

令和2年度第2回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和2年8月21日（金）午後2時から午後5時15分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室22

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）令和2年度第2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神代植物公園

②東京都市計画道路環状第5の1号線

③東村山都市計画道路3・4・15の2号線

④西東京都市計画道路3・4・9号線

⑤東京都市計画都市高速鉄道事業西武鉄道新宿線（中井駅～野方駅間）

⑥石神井川整備事業

5. 議事の概要

（1）令和2年度第2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神代植物公園

（上記について、東京都から説明）

○委員長 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの事務局の説明に対して、委員から御質問なり御指摘ございますでしょうか。挙手の上、御発言をお願いします。

○委員 2点ございます。

1つは、評価というかB/Cの計算をしているところがあって、計算表のほうでは、直接と間接でしたっけ、2つに分けた計算でやっておられましたよね。それで

すね。後段のほうで震災時の避難場所等といったようなことも含めて貨幣換算をした、間接利用価値といったことが書かれています。その後の定性的評価のほうでも、また防災の話があります。これは、うまくちゃんとすみ分けて整理しないと、私は両方とも当然というか納得はするんですけども、やはり見る人によっては、ダブルカウントではないかといったような批判も出てくるのかなという気がいたします。定性的評価のほうで言いますと、例えば緊急時の防災の拠点になるような、まさにこういうある程度大きな場所ですから、そういったところは多分ここでは計算できないようなことなんだろうと思うんですけども、防災のトイレ等々がありますよみたいな話は一般的に入っているのかなという気もしますから、そこら辺は丁寧に書かれたほうがよろしいかなというのが1つでございます。

もう1点は、これは神代植物公園だけに限った話ではないんですが、このチェックリストを拝見いたしますと、今回、10年継続4回目という形で対象になっています。前回も21年とか16年とかやっている。なぜかなと思って見ると、いわゆる都市計画の事業認可が昭和32年を取ってから営々とやっているということになってしまうので、何かこれは未来永劫いつまでも全部が終わるまで再評価になるんじゃないかと。だから、まだ買ってないところはたくさんありますから、ずっとやっているんじゃないかとなってしまうような気もするんですよ。ただ、公園の場合は道路と違って、すばすばと終わっていくわけじゃなくて、重なり合いながらやっていくという事情があるので、なかなか合わないんだとは思いますが、何かそこがもう少し、まあ要綱上仕方ないのかもしれないんですが、事業単位と、この都市計画の事業認可というものが実際違っているんじゃないかなという気がしていて、ここで本来議論すべき事業評価というのは、本当に5年、10年でやろうと思っている事業について予定どおりできているのかできていないのか、もう不要になったんじゃないかみたいな議論をするような場かなとも思うので、これは今日ではないんですけども、少し公園事業とこの事業評価というものについて、どういうくり方とか切り方が可能なのかという検討をぜひしていただけたらありがたいなと。これは要望でございます。

以上です。

○委員長 何かございますか。

○東京都 先生から御指摘をいただいた最初の件については、定性的な部分と定量的な部分についての書き分けというのをしっかりやっていきたいと思えます。

2つ目の御要望についてなんですが、先生がおっしゃるとおり、公園事業については、なかなか切り分けるところが難しいという状況があるのと、実際、できたところ、既に事業化したところの拡張の扱いをどう考えるかというときに、既にできてしまっている部分がどんどん大きくなるに従って、追加でやるところのそれこそ便益が相当低くなってしまおうという。それと、そもそもどんどん事業が進捗していけば、少しだけ残ったところについてはもうやらなくてもいいという評価になる可

能性があるというところが、私どもの中でもやはり議論があって、なので、現状、ある一定程度の大きさについて、過去から評価させていただいているところがございます。先生の意見も含めて、引き続き検討してまいりたいと思います。ありがとうございます。

○委員 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。そのほか。どうぞ。

○委員 御説明ありがとうございました。2点ございます。

1点目は、この再評価チェックリスト、資料3-1を見ていますけれども、面積のことです。ちょうど右側の真ん中あたりに、4、事業の進捗状況の事業の進捗、「用地取得率は9割を超えており」と、この9割というのが、何を母数、分母にしているかが少し分かりにくいんですが、面積について再度説明していただけますでしょうか。

○東京都 承知しました。今回の評価については、一番最初に説明した、この黄色く塗っている範囲を対象としてございまして、それが56.62となっております。この56.62のうち既に取得している面積が53.4ヘクタールで、用地取得率は94.5%になっているということでございます。

○委員 ありがとうございます。それで、都市計画決定的にはもっと広い黒線なので、100ヘクタールあるんですか。

○東京都 そうですね、都市計画決定面積自体は、ここでいう黒い区域で囲われた100ヘクタールなんですが、実際に今、事業に手をつけているところが約57ヘクタールになっているということです。

○委員 今日の審議には関係ないかもしれませんが、今後の参考として、これからまた44ヘクタールを進めていく予定なのか、今回のこの黄色い部分が終わった時点で終わりとするのか、その辺りは。

○東京都 実際にはいろいろな要素がございまして、例えば深大寺という寺が計画区域の中にございますとか、道路事業と重複しているところもございまして、ちょうどこの右側のこの辺りは、これは中央道なんですけども、高速道路が入っていたりとか、実際には事業ができないところというのも含めてございまして、これからさらに進めていくというのは、また別の整備としてあると考えてございます。一応、26年に決めた整備計画に基づいて今やっていると考えてございますが、当面、都立公園として事業を進めていく範囲としては、そのエリアを想定していると

ということでございます。

○委員 そのエリアというのは、都市計画決定……。

○東京都 もう少し広い範囲というのですか、ちょうどこの辺りまで含めて絵を描いているという形になっています。

○委員 では一応当面のゴールみたいなものはそういうふうには決まっているんですね。

○東京都 そうですね、まだ事業化には入ってございませんが、整備計画をつくっている範囲としては、これですね、今、事業をしていませんけども、この辺りまで含めてやることを現状では想定しているということです。

○委員 2点目は、ここは深大寺崖線でしたっけ、崖線の保全地区に入っていると思うんですが、そういったことをこの総合評価には今は入れていらっしゃらないですが、どうお考えなんですか。

○東京都 具体的に神代の崖線というのは、この辺りがちょうど崖の地形になっているかと思うんですが、今まさに事業化をしているところにはあまり崖の地形は入っていないということなので、対象には考慮していないということになります。

○委員 それなら結構です。公園はレクリエーションや防災などが最も重きのあるところですが、自然保全ということもあると思ったので、もしそれが該当していれば、入れたほうがよろしいのではないかという意見でしたが、今のことで分かりました。ありがとうございます。

○委員長 はい。

○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たいことが3つございます。

1つは、再々評価ということで、この件に限らず、今まで確認をしてこなかったんですが、残事業の投資効率について、これは全体でB/Cも出されているということかと思うんですが、残事業という形での投資効率は出しておられないのかということが1つです。

もう一つは、道路なんかだと、利用なので、時間短縮なので分かりやすいんですが、公園の場合は直接利用価値が項目の中では一番小さく間接利用価値のほうが大きくなっているんで、感度分析をしたときに、需要に当たるもので一番大きく動くものは何なのかということをお教えさせていただきたいのが1つです。

それから3つ目は、周りが生産緑地、未取得地も多いという御説明があったんですが、生産緑地があることや、宅地化の圧力があると、前回と比べてもB/Cは落ちていますし、基本的に事業がかかればかかるほど、市街化が進めば進むほど地価が上がるといいますか、他の用途とのせめぎ合いになってきてしまって、公園の最も大事な機能である、要は貨幣換算がなかなかできないところというのが不利になってきてしまったりする事情があると思うんですが、その周りの生産緑地の処分の見込みはどういうふうになっているのでしょうか。要は、今後取得費用がまたもっと上がってしまう状況にあるのかどうかということをお教えいただければと思います。

