

## 平成28年度第1回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 平成28年6月23日（木）午後2時から午後3時50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 黒川 洸 （一般財団法人 計量計画研究所 代表理事）

委員（名簿順）

山田 正 （中央大学理工学部 都市環境学科 教授）

伊集院 礼子 （ジャーナリスト）

久保田 尚 （埼玉大学大学院 理工学研究科 教授）

桑原 勇進 （上智大学法学部 教授）

田島 夏与 （立教大学経済学部 経済政策学科 教授）

味水 佑毅 （元高崎経済大学地域政策学部 准教授）

### 4. 審議会に付した議題

(1) 評価実施要領に基づく評価を実施する事業について

①東京都市計画道路放射第23号線

②東京都市計画道路補助第74号線

③東京都市計画道路放射第9号線

④東京都市計画道路環状第3号線

⑤東京都市計画道路補助第26号線

⑥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東京都市計画道路放射第23号線

（上記について、東京都から「チェックリスト及び再々評価比較表」・「評価対象事業案内」により説明）

○委員長 では、御質問があったらどうぞ。どなたからでも結構です。

私から、この事業ではなくて、その次の区間で環七から明大前の間、浄水場を横切るような格好ですが、ここはどんなふうに通すのですか。今くねくねやっていますでしょう。

○東京都 あそこは一部、浄水場がかかるので、そこは道路として整備するので建物との取り合いとかについて、ここは東京都水道局が持っているものですから、そこをどういうふうに整備するか今調整をしているところでございますが、既定の計

画幅員でそれは整備をしようということで進めてございます。

○委員長 わかりました。

○委員 ありがとうございます。便益の計算のところで、前回のときとそう大きくは変わらないと全体としては見えるんですけども、算定している便益の開始、要は将来の便益を現在価値に直して入れていて、何年から何年のものが入っているのか。つまり前回のときに25年にはできますというようなことだったんですけども、それが遅れた分、その何年間が使われなかった分というのは現実には失われているわけですね。もちろん完成年度からスタートして以降何年間という計算になっていたかと思うので、計算上は大して変わらないんですけども、実質的には失われた便益というのは非常に大きいということは明らかかと思うんですね。

現時点でこれを進めるか進めないかという判断については議論の余地のないところだとは思いますが、一方でこういうことの用地の取得が数か所おくれることでどれくらい社会的な損失があったのかというのは、事務局サイドとしてある程度押さえておいて、収用する方法だったり調整する方法だったり機動的に進められるような根拠として持っておくという整理をしていくことも必要かなと感じた次第です。

○東京都 おっしゃるとおりで、前は平成25年度完了ということで便益のほうを算定しましたが、今回は事業期間は平成30年度ということで5年間延びておりますので、そういう意味で便益はかなり落ち込んでいるという状況がございます。具体的に詳細な数字がどうなっているかというのは定性的なお話しかできないのですが、今後あと数件土地を買わなくてはいけないとかという状況があったときに、費用対効果という視点はあると思いますので、そういうことも考慮しながら事業を進めてまいりたいと思っております。ありがとうございました。

○委員長 いいですか。

○委員 はい、大丈夫です。

○委員 御説明ありがとうございました。今、委員からの質問を伺っていて気づいたというか気になったんですけども、同じ費用、便益のところで、便益についてはルールに基づいて計算されればいいと思うんですけども、費用が前回と同じ23年度基準で30億円事業費が増えるというのは、何がどういう計算になっているのでしょうか。

○東京都 まず全体事業費なのですけども、A4の資料の4ページにA3を折り込んだ資料がございます。全体事業費については前は133億円となつてございま

したが、今回は約1億円プラスになっています。便益算定のときの事業費なんですけれども、事業期間が延びることによって、過去に投資したお金を現在価値に戻すと、期間が延びることによって現在価値の価格が高くなっていくということで、B/C算定のときの事業費は上がっていくということになってございます。

○委員 そうなると、2ページにある費用の現在価値化総費用額の後にある（平成23年度基準）、これは23年度基準が算定期日ではなくて、これはどういうことですか。

○東京都 このB/C算定のときは現時点、平成28年度で算定。

○委員 では、こちらが28年度で計算され直しているから30億円増えるということですか。

○東京都 そうですね。申しわけございません。

○委員 わかりました。であれば方向性としてはそうかなと感じます。以上です。

○委員 スクリーンの写真の状況がまだのみ込めていないのですが、現時点でこれらの家の接道はどういうことになっているのでしょうか。

○東京都 実はこれはちょっと見えないのですけれども、ここから斜めに坂をつくっています。坂をぎゅっをつくって、この道路に出られるようになっています。

○委員 ということは、今のこの土地の所有者はどなたなのですか。

○東京都 ここにお住まいになっていて、計画線の外のところに駐車場があって、仮の坂をつくってそこから出入りをされている。

○委員 従前の接道は、それぞれの家はどこに接道していたのですか。

○東京都 これは後ろのほうにも細い道路とかがございましたのと、ここは従前もこの坂を使ってこちらにあった現道に出入りをしていたということです。

○委員 私が思ったのは、それぞれの家が建ったときは多分裏側に道があって、そっちに接道していたのだと思うんですね。だとすると、今回高さが変わったからといって、ここの接道を担保する必要があるのかというのはちょっと疑問がある。

