

令和3年度第5回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和3年12月20日（月）午後2時00分から午後4時55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）

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5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東京都市計画都市高速鉄道事業 東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）

②東村山都市計画都市高速鉄道事業 西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線（東村山駅付近）

③東京都市計画都市高速鉄道事業 京成電鉄押上線（四ツ木駅～青砥駅間）

④東京都市計画都市高速鉄道事業 京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間）

⑤東京都市計画道路環状第2号線及び放射第31号線

5. 議事の概要

(1) 令和3年度第5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 東京都市計画都市高速鉄道事業 東日本旅客鉄道赤羽線（十条駅付近）

（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、ただいまの事業の説明に対して、委員の皆様から御質問、あるいは御意見を頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

知花さん、お願いします。

○委員 御説明ありがとうございました。ここの踏切、いつも引っかかるので高架は非常によく分かるんですけど、それと同時に、この沿線の方の一部なんですか

ね、わりと強行にずっと反対しておられるのも見てまいりまして、苦労はよく分かるんですけど、そういう観点で言うと、そういう話し合いが今後、落ち着きそうなのか、目途がついているのかというのも1つお伺いしたいのと、もう一つ、確認ですけど、この用地費がほかの事業に比べて随分小さいですよ。3,000万円ぐらいですか。先ほどの話だと、もしかしたら北区のほうで用地を取得されるということと関係しているのかもしれませんが、この辺り、状況を教えていただければと思います。お願いします。

○東京都 かしこまりました。先に用地費の件について御回答いたしますと、先生御指摘のとおりで、附属街路の用地につきましては、北区の事業として実施しております。ゆえに、この事業の用地費としては計上していないということでございます。一部、3,000万円ぐらい計上していますけれども、連立事業用地に少しだけ支障するところがございまして、それは東京都が取得をしております。

と申しますのも、ここは線路が北と南に、南北に延びる線路の切り替えでございまして、一般的に北側に設置される日影側道、連立で必要な関連側道という位置づけにはならないのです。ですので、そういった意味でも、北区と歩調を合わせながらこの事業をやっているということでございます。

次に、1点目でございます。当然、沿線にはいろいろな思いを持たれている方がいらっしゃるし、そういった思いは、私ども一つ一つ重く受け止めております。今はまだ物件調査に入らせてくださいとか、そのような段階でございますが、中には非常に厳しい御反応の方もいらっしゃいますけれども、事業の必要性をしっかりと御説明し、御理解いただけるように丁寧にやっ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。1点目の道路のほうなんですけれども、ということであれば、北区は北区でこの用地を買って、それで道路事業をするんですけど、そちらのB/CとこちらのB/Cって、別々にやっても大丈夫なんですかね。そこが私、気になるんですけど。

○東京都 事業としては別のものでございますので、基本的には連立事業のB/Cで考えていくのが妥当だと考えております。

先ほど申し上げました高架にするのか地下にするのか、計画段階で評価をしているというお話をさせていただきましたけれども、これはたとえば北区が取得をする用地費を入れたとしても、今の仮線方式が優れているという評価になっています。お答えになっていないかもしれませんが、少し補足をさせていただきます。

○委員 分かりました。私からは以上です。

○委員 次、よろしいでしょうか。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 どうもありがとうございます。今、知花先生からの御質問も少し気になっていたところですが、私は別のことで申し上げます。

スライドですと9枚目、11枚目辺りに関わることですが、定性的効果というのは分かりました。ただ、本日審議させていただき以下、全て同じ資料にこの辺りはなっているかと思うので、これは連立の一般的な性質のものだということなのだと思いますけれども、事業ごとに同じようにはなっていないだろうと考えまして、具体的に、この場合はまだ始めたばかりでということと計画もなかろうかとも想像するのですが、分かっている範囲で、この高架下の例えば有効利用ということで、一般的に何が考えられているのかということと、同じく11枚目もそうですけれども、消火栓のこと、これは一般論としてはあり得ると思うんですが、当該地域において実際にどのようなになっているのかということをお教えいただければと思います。

特に消火栓などは、高架になっていない、地上を走っている場合には分断されることが明確なので、それが前提となって線路の両側に、対になっているとは思いませんけれども、そういう設計もなされているだろうというふうに想像もしたところなんです。そこで、このような一般論として言えることが、今回の十条駅についてどこまで具体的に今の段階で分かっているのか。分かっている限りのことでお聞かせいただければと思います。よろしくお願ひいたします。

○東京都 ありがとうございます。先生に今御指摘いただいて、定性的な評価は、もう少し路線ごとに評価できる、まさしくそうだなと思いました。今回は一般論としてお示しをしておりますので、次回からの資料の作り方について反映をさせていただきたいと思っています。

高架下の利用につきましては、高架化が完了する大体2、3年ぐらい前から、地元区と東京都と鉄道会社で高架下利用の検討会を立ち上げまして、地域のまちづくりと整合が取れる高架下利用の在り方、こういったものについて議論をすることになってきます。先生御指摘のとおり、少しここは路線ごとに、ここだとかこういう定性的な評価ってできるよねというのを次回からお示ししたいと思っておりますので、御理解いただければと思います。

○委員 どうもありがとうございました。あとは、先ほど、知花委員が御質問くださったことに関連してですけれども、この事業については、現在は期限内、令和12年度までということとを考えていらっしゃるというのはもちろん承知しておりますが、多くの場合は、いろいろな事情の変化があつてうまくいかないこともあるだろうと。これまでの2回ぐらいの再評価ということが出てくると思うのですが、現時点では、先ほど言った困難な事案についても、今、鋭意努力されていて、年度内には上げたいと。本体事業のところは終わりにしたいということで鋭意取り組まれている

るというふうに理解してよろしいですね。

○東京都 はい。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 その他いかがですか。お願いします。

○委員 御説明ありがとうございました。私も、連続立体交差事業の評価が続くので、ほかのところにも共通してなので最初に言ってしまいましたが、ほかのところでもお聞きしたいことではあるんですけれども。3点ほどありまして、1つは、先ほど事業費が都市側のコストというふうにおっしゃられたんですけれども、鉄道側を入れると、どれぐらいのオーダーでコストが増えるのかということをお教えいただきたいのが1つ目です。

