

令和5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5年12月4日(月)午後2時00分から午後4時33分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室21

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)

4. 審議会に付した議題

(1) 令和5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武鉄道東上本線 (大山駅付近)

② JR南武線連続立体交差事業 (谷保駅～立川駅間)

③ 西武新宿線連続立体交差事業 (野方駅～井荻駅付近)

④ 西武新宿線連続立体交差事業 (井荻駅～西武柳沢駅間)

5. 議事の概要

(1) 令和5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武鉄道東上本線 (大山駅付近)

(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。只今の説明に対して委員の皆様、ご指摘ご質問ございましたらどうぞ。

○委員 ご説明ありがとうございます。物価高騰を見込んだところなのですが、直近の物価高騰は数値ではありませんというところだったんですが、物価高を

見込んだ値になっているというご説明だったでしょうか。

それに関連して、費用の数字というのは何らか実質価格に直したりはしてなくて名目というか、普通の価格で計算されているものなんでしょうか。

もう1つは高架下の活用について定性的効果なんですけど、これは都市機能の向上は、高架下空間の活用による都市機能の向上ということですが、これからだと思うんですけども、どういったプロセスで、鉄道の用地なので、そこと話をするとということになるんでしょうけれども、どのような機能が考えられるでしょうか。よろしく願いいたします。

○東京都 3点ご質問いただいたかと存じます。

まず、1点目の物価高騰の部分についてご説明を再度申し上げたいと思います。スライドの番号で言いますと11ページ目でございます。全体事業費は約428億円となっております。事業費は事業認可時、こちら事業認可取得いたしましたのが令和3年度でございます。令和3年度の事業認可取得時に物価高騰分を見込んで、令和2年度単価に基づき算定したものでございます。今お示ししているものはこちらの数字となっておりますが、直近の物価高騰については3年度から5年度まで2年間経っておりますけれども、直近の物価高騰見込んだ数字ではございません、というご説明でございました。

○東京都 続けて2点目についてもご説明したいと思います。

用地費や工事費などの見積りに際しての価格の考え方ということでしょうか。実質の価格か普通の価格かというご質問だったかと思っておりますけれども、工事の価格につきましては積算基準ですとか、それから物価本等で公にされている数字や基準等を使って積算をしております。用地費につきましては、その時点での土地の価格を評価いたしまして、契約をしております。

3点目の高架下の活用についてのご質問でございますけれども、高架下の空間につきましては鉄道事業者の業務に支障がない限り、都市側は国や都や地元区市ということになりますけれども、都市側が公共の用に供する施設を設置することができます。この場合、原則として高架下貸付可能面積の15%相当部分は、無償で使用できまして、15%相当分を超える部分については、鉄道事業者の定める貸付規則による使用料にて使うことができます。この前提といたしましては、鉄道用地でございますので鉄道の土地の権原ですね。鉄道会社にあるというものがあって、都市側で利用できる部分がこのように決まっているというものでございます。

具体的な利用方法につきましては、現時点でまだ事業始まって間もない時期でございますので、具体的に決まっているものはございませんけれども、事業の

進捗を見ながら沿線のまちづくりとの整合や地元の要望等を総合的に勘案して鉄道事業者や地元区市と調整を進めてまいるのでございます。

○委員 わかりました。ありがとうございました。

最初の2点なんですけども、その名目でやっていると通常はその物価の変動分というのが入ったままの数値なので、特に費用便益計算する時にデフレーターで調整をしていないというようなことが標準だとすると、その物価変動分は通常の便益も費用もかかってくるあまり実質的に関係のないものなのか、それ以上コストだけ先に上がってしまうような予測が不可能な部分なのかということとを識別するのが名目値の場合難しいと思うんですよね。

だからそのあたりの物価高騰を多分今後も気にされる場所があるようでしたら、その変動がなんだということの説明が場合によっては必要かなと思ってお聞きした次第です。

あと3つ目について公共の用地ということで新たに取得効果というのは、定量化するものではないので本当の付加価値ではないと、他のところの需要を取ってきただけというような形になりかねないので補強目的ということなので、そういうことはなかなかないと思います。ご説明ありがとうございました。

○東京都 ありがとうございます。物価高騰のところで物価高騰と価格の話で補足させていただいた方がいいかなと思いますので、ご説明させてください。

昨今、物価の高騰が顕著だということところが背景にあって、ご質問頂いたと理解しております。その点について私ども今回は令和3年度の積算でお示ししておりますけれども、直近でどうかというものも掴んでおりますので、ご説明させて頂ければと思います。

今お示ししておりますのは、建設工事費のデフレーターの国土交通省のホームページでございます。前回の評価時というのが平成30年度時点ということで、先ほど申し上げたところでございます。平成30年度時点は連立事業の比較設計協議時の単価で算定しているのに対して今回の事業評価では詳細設計協議時の単価、令和2年度の単価をもとに算定をしております。この間に国土交通省の建設工事費デフレーターを令和2年度と、直近の物価高騰を反映した令和5年度で比較しましたところ、約1.13倍スライドの左側の方に記載しておりますけれども、1.13倍の増となっております。一方で本事業は現在、工事未着手でありまして、今後本体工事を実施するまでに施工計画などにおきまして、コストの縮減を検討することとしております。再評価に際しましては、今後の施工計画の見通しが立った時点で、その時点での単価を反映して、事業費を算定することが妥当と考えておりますので、今回の再評価において物価高騰は見込んでおり

ませんけれども、感度分析の部分で、事業費が±10%の場合どうかということを検証してございまして今回の B/C の数値であります 1.7 からは大きく外れるものではないということを確認してございます。

以上です。

○委員長 その他いかがですか。

○委員 よろしいですか。ご説明どうもありがとうございます。

そもそもの話なんですけど、今回はこれまでの評価とは違って、特殊でこの事業だけは若干動いてはいるんですけども、他の事業については手元の資料再評価チェックリストでも、事業の進捗状況については横線が引いてある状況です。つまり何も書かれてないという状況になっています。こういう時に、まず 5 年連続という時に、今この東武東上本線の話は若干事業動いているということですが、この 5 年連続という時の 5 年というのは、どこから算定するものなのかということをもっと教えて頂きたいと思えます。

そして特殊だと思えますのは、結局は事業の投資効果のところかどうかという判断を求められていて、そういう観点で意見を述べればよいということでしょうか。その 2 点、そもそも論について質問させていただきました。