○東京都 この家はこちらに車庫がもともとありまして、従前からこっちから出入りをしていました。委員がおっしゃるように、ほかの家では裏側の道路から出入りをしているところもございますので、必ずしもこちらの出入りがなくても機能上出入りができるというところはございます。

今一番象徴的なのがこちらで、従前こちらから出入りをしていて、拡張するともうその機能は失われると。

○委員長 そういう言い方ではなくて、建築確認を申請するときの接道道路はどうですかということ。それが井の頭通りからスロープの私道で接道している宅地もありますと。

○東京都 すみません、そうです。

○委員 では、そこについては高さが変わることによって接道を担保する義務が生じるというのはわかります。そこについてはCというか、工事費にそれは乗ってくるということですね。

○東京都 乗ってきます。

○委員 それ以外のところについてどうなのかなというのがちょっと気になるのですが。

○東京都 ほかのところはもう既に裏側のほうの現道と接道している。

○委員 そうすると、今回のこの工事にはそれが入らないということですね。担保しないと。

○東京都 これ以外に数件、出入りを確保しなくてはいけないところはありますけれども、全てがそうではないということです。

○委員 わかりました。

○委員長 逆にそれで本当に用地買収でオーケーしますかね。私だったら拡張した井の頭通りに接道できるようにしろと絶対地権者として言いますよ。

○東京都 委員長のおっしゃるとおりでございまして、ただ、従前の機能を回復するというのが我々用地の基本ですので、そこをベースに関係権利者と折衝させていただいております。

○委員長 そうすると、もし地権者が自己負担もあっていいから、全額じゃないけれども私もやるから都も出してくれということはないのですか。

○東京都 それは我々としては補償の考え方とは違いますので、御遠慮いただいております。

○委員長 補償とは別な意味で言っているのので、事業の中で一緒に考えてくれませんか。補償概念じゃない。

○東京都 用地の補償概念ではないということですか。その場合も我々都としてはそれについてはお応えできないということでございます。

○委員長 冷たいですね。

○東京都 はい、すみません。

○委員長 ほかはどうですか。  
いいですか。もしよければ、この原案どおりに継続でいいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、それで終わりにします。  
次。

## ②東京都市計画道路補助第74号線

(上記について、東京都から「チェックリスト及び再々評価比較表」・「評価対象事業案内」により説明)

○委員長 どうぞ、御質問。

○委員 基礎的なところを教えてくださいたいのですが、大きいほうの資料の4ページに現況幅員と計画幅員が載っていると思うのですがけれども、これは車線数は山手線の下をくぐる場所は何車線から何車線になるということですか。

○東京都 山手線の下はトータルでは4車線です。掘り割りになっているところは大型車も通れる4メートル70以上のクリアをとっているところがございます。ただ、この6メートルのところは3メートル程度のクリアしかとれていないので、大型車は通行できない。ただ、地先の方はこの側道を通行することができる。高さの制限の差はございますけれども、車線数としては4車線通行できることになりま

す。

○委員長 それでは説明が下手だね。4車線というのは9メートルで4車線なのか、側道を入れて全部で4車線なのか。

○東京都 すみません。9メートル部分は2車線で、6メートルのところに1車線、6メートルのところに1車線で、トータル4車線ということです。

○委員長 ガードの下、側道のところはクリアが……。

○東京都 3メートルちょっと。

○委員長 ぐらいで抜いているわけね。

○東京都 そうです。

○委員長 ということだそうです。

○委員 要は両サイドのところは、この写真にもありますが、乗用車とかだったら通れるけれども大型車はだめですよということなんですね。側道という表現があれなのかもしれないのですけれども、これはこの地区の車両が出たり入ったりする用なのですか。

○東京都 そうです。

○委員 そのときに便益のところでは時間便益というのが結構多く出ている気がするのですが、通過交通の処理がイメージとしてもともと2車線から4車線になるから時間短縮が起きるといえるのは定番というか、わかりやすいかなと思うのですが、乗用車しか通れないような地域のアクセスを改善するような側道をつくることによって時間短縮便益が何でこんなに出るのだろうかというそもそものところなのですが、それもあわせて教えていただきたい。

○東京都 ちょっと説明が足りなかったです。9メートルの幅員の部分は鉄道の下を通過するだけでなく、こちらのA3の図面を見ていただきたいのですけれども、4ページですね。鉄道の横に補72という縦の道路がございますが、本線の部分、9メートルの道路はこの交差点も通過します。ですから鉄道だけではなくて交差点も信号なしで通過するということもあって、定時性という観点からはかなり効果は高くなるということがございます。

