

令和3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3年7月2日（金）午後2時1分から午後4時35分

2. 場所 東京都庁第一本庁舎 42階 特別会議室B

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3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東京都市計画道路補助第26号線

②東京都市計画道路補助第74号線

③町田都市計画道路3・3・36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、議事の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けれども、委員長につきましては、事業評価委員会設置要綱におきまして「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にお願いしたいと思います。いかがでございましょうか。よろしいですか。内山委員、いかがでございましょうか。

○委員長 はい、お受けいたします。

○事務局 ありがとうございました。

○委員長 お受けいたします。

○事務局 ありがとうございます。力強いお言葉ありがとうございます。

続いて、副委員長についてでございますが、設置要綱によりまして、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まして、委員長が指名することとなっております。今年度は、昨年に引き続きまして、2名の方をお願いしたいと考えております。

それでは、内山委員長、副委員長の御指名をお願いしたいと思います。

○委員長 大変恐縮ですけれど、昨年度同様、坂井委員と中村委員をお願いしたく存じます。

○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 はい、謹んでお受けいたします。

○事務局 ありがとうございます。

中村委員、いかがでございましょうか。

○委員 はい、謹んでお受けいたします。

○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させていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

(2) 令和3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東京都市計画道路補助第26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、委員の皆様から御意見を頂戴したいと思っておりますが、発言をお願いいたします。

○委員 それでは、よろしいでしょうか。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 御説明どうもありがとうございました。何点かあって、直接的に評価ということにうまく結びつける質問とはなっていない点はあるかと思えますけども、お許しいただければと思います。

まず、道路自体、環状6.5号線とおっしゃったところはあると思うんですが、いわゆる環状道路で、それぞれの役割、6号と7号の機能分担といいますか、役割分担をとというような御趣旨で、その点は了解したわけですが、例えばこの出口の部分、駒沢通り側について、結局、南北への交通が主たる意図で、機能としては流すのがメインで、そこから例えば駒沢通り側に曲がるとか、反対に目黒通り側に曲がるとか、そういうルートのことについての評価ということはこの中で考えられるということになるんでしょうかというのがまず1点なんですが、1個ずつ、すみません、お願いできればと思います。

○東京都 今回、目黒通りと駒沢通りの間の評価をしているわけでございますけれども、先ほどのB/Cを出すに当たりましては、周辺のネットワーク全体を含めて将来の交通量の推計をしておりますので、その中には、この補助26号線から横方向といいますか、目黒通り、あるいは駒沢通り、さらには他の前後の路線もそうですけれども、そういった車の流れを含めまして推計して評価をしているという考えでございます。

○委員 ありがとうございます。

すみません、引き続き少しお時間いただきまして、今整備されているところ、現道がないところなので、規模としては、5ページ目にある断面図で、状況といいますか、全体が歩道を含めて20メートルだというのは分かるんですが、例えば駒沢通りの状況、14ページの資料で先ほど写真の②がございましたけども、その奥を見ると駒沢通りの状況、これ、恵比寿側を向いている方向だと思うんですが、ここの幅員は新設道路よりは狭いですよね。駒沢通りというのは片側一車線で、写真のほうに向かうと駒沢公園側に向かう道路ですけど、ちょっと地理勘があるために、そんなに広い道路ではなく、常にここも渋滞している状態で、むしろ新設道路自体は、南北へのというのを意識すると、今、14ページの②の写真、2台、黒い車がありますが、そちらに向かっていくと世田谷区の三宿側、246側に出ていく道路だということになるんですが、駒沢通り自体もこの辺りはあまり幅員の大きくない道路になっているので、緩和というときのイメージ

として、南北であると私としてはよく理解できるのですが、その左右といいますか、駒沢通り側に曲がるというようなことなど考えると、むしろ混雑を誘発しかねないかなというふうにも見えたのですが、そういう意味でこの道路の位置づけを否定しているわけではなくて、ネットワークでというのはいろいろ分かるのですが、駒沢通りの現状を考えると、この道路、ちょうど2ページ目の図の、先ほど示した6ページにある駒沢通りにぶつかるところの新設される出口のところのつい立てが見えるところではありますけども、そうすると、この縦のラインではいいと思いますが、簡単に言うと東西方向については、目黒通り側も、特に駒沢通り側についてはなお問題を残しているのではないかなというふうに思ったところなので、これはどのように御判断いただいているのかなということを質問した、そういう趣旨でございました。

○東京都 今、手元に細かい数字がなくて恐縮なんですけれども、やはり先生の御懸念される場所も分かるんですけど、こういった新設の道路ができるということで、そこに車が流れてきて、そこから出るということもございしますが、ネットワークとしての選択肢が増えるということで、我々としては、自動車交通が分散していくと考えています。今、選択肢がないものですから、ある拠点に集中してしまうとかそういったことはありますけれども、こういった道路を整備することによって選択肢が増える、分散するというところで今考えているところでございます。

○委員 ありがとうございます。

さらにいろいろありますけど、最後の1点にさせていただきますが、我々の役目としては、道路を中心とした評価ということに当然なるわけではありますが、途中、この道路を基礎にして、学芸大学周辺のまちづくりといいますか、整備ということについて、10ページ目の資料、社会情勢の変化ということで、これを踏まえたまちづくりをしているということなんですけど、毎回、多分そのようなことがあると思うんですけど、逆に、まちづくりに対する道路のインパクトといいますか、こういうふうに現道、昭和21年につくった都市計画に基づく道路の新設と、長期未着工の部分というのはかなり多く、この部分を北側に行くと、既に通っている部分もやはり旧来の町並みがあって、道路もそれほど広くはないけれども、きれいに碁盤目ようになっていたところが、この都市計画道路ができることによって実は町並みが崩れているという現状も私はあるというふうに認識しているところなんです。そこで、評価の中には入らないということではありましようけれども、道路を中心に考えた場合には、それがまちづくりに変化を与えるという意味はあるんですけども、逆に、実は影響を受けるまちづくりの側も町並