○東京都 承知しました。すみません、改めてなんですけど、もう一度一番最初の質問をお願いします。

○委員 再評価のときに、要は事業がもう始まってしまっているんで、残事業の…

○東京都 残事業だけについて評価をしているかと言われると、していません。基本的に公園の事業評価は実は結構難しく、国のマニュアルが唯一のものみたいな形しかなくて、なかなか残事業について評価するということまで至っていないというような形になってございまして、それは評価できていないのが現状でございます。

あと、一番大きく影響する項目ということでしたが、本公園自身の周辺に、どれくらい競合する公園がたくさんあるかということが、便益に与える影響が実際は大きくて、だから、周辺にあまり大きい公園がないところはかなり高く出ますし、神代なんかは周りに武蔵野とか三鷹にも都立公園が何個もあつたりするので、そういう意味では少し低めに出たりするということがあつて、周りの公園が一番影響を与えるものになってございます。

それから最後に、生産緑地についてですが、今まさに生産緑地の2022年問題とかが話題になってございますけども、東京都としては、まだ事業認可をかけていないところについても、10年以内に事業に着手する区域を都市計画公園緑地の整備方針という形で公表してございまして、先ほど私、これからさらに将来の事業に着手するというエリアを少し示しましたが、あの辺りについても、将来事業をしていくところには生産緑地があつたりするんですが、そういうものについては、別に先行取得を都市整備局のほうでやるようなメニューもあるので、そういうことによって担保をしていこうと考えています。

それ以外の生産緑地については、やはり多少は宅地化していくおそれはあるというふうな状況でございます。

○委員 分かりました。すみません、1点だけいいですか。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 ありがとうございます。よく分かりました。

1点目の残事業なんですが、道路なんかの場合には、事業ごとにぶつぶつネットワークの中で切れているので、必然的にどんどんB/Cが再評価で下がっていても、ネットワークとして効果を出すということが予測されるんですけども、公園の場合には、最初に回答をいただいたように、残事業をもし評価するとすると、追加的に投資する価値があるかというところがやはり出てこざるを得ない。なので、道路と同じように、ネットワークという言い方はしないかもしれないですけども、一体として完成形でどのような効果が期待できるかというところを、評価の際に言っていく必要があるのではないかなと思いました。

以上です。

○委員長 そのほかいかがでしょうか。茶木委員、お願いします。

○委員 質問といいますよりはコメントに近いと思うんですが、先ほども何回も評価継続されてきているというところで、一回一回の審議というところではないと思うんですが、例えばこれだけ長く審議されてきている中で、公園の価値自体というのも非常に大きく変わってくる部分というのはあると思ひまして、例えば、今年、今回で言いますと、コロナの関係で、例えば公園事業がここに出されているほかにも、例えば皆さんが健康のために少し散歩をされたりとか、そういった空間にも使われたりするような、少しずつその価値というのも足されている部分というのがあると思うんです。そういったものが少し反映されていたりとか、そういったものが皆さんにより分かりやすく反映されていたらもっといいのかなと思いました。ありがとうございます。

○東京都 ありがとうございます。なかなか貨幣価値に換算するのは難しいと思うんですが、定性的なところでそういう役割を持っているということは言っているとは思いますが、今後考えていきたいと思ひます。

○委員 続けていいですか。

○委員長 はい。

○委員 それと、先ほど江戸の園芸文化を伝えるですとか、例えば歴史ある中で、この公園ならではの伝えるべきものというのがあると思うんです。ほかの都立公園もいろいろ機能としてはあると思うんですが、ここならではの、ここだからこそという部分をもう少し強く言っていただくと、私みたいな一般の人には公園の必要性と

いったものがより分かりやすいのかなと思いました。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがですか。知花委員。

○委員 ありがとうございます。まだ分かっていないのは、坂井さんがお伺いされたところのこの話が僕はまだ少し理解し切れていないんですけども、この黒は、要は黄色く塗られていないところで既取得区域になっているところ、この水色の部分ですね、この予算を今後どう考えていくのかとか、あるいは何でこの黒枠の外に赤白の既供用区域があるのかとか、少し分かっていないところがあるので、そこを教えていただけますか。

○東京都 水色の区域については、都有地になってございますが、調布市に貸してございまして、調布市が公園的空間として利用している形になってございます。そういう意味では利用には供されている状況です。それから、計画区域外で、多分この辺りですよ。

○委員 そうですね。

○東京都 もともと都有地だった部分があったり、あるいは一体的に土地を手に入れたときに計画区域外も含めて手に入れた場合、ちょっと今、この土地がどうかということは私は明確に申し上げられないんですが、パターンとしては大体そういうことが多いです。

○委員 だから、その予算だとかその辺の効果とかというのは、まあ今は考えないですが、この先もあまり出てこないんですかね。

○東京都 そうですね、今の土地利用の状況を見る限りは、あまりそういうことは想定されないかなと考えてございます。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

最後に1つコメントです。コスト削減策というのがこの次にいろいろ出てくるんですが、もうやることが決まっていて、それをいかに安くするかならいいですが、今回ベンチとかも出ていますが、公園なので、そのB/Cじゃないですけども、多少コストがかかってもよりよいものにするという、それもあり得るといえばあり得るんですよ。

○東京都 おっしゃるとおりだと思います。

○委員長 そのほかよろしいですか。

ちょっと気になったことを二、三伺います。

神代植物公園というのは今でも有料ですよ。だから、その直接便益というのは、幾ら稼いだかというその値ですか。入園料掛ける入場者数でカウントされているんですか。売上げが幾らだったか、その数字ですか。

○東京都 全てが遊園区域ではないということがありますので、入園料の部分と、そうでない一般的な開放の公園の部分は、足し上げてというか、総合的に評価して便益を算出してございます。

○委員長 直接利用という。

○東京都 はい、そうです。

○委員長 先ほど、広げれば広げるほど便益が薄まってしまうというお話をして、これからこの事業が5年ごとに再評価されるわけですが、もっと売り物になる入場料が高い施設を造ったらどうだという考えだってあると思うんですよ。まして神代植物公園なんていうのは、歴史も何もなくて、ただ人工的に昭和30年代に造った公園ですからね。むしろ深大寺のほうに、例えば深大寺小学校とか明治からある小学校がまだその形を残しているとか、そういうものを併せ持ってもっと価値をつけるとかという話もあると思うんですが、それは今後の話としても、公園が広がったから便益が薄くなるという、事業担当者の発言としては許し難きものを感じるので、一言申し添えます。

それからもう一つ、私の記憶で恐縮ですが、バラ園とか花がきれいですね。結構絵を描きに来る人がいたんですが、今はいるんだかどうか知らないけれども、そういう絵は結構展覧会に出品されていて、賞も取っていたりするんですが、神代植物公園を題材とした絵画はこれだけ賞を取るとか、そういうものが便益にカウントされる——まあこういう便益計算にはのらないと思いますが、文化的な尺度としては、神代植物公園の植物園の花を題材にすると結構いいですよとか、そういうことになりますので、ただ、生物多様性が重要だからということもありますが、もっと芸術的に見て絵画のネタになっているとか、そういうのを調べられたら、今おっしゃったような便益がこれから先なくなってしまうんじゃないかみたいなことにはならないと思うんですが、今無料のところは小学生とかが遊べる公園になって、芝生だけ生やしたみたいのところですけど、そういうものだって仕方なくやっているような気もするし、もっと囲ってもっと価値の高い、お金の取れる施設を造っても東京都としては悪くないんじゃないかなと思うし、一方では、そんなものだったら、東京都立なんだから全て無料開放したほうがいいんじゃないかとか、そういう話になるんじゃないかと思うので、もうちょっと幅広に考えていただければと

