

令和4年度第1回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和4年7月4日（月）午後2時02分から午後3時47分

2. 場所 東京都庁第一本庁舎 42階 特別会議室A

3. 出席委員

委員長 内山 久雄（東京理科大学 名誉教授）

委員（名簿順）

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 法学大学院 教授）

茶木 環（作家・エッセイスト）

4. 審議会に付した議題

（1）委員長の選任について

（2）令和4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小平都市計画道路3・2・8号線及び国分寺都市計画道路3・2・8号線

②八王子都市計画道路3・4・28号線（Ⅰ期）

③八王子都市計画道路3・4・28号線（Ⅱ期）

④東京都市計画道路放射第25号線

5. 議事の概要

（1）委員長の選任について

○事務局 それでは、議事1として、委員長の互選と委員長による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いて、「委員の互選による」となっております。委員長につきましては、各委員から事前に御推薦をいただいております内山委員をお願いしたいと思いますのですが、内山委員、よろしいでしょうか。

○委員長 はい、了解しました。

○事務局 ありがとうございます。

続いて、副委員長についてですが、設置要綱により、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っており、委員長が指名することとなっております。昨年に引き続き、2名の方をお願いしたいと考えております。

それでは、内山委員長、副委員長の御指名をお願いいたします。

○委員長 これも昨年度に引き続き、今日はお見えでないですけど、坂井委員と中村委員をお願いしたいと思います。

○事務局 それでは、委員長を内山委員、副委員長を坂井委員と中村委員をお願いする形で決議させていただきます。よろしくをお願いいたします。

(2) 令和4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小平都市計画道路3・2・8号線及び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 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのこの小平、国分寺の街路について、委員の皆様から何か御質問なり御指摘ございますでしょうか。

○委員 質問というよりはコメントなんですけれども、大変分かりやすい御説明ありがとうございました。コストの縮減などについても、こういったことをされているんだなということがよく分かりました。

それで、非常にB/Cも高い、非常に意味のある、意義のある工事だと思うんですけども、利用者の側から見ますと、道路に対する安全性の向上ですとか、安心度の向上というのは、住民の方々の信頼度が非常に高まると思うんですね。それと同時に、少しお話ありましたけれども、非常に緑が多い道路であるということで、玉川上水沿いにもずっと緑道が続いて、隣の小金井などは桜の並木で非常に有名なところだと思うんですけども、非常に緑が多く、地域の文化度を上げるような、先ほど市民の方々の生活の質の向上ということがありましたけれども、そういった意味でも地域文化の高い地域に道路が寄与していく、交通寄与のほかに、道路が寄与していくという意味合いでも、非常に意義深いのかなと思いました。

その上で、その玉川上水の緑道のところとこの道路の交差点というのはどんなふうになっていくのか、その点をお伺いできればと思います。

○東京都 御意見ありがとうございます。まさしく先生がおっしゃるとおりでして、我々としてどこまで踏み込んで話をしているのかというのはありますが、街路の整備には様々な効果があると考えています。

御質問ですけれども、交差点についてはまだほぼ白紙の状況です。オーバースタックやアンダーパスなどの交差形式がありますが、このように平面で交差させるのが一番影響が少ないという検討結果になっております。基本的にはその形で、今後、文化財行政と構造の協議をしていくこととなります。

○委員 よく分かりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほか、ございませんでしょうか。朝日委員、お願いします。

○委員 御説明ありがとうございます。今の茶木委員の御質問に関連するところなんですけれども、この玉川上水への影響というのは今まだいろいろ協議をされているということなんです。この評価上、こういう環境、自然環境とこのことが出てくるときに時々思うんですけど、便益に対して必ずしも換算できないような効果を定性的効果とされていて、そこは今おっしゃられたように、ウォークアブルだとか、あるいは自然を残す良好な空間ということで大きな効果があると思ったんですけども、例えば、玉川上水の水量だとか、樹木に対して何らかの影響を与えるとか、何かそういったマイナス面というのが、経済的には、社会的費用とか外部費用みたいな形で本来は多分あるんですけども、なかなかこの投資効果のところをそれをコスト換算するとかということにはされてないんですね。これは、定性的効果のようにそういった換算はしないけれども、社会的コストがあるかもしれない、あるいはあった。今おっしゃられたようなことを例えば配慮して、その影響を最小限にしていますというようなところの評価ですね、そこがなかなか記載されないような気がするんですね。それはもしかしたら、コスト削減のところの新工法とか、そういったところにも関係してくるかもしれないんですが、例えばこういった社会的コストを抑えるための工夫を技術的にしましたとか、計画的にしましたというところの評価があんまり残らないように思いまして。そういったところを何らかの形で評価しましたということが残る形になるといいなと思うんですけども。例えばこれまでの案件でもいろいろ技術的な蓄積だとか計画的な蓄積をされていると思うんですね。そういったことを何らかの評価の形で示していただけるといいなと思います。