○東京都 ご質問ありがとうございます。今回、令和 5 年度に事業評価かけさせて頂いているのはどうしてか、ということだと理解しておりますけれども、連続立体交差事業につきましては、都市計画決定から 5 年継続した事業は再評価を行うこととしておりますので、今回評価の対象となっております。都市計画決定が令和元年度でございましたので、5 年目ということでございます。

また投資の効果につきましては、先生のおっしゃる通りで、私ども理解しております。以上でございます。

○委員 ありがとうございます。つまり都市計画決定時から 5 年ということですけども、いずれにせよ投資の効果を見て、現時点で維持すべきかどうかということだけを言えばいいということ、かなり政策的な判断と言いますか、何かこう提案というのはできなくて、確認をすれば良いということなんですか。

○東京都 そのように考えております。

○委員 承知しました。ありがとうございました。

○委員長 よろしいですか。その他いかがでしょうか。

私からいくつか。まず東上線だと思ったのが、いつから東上本線って本が付いたのかな。

2つ目は連続立体交差事業の事業費は鉄道事業者も出すと、今回は都市側の負担だけだと仰いましたけど、一体全額の建設費の何パーセントを都市側が負担するのか、それも教えてもらいたい。

3つ目は、ここは東京都の事業評価委員会なんだけど、それだったら東京都負担分だけ計上するのでよくて、連続立体交差事業の建設費の80%ぐらいは国費も入っているわけで、国費までやれとそのマニュアルに書いてあるのかどうか、国費は出すだけでマイナスになったという東京都の負担分だけ計算すればという事にすればいいんじゃないかと思います。

○東京都 3つご質問をいただきましてありがとうございます。1点目の路線の名前ですね。お配りしているパンフレットにも東武東上本線大山駅付近ということで。

○委員長 いつからそうなったのかと。東上線だったよね。

○東京都 東上線の正式名称は東上本線ということで、こちらの事業の計画段階、事業認可を取得する時に所管部署から東武鉄道にも確認いたしまして、正式な名称は東上本線だというふうに伺っております。

○委員長 わかりました。

○東京都 2点目の連立事業費の都市側と鉄道側とで、それぞれ負担しているのですけれど、その割合というご質問でございました。今回、総事業費が428億円の事業でございまして、そのうち都市側が約80%の342億円を負担してございます。残りは鉄道側の20%でございまして、85億円が計上されております。このご質問は次の3つ目のご質問とも関係してくるところでございますけれども。

○委員長 80%のうち、国費が半分。

○東京都 はい。こちらのパンフレットがお手元に配られていると思いますけれども、3ページ目の事業費の構成というところをご覧いただきたいのですけれども、板橋区内での事業でございまして、区部の事業でございまして、真ん中の

あたりにツリーの図がございまして、一番左側に総事業費となっておりまして、上下に都市側負担と鉄道側負担ということで分かれておりまして、区部の場合と多摩の場合とで割合が違いますけれども、区部の場合ですと都市側の負担が85%で、鉄道側の負担が15%というふうになってございます。先ほど428億円の内訳として都市側が約80%、鉄道側約20%というふうに申し上げましたけれども、この違いは何かと申しますと、鉄道側でグレードアップを行っている費用が含まれておりますので、その分、鉄道側の負担が通常よりも多くなってございます。

具体的な例を申し上げますとホームですとか、ホームの上屋、それから駅部の軌道とか電気、それからエスカレーターの設置など今回の事業とは別に、鉄道側の事業としてグレードアップする分もございまして、15%ではなく鉄道側が約20%になっているというものでございます。

都市側の負担、先ほどのパンフレットの3ページ目の続きでございまして、ツリーの都市側の負担のところから、さらに右側の方に移っていただきますと、この都市側の負担分が連立事業で国費の充当する部分になってございまして、国の補助金が都市側の負担の50%を補助金としていただくことになってございます。ですので、都の負担分というのは残りの地方の負担のところから、さらに7対3で都の負担と区市の負担というふうに分かれていくわけでございますけれども、連立事業、国の補助金をいただきながら、また区市にも受益の分を負担いただきながら事業を行ってございまして、今回事業の評価といたしますのは、都市側の負担の部分について、評価をいただいているということになります。よろしいでしょうか。

○委員長 国の分も東京都が代弁してやってるということですね。

○東京都 国から補助金をいただいている部分につきましても、事業の一部を構成してございますので、対象となっております。

○委員長 そういうことは明らかにしとかなないと、どこまで自分たちのテリトリーだったか、わからなくなるので。それからあと2つついでに申し上げたい。先ほど物騰の話がありましたけど、マニュアルによれば当然、物価が上がれば、便益計算上の時間評価値も高くなりますよね。その関係でマニュアルにはどういう風にしろと書いてあるんでしょうか。毎年、毎年物価が変動するんだけど、それに対して変動分については時間評価値も変動するとか、そういうふうになってるのかと、便益の方は費用より高い場合、当然、時間評価値が物価に連動して上がれば、また便益と費用の差が開くわけですから、よりB/Cは高くなるという結論になってしまうんですけど、その辺はマニュアルにはどういうふう

うにやるという指針が出てるんでしょうか。

最後に、定性的な評価で暮らしというのはありますが正直言って、この大山の連続立体ではいろんなところで、例えば再開発事業が計画されているとか、そういう3つぐらいの事業計画されているように記入してありますか。この新しい再開発事業等に関しても、この東京都の事業評価委員会へ評価をしてもらう対象になるのかどうかということと、それに合わせて、そういう新しい事業が生まれているということは、この連続立体交差事業があるから、そういう事業が生まれたということになると、当然のことながら、連続立体交差事業がインセンティブとなって新たな都市の事業に展開しているということになりますので、これは隠れた便益としてかなり大きいんじゃないかと。ここに暮らしとして市街地分断の解消だとか、高架下空間の活用に都市機能の向上とかという単体よりもかなり面的に広い影響を及ぼしてる。つまり連続立体交差事業がない限り、そうしたインセンティブは与えられないということを考えると、定性的な効果として十分、評価可能ではないかと私は思うと、これは私の感想です。マニュアルにどうかというかどうかは別として、東京都はそういう効果はよっぽど大きいのでそれもちよっと考えていただければと思います。以上長くなりますけど、5点です。

