

令和3年度第2回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和3年9月9日（木）午後1時59分から午後4時36分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 10階 207・208会議室

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）

中村 英夫（日本大学 理工学部 土木工学科 教授）

朝日 ちさと（東京都立大学 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）

4. 審議会に付した議題

（1）令和3年度第2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17号線

②東京都市計画道路放射第9号線

③三鷹都市計画道路3・2・6号線、武蔵野都市計画道路3・3・6号線

④国分寺都市計画道路3・2・8号線

5. 議事の概要

（1）令和3年度第2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17号線

（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。

ただいまの事務局の説明に対して、委員の皆様、何か御意見、御質問ございましたら、どうぞ発言をお願いします。

○委員 委員長、よろしいでしょうか。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 田村です。御説明ありがとうございました。質問なので、端的に3つお願いします。

1つは、交通センサスの関係ですけれども、横ばいとか増減ということについて、多分、数値として基準があるのかなと想像してきたんですけども、増加、横ばい、減少、何か基準があるのかどうかというのを教えていただきたいのが1つです。

それから、同じ基準なんですけど、9ページ目の資料ですと緊急輸送道路ということで設定されているということですが、この設定の根拠とか規範とかがあれば教えていただきたいのが2つ目です。

最後、3つ目ですけれども、この事業は今回が初めての評価ということだと思いますが、1回、認可年度は更新されていると思いますが、令和6年度でこの事業は終わる見込みなのかどうかということについての見通しをお聞かせいただければと思います。

以上、3点、お願いいたします。

○委員長 はい、どうもありがとうございます。

○東京都 3点、御質問ありがとうございます。

まず、1点目のセンサスでの横ばいということですけども、我々の中で一応、1割程度の範疇であれば横ばいと考えているところです。それ以外の場合、今日、別件で数値が半分ぐらい変わっているのがありますが、そういったときは増加ですとか、約半分ですとか、そういったことを言っていますけれども、一応、1割程度を目安に考えています。

それから、緊急輸送道路の設定の根拠ですが、これ自体が地域防災計画の中で定められているという位置づけがありますので、地域防災計画の見直しの中で検討されて路線が指定されているというところです。

○委員 一次、二次、三次というふうにあるわけですよね。その基準というのがあるのかなと思ったことと、基準というのは、結局は道路の当該地域における重要性とか規格の問題が絡んでくるんだろうという想像はしてきたんですけど、それを何か具体的に定めている規範みたいなものがあるのかどうかということでお伺いしたということです。地域防災計画で指定がされる、つまり、計画の中で決定されるというのは、今の御説明で承知しましたけれども、その前提となる規範みたいなものがあれば教えていただければ、なければ特にないんだというふうにお聞かせいただければ結構です。

○東京都 すみません、その辺りを勘違いしていました。一次、二次、三次の考え方という部分ですけども、今回、一次道路ということで先ほど申し上げましたけれども、一次につきましては震災時の応急対策の中枢を担う、例えば都庁の本庁舎

ですとか、あとは立川に防災センターというのがありますけれども、あと重要港湾ですとか空港、こういったところをつなぐ道路を一次としています。また、二次につきましては、骨格となるような一次路線と区市町村の役場、それから主な防災拠点等、警察、消防、医療機関、こういったところを結ぶ道路を二次としています。三次につきましては、その他の広域の輸送拠点ですとか備蓄倉庫を結ぶような、補完するような道路と整理はされています。

あと、3点目の今現在、認可は令和6年度までということになっていまして、終わりの見込みということですがけれども、これまでの他の事例等を踏まえますと、なかなか厳しいかなというふうには思っているところです。

以上でございます。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 その他何か御意見、御質問ございますでしょうか。

○委員 いいですか。

○委員長 はい、お願いします。

○委員 ありがとうございます。1点、細かい確認です。

5ページのところの関連する他事業等の進捗で、1番から3番まであって、用地が低いところで89から100%ですね。それに比べて、今回が23%ですよ。この差は単に着手した年度の差なのか、あるいは、いろんな店舗とか病院の話がありましたけど、ここが特に難しいのか、それだけ確認したいんですけれども。

○東京都 建設局用地部用地課長の小林でございます。座ったままですみません、お答えさせていただきます。

こちらに出ている写真①、②、③は事業開始年度が当該路線よりも早くなっておりますので、単純に事業期間による差だというふうに認識しております。

○委員 なるほど。単に順番だけの問題ですか。今回の区間が特に新しいというのに理由はないんですかね。

○東京都 路線別にいろんな特性みたいなものがございましてけれども、大きな差はないというふうに認識しております。

○委員 分かりました。平成9年着手で100%で実施中ということは、今、22.6%ということを見ると、やっぱりまだ大分かかるのかなという、そういう見方でいいんですかね。

○東京都 お答えしますと、2番のところですが、ほぼ終わってしまっていて、1番は今回評価区間の間で、今、呑川というところの橋の架け替えなどを行っており、その区間との取付け部分で、その少しだけが残っているということで、基本的には終わりに近い状態です。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがですか。はい、お願いします。

○委員 1点、教えていただきたいんですが、7ページの事業の投資効果の定性的効果のところですか。一覧にさせていただいてありがとうございました。全体がよく分かるようになりました。先ほども御説明があった点で聞き逃していたら申し訳ないんですけど、その他の二重丸が緊急輸送道路ということなんですけど、これって防災ではないんですかという、その整理を教えてくださいと思います。

○東京都 緊急車両の走行という部分ではないのかということですよ。

○委員 はい。

○東京都 一応、ここは切り分けをしまして、緊急車両はどちらかというと平時の緊急車両の走行ということで考えてまして、今回、災害時のという部分で、ここはまた別かなという部分で、その他ということで考えております。

○委員 分かりました。防災なので災害時かなというふうには思ったんですけど、災害時に指定されているというところと、平時というか、防災も災害時のものだと思うんですけど。

○東京都 朝日先生のおっしゃるところは非常によく分かります。今、交通、景観、防災、くらし、安全とくくっていますが、これをまたさらに我々のほうで、もともと事項という項目があって、それをこの項目に当てはめたところが原因とありますので、この辺の整理の仕方もまた今後考えていきたいなと思います。まさに災害時って防災じゃないのというのは、ごもっともだと思いますので、考えさせていただければと思います。

○委員 すみません、ありがとうございました。細かいことで申し訳なかったんですけど、やっぱり定性的効果の中で大きいところ、定量化というところも事業評価の中で考えられてくるところかと思いますので、少し気になって、すみませんでした。ありがとうございました。分かりました。

○委員長 その他いかがですか。はい、お願いします。

○委員 それでは、お礼と御意見と御質問、1点ずつさせてください。

まず、お礼は周辺図の凡例が非常に充実しまして、状況がよく分かるようになりました。大変ありがとうございました。

それから、意見はやっぱり緊急輸送道路、非常に注目の高い大事な施策でもありますので、その他と言うのは、という感じもいたしますので、ぜひいい整理をしていただけたらと思います。

