

令和2年度第3回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和2年10月19日（月）午後2時から午後5時42分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室21

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3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武蔵野公園

②東京港品川地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

③等々力大橋（仮称）整備事業

④東京都市計画道路放射第35号線及び放射第36号線

⑤東京都市計画都市高速鉄道事業東武鉄道伊勢崎線
（とうきょうスカイツリー駅付近）

⑥利島港前浜地区離島ターミナル整備事業

5. 議事の概要

(1) 令和2年度第3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武蔵野公園

（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。

では、ただいまの事業の説明について、委員の皆様から御発言をお願いいたします。いかがですか。

○委員 御説明ありがとうございました。委員の田村と申します。まず確認で、都市計画区域の点ですが、東八道路の南側で、住宅地、市街化されているところの中

に、左側のブロックと言っているかもしれませんが。多磨霊園の横ですが、多摩の火葬場、これは民間のだったと思いますが、そこまで入っているのかどうかというのを、地図とか調べた場合には少し不明確で、私には分からなかったので確認させていただければというのが一つ。

それから、もう一つは、コスト縮減や代替案、立案等の可能性の視点のところ、いただいた文書では、見直すことはできないと書いてあったところですが、今、課長の口頭での御説明ですと、考えていないということであればいいかなと思ったところですが、当初、文書でいただいたときに、なぜパブリックコメントを経たり、公園審議会で定めたので、見直すことができないのかというのは、これは大いに疑問だったので、その御説明をいただきたいなと思っていたということが費用対効果の問題の前提ですが、伺いたいというのが2つ目。

それから、併せて3つ目ですが、今、公園審議会のほうでもいろいろ御議論あったと思いますが、地図にありますとおり、府中の免許センターがあったり、それから、まさに今伺いました、東八道路の南側の市街化している区域では用地の取得は進んでおらず、公園審議会の議事録も事前に見てまいりましたが、そういう地域があって、本当に計画どおりに進むんだろうかという懸念がむしろパブリックコメントで出ていたと思います。

そういうところから、令和7年までにとということをおっしゃっているということですが、その見通しというのはどれほど確実性、確度が高いものなのかということについて、以上、3つですが、お聞かせいただければということでございます。

以上です。

○東京都 承知しました。まず1つ目ですが、火葬場はこの区域には入ってございませんで、計画区域の外側、更に南側の位置に火葬場がございますので、武蔵野公園の都市計画公園の区域には入ってございません。

2つ目の可能性の視点のところ、お配りした紙には確かに施設の規模を見直すことはできないというふうに記載してございますが、私は確かに考えていないというふうに説明を申しました。都市計画公園の区域につきましては、基本的に現時点で計画区域を変えるつもりはございませんというか、できないというふうに考えてございますが、公園の中の整備のグレード、あるいは公園施設の配置の在り方等については、設計あるいは御利用いただく利用者の御意見を聞きながら整備を進めていくものですので、施設規模を見直すということが全くないとは言えないと考えますので、説明の時点では考えていないと御説明させていただきました。できないというのは少し言い過ぎかなというふうに感じたところでございます。

それから、事業の見込みについてですが、確かに東八道路の南側、このエリアについては、優先的に北側から事業を進めてきたという経緯もあって、南側が少し遅れているという状況はございますが、既に用地取得しているところもございますので、今後、北側がおおむね見通しが立ってきているものですから、南側については、しっかりここを取り組んでいきたいと考えているところです。

以上です。

○委員 ありがとうございます。南側のところについては、計画だと、ゾーニングについては、緑と彩りのゾーンということで、市街化されている土地を、住宅を除却した後に緑で復元されるということで、全体としてつながりがあるといえますか、あまり違和感のない形になるのかなと思いますが、どうぞよろしく願いいたします。承知いたしました。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。お願いします。

○委員 すみません。定性的効果の項目について教えていただきたいんですが、定性的効果、3つ挙げていただいている、内容はよく理解いたしました。この項目を挙げる理由なんですが、これというのは、位置づけとしては、費用便益分析、費用対効果ではやはり非常に保守的にしか見ることができないということがあるという背景があるかと思うんですが、この定性的効果を挙げる選択の理由というのは、計画だとか、その事業決定したときの効果の想定ですかね。そういった根拠として計画に位置づけられているものという理解でよろしいでしょうか。

要は、費用対効果で漏れているものを挙げるというのも大事ですし、アドホックに挙げられているというのもまた問題かと思しますので、定性的効果の考え方、選択の考え方を教えていただければと思います。

○東京都 今し方、先生がおっしゃったとおりで、定量的な評価の部分については、基本的には数値換算するというところで、本当に公園にとっての売りというか、魅力というんですかね。そういうのがなかなか定量的な評価だけでは図れないということで、定性的な評価については、この公園が持っている有利な点と言うんですかね。売りみたいなところをできるだけ積極的に評価したいと考えてございます。

それは計画の段階でそこまで考えているということもあれば、実際にもう既に整備、開園をしていて、ゼロから何もない公園を整備したときに発生するものと、もともと公園が自然環境的な面で、例えば武蔵野公園で言うと、はけの地形であるとかそういうものは、もともと持っていた魅力であると思いますけども、そういうものも定性的な評価として説明させていただければなと考えています。

公園ごとに結構その辺りはケース・バイ・ケースになっているのかなというふうには思いますが、定量的な評価を補足するものとして、定性的な評価のところ、できるだけ魅力を紹介させていただいているというような考えになってございます。答えになっているか分からないですが。

○委員長 どうぞ。

○委員 ありがとうございます。事業評価の意義としては、計画されたものが今

の時点でどうかということも費用対効果も含めて見るということがあるので、御説明いただいた内容自体を挙げることに全く異議はないんですが、その計画時点との整合性、そのときから想定されていた効果であったのかということと、おっしゃったように、事業を進捗させていったときに発現した効果なのかという、その辺りの識別をつけていただくと事業評価の意義としてはいいなと思ったところです。ありがとうございます。

○東京都 おっしゃられることはよく分かりました。説明の時点でもそのところがきちんと区別できているかということ、確かにできていないと感じましたので、その辺りは整理させていただきたいと思います。

○委員長 よろしくお願ひします。そのほかいかがでしょう。どうぞ。

○委員 すみません。質問というよりはコメントなんですが、定量的評価の補完というか、補足として定性的評価があるということなんですが、それ以上に、やはりこの地域は、武蔵野ということで価値が非常にあるということで、先ほどの資料にありました3の(2)の③などでも、緑化でネットワークを作っていくとありましたが、やっぱりこういった自然の形というのは、古くから武蔵野の自然は、文学でもかなり取り上げられてきていると思うんですね。その中でも、国分寺崖線というのはすごく、はけという、このはけという言葉調べてみたら、古語だったり、この地域の方言だったりするということで、武蔵野の中でも特色のある地域だと思うんですね。

この一帯をはけと言うところ、それから、国分寺崖線と言うところ、少し古い小説になりますけれども、1950年の大岡昇平さんの『武蔵野夫人』は、土地の人はなぜそこをはけと呼ばれるのか知らないと、はけというところから冒頭の文章が始まっています、そういう地域の風土ですとかそういう文化が醸成されるような価値は非常にあると思いますので、そういったところも数値ですとか評価というところにダイレクトに入れられるかどうか分からないんですが、そういった部分もベースにはあって考えていただけたらと思います。

○委員長 よろしくお願ひします。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 そのほかはいかがですか。

○委員 御説明ありがとうございます。3点ほどお願ひします。

まず8ページを見ていただくと、この辺り、公園が大変多くございまして、特に隣に野川公園があつて崖線が続いている状況です。ネットワークというお話もあり

ましたけど、そのネットワークをどのように考えて作っていらっしゃるのかということと、もう一つはすみわけですね。こんなにたくさん公園があるので、それぞれに機能を分担されているのか。もちろんこちらは府中市です、こちらは東京都ですという縦割りなのは分かっていますが、何かその辺りが、公園がどうも、テニスコートはどこにでもあるみたいだしという感じを受けました。

2点目は、4ページに戻っていただいて、広域避難所ということを変えて強調しているわけですが、広域避難所であるために2ページの計画の概要を見る限りだと分からないので、どこでどう広域の避難所としての役割を担おうとされているのかということをお教えください。

3点目は、最初に御質問ありました、こちらの公園審議会で定めたので見直すことはできないというふうになると、こちらの事業評価委員は何をすればよいのだろうかという気もいたします。このままやっていくか、やらないかという。そのゼロイチであるということと、もう少し見直したらいいんじゃないかと。皆さん、熱くいろいろと議論して、いろんないい意見が出ると思うんですが、そういったことはまるで反映されないのかなというか、これは、担当者の方に言っているというよりは、委員会の事務局に対してですね。全ての事業が、作る人たちがもうここは作る前提でこういう絵を描いているわけですね。

だから、作る前提だけでも、事業評価としては本当にこれを作って意味があるのかどうかという、その計画に基づいて判断するんですが、先ほどのいろんな価値をもう少ししっかりと説明していただかないと、どうしてもクエスチョンマークが残ったまま審議が終わるようなことがある。こちらの公園審議会で定めたものであるためという文章は、私もぜひもう一度再考していただければなとは思いました。