○東京都 4つ目、5つ目2点ご質問頂いたかと思います。先に5番目の定性的な効果の暮らしの部分についてから、ご回答申し上げられればと思います。

○東京都 今、補助スライドをお示しします。

○東京都 分かりますでしょうか。お配りしている資料の16ページ目をもう少し詳しく記載したものでございますけれども、真ん中あたりに左上から、右下に通っているのが鉄道の東武東上本線でございます。その真ん中あたりに補助26号線という都市計画道路が現在事業中でございます。先ほどのご説明の中でも、東京都都市整備局において事業を進めておりますとご説明したところでございます。この都市計画道路が連続立体交差事業と交差する外部事業なのですが、この補助26号線の事業というのは沿道のまちづくりと一体で、その道路整備を進める路線となっておりまして、この補助26号線と左側に濃い色で青と緑色とで塗ってございます。2つの再開発事業が補助26号線と関係する事業となっております。青の方が大山町クロスポイント周辺地区ということで、緑の大山町ピッコロスクエア周辺地区、この2つの再開発事業が動いております。

○委員長 それはわかるんですけど、そういう事業は誘発されたのは連続立体

交差事業があるからでしょということは書けないんですか。

○東京都 そうですね。再開発事業は連続立体交差事業が直接関係しているとは捉えておりませんで、補助26号線の方と結びついていると理解しております。今回の事業評価では、周辺のまちづくりとして、お示ししてございます。

○委員長 でも、実際問題、連続立体がなければやらないでしょ。だから交通と街みみたいな感じで縦割り行政の変なところはこういうところ出てるんじゃないんですか。

○東京都 先生おっしゃるように、この周辺で様々な事業が次々と立ち上がっているというのは実態でございまして、私どもの連続立体交差事業が平成、令和元年の都市計画決定でございまして、それよりも前に2つの再開発事業は動きが始まってございます。

○委員長 そしたら連続立体交差事業がそれらに誘発されたということになりますね。

○東京都 連続立体交差事業自体は平成16年に公表されました踏切対策基本方針におきまして、この中で東武東上本線大山駅付近というのは、鉄道の立体化の検討対象区間として位置付けられてございます。そういうことがあって、補助26号線の事業化などもあって、整備などもあって周辺の街づくりの機運も高まってきたというのが実際のところと思います。

○委員長 計画決定は違ったけど、検討の最初は連立なんでしょう。書き方の問題なんだけど、あえて連続立体だけですよということはないんじゃないんですかというのは意見です。マニュアルにそう書いてあるんですか。国のマニュアルに、そういう縦割りでちゃんと書かないとダメですよと。

○東京都 そういう事は無いのですが。

○東京都 経緯を改めて整理して申し上げてもよろしいでしょうか。

○委員長 いや、もちろんいいですけど、言いたいことはわかるでしょ。

○東京都 はい。東京都が踏切対策基本方針を作成して策定し、鉄道立体化検討

対象区間に位置づけられたのが平成 16 年で、その後、平成 24 年に大山駅周辺地区まちづくり協議会が大山駅周辺地区まちづくりマスタープランを策定して区に提出をしております。その後の 26 年 3 月に板橋区が大山まちづくり総合計画を策定しまして、それと同じ頃に周辺の再開発の動きも取られてきたというところでございます。

○委員長 わかりました。どうもありがとうございます。
その他いかがですか。

○東京都 連続立体交差専門課長の山口です。よろしくお願いします。

先ほどマニュアルの関係についてご質問ありまして、以前にもお話している国土交通省の方から連続立体交差事業に関する費用便益分析マニュアルというものが出されております。こちらに基づいて費用なり便益なりを算定してということを行っていて、先ほどの時間価値的なお話というのは、社会的割引率なのかということでもいいですか。4%で計算しなさいというのがマニュアルに書かれています。

○委員 おそらく私が把握しているところは、例えば基準年の令和 5 年にしているということなので、基準年以降はそのデフレーターへの予測は難しいので、しないということで、名目値だけでやっているからその費用が物価高騰分を含んだままになると思うんですね。それをどう見積もるかというのは、積算根拠で先ほど示していただいた通りだと思うんですけど、気になっているのは便益との、対応部分だと思うんです。便益は毎年ではなかったと思うんですけど、その賃金の時間価値の上昇を見込んで改訂されると思うんですね。

○委員長 マニュアルには、そう書いてあるんじゃないかと思うんですけど。

○委員 物価だけが急に、特にここで使っている資材が上がっていったりすると、便益の方が追いつかなくて一時的に費用便益が悪化したりとかいうことが出てきちゃうこともあるんじゃないかなと思った次第です。

なので、変動部分の中身を把握しといたほうがよいのではないかなという。何が上がって、どれぐらい通常よりも、推奨されているデフレーターよりも上がっちゃっているのかとか、1.13 とだけありましたけれどもその部分の調達が凄くそれを超える部分が大きかったんで、コストの方がより悪化してますよとか、便益の方の改定がちょっと前だったので、そのあたりの説明もあつたほうがわかりやすいかなと思った次第です。

○東京都 便益の方も定期的に見直しをかけております。時間的なその原単位、東京都の建設局で言いますと、今年の7月にちょうど見直しをかけて、原単位の数字を変更しております。

○委員長 ちなみに物膳よりも原単位の上昇が低いんですか。原単位だって上がるでしょ。例えば時間表価値だって上がっていきますよね。それを計算されているということは、それと物価の値上がりと比較することができますよね。

○東京都 前回の評価の時の表と今回の評価と、比較すると良いのかなと思っております。

○委員長 参考になります。

○東京都 お示ししておりますのが前回の事業評価値でございまして、平成30年度時点のものでございます。お手元のほうで6ページ目の今回の表と比較していただくと例えば上の段の便益、移動時間短縮便益が前回は293.5億円だったのですが、今回404.4億円となっております。こちらが大きく変わっている部分になりまして、それはやはり時間価値原単位の変更が大きかったのではないかというふうに私ども分析をしております。それだけではなくて、OD表自体が変わっている部分も含まれているとはございますけれども、時間価値原単位によるところも含まれているのではないかというふうに思っております。

○委員長 ありがとうございます。よろしいですか。

それでは継続にするかどうかを皆さんのご意見を伺いたいんですが、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 ではプロジェクト継続してやっていただければと思います。

② JR南武線連続立体交差事業(谷保駅～立川駅間) (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。

