

令和5年度第4回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和5年11月6日(月)午後2時00分から午後4時28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)

朝日 ちさと(東京都立大学 都市環境学部 教授)

知花 武佳(政策研究大学院大学 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5年度第4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町田都市計画道路3・3・50号線

②湯殿川整備事業

③東京都市計画道路補助第26号線ほか

④品川駅自由通路整備事業

5. 議事の概要

(1) 令和5年度第4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町田都市計画道路3・3・50号線

(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委員の方からご質問ございますでしょうか。

○委員 視察で現地を見せていただいて、大変重要な道路で、広域の道路ネットワークや、地域の方々の安全、そういったものが非常に期待できると実感しました。

それから、ご説明あったように、鉄道のリニアの駅との接続が良くなるということで、さらに期待がもたれる事業であり、実質的なB/Cはさらに上がるようにも思いながら、お伺いしていました。そうした定性的な効果が他にもあれば、ご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 ご質問ありがとうございます。一つ目でございますけれども、b/c1.2という数字は考えられる定性的効果をそれぞれ数値化して出したもので

ございます。

費用便益を算出する範囲をどういう範囲にとったかということでございますけれども、広範囲に取らせていただいているところでございまして、今回は503号線の整備によりまして、交通流動に影響が生じる対象にしたということで、北側は中央自動車道以南の範囲、それから南側は概ね相模原市、それから町田市以北の範囲、東側は多摩市以西の範囲で、西側の圏央道以東の範囲です。先生にもご説明差し上げました交通関係の定性的効果が期待されているところございますけど、当然それにかかる用地取得費用や工事の費用を適正に算出した結果は、b/c1.2ということでございまして割れていない評価ということにつきますと即答ができないんですけれども、考えられる定性的効果は今回挙げさせていただいてございましてそれを数値化した答えだと考えております。

○委員長 よろしいですか。定性的評価というのは定量化できないことでしょうか。今仰ったのは定量化しましたということをやったんじゃないですか。定性的な評価で、委員の質問は定性的な評価なんだけど、それをなんとかできませんかという、そういうことだと思うんですが、説明していただくのは、ここまでは定量化しました、ここから先は定量化してませんとかそういうような回答が然るべき回答だと思います。

○委員 ありがとうございます。そのあたりがはっきりわかると、B/Cの数値で示された以上に効果があるということが明確に伝わりやすいのかと思い、そのようなご説明を申し上げました。

○委員長 その他いかがでございしますか。

○委員 ご説明ありがとうございます。また、視察の際もありがとうございます。B/C、コストのところなんですけども、あまり大きなB/Cではないという話もあったんですけども、定量的効果のところは、教えていただきたいのは、このコスト縮減等の5番16ページのところで新たな管路材料の採用とあるんですが、これからの設計が具体化していったりということになるとその時点でコストが膨らんできたりすることが多いかと思うんですが、物価ですね。材料費というようなこともあるかと思うんですが、こういった安価な施工性で新たな管路材料にしました、管路材料を採用しましたということなんですけど、こういう物によって、今後高くなりそうだとか、あと要は費用がこう膨らみそうだとか、そういう見込みみたいなものというのはあるのでしょうか、ということが一つです。

それと、これまでもそうだったと思うんですけども、今のお話で定量的、定性的効果のところには交通渋滞の解消とか、事故の減少というところに○がついていて、定量化したものが定性的効果のところにも入っているという理解で良かったですか。これは計算した交通渋滞の解消の部分の便益が、定量化したのも○がついているということによかったでしょうか。

○東京都 一つ目の、今後の使用材料の上げさせていただいたものはこういう新しい技術とか抑えていくことは今回も当然、道路の工事でございますので、舗装材とかサイズとか、それから橋もありますので、結構手すりとか、あとはコンクリートなんかも今後の物価状況によって今見込んでいる工事費から上昇する可能性はあると考えております。その上昇していくところを見ながらできる範囲でコスト縮減はやっていくということです。

あと二つ目のご質問で、便益で計算させていただいた走行時間短縮と経費と交通事故減少ということで計算しておりますので、この交通事故の減少等で下の定性的効果の交通渋滞の解消という意味では両方の便益でも計算している内容です。

○委員 わかりました。ありがとうございます。走行時間の短縮は、要は単に距離が短くなる部分と渋滞の部分っていうのは、切り分けては計算されていないからということですね。

○東京都 時間と交通量からお金を出しているわけでございます。

○委員 ご説明ありがとうございます。現場視察に行けていまして申し訳ありません。境川ゆっくりロードっていうのがあると思うんですが、3ページの断面図を見てますけども、この境川と交差するところの断面図をもう少し詳しく教えていただいて、ゆっくりロードにどのように影響するのか教えてください。

○東京都 ゆっくりロードにつきましては、今回整備する町田3・3・50号線と交差する道路になっておりまして、詳細な取り付けの状況ですとか、今まさに設計をしているところでございますので、今後交通管理者ですとか、あるいは地元市の意見を踏まえまして、決めていくことになっております。将来的には、今回4車線の幹線道路を整備していくということから、ある程度のこれままでのように連続して走行できたところは、制約と言いますか、出てくるのかなと考えております。以上です。

○委員 ありがとうございます。今の制約というふうに、言葉を選んでご返答いただきましたけれども、交通をよくするというで便益を図って行って、その方の説明はよくわかりました。ただ、一方で交差する、このゆっくりロードの制約を受けるのであれば、ここを毎日お散歩されている方とか、近所の方々には、ある意味マイナスになるということだと思っておりますが、そのあたりは今回の便益の中には考慮されていないという理解でよろしいでしょうか。

○東京都 今回の便益につきましては、車両の交通に関して、便益を計算しております。歩行者につきましては交通量を調査しておりまして、交通量をもとに考えていくんですけども、特に便益につきましては車両の通行で計算しております。