コメントです。ありがとうございます。

○委員長 中村委員、よろしく申し上げます。

○委員 御説明ありがとうございました。私からは、事業の投資効果の〈防災〉緊急車両の走行というところに関して少しコメントさせていただければと思います。

今日の資料の中では、現況9分プラス踏切のアルファが約6分に縮まるという形で、3分の2程度という形の数字を挙げて御説明いただきました。これはこれで非常に定量的に分かりやすいんですけども、一方で、4ページに府中街道の写真があるページがございまして、現在の府中街道ですと、⑤番の写真のように、いわゆる路側のようなものもあまりなくて、本当に片側1車線、2車線の結構きちきちの道路だということがありまして、万が一、緊急車両が通るときには、結構渋滞しているイメージがありますので、何かみんな寄って寄って、間をゆっくり走ってみたいイメージになるんじゃないかと思うんですが、これが、今回この新しい道路ができて片側2車線で、多分、中央分離帯はつくんだとは思いますが、両側ちゃんと路側帯がしっかりして、そんなにびっちり車が並ぶという交通量でもないといえますと、多分、9分、6分というのは、単純に距離と、あと流れの平均旅行速度みたいなもので計算しているんだと思うんですけども、府中街道のほうはもう少し不利な条件であり、こちらのほうはもう少し算定上有利な条件になりそうな気がするんですよ。何かその辺りの、片側1車線、2車線が片側2車線、合計4車線になったときの緊急車両の通りやすさというのは、何かもう少し差がつきそうな感じもいたしますので、その辺りをぜひ次回以降、もう少し実感に合うような数字として出していただくと、より効果が都民の方々にも分かりやすく、また、皆様方にとっても、こうなんだから頑張ろうという気にもなるだろうと思いますので、その辺りを御検討いただけたらありがたいなと思いました。以上でございます。

○委員長 ありがとうございます。

はい、お願いします。

○東京都 先生、ありがとうございます。おっしゃるとおり、2車線道路が4車線になったときの救急隊の安心感といいますか、安全性の向上という観点は確かにあると思います。我々、事業が完了したときに事業効果のアンケートを取っていきまして、警察や消防など、そういった方の生の声を聞く機会もございます。再度この路線が事業評価委員会で審議されるときには、しっかりとその辺りも記載をして、そのような効果もあるんですということはアピールしていきたいと思っております。

あと、先ほどの玉川上水の話、コメントということでございましたけれども、プラスの便益だけではなくて、マイナスの便益というものも分かりやすく示し

ていくというのはおっしゃるとおりだと感じました。もう少し設計が詰まってきた、構造が決まることによって、何かしらの影響というのはあると思います。そういったところはしっかりと評価をして反映をさせていければなというふうな気持ちであります。次回になるか次々回になるか分かりませんが、宿題とさせていただきます。

○委員長 どうもありがとうございました。

そのほか、いかがでしょう。

私から、これも要望ですけど、街路事業はこういう事業評価が始まってもう大分長くなりますが、コストが高くなった要因というのはそれまでであるのかないのかですね。言いたいのは、今日、写真を見ていると、電信柱とか電柱というのが大分なくなっちゃっているんですけど、だからすっきりしているんですけど、これはこの工事費、なくせばそれだけ工事費がかかっているということだと思わうんですけど、そういうことで設計基準が一段上がっちゃって、もうこれからの街路は、当たり前なことだけど、電信柱と電線は要らないと。だから設計基準が上がっちゃったから、これだけのコストは仕方ないという、そういうふうな方向になっているのか、あくまでもこれは要望であって、東京電力に支払ってまでも入れるんだという、コストがかかってもしょうがないんだというふうな見方なのか、そのどっちかなのか知りたいところであるのが1つです。

