

令和4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4年10月3日（月）午後2時34分から午後5時04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）

坂井 文（東京都市大学 都市生活学部 都市生活学科 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4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 東京都市計画事業渋谷駅街区土地区画整理事業

② 渋谷駅街区北側自由通路整備事業

③ 渋谷駅南口北側自由通路整備事業

④ 渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業

⑤ 町田都市計画道路事業3・3・36号相原鶴間線

5. 議事の概要

(1) 令和4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 東京都市計画事業渋谷駅街区土地区画整理事業

（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。

ただいまの説明に対して、委員の皆様、何か御指摘、ございますでしょうか。お願いします。

○委員 先日の渋谷の視察では詳細にご説明いただき、本当に渋谷というまちが刻々と変わっていくところを見せていただきました。そして、本日も非常に詳しい説明をいただきありがとうございました。

この事業だけではなくてこの後に続く事業も同様なので、最初にお伺いしますけれども、B/Cが前回の評価に比べて全体で数値が下がっているというのは、どう

いうところが原因になっているのか、幾つか理由があると思うんですけれども、その辺り、説明を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 B/Cは2つありまして、交通広場のほうでございましょうか。

全体としましては上がっているんですけども、事業費が、3回、事業計画変更しているんですけども、かなり事業費のほうが上がってきているということで、費用のCのほうで、そういう意味ではかなり増額しているという状況がございまして、全体としては、少しB/Cのほう下がっているという状況でございまして。

○委員 理由としては、ほぼ大体、それが主な原因ということで考えてよろしいんでしょうか。

○東京都 工事費がかなり輻輳している中での工事ということで、そういった面で、かなり事業費が増額しているという状況もございまして、そういったことが主な要因というところがございます。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 お願いします。

○委員 坂井です。御説明ありがとうございました。

今の質問に続けてですけども、区画整理と駅前広場、2つあって、私、今、別々にチェックリストを見ております。一枚もののチェックリスト、右上に行った事業費の執行状況が井になっているので分かりにくいんですが、こちらも区画整理と駅前広場に分けて説明していただくと分かりやすいと思いますが、いかがでしょうか。

○東京都 すみません、区画整理につきましては、区画整理事業全体の事業費という形になってございますけれども、街路事業につきましては。

○委員 ごめんなさい、街路事業って何ですか。

○東京都 交通広場ですね。

○委員 はい。

○委員長 交通広場は街路事業で行なったということですか。

○東京都 そうです。

○委員 駅前広場という言葉で言ってください。

○東京都 すみません、街路事業の中の交通広場の部分だけでの評価という形になっております。こちらのほうは、区画整理事業費と用地費のうち、駅前広場の整備にかかる費用を算定したものを評価しております。

○委員 その右上の執行率が67.2%、71.2%って、分かりますか、見ているところ。公共施設整備費が67.2%、移転出補償が71.2%ってありますけども、移転出は区画整理だと思うんですけど、この進捗状況を区画整理と駅前広場に分けて説明していただくと分かりやすいと思うんですが。

○委員長 これ、もともと街路事業と区画整理事業を一緒にしたんですか。

○東京都 基本的には区画整理事業ですので、区画整理事業の評価という形でいいんですけども、ここにつきましては、区画整理事業の中で整備するもの自体が、通常であれば、街路、道路とかそういったものがあるんですけども、この渋谷駅街区につきましては、整備する公共施設がほぼ駅広だけということですので、その部分についても、その分だけ抜き出して、街路事業の、それも交通広場だけの評価をするようにということで、これは国土交通省の最初の評価の中でも指導がありまして、そういった中で評価をしているということなんですけれども。

○委員 事業の進捗状況ということで、費用の執行率もそれぞれに教えていただきたかったということです。

○東京都 そちらについては分けていませんので、すみません、この中でその部分が何%の執行かというところが、今、作っていないんですけども。

○委員 では、右上の、全体で64.5%執行率というのは、区画整理と駅前広場と、大体どのぐらいの割合ずつというふうに教えていただけたら。そのぐらいも分からないですか。64.5%というのは区画整理、どういうふうに考えればいいんですかね。

○東京都 区画整理全体での事業の執行率です。

○委員 それが、64.5ですね。

○東京都 はい。

○委員 そうすると、駅前広場の建設にかかっているお金は100%使ったという

ことですか。

○東京都 駅前でいくと、主なところは公共施設整備費というところにはなってくると思うんですけども。

○委員 そうすると、67.2は駅前広場と。

○東京都 ただ、タクシープールとかそういったものもありますので。

○委員 左下には区画整理と駅前広場って別々に評価してくださいというふうに、我々としては言われているので、その大元の費用の分けがないままに、右上では井になっているというところは、私はどのように理解していいか分からなかったので、質問させていただきました。

