉強させていただければと思います。ありがとうございます。

○委員長 思いつきで恐縮ですが。その他、いかがでございましょう。

知花委員。

○委員 すみません。今の関連でお伺いしたいのですが、社会経済情勢の変化という内容で、その中が交通量だけになっていますが、その他も何か考えられるわけですか。例えば、周辺の人口がどうなっているであるとか、そういうのは入ってくるのでしょうか。

○東京都 ありがとうございます。なかなか定量化できない部分がございまして、今はそういうところまで、この評価上、お示しできていないところがございます。どちらかというと、このページは、交通量として横ばいなので、いわゆる道路を必要とする需要に大きな変化は生じておりませんという趣旨で作っておりますので、

なかなかそういうところは出ていないのですが、もし富久町のような周辺の開発動向など、そういったものがあれば、併せて御紹介できるようにしたほうが良いのかなと考えてございます。

○委員 関連の質問で、ここを環境施設帯のつくり方検討会ですとか、今先生がおっしゃったことで言うと、周辺環境の改善というところも含まれているような事業かと思うので、そういう意味では入れても良いのかなと思います。

もう一つ、先ほど中村先生のお話を聞いていて逆に分からなくなったのですが、15ページの「一定期間を要した背景等」に書かれるものは、当初予定していたものよりも期間が長くなったことの原因なのか、あるいは、当初の予定どおりでも期間が長い理由なのか、どちらなのですか。両方ですか。

○東京都 前者でございまして、当初想定していたよりも時間がかかった理由というところになるかと思います。

○委員 そうしますと、この環境施設帯のつくり方検討会、説明会の開催は、当初予定どおりではなかったと。

○東京都 そうですね。確かに。しっかり丁寧にやらせていただいたために、想定よりも少し時間がかかっているのかなというところですね。必要な時間を取ったら、やはり事業期間としては一度延伸をしなければならなかったということもございませぬので、そういった意味で書かせていただきました。

○委員 分かりました。書き方の問題だと思いますが、言い訳的に書く場合と、いやいや、しっかりやっているんだという場合があると思いますので、それは書き方で工夫されたほうが良いかなと。

○東京都 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 ありがとうございます。その他、いかがですか。

都市計画決定された時間は別としても、都市計画決定された用地に対して地権者が売らないというのは、何かおかしいような気がするんですけども。だから、収用は普通の収用と違って、もっと厳しくして良いのではないかという感じがしました。いかがなんですかね、大体交渉に当たって、都市計画決定されていた場所とは知らなかったという、そういう地権者が多いのでしょうか。とにかく都市計画決定したのが昭和20年だなんて言われたら、生まれる前の話だなんて言われてしまいかねませぬよね。だから、そういったときの早く収用する手だてというのは、もう少し考えられるのではないかなという感じがしましたので、お尋ねしました。

○東京都　なかなか御契約に応じていただけない事情というのは様々ですので、今回は、共有私道なども多くて、移転されて相続が発生したりしますと、相続人ぐらいいになりますと、他のところにお住まいになっている方もいらして、そういったところに収用を使うというのは大変有効であったりするのですが、生活の事情、職業やお仕事の関係上、なかなかすぐ離れられませんとか、様々な事情もありますし、また、借金を背負っている方とか、そういう方は本当に収用ということもありますが、権利者同士で争っている場合で境界が決まらないですとか、そういう問題ですとなかなか収用にいっても、どこまで代執行できるかなど、明渡しの範囲でも争いが起きることもありますので、任意のほうが早いということも状況によってはあります。

○委員長　尋ねたかったのは、都市計画決定していて、いずれここは別の都市施設の用地になるんですよということをご理解いただけていない地権者もおられるのかなと思ひまして。つまり、都市計画決定するということは、そこは将来、都市施設になるわけですよ。そのための用地を予約しておくようなものですよ。だから、自分の住んでいるところはそういうところであるという認識を地権者は持っているのかどうかというのが聞きたかったんです。収用に至るときに、いろんな問題があると思ひますけれど、そういうこと以前に、地権者は自らの土地が、ある都市施設ができるために予約されているのだということをご理解されているかどうかということを知りたかったのです。

○東京都　都市計画線が入ってから事業化されるまでの期間がありますので、どうしてもそこについては、いつかはいつかはというところの中で、しばらく来ていなかったからという形で、すぐには応じるようなマインドにならないという方が多数いらっしゃると思ひます。

○委員　委員長が御発言されたので、その点は、委員長はもちろんよく御承知のことですが、法律的にもいつも問題になるところで、我々の領域からいくと、参加の手續において、どこまで認識させてもらっているのかというのが、昭和20年代、30年代の頃と理屈ややり方、行政のやり方も含まれると思ひますが、というのと、現代において、いろいろ計画決定された事業が実際に動いてきて初めて、ああ、そういうことだったのかというのが、世代も変わってくると、それから権利者も移動するというのは今お話があったように、そこら辺の移動が大きいな、大きいというのは、従来から法律学のほうで、都市計画や行政法の世界で言われていることなので、そこをどういうふうに認識してもらう、行政側からいくと認識していただくのかということの、そういう行政手續、計画策定手續は重要だとは思ひんですが、ここでの意見ではありませんが、委員長が御発言されたので、そこら辺はいつも問題になっている点だと思ひましたので、少し発言をさせていただきました。

以上です。

○東京都 よろしいですか、少しだけ。ありがとうございます。道路自体を造るときに、やはり多くの権利者の方から土地をお譲りいただかなければできないというところはどの事業もございまして、そうした中で少しでも御理解をいただけるように、説明会をさせていただいて、用地補償に関するだけでなく、なぜこの道路が必要かというところも含めて御説明をさせていただきますし、折々の工事なども、どうしてこういうふうに音が出るのかとか振動が出るのかというところもしっかり説明しながら進めることによって、何とか少しでもご理解を得ながらやらせていただければと思っています。

引き続き、今回の環境施設帯もある程度の時間をかけてしっかり御同意をいただいた上で整備してまいりますし、こういった取組を進める中で、少しでも早く事業を進められるように頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

○委員長 話がそれましたが、東八道路の事業評価について継続するということがよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 ありがとうございます。それでは、継続して評価をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 ということで、3件の案件の事業評価について終わります。進行を事務局に戻しますので、よろしく申し上げます。

(事務局より今後の日程等について説明)