思いました。

以上です。

そのほか何かございますか。大変恐縮ですけれど、時間がないということで、この辺で打ち切りたいんですが、よろしゅうございますか。

じゃあこれは継続ということでよろしゅうございますね。

(「はい」の声あり)

○委員長 はい、じゃあ継続で。次の5年にどんな答えが出るか楽しみに待っています。

○東京都 ありがとうございます。

②東京都市計画道路環状第5の1号線

(上記について、東京都から説明)

○委員長 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの説明に対して委員から御発言をお願いいたします。

○委員 街路課さんよりは事務局さんのほうにお伺いしたほうがいいのかもしいんですが、チェックリストを拝見していきまして、5番目に、事業の進捗の見込みの視点というのがございます。今回の件で言うと、引き続き用地頑張るトンネル頑張ると書いてあるんですが、多分これは様式の構成上は、その前段で、何で時間がかかっているのか、そういうことがいろいろ書いてあるので、そういうことを踏まえて、今後そういう課題が引き続き続くからもうちょっと頑張らなくてはいけなとか、こんな工夫をするとか、そんなことを書くんじゃないかなという気がするんですよ。そう思って見ると、実は次の事業なんかは、それで理解が得られているので、今後は順調にいくでしょうというようなことが書かれていたりするんですよ。なので、ここは多分、再評価というところで何を書くのかという意味でいうと、もし遅れているのであれば、遅れている状況に対してこういう見通しだよという、そっちを書いたほうがいいんじゃないかなと。あれをやる、これをやるよりは、そういう見通しを書いたほうがいいんじゃないかなという気がいたしますので、そこは、もし違えば現行のほうでも結構なんですけれども。ただ、前回のやつを見るとそんな感じで書いてあるんですよ。ちょっと並びをそろえたほうがいいかなという感じがいたしました。

これは御意見でございます。以上です。

○事務局 先生御意見ありがとうございます。この点につきましては、次回に向けて再度チェックをして、御指摘に対応できるような形で考えていきたいと思いま

す。どうもありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがですか。はい、坂井さん。

○委員 私も意見を2点です。

1点目は、この道路ができることによって、池袋駅の周辺の再開発が進みそう、つまり、大ターミナルの一つである池袋駅の機能更新が今まで遅れていた、それは通過交通が多かったからですね。なので、この道路は非常にありがたいなと地元の方は思っているんじゃないかと思います。なので、1つ全く意見ですけども、例えばこの対応方針で一番最後に書いてある、何回か出てくるこの池袋駅周辺の交通混雑が緩和されると。道路としては、道路上の量が減るということが最も大事なんでしょうけど、都市から見れば、今申し上げたような都市基盤的に都市整備が、駅は多くの人が集まりますし、この間の震災のときも池袋駅は大変混乱したんですけども、そういうときにも少し通過交通が減ればいろいろな意味でいいということで、何かそんなことも少し書けたらいいんじゃないかなというのが1点あります。

2点目は、今度の新しい街路の市街地再開発がもうかかっている、特にあの大きな2棟のビルが建つところはいいんですが、それ以外の小さな既に今もあるところは多分区画が小さい。それでも、目の前の道路がきれいになったから、皆さん建て替えをされると思うんですね。海外の事例とかを見ていると、道路にすごく投資をしてきれいにした場合、これも道路景観という言葉ではこちらはよく使うんですが、それも本当に道路の敷地の上の景観という感じで、道路が良くなれば、周辺も建て替えが進みます。だけど、そこはもう整備局の話なので知りませんではなくて、整備局とちょっと連携して、ここに投資したんだから周辺も都市の機能更新が進むというところで少し連携して、両隣の道路の両脇のデザインガイドラインをつくるとか、そういったことも今後は何か議論されるといいんじゃないかと思いました。

以上です。

○東京都 ありがとうございます。まず1点目についてでございますが、お話のとおり、地元の豊島区も、この道路ができることによって池袋駅周辺の交通量が減れば、より歩行者中心のまちづくりが池袋の駅前のできるのではないかというような考えの下、様々な取組、計画を進めているところと聞いてございます。おっしゃるとおり、当然我々も、自ら造られた道路がそういった都市づくりに貢献しているというところについては、今後、PRなどの場も含めて考えていきたいと考えてございます。

それから2点目でございます。耳の痛いお話でございますが、やはり路線によっては沿道の地区計画などを同時に定めて、壁面を後退するとか、高さをそろえるとか、そういった取組を、地元の区なり市なりがいただいているところも多くございます。そういった取組も、やはりせっかく投資したものの効果を発揮する意味

でも、よりこれから議論をしていく必要があるだろうということで、またこれからの道路づくりに御意見として役立てていきたいと思えます。ありがとうございます。

○委員長 そのほかはいかがですか。現道は、今、池袋駅に出る環状線は都が管理ですか。出来上がると区が管理することになるんですか。

○東京都 はい、お答えします。イメージどおり、現道の明治通りは東京都の管理している道路でございます。この環5の1が出来上がった後、その明治通りをどうするかということは現状では決まっておられません。決まっていないということは、基本的には東京都管理ということになります。引き続きまたそういった議論が出てくるのであれば、また進めるということになるかと思えます。

○委員長 去年か何かのときに、この5号線の新宿御苑のところでは新宿区が管理するということになって、伊勢丹辺りのごちゃごちゃしたところが都の責任にならなくてよかったですねなんて話をしたんですけども、そうだとすると、今、地下2車線で地上2車線でしょう。それに対してどういうふうな運用をするのか分からないんですが、地下も上り下り、地上部も上り下りでやるのが筋だと思うんですが、それなら、もっと、どうせなら地下4車にしろとか、私どもとしてはそういうことを言いたくなってしまうんですが、何で中途半端な地下で2車線しか造らないんだと。無理して副都心線との間を縫って、いろいろなアンダーピニングも大変だと思うんですが。さくらトラムが3年ぐらい前から、鬼子母神の辺りですが、ものすごい工事で大変なんですけれど、雑司が谷とかあの辺へ行くと、何かやたら鬼子母神とかあの辺の民地に張り出してしまっていて、せり出してしまっていて、池波正太郎の雑司が谷なんてもうないんですよ。だから、豊島区は責任持って昔の鬼子母神のように復活させるとか、今、区分所有権の多いマンションが大変だとかというけれど、基本的に鬼子母神とはこうだとか、雑司が谷というのはこういう、例えば今の季節だったらセミが鳴いている非常に良いところであるとか、ノスタルジーにふけるわけじゃないんですけども、そういう場を設定して、そういうことを豊島区と東京都で協調して、雑司が谷辺りをもう少し良くする、そのために明治通りをちゃんとするんだという、そういうふうな協議を、また今日お話を伺っていて思いました。費用対効果でいってしまえば、とにかく造れば、絶対に便益は上がると思うんですが、明治通りに関して言えば、旧道に関してはもう区の管理に任せて、その代わり、今言ったようなことを豊島区が頑張れと言ってもらいたい気がすると思しました。

○東京都 大変貴重な御意見ありがとうございます。道路が出来上がった後の旧道といいますか、現在の明治通りの管理もさることながら、トンネルが地下を通った後、地上の2車線は比較的地域サービスの色合いの強い道路になりますので、そう

いったものをどう整備していくかということについても、御意見を踏まえながら今後もまた検討してまいりたいと思います。ありがとうございます。

○委員長 一応、さくらトラムというのは、町屋の辺りは両側が道路なんですけど、おっしゃるような使われ方はしていないんですよね。だから、理想論としては、さくらトラムに併走して明治通りを持ってくるのもいいのかもしれないけど、そういうような役割というのはなかなか期待できないんじゃないかなと、どうなるかわかりませんから何とも言えませんが、そんな感じがしたので、ちょっと申し上げました。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この案件ですけれど、5年たっても終わらないんじゃないかと思いますが、継続審議ということ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。では、継続ということでお願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。