○委員長 区画整理事業、最後におっしゃっていましたが、使用収益が開始したところはここだということをおっしゃっていましたが、使用収益を止めたり開始したりするということは、換地をしたということでしょう。

○東京都 そうですね。

○委員長 換地をしない限り、使用収益を止めたり開始したりすることはできないと。換地したということはどういうことかというのがよく分からない。換地したものを保留地として処分したとかって、普通の区画整理事業だとそうなりますけど、換地した分を交通広場に割り当てたとか、そういうところははっきりしないんですよ。事業全体がごちゃごちゃしていて、この土地の面積はこうしましたとかね。

さらに難しいのは、再開発じゃないから立体換地というのはないと思うんですけど、例えば、銀座線の上のデッキを造ったとか、そういうことの資産はどういうふうに評価されているのかというのが全く分からないです。平面できえ、この部分がもともとあって、これを換地してこうなりましたという結果が分かってないわけですよね。もともとあって、換地設計図というのがあって、換地設計した結果、こういうふうに換地されて、この部分が保留地になってとか、そういう平面的な、二次元的な行ったり来たりした部分も分からない。

それで、今見たように、交通広場に関しては街路事業で評価すると言われたから評価しているとか、全く違う事業も入っているわけですよ。これは区画整理事業で評価してくださいと言っているんだと思うんですよ。そうすると、区画整理事業で必要な事項というのは何かといたら、換地が正しく行われたかとか、おっしゃるように、使用収益がいつ開始されましたとか、そういうことが問題となるんですけど、そういう情報がよく分からない。

その中の一つに、例えば、コストの中に用地費ってあるでしょう。どうして区画

整理事業をやっていて、用地というのは全部減歩で生み出すみたいになってるんだけど、何で用地費というコストがかかるのかというのは、単純に疑問ですよ。何で区画整理事業をやってるのに用地を買ったのとなる。用地というのは、区画整理事業では基本的に買わずに減歩で生み出すということになっているのが区画整理事業でしょう。だけど、この説明によると用地費で何十億円使いましたと書いてあるわけですけど、その区画整理事業との関係が、結果、見てもよく分からないというのが正直なところなんですよ。

○東京都 換地につきましては、ピンク色の部分がもともとの宅地になります。図でいくと真ん中がJRでございます。

○委員長 分かります。

○東京都 その両側、東急等ございまして、右側がもともと東急の東横線のあった敷地ということで、宅地がございました。この宅地を新たな宅地、換地ということで、右側の形で、今、JRの部分と、下のほうはスクランブルスクエアを建てるところの用地に換地してございます。

このうち、こういう形で換地をしますという仮換地指定はしてございますけれども、そのうち、使用を開始しているというのが右側の東棟の部分です。今、スクランブルスクエアの東棟が建っている部分です、この部分については使用を開始しているというところでございます。それ以外については、まだ仮換地指定で使用収益の開始という、区画整理等使用収益の開始というのをまだしていないという状況です。今後、整備が進んでいって、使用収益の開始という形になってくるということでございます。

あと、区画整理事業上、減歩という形で、ここにつきましては、保留地を取っておりませんので、その分は開発者の増進というか、開発利益というものを事業費に充てるという形で宅地の増進している、事業によつての増進しているお金の分を見込んで、その分を事業に充てる形を取っております。

用地費に相当、通常は土地ですので、宅地の減歩によって生み出しますので、公共用地を整備するに当たって必要な用地を生み出さなければいけないので、その分、実際は減歩なんですけども、その分を買収したとして、その用地費と換算して計算してございます。

○委員長 何でそういう複雑なことをするんですか。私たちは、区画整理事業として評価してくださいと言われてるわけだけど、全然違うスキームで資料を出されても、よく分からないということです。もしそうだとするなら、前もって、こういう形で評価すると言っていたかかないと、結果は、B/Cが1より大きいからいいんでしょうけれど、何でそうなったのというところが、はっきり言ってよく分からないということです。

だから再三申し上げているのは、特措地域ですね、幾つの事業があって、それはそれぞれ単独の、例えば土地区画整理事業だとか街路事業だとかでやるんでしょーと云ったら、その単独の事業としての評価方法というのを使っていただきたい。

確かに特殊なのは分かりますよ。この渋谷というのは地権者というのがJRと東急とメトロしかなくて、非常に、ほかの区画整理事業と違って、地権者は、多いわけじゃないから、まとまりやすいこともよく分かります。それはそれで分かるんだけど、それとは別に、区画整理事業として事業化したんだから、区画整理事業としての事業評価という形になってくれないと困るなと思っているんです。別に信用してないわけじゃないんですけど、これはこれで結構なんだけど、もう少し分かりやすくというか、アカウンタブルに資料を作ってもらわないと、区画整理事業として評価できないんじゃないかということです。感想です。