○東京都 それでは、質問にお答えさせていただきます。野川公園に隣接しているネットワークをどのようにということですが、武蔵野公園については、こういう形で野川は流れておるわけですが、野川公園沿いの緑のネットワークを充実させていくという、保全していくということも含めて、野川に沿っての左岸側に国分寺崖線と言われる崖線がずっと残っているということでございます。この部分を良好に残している区域を含めて一体的に都市計画公園として設定して、都立公園として整備しているということです。

近接する公園とのすみわけというか、事業の分担ですが、配置的にはあまり変わらないんですが、例えば野川公園と武蔵野公園のすみわけとすれば、例えば野川公園にはテニスコートがありますが、武蔵野公園には造ってございません。野川公園には野球場はございませんが、武蔵野公園には野球場がございます。そういう意味で、運動施設などについては、近接する公園において役割というか、配置のバランスを取って整備を進めている、これまで整備しているということになります。

公園審議会等の計画だから変えられないという話なんですが、先ほど説明したとおり、もう絶対変えないのかということ、そうではなくて、特に整備内容については、時代の変化もありますし、整備の順序というものもありますので、その辺りは、

全く見直さないということではないと。可能性があると考えますので、この書き方については、修正させていただければと思います。

○委員 2点目の広域避難所についてお願いします。

○東京都 申し訳ありません。避難場所については、この公園が避難場所になっているということなのですが、先生も当然御承知かと思いますが、広域避難場所と、いわゆる地域防における避難所の役割は異なっております。広域避難場所は、やはり地震等があったときに速やかに一度安全な場所に避難する場所としての機能がございまして。実際に焼け出されたとか、家に戻れないような状況になったときには、避難所ですね。学校などが指定されていると思いますが、そういう機能上の役割分担がありますので、広域避難場所としての指定というのは、あくまで一時的に避難する場所という位置づけになっているということでございます。

○委員 つまり、特別な施設をここに造っているわけではないと理解してよろしいですか。

○東京都 そういう意味では、防災トイレであるとか、避難のときに逃げ込めるように、夜間用の園路照明であるとかそういう整備については、公園側で実施してございます。

○委員 分かりました。もう少しその辺りも説明が資料にあるとよかったかなと思いました。ありがとうございました。

○委員長 そのほかいかがですか。

もしほかになれば、私から。用地を買収しなければいけないということですが、もともこの用途地域というのは、市街化調整区域なんですか。昭和32年、都市計画決定ですよ。そのときは市街化調整区域になっていたんですか。

○東京都 線引きが始まったのは新都市計画法になってからですので、東京都が区域区分を決めたのは昭和49年、その辺りですので、それまでは、そういう意味では、市街化区域、市街化調整区域の区域別ではなかったと。住居系の用途地域は恐らく張られていたと思います。

○委員長 つまり、何の規制もなく、どこでも家を建てたいところに建てていいですよという流れで建っていったということで、現在は、それは普通の市街地並みの価格がついているという、そういう解釈ですか。

○東京都 そうですね。旧法、旧都市計画法時代においても、都市施設内には一定

の建築の規制があったと認識してございます。現在の都市計画法においても、木造2階建て地下なしであれば認めるという形になってございまして、そういう中で、一定の木造等の住宅については、いろいろな都市計画公園においてもそうですが、この公園についても建っていったと理解してございます。それはあまりコントロールしてきたということでは多分ないと理解してございます。

○委員長 つまり、買収対象の方たちは、ここは公園ですよという、都市計画決定された区域であるということを知って建てていたか、そうでないかということが聞きたかったんです。つまり、買収が進まなければ公園ができないわけで、そうすると、ここで掲げているような効果が発現しないわけですね。だから、発現しないことは損益になるわけです。その損益を計上しなきゃおかしいんじゃないかという議論だってあって、例えば審議会でいろんなことが議論されても、そんなこと言ったら、買えないんだから進まないんだという、そういうようなエクスキューズはできませんよね。

だから、そういう意味で言うと、きちんと買収できているかどうかということが一つの判断基準になるはずなんです。その辺が少し話が分からなかったの、どういふふうな予定になっているのかというのをお尋ねしたい。少し長くなりましたけど。

○東京都 はい。承知しました。昭和32年の頃に都市計画決定された公園はかなりいろいろあるんですが、一般的にこの公園も含めて、なかなか、そこに今住んでいらっしゃる方が当時手に入れたときにきちんとそれを知っていたか。都市計画公園内かどうかということを知っていたかについては、なかなかそこまで、官報告示しているわけですけれども、周知されていなかったと理解してございます。

ただし、現状、事業に入っているところについては、現地にも認可区域の案内であるとか、都市計画の制限であるとか、そういう案内をしてございまして、新たに認可をかける場合には必ず、当然ながら説明会をやってございまして、既に認可を取っているところについても、事あるごとに周知に努めているということでございますので、そういう理解を得ながら事業を進めているという段階でございまして。

○委員長 承知しておられればよろしいと思うんですが。だから、よくあるごね得とか、そういうことのないようお願いしたいなと、このように思います。

あと2つあるんですが、もう1つは、今の国交省マニュアルですが、これはたしか、公園だからCO₂の削減効果も入っていましたよね。ただ、公園という場合のCO₂の削減効果という、ここは木を生やすわけですね。しかも、50ヘクタールの樹林になると想定すると、日本平均で言うと1ヘクタール当たり4トンぐらいCO₂を削減するわけで、人間というか、日本人のCO₂の排出量は1人当たり10トンぐらいだから、20人分のCO₂の削減に役に立っているという、そういうことになっているんですが、今の国交省のマニュアルでは、公園規模、それが随

分、例えば運動場だとか野球場だとか、木の生えていないものの公園だろうと思うんですが、このように自然的な樹木を生やすということに対するマニュアルというのはちゃんと整備されているんですか。もっと効果があるように思うんですが。

○東京都 計算上は、例えば樹林にするのが公園の中でこのくらい、広場はこうだ、野球場はこうだみたいなことで、ある程度整備する内容によって、それをそれぞれ、例えば樹林が5ヘクタールあるので、5ヘクタール分でどれだけの効果があるかと、そういうものの積み上げで便益を出している形なので、一応その計画を根拠に公園ごとに出しているということになってございます。

○委員長 このマニュアルができたのはCO₂について厳しくなってからでしたっけ。

○東京都 CO₂については、なかなか計算が、かつては確かになかったように思いますが、何度かマニュアルが改定される中で、そういうことについても考慮されるようになったと記憶してございます。

○委員長 もう一つ、最後ですが、ここの今日の説明資料に、1人当たりの公園面積、府中市は0.5平米から6平米近くに増えた。そういうことが書いてあるんですが、東京都では目標値を持っているんですか。どうしてもパリには勝ちたいとか、どうしてもロンドンよりは勝ちたいとか、ベルリンよりもとかね。東京都は、日本の各都市に比べて10倍は持つとか、何かそういう目標値があって、こういう1人当たりはこうなると書いてあるんですか。これはとても少ないと思うんですよ。

○東京都 都市公園法の施行令で、国として1人当たり公園面積を10平米を目指しますというのは、法律というか、施行令に明記されてございまして、都もそれを目標にやっているということでございます。一方、東京都としてどうかということだと、先生がおっしゃられるとおり、やはりニューヨークやパリやロンドンに対して、圧倒的に緑の量が少ないということは指摘されているところでございまして、公園緑地の充実とともに、民間の開発等による緑化の推進も含めて、できるだけ緑が増えるように努力してまいりたいと、そういうふうに考えております。

○委員長 ありがとうございます。そうすると、こういうデータにも、うち民間分は幾らとかあってもいいと思うんですが、これは東京都分か、あるいは行政分というか、公共分でしょう。民間分でこれだけあるとか、何かそういう数値をきちんと作っていただければありがたいと思います。

もし民間分でもっとこれ以上あったら、何もここに公園を造ることないじゃないかという、そういうことにもなりますから、ぜひ民間分の数値も。民間分の数値は

難しいんですけどね。何をもって公平と言うか、物すごく大邸宅を構えて、広い庭があったら、それは公園かということになってしまうので、公園の定義は難しいと思いますが、ぜひそういう意味から言うと、東京都とか国とか市だけじゃない部分の公園もぜひ計算していただければと思います。お願いします。

○東京都 はい。

○委員長 そのほか、何かございますか。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、この案件は継続せざるを得ないですね。

(「はい」の声あり)

○委員長 ということで、継続しますので、よろしく願いいたします。

②東京港品川地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 (上記について、東京都から説明)

○委員長 どうも御苦勞様でした。どこからでも結構ですので、御発言をお願いします。

少しお尋ねしたいんですが、耐震補強するというのが狙いになっているんですが、例えば20年くらい前に阪神淡路のときに、六甲アイランドとか、みんな神戸の港は崩れてしまいましたよね。あのときの反省というのは、つまり、重力式の擁壁だったと聞いたことがあるんですが、少なくともアンカーなんかは全然打っていない、重力だけで止めている。それで、耐震補強前の岸壁というのは、やっぱりアンカーはきちんと取っていたんですか。それが古くなって、アンカーの役割を果たせないんじゃないかということで、補強工事に入るということになったのか、それとも違うのか。その辺、ちょっと教わりたいです。

