

## 令和元年度第3回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和元年10月7日（月）午後3時から午後6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 内山 久雄（東京理科大学 理工学部 土木工学科 教授）

委員（名簿順）

坂井 文（東京都市大学 都市生活学部 都市生活学科 教授）

朝日 ちさと（首都大学東京 都市環境学部 都市政策科学科 教授）

田村 達久（早稲田大学 法学学術院 教授）

知花 武佳（東京大学大学院 工学系研究科 准教授）

茶木 環（作家・エッセイスト）

中村 英夫（日本大学 理工学部 土木工学科 教授）

### 4. 審議会に付した議題

(1) 令和元年度第3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谷地川整備事業

②小金井公園

③元町港前浜地区離島ターミナル整備事業

④三池港沖ヶ平地区離島ターミナル整備事業

⑤御蔵島港里浜地区離島ターミナル整備事業

⑥神湊港底土地地区離島ターミナル整備事業

### 5. 議事の概要

(1) 令和元年度第3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谷地川整備事業

（上記について、東京都から説明）

○委員長 説明、どうもありがとうございました。

ただいまの谷地川の事業の概要説明と便益評価がなされましたけど、委員の皆様から何か御質問なり、御意見を頂戴したいと思います。どこからでも結構ですので、御発言をお願いします。

○委員 御説明ありがとうございました。よくわかりました。

幾つか確認させていただきたいんですけども、資料3の1の再評価チェックリ

ストの左下を見ると、3の「事業の投資効果」のところに、「落差部に魚道を整備するなど」という文言があるんですけど、あと、途中の御説明でも、幅がとれるところはワンドの造成ということもあったんですけども、これらは全て費用には計上されているのでしょうか。

○東京都 それらの整備の施設につきましては全て入って、それでメーター当たりの単価にしていますので、反映されております。

○委員 ただ、そうしますと、その効果というのは現段階、定性的なところも御説明いただきましたけど、その効果は入っていないわけですね。

○東京都 済みません、入っていません。

○委員 ですね。そうすると、魚道という事業はできないですね。魚道を整備するというだけの事業だと、何らかの、どうするのか。今回はセットでできるのでいいんでしょうけれども、本来、魚道を整備して、ここに見えるような効果は基本的にはないですね。魚が上がるだけで。それはBとしては計算しにくいですか、現状は。

○東京都 なかなかお金の換算というのは難しいところではあるんですけども、改修事業とあわせてやるのが一番良いところではあるんですけども、場合によっては、維持管理の中でそういう魚道をつけていくというケースもございます。

○委員 その辺、多分、最後に御説明をいただいたようなところで、それこそ支払い意志額500円と出ていましたけれども、こういうところで魚が増えた効果とかがあれば、仮に魚道単体の事業があっても、B/Cとしては成り立つわけですね。あるかどうかはあれですが。

もう1つ伺いたいのは、私、状況把握していないんですけど、これの4ページでも10ページでもいいんですけど、平面図を出していただいて、スライドのほうです。4でも10でもどちらでも大丈夫ですけど、旧河道というか現河道、現河道が例えば左端のところとか、ちょうどいい感じで新しい河道と、旧河道というか現河道が接しているので、そのまま広い面積が河道として使えるわけですね。ど忘れしたんですけど、例えばそのちょっと下流側の右岸側、下のほうに出ているところとか、ずっと下流の左岸側に出ているところはかなり川から離れているんですけども、この流域はどうするんですしたっけ。

○東京都 場所によるんですけども、例えば若松橋の、図面でいうと下側のところについては、間も含めて買ひまして、河川の施設の中に入れて空間整備をしております。その上のほうの離れ過ぎたところについては、用地買収がなかなか難しいと

ころもありまして、地元と調整をして遊歩道の整備ですとか、そういったものを行っているところもありますし、結果的に上をふたがけしたりして、下水のはけ口が残っているところもありますので、地元の市町村に管理していただくというふうに行っている事例もございます。

○委員 その辺の費用とか便益というのは、また別になってくるんですか。昔覚えているのは、あれを埋め立てたせいで、地元の魚を保全している人がえらい怒って、裁判になったことがありましたけれども、あれを埋めなくてもいいんですけど、何らかの処置をするにはお金がかかりますね。旧河道というか。そのままにしておいていいなら、このままでいいですね。水路を2本にして、1本が放水路だとかいう考え方であれば。だけど、そこに処置をするときにはまたお金がかかると。遊歩道だったらそれに便益も発生するんでしょうけど、ただ埋め立てて空き地にしてしまうと、便益なしの費用だけがかかるわけです。だから、その辺の事業の費用と効果はどう考えるのかという質問です。

○東京都 事業につきましては、埋め立てる費用もコストの中に入っています。

○委員 もう入っているんですか。

○東京都 ええ。効果につきましては、先ほど説明をしたように、一連の近隣の方が集まってくるという効果ぐらいですか。

○委員 そうすると、その費用が入っているということは、そこがどうなるかというのは、計画では固まっていることになるんですか。そこを埋める費用があるということは埋めるわけですね。それを埋めるか埋めないかはこれからの相談ということであれば、費用は計算しにくいのかと思ったんですけども。

○東京都 事業全体を見ると、下流の実績見合いで、例えばどうしても整備できる場所とできない場所がありますけれども、そこら辺を踏まえて、ここなら大丈夫だという実績を踏まえて、事業のコストの中には入れております。

○委員 埋め立てるとか。

○東京都 そうです。

○委員 もう決まっているものまでが入っているので、この絵の中で未確定の部分は入っていない。そういう部分もあるということですか。

○東京都 細かく見ていけば、未確定のところも出てくると思います。

○委員 なるほど。その辺がはっきりすればいいかと思います。その辺はどう計算をされているのかということ。

最後、これはコメントですけど、参考資料の治水の効果とか、これは非常に良い方法だと。今回はあまり値が変わらなかったようにも見えますけど、場所が場所なので、場合によっては例えば浸水をして物すごく迂回しなければいけないところもありますし、あともう1個、入れられたらいいなと思うのが、道路が浸水する場合と、浸水をしてごっそり砂利が、特に急勾配の川になってくると、アスファルトがめくれるとごっそり持っていかれて、そうすると12時間では済まないですし、工事費もかかってきますので、そういう破壊をされる場合と、ただの浸水で12時間で済む場合みたいなのが見えてくると、なかなか良い評価ができてくるかなという、これは感想です。

ありがとうございました。

○委員長 どうもありがとうございました。

参考のトライアルというか試行は良かったということだと思います。

そのほか、御意見はいかがですか。

○委員 御説明ありがとうございました。

試行のところになってしまって大変恐縮ですが、試行のところでは質問をすると、けちをつけていると見られちゃうかもしれないので心苦しいところですけども、最後の要素が気になりまして、チャレンジなので結構なんですけども、医療費の抑制効果ということまで関連するからということなんでしょうが、95名というのは現時点での計算だと、この地域だとそうだとということですね、まず。

○東京都 はい。

○委員 これが50年間続くということで、人口減少が止まっていることが前提なのかもしれないですけども、今、世の中で議論をされているように、地域にもよりますが、この地域はどうなっているかがわからないんですけども、試みではあるんですけども、単純に95掛ける50ということですね。「95人増えると予測され」というのは、毎年95人いるんだということをして50年間想定しているけど、本当にそうなのかということや、あとは、これはけちをつけるような言い方になってしまいますけども、健康増進という方向しか見ていないような気がしまして、運動をすれば必ずリスクは生じる。

そういう面もあったりするのではないかと思うので、試行について全くけちをつけているわけではないんですけども、こういう試みをするということについての計算、わずかなものですけども、そういうリスクの部分も、マイナスの効果ですね、もう少し考えていただくことができるのであればいいと思ったということ。

なかなか難しいところなので、こういう試みがされるということはすごく立派なことだと思って感動していますけれども、間接的な効果になると思いますが、この辺は難しいでしょうという、質問でもあり感想を申し上げます。

ありがとうございました。

○委員長 質問でもあるということで。

○東京都 先生がおっしゃるとおり、今、95人の需要があるから将来どうなんだというのは、我々の中でも議論をして、その人が年をとったらどうなんだろうという話から、いろいろしてきたところではあるんですが、今回は95人でずっと続くという、ここは新滝山街道が通って、新しい住宅開発もされているところで、人口減のバランスがどうかというのが、今は多分、この辺は人口が増えているんだと思うんですけども、将来は確かに先生がおっしゃるとおりのこともございますので、今後、そういう調べ方というか、計上の仕方があるのかどうかも踏まえまして、検討材料とさせていただければと思います。また、リスクも確かにありますので、そういった視点も持っていければと思います。ありがとうございます。