その同じ流れで、今日の写真は、沿道の写真は素晴らしいんですけど、言ってしまうと、こういうところで住宅が連担していないようなところだったら、街路樹は植えるべきであると思わうですね。日本の道路って、どんなところも、田んぼのところへ行ったら、田舎へ行ったら街路樹はほとんどないんですけど、フランスとかみんな御存知だと思いますけど、街路樹がちゃんと整備されているわけですけど、日本に帰ってくると、あれ、掃除するのが大変だとか、何かマイナスのことばかり言って、特に電柱と同じように、電線・電信柱と同じように、そんなところは街路樹をつくるのは当たり前だというような方向に持っていくことはできるんでしょうかという、これもお願いですけど。お答えを要するわけじゃないんですけど、そういうところで御尽力をこれから願えればありがたいと思います。コストはかかっちゃうんですけどということですけど、設計基準を上げるという感覚もあるんじゃないかと思いますが。

○東京都 委員長、ありがとうございます。もともと事業認可のときから電線共同溝の整備は入っておりますので、これで高くなっているということではないんですけども、やはり世の中の人たちが道路に求める機能というのは社会情勢から変わってきておりますので、我々の部署だけではなくて、そういったとこ

ろにこれから応えていく必要があるという認識は私どもは持っております。委員長の御意見としてしかと受け止めさせていただきます。

○委員長 ありがとうございます。

そのほか、いかがでございましょうか。よろしいですか。

それでは、この事業ですけれども、当然のことながら、継続だと私は思うんですが、継続に御賛成でよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 ありがとうございます。ということで、継続して、もっとよりよい道路にしていくことをお願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 次の街路－2、八王子都市計画道路について、事務局から御説明をお願いします。

②八王子都市計画道路3・4・28号線（I期）
（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。

ただいまの八王子の道路について、委員の皆様からの御指摘あるいは御注文がございますでしょうか。

○委員 よろしいですか。

○委員長 はい。

○委員 御説明どうもありがとうございました。単純に質問の形にいたしますけど、9枚目のスライドに関係しまして、目的としては交通不便地域の解消ということが説明として重要な点だと伺いました。そこにある交通などで関係するのは、交通空白地域の定義ということでここに記載があるのですけれども、これは誰がというんですか、定義の主体というのは各区市町村なのかどうかということをお教えいただきたいというのと、あと、この交通空白地帯ということに該当する地域があった場合の対策といいますか、政策的な対応というので、1つは

道路とかはあるかと思うのですが、この点について何か法律上のと言ったらいいか、法的な要請とかそういうものがあるのかないかとか、その辺りを教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

○東京都 御質問ありがとうございます。

まず、交通空白地域の定義でございますけれども、自治体によって定義は様々です。あまり人が住んでいないところと、それなりにインフラが整っているところとでは、状況が異なりますので、実態に応じて各自治体が定義をしているというのが実情です。

こういう空白地域をどうやって解消していくかということでもありますけれども、当然、このようなハード整備で道路を通すというのは一つきっかけになると思います。あとよくやられているのは、コミュニティーバスです。極力、空白地域を補完する形でルート設定はしていると思います。しかし、採算性の確保、空白地域を補完するあまり需要がなければ赤字になってしまいますので、そういったところのジレンマというのは区市町村は抱えているのかなと思います。お答えになっていないかもしれませんが。

○委員 どうもありがとうございます。そうすると、空白地域の定義というのは、この場合ですと八王子市、あとは日野市というところが、自身の何になるんですかね、交通基本計画とか定める中で記述をしていると。そこで、自らの市の対応策、今、コミュニティーバスのお話も挙げていただいたのでなるほどと思いましたけれども、その対応策を考える基準にしているものを、今回はそれとの関係を都の側から説明されたということですかね。そうしますと、各区市町村での対応ということがあるわけなので、今回の道路の関係でいきますと、直接的には八王子市ということになるのかなと見えましたが、そこから着工ないしは開設についての要望とかいうもので早めにやってほしいとか、あるいは何かの協議とか、自分たちもそういう、例えばですけど、地域交通の対応を進めていく上でこの道路は重要になってくるので、なるべく早めのといいますか、地元でも協力するけれども、例えば用地の取得とか振興につまましてあると思いますが、その点を具体的にはプッシュされるような、そういう状況というのは、日野市のほうも先ほどの状況があるので、両市から何かそういうようなことというのはございましたでしょうか。