○委員 我々も仕事なので、評価委員としてやっていますので、市民も、やっぱりおかしいと気づいてしまうところはあると思うので、その辺りはしっかりと。この71.5億円というのは、実質払っていない、その辺り、もう一度お願いしたいのが1点目です。

2点目が、今この地図、図面が出ているので、最初の私の質問だったんですけども、先ほどは申しませんが、この細長い飛び地の部分、これは東横線の跡地だと思うんですけども、この部分を今回入れたのは、面積計算ということなのか、渋谷区が最終的には管理されると書いてありますけれども、この後どのようにしていくつもりで、この部分も今回の区画整理に入れたのかを教えてください。

○東京都 先にこの飛び地の話ですけども、こちらにつきましては、渋谷川と一体的に整備していこうということで、この部分につきましては、もう現在整備しておりますけども、遊歩道というような形で整備してございます。渋谷川に沿った形で整備してございます。もともとが東急東横線跡地ということでしたので、渋谷川の再整備ということもありましたので、そういった形で区画整理の中に入れて、用地自体は、換地を駅のほうに持ってきて公共用地にしたという状況です。

すみません、答えになっているか、基本的に先ほど最初に示しました土地区画整理事業のB/Cというのは、通常の区画整理事業を受ける費用便益分析に基づくものですので、これは区画整理事業の評価ということでございます。プラスアルファとして、街路事業の公共広場についても行なっているというものでございまして、通常、区画整理事業においては用地買収はいたしませんので、その分の用地費として見ているという感じのものです。

○委員 見ているということは、払ってないということなんですか。

○東京都 用地買収をしているかということです。

○委員 この71.5億から出ているわけですね、東京都から。

○委員長 費用ね。

○委員 どこいったんですか。

○委員長 難しいのはよく分かるんですよ、だから特措法全体でいったほうがいいんじゃないかと。これだけ、区画整理事業だけを取り出しちゃうとこういうことになるから。

○東京都 間違ったことを言ってしまっただけではないので、確認させていただいてもよろしいでしょうか。※（※：別添参照）

○委員長 はい。ほかにいかがでしょうか。

あまりこれだけに関わっているわけにはいかないですが、数字を精査していただくということは、していただくとして、これを継続するか、ここでこの事業はやめるのかということを決めてくださいということですが、いかがですか。何か御意見ありますか。

ここでやめるわけにはいかないと思いますので、継続ということですが、今日議論したようなことを考慮していただいて、区画整理事業なら区画整理事業として評価していただきたいと、こう思います。

それができないのはなぜかというのは、別途、特別措置法に記載されていて他の事業との関連が多いので、ここを全部切って、区画整理事業だけで評価する、そういうやり方にさせていただかないと、事業評価として、街路事業で評価しなきゃいけないのとか、なりますから、区画整理事業、ここにありますように、区画整理事業として評価するとしたらこうなりますよということを出していただけるとありがたいと思います。

○東京都 私の説明が悪かったかもしれません。

○委員長 そう思います。説明がすごく悪いと思います。

○東京都 あくまでも、最初に示しました土地区画整理事業のB/Cというのは、区画整理事業としての評価でございます。

それにプラスアルファとしてやる街路の交通広場でも評価するよという形で、国交省のほうから御指示もございましたので、さらに費用対効果の確認のためにプラスアルファでやっているということですので、あくまでも、最初に示した区画整理事業は、あくまで区画整理事業としての評価ではございますので、今回、区画整理事業だけでということで、改めてという場合であっても、それは最初のもの

がそのものでございますので、両方併せてということではございません。こういう状況ですので、併せて交通広場での事業、費用対効果も示すようにということで、プラスアルファでやっているというものでございます。

説明が悪くて申し訳ございません。

○委員長 それにしても、そういうふうなガイドラインがあるので、区画整理事業としての評価はこうだけど、ガイドラインによって、これも併せて示せというので、そうですよというような、主と従を違うように書いていただかないとね。同じように、違う事業の評価を一緒にしろというのは変ですからね。

ということで、継続ということによろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 では、ぜひ今日の議論も十分考えて、説明上手な資料にしていれば。難しいことは分かっています。特別措置法の中の、1つの事業、それを特別措置法全体の網をかぶせて見るというんだから難しいということは分かっていますけれど、その上で、やっぱり知恵を絞っていい説明資料を作っていればと思います。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 説明者が入れ替わるので、お願いします。

② 渋谷駅街区北側自由通路整備事業

(上記について、東京都から説明)

○委員長 説明ありがとうございました。ただいまの説明に対して何か御意見等ございますでしょうか。はい、どうぞ。

○委員 御説明ありがとうございます。まだ渋谷駅関連になってから、まだついていけないことが多いので、基本的なことを聞いて申し訳ないんですけども、確認で、8ページでお示しいただいたのが現況で、2.3メートルの高さで、しかも、20分の1勾配があるのが9ページのようになって、フラットになって2.9メートルになると、それで、そのときの事業費で、埼京線の線路の切替えがあと何回というのが出てくるんですけども、これは別に全部が全部、この歩道のためじゃないわけじゃないですか。そのときに事業費というのは、この切替えに係る費用の何がここに入ってくるんですか。そこがまだ分かってなかったです。

