

## 令和3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3年10月8日（金）午後1時57分から午後4時46分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 10階 207・208会議室

### 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 法学学術院 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3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新島港前浜地区離島ターミナル整備事業
- ②神津島港前浜地区離島ターミナル整備事業
- ③東京都市計画道路環状第3号線
- ④三鷹都市計画道路3・4・12号線
- ⑤赤羽台周辺地区

### 5. 議事の概要

（1）令和3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 新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 ありがとうございます。それでは、ただいまの5年間の取組に対して、委員の皆様から御質問なり御意見を伺いたいと思っておりますが、いかがでしょうか。知花委員。

○委員 どうもありがとうございました。11ページですか、事業費変動の要因で、何か似たような議論が5年前もあったように、今、議事録を見ていたら分かっ

たんですけれども、前回評価時より67.1億円増加で、その原因が、港内静穏度確保に必要な施工量の追加と。これが何で追加が必要だったのか。前の議事録もそうでしたけど、海の条件はあまり変わっていないんですね。なので、これは結構な額になりますので、ずっとやっていて、今後もやはりもうちょっと足りない、もうちょっと足りないということがあり得るのか。いや、もう大体これで落ち着きそうなのかとか、ここをもうちょっと詳しく教えていただきたいんですけども。

○東京都 御質問ありがとうございます。今回増額になった要因といたしましては、護岸（防波）Ⅱを追加させていただいたところでございます。今回、前回の評価以降、波浪条件につきましては、やはり近年の気候の変動といったものを的確に踏まえまして、シミュレーション等を新たに直させていただきました。その結果、岸壁（-7.5m）（西）の部分に接岸する船の接岸の静穏度を当初の目的並みに確保するためには、やはりこの岸壁逆側から越波してくる波、こういったものを防ぐことにより、当初の目的が達成できるというシミュレーション結果になったところでございます。ですので、今回こちらを追加させていただいたところでございます。御覧いただきますとおり、今回の事業をさせていただければ、おおむねこのターミナルといたしましては、防波堤（北）も完成してございます。そして、こちらの護岸（防波）Ⅱを整備することによって、この岸壁（-7.5m）（西）への越波も防げるところでございますので、これ以上の大きなものはないものと考えているところでございます。

○委員 なるほど、ありがとうございます。実際、シミュレーションなので、今はかなりの精度なのかもしれませんが、実際造ってみて、また越波がするようなら、さらに付け足しという可能性はあるんですか。そういう可能性もあまりないのですか。

○東京都 これだけの岸壁との離隔でございますので、おおむね大丈夫かと。

○委員 そういうことはないだろうと。

○東京都 はい、考えてございます。

○委員 はい、分かりました。ありがとうございます。  
以上です。

○委員長 その他いかがでございませうか。ではお願いします。

○委員 御説明ありがとうございました。まず、就航率の考え方のところ、私がよく分かっていないところがあって教えていただきたいんですけども、追加で頂い

た今日の机上資料のほうで内訳を書いていたいて、前回評価との単年度便益で、コストも増えているんですけども、便益も増えていて、この就航率の改善というところがメインの便益かと思うんですけども、その就航率の考え方というのは、現状に比べて欠航とか待ち時間がなくなる、減ることによるものを、今の需要で考えているということなんですか。それとも、需要自体が増える、例えば高速艇の就航によるとありますけれども、需要自体が何らかの原因で増えるというふうに想定している、例えば設備が、港がよくなると、このぐらいの需要が見込めるといようなことも入っているのかというところが1点目です。

また、それに関連してなんですけども、この④から⑥の船舶損傷損失等削減効果というのは、便益の項目でいうと、この就航率の改善に当たるものなんですか。それとも、安全が保たれるという効果もあったかと思うんですけども、そちらに属するものなのか、それとも待ち時間が減るということに属するものなのかというところを教えていただければと思います。

最後に、定性的効果のところ、地域の観光業だとか、そういった影響というところが書いてあるんですけど、これは、港の就航率が上がると、最初の質問にも関連しますけど、上がるものなんでしょうか。それとも、離島だと、やはり何らかのほかの投資が、観光の投資だとか、その港を活用した何とかというような投資がある意味セットになって考えられているというか、そういう想定なんでしょうか。この3つをお願いいたします。

○東京都 御質問ありがとうございます。まず最後の定性的な効果のところから御説明させていただきますと、まず、今やはり、例えばキンメダイですとか、そういったお魚が揚がって、定期的に確かに出荷をしているところでございます。ただ、やはり欠航のリスク等がございまして。安定的に供給ができるということがより確実性が高まることによって、さらに、例えばその魚が世界的な市場に行くとか。あとは逆に、ほかの内地から新たなもの、例えば就航の確実性が高まることによって、この魚を使った新たな加工品を作っていくとか。そういう安定的な航海が確実にされることによって、観光客等も確実に今日は内地に帰れる、今ですと、やはり帰れるかどうか分からない、台風前後なんかですと。だから、そういった確実性が高まることによって新たな産業が創出できるのではないかとといったところを定性的な効果では考えているところでございます。

また、一番最初の御質問のところでございますが、移動コストのところでございます。新たな需要を見込んでいくかという御質問のところでございますが、まず需要につきましては、需要の見込みの考え方でございます。需要の見込みにつきましては、例えば就航率が向上することによって、新たな需要を見込んでいくかといった問いでございますが、今回、費用便益比で考えている需要の見込みでございますが、それはそういった、ある意味現実的なところを我々考えさせていただいているところでございまして、直近5か年の平均値を需要の見込みとして考えているところでございます。ですので、就航率が上がることによって、さらなる見込みがある

のではないかとしたことに対しましては、現実的な数字を見込んでいるところでございます。

あと、船舶損失損傷の考え方でございます。こちら、本日お配りした資料のほうにもつけさせていただいているかと思いますが、まず、荒天遭遇といったところでございますが、船舶が荒天時に避難ができるようになるということで、こちらは損失損傷を見越しているものでございます。あと岸壁の損傷といったものにつきましては、いわゆる船が、これを整備することによって静穏度が上がるということによって、損傷回数のリスクといったものが減ってくるということで、船が壊れてしまう損失の修理費というか、損害を与えてしまう、こういったものが削減できるといったものを、費用便益として見込みさせていただいているところでございます。静穏度が上がることによって、船舶の損壊といったものが防げるということをご想定させていただいているところでございます。

○委員 ありがとうございます。就航率ではなくて、安全性ということですね、海難の減少とか。

○東京都 そうですね、静穏度が上がることによって。

○委員 そうということですね。分かりました。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがですか。茶木委員、お願いします。

