

令和5年度第2回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和5年7月10日(月)午後2時00分から午後3時59分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室22

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)

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 教授)

田村 達久(早稲田大学 法学大学院 教授・法学学術院長・
法学部長)

知花 武佳(政策研究大学院大学 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5年度第2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230号線

②西東京都市計画道路3・4・9号線

③東京都市計画道路補助第133号線

5. 議事の概要

(1) 令和5年度第2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230号線

(上記について、東京都から説明)

○委員長 説明ありがとうございました。それでは委員の皆様方から今の説明
に対する不明な点だとかあるいはご意見がございましたらお願いいたします。

○委員 詳細な説明どうもありがとうございました。道路としても有用であり、

緊急車両の走行、災害時にも有意義だということと、それから鉄道の空白地帯もあるかと思しますので、交通という意味では非常に有意義なプロジェクトだと感じてお伺いしていました。

質問ですが、その大江戸線の延伸の導入空間ということは、真下に大江戸線が入ると考えてよろしいですね。そうすると今回の評価区間か、その延長上に新しい駅などが作られる予定になるかと思えます。オール都庁というお話がありました。例えばそういう駅周辺について、歩行者空間などを意識した道路整備を、まちづくりの中でされていかれるのかなと思うので、その辺りのお考えや工夫というようなことをぜひお伺いできればと思います。よろしくお願ひします。

○東京都 お答えいたします。今茶木先生が仰った通り、ここは交通空白地域になっていまして、練馬区のコミュニティバスを走らせながらなんとか運用しているところでございまして、ここに大江戸線が入ってくることによって、この地域の方の足というのはかなり抜本的に変わっていくのだらうなというところでございます。ご質問の駅について、ポコポコ計画をされていて、確かにこう道路の真下に入って参ります。具体的にまだどれぐらいの規模の駅舎になるかというのがまだ見えてきてない状況であります。ただ、先ほど申し上げましたとおり、地域の街づくりも進んできておりますので、そういった方々との意見交換をしながら、道路のしつらえというものも考えていくのだらうなというイメージを持っております。今まだ何か決まっているものがないものですから、ご意見として仰る通り、しっかりと駅の機能が発揮される道路整備であるべきだと思っておりますので、それに対して説明していきたいと思っております。

○委員長 ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか？

○委員 ご説明ありがとうございます。11 ページに区間の図があるところでございますけれども、図で言うと右側の三角形あたりが先行的に供用された200mの区間だと思います。用地自体はもう9割5分、96%ということですからあとその用地いろいろ難しいところですが、用地を取得されて工事を進めていかれるという形でだいぶゴールが見えつつあるのかなという感じが致しております。

そこでご質問ですけれども、次またこう最終完成までの間にもう一段一部共用みたいな話があるのかどうかということと、そう思うとちょうど白子川って書いてあるところにこう斜め右下に行くようなところが見えるので、その辺が一つの区切りかなとか、その辺りの完成までの間でまた段階的なみたいな形がありえそうなのかどうなのかというあたりを聞かせていただければと思います。

お願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。おっしゃる通り、我々としても区間区間で整備をして、早く地元の方に還元をするということを、目指してやっています。用地の取得状況にもよってまとまって取得出来ないと、そこをできませんし、手前で一軒あるとそこからもう先工事できないという状況もございますので、これからの用地の取得状況も踏まえて、あと工事の進捗も考えながら、中村先生、おっしゃったようなところは試行して行きたいなど。

ただ、ここは非常に狭い受け皿になる道路が非常に脆弱なものですから、通過交通が入ってくることによる地元が嫌悪感を感じられるとなかなかできないとか、いろんな複合的な要素がございますのでそういったところを目指しながらやって行きたいと思っております。

○委員 わかりました。どうぞよろしくお願いいたします。

これ、細かい話ですけど、コスト削減の取り組みのところの記述です。さっき低炭素アスファルトの話があって、今日の3件とも同じように入っているんですけど、これはコスト削減というよりは低炭素の話ですよねと思って見ていたら、最後には、コスト削減「等」の取り組みってなっているペーパーがあって、それで納得ができました。「等」が抜けているので、あればいいかなと思います。