○委員 マニュアルに沿ってということであれば仕方ないだと思います。ここから意見ですけども、これから10年、20年という後の話ですね。人間が生きていく中で、それぞれの健康、長寿命化で高齢者がいかに元気なまま長く生きていけるかということ都市としては考えていかななくてはならないわけで、その中でこういう身近な散歩道みたいなものを健康増進のために利用されてる方というのは、今後増えてくると思います。そちらの方向の評価なしに、道路の方の通行量という観点から評価するというのは、どうなんだろうかということを考えております。マニュアルがそうなのでこれ以上言っても仕方がないことは理解しておりますが、委員として意見として申し上げさせていただきます。以上です。

○委員長 その他いかがでしょうか。

私から三つですけど、一つ目はこれ相模原市もくつついた道路ですよ。今日の資料だと、どこまでが東京都でどこまでが相模原か、神奈川県部分というのも一応、どれだけ用地買収したかとか、コストをどれだけかかったかという表記はあるんですけども、プロジェクトとして二つありますよということだと思います。東京都プロジェクトと相模原市プロジェクトで。合体したらこうですよという表現はあると思うんですが、合体しないで東京都分がこうで相模原市分がこうですよという表現になるんじゃないかと思うんですよ。これ重複して計算しているのか全然わかんないですよ。ということをお願いしたい。そういうことはないと思いますけど一つ目の質問です。

また、先ほどの交通渋滞緩和便益が定性的なところに入っているとか、交通事故の緩和が定性的なところにも記述したということのご回答で、その割と面を広くして、その中での交通状況を考えましたというお話がありましたけれど、私が推測するには、費用便益のマニュアルから計算しろと言われていた分は、定量的なところに入っていて、それ以外にもこれだけの交通、混雑緩和と減少があるんですよという意味で入れたんじゃないかと思うんですけども、その辺の説明がはっきりしてないんでさっきの神奈川県分、東京都分と合わせても何かごちゃっとしちゃって、これはこの便益でこれはマニュアル上に掲載された便益とそういうふうな仕分けがないので極めて分かりづらいという、そういう資料に関する印象を持ちました。

それから3つ目ですけど、費用対効果マニュアルには当時から当然書かれていないんですけど、当然のことながら近年、異常気象というか内水氾濫とか、そういうのが起こっていることは現実にあるので、マニュアルに書いてないからと言って内水氾濫の危険性だとかそういうことは検討する必要があると思うんです。内水氾濫したらどうなるの。せっかく作ったけど、全部パーですね。みたいなね。そういうことを新しいキーワードとしてちゃんとつけて、その上で費用対効果をしていただければ大変ありがたい。これは、国はそんなことやれと言ってないんだけど、世の中、どこでも内水氾濫しちゃってるわけですから当然、それに対抗する措置を取らなきゃいけないということは東京都としても当然考えないといけないことだと思います。マニュアルにはな

いからやりませんでしたというわけにはもうならないとは思いますが、のでぜひ宜しくお願いします。

最後になりますけれどゆっくり散歩道ですかね。そういうのがなくなるのは如何なものかというお話があったり確かにその通りなんですけれども現場を見学させていただいてびっくりしたことはこの地区はものすごく植樹済の道路なんですよね。植樹が全部なされている。当該地域のみならず全体として緑の道になってそういうところを散歩してくださいみたいなところもある気がするんですけどそういう意味から言うと新たな散歩道ができたみたいな新たなブルムナードなどが形成されたとかあると思うんですけど、それは別に費用対効果マニュアルには書いてないことなんですけれども、その植樹をするということは、費用対効果と言うと、植樹すればお金かかるわけで、植樹代であるいは幅員も広くとらないといけないとか。だけど、効果にどこにも入ってこないでしょう。植樹した効果というのは、これだけ例えば1億円植樹しましたと、だけどその効果はゼロですという意味ですよ。今のところの費用対効果マニュアルというのは、定性的評価項目として景観が良くなることになっているわけですよ。でも、そんな時代はもう終わりで植樹したら一体どんな効果があるのかというの。東京都の道路というのはそういう意味で全体素晴らしいんですよ。植樹とかいっぱいなされていて。その効果というのは、マニュアルには全然ないから書けないと思うんですけど、植樹した効果は東京都はこう考える、みたいなものを作ったらいいんじゃないかと思うんです。

例えばですけど、道路建設部の方はあんまりご存じないかもしれませんがけれども、都市計画部だと例えば区画整理事業で増進すると言ったら、道路の幅員が広がると、その沿道は増進するというのは、つまり地価が高くなる。だが現実に東京都でも植樹したとことしなないところで1千円いや1㎡1万円だったかな。植樹したところは1万1千円になってるとか、植樹してないところは九千円に下がっちゃったとかそういう調査をしていただいて、植樹するとこんなに効果があるんですよ。それは道路の外側の効果ですから、今は道路の内側でマニュアルが作られてるでしょ。道路の外側でそういう景観の効果なんて現れるわけですよ。当然のことながら、例えば地価が上がるとかそれは道路の地価が上がるわけじゃなくて、道路の外側の地価が上がるわけだから、それだけの上昇分をちゃんと潜在的に持っているんだという証明として景観というのをどう捉えるかというのを、具体化した方がいいんじゃないかなと。先ほどの冠水被害と同じで、冠水の恐れはマイナスいくらとか。植樹するとプラスいくらみたいなそういうような原単位をそろそろお作りになってもいいんじゃないかなと今日のお話を聞いて感じました。

長くなりましたけど、別に質問じゃなくて、そういう風にしてくださいというお願いであります。

○東京都 先生のお話の中では神奈川県との相模原市との施工範囲と、それから事業全体のB/Cは合わせての表現がやはり適切かと思いました。確かに個別の用地の説明は、我々の方で資産側の説明というのは、今回はさせていただいてないんですけども、こういうのも含みまして、ちゃんと分かりやすく、ま

