

## 平成30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30年6月11日(月)午後3時から午後4時29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 山田 正(中央大学理工学部 都市環境学科 教授)

委員 (名簿順)

内山 久雄(東京理科大学理工学部 土木工学科 名誉教授)

坂井 文(東京都市大学都市生活学部 教授)

田島 夏与(立教大学経済学部 経済政策学科 教授)

田村 達久(早稲田大学 法学学術院 教授)

中村 英夫(日本大学理工学部 土木工学科 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) 委員長の選任について

(2) 平成30年度第1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東京都市計画道路放射第35号線

②東京都市計画道路補助第230号線

③東京都市計画道路補助第26号線

④神田川整備事業

### 5. 議事の概要

(1) 委員長の選任について

○事務局 委員の互選によります委員長、副委員長の指名をお願いしたいと思います。まず、委員長の互選でございます。委員長につきましては、事業評価委員会設置要綱におきまして、委員の互選によるとなっております。皆様のご意見をいただいで決めさせていただきたいと思っております。どなたか、ご発言のある方ございますでしょうか。

○委員 大変僭越ではございますが、ご経験、ご見識とも申し分のない、山田 委員に委員長をお願いできればと存じます。

○事務局 ありがとうございました。ほかにどなたかございますでしょうか。よろ

しいでしょうか。それでは、山田委員に委員長をお願いしたいと存じます。山田委員、よろしゅうございましょうか。

○委員長 はい。了承いたしますので、よろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。続きまして、副委員長についてでございますが、設置要綱によりまして、委員長に事故があった場合、副委員長がその職務を代理する。となつてございまして、委員長が指名することとなっております。それでは委員長、副委員長のご指名をお願いいたします。

○委員長 副委員長として、ご経歴、ご業績から内山先生を適任と思いますので、提案させていただきます。

○事務局 ありがとうございます。内山先生、よろしいでしょうか。

○委員 はい、初めてですけど、なんとか努力したいと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。それでは、委員長を山田委員、副委員長を内山委員をお願いする形で議決させていただきます。よろしくお願いいたします。

## (2) 平成30年度第1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 東京都市計画道路放射第35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 はい。説明ありがとうございます。それでは、どの委員からでも結構ですので、ご質問なりご意見をお願いいたします。どうぞ。

○委員 最後の2%しか進んでいないと、このことを、どこか具体的な個所を指されていたのであればよく見えていなかったのもう一回お願いしたいのと、前回の資料を拝見しますと、取得が遅れている理由のところはかなり詳しく書かれていて、相続税納税猶予の農地と借地権配分に争いのある土地があつて時間を要しているというところが16ページの平成25年度第2回の事業評価委員会の資料の方では書かれています。今回は2%進んだということですが、本日の資料の1ページのところにはそのような特段の理由が書かれていないので、進まない2%のところについてどういう事象があるのかということについては本件で進まないという

だけじゃなくて同じような条件が出てくるとまた事業に時間がかかるということになるかと思いますので、ご説明をいただければと思います。

○委員長 お願いします。

○東京都

進んだ2%というのは特にどこが進んだというよりは全体の中で残っていた部分を少しずつ買わせていただいたというところがございますけれども、特に環八との交差点付近がなかなか最後まで残っていたところが解決をしております。

それから、前回から2%ということなんですけれども、基本的に課題は同様の課題が残っております。相続税の納税猶予農地ですとか、共有の私道で相続が発生している。それでかなり関係人が多数になっていて、まだ相続登記が未登記になっているというような課題がいろいろ残っておりますので、少し時間はかかっておりますけれども、着実にこれは解消して、早期の用地全体の買収を終わらせていきたいと考えております。以上でございます。

○委員長 よろしいですか。他に。どうぞ。

○委員 ご説明ありがとうございました。二点、教えて頂きたいのですが、まず一つが、工事費が前回が80億円程度だったところが、120億円程度になって、40億円ほど増えているのは、これは理由があつたかと思うんですけれども、どのような理由だったのか。もし記載があつたら申し訳ないんですけれども、それをご説明頂きたい。というのが一点と、もう一つはコメントで、さきほど詳しいご説明があつた定量的効果のところでは、やはり事前に見たときにはこの費用が増えているのはわかるんですけれども、便益が増加しているのがなぜなのかって理由がわからず、先ほどのご説明で理解はできたんですけれども、前提条件が違っているとそもそも前回と比較していいのか。という議論も成り立つと思いますので、スペース的でない気もするんですけれども、この定量的効果の一番下とかに、その旨を注記しないと、多分、この後の複数の事例もそうだと思うんですけれども、全般的に言えることなので、また、今後計画を変えたつていうことは今後の事業評価もそうだと思いますので、それは修正を検討されたらいかがかなと思います。では、一点目だけ教えていただければと思います。

○東京都 はい、これはですね、地下工事でございます、地盤条件が想定より悪かったということがございまして、地盤改良工事で数十億円程度工事費が増加している。そこが一番大きな要因でございます。それから今ございました、注記のことは、確かに仰る通りなので、なんで変わらないのかということをおある程度書いておかないといけないのかなと思いますので、検討課題とさせていただければと思っております。

○委員長 よろしいですか。

○委員 はい

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 周辺の状況も含めてお伺いをしたいのですけれども、この絵で言うと左側の新大宮バイパス、左に伸びる方がさっきのやつでは事業中になってたような感じに受けたんですけど、そこが今どんな状況になっているのか。というのが質問の一点でございます。なんでこんなことを聞いているのかと言いますと、用地が今98%ということでございますよね。工事費の方が今4割くらいということで、これからどんどん構造物の方にお金がかかってくるんだと思うのですけれども、一方で、例えばですけれども、新大宮バイパスから例えば環八あるいはその手前の補助幹線的なところを部分的に交通開放することで効果の発現を少しずつでも早めていくというようなアプローチもありうるのかなという感じもしたもんですから。そうすると、周りの道路が今どんな状況なのかというのをお聞きできればと思いました。