質問は、今回、800メートルの区間ということであります。現道があって、さらにそれを拡幅するという事業内容であります。次の事業が四百数十メートル、残りが結構長い区間の事業がありますが、これは用地の関係なのかもしれませんけれども、やはり事業をやって、早め早めに効果を出していくという姿勢というのは非常に大事だろうと思っております。そういう意味で、今回みたいな800メートルぐらいの延長ですと、用地の入り方なんていうのは全部に入ってお話を始めていくという格好になるのか、多分、もうちょっと長くなってくると、この辺から重点的にやっていこうかなとか、少しメリハリをつけたような入り方もあるんだろうと思うんですけども、今回はどちらのタイプで入っておられるのかなという辺りを教えていただけたらと思います。

以上です。

○東京都 用地課長でございます。お答えいたします。

この路線につきましては、まずは早期に契約を希望される方から折衝を進めさせていただいております。ほかの関係人の方につきましては、いろんな施設の更新計画であるとか、移転可能な時期であるとか、そういった御要望なり御意見を聞いて契約の時期等の調整をさせていただいているところでございます。

○委員 ありがとうございます。ということは、全区間について、まずはお話を受け付けているという感じでございますかね。

○東京都 さようでございます。

○委員 ありがとうございました。やはり何事も公共事業、用地が片づかないことにはその後の整理が行かないということで、非常に大事な部分を担っておると思います。大変だと思いますけれども、ぜひ頑張っていただければと思います。ありがとうございました。

○委員長 その他いかがでしょうか。

では、私から大別して2つほど質問がありますが、今の用地の話ですけれども、この道路は用地取得率が22.6%ですか。この道路は昭和21年に都市計画決定

がなされて、平成25年に事業認可を取得したということでございますが、前も言ったことがあります。都市計画決定されると、その範囲内は住んでいることは可能だけど、自分の家であって、自分の家でないような感じになっているはずなんですけれども、さらにそれが事業認可を取得すると、完全に売り払わなきゃいけないという、そこは自分の土地ではないということになるはずなんです。そういうようなことですよということを事業認可を取得したときから都の担当者は住民に対して徹底しているんでしょうかというの1つの質問です。

もう1つの質問は、先ほどから一次路線、二次路線、三次路線、緊急輸送道路の指定をする、それはそれなりに災害時に道路を差別化するということでは非常に結構なことなんです。では、一次路線が具備すべき条件とか、二次路線が具備すべき条件とか、そういうのを定めてあるのかどうかということが少し分からないので。例えばイメージとしては、一次路線というのは、かなりの場合、大きな災害が来ても通行することが可能なような仕組みを持っている。例えば、木が倒れて、電線が切れて、電柱が倒れて、道路が走れなくなる、そういうことは絶対ないようにするために、電線の地中化は確実にやらなければいけないとか、そういうような取り決めがあって、それで一次路線として指定する。もちろん、地域の幹線道路ですから、それなりにトポロジカルに見ても、当然、そこが一次路線になるような感じはしますけれども、それにしても、一次路線と言われながらも災害に対して脆弱な道路を造ってしまっているみたいなことをやっているのではないだろうかという。大きく言えば、電線の地中化、電柱の地中化というのはかなりお金のかかる事業ですけれども、今日も随分出ていましたけれども、景観にとってすばらしいとか、そういう説明なのか、という感じがしてしまうんですね。だから、むしろ、先ほど言ったように、緊急輸送道路としては絶対に電線の地中化は譲れないとか、そういう絶対条件として移していく、そういう必要条件として電線の地中化というのは景観よりも遥かに深い意味があるんだという、そういう位置づけにするようなことは考えられないんでしょうか。

長くなりましたけど、その2点が質問です。

○東京都 用地課長でございます。今の委員長の御質問、1点目、用地の関係についてお答えいたします。

対象となっております住民の方に対しましては、用地取得に入るまでの事業説明会等でどういった制限がかかるかとか、その辺は御説明をさせていただいているところでございます。あと、事業認可後は用地取得に入って行くわけですけれども、あくまでも任意で事業に御協力をいただくというのが基本でございますので、丁寧に、それぞれいろいろな御事情がございますので、生活再建のプランですとか、いろいろなことをお聞きして、丁寧に対応して用地取得を進めているところでございます。

○委員長 非常に配慮なさって交渉されているのは分かりますけれども、私が言い

たかったのは、いずれその土地はあなたのものではないんだよという駄目押しと
いうのをしていないんじゃないかと思って。生活が苦しいから今は売りたいかと
か、弱者に強い権利が与えられちゃって、もう収用されてしまうんだよという、そ
ういうような位置づけになっているということを忘れている住民もいるんじゃない
かなと思って、聞いたんですけれども。

○東京都 失礼いたしました。一応、最終的には路線が収束した頃になりますけれ
ども、土地収用手続きというのが入ってまいりますので、その辺につきましては住民
説明会、用地説明会等で説明をさせていただいているところでございます。

○委員長 やっぱりちらつかせないで、遅れてしょうがないんじゃないかと思いま
すけどね。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 電線の地中化って、何かおまけみたいにくっつけるんじゃなくて、もっ
と新たなる事業評価テクニックとして、もっと前端的に押し出してもいいんじゃな
いかという。現状では無理だと思いますけれども、そういうふうに変え方を
変えていくということはないんでしょうかねという質問です。

○東京都 ありがとうございます。先ほども緊急輸送道路一次、二次とかで整備す
る条件があるのではないかというお話がありまして、ちょっと後先が逆になるよう
な形で、今はどちらかという後から無電柱化を一生懸命やっているというところ
がありますので。ただ、今、都内でいきますと、都道については全線地中化とい
うのが条件としてはあります。また、緊急輸送道路の沿道については、特定緊急輸
送道路ということで、建物側の耐震化も補助を出したり、そういったことで進める取
組もしていますので、そういったことも含めて、今の地中化の表現の仕方といいま
すか、効果の在り方みたいなものも、今後、説明の部分につきましても考えていき
たいなと思います。ありがとうございました。

○委員長 よろしく申し上げます。

その他いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、この事業ですけれども、継続でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 全員賛成ということで、どうぞ継続して事業に取りかかっていただけ
ばと思います。どうもありがとうございました。

○東京都 どうもありがとうございました。

②東京都市計画道路放射第9号線
(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。

それでは、委員の皆様方の御意見なり御質問を承ります。はい、どうぞお願いします。

○委員 資料について、事業の投資効果で定性的効果を表にさせていただき、ありがとうございます。非常に分かりやすくなり、理解もさらに深まりました。

一つお伺いしたいのですが、前回までの議事録を拝見しますと、寺院などの用地の折衝がかなり難航していたけれども、少し見通しがついたらあったようでしたが、その後は今、御説明があったように用地取得の面でまだ難航している理由は、複数の所有者や居住者がいるマンションが多く存在するということなんですか、それともやはり寺院が難しいということなんですか。よろしくお願いします。