○委員 御説明ありがとうございます。その就航率を上げるというのは、大体どれぐらいのものがあつたのを、どれぐらいを目指してといいますか、人口ですとかいろいろなものがあると思うんですけど、どこに照準を合わせて、どのぐらい上げるのかという、そういった考え方を教えていただけますか。

○東京都 私どもの目標といたしましては、97.5%というものを目標とさせていただいているところでございます、伊豆諸島全体の平均値といたしましては。

○委員 元はどれくらいだったのですか。

○東京都 例えば整備前の状況でございます。整備前が86%、定期船のほうはですね。それを97.5%まで引き上げていきたいと考えております。

○委員 はい、分かりました。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょうか。私から幾つかあるんですけど、まず、1島2港方式ということですが、ここで羽伏とか若郷という漁港の整備の管轄は、港湾

局なのか、それとも農水省なのか。だから、漁港を整備するというと、港湾が責任を持つのかどうかということ。もしそうだとすると、漁港に避難することも、台風のとときかです、あるいは漁港にいたのを新島港に持ってくるということもやはりやっているんですかね。それがまず1つ。つまり、1島2港方式の下では、漁港と言われるところの整備もいずれ考えているということなのかということです。

○東京都 委員長ありがとうございます。この1島2港方式の中で、漁港につきましては、おっしゃるとおり、水産庁の所管で、私ども港湾局のほうで整備を進めているところでございます。

○委員長 そうですか。

○東京都 実際には、我々同じ港湾局のほうで整備を進めているところでございます。おっしゃるとおり、いわゆる商港、今回で言えば新島港、こちらは国土交通省港湾局の所管になってございまして、確かに省庁としては違うところでございます。ただ、水産庁のいわゆる漁港といったものも、いわゆる特定目的岸壁、本来ですと、水産業に資する漁港としての整備なんです、水産庁の中でもこういった漁港を、きちんとある一定の規模があるものについては有効に使うということで、特定目的の岸壁ということで、例えば定期船の就航に資するようなもの、また、ほかの船舶の避難に資するようなものの整備を認めていただいているところでございまして、若郷につきましても、いわゆる特定目的の岸壁ということで、若郷は規模が定期船が入るまでは大きくはないのですが、ジェットfoilが入れるように、特定目的岸壁として、今、水産庁の御予算をいただきまして整備を進めているところでございます。

○委員長 つまり、新島港を含めて、その2つの漁港も、いずれやがてちゃんと整備していくという感じになるということでしょうかね。

○東京都 そうです。補完港として整備をさせていただきます。

○委員長 補完港として。

○東京都 はい。ただ、島の立地といたしまして、この新島港というのが島民の集落には最も近いといったところもございまして、最終的には、補完港として若郷のほうも整備しているところでございまして、新島港のニーズのほうが高いといったところもございまして、新島港の整備を進めることによって、島民、島内の経済発展に資するものと考えているところでございます。

○委員長 それから2つ目は6ページなんです、社会経済情勢等の変化というこ

とですけれど、ここ数年というのは、いわゆる脱炭素社会に向けて、海上の風力発電とか、あるいは海流深層流発電とか、そういう洋上を利用する発電とか、そういうことに注目が集まってきて、そんな関係から、いわゆる排他的経済水域が狭まると困るとか、あるいは排他的経済水域の中でコバルトクラストが見つかったとか、あるいはメタンハイドレートが随分分布しているとか、そういう未来志向的な話が随分変わってきているのではないかと思うんですよ。そういう意味で、社会経済情勢の変化というのは、地元と関連計画と周辺施設の整備ぐらいしかなくはないのかなと思って、お尋ねしたいなと思うんですけれど。

○東京都 ありがとうございます。地方港湾でございますので、こういった地元の計画、あとは、例えば島しょの離島振興計画といったものを関連計画として位置づけさせていただいているところでございます。

また、先生おっしゃるとおり、排他的経済水域につきましては、今回新島なんですけど、小笠原諸島まで我々は一応管轄もしてございまして、小笠原諸島まで入れますと、排他的経済水域のいわゆる40%ほどを小笠原で占めているといったところもあるところでございます。今回の地方港湾のターミナル整備事業といたしましては、島内のいわゆる経済社会の発展ということで書かせていただきましたが、国交省のほうでは、特に、東京港ですとか、そういった重要港湾のほうからは、カーボンハーフですとか、そういったところはやっているかなというところがございます。私ども、おっしゃるとおり、ここに書いていないから全くやっていないというわけではなくて、今まさに国のそういった動きを捉えまして、今後考えていかなければいけないといった認識はございまして、検討を鋭意進めていく準備をしているところでございます。

○委員長 少し注意をしてこういう記述をしていただけるとありがたいということだと思います。

先ほども小笠原までだとおっしゃっていましたが、日本の都道府県で排他的経済水域が一番広いのは東京都でしょう。地べたの面積は3番目ぐらいに小さいけれど、海の面積は大変大きいという認識にも少し欠けているのではないかなと、そういう気もするので、まあ今回は致し方ないと思いますけど、これから先、この表現方法を、海を持っている東京都だから港湾は重要だという、そういう認識で、確かに旅客船は大事なんだけど、もっと上位レベルで、海は東京都のテリトリーだからというような認識で記述していただけるとありがたいというふうに思います。私からは以上です。

そのほか何か御意見ございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、皆さんにお諮りしますが、この新島ですけれども、継続でよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 ありがとうございます。

それでは、引き続きでよろしいですかね。申し訳ありませんが、神津島についての御説明をお願いいたします。

② 神津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す。それでは、ただいまの御説明に対して質問等お願いします。

○委員 ありがとうございます。また細かいことかもしれませんが、5ページの需要見込みのところで、私が聞き漏らしていたら申し訳ないのですけれども、平成17年と18年でどんと落ちた理由と、あと、令和元年だけ鉱産品というのがどんと増えていますけれども、これは平均を取っているの、これがたまたまなのか、今後続くのかによって何か大分違ってきそうなんですけれども、この平成17年から18年の変化と令和元年の鉱産品ですか、これについて教えていただきたいのですが。

○東京都 御質問ありがとうございます。まず、平成17年までのところでございます。こちらは、伊豆諸島北部群発地震、ちょうど三宅島が平成12年に噴火した際に、伊豆諸島北部、こちらの新島、神津といったところでも群発地震等がございました。こういったところで、内陸の道路の復旧ですとか、斜面の復旧、あとは、こちらにつきましても、もう一港の漁港で定期船も止まる三浦漁港の整備の最盛期を迎えていた時期というところもございまして、特に12年から17年については、地震も合わせました需要が多かったといったところでございます。