○東京都 新大宮バイパスの方は今どういう状況になっているのかというと、左から右に向かうのが1車線、右から左に向かうのが2車線になってございます。ここは将来的にトンネルで4車線、今回やっている事業中区間と新大宮バイパスを4車線で繋ぐ計画になってございます。仰った通り、時間がかかります。暫定的に車線数を絞ってでもこの放射35号線を交通開放させようという事を今考えてございます。ちょっと時期ははっきりしませんが、できれば早めにやりたいと思っておりますが、仰る通りの事を考えてございます。

○委員 いろいろ現場の状況もあるので、なかなか簡単にはいかないと思いますけれども、一方でやはり少しずつの効果を出していく事は大事な視点かと思っておりますので、是非ご検討の程よろしく願いいたします。

○委員長 その他。はい。

○委員 街路についてあまり詳しくないので初歩的な質問かもしれませんが、用地を98%取得しているのに工事が42%であると。前回も96%取得していて、もう少し工事が進んでもいいんじゃないかというのは素人的な感想なんですけれども、そのあたりはどうなんでしょうか。

○東京都 一般的な平面の道路を作る場合には確かに用地を買いながら並行してやっていくんですけれども、用地がぼつぼつ空いているとなかなか工事ができないも

のですから、連続して、ある程度一定区間が空いてから工事に入っていきます。それで、平面の道路であればどんどん工事の方も並行して追いついていくんですけども、今回みたいなトンネル工事などでは、用地取得が終わってからの工事期間が時間が比較的にかかるものですから、そういう意味で用地に比べて工事の進捗率が少し遅いところは確かにございます。ですから、工事の規模が地下工事ということもあって、着手してから工事にかなり時間がかかっている状況でございます。ただもうこれだけ着手してますんで、進捗率が半年とか一年でぐっと上がってまいります。

○委員 よろしいですか。いくつか。

ネットワーク効果という言葉が出てきましたけれども、放射35号線というナンバリングですね、これが東京都道であると思うんですけど、どういう風なルールでナンバリングしているのかというのが全く分からないんです。これは今日の議題じゃないんですけど、どうやってナンバリングしているのかと。普通、放射何号線、環状何号線、補助何号線というふうに仕分けされて、その道のプロなら番号と場所が一致するんでしょけど、初めて私参加して、へー。そうなんですか。みたいになっちゃうんですけど、いつか、いずれの機会かに、ナンバリングのルールを教えてもらえると、大変ありがたいというふうに思います。それと、今ネットワーク効果というのは、都市計画決定した道路は昭和40年であろうが昭和25年であろうが、その時の、都市計画決定済みの幅員があった場合にどういう風な効果が出るのかっていうことを想定しておられるのか、あるいは、10年位前に鉄道ではショートカットルートっていう、鉄道利便増進法っていうのができて、とにかくショートカットすると利用者がすごく便益を受けるから、鉄道のショートカットルートはどんどん作れみたいな法律ができましたけれど、そういう意味で長い路線じゃなくても部分的にショートカットできると、すごい効果があるという、それが仮に区道がやったとしても、それでも効果があるんなら、東京都事業じゃないけれど、そういう新しい、国の道路でもいいんですけど、そういうのをこういう便益計算に反映していいものかどうか。ということが、まずとりあえず、お願いと質問というところですね。

○東京都 ナンバリングのルールはまた改めてご説明をさせていただきまして、ショートカットルート、我々も今都市計画道路はまだ昭和20年に計画決定されているんですが、70年以上経ってまだ6割くらいしか整備されていないんです。そういう意味では言われるように効果のあるところの区間から、だらだらと片側からやっていくという訳ではなくて、ある一定の幹線道路と幹線道路とが繋がって、効果が出る区間とか、そういうところを優先的に事業化しているところでございます。ですから、将来ますます人口減ということになって、道路が必要なのかっていう声もあるんですけども、やはり、皆さんに道路の整備効果を実感していただくという観点からも短い区間とかでも効果のあるところからしっかり事業化をしてまいり

ますし、そういったところから事業化するような計画を今立ててございます。

○委員 更に質問ですけれど、他の、東京都以外の地方道路ならいざ知らず、東京都ですから、こういうのは早くやらないと意味がないという思いもありますね。B/Cを計算する便益計算というのは、たぶんマニュアルか何かに則ってこういう項目でやれということになると思うんですけれど、やっぱり東京都の場合は特別だと思うんですけれども、つまり、10年遅れてできちゃったらそれだけ時間損失がありますよという計算ですね。早くやらなければ意味がない。というような項目がちょっと見当たらないのですが、つまり、時間損失というのはコストに加えるか便益に加えるかは別としまして、時間損失というのをどう扱うかというのは今まで議論したことはあるのかないのか。たぶんすごい時間損失が、例えば用地取得で時間がかかるとか、用地代がすごいコスト高になっているとか。そういうことでなかなか進まない。というのはよくわかるんですが、それによる損失はいくらであったかということと、天秤にかければ時間損失効果が大きいんだから、早く整備しろという話にもなるんじゃないかと思うんですが、そういうような時間損失に関する東京都スペシャル費用便益マニュアルみたいなものがあつたのでしょうかというのが次の質問です。

○東京都 ちょっとこれは、資料がわかりにくくて申し訳ないんですけれども、実はこの数字、総費用を出すには、将来にわたってどれだけ便益が出るのか。時間損失の概念はございます。割引率が4%ということで、仰る通り、事業期間が延びればB/Cが果てしなく、どんどん小さくなって、場合によってはB/Cが1を下回ってしまうという事もございます。仰るように、時間がすごく重要なんです。ですから、それがまさにB/Cに反映されて参ります。ちょっとわかりにくくて申し訳ないんですけれども。一応そういうふうな仕組みになっております。

