

令和4年度第4回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和4年11月7日（月）午後2時00分から午後4時30分

2. 場所 東京都庁第一本庁舎 42階 特別会議室A

3. 出席委員

委員長 内山 久雄（東京理科大学 名誉教授）

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）

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）

茶木 環（作家・エッセイスト）

4. 審議会に付した議題

（1）令和4年度第4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 京浜急行電鉄湘南線及び第1号線分岐線

②東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2

③石神井川整備事業

④東京港10号地その2地区国内物流ターミナル整備事業

⑤新海面処分場整備事業

5. 議事の概要

（1）令和4年度第4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 京浜急行電鉄湘南線及び第1号線分岐線
（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。それでは、ただいまの説明に対して、何か委員の皆様から御意見とかございますでしょうか。

○委員 よろしいですか。御説明どうもありがとうございました。幾つかありますので、単純に、質問の形で、条件つけずに聞かせてください。

1つは、スライド6枚目の交通事故減少便益が、マイナスになっているということなので、この原因というのを教えていただきたいというのが1つです。

それから、2つ目は、この事業の目的は、基本的には踏切の除却と理解しましたので、踏切の除却は、北品川駅付近に係るものだと思います。そうします

と、分かりやすい図は、恐らくは2ページ目の縦断図だろうと思いますけれども、北品川駅付近のところを高架化するということが対応が可能ではないかと思うのが1つなんです。そこで同時に、品川駅を地平化するということが、この事業で行われていると。これも、今回の事業における、もう一つのもしかしたら目的かもしれないとも思いました。

そうしますと、品川駅を地平化するという一方で、この図からいきますと、北品川のところを高架化するというので、傾斜、勾配というのか、そういうものの設計というのが変わってくるんだらうと。単純に言うと、登りが、その後、きつくなるかなという単純な印象ですけれども、しかし、ここは先ほど、各種工法についての比較考慮が行われたということは、もちろん結果として分かっていますが、そこで、このような手段を取った、つまり品川駅を地平化するというのと、北品川駅周辺の踏切の除却ということの2つの目的ということ、この事業で比較検討する際の比較検討過程、結果は分かりましたけれども、過程でこのようにするのが、この地形と、また工事費等、あるいは、それぞれ適切なんだという御説明をいただくといいかなと思いました。それが2つ目でございます。

3つ目として、単純に本委員会ではこれまでも出てきましたけれども、先ほど、B/Cを考えるで、都市側のみということの検討がされるというのが、評価としては必要なのですが、これまでも本委員会で、繰り返しになりますけど、全体の事業費との関係ではどうなのかというのを参考で聞いて、いつも質問がたしか出たと思います。そういう私は記憶なので、それが分かれば教えていただき、なお、そこを踏まえた上で、評価としては、しかし、そこは関係ない、直接には影響ないのけれども、しかし、全体としては、どのように総事業費がかかっている、それをベース、分母にすると、どれぐらい効果があるというのを参考にとというのがあれば、審議がしやすいのかと思いました。

以上、長くなりましたが、3点、教えていただければと、私からはお願いいたします。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。3点の質問について、お答え申し上げます。

まず、交通事故減少便益がマイナスになっている件につきましては、理由としては2点ございまして、今回、立体化されることによって、当該道路を通過する車が増えるということで、今まで当該踏切を通過していなかった車が立体化の折はその当該道路を通ると。交差点の数が増えると、計算上は事故が増えるというような結果になりまして、他を走っていた車がそこに来るというだけであって、全体の事故が増えるわけではないのですが、計算上、マイナスが出てまいります。

さらには、踏切事故があれば、それを計算上、加味することができるのですが、当該3か所の踏切において、過去5年間、踏切事故が発生しておりませんでしたので、そのプラスの計上ができずに、交差点の数が増えたということをもってマイナスになってございます。

2点目の、なぜ品川駅、地平化をされたのかというようなことなんですけども、実は、東西自由通路の図があったと思うんですけども、地平化することによりまして、JR線と京急線のレールレベルが同じになりますので、現在は階段で東西行き来が必要なんですけども、平面になる。さらには、現在、地平の品川駅を、仮に高架としたならば、現在の高架駅、品川駅に取りつかないと。これは鉄道の基準にございまして、緩和曲線を勾配の変化に応じて入れなければならないと。緩和曲線区間には分岐を入れることができないという中で、緩和曲線長を一定程度長くするというので、品川駅については北側にずらし、それで、なおかつ地平にすりつけることによりまして、何とか緩和曲線長がそこに入れることができると。緩和曲線区間内に分岐を入れずに済むというようなことで、構造上の観点から、そして副次的といいますか、JRとレールレベルが同じになれば、東西の行き来が可能になるということをございます。

それで、先ほど便益の中で3か所の踏切がございましたが、プラス本件事業によって、自由通路の交通が円滑化されますので、当該、歩行者の移動時間短縮便益を、駅部の人の流れが円滑化されるということで計算しております。プラスアルファで計算させていただいております。

最後の3点目の御質問でございますけども、事業費1,247億円のうち、都市側事業は約8割でございます。約990億円でございますけども、実は鉄道事業がその残りでございまして、約260億円でございますけども、これについては、鉄道事業で別途評価なされておまして、そういった意味で、別途切り分けて計算してございます。

本件事業につきましては、今の品川駅は2面3線で、プラットフォームが少ないんですけども、今回の事業に合わせて2面4線化いたしますので、そうしたものを含めまして事業費に入れておりますが、そういったものは別途、他の事業ということで評価させていただいております。

