

平成28年度第2回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 平成28年8月23日（火）午後2時から午後4時10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 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

①三鷹都市計画道路3・2・6号線

武蔵野都市計画道路3・3・6号線

②町田都市計画道路3・3・36号線

③国分寺都市計画道路3・2・8号線

④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）

⑤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）

⑥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. 議事の概要

①三鷹都市計画道路3・2・6号線

武蔵野都市計画道路3・3・6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 どうぞ御質問がある方。

○委員 この御説明いただいた道路なんですけれども、これは野崎八幡の左隣の道路に並行する。これは前に深大寺の入り口の前を通過して武蔵境の駅を通過するという道路を前に視察をさせていただいたので、それと大体同じような道路幅と

ということですね。

○東京都 はい、同じ幅でございます。

○委員 隣の道路を私はよく利用させていただいております、視察もいたしまして、実に歩行者、自転車のための走行空間ができているし、緑の環境も年を経て実にいい環境のいい道路ができたなと思っています。そのことを想像しながら今回のこの道路を想像しているのですけれども、同じような状況で間もなくということで、いい道路ができることを期待しております。

ちょっと前書きが長くなりましたけれども、質問は用地取得率が99%。間もなくあと1%を取得できればという状況なのですけれども、この5年間の継続によって、その1%の反対もある、かなり強硬なのかもしれませんけれども、その取得は可能なのか、その辺の状況というのはどんなふうを考えていらっしゃるのか伺いたしたいと思います。

○東京都 お答えいたします。

既にお手元の資料にありますように、用地取得はもう99%ということで、あと数件ということになっておりまして、既にその数件の方向性というのも都のほうでしっかりと方向づけをしております、最後まで補償金不満でなかなか合意していただけない案件がございますが、その1件につきましては既に収用手続に移行することで、ただいまのその準備を進めております。そういうことを勘案しますと、確実に100%の取得ができると考えております。

○委員 ありがとうございます。

○委員 私が御説明をうまくのみ込めていないのだと思うのですが、暫定2車線で交通開放している西東京区間というのは、今回の説明の中で用地取得できていないというところとは違うのですか。

○東京都 そのとおりです。隣接する区間です。この区間の北側にある区間でございます。

○委員 それは別の事業認可として別でするようにして。

○東京都 そうです。別の事業認可として事業をやっています。あちらに、今回、再評価にかかっている区間、三鷹・武蔵野区間というのはここからここまでですね、この区間でございます。西東京区間というのはこの区間でございます。南側のほうにも調布・三鷹区間というのがあるのですけれども、2車線で全線は開通しているということです。今お話があったように評価の対象になっているのはこの区間

で、西東京区間というのはこの区間の別の区間でございます。

○委員 その暫定の2車線というのは、4車線になる計画が現時点ではどうなっているのですか。

○東京都 一部、将来計画も2車線の区間があるんですけども、基本的にはこれは全部4車線で整備する計画になってございます。ただ、用地取得ができないところもあって、そういうところは4車線分の幅が確保できないものですから、道路は2車線だけ通して、全く通さないと、せっかく通れるのに事業効果は発現させたほうがいいので、2車線だけでも通そうということで通しています。

○委員 わかりました。それで確認なんですけれども、今回の事業評価対象区間の中の今用地取得できていないところは、現状はどういう状況になっているのですか。

○東京都 現状はそこは2車線で車を通していているというところですよ。

○委員 わかりました。どうもありがとうございます。

○委員 大体今から20年ぐらい前のあの議論を思い出すと、調布保谷線がいよいよというのは私も非常に感慨無量なんですけれども、どうしても事業が長年になっているので仕方がないのですが、この間国のいろいろな考え方も変わってきて、例えば深大寺あたりには立派な自歩道があるわけですけども、この間、自転車利用環境創出ガイドラインなるものができて、かなり考え方も変わってきているわけですね。その辺は今回の区間で言うとうとうどういうふうに対応されているのでしょうか。

○東京都 こちらは自転車と歩行者を分離した形で整備をします。構造分離といまして、自転車と歩行者の間に何も構造物がないと結局混在してしまいますので、この道路については歩道と自転車道の上に構造物を設けて、完全に分離した形で通行できるように整備をしております。

○委員 要するに自転車道という位置づけになるのですか。

○東京都 自転車道ではないですね。自歩道になります。

○委員 自歩道ではあるけれども分離するということですか。

○東京都 そういうことです。

○委員 わかりました。

○委員長 ほかは。

なければ私のほうから。計画幅員36メートルで環境施設帯が両側10メートルというのは、もともとこういう計画だったのですか。それともいろいろ反対があったり何なりしたので計画幅員を変更したのですか。

○東京都 変更しています。過去に環境へ配慮するという趣旨で幅を広げています。もともとは25メートルの幅員。

○委員長 25メートルだと思うんですね。こういうやり方をやると、この線もそうだけれども、今から何本かまだつくっていかねばいけないのに、結局そのときに住民が反対だと、また環境施設帯だということで計画決定を変更しながらやっていくようになってしまうと思うんです。本当にそれでいいのかというので、これを見ると、実際でき上がると両側にはマンションが出てくる。ということは、反対していた人じゃない人がその土地を使い出して、そうするとこの環境施設帯が邪魔になるはずなんですね。だから最初に反対している人たちの思いは、すごく静かな住宅地の中にこんな大きな道路が通るから反対と言っているんだけど、実際買収が入っていくと、今度は全然違う意味でマンション業者さんたちがその土地を買っていくという状況になると、本当にこれでいいのかというところが悩ましいんです。

マンション業者から見ると、この環境施設帯を出ないと本線に出られないのですね。本当にそれでいいのかというと、実はそんなことはよくなくて、引っ越しのトラック1台にしても環境施設帯をどう切るか。幅が2トンが入れるのか4トンが入れるのかと四苦八苦してくるのではないかと思うんです。そうすると、最初の住民にどう説明していったほうがいいのか。最初の人たちに説明すると環境施設帯をつくれという意見になるんですけれども、そこら辺が物すごく悩ましい。

○東京都 委員長のおっしゃるとおり、新たに建物をつくって車の出入りをさせようというときに、10メートルの環境施設帯を壊すというのはかなり費用がかかるので、大きな開発業者とかじゃないと多分お金を出し切れないと思うんですね。ただ過去の経緯があって、ここは出入りができなくても緑でいいのだというのを確認しながらやってきて……。