③東村山都市計画道路3・4・15の2号線 (上記について、東京都から説明)

○委員長 どうも説明をありがとうございました。ただいまの説明に対して委員の皆様から御意見ございますでしょうか。

修正で便益が、B/Cが随分上がってしまったという報告を受けましたが、何で前回そんなミスをしたんですかね。

○東京都 お答えさせていただきます。まずは、誤った数字をお示ししてしまったことについては、この場をお借りしまして、改めてお詫びを申し上げます。本当に申し訳ございませんでした。それで、その当時数字が違っていただいていた理由でございますが、今回のスライド出してもらっていいですか。

○委員長 コストの見積りが違うんでしょう。

○東京都 その平成27年度に作った資料においては、便益のほうは正確に、適正にカウントされていたんですが、費用Cの中で、用地費のところを、単純なミスで

ございまして、2倍に計上してしまっていたというものでございます。

○委員長 何かプロがいなかったんだよな。ぱっと見て分かる人がいなかった。

○東京都 おっしゃるとおりでして、これがちょっと高いぞというのをぱっと見て分かる人間がいたらよかったですけれども、すみません、その部分がチェックが漏れてしまいました。今後こういうことがないように、しっかりチェック体制を整えてまいりたいと思います。ありがとうございます。

○委員長 連続してこの道路ができるわけですけど、この区間だけが今回の対象になっているわけですけども、ぽこっと取った、つながっている一部分だけでこんなに便益があるものなんですか。ほかができていないにもかかわらずという感じがしちゃうんですけどね。いかがですか。

○東京都 そうですね、B/Cの算定の仕方でございます、国のマニュアルに基づく算定の場合は、この事業区間があるかないか、それ以外のところについては、評価時点のネットワーク計画に基づいて、あるものか、ないものかを想定しているという形になります。なので、言ってみれば、今回、そのほかの事業区間については、ネットワーク上は出来上がっている状態の中でこの事業区間があるかないか、ウィズ・ウィズアウトで算定するというふうにマニュアルに基づいて計算しております。

○委員長 なるほど。あと、実は先月、この事業評価委員会で現場視察をしたんですが、そのとき、街路とは関係ないんですけども、石神井川の河川の事業を見に行ったときに、ちょうど東八道路の野川というところから北に折れて新武蔵境通りを通って石神井川に行ったんですよ。私は初めてその新武蔵境通りを通ったんですが、これがまたすばらしくて、今日のここを出てくる標準断面、街路樹があって、分離帯があって、新武蔵境通りは副道になっていましたけども、ものすごくハイレベルな道路ができていたので、東京都にもこんな道路があるんですかと尋ねたんですが、そうなんですということだったんですけど、それに近いものが出来上がるということですよ、感覚的には。新武蔵境通り第2号ができるという、そうでもないですか。

○東京都 断面をちょっと出してもらっていいですか。これは標準断面でございます、こちらの道路は2車線の全体18メートルの幅員の道路でございますので、歩道部分が4.5メートルでございます。新武蔵境通りというのは、都市計画上は調布保谷線というような形で呼ばれておまして、幅員36メートルでございます。36メートルある幅員の両側の10メートルを環境施設帯として整備しておりますので、かなりいろいろな対策等々をとっていけるんですが、こちらにつきまして

は、4.5メートルあるいは18メートルという幅員の中で、地域の方が利用しやすいように整備をしていきたいと考えております。

○委員長 大体これからできる道路というのは、2車線だったら、住宅地においてはこんな形が標準断面と考えてよろしいんですか。

○東京都 はい、18メートルという幅員の中では、2車線でこういった形になるのが標準的と考えられます。都市計画の中でももう少し広い断面で2車線のところもございまして、そうしたところはもう少し歩道の余裕を取ったりするところもございまして。そうした場合は、自転車の走行空間みたいなものを歩道の中に一体的に造ったりとか、そういった工夫をしております。

以上でございます。

○委員長 ほかに何かありますか。どうぞ。

○委員 多分僕が分かっていないだけで、純粹に教えていただきたいんですが、交通事故減少便益が今回5.6億円となっていて、さっきの修正で見せていただいたものだと12億円だったんですね。これは何でこんなに変わるんですか。

○東京都 お答えいたします。交通事故減少便益でございますが、実はマニュアル上、ここ数年に実際に起こった交通事故を前提に、失われた財産をカウントしているということがございまして、現在、全体的に交通事故は減少傾向にあるということがあって、いわゆる係数が下がってきておりまして、減っているものと考えております。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 たまたま図が出ているからあれですが、その工事費というのは単純に街路事業だけの工事費であって、下水道事業など道路に埋め込むお金はカウントしていないんですね。

○東京都 はい、おっしゃるとおりでございますが、道路として造る排水路等は工事費として含んでおるんですが、例えば、道路を使って埋設企業等が埋めるような下水道を新規に整備するようなときには、それは下水道のほうでの負担となりますので、この事業費には含まれておりません。

○委員長 はい。そのほかいかがでございましょうか。よろしいですか。どうもありがとうございます。それでは、東村山の街路事業についてはここまでとします。継続でよろしゅうございますね。

(「はい」の声あり)

○委員長 はい、ありがとうございました。

④西東京都市計画道路3・4・9号線
(上記について、東京都から説明)

○委員長 どうもありがとうございました。それでは、はい、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。端的には、スライドですと20ページ目になるかと思いますが、4の事業進捗状況のところの、私も簡単に東大農場と言わせていただきますが、その資料の辺りかな、そのところでの御説明をいただきました、御説明の中で、申合せで、それぞれの左側に書いてある事柄が計画されているとも書いてありますが、これは任意というよりは、都でつくられている条例の規制によって、ちょうど21世紀に入ってから施行されているものだと思いますが、それによる規制で緑地緩衝帯のつくりであるとか、そういうものを決められたんだろうと推測してきたんですが、それで間違いないだろうかということの確認とともに、その中で、結局条例の規制が事業者としての知事と、それから都の代表者としての知事との協議になっているというのがたしか条例上の規定だと思うんですね。そういう形の中で、今左側に書かれているものが決められている、先ほど申し合わせられたということですけども、その中には、例えば、地域で地区計画を定めている西東京市も入っているということや、地域住民との関係もあるのかなと思いますが、そのような規制が、ここの審議会との関係でいくと、便益とコストとの関係にどのくらい影響を及ぼすものなのかということ、細かい点では、そこは細かくは見ていませんよと言われる可能性もあるかなと思っていますが、分かる範囲で、まずその点を教えていただければと思いますので、お願いいたします。

○東京都 すみません、少し確認をさせていただければと思います。

大変お待たせしました。申し訳ありませんでした。まず条例についてでございます。こちらの左上のところに東京における自然の保護と回復に関する条例に基づいてと書いてございまして、まさにこの条例に基づいてこれを決めているところなんです。一応誤解がないように申し上げますと、この条例は、公共事業は規制の対象にはなっておりません。民間が行う場合はこの条例に基づき規制がされるんですが、公共事業は規制対象ではないんですが、協議をするということになっています。なので、環境行政の都知事であるところの知事に対して、事業者として協議をしてこの形が定まったというものでございます。その協議に当たっては、市のほうというよりは、土地の所有者である東大農場のほうから要請書を我々事業者が頂きまして、その要請に沿う形で我々としても工夫をしていくというような形で計画を

定め、環境局に協議をして、この形に決まった、流れとしてはそういう形になります。

それから、これに関して便益とコストに対しての配慮でございますが、マニュアル上、この便益を額として算定されるものはございませんので、便益のほうは定性的な評価にとどまるかと思えます。基本的には、自然環境に配慮して緑豊かな空間が出来上がるというところと、あと沿道への影響を避けることができ、その沿道の方々の空間が豊かに形成されていくというものでございます。