○東京都 港湾の被害はこれまでずっと災害があるたびに、基準の見直しがされています。例えば神戸ですと、そういった滑動ということで、ケーソンの滑動があったので、下に滑り抵抗のマットを敷いたりしていると。あるいは、地震動の見直しで、より大きな地震を入力することによって規模を大きくしているというのが基本的な大きな考え方になります。

こういった東京港の場合は、主にそういったケーソンみたいな重力式のやり方と、こういった控え矢板式、控え杭式のやり方がございます。ここについては、従来からの岸壁の方式で、前面矢板の控え杭式のものなんですが、これを同じような形式ではあるんですが、耐震強化岸壁ですので、当然、鋼矢板、これまで鋼矢板というのは、鋼管杭、鋼管矢板に代わってしまっていて、それから、かなり根入れも深く

なっているということで、それで引っ張っているほうもタイワイヤーでギュッと引っ張っていて、これでいわゆる耐震の形を取っているということで、基本的には設計で、より経済的という中で地震動をしっかり見直しているという形になります。いわゆるレベル2地震動でやっております。

○委員長 つまり、前の岸壁もちゃんとしていたんだけど、少し古くなったと。分かりました。

それと、今日の話は内貿で、外貿は関係ないんですが、我が国は、全部、釜山と高雄に取られていって、大体、外貿ふ頭というのは、だんだん閑古鳥が鳴いてくるような傾向に今、あるんですか。このプロジェクトとは違いますが。

○東京都 やはり日本の貿易構造そのものが、アジアに生産拠点を移していますので、実は世界全体で見れば、中国が牽引して、世界全体の物流というのが相当増えていっています。

一方で、では、日本は減っているのかというと、そうではなくて、やはりこれだけの人口を特に東京は抱えていますので、やはり海外に生産拠点。例えばユニクロなどでもそうですけれども、それは衣類等も含めて、全て輸入でやっていますので、実は東京港の貨物というのは、極めて突出して日本の中でも伸びています。ただ、相対的と言われれば、それは世界全体の伸び率と日本の伸び率には差異がありますので、これは地政学的な問題からやむを得ないことですが、貨物としては伸びております。

○委員長 ありがとうございます。話しやすくするために今みたいな質問を。どうぞ、御発言を願います。よろしいですか。

大変重要な施設ですので、お諮りしますが、このまま継続でよろしゅうございますか。よろしいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、継続して、ぜひいいものを作ってください。よろしく願います。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。

③等々力大橋（仮称）整備事業 （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、どなたか。はい。知花先生、お願いしま

す。

○委員 ありがとうございます。純粹に質問が2つございまして、1つは、これは川崎市と半々ということなんですが、全く同じ数値で、また、川崎は川崎で議論という理解でよろしいですか。

○東京都 全く同じ数値と申しますのは、先ほど、50%、50%と、整備に関しましても、それから、用地に関しましても、維持管理に関しましても全て50%ずつ負担ということで協定を結ばさせていただいているということでございます。

○委員 なるほど。ごめんなさい。私がお伺いしたかったのは、この便益、コストも結局これは全部ですよ。だから、これは半分ではないので。

○東京都 そうですね。半分ではないです。

○委員 川崎市は川崎市で同じような事業評価をやる。

○東京都 これは川崎市との共同事業として東京都で評価するということになってございますので、川崎市で同じような評価するということは聞いてございません。

○委員 なるほど。じゃあ、もうここで継続といえ、もう継続という。

○東京都 そうですね。

○委員 分かりました。それが一つと、もう一つは、細かいことかも分かりませんが、11ページのところで、定性的効果をずっと挙げていただいているんですが、私の理解が間違っているかも分からないんですが、ここにある幾つかは、定量的に評価されていませんが、交通事故の減少は1.3億円として、その前のページに入っているんで、ここで言う定性的効果の、あと、渋滞の解消も、流動円滑化かな。どこまで入るか分からないんですが、幾つかがもう既に定量的に評価されている気がするんですが。

○東京都 これは定性的評価については、国土交通省のマニュアルの中で定性的に評価するという項目に入っております。一方、定量的にも評価すると。この3要素については評価するということになっておりますので、これは二重で評価しているというのは、マニュアルに基づいてやらせていただいているということでございます。

○委員 それは全く同じ内容、ごめんなさい。私が理解していないだけですが、定

量的には、マニュアルに従ってはっきり出ますよね。定性的にも、結局、同じことを評価すればいいんですかね。

○東京都 定量的には、数式を用いまして、全体の評価をする範囲を決めまして、そこにおける便益、ベネフィットを計算するというので、この3要素を計算しません。定性的に考えられることについても、評価してくださいということになっているので、お金の面と、定性的に考えられる面とを言葉で表すということで、両方評価させていただいています。

○委員 なるほど。具体的にここでこういう交通事故が起こっているのがなくなりますよみたいなのが定性的だと。

○東京都 そうです。なくなることが想定されるということでございます。

○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、いかがですか。はい、お願いします。

○委員 2点お願いします。1点目は、3ページにあるように、今回の工事というのは、390メートルが工事エリアと。それで、東京都の用地買収が半分ということは、どの辺りの土地がまだ買えていないのかというのが分からないので教えていただきたいというのが1点目です。

2点目は、川崎サイドの話ではありますが、要するに、この道路が点々になっていると。地図を確認してもよく分からないので、橋が向こうに渡ったとき、道路があるのか、ないのか。ない場合はどのぐらいかかりそうなのかというところを教えてくださいいただけますか。

○東京都 まず東京都側の用地買収につきましては、15ページを出していただけますか。川崎市側はほぼ用地取得済みで、東京都側は2割、取得済みでございます。全体で2割で、順番にここから買っていきこうということではなくて、地権者の方と協議が調ったところから買っていつているということなので、全体面積に対して、ほぼ2割を買収済みということですが、今この場で、こことこことここはこの画地が買えていますという資料を持ち合わせていなくて、お示しできないんですが。

○委員 すみません。私の理解では、橋梁ですので、橋桁は河川敷のところに下りるんじゃないかと。

○東京都 そういう意味ですね。どういう範囲を買うんですかということですね。

○委員 はい。そうですね。

○東京都 この橋梁を造るに当たりまして、今、東京都が多摩堤通りで、先ほど写真がありましたように、2車線の道路がございます。今、T字路になっている、この橋梁がございませんので、T字路になっております。これが、橋梁ができることによりまして十字路になりますので、こちらから、二子玉川側から来た右折車線ですとか、あるいは等々力大橋から、海側から来て右折する車線ですとか、そういう車線を新たに増やさなければいけないので、この周り、それから、矢沢川という川。これは多摩川の支流なんですけども、この橋があるんですが、この橋を2倍ぐらいの幅員に拡幅しなければならないというような工事が発生してくるということなので、この多摩堤通り沿いに拡幅するための用地が必要になります。したがって、大体この範囲を事業のために必要な用地を取得するというので、今、用地取得を進めていて、それが2割ぐらい進んでいると御理解いただければと思います。

今の1点目はよろしいですか。

それから、2点目、川崎側の道路、点々になっているというところですが、平成7年度に等々力大橋ができたときには、川崎側の点々の道路がまだできていないことが前提になってございます。この点々ですね。したがって、この等々力大橋ができたときには、こちらの川崎市側の多摩川に沿う通り、こちらが幸多摩通りでしたかね。ここはT字路になって、こちらが、宮内新横浜線、宮内工区ができましたら、全線が開通するということになります。

今、こちら、先ほど申し上げたように、この46%の取得率で用地を取得しているんですが、まとまった用地が取得されたところから道路を造って、川崎市さんが造っていきますので、これが令和7年度には間に合わないだろうということを想定してございます。

○委員 そうしますと、東京から行ったときに川を渡って、右か左に曲がるという計画になるわけですね。

○東京都 そうですね。

○委員 でも、計画では、真っすぐ行く計画になっているので、幅員はそのまま、幸多摩線、これは拡張することは計画されていないという。

○委員長 新設ですね。

○委員 全く新設ですか。

○委員長 今、何にもないです。

○委員 ああ、そうなんですね。

○東京都 いえ、幸多摩線、こちらは今、片側。

○委員長 点々のところでしょう。

○委員 いえいえ、私が申し上げているのは、要するに、もう向こう側に、右、左に曲がるしかないという前提で、今、仕事を進めていると。

○東京都 そうですね。

○委員 そうですよ。川崎のほうに渡ったときに。

○東京都 ここがないんですね。

○委員 ええ。だから、右、左にもう回って下さいという前提で橋を造っているということですね。

○東京都 そうです。前提というのは、それは数年間ですけれども、これができるまでですね。

○委員 数年間。何年ぐらいを想定していますか。

○東京都 川崎市側でやっている事業なので、何年頃を目標にしているかというのは、すみません。把握しておりません。

○委員 分かりました。いや、私が懸念しているのは、橋を渡って、右か、左に曲がるというのはかなり交通渋滞が起こるんじゃないかと素人感覚で思うんですが、そういったことは大丈夫というか、考慮していらっしゃるということによろしいですね。

