

平成29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29年8月29日（火）午後2時から午後4時

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 （日本大学経済学部 非常勤講師）

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東京都市計画道路補助第54号線

②東京都市計画道路環状第3号線及び放射第25号線

③東京都市計画道路補助第26号線

④八国山緑地

5. 議事の概要

①東京都市計画道路補助第54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す。では、どうぞ、御質問。

○委員 用地の取得が98%まで進んだということで、あと残り2%ですね。今御説明をいただいて、大学の野球場用地の再建計画の調整などに時間をかなり要しているという理由を御説明いただきましたけれども、2%、残りはそのあたりのところが取得がまだできていないということですか、それともほかに2%困難なところはどのようなようなところでしょうか。

○東京都 野球場につきましてはもう用地の取得済みでございます。今グラウンド

のところを整備をもうしているところですので、そちらはこちらの98%の中に入っております。残り2%につきましては、先ほど説明がありましたように、高低差がございます関係で、時期等を調整しながら、用地買収を進めていきたいと思っております。

○委員 次の期間には100%になり得ると。その辺の状況はどうか、可能性はいかがですか。

○東京都 それを目指して頑張っていきたいと思っております。

○委員 わかりました。ありがとうございました。

○委員長 何か問題があって2%残っているんですか、それとも事業費の節約でとまっているんですか。

○東京都 用地につきましては、これまでできるだけ工事に直結するように、計画線のかかわりの大きい土地を優先して取得してまいりました。残りの画地につきましてはかなり小さい画地が多くなっております。

○委員長 100ちょっとだよな。

○東京都 そうですね。そういう形がございます。それと、高低差の関係がございますので、工事と時期を合わせて買わせていただく場所もございますので、それについて残っている状況でございます。

○委員長 図面の色の説明をしていただけますか。A3の3ページで、水色とピンクと赤とあるんですけれども。

○東京都 水色は東京都が今後10年以内に整備に着手していく路線でございます。ピンク色は区が今後10年以内に整備に着手していく路線でございます。これはどちらも第四次事業化計画の優先整備路線になってございます。赤のところは、事業中ということで赤にさせていただいております。今回のところはもちろん事業中で、調布3・4・17の赤いところ、先日開通しているんですけれども、まだ工事が少し残っているところがございますので、事業中ということで赤にさせていただいております。

○委員長 どうもありがとうございます。
ほかはどうか。

○委員 土地問題等の専門家じゃないので、茫漠とした質問をしますけれども、A3の4ページのもっと細かい図を見せていただくと、非常に密集したところの図ですね。4ページの写真撮影方向、非常に密集したところで、その上の写真を見ると、非常に狭くて、バスと自動車がぎりぎりすれ違っている。これを見ると、絶対、事業の必要性はよく理解できるんですけども、だから、ここでちょっと茫漠とした質問ですが、私の研究室には大勢留学生がいまして、よく東京都内を、現場現場を見せたりするんです。開発途上国の学生が、日本人は非常に頭がいい国民だと思っているけれども、何で東京って今ごろこんなものがあるんですかとか、開発途上国みたいな道路がいっぱいあるんだけれども、何でこんなことになっているんですかと聞かれるんです。今ごろ何でこんなことをしなきゃいけないのか。今の行政の方にそれを質問しても答えにくいとは思いますが、非常に単純な質問なんですよ。こんな時代になって、まだこんなものが東京都の中に至るところあるのはなぜなんですか。例えば、法的なものがない、財政力がなかった、どんどん宅地化していったとか、そういうあれやこれや歴史的経過があると思うんですけども、その辺教えてくれませんか。

○東京都 私のほうで答えになるかちょっとあれですけども、都市計画線は、確かに昭和20年とかそれ以前から引かれているところはございますが、都市計画線にかかっている、結局、建物は建てられるんです。例えば、2階建ての建物とか、あとは今ですと、事業化の見通しが立たない道路は3階建てまで建てられる。ですから、本当は委員がおっしゃったように、この道路はもう必要なんだといった時点で、例えば建物が建てられないという法律になっていけば、多分そんな状態にならないと思うんです。

ただ、権利との関係で、いつ事業化するかわからないところを建てさせないわけにもいなくて、どんどん建ってきてしまって、例えば木造住宅密集地域の道路なんか、後で説明がありますけれども、そういう道路もやっていくんですが、すごく密集しているにもかかわらず、なおかつ、都市計画線があるにもかかわらず、全然空間がない状態が結構残ってしまっている。ですから、確かに外の方から、本当は早いうちにやるべきだろうしという話があります。ただ、なかなか法的に建物を抑制するわけに、ある程度の抑制はしますけれども、建てられないというところまではできませんので、こんな状態になってしまっているのかなど。