○委員長 どうもありがとうございます。その他いかがでしょうか？朝日先生。

○委員 ありがとうございます。私も暫定利用についてお伺いしたいですけれども、今の説明で、出来たから開放できるというものではないっていうのはわかりました。思ったことなんですけれども、事業評価のお示しする情報は、完成形が基準なので、出来た場合にどういう効果があるかっていうことと、あと完成に向けてどのぐらいの進捗なのかっていうところがメインだと思います。それは踏まえつつもこういうふうに用地がなかなか大変なところだと時間がかかって、事業中の完成までの空間利用が、色々今までも出てきたかと思うんですけど、工事には入れないけど囲うとかがあります。

特に長期化するとどういう便益が空間利用によって出来てるかということも、一応その事業の中で説明すべき事とは思っていますね。だから、このように暫定で便益の早期発現ができれば、それはもうもうちょっと強調して書いたほうがいいかなっていうふうに思います。それからその囲ってあってっていうところを、どういうふうに活用できるかということも、これから道路空間が再生エネルギー発電などに暫定的に活用できたり、事業中の便益発現、あるいはコストになっ

てしまうということもあるかと思うんですね。長くなればなるほど、なかなかそこを活用せずに置いておくことの逸失利益があるかと思います。事業評価の役割自体は、この事業を進めていいかということなので、本質ではないかもしれないけれど、もう少し事業中の空間の利用について、こういう風に情報を発信していくというか、効果に入れていくのは必要な方かなと思いました。意見です。ありがとうございます。

○委員長 よろしいですか？なにかございますか？

○東京都 貴重なご意見ありがとうございます。今、お話聞いていて思ったのは特に木造住宅密集地域みたいなところ、本当に用地を空けていただいて、それだけでもこの延焼遮断の効果っていうのが出てまいりますので、例えば本当に事業が終わらなくても、一定程度地域への効果みたいなところは、しっかりとアピールして行ってもいいものでもありますし、しなきゃいけないところだと思いますので、本当にそういったところを注意しながらやっていきたいと思います。ありがとうございます。

○委員 ありがとうございます。主要な質問が出揃ったような気もするので、私から。

土地の買収、用地買収にあたって、お尋ねしたいんですけど、ちょうど今出てるこの図の右下に四角で囲っている、いわゆるミニ開発というか、一つの大きな敷地を8個に分けて、その場合の真ん中に共有の私道があるんですけど、このABCDの並びっていうのは非常に複雑な並びになってるんです。これは通常ですか、その場がこのように非常に特殊だったのか、教えていただけますか？

○東京都 お答えさせていただきます。建設局用地部用地課長小林と申します。よろしく願いいたします。今、ご質問いただきました共有私道の例でございますが、これはこの現場でそのままあったというものではなく、一つのイメージとして書かせていただいております。

やはり昔に開発された中には、特殊な形で私道の権利が設定されているところもございますけれども、黄色の部分がそれぞれ共有で持ち分を持っているというものも多くございますので、これは一例として、ご覧頂ければと思います。

○委員 ありがとうございます。これを見て驚いたのは、要するにAという宅

地の前に A の共有私道があれば、あと H の宅地の前に H の共有私道があれば、A さんと H さんをなんとか納得させれば、公道から少し広がるのかなと思うんですけど、これだと A・G・F・H の方、皆さんとりあえずハンコもらわないと用地が進まないと思ってますけど、じゃあこれは例外的と思ってよろしいですか。

○東京都 これが一般的というものではございませんけれども、私道の中には色々と複雑な経緯のものがあるということで、事例として示させていただきました。

○委員 ありがとうございます。多分、今日続く三件とも用地買収が大変そうなところなので、聞いておこうと思って質問させていただきました。ありがとうございます。

○東京都 1点よろしいですか？今の関連でその前面の私道がその人だけの権利ですと勝手に売り払われてしまうので入れ子にして共有私道の権利を守るためにこういう風になっているという事例もあるようでして、そういうこともやられていると。全てが全てじゃないのかもしれませんが。

○委員 ありがとうございます。

○委員 ありがとうございます。坂井委員のご質問に重ねてということですけど、これはこういうのがあったので、時間を要したと言う理解でよろしいですかね。まだ残っていてということもあるのかっていうのが一つです。