○東京都 そういったことは、等々力大橋については、4車線を前提に橋をかけますが、ここがT字路の段階ではどうするべきかということ川崎市側の交通管理者と協議いたしまして、こちら側が2車線の道路ですから、こちら側も暫定で2車線にしておくべきじゃないかとかいったことを、これから協議をいたしまして、T字路のときにはどうなるかということはこれから決まってくるということでございます。全部できた段階で、この放射3号線から宮内新横浜線を4車線で完成するとい

うふうにお考えいただければと思います。

○委員 すみません。前提条件が整理されたところで、また一つ疑問が湧いてくるのは、このB/Cは4車線で計算したときの話と理解してよろしいですか。

○東京都 はい。そのとおりです。

○委員 なので、令和10年とか15年とか、完璧に川崎側に道ができた場合ということですね。

○東京都 おっしゃるとおりです。

○委員 それはどういうふうになればよろしいんでしょうね。

○東京都 どういうふうにと申しますと、この評価は、国交省の費用便益分析マニュアルに基づいて、それにひもづいています、私ども東京都建設局の道路街路事業評価マニュアルというものがございまして、それに基づいて、等々力大橋の事業を評価するに当たっては、ほかの事業が完成したという前提で評価しなさいということになってございますので、それに基づいて評価させていただいているということでございます。

○委員 マニュアルがそうなっているということですね。分かりました。

○委員長 そのほか。

引っかかるところが、この事業は橋だけですよね。

○東京都 橋だけです。

○委員長 橋だけなんですけど、便益評価はつながった場合の便益を評価するということになりますね。

○東京都 はい。そうです。

○委員長 そして、コストですが、川崎市負担分もここに入っているわけですね。

○東京都 おっしゃるとおりです。半々になります。

○委員長 川崎負担分というのは、その点線も入っているということですか。

○東京都 点線は入っておりません。

○委員長 点線が入っていないと、全部つながったというプロジェクトにならないですね。

○東京都 はい。繰り返しになりますが、この事業の評価をするときには、周辺の道路が出来上がった状態で評価するというのが前提になっておりますので、ここだけできなかつた場合にどうなるのという評価をさせていただいているとお考えいただければと思います。

○委員長 いや、そうなんです、全部できるということは、それだけのコストをかけるということですが、それだけのコストをかけないで、便益だけ計算しているという印象が否めないんですよ。つながるためには、その点々のところもお金をかけるわけですね。お金をかけた暁に、そのマニュアルでは全ての事業が、計画の事業ができていることを前提に計算しなさいということだから、あそこは計算上は点々じゃないということですね。

○東京都 計算上はおっしゃるとおりです。

○委員長 点々ではないということですね。過剰に便益が出ているような気がする。皆さん思っているところだと思うんですが、それは不安ですね。それでいいのかいと言いたくなってしまう。川崎市が、予算がないからもうやめたと、そういうときはどうするんだという。

○東京都 御意見として承らせて、マニュアルもこれでいいのかどうかということですね。これは基は国交省のマニュアルですので、御意見があったことを踏まえて、機会があればお伝えしていくようにいたします。

○委員長 淡々と半分で東京都だけというわけにはいかないですかね。

○東京都 それはもう協定は結んでおまして、半々で整備費も用地費も維持管理費も持つんだということは約束しておりますので、この事業に関して半々ということは揺るがないと思っております。

○委員長 いや、それはいいんですが、つまり、この計算上はコストも半分だし、便益も半分だと。コストも半分で、便益も半分だから、B/Cは変わらないんですが、そういうふうに捉えるべきではないですかね。マニュアルではどうなっているんですか。

○東京都 共同事業の場合ということですか。

○委員長 はい。

○東京都 そこまでは記載していないと存じておりますが、勉強させていただきたいと思います。すみません。

○委員長 はい。むしろ継続の議論よりも、早く点々を作るほうが先だと思いますよね。点々ができなくては何の意味もないということになってしまうから。

○東京都 もちろん点々ができないことには何の意味もないので、川崎市もそれはよく分かっていますし、等々力大橋も共同で進めますし、点々も頑張っているということで、それは東京都としても確認を定期的にとらせていただきます。

○委員長 変な話ですけども、もし点々ができなかった場合の便益計算というのはしているんですか。そういうのはマニュアルにないからしなくていいということになっていますが、もしできなかつたら本当にその目黒通りはあそこでどん詰まりになって、すごい大渋滞を起こすんじゃないかとか、そういう表に出ないチェックというのはしているんですか。

○東京都 すみません。これは本当にしておりません。今も、今申し上げたように、目黒通りが多摩堤通りで行き止まりになっておりますので、等々力大橋ができることによって、当然、便益はあると考えておりますが、それが今、どれぐらいの便益で、そのB/Cがどうなっているのかということは、計算はしてございません。

○委員長 いや、渋滞は起こるんじゃないかとかね。そういうことの心配ですが、そういうことは計算しておかなくてはいけないのではないかと。

○東京都 川崎市が点々をやらないということは、我々としては、想定はしていないということでございます。

○委員長 でも、4年後でしょう。4年かかるわけでしょう。

○東京都 令和7年からですね。そうですね。

○委員長 分かりました。

その他、御意見いかがですか。お願いします。

○委員 2つあって、1つは、今、内山先生と、先生方が御指摘になったことで、事業ごとでコストを区切られてしまうことにマニュアル上はなっているんですが、やはり事業の、住民から見た本当の便益が発生するためには、別のアクセス道路ができないと駄目だとかいうのが入っているので、国交省のマニュアルにはないかもしれないんですが、それを示していただけるといいなと思いました。

もう一つは、ここで聞きするのも何なんですけど、定性的効果で防災、定量的効果にもあるんですが、この際なので、橋なので教えていただきたいんですが、ここでいう防災というのは地震が想定されているんですか。

近年、水害が多いので、橋だと通行止めになったりとか、逆に、危険があったりして、そういう、余計なコストというか、社会的費用、リスクというようなことというのは、これもマニュアルの話なのかもしれないんですが、前提としてどういうふうに考えられているんでしょうか。

○東京都 ここで申し上げている防災の緊急車両の走行、それから、災害時の避難路の確保、これは先ほど言った、5キロメートルにわたって橋がないという状況が、ほぼ真ん中に等々力大橋ができて、ネットワークが強化されるということで、緊急車両も早く到着できますし、避難路としても使えるという意味で、防災性の向上ということを申し上げます。

今、先生が御指摘ありました、等々力大橋ができることで、これは水害を助長するというような御意見ですかね。

○委員 ネットワーク上の効果は理解いたしました。助長というよりも、どちらかというところ、例えば費用の面で、助長するということはないかもしれないんですが、橋の管理の面で、防災上の効果、災害時の何とかというのは入っているものなんですか。

○東京都 管理の面と申しますと。

○委員 通行止めにしたりだとか、橋が、要は……。

○東京都 万が一危険な状態になって。

○委員 はい。なったときに。

○東京都 通行止めにするためのコストということですかね。

○委員 そうですね。

○東京都 これにつきましては、この維持管理費の中に、それと通行止めの費用とか、全ての費用を道路の1平米当たり幾らということ定めておきまして、その中に含まれております。この2.8億円の中で含まれてございます。

○委員 分かりました。便益のほうは、だから、地震とか水害に限らず、どこかが駄目になった場合にリダンダンシーがあるという、そういう理解でよろしいですね。

○東京都 はい。そうですね。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 3径間連続の箱桁吊橋というのは見たことがないんですが、初めてですか。

○東京都 すみません。4径間ですね。

○委員長 4径間。それは日本で初めてですか。

○東京都 先ほどの名称のところ、4径間連続の鋼製箱桁橋ということで、ケーブル補剛と申し上げておきまして、吊橋あるいは斜張橋ではなくて、桁の強さでもたせていて、それを助ける意味で、ケーブルで助けますよということで、補剛と言っているんですね。したがって、これは通常の斜張橋はケーブルでもたせませんが。

○委員長 ケーブルだけでしょうか。

○東京都 ケーブルだけでもたせるタイプではないという御理解をいただきたいと思えます。

○委員長 なくてもいいという感じですか。ケーブルはなくてもいいよという。

○東京都 ケーブルがなくてもいいよではないですね。ケーブルでも助けますよということですね。

○委員長 ケーブルでも助けているんでしょう。

○東京都 助けています。

○委員長 要は、2割とか8割ね。2割とか、そういうのをきちんと強調したほうがいいんじゃないかと。

○東京都 すみません。割合は、今、把握しておりませんが、ある程度は桁でもたせて、ケーブルで何割か助ける。

○委員長 質問は、日本で初めてですかと。

○東京都 すみません。あるそうです。

○委員長 ああ、そうですか。分かりました。

○東京都 何か所とかどこかは分からないですね。そこまで把握しておりませんが、初めてではないそうです。

○委員長 全然知らないから。ああ、そうですか。

○東京都 はい。すみません。

○委員長 そのほかいかがですか。よろしいですか。

幾つか問題点が指摘されましたけども、これもできなければ仕方がないので、継続審議でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 はい。では、継続でよろしくお願いいたします。