さらに今は、都市計画道路、15メートルの幅員の道路のお話を今しましたけれども、自転車走行区間とかさらに広く道路を整備すべき、スペックはもっと広い道路じゃないと、走行空間とか設けられないんです。ですから、最近、逆に言うと、道路を整備するのはもちろんだし、もうちょっと広い道路を整備しなくちゃいけないんじゃないのとか、そういった声もございます。

○委員 土地所有の憲法に認められた自由と、公の利用に対する各種制限との法で、そこら辺の自由のほうがずっときちちゃったと、別に東京だけじゃなくて、日本

中そうでしょうから、そういうものですか。

○東京都 都市計画法の中でも建物を建てていいことになっているんです。ですから、そういう法律なので、都市計画法自体がそういうふうになってしまっているということです。だから、そこは当然そういった権利を意識した法律体系になっているのかなと思います。

○委員 研究レベルで言うと、昔にさかのぼって規制をかけておいたほうが、実は今の現在の価値で言うと、いいまちができて、より価値の高い土地になっているというBが生まれていることもあり得るわけですね。そんなことは過去の話だけれども、昔には戻れませんが。

○東京都 ただ一方では、まだ都市計画道路の整備率は60%しかいっていないんです。例えば、では、計画されている道路があるから、建物を建てちゃだめですといっても、いつ道路を整備するんですかという問題も一方ではあるんです。都市計画決定してから70年以上たっている道路もございまして、いまだに整備をしない。逆に言うと、全国的には都市計画道路自体を廃止している道路も結構あるんです。ですから、安全性の観点から建物を抑制するところも必要だとは思いますが、一方で、行政側がそこに追いついていないこともあるので、一方的に我々が規制すればいいというものではないのかなと思っています。

○委員 これは委員長あたりから5～6時間講義してもらわないと、答えが出ない問題だと思う。ありがとうございます。

○委員 今回のこの事業の用地取得に関してですけれども、前回評価と今回再々評価の比較という表の中を拝見すると、工事費はほとんど増額がないんですが、用地費が2割以上増えている状況かと思うんです。こちらの中身を、要は用地の単価が上がったということなのか、それともその他の費用、用地費の中にどういった費目が積み上げられているのかわからないんですけれども、交渉にかかわる費用であったり、あるいは民地内の工事であったり、そういったものなのか。そのあたりを教えてくださいたいと思います。

○東京都 用地費の数字についてでございますけれども、基本的には、土地代は変化しておりまして、特に事業の前回再評価のときから土地の単価が上がっている部分がありまして、その部分については上昇している部分はございます。あと、建物の補償の分も含まれておりますので、建築コストの関係ですとか、そういうもので変化はしております。折衝に係る費用は特にここには入っておりませんので、基本的には土地代と物件の補償代という形でどうしても変化はしていく要素がございます。

○委員 その補償費用は、新たに引っ越し先を建てる費用ということなのか、建物を買い取っている部分の両方ですか。

○東京都 建物につきましては買い取ることはございません。ケースによりますけれども、基本的に他に移転していただく費用であったり、残った土地に再建をしていただく費用であったりという形で、ケース・バイ・ケースでいろいろな補償の形は変わりますけれども、建物は基本的には買い取りはいたしません。

○委員 先ほどの話で、今建っている建物があった場合に、その築年数によって補償費用は変わるのか、変わらないのか、教えていただけますか。

○東京都 建物の築年数によりまして減価償却分が入ってまいりますので、古いほうがどうしても新築の価格と比べますと、差額が出てくるとか安くなるという形になっております。

○委員 事業認可が15年度からということなので、そうすると、最新で築14年ぐらいのものまで実際にはあるような状況ですか。

○東京都 事業認可直前に建てられている建物がありますと、そういう形になります。基本的には事業認可以後に建てられているものはありませんので、最新でこの直前に建てられたものがもしかしたらあったかもしれないんですけども、そこは今データがないので、そこまではっきりはわかりません。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 ほかはどうでしょうか。

では、私から、これは悩ましいんですけども、現道を今バスが走っていますね。新しい道路ができたときにバス路線が新しいほうに変えられますか。多分変えられないと思うんですけども。

○東京都 そのバス路線を変えられるか、変えられないかは、並行してバス事業者ともちょっとやらなくちゃいけないですし、地元の理解が必要になってきますので、そういった調整を並行してやっていかななくちゃいけないのかなと思っています。

○委員長 結局、それで残っちゃうんですね。地元協議をやると、今のところからどうして動かすんだっていう連中が必ず出てくるわけですから。むしろそれを排除してまでも新しい道路にいったほうが交通事故や何かもないんですけども、いろい

るな意味で勢力圏を持っているので、旧道をバスが走るケースがほとんどではないかと思うんです。本当はなるべく直したいなと思うんだけど、地元へ行けばだめですよ。地元へ行かないでやらないと。