それから、本事業の評価直接ではなくて、申し訳ありませんけれども、資料として出ているので、併せて教えていただきたいことが一つあります。先ほども言いましたように、230号線というのは大江戸線の延伸の導入区間になっているということで、資料の八ページ目、図も示されているところであります。この先事業としてはすでに用地を取得されている二期目というか、②の図が示されていたかと思います。この事業区間と次の二期工事の間が外環道を通るという形になっているということから、大江戸線との浅深関係ですね、どちらの方が地上の方であって、外環道の方との関係、どうなっているのかっていうのを、せっかくの機会ですので、教えていただけたらなと思うところであります。これは2つ目ですけど、事業評価に直接結びつきませんが、補助大泉町二期工事をするということになれば、将来的には関係するだろうというふうに思いますので、併せて教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

○東京都 お答えさせていただきます。用地買収に時間がかかっている理由ですが、新設の道路になってございまして、現道が少なく、新たに道路空間として用地を取得させていただいている区域というのが非常に多くございます。そういったしますとなかなかこう権利関係が複雑であったり、あとは相続の問題も色々発生したりというところで、どうしても用地取得に時間がかかってしまっていると言うような状況になってございます。先ほどの共有私道も入っているというのもございますけれども、やはりなかなか新設道路となりますと、色々と権利者の数が多いというところがございまして時間がかかってございます。

○委員 私の質問は共有私道の問題も片づいたのか否かということだったので、権利関係の複雑なところあるけど、共有私道問題はないと言う風に理解しているかどうかということでございました。

○東京都 失礼いたしました。共有私道はまだ残ってございます。この例のような私道とは違いますけれども、まだ少し共有私道も残ってございますので、現在鋭意折衝を進めているという状況でございます。

○委員長 よろしいですか？

○東京都 もう一点、お答えをいたします。その地下の使い方の問題でございませぬ。今230については、当然、平面でいきます。で、次に出てくるのは外環になります。さらに大江戸線はその下を越す。そういったような今計画になっております。今のところの計画でありますので、これから詳細を詰めていく中で、どうなっていくのかというのがあります。今の基本設計概略設計段階ではそういうふう聞いております。

○委員 ありがとうございます。私は、土木系の専門ではございませんけれども、外環道あとは都営大江戸線との関係と、そこら辺の工事ということについてもいろいろコスト面とか安全面というのでご苦労なのかなと思いますけど、ありがとうございます。

○委員長 その他いかがですか？

○委員 ありがとうございます。簡単なことで、白子川跨ぎますけれども、この川はまだ多分護岸が完成してない、高さが足りないと思うんですね。どっちが先かというのがありますけれども、今計画ではどうなんですかね。上げた後

の高さにすり合わせる感じですか。

○東京都 ありがとうございます。先生、よくご存知でございますので。私は河川得意ではないのですが、聞いたところによりますと、私どもの、今度白子川を跨ぐ橋梁をかけるときに一緒に護岸工事も私どもでやりまして、嵩上げをしてということをお聞かしております。

○委員 なるほど。実はさっきも似たような事例で、ご説明いただいたところなんですけど、その前後がまだ出来てなくても、この道路ができるタイミングで、ここはかさ上げするということですね。

河川の方の問題ですけれども、それによってこう安全度が場所によって変わってくるので、注意しなきゃいけないなと思うんですけど、こっちの話じゃないです。ありがとうございました。

○委員長 その他いかがですか？

すみません、最後に直接今回の評価とは関係ないんですけど、いくつか教えて頂きたいと思います。先ほどもでましたけど、外環道との関係なんですけど、外環道はこの区間は6車線の地下ですよ。

この絵だとどうなってるかよくわからないですよ。三ページの絵だと。図によると地下に行ってるような、その新しい230がね。

外環が上にあって230が下にあるって絵ですよ。なんでこういう絵を書くのかなっていうのが不思議。当然上に230が来るってことですね。その下に大江戸線が、外環道の下に大江戸線がくるっていう意味ですね。この外環道で、この区間は側道っていうか298がない区間で何としてでも外に国としては欲しいわけですよ。

もしそういう側道四車線がこの外環道のこの地下空間の上に来ちゃったら見事に230と平面交差するという事態もあるし、将来的には、この外環の地上にちゃんと道路を作りたいという希望もあると思うんですけどね。そのあたりの積極的にどこかが早く国に作れていうことを言ってほしいというのはまずお願いの一点目です。

