

## 平成29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29年6月21日（水）午後2時から午後3時25分

2. 場 所 東京都庁第二本庁舎 10階 213・214会議室

### 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）

### 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東村山都市計画道路3・4・18号線

西東京都市計画道路3・4・26号線

②福生都市計画道路3・3・30号線

③八王子都市計画道路3・4・28号線

### 5. 議事の概要

①東村山都市計画道路3・4・18号線

西東京都市計画道路3・4・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 どうもありがとうございました。では、御意見、御質問がありましたらどうぞ。どなたからでも結構です。

○委員 まず、総延長は何ぼでしたか、延長区間。

○東京都 今回の事業の当区間は630メートルです。

○委員 私、研究者としては、道路とかそういうものの研究者ではないので、事業が完成するまでの日本における時間の相場観みたいのにはそんなに明るいわけではないので、全く素人みたいな質問をしますけれども、事業期間が平成10年で、平成31年まで約21年間ですね。常識的に考えると、600メートルほどのものに21年もか

かるというのは、東京だったらそんなものだよというのか、あるいは、地権者の方々の数から言うと、それは非常に多いので、土地の相談をしながらやっていると、このぐらいかかってしまうんですよというものなのか、正直なところ、いや、ちょっとここは結構かかっていると、その辺はどうですか。

○東京都 事業期間としては比較的長いです。また、これから土地を取得して工事をするようになりますので、これからまた何年かかかるわけで、そう考えますと、事業完了までの期間、ほかの路線に比べて長いです。では、どれぐらいで終わっているのかということですが、15年前後で終わっている路線は結構多いです。早い路線は10年かからずに終わるところもございます。そう考えると、委員の御指摘どおり、ちょっと長いのかなと思っています。

○委員 だから、結局、聞かなければいけないのは、なぜ長いのかという、この長さはどこがキーになっているんですか。

○東京都 この路線につきましては、先ほどから説明しているように未移転物件が1件だけ残っておりまして、それ以外につきましては24年度に完了しているところでございます。この1件につきましては、契約自体は21年3月に契約をさせていただいたんですけれども、用途地域の変更等を求められていたというのがありまして、再建に関して要件等を市ですとか公安委員会等に要請していたというのもありまして、なかなか建物の撤去がされなかったということがございました。いろいろ用地のサイドとしましても、相手の言い分も聞きながら、かつ、具体的には具体的な建物収去の打ち合わせもしながら進めてきましたけれども、そのところでは時間がどうしてもかかってしまった。そのために再三再四、土地の引き渡しというのを求めてまいりましたけれども、長期にわたって契約の履行がされなかったということがございまして、昨年、平成28年2月に建物の収去及び土地の明け渡しを求める訴えを提起したということで、裁判までに時間がかかってしまったというのが1つございました。その関係で少し、この区間が長くなったかなと思っております。

○委員 わかりました。今後とも同じ質問をしなければいけないことがあると思うので、もし東京都のほうで調べておられるような資料がありましたら我々に教えてくれませんか。つまり、先進国、ニューヨークやロンドンやパリで同じようなことをやったら一体どのぐらい時間がかかるんですかと。恐らく歴史も法律も、それからその地域地域によってうんと違うことがいっぱいあると思うんですけれども、こういう資料がありますとか、こういう本があって、こういう事業には先進国では大体このぐらい時間がかかっています。つまり、東京都のここが異常に長いのか、それはケース・バイ・ケースの事情があると思うんですけれども、アジアの国ではこうやっている。それは社会制度、国の成り立ちが全然違うところを比較しても意味がないんですけれども、もしそういう統計資料なり、そういうものをわかりやすく

書いたような本があったら少し教えてくれませんか。そうすると、東京の話ばかりしていると、一体我々は世界の中でまともなレベルのスピードで仕事をしている都なんだろうか、国なんだろうかというふうに、ガラパゴスになっていないかという危惧を感じるものですから。今後のことですので、そういう資料、本等があったら教えてください。