○東京都 お答えいたします。

こちらの寺院との折衝ですね、前回、順調だというような発言もあったんですけども、そちらの権利者の方、代理人の弁護士を立ててきたんですけども、今現在ですと、なかなかこちらから連絡を取っても、折衝を拒否するような状況が続いておりまして、今現在、寺院以外のほかの案件を優先的に進めさせていただいているところでございます。

○委員長 その他。はい。

○委員 先ほどの1本目の話では緊急輸送道路の話がありましたよね。多分、これもそうじゃないかと思うんですが。そういう意味で言うと、要するに定性的効果の作り方が悪いと思うんですね。当該地域だけじゃなくて区部、あるいは都全体の防災性を高めていく施策の効果があるんだという非常に大きなものですから、別に参考資料をつけてほしいということではなくて、この道路もそれに該当しているんだということが明示できるように、もし緊急輸送道路であれば、表は作り直したらいかかかなと思いました。よろしくお願ひいたします。

○東京都 御指摘、ありがとうございました。こちらも緊急輸送道路に指定がされていまして、資料の作りを再度、確認させていただきたいと思ひます。ありがとうございます。

○委員 よろしいですか。

○委員長 どうぞ。

○委員 時間の関係もありますので、引き続き。今、中村先生もおっしゃった前回議事録の1ページ目にここは緊急輸送道路に位置づけられているという説明を街路課長がされていて、こちらは先ほど朝日委員からも御指摘ありましたけど、防災上の役割を果たすと書いてあるので、やはり統一してといいますか、少し変わることもあるかと思えますけれども、過去との継続性などを見てお願いしたいと思います。

これが1点ですが、本題は少し質問が複合的になるんですが、ポイントは資料の4ページ目にありまして、先ほども御説明ありました。歩道橋の関係です。これがなくなったということについては、道路の拡幅を伴って維持できないので廃止した、それから周辺住民の御要望もあったということは承知しました。そこで、この歩道橋があるなし、廃止する廃止しないということは、今回、我々の審議との関係でいくと、今度は資料の6ページ目にありますけれども、走行経費減少便益とか走行時間短縮便益ということとの関係でいくと、あったほうが減少効果、つまり、便益効果を高めるという、すごくミクロな話かもしれませんが、あり得るだろうと。他方、やはりあるほうが、ここで交通事故というのは車両と人との関係もございましょうけれども、そういうものにプラスの影響、つまり、便益にプラスになるのではないかと、単純に想像したところですが、ところが、今回、歩道橋が廃止され、平面での横断ということになりますと、その点について、それぞれマイナス効果がある。ただ、他方において定性的効果である景観の問題についてはプラスなのかなということもあったりして、数値は小さいし、すごく細かい点でポイント的な質問ということになるんですが、これらのものがあるなしによってどのような影響をもたらすのかということについてどう思考されているのか、その判断過程みたいなものを若干教えていただければありがたいなと思いましたが1点です。

併せてなんですが、先ほども伺いました交通センサスとの関係ですが、今度は数値ではなくて、理系の先生方はこの数値を見ると、どれぐらい交通量があるのかと体感ですぐにイメージされ得ると思ったんですが、すみません、私は法律系の人間なので、数字だけからですと、どれぐらいの頻度といいますか、交通量が多いなとか、そういう体感ができないものですので、そこで、例えば今回の事例ですと、減少したかどうかというよりは、おおよそ12時間当たり2万4,000台ということですから、1時間当たり2,000台、1分当たり約33台という交通量がどんな感じ、つまり、激しいなと考えられる程度なのかどうかということをもし教えていただければ、お聞かせいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。

まず、最初の歩道橋の有無で定量的な評価の部分への影響といいますか、どうなっているかというところですが、実際にはそこまで効果として計算されているかどうかということになると、分からない部分もありますが、そのプログラムを回すときに、歩道橋があるかないか、そういったものは実際には入力していませんので、現実にはそこは反映されていないというふうには思います。実際には横断歩道があって交差点がなければ、当然、そこは通過できるというか、速くなりますので、厳密に言えばそうなるかと思えますけれども、一つの交差点として考えて、計算上は反映されていきますので、答えとしては歩道橋があるなしでの結果としてはそんなに影響はないというふうに考えています。

あと、センサスも、今度、その辺も分かりやすく、体感的にといいますか、今、ここで6車線、現状は4車線という道路になっていますけれども、1車線当たり、交通容量で考えて1万2,000台が通れますよということで考えたときに、交差点が道路に多いと、当然ながら、効率が悪くなっていくというところで、1日当たり、今、手元に計算したものがああるんですけど、2万8,000台ぐらいたと多いかなというふうになるころですね。これが6車線になると、大体、4万3,000台ぐらいた多いかなというふうに感じるという、その数字を聞いても、なかなかイメージできないかなと思うんですけども。

○委員 そうなんです。他の先生方はこの点については御経験とか学識があると思えますが、文系の間人にとってみると、数値を言われても、なるほど、数値は分かったと。それがどれくらいという感覚、これは住民感覚と言ってもいいかもしれないんですけども、そこが分かればなと思ったので。ありがとうございます。そうになると、今度は数値を見たら、4万8,800台になるとすごいなという感覚になるんだということは承知しました。

細かい質問で大変申し訳ございません。歩道橋についても、ここ1か所だけだという感じもありますし、これは個別の道路の事情といいますか、変わってくるだろうと。これがまた交差点との関係もありましようから、そういう複雑な、複合的な要因によって計算がされているということであると。他方、細かい個別の、あまり考慮に値しないというか、考慮しても十分な効果といいますか、影響がない、インパクトがないものがあって、そういうものは無視されるというか、こういう場合にはあまり考慮しないんだ、複雑になるからというようなことで了解いたしました。ありがとうございます。

○委員長 はい、お願いします。

○委員 坂井です。御説明ありがとうございます。

再評価チェックリストを見ていますけれども、前の案件もそうだったので、このタイミングで質問しています。2の社会経済情勢等の変化の1点目の交通量ですね、これ、平成22年度から平成27年度でちょうど1割減っているんですね。こ