大変恐縮でございますが、以上でございます。

○委員 ありがとうございます。専門との関係で分からないことがありましたので、その点はお許してください。単純に質問ということで、ありがとうございます。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがですか。

○委員 御説明ありがとうございます。細かいことをお聞きするんですけども、今、鉄道と道路の分担といいますか、評価としては別物としてやっていると話があったんですけど、ここでいう歩行者というのは道路を通る方だけなんですか。それとも駅構内の歩行者、それは少し外れるかもしれないんですけど、鉄道のほう

の評価では、また歩行者の移動時間短縮と扱われているんですか。

○東京都 本件事業において、東西自由通路は道路としてみなし、連続立体交差事業の便益に入れさせていただいております。すなわち、鉄道の利便性ではなくて、道路の利便性のほうに入れさせていただいております。東西自由通路の費用についても、B/Cの計算に算入させていただいております。

○委員 分かりました。ありがとうございます。鉄道のほうでは、歩行者の移動時間短縮便益としては入らないというのは、何らか事業評価上の分担というのはなされるんですか。

○東京都 鉄道事業者、鉄道の利用者に限らず、東西の自由通路につきましては、自由通路という形になりますので、道路に準ずるような形で、今まで迂回していた方々も当該自由通路を通るといようなことで、都市側事業の便益に入れさせていただいております。

○委員 分かりました。都市側事業で見るということですね。鉄道利用者かどうかというのは難しいですもんね。

○東京都 そうですね。自由通路も都市側が負担している事業ということになりますので。

○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。お願いします。

○委員 御説明ありがとうございます。6ページのさっきのマイナスの部分をお答えいただいたので、その真下の維持管理費の8.3億円というのは、何かしらの所有物ができるのでかかるんだと思うんですけど、どこの部分でしょうか。また用地取得が33%というのとは関係すると思うんですけども、何を作るから維持費が発生するのかということと、もし土地を買うのであれば、どこの土地を買うのか、教えていただけますか。

○東京都 まず、収用する土地の範囲でございますけども、平面で示す北品川の駅、この部分は直上で一部施工するんですけども、それから別線工法といまして、現在の鉄道が走っているところではなく、東側に新しく線路を敷設するというので、当該箇所の用地買収が必要となります。

一方、八ツ山といまして、北品川駅から若干北に行きまして、交差道路が3本あって、それよりも北側になりますと、現在のJR東日本、京急の土地の中で工事

ができるということで、用地買収という形ではなく、土地区画整理事業のスキームを使って、土地交換を行ってということで、基本的に民有地の取得は、民有地といえますか、一般の方々の土地は不要でございます。北品川駅のところの周辺を買うということでございます。

さらに、先ほどの維持管理費につきましては、東西の自由通路の維持管理費も含めて、今回構築する鉄道構造物を含めまして、維持管理費を計上してございます。供用開始の翌年から維持管理が必要だということで。

○委員 ありがとうございます。東西自由通路というのはどこになるんですか。

○委員長 品川、行ったことありますか。階段を上って向こうへ行く。

○委員 何駅の東西の自由通路ですか。

○東京都 品川駅の自由通路でございます。

○委員 維持管理、どの部分ですか。あそこは長いので。高輪口の？

○委員長 高輪口から港南口まで。

○東京都 そうですね。今、京急線が高架で、JR線が地平を走っているんで、東西に抜けようとした際に、階段の昇り降りが必要となります。段差があるので。その段差がなくなるということです。その構造物を新しく改修するわけです。さらには、現在の真ん中に、中央自由通路と呼んでいるんですけども、既存のものに加えて、北と南に新たに自由通路を造りまして、その自由通路の構造物の維持管理のための費用が毎年発生しますということで、そのお金を計上しております。

○委員 それが今回の工事費になぜ入ってくるんでしょうか。品川駅の大改造によって、それに伴う事業に加算すればいいのであって、なぜ今回の事業費に、というか、維持管理費に、その部分が入ってくるのかが私には分かりません。

○東京都 今回の事業費、1,247億円の中には東西自由通路のお金は、費用も含めておりません。別の事業ではありますけども、連動するものとして便益を計算する中では、当該事業の費用も入れておかないと過大に便益が出てしまいますので、今、御指摘のとおり、確かに自由通路だけで見ればよろしいのかもしれませんが、連続立体交差事業と連動する事業でございますので、先ほどの北品川の踏切と同様に、一連の事業として、費用は当然見込むと。その代わりに、便益も見込ませていただくというような形を取らせていただいております。

○委員 品川の駅の大改修のものがまた上がってきたときに、その部分は、維持管理費を差し引いて、維持管理費が計上されるということですね。今回の8.3億円をそのときに引いていただきたいということが1点目ですよ。

北通路、北自由通路の拡張とか、幾つかある品川の大工事の件名もいつかはここで上がってくる。そのときに、維持管理費はもちろん項目としては上がると。ただ、そこのお金の中に入るかもしれない8.3億円が、今回、ここで出てきているというように、今の質問の答えで私は理解しましたが、それでよろしいですか。

○東京都 B/Cが過大に出ることのないように、当該事業、自由通路の費用も実際にかかる経費として、便益のみ計上するのではなくて、これと一緒に、連立事業と一緒にできる事業も連動するものについては、合わせて計上するというような計算のやり方といいますか、そういったものをこれまでも、関連事業の費用も合わせて、連動するものについては計上させていただいているというのが、これまでの。