その辺の公共事業が一定程度落ち着いたところでございますが、令和元年につきましても、またここで台風19号ですとか大きな台風が来たかと思えます。その際に、三浦漁港におきまして、若干台風の被災がございました。その際に緊急の物資の輸送等をして、護岸、岸壁、こういった防波堤等の補修をやった関係で若干増えたといったところかと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。よく分かりました。そうすると、平成17年で地震の復旧が一通り終わったんですね。10年、11年というのはその前の建設とかそういったもの。そうすると、今度、台風19号の関係でいうと、これはまだ続くんですかね。それとももうこれは1年で終わったんですかね。

○東京都 緊急の補修自体は終わっているんですが、本改修等は若干続くと思えます。また、台風も今後も可能性としては十分あるということで、近年の5か年を見ると。

○委員 では、コストとの結びつきですけど、この平成28年の54.2千トンというのだと、多分その影響は入っていないと思うんですけど、この5万4,000トンですかね、それと5万8,000トンで、どの程度変わってくるものなんですか。あまり大きな差ではないんですか。コストじゃない、便益のほうですね。

○東京都 お手元の本日お配りした資料の2ページ、評価期間内の便益の資料でございますが、貨物の輸送コストの削減効果といったところが、これは正確にそれだけをというわけではないですが、前回評価に比べまして2.8億円から3.5億ということで、全体のオーダーといたしまして、便益208億とか280億に対しては、それほど効いてこないのかなと思います。

○委員 なるほど、よく分かりました。ありがとうございます。

○委員長 他いかがでしょうか。お願いします。

○委員 島という意味では先ほどと共通ですけど、もう一回地域経済効果のところの考え方を教えていただきたいんですけど、定性評価なので、この評価上は異議がないんですけども、ずっと工事し続けていて、事業がずっと続いていて、雇用だとか地域経済に発生する効果というのは、普通は二重計算になるということで、あまり入れないと思うんですけど、島の場合というのは、場合によっては、もともと失業率が高いとか、あるいは閉鎖経済として考えられる場合には、少し違ってくる面もあるような気もするんですけど、実態としては、事業に携わる方の雇用と、それが島のもともと住んでいる方の雇用にどれぐらい結びついているかというのと、外からいらっしゃって波及するという部分と、もともとの雇用としてどのぐらい定着しているのかという、その場合には事業自体がなくなると本当に失われてしまう部分になるんですけど、その辺りというのはどういうふうに考えればいいんでしょう。

○東京都 今回の事業評価の中では、定性的効果でございますので、具体的な便益比のほうには反映はしていないところでございますが、現実といたしまして、ケーソン自体は、東京港のほうで造って運んでいくということになります。ただ現実的に、現地でコンクリートを充填したり、現地でも作業があるといったところで、その現地の作業につきましては、実態といたしまして、現地、島内の建設会社が担っていると。入札とか、結果といたしましては、島内の業者さんが施工しているといったところで、ある意味、結果といたしましては、島内の経済にもそれなりの影響を与えているのかなと思っていますところでございます。

○委員 分かりました。そこで雇用されている方もほとんど常住者というふうにカ



ウントされるということですね。

○東京都 そうですね。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 どうもありがとうございます。その他いかがでございますか。

質問ではないんですけど、もしこういうような投資をしていなかったら、失う人口はこれだけになっていたという、仮定法みたいな想定というのはしたことがあるんですか。こういう港湾をちゃんとしないと、それまで1,000人いたのに100人になっちゃうけれど、港湾を何とか整備したから800人で済んでいるとか、何かそういうシミュレーションみたいなことですが、そんなことを試算されたことはあるんですか。

○東京都 そこまではやったことはないんですが、個人的な話になってしまいますが、私自身も島に2回ほど赴任した経験がございます。特に最後は8年ぐらい前に小笠原に赴任したのですが、やはり船の玄関口でございますので、心の不安とか、物資が台風のとくに来ないと買い占めをするとか、やはりそういうところもありまして、島民の、島の玄関口である港湾事業に対する思いとか気持ちとか、そういったものはあるのかなと思います。逆に不安になってしまうということで、また、医療としてもなかなか厳しいものが、専門的なお医者さんがいないとか、そういったところで、病院に通うために内地に行ったりするときにもやはり港を使いますので、そういった面でも、安心して港を整備してあげる、こういったことで末永く島で暮らせる。専門的な医療機関がなくなると、どうしても内地に行かなければいけない、住まなきゃいけないとか、そういったこともありますので、そういった面では、定期的な安全な航行、就航率を高めるといったところが重要なものになってくるのかなと思っているところでございます。

○委員長 他、何かございませんでしょうか。

よろしいですか。それでは、この案件に関して継続していただいてよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 皆さん、ということで、また次ま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。

○委員長 それでは、本日の議題の3つ目、街路事業の環状3号線について説明をお願いいたします。

③ 東京都市計画道路環状第3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、委員のほうから御質問なり御意見ございますでしょうか。

○委員 どうも御説明ありがとうございました。私たまたま以前、建設省から国土交通省に変わったときに街路課というところにおりまして、ちょうどこの路線が採択された頃に担当しておりましたのを、今思い出しておりました。また、当時はよく車で通っておりまして、片側拡幅のところは大変だと思っていたところ、あれから今何年たったか、ほぼゴールに近いところまで来て、本当に用地の方々、また工事の方々の御苦勞に敬意を表する次第であります。

それで、1点質問なんですけれども、今、用地も面積ベースで99.1%ということで、残り60平米ほどとなつてございます。今、方針のほうでも、街築等々を進め、早めに効果発現を狙っていきたいということでありました。多分、用地のほうも引き続き鋭意交渉は進めていかれると思うんですけれども、場合によっては、もしそこが車道等々にかからないような状態であるならば、交通開放だけでも早めに行いながら、場合によっては歩道部分が少し工事が残るとか、そういった形なんかも許容しながら、本当に早めに効果発現を図っていくという姿勢も大事なかなと思います。現在のところの考え方といいましょうか、方針、見通しとして、最悪でも車道だけでも交通開放を早めに図る方向でも進めたいとか、何かその辺り、どういった方針でおられるかということをお聞きできますでしょうか。

○東京都 御質問ありがとうございます。用地はかなり進んできているということで、一応は順調といえますか、計画的には進めていけるかは考えています。しかしやはり用地が1件残ってしまっている状況でして、そういった場合は少し歩道を狭めた形で車道機能を確保すると、早めに効果が出ますので、事業効果早期発現ということをお視野に進めていきたいとは考えています。