○東京都 調べてみます。

○委員 議事録を読んでだんだん思い出したんですけれども、前回もかなりいろいろ難しい話があるということで、正直あまり状況が変わっていないという印象を持ったんですけれども、2つ質問がありまして、1つは、前回も委員長から示唆がありました。収用という示唆があったと思うんですけれども、収用ではなく、なぜ訴訟なのかというのがちょっとわからないので教えていただきたいのが1つ、それから、B/Cが前回が1.8で、今回1.4に落ちているんですね。この理由も教えていただけませんか。

○東京都 それでは、1点目の御質問についてでございますが、収用でなくなぜ訴訟かということでございますが、この案件につきましては、任意で契約ができていたという案件でございまして、収用手続きに進みますのは契約が締結できない案件でございまして、契約が締結できない場合、収用委員会に裁決を申し立てて、そこで判断をしていただいて、その後、明け渡しの裁決とかをもらうという流れになっております。このケースにつきましては任意で契約ができておりますので、逆に言えば民事の訴訟で解決するしかなかったということでございます。

○東京都 B/Cですけれども、事業の発現効果が例えば10年先だったものが20年先になりますと、将来の発生する便益というのは、現在価値に換算すると低下しますので、その関係で事業期間の長期化に伴ってBが落ちるということでございます。

○委員 訴訟の件でちょっとお伺いしたいんですけれども、売買契約が締結済みということですが、どういう契約の内容だったんでしょうか。明け渡しの時期とかというのはちゃんと契約で決まっていたんですか。先ほど用途地域の変更を求められた云々とありましたけれども、それは契約の内容なんですかというのが1点と、昨年、訴訟を起こしたということですので、向こうがどのぐらい争うかにもよるんですけれども、見込みとしてはいつぐらいに確定判決が出そうなんでしょうか。2点お伺いします。

○東京都 契約の内容でございまして、移転期限、いわゆる明け渡しの期限を定めた契約となっております。その中で、附帯条項みたいな形で用途変更とか

は一切含まれておりません。

それから、裁判の見込みについてですけれども、これは本当に今の段階では何とも見込みというのは非常に難しいところでして、場合によっては、一審の判決が出た後、控訴という可能性も全くないわけではございませんし、いろんなケースが考えられますので、今の段階では、見込みというのはここで話してできる状況ではないということで御了承願いたいと思います。

○委員 そうなるでしょうね。

○委員長 いいですか、ほかはどうですか。

今話を聞いていて私としては、ここの土地を売買契約したときに、向こうは用途変更とかそういうことをお願いしたいということなんですけれども、それに対して東京都全体としてはどういうお考えを持っているんですか。要するに、これだけの道路ができれば、それまで一種低層住宅であるということ自身が逆に言うとおかしいんですよ。だから、そこら辺の手続の中で、用地部分は買えばいいというだけなのか、用途変更するように東村山市とか西東京市に、こういうことでやるので用途変更を考えてくれというのは、どんな手続をするんですか。東京都の中のやり方におかしいところがあるからこういう訴訟が起こったんだと思うんですよ。

○東京都 路線によっては、事業化のタイミングで沿道の用途の見直しを地区計画を立ててやっているところはあります。そこは主体はやっぱり沿線の区市さんなんですね。例えば、特定整備路線という密集地域の延焼を防ぐための道路を今整備していますけれども、そういうところは道路整備に合わせて用途、容積の見直しをしているところもございます。ただ、全てがそうかという、確かに委員長がおっしゃるように、せつかく広い道路ができるんだからというのはあるんですけれども、全て見直しを行っているという状況ではないです。

○委員長 逆に言うと、それはおかしいんじゃないですか。要するに東京都の中で行政が、建設は建設局で勝手に用地買収して事業をやります。道路ができたときのあれは都市整備局が勝手にやってくれ。今、東京都が決定するものではないから、市町村がやるべきだとだけ言っていれば済むということではないと思うんです。だから反対するんだと思うんです。そこら辺の手続の仕方を、逆に言うと、用地を売った方々の立場で見ると、お金が入っているんですよ、現金が。だけれども、そこは本当は、もし道路ができたならマンションにしたいとか、そのためにやるんだけれども、マンションをいつ建てられるかも、一種低層住宅のままだから建てられるかどうか分からない。何とかということでやきもきしているわけですね。