それから次は、この非常に難しい住宅地内に230を通すということは、残地が結構できるんじゃないかと思うんです。残地のことはここでは書かれていませんけど、一体どのぐらいの広さの残地ができて、その残置を練馬区がどういうふう調整しようとしてるのか、まちづくりに関して残地をうまく処理して綺麗な沿道をつくるのが非常に重要なことだと思うんですけど、これは都じゃなくて練馬区だと思うんですけど、練馬区に対して都が積極的に残地があるから

いいんだとか、残地を集めてこうするだとか、そういう方針をやっぱり1つないし2つ立ててほしいという気がいたします。事業効果としてね。そういう見えざる効果としてずいぶんあるはずなので是非ともその外環との立体の関係と、それから残地をどうするかという事です。

これパッと見ると全然無いように見えるけど、結構面積的には残地が多くなるんじゃないかと思うんですよね。そういうことを一つお願いして私のお願いとして発言させていただきました。以上です。

○委員長 その他いかがですか？よろしいですか？

それではここで委員会としてこの事業、プロジェクト 230 ですが継続すべきか、いやもう中止するかということなんですが、継続でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 じゃあぜひ。今日指摘された注意をよく継続して頑張ってください。ありがとうございました。

引き続き次のプロジェクト、事業の審議でよろしいですか。では次は西東京の街路事業ですが、説明お願いいたします。

②西東京都市計画道路3・4・9号線

(上記について、東京都から説明)

○委員長 ただいまの説明について委員の方からご質問あればよろしくお願ひします。

○委員 ありがとうございます。最初、細かいことを聞かせてください。この区間の東側にその他未整備という区間がありますよね。ですけど、後ろのほうに出てくる水色の線を見ると、そこはしっかり水色でひいてあるんですけども、事業投資効果(4)ですか、

この右側の区間を、右側・東側の区間をどう考えるのか、B/C出すときはこの区間は出来たとして評価しているのか、あるいはこれは全く実施されていないので、入れてないのかなど、この東側の区間の扱いについて教えていただけますか。

○東京都 お答えいたします。調布保谷線から東側のこれからまだ計画が立つ

てないところにつきましては、4次事業化計画にも位置づけがない路線でございますので、基本的には整備がないものとして計算はされております。

○委員 わかりました。この水色は将来的にとという意味ですね、わかりました。ありがとうございます。もう一つお伺いしたいんですけど、今回いつもの定性的効果というのが割と一般的なものが多い中で、地域の実情に即したものが出てきたのは非常にいいなと思って見てました。特に小児科医療っていうのも、状況がよくわかりました。

一方で緑地をつなぐ話ですよ。私なんかよく関わる生態系の保全で、緑地をつなぐっていうような話だと、こういうつなぎ方をよくするんですけど、この住宅地と農地をつないでいるわけじゃなくて、その生産緑地が集中しているところ同士をつないでいるので、必ずしもその直売所と住宅をつなぐという話は違うのかなという気もするんですよ。

だから、そういう中で、一方で、そのせっかくの観点でなんとか活かさないかなと思って考えてるんですけど、この生産緑地が集中しているところ、緑地間あるいはその先、避難所というような話も出ましたけれども、そういうところ同士が繋がるメリットっていうのが見えるといいかなと思いました。感想になるかもしれませんが。以上です。

○委員長 他にいかがでしょう。

○委員 ありがとうございます。交通としての B/C のところはよくわかりました。私も定性的効果のところ、投資効果のところでしたところなんですけど、素直に今の小児医療とか防災はよくわかります。交通とも関連して、相乗効果が本当にあると思うんですけど、その緑地、都市緑地のところですね、ここすごく面白いなと思いました。こういった都市の中の自然、緑地・農地も自然的機能を持つところを、その自然資本と道路資本を一緒に評価していくことは、視点としてはすごく大事だと思うので、いい着眼点だなと思いました。

一方で生産緑地の話を聞いていると、交通が便利になると、開発圧力があれば逆になっちゃうんですよ。余計生産緑地が減ってしまうんじゃないかっていうことをよく聞きますので、そこは難しいところだなと思います。

市が志向するまちづくりがどれだけきちんと主導していけるかにかかってくる部分もある。道路があるだけだと、開発につながってしまったりというところがあるので、その市のまちづくりの方の取り組みがどれだけしっかりしているか、これをきちんと収益性を持って生産緑地としてやっていけるように、しっかりつなげるための基盤としてはすごくよくわかる話だと思います。