の前の案件もちょうど1割減っています。そこを横ばいというふうにおっしゃっていて、今、令和3年のセンサスを多分、精査しているところなので、最新の数字は平成27年なんです。社会情勢的にも自動車の保有者数というのは減っているというデータは結構出ている。人間の数も減っているんで、地方部であれば、1人2台持つとかあるでしょうけれども、ここは東京都なので、車両の数は減っていくんだと思うんですね。その辺のことをどう考えていらっしゃるのかなというのを道路の話の聞いた時に思っていて、少なくともこの書き方の横ばいというのは、そろそろ見直したほうがいいかなということ。また御説明の一番最後に、ここで事業をストップすると、今までのことが水の泡になりますとおっしゃるんですけども、縮小という、事業を小さくするということは、我々、考えられる。持続可能にしていくためには、広くすればそれなりに維持管理もかかるわけですから、そういうことに対して、今から考えておく、計画する段階からマネジメントを考えるとということも、ある意味、建設業なんかでは今、当たり前の話になりつつありますけれども、そういうことからいっても、縮小ということはあると思うんですね。今、ここでいつも事業をこのままやりますって、今のこの状況で、1車線増やして、2車線増やし、歩道はいいと思うんですけど、車線を増やすということをそのままやらせてくださいって毎回聞かれるんですけど、事業を縮小するということは、今後もないんでしょうか。1点目のまずは車両数を今後どういうふうと考えていくか、2点目は事業を縮小するというオプションはないんでしょうかというのが質問です。

○委員長 難しいですけど、回答をお願いいたします。

○東京都 大変難しいところの質問、ありがとうございます。

おっしゃるところ、非常に分かるところがございます。縮小のオプションというところで、街路事業、線的にずっとやっているというところもありまして、この区間だけでどうかというところは、当然ながら、前後区間との関係がありますので、一概には難しいかなとは思いますが、そういった意味では、ネットワークという考えでやったときに、まだ手をつけていないところを見直すというところは、そこは当然、今でも少し始めているところがありますので、そういった全体を含めて考えていく、考え始めているところではありますので、それは先生言われたとおり、センサスの数字についても、全体的には減っていくのではないかと、今後についても減るのではないかとということもありますので、その辺を踏まえて検討をしていく必要があるというふうには思っています。

○委員 そういうことはもうそろそろ考えていらっしゃるということで、今後はますます考えなきゃいけないということで意見でした。付け加えるならば、先ほどからの防災ということであれば、この国はずっとその危機はあるわけなので、防災に際してやっぱり車線を増やさなきゃいけないということはあるかと思えます。あと、いつも無電柱化にすれば、景観は二重丸みたいな、短絡的な気がしております

て、やっぱり景観というのはもう少し奥が深いものでございますので、周辺の土地利用及び建築物が整理されてきたり、建て替え更新されていくという周辺地域に対する影響みたいなものも含めて景観という言葉にするのか、それぞれの項目を立てるのかというのはまたありますけれども、やはり幅広に定性的な効果を考えていかないと、市民が本当に説得されるかなというのはあると思うので、今後の課題かもしれないけれども、意見として申し上げておきます。

以上です。

○東京都 貴重な意見、ありがとうございました。やはり街路というところで、まちづくりに与える影響というのも非常にありますので、その辺も含めた評価というんでしょうか、考え方も検討していきたいと思います。ありがとうございました。

○委員長 その他いかがでしょう。はい、お願いします。

○委員 最初に御意見のあった用地の件で、もう少し教えていただきたいんですけども、前々回と前回で進捗率を見ると、やっぱり今回も三、四%しか用地が進んでいなくて、多分、先ほどのお話のように御苦労されている点かと思います。やっぱり用地のところって、トラブルになってしまうと、時が解決してくれるとか、どうしようもないような面もケースによってはあるかもしれないんですけど、一方、完成便益だとか効果というのは、完成時を見込んで出しているもので、その進捗も含めて、進捗が少し滞っていますよということも含めて進めるかどうかオーソライズする場ではあるとは思いますが、ただ、完成時の便益が延びてしまうと、供用開始が遅れると丸々出ないわけで、その社会的な損失というのはやっぱりすごく大きいことだと思うんですね。B/Cが0.幾つ上がったということ以上に、丸々、その便益を享受できないということになるので、そういった意味で、結果、成果に対する評価を特にB/Cなんかはしているんですけども、プロセスがかなり深く関わってくるところがあると思うんですね、出るか出ないかというところで言うと。そうすると、用地のところですごく難しいと思うんですけども、例えばここまでは進んで行くんだけど、ここからすごいトラブルになってしまうタイプとか、今までの事業の用地に関する進捗だったりやり方の暗黙知だったり、現場の知恵みたいなところもすごくあるんでしょうけれども、そういうもののメタ化というか、情報の蓄積みたいなものというのはあるんでしょうか、また、そういったものが役に立つんでしょうかというようなところをお聞きしたいです。

○東京都 お答えいたします。

非常に難しい部分があるんですけど、用地取得が進んでいきますと、困難案件というのが顕在化してきて、その割合というのは増えてまいります。事業効果を得るためには、早く用地を取得して、工事をして供用開始という形にする必要があると思うんですけども、最終的には土地収用手続というのがあるんですけども、や

はり相手の事情なんかも考慮しながら、基本的なスタンスとして丁寧にやっていくという部分もございまして、特にメタ化というか、そういったものが統一的なものとしてあるわけではございません。

○委員 分かりました。ありがとうございました。事業によっていろいろあると思うんですけども、区画整理とかそういうものでも、代替わりしましたとか、そういう個別要因でなくて、やり方を少し変えたら進んで、今までの20年間は何だったんだみたいな事例もたまに聞くことはあって、そういった知恵の蓄積というのがあるのもいいのではないかなというふうに思いました。

以上です。

○委員長 どうもありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

それでは、私から。巣鴨って特別なまちのような気がするんですけども。それはどちらかというと寺社町というか、昔からお寺が多くて、お寺関連の職業ですね、例えば植木店とか、そういうところが多いまちなんですね。先ほど歩道橋が撤去されたというけど、それは住民側からの御意見でと言いますけれども、現実には巣鴨駅を降りてお寺にお参りする参拝客がいるわけですけども、歩道橋を渡るの嫌だということで歩道橋がなくなって、横断歩道になった。だから、それは住民の要望でと言うけど、本当は参拝者の要望だということなんですよ。

そういうこともありますし、近隣に、さっき新庚申塚があると言うけど、隣、庚申塚で鬼子母神とか、それなりに文化というものがあるような感じがするんですけども、先ほどの用地取得交渉で、寺院と争うというのは、寺院の味方も結構いるんじゃないかと思うので、そういう意味からいうと、巣鴨地区のマスタープラン、土地利用計画というか、将来計画というか、街路計画じゃなくて、そもそもこういうふうな巣鴨地区をどういうふうにしたらいいんだろうかという、そういうことがどこかで話し合わなければならないような気がしていて、そういう人たちとそういう文化を守るとするか、文化を育むとするか、そういう人たちと街路の担当者が一戦を交えて土地の交渉をするというのなら話は分かるんですけど、一つの寺院だけに対してやるのは、街路の思い上がりという気もしないでもないですよ。