それならこれを渡さないというふうになってしまうのは当然で、訴訟の費用と時間だって私から見ると無駄で、行政の中で調整すればいいことをやらないことの怠慢がここに出てきていると思うんですよ。というのは、逆に1億、2億の金を持つ

ちゃっているわけですね、放っておいても何もならない。要するに金貸し業に1割の利子で回してくれなんていうことはできないでしょう。用途も変更できない、それもわかりませんと言われちゃったらどうしようもないです。そこら辺をどうやって、言ってみると行政手続のお互いの立場を考えながら有効にするかというような改革の方向はどんなふうに考えているんですか。

○東京都 広い道路ができるんですから、高度化をしたほうが良いという路線もございまして、一方で、用途の変更ということになると、その人たちじゃなくて、周りの方々もやっぱりいらっしゃるんですね。そうすると、その地域にとって、都市計画道路の沿道の用途がどうあるべきかというのは、地元をよく知っている区市の意向によるところが大きいかなと思っていますが、今すぐ今までのやり方をどこまで変えられるかというのは……。

○委員長 やっぱり変えなきゃいけないと思っているんですよ。逆に、周りの人もいるから、一低層のままでは戸建て住宅だったのをマンションを建てられるから困るというのはそうだけれども、では、税金はどうなるの。もし道路ができたならその路線価が上がって税金が増えるわけでしょう。それに堪えられるような戸建て住宅にするんですか。大きな道路に面した戸建て住宅というのは、騒音、振動で、レンタルにしたら逆に価値が下がるわけですね。だけれども、マンションにすれば、別な意味で固い建物にすればいいので、そこら辺は、要するに土地を売った人たちはそういうことを考えているわけでしょう。それなのに俺たちは知りませんという態度はないんじゃないですか。

○事務局 委員長の御質問の全てのお答えになるかどうかわからないんですけども、まず都市計画道路の街路整備をどうやって進めるかということにつきまして、事業化計画というのを東京都として作ってございまして、そのときに、当然地元の区市町村さんの御意向を受けないと道路整備が進まないものですから、地元の区市町村さんにも御照会をして、それで、例えば地域のまちづくりの動きがあればそういうものと一体とやっていくとか、先ほど御質問にもございました用途、容積の話の動向なんかもお願いをしてやっているところなんですね。

個別具体的にこの路線がどうこうという話になりますと、やはりなかなかうまくいっていないところもございまして、例えば用地買収の合意形成を早めるためには委員長御指摘のようなことも必要だということも東京都としても認識は十分にございまして、それを個別具体的に今後どうやっていくかという問題意識は今持っているところもございまして、これはオール東京都として取り組んでいかななくてはならない課題だと思っているところもございまして。ただ、それからこれをどうやって具体化していくかということで、今、関係部署でいろいろ頭を悩ませているところもございまして、このような課題があるということと、より事業を円滑に進めていくという視点で引き続き検討していきたいと考えているところもございまして。

○委員長 ということは、今の答弁だと何も解決しないということではないですか。それはお役人として巧みな答弁であるのはよく認めるんですけども、やる気がないということの証明にしか聞こえない。むしろ、では、建設局がこうやるけれども、都市計画のほうの都市整備局が各区市町にどういうふうに指導するか。もっと具体的に、これがこういう事業化に向かっているからここを早くやるか、やらないならどうするというのをやらないとおかしいですよ。だから、私は、杉並の都計審で今、放5で苦勞しているんですけども、結局、買う方は買う方でぱっと買って行って、あと知らない。建設局は道路区域の中だけで解決することしか考えなくて、沿道の話は我々は関係ありませんというふうなことになっちゃうんです。あなたの前任課長さんです。前々任か。

○東京都 ただ、実際やっぱり沿道の用途、容積、先ほどの話の繰り返しになってしまいますけれども、例えば今やっている密集地域の用途、容積の見直しはしなくてはいけないとかそういうことには取り組んで……。