それから、もう1つは、今までお話のあった定性的効果の辺りのことなんですけれども、普通の街路事業と同じような3便益になっているんですけれども、御説明いただいたとおり、空間が創出されるので、面的な便益が出てくるというところがあるかと思うんですね。交通としてはこのとおりなんですけれども、その性質の違いというのが定性的効果のところできらっと表現されていて、あまり表現されていないと。

それに関してなんですけど、北区ですかね、再開発事業があるということで、立体交差の場合にはそういった面的な事業が併せて行われる場合が多くて、場合によっては、面的な便益計算をされている場合があると思うんです。それを立体交差事業の便益として換算するというにはならないかと思うんですけれども、参考値としては、定性的効果以上のことが分かると思うんですけれども、その場合に、この再開発事業というのは、厳密にこの立体交差事業がなければ存在しなかったものというふうに考えていいのかということと、もし本当に一体的という言葉が、この立体交差事業がなければなかったというものであれば、再開発事業の便益というのは参考値としてあり得るものだなと思うんです。

あと、全然別の例で見たものなんですけれども、国の立体交差事業で、便益をこの3便益以外にたくさん計上して、総務省の点検で根拠について勧告されているというのがありました。その場合は、地方部なのでほとんどコストのほうが大幅に上回っているが、地価上昇だとか面的な効果というのを便益換算でこの3便益に、参考値ではなくて正式に入れていると。それが問題だというふうにされているんです。本事業の場合は都市部なので踏切解消の効果が大きく損なわれるということはないと思うんですけれども、費用便益比が特別高いわけでもなく、だからコストが上昇すると費用便益比が悪化する可能性もあります。そういう意味で、事業のどこにリスクがあるのかという点と、先ほど申し上げた定性的効果、あるいはそのほか関連事業で便益換算できるものというものの情報はあってもいいかなと思うところ

ろがあります。

そういう意味で、先ほど御説明で、北区の用地取得が肝ですという御説明をいただいて、そういったこの事業でどこがリスク要因なのかというところを評価書上でもう少し分かりやすく示していただけるといいなと思いました。

以上です。よろしく願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。まず、1点目ですけれども、鉄道側の費用を含めるとどれぐらいになるのだろうかというお話だったと思います。恐縮ですが、緑色のパンフレットの3ページ目を御覧いただければと思います。

何度も御説明をしているものかもしれませんが、左側に総事業費とございます。ここから二手に分かれまして、都市側が負担する都市側負担額と鉄道側負担額というのがございます。この路線は区部でございますので、85%は都市側が負担しなさい、鉄道側は15%を負担しなさいというルールになっております。鉄道側の増加増強分がございまして、きれいに85対15で分かれているわけではないですけれども、おおむね、この十条の連立につきましても、基本的なルールに従っておりますので、鉄道負担の15%ほどが費用として追加になります。

次に、定性的な評価の件でございます。私も所管の課長として、連立事業の便益がこの3つの指標で整理をされているということが、少し寂しいといえますか、もっと広範にクロスセクターの効果があるのではないかなと思ってはいます。しかしながら、私も、国から補助事業としてお金をいただいております。国が定めたマニュアルに準拠せざるを得ない状況でございます。ただ、国とも日頃から意見交換をしております。そういった連立事業の便益の考え方みたいなところについては、引き続き勉強会なりをしておりますので、今先生からの御指摘も踏まえて、少し考えていきたいと思っております。

リスクの件、これにつきましては、今回の評価委員会の資料としてどこまで書けるかというのはございます。しかしながら、先生にお叱りを受けるかもしれませんが、北区は北区で一生懸命用地を取得していただいている状況でございます。都側からそれをリスクだと言われると、なかなか厳しいものがございます。そこは2者が共にやっというところでもありますので、少し表現は考えさせていただきますけれども、確かにその事業のクリティカルになる事柄であるのは事実でありますので、その辺りの表現の仕方は考えさせていただければと思います。

○委員 分かりました。ありがとうございます。こういう事業評価のときにリスクってすぐ出てくるもので、多分、関心の一番高いところだと思うんですけど、日本の評価はリスクという言葉は確かに使わなくて、国際的な評価事例だと、まずリスクというふうに出てくるんですけど、その辺りは何らか情報が伝わりやすいように、お考えいただければと思います。よろしく願いいたします。

○委員長 その他、いかがですか。中村委員。

○委員 御説明ありがとうございます。今の北区が施行されている側道的な街路の話なんですけれども、議論にありましたように、この事業全体を考えますと、まさにクリティカルパスを構成する事業の1つだと思います。まさにこの事業の早期進展・完成に向けたキーを握っているということかと思います。

御説明の中で、北区とも用地の買い方とか、買う場所とか、いろいろ戦略的な部分を打ち合わせしながら鋭意進めていただいておりますという話もございましたが、一方で、区施行のこういった公共事業は、一般的に言いますと、予算規模も東京都と比べますと格段に小そうでございますし、例えば用地買収にいたしますと、担当職員の規模なども違いますので、順調といいましょうか、東京都と同じペースで進むとはなかなか考えづらいところもあります。

例えばなんですけれども今、区事業も同じ時期に、令和2年3月でしょうか、事業認可を取られてやっていると思うんですけれども、そちらの事業期間みたいなものがどのようになっているのでしょうか。あと、その中で区の今の御予定として、毎年度の単年度予算といいましょうか、着実にお買い上げするような計画なのか、例えば、今はもう土地開発公社という時代ではないんでしょうけれども、どなたかが先に抱えられて、そこを例えば補正予算なんかがあったときに買い戻すとか、そういった機動的なこともお考えになっているのかとか、その辺りを教えていただければと思います。

○東京都 ありがとうございます。まず、北区が取得しております鉄道附属街路の認可期間でございますけれども、認可を取得したのが令和2年で、令和13年度までの事業認可期間となっております。令和14年3月31日までです。