○委員 ぜひよろしくお願ひしたいと思います。最近現地へ行ってないんですけど、ストリートビューで拝見する限りでは、これから工事とか残っていて、まだ片側1車の2車線ですので、これが4車線になりますと劇的に変わると思いますので、ぜひ鋭意進めていただけたらと思います。よろしくお願ひいたします。

○委員長 その他。では、朝日先生。

○委員 御説明ありがとうございました。この件だけではなくて、前から思っていたことで教えていただきたいことなんですけれども、3ページのところの断面図を

見て、自転車の道路部分の路側帯と歩道の部分に自転車の通るところも確保されていて、これは、歩行者とか自転車に乗る身からすると非常にありがたいことかと思うんですけども、定性効果で安全のところに書いてありますけども、これは法令上はどちらかを確保すればいいということになっているんじゃないかと思うんですけど、こういう両方自転車に対して設ける、バイクももちろんありますけれども、こういうスペックにするということはどういうふうに決まっているんでしょうか。例えば歩行者が多いとか、自転車が多いとか、例えば自転車の交通量を見ているとか、何かそういった基準はあるんでしょうか。

○東京都 御質問ありがとうございます。基本は、自転車も車両ということで、車道を通ることになりますけれども、やはり交通量、交通の状況などを踏まえて、最終的に警察、交通管理者と協議をして、歩道上を通してもらおうとか、どこに自転車を通行させるかというのを決めています。

○委員 では、その同じ路線の中でも事業区間で少し変わってきたりとかということもあるんですか。

○東京都 基本的には、同じ路線で同じ区間であれば、自転車の通行形態が違うことは基本的にはないです。

○委員 分かりました。ありがとうございました。なかなか自転車のところが、いろいろ交通政策では強調されているのに、車道を走れというのが日本の都市の場合、嫌だな、不安だなと思うので、すごくスペックがよくてありがたいなというふうにもいつも思っているんで、ありがとうございました。理解いたしました。

○委員長 その他いかがですか。お願いします、田村先生。

○委員 御説明どうもありがとうございました。道路本体部分ではなくて、歩道のところに関係するんですが、私もその地域はよく歩いたりすることがありまして、先ほど中村先生がおっしゃったように、早く開放してもらったほうが歩きやすいし、道路の交通量にはいいというのはよく分かっているのですが、今日の資料にもありましたように、建物といいますか、道路の周辺との高低差が非常に大きい箇所があって、歩道も歩くとかかなり歩きにくい、アップダウンがあったりする。私の記憶だと、この薬王寺坂通りのところに交差点があって、車が出てくるところでもあったような気がします。前の議事録にも、そこでいくと西側から出てきた道路で車が出てくると、一旦右に曲がって、それからまた左に曲がるような、かなり高低差があった。そういう意味では、歩道側にあるので、非常に危ないと思いつつも見ていたんですが、何をお伺いしたいかということ、その歩道の安全性というか、通行の利便性というところは、もうこれ以上現状から変わらないという状況になるのか

どうかということ、もし教えていただけるのであればありがたいと思っております。ちょうど薬王寺坂通りだったか、そのもう少し北側にあるお寺が、長昌寺でしたっけね、そこから出てくる道路、横から出てくる道路と、今評価区間になっているところの間というのはかなり高低差があるというのを実際に見て、何でこんな道路になっているんだろうと、思っているところがありましたので、歩道の関係ではありませんけども、何かお考えがあればといいますか、あるいは方針が今後あれば、お聞かせいただければと思いました。よろしく願いいたします。

○東京都 御質問ありがとうございます。今、このところですね。

○委員 そうです。

○東京都 そうですね、こういうのはよくあることではありますが、今回、西側に拡幅をしているということがありまして、そちらが高かったということがありません。単純に広げると高低差が出てしまいますので、今までの道路がそのままですとすりつかないということがありまして、今回、迂回する形で延長をかせいですりつけているところで、こちらの今回の環状第3号線のほうの、元の高さをベースに考えて、そこにこの区をうまくすりつける形では整備していきまして、環状第3号線の歩道空間自体は、上り下がりあまり生じないようにということでは造っていません。歩きやすさとかという部分でいきますと、東京都の場合は、福祉のまちづくり条例というのがありまして、それに基づいて、道路ですとか、あと建築部のほうですけれども、様々、勾配が幾つですとか、そういったところを細かく仕様を規定しているところがありまして、基本的にはそれに合う形で整備をするということで、今回の道路についても、それに準じて整備をしていくということになっています。

○委員 ありがとうございます。特定の道路に面している、新しくできた高層の下にあるコンビニエンスストアですとか、お店に入るところもかなり段差といいますか高低差があって、すごく入りにくいところに一部になっている、そこは残念だなというふうに思ったりですとか、せっかくそこを整備されているのにと、思ったところですね。

あと、ついでながら、この整備が必要だなと思っているのは、今度は東側で、先ほど防衛省のそばといったところですけども、大日本印刷の周辺も再開発がされているようで、大きな建物が、どういうふうに建てるのかは、歩いて見るだけでは分からないんですけども、その交通量というのもこちら側に影響してくるのかなと私個人的には思いましたので、この道路の整備が進み、かつ、この部分も交通開放がされていくということは、中村先生のおっしゃったところと私も気持ちとしては同じで、早く整備されることが安全性とか交通の円滑性というのに寄与するのかなと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。1点補足ですが、沿道との高低差処理で、既存の建物となかなか合わなくて、先ほどコンビニの事例が出されましたがそこにスロープをつける形で、物品の台車が押せるような形ではやっているんですけども、都市計画道路を造るときに、その前に建物を造るときには、将来の道路の縦断を踏まえた形で再建してもらうんですけども、うまくいっていないところもありますので、そういうところで整備に時間を要してしまいますということで、補足させていただきました。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 その他はいかがですか。

○委員 ありがとうございます。質問なんですけど、5年前の議事録を見ると、区分所有法と不動産登記法の話が出ていて、区分所有法のほうはまだ共有部分と専有部分を分離して取得することができるんだけど、不動産登記法が全員の合意が必要で、ここがネックになっているもので、国のほうに今改正の要望を出して、検討をいただいていますというところで終わっているんですけど、その後、動きがあったのかなというところをお伺いしたいんですけど。

○東京都 御質問ありがとうございます。用地課長の小林でございます。座ったままで失礼します。

ただいまの御質問ですけども、平成29年ですかね、法務局の登記の運用が変わりまして、4分の3以上の合意があれば、そこで分筆等ができるように、そういった運用に変えられております。