たご説明するように勉強してきて参ります。よろしく申し上げます

○委員長 はい、宜しくお願いします。その他いかがですか。

○委員 すみません、ありがとうございます。
現場でいろいろ伺ったので結構なんですけれど、1点確認です。この町田街道が拡幅の予定になっているんですかね。この右の交差点より東側、点々が広いですよ。

○東京都 現在、事業化の見込みはありませんけれども、計画的には4車線で、その下南東側も整備していくということには考えております。

○委員 ということは今回の計算上はこの拡幅は入ってない。
今の状況で、この検討された結果という理解でいいですか。
これ、幅広げたらまた変わってきますよね。交通量とか。

○東京都 将来、交通量推計なのでフルネットになっておりまして、すべて整備された後の考えになっております。

○委員 基本的なところで環状道路だったら、そういうものだと理解したんですけど、どこまでを言うんですか。

○東京都 都市計画道路が現在の計画通りに整備された場合。

○委員 東京都全域で。

○東京都 はい。

○委員 ということですか。わかりました。
そうするとできるまでの間にこれができた場合とかというのは、B/Cじゃなくても、そういう検討というのは別途されるんですよ。現状でこの道がある場合とない場合の差みたいなのは。要はその計算で、B/C出すときはそうやって全部できた状態でこれがある場合と無い場合であるじゃないですか。だけど、実際問題起こることとすれば、それいつできるかわからない話なので、今の話聞いても結構先になりそうなので、これがある場合と無い場合で、例えばどこに渋滞が起こるかとか、どこにどう影響が出るかという検討は別途しているんですか。

○東京都 今のご質問にお答えする前に一点訂正させていただきます。先ほどフルネットで町田街道の整備が入っているとお答えしましたが、4次事業化計画までのフルネットなので町田街道の拡幅については入っておりませんでした。

○委員 できたのを前提とする場合でも、現状での確認というのもするんですか。

○東京都 整備効果という意味では、現況は取ってありますので周りが出ていない状況で、この3・3・50あるいは相模原市側ができた時の整備効果は出すことが妥当だと考えています。そのような形で整備効果は検証していきたいと考えております。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょう、よろしいですか。
これは継続すべき審議でよろしいですか。

(「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、継続審議とさせていただきます。ありがとうございます。

引き続き湯殿川整備事業について説明をお願いします。

②湯殿川整備事業

(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、何か委員の方から質問あるいは御指摘ございますでしょうか。

○委員 ご説明ありがとうございました。効果も見られて良いと思うんですけども、教えていただきたいのがその効果のところですね。

生態系や親水性に配慮した川づくりを実施というところが事業概要にあります。保全という言葉もあったかと思うんですけども、こういう言葉の使い方はどういうふうに行われているのかということをお伺いしたいんですけども、その生態系にということと、生態系の保全ということと親水ということ、トレードオフになる部分と支援になる部分とあると思うんですけど、これはこの事業に関してはこう見ると、親水であったり、健康の効果であったり、要はアクセスがよくなるという効果を見られていると思うんですけど、その場合、生態系というのはどのレベルを保全と行ったのかということですね。

やはり脱炭素とともにネイチャーポジティブみたいなことも議論が深まってきていると思うんですけども、その保全ということと利用ということの関係をどういうふうに行うのか、特に河川の場合は意識するのかということですね。事業の性質によって違うと思うんですけども、特にこの事業の前には、保全というところに対する効果ですね。これをどういうふうに行われているのかということの

教えていただければと思います。

○東京都 まず河川の護岸整備ですから、洪水の流下能力をいかに確保するかということが第一に考えられているんですが、地域の特性と言いまして環境、自然の環境の保全ということを確認させてもらっております。こういった雑木林と言ってしまうと雑木林なんですが、中には野鳥、あと野生動物、狸であったり、そういったものも生息してございます。そういったものが河川、従来の護岸を整備する前であれば、河川横断できて両側を行き来できたものが河川の整備によって分断され、行き来を分断されてしまうということがないように、川の筋を横断できるような状況も中で整備して作ってございます。それが横断的な面での保全、また縦断的なお話ではよく川を整備してしまうと、魚が遡上できないといったケースなんかも考えられるので、こちらも例外的なものではなくて同じように遡上ができないということが発生しないように、魚道を設けてございます。そういったところで、自然環境の保全を取り入れさせていただいているわけでございます。

○委員 わかりました。そういう意味ではその河川整備によって、生態系に対するマイナスの効果が出てくることは前提とした上で、それを緩和することをここで保全生態系という言葉で表しているということなんですか。わかりました。それは効果としてはですね、ここには事業の投資効果のところには親水性の向上という形で書かれているんですけども、あんまり明示的には示されなない。マイナスになる。それが緩和されるというような類のものについては、どういうふうに表現をされるのでしょうか。

○東京都 先ほどの道路の方でも議論になりました定性的な評価、ある意味これを定量的に評価するのは難しいなと考えてございます。ですから、今回の河川整備でマイナスの評価もこれ当然、自然環境に対してはあるかもしれませんが、そういったプラスのところをどういうふうに評価するかというのは非常に定量的には評価するのが難しいと考えてございまして、この数量的なものの中には取り入れてございません。

○委員 わかりました。説明の仕方としては、マイナスに何も無い状態からウイズでプラスになることと、事業によって、要は効果というよりもインパクトですよね。いろんな影響が出ますというところのマイナスの部分に対して、どれぐらい緩和されますという情報提供は、B/Cによってトータルとしていいですよということのほかに、情報提供として定性的効果のところには必要な気がしますので、その点ご検討いただければというふうに思います。