みが変わってしまう、それから、そこが立ち退きということになるので、人との旧来のコミュニティーみたいなものが維持できなくなるといいますか、壊れていくという面があるというふうに私は思っていて、今回も、この道路のところについては現道がないところで住宅地が並んでいるところだったと思いますけれども、そういうようなマイナスのといいますか、道路からするとアクセス向上とか渋滞緩和ということはありませんが、都市景観の向上というか、景観はそうかもしれないんですが、まちの在り方というのにマイナスの影響も及ぼすということが少し懸念されるので、そういう点の御配慮といえますか、やむを得ないことだと思っておりますけれども、そのようなまちづくりとの協働といえますか、連携というものもお考えの上で事業は実行されている、施行されていると思うところなんですけど、そういう配慮というものも今後さらに考えていただければというふうに、この地域のことを知っている関係もあって少し申し上げたということです。よろしくお願いいたします。

以上にいたします。

○委員長 どうもありがとうございます。

○東京都 先ほど、平成19年からまちづくりのほうは地元で検討されていると説明させていただいた通りで、これは区が中心になってやっているところでございます。やはりその中に地域の方が入って様々な意見が出されておまして、この道路一つとってみると、区道が通り抜けられなくなるのではないかと、特に今回、目黒通りと駒沢通りとちょうどぶつかるところが、そのままですと五叉路になったりとかそういう形状になるんですけども、そういったところがどうなるのかとか、あと、バスが将来的にはどこを通るなど、やはり地元で身近な問題が様々な意見が出ているというところは認識しているところでございまして、今後、その辺り、区等も含めまして調整していくことになろうかなというふうには考えてございます。

○委員 どうもありがとうございます。質問は一応以上にいたします。

○委員長 どうもありがとうございました。

その他、いかがでございませうか。お願いします。

○委員 朝日です。御説明ありがとうございました。どちらかというと再評価のチェックリストのほうを拝見しての質問になるんですけど、教えていただきたいことが幾つかあります。

この社会経済情勢等の変化の現況自動車交通量のところが、例えば同じような長さの本日のほかの事業と比べて少なく出ているのは、やはり現況が小さな道路しかないというところ、そこではかっているというところになるんでしょうかという質問が1つですね。

あとは、平成22年度と27年度のセンサスということでいつも出てきているんですけども、全然存じ上げないんですが、新しいところのセンサスのデータというのは使えるようになるんでしょうかという質問です。

あともう一つは、事業の投資効果のところ、工事費が相対的に小さくて用地費が大きくなっていて、ここ、私が理解できていないんですけど、用地費が大きいのは、現道がないというところに起因するものという理解でよいのか。でも、事業費の進捗からいうともう用地取得は相当終わっているということなので、用地費と工事費の関係ですね。工事費のほうも、これは多いとか少ないとかよく分からないんですけども、少なくとも今日のほかの事業と比べると小さく見えて、この辺りというのはどういうことになっている、どういう事情でそういうふうになっているのかなというのを教えてください。

それからあともう一つ、3つ目なんですけども、最後の、この事業を継続するという対応方針案のところについて、いつも最後に、「中止の場合は、事業効果を発現できないだけでなく、これまでの投資に見合った整備効果も得られなくなる」というふうに書いてありまして、この事業の中のB/Cなり評価だけではなくて、総効果、ネットワーク効果も含めた総効果ですかね、これまでのこのネットワークの中の総効果に与える影響というのも判断基準に入る形になっているんですけども、事業評価ではなくて、この部分的な評価ではなくて、そのネットワーク全体の評価、何かある程度完成した、ネットワークが一応つながりましたとかいった時点で、そういう総合的なネットワークの評価をする場というのはあるんでしょうかというのが質問です。

よろしく願いいたします。

○東京都 まず最初の、今回、センサスを採用しているところの交通量が少ないというところなんですけれども、ここの特徴として現状、駒沢通りから北側ですが、ちょうど丁字路になっているというところもございまして、道の抜けていないといいますか、そういったところでもともと交通量が少ないという状況にはございます。

それから、センサスの22年と27年で、さらに新しいデータはというところなんですけれども、確認します。

○委員 すみません。

○東京都 それからあと、事業費のところ用地と工事の比率ですね、これは東京の特徴といいますか、やはり地価が高いということがございまして、もともと用地と工事の割合が8対2だったり、場所によっては9対1だったりということがございます。そうしたことで大きな比率になってございます。今日ある3件に比べて工事が安いのではないかというお話なんですけれども、今日この後出てくるものにつきましては、この次の案件の補助74号線は、鉄道の下をくぐるということで、立体の構造物が出てくるところがやはり工事費が高い要因になってございます。また、3件目の町田の案件につきましても、事業区間の一部に橋を架けているというところがございます、やはり構造物があると工事費は高くなるという状況になってございます。

それから最後、ネットワーク総効果というんですか、完成した後の評価をする場ということでよろしいんですかね。事後評価的なところですかね。

○委員 はい。

○東京都 今現在ですけれども、事業評価の事後評価というのは、東京都は制度としてはやっていないというところがありまして、ただ、今、この審議にかかわらずなんですけれども、整備した都市計画道路が完成すると、その事業効果ということで、交通量の変化ですとか、走行速度の変化ですとか、そういったものを1か月、半年後、そういったものを調査しまして評価するというところはございます。

○委員 それは事業単位でされているということですか。この事業の区間の単位で評価をされていると。

○東京都 はい、そうですね、事業単位です。

○委員 分かりました。何か全体のネットワークとしてということはないんですね。そういう場というか、枠組みはないということですね。

○東京都 全体でということになりますと、今、東京の都市計画道路の整備に当たっては、10年に1回、見直しをかけてございまして、その中では、改めて整備をする必要があるのか、ないのか等も含めまして、再検証を行って計画を立てているという、そういったことはございます。