○東京都 私ども建設局は、こういう交通政策には直接的に絡んでおりません。都市整備局に交通政策を所管しているところがございますので、交通空白地域をどうやって解消していくのかということについて、区市町村と日頃からコミ

ユニケーションを取っております。東京都のこの道路ができたときに果たしてバス事業者が参入するかどうか、これによってこの空白地域が解消するかどうかという、そういったところの調整というのはオール東京都としてやっていると考えております。

○委員 分かりました。道路を造り、そして地域の交通を確保するということにつながると私は思いますので、関係自治体といいますか、市部と、この場合ですと2市ですかね、と円滑に進めていっていただき、よりよい道路といいますか、そういう意味での道路の形成ということをお願いできればと考えましたので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

○委員長 そのほか。はい、お願いします。

○委員 交通量について質問させていただきたいんですけども、交通量が少し増えていて、全体で、今までのいろんな事業を見ると1割以内で減っているところのほうが前回に比べて多いかなと思っていたんですけど、ここの増えた要因は、御説明にあったような物流の需要が高いところであるとか、あるいは日野市の開発需要があって、物流業務車というよりは自家用車が増えているとか、何らか傾向はあるんですか。もし分かりましたら教えてください。

○東京都 すみません、明確な理由は分かりかねます。複合的な要素があって、先ほどご説明したさまざまな商業施設ができたこと、あと、工場などの立地促進を市としては働きかけているようであります。ポイントだけのデータですので、トータルとしてそれが言えるかというのはあるんですけど、この点だけを見れば増加傾向にあると。すみません、それだけしか言えない状況です。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 はい。

○委員 1点、御質問させていただきます。5年前のチェックリストと対比をいたしましたところ、工事費が66億から今回77億という形で11億ほど増えていると拝見いたしました。15、16%増ということかと思えます。どういったことで増えたんでしょうかというのが質問なんですけれども、何う背景としては、先ほど内山委員長もおっしゃったように、やっぱり個別の事業で出てきた

いろいろな時代の変化、状況の変化といったものを踏まえて、今後、同種事業をやっていく際に、それを取り込んでさらに改善していくと。さっき道路監の御挨拶にも実施過程の透明化とかそういった話もございましたけれども、ですから、どうしても公共事業というか、事業をやっていくときに不測の要因があって、当初見積もった予算よりも多くかかるというのは間々あることだとは思いますが、けれども、極力、不足という状態をなるべく減らしていく、あるいはそのリスクを織り込んだ形で見積もっていくというのは大事なことかなと思いますので、そういった意味で、今回、11億、15、16%増になった要因は何かということをお伺いしたいと思います。

○東京都 御質問ありがとうございます。主たるものは、構造基準が変わったことによるものと認識しています。基準の変更によって部材が変わったりとかというのはあるようでして、そういった要因で増えていると聞いております。

○委員 はい、分かりました。ありがとうございます。前回のものを見てみると、埋設物が出てきて、機械施工から人手になってまたお金が増えたとか、いろんなものがあって大変だなと思うんですけれども、なるほどですね。今の話もなかなか仕方ない面もあるかと思えますね。どうもありがとうございました。

○委員長 ほかはいかがでしょう。

よろしいですか。私から1つだけ。用地費100%ということで、大変喜ばしいことですが、これから先、工事していただくということになると、この事業評価というのは一体どこまですればいいのか。あと5年も工事がかかって、次また、これ、例えば継続なんていうと、またやらなきゃいけないということになっちゃうんだけど、いつ終わるのかなど。事業が終了する予定。終了してもこの事業評価というのはするのかなって、それ、私、分からなかったの、それは質問であります。