こういった道路資本と、そのほかの自然資本的なものとのポテンシャルの評価自体はすごくいいものだと思います。だから、この街づくりと連携するという、東京都がやったこの道路投資をその市のまちづくりの方で、本当にきちんと生かしてもらってところ次第かと思うんですよね。ここで市の政策について語る場所ではないので、ポテンシャルとして、こういうふうに示すということについては、いい取り組みかなと思いました。

○委員長 その他いかがでしょう？

また私からですけど、たまたま今生産緑地の話が出ましたけれど、その西東京市はそういう意味で緑地を保全したいっていう気持ちはよく分かるんですが、生産緑地そのものは、生産緑地法 30 年経っていろいろ今問題が起きてますけど、一番の問題は細切れでいろんなところにあるっていう。

どっちかっていうと集めて広くしたいということなんですが、せめて西東京市がその気があるなら買取請求が来たときに、ちゃんと買い取って市の用地として、それでまとまった生産緑地にしてとかって、そういう方針になるようですね、東京都が指導をなさるといいんじゃないかなと思います。

買取請求って、生産緑地として維持できなくなった、例えば、農業従事者が高齢で亡くなったとかですね、できなくなっちゃったから買取請求を出して買い取ってくれて言うんですけど、買取価格がめちゃくちゃ高いからね。誰も買い取れないから解除しちゃうっていうのは、通例ですけど、そういう日本の通例と言うか、東京の通例と違った考え方をぜひ西東京市に、緑を強調するなら考えてくれるっていう指導を、東京都からしていただけるとありがたいなと思いました。

ついでに、東大の田無農園ぶった切るわけですけど、これは平面で農地を 2 分しちゃうわけですか。もったいないですね。せっかくいろいろ地下にして上を農地にしておくっていう。そういうことは、このせっかく緑・緑だつて言ってるんだから分断するっていうのは、次のプロセスだと思いますけど、なるべく排除してほしいなあって感じが致します。緑を強調する限り。

それから小児医療のことが書かれていますけど、一応厚労省の方針としては、医療機関を 1 次と 2 次と 3 次に割って、仕組みをつくらうとしてるので、そういうこともどうせ書くならそういうことも書いていただきたいなと思いました。

事業評価と直接関係ないんですけど。最後になりますけど、その標準断面が三ページ、さっきも言い忘れたんですけど、なぜかその自転車道がその車道にくっついてるわけで、最近流行りの矢羽根で自転車を通せって、それよりは一昔前のその植樹が車道と自転車の間にあるべきだと思うんですよね。

最近の絵はね、みんなこうなっちゃって自転車は車にひかれなさいっていう推奨しているような絵ですよ。どっちかっていうと。なんでこれにしちゃうの。

世の中ね、自転車は全部車道を走れって、そういうルールにしたら、右へ倣えてね、こういうふうにしちゃうと、せめて東京都ぐらいはですね反対して、いや車道と人間は分けて自転車と車の間に防御用に植樹をするんだ、ぐらいの強い意見ですね。この標準断面を書いてほしいんですけど。

さっきも言いましたけど、外環のところもそういう絵だったんでね。なんでみんな右へ倣えてこうなっちゃうのかなっていう風に思っちゃうんですけど、こういう指導がね。まさか社長が言ってるわけじゃないと思うんですけど、社長だってね。東京都のですよ。社長だってこんなに見せたら冗談じゃないじゃないかと思うんですけど、ぜひそこを考え直していただきたいと思います。これは意見です。

ほかいかがですか？ よろしいですか？

それではこの所沢街道のバイパスというか、この事業ですけれど、継続でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 皆さん合意ということで、今いろんな観点から注意等出ましたけれど、よろしく願いして、事業を継続して進めてください。よろしく願いします。

引き続き3番目の阿佐ヶ谷のところですね。これを審議したいと思いますが、事務局のほうから説明をお願いします。

③東京都市計画道路補助第133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。それではただいまの説明に、知花先生。

○委員 ありがとうございます。また河川のことです。さっきと同じこととなりますけれども、事業概要(3)の絵と(4)の絵が微妙に違うんですが、この川の上は入ってるんですか？入ってないんですか？

○東京都 大変失礼いたしました。(3)が正解です。妙正寺川の手前までですね。

(※公表資料は、事業概要(4)を修正。)