○委員 ありがとうございます。それが結構今回時間がかかった理由ですよ。

○東京都 はい。

○委員 そうすると、今後似たような案件になると、もう少しスムーズに進みそうですね。

○東京都 おっしゃるとおりです。

○委員 ありがとうございます。よく分かりました。

○委員長 御苦労さまでした。その他いかがですか。

私から確認ですけど、この環状3号線で、これより南は外苑東通りですかね。記憶が定かではないんだけど、北に、播磨坂というのは環状4号でしたっけ。環状3

号でしたっけ。播磨坂はこの先ですか。

○事務局 そうですね、文京区のほうです。

○委員長 文京区の。そうすると、将来は播磨坂まできれいになるということですかね。それはすばらしいことですが。

○事務局 かなり先の将来かもしれませんが、まだあそこは小日向のところはかなり高低差があって、そこをどうすりつけるかとかという大きい問題がありますので。

○委員長 そうですか。まあ分かりました。何かいよいよ外苑東通りも随分よくなるなという実感を持ちました。

それが1つ目ですが、2つ目は、今の知花先生の質問とも関係するんですけど、一定期間を要した背景等と11ページの上にあるんですけど、今のとおり、権利者多数の区分所有マンションが多いことからという、そういう説明ですけど、この区分所有マンションというのは、計画決定がなされたその用地に新宿区が許可して建てていいよと、計画決定後ということになるから、違法建築だということになるわけですか、厳密に言うと。本来、計画決定された用地内にそういったものは建てられないはずですよ。

○東京都 用地課長でございます。当然、計画線を分かった上で建築をしますので、計画線内は高層の固い非木造の建物は建てられませんので、通常は計画線をよけた状態で建物本体を建てていただくか、あるいは、計画線内に建てる場合には、エキスパンションジョイントのような形で低層の2階ですとか3階ですとか、すぐ切取りが可能な状態で建ててもらおう。それで多分建築許可が下りているんだろう、そのように考えます。

○東京都 建物自体は計画線に入っていないんですけど、その敷地が入っているということがございますと、なかなか。

○委員長 なるほど。建物は入ってないけど敷地が入っている。

○東京都 ええ。いろいろな駐車場部分であるとか、植栽の部分であるとか、そういったマンション敷地を使わせていただくと。その場合も合意形成がやはり必要ですので、それなりの時間がかかるということになります。

○委員長 なるほど。その敷地に区分所有権があると。

○東京都　そうです、土地と建物が不可分ですので。

○委員長　はい、分かりました。大変なことがあると。まあ、そこに建物が建っていないからすぐに道路ができるだろうなんて思っていたのがいけないということでしたね。

　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。それでは、環状3号線のこの区間ですけれども、私はずっとそろって播磨坂まで続くのがいいんじゃないかと思っていますけど、継続でよろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長　では、継続で、またよろしくお願いします。

○東京都　ありがとうございます。

○委員長　それでは、次の三鷹街路ですかね。三鷹の都市計画道路3・4・12号という道路について、また説明をお願いいたします。

#### ④ 三鷹都市計画道路3・4・12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した。ただいまの説明に対して、委員の皆様からの御質問なり御意見、どうぞ御発言ください。

○委員　どうも御説明ありがとうございました。先日、現地視察でも拝見させていただいて、よく状況が分かったんですけども、1点だけ質問させてください。現地を拝見した際に、用地をもう買われて、緑のフェンスに囲まれるようになっている状態でした。それで、たまたま入ってきた車が、どう行くんだろうかと迷いながら曲がっていくのを目にしていたんですけども、今御説明にもあったように、防災上も結構狭隘な道路しかないような地区なので、あのフェンスを取り外してしまうと、またいろいろな使われ方が発生して、整備の際に支障になるような気もするんですけども、一方で、あのフェンスをああいうふうに立てておくのも、せっかく用地を買えているのに、空間としての安全性が向上していないなというような感じもします。空地を地域に開放するような方策というのはないものなのかなという印象を持って帰ってきたんですけども、何かそういう検討は、多分事業部の方々は、そこは本来の仕事じゃないので、考えないと思うんですけども、地元の市から、何か少し工夫できませんかみたいな話があったりはしないんでしょうか。用地の管理上の話ですね、管理上というか、防災上の観点から、何か地元から少し要請があるとか、そんな話はないんでしょうかという質問です。

○東京都 ありがとうございます。もともとここが、抜け道として使われていると、歩行者の安全性のために、仮の歩行空間設置の地元要望がよくありますが、ここについては、そういった声はなかったというのが1つあります。

実際に、連担して買えると、仮の歩道をした事例もあります。また、道路事業に理解を深めていただくという観点から、今まで歩車分離がされていなくて危なかったところを、仮歩道を設置して、そこを安全に安心して歩いていただくことで、道路事業に対する理解が進むということもありますので、そういったことをやっているところもございます。

本事業においても先生のおっしゃるとおりの面もありますので、今後現場とも話をして、危ないところについては対策をしていくことも考えていきたいと思いません。ありがとうございます。

○委員 地域の方があまり困っておられないのであれば別に構わないのですが、多分僕が、あれで夜避難してくださいと言われたら、絶対フェンスにぶつかるなと思ったんですね。そう思っただけなので、特に気になさらないでください。地域で問題なければ結構でございます。失礼しました。

○委員長 今の中村先生の発言、御意見なんですけど、つまり、フェンスで外環の上部が遮断されているということに起因するということですよ。

○委員 外環のほうは完全にクローズなんですけど、新しい街路のほうは、身近な空間として目の前にあるんだけども入れない、行こうとしても抜けられないというあたりがむずがゆいなという感じです。

○委員長 いや、私は外環で閉じられた空間が、全然人が入れないようになっていますでしょう。外環だってしばらくできないわけだから、いわゆる区画整理事業と同じように、手をつけてないところは使用収益を許可して、周りの人に開放してもいいんじゃないかなと。あれほど広い用地だからね。そういうことはないのかなと思ったんですけど、まあ今のところないことは確かなんですけれど、せめて使用収益を許可するとか、そういうふうになってくるといいんじゃないかなというふうには思いましたけど。

その他いかがですか。

○委員 細かいことなんですけど、定性機能のところ、延焼遮断帯の形成の話があって、道路ができるので延焼遮断帯になるということですか。この絵にあるような耐火建築物というのは特にはないですよ。あるんですかね。