確かに北区は、都と違って用地の専属部署を潤沢に持っているわけではございませんので、今、手法としましては、北区が、東京都都市整備局の政策連携団体であります都市づくり公社に用地取得をアウトソーシングしています。マンパワーの不足をアウトソーシングすることで解消しているところでございます。先ほど申し上げました駅前再開発の用地も同じ都市づくり公社が取得をしておりますので、そういったノウハウも活用しながらやっている状況でございます。まだ始まったばかりでございますけれども、引き続き、東京都としても進捗状況はしっかりウォッチしていきたいと思っております。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

まず、事業期間につきましては、令和13年度までということでありますから、連続立体交差化が、今のところ令和12年度ということなので、それで退いていただいた後、仕上げをやるのに1年と。そんな整理なんだろうと思いますので、そこはちゃんと整合を図っておられるなということは理解いたしました。

それから、2点目の都市づくり公社の活用のお話もございました。先日、東村山の連立事業を拝見したときにも、あそこも市、都、あるいは公社と、幾つかの財源で土地をお買いになっておられたので、あれと似たような手法で取り組んでおられ

るということだと理解しました。いろいろと知恵を絞られているんだなということも感じまして安心をいたしました。どうもありがとうございました。

○委員長 その他、いかがですか。

では、私から1つ、2つ。まず、さっきの話の続きですけれど、都市側を除くということなんですが、そもそも国のマニュアルは、連続立体交差事業を事業評価するとき、都市側と鉄道事業者側と分けてやるというふうに書いてあるのかどうかというのがすごく気になっているところです。それが1個目です。

それから、2個目なんですが、そうすると、もし都市側のコストだけを考えてということになると、鉄道側が受ける便益は計上していないというふうになるんだけど、それを、もし鉄道側が便益を受けるとすれば、鉄道が受ける便益までも、都市側の負担じゃないのに計算するということで、ばら色の結果が出ちゃうと。

さらに、3つ目ですけれども、つまり、鉄道側の話は出ていないんですけれど、赤羽線とか埼京線とか、埼京線ってかなりJRも力を入れて、湘南新宿ラインとか埼京線とか、快速電車を運行しているんだけど、板橋、十条というところは全ての鉄道が止まると。

つまり、快速、普通に考えるなら、京浜東北線も東十条とか王子は飛ばしているわけだから、当然、飛ばす駅より、快速運行するなら十条は飛ばせということにもなるんじゃないかと思うんですけど、鉄道側の要求と鉄道側への要求としては、湘南新宿ラインのもっと北のほうの人たちは、そのようなところへ止めないでくれという要望があると思うんですけども、その場合、どうしても追越し施設というのが必要になっちゃって、連続立体交差事業はまさにいいチャンスだから、そこで王子駅を2面4線の形にしてくれとかという要望だって出せないことはないんだけど、何か話が鉄道側と都市側が別々になっているから、これからあと京王線の話もあるんですけど、京王線も複々線にしたいんだけど、複線のところは連続立体交差事業だけど、複々線の部分については単独でやるとかもあるし、その鉄道と都市の関係について国の事業評価はどういうふうに言っているんですかというのが一番聞きたいところです。

○東京都 委員長、ありがとうございます。こちらに現物があるのですがけれども、国土交通省道路局・都市局発行、平成30年2月に出しております「費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉」というものがございまして、この中に、「鉄道事業者の便益は費用と相殺されると考え、鉄道事業者の便益及び費用は本マニュアルにおいては便益及び費用に含めない」と。こういうことが前提となっているのです。

先ほど朝日先生からお話があったとおり、いろいろなクロスセクターの便益を入れると、それって、都市側だけなの？ という議論になると思います。だから、都市側の負担のC、コストですね、コストを分母にするのであれば、先ほど出てきた4つの項目、これがやっぱり都市側がやりたい渋滞解消という便益になりますの

で、こういう正確に価値換算できる便益のみを計上しているというのが実態なんだろうと思います。

○委員長 ありがとうございます。私が持っている感覚は、鉄道というのは、踏切があってもなくてもお客さんの数は変わらないと。だから、便益は同じだと。連続立体にしようが踏切であろうが、お客さんの数は変わらないから便益は上がらないというふうに考えると言われていたような気がします。これはもともと、ガソリン自動車税の使い方、道路特会をここに使うという、そういう趣旨でできているものだからそうなっているんじゃないかと思いましたがけれども、それにしても、都市側の便益を都市側だけのコストで見るというのもそのマニュアルには書いてあるわけですか。

○東京都 そうですね。

○委員長 分かりました。どうもありがとうございました。

他にいかがでしょうか。よろしいですか。

私たちはこれを継続するかどうかを決めなきゃいけないんですけれども、始まったばかりですので、これで終わりというわけにいかないと思いますので、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 どうもありがとうございました。それでは、継続ということで、よろしくをお願いします。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 では、引き続き、次の東村山の連続立体ですかね。お願いいたします。

**② 東村山都市計画都市高速鉄道事業 西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線
(東村山駅付近)**

(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、各委員の御指摘とか御質問を、よろしくをお願いします。

○委員 沿線とか地元の方々の御理解を今、さらに求めていらっしゃるということでしたけれども、こうした場合、割と皆さん、他の沿線だと、地元の方に現場を見ていただくとか、説明会のほかに様々な形で理解を深めていただくような取組など

されているかと思うんですが、こちらもそういったことはされているのでしょうか。

○東京都 東村山で実施しているかどうかは、手元にデータがないのですが、私も一般的に連立をやるときには、例えば小学生の皆様に見学という形で現場を見ていただいたり、地域あつての事業でありますので、そこは我々忘れないようにしております。危険のない範囲で事業を、出来上がりではなくて、やはり過程を見ていただくことは大事だと思いますので、その辺りは今、先生の御指摘も受けまして、さらに充実させていきたいと考えております。

○委員長 その他、いかがですか。

先ほどの十条とも関連するんですけど、つまり、高架になると高架下利用というのが結構、都市側の便益ですねと言うんだけど、実は、地主は鉄道事業者ですよ。だから、鉄道事業者が嫌だよと言えばそれまでなんですよ。