○東京都 ありがとうございます。今の事業認可期間は令和7年3月31日、令和6年度末になっています。あと2年ちょっとで切れるぐらいです。現場の状況を考えますと、この事業認可期間で全て完成させるというのは厳しいかなと思っています。当然、いろんな工夫をしながら、工期短縮というところは努めていくんですけれども、いつになるかということも含めて今後精査をしていくことでもありますので、ここでお約束できるのは、極力早く開通をし、完了させるということに東京都としては努力をしていきたいと考えております。

○委員長 その間は事業評価は続けなきゃいけない、私たちの役割としてはあるということですかね。

○東京都 おっしゃるとおりです。

○委員長 はい。そのほか、いかがでしょう。

もしないようでしたら、この道路についても継続ということでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 それでは、これも継続でございますので、用地は確保してもなかなか難しいところがあるというお話だったんですが、よろしく願いいたします。

ここで休憩、お手洗い用で5分ほどしたいと思いますが、よろしゅうございますか。今、3時11分だから、3時16分再開ということにします。

午後3時12分休憩

午後3時16分再開

○委員長 それでは、再開します。

街路-3番ですかね、八王子Ⅱ期の説明をお願いいたします。

③八王子都市計画道路3・4・28号線(Ⅱ期)

(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。

それでは、ただいまの八王子Ⅱ期の事務局の説明に対して、何か御指摘ございますでしょうか。

○委員 よろしいでしょうか。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 すみません、細かな質問になるんですけども、今、段差というか、高低差の処理がなかなか大変ですというお話を伺いました。例えば、右側というか、東側から西に向かっていくとすると、先ほどのイメージでいくと、だんだん宅地

側が下りていくという感じになっているんですかね。

○東京都 そうです。

○委員 そうするとだから、段々畑を道路がだんだん斜めに下りていくという感じになると思うんですけれど、その沿道の方々とその高低差の処理の中で、例えば、道路側にすりつけるような覆土のようなものをつけてどこかですりつけるとか、あるいは場合によっては道路を挟んだような橋を架けてどうこうするとか、いろんな話があるんだと思うんですけど、今、用地が86%ぐらいいていうのは多分本線部分の用地だと思うんですけど、そういう追加対策のために、また今の予定区域の以外のもを取得して何か対策しなきゃいけないとか、何かそんなようなところまで結構出てきそうなものなのか、そこまで実はやるものではなくて、大きな用地取得までは要さない範囲の中での対策というイメージなのか、その辺りの見通し、どんな形なのかというのを教えていただければと思います。

○東京都 ありがとうございます。詳細な話になりますので、私のほうから御説明させていただきたいと思います。

結構高低差があるところですが、幸いにして、そういうところまでいかなくても大丈夫なところになっています。ただ、そうはいても、土地を削るので、擁壁構造をやっぱり造らなきゃいけない箇所とか、それから階段を造らなきゃいけない箇所など、具体的にそういった地元調整に今入っているところでして、今のところ、そこまでして覆土をつくったりしなくても大丈夫と考えております。

○委員 はい、分かりました。ということであれば、もちろん合意がされるという前提ではありますけれども、そんなに全体の工程に影響を及ぼすようなものではないという理解ということによろしゅうございますかね。どうもありがとうございました。

○委員長 そのほか、いかがでございましょうか。

御質問がないようなので、私から疑問に思うことなんですが、高低差があるということが話題になりましたけど、東京都ではそういう経験はほかにはないんですか。例えば神戸なんて、六甲山があつて大変なところなんだけど、上手に道路を造っちゃうし、場合によっては夜景を見るための見晴らし台を造ってみたいとか、そういうこともやっているわけですけど、そういう意味で、何か、東京都は初めての経験なので大変なんですって、こういうような印象を持ちまし

たけど、それでよろしいですか。

○東京都 委員長、私の説明が悪くて申し訳ありません。これまで東京都建設局としましては、いろんなところで高低差処理なり、地権者さんとの合意形成というのをやってきております。ケース・バイ・ケースで、非常に難航するところもございますし、高低差があってもすんなりいくところもあったり、そういうノウハウは間違いなく東京都はございます。でも、そういった場合でも、やっぱり一定程度時間がかかるというのは事実でございまして、ここにつきましても、今までのノウハウも生かしながら、しっかりとなるべく早めに解決するようにしていくということでございますので、御理解をいただければと思います。