というわけで、東京都の街路の担当者も、もう少し豊島区なら豊島区の鬼子母神なんて、行ったことある方、分かると思いますけど、本当に周りから宅地化が押されてきていて、昔の面影がないみたいな場所ですから、もう少し文化といいますか、経済オリエントじゃない、文化オリエントなまちづくりを目指して、そういう案をつくっていただいた上で、私たち街路と戦いましょうぐらいのエールを出していただくとありがたいと思います。これはお願いですが、巣鴨の街路系じゃなくてまちづくり系の人たちの力が弱いんじゃないかなという感じがしたもので、どうぞよろしくお願いします。

その他いかがでしょうか。よろしいですか。

坂井先生からも規模縮小で継続ということがあるかもしれないというお話でしたけれども、ここでは中止にするか、このまま継続するか、はたまた規模を縮小してといっても、街路だけ規模を縮小するわけにもいかないんで、その場合にはいろんな部局といろいろ話さなきゃいけないと思いますけど、そういう選択肢があるんですが、ここではこのまま継続するか、それとも中止にするかということで委員の皆さんの御意見を伺いたいと思います。

継続するという事によろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 ということで、今日、いろいろ意見が出ましたけど、そういうところを踏まえつつ、ぜひ継続の努力をしていただければと思います。

どうもありがとうございました。

○東京都 どうもありがとうございました。

③三鷹都市計画道路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、東京都から説明)

○委員長 どうもありがとうございました。

ただいまの事務局の説明に対して、知花先生、お願いします。

○委員 ありがとうございました。細かく言えば3つで、大きい話で言うと2つなんですけれども、今回のように、順次、交通開放を行った場合のデータ、特に効果ですよね、それが予測と結果が混ざってくるので、話が難しいなという感じがしたんです。何かと言いますと、まず一つは交通センサスの見方で、これまでは横ばいなのか減っているのかという議論がありましたけれども、横ばいなのでこの道路は必要ですというのに交通センサスを見ていたんですよね。ですけど、今回の場合は武蔵境通りが半減していて、この3・2・6号線というところで少し増えているので、やっぱり効果がありますねという話なんですよね。だから、少し見方が今までと違うので、それを分けたほうがいいんじゃないかなという気がします。

同じような話で、今回の定性的効果のその他で何が出てくるのかなと思いましたけど、これも結果なんですよね。だから、スーパーやカフェが進出してきたという結果なので。確かに効果があるという意味ではいいんですけれども、その他の景観の向上が期待できるという話と、何か種類が違うので、話がややこしくなるんじゃないかなという気はしますというのがコメントかもしれませんが、1つ目です。

関連して言うと、定性的効果のリストが非常に見やすくなったと思うんですけど、今日もいろいろ出てきましたけど、多分、まだまだリストを整理していくと思

うので、こういう議論を通じながら、項目が整理されていくといいと思いました。

それが大きい話の1つ目で、2つ目も純粋な質問なんですけれども、今回、道路が先ほどのお話で都市計画決定がされましたよ、その後、そこに家を持つ人とかは、委員長がおっしゃったように、いや、もうここは決定されているんだということを事前にちゃんと説明してという話があったんですけど、今回、計画変更で幅が広がるので、最初かかっていなかったんだけれども、平成12年になって突然かかる家が出てくるんですね。だからそういうときに、その段階での説明というのは何かあるのか。よくよく調べて家を買ったつもりなのに、気がいたら道路が乗っていたということが起こり得るのか、そこを2つ目としてお伺いしたいんですけど。

以上です。

○東京都 どうもありがとうございました。

最初の見込みの部分と結果が書いてあり、分けたほうが良いのではないかとこのころで、今、先生に言われて、確かにかなり収束に向かっていたので、今の効果といいますか、既に効果のあるところを入れさせていただいたところ、場合によっては誤解を与えてしまうような資料になっていたかと思っておりますので、そこは反省して、今後に生かしていきたいと思っております。

あと、2点目の今回の場合、都市計画をもととの幅員からさらに広げてというところで、もともと住んでいた人が新たに都市計画線にかかるという、最近では珍しいですけども、ここを始めるときに、おっしゃるとおり、まず、都市計画の変更の素案の段階で地元の方々に説明会というのをやっています。あと、こちらの場合には都市計画の変更とは別に環境影響評価の対象にもなっているということがありまして、並行しながら、どういった影響が出るか、それに対する配慮をどうするかというようなことで説明を繰り返しているところですので、そういった意味では、ある程度の周知はできてきているかと思っております。今回、僅かの用地が残っているというお話をさせていただきましたけれども、やはり今回残っているところというのは新たに広がったところで、少し土地が減ることによって自宅の使い勝手が悪くなるとか、なかなかそういったところで御理解が得られないというのでまだ残っているところもありますので、状況としてはそういうことです。

○委員 ありがとうございます。よく分かりました。都市計画の変更の段階では、合意形成の必要はない。もちろん、説明されたということですけど、その段階で、もう既に納得されてない方がいた場合に変更はできるんですか。私はこんな計画変更を認めないという人がいた場合に、それによって、委員長がおっしゃった、いや、計画にかかっているんだからという説得力が何か大分違う気がするんですけども。

○東京都 一人一人の方、全員が納得されているかということ、そうではないという

のが現実だと思います。ただ、法令等で定められたプロセスを経てというところで、行政としては一定程度、合意が得られたというところで進めてきているというのが事実でございます。この後に出てくる案件もそうですけれども、同じくやはり都市計画線を広げていると。その計画線を広げるに当たって、東京都の都市計画審議会に諮って合意を得ている。その前段としては、該当の地元の市の都市計画審議会にも諮った上で、あと、住民の方に意見を述べる機会、あるいは意見を出す機会というのも与えられていますので、そういった意見に対しての見解ですとか、そういったプロセスを踏まえて、最後、都市計画審議会に変更が認められるという、手順は追ってはいますけれども、100%というのは、やはり現状としてはないという状況です。

○委員 よく分かりました。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょう。

お尋ねしますけど、この道路って、北に行くと新武蔵境通りになりますか。去年、私たちが河川改修事業で現場見学に行ったときに、通っているような気がするんですけども。通りましたよね。

○東京都 通りました。

○委員長 主観的にはすばらしい道路だなと。主観的にどんなにすばらしいところでも、何か無駄ばかりしているんじゃないかなんて言うとお叱りを受けてしまうんですけど、感想は新武蔵境通りと称される場所はすばらしい、日本にこんな道路があるのかという感じの道路だったので、イメージとしてはそういう道路が南側にもできるという感じですよ。