○委員 はい、分かりました。ありがとうございます。

最初のセンサスのほうについては、やっぱり5年で1割ぐらい交通量が減っているように見えますので、例えば1割、Bのほうが、便益のほうが減ったとしてもこの事業は大丈夫だけれども、ちょっとそこは新しいデータで見られたほうがいいなというふうに思ったのと、あと、センサスでその見方が分かりました。ありがとうございました。現況が不便であるから少ないという見方にもなるわけですね。現況交通量が多いから必要だというときもありますし、現況が不便な状況だと、逆に、交通推計、今回するものとは大分違うというか、できればもっと増えるということになるんですよね。その乖離が大きいということですね。何かそこが、現況が多いのか、少ないのかというところの判断には、一概には言えないということで分かりました。

あと、最後の部分に関しては、極端な話なんですけど、サンクコストみたいに考えると、総体として効果があまりなかった場合にもそれが事業を進めることの根拠に使われるというのも、何かそういう意味では少し問題になってくると思うので、全体としての評価の場というのがあると後で事後評価ができるのでよいのでは、という意味でお聞きしました。でも、そういう次の計画のところで見直しをしているということで承知いたしました。ありがとうございました。

○委員長 どうもありがとうございました。
その他、いかがですか。

○委員 それでは、いいですか。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 すみません、ありがとうございました。最後のネットワークのところ、確認なんですけれども、いつもそこで引っかかって申し訳ないです。今回の評価のときに、基本的にはそこ以外のネットワークはもう全部完成した状況を想定して、ここができた場合とできていない場合で比較して便益出しますよね。という意味では、ここがつながって全部つながったときにどれぐらいの効果があるかというのは事前に見積もっているわけですね。

○東京都 はい。

○委員 それが合っているかどうかというのはなかなかチェックをしていないという、そういう理解でいいんですか。想定しているものがありますよね。今回のところができたとすれば、これだけの効果がありますよというのを事前に評

価していますよね。

○東京都 ええ。

○委員 その検証というのがない？

○東京都 そうですね、今、必要条件をプログラムに入れて、そこから出てくるというところで、その中身の検証というんですかね。

○委員 そういうことですよ。シミュレーションですから、ある意味。だから、その検証というか、見直しとか、どれぐらい妥当なのかというのをチェックする機会というのはなかなかない。

○東京都 現状ないです。

○委員 分かりました。

もう1個、やはり細かいことですが、これ、第六中学校というのを分断していますけれども、どうなったんですか。

○東京都 地図を出してもらって、スライドの4番。

○委員 4ページですね。

○東京都 すみません。こちら第六中学校とあります。こちらにつきましては、2006年に既に統廃合で廃校というふうになってございます。

○委員 跡地。

○東京都 跡地は、道路の部分はもう既に取得済みでございまして、敷地の建物を福祉系の施設で使っているという状況です。

○委員 はい、分かりました。確認です。ありがとうございます。

○委員長 よろしいですか。その他、いかがでしょう。

今、総評価というお話がありましたけど、知花委員も、全体について一体どうやって考えるんだと。私の記憶だと、10年くらい前ですかね、もうちょっと前

ですか、日本の経済状態があまりよくなって、失われた時代というときに、全国的に都市計画決定道路を見直せということで、多めに都市計画決定していたわけですが、いつまでたってもできるわけがないじゃないかということで、大幅に検討し、それで道路もB/Cでちゃんとチェックしなきゃいけないという時代になって、そのときに、確実に交通量がどのぐらいになるかと、将来交通量がどのぐらいになって、そのコストがどのぐらいかかってというB/Cは求めているんですね。それからこういう具体の今日のような事例になったときに、全体としてどうかということとは改めてはやっていないと思います。私の直感ですけれど。だから、以前に上位計画で都市計画決定をするときにそういうことをやっていて、そこから先の見直しというのは、必要があればやっていると思いますけれど、基本的に実際に道路を造るときにはこういう形でチェックしているんだろうと思います。

あと、今日の資料ってよかったなと思ってね。なかなか分かりやすかったと思います。

それと、幾つか細かい話ですけど、今たまたま小学校の話が出ましたが、これは別に東京都の責任ではないんですけれど、こういう大きな道路ができると地域分断ということがよく言われますけれど、つまりどういうことかということ、前の小学校区というのがあって、こうやって地域が分断された後の小学校区というのがあって、大体どこを見ていても、分断されても、懐かしい小学校だから、例えば南側、南側の小学生は今までは北側の小学校に通っていたんだけど、本来、本当なら、その道路を境に南側の小学校と北側の小学校に2つに分けるのが妥当だけど、父兄は、「いや、元の小学校に行きたいから、どうしても横断して渡るような施設を造ってくれ」とか、そういうようなことを要求して、小学校区は分断されてもそのままにしているなんていうところが結構あるわけですが、そういうのを区がちゃんと、これができたんだから、そうやって小学校区とか地域分断を前提にいろいろなものをまとめ直すとか、番地も変な端切れ番地みたいになっていて、飛び地ができるようなことを平気でやっているというのが、今、日本の実情ですが、そういうことがないように御指導いただくことはできるんですか。

それともう一つ、今、そういうふうにはみ出しているところがあるんだけど、結構残地が出ますでしょう。その残地の処理というのは何かテクニックがあって、いいように残地を、残地だから端切れにできるんだけど、それをうまく使うようなテクニックといいますか、ここまで世の中が文化的になってくると、ポケットパークにするだとか、残地処分というか、残地処理のやり方ということも気になるんですね。そういう実際の沿道の在り方の配慮というのを、この事業者は考えなくてもいいと思うんですけど、実際、区の側としては、区の都市計画側と

しては考えなきゃいけないポイントなんですけど、実際にこういう仕事をしていてどういうふうになっているのかなというのは気になって、これ、本題とは関係ないんですけど、もし御存じなら教えていただきたいと思います。地域分断とか残地処理とか、そういうことです。