○東京都 事業のPRという観点ですね。わかりました。ありがとうございます。

○委員長 ありがとうございます。その他はいいですか。

○委員 今ので関連するんですけども、たくさん写真が出てくるんですがこれ周辺ですよ。

○東京都 下流側の整備が済んでいるところの区間を写させていただいています。

○委員 この場所の写真というのは13ページの写真ですか。イメージがあんまり湧かないんですけども。

○東京都 これはですね。未改修箇所でございます。

○委員 上流側。

○東京都 上流側でございます。今回の事業区間、ここを工事していきますよというところでございます。今回、ここを必要な用地を買って、この河川のところを整備します。

○委員 わかりました。13ページが今回の事業の写真っていう意味ですか。

○東京都 未改修箇所というふうに、下に書かせていただいております。

○委員 未改修箇所、その上流はもう改修が終わっているから未改修箇所というのはイコールここというぐらいですか。

○東京都 そういうことで書かせていただきました。

○委員 わかりました。魚道とかという話も出てくるんですけど、要はその4ページの図を見たとき、確かこれ魚道になってますよね。これとほぼ同じものができるという理解でいいですか。

○東京都 地形なり場所の話がございますので、これと同じものかどうかはまだ検討していく話になるかと思えます。

○委員 なんでここに魚道いるんですか。今回の区間、なんか段差ができるんですか。

○東京都 勾配を緩くするために段差を途中途中に設けてございます。

○委員 落差工入るんですか。

○東京都 落差工入ります。

○委員 その何が入るかがあまり分からないので事業がよく読みにくいんですけども、この左右 4m、4m は、左岸側は 4m、これは遊歩道ですか。

○東京都 遊歩道もございます。

○委員 遊歩道兼その河川管理用通路みたいな、右側の 4m は何を意味しているんですか。

○東京都 右側 4m はどうしても山を背負ってるものですから、その山の斜面を抑える擁壁が入ってございます。その擁壁も含めて通路を確保しています。

○委員 この幅も遊歩道ですか。

○東京都 遊歩道に開放するかどうか、現地の状況によりまして、今のところ開放しない部分も含めて、管理用がメインでございます。

○委員 わかりました。川底がこれ綺麗な形で赤で多分、その水が少ない時、確保するために幅狭くしてるんでしょうけれども、三面張りですか。コンクリート、要は下貼るんですか。

○東京都 三面張りにはしていなかったと思います。

○委員 ただ、でも魚道入っているので一部。

○東京都 部分部分にはそういうふうな、全体的には三面張りにはしてございません。

○委員 でもこの横の少し高いところは全部コンクリートですよ。

○東京都 おっしゃる通りです。

○委員 この低いところの下が魚道の部分とそうでないところがあって、魚道じゃないところの方が広いということですか。
廃川は古い川はどうしちゃうんですか。

○東京都 部分部分で古い川は本川から外れるところが整備がされないところがございます。そこについては今後埋め立てるのか、その土地を、いろんな選択肢があるかと思うんですけども、廃川敷きとして、地域に払い下げることが、一番極端な話です。そして一方ではそこを埋めずに残して、公園みたいなイメージで管理していくかその辺は将来的な話として八王子市と協議をしていくことになるかと思えます。

○委員 ではこの下流、西明神橋の辺りというのは、うまく利用して全部河川区域入れてますけれども、今回は、この水路として上下流が切断された水路がしばらく残る。そのまま放置ですか。

○東京都 そのまま放置したら管理上よろしくないので、その管理の仕方でございます。八王子市の今あった遊歩道を整備するという形態が、できればそういうことをやりたいんですけども、間に民地が入ってしまったりする場合ございますので、全部河川区域の中に収まればいいんですが、そうでないケースもございます。そういう場合も含めまして個別個別で市に公園として管理をしてもらうのか、あるいは河川管理者として我々が引き続き、管理していくのかというのは、課題として残っておるところでございます。

○委員 分かりました。要はその何が言いたいかって、そのB/Cで、効果は分かりましたけれども、実際50と言いながら、プラスアルファ分はどっか貯めていかないといけない中で、本当はこの周りまで含めて、ちょっとでも貯めものにするか、そのおっしゃったように、その広場にするか広い空間にできればいいなと思うんですけども、その可能性が残っているということは、だから今後ここをどうしていくかということ、またこれお金が閉じるわけじゃないじゃないですか。むしろ可能性としては、それでB/Cがどうなるかというのはありますけれども、だからその手戻りがないようにやってほしいなっていう事です。

やっぱり詳細のことがわからないので、そのさっき環境のご質問の通りで保全回復とありますけども、保全回復しているように、あまりこれだけでは見えないですね。しかも山切ってコンクリート張っているんですから。だからそれで回復というのは、あんまりじゃないかなという気もしますし、そのミチゲーションだとしても、川底をどうするかというのは、自然に放っておくと、安定しない川底だというのはわかりますけれども、もうちょっとスライドダウンで現状の河床高と、同じように起伏を持たせた川底にするとか、いろんな工夫がある中で、こうパチパチっと定規断面にして環境回復と言うと多分色々クレームが来ると思いますし、もうちょっと工夫があるので、細かい絵が出てくるのはこれからだと思いますけれども、その辺あまりこうビシビシに決めずに可能性は残してほしいなというのがコメントです。

○委員長 その他いかがですか。よろしいですか。

私から、7ページに本整備により約5ヘクタールの氾濫を防ぐことが可能と書いてありますよね。この意味ですけれど溢水量じゃなくて広きなんですか。

○東京都 あくまでも便益の場合ですね。先生、ご存知のように、被害を転換しまして、それを便益というふうにしています。今回の場合も、被害がある面積を5ヘクタール、それがなくなるというふうな表現として、5ヘクタールの氾濫を防ぐということにさせていただきました。

○委員長 そうすると最悪、この整備によって、5ヘクタールの氾濫被害は防げるけれど、もしかしたらかなり大きな洪水が来ちゃったら何ヘクタールになっちゃうのっていう、頭はどっかにあるんですか。