○委員 説明の仕方は理解しましたが、この事業によって生じた所有物というか、管理しなきゃいけないものがあるので、それに対する維持管理費と普通は理解すると思うんです。これによって得た部分はどこですかというのが質問に対して、北品川の側道に当たるみたいなところだというのは分かりました。その維持管理だというのは分かるんですが、それ以外の品川駅の自由通路という話が出てきたので、少し分かりにくくて、質問させていただきました。あまり私の中でクリアではありませんが、そういう説明で、今回は評価しているということなんですね。

○東京都 さようございます。

○委員長 そのほか。

○東京都 すいません。今の補足させていただきます。私、連続立体交差専門課長、山口といいます。よろしくお願ひします。

今回の便益を出すに当たりまして、国土交通省が出している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を使っているのですが、こちらのほうで、まずは、費用として、関連道路の整備に要する費用、連続立体交差事業は、基本的には鉄道を動かす工事なので、鉄道の工事費は当然見るのですが、それにプラスアルファして、交差する道路だとか横に造る側道だとか、そういう関連する道路の費用も見ましようという形になっています。

その費用を見た施設に関して、維持管理が必要であれば、その維持管理費を必要な費用として計上しなさいというのがマニュアル上、うたわれているので、今回、品川駅を地平化して、東西の自由通路が抜けるようになる。それが関連道路の整備として、整備する費用としてかかる。しかも、その維持管理費も計上しているというのが、今回の考え方ということになっています。

○委員 今回のこの仕事があれば、新しい北デッキもつながらないので、その前提の仕事でもありますよね。東西自由通路の一部の部分、東西自由通路は長いですが、今回の京急線のあの幅での部分だけの維持管理費ということで計算してあるということですよ。

○東京都 今回の事業に伴って改修する部分ということになります。

○委員 そうですよ。京急線の幅であって、長さとしてもそんなにはない部分ですね。

○東京都 はい。

○委員 分かりました。

○委員長 そのほかいかがですか。

私から3つほどあるんですが、直接、連続立体交差事業の評価とは関係ないんですけど、まず、鉄道事業者が2割で、都市側が8割という御説明だったんですが、都市側8割のうち、半分が東京都で半分が国ですか。大体ですよ。そうすると、国は鉄道のほうに対しては文句を言えないというか、何も言わないで、ただ都市側に対してお金を出しているというだけで、例えば、京浜急行が今は2面3線とおっしゃいましたけど、国としては、2面4線にしてくださいと言ったりとか、そういうことを国が指導するというとあれですけど、鉄道事業のほうにも国はお金を補助しているんじゃないかという感じがするんです。

でも、明らかに2割が鉄道事業者の負担で、残りの8割が地元側、そのうち、半々で東京と国が持つということになると、そのとき、国の補助対象は鉄道には関係ないということになると思うんです。

そんなことを考えると、例えば、あそこで問題なのは、今度立体化される踏切のところですが、すごく曲率半径が小さくて、大変な思いをして京浜急行は運行しているんですけど、完成図を見ると、曲率半径はそんなに緩和されていると思えないんです。結局、成田と羽田をつなぐ線路のメインは、こういうところをもっと線形をよくしなさいと。つまり、高速運行ができるようにしなさいということは、国は指導しないのかなと。

直接連続立体交差事業とは関係ないんですけど、どう考えたって、これができたって、踏切のところにできる高架線は、どうしても減速運行せざるを得ない。ここは昔からそういうところじゃないかと。何でそれを改良しないんだというのは思うわけです。

それに伴って、先ほどその踏切は、ここ5年間では事故がないと。踏切事故はなかったというんですけど、記憶をたどったら、結構大事故をやっているんですよ、踏切事故を。だから何でそういうトピックが全然、5年間だけしか見ないと。

大事故が起こるから非常に警戒して、ここの踏切は大変な警告もやるわけですよ。なんていうか、そこへ行くと大きな警報音を出して、ものすごいことをやっているわけですよ。そういうのがなくなるというのは、すごい便益だと思うんですよ。5年間、踏切事故がないから交通量が増えちゃって、確率的に言うとマイナス0.何億円の事故損失があると計算されていますけれど、それも少し変じゃないかと思う、というのは、一番ポイントの踏切部分の線形とかそういうのは、走行性とかそういうのを全然配慮してないなど。京浜急行に何かを言えるのは国ぐらいと思っていたんですけど、そういう話も少し聞かせていただければと思ったんです。

最後ですけど、南北線が白金高輪から品川駅に来るということが決まりましたけど、そのとき、これとの関係はどうなっているのかというのが知りたくて、また、南北線が品川延伸するのに、また大工事するのかというようにも思わないと思うので、その辺の整合性というか、連続性というか、それについて分かっている範囲で、今回の事業評価ではないんですけども、周辺情報として、教えていただければと思います、発言しました。

○東京都 ただいまの御質問についてお答え申し上げます。

まず、費用負担につきましては、今、委員長がおおむねおっしゃっていただいたんですけども、お配りしたパンフレットに費用負担割合が書いてございまして、区分については、鉄道側負担が15%ということで、非常に少ないと言われることもあるんですけども、そもそも連続立体交差事業は道路整備の一環ということで、人の流れが踏切により遮断されているということで、どうしても都市の成り立ちからして、先に立体化しておけばよかったのかもしれないけれども、都内の場合は地平で敷設されて、先行してあったというようなことで、道路側の負担でというような事業スキームになってございます。