もう一つ、電線・電柱の地中化というのはすばらしくいいことですが、ちょっと教えてほしいのは、これは全額事業費で出しているんですか。それとも、非常に経営が厳しいTEPCO、東電が何割か負担しているんですかね。それとも、事業者が負担しているんですかね。その負担割合がどのくらいかということも知りたいことなんですけど、もしもう電線・電柱の地中化が常識だとしたら、まだされていないところは、この補助26号線で今後どういうふうに電線の地中化を進めていくのかも、だから、決まってないことを話せということも難しいんですけれど、その辺の将来の方向も伺いたい、ということなんです。

○東京都 御質問ありがとうございます。今、学校も含めた分断のお話と、あと残地のお話と地中化のお話ということでございました。学校の話と地中化の話は私のほうからお答えさせていただいて、残地の処理のほうは用地課長のほうから御説明をさせていただければと思います。

まず、学区等の分断といいますか、何か決まりがあるというわけでは当然ないんですけれども、私も今までの経験の中では、当然やはり、今回20メートルの幅員ですが、もっと広い幅員のところを新たに抜くというと、必ずコミュニティーの話というのは出てきますので、そこは地元の人を含めて、道路も出来上がるまでに時間がかかりますので、その中でお話をしていった先々の準備をしていくということが大事かなと思っています。特に学区は、事業が始まって、小学校1年生で入った子は卒業する頃にまだできてない、そういったこともございますので、そういった時間の中でうまく整理をしていくというのが大事かなというふうに思っています。

それからあと、地中化の話ですけれども、今現在、無電柱化につきましては、……。

○委員長 東京都負担ですか。

○東京都 基本的には事業者といいますか、道路事業者の負担ということで造りまして、造った後に管が入りますので、その中のケーブルを通すのは電線事業者が行うというような、基本的な役割としてはそうなっております。若干訂正します。電線事業者のほうから建設負担金ということで一部取るんですけれども、入る条数などにもよって変わりますので、一概にどのぐらいの負担というのは

ありません。昔はもっと電線事業者の負担が大きくて、そういった意味で電線事業者がやりたくないと言うと地中化できなかつたというところがございます。それが今、公共側の事業者負担、非常に増えていますので、そういった中で無電柱化が今進むような枠組みにはなっているという状況です。

○委員長 共同溝と併設する、そういうことも考えているんですか。そういうことでコストダウンを図っているのかなとお尋ねしたんですが、電線だけ地中化するというと、すごい新しい道路なのに、と思います。

○東京都 実態としては電線だけになってございますね。

○委員長 そうですか。

○東京都 はい。

○委員長 はい。このコストの中にはそれが入っているということですね。

○東京都 はい。

○委員長 はい。

○東京都 用地課長の小林と申します。どうぞよろしく願いいたします。

残地の処理についてお答えさせていただきます。残地の処理の仕方は本当に様々でございまして、道路事業用地をお譲りいただいて、残った面積がそれなりに大きければ、そちらで建物を建て直していただいて生活再建をしていただくという場合もございます。道路事業用地を譲っていただいて地形が悪くなって、本当に狭小になって、ほかに移転していただいて、その土地が残ってしまうという場合には、これも様々ございまして、例えばその所有者の方がコインパーキングに活用されたりですとか、あるいは隣接の地主の方に民・民でお譲りいただいているとか、あと場合によっては道路区域の一部として編入するといった場合もございまして、様々な処理の仕方がございます。

以上です。

○委員長 正直言って、残地を全て公共側が負担するわけではないということですね。

○東京都 はい、そうです。残地につきましては、道路事業用地の取得によって面積が少なくなったり地形が悪くなったりした分については、残地補償という形で一定の補償金はお支払いしておりますけれども、全て買い取っている、そういったことではございません。

○委員長 はい、どうもありがとうございます。

ほかに御質問いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、決を採るということになるんですけれど、我々が決めなきゃいけないのは、原案どおりこのまま継続してよろしいか、それとも中止にすべきかということですが、継続で賛成の方は挙手をお願いできますか。

(賛成者挙手)

○委員長 全員挙手。では、継続でよろしく願いいたします。

それでは、引き続き、次の街路事業の2番目、補助第74号線の説明をお願いいたします。

②東京都市計画道路補助第74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。

ただいまの事業の説明について、委員の皆様から何か御意見なり御質問ございますか。では、お願いします、茶木委員。

○委員 御説明、分かりやすくどうもありがとうございました。やはり鉄道の営業している路線の下で工事をするという事は、やはり工事の時間帯など、それから安全性、技術などとても大変で、時間がすごくかかったということも非常に分かりますし、また、こういう都市部ですね、鉄道の線路によって分断されている部分がこうした道路によって一体化されていくというのは、非常に素晴らしいと思いました。

鉄道会社の委託工事は完了しているということなんですが、JRと西武線で両方に委託していると思うんですけれども、どのような割合でどのように進められていったかというようなことを1点お伺いしたいのと、それからもう一つ、事業概要の5ページ目、事業概要の横断の略図ですが、B-B'の断面のところ、これ、本線の両側の高さが2.5メートルと3.2メートルと違うんですけれども、この理由についてお伺いできますでしょうか。よろしく申し上げます。

○東京都 御質問ありがとうございます。鉄道の委託の負担割合は今調べますので、お待ちいただきたいと思います。

今御質問いただいた5ページの図のところですが、B-B'断面のところですね。今、真ん中の本線というのは4.7メートルということで、これはこういった高さの基準が道路構造令というところで決まっております。通常は4.5メートル、プラス、メンテナンスのための20センチということで4.7メートルとしてございます。一方、今御質問いただいた3.2メートルと2.5メートルなんですけれども、2.5メートルは、これは見づらくて申し訳ないんですが、歩道のところの……。

