

平成30年度第2回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 平成30年8月23日(木) 午後3時から午後5時1分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室22

3. 出席委員

委員長 山田 正(中央大学理工学部 都市環境学科 教授)

委員(名簿順)

内山 久雄(東京理科大学理工学部 土木工学科 名誉教授)

坂井 文(東京都市大学都市生活学部 教授)

田島 夏与(立教大学経済学部 経済政策学科 教授)

田村 達久(早稲田大学 法学学術院 教授)

中村 英夫(日本大学理工学部 土木工学科 教授)

味水 佑毅(日本大学経済学部 非常勤講師)

4. 審議会に付した議題

(1) 平成30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 東京都市計画道路補助第136号線(本木)

② 東京都市計画道路補助第136号線(関原)

③ 東京都市計画道路補助第136号線(梅田その2)

④ 城北中央公園

5. 議事の概要

① 東京都市計画道路補助第136号線(本木)

(上記について、東京都から「チェックリスト及び再々評価比較表」・「評価対象事業案内」により説明)

○委員長 説明ありがとうございます。

各委員の方からの御質問なり御意見を聞く前に、一般的な情報を教えてください。最初の地図を見せていただいて、委員の先生、皆さん全員がこの地区に土地勘があるというわけでもないで、一般的に教えてほしいんだけど、最近、北千住の駅のあたり、人気なんだよというようなことを聞くんだけど、それはまず何でそうなったんですかね。

フランクな意見でいいですよ。別に理屈がああでこうでなくても。

○東京都 西口の再開発とか、電気大学ができたりとかですね、私が担当のとき、ちょうどうちの第六建設事務所が北千住にあるんですけど、最初のころはごたごた

したところを通っていたのに、今はすごくきれいになっています。

確かに委員仰るように、今、住みたいまちランキングじゃないですけど、北千住、上がってきて。

○委員長 北千住、すごい人気でしょう、今。

○東京都 はい。

○委員長 それからもう一方で、私、北区とか足立区の中学校なんかを訪ねていたら、大きな中学校があつて、校長先生に1学年何クラスあるんですかって聞いたら、きっと10クラスぐらいあるのかと思ったら、いや、1学年1クラスですって言われて、えっと驚いてね。

都内における過疎化も一方で極端に進んでいるんだなと思って驚いたんですけど、この路線の今日の評価のところあたりの、例えば若者が多いとか年寄りが多いとかというのだと、どういう感じなんですか。

○東京都 木密地域は特徴的に高齢の方が多。

○委員長 高齢の方が多ですね。

○東京都 はい。

○委員長 それからもう1つ、隅田川の側あたりは、都がやっている、あれはスーパー堤防ですか、あの辺の地区ですよ、隅田川の。

○東京都 はい。

○委員長 一昔前の隅田川から見たら、びっくりするような様変わりしているようなところですよ、隅田川沿いというのはね。

○東京都 はい。

○委員長 それでは、委員の先生方、どなたからでも結構ですので、質問とか御意見をよろしくお願ひいたします。

○委員 最初にいいですか。

○委員長 じゃあ、まず。

○委員 まず、補助136号ってどういうふうに番号を振っているんだか、全然わかりません。そもそも東京都道には何種類の道路があつて、例えば環七なんて有名ですけど、環八も有名だし、環六は有名だけど山手通りと言ってみたり、環五は明治通りと言ってみたり、環状・放射はわかるんですけど、補助というのはその間を抜く道路で、しかも136、135、134、133、132って、じゃあ、補助1号はどこですか、補助2号はどこですか、皆さん御存じなんですか。

都民はおよそわからないと思うんですけど。

○東京都 仰る通りで、実は私、建設局に来たとき、最初、補助何号とか放射何号って、分からなかったですね。道路には、都市計画道路名と、いわゆる道路法の道路名と、あと通称名があります。136は都市計画道路名しかないんですけど。

もし本当の詳細というか、お聞きになりたければ、所管の都市整備局に聞くのがよいんですけど、私が知っている範囲ですと、今、委員が仰ったように、多摩が結構簡単なんです。多摩は調布3・2・6という、調布にある、3というのは区分で、3は幹線街路、2は幅員で、6は調布市の6番目なんですね。

だから、確かにどこかを探せば、どこかには1番から6番というのがあります。多摩はそんな感じで、3・2・6という数字の意味はそんなところなんです。区部のほうは、そういう意味では、補助線は特に難しいのですが、環状は、委員が今仰って下さったように、中から外へ、環一、環二、環三、全部が全部そうじゃないんですが、環一は内堀通りですね。環二が外堀通りで、途中から今話題の築地に行く臨海に行きますが、環三は外苑東からこっちの江東区に行くと三ツ目ですかね。環三は、途中、寛永寺のところが非常にいろいろ、手をつけていないところとか、海渡りのところとかあるんですけど、環四は外苑西で、不忍通りにちょっと入って、江東区のほうに行くと丸八になるんですかね。環五は有名な明治通り。環六は山手通りで、環七、環八というふうに、環状は中から外。

放射は、基本的に都市計画道路って真ん中から起点・終点で、時計回りで考えるので、放射1号というのは第二京浜。放射2号が中原街道。放射3号が目黒通り、放射4号が玉川通り、放射5号が甲州街道で、こう行くんですね。放射7号が目白通り、放射8号が春日通り。

○委員 いや、御説明ありがとうございます。そういうことは都民の皆さん御存じなんでしょうかということなんです。都庁の役人だけが知っている言葉を使ってやっているんじゃないですかという趣旨で発言しました。