○委員長 逆に言うと、用途、容積をこう変えるから、実はこの土地を部分的にやっていて、こっちも部分的になっているから、一緒になって共同で仕事をしませんかというのを、たしか何とか課というのがあっせんしているではないですか。ああいうのを全面的にやらなければいけないと思っているんですよ。

○東京都 そうですね。委員長からの御指摘は、先ほどお話ししたように検討課題だと思っていますので。ただ、そういうことに取り組んでいる路線もあるということでお願ひできればと思って。

○委員長 だから、逆に言うと、あなた方は訴訟の費用は幾らかかるか。ここにいられる方も、弁護士をやっていればもうけ口を減らすことになるんですけども、そうしないでやっていたほうがいいことがあると思うんですけどもね。もうちょっと前向きに。じゃないと、今までのやれる権能でいくとそこはできませんというだけでいくと、さっき委員が言ったように、20年かかってできるのということではないと思うんですね。そこら辺をもう少し考えていただけるとありがたいと思います。

ほかに何か御意見はありますか。

○委員 今のは一般的な話だというふうに理解していますが、個別の話で確認なんですけれども、用地の買収交渉の中で、用途変更に関しては一切何も言っていないというふうに理解してよろしいですか。将来、建ぺい率だの容積率だのが緩和されますよというようなことを匂わせるようなことをもし言っていたとすると、訴訟のほうも厄介になりかねないので、ちょっと確認させてもらいたいんですが。

○東京都 一般的に、用地交渉におきましては、一切そういうことは申し上げておりません。実際に例えば市のほうで用途変更をいついつしますというのがはっきり公になるまでは、我々としては一切用地交渉の場では申し上げることはございません。

○委員長 逆に言うと、委員に質問するんですけれども、道路ができたときに用途変更しないで、幹線道路の周りが一種低層になったらいいと思いますか。要するに戸建て住宅しか建てられない。

○委員 それがいいかどうかというのは、法律の問題ではなくて政策の問題なので、裁判所がどうこうというような話ではないと思うんですけれども、信頼保護という原則があるので、もし何か個別に約束的なことを言っていたとしたら、裁判所は、そのことは政策の問題とは別にある程度は重視することになると思いますので、そこが心配になったというだけです。

○委員長 それ以上はここで論争するのはやめましょう。

○委員 あともう1点よろしいですか。定性的効果なんですけど、前回、丸がついていないところが今回丸がついていたりするところがあるんですけれども、何か事情の変更なんですか。例えば都市景観の向上は前回丸がついていなかったんですが、今回ついているというのは、どういう事情の変化なんですか。

○東京都 電線類の地中化をするということで丸をつけるべきでした。前回、すみません、間違ったと思います。

○委員長 ほかはどうでしょうか、よろしいですか。  
では、原案どおり継続でよろしゅうございますか、いいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 では、次に行きましょうか。

②福生都市計画道路3・3・30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、御質問がありましたらどうぞ。

○委員 定量的効果、B/Cのところなんですけれども、2.25という数字が出ていますが、それぞれの便益の算定として出ている中で、交通事故減少便益というのが37.8億で、ちょっと計算してみますと全体の23%ぐらいになっております。前の案件、後ろの案件などを見ますと、便益の中の交通事故減少便益はせいぜい2%というような数字が今回出ているんですね。この案件の場合は非常に高いなというような感じがしておりまして、いわゆる道路を開通する新設道路であり、しかも住宅地の中を新たに通っていくので、いろいろそういうこともあるのかなとは思いますが、37.8億というこの数字は、どんなふうなことを加味した上でこういう数字が出てきているのかなと思うんです。その辺をちょっとお教えいただけますでしょうか。

○東京都 交通事故減少便益は、交差する道路が多かったりしますと、新たに道路ができることによって交差点がたくさんできると、交通事故減少便益がマイナスになったりすることがあるんですね。ここは図面を見ていただくと、延長に比して特に交差する道路がすごく少ないというところもあって、ほかの事業と比べて交通事故減少便益が高くなっているというところは一因としてはございます。