○東京都 この道路ですけども、まさしく去年、現場視察のときに、途中で車中からですが、通った道路になります。

○委員長 あのとときは東八通りから曲がったんですか、甲州街道の下石原から曲がったんですか。

○東京都 去年ですかね、放射方向線を見ながら、東八道路で、今回のまさに起点部分ですね、あそこで曲がって見ていただいたと思います。

○委員長 発言したのは、皆さん、御存じですよということを言いたくて発言しただけですので。特に他意があって発言したわけじゃありません。

先ほどの知花先生の話ですけども、一応、都市計画決定は都市計画審議会マターで、都市計画審議会が認めれば、それを市議会とか都議会で覆すのは極めて難し

いから、審議会で承認されたことは、そのまま都市計画決定されちゃうと。都市計画決定に至る審議会で決定するに至る前段には、一応、こういうふうに変更しますという変更案が出されるんです、公示される。それを住民がちゃんと見て、意見があれば、またさらに審議会が開かれるんだけど、おおむねの人が了解したということで都市計画決定されるという、そういうプロセスを取っているから、そういう意味で言えば、プロセス論的には反対はないと、みなすということになる。現実はそのではありませんけれども、そういう意味で都市計画決定されているということだと思います。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでございましょうか。

先ほど沿道はどんどんよくなるということでしたけれども、沿道の価値というのは、区画整理事業なんかだと増進とかとって減歩の対象になる比率を決めたりするわけだけど、沿道の価値って路線価がどれだけ上がるかということを決めていると思うんですけれども、一応、こういう事業をやるときに、こういうような計画道路にしたら路線価はどのくらい上がるかなんていうことを一応、試算しているんでしょうか。しない場合とした場合では、路線価が5倍は跳ね上がるとか、そういうような捕らぬタヌキの皮算用みたいなことはしているんでしょうか。

○東京都 計画段階で、事業を立ち上げるときにはしておりません。

○委員長 例えば、道路ができると、今まで市街化調整区域だったのが市街化区域に編入されて、一種低層住宅地に用途変更、市街化調整区域から市街化区域に変更されるなんていうことが想定されるとしたら、すごい勢いで土地の価値が上がってしまうわけですね。そういうことは、こういう計画段階では全く考慮していないということですかね。

○東京都 そうです。

○委員長 分かりました。

その他いかがですか。よろしいですか。

それでは、調布保谷線について、継続するか中止するかということですが、継続でよろしゅうございますね。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 では、継続で、ぜひ実現に向けて頑張ってください。

○東京都 ありがとうございます。

④国分寺都市計画道路3・2・8号線

(上記について、東京都から説明)

○委員長 ありがとうございます。

委員の皆様方から御質問ないし御意見を頂戴したいと思いますが、いかがでしょうか。

○委員 委員長、よろしいでしょうか。

○委員長 どうぞ。

○委員 たびたびで申し訳ございません、田村でございます。

いろいろ考えてきたうちの幾つかだけにしたいと思うんですが、3ページ目で、今回評価区間、オーバーパス部分とアンダーパス部分があると。これは個別具体の事情によって決定するという事は十分承知できますし、特にJR中央線は掘り割りになっているので当然ながらということはあるかと思うんですが、それは置いておいて、少し一般的な話をさせていただくと、同規模ぐらいのものであった場合には、この2つが選択可能であるというときに、どちらを優先するとか、選択肢の判断基準みたいなものは何かあるのかどうかを教えていただきたいということが1つです。つまり、第一順位はオーバーパスなのか、周辺への影響というのもありますから、それも考慮に入っているのかもしれない。

併せてですけれども、それによって費用というのはそれぞれ同種、同規模だとどういう違いが出てくるのかということについて、一般論的にお聞かせいただければ。個別具体の地域、これは具体的なものなので、具体はそういう判断になるんだというのはよく承知しました。その点です。

それから、もう1つは10ページの事業の投資効果になるんですけれども、避難路、避難所との関係が出てくるわけですが、少し地図を見て調べてみて気がついたんですが、載っていませんので少し離れているんだというふうにも理解できますが、国分寺市役所がそばにあるのではないかと思います。ここですと、道路の3・4・7と書いてあるもう少し北側になりますかね。御説明いただいた10ページですが、国分寺市役所との位置関係というのは、今回はあまり考えなくてよろしいかどうか。というのは、くらしの面もそうですけれども、市役所というのは災害のときには災害対策本部等の設置なども行われる可能性があり、司令塔になる部分だというのはこれまでの経験ではっきりしてきたと思うんですね。そうしますと、こういう道路の整備によって、市役所、災害時の司令塔になるようなところとのアクセスとか、そういうものが考えられていない、これは考えるほどの近郊にはないということなのかどうかということと、もしそれが入るのであれば、投資効果の部分

ということについても、アクセス向上、防災もくらしも同じだと思うんですが、そういうところへの寄与度と言ったらいいのか、そういうものというのは考えられ得たのかどうかということをお聞かせいただきたいと思います。

意見につなげて言うのであれば、そういう市役所等の部分については、ここに書かれている面からは、数値にするとさほどだということかもしれませんが、定性的効果としてはあり得るのではないかと考えましたので、入れていただければというふうな、意見の形にすればそういうことですが、基本的には質問ということです。よろしく願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。

まず、鉄道等の交差部の選択肢というか、事業手法を選ぶときですけれども、大きくは4つ、道路を上げるか下げるか、あるいは鉄道を上げるか下げるかというところがあります。当然、4つを大体、計画段階で比較検討しまして、影響範囲というか、例えばですけれども、道路を下げる場合、道路の建築限界、4.7メートルを確保しないといけないとか、逆に鉄道を下げるといった場合には鉄道の建築限界って、車両とパンタグラフと電線と、非常に高くなるので、当然ながらもっと深くなって影響が大きくなるとか、その影響の度合いを全て比較しまして、最終的には経済比較的な要素が大きいですけれども、比較した中で、この手法でいくということを決めています。

2つ目の市役所がということで、先生おっしゃるとおりで、地図の中に入れておかなければいけないなというふうに思うんですけど、10ページの地図でいきますと、3・4・7と茶色で線を引いていますけれども、第一中学校の上、本線と三角形になっている土地があるかと思えますけど、ここがちょうど市役所があるところなんです。ただ、現在の市役所と言ったほうが正解なのかもしれないですけれども、市役所の移転が予定されていて、この国分寺3・4・3という道路があると思うんですけれども、今現在、この道路沿いに公有地があるんですけど、そちらに市役所が移転をすると。消防署もここに移転するというので、市の防災拠点として整備がされるというふうに聞いています。

○委員 ありがとうございます。

この整備の流れというか、国分寺市のまちづくりの関係、聞いたことがあって、前提として市役所が移っているのかなと思ったんです。確かめてみたら、まだ旧来のままだったので、質問したということなんです。そうすると、この道路でアクセスはよくなるはずなんだけれども、しかし、庁舎の老朽化の問題も含めて、そこで考えると、今、お示しいただいたような位置に移ったほうが、私が申し上げたような、特に防災の観点かもしれませんが、利便性があるというふうに市のほうが判断されたということで、今回の事業とは直接関係ないという話になるんですかね。というふうに御説明は理解しました。