○委員長 ありがとうございます。

そのほか、いかがでございましょうか。よろしいですか。

それでは、これも、さっきのⅠ期と続いてないとおかしくなっちゃうということを事務局の方が強調しておられましたけど、継続してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 継続ということで、審議を続けたいと思います。よろしくお願ひします。

それでは、次の、もう最後ですかね。街路事業の4件目、新宿区の放射25号線について、事務局から説明をお願いいたします。

④東京都市計画道路放射第25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、ただいまの神楽坂の街路について、御質問の委員はどうぞお願いいたします。はい、どうぞ。

○委員 どうも御説明ありがとうございました。コロナになる前は何度かこの近くに用事があってよく通っておりましたので、何となくイメージは分かるんですけど、その場所とは違うんですが、牛込神楽坂の駅がございまして、今の久保通りというか、この通りの下にもうできてはいるんだと思うんですけども、結構出入口に苦労しているというか、変なところにあるというか、例えば、この道路ができたときに、もう少し便利のいいところに新たな出入口が予定されているとか、そんなようなお話というのはないんでしょうか。

○東京都 今のところ、今の出入口を変えるという話は聞いておりませんが、基本的には都市計画線の中で勝負をしていくと考えております。

○委員 分かりました。いや、何かもしかするとあるかなと思って、あれば、定性的な評価のところは公共交通の利便性の何とかが書けるかなと思ったんですけど、ないのであれば結構でございます。ありがとうございました。

○委員長 そのほか。それでは私から。用地取得率が30%ということで、一応計画決定されていますから、堅牢な構造物を建てちゃいけないというルールは従ってきている地権者がほとんどだということだと思うんですが、ただ、そこに入っている人はいっぱいいて、少し出ていましたけど、区分所有権とかそういうのを持っていて、それを処理するのが大変だという、そういうことはよく理解できました。ただ、ちゃんともう計画決定されていて、そこは道路になる、でも、そこに家を建てちゃった、そういう寝耳に水だったという人が多かったかどうかということをお尋ねしたいというのが1個目なんですけど、もう1つは個人的な趣味で、今から40年ぐらい前かな、近くに牛込柳町という有名な交差点があって、それは今、一体どうしているんですかねという、それを御存知だったら教えてください。

○東京都 用地課長の樽見でございます。

1点目の御質問でございますけれども、いわゆる事業に対しての寝耳に水というようなお話に関しては、今のところ、私どものほうに聞こえてくるものはありませんが、よくあるのは、事業化されてから、後から買われて入ってこられたような方ですね。当然、不動産業者のほうから重要事項説明でお話を聞いているんですが、何かの行き違いでそういったようなことがあるというのは聞いているところでございます。

○委員長 ああ、そうですか。

○東京都 ただ、今のところ、ここ、先ほどからお話ししておりますとおりマンションがかなり多くございますので、そうなりますと、なかなか分譲で買われているような方というのは御事情をまだ詳しく御説明できていない方もいらっしゃるかと思いますので、これから私どものほうで精力的に入らせていただいて、丁寧に御説明していきたいと思っております。

○委員長 どうもありがとうございました。

○東京都 牛込柳町の交差点ということでございますけれども、資料でいいますと5ページを御覧いただければと思います。委員長御指摘の牛込柳町の交差点というのは、今、ここで旗上げしています②番と③番と放射25号線が交差する、この交差点のことになります。

○委員長 ああ、そうですね、はい。

○東京都 先ほど御説明申し上げましたこの南北の路線につきましては、今、拡幅の工事をやっております。放射25号線につきましては、ここ、今、黒塗りになっていまして、この交差するところです。事業化の時期は未定でございますけれども、四次事業化計画の優先整備路線の位置づけになっております。この縦の路線が拡幅され、また、横の放25の整備がされれば、交差点の形状も変わってくるのかなと考えてございます。

○委員長 あ、そうですか。まだ問題は残っているんですかね。前は、昔は排ガスがたまっちゃうということですけども、排ガス規制ができているから、もうたまるということはないんですかね。