○委員長 補助ってどれ。

○東京都 こちらに鉄道がございますが、この横に既存の道路がございますして…  
…。

○委員長 どれ。

○東京都 こちらです。交差点になってございます。鉄道の東側のところに交差点  
がございますして……。

○委員長 私はここをよく知っているんだよ、高田馬場から早稲田に行く道だから。

○東京都 こちらに鉄道がございますして、その東側のここに交差点があります。本  
線を通るこの9メートルの道路はこちら赤で示したところですがけれども、鉄道の下  
を通過して、なおかつこの交差点も通過していく。ずっと信号なしにこちらのほう  
まで出てきて、ここから平面でタッチするということになっていまして、そういう  
意味では交差点を1つ、全然信号制御なしに通過するということがございまして、  
スピードがアップするということです。

○委員長 それでは悪いから私が説明してあげるよ。鉄道でいくと大久保と新大久  
保があるでしょう。高田馬場があるじゃない。その間に道路はこれ以外何もない  
んですよ。だからこれが抜けるとすごくショートカットになるので便益がめちゃくちゃ  
出てしまう。この間はロッセのところに汚いガードが1個だけあるだけで、何も  
ないんですよ。だから物すごく効果が出る。ここはほかの道路はないんですよ。だから  
速くなるよりは、全く道路がないから効果が大きいんですよ。

○委員 それとあわせて、この地図で反対の西側なんですけれども、色の塗ってあ  
る区間の上に白い地図が張り出している部分がどうなっているのか教えてください。  
線路の横の28Mと書いてあるところが道路の上に建物がかかっているような、  
要はトンネルなのかなと思うのですけれども、どういう形状になっているのか想像  
がつかなかったのです。

○東京都 28メートルのところは四角い、ここは、側道と本線の間には壁をつくる  
のですけれども、この四角のところから壁がどんどんできていくというイメージで  
すね。

○委員長 これは最後は道路にはならないのですかということ。

○東京都 なります。

○委員長 そのことを聞いている。

○東京都 すみません、私の説明が悪くて申しわけないですけども。

○委員長 色が抜けたのは何なのですかという説明をすればいいんだよ。

○東京都 まず白くなっているのは、もともと道路があったところ、現道を茶色く塗っていて、それ以外のところは塗っていないので、そういう色の違いがあるだけなのですが、真ん中に四角い線が入っていますのは、ここから青の側道はほぼ地先なりに道路ができているのですけれども、この赤の部分はここからぐっと下がっていく。その部分を四角くお示ししている。四角は構造物をお示ししたような形です。

○委員長 逆に質問がわかっていないんだよ。これを白抜きにしたのは何でかと。計画線は全部つくるんですけども、今道路表記になっているのは茶色く……。

○東京都 白くしているのは、もともと道路になっていたところを茶色くして、誤解が生じやすい着色にしてしまったのですが、この部分だけでもともとあった現道を着色してただけで、本当は右と同じように塗ってしまえば特に誤解はなかったのかなと思いますけれども、すみません。

○委員長 ということです。

○委員 はい、何となくわかりました。

○委員 直接評価にかかわるかどうかわからないのですけれども、ついでに聞いておきたいのは、4ページにJR・西武委託箇所と書いてあるのですけれども、一般的によくJRさんというのはエンジニアのプライドが高くで自分でやりたがると聞いているのですが、つまりこれは東京都がこの下の部分を直接工事するのではなくて、JR、西武そのものが工事をするという委託なのですか。

○東京都 はい、そうです。鉄道交差部は安全管理とかそういった難しさがあるので、JR部分はJRに交差部の施工をしていただいている。費用は東京都が出しております。西武の部分は西武のほうで施工してもらっている。ですから、おっしゃるとおり工事は鉄道のほうにお願いしているということです。

○委員 それとついでに、この工事区間のすぐ北側に神田川が流れていて、前に神



田川のちょうど山手線の下の拡幅工事で随分苦労したんだという説明をここでも聞いたんですけれども、要するに鉄道の下の子工事の難しさは、そのまま通行しながらこれ以上鉄道が沈んではだめよという基準が1ミリとかそんなオーダーじゃなかったですか。

○東京都 そうですね、数ミリ、3とか5とかです。会社によって違うのですけれども。

○委員 例えば昼間から夜にかけて一日中工事ができるのか、山手線が動いている時間は外して工事をしているのか。鉄道の下の子工事の難しさ、厄介なことはどこにあるわけですか。つまり厳しい工事の基準だとか一日中やれるわけではないということがあるのかなのか、そこのところを教えてください。

○東京都 まずここに関しては電車が停止した後にトンネル工事を行っていただきます。基本的には直下をやるときには電車の運行が終わってからというところなのですけれども、離隔がある場合、影響範囲が近接していない場合などは運行させながらやるようなこともございます。全部線路を鉄骨で受けておいて、その下を抜いていくということもございますので。ただ、ここについては1回トラブルも起きましたが、すごく近接しているところでございますして、電車の運行停止後に工事を施工しております。