○委員 そうしたことなのかということでもわかりましたけれども、走行時間の短縮便益、それから走行経費減少便益などに比べると高いということなので、この辺の数字の出し方がどんなふうにか、こういう数字になってきたのか、37.8億となってきたのかということがわからないといいたいまいしょうか、ちょっと疑問に思ったもので。

○東京都 費用対効果の算定は、国土交通省が出しているマニュアルがございまして、それに基づいて便益が幾らなのかという算定をしております、単価とかそういう計算の手法なんかも決められているんですね。我々で特に故意にどうか、我々の独断で数字をはじいているわけではなくて、その算定方式に基づいてやった結果、このような便益になっているというところです。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員長 それじゃ説明になっていないじゃない。だって、第1のケースでは数%で、これだけ大きくてというのはどうしてだというのは、計算結果がそうになっているから黙ってみましたというのは、計算間違いをしているかもしれないじゃないですか。どうしてこれだけ大きいんだというのをちゃんと。37.8億という数字ではなくて、どうしてこれだけ多いのというのは、もうちょっとちゃんと説明しないと説明にならない。課長は説明できなくたっていいけれども、担当の人が何か説明してくださいよ。



○東京都 今、確認作業をさせてください。(※1)

○委員長 その間、ほかにどうぞ。

○委員 今の説明の中で、高低差のところを地元の人たちの幾つかの要望みたいなものがある、それをやっているうちにそれなりの時間はかかるというふうに説明していただいたんですけども、もうちょっと具体的に言うと、本当はこうやろうと思ったけれども、地元の人からこうしてくれと言われたというようなことが大きかった、もう少し具体的に説明してもらおうと、どのようなことなんですか。

○東京都 例えば高低差が出ますと、道路が低い場合、民地側に擁壁を造らなければならないと。そうしますと、建物が実際に（都市計画）線にかかっているにもかかわらず、影響が出るかどうかという判断をしなければならないとか、調査等に時間がやっぱりかかるということがございますし、当然高さが決まりませんと、出入りをどうしていくかという調整も必要になってまいりますので、そこは用地と工事が連携をして、調整した上で地権者の方と当たるといったようなことも行っておりますので、やはり通常の路線よりもちょっと時間がかかってしまうという点はございます。

○委員 つまりそれは、最初から高低差が出るような事業なら想定済みということにはならないんですか。

○東京都 我々のほうでは事業計画を立てるときに、沿道とこれぐらいの高低差が出るだろうというのは確かに測量とかをすればわかるんですけども、高低差がつくので、通常は擁壁というのは土地が高いほうに設けますので、今まで擁壁がなかった土地に、自分の土地に擁壁ができるということに対しては結構抵抗があることが多いんですね。あとよくございますのが、例えば道路をつくったときに、横から取りついている道路が高低差があって真っすぐ取りつかなくて、側道を経由して道路に出なくちゃいけないとかということもあるんです。そうすると、結構地域の方々から、それだと不便になるとか、道路の高さを変えろとかという声も出てくる場所もございますので、そういうところについては、なぜこの高さになったのか。少し迂回していただかなくちゃいけないということを結構長い時間かけてやってきているのが実態でございます。

○委員 多少わかるような気がします。初めからあまりにも利便性の高い計画を作ってしまうと、さらに利便性を要求されちゃうこともあり得るし、だけれども、今度は逆にあまりにもそっち側のことまで考えてあげる計画を作ると、さらにもっと安全にしてくれとか、もっと便利にしてくれとかが多分絶対出てきちゃって、どの

辺で落ちつかなきゃいけないのかなというのは、個々の工事に関しては、計画に関しては悩ましいなどは多分思います。一方で、都市景観は誰が最終的に決めているんだろうとか、つまり、ちょこちょこ細かいことを手直ししていつてしまっていて、最後に何となくおもちゃ箱をひっくり返したような計画になっちゃう——この話をしているんじゃないですよ、一般論として。ずばっとした、すっきりした都市景観みたいなものが例えば理想だったとしたら、ちょこちょこ手直ししていつちゃうと、何だかおもちゃ箱をひっくり返しちゃったみたいな景観になってしまう。その辺、どうするのかなという。