○東京都 それでは、お答えします。

この自由通路に関してというところに関しましては、今、鉄道施設の盛土のところを掘り込んでいって通路をあけるという作業になります。その中で、今、この2.3メートルという高さを少し上げていかないと空頭が取れないということになりますから上げていきます。今回、こちらの事業概要に書かせていただいている絵の中で、北自由通路というのが一番図面の上のところの自由通路になります。真ん中にもう一本実は自由通路をつくります。こちらの自由通路というところについては、今回、建物事業者が、特区の公共貢献としてお金を出してくれますので、行政側の事業でありながら行政でやらない事業になります。こちらの自由通路も高さが非常に低くて足りない、これを上げていって空頭を確保するということで、この自由通路の整備事業、同じように国道246の空頭も歩行者の空頭がたわんでいる道路をフラットにすると足りなくなりますので、そこを上げていくという事業を、皆で鉄道を少し上げる事業というのを割合で負担しながら今回の事業を行なっているということでございます。

鉄道事業は、駅を島式化するための事業として移設することについて鉄道事業を行います。そこに少し鉄道を上げていく事業というのが、この自由通路とか道路事業の中で必要な部分になりますので、そういったところの費用負担というのを各事業で行なっているところでございます。

今回北側の自由通路に関しましては、こう上に関しましては、先ほどの図面にありましたように、埼京線のほうだけが障害になります。ですので、埼京線の上げる部分だけを費用負担割合で行っておりまして、山手線のほうを上げる費用については、こちらの自由通路では負担をしておりません。他の自由通路は、両方障害になるところは両方とも費用負担をしているという状況になっておりますので、その費用負担案分というものを最初に取り決めて、費用負担をしているものでございます。

○委員 なるほど。分かりました。そうすると、山手線は今回関係なくて、埼京線を上げるのに係る費用のうちの幾らかが今回入っている、全部じゃないんですね。

○東京都 鉄道を移設する部分と上げていく部分とが分かりますのと、先ほど申しましたように、関係者が、この自由通路だけではなく、246の道路事業もございまして、それぞれの事業で影響を及ぼすところもございまして、そういったところを関係事業者の中で費用負担案分をしているということでございます。

○委員 そういう比率というののどこを見れば分かるんですか。その見方が分かってないんですけど。

○東京都 工種ごとに非常に細かい比率を設定しておりますので今回の資料には載せていないんですが、これを施工する前に協定を結んで、例えばこの工種について

はこれだけの人たちが絡んでくるので、Aさんはこの割合、Bさんはこの割合という取り決めを行なった中でこの事業を行なっているということになります。

○委員 なるほど。そうすると、B/Cをどう見ればいいのかというのが、例えば、3.3あるわけですけど、いろんなことがそれぞれに、BとCがあるわけですよ。話が振り出しに戻っているのかも分かりませんが、そうしたときに割合が分からないと、Cを、ここで余裕を持たせたらB/Cは下がって、ほかのB/Cが上がったりするんでしょうけれども、判断が難しいと思ったんですよ。

○東京都 ここでのコストに関しましては、補助金という形で出しております。この52億円という金額に関しましては、補助として、上限額として出す金額で決めているものでございますので、ここが変動することはございません。ですので、費用便益のほうと含めての、この単独のB/Cとしては、この算出の仕方をしたB/Cが全てで、ほかと影響を及ぼすものではないと御承知おきいただければと思います。

○委員 分かりました。もう少し考えてみます。ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがですか。

○委員 御説明どうもありがとうございました。

7ページ目の定量的効果の算出の考え方のところで質問です。マニュアルがそうなっているということは想像にかたくないのですが、一番最初の13.5メートル短縮されるということなんですが、これは青い線だと、戻るといいますか、入り口に戻るような形で13.5メートル短縮できるという御説明ですよ。だけど、ここは東西の広場への移動なので、なぜあえて戻るということを考えなきゃいけないのかというのが単純な質問で教えていただければと思います。

つまりハチ公広場のほうから東側の広場に出るのであれば、その今、細い区道だとおっしゃいましたけれども、極めて細い、つまり幅員のない道路を渡っていくという幅員の問題じゃないかと思うんですが、そうすると、先ほどの計算で、現状でピーク時6,000名ぐらいと仮に設定した場合でも、新しく北側の自由通路をつくらないと、ほぼ距離は変わらないけれども、細い道路を通過するという点については、混雑性が出てくる一方で、この自由通路をつくることによって、広幅員の道路を行き来できるから、先ほど出てきた高架の部分が出てくるんだという、便益の分が出てくるんだという説明というのはあり得ないんでしょうかという質問です。