○委員 トラブルというのはどういうことなのですか。

○東京都 これは鋼製の筒みたいなものをどんどん押して行って、その後にその中にモルタル、コンクリートみたいなものを充填していくのですが、その充填をしたときに鋼管に穴があいていたか継ぎ目がちょっともろかったのか、漏れてしまって線路が動いてしまった。

○委員 いかにも都市土木の難しさみたいなところは理解できるのですけれども、わかりました。

○委員長 ほかはどうでしょうか。よろしいですか。  
では、これは原案は継続ですが、そのとおりでよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、そういうことにさせていただきます。  
次。

### ③東京都市計画道路放射第9号線

(上記について、東京都から「チェックリスト及び再々評価比較表」・「評価対象事業案内」により説明)

○委員長 どうぞ、御意見があったら。

○委員 どうも御説明ありがとうございました。前回と比べてみますと、用地の取得も順調に進んでいるというお話なのですが、数字の上ですと86%。今回もそのままということなのですが、この辺はどうなのか。つまり問題になっているところがやはり進捗していないのかどうか。その見通しなども含めてどうなのかということをお伺いしたいと思います。

○東京都 お答えいたします。

委員のおっしゃるとおり、なかなか難航しておりまして、折衝が膠着状態で行ってまいりました。

ただ、ここに来て、ようやく具体的な交渉に入ることができるようになりましたので、我々東京都としても一歩前進かなということで、折衝の頻度を高めて早期取得に向けて取り組む環境ができてきたと我々は思っております。以上でございます。

○委員 それからもう1点なのですが、巣鴨地区街づくり協議会とのいろいろな交渉があるということなのですが、先ほどの御要望ということで伺うと、予定以外のところに交差点を設けてほしいと。それはどの辺のことを言っているのですか。

○東京都 これは事業区間内に豊島市場がございまして、その近くに区道がございまして。当初、その区道はそんなに広い幅員ではございませぬので、特に交差点として整備するつもりはなかったのですが、区道を広げることが必要になってきますけれども、重要な区道なのでそこを交差点にしてほしいという話がありまして、豊島市場のすぐ横にある区道でございまして。

○委員長 この図でどこら辺か説明してください。

○東京都 この図で言うと、6ページの再評価区間というところの一番左側になりますけれども、中央卸売市場の豊島市場というのがございまして、そのところに茶色で区道がいくつか取りついてございましてけれども、その部分を交差点にしてほしいと。上からも下からも車が出てきますので、その車が右にも左にも行けるように交差点にしてほしいという要望でございまして。

○委員長 もうちょっと特定して言えないの。

○東京都 こちらに豊島市場がございます。ここの横に区道、それからこちら側にも区道が、この南側からも2本ほど区道がございますけれども、ここを交差点にしてほしい。そうすれば、ここから来た車はこっちにも行けるしこっちにも行ける。通常これは6車線の道路なので、交差点にしなければここには中央分離帯をずっと設置することになります。それだこの道路を利用されている方が不便だということで、中央分離帯を外して交差点にしてほしいということでございます。

○委員 多分そこに交差点ができると、周りの方々はかなり便利であろうと想像できますので、その辺の方向性が都としてはどうなのか。

○東京都 交差点をつくる場合には警察との協議が必要になってくるのですが、問題は交差点にするにすれば道路の幅員が狭いんですね。この大通りから交差点になっていますと車がどんどん入っていくので、区道であっても広げるとかという努力をすれば交差点化することも可能かなと考えてございます。

○委員 もう1点よろしいですか。前回に比べて今回は自転車交通量のことについていろいろ11年、17年、22年と比較をしていらっしゃるんですよね。これは自転車と書いてありますが。

○東京都 すみません、これは自動車です。間違えました。申しわけございません。

○委員 では、間違いですね。わかりました。このところは、前回も申し上げましたけれども、非常に自転車も人も多くてごちゃごちゃのところになりますので、縁日以外にも、週末ではなくてウィークデーでもすごく人が来るところですので、自転車という形でこういう定点観測をなさっているのかなということで、飛躍的な調査をなさっていらっしゃると思ってうれしく思ったのですが、わかりました。

だとしても、自動車だとどうなるかわからないのですが、11年、17年、22年の調査の観測が、豊島区の巣鴨3-36が11年、17年で、22年になると巣鴨1丁目あたりということになりますよね。ということは、定点観測ということから言うとうろかなのでしょうか。同じようなところで観測したほうがその状況がわかりやすいのではないかと思います。

○東京都 この使っている数字が、5年に一遍国のほうでやっております道路交通センサスというのがございまして、その交通量の数字を載せてございます。5年に一遍はかるときに位置が少しずつ変わっているのですが、なるべくここに近いところのポイントの数字を拾って載せてはいるのですが、全く同じ位置ではないものですから少しずつずれが出ています。