○委員長 そのほか、いかがでございませうか。

○委員 私も定性的な評価のところと、あともう1つ、全部で2つ。定性的評価のところは、計算していただいてありがとうございました。いろいろ限界はあるのかもしれないんですけど、ボリュームが、大きい便益と小さい便益とあって、おもしろいと思いました。

その中で1つお聞きしたいのが、交通途絶による波及被害のところ、これは被害額を計上すると小さいことにはなるんですけども、走行時間が増えてしまう分は期待値ではなくて、そのまま被害額、延びた額をそのまま入れているという理解で。

○東京都 そうです。迂回する延長が400メートルということで、混雑時のこの平均速度が29.5キロということで、400メートルを29.5キロで走った場合、迂回した場合は1分もかからないんですけども、そんなものを迂回すると。この交通量が1日3,200台しかなくて、バイパスができてしまったゆえに少ないという。

また、お金が少ない要因としては、普通の道路だと365日、24時間車が走っているんですけども、この場合は3分の1の確率で50ミリの雨が降るという試算のもとでやっています。50年間で15回程度こういうのが起こった場合ということにしていますので、道路の場合と比べるとどうしても低く出るという、実際にそういうものでやっています。先生が御質問のところから離れたことまで言っちゃって申しわけないんですけど、実際の延長でやっています。

○委員 わかりました。15回分なんですね。50年で15回という意味なんですね。わかりました。ありがとうございました。

あと1つ、事業期間の話ですけど、事業期間が延びていってというところですが、事業の費用を見ると、用地費はとても大きくて、こういう河川整備の谷地川のような例は、都市化が進んできて、滝山街道が開通をしてというお話が、開発圧力があってというお話があったんですけども、開発圧力があると用地費も上がってきてしまうので、便益も大きくなるけどコストも大きくなるという構造が常にあるかと思うんですが、このあたりというのは、計画で調整されたりとかはしないものなんですか。道路の計画と、あと都市計画全体の話なのかもしれないんですけど、道路の計画があって、整備が始まって、そうすると地価は上がっていきますし、そのあたりというのは、開発圧力がある程度かかることがわかっているならば、その前に河川整備ということも、単純には考えられるんですけど、そういった事業同士のタイミングの調整みたいなものは、考え得る余地はあるのでしょうかという質問です。

○東京都 理想論からいえば、先生がおっしゃるとおり、地価が上がる前にやってしまうというのは確かにあると思います。家々が建ち並ぶ前に整備をしていったほうが早くできるというのはあるかと思うんですけども、河川整備は下流からやっていくというのが原則になっていまして、用地の御協力をいただきながら下流から、これも昭和50年代ぐらいから始めているのかな、昭和46年なので50年近くずっとこの改修をやって、ようやくここにたどり着いているということで、理想論からいうと、そういう調整がされるのがいいんですけども、現実的にはうまくいかないところです。

実際に道路をつくる時も、河川ができていないので、水の出し口がないということがあって、道路の下に貯留管をつけて道路排水を担保しながらやっていたということもあります。本当はすごく大事なことだとは思っているんですけども、実際、そこまでうまく双方でタイミングを合わせるのはできていないのが現状です。

○委員 わかりました。ありがとうございました。

○委員長 そのほか、いかがでしょうか。

よろしいですか、最後に二、三。さっきの試行ですけど、ここは内水被害を防ぐという話でしたけども、周辺は宅地開発をされて、随分、家が建て込んできた。ここは市街化区域に編入されちゃっているのか、まだ市街化調整区域のままであるのか、そういう疑問と、それから、開発許可を出すときに宅地だったら、当然、雨の被害があるので、調節池をつくれということになるんですけど、今までの過程で、宅地開発をしたところに調節池なんかつくっていないのか、調整池ですね、総合河川事業だと調節池ですけど、都市計画事業だと調整池になりますが、そういうのはないのかということが引かかることなんですけれど。とりあえずその2点だけ。

○東京都 この沿道は市街化区域で、調整区域じゃありません。なので、家が結構建ってきて、企業の研究所とかもできています。東京都は、先生がおっしゃるような流域対策という、雨水の急激な下水だとか河川への流出を抑制する指導を市町村と連携してやっています、ここも八王子市がヘクタール600トンかな、数字が定かじゃないんですけど、1ヘクタール当たり何トンと指導をしていますが、宅地も1軒で建てればそれに当てはまらないんですけど、10軒とかそのくらいの開発になりますと、それに基づいた浸透施設をつけなさいという指導が入っているかと思えます。一定規模のものについてはそういう指導がされているものです。

○委員長 あと、気がついたことで恐縮ですけど、写真を見ると結構緑が多いですね。名古屋なんかは緑陰道路とか、夏は涼しくてクーラーが要らないとか、日差しを防ぐとか、そういう効果を言っていますけれど、特に名古屋市が多いんじゃないかと思うんですけど、そういう効果も結構カウントできるんじゃないかと思いましたし、本当にこれが最後ですけど、今、時間50ミリで計画をされていますが、もしかしたらそれより強い雨が降る可能性も、今の情勢だと無いわけじゃないので、できれば100ミリ降った場合はどうなるかぐらいのシミュレーションはしておいていただくと、大変ありがたい。全部水没しちゃうのかどうかとか、それこそ周辺のがけ崩れが起こる可能性があるのかどうかとか、それは表に出なくてもいいと、表に出ないと良い、悪いというのは別ですけど、とにかく河川部隊としては、そのぐらいのチェックはしておいていただければと、これは要望です。

○東京都 ありがとうございます。緑陰の効果という視点は調べて、勉強させていただきたいと思えます。

また、100ミリ以上の雨が降ったらどうなるかということですが、ゲリラ豪雨と言われるような雨が、今、非常に増えているんですが、局地的に短時間で降る雨が多くて、我々のこの50ミリ計画は、流域全体で一様に50ミリの雨が降った場合でありますので、50ミリ以上になればすぐ溢れてしまうかということ、そうでもないところはあります。

ただ、物すごく強い雨が降ったらどうなるかというのは、皆さん、疑問に思われているところでありまして、今、市町村がつくる洪水ハザードマップのもとになる、我々は浸水予想区域図と言っていますけども、今までは平成12年の東海豪雨、時間114ミリを基につくっていたんですが、国の水防法が変わりまして、今は153ミリの雨が降ったらどうなるかというシミュレーションをかけています、まさにこの谷地川の流域でも、今、検討を行っているところでございます。こちらについては、その検討が済み次第、市とかとも調整をしまして、都民の皆さんに公表をすることにしております。

○委員長 どうもありがとうございました。ちゃんとやるべきことはやっている

いう理解をいたしました。

そのほか、いかがでございますか。

○委員 視察のときに拝見させていただき、治水と環境が整備され、付近の方々の安全な暮らし、それから豊かな暮らしが形成されていると感じました。その上で感じたことですが、例えば、今、定性的評価の定量化などでもあるんですが、健康ですとかそういったキーワードで、成人の方向けという部分があるんですけども、住宅がふえているということは子育て世代が流入してくるということで、子供たちに対してのもの、例えば災害的な教育ですとか、環境的な教育ですとか、そういったものも見込めるのではないかと思いました。質問ではなくてコメントですけども。

○東京都 ありがとうございます。そういった視点も意識しながら、進めていきたいと思います。ありがとうございます。

○委員長 そのほか、いかがでしょうか。

○委員 もう1点いいですか。こだわるわけじゃないんですけど、さっきの旧河道の処理のところ、ここはいけるということは全部、事業費が入っていますね。これから地元と相談をして考えていこうという部分は、今、残っているんですよ、ここに入っていない。何らかの計画はこの中に入っているんですか。

○東京都 これからやるところで未調整のところは、実際には入っていないところはありますけれども、実績見合いのメーター単価を使っておりまして、実績なので、旧川あるいは緩傾斜護岸を利用した実績の費用を使っておりますので、結果的には入っていないところもありますけれども、そのぐらいのコストはかかるのかと考えています。

○委員 それなら結構です。じゃあ、この枠内でできるということですね。私が懸念していたのは、ちょっと残って、それだけが別事業になってしまうということ。それはないですね。失礼しました。ありがとうございます。

○委員長 そのほか、いかがでございますか。

○委員 簡単なお願いです。先ほど、委員長先生からありましたけども、土地利用図をつけるようにしていただだけませんか。河川の場合は、特にどの部分がどんな土地利用、都市計画図の土地利用です。それをつけるようにお願いいたします。

○委員長 都市計画事業と関連があるということだと思います。よろしくお願



ます。

そのほか、いかがでしょうか。

今日は残り時間がなくて、随分時間が。申しわけないんですけど、御意見等はあるかと思えますけど、ここらで打ち切りまして、この事業はこのまま継続して評価を行っていくということでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長 全員オーケーということで、継続と決定いたします。どうもありがとうございました。