○東京都 便益の見方については、やり方としていろいろあるとは思いますが、今回出させてもらったことについては、東西の駅前広場、こちらに接続させるとい

うことで考えておりました。もちろん、例えば、ハチ公前のスクランブル交差点から東口の交差点にただ単純に向かうだけであれば、どちらを通っても、そこを通過する距離というのは変わらない可能性はあるんですが、駅前広場というバスロータリーを抱えた広場というところについての域ということでの算定を、駅から出てとか、そういうことも含めてさせていただいたところがございますので、その短縮距離というものを書かせていただいたということでございます。

○委員 ありがとうございます。つまり広場の中心に向かっているというイメージで曲がっている部分を計算するんだということですか。現実の広場は、その細い高架下を通っても広場には出られますよね。別に交差点にというのは言葉のあやだと思いましたがけれども、広場に出る通路であるのであれば、今ある通路だってできるんだけど、中心線に向かうのであれば曲がるという説明なんですかね。

○東京都 ハチ公前広場のところというのは、待合であったり、いろんなものにももちろん使われることでございますし、観光的にもいろいろ使われる部分でございますので、そういう意味で、その広場、バスの乗換えとかそういうことも含めて、どこを中心に持っていくかというのは、もしかしたらもう少し下側、バス乗り場でいえば、もっと下側のほうに回り込むような形になるかと思っておりますので、そういったところを鑑みながら、今回距離というものを、この短縮距離として置かせていただいたという形でございます。

○委員 それはマニュアルに従っているということなんですかね。置かせていただいていますというのは、自由な設定ができて、だから、つまりなぜ、この青い矢印が下に行くその部分が13.5メートルなんですかね。違うんでしょうか。曲がってますよね、括弧のようになってますよね。直線と違うのは、曲がっている部分で13.5なんですか。それとも、そもそも通路を通過する部分で、13.5狭まるんですか。

○東京都 いや、曲がっている部分でございます。

○委員 なぜ曲がっている部分を入れる必要があるのかというのが当初の質問なんですけど、広場から広場への移動だったら、その通路、そこは広場の中心地点から考えてみると、わざわざ迂回するという言葉になるんでしょうけれども、その設定は自由にできるんだということになるとすると、あえて13.5メートルありますよと言われても不自然じゃないですか。だって、別に垂直に我々移動するわけじゃないですよ。踵を返して。斜めに移っていくということもあるわけだし、そこだけ、聞きたかっただけなんです。13.5メートルというのは、だからそういうふうに、踵をとりますか、直角に我々が移動するということを前提に13.5メートル減ってくる、その部分が効果としてはあるんだよという説明はあって、それは

一部、その後、定量的効果になりますかね、まさに幅員ではなくて、距離だということに重きがあるんだということで理解すればよろしいということでしょうか。

○東京都 おっしゃられるとおり、直角に曲がるということだけでは実はないというところがございます。もちろん斜めに入るという入り方もあると思いますが、距離の算定として、JRの口へといいますか、そこへ向かうものとしての距離として測らせていただいた距離でございます。

距離としての定性的なものとして算定を今回させていただいているという形にしております。

○委員 いずれにせよ元通りだと思いますので、今の説明は、今度はJRの口に入るという、改札口に入るという説明まで出てきたんですが、これは東西の広場に自由通路で行き来できるということが中心ですよね。

○東京都 はい。

○委員 分かりました。ありがとうございました。

○委員 確認ですけど、これ、始点と終点は自由に決められるんですか。さっき、バスロータリーってありましたよね。だから、ここからここまでというのが当然人によって違うわけですけども、それは何かマニュアルで、もうこういう場所というのが決めてあるのか、もう自由に、いや、大体の人はここからここに歩くんだからといって自由に決められるのかというのは、どっちなのでしょう。

○東京都 マニュアルによって決められているわけではないです。ただ、目的地が、例えば、このバス停からこのバス停へという明確なところがあれば、その距離を測ることにしますが、今回広場の利用者ということで視点を置きましたので、明確なポイントというのが人々によって違いますので、あまり大きな数字にならないような形で少し迂回経路として今回考えさせていただいた数字というふうに御理解いただければと思います。

○委員 分かりました。

○委員長 そのほか。

○委員 すいません、一番最初に知花先生が質問された部分なんですけれども、御紹介いただいたきれいなパンフレット、国交省が作ったパンフレットを見ますと、線路切替えのステップ1とステップ2で、ステップ2の2020年6月には埼京線は終了しているという理解でよろしいですね。先ほど埼京線の部分だけ、ここで