○委員長 11年と17年は同じところでしょう。

○東京都 たまたま、そうですね。だから本当はその後も全く同じ位置だったらわかりやすいのかなと思うのですが、少しずれてしまっています。

○委員 もう1点よろしいでしょうか。第Ⅰ地区の工事が終了し、第Ⅱ地区も、そして第Ⅲ地区、これが巣鴨地蔵のところでは白山通りで一番混むといたしましょうか、人がごちゃごちゃするところで、それによって巣鴨の街づくり協議会のほうでも先ほどのような横断歩道をこの区間につくってほしいという要望があったというのはすごくよくわかるんです。

自転車に乗る立場の者からすると、第Ⅰ、第Ⅱ、第Ⅲともにこの白山通りをずっと通じて道路についての御要望をいつもお願いしておりますけれども、道路脇の白線を、写真①起点部を見ますと、その線が全然ないのですね。3車線、3車線になっていて、自転車の白線が引いていないということなので、これもどの道路にもお願いするように、Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ続けてやっていただくといいなと思います。

近ごろずっと道路を走っているんですけども、道路端に線を引かなくても自転車が通りますよというマークを点々と5メートル置きにつけてくださっているところが増えているのですね。これは大変ありがたいことだと。言うまでもなく自転車が大変多くなっておりますので、そういう配慮を自転車のためにしていただくということは道路行政の上で大変ありがたいことだと思っております。こちらもよろしくお願いいたします。

○東京都 御指摘のとおり、この区間も広い道路幅員がございますので、自転車と歩行者を分離した形について、今どの整備をするか、地元の声を聞きながら関係者で協議をしているところでございます。ちなみに隣接区間は自転車と歩行者が分かれた空間を整備してございます。

○委員 何点か。まず先ほど委員からの質問で用地取得の件についてありましたが、ここに来て具体的な交渉に入ってきたということだったのですけれども、そうすると事業の順調さの評価はAではなくてBなのではないかと思うのですが、どうなのでしょうかとというのが1点。

2つ目が、自転車に関係するのですが、事業を取り巻く状況の変化というところで、東京大気汚染訴訟の和解条項で、原告のほうから植樹帯や自転車歩行者道の整備推進の要望が上がっていると書いてありますが、その要望が上がっているのはこの道路に関してだけなのでしょう。そうではないとすると、どうしてここだけ書いているのかというのが2点目。

それから3点目、地区計画が策定されて云々という御説明がありましたが、その地区計画の中身を私は知らないのでも教えてほしいのですけれども、その地区計画と

この道路の拡幅というのはどういう関係にあるのかということ。

それから最後……。

○委員長 ちょっといっぱい過ぎるから、今の3つ、まず答えてください。

○東京都 お答えいたします。

まず用地の関係で事業の順調さでBではないかということなのですが、これまでは確かに委員のおっしゃるように膠着状態でしたので、「障害はあるが、」というところだったのですけれども、先ほど御説明しましたように、ようやく折衝が具体的になり条件闘争になったということで、うまく折衝が推移できると、我々、関係人さんと折衝して思っておりますので、順調に取得できると我々は今、判断しているところでございます。

○東京都 続いて大気汚染訴訟の件ですが、大気汚染訴訟の原告団からは、ほかの道路についても常緑樹を植えてほしいとか、自転車が円滑に通行できるような空間を設けてほしいという要望が出ている路線はほかにございます。今回入れさせていただいた案件の中には原告団から要望が上がっている路線がこれしかなかったというのもございまして、放射第9号線の中にはそれを特別に記載させていただいたところですが、ただ、委員の御指摘のとおり事業の必要性と直接リンクするかというと、そこは確かに思われるとおりにかなと思っておりますが、事業を取り巻く状況の変化という意味で記載をさせていただきました。

それから地区計画と放射第9号線の関連なのですが、直接的に地区計画の中にこの道路整備がどうこううたわれているわけではないのですが、この道路のすぐ横で地区計画が立てられているということがあったので……。

○委員長 具体的にどこか範囲を示せばいいじゃないですか。

○東京都 範囲は……。ちょっとお待ちください。地区計画が立てられているのはこのこのあたりです。

○委員長 そんな曖昧とした表現でしかないのですか。

○東京都 線としては具体的にちゃんと示されているのですが、図面の中に書き込んでいないものですから今大体この辺という意味でお示しさせていただいたのですが、地区計画のエリアは都市計画図の中にきちんと明確に書かれています。

○委員長 地区計画は何を決めているのですか。

○東京都 地区計画の中ではここは高岩寺とかそういった建物もございまして、

地区の歴史とかそういったものを考慮したまちづくりをしていこうということで、例えば建物の高さがある程度制限したりとか、色合い、建てられる建物ですね、パチンコ屋さんとかギャンブルの施設は建ててはいけないとか、そういった定めがなされております。

○委員 その地区計画ができたというのは、この事業の必要性に関して何か変化をもたらすようなものなのかどうかということなのですか。

○東京都 そういう意味では直接的に関連するかというと、御指摘のとおり直接的な関連はないのですが、周辺でそういった地区計画が進んでいるので、きちんと車道だけではなくて歩道もこちらのほうで整備をしようという意味で書かせていただいたのですが、言われたとおり直接的な関連は薄いのかなと思います。