○委員長 手直ししません。全然しません。都庁の人は、とてもじゃないけれども、手続的にできません。

○東京都 特に高低差の場合は、例えばうちの目の前の道路をもうちょっと上げてくれという人が例えばいたとするじゃないですか。上げた瞬間に、道路というのは連続していますから、ほかのところもどンドン影響が出てくるんですね。だから、やっぱり基本的にはこの道路の高さは、1回決めたら変えないというのが基本になってございます。

○委員長 ほかはどうでしょうか。

前のケースは同じような路線長で20年かかって、この次は10年というのは、やっぱりそこに差があるんですか。

○東京都 ございます。

○委員長 どんなことで判断して事業期間を決めているんですか。

○東京都 判断というか、やっぱりいろんな事情がありますけれども、例えばなかなか理解が得られない路線。道路はやっぱり反対される方もいらっしゃるわけで、そう思っていない人にも飛び火することもありますし、そうすると全然話もできないとか。ですから、個々の路線によっていろいろ事情が違います。あとは、本当にこの道路はできたほうがいいのか、地域が望んでいる道路だったりすることもありますし、それは個々の事情ですね。さまざまな事情があって長期化したりするところもございますし、早く終わるところもございます。

○委員長 この事業区間のその次の牛浜橋のところから五日市街道の区間というのは、次に整備する予定はかなり遅れちゃうんですか。4ページの位置図で見ると、多摩橋通りから五日市街道の間、南側。

○東京都 こちらは今のところ事業化の予定はございません。

それと、先ほどの今わかるのは、交通事故減少便益の話なんですけれども、算定式の中に大きく関わってくるのは交差点の数がやっぱり影響してきまして、交差点というのもどういうところ、交差道路の幅員が5.5メートル以上の道路と交差する場合はそれを交差点としてカウントするんですが、交差する道路が少ないとか、交差している道路が狭いとか、そういう要素で便益が少し上下してくる。ほかのと比較してどうかを御説明できなくて申しわけないんですけれども、そういうような傾向があるというところでございます。

○委員 この道路新設の場合は、交差点が結構多くなるということですか。

○東京都 交差する新たな交差点があまりできないということもあって交通事故減少便益が少し高く出ている。定性的な話で恐縮なんですけれども、そういうような傾向はございます。

○委員長 一度具体的にどういうふうに算定するか、委員に御説明したらどうですか。

○東京都 わかりました。

○委員長 ほかに何か御意見はありますか。

○委員 毎度お願いしていることなんですけれども、道路をお造りになられているときには、こちらも、それから前の案件も含めまして、自転車用のマーク、あるいは路肩に白線を引いていただくとかということをお願いしたいと思えます。最近、実は自転車でいろいろ走っていますけれども、大変あちらこちらにあのマークが広がってまいりまして、ただし、残念ながら区が変わったりとか、市に今度変わったりとかすると継続性がないというのが残念なんですけれども、でも少なくとも東京都の道路は非常に自転車に優しくなってきたということを実感しておりますので、こちらのほうもひとつお願いしたいと思えます。

○東京都 先ほど御説明した路線もそうですし、今御説明している福生の路線も、福生の路線については自転車レーンを設けます。4車線なんですけど、その脇に設けます。走行空間を我々もできるだけ確保していこうと考えていますので、これら以外の事業もちゃんと走行空間をできるだけ整備していこうと思っています。

○委員長 せっかくだから、そうやって褒めていただきたいなら、資料の中の計画幅員のところにそういうのを入れれば、もっとお褒めの言葉をいただけるんじゃないかと思うんですけれども。

○東京都　そうですね。今後そういった形で、わかりました。反映してまいります。

○委員長　要するに、引かないのに嘘をついちゃだめよ。

○東京都　それは、やらないところは言わないです。決まったところはちゃんと記載するようにいたします。(※2)

○委員　地権者の中には事業に反対している人はいないということですが、地権者でない人の中にはいらっしゃるんでしょうか。もしいるとしたらどういう理由でしょうか。いないならいないで結構です。