○委員長 最初はそうなんだけれども、実際はそうじゃないですよ。幹線道路の沿線というのは、店舗だとかマンションだとかそういうのが来たほうが、それがバッファーになって騒音が後ろの住宅地に行かないような構造になってくるのが望ましいんですけれども、最初の住民たちにどういう説明をしていったほうがいいのか。

○東京都 それでこの路線も含めてそうなのですが、こういった広い環境施設帯を設ける道路などは……。

○委員長 これを全部今からやろうとすると、必ずそういうことで用地部隊が多分四苦八苦すると思うんですよ。

○東京都 そうですね。ただ、私も現場で経験しているのですけれども、委員長がおっしゃるように将来の使い勝手を考えて、全面的に環境施設帯ではなくて副道をつくってくれという方もいらっしゃるのですね。ただ、副道は嫌だという方もいらっしゃるって、そのバランスをとりながら整備形態を決めているという実態がございいます。当初の方が移転されれば、その後はすごく使い勝手が悪いというところに……。

○委員長 後ろにアジテートする人たちもいるじゃないですか。沿線住民をあおってね。そこで本当はどうしたらいいかというのが。

○東京都 ただ、全体の説明会とかそういう中では確かに反対の声はすごく大きいのですが、個々に当たっていくと、最後の最後は結構本音を言われる方が多いです。建前で緑が多い道路のほうがいいんだと言う方もいらっしゃいますが、いや、それは嫌だ、将来せっかく道路ができるのだから車で出入りしたいということをちゃんとと言われる方もいらっしゃるの、それは個々の……。

○委員長 それが建前の段階で設計してしまっ、本音が出てきたときにもう変更できませんという場がいっぱい出てきているんだと思うんです。

○東京都 そういうことにならないように、建前で設計せずに、ちゃんと沿道の方の意見を聞いて整備を……。

○委員長 私が言いたいのは沿道の方の意見を聞いてやるのがいいのかどうかということなんです。何が本音だかわからない。

○東京都 個々に聞いていくと、結構本音で言われる方が多いです。全体で聞くとだめですが。

○委員長 そうすると環境施設帯を最初につくりましょうなどというところに妥協してしまったことはまずいんですよ。そこら辺の非常に悩ましい道路建設行政というのをどうしていったらいいか。でないと、次の事業をやろうと言ったら、みんな最初は環境施設帯をつくれとなるんです。そうすると事業費もばかにならないし

ね。だって25メートルが36メートルでしょう。11メートル増えているわけですよ。それよりは、もう少し25メートルを28メートルぐらいにして自転車と歩行者を分離できるような格好にして渡してあげたほうが。

○東京都 環境の問題で言うと騒音がネックになってくるのですが、最近、低騒音舗装とか、さらに二層式低騒音舗装ということでかなり……。

○委員長 バッファーを沿道のマンションとか店舗でカバーしてもらおうということのほうが大切なのではないかと思うんです。そこら辺が非常にわからなくて、何でそんなに私はしつこく言うかということ、私は杉並の都計審もやっていて、放5のときにさんざんやられて、本音の人たちは実はあんなにならないほうがいいとか、副道をつくってくれたほうがいいのに副道もつくってくれないと、今そういう問題を出してきているわけですよ。

○東京都 それは私、当事者だったので言いますけれども、ちゃんと個々に集まって話したときには、環境ばかり主張されていた方の意見は、そんなのは嫌だと言われて採用されなかった例も結構あるんです。

○委員長 だけど、あれは副道ができたところと副道をつくらなかったところがあって。

○東京都 そうです。あれはまさに目の前の人が副道は嫌なんだ、緑が多いほうがいいということをしごくおっしゃったので。

○委員長 だけど、それで使い勝手がなくなると、もうすぐちゃんと本線ができる副道は要らないと言った人は実際は欲しくなるんですよ。

○東京都 ただ、そのときに要らないと言ったのをそれはもうつくれなくなってしまいますね。

○委員長 というふうになってしまうからね。だから、どうやって説明するかというのをもうちょっといろいろ考えないとまずいのかなと。御苦労されているのをよくわかっているから、そこら辺をどうしたらいいのか。でないと、これから三多摩の南北の道路は全部、環境施設帯をつくれというほうが大勢になってしまうんですね。

○東京都 それで、そういう騒音対策なども技術的にも前よりレベルアップしているので、その騒音などが基準をクリアできれば必ずしも。

○委員長 だからむしろ環七を見せにいくとかね。環七だって一般住宅が前面に出ると物すごく反対したけれども、結局今になってみるとずっとマンションができて、裏側はみんな静かになってしまったわけですよ。ああいうのを見せて説得するなり、こういうふうになったほうがいいのではないですかということをもう少し何か考えたほうがいいのかなという気がします。

ほかはどうですか。

○委員 単純な質問です。事業を取り巻く状況の変化というところで、今出てきたように沿道に店舗やマンションが新たに建設されていると書いてあるのですが、これは実際にはどういう意味を持つのですか。事業の必要性が変化しているかどうかということに関する項目なので、どういうふうにこの必要性がこれによって変化したのかということと、あとここは、どんな店舗、どんなマンションなのかわかりませんが、もともと店舗、マンションが建てられるような地域だったのですか。

○東京都 まず最初の必要性とリンクしているかという点、ただ状況を書いているだけでして、必ずしも必要性と結びつけているわけではなくて、スーパーができたとか銭湯ができたとか、そういう状況があったので、そういうものが建っていますということだけを記載しているところがございます。

用途は、すみません、ちょっとお待ちください。これは確認して後で御説明したいと思います。

○委員長 事業をやっている前は一低層になっているのじゃないの。どこかで一低層から用途を変えるというふうになっているのではないですか。

○東京都 すぐ確認いたします。ちょっとお待ちください。

○委員長 では、それ以外は次の案件に行きましょう。

次は、町田都市計画道路。

②町田都市計画道路3・3・36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 どうぞ御質問があれば。

何もないようでしたら、この区間ではなくて、全体の18.1キロのうち、もうでき上がっているのはどの区間で、7.6キロ未着手というけれども、どこができていて、どこができないのですか。