今回の東村山も、駅舎全体の面積は小さくなって、駅も1階部分というのは相当広い用地ができるということは分かるんですけど、それは西武の持ち物で、都市側に開放するかといったらまた別問題ですよ。そのことを少し気にした質問だったんですけど、現状はどうなんですかね。

○東京都 ありがとうございます。まだ高架下のどこを使うか、誰が使うかということを決める段階ではないと思っています。もう少し完了が見えてきたときに決めていくことになるかと思っています。これは委員長にお叱りを受けるかもしれませんが、高架下の利用は、昔の運輸省と建設省の取り決めの中で結構がちがちに固まっている制度です。なかなか遊びがないというのが実態ではあります。

今回の件も、3面6線をもともと西武が持っている。連立で高架化するのであれば、3面6線をそのまま上げるというのが原則論になります。それが2面4線になって余剰地ができたとしても、それはあくまでも西武の土地であり、都市側に融通をとというのは、少し厳しいところがあります。

しかしながら、地元市、ここで言いますと東村山市ですけども、東村山市のまちづくりとこの高架下、どのようにするのが一番地域としてメリットが高いのかということについて、間に入るのは我々だと思っていますから、その辺りは東京都としてちゃんとプレゼンスを発揮して、100%の調整はできないのかもしれませんが、そこは言うことは言うていくというのが都の仕事かなと思っています。

○委員長 どうもありがとうございました。その他、いかがですかね。

○委員 鉄道高架下利用は、鉄道会社のグループ企業が運営されているところが多いためか、その他の事情もあるのか、各駅とか各地域が何となく似たようなものになっていきがちではあるんですよ。そうした意味では、やはり東京都とか、地元

の東村山市、少し頑張っていたでいて、その土地ならではの景色でまちができるようになっていけばいいなと思います。よろしくお願いします。

○委員長 その他いかがですか。よろしいですか。では、またこれも継続ということでもよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 それでは、いろいろ努力していただいて、継続でよろしくお願ひいたします。

○東京都 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した。

事務局から、2つ終わった時点で10分休憩を取ったらいかがですかということですが、休憩にいたしますので、10分休憩します。

○事務局 3時20分まで休憩をさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

午後3時10分休憩
午後3時20分再開

○委員長 それでは、休憩を終わらせて、次の京成電鉄の高架鉄道事業について、事務局より説明をお願いいたします。

③ 東京都市計画都市高速鉄道事業 京成電鉄押上線（四ツ木駅～青砥駅間） （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、ただいまの評価結果の説明に対して、何か委員から御意見なり御指摘ございましたらお願いします。

○委員 御説明ありがとうございました。他も同じで、今更というところもあるんですけども、12ページのところで全体事業費と執行率の表がありまして、8ページのところでB/Cがあるんですけども、この12ページの全体事業費というのは、8ページのこの費用のうちの、どう見たらいいんですか。額が違いますよね、482億と総費用485億。この差はどうなんですか。

○東京都 ありがとうございます。12ページの全体事業費は、鉄道負担分を含めた事業トータルの事業費になっております。

8ページの、このB/Cに基づくコストにつきましては都市側の負担ということで、ここは合っていないということになります。

○委員 8ページのほうが額が大きいのは、この連続立体交差事業費の406.8億というのを見ればいいんですか。全体事業費のうちの都市側が負担というのは。

○東京都 失礼しました。基本的には先生のおっしゃるとおりです。現在価値化をしているという影響もあろうかと思えます。

○委員 私が分かってないだけだと思うんですけど、4事業で結構この比率が全然違うのがありますよね。これは比較的近いほうですけども。

○委員長 今議論しているところ、ちょっと分からないんですけども。

○東京都 あまり不確かなことをお答えできないので、後ほど御連絡をしてお答えするというところでよろしいでしょうか。※（※：別添参照）

○委員 承知しました。ありがとうございます。

先生、再評価チェックリストを一通り見ていただいてもいいんですけど、全体事業費の合計という額と、左下に出てくるB/Cのところの事業費というのがどれも違うので、どういう関係にあるのかなというのを。

○委員長 これは違う。

○委員 これが違うのはなぜですかと。現在価値化して割戻しているからじゃないかと答えているんですけど、自信がないと。

○委員 そういう状況です。

○委員 これであっているのかなという。

○委員 そうです。

○委員 4%引いているけど。

○委員 それぐらいの差は分かるんですけど。ありがとうございます。

関連して、もう1つ細かいことなんで、言っちゃいますけど、B/Cの値が、先ほどから、特に前回評価時の有効数値が全然違うのが若干気になっていて、先ほど、現在1.3で前回1.25とあったんですけど、四捨五入する位置だとどっちも

1.3 だなと思いつつ、今回、1.41 というのが出てきましたので、分かりやすいけど、整えておいたほうがいいのかなど。特に問題ないと思いますので。

以上です。

○委員長 どうもありがとうございます。確かに100分の1と10分の1で意図的かなと。

その他、いかがですか。はい、お願いします。

○委員 1.41 から今の1.6に今回なった理由のところの確認なんですけども、遮断時間が延びていて、効果が大きいということで上げたという御説明だったんですけど、交通量とその遮断時間が前回よりも増えているので効果が出ているという理解でよろしいんですか。

○東京都 おっしゃるとおりです。

○委員 分かりました。それは、遮断時間が増えているのは、鉄道の踏切の運用だと思うんですけども、それは素直に、都市化が進んでいて、輸送量が増えていて、だから踏切がいっぱい閉まるようになっていてという、そういう素直な理解でよろしいですか。

○東京都 先生の今のお話で、多分間違いではないとは思いますが、いろんな複合的な要素が絡んでの結果だと我々は捉えているところです。

○委員 分かりました。あともう1つで、踏切の時間をダイヤの把握の工夫で、踏切の遮断時間を短くするような工夫は鉄道事業者のほうでもしていると思うんですけども、それに依存して便益が小さくなってしまったりもするんだなということですよ。分かりました、ありがとうございます。