○東京都 旧道のバス路線を廃止するかどうかは確認できていないんですけども、新たな路線はバス路線になることは決まっています。

○委員長 そうですか。

○東京都 します。ですから、転換は少なくともされるのかな。あとは、狭い道路を通っていた歩行者とか自転車の方は、多分新しい道路のほうを通行することになると思うんです。ですから、そういう意味では、車と歩行者、自転車が交錯する頻度が少し減ってくるのかなと思うんです。ただ、本当は委員長おっしゃるように、ここをバスを通していいのかという問題はちょっとあるのかなと思います。例えば通すにしても……。

○委員長 いや、私、杉並のほうに住んでいますけれども、環8ができたって、旧道をバスがみんな走っていますよ。いや、環8を通したほうがいいのと思うけれども、絶対に地元の人たちは、おれの家をバス停をどうして動かすんだとやるから難しいんですよ。

○東京都 だから、そこら辺は難しいですね。

○委員長 だから、むしろこれをつくったときに、こっちにバス路線も動かしますよというのを言っておいてやらないと、できてからやり出すと難しいんだと思うんです。

ほかは何かありますか。よければ、これ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、特に異議はないようですので、これは継続という原案どおりでいきましょう。

次は環状3号線と放射第25号線。

②東京都市計画道路環状第3号線及び放射第25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、どうぞ、御質問、御意見。

○委員 御説明ありがとうございました。先ほどの事業とおおむね同じような傾向なのかなと感じたんですが、期間についてだけ確認をさせていただきたいと思ひまして、擁壁工事とかで大変そうだとすることはひしひしと伝わってきて、先ほどの件だと、事業期間中にどうかと、急がなければというお話もありましたが、こちらの5番の事業については、32年度中にどんな目途なんでしょうか。

○東京都 あとまだ3年あるので、私、そこに触れなかったんですけれども、擁壁工事だけじゃなくて、あと地下に埋まっている埋設物を結構動かしたりとかというのに時間がかかるので、3年はかなり厳しいです。ただ、3年あるのにできませんというわけに今のうちにいかないものですから、この場では頑張りますと言わせていただければと思います。

○委員 わかりました。ありがとうございました。

○委員 A3の5ページの図面ですけれども、自転車のことをちょっと確認させていただきたいんです。さっきもありましたけれども、ナビマークを図面につけていただくのは、委員の功績あり、非常に先進的でいいと思うんです。ただ一方で、今回も視覚分離で自歩道にするということなので、正直、これ、国のガイドラインの考え方とは合致はしていないんですね。今後の東京都さんの一般的な考え方でも結構ですけれども、これからつくる道路に関して、あのガイドラインの考え方をぱっと当てはめようとされない理由というか、その辺を教えてくださいませんか。

○東京都 ナビマークはあくまでも誘導なものですから、本当は完全分離する方法とか、あとは自転車レーンということで完全分離したほうがいいと思うんです。ただ、この南側の区間もそうなんですけれども、商店が結構多かったりとか、停車需要がちょっと見込まれるというところになると、レーンをつくると、基本的に自転車はもう歩道は走れませんので、車道を走ることになるんですけれども、停車帯をよけながら行って大丈夫なのかとか、そこら辺は、だから、沿道の状況とか、そういったものを勘案して、どっちかという、ガイドラインよりは実態を踏まえて警視庁と決定しているところがございます。いろいろそういう御指摘を受けて、ちゃんと自転車を外に出すべきだろう。自転車は車道だと。できればそうすべきだと思うんですが、停車が多かったりすると、まずはナビマークと視覚分離の併用ということも結構ございます。ちょっと答えになっていないんですけれども。

○委員 これは警視庁さんとも御相談されてこうなっているという形ですか。

○東京都　こういう道路の線形を含めて、あとどういうふうな通行帯を設けるかというの、交通安全に関しては警察の所管事項なので、警察と協議して決定する。警視庁との協議も何年もかかったりして決定したりすることがございまして、あとはその間に地元からいろいろな要望を受けて、それを伝えるんですけども、そういうのを踏まえて警視庁と協議して決定しています。

○委員　わかりました。そういうことだということは理解いたしました。

○委員　2点ございまして、1つは、先ほど話題に出た自転車の件です。恐らく都内で生活していると、自転車というのは2種類の乗り物がありまして、ヘルメットをかぶって、長距離の移動の手段としての自転車と、あと高齢者が歩くより楽だからとか、子供を乗せて運ぶための道具としての、要は、ほかのところだと、保育園に駐車場があったり、車で送り迎えできたりという地域もあるんですけども、この都心あたりはそういう事情がないので、雨が降っても雪が降っても、子供を自転車に乗せて運ぶのだという実態がございまして。そういった自転車をどう扱うのかということも、実は考えなければいけないところなのかなと伺っていました。私自身もそういう自転車の乗り手なものですから、幹線道路は怖いので、基本的には避けるんですけども、ただ、こういったところだと、それ以外に階段のない道がなかったりという状況もあるかと思っておりますので、そういった共存にもうまぐ2種類の自転車をさばいていただく視点が、東京都の都心部に関してはそうかなと考えるところです。