○東京都 今回、再評価の対象になっているのはこちらで、この黒く塗っているところができている区間でございます。

○委員長 できているの？

○東京都 できています。完成ですね。完成または概成ということで黒く塗っているところはできているということです。

それで、第四次事業化計画で今後事業化すると位置づけられた路線はこちらの南東側の区間になります。今回、この区間が再評価の対象になっているということです。

○委員長 それの東側というか、それが次にやる場所。

○東京都 そうです、次です。

○委員長 真ん中辺に白くなっているところは。

○東京都 確認します。ここも第四次事業化計画に入っているということです。

○委員長 そちら辺はどういう順番で決めているのですかね。町田の町なかに近いほうを先につくったほうがいいのか。

○東京都 あと都市計画道路で今残っているのが、構造的にいろいろな検討をしないとなかなか道路が整備できないようなところばかり残っているのですね。だから結構やりやすいところを先行してやってきたというのもあると思います。

○委員長 何となくそうやって、本当にやらなければいけないところが一番後回しになっているのではないか。

○東京都 そういうところも何とかやっていますけれども、確かにそういうところは委員長が思われているようにあると思います。

○委員長 担当課長がだんだん苦しくなってくる場所ばかりになってくるよね。

○東京都 そうです。

○委員長 ほかはどうですか。

○委員 私の質問は単純です。日々の事業執行におけるコスト縮減等の取り組みと

いうところで、再生材の使用と書いてあるんですけども、これは何を使うのですか。

○東京都 舗装などの下にある砕石とか、あとアスファルトもそうなのですけども、再生アスファルトとか再生材の砕石とか、そういう材料を再利用しているということで再生材と書いてございます。東京都で発注する工事は石とかアスファルトとかはなるべく再生品を使えというふうになっていますので、それを書いてございます。

○委員 コンクリートとかじゃなくて。

○東京都 そうです。石とかそういったものです。砂もそうです。

**①三鷹都市計画道路3・2・6号線
武蔵野都市計画道路3・3・6号線 について再説明**

委員長、先ほど用途地域の話があったのですが、一低層のままで用途変更は今のところされていないということです。

○委員長 それはまずいね。これは市町村決定になっているから東京都は口を出せないからと知らんぷりしているのではないですか。だって、こんな幹線が出てくるのだから沿道をちゃんと整備しなければいけないから、市町村に対して、この事業をやるから用途変更をちゃんと考えてくれとやるべきなのではないか。それでないと、この高いコストが。両方東京都なら都市整備局に文句を言えばいいのだけれども、市町村にお願いしなければいけないことだと思うので、事業をやるときはその連携をうまくやっていただけませんか。

○東京都 はい。

○委員長 さっきの質問は、いいですか、今ので。

②町田都市計画道路3・3・36号線について再開

○委員 続いてよろしいですか。これは質問ではなくて単なるお願いで、資料を作成される際に7、8、9の定量的効果というところを通して見ると、ここだけ便益項目名が違って、中身が同じことは推察できるので中身的な質問ではないのですが、整えられたほうがいいかなと思いました。それだけです。

○東京都 わかりました。整理します。

○委員長 では、この2つ目の案件は原案どおり継続でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、引き続いて最初のケース、調布保谷線はこれも原案ど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、2件とも原案どおりということにさせていただきます。
3件目。

③国分寺都市計画道路3・2・8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 皆さんの質問を受ける前に、A3のほうの7ページの計画幅員の図が描いてあるのですがけれども、私はこれは全然理解できないんです。何が描いてあるのかわからない。今までは車道とそれ以外というのがわかったけれども、これだと何になっているのかわからない。例えば中央線交差部というのは24メートル、この中がどうなっているかわからない。8.5メートルのところはどうなっているかわからない。一般部も10メートル、10メートルで16メートルとなっているからそれもわからない。ほかのものと全然違う表現なんですよね。

○東京都 すみません、統一がとれていないです。

真ん中の一般部の36メートルなのですが、10メートルの中に、先ほどの調布保谷線とほぼ同じなのですが、環境施設帯と自歩道です。自転車の空間と歩道をつくるという計画をしています。真ん中の16メートルのところには4車線の道路を通す予定でございませう。

○委員長 16メートルの中は中央分離帯もなし？ 2車線、4メートルの車線をつくるのですか。そこら辺がわからない。

○東京都 中央分離帯はございませう。

○委員長 ほかの表示と全然違うからよくわかっていない。

○東京都 2メートルの中央分離に7メートルの車道ですね。ですから3.5メー

ル、3.5メートルの片側2車線の車道をつくる計画でございます。雑な記載になってございましてすみません。

それで中央線交差部については、まず8.5メートルのところには側道と歩道を計画してございます。真ん中の24メートルのところには4車線の車道と両側に歩道を計画してございます。

○委員長 次からこういうことがないように、ほかのと全部同じ表示をしてください。

○東京都 はい、わかりました。すみません、失礼しました。

○委員長 ほかに何か質問はありますか。

○委員 7ページの位置図で評価対象区間ではないのでしょうかけれども、ちょっと上のほうに玉川上水と出ていますよね。もともと玉川上水があるところに将来、交差すると、上水はどんなふうになるのですかね。つまり寸断してしまうのか、橋みたいになるのか。

○東京都 ほかの路線で玉川上水と交差している道路があるのですけれども、上水の機能は将来的にはそのまま生かしたままになります。ただ、史跡ということで玉川上水は文化財指定されておりますので、どういうふうに工事を進めるかとか、将来のでき形がどうなのかというのは文化庁と協議をした上で決めていく。機能は維持をすることになります。

○委員 わかりました。さっきのほかのところでもそれはありましたよね。

○委員 単純な質問で、A3のほうの7ページの左側の図の見方なのですからけれども、色の意味なのですが、赤く塗られたところがありますね。再評価区間が赤く塗られているのですけれども、よく見ると、下にちょろっと5ミリぐらい赤いところがあったり、あと右側、東に向かって3・4・3か、ちょっと赤く塗られているように見えるのですが、これは何か意味があるのでしょうか。

○東京都 これは、今回の再評価区間は太い赤線のところでございます。南側のちょっと赤いのとか右側のちょっと赤いのは事業中路線を示しています。それで赤くなっていますので太さが違うのですけれども、対象区間は太いところです。

○委員 わかりました。その太さのイメージがリアルな道路の幅をどのくらいあらわしているのかがわからないのですが、つまり僕がちょっと心配したのは、せっかくこれだけ36メートルの道ができたとして、暫定的ではあるけれども、南側に行く