○東京都 どうもありがとうございました。

**④東京都市計画道路放射第35号線及び放射第36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、何か御質疑、御発言ございますか。はい、どうぞ。

○委員 すみません。細かいことで恐縮なんですけど、これは事業が今回、36号線が一部入っていますが、こういう境界は何で決まるんですか。何か中途半端なところとか、ちょうどT字路のところ切っておけば分かりやすかった気もするん

ですが、この境目は何で決まるんですか。

○東京都 今回の図でもう少し拡大はできますか。ありがとうございます。状況を御説明させていただきますと、現状の交差点の切りのいいところという感じです。何と申しますか、都市計画上の35号線が南から接続するところは、現在の道路だとあまり何でもないとこになってしまっていて、そこで切ってしまうと、急にキュッと道路が狭まってしまうような形になるということを考えますと、現在の終点のところというのは、信号交差点になっておりまして、なので、合流するところから近傍の切りのいい信号交差点までを事業範囲として、事業の境界としていると、そんなことです。

○委員 分かりました。さっきの議論を引きずって、これは交差点のところまで切ってしまうと、B/Cは結構変わるのかなと思ったんですが、そんなことはない？ 交差点というのは、36号だけでやってしまうと。結構変わりますよね。変わらないのかな。

○東京都 なるほど。つまり、放射第35号線が出来上がっている前提と、ここを少しだけ放射第35号線を入れるか入れないかによって、35号線の交通流量が影響を受けるか受けないかの差が出るからということですね。

○委員 ええ。そういうことです。

○東京都 恐らく今回の事業区間がある、なしで言うと、おっしゃられるとおり、放射第35号線の手前で事業境界がある場合とない場合だと、B/Cはそれなりの影響を受けると思われます。

○委員 でも、それは計算していないので分からないですよ。上がるのか、下がるのかもよく分からない。

○東京都 そうですね。申し訳ないんですが、そういったケースごとの計算はしていないので分からないです。

○委員 分かりました。

○委員長 そのほか。はい。

○委員 基本的なことかと思うんですが、ちょうど36号で幅員が違うので教えていただきたいんですが、これは道路の幅員の考え方は、計画上、いろいろあるとは思いますが、評価への影響としては、御説明にあったように、2車線、2車線で

処理できる交通量は変わらなくてということになると、B/C上はやはり用地も50メートルのほうがかかってきて、50メートルだと不利といたしますか、B/Cが出にくくなって、一方、広いと周りの高度利用上は有利かもしれないんですが、そこは定性になっていますよね。広くて、車線数が同じだと、B/Cは単純に出にくくなるという理解でよろしいのでしょうか。見方としてですね。

○東京都 御質問ありがとうございます。もう少し広い範囲の図は出ますか。はい。実は50メートルとなった理由が、この環状第八号線のところで、先ほど立体交差をしますということをお申し上げしました。立体交差の場合は、本線は4車線で下に潜って行って、副道という形で、環状第八号線にアクセスするための道路がそれぞれ上り、下り、1車線ずつつきますので、断面的には6車線になります。なので、実はそういった環状第八号線の立体構造から上がってくるところでもありますので、50メートル必要だということがあるということです。

さらに、この部分は、将来的には都市計画上、こちらの放射第35号線にも分岐し、右折、左折等の付加車線が発生しますので、そういったところで幅員が広がっているということです。

なので、無駄に50メートルにしているわけではないんですが、今、御質問の趣旨で、同じ車線数だったら幅員が広いほうがB/C上、不利ではないかというところは、単純に申し上げれば、そのとおりだと思います。やはり用地取得費がかかりますので、同じ車線数で、いわゆる交通処理量が同じなのであれば、用地費がかかる分だけB/C上は不利になるかとは思いますが。ただ、無駄に広げるわけではないということでもあります。

以上でございます。

○委員 分かりました。ありがとうございます。やっぱりネットワークで見ないと分からないですね。そこで切ってしまうと、単純に、少し不利になってしまうんですね。分かりました。ありがとうございます。

○委員長 どうぞ。

○委員 どうもありがとうございます。細かい話の伺いになるのですが、スライドですと、15ページ目を見ていたときに気になったことなのですが、定性的効果のところ。具体の事業を評価する上で、少し抽象的なものというか、一般的なものを見るんだろうというふうに思ってしまったんですが、そこで、現況の「マサクボ」通りと読んでよろしいのでしょうか。そこで先ほど御説明あったように、歩道のところはこのように狭いとおっしゃっていて、どれくらい狭いのかというのは、写真だと少し分からないので、物があると分かりやすいなという一方と、その完成イメージというのは、極めてきれいなので、一体、本当にこの必要性があるのかとか、あまりにも抽象的、理想的なので、見てきたときにはかなり疑問に思ったんで

すね。

すなわち今の現況というのは、これは当然ながら事業区間内の一定箇所の写真ではあろうかとは想像するのですが、見てきたときには、その必要性というのがあまりはっきりしないと。抽象論としては、きれいになるよね、便利だよねというのは分かって、定性的だというのは分かりますが、それが具体の事業の評価に関わるときに、あまりにも理想論過ぎて、本当にここまで必要なんだろうかと。そういう視点で見ると、現況、誰も歩いていないというところで、広がればいいなというのは理想論ですよねと思ったんです。

他方で、御説明ありませんでしたけども、次のスライド16を見ると、私が勝手に思うには、先ほども説明ありましたように、小学校、中学校等の避難ですね。練馬区の地域防災計画に基づく避難拠点の一つにはなり得るものであるということだから、いわゆる住民が逃げる際にそこは広くないといけないという抽象論というか、べき論は分かるわけですね。

だけど、他方において、人口減少ということも言われているときに、ここはどういう関係になっているかも御説明なく、あえて説明されると、必要性は、一般的、抽象的に分かるけれども、この事業の具体的なやり方の効果などについて、あまり説得力がないなと思ってきたということです。

ただ、他方で、今、朝日委員から御質問ありましたように、もう少し北のほうにというと、環八があつて、そこからの道路、交通量もある。そうすると、そういうことも考えた上で道路を広げておく必要性は、なお一般的にはあるのではないかと。もうちょっと先のほうも含めてということですね。というのがあってではないかと、もろもろの考慮要素はあり得るところであるので、何が言いたいかということ、現況のところは人があまり今後いないんだったら、広げる必要もないんじゃないかと。そういう抽象論として、このきれいな図はきれいな図で理解できるんですが、あまりにも理想的に私は見えたので、そのつながりがはっきりしないなということ伺いたかったということです。

ですから、質問としては、抽象論はいいんですけれども、実際にどこまで具体的に、この事業のこの区域に落として、その必要性をお考えになったのかなということを聞きたいということだと思います。よろしくお願いします。

○東京都 御質問ありがとうございます。すみません。私の説明が少し悪くて、申し訳ありませんでした。今、現況と比べてよくなりますということで、すみません。ある程度抽象的なイメージになってしまうかもしれないんですが、御紹介させていただいたところでございます。

それで、幅員の必要性という点からすると、先ほども申し上げましたように、こちらは環境アセスメントを実施しております、4車線あります。それからあと、先ほど来申し上げているように、北のほうから、かなり幹線的な交通につながる形で、この道路は整備されますので、それなりの交通量が想定されます。そうした中で、沿道の環境基準を守るためにも車道からの離隔といいますか、幅がこの程度必

要だという形の計算となっています。なので、まず10メートル、環境施設帯を確保するという1番目の理由は、やっぱりその沿道の環境を守るためというところがございます。その上で幅員の10メートルという、かなりの余裕のある幅員ですので、それをどう整備するかというところで、今、一つイメージをお示しさせていただいたところがございます。

それで、地元の方々にもこのイメージはお示ししておきまして、実際の現場での整備に当たっては、実はブロックごとにアンケートを取らせていただいて、例えば、こういった、いわゆる自転車、歩行者が分かれて、植栽帯がある形式がいいか。あるいは沿道の方が車をよく利用されることがあるのであれば、副道といって、10メートルの中に沿道サービス用の幅6メートル弱ぐらいの道路を整備したほうがいいかというようなことを、アンケート等を取りまして、さらに、警察とも調整した上で、またその結果を地元の方に御説明すると、そんな形で御理解を得ながら整備方法を決めていくというのが現在の状況でございます。

すみません、イメージが抽象的だったんですが、ここを出発点にしまして、現場のほうでは今のような形で具体の整備を進めさせていただいているところがございます。ありがとうございます。

○委員 どうもありがとうございました。いろいろ考慮要素があるので、一筋縄ではいかないというところは承知しております。よろしく願いいたします。ありがとうございました。