○委員長 よろしいですか。その他。

○委員 8ページを見ているんですけども、今日、4件あるのでいろいろと考えさせられました。やっぱり自動車を通すという大きな使命の下に造られているのかなと思うんですけども、自動車を通すのと同時に歩道を造っていますね。歩道は誰のためといったら歩行者で、歩行者のための空間確保からもう一步踏み込んでいただきたい。歩行者も安全に歩けるという、やっぱり流すというコンセプトの下に造られている。世の中は都市を回遊させるとか、ウォーカブルとか、楽しくまちを回遊ということもあって、要するにもう少しいろんなところで止まるとか滞留するという考え方が人間の場合、あるんですね。人間は車と違ってひたすら歩けませんので、どこかで休む。特に高齢化になって、高齢者の方はどこかで休みたい。そういう滞留場みたいなことも。緑化ということもこの40年か50年やってきたので、いろいろな緑化をしていただいてきてありがたいんですが、ここから滞留という考え方も出てくる。そういったことを歩道の設計の中に組み込むようなことはこれからないのかと。さっき私、マルかバツか、そうじゃなくて縮小みたいな話をして、皆さんを凍らせましたけれども、やっぱり設計変更ですね。空間をどれだけこれからの世の中でいいものにしていくかということですが、価値観というのは変更されていって、これからますます社会の変更が激しくなると価値観の変化も激しくなるので、どこまでこれをやるかはあるんですけども、今までは景観、緑化という2つしかなかったのに、歩行者を楽しく歩かせるという方向から設計変更したりすることも今後あると思うんです。そういったところについて、どのぐらい考えていらっしゃるのかなと思って、質問させていただければと思います。

○委員長 いかがですか。

○東京都 御質問ありがとうございます。

おっしゃるとおりで、我々、街路という部分で、通行空間としての部分をまずはきっちり確保するというところでやっています。先ほどから説明している路線で、この前段の調布保谷線をやって、その後、ここの路線ということで、その間に時代の流れで、住民参加というところもすごく進んできているのがあって、先ほど説明したとおり、ここの場合は本当に事業化をする前から地元の方が入って、沿道の用途、土地利用も含めてつくり方を考えてきているというところもありますので、今のところは地元の方が、一応、これで納得はしています。ただ、おっしゃるとおりで、ウォーカブルですとか滞留するとか、そういったことがここ2年ぐらいですかね、特に国土交通省のほうも打ち出してきているというところもありますので、今時点では、そういう空間をこの中でつくっていくかということ、そういうところまでは至っていないですけども、今後、整備する中でちょっとしたしつらえを変えるというのは、もしかすると、地元からの意見があって、する可能性というのは全く否定するものではないです。ここは長らく地元といろいろ意見交換しながらやって

いますので、可能性としては少ないですが、そういった視点も大事かなと私も思います。

○委員 ここだけに限らず、これから街路を設計する上で、そういう設計変更みたいなことはあるのかなと思って意見しただけなので、今後引き継いでいただければと思います。よろしくお願いします。

○東京都 はい。

○委員長 朝日先生、お願いします。

○委員 すみません、2点お願いします。1つはこの事業に関してで、1つは今日、街路が4つあったので、コメントというか、意見という感じなんですけれども。

まず一つは、先ほども御質問あったんですけど、今さらに申し訳ないんですけど、公共施設を定性的効果として挙げるときの基準はどうなっていたんですかということがお聞きしたいことで、意図としては、アクセスがよくなるというのはあると思うんですけども、生活道路的な意味でのアクセスのよさというのはあるとは思いますが、それを全部挙げてしまうと違うかなと。不便になってしまう人もきっと分断されていたりするので、そういうことではなくて、ここで挙げられている、例えば避難所だとか、広域的な拠点であるとか、何らかそういう基準があって選ばれていると理解できるなというふうに思ったんですね。そもそも、その基準はどういうふうになっていたかというのがお聞きしたいところです。それが1点目です。

○東京都 公共施設へのアクセスということで、項目しか書いてなくて、丸しかしてなくて大変恐縮ですが、我々の中では、例えば先ほどの市役所の庁舎ですとか、そういったところが沿道にあるかどうかですとか、学校施設、あと病院ですね。小さい病院ではなくて、ある程度、病床の確保ができている病院が沿道にあるかとか、そういったところで、この公共施設へのアクセスというところの効果があるかというところで判断しています。

○委員 分かりました。そういった基準があるということで理解いたしました。ありがとうございます。

あと、すみません、ちょっと長くて。もう1点は、街路を4つ拝見して思ったことなんですけれども、この評価、B/Cと定性的効果で評価する形になっていて、ある意味、B/Cだけじゃなくて多元的な効果をということで、定性的効果というふうにやってきているんですけども、それでも保守的に評価をされているように感じたんですね。それはなぜかという、街路として求められている機能というのを

定性的効果で網羅してやっているという形になっていて、それはそれできちんとその事業の評価ができていない形になっていると思ったんですけれども、今、事業評価の在り方自体が、もう少し求められているところがあるんじゃないか。例えば街路のときに、そういう評価なので、当然、街路としての機能を満たしているなと思うわけですね。あまり道路の個性というか、差異というか、それが分からない、勉強不足のところもあると思うんですけれども、それよりもう少し踏み込んだ判断が必要な部分、材料が必要な部分もあるんじゃないか。それはやっぱりいろいろ話が出てきましたけれども、交通量が減っているとか、環境が構造的に変化してきているので、構造的な変化がなければ、街路とはこういうもので、こういうものを満たしていればいいということでもいいと思うんですけれども、ちょっと環境が変わってきている中では、なぜこの事業がというところの根拠が必要なのかなと思いました。

その意味で、先ほどストック効果というか事後効果みたいなものが混ざってきてしまっていたりして、それはやっぱりこれからのことなので、少し違うとは思いますが、それで言うと、上位計画であるとか、上位のミッション、環境、脱炭素もそうですし、道路も利用は減ってきていても、一方で資本としての意味があると、集積の効果のようなものがあって、ドライバーになる部分もあるわけですよ。今、減っているからというよりも、あることで増えて、効果が波及してくるといふ部分も、道路の場合には、インフラの場合にはあると思うので、そういったところの情報が必要なのかなと。それはこういう何メートルとか何キロとか切った事業評価の中で求めるというのは無理なものなので、多分、上位計画であるとか、この事業をなぜ優先的にやるのかという理由のところ、もう既に議論されていることだと思うんです。だから、その情報というのもある程度、例えば集積にあればあるとか、先ほどの防災の第一次、二次なんか分かりやすかったんですけれども、別の次元での計画上の必要性というところですね、都市計画でもそうかもしれませんし、そういったところの情報ももう少し分かりやすくなる形でもいいのかなというふうに思いました。これはすぐにという話ではないのかもしれませんが、感じたことです。長くなってすみません。ありがとうございました。