○東京都 歩道空間は2.5メートル以上ということでまた決まっておりますので、そういった数字になってございます。もう一つ、側道の3.2メートルなんですけれども、ここは特例といいますか、小型道路の基準ということで用いております。先ほど申し上げたとおり、直近で区道への接続ですとか、鉄道を挟んで西側ですとすぐの沿道のところに接続しなければいけないということで、当然、深くしてしまうとすりつかないということがございますので、ぎりぎりのところまでこの側道は高くしているため、こういった数字の違いはあります。

○委員 なるほど、歩道と側道の表示なんです。分かりました。

○委員長 どうもありがとうございました。
その他、いかがですか。はい、お願いします。

○委員 坂井です。質問2点お願いします。

チェックリストを見ています。この30年の間、平成12年はB/Cが3.6、平成18年2.3、平成23年1.65、平成28年1.58、今回1.5と、着実に半分以下に下がってきている主な理由はやはり時間なんですかというのが1点目です。

2点目はこのチェックリストの右側にあります、山手線と西武線の委託工事に時間を要したから一定期間かかったとありますけど、これは委託工事の工事期間が想定よりも長かったというふうに読めばよろしいですか。委託するまでの委託手続に時間を要したとか、そんなふうにも読めますので、その辺り、この「委託工事に時間を要した」というところを御説明をお願いします。

○東京都 ありがとうございます。2点ございまして、1つ目、B/Cが下がっているのは時間ですかということなんですけれども、やはり長期間かかってい

るところもございまして、コストもかかってきているということもございまして、時間の経過とともに、他の事業でもそうなんですけれども、このB/Cは下がる傾向となつてございまして、主な要因は時間というふうに考えていただければよろしいかなと思います。

それからあと、要因ですね。JRの委託工事なんですけれども、経過をお話ししますと、平成5年に事業着手しているんですが、事業着手当時は、今、本線の道路が、地下に入っていますけれども、最初、鉄道の上を越えるという計画だったんです。それが地元に入ったところで日照の問題など地元から様々な意見があつて、構造の見直しをして今のような状況になっているんですけれども、それが平成13年に事業認可の変更をいたしまして構造の変更をしているというのが、これが一番時間のかかっている大きな要因でございまして、もともとオーバーにしたのは、この鉄道の下をくぐるところなんですけれども、この事業認可を取った当時、鉄道からボックスカルバートまでの離隔を3メートルほど取らなければいけないというところがありまして、現在の道路よりもさらに深いところの位置に道路を計画してしまうと、今この赤い線がございまして、この影響範囲といひますか、上がってくる範囲がもっと広くなるということがございまして、そうすると、今もう既に完成しているところまで含めて再度工事をしなければいけないということもございまして、本線をオーバーパスで計画していたところでもございまして、先ほど言ったとおり地元からの意見等もございまして、再度検討して下に潜ったところなんですけれども、なぜもととも潜れなかったのがなぜ潜れたのかという話になるかと思うんですが、その間に事業の技術的な進捗がございまして、当初、鉄道の軌道から3メートルと言っていたものが、浅くできるようになったと。そんなに深くしなくてもいいということになりましたので、現在の断面を上げた形でできるようになって、鉄道の構造を変えたというところもございまして、先ほど申し上げた平成5年に事業着手したんですけれども、構造変更するまで、13年に変更していますので、その期間が一番時間がかかったというところもございまして、

もう一つなんですけど、平成18年ですが、この鉄道下の工事に着工したところなんですけれども、線路が浮き上がってしまうということが起きまして、そこから若干、工事の進捗も少し遅れたというところもございまして、

長くなりましたが、以上です。

○委員 ありがとうございます。そうしますと、今の2点目の理由ですね、鉄道のほうの理由もあるけれども、大方は設計変更ですよ、構造変更というか。そうなりますと、構造変更なので、一定期間を要した。私、今チェックリストを見ているんですけど、これはずっと残っていく資料だと思いますので、一定期間を要した

背景のところの2ポツ目というのは、これを読みますと、JRと西武線の工事のせいだというふうには読めなくもないんですけども、少し修正の必要があるのではないかというふうに思っております。特にその次の段に平成27年にはJR東日本の工事は完了していると。その平成27年から今の間で、道路、もうその長い時間に完璧に設計をしていらっしゃるでしょうに、そちらの工事が遅かったんじゃないかみたいなことも少しあります。今御指摘させていただいたこの2ポツ目のところは少し配慮が要るんじゃないかというふうに思っております。以上です。

○東京都 ありがとうございます。記載については検討させていただきたいと思えます。

○委員長 どうもありがとうございました、御指摘。
あと、いかがでしょうか。他に御質問なり御意見。

○委員 いいですか。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 すみません、細かいことですが、さっきの茶木さんが伺った5ページのところで、これは歩道の幅が違うんですか。高さはよく分かりましたけど。B-B'で、片方は3メートル、片方は2.5メートルですよ。

○東京都 御質問ありがとうございます。いきさつははっきりしないんですけども、この記載のとおりで、歩道の幅が2.5メートルと3メートルということで50センチほど違うという構造になってございます。

○委員 なるほど。理由はあまり分からないんですね。もう大きさがそもそも違います。何か幅が取れなかったんですよ。すみません、ありがとうございます。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 いろいろと御説明ありがとうございました。冒頭いろいろな事業認可の変更を5回ぐらいやられたというのが説明があって、今いろいろ伺うと、平成13年の構造の変更というのが一番大きかったとのことでした。この事業に限った話ではないんですが、一般的にこういう大きな、特に鉄道に絡むような工事