比率をもって見ているということだったんですけれども、それにしては工事費が51.7%、あと半分、まだ50%残っている。この50%は、残事業として、このチェックリストに、土木工事、軌道工事、建築工事、電気とありますけれども、軌道工事が一番大きいと思うんですね。だけど、軌道工事はほとんど残ってないと、だけでも50%お金が残っているというのは、どの辺りにこれからお金がかかっていきそうだという見込みがあるのか教えていただけますか。

○東京都 お答えいたします。

埼京線の移設工事というのを今やってはいるんですが、まだ仮設げたの状態でございまして、本設ではございません。あと、下の部分とかの掘削もまだ終わっていませんので、そういった部分等々が残っているということになっておりますので、まだ費用としては相当残っているということでございます。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほか、いかがですか。

確認ですけれども、今問題にしている東西自由通路の上は駅ビルですか、それとも空ですか。

○東京都 こちらの、今、北自由通路の上空に関しては駅施設が入ります。この上に鉄道の施設が入り、その上に改札口が入り、その上が屋上階みたいな形になります。中央棟と呼んでいます。

○委員長 中央棟が上に乗っかっているということですか。

○東京都 そうでございます。

○委員長 中央棟の1階、2階部分ぐらいが通路になると。

○東京都 そうですね、1階部分が通路で、2階部分が鉄道施設、3階部分が、もう一つ、改札階、4階部分が屋上階という形になります。

○委員長 その場合、がたいはつくってくれてるわけですよ、JRが。だから、変な言い方ですけど、つくってくれたものをリフォームする感じになるわけですね。骨格とかはできちゃってるわけですよ、中央棟で。2階までできて、まだ盛土のところは残っているけれども、とにかく建物の形はできていて、その中を、いろいろ中が変わるから、盛土のところを削り取っちゃったりするから、それごとにリフォームをしていくという感じになるわけですかね。

○東京都 その駅施設自体も、今、ホームの移設とかをやっていますので、作り替えてはいます。その中で、駅の躯体をつくることについての費用については、今回自由通路をつくるに関して、補強しなきゃいけない部分というのは負担金としてももちろんお支払いしますが、本体自体について、そのつくるお金として、補強分の応分の負担しかしていませんので、その割合というのも当初決めさせていただいたところでございます。

○委員長 そうですか、本当の質問はこれからなんですけれども、北東西通路の地べた、正直言って、かつて渋谷川が流れていたわけですよ。前の東急東横店の時代は、その下は暗渠になっていたはずなんですけれども、この東西通路をつくるに際して、がたい、建物をつくる、中央棟をつくるほうに責任があるんだと思うんですけれども、それはどうしたんですか、埋めたんですか、渋谷川は。まだ暗渠として残してあるんですか。

○東京都 前の区画整理事業者のほうがお答えするべき報告だと思うんですが。

○委員長 そうだと思いますけど。

○東京都 区画整理事業の中で渋谷川は今回移設をしています。

○委員長 移設ですか。

○東京都 はい。ボックスカルバートの形にして移設はしてあります。その部分については、今回、河川部から下水道に移しておりますので、河川は廃止しております。その応分の付け替えが先ほど御質問の中でありました渋谷川の脇の東横線の跡地というところになりますので、そこが今度河川区域として区画整理で交換したところでございます。

○委員長 今の東西通路の下は、下水になった渋谷川は全然ないということですか。

○東京都 そうですね、東側の広場のほうに移設していますので、通路のところには影響は及ぼしておりません。

○委員長 分かりました。そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、また継続か、これを止めるかというわけにいかないですよ、オンゴーイングプロジェクトですから。止めたら東西通路がなくなっちゃう。

○委員 進めていただきたいですね。

○委員長 じゃあ、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 どうもありがとうございます。継続をお願いします。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 5分程度休憩にしたいと思います。

午後3時53分休憩

午後4時00分再開

○委員長 じゃあ、始めてよろしいですか。お願いします。

③ 渋谷駅南口北側自由通路整備事業 (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。いかがでしょうか。

○委員 簡単なことを2つ教えてください。

維持管理費15億円が今度入りましたけど、先ほどのではなくて今度あるのは何が違うのかというのが一つです。

もう一つが、多分マニュアル上の話だと思うんですけど、「歩行者・自転車の迂回解消による」と書かれていて、実際、自転車が何か通りそうな雰囲気ではないんですが、自転車に関しては特に変更がないのかという、この2つだけ教えてください。

○東京都 お答えします。

まず、維持管理費の費用のお話でございますが、先ほどの駅北の自由通路に関しましては、JRが管理をします。ですので、区として維持管理費はかかりません。今回こちらの橋に関しましては、渋谷区が管理をしますので、維持管理費、そういったものを計上させていただいております。

それから、便益を出すときの自転車・歩行者という書き方でございますが、マニュアル上の書き方として自転車・歩行者等というトリップの見方をしておりますので、実際には、3階の通路になりますので自転車は入りませんので、歩行者というふうにお読みいただければと思います。