それでは只今の説明に対して委員からの質問、ご指摘どうぞ。

○委員 ご説明ありがとうございました。2件お伺いしたいんですけども、まだ都市計画決定前ということで14ページに、都市計画の素案説明会を実施しているふうにあるんですが、ここでどのような要望書とかわかったんですけども、どういう意見だとか、期待だとか懸念だとかが出たのかというのがもしあれば、教えていただきたいのと、あとはもう1つはこの事業に限らずなんですけども、定性的効果の先ほどの件でもありました暮らしのところの市街地分断の解消というところなんですけども、これが今までも、よくわからないところが私の中でありまして、この分断が解消されることはわかるんですけども、分断が解消された結果、何が起こるのかというようなところは、例えば回遊性の向上だったり、先ほどの関連事業であったりとか開発に関連することであったり、通学路の安全確保であったりとかいったその他の交通に関する移動とか安全に関するところで表現されるようなことなのかなと思うんですね。例えばその先ほど跨ったようなところで、町内会が一緒に何かやるようになったとか何かそういったその他の定性的な移動とか、安全以外の定性的な効果というのは何かあるのかなというのは、もともとこの立体交差事業は市街地分断の解消とか色んなところに出てくるのでそれを表すとしたら暮らしとして、どういった具体的には実証が確認されるのか、特に今回新規なので要は周りへの説明がなされるころだと思いますので、その辺はどのように把握、或いはお考えなのか、お願いいたします。

○東京都 ご質問ありがとうございます。2点のご質問だと。

まず1点目はですね。説明会でどのようなやり取りがあったかというところでございますが、説明会の時にはやはり鉄道の立体化というところになりますので工法としては、今回は高架なんですけども、高架、地下という形で、どういった経緯でその形式が決まったかということと、あとこれから事業が進んでまいりますのでスケジュール感であるとか、そういったところのご質問が多く出されてございます。そういったご質問につきましては、建設局のホームページに説明会を行った時に説明させて頂いた資料とパンフレットを合わせて、都市整備局のホームページ上にリンクが飛べる形になってるんですけども、質問でありますとかそういったもの、あと説明会以降も色々お電話とかで頂いたもの、まとめたものを主な質問という形で掲載してございます。本日は資料としてまとめはございませんが、私ども建設局の連立ポータルのところでご覧いただければ、こういったところがあったってところがご覧いただけるかと思えます。

2点目のですね。市街地が一体化されたことについての何か他の定性的なところというところについては、例えば線路を跨いでそのバス路線とかがあったところが、踏切がなくなったことによってその地域の中での、そういったバスの定

時制であるとか、そういったルートとか、そういったところが、これまで以上に良い方向に改善されていくんじゃないかなというふうには思っております。他にはどういったことがあるかということについては、なかなか今日ご説明した以外のところについてはまだ整理はされていないところなんですけども、例えば今後、事業が終わった後に地域の方に例えばアンケートみたいなところを聞いた中で、そういった市街地がこうなった中で、どういったことがあるかというようなことを聞いていくような方法もあるのかなと思って、そういったことも今後考えてみてはどうかと。あくまで私見でございますけども、そんなようなことを考えています。

○委員 ありがとうございます。やはり 2 点目のところが、言葉としてこういうふうに出ているので今仰ったような交通関連や安全関連以外の面的な効果があるということは、何らかの形でやっぱり示せた方がいいかなと思いますので、ぜひ情報を収集していただければなと思いました。

○委員 ありがとうございます。大きくは 2 種類あるんですけれども、それぞれいくつかお伺いたくて、まず簡単な話で 2 ページの図で事業予定区間、都市計画区間の図と 10 ページ 11 ページの図の赤線の範囲を見ると、谷保駅の位置が若干違うんですけれども、これは赤線をもうちょっと右までであるという理解で良いですよ。その 2 ページの方なんですけれども、この谷保駅だとか、この左端の部分というのは、特にそのあげるわけじゃなくて、この地面にくっついてるので、ここの範囲で一体どういう事業があるのかという話と、何でこれ聞き漏れかわかんないですけど、左端の 500m だけ、何も無いのかというところを教えてください。

○東京都 2 ページのところの都市計画区間 4.2 キロと事業予定区間 3.7 キロの違い、あとはその地平というところで、どういった工事をするのかというご質問でよろしかったでしょうか。

まず事業予定区間、3.7 キロにつきましては、実際に線路を触るところでございます。例えば立川側もしくは谷保側につきましては、今回一旦北側の方に線路を仮線として振ったところに新たにその高架を作って出来上がったら、また線路を戻すという形になります。そういったところで、線路の切り替えのポイントを作る必要がございますので、実際に高架は行わないんですけども、触るところを事業範囲という形でとってございます。

さらに都市計画区域はさらに外側に広がっていくわけなんですけども、これは都市計画の決定の中の区間の決め方であくまで都市計画としては駅間で完結

性を求めますので、左側終点側につきましては、ほぼ立川駅を中心付近と南武線の終点のところと、あと右側の方は駅からは若干過ぎているのですが、その決め方として駅のホーム端からどこまではその駅とみなすという基準がございまして、その駅間とみなされる範囲として今回、都市計画区間として約 4.2 キロという形で、都市計画としては定めている、ということでございます。

○委員 500m は今後も特に触ることはないんですね。

○東京都 ありません。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

それが 1 つ目のところでもう 1 つのとは、さっきのご質問でも少し関係するかもしれませんが、いろんなコスト削減のところではいろんな方法を比較しましたがということが書かれているんですけども、これコストの話ですか。

○東京都 コストではなくて、その形式の選定の比較になります。比較表出してもらったわけです。

○委員 多分コストだけ考えたら、もうちょっと安い方法もあるのかなと思いました。

○東京都 個々の中でそれぞれ同じレベルでコスト削減考えていくんですけど、まずはその鉄道の構造形式の選定するとき、どういう風に決めていくかというところで分かりますが、私どもこの鉄道付近の地形の地形的な条件。それと実際その踏切が何か所、除却できるかというところの計画的な条件、それと事業費及び事業期間の事業的条件この 3 条件を、総合的に勘案しまして事業主体、東京都の方が比較をしまして、1 番その最適案という形で選定させていただいてまして、この中でここでは高架式と地下式という形でその説明会についてはこの 2 つで説明させていただいて、計画的条件と事業的条件が高架の方が優位という形で、今回高架方式を設定したという説明させていただきました。