○委員長 それはうそだよ。関連するよ。要するに用地買収して金が入った人は何をしよう？ ビルを建てよう。そうすると、その地区計画で、ここではこういうもの以外はやってはいけないということになれば、その入ったお金をどうやって使うかというときに制約が出てきます。やはりここはとげぬき地蔵さんがあるから、そういう古いような町並みを残しましょうということになると、変なものを建てられなくなります。だから関連はあります。要するに用地交渉ですから、下手すると1件で1億円とか1億5000万円ぐらい金が入りますから、それにちょっと足せば4～5階建てのビルは建てられるんです。

○委員 そういうものは建てられないという地区計画なのですか。

○委員長 そういう地区計画。建物の色とか高さとか。

○東京都 色とかあと用途なども制限されています。高さは25メートルが最高限度とか、広告物なども光源が点滅するものを使用してはいけないとか、先ほど言ったギャンブルの施設はだめですよとか、そういった結構細かいことがいろいろ定められております。面積としては約1.2ヘクタールの範囲なのですが。

○委員長 いいですか。

○委員 はい。

○委員長 では、もう1個質問が。

○委員 どうということもないのですが、定性的効果でこの事業は交通事故の減少に丸がついていないのですが、どういう基準で丸をつけたりつけなか

ったりしているのでしょうか。

○東京都 この道路を整備することによって、計算上の話になってしまうのですけれども、車線数が増えたりするということで、計算上は交通事故が確率としては増える。計算上そういうふうになってしまうものですから、ここに丸をしていない。

○委員長 今まで1万台の交通量があって、そこでの事故の確率があるでしょう。それが3万台になったら事故は同じ確率でも件数としては増えてしまう。

○委員 それはほかの道路事業も同じじゃないのですか。

○東京都 それで今、象徴的にこの道路の話をしたのですけれども、便益を出すときには周辺の道路も含めてトータルで、例えば地域内の周辺の道路への流れ込みが少なくなるとか、そういうところは事故が少なくなるとか、本線ではちょっと増える確率が高くなるけれども周辺では減るとか、そういったものをトータルで足し合わせて、交通事故の便益がどうなのかというのを出して、プラスになっているものについては丸をさせていただいているのですが、計算上その効果がないものについては丸をつけていないところです。

○委員 では定性的ではなくて、定量化してしまっているのですね。

○東京都 そうですね。例えば今回の事業再評価のときに出している便益というのが大きく時間便益、走行便益、それから事故解消益というのがございまして、その中で数字上の計算は一応しているところです。

○委員 わかりました。

○委員 周辺環境の変化というところに関連して、もう1つ、染井霊園周辺地区の再開発促進地区というのがあるということなので、こちらについても染井霊園そのものが結構大きいかと思imasので、どのあたりまでが再開発促進地区になっていて、先ほどおっしゃっていた交差点というところはこれと関係があるのかなのかというところも少しお話しいただければと思います。

○東京都 先ほどの交差点の話と直接この再開発のほうは関連はしません。染井霊園の位置なのですけれども……。

○委員 市場の上の畑みたいなのがほぼそれだと思うのですけれども。

○東京都 すみません、確認をして後でそこをお話しさせていただきます。申しわ

けないです。

○委員 はい、承知しました。

○委員長 では、ほかは。  
確認しますか、何か答えますか。

○東京都 またさっきみたいにあやふやになると失礼なので、確認させてください。

○委員長 では、この案件はこれまでにして、確認作業と並行して次の案件へ行きますか。

#### ④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「チェックリスト及び再々評価比較表」・「評価対象事業案内」により説明)

○委員長 どうぞ、御質問。

○委員 区分所有のマンションが多いというのがよくわからないのですが、昭和21年に都決しているのではなかったですか。

○東京都 区分所有マンションは、当然かたい建物は都市計画線から逃げていますので、マンションの本体はかかりませんが、マンションの敷地の一部、例えば工作物ですとか植え込みですとか、そういうところがかかります。ただ、そういうところも共用物ですので、全員の合意が必要になりますので、関係者が多数いますので、そこを説得するのに時間を要したということでございます。

○委員 わかりました。

○委員長 それで用地買収すると、現状不適格になるマンションは出てこないのですか。

○東京都 出てきます。

○委員 同じような質問ですけれども、現状不適格になるということは、建築許可をおろす段階で都計道路を抜いて容積率を計算するというふうにはなっていない。

○東京都 なっていないということです。



○委員 もう1つ、そうすると都計決定しているところについてはそれでもかたいものはないのですけれども、先ほどの取り付け道路みたいな後から考えてつくるものについてはより難しいということですね。

○東京都 そうですね。都市計画線が入っていないと、その用途地域にもよりまずけれども、当然かたい建物が建てられますので、都計線以外を用地取得する場合は当然そういった本体がかかる場合もございます。