○委員 であれば、また同じ質問で、ここも未整備区間なんですけど、河川が。今回の対象じゃないってことなのかもしれませんが、逆に川の上なのでやっちゃってもいいんじゃないかなという気もしたんですけど、なんでここで切れてるんですかね？

○東京都 今回の河川のほうで、護岸の修工事今やっているところですね、ちょうど今工事中であります。

○委員 合わせてやったほうがいいんじゃないですか？

○東京都 合わせてやりたいところではあるのですが、その先の用地取得もまだ進んでない部分もありますので、ある程度ロットをもって工事に入って行きたいというところで、まずは河川工事が先行しているという状況です。

○委員 終わって対岸の用地を買えた時の方がスムーズだという理解ですね。それはわかりました。もう一つ、素人的に考えるとところ中杉通りを広げた方がいいんじゃないかと。もともとこういう計画だったからということだと思うんですけども、それなんでできないですか？というのと、あと似たような質問になっちゃいますけれども、これ作った後、中杉通りは特に手を加えないんですか？ということと、そのバスの時間が短縮するっていうのありましたけど、今多分この中杉通りにいっぱいバス停があるような気がするんですが、それはどう考えたらいいですか？というふうに三つありますけど、似たような話で、中杉通りの扱いについて教えていただきたい。

○東京都 一般論で申し上げますと、補助 133 が主動線になって参りますので、現道の中杉通りっていうのは、区に移管をして管理していただくっていうのが一般的でありますけれども、まだ具体的にそこまでの協議ってなされていないと思っています。

この現道広げればいいじゃないかっていうのは、よく、地元の皆様からもご意見としていただくんですが、都市計画を決めたセクションではないので、あんまり不確かなことは言えないなって、この場ですね。ただ思うに、見ていただきますと踏切を越えてすぐ曲がるっていう線形を改良しようとしたのかなというのは思うんですが。都市計画の決定のプロセスについてはごめんなさい。ここでは差し控えさせていただきます。

○委員 ありがとうございます。あと、バス停はどうなるんですか。バスは移動

するんですか。新しい方に。

○東京都 これも一般論ですけれども、やはり速やかに流れるところに、バス停もルートも変わっていくというのが一般的であります。

○委員 地域の人にもそれは説明済みですかね。バスが来なくなるわけですよ、沿道の人たち。

○東京都 まだそこまでのことは地元の方にはご説明していないでしょうし、またバス事業者の意向というのもあると思いますので、どちらかになった方がお客さんが乗るかっていう判断もあろうかと思いますが。そこはまだ協議にも至っていないのではないかなというふうに思います。

○委員 わかりました。そうすると、バスの定時性、定性的効果でありますけど、それ次第ということですね。わかりました。ありがとうございます。

○委員長 その他にいかがでしょうか。どうぞ。

○委員 ご説明ありがとうございます。今の知花委員のところですね。私も伺おうと思っていたところですが、それよりもですね、定性的効果のところ記載がありますけれども、この道路先ほども議論ありました、自転車専用の通行帯は作らない。だけでもそれ用のスペースをとれば、安全性確保ということになるってことなので、結局自転車や歩行者自転車の通行の安全性、両者も対立関係があると思いますけれども、その確保、安全性ということと、自転車通行帯を作るかっていうのは常には一致しないってんですかね。1対1の対応になってないということで理解してよろしいかと言うのが1点でございます。それから、今の知花委員のご質問があって、中杉通りの現状、この地形もこの図だと分からないと思うんですが、おそらくこの現状だと線形を変えるってところで、坂を上るような、地形ではなかったかと思うんですね。なので、今ある、補助133の路線といいますかね。この決定されたのかなと

推測は、できなくはないですけれども、先ほどおっしゃったように、この都市計画決定昭和41年で変わっていないということですから、そこを、前提としながら考えるということになるんでしょうけれども、なぜこの中杉通りの拡幅で対応しきれないだろうか？

そちらの方がさらに費用が安くなり、かつ、便益が高くなるような、素人的には思ったりするということなんですね。そこで質問として1点目、2点目として

は同じような疑問を持ったということでございます。よろしくお願いいたします。

○東京都 1点につきましては、本当におっしゃる通りでありまして、警察行政と我々の中で今、その本当に過渡期っていいですか、本当に自転車をこう車道に持って行こうというのが。それがもう何でしょう、正になっていますので、その中でこう、我々としてどういうふうに道路整備をして行くかっていうもの。そこで考えざるを得ないっていうのが実際のところではありますね。