○東京都 この被害の想定の中でも降雨規模、当然被害を想定して、その被害を防ぐことでの便益ですから、その前提となる被害を発生する降雨がどの程度なのか、確か6パターンぐらい計算しておりまして、先生が仰ったように、百年に一度降るかどうかといった非常に強い雨が降った時には、この5ヘクタールという数字では追えないような広い範囲に溢水する可能性はございます。

○委員長 いや、ポイントはそこで、さっきのプロジェクトもそうなんだけれど、内水氾濫という異常気象というのはここ1、2年、特に厳しいでしょう。だからそのところをよくチェックしとかなきゃいけないんじゃないかなっていうふうに、これはもう80キロぐらいの川ですかね湯殿川。8キロですか。そのうちの最後の部分だというんだけど、本当に今までの想定と違う洪水が来たら、全然8キロに影響しちゃうわけですよ。だから、その辺のチェックをしていただければと思います。お願いします。見学の時の印象というか、思い出なんですけれど、護岸をちゃんとするということの他に、調節池的機能を持たせて、柔らかな断面でという箇所があったような気がするんですけど、調節池的機能はこの計画区間では持たせることはないということですか。

○東京都 この区間では今のところ考えてはございません。

○委員長 先ほどの異常気象対応というと、人が住まない空き地みたいなのをたくさん用意しておくことも、その調節池として、親水公園と称して普段は水がないところを用意しておくのもいいんじゃないかなと思ったので、是非とも今後の異常気象って必ず来年の方が雨が降る、再来年の方が雨が降るという時期ですのでそういう考慮も、プロジェクトの開始からだいぶ経ってますけれど、新たに検討項目として入れていただければ大変ありがたいと思います。

○委員 今のその調整機能を持たせるかどうかについて、今の現河道と新河道の間の部分が今は民地ですけども、これが将来、ここの人が移転するとかで広げたら、そういう空間にできるんじゃないですかというつもりでさっき申し上げたんですよ。

○東京都 調節池だけを整備するとなりますけど、先ほど申し上げた河川整備計画なりでという位置づけが必要になってまいりますので、今のところ、まだご意見いただいて考慮すべきだろうというのはあるんですが、計画に追い込んでいないということです。

○委員 だから数字としてはね。ちなみにその5ヘクタールは降雨の規模ほど

れくらいでやったほうがいいんですか。

○東京都 中小河川計画担当課長の土方です。

5ヘクタールは年超過確率で言って1/3、時間雨量にしますと50mmの雨が降った時に、当該区間から上流のところで5ヘクタール浸水するという想定のもとから、整備効果としては50mmの整備を行うことによってこの5ヘクタールが解消されるというものを便益としてカウントしています。

○委員 なるほど、そうすると、今後その1/20にしたり、その気候変動のも考えたら、これが5が変わるんでしょうけれども、少なくとも1/20だと全部は解消しないですか。

○東京都 おっしゃる通り、1/20ですと八王子の観測所なんですが、65mmという雨が1/20、50mmの器がありますので解消にはなりません、被害軽減という形での効果は出てくると思います。ただ、それに治水経済マニュアル上は被害がなくなるというのを便益としてみなさいというふうになっていますので、被害軽減というところでの便益はカウントしてませんが、今後その超過洪水の減少というものも、将来的に便益としてカウントできればさらに良い効果になるのかなというふうには考えております。これは今後、引き続き勉強したいと思っています。

○委員 これ治水経済評価マニュアルは50mmでいいんですけど、今計画は私の理解はその65mmで1/20にするけども、河道があくまでもその50mmを持って、その他はためもので持つという話なので、計算する上ではその計画規模だったら1/20で浸水範囲がどれだけ減ったかでやるんじゃないですか。

○東京都 現在の湯殿川につきましては1時間に50mmの整備をまず進めるといって河川になっています。東京の河川のうち、一部の河川については1/20である65mmを目標としていますが、今回の湯殿川につきましては50mmが対象となっておりますので、現況から1/3 50mmのところへ引き上げた場合、どのような被害軽減効果があるか、いわゆる便益が生じるかというふうに計算するようになってございます。

○委員 河道で50mmかつ、全域で50mmの計画になってるんですね。わかりました。

○東京都 その通りでございます。

○委員長 あえて言うことないんですけど、国のマニュアル通りにやる必要もないんですよ。とにかく切羽詰まっている状況になりつつあるから、是非前向きに検討をお願いできると。その他いかがでしょう。よろしいですか。

それでは、継続かどうかの審議なんですけれども、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 引き続きよろしく検討をお願いいたします。
それでは、河川事業と先の町田の道路事業は終わりましたので、ここで休憩を挟みたいと思います。

午後3時12分休憩

午後3時19分再開

○委員長 それでは再開します。
今日の3つ目ですが、街路の8番について説明をお願いします。

③東京都市計画道路補助第26号線ほか (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3件ですね。
木密住宅解消のための道路整備について皆様から、ただいまの説明に対してご意見ご質問、ご指摘、お願いいたします。

○委員 ご説明どうもありがとうございました。災害に対して強い街、防災に関してという部分で全体のまちづくりと一体となって進められていくんだということがよくわかりました。

お伺いしたいのは、木密地域の不燃化10年プロジェクトに整備地域が位置づけられている全体像があると思うんですが、これが現在どれくらい東京都全体で進められていて、今回の対象地区は、特に緊急性を要しているとか、そのあたりの説明を付加していただけると、よりわかりやすいように思います。このあたりはいかがでしょうか。

○東京都 木密不燃化10年プロジェクトは平成24年に策定されています。その時に特定整備路線28区間38路線の指定をしています。一部早めに始めている箇所もありますが、指定されてから同時にスタートしているというような形になっておりますので、特にこれが最後の方だとかということではなく、28区間が整備を一緒に進めています。事業の進捗には路線ごとに差はありますが、10年プロジェクトに位置付けられてから特定整備路線として事業を開始しているというような形になっています。