先ほど説明の中では、高架式の中でも仮線方式、それとあと別線方式、あとは直上方式とかほかの施工方法も考えられますのでそういった比較をこの前の段階でしております。

さらに今回、連続立体交差事業として行っていくわけなんですけども、複数の踏み切りを連続して上げていくというところなんですけども、じゃあ個々のその交差している道路をどう単独で上げ下げした時の全体の費用と比べてどうな

のかというところも試算しておりまして、その結果、連続立体交差事業として事業を展開した方が、全体事業費としてはそちらの方が安く有利だということところで事業手法仕様としては現実という形で設定してございます。

○委員 いろいろ見て決定されてるけれども、やっぱり事業費で見てもやっぱりこれだという。アンダーパスのほうが安いかと思ったんです。潜らせるだけですし、なので高架にしたら高いですけどコストだけで見れば他の案もあったのかなと思いました。アンダーパスって問題も多いですよ。だから今回おっしゃったようなその定性的な効果はもちろん何一つありませんし、逆に雨の時危ないというデメリットもあるので、だからということを経済的に勘案して、これだという話なのと、いやいやあくまでコストだけを見てこれなのかという、そこがどっちなのかなと思ったんです。

さっきの効果でいうと、ベネフィットを見積る時に、その交差している道路で、その渋滞がどれだけ解消するかと言ってますけど、要はその上げてしまうと、下に生活道路みたいなものいっぱい通るから踏切まで一生懸命移動してた人からすると、だいぶ近くなるわけですよ。そういったもの多分どこも入ってこないし、計算に入っていないと思うので、そんなのも大きいのかなと思ったんですけど、南北市街地の行き来に入っているんですかね。それは、わかりました。以上です。

○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。

○委員 今日は連続立体交差事業4件ある中でいずれも5年継続、1回目となっているように拝見をしている中で、今のはまだアセス中ですよというのあれば、いくつかはこの5年間の中で確か決定も終わってというようなものもあればというのがあります。そもそも最初と着工準備採択で5年というスタートラインは何でしょうか。

○東京都 ご説明させていただきますと南武線1件と、あと西武新宿線の2件についてのご説明になるんですが、今回、都の事業評価委員会の付議としては、1回目という形で出させていただいております。それにつきましては、国の方も着工準備採択を平成29年、30年にいただいております。その後、国の方が30年に国のホームページの中で一旦再評価をされています。これが国のホームページ上に公表されているところでございます、そこをまず平成30年を基準年としてございます。それで都の評価委員会にかかる時に要件としまして国の要綱によるというところ、国の要綱の方には、事業評価が終わったところから次5年目に、事業評価をするという形で基準年を30年としておりますので、そこ

からちょうど今年で 5 年目を迎えますので今回、都の評価委員会の方に付議をさせていただいております。都の扱いとしましては、今回 1 回目というような形で付議という形でございます。

○委員 そうすると、昔だと事業採択、その後は着工準備採択の制度ができて、その後都市計画の手続きに移る。都市計画決定、事業認可する全体の流れがある中でいうと、今回事業認可を都市計画決定が終わっている 2 つの路線箇所については、いわゆるそういった採択的なものがもうちょっと前にあったんだけど、1 回 30 年、29 年あたりでリセットされて、今は 1 回だという整理だけど事実上のスタートはちょっと前にあった。そういう理解でいいですかね。

○東京都 29 年と 30 年着工準備採択受けております。それで、その時の翌年 30 年に一度再評価をされております。そこで国の評価としては 1 回行われているということでございます。今回の 3 案件の中で、1 つ都市計画決定を受けている案件、西武線の井荻から、西武柳沢については都市計画決定を受けているところなんですけども、国のほうはいったんそこで、そこからまた 5 年ということがございますが、そうしますとその評価の期間がすごく長くなってしまいますので今回再評価から 5 年目を迎える今年度でそのタイミングで評価をいただくという形で付議をさせていただいてるってことでございます。

○委員 分かりました。それでもう終わってますけれど、大山近辺の話は元年に都市計画決定していたことはアセスもあったんでしょうから 28 年とか 7 年とかぐらいから都市計画の説明会なので、その辺で採択ないし着工準備採択があったという理解をして良いですよ。

○東京都 それで結構でございます。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 他はいかがでしょう。

この事業とは関係ないんですけど谷保駅から分倍河原の方向は連続立体の計画はないんですか。

○東京都 計画はございません。先ほど大山の時にもございましたが、平成 16 年に、この踏切対策基本方針が作成されまして、この中で鉄道立体化を検討する区間の 20 区間設定されまして、その区間としては、この中では矢川駅から付近

から立川駅という形になっています。谷保から分倍河原の方についてはそれ以外、鉄道立体化以外の検討区間という形で位置付けられておりますので現時点では連続立体化の計画としてはないということでございます。

○委員長 この平面図 1 ページの平面図でみると、東八道路とぶち当たりますよね。南武線はそれから谷保駅の、立川寄りに大学通りとありますけれど、私の記憶だと行き止まりになってたような気がするんですけど。そうすると、一ツ橋大学通りということだと思うんですけど、今日のお話では、矢川と西国立はそれぞれ駅周辺のいろんな計画があるように拝見しましたが、谷保駅周辺については何も書かれてないんで、こういう重要な道路がぶつかるのにどうしてなのかなというふうに思って谷保駅関係では次なる将来計画というのはないんでしょうか。というのはこの事業とは関係ないですけど、疑問に思いまして発言しました。

○東京都 東八道路につきましては、今、道路を高架で事業中でございます。谷保の駅の西側の道路については都道という形でございますけども、具体的な計画というのとは現在ではございません。ただ、過去に踏み切りの対策として、その踏切内のところに歩行者が歩くところをグリーンに塗るように塗って、そういった安全対策だとか、そういった速攻的にできるような事業については、これまで実施をされているというような状況でございます。

○委員長 どうもありがとうございます。その他いかがでしょうか。よろしいですか。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 よろしく申し上げます。