○東京都 ありがとうございます。延焼遮断帯の形成の考え方として、幅員だけで



ある程度延焼遮断ができるという部分と、幅員も様々ありますので、それに加えて、建物による沿道の不燃化率と併せて考えるのが基本的になっています。

○委員 なるほど。

○東京都 今回の場合ですと、16メートルの道路ということで、道路でいくと60%の不燃化率と合わせて進むといったことで考えられています。

○委員 道路だけでという意味ですよ。

○東京都 そうですね。

○委員 周辺は普通の住宅でしたものね。

○東京都 そうですね、この路線の場合ですと、固い建物が建つというよりは、ええ。

○委員 そういうことですね。分かりました。

○委員長 その他いかがですか。もしなければ私から、ここで事業の投資効果というのが計算されて、B/Cがすごく高い2.7なんですけれど、5ページですね。この計算の前提というのは、外環道ができていない場合か、できていない場合かという、その違いはあるんですか。外環道ができていようが、できていまいがこれだけあるという、そういう趣旨ですか。

○東京都 御質問ありがとうございます。これは外環道ができていない前提です。

○委員長 できているのが前提。

○東京都 はい、周辺の道路のネットワークが形成されているという前提での計算になっています。

○委員長 外環道がないと、こういう便益が発生しないという、そういうことですね。

○東京都 そうですね。交通量が多分ここまで増えないので、便益は出ると思いますが、この高い数字の便益よりは下がると思います。

○委員長 その他いかがですか。

よろしいですか。それでは、この件ですが、今回が新しく審議の対象になりましたけど、継続してよろしゅうございますね。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 はい、ありがとうございました。どうも御苦労さまでした。

○東京都 ありがとうございました。

○委員長 では、次は話題が変わりますけど、少し準備があるようです。

○委員長 どうもお待たせしました。

それでは、今日最後の案件ですが、住宅市街地総合整備事業について、御説明をお願いいたします。

#### ⑤ 赤羽台周辺地区

(上記について、北区から説明)

○委員長 ありがとうございました。

それでは、委員の皆様、御質問なり御意見、お願いいたします。

はい、坂井先生、お願いします。

○委員 ありがとうございました。質問というよりも、私が理解するために教えてください。

非常に複雑で、要するに、UR、区、都という3事業者がいろいろな事業をやっている総建設費が下にあって、上にあるものも、その総収益ということですよ。

2点目は、660戸新たに造るという事業の変更がございますけれども、その事業の変更についても評価がされているということですよ。

○北区 お答えさせていただきます。

1問目ですけど、御案内のとおり、3者の工事費、用地費等が積み重なったものでございます。

また、2つ目の御質問ですが、660戸の建設につきましても、その計画地をこの表の中に加えてお示しをさせていただいております。

○委員 そうしますと、1点目のいろいろな工事をやっているんだけど、1個でも欠けると、この収益が出ないという考えの下に、これはだからマニュアルの考え方を聞いているようなものなんですけれども、という考え方の下にあるわけですね。

○北区 今回の住市総の事業でございますが、URの団地の建て替え事業に合わせまして、周辺地区の住環境を整備しようというものでございます。そういう意味でいいますと、関連する団地周辺の公共施設の整備状況というんでしょうか、整備基準を上げていこうというのが目的でございます、一つ一つの路線がその期待を持っていると考えてございます。

○委員 何か五月雨式の質問ですみません。ただ、平成28年のチェックリストは大変よく分かりやすく、道路がこれだけあって、公園があって、駐輪場があって、まだ残事業ですとか完了とかとあります。新しいチェックリストではそのあたりがわかりにくいのですが、道路事業、公園事業、駐輪事業、保育園事業、ほぼ全て終了しているという理解でよろしいでしょうか。

○北区 5ページ目のスライドを御覧いただけますでしょうか。よろしいでしょうか、上から御紹介をさせていただきます。

まず、終了しているものと、未整備のものと、事業中のもの、3つございます。

○委員 詳しくは時間もかかるでしょうからいいですけども、それを全部含めて何%という計算の仕方をしているんですね。

○北区 おっしゃるとおりです。

○委員 分かりました。

あともう1点、最後の質問は、民活を入れるために場所を貸して、そこで事業をしていただくというのありませんでしたでしょうか、この事業。

○北区 私からお答えさせていただきます。

5年前と比較いたしますと、当初、民間の活用を計画していましたのは、この街区とこの街区になります。今御説明させていただいている660戸の住宅を新たに建設する街区がここになりますので、今の時点で民間の活力を導入しようと考えている街区につきましては、URの用地でいいますと、この水色の部分になります。ちょうど上が区の学校跡地になりますので、つい最近公表させていただいたばかりでございますが、区とURで共同して一体開発を行う予定でございます。

○委員 本当に複雑で、それは定期借地でやるのかとか、そこまで詳しく聞くとつもりはないんです。ただ公民連携で、どんどん使える土地を適正に使っていくのは結構だけれども、評価はどうやってやったらいいのかなというのが単純に分からなかったです。今回は茶色の部分の660戸は入っているという、そんな理解でよろしいですか。

○北区 私どもとしては、事業主体がどこであろうと、B/Cを計算するに当たっての計上すべき数値というのは変わらないという理解で、今回、お示しをさせていただきます。

○委員 はい、ありがとうございます。

○委員長 その他。はい、知花先生。

○委員 ありがとうございます。僕が理解できていないので教えていただきたいんですけど、まず、13ページのところの執行状況の表ですけど、これ、用地費と工事費で合計とありますけど、足してもこの合計にはならないんですけど、これはどうなっているんですか。

○北区 用地補償費になってございます。

○委員 用地補償費、用地費と工事費と。

○北区 それに関連する補償費という形で、用地費、工事費、補償費、合計となっております。

○委員 ここに載っていないのがあるんですね。

○北区 はい、そうでございます。

○委員 ありがとうございます。

11ページの用地費とこの用地費の関係というのはどうなるんですか、値が違いますよね。

○北区 北区からお答えさせていただきます。

11ページで用地費がかなり低くなっているのは、これ、差分値になってございますので、実際に用地買収等で行う用地費が計上されているわけではございません。

○委員 低くなっている、この174.7億円。13ページの用地費のこれは162億。

○北区 失礼いたしました。11ページと13ページで用地費と事業費の算定範囲が異なっております、13ページの事業費の執行状況というのは、東京都、北

区、UR、3者の事業費の合計になってございます。ただ一方で、B/Cの算定においては、その3者だけではなくて、事業区域内の全ての事業主体、今回でいうと東洋大学も含めた、それら全ての事業費が乗っかってございますので、実際には、用地費としてはもっと、1,000億程度かかっているんですが、with引くwithoutという形になってございますので、用地費については工事費に比べてかなり低くなっているということでございます。

○委員 なるほど。チェックリストに載っているのは、今おっしゃった全体のほうで、私、前回評価時点の額と5年前のチェックリストとも合わないなと思っていたんですけど、それもその理由ですかねということ。