○委員 これは何年か前に別の事業のときにも申し上げたと思うのですが、地権者が非常に多数であって取引費用が非常に高いような状況になっている。恐らく国の中でもこういうケースが集中的に出てくるのは東京都においてほかにないと思いますので、そういった区分所有法の今後こういうことがたくさん出てくることを踏まえると、東京都のほうからこういった問題が出てきたというのを国交省の、区分所有法はまたあれですね、そういったところに本当にどんどん言っていたかかないと、国の直轄事業のほうではこういったところは余り扱いませんので、問題を認識するまでに結構タイムラグがあるような印象を受けていますので、そこについては本当にぜひお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○東京都 まさに委員のおっしゃるとおりで、我々も既に国のほうには制度改正の要望をさせていただいております。今一番問題なのは、区分所有法ですと4分の3の議決があれば共用部分と専有部分を分離して取得することができるんですね。ですから4分の3の合意だけで東京都に取得していいという合意がとれるのですけれども、今度は不動産登記法は全員の合意が必要だとなっておりますので、区分所有法と不動産登記法の制度が違いますものですから、そこが非常に隘路になっている。そこを不動産登記法について改正の要望というのは国のほうに出して、今、検討させていただいております。

○委員 1点伺いたいのですけれども、今、委員のお話であった都計線の外のところの買収がなかなか難しいよというところで、そういう用地については価格というのですか、購入するときの水準というのはどうなるのでしょうか。先ほどの巣鴨の話も、そういえば前も聞いたなとか思い出しながら伺っていたのですけれども、入っている部分については、条件闘争という先ほどのお話はありましたが、決まった金額でもう購入するしかないのですよね。それ以外の部分というのはどうなのでしょう。

○東京都 基本的に東京都の事業ですと、今御説明しているような街路事業で、あと都市計画線がないところを道路法の道路区域をかけて買収しているような事業もございます。ただ、補償の考え方については、例えば我々の土地の価格というのは

正常な取引価格でございますので、近隣の取引事例と不動産鑑定士の鑑定価格を参考に土地の価格を決めておりますので、都計線が入っている入っていないで補償金の額が変わるということはありません。

○委員 わかりました。そうしますと、さっきの話になってしまうのですけれども、話が進みそうだといったときには、何がキーポイントになるのでしょうか。

○東京都 先ほどの放射第9号線の関係では、いわゆる条件闘争、補償金で何とか合意をしていただけるような努力をしているということでございます。

○委員 現物で提供するか、それと同等の金銭で対応するかということですか。

○東京都 はい、そうです。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員長 ほかはいいですか。

では、なければ、これは原案は継続ですが、それでよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 はい。

さっきのはどうですか。まだ？

○東京都 今調べています。すみません。

○委員長 では、次へ行きましょう。

#### ⑤東京都市計画道路補助第26号線

(上記について、東京都から「チェックリスト及び再々評価比較表」・「評価対象事業案内」により説明)

○委員長 どうぞ、御質問。

これは図を見ていると、途中かかっているのは中学校ですか。東横線からすぐ右。

○東京都 元中学校です。前が中学校だったのですが、今は違います。

○委員長 このごろいろいろマスコミで騒ぐじゃないですか、学校の真ん中を街路

が突っ切ると。どっちが悪いかって学校側が悪いと私は思っているんですよ。計画決定しているところに勝手に学校を後でつくっているのだからね。

○東京都 委員長がおっしゃるとおり、学校の下、校庭の下を道路を抜いたりする場合もございますし、学校のところにかかっている道路を整備するのは結構工夫とかしなくてははいけない。

○委員長 逆に言うと、教育委員会とちゃんとやって、都計線の上は空き地だからといってやるなということをするべきなんですよ。それがいつも当分できそうもないからやってしまえとやる。さっきの外苑東通りのあれだって、高さがずれたというのも、建築確認のときに、この事業をもうすぐやるから、今の道路じゃない、都計道がこの位置に来るから直した盤で半地下でつくれということ言えば何でもありませんよ。言ってみれば確認申請と同じ局の中じゃない。そういう話で、整備する30年間の道路については全部ど真ん中をきちんと建築側にも伝えるような努力をしたほうがいいと思うんですけどもね。

○東京都 そうですね。都市計画道路を事業化することを前提に、高さをどうするのかとか、そういうことを我々事業者側も本当はきちっと決めていかなくてははいけないのかなど。そういうことをやるのがさっき言ったような状況にならない最大の策かなと思っているのですが。

○委員長 さっきの井の頭通りだって、この盤はこっちまで行くのですよというのをやっておけば、大分違うんだけれどもな。下手すれば、かさ上げしてくださいと。

○東京都 そうですね。いろいろな道路でそこら辺の検討は後手後手に回っているというのは御指摘のとおりです。ですから、少なくとも事業をやりますよというところは早いうちに計画の高さを定めて、地先と段差ができないような、地先がだめなら道路で何とか解消できるような方策を考えると、そういったことをきちっとやって、事業の遅滞がないように進めていきたいと思っています。