あともう1つは、土地の取得と擁壁のことで御説明があったので伺いたいんです。実際にこれは建てかえを行うときになると、予想としては、恐らく古い家があったりすると、そこが建てかえというときにマンションに変わったりですか、そういった実質的な再開発みたいなものが同時並行に起こっているのではないかと予想するんです。その辺の実態としては、既に建てかえの対象に区分所有の物件が結構多いような状況なのか、それとも戸建てがマンションに置きかわったり、戸建てにそのまま建てかわったりという状況なのかを教えてくださいと思います。

○東京都　自転車はまさにそうなんですが、ヘルメットをかぶって結構飛ばして走る方は車道を走りたいんです。ただ一方で、いわゆるママチャリの方は怖くて車道なんか出られない。ナビマークは誘導だけなんです。規制ではないんです。新たに道路をつくる場合に自転車レーンを設けたら、歩道には高齢者とか、あとママチャリ、子供は一応走れるんですけども、基本的には、普通の方々は、歩道はもう走っちゃいけないんです。ナビマークプラス視覚分離というのはその中間の案みたいなものなんです。ナビマークがあると、飛ばす人は、どちらかということ、車道に出て走るような傾向がございまして、なくても走るんですけども、ですから、これはその中間の案なのかな。いつも飛ばして走る方とゆっくり走る方との、あと地域性ですね。だから、そこら辺が警視庁との協議の中で、この地域はどういう地域

だろう。それに加えて停車があるかないか。総合的に勘案して自転車走行空間を設けている。今後もそういった視点で整備は進めていきたいなと思ってございます。

○東京都 2点目についてお答えさせていただきます。

ここの路線につきましては、かなり広い範囲で計画線がかかっている関係で、余り建てかえという形ではなく、一戸建てですと、ほとんど他の地区への転出という形が多くございました。あと、区分所有マンションもこの路線について結構建っておりまして、そういうところについては切り取りですとか、そういう形で対応させていただいた物件も数多くございます。

○委員 自転車走行の線のことですけれども、この道路は前にみんなで見に行ったことがございませんか。

○委員長 その逆側ね。曙橋側。

○委員 そうですね。曙橋側のほうの拡幅のところを見て、その高低差とか、いろいろ狭隘な道路のところを何とか広げていかなくちゃならないということで下見をいたしましたね。実は、私はここの道路はよく走るんです。ですから、状況をよくわかっているつもりですけれども、いろいろお話もございましたように、工事がいろいろ大変だろうと思います。これからそのような工事のやり方をしていच्छゃるとなると、3年ではちょっと厳しいのかなという印象を持つんです。

道路のナビマークの件につきましては、このごろいろいろな新設のところにはナビマークがついたり、自転車用の走行線が引かれたりとかいうことで、随分走りやすくなりましたし、その線があれば、車が近寄らないというか、そのところの中に入り込むことがやはり違いますので、停車している車とかバス路線とかち合うようなこともありまして、そこがなかなか難しいところだと思います。

ここのところの今回の路線においても、ナビマークをきっちりとつけていただく。ただ、この計画が自転車歩行者道路ということになっていきますけれども、ここはあくまでも先ほどお話がありましたように、子供を乗せたり荷物を載せたりというママチャリ用の自転車、地域の方たちが移動用に使うという状況だろうと思うんです。移動するスピードを出して走る人たちは、実態は、歩道は使わない。道路を走るものだと思っておりますし、そのようなことが混合してするのはすごい危険だろうと思いますので、そのナビマークを走る自転車と、歩行者のところ自転車走れる道路を幅広くつくりましたよというので、そこを自転車が走ってくださいと。つくりましたから、それで作ったのだとされてしまいますと、利用の状況が二通りありますので、今後の新しい道路をつくられるときには、その観点を1つ重要視していただきたいと思います。ここのところもかなり狭い狭隘のところ、車もかなり道路が混雑し、道が、自転車が走るところがかなり怖いと、危険な感じのところですので、それを含めて今度の新しい道路には、そういう視点を入れてい

ただければと思います。

○東京都 この道路は、車道に自転車を誘導するナビマークと、あと自転車歩行者道は視覚分離、歩行者と自転車が混在しないような形で色分けをするようにします。今後も、この路線だけじゃなくて、きちっと地域に合った、例えば完全に自転車を分けられるんなら分けるような道路にしていきますし、できるだけ地域に合って、なおかつ、事故の起こりにくい道路をつくっていきたいと思います。