○委員長 そのほか、いかがですか。

関連のまちづくりですが、もう少し頑張って、これを契機に区画整理事業にするとか、そういうような話は全然出ないんですか。

○東京都 ここで沿道で区画整理をやろうという機運が高まっているという話はちょっと来ていないですね。

○委員長 出ていないですか。まちづくりにつながったというのは、間接効果というか、つまり、計量化できない効果というか、大きいことだと思うんですが、ここにはないですね。書いていないですね。そういうのはマニュアルでは書いてはいけないとなっているんですか。だって、ワンランク上の街ができる起爆剤になるわけでしょう。だから、物すごく大きな効果だと思うんですが、それは、国土交通省は、書いてはいけないと、こう言っているということですか。

○東京都 委員長御指摘のとおり、道路って、造られると、道路の沿道の価値が高まったりします。端的に言うと、地価が上がったりするというようなことがあるのは事実だと思います。あるいは、容積が上がって、今までだと2階建てしか建てられなかったのが、3階、4階建てが建てられるようになるというところで、実際、

沿道の価値は多分高まっていて、それは道路の整備効果なんだろうという御指摘はそのとおりだとは思いますが、一応今我々が定量的にというふうによっている国交省のマニュアルというのは、どちらかというとも道路の本来の交通機能に着目してということで計算しているものでございまして、そうすると、その中には、沿道の価値の高まりというようなところは定量的なほうではマニュアル化はまだされていないという状況ですね。そんな状況でございます。

○委員長　へ理屈ではないんですが、消防活動困難地区、沿道はかなりの細街路だったのが、これを契機に道路だけは太くしようとか。例えば、外環の市川なんていうのは、市川市が頑張っていて、細いのを、何とか消防自動車を通れるぐらいだからまだ細いと言えれば細いんですが、そういうのは何か外環ができたことによる副次効果であって、こういう意味でのマニュアルには出ないような話ですが、もしみんなが認めるならそういうことも記述していいんじゃないかというふうな感覚を持ちました。

それから、もう1つですが、関係ないんですが、ちょうど35号線と環七ってY字型みたいになりますよね。あれは、ちょうど環八の笹目通りと分かれるみたいな感じですよ。あそこの出来って、非常に悪いと思うんですよ。笹目通りと環八というのは。結局ここもそれを狙うのかなと思って、よくよく地図を見ると、桜台とかあの辺は環七がこう、フライオーバーですね、こういうところです。だから、環七自身がこんなになっているところにそれを入れられるのかな。通常の、昔からの交通だと、35号って、北に行く交通が多かった。環七の外回りから抜ける交通が多かったんですが、北から来て環七に合流するときはどういう交通処理があって、そういうことももちろんきちんと考えて計画されていると思うんですが、そこの三角形のところですね。要町通りと35号と環七の三角形。環七から行っても、要町に右折する車が多くて大変なところで、魔の三角地帯みたいなものなんです。気になるのは、ちょうどそこのYの交差点。口頭でいいですから、今どういうふうになっているのか。何か絶対に構造的に難しいような気がするんですが、大丈夫なんですか。それだけです。

○東京都　御質問ありがとうございます。先ほどの防災上のというところも我々は非常に大事に思っております。なかなか定量的に出せるところがなかったり難しかったりするんですが、例えば、道路が完成した後、私どもはよくアンケート調査を地元にやらせていただいて、そのときに消防署などにもアンケートをして、緊急車両の通行が楽になりましたかねというような話をお聞きしたりして、大体もう非常によくなったというようなお話をいただいています。そういうことをプレス発表するなどして、都民の方にはPRをしていきたいと思っています。そういうことを、本日の御意見をいただきまして、また頑張っていきたいと。

○委員長　ぜひ。もっと喧伝したほうがいいと思います。

○東京都 そうですね、本当に。

あともう1つ、こちらの方向なんです、現在都市計画が定まっている状態で、いわゆる事業化計画という中で優先的に事業化を図っていく路線には位置づけられています。なので、先生が今おっしゃられたようなところもこれから事業化までの間にしっかりと検討しまして、交通上も不都合がないようにそういったことを図りながら将来の事業化につなげていきたい、今申し上げられるところはそんな状況でございます。よろしく願いいたします。

○委員長 そのほか、いかがでございますか。よろしいですか。どうも御苦勞様でした。

じゃあ、この案件も継続審議でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 じゃあ、継続していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○東京都 どうもありがとうございます。

⑤東京都市計画都市高速鉄道事業東武鉄道伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）

(上記について、墨田区から説明)

○委員長 どうもありがとうございました。

それでは、先生。

○委員 ありがとうございます。1点だけ確認させてください。事業費の話です。12ページ、13ページですが、全体事業費として、今回の都市側負担としては用地費は含まないと。逆に言うと、用地費は鉄道側が負担するということによろしいですね。

○墨田区 鉄道事業者の土地を使って工事をいたしますので、用地費自体がもともとない事業になってございます。

○委員 じゃあ、もう仮線の部分も持っているということによろしいですか。

○墨田区 そうです。

○委員 仮線の部分も持っているんですね、東武さんが。

○墨田区 はい。留置線が10線ございまして、その部分を6線に減らして工事をしているような状況になってございまして、用地費のほうは発生していないと。

○委員 最後のダイヤのところでも、用地費が発生しないように、ある敷地内で一生懸命やりますと書いてあるんですね。

○墨田区 はい。

○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、いかがでございませうか。

○委員 御説明どうもありがとうございます。基礎的なところから始まって、いろいろあるので、すみません、スライドの順番にちょっとお伺いしたいと思います。

3ページ目のところで事業概要がございまして、連立の要綱があるということで、それが改正されたということなんですが、それで御区でもできるようになったという記載がございませうね。その改正の趣旨というのを簡単に教えていただきたいのが1つ目です。

それから、2つ目になりますが、スライドの5ページ目、6ページ目にかかるところでありまして、課長の口頭での御説明の中で、言問通りに触れてお話になったという記憶ですが、スライド6枚目の関連事業のところになりますが、主な計画内容ということで、歩道を拡幅するというのは書いてあるとおりで分かるんですが、そこで、1つは、道路構造令があるので、構造令に適用させる。その「等」となっている、そこに関係していると思いますが、口頭での御説明ですと、御区での基準にも合っていないのでという御説明だったと思うんですね、私が聞いた限りでは。そうしますと、その基準がどのように、つまり、上乘せしている基準をつくっているのかどうかということをお伺いしたい。「構造令等」と書いてありますので、構造令と構造令以外の部分というので具体的な数値などをお聞かせいただきたいなと思っております。

それから、多くなって申し訳ありません。今、坂井副委員長からも御質問があったところに関係していることなんですが、特に、こういう事業の審議をされていて初めて私は見るのですが、13ページ目で、交通事故減少便益がマイナスになっているというのは、そんな10年もやっているわけではありませんが、初めて見る数字だということです。これはマニュアル上、計算するとそうなるということで、計算上、観念上のものだということです。ただし、計算上、観念上のものであっても、そういう便益が減少しないというか、むしろこれは簡単に言うと事故が増えるという計算になるんですね。そうすると、増えてしまったからいいやという話に

は多分ならないと思うので、具体的にはそれに対する事業費というのがこの中に入って計算されているのか、それとも、それは間接的な、計算上のことなので、違うところに費用というのは出てくるのかというのが1つ疑問に思った、知りたいなと思ったことです。

それで、これに関連することですが、観念的にはそうなんですが、今回の事業の具体の場所との関係ではそういう事故が増加するというような現象というのは生じないようにも思うのですが、計算上出てくるものがどこで具体的に発生すると御区ではお考えになっていらっしゃるのかというのを、もし分かればというか、お聞かせいただきたいなということです。

長々とごめんなさい。以上何点かですが、よろしく願いいたします。

○墨田区 まず、制度が改正されたという、1つ目の点なんですが、もともと平成17年に改正される前は都道府県と政令指定市しかできないような状況でしたが、足立区さんが東京都でも1例目ということで、特別区などの事業規模でもできるようにされたということで認識しておるところでございます。

○委員 その趣旨はというのが質問。ごめんなさい、御回答の途中で口を挟んで大変失礼いたしました。質問したことが多いので途中で挟ませていただきますが、趣旨としては、事業主体を広げることによって、この踏切対策ということについては従来より行われてきたということなので、事業に迅速に着手し、その効果を早期に実現するためには事業主体を広げるべきだという単純な意味なのか、それとも、そういうことを含めて、まちづくりにも関係するとすれば、それは地方分権等の関係も影響しているのか、いずれにしてもその御趣旨は何かということをお教えいただきたいということだけです。

○墨田区 大変失礼いたしました。委員がおっしゃるとおり、事業を早期に実現していくために裾野を広げて、特別区でもできるような形に制度改正されたという認識でございます。

2つ目が言問通りの基準ですが、私の説明が大変いけなかったところがございまして、墨田区の条例が道路構造令にならっているんですが、その道路構造令に合わない、墨田区の条例に合わない、適合していないということで拡幅をするという形でございます。