○東京都　この路線について事業反対はございません。

○委員長　それは正確に言うとなかなか難しく、自分たちが反対していいものかどうかという判断が日本にはないんですよ。だから、反対したいというだけでやる人もいるけれども、私はそんなのはないほうがいいと思っていても、自分の用地を取られるわけではない人がそういうことを言うような場がないんです。ないんですねというよりは、誰も言っていないというだけのことで、反対する気持ちの人はあるかもしれませんということだと思っんです。

○委員　河川なら逆のことがいっぱいありますよね。流域外の人がどんどん反対する。

○委員長　ここでも何となくそういう、大規模公共事業反対論をやっている会派がいますから、そういうのはあるんですけれどもね。

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)

(※1) 福生都市計画道路3・3・30号線については、委員会後にチェックリスト(6ページ)の2. 定量的効果、便益(B)の金額等に誤りがあったことが判明したため、訂正した。

(※2) 指摘事項を踏まえ、評価対象事業案内の各案件の計画幅員の断面(2, 4, 6ページ)について、自転車走行空間の整備手法を追記した。

以上2点について、平成29年8月2日～8月7日にかけて各委員へ改めて説明し、訂正等について了解をいただいた。

○委員長 では、そういうことで、次に第3番目、八王子。

### ③八王子都市計画道路3・4・28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、御質問をどうぞ。

すみませんけれども、(評価対象事業案内)6ページの図で国道20号はどれなんですか。並行している、並行していると言うけれども、どれが20号なのか。16号は書いてあるけれども、国道20号は見えない。

○東京都 赤丸がついているところです。並行というか、やや並行している感じです。あそこ(スライド)で指しているところが国道20号です。

○委員長 何か質問はございますか。

○委員 このチェックリストを見ますと、何か質問しなければいけないようなものがないものだから、あえて日ごろ感じていることを質問します。例えばコスト縮減や代替案立案等の可能性の視点というところで、いろんな理由があるために新工法を採用する余地は極めて少ないとか、今まで3つともそのぐらいのことが書いてあるんですね。私自身も海外とか、アジアとかヨーロッパ、アメリカの現場に行ったりする。土木工学の教授ですから、なるべく現場へ行って、どういうふうに行っているかなと見る人が多いんですね。そして日本のことを見ると、ずっとこういう業界にいと、こういうスピード感というのが、こんなもんだらうかと慣れちゃっ

て、ところがアメリカなんかを見ていると、はっきり言って早いんですね。

つまり、今出ている生産性向上とかの観点から言うと、日本のやり方は、何となく慎重を期しているといえ、全て慎重を期したやり方なんですね。一方でコミュニケーション能力が非常に落ちているのではないかと。同じことを何度も何度も言っていたり、例えば工事そのものの話なんですけれども、工事の進捗のスピードが、日本中こんなものだよというのでみんな慣れちゃってこんなものになっているんだけれども、本当に世界で見るともっと早いんですね。だから、新工法という工法はないかもしれないけれども、何かしら進みが遅いなというのは、これは実感で感じているんですよ。だから、今国だって、あらゆる分野で生産性向上と言い出していますね。あるいは、国もi-Constructionなんて言い出して、できるだけ電子化できるものはやりなさいとか、IT化しなさいとか、トータルとしての生産性を上げなさいとなっているんですけれども、これは私の要望です。

この3つの今日の審議にかかったやつに、何かしら東京都として、新工法はありませんでしたと言うだけではなくて、生産性向上に向けてこういう工夫はやっているとか、そういうものを少し打ち出せないでしょうかと。そうしないと、新工法はありませんので従来型でやりますと言うだけでは進歩がない。逆に進歩どころかだんだんスロー、スローになっていく。これは質問というより、もし次回までに、では、こういうことを考えてみようかというようなことを少し練っていただいて、大きく言えば生産性向上を上げているとか、そういうようなことを少し打ち出していただけませんか。これは要望なり、コメントです。