○東京都 ありがとうございます。引き続きしっかり進めていきたいと思えます。どうぞよろしく願いいたします。

○委員長 それでは全般 2 件が終わったので、ここで 10 分ぐらい休憩を取りたいと思えます。

午後 3 時 27 分休憩

午後 3 時 35 分再開

○委員長 それでは再開します。

○東京都 先ほど、委員の方から大山連立はずっと前からそういった都市計画の手続きに入ってきたんじゃないかってことで、私その通りとお答えしてしまっているんですけども、結果調べましたら大山連立についても29年度に着工準備採択をとってございます。その後、平成30年2月に素案説明会をしまして、令和元年に都市計画決定。それで令和3年12月認可という形で今ご説明させていただく3区間と着工準備されているのは、ほぼ一緒の時期なんですけど、やはりその駅が一つだということと、あとそういった計画が情勢が進んだというところで、他の3案件と比べてそちらの方がスムーズにその事業化まで進んできたというところがございます。訂正をさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは西武新宿線の野方、井荻とその後、引き続きまして井荻、柳沢間の内容について一括でご説明をさせていただきたいと思います。

③西武新宿線連続立体交差事業（野方駅～井荻駅付近）

④西武新宿線連続立体交差事業（井荻駅～西武柳沢駅間）

（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、委員の皆様からのご質問、ご意見をお願いします。

○委員 ご説明ありがとうございます。私は野方、井荻間をお伺いします。

資料はこれまでと違って、縦断図とか載っていないというので、ちょっと気になってたところですが、コスト縮減のところを見て明確なんですけども、構造形式及び事業手法を今後、選定することになるというふうに書いてございますよね。とすると、そこに今ある費用はどのように算出されているのかということが疑問に思います。単純に考えると単に予算として割り当てられているものだから、便益の方は踏切が除却されるので、結局費用はどうやってこのような形で出てくるのかを教えていただければと思います。よろしくお願いいたします。

○東京都 ご質問ありがとうございます。立体構造形式等が決まっていない段階でどのようにその費用を算出したのかというところがございます。こちらの国の方も着工準備採択をいただく際に、その連続立体交差を一般的な構造形式である高架を前提に類似の事業の単価を採用しまして、費用を算出してござい

ます。さらに今回、この委員会の付議するにあたりまして、当時のところは 29 年度に着工準備採択頂いておりますので、それ以前の単価になってございますので、当然今、物騰等のそういったデフレーションのところがありますので、国の方とも相談しまして今回この評価にあたり、当時のものをもう一度細かく試算するということではできませんけれども、土地の値段であるとか物騰もそのデフレーター分だけは加味した形で、事業費を見直した形で B/C の方を出してございます。以上でございます。

○委員 ありがとうございます。これモデルというのがあるわけですね。何を類似にされたのか、その類似性というのは、我々は気にしないでこれ議論しているのでしょうか。

○東京都 類似のまず参考にしたところにつきましては同じ西武新宿線の東村山区間の事業認可を取得した時の際の単価等参考に今回してございます。ご審議の方につきましては、この形で審議いただければと思っております。

○委員 ありがとうございます。東村山を我々見てると思うんですけども、かなり構造が違うと思うんですね。これは野方、都立家政、鷺ノ宮、下井草という 4 駅が関わっていると、東村山だけならちょっと複雑な構造がありますけども、それと同じだと言われると同じなんですか。と聞きたくなるんですけども、その類似性ということについて、もう少し丁寧に説明があってもいいだろうかなと思ったというところがございます。

○東京都 委員のおっしゃる通りだと思います。そこについてはもう少し丁寧に説明させていただければと思っております。やはりその同じ沿線だということと同じ鉄道事業者、考え方とか、そういったところについては類似性がある。ご指摘の通り、東村山については複数の線がここは乗り入れをしているというところ、そういったところについては、今回のように単線のところになっているところについては、やはり違うかなというところはございますが、やはり同じ路線で同じ鉄道事業者というところを優先した形で類似性という形で今回は単価であるとか、そういったところについて載せさせていただいたというところがございます。

○委員 ここは構造形式、事業方式決まってないのに全て、例えば今回ですと違うところ井荻、西武柳沢間、全部かさ上げ方式で行うというのと、それと同じだったらこうなるかですね。だから比較対象がないとコストの縮減のところも、

議論できないじゃないかと関連的にこうなっていますと数字見せられてはいそうですかってならないと私は思います。以上です。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 ありがとうございます。全く同じこと聞こうとしていて、でもクリアにはなったんですけれども、地下化だとか方式が変わる可能性もあるということですよ。

○東京都 これから比較設計協議を国の方と進めてまいりますので、その中で詰めていく形で最終的に高架になるか、地下になるか、というところにつきましては、一般的には都市計画の説明会の時に明らかにしていくというところがございます。

ただ、一方で着工準備採択の時に、ある程度その連立調査という形で粗々ではございますが、高架と地下であるとか、そういったところの比較をしております、これまでの都の検討としましては、やはり高架の方が一般的じゃなかろうかというところで、今は検討を進めているところで繰り返しますけれども、現時点ではあくまで構造でありますとか施工方法を検討している状況でございますので、形式については決定したものではないというところを付け加えさせていただきますと思います。以上です。

○委員 それが決定すると、また B/C 出してまた評価ですかね。

○東京都 着工準備採択から 5 年毎になりますので、そのタイミングになった時にまたご審議、評価いただくという形になるかと思えます。

○委員 わかりました。この話がこのコスト縮減のところに入っているんで、どうも私は気になっていて、例えば無いと思いますけれども、地下化の方が実は安かったみたいな話が出てきた時に、じゃあ安いんでそっちにしましょうとならない気がするんですよ。さっきおっしゃったように総合的に判断して高架に行こうとなっているので、必ずしもここで出てくる代替案がここに入っているというのは、コスト縮減の話ではないのかなという気もしてまして、工法的にこれ以上安いものはないというのはあり得るのかもしれませんが、だから高架にしているという話じゃないのかなと思ったんです。定性的効果とか、いろんな都市計画とか総合的に判断してこれを選んでいるので、他の案にして安くするというのがないですよと言ひ方なのかなと思ったんですよ。工法としても

っと安いのがあれば、そっちに変えますというふうに読めちゃうので、そういうことでもないのかなというのが、一個前でお伺いしたかったことで、たまたま前回は、いろんな面で見ても全部あれがベストだったので良かったですがけれども、そうじゃないのが出てきても高架にするんじゃないかなというのが私が言いたかった事なんです。