機能改良等、鉄道事業者に対して働きかけできるのが国であるというのは、確かにそのとおりでございまして、事業の過程の中で、利便性の向上についても当然、話には出てまいりまして、そうした中で、京急線も2面4線化する中で、今、3番ホームに行かないと各駅停車に乗れないとか、そういった状況も緩和されますので、それは事業者そのものがもともと考えていたこととは多分一致しているとは思いますが、そういったこともセットで事業としてなされているのが、鉄道事業の改良と併せて連立事業が行えるというのが一般的でございます。

もう一点、南北線の駅でございまして、国道15号の下にできます。それで、国道15号は今、拡幅事業の最中でございまして、道路の完成と合わせて、地下鉄駅もできるのかなと思っておるところであります、実際については、まだこれからになるかと思っておりますけども、2度手間にならないように、なるべく本件事業との関係もあります。正対する位置に駅ができますので、工事の競合がありますので、なるべく御不便をかけないように思っているところでございます。

○委員長 最後の線形改良という話。

○東京都 線形改良もなるべく限られた中で、多少は改善されていると思います。

○委員長 そうですか。絵を見る限り、改善されていない感じですが。

○東京都 そうですね。

○委員長 分かりました。そのほかいかがでしょうか。私の発言は前置きしたように、全然、この事業評価とは関係ありませんから、ただ、皆さんに情報を知っていただきたいということで申し上げただけです。

そのほか、よろしいですか。では、これは重要なプロジェクトですので、幾つか、いろいろな事業が複雑になって、どれをどの事業に割り当てるかという費用と便益、難しい話がありますけれども、継続ということによろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 では、継続といたしたいと思いますので、今後も、積極的に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 それでは、入れ替えがありますか。次の外環の街路事業について、議題といたします。それでは、説明をお願いしてよろしゅうございますか。

② 東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2

(上記について、東京都から説明)

○委員長 説明を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、委員の皆様から何か御意見、御質問、ございますでしょうか。

○委員 委員長、よろしいですか。

○委員長 どうぞ。

○委員 御説明どうもありがとうございました。

今回の評価区間そのものではないのですが、最後にございました対応方針で、ここは外環の2全体のことについて言っているということだと思いますので、伺いたいことは、直接的に今回の評価の対象ではないのですが、東八道路まで結局つながっていくということですよ。

そこで、具体的には、単純な質問の形で申し上げますけれども、先ほどもスライドの2枚目で御説明がありましたように、西武新宿線、上石神井駅周辺は、ここは事業が、建設局の御所管ではなく、都市整備局の御所管になっているという御説明でありました。そうしますと、どこから事業を始めるかということは、また、その時々々の状況等によると思うんですが、まず単純に、全体は恐らく建設局の御所管で行われるところを、上石神井周辺だけは都市整備局と所管が変わると。この事業としての区分けといいますか、区分というものについての判断基準、あるいは個別具体の事情というものはどういうものなのかということをお教えいただければというのが1つです。

あとは、外環の2ということの全体に関わるかと思っておりますが、評価区間につきましては、先ほど、これはスライド1枚目で、幅員40から78と、少し幅があるところでありまして、ここの全体、外環の2、東八道路に至るところは、そこの上石神井駅周辺も、例えば私が申し上げたので、そこを例に挙げますと、そこも含めてどうなんですか、幅員がまた変わってくる、78とは思いませんけど、40ぐらいの幅員でずっと通すという計画なのか、結局は一部を評価するんですけど、全体の状況を教えていただきつつ、検討したほうがいいのかとも思いましたので、教えていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○東京都 御質問ありがとうございます。では、今の質問についてお答えをさせていただきます。

先ほどの図面ではございませんが、こちらの図面が一番分かりやすいと思うので、御説明させていただきます。

今回、評価していただく区間が一番北側の赤い箇所、約1キロメートルの区間でございます。こちらにつきましては、外環の2という一般街路の両側の下に、外環本線が入ってくることから、こちらの幅員が非常に大きくなっている部分でございます。実はそこから、今、お話のありました南側の区間、水色で塗っている部分になります。外環の本線が地下に入っている部分につきましては、幅員が22メートル2車線の道路に都市計画変更をし、事業化に向けて、建設局にて作業を進めているところでございます。具体的には、事業概要や用地測量の説明会などを実施いたしまして、今後の事業認可に向けた手続きを進めている区間となっております。

新青梅街道よりも下の紫色の都市整備局が所管している部分でございますが、上石神井駅周辺の連続立体交差事業が予定されており、その事業に合わせて、練馬区の駅前広場整備事業や周辺のまちづくりが進められています。これらのまちづくりの取組と外環の2が重複していることから、都市整備局が実施しています。

青梅街道から南側の区間につきましては、都市整備局が所管する都市計画幅員の再検討区間となっております。これが東八道路まで続いております。こちらの区間につきましては、都市計画幅員等の変更後、建設局が事業化していくものと考えております。説明は以上です。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 よろしいですか。そのほか、いかがですか。お願いします。

○委員 御説明どうもありがとうございました。非常に重要な役割を持った道路だということがよく分かりました。

今、御説明いただいた中で、11ページの「一定期間を要した背景や地元の理解、協力の状況」というところで、上の段の「用地は80%取得済みであるものの外環本線と重複しているため、整備が困難」というところについて、具体的にどういったところが、整備が困難となっているところ、時間がかかっているのかということと、それから、その下の段で、地権者からの協力が得られないというのは、これは今、評価を行うこの道路だけではなくて、外環と一緒にということなのかどうか、この2点について教えていただけますでしょうか。