○委員 その中では大体全てが同じような進捗状況で進んでいるというような形なのですか。

○東京都 建設局の路線で、交通開放しているところはございますけれども、まだ数はそんなに多くはなくて、鋭意進めているというような状況になっています。

○委員 分かりましたありがとうございます。

○委員長 どうもありがとうございます。その他。

○委員 ご説明ありがとうございます。

教えていただきたいのが、今回の3つあるうちの最初の2つに定量的効果の参考値で、共同化事業というのがありますが、教えていただきたいのは、面的な開発事業の中で行うことで、道路に関する平均折衝期間が減りますということとを事業効果発現短縮期間として計算されていますが、これはデータとして、これぐらい短縮しますという根拠がどういう風に設定されているのかを教えてください。都市整備局策定のマニュアルによるとあるんですけども、この算定の中で、沿道一体整備事業の便益13.1億円に対してコーディネート費というのが挙げられていますが、そのコーディネート費というのは具体的にどういう計算をしているのか、細かいことなんですけれど、教えてください。

道路事業で面的な開発の中で、特に市街地、街路の場合は、それが前提になっているところもあると思うので、こういった他の事業との関係を示していただくというのは、とてもありがたいんですけども、その計算について教えていただきたいのが一つです。

もう一つありまして、戸越の事業の交通量がセンサスだと減っていますというのがある、半分ぐらいになっているところがあったかと思えます。R3年度は半分ぐらいになっているように見えるんですけど、周辺の環境で、何かあるんでしょうか。お聞きしたいこと2点です。

○東京都 まず共同化の定量的効果で示させていただいているところについては、道路事業で外部に移転する宅地については、物件調査日から契約日までの実績。これを移転に応じた期間としています。それに対して共同化等の事業により移転する宅地の方で、共同化に入っていただく方については、共同化するその開発事業の事業認可日から権利変換期日までの期間を折衝期間に当てはめて算出し、その差で効果を表している計算式になっています。

○委員 そういった契約からといったような期間の実績データが、これまでの事業の中で蓄積されたものがあるという理解ですね。

○東京都 そうです。実績から出しています。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○東京都 次に表の右下のところにある、コーディネート費についてのお問い

合わせですが、コーディネート費用というのは共同化に向け、権利者の意向把握や合意形成、どんな共同化の建物にするかという案の作成、あとは事業化支援などを行う費用になります。対象年数期間につきましては、補助第26号線では4年間、補助第29号線では5年間にわたって支援した合計の金額を記載しており、実績値になっています。

続きまして戸越の3ページ目、交通センサスの交通量の減少ですけれども、こちらは、今出ている画面のちょうど今回の評価区間の北のところで接している横方向の補助第26号線が、27年から3年の間に開通しました。これにより交通が振り分けられて減っているというような状況になります。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員長 その他。坂井先生お願いします。

○委員 ありがとうございます。私の質問もこの定量的効果の試算とある延焼遮断帯形成事業についてです。今ので一部の疑問は解消されたんですけども、ご回答いただいたのは12.3ヶ月とかの数字の計算の仕方を教えてくださいました。その下の、結局11.9カ月になりますということについてです。この数字ですが、2件が共同住宅に行ったり、一件は外に行ってもいいよという方で、この人数によって掛け算をして、この11.9という数が出たのか、その11.9という数の出し方みたいなのを簡単に教えていただけると、その仕組みがわかるかなというふうに思いました。

もう1点は今、契約の期間までということだったんですけども、道路もここでもよくお話ししているように、計画ではこうだけでも進まないということもあるわけで確定の期限ではないわけですね。再開発の方も確定の期限ではないと思うんで、時期がズレズレになっていくといった時には、この便益の計算の根底のところは崩れてしまうんですけども、そのあたりはどのように考えていらっしゃるのでしょうか。というのが2点目です。よろしくお願いします。

○東京都 この今画面に出ている事業の投資効果(2)の共同化による便益の計算の部分ですけれども、実際に共同化された再開発事業の建物に入っていた方の方の実数で計算しています。折衝期間については平均を取り、それに入った人数で効果を出しているということになります。計算式はここに出ていないので、少しわかりづらいかと思いますが、計算式としましては同時折衝地権者数が分母になり、分子の方では共同化住宅への入居者以外の平均の折衝期間から共同化住宅への入居者の平均の折衝期間、要は短縮された期間を出して、それに実際入居された方の人数をかけて計算しております。というのがまず一点目です。

もう一つ実際にかかった日数というのは物件調査日から契約日までをいい、その契約した日というのがはっきりとしている日ですし、契約したことによって、もう移転することは確実ということになりますので、その時点を計算式に当てはめています。また共同化の方は権利変換期日が確定します。権利変換期

日は、共同化の事業の中の床を取るということを決めていただいている期日です。これもしっかりしており、あとは共同化の建物が出来上がってから移転することになりますが、折衝としては終わっているの、そういうふうな形で当てはめさせていただいています。

○委員 ありがとうございます。よくわかりました。

これ、試算とあるようにこの便益は入れる場合と入れない場合があるみたいな、どのような位置づけなんでしょうか。

○東京都 あくまでも参考値ですので、入れてはいません。参考として、私たち都市整備局でやっている事業については、沿道の街づくりと一体的に進めてやっていますので、そういった面での効果というのは何か形としてお示ししようということを出していますが、事業評価上の便益の中に合算はしておりません。

○委員 わかりました。街路事業として出てきてるけども、沿道への影響も一緒にということなので、とてもいいことだと思います。よくわかりました。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょう。

○委員 ありがとうございます。どれも 20m の幅ですけれども、歩道の幅っていくらでしたっけ。

○東京都 歩道の幅まだ決定しておりません。関係機関等との協議中ですのでまだこれからになります。

○委員 20m は確定ですか。

○東京都 20m は確定です。

○委員 そうするといろんなところがある中で、今のところポンチ絵は一緒に、歩道があって、街路樹があって自転車道があつてとなるんですけども、もうちょっと幅を狭くしてスムーズに進めるとかという選択肢はもうないんですか。