と急に細くなってとんでもないことになっているようにも見えないことはないのだけれども、それは違うのですね。リアルな幅ではない。

○東京都 はい。これも36メートルの計画幅員がございます。

○委員 若干誤解を招く表現ではないかと思われまます。

○東京都 はい。

○委員長 誤解を招かないような色の使い方なのだろうな。ここに凡例がないからね。

○委員 相変わらずなのですけれども、もう既に道路工事の場合には自転車の専用といいましょうか、路肩のすぐそばに白線を引いていただくなり、あるいは最近では10メートル間隔ぐらいに自転車マークをつけていただいたり、ぜひ道路工事の完成時にはそれが利用できるような状況でお願いしたいというお願いでございます。

○東京都 この区間も先ほどの調布保谷線と同じように自転車と歩行者の空間を分けて、その間に構造物をつけて分離できるような形で整備をしてみたいです。

○委員長 だから、そういうのがわかるような表現を。それはもうちょっとやると、A3の7ページの一般部というところの両側に10メートル、10メートルとってあるところにそういう自転車と歩行者の自歩道がつくってありますよとさっき説明はしているんですよ。

○委員 私が今お願いしている件は、それは既に先ほどお話をいたしました武蔵境通りですか、あのような状況にでき上がるということは想像ができるのですけれども、今申し上げましたお願いは、車両のところですね。車両道路、つまり自動車を通るところの左側に普通、道路をつくりまますね、環境帯がないようなところでも。そこにぜひやっていただきたい。つまり、自転車は自転車車両ということで走りますので、環境帯のところにはできる専用自転車道というのは、御近所の方々が買い物をしたり、あるいは健康管理のために走ったりするようなつくりになっておりまして、そこに時折入ることは余りないのですね。もう既に入れないような状況に道路から走ってきますとありますので。特に東八からその通りに入っていくときにはそういう走り方ができかねるということもありますし、自転車の場合、あくまでも自動車と並走するような感じで走るということがほとんどなのですね。ですので、そのマークをつけていただきたいということです。

○東京都 この区間は我々の道路整備の中でも車道にナビマークをつけたり、ブル

一のカラー舗装をして自転車を車道に走らせるようなこともやっているのですが、例えば停車車両が多いところだと危ないとかという話もありますので、そこは警察と相談しながら整備はしていきたいと思っています。こちらの道路については停車帯がない7メートルの道路、3.5メートルの幅員の車線が2つしかなくて、ちょっと横に自転車が通れるスペースがないものですから、まずは今広い空間を設けていますので、そちらで御利用いただければと思っています。ただ、委員がおっしゃるように車道に設けるようなことも警察と協議しながらそれは進めていきたいと思っています。

○委員 お願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○委員 街路事業7、8、9を通じての質問という感じなのですが、先ほどの話題に上がっていた沿道の用途地域の変更であるとか、あるいは実際にどういう建築計画みたいなことが起こるかということや、どう捉えるかということなのですが、まず第1点が質問で、幹線道路を通したら沿道の用途地域を変えるというのは何で決まっているのでしょうか。

○東京都 それは沿道の区市町村が幹線道路の整備にあわせて、変える、変えないという判断をされます。あとはよくありますが、計画道路があつて現状ではまだ道路が整備されていないので、容積率が目いっぱい使えないような地域もあるのですね。ただ広幅員の道路ができれば、今定められている容積率が目いっぱい使えるとかそういうことがまずございます。用途を変更しなくてもある。ただ、その変更する、しないは沿道の自治体さんの御判断によるところがございます。

○委員 私が話を伺いながら考えていたのが、例えば環境施設帯を設けるという合意に至るようなところでは、恐らく用途変更することに対しては抵抗が起こる可能性が高いのかなというのが1つで、その場合は、将来への見通しが不十分でそうなっている場合には誘導してあげることももちろんいいのだけれども、この7、8、9は、大きな2ページのほうを見ますと、まず街路8の事業が何で埼玉のほうに行ってしまうのか、場所を見つけるためなので、凡例をよけて街路8は神奈川県側に置いてくれないと意味がないよねというのがA3の資料の2ページについては思ったことなのですが。それを見て思ったのが、例えば三鷹の事業であるとか、八王子側、町田であるとかというのは、幹線道路を通したときのもともとの土地に対する需要というのが全然違う地域であつて、先ほどの話に出たような環七であるとか、あるいは新宿区とか文京区を通っているような道路というのは、もちろん道路幅員を増やして使える容積が増えれば、それに応じて何年かすれば建て替わるんですよね。一方で、もともともう人口は減ってきていますよと言われていたような地域で、道をつくったから建てていいですよといったときに、本当に国道20号みたいになったほうがいいのかというと、多分ならないほうがいいのかと考える地域のほうが

多いかなと思っけていまして、そういう意味でいうと、私自身はこれは用途変更をするかどうかというのは地域の自主性を重んじるべきなのではないかと考えております。

以上です。

○東京都 道路整備に合わせて、その町をどうするかというのを区とか市町村がちゃんと考えておけばいいのですが、何も考えずに、そのままただらと行くのはよくないのかなと思います。ですから、道路整備と合わせてまちづくりを考えるように区市に対しても促していく必要があるかなとは思っていますので、考えた上でどうするか判断をすればいいのかなと思います。

○委員長 私のほうから質問ですが、では幹線道路の脇に一低層でいいのですか。

○委員 恐らく環境施設帯を設けるというところについては、道路からのアクセスをわざわざ制限してほしいと言っているので、容積を高度利用する必要がある場合には……。

○委員長 その人と、本当に環境施設帯ができたときにぶつかっている用地を持っている人とは多分同じ人ではないんですよ。環境施設帯を設けろと言った人は用地買収されてしまう人がほとんどで、その後ろに出てくる人は全然別な人なんです。最初のところに、都市計画法で用途地域を決めるときに、幹線道路に接して一種低層住宅をしてはいけないと書いてあるんです。幹線道路から20メートル以内は近商なり第一種住居、第二種住居、その他の用途で、一種低層はだめと、直しなさいと書いてあるんだよ。

○委員 それが人口が増え続けるような社会的背景を前提としているものであれば、考え直す余地も認めるべきだと思います。

○委員長 だから、そこら辺、本当にそうですかというのはもう少しよく議論しないと、そのときの地域の人たちの判断に任せるのが正しいのかどうか。

○委員 それについては、そのときの今しか見えていない状態で下す判断が必ずしも正しくないというか、大体間違えると思います。なので、そういう将来予測が、こういった形状になるとか、こういった需要が生まれる可能性であるということを道路計画側はちゃんと地域に。