あともう1つ、用地取得がなかなかできなくて事業期間が長くなったという御説明だったんですけども、これも一番最初のところで申し上げた、一種のリスクといいますか、事業が滞ってしまうリスク要因だと思うんです。過去のチェック評価、再評価の記載を見ても、あまり明確には書いてなくて、用地取得も比較的順調というふうに書いてあって、この場で詳しい御事情が説明されるような形になっているんですけども、事業が延びてしまうことの逸失便益というのはやっぱり大きくて、複雑な立体交差事業はいろんな意思決定が合意は取れないとできないものなので、何らかそういった、ここがクリティカルですよという情報はやはり必要だなというふうに思いました。繰り返しです。ありがとうございました。

○委員長 その他、いかがですか。

○委員 御説明どうもありがとうございます。今回頂いたパンフレットを見ていて、気がついたのですが、仮線方式を取るということは承知しましたけれども、一度仮線高架を設置して、またそれを解体するといいますか、除却するという構造になっていて、この図が正しければ、現在ある高架の位置をさらにかさ上げしなければいけないというふうに拝見して見ました。

そうしますと、それはもちろん何らかの必要性があるということで一般的には理解できるんですが、申し訳ございません、私、工学系の専門ではないので何うということにしたいと思えますけども、このかさ上げを、既存の高架のかさ上げをしないと、どのような不都合が生じるのか。また、現行の高架のかさ上げをすることによって、どれぐらい何が変わるのか、費用等を含めてどうなっているのかということ、もし可能であれば教えていただきたいと思うんですが、どうでしょうか。

○東京都 ありがとうございます。最初の御説明をしたとおり、両側の駅がもう既に高架化されていて、そこの高さがコントロールポイントになってきます。といいつつも、今、地平にすりついているわけですから、そこの計画の高さまで追いついてないわけです。将来的には、今ここで計画が載っている、一番下の絵ですけど、赤と青の、ジャッキアップができるような仕組みになっていると聞いておりました、そういうふうな仕掛けを仕込んでおいて、終電後から始発までの間で高さ調整をして、最終的には計画の高さに合わせるという施工方法を取ると聞いております。

○委員 御説明ありがとうございます。例えば具体的には、どちらでもいいんですけども、スライドの2枚目、ないしはパンフレットの見開きの下のところで、計画線が四ツ木駅のほうは1度下がる形になっている構造には見えるんですが、この取付け部分は、いずれにせよジャッキアップで上げる部分なんですよ。図が正しければですけども。

そうすると、この取付け部分というのは、具体的にどこら辺のことで必要になっているのかというのが、大変細かいことで大したことではないかもしれませんが、少し気になったと。

それから、青砥のほうも、本線のほうとの合流部分もあると思いますが、そのところも赤い線が2つ、もう少し上に行くのと、多分下に、つまり押上線と本線の、どういう構造だったか、私も記憶がないので、あまり乗らない線でございますので分からないんですけども、いずれにせよ、取付け部分について若干現行よりは高くするために、1度、1線、上りか下りか1度振るといっている形になっているので、そういう必要性がこの図から見ると、立石駅を上にするので高くなるのは分かるんですが、それぞれの取付け部分がさらに高くなっていくという何らかの必要性があるんだろうと想像しているんですけど、それは何なんだろうという単純な質問ではございました。

○委員長 その他、いかがでしょうか。

○東京都 回答させていただいてもよろしいですか。

○東京都 すみません、同じ鉄道関連事業課で統括課長代理をしています山口といいます。

今の御質問ですけれども、おっしゃった断面図の部分です。赤い線に最終的には高架橋をつくることになるのですけれども、今は、グレーの1点破線で四ツ木駅から立石駅に向かって下がって、地べたを走って、また青砥駅に向かって1点破線の坂を上っています。先ほど山本が話しましたジャッキアップというのは、斜めになっている1点破線の今ある橋を持ち上げるといいますか、四ツ木のほうはもう既に一定の高さで出来上がっていますので、立石側の橋の桁をジャッキアップする。逆に、青砥方は、青砥でタッチしています。今、高架橋に取りついていますので、立石側を持ち上げる、ジャッキアップしていくという形になります。

○委員 ありがとうございます。中村先生から御教示いただいて、どうも目が目立つほうに行ってしまうので、大変申し訳ございませんでした。その下りないしは上りといいますか、そのところでという説明だということですね。どうもありがとうございます。申し訳ありませんでした。

○委員長 その他。

○委員 御説明ありがとうございます。聞き漏らしてしまったかもしれないんですけども、教えてください。

前回の再評価の議事録等々で、立石駅周辺の再開発等の絡みでという話がいろいろ出てまいりました。今回のチェックリストの表を拝見していると、立石駅の北口並びに南口で、北口のほうは組合が令和3年に設立認可されたとか、南口も準備組合、そして都市計画決定に至ったとかというような進捗が書かれています。

一方で、連続立体交差事業自体の進捗、あるいは今後の見込み等々について言うと、基本的には駅部の、今のまさに仮線を振ってというところが、用地がなかなか確保出来ずに止まっていたんだけど、大分見込みが立ってきたと。ただ、まだ少し残っているところがあって、それをクリアにしていって進むであろうという、そんな御説明というふうに理解をしました。結局のところ、今の映っている6ページのスライドでいうと、その黄色い部分というのが、最終的な鉄道部の用地になるというイメージの絵ですよ。そうすると、仮線としては、上のブルーのところ一旦振って、駅部をつくりながら戻しながらということをやっているということで、そのブルーのところの用地を連立側で今まで買ってきて、若干少しクリアにできていないところが残っている、そんな理解でよろしいんですか。

○東京都 ありがとうございます。先生今御指摘のとおり、ここの駅前の用地がなかなか困難でありました。

ただ、今現状としましては、100%更地化されましたので、全て仮線が振れるような状態になっております。これは今年度の動きでございます。今後、工事期間の短縮に向けて取り組んでいきたいと考えております。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