○東京都 現時点ではまだ構造形式は決まっていない。ただ、国の方に着工準備採択いただく時については、高架を前提として事業費であるとか、事業区間を算出しています。そこで、代替案が決まっていらないんですけど、今後進めていく中では、その高架、地下もしくは道路単体であることの複数案を比較検討して行ってまいりますという趣旨で書いているところがございます。

○委員 複数案はこれはこれからですけども、もう一個の方はもう散々検討していった。高架にしたので、変更は難しいですよという説明になってるんですけども、だけどそっちの方は、もちろんコストも安かったと思いますけれども、コストだけじゃなくて、いろんなことも勘案して選んだので、他はないという説明なのかなと思ったんです。

その一個前のもそうでしたけど、この書き方ですよ。行った結果なので、それがここに書くと、コストの話をしている場所なので、コスト的にこれより安いものはないので、これですよという説明になってるんですけども、あつたとしても総合的にいろいろ評価した結果、他のやつにはやっぱりできないので、だからさっきアンダーパスと言ったんですけども、仮にアンダーパスにした方が安かったところであまりその地域の問題とかも解決しないし、総合的に見たらやっぱりそっちに振るといことがないというご説明なのかなと思ったんですけど。

○東京都 工法が決まったものについては、その結果として、その可能性としては極めて小さいというのは最後の案件で、一つ前の案件のところについてはこれから行いますので、こういったことをやっていきますといったところを、同じそのコスト縮減のところに記載してしまったということで、わかりにくい記載で申し訳ございませんでした。

○委員 いえいえ、とんでもないです。クリアになりました。

もう一個だけ細かいことなんですけども、2 ページの井荻、柳沢駅間の方の縦断面図を見ると、アンダーパスが一個あるんですよ。どうするんですかね。もうアンダーパスにしとく必要ないですよ。これを元に戻すというのは今回の費用

には入ってなさそうな気がしますけれども。

○東京都　すでに道路アンダーとなっているので市の方からは、これをもう一度地平にするようにするか、そういったところ具体的な計画は聞いてはございませんが、見直しすると、また再投資という形になってしまうので、そういうところで、なかなか元に戻すというふうなお考えとか、そういったところがはっきりになってないのかなというふうに思います。

○委員　なるほど、じゃあ一旦このままで、もし今後は新たに戻すメリットがなか見えてきた時には、またその別の事業としてということですか。

○東京都　この市道としてはアンダーの形で完結しておりますので、特に何かその地下であることによって、アクセスに何か不具合が出ているだろうとか、何かその使いにくいだとか、そういったことは特に我々も把握しておりませんので、現状のままという形で進むというふうに承知しております。

○委員　なるほど。ゲリラ豪雨で水が溜まらなければいいなというそれだけ心配でございます。

○委員長　その他いかがですか。

○委員　1つ目は再評価にかかるのは事業に未着手で5年間経ったという基準だったかと思うんですけど、その未着手かどうかというのも基準は用地買収を始めたかどうかということだった。その事業工法が決まらないうちで用地は決まらないので再評価対象なのかというのが最初にご説明があったかもしれません。その用地が0、進捗が0なのになぜ再評価にかかっているのかというのがあって、それはもう取り掛かっているんだけど、一件も契約してないので0なんですという。この場合は、再評価のマニュアル上の基準の都の関係はどうなっているのかというのも、最初によくタイミングがですねというところでお話あったかもしれないんですけど、もう1回教えていただきたいのと、再評価チェックリストで最初の大山のところは、踏切の開かずとか、ボトルネックと書いてあるんですけど、そこは書かなくて、西武線の2つは書いてないので、何か意図があるのかなと。社会上、経済情勢等の変化というのが多いんですよ。今の説明資料には書いてあったんですけども。

3つ目ですね、これは一般的なことなんですけど、事故減少便益というのがその走行経費減少便益より小さくなることが多いかと思うんですけど、この3の

井荻、野方の方の事故減少便益が大きいのはなんでというのは、単純に思ったことです。

あと踏切の遮断時間というのは実績ベースなんですか。実績だと、そのダイヤそのものというよりも、朝方ピーク時なんかだと踏切の立ち入りなんかでダイヤが乱れて長くなってしまうようなことがあると思うんです。それと、事業後にダイヤ通り走っていたらどれぐらいの遮断時間だろうというものを比べているんですか。それともそのダイヤ通りで、そのイレギュラーな踏切遮断時間はないという想定で比べているんですか。お願いします。

○東京都 今 4 つの質問がございまして、順不同になってしまいますけども、まず踏切の遮断時間につきましては、その調査日の時の実績になります。ただ、ご指摘のようにそこは大きな事故があったとか、そういった特異については当然除外されるかと思えますけども恒常的にそういった遅延がしたりとか、そういったところも実績としてカウントされるものだと承知しております。

それと後、チェックシートの中で開かずの踏切であるとか、ボトルネックとかというところ、記載があるのとないものがございましたので、すみません。記載の統一が図れておりませんでしたので項目のあるものについては、追記をさせていただきたいと思っております。

それと後、事故の便益のところについて、多いところと少ないところがあるというところがございますが、この事故の便益についてはその国のマニュアルの中で、過去 5 年間で事故の実績をベースにやって参りますので、逆にその 5 年間で事故が多かったものについては、踏切除却によってその便益が高く出るという傾向になるかというような事がございます。

最後に事業評価委員会で諮る、そのタイミングのところでございますけれども、今回は着工未着工ということではなくて、国の要綱の中で再評価されたところから 5 年経過したものについては行うというところで、そのタイミングで今回付議をさせていただいております。そのタイミングがまた繰り返しになってしまうんですけども、西武線については、29 年度に国の方から事業採択を受けて、ちょうどこの時、色々と国の制度が変わった関係で、30 年度に国の方が一括して、一旦その再評価をしましようという形で整理なされております。

それが平成 30 年度とか別にあるんですけど、そこが最初の再評価の時点で、そこから 5 年経過したという形で、今回令和 5 年に、南武線も含めて 3 案件を一回目の評価案件として付議をさせていただいていることとなります。

今後は、5 年ごとにまた計画をしていくような形になれば、5 年後にまた評価をさせていただくという形になります。途中で都市計画決定をされた場合については、一旦そこをリセットと形になりますので、そこからまた 5 年経過した