その中でもよく言われるのは、ここからここまで自動車専用道路できて、途中からこう矢羽根になってこう、どっち行ったらいいんだ、みたいところはよく聞かれるところでもあります。それってやっぱりその自転車を使う方のルールの認識不足というのがあるんですが、と言いつつも、例えば自転車歩行者道でしたら、別に歩道を走ってもいいわけですね。すぐ止まれるような速度で走るっていうのは、道交法上問題ないわけですね。なので、そういった、ルールの浸透とやっぱり物理的に我々の道路整備のなかで、いかに事故を少なくするようにして行くかっていうのは、常に我々としては考えていかなければいけないところかなというふうに思っています。答えになっておりませんが、そういうふうに考えております。

○委員長 よろしいですか？そのほか。

○委員 ありがとうございます。1点意見と2点お願いですかね。意見として、私も中杉通りをこのまま拡幅した方が、色々この辺で生活している方々にも影響ないし、いろんな意味でもっていうのは思ってるので、その昭和41年決定なので、確かに何とも動かし難いかもしれませんが、このことによって用地買収もかなり進むのが遅いと思いますので。かなり難しい工事じゃないかなという予測を多分皆さん持ってると思うんですけども、それをこのまま遂行する。

41年で、50年前ですよ。ちなみに私がもう半世紀前の、小学校の時にこの中杉通りで、バスで、小学校まで行ってましたけども、無理がある感じっていうのが1点目です。

2点目は、この西武新宿線の鷲ノ宮駅って、新宿を出て、高田馬場で急行・特急すべてが次に止まるのが鷲ノ宮という、ある意味ターミナルなんですけども、その割には駅前広場もないし、貧弱な、そしてすぐ踏切があるので、おっしゃったように、踏切はいつも開かずの扉で大変なことになってます。よく見たら今年度の最後に西武線の立体交差の案件でできますけれども、立体交差なんか2・3箇所あるので、ブツ切れなんですけど、最後の回に多分この鷲ノ宮も含まれる案件

が出てくるのでどうでしょうね？これは審査のやりやすさは、皆さん違うかもしれないけれども、企画される方としては立体交差編、街路編、ってこう分けた方がやりやすいんでしょうけど、聞いている方としてはこの鷺宮周辺が非常に変わるという意味では立体交差と道路を一緒っていう、やり方もあるかなと思ったので、今後のこの会議の進め方なんかも、我々も本当東京って広いし、いろんな場所あるので、毎回こう一生懸命理解しながらやるのに大変なので、立体交差でこの駅前がどう変わるかっていうと、この道路っていうことは、地元の方々にはもう同じこと、近いことで、それがたまたま事業的には別の事業だし、部署も違うし、時期も違うしってことなんですけども、そのあたりは少し検討していただければありがたいかなと思いました。

最後、本当些末なお願いなんですけども、例えば4ページのこの元図ですね。下の白地図ですけれども、この地図ってのは、何年版を使っているんでしょうか。これかなり古い地図で、どのぐらいのその宅地・住宅の賠償しなきゃいけないのかって私結構これすごい拡大して、いつもしっかり見てるんですけども、多分に、もうちょっと建ってるんじゃないかと思うぐらい、今はもう建ってるので、なるべくこの議論するときのこの下の図を最新版にさせていただきたいというのがお願いします。以上です。

○委員長 よろしいですか？答え、ありますか？

○東京都 事務局マターになるかもしれませんが、おっしゃるとおり関連する連立と街路、一緒にこう付議をした方が、先生方のご理解をいただけるということであるとすれば、そこは事務方の方で、工夫していくしかありませんので、そこは検討して行きたいと思います。あと下の白図については、ご意見として、なるべく新しいものに貼るように、今後努めて参ります。ご容赦いただければと思います。

○事務局 会議の進行の議題はご意見いただきましたので、考慮していいと思いますけども、説明方の揃いというところと、指定の時期がございまして今回こうなってしまいましたけども、次回以降の運営の方で、この辺も含めて検討したいと思います。ご意見ありがとうございました。

○委員長 この件に関して2、3質問があるんですが、気になったのは連続立体交差事業採算出てますけど、その時踏切がなくなるわけですね。

まさかその効果まで含めて便益にカウントしているのではないだろうか。あ

まりにも便益が大きすぎるからね。これあくまでもまだ踏切のまま、ただただ、こうやって新設された中杉通りができたらかうなりますよってということなのかどうかというのが非常に気になった第1点であります。