3点目でございますけれども、交通事故の減少便益がマイナス1.4ということございまして、こちらにつきましては、桜橋通りの歩道が拡幅されるという形になってございまして、委員がおっしゃるとおり、踏切の除却前後において交通量が増えることによって交通事故が増えてしまうということから、交通事故減少便益がマイナスという形になってございます。こちらにつきましては、今後、桜橋通りを整備するに当たりましては、歩道にガードパイプをつけるですとか、そういった安全性の向上に努めていくように計画していきたいと考えているところでござい

す。

○委員 どうもありがとうございました。そういうようなところですね。やはりその場所なんですね。計算上出てくるもので、高架になったところはきれいに真っすぐになっているので、そういうことは起こり得ないんじゃないかなというふうに、図を見る限りでは思うのですが、分かりました。

あと、道路構造令のところは、政令で定める範囲内で条例を定めるところによりとなっていましたか。そういう感じでしたか。

○墨田区 そうです。

○委員 分かりました。ありがとうございました。

○委員長 そのほか、いかがですか。お願いします。

○委員 すみません、今の費用便益のCの関連事業費について教えていただきたいんですが、関連事業費は、道路なので、道路の部分をやると。これは今の御質問にもあったんですが、歩道を拡幅するから、今までの機能よりもアップしているわけですね。それで、便益のほうは関連事業費に対応するものというのはいないという理解でよいですか。

○墨田区 関連事業のほうに、例えば、歩道を広げるですとか、あと、ガードパイプを設置するですとかというほうのB/C、費用対効果というのはそちらに出てくるかと思われませんが、今のところ、連立事業のB/C分析としては、交通量が増えてしまうということによってマイナスになっているということだけです。

○委員 そうですね。とても分かりにくくて、この事業があったからこそ、もとの基準を満たしていない道路じゃないよい道路にできたんですが、その便益は載っていないという形になっているんです。というのは、何か1.1ではあまりB/Cがよくないんですが、そこの説明が、御説明を聞いているとそういうふうに推測できるんですが、マニュアル上、それを数値化しないというか、載せないようになっている。それは多分、定性的効果のほうで載せていると。歩道の機能がアップした部分はどちらかというと歩行者が増えるのでマイナスにしか出ていないという。それが少し事業の本質の一つを分かりにくくしているようなところもあるので、数字にはできなくても、もう少し何らか分かりやすく書いていただきたいというのが1つですね。

あと、立体交差事業って、マニュアル上、関連事業費を入れなさいということになっていて、関連事業費として道路を入れなさいということになっているんですが、常にその便益は入れないというふうになっているんですか。ごめんなさい、こ

これは基本的なことなのですが。

○墨田区 連立事業につきましては要件がございまして、350メートル以上の中で鉄道と道路を3か所以上交差しなければいけない、踏切が2か所以上なければいけないという状況になっております。なので、一応今、我々のほうでは、桜橋通りと、言問通りはみなし踏切という形になっているんですが、みなし踏切である言問通り、あと、歩行者専用道路と、3本が事業上の要件となっております。ただ、一方で、費用分析につきましては、連立事業の費用分析でございますので、関連事業は除かせていただいているというような状況ですので、確かに、委員がおっしゃるとおり、見た目上は歩道は広がるんですが、踏切除却によって交通量が増えてしまっていて、交通事故の減少便益がマイナスというような形になってしまっているような、マニュアル上はそういう形になってございます。

○委員 分かりました。少し分かりにくいのは、歩道は別にこれがなければ、歩道だけを改良する工事ということでいうとなかなかできない、この事業があったからこそできたという面があるわけですね。だから、何かそこが少し分かりにくいなと思った次第です。ありがとうございます。

○委員長 そのほか、いかがですか。

事業費なんですけど、今、12ページの絵を見ているんですが、鉄道側は25%負担して、都市側は75%負担すると書いてありますが、もともと鉄道ってもっと少なくてよかったのではないですか。10%ぐらいで済んだのに、何で東武はそんなにお金を払うんだと。そういうことを少し思うのが1つと、それから、都市側負担は75%ですが、国は出すんでしょう、半分は。国が出して、今度は東京都と墨田区の関係で言ってしまうと、墨田区は全然お金を出さないということですか。東京都が全然お金を出さないって。その負担割合がよく分からない。

○墨田区 まず1点目の都市側が75%、鉄道側が25%と、鉄道側がもっと少なかったはずではないかという委員長の御質問ですけれども、鉄道側の負担は本来は15%でございます。ただ、本事業につきましては、今のとうきょうスカイツリー駅が1面2線の駅で高架がされている駅になっておるんですが、それを2面3線の駅にグレードアップするという形になってございまして、そのグレードアップ分につきましては鉄道事業者側が払うという形に、要綱上、なっております。

○委員長 それを事業費に入れるということですね。

○墨田区 はい。

もう1つの負担割合でございますが、都市側の負担、こちらに書いていなくて大変恐縮なんですけど、この負担の中で、国の負担が55%、地方負担として東京都と

墨田区が残りの45%を負担しております。東京都が45%の中の3割、墨田区が7割負担という形でございます。

○委員長 どうもありがとうございます。東武がたくさん払うのは分かりましたが、この辺り、今、1面2線の駅とおっしゃいましたが、昔は業平橋という東武の大本拠地で、東武の本社もそこにあって、今そういうのも全部犠牲にしたわけでしょう、東武は。それで、どうぞ、ソラマチへという感じになって、京成も本社はもう移転したんでしょう、あそこは。

○墨田区 はい。本八幡のほうに。

○委員長 移転したんですよね。だから、それだけ鉄道側も犠牲を払っているというのは裏にはあるのではないかとあって、もうちょっと負担、かわいそうだな、15%でもいいのではないかと思ったものですから、質問をいたしました。

それから、あまり関係ないんですが、こちら、左側の通り、昔の業平橋の出口のところにあった通り、言問通り。左のほうに行ってしまうんですが、右のほうに行くと、葛西用水路につながるんですか、たしか。葛西用水路ではないですか。

○墨田区 すみません。存じ上げていないんですが。

○委員長 ずっと金町のほうから八潮のほうに行くルートではないんですか。何か水道がそういうふうになっているような気がして、そのスカイツリーだけ見ていると、水がどうなってしまうのかなというのが少し心配だったものだから聞いてみたんですが。そうですか、結構です。

○墨田区 存じ上げなくて申し訳ございません。

○委員長 はい。そのほか、いかがでしょう。よろしいですか。

大体、連立事業って、1いくか、いかないかというところが多いんでしょう。大抵のところ。

○墨田区 はい。非常に厳しい状況でございますが、費用縮減に今後も努めてまいりたいというふうに思っておりますので、よろしく申し上げます。

○委員長 よろしく申し上げます。

ということで、継続審議でよろしいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 どうもありがとうございました。

○墨田区 どうもありがとうございました。

**⑥利島港前浜地区離島ターミナル整備事業
(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、ただいまの御説明に対して何か御発言。どうぞ。

○委員 御説明どうもありがとうございました。確認というか、これは平成3年からということですから、事業全体としてはほぼ30年近くやっているということだと思んですが、4番に挙げられている、全体事業費220億円であるとか、70%というのは、すみません、これは30年間の総事業費と進捗率と理解してよろしいのでしょうか。

○東京都 4番の進捗率で挙げたものは、先ほどの図で色をつけてお示ししましたプロジェクトに掲げております施設の、平成3年から約30年たっておりますが、その期間のトータルの事業費となっております。

○委員 そうすると、どこかに前回から50億円増えましたと書いてあったので、30年分のものが急に、170億ぐらいで予定していたものが220億に増えてしまったということですかね。10ページのパワポに前回評価時より53億円増えましたというのがあったんですが、これは。

○東京都 全体事業費222億円というのは、前回から53億円増えた数字となっているというようなものという意味です。

○委員 分かりました。そうすると、すみません、実は違うことを言いたかったんですが、まずそれを言いますね。1つは、今回の港湾局さんの内容自体は、パワポのほうには書いてあって、要するに前回より今25メートル延びましたということが書いてあって、残り55メートルをやる必要があるのでやっていきますということなので、内容的にはいいし、進捗状況も分かるんですが、チェックリストのほうにいくと、前回この5年間で何がどうするのかがあまり書かれていないんですよ。なので、この事業の再評価自体は、必要性をその時代に合わせて再チェックするという以外に、事業の効率性というのとも趣旨のところに書かれているように、きちんと進むようにやっているのかということもチェックするという意味合いがございまして、ぜひ5年間の進捗みたいなことはしっかりチェックリストのほうにも書いていただきたいなというお願いが1つです。

これは事務局にもお願いなのですが、そういう意味で言うと、さっきの公園事業は50年以上やっていたんですが、5年間の進捗がほとんど書かれていないんですよ。何かちょっと施設を造りましたというのはあるんですが、いつ終わるんだという話になるような説明になっているので、この5年間の進捗がこうで、それに照らすと、今、改善すべきことはあるのか、ないのか、それで改善していきますというような、そういうこともぜひ書いていただくように。今年はまだ終わってしまうんですが、次年度以降そういうようなことも少し充実していただけたらありがたいなというふうに思います。