で、少し工期がいろんな諸事情で余計にかかりましたみたいな話ってよく聞くような気もいたしますし、それから、先ほど御指摘のあった施工時間に制約のある鉄道工事に時間を要したみたいな書き方で調書に残るんだとすると、それは当初から想定できたでしょうみたいな話があるじゃないですか。先ほどの説明のいろいろな影響があって、その対応のためにいろいろ時間かかったという話であれば、この書き方と違ってきますよね。ということもあるので、書き方はちゃんと正確にする必要があるとは私も思います。あわせて申し上げたいのは、街路事業の運用で、事業認可の期間設定を画一的に、10年、5年みたいな形で、将来変更ありきみたいな運用が若干あるのではないかなというのを、以前の国の行政機関にいた頃から若干感じているところがございます。それは役所の中で完結する行政の慣行としては昔からある話なのかなという感じはあるんですけども、ただ、対利用者、対住民・都民にとっては、また完成が延びるのかという、たしか何年って言っていたよねみたいなことになるわけです。もちろん不測の事態というのはありますので、それは仕方ない面もあるんですけども、特にこういう大きな構造物などについては、事前にしっかりとこういった施工時間の制約みたいな話はよく相手方の鉄道会社さんと詰めて、妥当な時間を設定して、事業認可の段階ではそこまで詰まってないと思うので少し余裕を見てやっておくとそういう、透明性のあるというか、予見できるような、妥当性のあることを地元を示していくという行政姿勢が大事なのかなという思いがいたします。この事業自体はもうゴールが近くなって、多分、令和6年度の事業認可が終わる頃には少なくとも本線開通というか、交通開放はされていて、本当に少し残った残事業で最後の延長というのがあるかないかという状態だとは思いますが、一般論として、ぜひ都市計画事業の認可段階でできるだけ妥当な事業期間を設定するといったような運用を事業者としても貫いてほしいですし、認可権者の関東地整にもぜひそういうことでお願いしますという形を言っていたらいいのかなという、要望になります。そんなことを感じました。

以上です。

○委員長 何かございますか。

○東京都 貴重な御意見ありがとうございました。そういったところは確かに御指摘のとおりで、特に今まで非常に画一的な7年ですとか、期間が厳しいようなところもあったかと思いますが、最近は長めに事業認可の段階でも取れるようにはなってきたというのはございます。ただ、御指摘のとおり、特にこういった制約のある工事ですとかそういったものにつきましては、さらにしっかり検討して、都民にしっかり説明できるような取組をしていきたいなというふうに

思います。勉強させていただきたいと思います。ありがとうございました。

○委員長 どうもありがとうございました、貴重な意見。
そのほか、いかがですか。ここ、もともとは橋梁ですよ、橋。この部分。

○東京都 鉄道が？

○委員長 鉄道が。

○東京都 ああ、そうですね、はい。

○委員長 橋。新しく出来上がったのは違いますよね。

○東京都 そうですね。

○委員長 橋ではない。

○東京都 ボックス。

○委員長 ボックス。それ、何かあったんですかね。高架橋のほうがいいんじゃないかという感じがしたんですけどね。何かそういうカルバートボックスを埋め込むみたいな格好になって。それ、何かあったんですか。

○東京都 技術開発がかなり進んだという状態があると思うんですけども、今回も非開削の方法ということで、鉄道を挟んで前後から躯体を押しながら構築していくという方法を取っていますので、それが最近、鉄道を営業しながら、運営しながらやる手法としては一般的になってきていますので、やはりその辺の技術的な進歩が大きいと思っています。

○委員長 コスト減の理由になっているんですかね。

○東京都 そうですね。従来のやり方ですと、本当に限られた時間の中で、橋梁形式でやろうとすると、夜間に1本、1日1本くいを打って、また次の1本打ってというようなことで、それで仮の橋桁を架けてですとか、非常に時間がかかるという方法をやっていましたが、最近はそういったことではなくて、昼間のうちにも作業ができるということがございますので、時間の短縮には貢献している

かなというふうに思います。

○委員長 あともう一つ、今回の事業評価とは関係ないんですけど、この道路って、東に行くと飯田橋のほうへ行っちゃうんですか。神楽坂？

○東京都 そうですね、神楽坂のところを通りまして飯田橋に向けて田安門のところに行くというような。

○委員長 ということは、牛込柳町を通る交差点の道路ですか。

○事務局 1本北側です。

○委員長 あ、1本北側ですか。はい、どうもすみません。それだけです。

○委員 早稲田通りにぶつかるんです。結構アップダウンがあるところですね。

○東京都 そうですね。

○委員 なので、大変だなというか、そこはどうにかならないのかなと思っていたところですよ。ありがとうございます。

○委員長 他にいかがでございましょうか。よろしいですか。

それではまた、継続でいいか、中止すべきなのかということで皆さんの御意見を伺いたいと思いますが、継続に賛成の方は挙手をお願いできますか。

(賛成者挙手)

○委員長 挙手全員ですので、このまま、時間がかかるのを何とか防ぎつつ進め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、3番目の街路事業の事業評価について議題にいたします。説明をお願いします。

③町田都市計画道路3・3・36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。

ただいまの説明に対して、委員の皆様、御意見、御質問を頂戴したいんですが、いかがでしょう。

○委員 よろしいでしょうか。

○委員長 中村委員、お願いします。

○委員 御説明ありがとうございました。1点質問と1点お願いがございます。

質問は、橋梁と最後の擁壁の写真が載っていたページで、3番目のところというのは、この道路を左から来て、都計道としては曲がっていくんだけど、上はないので真っすぐ行くのかなと思っていたんですが、何か③番を見ると曲がっていくようにも見えて、どのように取りつくのかなというのが質問の1つです。

それから、お願いというのは、町田のこの道路の資料を見て初めて気づいたんですけど、事業概要の図で当該都市計画道路を青く塗っていただいているんですね。で、事業箇所は赤くされているんですが、青いところはもう完成済みで、赤だけ残っているんですよみたいに見ていたんです。ところがよく凡例を見ると違ったということが分かりまして、例えば今で言うと、赤の終点というか、下から右のは今できていないということでもんね。紫の町田病院から右に行く、そこは今できていないじゃないですか。