○東京都 今もう 20m で進めております。

○委員 なるほどわかりました。その街道樹とかもこれから詳細が決まってくるんでしょうけれども。計画上 20m で決めてるからというのはあるんでしょうけど、なかなかこう場所によって、よく知ってる場所も出てきたのであそこに街路樹がというのがあまりイメージがまだできていないとかあつたりとかその

詳細はこれからということですね。わかりました。ありがとうございます。

○委員長 その他。

○委員 先ほどのご回答に対して追加ですけれども、戸越の交通センサスの減っているところのご説明はよくわかりました。要は需要予測にはそういった完成形で予測がされているので、便益に使っている計算の中には、こういったことも織り込まれて計算に入ってるというふうに認識しています。センサスの数字はあくまで、どれぐらいの交通量がこの地域で必要かということのために出していると思うので、ネットワークが出来上がって減る地点があるということはわかるんですけども、この書き方だと、あたかもこの事業があんまり必要がないように思えてしまう気がします。あんまり表現の仕方としてミスリードかなと思うんですよね。いつも1割ぐらい減っているから、あまり必要性変わりませんということやってるので、こういったセンサスの数字だけがぽこって出てくると、その便益に使われている数字も実は小さくなってんじゃないか。交通が減っちゃったとこなんじゃないかみたいに思われるような気がしました。表現の仕方の問題だと思います。

○東京都 すみません、ありがとうございます。

○委員長 その他よろしいですか。

一つだけ、今は出てませんが、共同化事業というので、つまり道路用地に住んでいる人も、権利床を再開発ビルというんですかね。それにあげるというやり方ですよね。この共同化事業という事業は名前がついているのですが、つまり再開発事業の一種とかそういうことだと思うんですけど、その再開発事業とこの街路事業は別事業なんですか。一緒にカウントしているわけじゃないんですよね。

どういうことかという、これがもし一緒だとすると、街路事業で幅員20mの帯として土地を買うんだけど、その他にこの共同化の用地を買わなきゃいけないなくなっちゃうんですよね。だから、それとこれとは別ですよ。この20mの帯で買うのが街路事業で、この共同化事業で買う土地は共同化事業で、ここには別々の計算をしているということになるわけですね。

つまりどういうことかという、この用地を買収しなければいけない家屋がありますよね。例えばそれは100件あったとして、その100件のうち50件は再開発ビルに権利床としてもらっちゃうからいいよと言った時に、その家屋は街路事業では買ってないということでしょう。再開発事業で買うということでしょう。何かこんがらかっちゃっているんですよね。いい手だったと思うんですよ。権利床を与えるというのはいい手だと思うんですけど、お金を計算すると事業費を計算する時にどうなってんのかと、一緒になっているんじゃないかという誤解を招く。

○東京都 今回の場合は、大山地区、戸越地区も再開発事業の事業施行区域内

に、今回の街路事業の一部を取り込む形になって再開発事業が実施されています。その中にある権利者さんが権利床を取得して再開発の中に入っているということです。確かに街路事業の用地のお金は使っているものではないということになります。

○委員長 買収が大変だということは出ちゃうとあれっと思っちゃうわけですよ。だから、その辺二つの事業ですよということをはっきりこう明示していただけるとそういう誤解はなくなると思います。

それと、これは単なる質問ですけど、今日3つ木密の話がありましたけど、その3つの地域というのは、だいたい太平洋戦争の時に燃えなかったところですか。それとも太平洋戦争の時は燃えて、その後建ったとこなんですか。

○東京都 基本的に木密地域、関東大震災の時に燃えてしまい、その後スプロールが高度経済成長と同時に起こり、木造住宅密集地域になったということになります。その後の第二次世界大戦の時には燃えていなくて、木造住宅としてそのまま密集してしまった場所というような形です。

○委員長 太平洋戦争の時に燃え残ったところですか。関東大震災より太平洋戦争は後ですからね。関東大震災の時はもう燃えたけど、燃えた後いっぱいできて、にっちもさっちも行かなくなっちゃったとこなのかということです。

○東京都 燃え残ったところですよ。

○委員長 分かりました。

だいぶ解消されますね。そうすると第二次世界大戦、太平洋戦争、東京大空襲で焼けて、その焼けなかったところというのは、これで見ると、この町でありますけれど、これが全部解消すれば、その時代の遺産はなくなるということだと思います。わかりますね。

どうもありがとうございます。他に何かございますか。

○委員 木密の定義ってありましたよね。その焼け残りの木造の家屋がずらっと並んでるとこじゃないところも入っている気がしてこの道から一本入ったところがそういうところというのはありますけれども、この沿線自体はそんな印象がありません。

○委員長 大山なんかそういう感じがします。

○委員 大きいショッピングセンターも建ってますしショッピングセンターの反対側は確かに戸建住宅はずらっと並んでるんですけど、僕の想像として木密という普通の戸建住宅が並んでいるだけの印象だったので、改めて何だろうと思ったんですけど。

○東京都 現在の防災都市づくり推進計画、令和2年3月に改定しているものの中での木造住宅密集地域の定義としては、4点ほどありまして、昭和55年以前の老朽木造建築物棟数率が30%以上、住宅戸数密度が1ヘクタール当たり55世帯以上、3階以上の共同住宅を除く住宅戸数密度が1ヘクタール当たり45世帯以上、補正不燃料域率というものが60%未満ということで定義されているところになります。

○委員 なるほど、今回通すのは道路じゃないですか。今仰ったのはどっちかという、住宅地の面でとらえますよねっていうのは、沿道で捉えるんですかね。沿道がその木密だという、あるいはこの道路を使って、ちょっと細い道に入っても、木密地域の近くの道路だったら同じような扱いになるんですかね。