○委員長 道路計画側ではないんです。これは市町村側なんです。

○委員 いや、道路計画側が市町村側にきちんと見通しを示すような情報を示す必

要がある。私もかかわっていた地域ではインターチェンジができるということが起こっても、地域の側に都市計画の専門家がいないと、何をしておかないと倉庫だらけになるとか、そういう見通しが立たないのですね。それは市町村に任せておくときちんと対処できないという問題が起きるので、自主性に任せるのと能力を信じるというのはまた別の話かなと思います。

○委員長 ほかに何かありますか。

もしなければ、この原案どおり継続ということでよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、反対意見はないようなので継続にさせていただきます。どうもありがとうございました。

では、ここで連立事業に変わるので説明者がかわります。

○事務局 ここで説明者の交代を行いますので、しばらくお待ちください。

【報告事項】連続立体交差事業における用地取得について

これより連続立体交差事業についてあとの3件御審議いただくことになるのですが、けれども、その前に、昨年10月の第2回事業評価委員会の際に連続立体交差事業における用地取得に関しましていろいろ御指摘いただきました件について御報告をまずさせていただきます。その後から審議を継続していただければと思っております。どうかよろしく願いいたします。

○東京都

本日3件、10番、11番、12番について御審議をいただきますが、その前に、今、事務局のほうからありました件について御報告をさせていただきます。

昨年、連続立体交差事業の評価の御審議をいただいた際に、連立事業に必要な用地取得を部分的に鉄道事業者が実施していることについて御指摘をいただきました。これは委員長からの御指摘であったのですが、委員長御指摘のとおり連続立体交差事業は公共事業でございますので、また、事業主体は東京都ということもございますので、その点を踏まえまして、今後事業化する路線は原則、東京都が用地取得を行っていくという方向で調整をしまいたいと思っております。

報告事項は以上でございます。ありがとうございます。

○委員長 何かこれについて御質問はありますか。

もしなければ、そういう方向で。前回の中では西武線のもので用買が結局、西武の土地になってしまうようなものは東京都はやらなくてもいいとは思いますが

も、普通の連立事業だったら用買は東京都がやることで私はいいと思います。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 では、どうぞ。

④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「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、御質問があれば。

もしあれでしたら、私のほうから。現状は9ページの絵で見ると3面6線ですよね。連立事業をやると上で2面4線になると用地がかなり出てくるわけでしょう。それはどうするかというのは。

○東京都 そうなんです。今6線入っているのを将来的に立体化すると2面4線で運用するという形になってございます。解釈としましては、6線を4線にすることを鉄道事業者の努力の1つだということで考えてございまして、余った土地については基本的に鉄道施設のまま西武鉄道のほうで活用する予定でございます。

○委員長 そのときは東京都は口を出さないの？ 例えば東村山の駅の周りに駅前広場を集約してつくるとか、そのとき東京都も一緒に努力しますよということは言わないの？

○東京都 まず駅前広場については既に事前に市のほうで整備が進められておりまして、かなり立派な駅前広場がございまして。ただ、今お話のありました用地の部分のほかに、高架下の利用も今後出てまいります。高架下の利用については当然、連続立体交差事業の事業者であるところの東京都と鉄道事業者と、地元の東村山市、3者が話し合っ、これをどう使うのかというのを決めていく話でございまして、そこに接続する両脇の土地もそういうものと整合がとれるようにということで、御意見は市と一緒に都市側としては申し上げていきたいという思いはございます。

○委員長 連立事業をやる東京都としては、そこまではここに説明をしないのですか。

○東京都 ここの中身ということですか。

○委員長 事業評価委員会には、あなた方は知るか、知らせないということですかと。

○東京都 いえ、そういうことではございません。

○委員長 それならそれで、そのことがどこにも書いていないというのはまずいのではないかと。

○東京都 わかりました。先ほどの高架下計画も含めて、まだ具体的な内容というのは事業者側でも持っていないという状況でございます。

○委員長 それならそれで、そう書いておけばいいんだよ。

○東京都 そうですね。わかりました。

○委員長 決まるまで黙っているというのでいいのですかね。だって既得権として10%だけ……。

○東京都 15%です。

○委員長 15%はもらえるとわかっているのでしょうか。

○東京都 わかりました。高架下の面積の15%は都市側が無償で活用できるというふうに、連続立体交差事業の制度上なっておりますので、そこも含めて今後、都市として有益な利用ができるように東京都としても計らってまいります。

○委員長 ほかにどうですか。

○委員 説明ありがとうございました。2点教えてください。1点質問で1点は確認みたいなものです。

1点目はA4の資料の12ページで関連する他事業のところで道路のほうは2つありますよというお話があつて、こちらが25年11月と今年の3月認可で、本事業自体は25年12月だったんですね。スタートがずれているのは手続上の問題なのでしょうか。これはエンディングというか終わりのときは同時にそろそろような形なのでしょうか。

○東京都 まずここに書いてございます街路事業のうち、本町というほうは25年11月に事業認可を取得しております、こちらは東村山の連続立体交差事業と足並みをそろえて認可を取得し、事業に着手しようという思いで認可を取得した。という

のは、交差する箇所がございますので両方に土地がかかっていらっしゃるような方は、同時に買うように配慮しないと、2度買収させていただくことになってしまふ、そういったところがございます。道路の計画としまして、なかなか長い延長を一遍に認可を取るということが難しいところがございます、街路の事業をまず本町のほうを認可取得をし、それから久米川区間のほうを続けて認可を取得したということで、これは事業の1つ1つのボリュームの問題として連続して時期がずれているという状況でございます。

○委員 わかりました。あともう1点は、先ほどもあったのですが、定量的効果のB/Cのところ項目名が移動時間短縮便益となっていて、7、8、9は走行時間短縮便益だったと思うんですけども、連続立体だと移動時間なのですか。名称が違うだけでしょうか、対象が違うのでしょうか。

○東京都 中身がちょっと違います。というのは、連続立体交差事業の場合は歩行者に対するサービス向上も非常に高いところがございます、こちらの移動時間短縮便益の中には自動車の移動時間の短縮と駅周辺でお待ちになっている歩行者や自転車の移動時間の短縮便益の両方を計上していますので、名前をこのようにしています。