次の事業は公園事業なので、座席替えがあるそうです。少々お待ちいただけますか。

よろしゅうございますか。もうパワーポイントもオーケーなようです。

それでは、公園の2番の説明をお願いいたします。

## ②小金井公園

(上記について、東京都から説明)

○委員長 どうもありがとうございました。

ただいまの説明に対して、委員の方々から、御意見なり御質問をどうぞお願いいたします。中村委員。

○委員 すみません。質問でございますが、この事業認可の期間が昭和27年から令和元年だと思えるんですけども、資料3-2のA3のチェックリストの右上に総事業費等々が書いてございますよね。この5年間の事業費がこれですか。それとも、これは60余年間の事業費というふうに見たほうがいいんですか。

○東京都 全体です。

○委員 全体。そうすると、この5年間についていうと幾らぐらい掛かっていて、さっき、開設時期の地図で①、②と整備・供用された部分がありましたけれども、開園がこの5年間でどのぐらい進んだのかみたいなの、この5年間の事業概要といいたまいますか、その辺について何かわかるような説明はございますでしょうか。

○東京都 用地部用地課長、樋田と申します。5年間ということで行きますと、用地取得が28年度と30年度の2回ありまして、農地を含めて3,800平米ほど取得をしております、額で行きますと8億円弱を取得しています。予算としてはその程度かかっています。

○東京都 先ほど用地課長から話があったとおり、平均すると1年に1件ぐらいの割合で、面積はどうしてもばらつきはございますけれども、取得を進め、整備をしていっているような状況かなと思います。

○委員 わかりました。伺いましたのは、この70年近くの中で、今8割です、9割ですといっても、この5年間の取り組みなり、この10年間の取り組みがわからないと、例えば、終わりのほうでコスト縮減等の話を考える際にもどうなのかなという、なかなか基礎情報にならない部分もありましたので、それで伺った次第です。

もう既に9割近く開園をされていて、あとは最後に向けて、なかなか強制的にどうこうというふうにはいかに、御理解を得ながら進めているところもあると思いますので、そこはよく御理解をするんですけども、事業評価に出すときに、できれば最近の取り組みとの関連で順調に進捗しているのかどうかといったことを御説明いただければと思います。今回はわかりましたけれども、そういったことを今後またあったら期待をしたいと思っております。

以上です。

○東京都 参考とさせていただきます。

○委員長 そのほか、いかがでしょうか。

○委員 御説明ありがとうございます。2点確認させてください。やっぱり費用対効果がかなり高いので、御説明では2つ要因があると。土地の取得費があまりなかったということと、文化施設があるからというふうに終わっていたんですけども、文化施設があるから事業費が入るということなんでしょうか。そのあたりを一度確認したいのと、2点目は、南側のところに、農地として虫食いみたいにまだ買収できていない部分があるというふうに御説明を受けましたが、こちらを買収した暁には、どのような整備をするかといった計画はもう既にあるのか、それは買収してから計画するものなのか。その辺の費用もどちらに入っているのかというようなところを教えてください。

○東京都 先ほどの、B/Cが高く出ている理由のうちの2点目についてですけども、文化施設等があることで、直接便益のところの評価ポイントのところに加点があるということと、その便益を受ける人口が多いということが、小金井公園が高く出る一番大きな理由になっております。実は江戸東京たても園ですとか小金井市の総合体育館等は、維持管理費は建設局は出しておりませんので、コストの部分には乗っていないです。その部分のところやはり、ちょっと私の言葉が不足していましたけれども、維持管理費はみないけれども、公園の中でより便益を受ける形には評価されているというところがございます。

2点目の、整備計画があるかというところについては、事業認可をかけているところについては基本的に整備計画がございます。今後の将来的なコストの部分をはじいていくという形になっております。

○委員 ありがとうございます。よくわかりました。ただ、やっぱりこの費用対効果がリストで見ると飛び抜けて大きくなってしまいますので、先ほどの、これは5年分か何十年分かというところも含めて、少し丁寧に説明されたほうが、皆さん、より納得いくんじゃないかなと思いました。ありがとうございました。

○委員長 どうもありがとうございました。御注意ください。  
そのほか、いかがでしょうか。

○委員 関連してなんですけれども、用地費のところ小さくてという御説明があって、それは過去の経緯で土地取得をしなければならないところが少ないからだと言われたんですけれども、事業評価するときの考え方って、全事業に対する、この5年間とか、評価対象期間の考え方というのは幾つかあると思います。例えば道路みたいにネットワークが完成して初めて効果が完成するという中での途上の場合と、あと、こういうふうに全体が整備されて効果が出るという意味では同じかと思うんですけれども、それを順次やっていくときの効果の出方の性質というのはやっぱりちょっと違うと思いますし、この対象期間の事業の中で、便益と費用が追加的にどれぐらいかかっているのかという情報は、広域公園の場合には大事かなと思っていまして、マニュアル上もたしか、全体として見るか、それか追加的に見るかというのを選べるといいますか、ちょっと記憶が曖昧なんですけれども、何かそういう見方もあるように思うんです。特にこの場合では用地費がかかっていないので、事業の性質としては、もしここを公園にせずに、普通の市街地にしたらどれぐらいのコストなのか。例えば、今の住宅価格で評価するとか、費用便益という意味でいうと、本来的にはそういった価値の把握の仕方なんだと思うんですね。という意味では、やっぱりもうちょっとこの期間の事業の情報があつたほうが良いのかなと思います。

あと、自治体の公共施設のコストの部分が入っていないということもあつたんですけれども、もし公共施設の運営を、小金井市なり別の主体がやめてしまったら、公園の利用者数にはやっぱり影響が出てくるので、そのあたりの状況も少し教えていただくと評価のときにいいなと思いました。同じ趣旨のことかもしれませんけれども。

○委員長 いかがですか。

○東京都 現在の計算方法のところ、幾つか御提案をいただいた形だとは思いますが、現状の計算のやり方としては、公園の場合、今、事業認可で黄色く

着色しているところを、全体を整備した場合というところで将来コストをはじいておきます。やり方としては、都市計画区域全体として見ることももちろんありますし、それは道路とか、河川とか、基本的にはそういった形だと思えるんですけども、私たち公園のところは、今の認可区域のところコストを入れておきます。それが是か非かというところはあるとは思いますが、この認可区域を完成させてやっていくというところで、それを出しております。

おっしゃるとおり、来園者数、あるいは公園を訪れる人の数が、周辺にある施設の利用に左右されること、あるいは運営主体がどうなるかによって影響を受ける部分は当然あるかなとは思いますが。この公園で言えば、開園区域のところには何カ所かカウントの人を立てて来園者数を把握しておりますので、そういった人も含めて、来園者数にはやはり、おっしゃるとおり入っていると思っております。

○委員長 よろしいですか。

○委員 はい。

○委員長 そのほか、いかがでしょうか。

○委員 大きく2つなんですが、まず記載の確認で、A3判のほうの2、社会経済情勢等の変化の枠の中ですが、1人当たりの公園面積が書いてありますよね。行政区域がある市の割合について書いてあるんですけども、この記載はもちろん、小金井公園について、例えば武蔵野市であったら武蔵野市の人口で割って、その割合はこれぐらいだということですよということ、米印に書いてある都市公園法の1人当たりの面積基準という基準値は、1公園当たりこうでないといけないということでしたっけというのを確認したいのが1つです。まず、その点お願いします。

○東京都 最初のほうのお話、まず、各市のところの1人当たりの面積につきましては、これは小金井公園ということではなく、各市にある公園の面積をその人口で単純に割っている形になっております。

○委員 ということは、これで何を示したいかということだと思んですが、なので小金井公園を整備しなければいけないということの根拠でお示しいただいているということなんですかね。

○東京都 都市公園法の下にあるところが、我々、東京都の都立公園としては目指している目標数値ということになりますので、その目標数値に対して、各市が今、現状として持っている面積ということで、参考値として書いているところではございます。小金井公園がどれだけ進んだからどうというよりも、全体のそういった目標的なところにはなっていますけれども。

○委員　なので、資料としてここに書いていることの意味が、今の御説明を十分に理解できないところはありますけれども、今回の事業を進める上で、それぞれ行政区域がある市ではこれぐらいしかないので、だから何なのかというのと、米印のところは、目標値はこうなっていると。そうすると、これは行政区域があるところの市についての目標値を上げたいということなのか、都営の公園なので、東京都民全体に対してということなのか、これで何がおっしゃりたいのかなというものが少しわからないということですよ。