○委員長 いいですか。

○委員 はい。

○委員長 ほかは何かありますか。

では、ちょっと私から。私も、実はこの道路をよく知っていて、大久保通りという第六がやっている東側に端の建物は、私のおやじがやっていた病院なんです。いや、関係なんですけれども、環状3号の事業をやるときに、大久保通りの立体を先につくると、交差点の処理が少し楽になるんじゃないかと思うんです。そういうことは余りお考えじゃないんでしょうか。

○東京都 確かに大久保通りの立体の計画、そうですね。だから、本当はあわせて事業化するのがベストなのかな。

○委員長 逆に立体交差を先にやれば、この交差点の負荷が、大久保通りの直進だけがなくなる分だけでも大分違うと思うんです。

○東京都 少し時期はずれたんですけれども、今、大久保通りが交差している部分、水色に塗っていますが、そういう意味では、ここも今後、どういう交差形式になるかを含めてですが、なるべく双方の交通がスムーズになるように整備をしようとは思っています。ただ、最初に立体交差をしておけばよかったということについては……。

○委員長 事業化するときに余りそういうことを考えないの。交差点処理をどうするかというのは割と大きな……。

○東京都 ここは考えてなかったかもしれないですね。そこら辺、どこまで考えていたか、ちょっと承知していないんですけれども、確かにそのほうが負荷が、交差点処理を考えて、ちゃんと手順を追ってやるのがいいのかなと思います。御指摘のとおりだと思います。

○委員長 ほかはどうでしょうか。

ないようですが、原案は継続ということですが、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、特に反対はないので、原案どおりということにさせていただきます。

次は、今度木密だ。準備ができたらいつでもどうぞ。

③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 では、どうぞ。

○委員 どうもありがとうございました。この中で、道路をずっと20メートルの幅にわたって440メートルの長さで計画を立てていらっしゃる。その幅員計画を拝見しますと、20メートル幅のものが①と②とでこのように変わってきていますね。これを拝見しますと、①の計画の場合ですと、歩行者と自転車が通るための道幅は両サイド5メートルとっていて、その後、②の計画になりますと、歩行者が1.5で、残りの部分、自動車が急に増えてしまって、連続性から言うと、自転車の道はどのようになっていくのだろうかとかこれを見て思うんです。

それともう1つは、先ほどのナビの問題です。車道に自転車の走行場所としてナビをつけたり、白線を引いたりしているわけですが、これにはその計画がないのかどうか。その辺を伺いたいと思います。

○東京都 北沢川緑道から淡島通りは高低差があって、沿道の方の出入りがある関係で、本当ならこの20メートルの最初の幅員ですっといけばよかったんでしょうけれども、沿道の方々の出入りを考えて、副道という形をとらせていただいているんです。自転車に関しましては、北沢川緑道までは自転車歩行者道の構造分離のところを走るんですが、その後、北沢川緑道から淡島通りのところは副道のほうのところを、一応、自動車、歩行者という形で視覚分離はしますけれども、準歩道で、何か柵があったりするわけではないので、自転車は歩行者の視覚分離の外、自動車の左端というのかな。

○委員 つまり、車道ですね。

○東京都 そうですね。副道なので車道になるんですけれども、そこを走っていた

だくような形になると思います。

ナビマークはつけるのか、つけないかというもう1つの質問に関しては、今警視庁協議をしている段階で、一応終わっているんですが、そこでは今つけてくれという話は出ていません。ただ、今後何かあるかもしれません。

○委員 ナビマークにしても白線にしましても、この道路の新設工事の場合には、自転車への配慮というものが見当たらないと思うんです。新しく道路をつくる場合には、今の傾向からいいまして、ここだけ、では、どこを走ったらいいのということになりますね。ですので、自転車走行の者としては、計画の①、②あわせて連続性を持って、車道のところにナビマークないしは白線をつけていただきたいなと思います。

○東京都 確かに委員おっしゃるように、連続性があるほうがいいと思います。交通管理者との協議になってくるので、御意見としてあれさせていただきます。

○委員 ぜひ検討していただきたいと思います。

○東京都 ありがとうございます。

○委員 このエリアは、まちづくりの歴史のあるところで非常に有名なところだと思います。今これを拝見すると、地元の方の事業に関する理解がおおむね得られているということですが、最近の歴史を形づくってこられた地元の方々のこの事業に対する考え方を御披露いただけるとありがたいんですけども。

○東京都 確かに最初入ったときは結構反対もあって、ここまでというところは、今思えば、10年前、私はそのころ担当だったんですけども、すごい反対派がいたところではあるんです。現場の職員一人一人が1軒1軒丁寧に誠実に必要性を訴え続けて、用地職員が特にそうだと思うんですけども、やってきた結果、おかげさまでここまで来たのかな。