○委員 東京都はすごく大きいから、今のは普通の時間の割り戻しですけれど、1980年にやっておけば良かった。というような。リグレットですよ。なんで2018年になってこんな大変になったって。多分1980年の時も大変だったけれど、あの時の大変さより、今の方が大変だ、というような。そういう損失の考え方。東京都の事業だったらそういうのをどんどん言える気がするんですけれど。そういう意味で申し上げました。とりあえず最後の質問ですけれど、その部分、街路帯を作ると。10mのクラスがあつて、そこは歩道と自転車と街路樹を植えるというお話でしたけど、ちなみにどんな樹種を植えて、将来的にどういうふうに管理なさっていくんでしょうかね。というのが。まさか、東京都はイチョウだからイチョウをどろどろっと並べるわけじゃないと思うんですけれど、いかがですか。

○東京都 こちらはですね、街路樹というのは地先の方と課題になるんです。それでいろいろ地先の方と話した中で、決まっていますのが、高木、中木、低木それぞれ

れ植えましょうということで、高木についてはクスノキとかハナミズキ、中木はトキワマンサク、低木についてはツツジとかビョウヤナギ、ハクチョウゲというような樹木を植える予定になってございます。

○委員 外環のところもそういう施設帯を作りましたけど、地先の人の問題点と言うのは、落ち葉が出て掃除するのを反対というんですけれども、最初掃除はしますよと言っていて、しなくなったなんてことは結構あるんですけれども、そういう時の事もやっぱり少し考えておられるんですかね。とりあえずは、こういう質問です。

○東京都 ちょっと落葉もありますので、地先の方の協力なしにはなかなか植樹帯というのは難しいんですけど、景観とかそういうことも含めていろいろ議論してこの形になったというふうに聞いてございます。

○委員長 世界のいい街というのは、委員が言われたように、いい街路樹を持つ街というんですかね。大事なことで、ある時には川でも道路でもみんなで世話するんだっていうスチュワードシップなんていうのが出てますけれども、本当に世話するというと、汗水かかなきゃいけなくなって、意外とみんな世話してくれないとかね。言葉だけはスチュワードシップなんて美しい言葉があるんですけども、実際やり出したら結局誰もやってくれないなんて、よくありますよね。その辺、いい街並みを作る。街路樹を作るっていうのは、言うは易しいけど実際はなかなか大変だと思いますけれども、いい東京を作るんだと。世界一の東京を作るんだというような、是非そういうのは説得していく努力を、これはお願いしたいですよ。それからその前に委員が言われた、東京都ならではのBの数え方みたいなのも、昨年度までの委員長の時も、首都東京というのは特別なんで、必ずしも、これはおそらく国土交通省にこの報告書が上がっていくんだと思いますけど、全国一律でこういうふうにまとめなさい。ということになってますけど、まあ、それはそれで出せばいいんですけど、この評価委員会ではですね、口頭でも結構ですし、メモでも結構なんで、東京都としてもこのぐらいの試算をしてみてるんだ。というのがありましたら、是非そういうのも出していただいて、全国一律でものを見るっていうのも変な話だと思うんです。私が関わってた時もあるところで排水機場を設置したら、Bがプラスになるかと思ったら迷惑施設であるっていうんでマイナスの点が付いたときがありましたけれども、なんていうことだと。人の命守ろうとしてるのに、マイナスの点が付いてしまう。これはいかにも東京らしい過密都市の現状があったのを覚えてるんですけど、そういうことも堂々と主張されて結構です。それはそれでこの委員会で評価すればいいだけのことで。

それから街路-1ですので、これから続く街路事業にも共通の質問も出たと思いますので、ちょっと街路-1を長めに審議させていただきました。他に質問はどうでしょう。もしないようでしたら、街路事業-1の審議はこれで締めて、評価を決定したいと思いますけれども、決定的に中止というようなご意見もありませんでした

し、委員長原案としては継続ということによろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長 それでは…

○委員 早く整備を進めること。というのを。

○委員長 早く整備を進めることと注釈をつけて、継続という結論でこの街路事業の1を評価したいと思います。継続。

それでは、街路事業の2をお願いします。

## ②東京都市計画道路補助第230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 はい、それではどなたからでも。

○委員 ご説明ありがとうございます。確認を含めた質問ということになりますが、A4の資料の5ページ目で、下のところ、社会経済情勢の変化の中のご説明に本路線と並行する路線の交通量はやや減少しているということで、口頭だと先ほど北西部のというふうに仰ったかなと思うのですが、我々の手元にあるA3のですと、例えば5ページ目に写真撮影方向の図がございますけれど、これで合わせるとどこのことを言っているのかということをお教えいただければというのが一つです。それから、A4の6ページ目事業の順調さについてはこれまでどのように順調であったか否かという点だったと思いますので、A評価だとされていたのですけれども、事前に資料見たときには順調に進んでいるかというのは将来に向けてもということを含めると、先ほどの街-1の方ですと、先ほどご説明があったように用地取得について権利関係複雑な点がある。ということがあったのでBの評価をされていたということに対応して、こちら側はそのようなことがないからAだ。ということなんだろうなどは推測されますけれども、それはそのような理解でよろしいかが2点目でございます。

それからもう1点ございまして、その下、事業を取り巻く状況の変化ということですが、これは私も聞き逃してしまった点もあるので申し訳ありませんが、本路線の東側区間が開通しており。というのは、平成21年7月以降の話であるというふうに理解してよろしいのでしょうかというのが3つ目です。なぜかというところ、ここの評価は採択時の事業の必要性の変化ということですから、採択時にはも