それから検討していただければいいですけど、その新設中杉通り、昭和41年都市計画決定というお話がありましたけど、昭和41年の都市計画決定の幅員が18mであったとするならですね。そうやって都市計画決定したんだから、その幅員内で変な物を建てちゃいけないっていう建築基準法の規制は当然かかっているわけですね。だから今用地買収はすごく困難を極めているとか、マンションができちゃって区分所有権があつて問題だとかね。そういうことは当然、その計画決定された幅の中で、そういう建築物ができた場合の規定というのがあるって、それこそ建てた方が悪いっていうところが随分あるので、その用地取得率が低い理由というのはですね。私が直感的に見ると、東京都はお金がないから買えなかったんじゃないかと。そういう違法建築物に対して、なんら制裁をかけることはしてないから、こうなんだと。

その住宅を建てた人の権利を守るために言うことを聞いているだつていう、そういうような面が見え隠れするような気もするので、とにかく昭和41年都市計画決定幅員18mで決めたなら、あるいは幅員を拡張したのが都市計画決定の変更があつて、もっと新しい時に計画決定を変更したとか、そういうのがあればそれ以降は本当に建築基準法の規制がかかって、やたらめったら地権者が勝手な事出来ないようになってるわけですから、それをもうちょっと有効に活用しない限り、その用地取得率が上がらないと思うんですけど、どうですか。

○東京都 ご意見ありがとうございます。私の方からは用地取得の件でお答えをさせていただきたいと思います。委員長からご指摘頂きました通り、都市計画道路として、都市計画決定をされますと、都市計画法で53条の許可が必要になるということになりますので、一定の建築制限というのがかかってまいります。ただ、その中でも例えば木造の二階建て、地下がない構造物のものですとか、鉄骨造という構造のものについては、これは先買いかさういったことをしない限りは逆に許可をしなければならぬというような法律上の立て付けにもなっております。そうしました時に、土地が買えるかどうかというところですが、事業が具体化されない中での、用地の先買いかさういったものは現実的には難しいという状況がございます。今も先買いの対象になりますのが、更地で、東京都の場合ですと4次の事業化路線に入っていることというところがございますので、その建築行為が発生する段階で、本当に少しでも取得ができれば、違うというおっしゃるとおりなんですけど、なかなか難しいと言いますか。

○委員長 その建築行為をしてもいいんだけど、その規制がかかっているから、例えば壊せないのが立てられないとかそうなっているわけでしょ。だから、そういうことを同意して建築行為をしているわけですね。だから、それを知っているかっていうことをね。ちゃんと地権者に言うべきだと思うんですよね。あなた東京都が買いたいって言った時にすぐ壊せるようになっているんだぞってそういうルールなんだぞっていうことをですね、ちゃんと地権者に分からせてから買うべきだっていう意見です。

○東京都 ありがとうございます。なかなか折衝させていただく中で、ストレートには申し上げにくい項目でございますけれども、事業へのご理解をいただけるように、現在も鋭意折衝をさせて頂いております。

○委員長 だから、用地取得率が低いっていう理由はね、相手がいっぱい自由に建て替え、建物を建てたいなんて言うのを認めてるからじゃないかって。逆に言うと、そういう風に見られちゃうっていうことなんでね。それを注意してくださいというそういう意味です。

○東京都 承知しました。ありがとうございます。

○東京都 1点目の質問でありますけれども、事実関係から申し上げますと、鷺宮は立体化されていることを前提としてシミュレートをしています。

○委員長 そうですか。

○東京都 将来、東京で4次事業化計画が全てネットワークで繋がった時のものをベースとして、この路線があるかなしかでやっておりますので、便益の二重計算にはなってないのではないかというふうに思っております。

○委員長 鉄道連続立体交差事業のネットワーク、道路ネットワークが確定しているっていうところに考慮されてるということですか。わかりました。

その他いかがでしょうか。よろしいですか。それではこれについて、継続ということでもよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 それではいろいろ物議を醸しましたけど、よろしくお願ひいたします。どうもありがとうございます。今日3件、街路事業の事業評価がこれで終わりました。マイクを事務局に戻します。

○事務局 ありがとうございます。本日は長時間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)