地元の中にも協力的な方は結構いるんです。公開の場なので、ちょっと個人名は出せませんが、そういう方が中心となって応援してくださって、我々職員にとっても、それは非常にありがたかったし、そういうのが1つのきっかけとなってバイタリティーじゃないですけども、そういうのをいただきながら、ここまで来たかなというところがございます。特定整備路線、全線いろいろありますけれども、さまざまな意見はあるんですが、頑張らせていただきたいと思っていますのでございます。ありがとうございます。

○委員長 よろしいですか。ほかは。

ないようでしたら、これも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、そういうことで。

○東京都 どうもありがとうございました。

○委員長 次は公園だな。用意ができたらいつでもどうぞ。

④八国山緑地

(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、どうぞ。

○委員 ありがとうございました。用地の取得率が94.1%ということですが、未取得の部分については、現況でどういう状況にあるのか、権利としてはまだ民地になっているとは思いますが、どういった運用をしているのかを御説明いただけますでしょうか。

○東京都 用地の未取得部分につきましては大半が山林及び畑となっております、そこについては当然公園としては供用はいたしておりません。そのほか宅地として1件ですとか、雑種地等も若干残っております。

○委員 そうしますと、特段の支障はなくということも若干御説明いただけますか。どういった形で緑地の利用と共存しているのかということ。

○東京都 八国山緑地の公園の中のほうに残っている画地が山林ですとか畑という形になっております。周辺に一部宅地ですとか雑種地が残っている形ですので、実際に公園を利用されている方にとってみますと、区別がつかないような形になっている状況になってございます。

○委員 今のお話にあった未取得の土地ですが、その土地利用規制は現状どういったものがかかっているのでしょうかというのが1つ目の質問です。

2つ目がB/Cのところですか。間接便益(環境)と、幾らなのか、ぱっと見てよくわからないんですけれども、これはどういうものが便益として考えられているのでしょうか。それを金額で評価するのはどういう方法でやっているのでしょうかというのが2つ目の質問です。

以上です。

○東京都 1点目の御質問ですが、土地利用の規制がどのようにかかっているかということだと思います。ここにつきましては、全区域に事業認可をかけて取得を行っております関係で、形質の変更ですとか所有権の変更等については全て届け出が必要になってございます。もちろんそういう状況になれば買わせていただく形で対応させていただいているところでございます。

○東京都 間接利用のところにつきましては、便益の国交省のマニュアルに基づきまして、効用関数法というものをを用いております、公園整備を行わなかった場合と行った場合との周辺世帯の持つ望ましさ、効用の違いを、貨幣価値に換算する考え方で基本的には評価をしているんですけども、具体的には、周辺で似たような公園、あるいは環境がどういったものがあるかという指数を用いまして価値を評価しているところでございます。

○委員 環境の何が幾らと計算されているのでしょうか。これは別に意地悪を言っているわけじゃなくて、単に知りたいから教えてくださいというだけのことです。

○東京都 環境としては、周辺の緑地面積とそこまでにかかる距離、そういったものから、基本的にはここがどの程度希少価値があるかというところを換算してというところと、そこに集まってくる周辺の人々の世帯数、そういった方々のものを勘案して……。

○委員長 いや、もう少し具体的に説明してくれないとわからない。要するに、わからないように説明したいのか、人にわかってもらいたいように説明するのか、その態度をはっきりしてくださいよ。例えば環境と防災って、どうしてこんなに違うのとか。

○東京都 環境で評価する内容と都市防災として評価する軸とは異なっているところがございまして、環境としては、動植物の生息生育環境としての価値、あるいはヒートアイランド減少効果の価値、二酸化炭素の吸収とかという部分と、都市防災でいきますと、災害時の救援活動の場所として確保されているという視点との違いがございまして。

○委員長 もうちょっと具体的に防災のほうを説明できませんか。どうして1231億円まで積み上がっちゃうの。

○東京都 この公園につきましては、先ほど言いました広域避難場所という指定の中で、防災トイレの整備、あるいは応急給水槽、そういった整備もなされている公

園でございますので、防災上、周辺住民にとっては非常に価値がある、高いというところでの評価と考えております。

○委員長 わからないよ。わかるように説明できないの。例えば防災では、どうしてこんなになるかという、これだけの面積の中で、火災が周りで起こったときに、避難してくる人たちは何万人収容できますと。その人たちの命の値段が幾らですから、それを掛けると大体これくらいになりますとか、そういう説明をすれば、もう少しわかるんじゃないですか。何もわからないように説明するんだったら、わかりませんと言ってくれたほうがよっぽどいいよ。

○事務局 事務局からですけれども、もしあれでしたら、御審議を続けていただきまして、その間に確認をしていただいて、この時間内に答えられることをお答えいただくことでいかがでございましょうか。