し前提として東側区間の路線の開通が予定されているということであるとすると、採択時との関係においては必要性は高まったというよりは、街-1とは異なって、変化はしていないのではないかというふうに事前には思ったということでございます。ということで、以上3点につきましてお願いします。

○東京都 それではまず1点目、並行する道路の交通量の変化についてなんですが、こちら今事業区間ございまして、これと概ね並行する路線として別荘橋通りというのがございます。これを並行する道路とみなしまして、その交通量の変化を測定した地点が左上のところになります。概ねあの地点で交通量を測定してございまして、ほんとに並行する道路があればいいんですけども、なかなかなくて、あの地点で測定の方を行ってございまして。それが1点目です。

それと、3点目の方を先にご説明させていただきますと、東側の区間が開通したということなんですけれども、これは平成25年に開通してございまして、今ご指摘されたように、21年以降かということなのですが、その4年後に開通しているということからも、必要性が高まったという表現をさせていただいてございまして。2点目の用地は別の者から。

○東京都 2点目についてお答えをさせていただきます。やはり用地買収を行って行く中で、共有者多数の私道ですとか、相続問題とか、常にあります。この路線においてもあることはありますけれども、その数ですとか、その中でも困難性ですとか、そういうものを加味した結果、多少時間がかかる部分はあるかもしれませんけれども、概ね順調に進んでいるのではないかと判断をさせていただいて、Aという形で用地についても判断をさせていただいたというところでございます。

○委員 どうもありがとうございます。この地域は前回の現地調査の対象ではなかったのですが、個人的にこの地域知っているのも、関心を持って見てたのですが、写真の①のところの出口から出てくる車両をあんまり見たことがないなと思っただけで、そういう意味ではこの左側行きますと、起伏があって、ちょうど写真の、①の背後のところ、つつじ山と確か呼ばれていると思いますけれども、確かに起伏があって、なかなか工事がっていうことはなるほどそうなのかと思いましたが。他方、交通量が減っていると言いますが、それほど見てる限りでは多くないなということで、もちろん定点観測で毎日見てるわけではございませんけれども、毎週通過して見ていると、あんまりこの辺交通量ないな。と思っただけのところでありましたけれども、事業の必要性については③のところとの繋がり。あるいはネットワークということになるのでしょうかけれども、整備がされていくということは必要性が高いなと思っただけの次第です。どうもありがとうございました。

○委員長 その他どうでしょうか。

○委員 この道路新設ということで、一部現道も含んではおりますけれども、10年間で9割近くまでいってるということで、その用地買収にけるパワーといひましようか、そこはすごいものがあるなど。ただ一方でここ18メートルで二車線の道路なので、先ほどのような部分的にみたいなことはなかなかとれないということかと思ひます。

すいません、ちょっと、この街路に限らず一般論でお尋ねなんですけれども、こう用地買収って公共事業の肝ですよ。用地がないと最後、整備も供用もできないというかたちで、非常に大事な部分だと思ひます。3年8割ルールみたいな、ようするに、収用手続きに移行するのに幅杭を打って3年とか、8割くらい用地取得したらとか、そういうものを、推奨されているのはされているんですよ。ただ実際は、見通しとして大丈夫だからそこまではやらないとか、運用あると思ひますけれども。東京都さんの方で、そういった収用手続きみたいなことに移行するのに何かオープンなルールがあるのかどうかということが一つと、

先程聞けばよかったですけれども、収用手続きで供託みたいなものも含めて整理されたときに、さきほど街の1であったような納税猶予の問題だとか、相続人がどうこうっていう問題だとか、解ける問題と解けない問題ってひのが実はあるのかないのか。承知してないものですから、もしわかる範囲でご解説いただけたらありがたいなと思ひてございます。質問は二点でござひます。

○東京都 収用に移行するという話ですけれども、目安として、事業経過年数や、用地取得率の一つの目安としてはありますけれども、実際にはご理解を得ながら用地買収ってひのは進めていくのが基本だというふうには思ひておりますので、任意でご契約いただけるよう最大限の努力を行っているというところでございます。収用手続きですけれども、収用手続きに入りますと、所有者が場合によっては不明の場合においても裁決は出されますので、供託をしたりというようなかたちで権原の取得というひのは可能になってまひります。ですから、最終的な手段としては、収用手続きを行うということになりますけれども、もちろん我々としてはできる限り調査を尽くして少しでもはっきりさせた上で手続きというひのは進めていくという努力は、常日頃やらせていただひております。

○委員 たぶん全体の行程を見ながら、先ほど例えれば街の2でも全体の部分開放も含めて行程の中での用地が置かれているポジションの中でまだ強制収用には至らなくても大丈夫だと。そういう状況だということひでいろいろな勘案の中で任意でいく。いや、ここからはもう収用でいかないと、全体の足を引っ張るとひうか、効果が致命的になるとか。たぶんいろんな判断の中で検討されてると思ひますので、そのあたり今後もしっかりと進めていただければと思ひます。以上です。

○東京都 はい、ありがとうございます。

○委員長 その他にありますか。

○委員 ありがとうございます。私は簡単な確認事項でほかのこととも関連するんですけども、順調に進んでいるというのを資料の中から読み取る時には、この事業認可年度（当初）（最新）とあるんですけども、この事業期間というのが変わっているとやっぱり見込み事業期間が長くなっているのか。河川の1のところだと、事業認可年度（当初）と（最新）という記載があるが、ちょっとこの辺の読み方がよく分からなくて、見通しに対して事業の完了見込みが遅くなってしまっているというのは、資料からはどう読み取ればいいんですかねっていうのが、すみません。この事業になにか質問があるというよりは、べつのところでお答えいただいても構いません。