○東京都 パースを使ってご説明させていただきます。目白通りに直交するのが外環の2であり、分岐して地下に潜っていくのが外環です。外環の2の前後、周り全てが外環の作業ヤードになっていまして、外環の2の土地がある程度取得していても、外環の工事が落ち着いて作業ヤードのスペースが縮小しない限り、工事が難しいというのが理由です。

土地所有者様の協力でございますけども、それは様々な事情がございます。外環の2や外環の片方だけにかかっているお宅もあれば、両方にかかっているお宅もございます。地権者様によっては、片方の事業には賛成だけど、片方の事業には反対という方もいらっしゃいまして、双方の事業に対して御理解をいただけるよう折衝を行なっている状況でございます。

○委員 大変よく分かりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほか、いかがですか。

○東京都 すいません、用地の関係で補足をさせていただければと思います。外環の2の、まだ未取得のところも何件かございますけれども、大きな画地でいきますと、例えばマンションの敷地の一部がかかっているところがございまして、そちらはマンションの躯体そのものがかかるということではなくて、敷地の前面の部分になるんですけれども、例えばそういうところだと、排水の工作物の経路を変えなければいけないなどのお話もございますので、工作物の移転方法を検討するのに時間がかかったりします。あと、それをマンションの住民の方に御説明して、御了解を得ていかなければいけないというところで時間がかかっているケースもございます。

あと、外環の2の地上道路に対して反対の御意見をお持ちの方もいらっしゃいま

すが、地下の外環本線については了解して、既に地下のほうは契約されている方もいらっしゃる、そういうことがございます。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがでしょうか。

○委員 今の3ページの図のところと、先ほど見せていただいたパースのところと質問したいんですけど、事業範囲と書いてあるところは、先ほどの真ん中に道路が通っていて、高速道路があって、その周りに緑地が書かれているところがあったんですけど、それも含めての幅になっているのでしょうか。

○東京都 外環の2は、外環を含んだ形での幅となっておりますので、一般街路として真に必要な幅に加え、高速道路の施設を含めるために一部では78メートルとこう幅員になってございます。

○委員 分かりました。ありがとうございます。それで、質問させていただいたのは、道路の幅が、道路というよりも用地の幅がすごく広いので、土地の利用の観点から言うと、それは道路じゃないところは何になるのか、例えば、周辺のまちづくりを見ると、相当広くやはり分断されるので、かなりまちづくりとして新しい形を考えている。しかも、それが遅れてしまうと、どういう形になっていくのかという整合性が大変だなと思ったんですけども、その際に、今、緑地で書かれていたようなところの土地利用というのは、道路用地として、どういう可能性があるのでしょうか。

○東京都 これは外環事業者が作成して、ホームページでも公表している資料になります。両脇の道路が外環の2で、地上部の一般街路になっております。中央の緑地帯は、外環の整備事業によって消失する八の釜憩いの森の緑量を確保する空間になります。

○委員 分かりました。理解いたしました。ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがでしょうか。

1つだけ。10ページに、全体事業費52億円、用地費52億円というのがありますね。これ、1キロに対してですか。今日、話題になっている事業間1キロですよ。1キロ52億円という、用地費という意味ですかね。キロ52億というと、普通、随分安いなという感じなんですけれども、そこで質問なんですけれども、縦方向に、延長方向に、上に外環2というのがあって、下に高速道路の外環があって、高速道路の外環をつくるためには上の用地を取得しなきゃいけないわけですよ。要

するに、ダブルカウントになっているでしょう。外環2をつくるのに用地を買ったと。下を掘るのに、高速をつくるのに用地を買ったと。だから二重に買っているということになっちゃうと、それを二重に買っているというのを防ぐとすると、78メートルの幅員のうちの何%ぐらいが外環2の部分であって、何%ぐらいが高速部分であるかというのがよく分からない。これだと、めちゃくちゃ安過ぎると思うんですよ。そういう評価の方法でいいのかなという感じがしてしまうんですね。

だから、本来ならば、高速道路の外環道で全部用地を買ってもらって、地上部については、ちゃんと造ってくださいますとなるのが普通じゃないかと思うんですけど、もしそうじゃないとしたら、外環2と高速道路、外環と、どういう費用分担になっているのかなという数値がないと、単純にいいですねとは言えないんじゃないかと思うんですが、いかがでしょう。

○東京都 外環の2の用地費でございますが、重複部分につきましては、高速道路用地を除外した、金額となっております。

○委員長 なんかそういうのがないと、はいと素直に言えないんです、安過ぎるという、78メートルも使いますよと言っておいて、こんな安いんですかと。第三者が、例えばこれが公表されて、こういうB/Cの計算しましたよということになったら、何か注釈でもないと絶対分からないと思うんですよね。だから、そういう意味で、表記には注意していただきたいなど、こういうふうに思いました。

あと、そのほかいかがでしょうか。もう一つ、用地費が要らないということ、逆に意味しているという、そういうことでおっしゃったんですか。

○東京都 委員長御指摘のとおり外環として使用する用地費を除外しております。

○委員長 だから、めちゃくちゃ、ここで今見ているよりも増えちゃう。

○東京都 幅員78メートルの道路の用地費としては低く見えますが、外環の2としてのB/Cを正しく算出するには、外環の用地費を除外することが適切であると考えております。

○委員長 何かその辺りの2つのプロジェクト、高速道路と一般道というプロジェクトなんだけど、用地費については何か注釈をしてもらわないと、大深度で行くからといったって、大深度だったら用地費かからないなんて知っている人はあまりいないと思うんですよね。そういう意味で、注釈をしておいていただければと思います。