○委員長 わかりました。では、ほかに質問はありますか。

○委員 御説明ありがとうございます。2点、今のと関連してとほかのところで教えてください。

このA4判の資料の21ページに21年、8年前の事業評価委員会のときの資料があるんですが、そちらだと、定性的効果、21ページの一番上ですけれども、1番と2番と4番に丸がついていたところが、今回は1番と3番と5番、今の13ページで、重要視する項目が変わったということであれば、何かその意図があったのかなということをお教えいただきたいのが1点目です。

もう1つが、12ページの一番下ですが、人口1人あたりの公園面積、これが事業採択年度に比べて増加しているデータがあります。こちら、今回は半径9キロの誘致圏で示されているのに対して、前回は、20ページの一番下ですけれども、東村山市ということで、範囲が変わっているのはどういう意図か。また、公園面積が増えたこと自体はどういうふうにご理解すればいいのか。公園面積が増えたから、この緑地の必要性が低下したという話なのか、いや、公園面積が増えているし、さらに緑地の必要性は増したということなのか。

もう一度整理しますと、定性的効果の丸つけが変わっている点は何かというのが1つ目、2つ目は、前回は東村山市圏内だったのが誘致圏で示しているのはなぜか、3点目として、そもそもこの公園面積の変化はどういうふうにご理解すればいいのか。3点教えてください。

○東京都 最初のところの丸につきましては、定性的効果として変わっているという捉え方よりも、どちらがふさわしいかというところで、1点目のレクリエーション空間の提供に集約できる部分もあるかなというところもあって、都市景観が、どちらかという、丘陵地の景観であるというところで、レクリエーション空間の提

供というほうを丸をしたということで、緑地という意味では都市環境の維持、先ほどありましたCO₂削減効果等も含めてあるというふうには考えているんですけども、考え方としまして、防災とレクリエーションとしてのもの、また多様性として、今取り組んでいる、強調しているところについてということで整理をいたしました。

先ほど御質問にありました誘致圏についてですけれども、前回のときの書き方が計測区域ということで、こういった形だったのが、半径9キロというのは、現在、利用者にアンケート調査を毎年行っているんですけども、こちらで実際に来園している方々の統計としまして、半径9キロ圏のところの方々が多いたるところがございまして、そういった考え方をういているところでございます。大きく変わったというところではなくて、表記の仕方の部分で変わってきている部分があるということです。

また、1人あたりの公園面積につきましても、確かに公園面積は、基本的に東京都の公園面積は1人当たりずっと伸ばしてきているところが背景にございますけれども、公園緑地につきましては、面積だけではなくて、先ほど申しましたような生物の多様性が大きな焦点というところもございまして、質的に良好な動植物の生息環境を確保していくところが、もう1つ大きな質的なところでの重要性かなということで、人口1人当たりの公園面積が担保されたから必要性が薄くなるということではなく、質的な部分でも非常に重要な、かつ特性のある緑地であると考えております。

○委員 ということは、ここ公園面積を出している意味は何でしたっけ。参考までにということですか。従来から載せていたというのであれば、そういう理解でわかりました。ありがとうございます。

○委員 小さい話ですけれども、公園で、例えば伐採した木とか落ち葉は、最終的にはどう処理されているんですか。何とかごみとして最終的には燃やしちゃっているんですか、それとも何か工夫されていますか。

○東京都 都市公園等が出たものについては、チップ化できる公園はチップ化して使っていたり、あるいは基本的に八国山緑地については、間伐材を使って土留めに使ったりですとか、柵に使ったりとかということも行っております。チップ化だけでは当然おさまりきれない量につきましては、再資源化施設に持ち込む形になっております。

○委員 堆肥化して、その堆肥は最終的にどうされるんですか。

○東京都 園内に戻します。

○委員 もう1回まくんですか。

○東京都 はい。

○委員 ここじゃないところも聞きたいんです。東京全部でいろいろな木を切りますけれども、あれは最終的に大体どうされているんですか。

○東京都 都立公園全体で言いますと、2割ぐらいがチップ化で園内で処理をしている。それ以外、今言いました都立公園とか都立動物園を含めて、8割ぐらいが再資源化施設に持ち込んでいる形がございます。再資源化施設は、木材をボード化したりとか、さまざまなことで利用することでリサイクル化を図っている形です。

○委員 なぜ聞いたかといいますと、東京の場合、比較的まだいいんだけど、全国的に川の中に木が生えていて、それが洪水時の流木の発生源にもなることがあって、あの木をどうすりゃいいんだという全国的な問題がある。ただ、公園の木は自分のところでチップ化して、自分のところでまけるので、それなりに、つまり、処理する場があるんだけど、川の中の木はどうすればいいんだというのがあって、つまり、公園側にゆとりがあるんなら、そっちも持っていけないと。東京都の河川屋さんとの協議は少しやってもあり得るんじゃないですかということね。