○東京都 事業期間、例えば今回の230号線は34年3月、要するに見込み期間になると思うんですけども、これは平成28年度に事業認可変更をしております、その時に用地の取得状況がどうなのかということをお勘案して事業期間を再設定してございます。これは当然国交省さんにも協議して決めるものですから、その協議の中で決めてございます。それで、この事業期間、今年度に終わりになっている場合もあるんですね。八割しか買えてなくて、今年度で事業終了ということになっている場合もあります。これは勝手に変えられないことがございまして、ちゃんと国土交通省さんと協議して決めてるもんですから、実際の進捗具合とは事業期間がずれてるところはございます。それで、見込み期間どう決めてるのかというと、数年前に国土交通省と協議した時点で決めた期間がこちらに書かれているということです。それと、順調さの部分は難しいところがございまして、先ほどご説明あったんですけど、用地10%残ってるところが複数の区間あった時に、手続き上の困難性とか、あとは収用っていうのは強制的にやると我々も簡単にはできなくて、取り壊すわけですから。住んでる方の家を強制的に。ですから、なかなか簡単にできなくて、そういうふうなケースになりそうなやつが多いなと考えれば、やはり困難と書いたり。残ってるところはなんとかある程度任意の折衝の中で片づけられるだろうという見通しであれば概ね順調という評価をしたりとか、そこは現場の事務所とかの意見を聞きながら我々も判断しているというところがございます。

○委員 ありがとうございます。これ、事業評価に出てくる基準が10年経つと、5年経つと必ず出てくるので、ほんとに順調なものも出てくるし、困難なものも出てくるので、少し読み取りやすくしていただけるとありがたいなと思いました。以上です。

○委員 2つほど。東京外環道との関連が一つと、断面構成についてなんですけど、これ、外環道この部分地下ですよ。つまり、今の対象道路を地上を走る。4ペーシの事業内容を示す図面を見ると、外環道との関係がよくわからないんですが、外

環道地下だから上は平面道路だって、そういう趣旨でよろしいんですよね。外環道の更に下を潜らせるっていうことじゃない。ということですね。そうすると、例えばまだ全然未着手、未確定ですけど、将来国道298号は外環道に併設して作ろうとしてるんであると、この辺外環道との交点あたりは問題になるのかなと。その辺の感覚を。それが一点です。

もう一点、断面構成の、同じ4ページなんですけど、この中に自転専用通行帯とあって、これ自転車専用通行帯ですね。そうすると、これ絵を見ると自転車通行帯っていうのは自動車通行帯よりちょっとたっぱを高くしてあるんですか。それとも全く同じレベルで走らせる。まあ結構自転車は車道を走れって言うてから時間が経ちますけれど、みなさん感じてるように危ないんで、この構造は警察協議とか、要するに交通管理者と折衝して、どういう構成で作るのかっていうのは大変興味があるというか、植樹帯作るなら違うふうに作った方がいいんじゃないか、というような。横断構成っていうのはこれで決まりですかというのが。その二つです。

○東京都 まず一点目、外環道との関連なんですけど、地下とは接続する予定はございません。この外環を横切るように計画されています。

○委員 外環は地下でしょ。その上を通る。

○東京都 仰る通りです。失礼しました。それが一つと、自転車通行帯の件なんですけれど、自転車のレーン、車道と同じ高さで自転車道を設けまして、青色の舗装を塗るかたちになります。同じ高さで整備をいたします。

○委員 評判よくないでしょ。

○東京都 これもほんとにいろいろな意見があつてですね、自転車通行帯、停車しにくくなるとか、車の人からするとレーンだと停車しづらいとか、逆に今度自転車乗ってる人からすると、なんで自転車レーンなのに車止めさせてるんだとかいろいろあるんですよね。ですから、停車需要の多いところなんかは、できないんですよ。ここについては現道の状況とかを踏まえて警察と協議をし、2mの通行帯を設けようというふうに計画してございます。

○委員 298関係は全然。外環の側道みたいなのは、この部分無いけれど、全然そういう話はないの。

○東京都 側道とのタッチは、外環と298号は側道とはタッチする予定になってございます。

○委員 はいどうぞ。

○委員 先ほどの委員のコメントに関連してなんですけれども、昨年か一昨年かの委員会の中で、事業期間の話なんです、事業期間。ここではたとえば34年3月って書いてあるけれど、どうせ34年には終わらないよねとか、もう少しかかるよねっていう、それはそれで正々堂々と言えればいいじゃないかみたいな。そんな議論があったと思うんですね。次の案件の関連資料23ページを見ますと、平成20年の資料で事業期間が平成22年3月で完了見込み平成25年3月っていう、事業期間の後に完了することを明記してる時もあったように思いますし、要は100%になってなくたって悪いことではない。現実を考えればそんなに悪いことではなくて、でも、前回からちゃんと進捗したかということと、今後の数年間でまた進捗する見込みがあるかっていうことを客観的に示せれば、この事業評価委員会としては十分合格という話になるんだろうと思うんですけれども、そういう意味で先程委員からもありました、遺失利益とかを考えようとしたときには、ほんとの目標年次というものがここに示されない、損したのかどうなのかもわからない。建前上この期間までと言っているけれど、現実問題そんな話じゃないと今までずっと議論あったと思うんですけど、ほんとの目標年次が示されて、でも今後の順調さについても今後5年間で次の評価の時までに5%上がる予定です。でも、100%に達するわけではない。とか、ここでどこまで書けるものなのかというのを、実際の目標はあるんだろうかという、ちょっとボヤっとした質問なんです、いかがでしょうか。