○委員 それぞれ概算でどのぐらいの比なのですか。自動車がほとんどなのですか、それとも歩行者というのも結構あるのでしょうか。

○東京都 結論から言いますと、自動車がほとんどでございます。こちらの東村山の事例で申し上げますと、自動車のほうが727億円で、歩行者、自転車のほうが13億4000万円、若干合計が0.1億円ずれてしまいましたが、大体それぐらいの比率なので自動車が支配的です。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員 ここの部分は私もよく渋滞に巻き込まれるところで、これは非常にありがたい事業でして、ぜひやっていただきたいという前提で確認だけさせていただいたことがあるのです。この辺の鉄道の状況がよくわからない部分があるのですが、確かに新宿線の踏切は大渋滞しますよね。要するに府中街道が大渋滞します。その解消だけがもし課題だとした場合に、選択肢として新宿線だけ高架にするという選択肢はあり得ないのかどうかということなのですが、まずそれがあり得るかあり得ないかということと、やはり国分寺線、西武園線を上げないと停車場線が一气通貫にならないとか、もちろんそっちのデメリットもありますよね。トータルとしてB/Cの比較をしたときに、この選択肢がベストだということか、あるいはこれしかあり得ないのか、私はよくわからないので教えていただきたい

いのですが。

○東京都 まず大きなポイントとしまして、その検討は恐らくやっていないと思いますが、恐らくですけれども、府中街道を越えた後、鉄道というのはかなり緩い勾配でおりなければいけない関係がありまして、さらに駅の手前は平らの区間を設けなければいけないという規定がございますので、恐らく東村山駅のところまでには地表面までおりられないと思います。なので技術的にもし新宿線だけを立体化しようとする、東村山駅が新宿線だけ上に上がっているようないびつな形になってしまうだろうというのがございます。

それから、ここの計画をなぜこのような形にしたかという理由は、むしろそれよりも、先ほど代表的な事例として府中街道を申し上げましたけれども、先ほどの大踏切も相当危険でございます。それからもう1つ、さっきの赤丸のついた図面でごらんいただきますと、これが府中街道です。これが大踏切でございます。ここの鷹の道というのも東村山の東西をわたるほぼ唯一の通路でございます、ここも相当混んでいるという状況でございます、この3つがいわゆる自動車ボトルネック踏切というような形で指定をされておりますので、これだけではなくて、近傍に幾つものそういった課題のある踏切があるということで、この形がベストであるという形で事業をさせていただいています。

○委員 大変よくわかりました。

○委員長 ほかはどうでしょうか。

もしなければ原案ど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、この件は原案どおりということにさせていただきます。

次、押上だ。

⑤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「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、どうぞ御質問。

葛飾区は再開発をやりたくないやると、どれぐらい努力しているのですか。その反対の人は何人いるのですか。

○東京都 反対の人は何人というか、先ほどの図面でこのエリアでそれなりの人数、やはり反対の方はいらっしゃいます。準備組合から本組合になるためには同意

率が一定割合を超えなければいけないのですが、そこをなかなか超えられないという状態が平成19年からずっと続いているという状況でございます。

○委員長 側道部分を買収すると考えたのは25年？

○東京都 はい、平成25年です。

○委員長 そうすると、東京都は再開発の地権者になるのでしょうか。

○東京都 基本的に、ここなのですけれども、仮線で振った後、関連側道ができたとしても、関連側道は区道になるので、将来的にできた道路は区の持ち物になります。残った鉄道用地は京成電鉄の持ち物になりますので、東京都の土地は残らないので地権者になることはございません。

○委員長 本当にそれでいいのだろうか。それなら再開発なんてやめろと。こっちの事業を頓挫させるだけで、できもしない再開発をやることを葛飾区としては考え直せという勧告はできないのですかね。それでこっちの事業はこれだけ10年ぐらい迷惑しているわけでしょう。

○東京都 なかなか難しいところではございますが、連続立体交差事業は連続立体交差事業で、ぜひ駅がよくなるのと合わせて地域のまちづくりも進めてくださいと、どこの連立事業でもお願いをしまして、前に御視察いただいた曳舟地区なども周りのできがよくなって、周りの町がよくなっております。なので、再開発事業自体、我々としても区としてやりたいものを止めるというのは連立事業の思想からしてもちょっと違うのかなと思います。

ただ一方、土地が確保できないと事業のほうは今申し上げたように止まってしまうので、ここは苦渋の選択として連立事業で用地を取得するという判断に変えた。引き続き区のほうには、再開発事業については区の事業として頑張ってもらえればなと考えてございます。

○委員長 連立事業に対して、区の負担割合というのは何かあるのですか。

○東京都 ここの個別のといえますか、一般の割合としましては、連立事業そのものは鉄道事業者が区部の場合は15%負担し、85%を都市側が負担いたします。都と区の割合で7対3で、3のところを区が負担をするということになってございます。ただ、限度額立体をやっている関係で、ここの部分はちょっと特殊な方法をとっております。今申し上げたのが一般的なルールでございますが、ここの事業はここに区道がございます。それから先ほど言った平和橋通りは都道でございます。なので、都道を立体化するための立体化に要する費用と、区道を立体化するための

立体化に要する費用、その合計額を限度として鉄道の立体を実施いたしましょうという形の事業形態をとっております。なので、いわゆる一般の連続立体交差事業と費用負担割合が異なっていて、結論だけ申し上げますと、実はここは区のほうの負担が多くて、東京都が約4割、区のほうが約6割、そういった負担になっているという状況でございます。

○委員長 何かほかにありますか。

○委員 京成で言えば京成押上線と京成本線がありますけれども、荒川の堤防を削ってしまっているのはどっちでしたかね。こっちでしたか、本線でしたか。

○東京都 ここはたしかちゃんと越えていたはずですね。ここはちゃんと大丈夫だったはずです。

○委員 今の評価のところは荒川の堤防より上にある。

○東京都 規定の高さより上にあります。

○委員 本線のほうが荒川の堤防を切っている。

○東京都 そうです。削ったところに線路面がある状況です。

○委員 これもまたいずれ厄介な話ですよ。1カ所だけでも低かったら、全部堤防が完成してもそこから漏れてしまうわけで、それはこの評価対象区間に入っていないのですけれども。