そのほかいかがですか。よろしいですか。それでは、まだ、これは今日初めてだと思うんですけど、次に、ちゃんとやってもらうために、継続してよろしゅうございますでしょうか。

(「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、継続ということで、よろしくお願いたします。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 3時25分まで、休憩ということにいたします。

午後3時16分休憩

午後3時23分再開

○委員長 皆さんおそろいなので、再開したいと思います。それでは、本日3番目の河川事業について、説明をお願いいたします。

③ 石神井川整備事業

(上記について、東京都から説明)

○委員長 ありがとうございます。

ただいまの石神井川の改修工事説明に対して、何か皆様から御質問、御意見ございますでしょうか。お願いします。

○委員 御説明ありがとうございます。河川は一度見せていただいたことがあります。非常に用地買収、大変なのはよく分かっておりまして、今回もこれ、用地買収が大変なので遅れているという理解なんです。1回設計変更している、この設計変更の内容を教えてくださいませんか。平成27年計画変更。

○東京都 お答えさせていただきます。

今おっしゃっているのは、平成17年に策定をした後、27年に変更しているということでしょうか。

○委員 はい。

○東京都 これは河川整備計画という石神井川を整備するための方針みたいなものを策定しておりまして、17年と27年の大きな違いというのは、雨に対する外力、具体的に申しますと、平成17年度は1時間50ミリを対象に安全を確保していたんですけれども、平成27年につきましては、流域対策ですとか下水道の効果とか、そういったものを見て、全体として75ミリ、先ほど20分の1というような話があったんですけれども、ここの石神井川で言いますと、大体75ミリの雨にも

安全性を確保できるようにということで、変更をしております。

○委員 ありがとうございます。そうすると、よりスペックの高いものになっていると。そこで事業費も見直されているのでしょうか。

○東京都 事業費につきましては、護岸の改修費用を見込んでおりまして、それにつきましては、変更後も変わっていないことから、見込む数字としては変えておりません。

○委員 そうすると、スペックは高くなったんだけども、事業費はそのままやっていると。なので、ディテールのところの設計、細かいところで、費用を一生懸命、押さえているという理解でよろしいですか。

○東京都 河川整備計画の変更というのは、先ほど申し上げたとおり、石神井川全体の計画ということで、基本的な考え方としては、河道で50ミリで、それを超える分につきましては、流域対策、または調節池で整備を行うというような変更内容でございますので、河道につきましては、基本的には同じスペックで整備を行うということになってございます。ということですので、整備費用については、特に変更はないというところでございます。

○委員 そうすると、10年、時間がかかっているのは土地の買収の課題のみと。

○東京都 基本はそういうことになります。

○委員 親水性の向上ということで、例えば9ページの東伏見公園付近のイメージなんて非常に壮大な計画のように見えたりするわけです。それに、東伏見公園とそんなに近かったっけと思ってるんですけども、こういったイメージが今でも継続しているから、9ページのところに絵があるという理解でよろしいですか。

○東京都 そのとおりでございます。今回の評価上、あくまでも今回の河道ということで、事業の進捗状況等を表記させていただいておりますが、実は今回の事業評価区間延長300メートルにつきましては、都市計画の東伏見公園の中にも収まってくると、入ってくるということでございまして、今回の区間の特に中心よりですから、その部分については、今、表示してございます、緩傾斜護岸のような形で、東伏見公園と一体的に整備を行っていくという考えでございます。

○委員 分かりました。いろいろな考え方があると思うんですけど、やはり最近の気象の激しい変動で、川とか水に対する危機感って皆さんすごく高まっていると思うんです。なので、土地が取得できないから進まないというのが一番ネックで、仕

方ないんだと思うんですけども、それでもやはり治水を最初にしっかりとやっていただいた上で、こういった非常に美しい憩いの場なんかもどんどんつくっていただきたいと思います。優先順位は今後、必要なんじゃないかなと考えました。以上です。

○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。そのほかいかがですか。

○委員 ありがとうございました。9ページのところの定性的効果の内水被害軽減のところ、河川改修により下水道の整備が一層促進されるためとあるんですけども、先ほどの、今の御質問の中で計画の変更があって、ほかの下水道と分担があると。河川のところは、この事業に関しては変わっていないということだったんですけど、この考え方を、事業効果は、もう50のところが変わらないから便益についても変わらない。コストは、その時によって、再評価によって変わるかもしれませんが、そういった理解で良いのかということと、下水道の整備が一層促進されると、今まで浸水リスクが下水道の部分で起こっていたことが、河川整備でよくなると。あるいは、そういった河川部分の浸水の被害というのに連携することで変動が出てくるのではないかと思うんですけども、そこはどのように考えればよいのでしょうか。

○東京都 御質問ありがとうございます。非常に分かりにくいというか、よく中でも議論はさせていただいておるんですけど、まず、これは国交省のマニュアルに基づいて事業評価というのをやってございまして、先生おっしゃるとおり、河川と下水というのは、下水から集めた水を河川に流れるということでは一体というところもあるということなんですけど、事業評価につきましては、あくまでも河川の整備、そして、下水の整備を分けてやっているというところでございますので、河川の整備については、便益は河川から溢水した分、これについて、これが河川整備することによって、整備をすることによって被害がなくなるということが便益、そして、整備をするに当たっての工事費、または用地費等が費用ということで、これを出すということになっておるということで、また下水は下水で、それぞれの管路の整備費用、または内水被害が軽減するということが便益ということで、それぞれで出しているということで、本来は多分一緒にやったほうがいいのかもかもしれませんが、非常に複雑になったり事業が別々の事業ということの中で、今は便宜的に、こういうふうに別々にやっているのかなと、認識しているというところでございます。