○東京都 そうですね、例えば用地がまだ終わっていないのに1、2年後に終わるとかですね、確かに現実的じゃないというご指摘はございます。ただ一方で、我々も事業認可を取得した年度が厳しくてもそこまでに一年でも二年でもあれば基本的にはやるっていうことで書かなくちゃいけない。なぜかっていうと国土交通省の協議だけではなく、早く土地をお譲りいただいてきた方もあと2年で整備するんだろうと。俺たちはもう10年も待ってんだというような思いをお持ちの方もいらっしゃるって、そういう意味では現実的な目標と建前ってのはあるんですけど、厳しくても目標年次を簡単に後にずらすというのは難しいのかなと思ってございまして、事業期間が一回示したやつでやらせていただければなと思ってございます。

○委員 1点目はですね、確認なんですけども、東側の笹目通りまではもう開通してるということなんです、A3の5ページにしても4ページにしてもそれが図に書かれてるのかどうかというのがわかりにくいので、要するに、土支田通りの東側のところが計画のように見えるので、現況図をこれから載せていただきたいということ。私なんかはこの図面だけで判断しますので、お願いいたします。

2点目は質問ですけど、斜面地に作るので擁壁が出てきてそれについて用地のことで考慮している方がいるみたいな話がありましたけど、今回の計画は確かに、かなり擁壁が出てくると思うんですけど、そういったものの景観的な配慮みたいなことは、道路事業としては道路を作るということなんです、そのために生じる擁壁に

ついでに考慮しているのはあるのかないのかを教えてください。

○東京都 まず1点目の資料をわかりやすいようにというのは、確かにご指摘のとおりなので、今後もうちょっとわかりやすい資料づくりに努めたいと思います。

それが一つとあと擁壁なんですけれども、普通のコンクリートの擁壁で、少しコストのかかるようなものは特段設置してませんし、景観上の配慮というのも特段やっています。普通のコンクリートの、一番安い方法で高低差の高いところを処理しているというのが実態でございます。

○委員 それがエクストラなお金になる訳ではございますけれども、もう少子高齢化の社会においてやはり都市景観といったようなこと、生活環境といったことも非常に大事だと思いますので、高いものというよりはたとえば断面図が一樣にこの計画断面図になってますけれども、例えば擁壁ができるところは植樹帯を擁壁側にずらすとか、木によって擁壁が見えないようにするとかいう、工夫をすることは可能だと思うんですね。なので、そういったことができるというこれは意見ですけども、よろしく願いいたします。

○東京都 道路作る中で景観というのは大切だと思っています。ただ、それと併せて我々が考えなくてはいけないのが、ちょっと役所的で申し訳無いのですが、一番安いコンクリートでやるっていうこともそうなんですけど、あとは歩行者とかの動線があるんですね。まっすぐ歩いて行ったときに、そこにまた別のものがあると、通っていないと、曲がらなくちゃいけないとか、動線の配慮をしながら整備をしている状況はございます。ただ、我々も景観に配慮してですね、いろんな木を、できるだけ木を植えていこうとか、あとは電線のない道路を整備していこうとか。それはすごく重要だと思っておりますので、景観には配慮しながら道路整備を進めていきたいと思っております。

○委員長 それでは、だいたいご意見出揃ったと思いますので、この評価をまとめたいと思います。原案通り、継続でよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長 いくつか前向きなサジェスションも出ましたので、そこはしっかり受け止めれるところは受け止めるということで、よろしく申し上げます。

### 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 はい、説明ありがとうございます。それではまた、どの委員からでも、よろしく願います。はい。

○委員 ご説明ありがとうございました、これ小さい話で、先ほどの費用対効果とこの注記について、あともう一個だけコメントつけ加えさせて下さい。3回にわたってくると、最初の数字と年次が違うので、数字自体の比較というのが出来なくなってきましたよね、フォーマットの限界もあると思うんですけど、参考の数値として、19年とか24年とか、過去の基準年度での数字で、比較がしやすいような示し方、要は年次が後ろになればなるほど、数字が大きくなりますんで、最終的には割り算すれば一緒だろう、ということかもしれませんが、比較がしやすいように、もし可能であれば、検討頂ければと思うのが一点です。もう一つとしては、事業評価で、考えてみれば、費用対効果の結果が、一つしか数字が出てこないというのも、不自然なもので、考えてみればですね。国の事業評価とかですと、感度分析をして、+-10%の時点とかやることを考えると、東京都の事業評価は、感度分析が必要になるのかもしれないなど、先ほどの目標年次のことを考えればですね、例えば、この評価だと、後ろにずれば、共用開始から40年とかの評価期間で計算していると思いますけれど、10年後ろになったら、例えば残っている30年だけで評価するとかですね、そうすれば、逸失便益の話だって評価できると思いますし、あとは、計画が広がったから、数字がプラスに出てますよというお話もあったと思いますけど、その計画、これ計画の全体のネットワークから、その区間だけ除いた時の便益で計算してますよね、そういったときに、計画が拡大するということは、その分だけ、全体が完成する、概成する時期も後ろになる訳で、という時に、この計画が立てられたから、こちらの便益も、これが悪いと言っている訳ではなくて、こちらの便益も上振れするっていうことを、どういうふうに評価すればいいんだらうか、例えば計画が変わらなかったと仮定した時に、どの程度の便益で、それでも確実に1.0を超えているんだという説明があればですね、より保守的に、費用対効果の面からも、この事業を継続するべきだ、という結論を導きだせるんじゃないかな、というふうに思います。すぐに対応できる話でもないので、ご検討頂ければと思います。あくまでコメントです。

○委員長 コメントでよろしいですか、もしそれに対してご意見ありましたら。

○東京都 ご指摘いただいているのは、私も承知しておりまして、本当は、B/Cの観点から、いろんな試算をする方法はあるのかな、というふうに思っています。例えば、事業計画を立ててる街路についても、完了年次を、この事業が、完了するときに、概ねできていると決めてやっているんですね、なぜかというと、一つのB/Cを、ベネフィットを出すのもかなりの時間と労力をかけてやっているところがあってですね、いろんな条件で比較するとですね、相当なボリュームになるところもあって、完了年次を決め打ちでやっているところがございます。ですから、先生