もう1つ教えてほしいんですけども、A3の11ページの真ん中の図ですね。この縦断図と書いてある図です。このあたり、いわゆる低平地ということになっていませんか。だから荒川が満潮のときにはこっちの土地は荒川よりも低くなるのではないですか。

○東京都 縦断図のここの表示ですね。すみません、そこまで意識をして描いていないので、その可能性はございます。

○委員 だから荒川の描き方がおかしいんですよ。こんなのを見せてしまうから、何だ、治水上安全なところにいるんだと思ってしまうんです。実は荒川が満潮になったらこの土地は、立石駅あたりがあるところは満潮位よりも低いわけでしょう。それはちゃんと描いておかないと、こんな図を見せると、結構それなりに安全なところにいるのねと見えてしまうんですね。

○東京都 わかりました。すみません、大変配慮が足りず、我々河川事業も高潮事業もやっている立場の局でありまして、今後こういった図面をつくる際には荒川の満潮位の表示をできるようにしてまいります。

○委員 平水位でもいいし、満潮位にはこうなりますというのをちゃんと描いておかないと誤解されますよね。妙に綾瀬川左岸の堤防が直立護岸で、いかにも頼りない堤防であるということをよく描いてあるんですよ。L2対応までちゃんとやっているんだと、地震対応もやっているんだけど、こんなものばたんとどこか1カ所クラックでも入ったら全部水浸しになるというそういった地域ですので、そこはちゃんと描いておかれることが重要かと思います。

それからもう1回、私、この辺の低平地をよく自分なりに調査に行ったりするのですけれども、基本的にこういうことの事業に反対される方の反対理由というのは何が反対なのですか。

○東京都 実はこちらの事業は、先ほど土地収用の手続も含めてと申しあげましたけれども、連続立体交差事業に反対されている方はいらっしゃいません。先ほど申しあげた再開発事業に反対をされていて、反対されている方のコメントからすると、再開発事業のところに葛飾区の区役所が移転してくるという話があって、そういった移転が無駄なのではないかという趣旨で御反対をされているというお話がありました。

○委員 それは無駄な事業だろうという反対なわけですか。

○委員長 再開発がね。

○東京都 つまり再開発のほうが無駄じゃないか、ぜいたくではないかという趣旨だと思います。

○委員 わかりました。

○委員長 ほかはどうでしょうか。

もしなければ、この原案どおり継続でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、継続ということにさせていただきます。頑張ってください。

○東京都 頑張ります。ありがとうございます。

では、続けてよろしいでしょうか。

○委員長 どうぞ。

⑥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「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 ではどうぞ、御質問。

これは高架線を南側に振るようにしたのですけれども、これで商店街へのマイナスの影響は余りないのですか。

○東京都 途中、桜上水駅というところがございまして、桜上水駅は駅ごと南側にちょっと出てくるのですが、もともとあった商店街がかなりの件数がかかかりますので、地元からはちょっと寂しくなるねという声はやはりございました。ただ、御協力はいただいております。

○委員長 ほかは何かございますか。

○委員 御説明ありがとうございました。事業認可から2年ちょっとで15%という用地取得は順調と捉えてよろしいのでしょうか。

○東京都 比較的順調だと思います。また、用地の折衝自体は全体一遍にかなりの数同時に入ってございますので、今それが実ったのが14%なのですけれども、これからそのあたりでお話がまとまった方がどんどん増えていきますので、この後、加速度的に用地取得率というのは上がっていくのかなと、そういう認識を持っています。

○委員 最初の東村山のはもっと数字がすごかったので、あれがすご過ぎるのであればこういうものなのかなと。こちらでいくと、35年には工事も終わり切る計画なんですよね。

○東京都 はい、そういう計画です。

○委員 ということは、用地の取得というのはいつ頃が目途なのでしょう。これは長いので、全てが同時に用地取得できている必要はないのだろうと思うのですが、先ほどの例のような駅部がどうだという話ではないと思うのですが、いつ頃にどのぐらいに行くのが望ましいという中間目標みたいなものがあるのでしょうか。

○東京都 認可取得時に目論んでいます用地の取得計画の中では30年度までに用地

を取得したいと。しかしながら、まず大事なのは先ほどの別線工法をするためには、南側に振るための用地がまず確保できないといけないので、まずそこまでが確保できれば事業の工事を先に進められますので、そこを中心に取得して着手をしていきたいと思っています。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員 取消訴訟が起きていて、原告に地権者も何人かいらっしゃるというお話だったかと思いますが、そうすると「特に障害はなく、概ね順調に進んでいる」という評価でいいのかなという疑問がなくもなくて、「障害はあるが、解決の見込みがある」ぐらいじゃないかなという感じもするのですが、いかがでしょうか。

○東京都 このあたりは私どももちょっと判断は迷いまして、例えば訴訟によって事業そのものの活動に何らかの障害が発生している状態だということであれば、もう既に障害という——障害というのは例えば一旦事業を止めろというような裁判所の判断が出ているとかであれば問題としては非常に根深いと思ったのですが、現時点で訴訟は訴訟として進んでいるのですが、現場の事業自体は訴訟と並行して制限されることなく用地の取得等々は進められますので、また全体の画地数が非常に多い中で関係人の方は10人という状況でございましたので、Bをつけるまでではないかと、全体のボリュームから見ればAでいいのかなということで今回はAという判断をいたしました。確かに1つ我々としてもそういった声があるということ自体は真摯に受け止めておりますので、そういったものはきちんと裁判の場で御説明をしながら進めていきたいと思っています。

○委員 あともう1つ、裁判では原告の方々は地下化しろと言っているんですね。高架より地下化のほうがいいという原告の方々の主張の根拠は何でしょうか。それに対する反論はどういう内容ですか。

○東京都 大きなポイントとしては、地下化のほうが事業的に有利だというような主張をされているというのが1点目でございます。

○委員 安いということですか。

○東京都 事業的に優れているということをおっしゃっている。

○委員長 事業費は高いんですよ。

○東京都 実際は地下のほうが事業費としては非常に高い。それからもう1つなのですが、八幡山付近は既に過去に連続立体交差事業の手法を用いて高架にしていま

すので、それを全部壊して地下につくるなどというのは非常に高価になってしまふ。それに比べて高架構造であれば、その構造を生かして前後に高架構造をつくることによって安価に多くの踏切を除却できると考えてございます。