○東京都 ここは地形的に窪地になっていきますので、それが本当に解消されているのかといえば、それはできていないんだろうなと思います。ただ、渋滞することによって排ガスの問題が生じると思いますので、極力クリアにすることによって排ガス対策にもなっていくのかなと認識しています。

○委員長 どうも、個人的な趣味で質問して申し訳ありません。

そのほか、いかがでございましょうか。朝日先生、お願いします。

○委員 今、排ガスの話があったということで、先ほどの一番最初の話にもなるんですけども、社会的費用が減りますよというのは、時間短縮だけじゃなくて、そういった環境汚染的なものというのは、もうあまり積極的に書かないことになっているんですかというのが1つと。それともう一つ教えていただければと思ったのは、近隣での移転を希望するというところで、マンションも多いですけど、店舗も結構あると思いますので、移転を希望する方というのは店舗だったりもするんですか。2点お願いいたします。

○東京都 具体的に言いますと、スポーツ用品店や、薬局等、様々な業種の方が多くいらっしゃいます。

○委員 分かりました。ありがとうございました。

○東京都 1点目の御質問でございますけれども、これも定性的な評価ができると思いますし、とても大事な視点だと認識しております。この前お亡くなりになった石原元知事が排ガスの粉を振って、対策の必要性を訴えていらっしゃいましたが、当時と比べますとディーゼル車も減ってきていますし、車の性能も上がってきているのは事実でございます。こうしたことから、特出しして扱っていないということでございます。

○委員 分かりました。全体のいろんな影響評価と考えたときに、大きい、小さいとかというのはあるかと思うんですけれども、例えばCO₂は注目されているから、大きな政策、もっと上位の政策的に注目されたりということ、やっぱり重点であると思うんですが、事業の中で起こったこととこのことを、住民の立場であったり、あとは先ほど言ったような今までの事業や計画の知恵ですね、それを低減させるための知恵の蓄積という観点では、なるべく拾い上げておいたほうがいいかなと思っています。ありがとうございます。

○委員長 ありがとうございます。そのほか、いかがでしょう。

○委員 質問というよりは、お時間が少しぐらいありそうなので、今、委員長がお話していらっしゃったことについて、私、この1年はここを歩く機会はないのですけれども、曙橋の方向に行くためにこの外苑東通りをよく歩いておりました、委員長がおっしゃったその交差点、かなり拡幅されてきて、歩きやすくなっております。先ほどお話ありましたように、少し下へ行きまして、③の部分、薬王寺のところも、いつ4車線になるんだろうかなど。歩いているとき、いつも不便といいますか、危ないところもあったので、歩道も右に振ったり左に振ったりしながら徐々にできているということでございます。今、委員長のお話も伺っていて、ああ、なるほど、そういうことがあったのかと。歩いていると分かりませんが、大久保通りも、西からはたしか下っているし、牛込のほうに行くのも坂を上る感じになっている。そこでやっぱり窪んでいるんだなというのを、今、改めて思いましたけれども、約1年前の状況ですが、広がっていて、歩道もできていて、交差点もすごい渋滞していたのが通りやすくなっているの、そういう感覚といいますか、印象からすると、そういう排ガスが滞留するというんですかね、そういう状況が少し緩和されているのかなという印象を持ちました。

質問ではなくて、委員長のお話に触発されて思い出しまして、情報提供というわけじゃないですけど、観察した結果を申し上げておきたいと思ひまして、すみ

ません、手を挙げさせていただきました。ここの道路が通ると本当に交通の便はよくなると思いますので、現状の説明ですと、現道は事業中とはなっておりますけども、薬王寺のところも進めていただき、円滑な交通が早めにといいなと希望しておりますので、どうぞよろしく願いいたします。余計なことで申し訳ございませんでした。

○委員長 いえいえ。どうも先生ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょう。よろしいですか。

それでは、これも、本当に都市型の道路整備ということで用地取得が大変な例ですけれども、継続でよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 それでは、継続して事業を進めていっていただきたいと思います。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す。

○委員長 これで、本日予定していた4つの街路事業の審議が終了いたしました。あとは進行を事務局にお返しいたしますので、よろしく願いします。

(事務局より今後の日程等について説明)