が仰ったように、当初が新たな道路が無しでBをはじめたのだから、同じ条件で比較すべきじゃないか、というところは、考え方は確かに、私も分かりましたけれども、どうしても、この時点でB/Cが1あるかというところで、評価してきているところをごさいますして、いろんなパターンを増やすのは、現実的に結構大変。言いにくいのですが、中で議論をしたいと思います。

○委員 はい、ご検討いただければ。

○事務局 街路事業だけではなく、他の事業もごさいますので、事務局の方で必ずからせて頂いて、検討させていただきます。

○委員長 じゃあ、次回、とか次々回までに今のご提案を、どこまで現実できるか、やってみたら、それをやるまでのB/Cが非常に良いとか悪いとかいうふうになっちゃうと、大変だね、とか、でもやっぱりやるべきだねとか、いろいろあると思いますので、検討してみてください。その他にありますか、よろしいですか。

いかにも首都東京らしい、いわゆる都市土木ですね、かつ新幹線、昔なんか私も関わって、地下鉄の下を更に掘ることになって、地下鉄の歪みのとんでもない厳しい条件がついてくるという都市土木ならではの、技術的な難しさがあるという事がよく理解できます。

それでは皆さんのご意見が出尽くしたということで、これを原案通り継続ということでもよろしいでしょうか、それでは、結論として、街路事業3を継続ということに決定いたします。

#### ④神田川整備事業

(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 ご質問ありましたらよろしくお願ひします。

○委員 ご説明ありがとうございました。現地調査にも行かせて頂きまして、いわゆる住宅密集している状況の中で工事を進められているということで、大変だと思うんですけど、前回と今回の資料比較しますと、便益は十分大きいと、こちらも大きくなっているんですけど、費用の方が用地補償費が14億円から70億円ということで、ものすごく大きくなっているのが気がかりです。神田川整備事業の2/3の費用の算定のところの用地補償費が、前回資料では約14億円となっていて、なにか間違いかもしれないんですけど、どういうことかなということと、勝手に想像するに、区分所有の物件について、合意できたら一部の土地を取得する場合と、万が一これ収用となった時に、全区画を買い取らなきゃいけないということになると、全く違う金額になってくるだろうなど、勝手に素人考えで想像するんですけども、そういったところで、どういう状況にあるのかということをお教えして頂きたいなというふうに思いました。

○委員長 はいありがとうございます。

○東京都 まず、用地費についてでございますけど、全体事業費の方でもよろしいで



すかね、それとも執行済み額。

○委員 定量的効果のB/CのところのCの算定というところなんですけど、確かに、前回の間違いかもしれないですね、前回の1/3のところ用地費のところは30億位で、なのに、前回の28ページにある費用の算定の用地補償費というところが14億円、で合わせて68億円。多分前回の間違いなんじゃないかと今見てて思うんですけど。

○東京都 先に、後者の方の質問に答えさせていただきます。区分所有マンションでございませけれども、基本的には当然必要な部分を買わせて頂くということで、もし収用にいった際もそういう観点で、こちらとしては上げていくわけなんですけども、最終的に収用裁決がどういうふうに出るかは、我々では判断できない部分ではございますので、万が一全部買い取りという話になれば、それは相当額増えてしまうという事実はございませけれども、一般的にそこまで、主要な躯体がどうしてもかかってしまって建物がもたないということになれば、全体を補償するということも当然出てくる可能性はあるとは思っております。通常は切れるように作ってあるはずでございませるので、その部分を買わせて頂くっていうのが、通常の用地買収でございませます。

○委員 ありがとうございます。同意を得る手間も含めて、非常に大変ということなので、経験をきちんと次に、他の所でも生かせるように是非まとめて、次に生かして頂きたいと思っております。よろしく申し上げます。

○委員 基本的な事をお尋ねしたいと思うんですが、これは都市計画決定が昭和22年で、都市計画変更が昭和45年ですよね、大分昔ですが、都市計画決定した時には、今の領域と言いますか、河川の幅員を当然計画決定した訳ですか、そうすると、街路事業の場合、現道が6mしかなく、12mに幅員を増やすというと、その間に入っている民地というのは、建築基準法に引っかかって堅牢な構造物が建てられないとか、建築認可が必要だとかそういうことになるんですけど、河川事業でも同様であるんでしょうか、もしそうじゃないとしたら、その後、昭和45年の都市計画決定後、その地権者の方が、マンション建てちゃったということになると、一所懸命東京都がですね、用地取得頑張っても不効率なんじゃないか、もうちょっと違う法的手段があるんじゃないかと、感じがするんですが、いかがでしょう。

○東京都 お答えいたします。昭和22年の当初の時の幅が今の資料で確認できないんですけど、昭和40年代の都市計画変更で、都市計画の時は今の幅になっていることは間違いありません。規制につきましては、道路と同じで、建築制限が同じようにかかってまいります。

○委員 したがって、その用地取得に応じない方というのは、そういうの知らないということですかね。知っていて用地取得に応じないということですかね。

○東京都 当然計画線が入っていて、例えば塀がかかるとか、ベランダがかかるとか承知はされているんですけど、やはり、できる限り、切り取りですとかやりたくないという意味を表明される方もいらっしゃるの事実です。そういう方に対して丁寧に説明を繰り返してご理解を頂きながら用地取得ができるように、頑張っ

進めております。

○委員 でも、それを承知で作っていると理解するのが普通だと思うんですけど、そういうのまで話のテーブルに乗せるってのは普通変だな、例えば建築許可をとらなかつたとか、行政的な不始末があれば別ですけど。