○東京都 実は鉄道の交差点でやっている工事、よくJRが交差点をやるときに使う工法でやっていて、この工法自体も昔ほかの路線とかでやっているわけではなくて、JR特有の工法ではあるんですね。実際時間がどうなのかというと、ここはちょうど鉄道のレールのところから1メートル50下のところに鉄の箱をずっと差し込んでいっているということもあって、鉄道が運行しているときにはできないとかということもあって、ちょっと長引いているというところはございます。ただ、委員がおっしゃるように、やっぱり早くできたほうがいいということもありますし、例えば我々はこの道路でも無電柱化をやっていきますけれども、無電柱化も狭い道路でできるように何か工夫の余地はないかといろいろ議会のほうからも言われているところがありますので、できるだけ早くやれるようなことには取り組んでいきたいと思っています。今の段階で具体的に街路事業でこれをやりますと言えないんですけれども、新たな工法を採用して、早く事業を進めていくことは重要だなと思っています。ここでお約束、何ができるかというのを申し上げられなくて申し訳ないんですけれども。

○委員 私が言うのは工法だけではなくて、人の動きだとかコミュニケーションとか手続のやり方とか、何かしら無駄とか、無駄ではなくて遅さをつくり出しているものはないかという。では、それをどう変えていけばいいだろうか。

○委員長 もうちょっと現場の方々が言ったほうがいいんじゃないですか。例えば作業時間をどうするかとか、土日はやるのかなとか、そういう制約条件がいっぱい付いているんじゃないですか。そういうことはね。それで住民は、それならいいやというふうになって、スローであることはわかっているけれども、住民が合意していなくて制約をかけられているのはいっぱいありますよというような表現をしたほうがいいんじゃないですか。逆に言うと、委員にもっと、実はこういうことになっていて、どうしてもこうなっているんだというのがあればね。

○東京都 確かに、例えば効率的に大きな機械でどんどんやってしまえば早く済むとかというところでも、地先の方からのいろんな意見があれば丁寧に時間をかけてやったりすることはございます。ただ、そうであっても、そういう条件はわかったけれども、それ以外のもっと工夫する余地があるところは新たな工法を使ったらどうかと。

○委員長 要するに逆に言うと、見直すところがそんなにまだいっぱいあるんですか。私はないと言って欲しいんだけど、そんなにあるなら、それは勉強不足だからやれというあれで、こんなにやっているんだけど、そんなことはできないんですということ言うならばはっきり言ってくれたほうがいいので、まだ余地があるのに不勉強ですと言うなら、勉強してくださいになりますよ。

○東京都 難しい一面がある一方、さっき言ったように、いろいろ新工法とかを使ってもうちょっとコンパクトにスピーディーにやっという取り組みも並行してやっているところがあるんです。どちらか一方だけではなくて、確かなかなか進められない状況もありつつ、そうではないところはもうちょっとスピーディーにできるのではないかとということも事実取り組んでいるところがございますので、一概にだめですとかいいですとかということではないんですけれども、できることはきちんとスピーディーにやっていきたいと思っています。ただ、委員長がおっしゃるように難しい、全てがそういくかということ、そうではないところも確かにございます。

○委員 今度は工法に関しては、多くの場合、施工業者側から言わせると、新工法を提案したときに実績はあるのかと聞かれて、全部止められちゃう。じゃ、一体どこで新工法をやればいいのかという。ちまちました技術の集積みたいところがあって、新工法をきちっと評価して、それを積極的に使うというのが日本全体ですごい遅れていますので、そこは東京都は、実績があるのかと言い出したら、永遠に新工法は成り立たないわけで、そこを、工法に関してはもう少し積極的に勉強して新工法をとりに行く。みんな使った後、新工法を使っていますといたら、別に新工法でも何でもないので、東京都が最初にやり出したという意味の新工法

をぜひ期待しております。

○委員長 ほかはどうですか。もしないようでしたら、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、原案どおりということで。

そうすると今日予定の全部を終わったんですけれども、その他で言うことはありますか。

ではなければ、私の議事進行はここで終わりにさせていただきます。

(事務局より今後の日程等について説明)