○委員 実際、自転車というのはどうなんですか。この青で書いているところも多

分自転車を通るところじゃないと思うんですけども、普通にこの246の横を通過するという形ですか。

○東京都 今回、トリップ数の計算には自転車の数は入れておりません。自転車の通行に関しましては、今、走行マニュアルとかいろいろなものを含めて、どこを通すかという計画をつくったりしていると思いますが、まだ国道246に関しては、自転車の専用の通行帯をつけるとかレーンをつけるとかということについて明確にはなっておりませんので、今後だと思えます。

○委員 分かりました。以上です。

○委員長 ありがとうございます。

たまたまこの図が出ているんですけど、今、対象の南側の東西自由通路というのは、国道246号線とは直接は関係ないんですか。この図に出ているように、このデッキを使って国道246号線を渡るということになっているんですか。

○東京都 現状は、南側のほうに改札口があるわけではございませんので、今、青丸でお示ししておりますJR改札口というのが、もともと当初計画の一番南側にできる改札口でございました。そこから桜丘側に渡るとなると、やっぱり平面では横断できないので、デッキを使って横断するという形になりますので、このブルーのルートを使うことになりましてということでございます。ただ、新しく今回の南口北側自由通路を整備いたしますと、そこに含めて、JRの改札口、こちら山手線、埼京線とも利用できる改札口ができるということで、鉄道利用者の距離が非常に縮まり利便性が向上するというところでお示しさせていただいたものでございます。

○委員長 分かりました。つまり、将来は246の南側の2階部にJRの改札口ができると、そういうことになるということですね。

○東京都 3階部でございます。

○委員長 分かりました。

そのほかいかがですか。よろしいですか。どうもありがとうございました。

それでは、これはここで終わりというわけには、継続ということによりゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 どうもありがとうございました。

では次の、桜丘口の市街地再開発事業について、説明をお願いします。

④ 渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業

(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、委員の皆さん、どこからでも御意見なり御質問をお願いします。

2つほどよろしいですか。権利を交換し、第一種市街地再開発ですけど、できる建物のうち、権利床のパーセンテージってどのくらいなんですか。かなり多いんですか。

○東京都 調べます。

○委員長 保留床、売り払うのはそれほど多くないということですか。はい、分かりました。

それともう一つ、来年の11月に完工だと言いますが、建物は分かります。その他もちゃんとできるんですか。例えば公園だとか道路だとか、完全に出来上がるということですか。

○東京都 一応、広場等については全てできる予定で、補助18号線についても、この区域内については竣工に合わせてできる予定でございます。

○委員長 分かりました。どうもありがとうございました。

○委員 渋谷区というよりは、東京都事業評価委員会の事務局かと思うんですけども、今回この第一種市街地再開発事業を我々が評価するというのは、どのような理由なのかということをお教えください。

○事務局 今回、渋谷区の事業と東京都都市整備局の事業のほうを御説明させていただいたんですけど、こちらの事業につきましては、東京都都市整備局と渋谷区で非常に密接な事業という形で、前回に引き続き、この事業評価委員会のほうに出させていただきます。

○委員 質問の意図としては、第一種市街地再開発事業を全部評価していたら大変なことになるので、これは前やったから今回もということなんですけど、前やった理由は何だったんでしょうか。渋谷区に答えていただいても、どちらでも結構ですけども。

質問を変えて、これに補助金が随分入っているからここに上がってきているという理解でよろしいですね。それであれば、補助金はどの程度なのかといったことは渋谷区のほうからお願いします。

○東京都 この事業に対する渋谷区からの補助金額は、80億円になります。

○委員 国からは入っていないということですか。渋谷区のみ？

○東京都 区が80億円補助しておりますが、そのうち2分の1は国費による補助が入ってきてございます。

○委員 東京都も同じく補助金を受けているということですか。

○事務局 都は入ってございません、すみません、先ほどの今回事業評価を行なっていた関係につきましては、国交省の所管の補助金を受けている事業ということにもなっておりますので、今回こちらの事業が事業評価の中に入っているという形になってございます。

○委員 国交省が第一種市街地再開発事業に補助金を出しているのは、この件だけ？。私はもう5年ぐらい委員をやっていますけれども、なかなか市街地再開発事業の評価をやったことは覚えてないんです。逆に言うと、なぜこの第一種市街地再開発事業を評価しなきゃいけないのかという単純な質問だったんですけれども、それは国の補助が入っているからと。

○事務局 国が入っているということと、あと、東京都の事業と密接な関係がありますので、東京都事業評価委員会のほうにかけているという形です。

○委員 密接な関係がある東京都の事業というのは何になるんですか。

○事務局 区画整理事業です。

○委員 区画整理事業。一番最初のですか。区画整理事業の一部になっているのと、そういうことですか。

○委員長 これは都市再生特別措置法によって国が指定するわけですよ。国指定の特措法地域の中での事業は、それぞれの公共団体が責任を持つようにということになっているわけで、丸投げしちゃいけないということだと思いますよ。だから、特別措置法がなければ、渋谷区の事業評価を東京都の事業評価委員会がすることはないと思います。これは私の想像ですけど。