それからほかに論点になっているのが、今申し上げた踏切の除却についても、笹塚駅が高架になっていますので、そこから仮に地下に潜っていこうとすると、掘り割り構造のところできて、除却できなくなる踏切が何個かあるのですね。ところが、高架でつないでいけば、それは全部除却できますので、そうした踏切除却という効果の面でも高架のほうが有利だということで東京都は御説明はしているのですけれども、訴訟の場での原告の方はそういった地下のほうが有利であるということを御主張されていらっしゃいます。

○委員 地下のほうが有利だというのは、どういうことですか。

○東京都 端的に言うと、地下のほうが環境面で有利だという言い方をされるのですね。騒音が少ないと。ただ、我々としては騒音だとかはきちんと環境アセスメントに基づいて評価をして実施をした上で、事業費ですとか踏切の除却の数ですとか、そういった事業効果面を考慮して検討していますので、高架のほうが優れているという形の結論になります。

○委員長 よろしいですか。

余り言いたくないからああいうふうに言っているだけで、実際は地下に潜れば、その構造物は何も見えなくなるわけです。そうすると景観的にも町がきれいになるというような言い方をするわけです。全部を地下化するかどうかというのはこっちは言うんだけど、地下化をする人たちは自分のところだけ地下になっていけばいいと。八幡山と笹塚は高架だって……。

○委員 出たり入ったりということですか。

○委員長 それだって構わない。自分のところが地下であればいいというのはどこでも出るんですよ。ここは京王線だからあれですけども、富士山が見えなくなるとか、訴訟の原因というのはいろいろなことを言って、どこでも連立をやるときは反対側は全部と言っていないでしょう。国は全部を高架でやるのを前提に補助金やなんかを——今は補助金ではなくなっているけれども、そういう格好をしているので、どうしても連立のベースは高架を前提にする。地下になると事業費は倍近くになる。

○委員 これは委員長に質問しなければいけないのですけれども、B/CのBの評価というのは、結局、国の金がある程度入ったものは全部国のマニュアルでBを出しなさいということになっているんですよ。

○東京都 はい、国のマニュアルを使っております。

○委員 だから今までの全部の事業がそうなんですけれども、ある道路を整備したとか高架にするとかいったときに、それに伴うマイナス面とプラス面、町に与える影響みたいなものはプラス側になることもあるじゃないですか。例えば今まで完全に寸断されていた町が高架にすることで、分断された分が多少行き来できるようにしやすくなるとか。田舎のほうで高速道路をつくると集落が分断されて、その部分はおかえてマイナスということもあるのだけれども、こんなやつだと今まで完全に寸断されていた部分が行き来がしやすくなるだとか、あるいは見えなくなるというネガティブな評価と町がすっきりするというプラス側の効果と、そんなものもあると思うんだけど、そんなものはもともとこういう事業のベネフィットとして初めから入れないで、最低限でもこれだけだよという言い方のBと解釈すればいいのですか。それとも、いやいやもっとBもあるじゃないかとかいうことも言えるのかどうか、その辺どうなのですか。

○東京都 今、マニュアルでは車ですとか歩行者、自転車の移動時間を短縮する便益ですとか、踏切で事故が起きますので、そうした事故がなくなるとその分便益が発生するとか、そういったものを載せています。我々も実はもっと新しい便益がないのかというのは研究はしていて、実は1個試算したのはあるのですけれども、先ほど申し上げたように、高架下ができ上がった後、その15%は公共側が無償で使用できます。それはすなわち事業によって得られたただの土地ではないかということで、この土地の使用料相当額はベネフィットに入れていいのではないかということで算定したのがこれでごさいます。高架下の貸し付け可能面積の15%を周辺平均地価に、制限がありますのでその制限をひっかけて、年額0.06、6%を地代として使用料とするというので、次のページを見ていただくと、計算結果、これは京王線なのですけれども、50年間で10億4000万円のベネフィットが発生する。その分、公共事業によって生み出した土地を皆さんで使える。ただ、これはB/Cで換算してしまうと、全体が相当大きい額なので100分の1のレベルでしか数字は上がらなく、ちょっと残念だ。こんなのはこれからどんどん研究していきたいと思っています。

○委員 そうですね。都市河川などを改修すると、川に向いたほうのマンションがいっぱいできて、誰のために事業をやったのかね。治水的によくなるんだけど、土地も上がりますよね。多摩川なんて、あれは国のところだけれども、みんな川沿いにマンションが建ってしまっています。住民税は変えてもいいのではないかと思ったりするときはあるんだけどね。その分、便益をもらっているのだから。

だからメンタルなBなどというのは、そうじゃない場合と、ある場合とで評価の

仕方があるのでしょうか。そういうものも一回見てみたい気がしますよね。それはこの事業だけではなくて、ほかの事業でもね。時々変なことがあって、川のそばに排水機場を置いたら迷惑施設だからマイナスのBが出たとか過去にありましたけれどもね。そういうのも単に交通の経過時間が短くなるというのでなしに、ほかの面から見たもののベネフィットも、だけど逆の面もさっき言われたのがあると思うので、それを両方、一度見てみたいですね。議論してみたいですね。

○東京都 貴重な御意見としていただいて、そういった精神面でのベネフィット、お金に換算できるかという難しい面もあるかもしれませんが、そのあたりも含めてこれから検討してみたいと思います。ありがとうございます。

○委員 参考までになのですけれども、先ほど取消訴訟にかかわっている地権者の方は10名とおっしゃっていたのですけれども、この地域を見ると、果たして地権者数は何人いるのだというのが素朴な疑問としてありまして、教えていただけたらと思います。

○東京都 少々お待ちください。画地数を勘定したものがありますので。対象の画地というか地権者数で言うと、大体500ぐらいと聞いております。

○委員 それは区分所有物件があると所有者数は1筆掛ける1000人ぐらいいる場合も場合によってはあり得るんですけれども、別にそれは今答えていただかなくてもいいのですが、先ほどの話、反対の状況とかがあるというときに、分母のほうも押さえておくと説明の材料としてはよろしいのではないかと思いました。

○東京都 全体の分母のほうも含めてこれから押さえるようにいたします。どうもありがとうございます。

○委員長 ほかにはどうでしょうか。

もしよろしければ、これも原案どおりということでもよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、原案どおりということにさせていただきます。

以上で今日の審議は全部終わりましたが、あと事務局からの事務連絡等は。

(事務局より今後の日程等について説明)