それから、今のお話を聞いて、来園者数のカウントをしている場合には、先ほどもありましたように、この4市の人口を足しても多くの人が来ているということですが、各種の事業をあそこでは行っているので、周辺地域から車で来ている来園者は多いと思うんですよ。鉄道を例に挙げられましたけれども、鉄道はやっぱり輸送人口が多いからということがありましようけれども、車での移動ということが、あそこ、五日市街道、整備をしなきゃいけないとは思いますが、いらっしゃっている方が多いので、やっぱりそれだけ来園者数、260万、270万というのが年間であるということではないかと。そういう数値との関係も少し気になるなというところが1つありました。この点はわかりました。

それから、もう1点は開園区域について、民有地があるんだと、農地がということをおっしゃったわけですが、このA3の資料ですと、右側で一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況というところに記載があります。先ほど坂井先生が御指摘、御質問くださった地域というのが五日市街道沿いということですが、公園を利用していると、中に「ここは私有地だから入らないでください」という看板とかが立っているわけですよ。赤い丸のところ。しかしながら、その周りは開園区域なので、そこがなければ、もう少し利用の便が良くなると私は思います。

そういう観点から見ると、確かに地権者の意向というのはどこから出てくるかわからないけれども、行政側から見ると、やはり取得する優先順位というか、売却をお願いする、そういう事業の優先順位、計画というものがあってもよろしいのではないかなと思っているわけです。そういう意味で、売却といいますか、取得の計画みたいなもの、あるいは方針みたいなもの、単純に、もちろん売る意思がなければ売買は成立しないというのは確かなんですけども、しかし、それでも行政側としては、その取得の計画というものはあるのだろうか、ないのだろうかということを教えていただければと思います。

以上です。

○東京都　ありがとうございます。1点目のところは、御指摘をいただいて私たちもはっとしたんですけども、おっしゃるとおり、広域公園と先ほど言ったとおり、やはりもっと広いところを想定しておりますので、ここの書き方は工夫していく必要があるなと思います。

2点目についてなんですけれども……。

○東京都 用地取得の計画があるやなしやというような御質問だったかと思いますが、基本的に生活の基盤として営農をやっている方が中にいるところですので、御理解を得ながらやるということなんです、最終的には土地収用法を活用するかということまでいかどうかですけれども、今のところ、代が替わると営農をもうしませんというような形でお譲りいただくことが多くございまして、ある一定の年齢の方がお住まいになっていたりするので、そこを無視して収用法を活用するところにもならないと思っております。ある程度そういった個人情報も用いながらやっているところですので、そういう意味でいうと、定期的に皆さんに当たって、機が熟せば、取得させてくださいというお願いを継続するのが我々の計画ということでございます。

○委員 ありがとうございます。営農といっても種類がいろいろあるかと思うのですが、何がどのくらいあって、ちょっと見ている限りわかりませんが、造園業者ではないかと思われる。樹林ですね。まさにさっき木の話がされましたけれども、木を植えているというか、育成をしている営農者の方もいれば、野菜類、ビニールハウスを建てて営農されている方もいらっしゃるのです、そういう違いもあるということなんかはちょっと私には気になるところです。ですから、代が替わることによって、その種類は違うのだろうけれども、周辺領域の営農状態の変化というのがあると思いますので、そういう点も含めて、やっぱり外側というよりは内側が、多分公園のつくり方としても、実際邪魔というとおかしいですけども、公園利用者の側からすると、ここがなければこの公園の利用価値がより高まるなどと思われるのは何か所かあったりするので、そういう意味では、待つというのは確かなんですが、計画もあっても良いのではないかなというのが印象でした。ありがとうございます。

○委員長 そのほか、いかがでしょうか。中村委員、お願いします。

○委員 別件ですみません。これだけ大きな公園で、かつ、利用者も非常に多いということからすると、最近、P a r k－P F Iとか、いろいろ言葉は聞くんですけども、今、管理が直営なのか、指定管理者なのかどうかという点と、あと、民間の力を入れることで、維持管理費のほうは少し軽減されるような仕組みみたいなことは考えられないものなのかどうかといったあたり、御質問させていただきます。

○東京都 恐れ入ります。公園緑地部の計画課長、根来と申します。

今、私ども、都立公園については、どこの公園ということではなく、都立公園全体を対象にマーケットサウンディング調査のような形で、民間の事業者さんいろいろな御提案ですとかをいただいているということでございます。そういった調査の結果を踏まえながら、順次、具体化できるものを取り組ませてもらっている

ころでございまして、小金井公園について、今まだ具体的な話はないんですけれども、当然、都立公園全体についてそうした取り組みはしていく必要があると認識をしております。

○委員 都の公園で、何かそういう、民間の方にかなり担ってもらっているみたいな事例は出てきているんですか。

○東京都 かなり古くから、都立公園の中というのは、例えば日比谷公園の松本楼みたいなものもございまして、最近の取り組みとしては、江東区にございます木場公園で、民間の事業者さんの出店が決まって、今、具体化をさせていただいていたりですとか、あと、板橋区にございます赤塚公園につきましても、事業者の公募を9月からさせていただいております。

○委員 わかりました。そういう取り組み、具体的なところでは動いているのは動いているということだけれども、ここについて言えば、コスト縮減等のところに書くほどまでの熟度にはなっていないと、そういう理解ですかね。

○東京都 はい。

○委員 わかりました。どうもありがとうございました。

○委員長 どうもありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。では、最後に私から。マニュアルには書いていないとは思いますが、皇紀2600年からずっと保持してきたというのは物すごい便益だと思うんです。東京都ではなかなか、例えば井の頭恩賜公園なんてありませんけれども、あれもずっと保持してきたから。それはさっきのお話にもありましたけれども、都市化の波に押されて、どこかの時点で宅地に売っちゃったほうが便益コストでいったらいいんじゃないのなんて話が出てきちゃうんじゃないかと思うので、ずっと保持してきたその便益というのをどこかで計上したいなど。そういう事例はあるのかどうか。あるいは、広域公園の費用便益比が10を超えちゃうなんていうのは、ほかの県ではあるのかどうかとか、これほど大きな費用便益比だったら、世の中の変な流れに押されずにずっと保持してきたという便益は幾らぐらいになるのかなというのは非常に関心があります。もしそういうことをお考えでしたら、ぜひ教えていただきたいというのが1つです。

それから、今、井の頭公園の話をしましたけれども、井の頭公園って景色がいいから、周り全部、高層の住宅群なんですよ。マンションが高いんですよ。井の頭公園を見下ろすという感じになっているんですけれども、小金井公園って周辺は戸建て、低層住宅だと思いますけれども、それは小金井公園に隣接しているからということで、結構地価が高いんじゃないかと思うんですね。去年訪問した赤塚の公園

のときもそういうふうに申しあげましたけれども、公園に隣接している周辺を戸建て、低層にしておくということは、もし公園がなかった場合と比べて、物すごく地価に差があると思うんですけれども、それが逆に還元されると、いろんなところでキャピタルゲインみたいなのが生じているから、したがって、簡単に言えば固定資産税も高いだろうから、当然それは周辺自治体の収入にもなるということで、大きな便益がずっと続いているのではないかと。だから、公園事業のマニュアルに載ってない、小金井公園だからこそ、あるいは赤塚公園だからこそ、あるいは井の頭恩賜公園だからこそあるような便益というのは計上できるんじゃないかなという気がします。

最後になりますけれども、先ほど、農地を買ったというのがあったんですけれども、その農地は恐らく生産緑地ですよ。生産緑地に指定されていて、生産緑地はもうそろそろ生産緑地法が終わっちゃうから、いろんなことをこの一、二年でやっていると思うんですけれども、営農しないという意思があった場合は、売るわけですよ。買い取り申請を出すわけですけれども、買い取り申請を申し出たときに、東京都が買い取り者になっているかどうかというのがちょっと気になったところで、それを教えていただければ。もし生産緑地であって、生産緑地をやっている人がもうやりませんよと、買い取り申請を出して、買い取り願いを出して、それを東京都が買い取ったということになっているのかどうかということだけ教えていただければと思います。

○東京都 小金井公園は都市計画公園になっておりますので、都市計画法の適用がありますので、まず、そういった不動産の売買とかがある場合は、まずは東京都に申し出るということになります。その時点で、東京都は買いますというふうにももちろん言うわけなので、そこで買いませんと言えば民間に流れますけれども、本件の場合はもう事業化していますし、買うつもりで準備もしていますので、そこは問題がないと思っています。

○委員長 生産緑地の指定は受けてないということですか。

○東京都 いや、受けてはいると思います。生産緑地が問題なければというところではあります。もう税金払ってもいいですか、そういう御意思があって、もう宅地化してもいいということがあれば、農業委員会に諮るですとか、いろいろ手続はあるかと思いますが。

○委員長 通常だと、さっきも言いましたけれども、もう先代が亡くなったからやらないとかでどうするかというと、農業委員会にそこを買い取ってくれという申請が出るはずなんですけれども。そういうプロセスはとっていない？