○委員 そうすると、ほかにもありますよね。それが上がってこないのに、今回、渋谷が続いたのということなのかもしれませんけど、やっぱりその辺りは事前に事務局のほうから、ガイドラインだけでも結構ですので、今回上がっている中にこ

の第一種市街地再開発も入りますということが一言あると、わかりやすかったと思います。

○事務局 申し訳ございませんでした。

○委員長 そのほかいかがでしょう。

○東京都 よろしければ先ほどの床の権利のお話でございますが。

○委員長 どのくらいですか。

○東京都 権利床としては3割、保留床としては7割でございます。そういった事業になっております。

○委員長 分かりました。そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。

これを中止にされちゃったら困りますということだったんですが、委員の皆様、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 じゃあ、これは継続で、もうすぐ無事終わるということですから、立つ鳥濁すことなく終了していただきたいと思えます。どうもありがとうございます。席替えがあるそうで、少しお待ちください。それでは、説明をお願いします。

⑤ 町田都市計画道路事業3・3・36号相原鶴間線

(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。委員の皆様から何か御指摘、御質問ございませんでしょうか。確認ですけれど、B/Cが。

○東京都 5.3です。

○委員長 走行時間が短くなるという効果が大きいということですが、評価区間は短いすよね。点々があるところはまだできてないわけでしょう。あんな短い区間で、こんなに走行時間便益が出るんですか。

○東京都 御質問ありがとうございます。この評価区間の考え方なんですけれども、今、モニターに映っております点々の区間につきましても整備できた状態と考えて評価してございます。それで、今回の南町田の区間の整備ができています、でき

ていないによりまして整備効果がどのくらい出るかといったものを検討しておりますので、ネットワークとしては出来上がっていると考えていただいてよいかと思います。

○委員長 分かりました。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か。

○委員 南町田グランベリーパーク駅というのは東急電鉄の駅ですよ。もともとは1970年代ぐらいにできた駅だと聞いているんですが、その頃と比べてすごく人口が、この周辺は3倍ぐらいに増えていて、現在、駅周辺は、商業施設とか映画館とか、それと一緒に公園なども整備されて、いろいろな方々が、近隣にお住まいの人や遠方からも訪れる方が多くいて、生活を楽しんだり、交流する施設だというふうに伺っています。そういった人たちの安全性とか利便性というものもあると思うんですけど、それとともに、例えば高速が近くなって、この周辺に大勢住んでいる人たちが高速バスで移動の可能性が増えるとか、そういったこともこの便益の中に含まれているんですか。

○東京都 御質問ありがとうございます。全体としましては、ネットワークで考えておりますので、こちらに向かうグランベリーパーク駅につきましては、国道16号の南側であり、商業施設等もこの辺りに、大規模なショッピングパーク等ができております。そして、この交通量につきましては、発集という形で、こちらから発生する、あるいはこちらに向かう、こういったものを考慮してこのB/Cは出しております。

○委員 分かりました。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。

○委員 1点ですけど、町田街道が今混んでいるという中で、ほとんど何か並行して走るような道路なんですけど、現場の状況が分からずに聞きますが、これは町田街道自体を何か2車線2車線にするとかというのはもう難しいんですか。

○東京都 御質問ありがとうございます。町田街道につきましても、このような状況で例えば混雑度が高いような状況になっておりますけれども、部分的に拡幅をしまして歩道を整備したりする事業というのは進めております。町田街道自体も都市計画が部分的に入っております、それに基づいて、先ほど御説明しました部分的な整備というのは進めているところでございます。そういった状況で、ただ、バイパス的につくることによりまして、町田駅に向かう、そして国道16号であり246号に向かう、こういった交通を分散していこうというものでございます。

○委員 だから両方やっていくということですね。

○東京都 そうです。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

そのときに、委員長が言った、基本的にこういう点線の部分が全部できたとして、今回の部分がある場合とない場合で比較するじゃないですか。町田街道は。

○東京都 町田街道につきましても、その都市計画で出来上がっているということで考えてございます。

○委員 それもだから全部完成した状態でのここがあるなしの比較ということですね。

○東京都 そうでございます。

○委員 分かりました。

○委員長 どうもありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

それでは、これも中止したら困るわけですが、継続でよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 じゃあ、継続してぜひ整備を進めていただければと思います。ありがとうございました。

それでは、以上で今日の予定されている審議案件を終了することにいたします。どうもありがとうございました。事務局に進行をお任せします。

(事務局より今後の日程等について説明)