そうしますと、今のスライドの16ページのところで、5番、事業の進捗の見込みというところの立石駅部について、「用地取得・更地化が完了したのち」と書いてあるんだけど、これは実際は、ほぼ99.9%というか、ほぼほぼもう終わった段階だというふうに認識してよろしいという、そういうことでございますか。

○東京都 そうですね。

○委員 分かりました。ありがとうございました。

○委員長 その他、いかがですか。

私からです。大別で2つ。

1つは、質問と応援なんですけれど、京成青砥駅というのは、最初に立体化して、押上線と本線に分かれて押上線ができて、都営浅草線と京浜急行とで一体化したわけなんですけど、これは昭和の時代だけど、そのとき既に今の立石駅の高架の話もあったんじゃないかと思うんです。だから、平成14年に第1回の計画と言うけど、もう少し昔からあったんじゃないかなという、これが質問です。

それに対する応援なんですけれど、京成電鉄も調子が悪かったのがだんだんよくなっていて、今は成羽線、成田と羽田直通運転、スカイアクセスと運行していると思うんだけど、それは浅草線の中を通さなきゃいけないんですけど、いずれにしても押上線を通ってくるんだけど、今青砥駅から本線に行くところがすごい曲率半径があって、浅草へ来るのに大変なんですけれど、押上のところをずっと直線で抜けられてくるので、かなりスピードアップできるはずなんですけど、京成電鉄というのはそういうのを狙っているんだと思うんだけど、それを応援したいという、そういうこと、それが1つ目です。

2つ目は、葛飾区が対象地域で、今用地取得が大変だというお話を伺いましたけど、そもそも葛飾区というのは、南に新小岩という中心地があって、北に金町とか水元公園とかというところがあって、真ん中が立石辺りで、今の区役所は立石にあるはずなんですけれど、先ほど、それが移転するというお話がありましたけど、大体、北問題、南問題、真ん中問題みたいに、区がばらばらになっているというか。その理由が、今の用地取得の困難さもあるんだと思うんですけど、結構用途地域指定が準工業になっていて、準工業だからいろんなものが立地しやすく、動かすのが大変で困難を極めているんじゃないかなと想像するんですけど、今の区の方針とし

て、真ん中のいわゆるシビックセンターや新小岩が中心じゃないぞと、金町が中心じゃないぞと、立石が中心だと。シビックセンターづくりみたいなことに乗り出して頑張っているのかどうか。もしそうだとしたら応援したいなと。

どうですか。質問と応援の話ですけど。

以上、2つです。

○東京都 ありがとうございます。

○東京都 それでは、京成の青砥駅付近、こちらはこの緑色のパンフレットで、小さい字で申し訳ないですけど、最初にお話しした表がありまして、こちらの、21番、ちょうど真ん中辺りの水色の表になっているほうの21番というところが、ちょうど青砥駅辺りの事業をした期間が書かれております。昭和46年度から昭和61年度に施行しておりまして、ちょうどこの事業が行われて青砥駅が上がりました。その先、荒川を渡るところが、今、京成本線において、荒川の堤防に対して橋桁が低いので高くするという事業をやっているのですけれども、こちらの京成押上線については、昭和の終わりぐらいから平成にかけて、荒川を渡るところの橋桁を高くして、平成3年の頃に船がぶつかって、鉄道がしばらく運休してしまったという事故もあったようです。

ですから、青砥駅が昭和の終わりぐらいに上がって、反対側では荒川橋梁を上げるという事業も行っていて、その谷間である立石駅、あるいはもう1つ西側の、既に終わっている墨田区のエリアの区間、その辺りも含めて高架化するという考え方は昭和の頃からあったという形になってございます。

○委員長 どうもありがとうございます。

○東京都 あと、先生、2点目の葛飾区の中の拠点の在り方、これは葛飾区の議会の答弁などを見ても、区役所の機能を立石のところを持っていくということも今議論しているようでございます。区の立場からすると、どこが中心だとなかなか言えないとは思いますが、区もいろいろ考えている中で、京成立石も1つの、今と違う形での拠点整備というのを目指しているところだというふうには理解しております。

○委員長 特にここを中心にするぞという雰囲気ではないということですね。

○東京都 そこまでは存じ上げません。

○委員長 分かりました。どうもありがとうございました。

その他、いかがですか。よろしいですか。

これも再々々、もう1個再が付くような評価なんですけど、これは継続でよろしゅ

うございますね。よろしいですね。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 それでは、ありがとうございます。これも継続で、早く完成されることを望んでおります。よろしく申し上げます。

それでは、引き続きで申し訳ありませんけど、最後の鉄道高架化事業に移りたいと思います。

④ 東京都市計画都市高速鉄道事業 京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間） (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、京王線の立体交差について、委員の皆様からの御指摘、御意見を承りたいと思います。

○委員 御説明ありがとうございます。この便益の中の交通事故減少便益が、先ほどマイナスの事例もありましたけれども、ここは踏切事故がそれなりに解消されるということかと思うんですけども、またもともとのマニュアルに従ってやられていることについては異論ないので、そこからずれる話で申し訳ないんですけど。踏切事故が解消されることは、道路利用者の便益というふうに考えられているわけですよ。道路の遅延解消に加え、鉄道側の速達性とか、踏切事故による運休とかということが解消されるかと思うんですけども、そこは入ってないわけですよ。

先ほどの鉄道事業者の受益と負担が相殺されるというマニュアルの記載を見て、そうなんだと思ったんですけども、多分、その根拠は高架下の利用に関してだと思うんです。そういった意味でいうと、都市の交通全体に関する便益としては、鉄道事業者側の相殺される間接効果というよりは外部不経済の解消という形で出ている気がします。ここでマニュアルどおりやっていて計上してないということに異論はないんですけども、その辺りに関する議論だとか表し方とか、あるいは、実は換算するとそんな大きくないんだとか、何かあれば教えていただければと思います。