○東京都 大変貴重な御意見、ありがとうございました。

非常に頭が痛いというか、先生のおっしゃるところで、少し幅広にいろいろ考えてもいいのではないかと、先ほど公共施設へのアクセスで少し御紹介しましたが、今回、様々意見を聞いて、非常に感じたところもあります。ただ、基準というの、先ほど坂井先生からも言われたとおり、要は道路の使い方というか、そういうものも変わってきている中では、我々の考え方もやっぱり少し変えていく部分というのは当然必要かなとは思っていますので、今までの必要性だけだと、少し前までは確かに交通量でずっと必要性を語ってきたところが、だんだんそれだけだと説明がつかない部分というの、当然ありますので、それ以外の部分も含めて少し考えていきたいなとは思っています。大変ありがとうございました。

○委員長 その他いかがでしょう。はい、茶木先生、お願いします。

○委員 今のお二方のお話にも関連するかと思うんですけれども、やはりどんな道路が必要なのかといったときに、例えば今日の審議では、前半は都市部で、後半は郊外部だったと思うんですけれども、そういう意味で、道路の在り方って、やっぱり違うんじゃないかなというふうに思って、今日、お話を伺っておりました。

都市部に関しては、人や自転車の安全な通行という視点のほかに、例えば近年のコロナ禍では自転車を使う人が増えてきて、逆に言えば、こうした道路が整備されたからこそ、個々人の移動の選択肢が増えるというような考え方もできるかと思えます。そういった住民目線も入れていただけるといいかと思いました。

それから、もう一つは本日の資料の図についてですが道路の横断図での地中の表現で、電線の共同溝ですとか、割と詳しく説明されているものもあれば、簡略化されているものもあり、まちまちなので、これを住民の方に見せる際には、道路の地表の部分だけではなくて、地中の部分も含めて、東京都はどんなインフラを造っているのかということを見せるとより良いのではないかと思いました。

○東京都 ありがとうございます。

今の意見は大変大事なところかなと思います。我々は当たり前だと思っけていても、結局、この事業評価もそうですけど、都民に対してという部分がありますので、そういったときに後で誰が見ても分かるような資料づくりを再度確認していきたいと思います。ありがとうございます。

それでもう1点、先ほどコロナの話が出て、思い出しましたけれども、昨年来からのコロナを受けて、道路の役目って少し違うよねと。例えば、都心でなくても、今度、郊外ですとか、いろいろ宅配が増えたりとか、広い意味でなくて、地域間を結ぶような道路の重要性もこれから高まるのではないかと、そういったものがあるって、去年、内部的に勉強会などもしています。その中ではやはり滞留する、ソーシャル・ディスタンスを取りながら、今、外国なんかですと、路上でかなりお店をやったりとかあると思いますけれども、東京でも少しやりましたけど、なかなか、ニューヨークのようにできているかということ、そこまではなっていないです。そういった議論の中でも、ある程度、ネットワークができているから、そういう道路の使い方もできるよねという整理もしています。ですので、ある程度、道路を造るほうは造るで、やっぱり必要だよねというところで、その後、使い方を見直すところは、できるところはあるよねというところも、内部的には勉強的には話はしているということで、お話をさせていただきました。すみません、ありがとうございます。

○委員長 知花先生、お願いします。

○委員 すみません、田村委員が話したことと朝日委員が1つ目におっしゃったこ

とと同じなんですけれども、さっきの公共施設の避難路の話で、確かに学校と病院でよく分かったんですけれども、やっぱり今回のを見ていると、例えば第九小学校とか、別に沿道ではないですよ。周辺の道路の線形を見ると、これで便利になった人ってあまりいないように見える。だから、ここを通過してここに避難するというのは考えにくくて、どちらかという分断のほうが問題ではないかなという気もするんですよ。多摩メディカル・キャンパスはいいんですけれども、もう少し細かく見て、本当に避難路が確保されているのかというのは、ちゃんと分けたほうがいいかなという気はします。

逆に分断という話を考えて、いつもの話で、マイナス評価をつけてミチゲーションを考えるかというのは先の話かもしれませんが、そこは無理に全部拾わなくてもいいのかなという気がしましたということで追加の意見です。

○東京都 ありがとうございます。

そうですね、この地図を見ると、そうかなという感じはするんですけれども。本当に道路がないんですね。国分寺市って道路がなくて、本当に狭いところに、それこそ庭木がはみ出してきていて、車がすれ違えないという道路も結構ありまして、そういった中で、まず、核となるところに縦方向に移動できるだけでも非常に安全だよなというところで納得してもらったところがあるんですけれども、今、先生がおっしゃった第九小学校は確かに少し無理があるかなというところもありますので、もう少し資料のつくりは考えさせていただければと思います。ありがとうございます。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 その他いかがですか。

最後ですけど、私から今日の感想的なことでも恐縮なんですけど、今日、街路4つで、そのほとんどに植樹がありましたよね。植樹って、みんなすばらしいと言うんだけど、私の経験によると、二、三年たつと、舗装が盛り上がってきちゃうんですよ。歩道は軽いから盛り上がってしまうんだけど、根っこを切らないとなかなか直らない、それを直してまた平らにしてということをやっている姿を見たことないんです。歩道に街路の根っこが出てきた場合の処理方法とか、何かそういうマニュアルをつくって、これから先、道路管理に役立ててもらいたいなという、これはお願いというか感想なんですけど。結構切らないと大変だと思うんですね。

それと、先ほど坂井先生から道路の機能というのは自動車だけじゃなくても歩行者とか、もっといろいろ主役が移ってきている可能性がある。そういうことで、散歩できるとか、憩えるとか、固まるとか、そういうようなのも一つの道路の機能で、そっちのほうにも脚光を浴びさせたらいいんじゃないかというお話がありましたけど、2年前でしたっけ、新武蔵境通りを通ったときに、ちゃんとベンチがあって、バスの中から見ただけだから、はっきり分かるわけではないんですけれど

も、住民の方が自転車とか自動車というものの以外に空間スペースを利用しているなという景色を見たので、一つのコミュニティが豊かになる手段としてはいいのかなと感じた経験がありますので、そういうように、道路の機能は通行する車両以外にも、犬の散歩経路だとか、そういうふうなコミュニティをつくるような、コミュニティを豊かにするような道具になるようなことも便益として計上するような方法をぜひ考えなきゃいけないなと思った次第です。感想で恐縮ですけど、その2つの感想を持ちました。

ほかに何か御意見ございますか。よろしいですか。

それでは、4番目の国分寺を通る街路事業ですけれども、継続でよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 ということ、継続で事業の進捗を図っていただければと思います。

以上、4つ、予定の時間を30分以上オーバーしましたがけれども、終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

進行を事務局に返しますので、よろしく申し上げます。

(事務局より今後の日程等について説明)