○東京都 ここですね、はい。

○委員 できたらそういうのが分かるような感じの、当該都市計画道路についても完成したところと、現道がないところと、概成というか、中途半端に、まだ完成ではないけど一応少しあるよみたいなところの3区分ぐらいで表示してただけるとありがたいなと。これ、次回以降で結構なんですけど。これはお願いでございます。

以上です。

○東京都 それでは、最初、1点目のこの写真ですね。3番目の写真が分かりづらくて大変恐縮でございます。これ、擁壁が事業区間の一部です。

○委員 あ、それ、擁壁は向こうなのか。

○東京都 擁壁の上が道路になります。

○委員 あ、そういうこと。

○東京都 すみません。この写真を撮っているのが、今、ここにもともとの細い市道があるんですけれども、そこから撮っている状況です。

○委員 分かりました。

○東京都 大変申し訳ございません、分かりづらくて。

○委員 いえいえ。分かりました。

○東京都 あと、図の表記については、次回以降、工夫をさせていただきたいと思います。

○委員長 そのほか、いかがですか。

○委員 図のほうの今の御指摘ですけれども、まさに私もそんなふうに思っていたので、ぜひお願いできればと思います。

それと、チェックリストのほうなんですけれども、定量的効果のB/Cのところなんですけど、交通事故減少便益のところは0.2億円ということで、数字がかなり少ないのかなと思ったんですけれども、今回の3件の中でも極めて少ないような感じがしました。この捉え方についてだけ教えていただけますでしょうか。

○東京都 こちら、ほかと比べても少ないんですけれども、橋梁部分を含めて現道がもともとないというところも一つ大きな要因としてはありまして、もともと減るものがないという、現道がもともとないので、効果が薄いというところでは、この場合は。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 それでは、田村先生、お願いします。

○委員 よろしいですか。ありがとうございます。田村ですが、同じ、中村先生がおっしゃった16枚目のスライドを使うといいかなと思いますけども、頂いている資料で、最初、この橋梁の橋の高さはどれぐらいなんだろうかと気になっ

ていて、15メートルだというのが前回資料で書いてあったところなんですが、①から③に向かって、つまり左から右に向かってですけども、若干右に下がっていく、③に向かって下がっていくという感じの道路になっているんでしょうかというのが1つと、あとは何%ぐらい下がっているのかなというのが気になったなというところと、あと、工事の部分について、この橋梁が、かなりそこに費やされるのかなと思いますけども、橋梁部分に係る工事費とそれ以外のところというのはどれぐらいの割合になっているのかということをお教えいただければというのが質問でございます。よろしくお願いたします。

○東京都 縦断ですけども、今回の区間、下の図で説明させていただきますと、この左の点側からこの赤い区間、ちょうど赤と緑の境に、今、細い市道があるんですけども、ここに向かってまず上っていきます。ここからちょうどこの②というところで、橋梁区間のたもとに向かって下っていくんですけども、ここからまた③のところに向かっては緩やかに2%ぐらいで上っていくという構造になります。

○委員 ごめんなさい、今のところで、そうすると、③のところの写真が私もよく分からなくて、左にカーブして下っているようにも見えたので。

○東京都 すみません、そうなんです。これが今回の事業区間ではなくて、この道路を横から見ている写真になるんですね、③番が。

○委員 そこら辺が分からなかったというのが、すみません。分かりました。

○東京都 今、別の写真を。すみません、お手元にはないんですけども、これが橋梁区間を上から見たところでございますが、今の③の写真というのは、ここに擁壁があるかと思うんですけど、これを横から見た状況でございます。ですので、道路としてはここから緩やかに2%で上ってくる構造になっています。

○委員 はい、ありがとうございます。

○委員長 そのほか御意見いかがでしょうか。お願いします。

○東京都 工事費、橋梁と一般部については調べさせていただければと思います。

○委員 はい、分かりました。ありがとうございます。

○委員 すみません、この事業ということじゃなくて、改めてなんですけど、コスト削減のところ、6番の再評価チェックリストのコスト削減の可能性の視点なんですけど、これはコスト削減とか代替立案の可能性が有りますというものを見たことがほとんどないんですけど、評価のタイミング的に、例えば工事中だから、施工中であるからなどあるんですけど、これ、あり得るときというのはどんなときでしたかというのが質問です。新規事業であったとしてもタイミングとしてはほとんどないように思うんですけども、改めてこの項目の意図を教えてくださいたいというのが1つと、あともう一つは、これだけでなく、この案件じゃないので、全体のことなので、でも、ここで言ういいですか、内山先生。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 いいですか、すみません。この評価の判断をするときに、全体としてB/Cがあって、その定性的効果というところでB/Cに入らない効果があって、特に1件目で思ったんですけど、B/Cに入らない社会的コストというところというのがやっぱり分かりにくいんですよ。判断のための材料として。例えば、その事業に対する地元の理解・協力の状況で時間がかかっていますとか、何かその辺りはヒントというか、材料にはなっているかと思うんですけども。大体この事業評価全体が、東京都だけじゃなくて全体にそういう構造になっているかと思うんですが、国の事業評価と違って国民に必ず開示しますとかいう法制化もないですよ、地方公共団体の場合には。住民が絡むプロセスというのがまちまちで、あったり、なかったりで、ないことが多いですので、何らかこういう影響がありますというところの少し社会的なコストというか、こういうふうな影響がありますという情報がもうちょっとあるといいなというのがお願いしたいところです。例えば定性的効果にしても、プラスの部分がいろいろ出ているんですけど、例えばくらしという項目だったら、こういう項目で全体を見ていて、これはプラスの評価がついている項目だけ書いてあるんですけど、例えばこの事業ではこの項目はついてないんだなということが分かると、それはそれで少し情報になると思うんですね。何かそういった辺りを少し工夫して考えていただけないかなというのが、2点目はお願いします。