それがもともとと言おうとしたことなのですが、今、50億が105メートルの防波堤で増えたんでしょうけれども、220億が105メートルの防波堤かと思っていたのであれなのですが、30年間で約220億で、今回50億増えてしまうというのは何かすごいボリュームが増えたように感じるんですが、これは何か当初の見積りが甘過ぎたということなんですか。

○東京都 当初の見積りと差が出てきているということなのですが、当初の事業費の見積りというのはこれまでの事例等を基にして、長さとか、このタイプでどれぐらいになるかというのを算出したものでございましたが、当時、水深がこんなに深いところの工事というのはなかったということもありまして、水深が大きくなったときの事業費が想定し切れていなかった面があったのかと思います。その後、設計等も進めてきておりますので、それに伴って将来の事業費をより精査して計算したもののとの差がこれだけあったというような状況でございます。

○委員 5年前の時点では、先々まではきちんと精査した設計をしていなかったということですか。今回はあと55メートルまで設計して、若干増えるにしても、もう大きな差はないと。令和10年までに。一応そういったのは大体もうきちんと測量もして、誤差はあるにしても大体もう見切ったという、そういう数字と思って拝見してよろしいんですか。

○東京都 今はもう最後のところの長さ、延長までの基本的な設計は終わっておりまして、これでおおむねの事業費は算出できていると考えております。5年前の時点も設計を進めてきておりましたが、事業費にそれを完全に反映するということろまでできていなかった状況で、それでこういった差が出てきたと考えております。

○委員 分かりました。ありがとうございました。

○委員長 茶木委員、どうぞ。

○委員 すみません、私が聞き漏らしたかもしれないんですが、皆さんの生活を支えている非常に重要な施設だと思うんですが、現段階で大体基本的にはどれくらい

の規模の船がどれくらい運航されているのかとか、就航率がどれくらいなのかとか、少しお聞かせいただけたらなと思います。

それと、平成30年ですか、台風被害などがあって、復旧工事などもされているということですが、この辺りもどれくらいの影響があったのかというようなことをお話しいただければと思います。よろしくお願いします。

○東京都 まず1つ目のどういった船が就航しているかといった件ですが、一番主になってきますのが、東京の竹芝と利島を結ぶ、さるびあ丸という、定期貨客船と呼んでいます、5,000トンぐらいの大きさの船です。これは定員も800名以上の船で、比較的大型の船でございまして、これは基本的には毎日1便運航して、夜出発して、朝着いて、また戻ってくるといった運航をしております。ドックなどにより年間のダイヤは少し変化します。あと、高速ジェット船、これは夏の期間ですが、運航しております。これも竹芝と利島の間です。そのほかに、フェリーあぜりあという、下田から神津島、式根島、新島、利島を結ぶようなフェリーもありまして、これは240人ぐらいの500トンぐらいの船ですが、これも基本的には毎日運航しております。

これは一番右の写真に、防波堤（北）と書いたものがあるんですが、岸壁の先に防波堤をつけることで、岸壁の静穏度を上げようという事業を進めているところです。

あと、就航率ですね。利島でいきますと、この大型の定期貨客船で5カ年平均で約83%、高速ジェット船のほうで約68%となっております。

あとは、平成30年の台風の被害ですが、今、事業として挙げております西側の突堤が、全体が台風によって凸凹した。ケーソンでできているんですが、ケーソン自体が動いてしまって、ここが真っすぐじゃない状態になったというような被害を受けております。それで、災害復旧をその後進めておりまして、こちら側の、図でいうと右側の面に船が着くんですが、ここを真っすぐにするという暫定的な整備までは終わっておりまして、まだ災害復旧は進めているんですが、船が着けられる状態には回復しているというような状況です。あと、ほかの部分もがたがたしていたりとか、岸壁は6メートルと7.5メートルと2つあるんですが、これは全てが完了していませんので、こういったものをコンクリートによって全て真っすぐな状態にしていくといった工事を復旧工事として進めているところです。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員 すみません、少し話が戻ってしまうかもしれませんが、中村先生がおっしゃった53億円増加の話で、前回評価時もB/C1.2で、今回も変わらずというのは、これ、53億はどうなったんですか。

○東京都 事業費が増えておりますので、総費用としては増加をしております、

それと併せて、今回の評価の中で便益のほうも増加をしたということで、それでB/Cとしては同程度になったという結果となっております。

○委員 何で便益が増えるんですか。

○東京都 少し補足資料のほうで説明します。便益が増えた要因として、1つは、例えば、貨物の輸送コスト削減効果が増えているということがあります。これは貨物量の想定が前回評価時より増えているということに伴って、それで輸送コストの削減効果も増えたということがあります。それと、少し数字が大きいのは、船舶の損傷損失額の削減効果です。これはこの間で先ほどのさるびあ丸という船が大型化していることと、あと、ジェット船も新しいものになっているということがあります。事故があった場合に、損失額が大きくなることになり、それに伴って削減効果も大きくなるという結果となっております。

○委員 じゃあ、ちょうどこの5年で船が大きくなったのでという、それが大きかったんですね。

○東京都 そうです。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

もう1個、少し細かいことを確認というか、意味が分からなかったんですが、5ページの乗降客数の話で、直近5か年、平成26年から平成30年の平均値1万4,000人というのは分かるんですが、平成27年再評価時1万8,800人かな、これの意味がよく分からないんですが、これはどこから出てくるんですか。

○東京都 前回評価時は、平成27年頃を見ていただくと、少し上昇傾向といいですか、増加傾向がありましたので、その分、延びていくということ想定して数字を出していたということでございます。

○委員 これ、「将来的な」の「将来」って、いつを指すんですか。おっしゃることは分かりました。24から27ぐらいはずっと外挿して行って、これぐらい行くだろうということですね。今回も随分右のほうに将来推計値がありますが、この「将来」というのは。

○東京都 将来推計値の数字ということで、これは供用から50年たった時点の数字になっています。

○委員 前は外挿していたけれども、どうやら落ち始めたので、今回は平均値を使って。

○東京都 はい。平成30年が少し下がっている数字になっているんですが、その期間全体で見て横ばいというふうに考えております。

○委員 そういふことですね。意味が分かりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほか、いかがでしょう。

少し気になることがあったので。先ほど北の防波堤の延伸はケーソンでいくとおっしゃっていて、今、茶木委員の質問に、台風でケーソンの岸壁が崩れてしまったというか、曲がってしまったというふうなことをおっしゃいましたが、それでもケーソンを使うのかというのが質問です。もういいかげんにケーソンなんて危ないものはやめろと言う人はいないのかなと。まして、水深が深いわけでしょう。そういうことと、それから、つい二月ぐらい前ですかね、ニュースで、何か我が国でも南のほうの島でレアメタルを取りましたとか、試作に成功したとかというニュースが飛び込みましたが、あれは多分船で取ったのではないかと思うんですが、いずれそれをしなければならなくなると、何か今みたいに水深の深いところまでああいうものを造って行って、そこから掘っていくのかなという気もしないでもない感じがしたので。そういうふうな東京都の関連探索機関と協力して、レアアースを取るためにと具体的には言えませんが、そういうような開発費用として、そういう利島の防波堤の建設費をそういうふうにも当てはめて強化するなんという発想をしていただけたらと思ったんですよ。やはり何のために東京都は島をたくさん持っているのかという、そういうことにもなりますのでね。

ですから、もうケーソンはいいかげんやめてくれということと、もしそうやって深いところを掘るといふか、防波堤を造るのに大変だったら、何か違う資金を入れることを考えてみてくれませんかという要望でございます。質問ではありません。

○東京都 形式についてですね。ケーソンで被害があったということもあるんですが、ただ、今、設計でいろいろ比較検討しても、やはりケーソンが一番費用的にも時間という面でも有利になってくるということで考えております。あと、ケーソンを設計するときの波の大きさとか、そういう設計条件をきちんと被害を受けないようなものにしていくということが大事かなと思っておりまして、これは統計を取って、50年確率の波に対して大丈夫かどうかといったことで設定をするんですが、その設計波の見直し等も行って進めておりますので、これによって安全性、安定性、が確保できるというふうに考えております。

○委員長 水深が深くなればなるほど、とても大きいケーソンになるわけでしょう。

○東京都 そうです。先ほど断面図で見ていただきましたように、断面も大きくな

ってきます。特に下の土台の部分です。水深が深くなると、こちらが例えば落ち込んでいくと、どんどん先まで延びていかなければいけなくなると。先ほどの費用が上がった原因というの、ここで思ったより深いと、基礎もどんどん大きくなっていくという面が出てきます。そこは大変なんですけど、基本的な構造の部分が本土で造って持ってこられるという利点がありますので、こういった方式が今のところ一番有利というふうに考えております。

○委員長 もうそれは昔だから、やめたらどうですか。

どうもありがとうございました。そのほか、いかがでございますか。よろしいですか。

では、皆さんの議論も大体語り尽くされたと思いますので、これは継続かどうかについて諮りたいと思いますが、継続でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 ということで、継続して頑張って、大きいケーソンのものを造っていただければと思います。どうもありがとうございました。

それでは、これで全部終わったということで、進行をお戻しします。

(事務局より今後の日程等について説明)