あと、コストのほうなんですが、街路樹等については、もともと植える計画であったところもございまして、あと照明工につきましても、いわゆる散乱しないような形で整備するということなので、額としての増というのはそんなに大きいものではないと思っております。あとは、低騒音・低振動、それから昼間施工というの、それを前提として積算をするということを考えますと、むしろ夜間のほうが人件費は高いところもございまして、そう考えると、これも大きな増嵩要因ではないと考えております。ただ、オオタカのモニタリング調査といった調査委託関係については増嵩費用かと思えますが、事業費全体としては、大きなコスト増ということではないと思えます。

以上でございます。

○委員 御説明どうもありがとうございました。私も誤解がないように申し上げておくと、規制という言葉は別に許認可だけではなくて承知しておりますので、協議をするということになっていることは確認してきましたけれども、その協議の中で、どのような協議をされたのか、この委員会の所掌事務の関係からいくと、瑣末なことで大変申し訳ないんですけども、伺ったということです。

それから後半部分につきましても、少し気になるころはありましたが、やはりこの所掌事務との関係で、前の各種の事業評価のときもそうですが、国交省のマニュアルに従うところなるというのと、それから、これまでもそうでしたが、都としてどのように見ていくのかとか、先ほど来も先生方から御指摘があったと私は理解しておりますが、都としてはどのようにこれを評価し、どのように見ていくのかと、二面的な面があるかと思っております、そういうことも委員となって考えるようになりましたので、そういった観点から質問を申し上げたということです。なので、事業評価の仕事の関係からはあまり出てこないというのは確かだと思えます。そこは承知しました。ありがとうございました。

それから最後に1点だけ、もう一つ違う、これは単なる確認なんですが、スライドの22ページで、先ほど中央部用地取得状況の写真がございましたが、その中央部というのは、例えば21ページ、スライドの1個前になるかと思えますが、そこですと、大体どの辺りになるんでしょうか、ちょうど現在工事箇所西側一番外れの辺りがこの22ページの取得状況の様子だと理解してよろしいでしょうか。

○東京都 すみません。

お待たせしました。中央部と申し上げた写真は、大体この辺りでございます。なので、現在工事しているところの内側のところで、用地は確保できておりますが、まだ工事ができておりませんというところでお示しをさせていただきました。

あとすみません、便益につきましては、本当に貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。いただいた御意見をしっかり受けて、何とかいろいろ工夫できないのか勉強していきたいと思っております。ありがとうございます。

○委員 御負担かけて申し訳ありません。失礼しました。
以上です。

○委員長 そのほかいかがですか。

○委員 質問は2点です。

まず1点目は、北原交差点の緩和ということは何度か出てきましたが、それは定量的効果にどこかで反映されているのでしょうか。

○東京都 効果ですが、こちらの道路ができることによって、周辺のネットワークの交通量が円滑化されるということも踏まえておりますので、こちらの交差点においても交通が円滑化するという事はB/Cのベネフィットの中に含まれております。

○委員 それは定性的な評価であって、定量的にはしていないということでしょうか。

○東京都 そうですね、今金額換算する形で定量的なところには含まれていると言っているとは思いますが、交通渋滞の解消という定性的な言い方の中ではここを一つの代表事例として示させていただいた、そんな形でございます。

○委員 素人なので間違っているかもしれないんですけど、青梅、新青梅というのは、東京都を東西に横断する道路で、今度の赤いところは地域幹線という言葉が使われて、緑の所沢街道ですが、街道というからには、やはり昔からそちらで営みをされていたり住んでいらっしゃる方がいて、郵便局があつたりして、そこをどうしても通る方がいると思うんですね。なので、先ほどは青梅から調布で真北に向かって赤い線で西に向かうという、そういうことをするので交差点の量は減るとおっしゃいましたが、何かそんな単純に皆さん減るかなというのはあって、ここからが私の提案ですけど、この街道と今度の赤い道路の交差点は、非常に鋭角というんですか、その交差点の設計みたいなことで工夫されていることはございますか。

○東京都 ありがとうございます。新しい道路を造るときというのは、こういった

既存の道路との交差点部分をどう造るかというのは確かに大きな問題でございまして、こちらにつきましては、交通管理者である警視庁とも協議しながら整備をしていくこととなります。それで、ここはまだ決まっていなかな、ごめんなさい。

すみません、失礼しました。例えばですが、このところがすごい鋭角になっています。真っすぐ今あるところで交差点を造ってしまうと、鋭角な形の十字路になってしまいますので、こちらは交通管理者とも協議した結果、少し手前でTの字で合流した上で、進んでいきたい人はこちらに行くというような形で処理をしています。そうすることによって、交差点が変な形で渋滞しないようにするとともに、間違っただけで車と歩行者が錯綜するようなことがないように、そんな安全と円滑性の両方で固めております。

○委員 ありがとうございます。いつも見せていただく街路の標準断面というのは、分かっているんですけども、このポイントは、やはりその交差点の造り方なんじゃないかなと、そのために発生する設計料なり工事料の上昇というのは仕方がないけども、やはりそこは工夫して、ぜひ、ここでも渋滞が起こらないし、北原の交差点の渋滞も減るといようなことに努めていただければいいかなと思いました。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 先生、はい。

○委員 事業の評価の内容というよりは、評価書の書きぶりの話なのかもしれないけど、あまり大きなことではないかもしれないんですが、先ほど御説明があった自然保護、条例に基づいての話なんですけど、やはりこのところは特殊要因だと思うんです。この事業の中で、広い意味での規制インパクト、規制のコストとベネフィットが記載されているということかと思うんですが、貨幣換算できない内容でということ承知したんですが、定性的評価のところも、この書きぶりは、例えば景観の向上とかいうふうにメニューになっているんですけどかしたら。大分ほかの場合と、緑、木を植えて影響がないようにしましたということと、ちょっと種類が違う話かと思うんです。なので、そのところの区別が、規制のインパクトをやっているということが分かるようにしたほうがいいんじゃないかなと思っているということ。

あともう一つ、それはまた別の話になるんですが、今まで道路の話を3つお聞きしていて、総合評価の対応方針案のところの書きぶりなんですけど、中止の場合はどういうふうに書いておまして、この書き方自体は再評価の趣旨に合っているものかと思うんですが、逆に、これはここで申し上げるのは、事務局に対してかもしれないんですが、別の最初のほうの公園の事業だとか、道路ではない場合にも、再評価の趣旨としては、ウィズアウトからウィズのそれぞれネット・ベネフィットを比べるということかと思うので、その事業を継続しなかった場合という視点がやはり必

要かと思うんですね。なので、この道路の場合も、その事業を中止した場合、ウィズアウトの場合にどんな便益が発生するのかというところは、もちろん多分ないという発想なので、ウィズの場合のものしか書いてない、それは発現しないということしか書いてないと思うんですが、何かこの書きぶりについて、再評価であることの、今後どうするかということですね、これまでのことを踏まえて、というところの書きぶりを少しそろえたほうがいいんじゃないかなと少し思ったところです。2番目はここで言うべきことじゃないかもしれないですが。

以上です。

○東京都 ありがとうございます。他事業とのそろえ方については、少し事務局のほうとも私どもの部としても相談させていただきます。

あと、緑のところについては、確かにおっしゃるとおり、ほかの路線にはないような一つの景観形成のような効果があったということで、確かにそういう視点で書けていないところがあったかと思imasので、参考とさせていただきたいと思imas。ありがとうございます。

○委員長 そのほか。もしあれだったら、1つ質問と1つお願いですが、質問は、東大農学部用地を買収したわけですね。東大農学部というのは国立大学法人だから国じゃないと思うんですが、簡単に言えば国有地から都有地になるということですけど、そういうときというのはディスカウントというのはあるものかどうなのか。だから、用地費の見積りがどうなんですかねというのが少し気になったという。そういうことはなかったということですか。だから、どういう評価をしたのかなというのは、農地として評価しているとかね。だから、ゼロにしちゃったっていい。