○東京都 木密地域の抽出そのものはこの推進計画では、町丁目ごとに抽出しています。ただ、その木密地域を含む地域で、また別の定義づけとして整備地域というのを選んでいきます。それは防災生活圏という延焼遮断帯に囲まれた生活圏単位で指定をされているものに基本的にはなってきます。なので、木密地域だけが全部集合しているかという、そういうわけでもないエリアもあるかと思えます。今回のこの特定整備路線はこの防災都市づくり推進計画の延焼遮断帯に位置づけられている路線で、まだ未整備のところを特定整備路線に指定して早期に作ってほしいというようなプロジェクトになっています。

○委員 よくわかりました。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょうか。よろしいですか。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)

継続して進め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。

引き続き、今日最後の事業ですけれど、品川駅自由通路整備事業について説明をお願いいたします。

④品川駅自由通路整備事業 (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。
それでは、ただいまの品川駅の事業について委員の皆様からのご質問等を受けたいと、よろしくお願ひします。

○委員 ご説明ありがとうございました。5ページにある左側の便益の金額において、歩行者の移動時間短縮便益と現在価値化総便益額が全く同じですけど

も、上の歩行者はなんとなくイメージできますが、下の現在価値化総便益額というのはどのように出したのでしょうか。

○東京都 ご質問ありがとうございます。

今回の便益を出すにあたっては、この歩行者の移動時間短縮便益が下の現在価値化総便益とイコールということになっております。

○委員 そうすると便益をダブルで計上しているということになりませんか。

○東京都 便益においては、歩行者移動短縮便益だけが現在価値比総便益の額になっているという意味でございます。

○事務局 通常であれば、便益がたくさん出てくるので、下が合計欄になります。例えば、費用の表も70.8億円と5.7億円の和が83.5億円という計算式です。申し訳ないです。表が確かに分かりづらい。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょうか。

○委員 今のところですけども、その事業期間、発現期間みたいな考え方はしないですか。

○東京都 令和9年に、ここの事業としては完了するというふうに見ております。発現がそれ以降ということで考えております。

○委員 費用と便益の発現する期間がずれるので現在価値化の計算をするときに、その事業期間全部を取って、通常は計算していると思うのですが、一年で発現して同年に同じコストが発生する計算をなさいますというのがあるのでしょうか。

○東京都 こちらの数字はもうすでに現在価値化した後の便益を載せているところでございます。

○委員 令和9年までの事業期間と令和9年からの何年間かの事業期間っていうものの、計算をした後ということになるのですか。

○東京都 この算定にあたっては、費用便益分析マニュアルの連続立体交差事業編というものがあまして、それに基づいて計算をしております、検討年数としては50年で計算してございます。

○委員 項目が一つだからということですね。わかりました。ありがとうございます。

います。

○委員長 その他いかがでございますか。

3 ページに事業概要というのがあるが、これ全体は品川駅街区地区土地区画整理事業とあります。その土地区画整理事業の中の自由通路整備事業という位置づけになっているということですか。

○東京都 仰る通りでございます。

○委員長 従って区画整理事業で用地は確保されているので、コストのところには用地費というのが入っていないという理解でよろしいですか。

○東京都 その通りでございます。ここの区画整理は通常の区画整理と違って、土地の入れ替えだけを行っていく区画整理で特殊な区画整理でございます。したがって、現在の地権者の方々の中で、土地を入れ替える行為でございます。

○委員長 たまたま今、土地の地権者と仰ったが、地権者の大部分はJ R 東日本と京浜急行電鉄だけでしょうか。

○東京都 その通りでございます。

○委員長 もう一つですけれど、そのペDESTリアンデッキというのは、品川駅にとって必要だということなので整備するということですが、そのペDESTリアンデッキってできたら、それが完成したらこれじゃ足らないと。もう少し欲しいということになる場合があると思います。

だから日本ではペDESTリアンデッキ一層作っちゃったら、はい、おしまいみたいとかありますけれど、例えばパリだとか、よその国だと二層三層とか、フランスだったらダルとか言って、人工地盤でこう階層を重ねていくなんてありますが、そういうことができるような仕組みや第二ペDESTリアンデッキができて作っても大丈夫なような仕掛けにはなっているのですか。つまり支柱を立てることができるのか、そういう余地がまだあるのですか。

○東京都 今回、デッキ整備というのは北側と中央2本でございます。

この品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020の中には、もうひとつ南側に構想がありまして、これも将来は整備できるように、関係者で準備をしているという予定でございます。

○委員長 それ以上にさらにその50年後ぐらいに、その上空になんて話にならないのかなど。その時にもう作れないなんてことになりはしないかなどちょっと危惧しただけですけど。そこまでは考えてないということですかね。

○東京都 2045年までのフレームというのは設定させていただいた上でこの幅員というのは妥当かどうかということを検証しております。

○委員長 わかりました。どうもありがとうございます。その他はいかがですか。

B/C13. いくつなんていうと、なんで今までやんなかったのかと怒られるような数じゃないのですか。こんなに便益がたくさんあって今までほっといたのかと言われた場合はどうするのですか。

○東京都 ご質問ありがとうございます。JR東日本と京急の乗換を行う場合、JR山手線から京急の羽田側に行く通路には、階段があります。

また、京急の横浜から来た場合は、京急内の連絡通路の階段を上って、下りるという行為をしないと、JR東日本に乗れないという課題がございました。京急が連立事業に乗るかどうかなどというのは、京急との合意形成になかなか時間がかかります。例えば一定の利益にならないと連立事業には参加しないということもありますので、全体のまちづくりで動くために、私どもで説得をしつつ、一緒にこの事業にて動いてもらっているという経緯がございます。

○委員長 はい、ご苦労さんでした。よろしいですか。この事業は継続でよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 よろしく申し上げます。今日の4つの事業の審議は終わることになります。進行をお戻ししますので、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)