○東京都 いや、もちろん手続はとっているという、それが前提です。



○委員長 わかりました。

そのほか、いかがでしょうか。また、時間のせいには申しわけないんですけども、ただいまの小金井公園の事業については継続審査でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 ありがとうございます。じゃあ、どうもありがとうございました。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 よろしゅうございますか。準備は大丈夫ですか。

それでは、お待たせしました。元町の離島ターミナル整備事業について説明をお願いします。

### ③元町港前浜地区離島ターミナル整備事業

(上記について、東京都から説明)

○委員長 どうもありがとうございました。

これから港湾事業が4個あるわけですけども、ただいまの説明に対して委員の御質問なり御意見を頂戴したいと思いますのですが、いかがですか。

○委員 船舶の乗降客数における需要の見込みという、2番の(2)のところでお伺いしたいんですけども、こちらは来島者のほぼ9割が船で来られるということなんですが、その中で、こちらの港を使われる方のことを書いてあると思うんですが、元町港と岡田港はほぼ同じぐらいの割合で使われているというものが、少し数が少ないように感じたものですから、岡田港がメインで、そうではないときに、こちらの元町港が使われるかどうかということ、ちょっとその運用の仕方などを教えていただければと思います。よろしくをお願いします。

○東京都 このグラフをご覧くださいまして、緑色の折れ線が来島者数全体ということで、あと、棒グラフとの差ということになってくるんですけども、来島者は航空機と船舶で、港は岡田港と元町港の2港を使うということでございまして、この2港の比率といいますか、使っている割合を見ますと、近年を見まして、大体元町港が3割程度で、岡田港のほうが大きく、65%ぐらいの比率になっています。どちらを選択するかというのは波浪等の状況を見て、運航の事業者が判断することになっておりますけれども、元町港は集落にも近い位置にあり、元町港のほうが安全に着岸できるのであれば、そちらのほうを選択するといったことで運航され

ていると考えております。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 よろしいですか。

○委員 はい。

○委員長 知花委員。

○委員 ありがとうございます。ちょっと関連するんですけども、結局今回、便益のところで、この港ができることによって輸送コストがどれぐらい削減されてというのがありますけれども、ちょっと概要のところというか、書いてあるのが、要は現状では安全性、効率性が十分ではないと書かれているだけなので、具体的に現状だとどれぐらい欠航が出ているのか、それで、欠航が出たときに一体何が起こって、どれぐらい余計な費用がかかっているのかという情報がないと判断がしにくいかなと思うんですが、そのあたり、定量的な情報をお持ちでしたらお願いします。

○東京都 補足の資料で、今、画面に映させていただいて説明したいと思います。

どの程度かというところで、静穏度と呼んでおりますけれども、船が着けられる波の状況の割合がどれぐらいあるかといった数字、港内静穏度と書いた数字でよく船が着けられる状況を表すんですけども、整備のない状態ですと97.4%だったという状況です。これは波高でいいますと、1.5メートルの波高よりも大きなものが、この岸壁の前に現れないという確率の数字ですけれども、それが整備することで99.9%になるということで、ほぼかなりの確率で着けられるようになるということでございます。

こうなることで、就航率といいますか、より確実性が高まるということで、こういった貨物の、ここで言うコストの削減効果を説明しているところですけども、待機する時間等も縮小されるといった効果も表れてくるというものでございます。

○委員 さっきの話で、これは元町がだめなときは岡田港に回りますよね。それを含めても97.4ということですか。

○東京都 そうです。岡田港または元町港いずれかの港に着けられる状態になっているという割合を港内静穏度として、この数字で押さえているものでございます。

○委員 なるほど。以前、前回の八丈で同様の図で教えていただいたんですけども、各港についてこの情報があって、これを出ているということですよ。というか、この数値があったほうが、多分皆さんわかりやすいと思います。ありがとうございます。

ざいます。

○東京都 はい。

○委員長 そのほか、いかがですか。

○委員 今の話にも関わるんですけども、そもそもなんですけれども、港のことは余り知らないのので教えてほしいんですが、1島2港方式というのは、2つ同レベルのものが1島にあるということを目指しているということによろしいでしょうか。

○東京都 1島2港で、先ほどのように2港を使うことで就航率を上げていこうというものでして、港の位置とか気象・海象条件によって全く同じだけのレベルのものをつくれるとも限らないものですので、どちらの港も整備をすることで、全体で見ると就航率が上がっていく、静穏度を高めていくといったことを目指した整備を行っております。実際見てみましても、単独の港で見て同じレベルかということ、必ずしもそうとは限らないものになっています。

○委員 同じレベル、同じ大きさの船が着くということだと思ふんですけども、それが観光客なのか、身の回り品というか、島民の生活を支えるものなのかというのは、着いた後の道路網、もしくはデリバリーする能力とか、着いた場所での貨物の置き方とかいうことにも関わると思ふんですけども、陸地の受け側で、船だけでなく、観光客なんかが行くと、よく旅館の方がだーっと来て旗を振ったりもしますけれども、ああいう方がいる場所なんかも同時に整備するということなんでしょうか。

○東京都 もちろんそうです。船が着く場所。岸壁そのものは、同じような長さとか水深というのが求められてくるというもので、それをできるだけ着けられるよう防波堤を整備していくということを今までやっているところですけども、もちろん船が着けられるようにするためには、岸壁の背後といいますか、陸側の車の動線とか、あと、荷役をするためのスペースといった機能も持たせる必要があるということで、そういった施設についても計画しているものです。

○委員 関連して、最後の質問ですけども、来島者数、つまり観光客は横ばいとか、ちょっと増えてたりもしていますけれども、人口はどうなっているんでしょうか。

○東京都 人口については、緩やかにとといいますか、島によって状況は違いますが、大島で見ますと、少し減少しているという傾向があります。

○委員 大島ぐらい便利のいいところで減っているのですが、軒並み減っていくんだと思うんですけども、そういった中でこれだけの工事をする意味をやはり丁寧に説明していただけたほうが、東京都民、皆さんにとっても理解度が高まると思うので、よろしく願いいたします。

○東京都 はい。

○委員長 どうぞ、朝日先生。

○委員 2つお伺いしたいんですけども、1つは、便益の中で船舶損傷損失額削減効果という安全便益が結構大きく出ていて、輸送に関わるものだけだと費用を下回ってしまうのではないかと思うんですが、この安全便益の考え方というのが、船舶の静穏性によって損傷が防がれるということかと思うんですけども、幾つか項目がある中で、この便益というのは、要は大きな大島の場合、また、そのほかの港でも出てくると思うんですけども、実績としてどれぐらいの可能性があるのかというところはどのように計算されているのかというところをお伺いしたいのと。あと、もう一つは、今の需要に関してなんですけれども、定性的効果のところでは就航率がアップするという想定をされているんですが、就航の可能性が増すと就航率がアップするかどうかということは、先ほどもお話がありましたけれども、自明ではないと思うんです。道路とか、何でもそうだと思うんですけども、つくったからといって来てくれるとは限らないという面があると思うんですけども、そこはこういう静穏性を高めたならこれぐらい増えたということは何かあるのかというのがお聞きしたかったことです。

○東京都 まず、1つ目の船舶損傷損失コストについてですけども、これについては2つ種類があると考えておまして、岸壁に衝突して船舶が損傷を受けるというものと、あと、浅いところに船が座礁したことによる損失というものを考えておりますけれども、いずれにしても、これは前回の評価時と計算方法は同じなんですけれども、運航会社等のヒアリング等をもとに、これまで起こってきた事故の実績といいますか、確率を基にしておまして、それに港湾のマニュアルに基づきまして、損傷した場合の費用の損失がどれぐらいあるか、これは船の大きさによって変わってくるんですけども、船舶が損傷した場合の修繕の費用とか、事故の処理にかかる費用とか、流出油の環境汚染に伴う損失とかいうものを積み上げて、減少するということになれば、それを便益として計算しているというものでございます。

内訳を見てもみますと、岸壁衝突の数字が大きくなってございまして、損傷の回数につきまして、先ほど静穏度との関係を見まして、整備しなかった場合に損傷回数が年間0.8回だったものが0.1回になるぐらいの確率に下がると予測しまして、これをもとに算出してございます。