○北区 おっしゃるとおりです。それと、チェックリストが前回と金額が異なっているのは、実は前は、実際に国費が当たっている北区とURの2者の事業費を算定しておりまして、今回から様式が変わったところもありまして、東京都も含めた事業費を入れているので、そこがずれているところになってございます。

○委員 なるほど。

○北区 ですので、前回事業費も前回のチェックリストからそのまま書いているのではなくて、もう一度算定し直して、5年前という形で計上してございます。

○委員 分かりました。はい、考え直します。ありがとうございます。

○委員長 少し分かりづらいので、もう少しいい表記方法というか、ないですかね。

他、いかがですか。はい。

○委員 私も便益の出し方について質問したいんですけど、出し方そのもののマニュアルの考え方をお聞きするようなことになってしまうかもしれませんが、拠点区域内と拠点区域外というときには、拠点区域内というのは居住者、入居者にとっての便益で、拠点区域外というのが、その周辺の住民なり地域にとっての便益と考えてよいですか。

○北区 お答えいたします。

今、おっしゃったとおり、拠点区域内の便益の多くは、今回の事業でいうと、住宅事業に伴うものの、いわゆる賃料部分のところになってございまして、その後、拠点的開発区域外、ヘドニック法と書いてございますけれども、今回の事業を及ぼす範囲をマニュアル上1キロの圏内と決められておりますので、今回の事業を行うことで、地価上昇効果を計測いたしまして、それを拠点的開発区域外の便益として

計上してございます。

○委員 地価のほうは、何となく面的な開発は分かりやすいんですけども、家賃のほうも同じように、建物の評価と、周辺環境に関する評価と両方入っていて、両方共通の部分もあるけれども、居住者にとっての評価と周辺住民にとっての評価が違うという立てつけになっているということなんですか。

○北区 本来的には、政策効果、費用対便益分析の場合は、効用水準の差分と書いてあるとおり、そういった形で賃料の支払い意思がどのくらいあるかというところで求めるものなんですけれども、これ、実はマニュアルにも記載がございまして、本来的にはそういうふうに行うんですけれども、土地や住宅等の付け値を個別に把握することが困難なので、住市総の場合は市場における土地の住宅の賃料を計上しなさいという形になってございます。

○委員 分かりました。あと、それに関連して、先ほど、私が聞き漏らしているかもしれないんですけど、事業費は、いろいろな含まれる施設のもの全部入っているということなんですけど、施設の収益のようなものも便益には入っていますか。

○北区 おっしゃるとおりです。

○委員 分かりました、ありがとうございます。

○委員長 その他、いかがでございませうか。はい。

○委員 同じ、先程ので事業費が増加した、660戸の建設で増えたとかということで、事業費の前回との比較はできるんですけど、便益という観点でいうと、どうなんですかね。さっきのお話だと、必ずしも前回の便益との比較はできなそうなんですけれども、当然、事業費が増えた分の便益の増加というのがあるわけですかね、前回の便益というのを知りたいなと思うんですけど。

○北区 先ほど説明もあったとおり、B/Cの求め方自体が変わってしまっているんで、前回と比較というのはなかなか難しいんですけども、ただ、今回、算定方法は変わっていますけれども、660戸の建設費も見込んで、さらに当然、その分の便益を見込んでおりますけれども、さらに5年が経過して、当然、割引率の関係で、事業が長くなればなるほどB/Cは下がる傾向にあると思うんですけども、それで1.2が出ているということで、仮に5年前、同じやり方で行ったとしたら、前回のやり方であれば1.04ですけども、もっと高い数字が出ていただろうと想像できます。

○委員 うん。

○委員長 よろしいですか。

○委員 はい。

○委員長 その他、いかがでしょう。

こういう古びたといったら失礼ですけれども、いろいろな団地というのは、廃墟になってしまうのを防ぐために、いろいろなことをこれから考えて、これからでは遅過ぎるのかもしれないんですけど、重要なことで、やっぱり、この赤羽台団地というのが成功例の一つということは大変喜ばしいことなんですけど、基本的に、26ヘクタールでしたっけ？ もともとの敷地が。赤羽台団地は。

○北区 20.2ヘクタールでございます。

○委員長 20.2ヘクタール？

○北区 従前が20.2ヘクタールでございます。

○委員長 はい。そこに199棟ですか、建てたということですかね。

○北区 違います。資料の6ページ、今回御覧いただいて、20.2ヘクタールに55棟、3,373戸が従前でございます。

○委員長 それが19棟になったということですね。それは数からいえば20ヘクタールに55棟が20ヘクタールに19棟なんだけど、建蔽率でいったらどうなんですか。だから、19棟建っても1棟当たりの敷地面積が大きいと、建蔽率はより増えてしまう、つまり、空き地が減ってしまうということですよ。だから、まず、そういうときに、55棟が19棟になったという表記もさることながら、建物の敷地面積は狭まったとか広がったとか、つまり、空間容量というのはどのくらいあったかという数値のほうが大事だと思うし、最後のほうにヘドニック分析と言っておられましたけど、ヘドニックでもいろいろやり方があるんでしょうけれども、そういう空間がどのくらいあるかというのは結構、土地の増進というかな、それに大きく利くと思うんですよ。だから、容積は別として、空間、平地がどれくらい広がったか、そういう感覚というのがつかめないと、これ、いいか悪いかって、なかなか判定できない。いろいろな数値を出して、ヘドニックで基本的には、地理的条件が変わらなければそれほど変わらないで、変わるとすれば、空間の様相が変わったとか、大学が傍にあるとか、公園が近くにあるとか、それでプラス1,500円とか、プラス6,000円とかと、そういうことになるはずなんですけれども、そう

という意味でいうと、ぱっと見て、ごまかされた計算だなという感じがしてしまうんですよ。だから、何が重要かという、この20ヘクタール、19棟も確かに重要なんだけど、空間がどうなったかという具体的な数値がないと、正直言って分からないという感じがしました。だから、いろいろ御苦労されているし、先ほど申し上げましたように、古びた団地をリニューアルする、リニューアルというか、リノベートするというんですかね、それはすごく大事なことなんだけど、その大事なことをインセンティブを与えるような指標というのをもう少しまいこと考えてもらいたいというのが感想です。もう1回検討していただけるとありがたいと思います。という注文で、質問ではないんですけど。