○東京都 ゼロということは全くなく、普通に評価していますけど、すみません、そのときの評価書がここにあるわけではないので、農地相当かどうかというところはお調べしないとということですが、特段減免をするとかそういったものはないです。

○委員長 ないんですか、そうですか。ありがとうございました。何か国の土地だから、しかも農地としての価値しかないというのはそれまでのような気がするんですが。

もう一つは、さっきシラカシの木が、御質問にもありましたけど、街路樹として考えられているというお話がありました。街路樹がシラカシの木で、民地側というか農学部側にもシラカシの木を1層生やす、大変すばらしい発想なんですけど、できたら2層生やしたほうがいいと思うんです、2列。だから、街路樹にシラカシの木が1列あって、歩道があって、東大の敷地があって、そこにシラカシがあって、さらにその後ろ側にもシラカシがあるという、そういうふうにするとうすばらしい街路

景観になると思いますので、お伝えいただければありがたいと思います。

そのほか何かございますでしょうか。はい、どうぞ。

○委員 すみません、また少し理解していないのかもわかりませんが、前から気になっていたことで、定性的な便益というのは出てきますが、定性的な不便益は出てこないじゃないですか。そうした中で、いや、何が言いたいかという、悪影響を緩和する費用というのが、何か今回もそうですが、もちろんいい緑地ができるというのもあるんですが、このまま放っておいたらオオタカがいなくなるのを、お金をかけて何とかいるようにするというものの書き方が、逆にマイナスを書くことによってちゃんと理解できるのかなという気もするので、さっき書き方の話も出ていましたが、少しそういう検討もあってもいいのかなと。感想です。

○東京都 ありがとうございます。参考にさせていただきます。

○委員長 オオタカがいるだけで大変になってしまうんだな。

○委員 そうですね。

○委員長 そのほかいかがでしょうか。またさっき再評価とかの話がありましたが、もしほかに御意見がないなら、これは継続審議ということでよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 はい、ありがとうございました。それでは継続とさせていただきます。よろしく申し上げます。

○東京都 ありがとうございました。

**⑤東京都市計画都市高速鉄道事業西武鉄道新宿線（中井駅～野方駅間）
（上記について、東京都から説明）**

○委員長 説明ありがとうございました。何か委員の方々から御質問。
茶木委員、お願いします。

○委員 どうもありがとうございました。非常に分かりやすく説明していただきまして、よく分かりました。ただ、ちょっと私の伺い漏れかもしれないんですが、例えば線路の跡地ですよね。トンネルになった場合の地上の状態がどういうものになるのかというようなことを少し伺いできますでしょうか。

○東京都 まず、一般的に高架された場合の話から簡単にさせていただきますと、鉄道が地上から高架になると、高架下利用ということで、今いろいろなところで事例ができてございまして、その高架下の、鉄道事業者さんが鉄道を運営するために必要な部分は当然使えないんですけど、それ以外に使えるところの15%というのは都市側で自由に使えるルールになってございまして、それと同じようなルールを地下化のほうにも同様にしていきたいというふうに考えてございまして、私どもも15%は、地上の部分で、都市側として使っていきたいなというふうに考えてございまして、ただ、どういうふうに使って、誰が管理していくかというのは今後の話になりまして、大体踏切が除却できる二、三年前から鉄道事業者さんと、あとは地元区市、この場合ですと中野区になるんですが、中野区と私ども東京都の三者で話し合いを行いまして、どういうふうに使っていこうかという協議を開始する予定でございまして、ですので現時点では、まだ未定というところでございまして。

○委員 では、例えばこういった方向でいくとか、そういう構想みたいなものもこれからということになるんですかね。

○東京都 はい、そのとおりでございまして。

○委員 そうなんですか。なかなか難しいですね。使う側としては、全体に、その機能ももちろんすごく重要だと思うんですけども、そのまちがどのようになるのかということがイメージ、早くからイメージできたほうが良いのかなと思いましたが、そんな質問をさせていただきました。ありがとうございます。

○東京都 貴重な御意見ありがとうございます。

○委員長 でも、あくまでも地主は鉄道事業者ですからね、鉄道事業者が親切じゃないとやってくれない。

そのほかいかがですか。

○委員 よろしいですか。

○委員長 はい。

○委員 質問というか、この事業、連続立体交差事業という言葉は私、聞くと、どうしても小田急を思い出さざるを得なくて、今、茶木委員のお話で、地下に入れたわけですね。そして、この事業とはもちろん地域も違いますし、区政、今度は向こうは世田谷区の話になると思いますが、地元、地域のまちづくりの観点からいくと、地域の住民との合意というのがないと、小田急のようなことの二の舞になるん

じゃないかなという心配を少ししたんです。

この事業との直接関連性はありませんが、結局、訴訟になると、訴訟コストというのがかかってくると。この事業は関係ないので、建設局としては関係ないけれども、都としてはそういう総体コストというのかかかってくるとすると、そういうものがないようにしてもらいたいな、この西武新宿線の場合とは思ったということなので、意見というか、感想です。すみません。

○委員長 あと、はい。

○委員 私が聞き損じたのかもしれませんが、今回の事業費にある用地費は、どちらの用地をお買いになられたんでしょうか。

○東京都 ちょっと……。

○委員 細かいところはいいんですが、何のために。

○東京都 実は新井薬師前駅って、ここに薄く緑がかっているの、見えますかね。ここ拡大できますか、少し。

実は、緑色の線が現在なんですけど、ここの新井薬師前駅というのが、駅のちょうどホームのところ、アールというか、カーブになっていまして、これが半径300メートルで、非常にきついカーブになってございます。ですので、ここは各駅停車が止まる駅なんですけど、ホームと車両の間に隙間があって、ドアによっては人が落ちてしまうような状態の駅でございます。西武鉄道としてもそこは解消したいということで、なるべく、本当は直線が一番望ましいんですが、それでもアールを500メートルの、少し大きなアールにしまして、車両とホームとの間の隙間をなるべく小さくしたい。そのためには平面的に、新たにこちら側に駅を振っていますので、この辺の土地が全部、新たに取得する用地になってございます。

主にここの部分と、あと沼袋駅も駅機能として、2面4線なんですけど、ホームの幅を広くしている関係で、駅の幅が広がってございます。そういうところで用地買収が進んでございます。

○委員 ありがとうございます。それは都が用地買収。

○委員長 いやいや、鉄道事業者が買うんです。

○委員 そうですよ。

○委員長 鉄道事業者が買うんです。

○東京都 これは鉄道事業者が、鉄道のいわゆる増強分ということで行いたいということですので、鉄道事業者の負担になってございます。

○委員 そうすると、10ページにある事業費の中に用地費と工事費とあるんですが。

○委員長 用地費は100%、鉄道事業者です。

○委員 ですよ。そうすると、合計、その前にある事業費と、計算すぐにできないんですが、もちろんこの用地費を抜いて計上してあるということですね。

○東京都 B/Cのほうは、そういうことでございます。

○委員 そうですね。

○東京都 はい。

○委員 なら結構です。ここに、事業費の中に用地費、工事費と書いてあるので、事業費は、7ページではB/Cの事業費なので、書き分けないと、事業費ということで資料をずっと見てくると。この事業費には用地買収費は入っていないんですね。

○東京都 入っていません。そういうことですね。

○委員 はい。ですが10ページには事業費の執行状況とあって、用地費、工事費、合計みたいに書いてあるので、少しその辺、説明しないと。

○東京都 御指摘のとおりだと思います。非常に分かりづらくなっていて、大変申し訳ございません。7ページ目につきましては都市側のというのを入れないと、注意書きぐらい……、それもはっきりしていないですね。以後気をつけたいと思います。申し訳ございません。