○東京都 やはり事業を進めるうえで、地権者の皆さんの理解を少しでも得たうえで進めていくことが、最終的には事業の進捗につながると考えておりますので、もちろん、そこにベランダが出ていれば、当然切り取らなきゃいけないということは承知をされているはずですけど、そういうケースでありまして丁寧な対応は心掛けていきたいというふうに思っています。

○委員長 私も河川に関わっていると、昭和20年代は全国的に伊勢湾台風で代表される、あるいは狩野川台風、カスリーン台風等に代表される、大洪水時代で、ともかく安全にしようというのが、最大の目標だった。それに対して、いまから20年近く前に河川法が改正されて、川というのは治水と利水と、もうひとつ環境というのが大事なんだよと、環境を目的とした事業をやれるというふうになってきた訳です。で今度は、大学の研究者なんかも環境、環境とやったら、今度はここにゲリラ豪雨とか、線状降水帯とかいう、とんでもない大雨が降るということが分かってきてですね、今度はまた、ゲリラだなんだと、実は治水も利水も環境も同時に3つを見続けなきゃいけないんだけど、時代時代のいろんな取り上げなきゃいけないトピックスに偏らざるを得なかつた。まあこの写真見て、これがどこの開発途上国の川なんだと、というようなもんですよね。東京都だけの責任じゃないんですよ、これは都民、国民がみんなこうしちゃったんですね。こんなの未来永劫東京都に残すのかと思うと、悲しくなっちゃうんですけども、それに対するミチゲーションみたいな考え方も有りうるし、中国の都市河川の設計もやったことあるんですけど、中国ですら、どんどん大都市におけるこういう川は今改善されつつある。中国は公権力が強いので、ここを一回更地にしちゃうという一遍にできちゃうんですけど、それが出来ないのが日本の憲法であり、国民性ですので、まあ我々も川サイドから見るとですね、文句をつけたいことは山程あるんですけども、現状の中では、現地に行って見てもらえばわかるように、川の側まで民地がびったりくっついて、工事をやることすら、非常にサーカスティックな工事をやらなきゃいけないことになってて、それやこれや考えるとですね、やれる範囲の中で、注文をつけて、防災上の問題は出来るだけ早く仕上げて、次にもう一つ、景観的な街並みも含めた、良い川浴い、ウォーターフロントが出来てほしいですね。急に言ったってできる訳ではないので、長い時間がかかりますので、これを次の世代、そのまた次の世代にこのままの川を継続させないような知恵を皆で出し合わないと仕方ないのかなあと思いますがね。その中で、事業に関してはどうでしょうか、どうぞ。

○委員 1点目は基本的なことなんですけど、資料の読み方が悪いのか、A3の8ページの標準断面はこれからやろうとしている仕事で、今の現況からどのくらい幅員を広げるんですか。それがわからない、どこか資料に書いてあるのなら教えて頂きたい。

○東京都 標準断面図ちょっとわかり難いんですけども、この標準断面図の中に、現況護岸断面について点線があるんですけど、これが現在の護岸の形になってございます。全体的に13mにするんですけど、出来上がったあとですけれども、現況の断面の幅としては約10mでございます。

○委員 13の両脇にある3m、3mは歩道として用地買収するということですか。

○東京都 管理用通路という位置づけで、両側に歩行者が通れる通路ができるというかたちになっています。次のページ9ページをめくって頂きますと、整備後の写真があるんですけど、両側に人が歩けるような、パワーポイントで説明してはいますが、歩行者が通れる通路ができます。

○委員 右下の写真が資料についてれば分かりやすかったんですけど。要するに用地買収は3m、3mの歩道の部分ということで理解してよろしいですね。ほぼ。

○東京都 そうです、あの、結果的に13mプラス・・・

○委員 なにしろ、私も委員長先生の意見と同感で、9ページにある右側のアフターの写真を見てもちょっと悲しい気がしてくるのは、であれば、あとは歩道のところをもう少し、今ウォーキングとかで楽しんでらっしゃる方もたくさんいますし、都市の新たなオープンスペースとして、管理用通路というふうに河川の方は考えるんですけど、都市の新たなオープンスペースで、健康のためにとかいうことで、少しこのあたりの仕事に工夫というか、丁寧なことをしていただけたらなど、いうふうに思っております。これは意見です。

○委員長 現状に比べたら大いに前に進んでいるのはわかるんですけど、同規模の都市やら、他国の外国の例なんか比較すると、なんだか情けないよね、こんなもので終わるのか、ということなんで。

○委員 確認ですけど、先ほどベランダの切り取りの話しましたが、建築許可を得て違法に建築しちゃったという地権者はいないんですかね。それで反対するとかあるような気がするんですけど、それと、先ほどの遊歩道のことですけど、河川事業でその、片持ち張りのずーと広げればかたが済むんじゃないかなという気がしましたが、これは思いつきですが。

○東京都 この区間に関しましては、特段違法建築というのはいないというふうに思っております。

○委員長 日本の法整備も遅れている。イギリスなんかだと、あらゆる国民は川沿いを自由に歩ける。民地であってもそこを歩けるような権利がある。地主はそこを通すような工夫をなささいというふうになっている。日本にそういう法律はありませんのでね、こんな現状になっちゃうんですけど、悪意のある建て方が無いんだとしたら、法律の枠内ではOKになっちゃうんでね、まあそれでいいのかという問題があるんでね、皆、良い川沿いウォーターフロントを作ってねという気持ちが強いもんだから、ぜひそのことには知恵を働かせてほしいなと思っております。事業評価そのものについてはどうでしょうか、もし無ければ原案どおり継続というふうにさせてもらおうと思えます。よろしいですか、はいそれでは、結論として、この河

川の事業については継続といたします。これで終わりですが、よろしいですか。

(事務局より今後の日程等について説明)