何か他に御質問とかございますか。はい。

○委員 御説明どうもありがとうございました。

非常に複雑というか、大規模な事業で、なかなか理解が追いつかないんですが、もともと55棟、3,400戸ぐらいあったものが19棟に集約し、2,800戸ぐらいに少し減らしながらという内容だと思います。それで、今現在は2,100戸ぐらいは既に竣工済みで、500戸近くが工事中、あともう少し残っているものがあると、団地の建て替えについていうと、そんな進捗状況ということだと思います。それで、昔の公団住宅さんというか、URさんの住宅について、従前の居住者の方々については、建て替えた後戻りたいという方もいらっしゃる、では、この機に違うところに行きますという方もいらっしゃる、いろいろおられると思うんですけども、いわゆる戻り入居される方、当初見積もってこのぐらいでしたみたいな話があり、今2,100戸が取りあえずできたわけですよ。一応、その2,100戸自体は、大体、予想どおりの埋まり具合というのかな、言葉があれですけども、入居具合、新しい方、戻った方も含めてですけども、大体、予想どおりの入居状況というような感じでよろしいんでしょうか。

○北区 御質問ありがとうございます。すごく細かな数字というのはあれですけども。

○委員 それはいいです。

○北区 概算になりますけれども、今の2,100戸の住宅のうち、住んでいた方が戻った率というのは、当初の数字だと72%ぐらいですかね。大体、こういう建て替え事業をすると、場所とか、あと、その当時の減額の制度によって若干変わりますけれども、当初、我々が見込んでいたぐらいの戻り率になっております。

○委員 ちなみに、仕組み上ですけども、要するに、古いところから新しくなるわけではないですか。広さがどう変わるかはよく分かりませんが、同等のところに戻ってきたとすると、家賃なんかはどんな仕組みですりつけるというか、調整が



入るような仕組みになっておられるんですか。

○北区 当然、場所によっても、建て替え前と建て替え後の家賃差というのは変わってくるんですが、赤羽台の立地のいい場所というのは、当然、家賃の幅もあります。住宅のセーフティーネットという観点から、我々も居住の安定に配慮することもありまして、家賃減額というのはやっておるんですが、例えば65歳以上の方とか、あとは収入の要件とか、一定の基準を設けて、その一定の基準を満たす方には、さらに特別の減額というものをやっております。ですので、当時のこの居住状況に応じて、高齢者の方とか、そういった要件を満たす方がなるべく戻ってこられるように、住宅の建て替え後の面積も少し、ファミリーではなくて、恐らく夫婦で住むだろうということで小さくすれば家賃も下がるとか、そういったことを工夫しながら、なるべく持ち出しがないようにということで制度は設計しておりました。

○委員 多分、いろいろ御調整、大変なんだろうと思いますけど、最後聞きたかったのは、結局それで幾ばくでも公費であったり、あるいはURさんの内部的な資金であったり、その家賃の補助的な部分として、負担がURさんなり公的なところにあるとすると、B/Cの計算上は、費用に入ってくるという、そんな構図なんですかね。

○北区 B/Cの計算上は、その減額制度というところについては加味されておられません、先ほど御説明したとおり、市場の家賃の設定で計算してございます。

○委員 そういうことなんですね。はい、分かりました。ありがとうございました。

○委員長 はい。

○委員 参考までに教えていただきたいんですけども、ほかにも、今後出てくる可能性はあるのでしょうか、東京都の事業評価委員の中で住宅市街地総合整備事業。

○北区 私ども北区の案件としてはございませんが。

○北区 そうですね、まあ、なくはない、ちょっとそこは、正直、すいません、非常に答え方が難しいんですけども、我々が住市総事業で補助の要件になるかとか、国の制度にもよりますし、あとは、話は少し長くなるんですが、赤羽台のような昭和30年代にできた団地というのを優先して、これまで建て替え事業をやってきました。これから、もし着手をしていくとすれば、昭和40年代以降に建設され

た大規模な団地でございますので、そちらのほうというのは、今までみたいな中層階段室のタイプのものではなくて、大規模なものの建て替えになってきますので、事業の進め方等が非常に難しかったり、居住者の移転の仕方というのも難しいので、どういうふうにやっていくかというのは、今、UR内部で検討しているところなので、あそことあそこが出てきそうだというのは、ちょっと今の段階で、この場ではなかなか言えるものはございません。ただ、可能性としてはあるかと思いません。

○委員 ありがとうございます。今おっしゃったように、やっぱり、いろいろな種類があるので、街路ならある意味、一定のものがあるんですけど、住宅とかニュータウンの建設は立地も駅に近い遠いのもあるし、低層高層もあるしということで、評価のマニュアルを理解していないと難しい話です。先ほど委員長からもありましたように、経済的なところでB/Cを見るわけですけども、空間の質という点の評価もあると思います。総量的に、大きな公園を造ったから、緑の量は結局トントンですということなのかもしれないけれども、散らばっていた緑は全てなくなっているしということで、個々人がどのぐらい緑に近いかみたいなことまで考えていくと、それはやっぱり変じてしまっているかもしれません。空間の造り方が変わったことによって変じてしまった住環境みたいなこともあるということ、定性的に、減ったところばかり見てくださいますと言っているわけではございませんで、定量ではない定性のところも何か項目出しをして、いろいろと評価すると思います。ここの場だけではなくて、都民の方にも御理解いただけるような評価軸というのが、東京都ならではというのは少しこれからつくっていきけるといいのではと思いました。

以上です。

○委員長 御意見ということで。

○委員 そうです、はい。

○委員 私もいいですか。

○委員長 朝日先生。

○委員 補足になるんですけども、やっぱり、先生方がおっしゃるとおり、多分、このマニュアルに引っ張られてしまっている部分があると思います。実際にどう変数を入れているかまでは分からないんですけども、マニュアルを見ると、やっぱり、施設を入れるようになっていて、ヘッドニック自体は、感覚的な、いい環境というものはかる方法ではあるんだけど、だから面的評価には使われるんだけど、事業評価のマニュアルは、やっぱり利便性重視になってしまえば一番優位に

なるので、利便性の項目ばかりになってしまう。緑地もあるけれども公園整備という形になってしまって、天空率とか、そういう認知的なものをはかっているわけではないので、このマニュアル上は。やっぱり、私も同じ意見で、定性的効果のところでもう少し、コミュニティーとかももちろんそうなんですけれども、空間的な部分の質のよさというところを評価できるように、記載できるような形にお願いできればなと思いました。

○委員長 でも、マニュアルはあれですよ、そういう便益を計算するのにヘドニックでもいいですよとは書いていないけれど、何でもいいわけですよ。だから、それを使ったということで、別に悪いことではないとは思いますが。ただ、説明をうまくするというのが重要だと思いますけどね。

その他、いかがでしょうか。

では、議論も尽きたようですので、この案件につきまして、継続ということではよろしゅうございますか。

はい、それでは継続とさせていただきますので、いろいろよくなることは大変いいことなので、ぜひ御努力を続け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。

○北区 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)