2つ目の御質問でございまして、今、冒頭、御説明したとおり、一体でございまして、当然河川の整備が進めば、そこにつながる下水道、整備が50ミリの断面で河道が拡幅されれば、新たにそこに下水道の、今は雨水ですけど、雨水の下水道管

理者が整備を進めて水を流すことになると。そうすれば、内水も軽減される。または、もう整備されていても、50ミリの断面が取れていなくて、少し蓋をして、少し流出を抑えている部分もございまして、それが整備が進めば、全部出すことができるので、そういうことで、より内水被害も軽減されると考えます。以上です。

○委員 分かりました。ありがとうございました。便益の計算上は被害に対する回避被害で測っているのだから、被害が起きてしまうことを避けられるということなんですけど、恐らく、連携して効果が出たりするというのは、実質的には、下水道と河川で両方とも被害が軽減されるという意味では重複しているとかということはないのかもしれませんが、住民にとっては、リスクは下がっていると考えていいと思うんですよね、連携した場合に。例えば50から75になって。その部分というのが表現、便益の中身だけを説明していると、その部分が理解できなくなってしまうので、ここに下水道との関係が、下水道が進みますということは書いていただいているんですけども、もう少し全体として、流域でリスク低減の一環であるというような情報が欲しいと思いました。以上です。

○委員長 どうもありがとうございました。そのほか、いかがでしょう。

1つだけ。先ほどの説明でも溢水被害がないと。石神井川では内水ばかりだと。今度、改修したことと、内水被害を軽減するということは直接どういうふうにつながるんですかね。内水被害があるから、河道をつくって、石神井川に内水部分を流すと、そういうことをするのか、あるいは調節池を造って、先に溜めちゃうのかと、水害の概念が、溢水だけを考えると何もこんなことしなくても、過去何年間、全然溢水被害はないわけですから、その辺り、河川整備によって、内水被害が軽減するのかというのが直接、関係性が分からなかったのだから、教えていただければと思いますが。

○東京都 ありがとうございます。先ほどの御回答とも重複するかと思いますが、先生おっしゃるとおり、溢水被害はなくて内水被害だけだということ、それは事実でございます、これは本当に事業評価の便益マニュアルというんですか、これの妙というか、これがあくまでも河川というのは溢水ということで評価してございまして、それが30ミリから50ミリ、30ミリ断面に対して50ミリの雨が降ったときにどのくらい溢水するかというのを、マニュアルに基づいて評価をして、それが最終的に便益になるというような状況というのが、あくまでもマニュアル上の考え方というところでございます。

実情でございますが、これも先ほど申し上げたとおり、河川整備が進みますと、当然そこに入ってくる下水道の整備も進み、また、今もし仮に進んでいて、流出の制限をしている部分については、それが50ミリ流せるようになるということになりますと、当然、内水被害というのが軽減、ないしは解消されるということでございますので効果は非常にあるんですが、そこが費用便益分析、マニュアルの妙とい

うか、そういう状況の中で、定性的な評価というところになっているのかなと思っていますところでございます。以上です。

○委員長 もう一つ、今年、ハザードマップが改訂されたというか、もっと確率が低いもの、高いものというか、低いものになったんですけど、それによって、どのくらい水をかぶるかという計算というか、前提が変わるんじゃないかと思うんですけど、そういうチェックは、もう既に始めているんでしょうか。

○東京都 ハザードマップ、浸水想定区域図というものをつくっておきまして、これから起こりうる最大級の雨を勘案して、つくっています。それにつきましても、整備計画に載っている河川整備ができたとしても、1000年に一度とかの雨を想定していますので、溢水が生じてしまっているような想定区域になっているという現状でございます。

○委員長 そうですか。分かりました。そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。それでは、これは中止にするか継続にするかということですが、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、よろしく願いいたします。どうも御苦労さまでした。それでは、港湾事業の最初のもの説明をお願いいたします。

④ 東京港10号地その2地区国内物流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 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、委員の皆様からの御意見ございますでしょうか。

○委員 御説明ありがとうございました。採用した便益計算で使った需要の数値について教えていただきたいんですけども、実績の需要予測をしたというわけではなくて、港湾計画上の推計値を計算に用いているということかと思うんですけども、これは実績よりも保守的な値なので、費用便益上は、プラスであれば保守的に見ているということなのかもしれません。けれども、港湾の取扱量に対してインフラが不足しているというような傾向だとすると、より正確に需要を使ったほうが、きちんとこれだけの便益が出るということを言えるような気がするんですけども。マニュアル上も、基本的には、事業の目標年に対する需要予測をするということが書いてあるかと思うんですけども、ここは計画上の予測値を使っている。これは予測が難しいものなんですか。別に保守的に見ているということ自体には、異論はない

んですけども、やはり今の段階で見込まれる便益については、きちんと表示したほうがいいのではないかという観点からお聞きしています。

○東京都 御質問ありがとうございます。御指摘の数値でございますけども、第8次改訂港湾計画の数値というのが、東京都港湾審議会、あと国交省様にも諮り、決めた値ということで、こちら、数値的には検討した上で出した、妥当な数値ということで認識をしてございます。

実績ベースはおっしゃるとおり、これより今は上がっている状況でございますけども、今後、これがどうなるかという状況もございますので、現状は、第8次改訂港湾計画の数値、これを使っていくのは妥当と、こちらとしては考えたところでございます。おっしゃるとおり、安全側に今回、見ているというところではございません。