あと、2つ目の就航率と港の静穏度の関係ですけれども、これまでの実績を見ても、静穏度と呼ばれるのが、岸壁の前での波の大きさが、船が着けられる限界の波高以下になっている割合で、船の大きさによっても異なってきますけれども、今運航しております貨客船、定期船が着けられる波高が1.5メートルぐらいと考えておまして、それ以上の波が発生した場合に欠航になると考えて、静穏度の計算をしておりますけれども、その場合の静穏度の数字と就航率の数字にかなりの相関があるといったところをこれまでの実績で確認しております。したがって、その静穏度を上げることで、相関のある就航率も同程度上昇するという見込みをしております。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員 すみません。ちょっとこんがらがっているところがあって、今の損傷損失額の削減ということは、要は今97.4%の確率で着岸できているわけですよね。だから、本当に危ない2.6%はそもそも着岸していなくて、その97.4%の確率で着岸した後に、さらにこれだけの事故が起こっているということですよね。

○東京都 そうです。

○委員 それは確認です。今回ここの改修が終わると、要は99.9%の就航率になり、かつ、損傷がなくなるという見込みですか。損傷は減るだけ？

○東京都 そうです。損傷は減少するということになるので、整備した場合としない場合の差額を出しているという形です。

○委員 なるほど。ここで99.9ということは、さっきもう1個あった岡田港は、これで何もしなくてよくなるという理解でいいんですか。

要は元町と岡田港どっちかに着けばいいわけですよね。

○東京都 そうですね。はい。

○委員 今、元町の改修が終わって99.9になるということは、もう岡田港を直す意義というのは、直したら、さっきの損傷の削減はあるのかもしれませんが、もう99.9になった以上、岡田港まで改良する意義はなくなるんですかね。ちょっとそこがわからないんです。

○東京都 そうです。これまで、同時に岡田港と元町港は整備をしてきておりますけれども、現在、就航率を上げるための整備は、今のところもう既に終わっているという状況になっております。今、陸上部の効率を上げるための道路の整備を進め

ているところですよ。

○委員 岡田港はもう改修が終わっているんですけど。

○東京都 そうです。整備は終わっています。

○委員 整備が終わっていて、残りはこっちだけなんですね。岡田港が終わっていても97.4だったんですか。ちょっとごめんなさい、こんがらがって。

○東京都 97.4%は、この事業を開始した当時の数字ですけれども、もう岡田港のほうは既に大体整備は終わっているような時期だったと思います。

○委員 岡田港は終わって、岡田港だけだと97.4%だったのが、こっちも改修されることによって99.9になるということですね。

○東京都 はい。

○委員 わかりました。

○東京都 あと、もう一つ加えまして、大島の場合、災害時、噴火時の避難も想定しておきまして、伊豆諸島の中でも、大島と、後で出てきます三宅島という2つの島について対象で考えているんですけれども、真ん中に火山がありまして、まわりにぐるっと道路があるという形状をしております。溶岩が流れてきたときに地域が分断されることも想定されますので、今、元町港、岡田港、あと、南側にもう一つ波浮港という港があるんですけれども、3つの港で避難できるように、それぞれの港での静穏度も高めておくことを整備目標として掲げております。

○委員 わかりました。

○委員長 そのほか、いかがでしょうか。

4つの港湾の話がありました。最初にちょっと聞きたいのは、国の離島振興法というのがありますよね。それは交付金、要するに国のお金が離島に対して出るわけですよね。20年ぐらい前に調べたら、島民1人当たり200万円ぐらいになっているみたいなんですけれども、その国から出る離島振興法に基づく交付金と、この港の整備、東京都の事業と国の事業という分け方で言っちゃうと、これには国のお金は入っていないという理解でよろしいんですか。

○東京都 今回評価の対象としております4つの港の整備は、国の補助金を使って整備をしているものです。国からは補助金と、あと交付金、それは場所によって変

わってくるんですけれども、そういったものがございまして、離島振興法に基づきまして補助金や交付金を活用して、こういった整備を行っております。

○委員長 東京都は全然出していないんですね。

○東京都 もちろん東京都も出しています、国の補助と合わせて実施しています。

○委員長 大体同額ぐらいになっているんですか。

○東京都 これも施設の種類によってその比率が変わってくるんですけれども、多いところだと、国のほうが多いぐらいの補助率となっております。

○委員長 そういう場合も事業評価は東京都でやることになっているんですか。国のお金なんだけれども。

○東京都 国の事業評価の仕組みとしまして、補助事業につきましては、再評価は自治体のほうですることになっております。

○委員長 それから、もう一つ、先ほど就航率の話が出ましたけれども、就航率以上に大型船舶が泊まれるようになるということもあるわけですね。就航率と言ったときに、大型船舶も入れた就航率になっているのか、それを勘案していないのか。例えば大型船舶が泊まれることになったら、今に比べて小さい船舶は100%泊まれちゃうとかいう計算ではないということですね。就航率……。

○東京都 今、特に就航率の計算のときに想定しているのは、定期貨客船、一番竹芝から伊豆諸島を結ぶ船で使われている船が着岸できるかどうかというところを想定して計算しております。ジェットフォイルとか、ほかの小さい船だと、恐らくもっと小さい波じゃないと着けられないという状況もあると思いますので、その就航率というのは変わってくると思いますけれども、今メインで考えている定期船、それと、さらなる大型船については同程度の就航率となると思います。

○委員長 それから、最後の質問ですけれども、港湾を整備すると、例えばこんなところはしけとかがすごく多いですね。そうすると、定期的な就航予定の船以外にも、周りを航行している船、外国船とかもあると思うんですけれども、そういうのが大型化したので避難できる確率が高くなって、それによる便益も結構あるような気がするんですけれども、そういうのは計上しないんですか。

○東京都 実際はこういった南のほうに行くような船、伊豆諸島の近海よりさらに

通ってほかの海に行くような船舶にとっては、こういう逃げ込めるような場所になっているのが実際のところだと思いますけれども、今回の便益の計算の中には、そこは特に計上はしておりません。

○委員長 現実にそういうこともある？

○東京都 現実には避難で、特に小型の漁船なんかは漁港もありますけれども、こういった港の静穏度の高いところに入って避難することは可能な形となっております。

○委員長 いや、現実に大型の外国船が入ってくることはない。

○東京都 大型の外国船はなかなかないと思います。

○委員長 ここに入れるような大きさの船が入ってきたという事例はないということですか。

○東京都 それはなかなか今まではないと思います。

○委員長 そのほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この大島の元町の案件につきまして、継続でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 全員賛成ということで、どうもありがとうございました。

それでは次の、今度は三宅でしたっけ。案件説明をお願いいたします。

#### ④三池港沖ヶ平地区離島ターミナル整備事業

(上記について、東京都から説明)

○委員長 どうもありがとうございました。

では、ただいまの説明に対しまして、御意見、御質問、いかがでしょうか。

○委員 御説明ありがとうございました。

1島2港というところの関係なんですけれども、ここでは2港目、つまり2港必ずというわけにはもちろんいかなのは承知した上で、ただ、ここでは漁港を2つ挙げられているわけですね。ここで言う1島2港の本来的な2港をつくるとすると、この三宅島だと、ここはそう使わないということなんでしょうけれども、北に



大久保港というのが見えるわけですがけれども、その港の整備ではなくて、漁港で対応していく。基本は三池港なんだけれども、波浪等が生じる静穏度の問題が生じた場合には、人的、つまり客のほうの乗降も漁港で対応することになっていると、ここは理解してよろしいでしょうか。多分そうなんだろうけれども、そういうことなんですよね。だから、この漁港は、そういう意味では、現状はわかりませんが、そういう対応ができるように別に整備が進められているのか、されているのか、していこうというのか、そういうのがあるかと思えますけれども、三池港の話はわかりましたけれども、全体として、港の1島2港という関係の今、伺ったようなことについて、もう少し教えていただければと思うのです。よろしく願いいたします。

○東京都 三宅島につきましては、三池港のほか、1島2港方式で考えた場合に、反対側にある港として阿古漁港を活用していこうということで、漁港ですがけれども、特定目的岸壁と呼んでおります漁船以外の船が着けられる岸壁を整備しております。これも、大型貨客船の大きさに合わせて、三池港と同様の大きさの岸壁を整備しております。写真が右上にありますけれども、漁港の漁船のエリアに加えて、定期貨客船が着けるための岸壁を備えた港となっております。ここは船客待合所もありまして、普通の乗降客もここを利用するという機能を十分に持っております。実際に、実績としまして、三池港と阿古漁港の就航の数で見ますと、ほぼ同程度の船が着いてございます。

これに加えて、あともう一つ、伊ヶ谷漁港も書いてございますけれども、ここも、先ほどの大島の説明でもありましたけれども、噴火災害のときの避難機能を考える必要があります。その際に地域の道路が分断されるということを経験した場合、三池港と阿古漁港と、もう一つ、伊ヶ谷漁港の3つの港で機能を持たせる必要があるだろうということで、伊ヶ谷漁港にも避難ができるような、定期貨客船が着けられるぐらいの岸壁の整備も既に行っております。