○委員 もう1点、駅前広場をそれぞれお造りになるということなんですが、そちらの事業はどなたが、どのような。

○東京都 先ほど中野区のほうで区画街路の3号線と4号線を造りますよという御説明をさせてもらったんですが、その区画街路3号線の事業の一環として、こちらに交通広場ができます。沼袋前の4号線も、その区画街路4号線の事業の一環で交通広場ができるというものでございます。

○委員 なるほど。区道ですね、両方。

○東京都 ええ、区道です。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほか。

○委員 ありがとうございました。坂井先生の最初のところに関連して、私も気になっていたんですが、御説明は分かったんですが、10ページを見ると、結局全体事業費、その鉄道事業者の分も入れて737億円かかっているわけですね。ただ、工事費が少し変わっていますが、7ページを見ると総便益が720億円じゃないですか。そうすると、鉄道事業者が出してくれたからよかったとは言いつつ、トータルで見たらB/C、1を切っているように見えるんですね。それは、確かに都としてはそれでいいかも分からないですが、全部の事業で見たときに、1切っているのに何でやるんだというふうに見えてしまうんじゃないかという気がするんですね。

さっきのお話を聞いていると、そのアールを変えるとかというのは、必ずしも交通面での便益だけではなくて、恐らく鉄道側のいろんな便益もあるわけで、何が言いたいかという、その便益と費用を、何の範囲なんだというのをきちんと定義しておかないと、それが見えにくくなるのかなと。それが、鉄道事業者が用地費出してくれるからCが安いんですよという説明だと、逆に納得されにくいのかなという気もしたので、事業自体は非常に大事な事業だと思いますので、そこだけ注意していただければと思います。

○東京都 貴重な御意見ありがとうございます。確かに分かりづらくなっているのはそのとおりでございますので、今後の改善に向けて検討していきたいと思えます。

○委員長 はい、朝日先生。

○委員 今の御指摘に関連してなんですが、B/Cで1切ってしまうんですが、多分鉄道事業者のほうの、民間に発生する便益ということの分を入れると、また総事業と総便益というふうになって、超えてくるというようなことになるかと思えます。その点、昔といいますか、過去の公共事業の事業評価で紛糾したものを見ると、そういう住民目線で総事業だと思っているもの——用地費も含めてですね——の費用便益と、要は行政側での公的な事業としてのずれがありますよね。その部分がやはり非常に分かりにくいので、本来は、要は説明責任という意味での評価と

しては、何というんですかね、この事業評価ではなくて、社会的な意味での事業評価というのも参考値としてあったほうが本当はいいのかなといつも思っているんですが。なので、ここの事業評価の範疇で扱えるのかということはあるかと思うんですけれども、そこは非常に分かりやすく示しておかないと、誤解をやっぱり招くかなという、同意見で、補足です。

○東京都 貴重な意見ありがとうございます。

○委員長 どうぞ。

○委員 ありがとうございます。私もその関連で1つというか、チェックリストのほうで、その用地の話が少しさっきから気になって見ていたんですが、チェックリストのほうに用地取得状況、5,000平米、4,000平米、何%というのがあって、その下に都市計画上の何とかというのが載っているんです。都市計画上のやつと同じ数字が載っているんですよ、それで供用は今ゼロですというのがあるんです。これは実はさっきまでやっていた道路にはないんです、この表、この升目というのはなくて、公園にはあったんです。

だからあってもいいんですが、でも現実的に言うと、別にこれは要らないんじゃないかなと、話を聞いていて思うんですよ。思ったので、それは御検討いただければと思ったのと、あとそれで、これはあれですか、都市計画事業の事業主体としては東京都だけなんでしたっけ。

○東京都 事業主体は東京都です。

○委員 なるほどね。

○東京都 ただ、東京都だけではできませんので、鉄道事業者と協定を結んで、鉄道事業者から工事のほうを発注していただくとか、そういう形態になっていきます。

○委員 それで、この事業だけ用地の課長さん、おられなくなるんですが、だけど、お金は鉄道事業者ですよと言い、それから、ただこのチェックリストには、用地取得を目指して頑張ると書いてあるんですよ。ただこれは、だから頑張るのは鉄道事業者なわけでしょう。みたいなのがあるので、さっきの住民目線じゃないんですが、この事業全体を早くやってほしいなという声はかなり地元にあるということも含めると、こういうチェックリストなり何なりは、やはり住民目線で何か、うまくちゃんと説明できるような整合した書き方なりがあったほうがいいと思うんですよ。だから、もし東京都の立場であれば、鉄道事業協定、共同事業者じゃないのかな、鉄道事業者と協力しながらそういうことを進めるみたいなことも、その責

任論をちゃんと書くとかしたほうがいいのかなどというふうに思ったりしたので、若干分かりづらいスキームで動いておられるので、全部書くと大変なんですけれども、でもやっぱり住民目線でうまく説明できるような工夫というのをぜひお願いしたいなというのが1点です。

もう1点は、これもほかのものと見比べていて気づいただけなんですけど、これは単純な質問なんですけど、チェックリストとか、あるいはさっきのものもそうですが、コスト縮減について、地下化に当たっていろいろ考えていきたいということを書いていますよね。ほかのものは結構、再生材の利用等々でやっていくという、結構定型文句が入ってくるんですが、地下、この場合は、そういうことはもうあり得ない、あまりないということだと思っておけばよろしいんでしょうか。これは質問です。

○東京都 多分、再生材と書いているのは、アスファルトに使うRC砕石とか、そういうことだと思いますので、全部が全部、鉄道の地下化工事に採用できないかどうかというのも、ちょっと今ここで明確にお答えしづらいんですが、基本は、それなりのちゃんとした耐久性のある躯体を造っていきますので、新材を用いていきたいというふうに考えてございます。それ以外の部分でコスト縮減が図れないかなということだ検討しているのは事実でございますので。

○委員 だから開削で埋め戻すところなんかは、表層で使う可能性はあるけれども、まあ全体でいうと大したことないから書くほどの話ではないと、そんな理解ですかね。

○東京都 正直、まだそこまで検討がなかなか、事業も遅れてしまってそこまでの検討が煮詰められていないということも事実でございますので、今後そういうのも含めて検討してまいります。

○委員 はい、分かりました。たまたま今日、これ5件目なものですから、見比べて、何で違うのかなというのをただ素朴に思ったというだけであります。

以上であります。ありがとうございました。

○委員長 はい、どうも。そのほかいかがでしょう。

今、連続立体交差事業が分かりづらいと、大体、鉄道事業者が10%ぐらい払って、都が45%ぐらい払って、国も45%ぐらい、ちょっと比率が違う場合も。ということは、国もこの事業評価しなきゃいけないということなんですかね。国も同じようにしているんですか。都は45%分しなければ仕方がないわけでしょう。

○東京都 あくまで事業主体が東京都ですので、東京都のほうで評価しているものと。国事業ではないという。

○委員長 国の分も評価。国も出しているでしょう。

○東京都 補助金としていただいているということですので、そういう面での国からのチェックは入ります。

○委員長 そういうことですか。

○東京都 はい。

○委員長 どうもありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。とても重要な区間なんですが、よろしいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 それでは継続で、一生懸命造っていただければありがたいと。どうも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。

⑥石神井川整備事業

(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した。ただいまの事務局からの説明に対して、委員の皆さんから何か御質問なり御発言ございますでしょうか。よろしく願います。

○委員 御説明ありがとうございました。これは私が素人で分からないんですが、内水氾濫が被害では多いという実績があるかと思うんですが、それに関連して、10ページの定性的効果で、河川改修で下水道の整備が一層促進されるというところはどのようにしてなるのでしょうか。すみませんが、基本的なことと思いますが。