○委員 分かりました。ありがとうございました。

○委員長 そのほか御指摘ございませんでしょうか。よろしいですか。

これ、費用便益もかなり高いし、このまま終わりというわけにはいかないと思うんですけど、これから港湾貨物も大分変わってくると思いますので、中止じゃなくて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 どうも御苦労さまでした。継続で、よろしく申し上げます。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 それでは、お願いいたします。

⑤ 新海面処分場整備事業

(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。

ただいまの説明に対して、何か委員の皆様から、坂井委員、お願いします。

○委員 御説明ありがとうございました。質問というか、非常に興味深い評価だと思うんです。担当者の方というよりは、皆さんで考えていただくのがいいかなとも思うんですけど、これは事業が遅れば遅れるほど、世の中的にはいいことなんだと思うんです。

今回も遅れた理由は、ごみが減っているからという非常に分かりやすいことなの

で、質問ということであれば、マニュアルが港湾整備事業の費用対効果ということで、このマニュアルにしか従えないということなんですよね、きっと。なので、7ページにある、便益が新たな土地の造成、資産の創出ということが掲げられています。少し論点が変わりますけども、土地が増えるということが人口減少化の日本において、そこまで便益になるのか。お台場はトヨタがアリーナをつくるそうですけども、なかなか土地利用がなかなか進まないという現状がある中で、便益に資産の創出として、それが計上されるということにも疑問ですし、あと、さっきの1点目は、何て説明したらいいんでしょう。

○委員長 ごみが減ると。

○委員 ごみが減るということに対しての、どちらかという、事業が遅れているというのをいいとする、そういう評価みたいなことをすべきじゃないかということで、評価の仕方が少し、いわゆる全盛期に使われた評価じゃなくて、今の評価に変えていく必要があると思いました。以上です。

○委員長 感想でよろしいですか。

○委員 感想というよりは、この評価がまた出てくるということでしょうか。

○東京都 評価につきましては、国の基準に則ってやっておりますので、このような評価になってくるかと思えます、今後も。

○委員 なので、多分次回はもっと同じようなことを言う方がいると思うんです。私はその場にはいないと思いますが。少しマニュアルをつくっている国交省のほうに、港湾整備事業として評価し続けるということについて、委員から疑問の声があったぐらいはお伝えいただいたほうがいいのかもかもしれません。

○東京都 承知しました。

○委員長 なるほど、分かりました。そのほかいかがでしょう。今の話も出ていましたけど、質問でも何でもありませんけど、創出されるというのはなかなか難しく、日本の国土面積が増えるということだし、そういう意味では、無条件に還元するという面もないでもないですし、使われない土地が増えると、そういう言い方は難しいし、非常にそういう意味で難しいんですけれども、産廃だとかそういう量も、いろいろ技術の発達によって無駄がなくなってスリム化してくるし、なかなかそういう意味で、こういう埋立ての問題は難しいと思うので、単純に今のマニュアルが悪いとか、というようにはならないんじゃないかと、私はそんな感じに思っています。これは私の個人的な意見ですが、そのほか、いかがでしょうか。

今日の事業評価とは関係ないんですけど、護岸に対する耐震の基準というのは厳しくなったんですか。耐震基準、今の基準でやると、もう少し強いのが来ると、あるいは、いろいろな津波なんか来ると、潰れてしまうんじゃないのみたいなことで、耐震基準が変わって、護岸を造るのでももう少しちゃんとやらなきゃいけないみたいな、そういう話は出ていないんですか。

変な話、神戸のときの地震で、随分、護岸が崩れちゃいましたよね。それから随分、日本も頑張ってると思うんですけど、最近の、特に東日本大震災を契機に、いろいろ南海トラフだとか何とかということを言われていますけど、そのときの護岸の耐震基準というんですか、それは強化されているんでしょうかというのが質問です。事業評価とは関係ないんですけど。

○東京都 御質問ありがとうございます。おっしゃられるとおり、耐震に関しましては強化されてきております。

○委員長 そうですか。コストもかかるということですね。建設費も高くなるということですね。

○東京都 そうですね、その辺りは適正に計算しながらやっていると思います。

○委員長 どうもありがとうございます。そのほかいかがでございますか。

○委員 これも事業で評価する対象じゃないので、教えていただきたいんですけども、こういう海洋の処分場の環境への影響というのは、一応環境アセスなりで事前に評価して、あるいは、そういう法にのっとったものを講じているので、全く問題ないかと思うんですけども、中に処理をしたものであるとはいえ、廃棄物があって、それが年月が経るに従ってどうかというような、そういった環境のモニタリングのようなものとは、何らか事業の枠組みとの連携なり連動があるんでしょうか。

○東京都 御質問ありがとうございます。

港湾局としましては、毎日、濁度と水温、pH、DO（溶存酸素）、この辺りの測定もしておりますし、週1回ですけども、SSという浮遊物質の測定と、あと、流向、流速なんかの測定も行っております。多分、そのほかに環境局のほうでも何かしら調査をやっていると思います。

○委員 分かりました。この事業ということではなくて、普通にモニタリングしていて、何かチェックできるようなにはなっていると。

○東京都 そうですね。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがでしょう。よろしいですか。

それでは、また、皆さんにお諮りしますが、この事業は中止するんじゃなくて、継続することに賛成でしょうか。

(「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、継続して事業を進めていただければと思います。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 今日はこれで、本年度の事業評価対象は全て終わりましたので、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)