○委員長 はい。

ほかはどうですか。いいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、これは原案どおり継続でいきます。

では、その次に行きますか。環二だ。

## ⑥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「チェックリスト及び再々評価比較表」・「評価対象事業案内」により説明)

○委員長 どうぞ何か御質問はありますか。

○委員 5月にこれを案内してもらって、その状況はよくわかったのですが、このあたり一帯、例えば今の卸売市場の築地のあたりというのはもう一大観光地になっていますよね。豊洲に移ったからといっても、きっと外国人などの観光地になるんだけれども、この道路全体は全く自動車道路でしたかね。つまり歩行者は通れないのでしたか、通れるのでしたか。

○東京都 通れます。

○委員 通れますよね。そのときに黎明大橋のところで中央区が非常に心配して、大災害時に人を逃がす人道橋をつくらうとか、私は1本のやつを委員長でやったことがあるんですよ。黎明大橋の横などは住友のトリトンかなんかができたり、この地下鉄の勝どき駅が物すごい人で、今、駅そのものの大改築をやっていますよね。歩く人の流れが物すごく変わってきてしまって、この辺全体、東京都で防災上も、こういう埋立地というのは極端なことを言えば道路1本でしかつながっていないわけですよね。それ以外は区が何かしなさいということになっているようで、防災上の逃げ道道路としても使えるようだなというのはちょっと期待しているところがあるんですけどもね。そういうことはこの評価の中に入っていないですよ。

○東京都 数字としては確かにそうですね。

○委員 何か応援団の演説をしているみたいで変なんですけど、ともかくここら辺は、もともと中央区は8本ぐらい人道橋をつくらなければ、大火災が起きたときとか、東京オリンピックの選手村会場あたりのところが人が逃がせないという最初の目論みがあったんだけれども、なかなか事業を行えなくて、とりあえず黎明大橋と書いてある字のこのあたりに1本つくることになったんだけれども、これができるので逃げ道道路、避難道路としての機能も大いにあり得るのだなという気がしているんですよ。そのために人が逃げられるような構造を考えておく必要はないですかということを逆にお願ひしておきたいんです。道路で自動車交通体系が大分よくなりますよというだけではなくて、避難道路としての位置づけもあり得るのではないかと思っています。

○東京都 御指摘のとおり、きちんこの道路については人とか自転車も通れるよ

うな道路として整備をしてまいります。どういうふうには自転車を通るかは決まっていなくて、歩行者の方も災害時には避難路として十分に使えるという道路でございます。

○委員 はい、わかりました。

○委員 これは評価の要素とは多分関係ないのですけれども、事業に反対だった区分所有マンションの取得に時間を要したということなのですが、この事業それ自体に反対していたということですか。それが買えるようになったというのは、反対だったのが反対じゃなくなったというのはどういう経緯なのですか。

○東京都 お答えします。

ここの区分所有マンションで事業反対があったということは、事業反対を東京都の職員がこの事業の重要性とかネットワークとしての重要性などの話をして説得をしたというのが1つと、もう1つここで大きなマンションがございまして、ここは収用に移行しまして、そもそも事業反対の関係人の方には納得していただけなかったのですけれども、収用で裁決を経て、収用の手続で用地を取得した、こういう2通りでございます。

○委員長 ほかにどうでしょうか。

この事業費の中には仮設の道路の費用も入っているのですか。

○東京都 はい、入れています。

○委員長 何かありますか。

なければ、これは継続でよろしいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、これは継続とさせていただきます。

### ③東京都市計画道路放射第9号線について再説明

○東京都 委員長、先ほどの染井霊園の位置が確認できましたので、放射第9号線の図面を。染井霊園の位置なのですが、こちらになります。それで再開発のエリアはということなのですが、再開発の促進地区に指定されているのですけれども、そのエリアがはっきりは示されていない。理念というか整備の考え方としましては、今後、地区計画を定めて建物の不燃化、共同化を進めていって、この周辺は木造住

宅が密集している地域でございますので、防災性の向上を図っていこうということが示されてございます。それからあとは霊園でございますので、地域にとって潤いのあるまちづくりも意識していかななくてはいけないということが示されているところでございます。

位置としてはこちらでございました。すみませんでした。

○委員 促進地区というのはそもそも図面に落とされているものではないのですか。

○東京都 確認をしたのですが、落とされていなくて。

○委員 そこは車で非常に通りにくいところなので、これに伴ってその交通をよくしようと、実質的には市場との取りつけのところも近隣の方の実感としては一体の問題かなと感じます。以上です。

○委員長 ほかに、これについての御質問はありますか。

もしなければ、原案は継続ですが、継続のままでよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、これも継続にさせていただきます。

以上で今日の全部の事業の審査は終わりましたので、あと今後の予定等。

(事務局より今後の日程等について説明)