○東京都 河川部さんとの宿題にさせていただきます。

○委員 ちょっと考えてくださいよ。つまり、公園の中で処理できるんだったら、東京都の中の川の木もカバーできないか。その可能性はどうですか。

○委員長 そういう提案はどうですかと聞いているんですよ。

○委員 東京都でうまくいけば、日本中、では、公園の中で処理しようかといって、今全国の中小河川の中の木が流木災害の1つの原因になっていて、それをどうするんだといったら、結局燃やすしかないみたいになっちゃうんですね。またCO₂を出して、燃やす費用もかかる。でも、チップ化処理ができるんなら、そこで一種の、斜面にまけば肥料にもなってくるし、本当に肥料になる場合もあるし、そこら辺、東京都の中小河川の木が邪魔になっているという例はそんなに多くないんですけども、だから、逆にそんなに多くないから、公園の中で処理できる可能性はありませんかということを、これは宿題で考えておいてくれませんか。今すぐ答えるといっても多分あれなので、宿題みたいなもので、もし可能性があれば教えてください。委員会が終わった後、個人的に電話してもらって結構ですから。

○委員長 今のは単に公園側が気を置くだけじゃだめで、河川の人たちとよく協議

してくださいということで、協議結果を報告してくださいということです。よろしくをお願いします。

ほかはどうですか。

○委員 最後に1点お伺いしたいんですけども、今回、事業認可が平成32年度までということになっていますので、あと3年です。これまでのペースでいくと、例えば道路とかと違って、全部の用地を取得しないと車が通らないとかそういうことではないので、実質的な便益の発現に間に合わないから急いで買ってください、そういう状況では必ずしもないんですが、一方、事業の進め方としては、もう事業認可は32年度までということになっていますので、どういった見通しを立てて進めておられるのかということをお説明いただけますでしょうか。

○東京都 用地取得につきましては、委員から今御発言がございましたように、ちょっと道路事業とは違った一面がございます。ただ、もちろん公園整備を進めていくことは重要な事業でございますので、地権者の方の御理解を得るよう、これからも努力をしてまいりたいと思っております。

○委員長 その程度しか言えないの。あと3年で残っているところの人と交渉しているんでしょう。まだまだちょっとだめそうなのか、大体は3年ならもうやむを得ないというところまでいきそうなのかどうかという話だと思うんです。

○東京都 今年度も1件契約は既に終わっております。また、それ以外にも、ちょっと国有地の関係がございますけれども、そこも今具体的な交渉に入っております。ただ、なかなか交渉が深まらない方もいらっしゃるのも事実でございます、今の段階では、とにかく努力をさせていただくという状況でございます。

○委員長 よろしいですか。

○委員 はい。ありがとうございます。

○委員 もともとは斜面の山地ですね。東京都のこういう場合のところの地籍ってはっきりしているんですか。要するに、誰がどの土地を持っているというのは、東京ははっきりしているほうですか。ちょっと教えてください。

○東京都 用地が誰のものか。

○委員長 地籍測量はちゃんとしていますかということ。

○東京都 ここについては大丈夫です。

○委員 どうですか。東京全体として地籍はしっかりしているほうですか。

○委員長 そんなしていないよね。

○東京都 正直、山の中のほうへかなり行きますと、昔の明認方法ですとか、そういう形でしかやっていないところがありますので、事業がもし入るような場合は立ち会っていただいて、ここでということで決めていただく形で進めている状況ですので、今の段階できちんと決まっているかどうかというと、かなり厳しい部分があるかなというふうには思っております。

○委員 東京だけじゃなくて、千葉なんか大変みたいですね。何かやろうと思ってやっても、所有者が何か重なり合っちゃっているとかわからないとか、川の拡幅をしようと思ったら、1000人ぐらいの判こをついてもらわなきゃだめになっちゃっているとか。

○委員長 それはもう全国そうです。

○委員 全国ですね。

○東京都 都内にもございます。八王子市のほうとかいろいろ同じ状況があるところも。

○委員長 全国の4割は所有者を埋める途中ですから。

○東京都 それはございます。

○委員 これは東京だけじゃないですよ。

○委員長 ほかはどうですか。よろしいですか。

もしよろしければ、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 最後に1つ、埼玉県側も緑地か何かにはしているんですか。この航空写真から見ると、団地との間に少し緑っぽくなっているところ。

○東京都 東京都側は都市計画緑地ということで都市計画事業をやっておるんですけども、埼玉県側は、ざっと見た限りでは地区計画という中で担保をしているよ

うな形になっておりまして、ちょっとやり方は違うのかなと。

○委員長 だから、地区計画でどういう地区計画を書いているの。

○東京都 ただ、地区施設として特に指定をされているわけではなくて、住宅を建てていくという地区計画がかかっていて、実態として緑地として担保されているという状況かなと思っております。

○委員長 わかりました。

これできょう4件、全部原案どおりということになりましたので、審議は終了したいと思います。あとは事務局から。

(事務局より今後の日程等について説明)