○東京都 山口からお答えさせていただきます。

鉄道の受益のお話ですけども、国の決まり、連立事業するときの費用負担の決まりですね。都市側が幾ら負担する、鉄道側が幾ら負担する。鉄道側の負担は、先ほど先生がおっしゃったとおり、鉄道側の受益額を出しているのですが、要綱と呼ばれている国が示している資料には、高架下貸付益等と書いてあります、高架下を貸付けて、当然鉄道側にお金が入る。あと、考えられるのは、先ほど先生おっしゃったとおり、踏切で事故が起こると電車が止まってしまう。それがなくなることによる受益。あと、更新年度が来る前に連立事業をやれば、施設が新しくなるので、そういう施設の更新の受益。あと、踏切そのものですね。きんこんかんこん鳴らし

ていなければいけない、遮断器も下げなければいけない、そういう施設が必要なくなる、そういう受益。これらのものを鉄道受益として積んで、先ほど来御説明している、区部ですと鉄道側が15%負担する、多摩地域ですと10%負担するというのを、国のほうが、全国レベルで、この地域はこういう負担率、こういう負担率というのを決めています。

それが決まったのが、平成4年当時に、決まっているのですが、当初はもう少し古く、昭和44年に決めて、平成4年にいろいろな地域での負担率を、10%だったり14%だったりというのが決まりました。その後、平成19年に、区部など都市化されているような地域については、15%とし、更にもう少し高架下の貸付けの利益が鉄道側にもあるだろうということで、あるいは駅前といっても意外と商業施設がなくて住宅が張りついているところもあるだろうというところがあって、15%の負担率をその沿線の商業化といいますか、高架下を商業施設として使えるか使えないかみたいなところで、鉄道の負担を15%にプラスマイナス2%できるというのを、平成19年に国のほうで鉄道受益の考え方の中で変えてきています。

そこからまた14、5年ぐらいたってきていますので、また国のほうとしても何かないかというのは、各地方自治体に対して、そういう便益、鉄道の負担を変えていくなど、何かありますかというような問いかけは来てはいるのですが、まだ具体的に制度改正というか、もう少し鉄道の受益額を増やすだとか、そういう動きにはまだなっていない状況です。

○委員 分かりました。ありがとうございました。15%一律というのが、多分地域によって違ったりするでしょうし、「等」に入るものが2%前後していいということも、結局高架下の利用の収益が多分基になっていそうです。この遅延の解消という部分がどのぐらいのボリュームになるのかなというのは、一応解釈としては「等」の中に入れ得るけれども、その割合が生み出す便益に見合っているかどうかということの根拠までは多分示されていないという理解でよろしいですか。

○東京都 はい。

○委員 分かりました。ありがとうございました。何らか、「等」と入っているから二重計算みたいになるかもしれないですけども、都市部なので、そういった部分というのは試算的にあってもいいのかなというふうには思いました。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した。他に。
中村先生、お願いします。

○委員 1点、単純な質問であります。スライドでいうと11ページなんですけれども、事業費の執行状況、用地の取得状況の表がございます。

まず、上の事業費で見たときに、用地費は約450億ということで、今回、そして括弧書きの前回、ほぼ同じ金額なんですけれども、下の用地の取得予定面積が、今回5万、前回3万6,000ということで、倍とは言わないですけど、結構変わっているの、これがどういうことになっていますかという単純な質問でございます。

○東京都 ありがとうございます。先生方御案内のとおり、この京王線につきましては、複々線化の計画がございます。もともとは4線高架、4線とも高架にしようという都市計画がなされていて、この連立と合わせて2線は高架、2線は地下にしようというような都市計画変更をしております。

これも連立のルールですけども、こういった線を増す線増連続立体交差事業と申し上げますけれども、こういったものについては、鉄道事業用地費については、全額鉄道事業者が負担せよというような取り決めになっております。

ゆえに、進捗が進んでいるけれど、事業費としてはあまり変わっていないように見えるということですか。

○委員 とうか、全体の取得予定用地面積がこの5年間で増えていますよね。1万6,000平米ほど。だけど、お金は変わってないという。予定額としては450億で変わってないというのは、どういう整理なのかという単純な質問であります。

○東京都 取得対象面積が、前回評価と異なっているのですけれども、これは京王が所有している土地もでございます。当然、もともとは線増の4線高架でしたので、先行買収を南側の土地でしている部分もございまして、そういった事業用地の対象面積を再整理したということでございます。

○委員 分かりました。聞きたかったところは、用地の取得状況で事業全体の進捗が決まるという共通する課題がございますので、今回、前回と比べますと、事業費ベースでも執行額で二百数十億、用地取得率でも、分母が変わってはいますけれども、15%が77%。大幅に進捗をしているので、よかったと見ていたんですけども、よく見たら母数が変わったので、あれ、何だろうと思ったわけです。今の御説明ですと、事業内容が変わったということではなくて、その対象にする面積を今回算定の分母を変えた。京王から無償なり何なりで取得させていただく部分も含めて、今回、既取得、あるいは今後の取得というところを含めた面積や割合等がこれであると、そういうことでございますね。

いずれにしても、この5年間で大幅に進捗をしているということだと思いますので、引き続き御努力を続けていただけたらと思います。

以上でございます。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 その他、いかがですか。

それでは、私から1つ。複々線の話なんですけれど、最初に事業概要で、平成24年10月に都市計画変更とありますが、これは、変更する前というのは複々立体だったということですか。24年10月に都市計画変更して、複々線を2つつくると。地下と地上というふうに変更したという、そういう意味ですか。

そうすると、例えば、もう既に八幡山の駅という駅部はできていますよね。あれはどういう位置づけなんですか。立体のほうに入るのか。あの八幡山の駅というのは複々立体的のつもりでつくったと思うんです。4線ありますから。だから、それがどうなったのかなというのが気になることと、次が一番大きなお願いなんですけれど、複々線というのは、結局、京王相模線からずっと伸びて、調布から明大前駅通って、笹塚通って、新宿通って、都営新宿線につながるものですよね。都営新宿線がとにかく真ん中にあるわけだから、なぜ東京都は、複々線の複のほうに積極的に協力しないんだというのは。もちろん新線新宿駅から笹塚駅の間は京王線が持っていますし、京王相模線も京王線が持っているけれど、複々の趣旨は、都営新宿線と複々線をつなぐことということだから、東京都営地下鉄の責任というのも随分あるんじゃないかと思うんですけれども、その関与の匂いも感じないんですけれど、どうしてでしょうかというのが質問です。