○東京都 ありがとうございます。コスト削減、そうですね、今までの事例というのものもあるんですけども、これまでの例を見ると、可能性は少ないという表現

がほとんどではあります。可能性としては、これも事業のかなり進んできている状況がございしますが、もっと前段のタイミングで新たな施工方法などそういったのが出た場合には、可能性としてはなくはないのかなというふうに思います。

○委員 分かりました。技術的なもの、契約を次々にしていく段階でもしかしたら新しい技術のものでコスト縮減されるかもしれないというようなイメージですか。

○東京都 はい。

○委員 分かりました。

○東京都 ただ、一方で、新しい技術の場合は施工実績が少ないので、逆に高いという場合もあったりしてなかなか使えないとか、そういったこともあろうかと思えます。何か新技術を用いるにしてもやはりコスト比較等をしてやることにはなると思いますので、今、かなり定着している技術が多いので、そういった中で見込まれるというのは少ないかなというのは正直思っております。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○東京都 あと、今、後半の社会的コストの部分につきましては、昨年度、知花先生のほうからも負のコスト、そういうのもあるのではないかとというようなところでたしか御意見もいただいていたかと思えますので、その辺り、やはり定性的効果の部分の扱いといいますか、評価の仕方というのほうま研究はしていきたいなというふうには思っております。

○委員長 いや、その話はなかなか難しく、東京都の方たちも、こちらにどうすればいいかというふうに問われているような感じですから、何か答えなければいけない立場にあるわけですね、私たちは。さっきの話で電信柱地中化の話があって、それは、地中化するときとしないときでは、多少事業費が高くなるわけですね。当然、事業者が払うわけでしょう。だから、それまで地中化しない場合はCだったんだけど、CプラスΔCってなるですね。それに対して、BはBのままでしょう。BプラスΔBになってないでしょう。だから、電線の地中化がなされたらどんな便益があるのかということについて具体的に計上してないですね。だからCプラスΔC分のBで終わっているから、必ず費用便益比は下

回るわけですよ。そういう構造体になっているときに、今の話ではないけれども、では社会的な効果はどのくらいあるんですかって聞かれるようなものですよ。そういうのは、正直言って私たちに突きつけられた質問だというふうに理解して、何かいい手を考えなければいけないということだと思います。

費用便益分析の限界みたいなところがあるんですけど、ただ、アカウンタビリティという観点からいうと、こういう事業をやって、それは正当的なのかというときに、予算執行者の説明責任としては、そういう曖昧なものを入れたらおかしいのではという議論もあるので、可能な限り、コストよりも便益のほうが大きいということがはっきりしていることを説明するというのが、まず最初にやるべきことだと思いますね。そこで取りあえず安全確認するというか、最小限大丈夫だということを保証して、次の段階でやっぱり何か考えていくということをしなければしょうがないです。ケースによっていろいろ社会的効果というものはあると思いますが、やっぱり私たちに突きつけられた課題だと思いつつ、悩みながらいろいろこういう委員を務めているということだと思いますけど。

他、いかがですか。知花先生。

○委員 すみません、細かい確認です。さっきの茶木さんがおっしゃった交通事故減少便益の話、よく分かったんですけど、現道がないという意味だと、今日1件目の第26号線も現道ないのではなかったですか。でも、8億円。

○東京都 ありがとうございます。計算するとき、その区間の区道との交差点ですとか、そういった数といいますか、そういったのも考えることになりますので、そういった中では今回のこの区間については……。

○委員 あ、ないんだ。

○東京都 ええ。先ほども同じ現道はないんですけども、交差する市道が非常に少ないということで、こういった試算結果になってございます。

○委員 なるほど。よく分かりました。ありがとうございます。

○東京都 あと、先ほど田村先生からいただいた橋梁区間の工事費幾らぐらいという話がありました。確認しましたら、18億円弱ですので、今回でいきますと、工事費全体が44億円ほどになってございますけれども、そのうちの18億円弱が橋梁の部分の工事費となっております。

○委員 どうもありがとうございました。

○委員長 その他はいかがでしょう。

最後に、この町田街道というのは東京都なんですけれど、淵野辺はもう神奈川県でしょう。町田から東へ行くとまた神奈川県ですよ。もっと東のほうへ行くと。

○東京都 はい。

○委員長 東京都と神奈川県の間でどういう道路にしようかという協議というのはあって、全然、設計が、断面が違うだとか、関係ないことをお互いに考えているということはまずないと思いますけれど、そういう協議というのはちゃんと行われて、全線として筋の通った1本の道路にしようということはやっているんですか。当たり前のことだと思いますが。

○東京都 御質問ありがとうございます。今、東京で、北は埼玉、南が神奈川ということで、都県境のところというのはやはりかなり課題になってございまして、そこをいかに進めるかということで、私の知る限りですけれども、そういった都県境の調整会議というのが毎年行われておりまして、どこを進めていくからということでタイミングを合わせたりですとか、構造を調整したりですとか、そういったことを進めているところでございます。

○委員長 あ、それ、ちゃんとやっているわけですか。

○東京都 はい。

○委員長 勝手に東京都だけやっているということはないと。できれば、神奈川県側はどういう整備計画が現在あるのかということを経験として知らせていただければありがたいなという気はしました。

そのほか、いかがでしょう。よろしいですか。

それでは、この3個目、町田街道のこの事業を継続してもいいかどうかという判断ですけれども、継続してよろしいという方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○委員長 挙手全員ですので、継続して事業を行ってください。

以上です。

○東京都 どうもありがとうございました。

すみません、先ほど茶木先生から御質問あった西武線とJRとの、1個前の案件の費用負担といたしますか、割合なんですけれども、JRのほうが9割、JRと西武で9対1の割合でやっております。

○委員長 JRが4線になっている。

○東京都 JRが4線ですね、山手線と埼京線ということで。

○委員 はい。ありがとうございます。

○委員長 それでは、以上で3件の事業評価の審査は済んだということで、進行を事務局にお返しします。どうもありがとうございました。

(事務局より今後の日程等について説明)