○東京都 計画課の中小河川担当課長の和田と申します。説明させていただきます。言わば河川は下水道の流れる先でございますので、そこを担保しないとそもそも下水道の整備ができないという意味で、こういう記載になっております。実は河川の整備に先立って下水道の整備がされているところもございます。そういった場合、河川の流出のところ、我々、絞りと呼称しておりますが、出口を半分ぐらい閉めたりして、河川の外水の方は発生すると非常に集中してしまう、大規模になるということで、個別に少しずつ水害を発生させることで、そういう大規模なものを避け

ると。そのために下水道を絞るという行為を行います。そういうことを避ける、またできれば河川を先に整備して、下水道を後から整備するという方が、そういった無駄も解消できますので、そういったことで、このような記載にさせていただいております。

○委員 分かりました。ありがとうございました。それは定性的な評価になって、ここにある便益の被害軽減の方には入れられないという、そういう考えでしょうか。

○東京都 正確に言うと、定量的なB/Cを計算できない、難しいという意味で定性的と書いておりますが、もう一つの意味合いとしては、潜在的効果と言うこともできるかもしれません。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがでございますか。
どうぞ。

○委員 3ページの断面なんですけれども、この掘割になるところは雨量とかで、おのずから12メートルとか深さとかが決まってくると思うんですが、両脇の4メートルというのは、どのような根拠で4メートルなのか、教えてください。

○東京都 河川法上はもう少し幅の狭いケースでもいい場合もあるんですが、やはり東京都の場合、車が通れる必要があるということがありまして、その関係で4メートルという数字を設定させていただいております。こちらは基本的に東京の川は基本、全て4メートル、造れるところは4メートルで都市計画決定されております。

○委員 都市計画決定されている。

○東京都 そうですね、はい。川をその幅で造って、おおむね流路をこのぐらい、道路をこのぐらいということで、あらかじめ計画が組まれております。

○委員 分かりました。

○委員長 そのほかいかがでしょうか。

少しよろしいですか。11ページに、用地取得予定面積が5,600平方メートルとありますね。今の御質問で、川の計画幅員が20メートル、両側4メートル取って20メートル必要ですね。現状が7メートルだから、13メートル余分に必要

になっちゃうわけですよ、用地が。1,400メートルの区間だと、1,400メートル掛ける13メートルというのは、5,600平方メートルどころの騒ぎではない用地を取得しなければいけなくなってしまうはずなんですけど、どうして5,600平方メートルで済んでしまうんですか。

○東京都 すみません、我々の説明がちょっと不足しているかもしれません。幅員は河道の幅員、川幅の幅員は12メートルで、歩く管理用通路は左右岸両方4メートルですので、トータルの幅は20メートルでございます。

○委員長 現状は7メートルだから、13メートル必要でしょう。

○東京都 はい。この7メートルに若干、管理用通路などで河川区域がある場所もあるためだと思います。

○委員長 それにしても少な過ぎませんか。だって1,400メートルでしょう。1,400メートルって、つまり1メートル当たり4メートルずつ広げていけばいいということになって、そんな少なくとも済むんですか。直感的な質問で、多分計算すればそのとおりだと思うけれど、やたら少なくて済んでしまうなど。

○東京都 今の川が全て7メートルというよりも、川の両サイドに元々用地があるところ、河川の区域になっているところもでございます。先日の現場視察の際には、皆さんに御覧になっていただいていたはいないんですが、豊城橋から豊栄橋までの間は兩岸、河川沿いに都営住宅が建ててございます。都営住宅の土地のところも広げるわけなんですけど、そこの都営住宅の土地を取得するという面積は、今回のこの5,600平米には入れていないというところでございます。

○委員長 B/Cがとても高い理由はコストがとても低いからだ、直感でそう思ったんですが、それ以前の苦労はあるよということは、これではよく分からなかったということです。失礼しました。

ほかいかがでございましょう。

○委員 ありがとうございます。少し感想というか、昨日も別の件の川のことが出たのであれですが、恐らく今この便益を出しているのは、この計画時の降雨があったときのあれですよ。計画の降雨があったときにどれぐらい浸水するかで、それがどれだけ解消するかですよ。恐らく、もう昨今の状況を見ていると、75ミリとかが多分当たり前になってきて、今の30年確率が10年確率になる日も近いんだろうと。そうしたときに、どこかの疎通能力を上げるということは、そのしわ寄せがどこかに行くので、要は、計画の降雨で収まっているうちはいいんですけど、それを越えた場合に今度どこが氾濫するのかというのはやはり気をつけておか

なくてはいけないと思うんですね。

だから、今このボトルネックを解消するというのは大事なんです、下流のほうはとても広いので、下流でということとはなくなると思うんですが、でも、どうせ相対的に一番低いところからあふれるので、それがどこかというチェックを常にしながらやはりしていかないと。多分今後、時間50ミリなんて当たり前のように来るので、常にそのチェックだけは必要だなということを、昨日も別の件で言いながら。かなり多分、同時多発的に起こる時代が来るので、それにいろいろ注意しながらだناと思っていたということです。皆さんよく御存じかと思いますが、一応コメントです。

○委員長 線状降水帯なんていうのがあって、次々と入道雲が現れるという。

○東京都 先生のおっしゃられるとおりに思います。現実にはやはり下流に住んでいる方は、上流が整備されていない段階で、水害はしばらく経験していないと、それが上流を整備することによって、結果的に下流は、相対的にリスクが上がってくると。トータルでは水害リスクは下がっていると思うんですが、その辺はやはりきちんと周知等して、ハザードマップ等々使って周知して、守っていきたいと、ちゃんとソフト対策も含めて対応していきたいと思っております。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがでございましょう。

はい、どうぞ。

○委員 この便益をどうするかというときに、今のリスクをどう思うかという話で、マニュアルも多分更新されて、住民の不安を便益換算するような方法もあるかと思うんですが、リスクプレミアムとか。ここには多分本当の、従来の被害、家屋とか、そういう被害しか載っていないと思うんですが、そういった付加価値的なものといいますか、もう本当に周りが認識してくれていないと対応できないというところも出てきていると思うので、先ほどの災害が頻発していると。何かその辺りを反映させる御予定というのは今後ございますかという、これに関してではないんですが。今、定性的評価として多分されているものかと思うんですが。

○東京都 これは去年も議論になったかと思うんですが、例えば、今回で言うと親水性とか、あと内水の評価とか、他のコストもかかってくるので、単純に我々のコストで割ってしまうと誤解を与えるということで、今回出していない、なかなか定性にとどまる、そういった評価項目は多数にわたると思います。勘違いでしたら恐縮なんです、例えば安心ということの与える効果を加える必要があるという御趣旨であれば、もしかすると、河川管理者としては、安心というのは与えてはいけな

いのかもしれないという認識も正直ございます。要するに、永久に我々絶対大丈夫、想定外が降らないということはないですので、そこは少しジレンマといたしますか、行政としてはやはり、危険過ぎるリスクは認識していただく必要はないと思うんですが、合理的なといたしますか、そこはバランスかと思っております。

すみません、ちょっとお答えになっていないかもしれませんが。

○委員 分かりました。その被害便益でも、被害軽減でもそうかもしれないんですが、逆にリスクプレミアムって、少し心理的といたしますか、そういう部分も入るので、何かそういう見せる、説明をするときの項目としては、安心できるということ、そういうものが便益としてあるんだという意味ではいいのかなというふうに少し思ったということです。

○委員長 そのほかいかがですか。よろしいですか。

どうもありがとうございました。それでは、この石神井川のプロジェクトも継続ということでよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 はい、ありがとうございます。それでは継続で、よろしく願いいたします。

以上で、案件全て終了ということでよろしゅうございますね。

(事務局より今後の日程等について説明)