ことに継続して再評価の方を再々評価という形でかかっていくというような流れになるということでございます。

○委員 最初の平成30年度は着工、未着工に関わらず、一括して何かやり直しをしているということでしょうか。

○東京都 国の方が、いったんそういった仕切りをかけてますので、そこを基準年として5年経った今年度に今回、都の事業評価委員会に1回目として付議させていただきます。

○委員長 よろしいですか。その他いかがですか。

○委員 色々ご説明ありがとうございました。知花先生の話と関連する話なんですけれども、野方、井荻のところの最後のコスト縮減のところの書き方なんですけれども要するに、このフォーマットはもう事業計画が決まってやってるやつはこう書くんだと思うんですけど、まさにどういう形式にするか自体を検討中ってことであるとすれば、わざわざ2つ書かなくても両方とも検討中でもう1つの要因使いながらやっています。みたいに書いたほうが、実態に合ってますよね。そういうふうにした方が、読める人が素直にそうだよねと、こう理解していただけるんじゃないかと思います。分かり易い書き方にされた方がいいのかなという意見でございます。

○東京都 ご指摘ありがとうございます。書き方についてはこれがフォーマットの形で事務局で書いておりますので書き方については、事務局の方と国の方からご指摘あった内容で、修正できるかどうかというところを調整させていただいて、調整という形でよろしいでしょうか。

○委員 はい、結構でございます。ご検討いただければ。

○東京都 修正する方向で検討したいと思います。よろしく願いいたします。

○委員長 その他。私から。極めて重要だと思われることなんですけど、これ要望書というのは平成27年くらいからでしょう。そんなはずないですよ。要望書は昭和の時代から出てんじゃないですか。そういうのを無視してるでしょ。このプロジェクトができてからの要望書なんだけど、西武新宿線連続立体交差はやってくれとのは昭和の時代から要望はあるはずなんですよね。それを無視

しちゃうと、そんなもんないよってことになっちゃう。形になっているか、実行可能かどうかは別として要望という観点から言えば出てるはずですよ。

西武鉄道としては西武新宿線を複々線の連続立体にするところ言ったんだけど、傾いちゃって、できませんよという歴史があるわけです。それを書かずしてね、ここからスタートすると、なんだこれはということになっちゃうんだと思うんですよ。だからこれ、ちょっと神経を使う話なんだけど、こういう書き方に終わらせてはいけないんじゃないかという感じがしますね。これは感想です。

評価担当事務局が改めて考えていただければ良いと思うんですけど、単純にここからスタートして、令和元年から初年度かみたいな話になっちゃうんだけど、そういういろんな歴史があって、こういうことになってるということですね。それを発表するかどうかは別として、ここにいる委員には説明しないとね。やっぱりわかんないんじゃないかと思いますよね。それを是非考えて頂ければと思います。

それからもう 1 つですけど、西武新宿線で言うと、その踏切除去ということに関して言えば、とにかく一番大きいのが環状 7 号線の野方で、これはもう昭和の時代にやっちゃったと。その次は井荻、環状 8 号線の井荻。これもなんとか半分はやり遂げたと、じゃあ 3 番目はどこかということですよ。私は思うのは 3 番目というのは千川通りと。富士街道のちょうど交差点の池袋新宿線の踏切になっているんですよ。あれの交通を捌くというのはすごく難しいと思うし、あそこが高架になると、つまり高架下で交差点が出来上がるわけですからね。すごく交通量がよくなると思いますよ。

西荻窪からまっすぐ行って、上井草通ってそこは、ちょっと注目する交差点として、便益計算というかな、それもちょうどやっていたら、斜めに千川通りって通ってますでしょ。斜めにね。そのちょうど西武線とぶち当たるところに富士街道という南北の街道が通っていて、それが変則的な左折禁止だの右折禁止だの、厳しいことをして、ここが改善されると、どのくらい効果があるかと、すごいと思うんですよ。だから、ここだけは特別着目交差点と言って、ちゃんと計算をしていただければ、ここだけが正直言って立体交差になるだけで、ものすごく違うと思うんですよ。井荻、野方並みとは言わないまでもとにかく踏切が交差点ですからね。信号制御したって交差点の信号制御が大変なのにおまけに踏切が絡んでるという、ここにいるとよくわかるんですけど、朝はとにかくダンゴ運転で踏切が開かないんですよ。ここは歴史がある連続立体交差事業なんだということを改めて考えて、表現もそうしていただけたら、有難いという事です。

○東京都 委員長、ありがとうございます。経緯については、ご指摘の通り、

もう長い歴史がございます。今回要望については中止した時の、ハレーションというところで、地元からこういった要望頂いているってことで、期間を限定した形で、平成28年以降という形で整理をさせていただきました。

今後、この事業評価委員会で、これまでの経過経路の中でポイントとなるべきことがある際については、きちんとそこはご説明したいと思って、それを埋めた形でご審議いただくような工夫を今後は務めたいと思ってございます。

○委員長 いや、これだけ出たんじゃわからないと思うんですよ。経緯がわからないので。とにかく不親切というかそこだけ取り出して書いたみたいになっちゃうからいろんな紆余曲折があるということは、やっぱりどうしても記述せざるを得ないと思うんですけどね。

○東京都 もう一点、ご指摘あった千川通りのところは7月に現場を見ていただいた所です。229号線千川通りがちょうど線路のところで、クランク上になっていて、さらに縦方向に富士街道の関係で時間によってはその方向に制限がかかったりとかして今、直近の調査でみますと、このピーク時間、遮断時間50分という形でほとんど開いてない状況です。今回この連続立体交差によって解消されますので、通常もう少し斜めに入っていくような形状とはなりますけども、十字の交差点の形に、この事業と合わせた形で補助229号線の方が整備されることによって、ここの交差点でのそういった交通処理の格段に向上するかなと思ってございます。

○委員長 いや、その通りだということをお先に言ったんですけど。

○東京都 交通推計とか、そういったところで移動時間の短縮って全体の中で溶け込んでおります。委員長に言われた通り、こういったところが着目するところを見ながらですね。こういったその効果のところがかう表現できていくかというところは、今後検討したいと思えます。色々ご助言ありがとうございます。

○委員長 他にございませんでしょうか。それでは、継続するか中止かという話ですけれど、継続ということによろしいですか。

(「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。よろしく願いいたします。

○東京都 ありがとうございました。

○委員長 これにて本日の 4 つは終わります。今日 5 回目の委員会で、これで本年度最後です。どうも一年間ありがとうございました。来年度もよろしく願いします。

(事務局より今後の日程等について説明)