○東京都 ありがとうございます。委員長、今お話のあった、もともと4線の複々線化を2線、2線に変更したときが平成24年10月になります。

○委員長 それを書いておいていただけると。

○東京都 かしこまりました。ですので、これ以前というのは4線高架の都市計画があったということでございます。

○東京都 八幡山の件について、湊からお答えします。

現地、よく御存じで、ホーム1面4線で、八幡山駅で、今現在は追越しができるような形で駅ができております。

○委員長 運用されていますね。

○東京都 先生御指摘の、御存じのように、今1面4線で、古くの段階で、連立の中でも、前回の東京オリンピック後にできた高架でございまして、そのとき将来を見込んでやっていたかということ、自信を持って見込んでやっていたというのは我々もなかなか言い難いかなというふうに思います。

答えになっているかどうか分からないのですが、どうつくったとしても無駄

のない形ではやられているのかなど。今回の連立事業の中では、ここに取りつく形で進めていきますので、今つくられているものをそのまま対応してできるようにやっておるということでございます。

○委員長 京王線が利用するという、古い複線が利用するという。新複線は利用しないということになるわけ。地下につくるというふうに予定されている、それは利用しないと。

○東京都 そうです。

○委員長 入ってこないと。

○東京都 最後に複々線化のお話ですが、複々線化はまだ計画段階にあり、都市整備局の所管になります。

いずれにしても、京王電鉄の考えによるところが大きいのかなど。機が熟したときにやっていくのではないのかなど認識しております。そのように御理解いただければと思います。

○委員長 その他、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、また、この案件もここで中止するわけにはいかない。みんなそうなっちゃうんだけど、継続ということでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 引き続きよろしく願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 これで、鉄道高架化事業の話は終わり、今日の最後は、街路事業、この間行ったところの話です。

どうも黒木課長、お待たせしました。今日最後の評価にすることですけど、この間行った場所のところ、説明お願いいたします。

⑤ 東京都市計画道路環状第2号線及び放射第31号線 (上記について、東京都から説明)

○委員長 ありがとうございます。それでは、委員の皆様からの御指摘とか御質問、いかがですか。

○委員 ありがとうございます。多分、聞き漏らしか前回御説明いただいているのを忘れているんですけど、11ページで事業費が増加したというお話があって、B/Cは1.1のままですよ。これは何でしたっけ。

○東京都 ありがとうございます。前回評価時に比べて事業費が増えているけれども便益が下がらないのはなぜかということですか。

○委員 そうです。

○東京都 今の御質問にお答えします。今回、特に走行時間の短縮便益が増えているというところがあります。この計算に用いる時間価値の原単位が、前回の評価時と比べて上がっているというのが1つあります。

また、これはここの地区の特性かと思いますが、ネットワーク、この算定時の配分交通量ですが、これは、ほかの地区は少し下がり傾向があったりするのですが、環2については、やはり臨海部の開発等もあり、配分交通量も大きくなったというのが1つ要因かと考えています。

○委員 ありがとうございます。前回の便益はどこを見れば分かりますか。

○事務局 1つ動かしていただいて、右側に動かしていただくと、前回のチェックリストが。

○委員 これが前回の。分かってきました。これの3分の2の。

○東京都 下のほうです。3分の2ぐらい下のところで定量的効果のところですよ。

○委員 分かりました。前は走行時間短縮便益が806億だったのが、今回が1,291億まで大きくなったので、トータル1.1というのが変わらずということですね。理解しました。

○委員長 その他、いかがですか。よろしいですか。

○委員 この資料ではなくて、過去の資料で議事録を頂いたところに、リダンダンシー確保の効果が大きい、この資料にもリダンダンシー確保の目的も大きいというふうにあるんですけども、それに中央区も計画上の要望であったりとかということがあったかと思うんですけども。この道路事業に限らないんですけども、事業評価において、関連する自治体だとか住民であったりとか、そういったところの効果に関するインタビューとかヒアリングとか、そういうことをやるケースも事業評価としてはあるかと思うんですけども。この東京都の事業評価の場合には、そういった

関連団体への効果のヒアリングといったことというのは何らかの形で、例えばB/Cを出すときにされたりしているのでしょうか。

○東京都 今回の御質問にお答えします。

この事業評価をするにあたって、B/Cや定性的評価をまとめる中では特にヒアリング等はありませんが、整備した後に、開通後の事業効果を出すときには、単純に交通量を量った定量的なもの、それ以外に地元自治体やバス事業者など、よく道路を利用される業態の方々に、どういった効果があったかをヒアリングしています。そこには消防や警察も入りますが、そのようなヒアリング調査は行いません。

○委員 分かりました。ありがとうございます。この事業評価の情報として、それが必須であるとか、そこに表すとかいう形式にはなっていないけれども、そういった情報収集はしているということですね。分かりました。ありがとうございます。

○委員長 知花先生。

○委員 同じようなところで、交通事故減少便益が、前回74.7億で今回9.4億で、大分下がったのも、さっきの計算方法の問題ですか。こっちが随分下がったなと思うんですけど。

○東京都 今回の御質問にお答えします。

この交通事故の損失額の便益を算定する原単位については、前回に比べると減少しています。交通事故の減少などの背景はあるかと思いますが他の事業でも交通事故の減少便益は、どちらかというとながってきている傾向かと思います。

○委員 こういうオーダーなんですね、8分の1とか。

○東京都 そうですね。今回8分の1ぐらいですけれども、路線によってこの辺は変化があります。

○委員 分かりました。

○委員長 その他、いかがでございますか。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、これも継続でよろしゅうございますね。異議ある方、おられませんね。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 それでは、継続して事業効果を上げてください。
どうもありがとうございました。

○東京都 どうもありがとうございました。

○委員長 それでは、今日5つの案件は全て継続ということで今日は終了したいと思います。皆様方、御協力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)