この気象・海象条件を見まして、三池港にも阿古漁港にも、安全に着けることが難しいというような場合に、伊ヶ谷漁港のほうの方が静穏であればそちらのほうを利用するといったことも今、生じておりまして、実績として、三池港、阿古漁港、伊ヶ谷漁港の3港に定期貨客船が着いているといった利用がなされております。実際の機能として、三池港、阿古漁港は、定期乗降客のための施設も整備されているような状況です。

○委員 ありがとうございます。一応、理解します。

先ほどの知花先生からの御質問にもありましたけれども、今度はコストの面でも、特に船舶損傷損失額の削減というようなことを比べてみると、こちらのほうが大きいんですかね。大島の元町港に比べて三宅島のほうが、港の規模が小さかったがゆえに、これを整備することによって、例えば船舶について言うと、こちらのほうの削減額は大きくなるという数字だと思いますけれども、そう理解すればよろし

いということでしょうか。

○東京都　そうです。ここも港内の静穏度から、損失額が整備前と後でどの程度、変わるかを計算しておりまして、もともと港内静穏度が89.2%程度だったものが92.2%に上昇するといったところを勘案して、この損失額の削減額を算出しております。

○委員　どうもありがとうございました。先ほど知花先生からあったことを僕は言っているにすぎませんけれども、港は全部違うのだけれども、港の性質、この図にあるようなものの比較をすると、よりわかりやすい御説明をいただいたのかなとも少し思いました。ありがとうございました。

○委員長　そのほか、いかがでしょうか。茶木先生。

○委員　少し話が変わるんですけれども、港湾の存在や整備の必要性というところになってくると、定期就航の信頼性というところにもつながってくると思うんですけれども、周辺の島との関わり方といいますか、近くに御蔵島などがありますので、そういったところの関係性、そちらの島の方々の生活を支えている部分というのは今どれぐらいあるのかというようなこともちょっと教えていただければ、そういったものに関しては港湾の必要性があるのかなと思ったんですけれども。

○東京都　三宅島のほかの島との関わりということですが、先ほどもお話があった御蔵島については、基本的には、現在、三宅島、御蔵島、八丈島といった島に寄る定期船の運航がされておりまして、天候が良いとそれぞれの港に直接、船が行くような形になっています。

あと、航空機、飛行機につきましては、三宅島と調布を結ぶ定期便があります。御蔵島には滑走路もあるような飛行場、空港はございませんで、例えば三宅島まで飛行機で行って、そこから、ヘリであればありますので、ヘリで御蔵島に渡るといった利用の仕方もされる場合がございます。そういう意味でも、例えば、御蔵島に着けられないときに船を使って三宅島まで行って、そこからヘリで御蔵島へ渡るとか、そういう交通手段のために使われることも、ケースとしては考えられると思います。

○委員　旅客の部分でもそうだと思うんですけれども、例えば御蔵島などの方々のための物資の輸送などにも、中継地点とかいった部分でも使われるんですか。

○東京都　そうですね。基本的には直接行くという形です。

○委員長　よろしいですか。そのほか、いかがでしょう。

○委員 もう1回、事業前後の比較ですか、就航率。ごめんなさい。ちょっと見えないですけど、いくつがいくつになるんですけど。

○東京都 元の整備なしでいうと、89.2%。

○委員 この89.2%というのは、どの状態のときなんですか。2ページですかね。この状態で、とても89.2%あるようには思えないんですが、この状態ですか。そもそも無理ですよ。

○東京都 ここで89.2%という数字は、岸壁までは整備が終わっていて、その先端に今、防波堤を整備しておりますけれども、その防波堤の整備が始まる前、整備する前の。ここで見ると、ピンクの岸壁はできていて、その先のオレンジの部分まで防波堤を延ばして静穏度を高めていくということを行っておりますけれども、この防波堤の整備をする前の状態です。

○委員 何でそういう切り方をするんですか。これは、事業としては全部まとめたの事業ですよ。こういう事業って、刻めば刻むほど効果が薄くなっていくような気がするんですけど。事業としてそこで分かれて、最初に、ピンクまでか赤までかわからないんですけど、そこまでで幾らで、B/Cがいくつで、1を超えているからオーケーですとやってつくって、さらにこのオレンジの部分不足という事業に対してB/Cを出すというならいいんですけども、この昭和53年の写真の時点で、もう全てこの黄色の事業はあるわけなので、一気に計算するものじゃないかなと思うんですけど、どうしてこれは途中で割るといふか、分けるんですかね。

○東京都 今、プロジェクトとしては一体で評価ということで考えておりますけれども、この便益の計算に限って、今、そういう出し方をしているということだったんですけど、実際は、岸壁ができていないと、もともと船も着けられないという状態ですので、もっとさらに便益といいますか、その部分はあるんじゃないかとは思っています。

○委員 そこをはっきりさせたほうがよくて、もともとの計画なので、やっぱり全くないときと今だと、多分、便益は全然違うといふか、大きいでしょう。どう見ても必要ですよ。ですけど、もう8割方できた状態で残り2割を不足というのと、どうしても、就航率が数%上がるだけで、それでまた何百億だと言われると、B/Cが1を切ってくるのかなと思うので、そこは一気にといふか、もともと計画はあったので、これは改良事業じゃないので——改良事業ですけど、ほとんど全部が建設費用でやったほうがいいんじゃないかなという気はしますが。

○東京都 御指摘のとおりだと思います。全くない状態に出せると、その部分というのは算出できると思います。今回は前回の評価時と同じ計算の仕方で行っておりますけれども、静穏度についてはこの数字でもともと計算してきたというところで特にそこは書いてないということなんですけれども、さらにそこをさかのぼれば、便益を見込むということも可能だと思います。

○委員長 マニュアルはどうなっているんですかね。

○東京都 基本的には、先ほど先生がおっしゃるとおり、整備がないときの状態と比較するというのが基本だとは思いますが。

○委員長 そのほか、いかがでしょう。

ちょっと気になることがあって、建設コストが増えちゃった、どうも堤防の60メートル分先の見通しが甘かったということですよ。そういうので18.4%か何かの建設コストが増えたということですけど、それが原因で前回の1.4から今回の1.2になったのかどうかということが一つ。

もう一つは、今後も経費、コスト削減は考えています、頑張りますとおっしゃるんですけど、コストが増えちゃった弁解というのが全然なくて、またそんなことを言っていて、設計条件が変わったからコストが上がりますと言われても、そのことに対する意見は聞かないというようなスタンスに聞こえちゃうので、その辺はもうちょっと神経を使って表現してほしいなと思いますけど、1.4が1.2になっちゃったのはコストが増えたからという理解でよろしいんですかね。

○東京都 そうです。今回、整備費を見直しまして、それが上がったからということが原因となっております。現時点では残り約60メートルとなっております、設計のほうも大分進んできております。周りの水深ですとか、実は波の大きさも時期によって見直しを行うということで、近年の波の統計をとって、どれぐらいの大きさを見込まなきゃいけないかといったことも更新しております、それを基に、残りの60メートルの部分はおおむね設計、検討を進めております。

○委員長 何かその結果、コストが増えちゃうような気がするから。

○東京都 それを反映して、今回、事業費を見直しております、したがって、もうここからは大きく変わってこないだろうと。その検討を踏まえた事業費としてございます。

○委員長 そういうことはすごく重要で、コストが増えちゃったから見直すというよりも、もうちょっとシビアな設計にするから、もっとちゃんとしたものをつくるという、コスト削減につながるかどうか以前の問題ですよ。だから、あまりコス

ト削減のことを次も考えるという、何か杓子定規のような気がして、ちょっと表現を気をつけたらいいんじゃないかなと思いましたということ。

○東京都 はい。

○委員長 そのほか、いかがでしょうか。よろしいですか。  
それでは、三宅島の三池港についても継続でよろしゅうございますか。

○委員 いや、いいんですけど、やっぱりそういうことを考えると、全体でやっておいたほうが安全じゃないかなという気がします。やっぱり、今後、積んでいくと、多少増える可能性はあるわけですね。大丈夫そうですけど、なぜあえてぎりぎりの1.2としたのか、そこはちょっと全事業を確認していただいたほうが良いかなという気はしますが、どうですか。

○委員長 どうなのでしょう。この5年でそうなったということでしょう。前回の評価のときは1.4だったけど、この5年間でいろいろコストが上がる要素があって費用分が増えちゃったので、Bはそれほど変わらないけどCが増えたので、B/Cは1.2になりましたという。

○委員 ということですよ。

○委員長 そういうことです。

○委員 ごめんなさい。私が気にしているのは、これはB/Cを出しているのが途中の事業からじゃないですか。

○委員長 withoutではないと。

○委員 ええ。withoutじゃないので。

○委員長 それは検討していただくということですよ。

○委員 多分B/Cが増えるほうにしかいかないので、とめてくださいという話ではないですけど。

○東京都 前回の評価の方法も勘案する必要があると思ひまして、今回、こうしておきますけれども、ほかの方法でwithoutを出せるかどうかというところは少し検討していきたいと思ひます。

○委員 ちょっとそこは確認していただければ。

○委員長 いずれにしても、継続ということで。

○委員 もちろん、はい。

○委員長 本当にもうそろそろ終了の時間になっちゃった。次は何港でしたっけね。次の案件、御蔵島の説明をお願いいたします。

#### ⑤御蔵島港里浜地区離島ターミナル整備事業 (上記について、東京都から説明)

○委員長 どうもありがとうございました。

では、御蔵島の港湾について、委員の皆さんの御意見、御質問を頂戴したいと思います。

○委員 すいません。御蔵島というよりも、今まで幾つかお聞きしていて聞き逃していたような気もしてちょっと恐縮なんですけれども、便益の項目の中で、今回は災害時のものが入っていないくて、これは、中で道路が寸断されたときに利用するという考え方から、今回は1つしかないのということなんでしょうか。聞き逃してしまって全然違うことを言っているかもしれないんですが。

あと、島の港の評価のそもそもの考え方なんですけど、貨物の輸送コストとか旅客の移動コストというのは基本的には平時の考え方かと思うんですけど、孤立しているという性質だけ見ると、例えば道路でいうような、平時じゃない場合の通行止めにならないことの便益みたいな、そういった効果のほうが重要なように思えるんです。ほうがということはないんですけど。それは、就航率の向上ということで、例えば欠航にならずに済むという定性的な効果のほうで見ているんですけども、これは、定量的効果のほうにはそういう平時じゃないときの便益というのはあまり反映されないと考えて良いんでしょうか。ごめんなさい。よく理解していないかもしれない。

○東京都 ほかの港でも災害時の輸送コストや旅客の移動コスト削減効果を見込んでいたところがあるんですけども、実際、御蔵島でもいろんな災害が考えられるとは思いますが。ただ、ほかの港では火山噴火時の確率で起こる災害を想定して計算しておりまして、ここは噴火がここのところ周期的に起こっているという状況ではないので計算上は入れてないということなんですけれども、実際、いろんな災害のときにそういった機能を発揮するといった効果はあるかと思えます。

○委員 わかりました。

○委員長 難しいのは、災害といっても、就航率が上がるというのは、言ってみれば災害対応ですよ。大しけが来たときにも泊まると。そういう意味で、どれを災害と言って、どれを災害と言わないかといったら、小さいから災害じゃなくて、大きいから災害だとも言えないと思うんです。難しい。

そのほか。

○委員 4つ全部に言えることなんですけど、特に今回はエコツーリズムとかイルカウォッチングとか、実は御蔵島の港の近くにダイビングスポットがあるとかで、便益のマイナスの部分、自然に対するところは見ないという理解でよろしいんでしょうか。自然に対するマイナスの部分は、便益の場合は見ないという前提なんじゃないでしょうか。

○東京都 自然環境への影響という部分ですね。

○委員 そうですね。

○東京都 実際、費用便益の計算上は、このマニュアルに基づいて算出という方法をとっております、そこは特に見込んでおりません。

○委員 ここからは意見ですけれども、人間生活のために自然に対しては負荷をかけているというのが多分、港の場合は大きいと思うので、そういったところも考慮すべきなんじゃないかなという、これは全くの委員としての意見です。

あともう1点だけ、この資料のつくり方として、同じようにつくっていただいて、5ページと6ページの将来像のところ「将来」と書いて棒グラフがあるんですけど、やっぱり何年ぐらいなのかとかは書かないと、少し乱暴なんじゃないかなと思いました。

以上です。

○東京都 将来というのは何年とは書いてないんですけれども、計算上、先ほどの便益の算出のときに、供用後50年間といったときに将来という数字を使っております、年としてはそこまでの間、同様にこういった推移をするという想定をしているものでございます。

○委員 じゃ、これは50年後ということですか。

○東京都 までの間ですね。費用便益分析の表にもあるんですけれども、供用後50年間ということで、令和18年度まで事業を行いまして、その後の50年までの期間ということで考えております。

○委員 令和68年度。

○東京都 そうです。

○委員長 ただいまの先生の質問ですけれども、例えば観光、ダイビングスポットとかホエールウォッチングとか、いろいろ海洋性のレジャーってあると思うんですけども、沖縄も離島には違いないんだけど、あれは国の離島振興法の対象外の島ですよ。小笠原も離島だけど、離島振興法の対象外ですよ。今日、扱っているのは、みんな離島振興法の対象の島ですよ。そうやって考えちゃうと、離島振興法が適用されない島というのは、おのずと観光資源があって、おのずとレジャー施設があって、そちらのほうはこういうような事業評価というのがあるんだか、ないんだか知りませんが、そちらのほうメインになっちゃうから、そういう意味でマニュアルも違ってつくってあるんじゃないですかねという感じがしました。

そのほか、いかがですか。

○委員 よろしくお願ひいたします。

ここの御蔵島の場合も、事業費が増えたということでありましたよね。だけど、三宅島とは違って、評価は前回よりは増えているという理由が何なのかをまず教えていただけますでしょうか。計算の違いなのか何なのかということですよ。

○東京都 御蔵島の部分ですか。資料の12ページに前回評価以降の整備状況をお示ししているんですけども、実際、整備費については、先生御指摘のとおり、事業実施の段階で増加してきているという面がございますけれども、一方、今回のこの図で着色した部分が、前回評価時以降に施設として計画を追加した部分でございます。図で見て左側の（東）と書いた東側の部分で岸壁とか道路、泊地といった整備をしていくことによって、港全体で見ると静穏度が上がるという面があります。この静穏度が上がることによる便益を見込んでいくと、便益のほうは上がって行って、大きくなっているということで、費用便益比としてはこういった数字となっているものでございます。

○委員 ありがとうございます。

それから、もう一つだけ。伺っているときには私は気がつかなかったんですけども、コスト削減の試みというのは、資料の14ページがあるので、それで図っていくということでもありますよね。15ページのほうは新技術の採用を図っていくとも書いてあって、だから、これは具体的には14ページに書いてある手法を使うということ念頭に置いている。それでよろしいわけですよ。

○東京都 委員の指摘のとおりでして、14ページのような新工法、コスト削減の



取り組みを行いまして、今現在も事業を実施しておりますので、その段階での縮減を図っていくということで考えております。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 そのほか、いかがでしょう。よろしいですか。  
それでは、御蔵島の港についても継続審議でよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 ありがとうございます。

大分時間も、もう予定時間は過ぎちゃったんですけど、最後に、八丈島の港の事業について、説明をお願いします。

#### ⑥神湊港底土地地区離島ターミナル整備事業 (上記について、東京都から説明)

○委員長 どうもありがとうございました。  
ただいまの神湊港について、御質問なり御意見はいかがですか。

○委員 じゃ、1点だけいいですか。先ほど坂井委員がおっしゃった環境影響の話で、こういうものというのは環境影響評価の対象には特になってないんですかね。というか、特に考えなくていいんですか。

○東京都 そうです。制度的に事業のためのアセスの対象にはなってございませんけれども、もちろん工事に当たりましては周辺環境への影響ができるだけ小さいようにしていくとか、地元の方々からお話を聞きながら進めるといったことは行っております。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 ほか、いかがですか。  
何か心配なのは、建設費が上がっちゃう。63億円も予定より増えちゃった。だんだんだんだん、岸边から離れると下の情報がわからなくなるから、素人考えでコスト縮減の逆にいくような気もしないでもないですけど、ただ一言、コスト縮減を考えています、新工法を考えています、ケーソンの太さを細くしますと言っても、何かケーソンを細くしたら、細くて折れちゃうんじゃないとか、そういう心配も出てきちゃうから、必ずしも安いからといって、比重の高いものの中に入れりゃ、重いからいいんじゃないとか、何となく単純発想的な感じもしないでもないの

で、その辺、もうちょっと考えていただけるとありがたいなと、今、聞いていて思いました。よろしくお願いします。

そのほか、いかがですか。よろしいですか。みんな疲れてきちゃった。申しわけありません。港湾の方にも随分長いおつき合いをしていただいちゃって。

それでは、最後、神湊港のこの事業について、令和10年度の終わりということなんですけれども、継続ということによろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 全員ということでございますので、継続と決定いたします。どうもありがとうございました。

○東京都 ありがとうございました。

○委員長 3時間以上にわたる会議でございましたけれども、これで本日の審議事項を終了することにいたします。進行を事務局にお返ししますので、よろしくお願いします。

(事務局より今後の日程等について説明)