国も高速、国道を今度揃えましたよね。E1とかC幾つとか。あれもなかなか分かり辛いんだけど、番号をちゃんとしましょうよという。東京オリンピック・パラリンピックに向けて、日本人でもわからないのに外国人がわかるわけじゃないかと思うんですけど、まずそういう意味で、補助136というのは一体どういうふうにつけたのかという説明があるといいなと思いましたということです。

最初はそういうことです。ついでにいいですか。

○委員長 どうぞ。

○委員 番号はぜひ考えて、東京都の街路課しかできないでしょう、そういうことは。

○東京都 確かに都市計画道路などは出来上がると、例えば環二の虎ノ門のところなんかは通称名を公募して決めたりしています。委員仰る通り、136と急に言われてもどこなんだろうというのはあります。

○委員 それから今日の御説明で、あれ？ と思ったのが、木造密集家屋がありますと。それは何となくの感じですけど、幅の広い道路を通せば、延焼が防げて火災に対して強くなりますと。ゆえに136をつくり出すというふうに聞こえるんですけど、それだと、先ほどのシミュレーションって、大したシミュレーションですけど、発火点が1点でしょう。

例えば随分昔に疎開というのがありましたけど、淀橋区とか、そういうところ、疎開の地図がいっぱいあって、大体200メートルぐらいあけて延焼防止をしたわけですよ。そのときの言いざまが、焼夷弾は1発しか落ちないと。だから、ここが燃えても、200メートル、間があいていれば、次のところに行かないという延焼防止というのは、今から80年ぐらい前から考えていて、その仮説は焼夷弾は1発

しか落ちない。

現実はどうだったかという、絨毯爆撃で落とされたわけですね。だから、同時に東京なんか3回で燃え尽きちゃったわけですけれど、そういうときに、今の話は、1カ所が燃えたら延焼は防げますという形で宣伝するのはいかがなものかなと。

むしろ、例えば日暮里舎人ライナーの荒川寄りでは区画整理事業をやって、足立区ですけれど、そういうことをして木造密集家屋の削減に努めているんですが、そういう観点でいうと、再開発はどうだったのかとか、そういう話がないと、延焼防止だと言われても、道路でできるのかなと思っちゃうんじゃないかなと思って聞いていました。

○東京都 ありがとうございます。委員仰る通り、確かにいっぱい燃えるだろうみたいな声はあるんですね。私の説明もあれだったんですけど、だからこそ、我々、道路だけじゃなくて、今、委員仰ってくださったように、不燃化10年プロジェクトで、建物の不燃化も一緒にする。ご存知かと思うんですが、よくまんじゅうに例えて、あんこのほうは建物の不燃化と一緒に進めて、セットなんだよという言い方をしています。私の今日の説明では、道路のことばかり言っていたんですけど、建物の不燃化も一緒に進めています。

シミュレーションで、確かに1カ所で、100メートルおきに点を置いてやらせていただいているんですけど、委員仰るように、何カ所もというところもある。そういうことが起きないように、建物の不燃化もやっているし、それで燃えないまちをつくって行って、燃え広がらないということで道路というところで、セットでやらせていただいているというところの説明が不足しておりました。

○委員 いや、それはわかるんですけど、想定外の事態が起こったらどうなるのって。同時にたくさん燃えちゃって、いや、想定をしていませんでしたって断るのか、そういうことも考えていましたと言うのかという。

もしそんなことがあっちゃ困るんですけど、火事になったときに、東京都で考えていた想定よりもすごい火事になりましたってエクスキューズするのか、つまり、想定外のことが起こりましたって言うのか、そこまで想定していましたって言うのかで大きく違うのではないかなと思ったんですけどね。という意味です。

○東京都 はい。ありがとうございます。

○委員長 これはね、多分洪水の氾濫計算でも、堤防1カ所が切れてあふれたんですかとやるのか、何カ所か切ってシミュレーションして、その全体を書きましたという、ハザードマップは実はそうなっているんですけど、今すぐ、じゃあ、どうしましょうって言い切れないので、これは長いおつき合いになる話なので、次回に、今後こういう延焼はどういうふうに考えていこうか、宿題として……。

○委員 いや、つまり、街路事業の話じゃないですよ。

例えば足立区長は何と言っているんですか、こういうのを見て。

○東京都 道路は整備してくれという話でいただいています。当然、建物の不燃化も区はやってくれという方向で言っているものと思うのですが。

○委員 そうですか。

○東京都 実は特定整備路線を選定するときに、地元区に意見を聞いていまして、地元区のほうからやっぱりやってくれと言われていたところを選定しているという経緯もありまして、早くやれと言われていたような状況でございます。

○委員長 いや、私も実はそういうのは興味あるから、ぜひシミュレーションというのはどういう発想でどうやっているんだというのを、次回に教えてくださいませんか。

○東京都 はい、わかりました。

○委員長 これはずっと続く話ですのですね。ここだけの話じゃなくて。

○東京都 仰る通り、条件なんですよ。前提条件をどこまで考えるかみたいなところもあるので、何もかも、例えば今、風は8メートルでやっているんですけど、それはほとんど最高、東京の30年間だったっけな、風速の95%はそれで賄えるぐらいでやっているんですが、総務局で防災の先生なんかも呼んで、いろいろ審議していただいて選ばれた数字ではあるんですけど、私たちが今やっている東京消防庁の手法というのはこういうものだというのがありますので、それはもし必要でしたら御説明させていただきます。

○事務局 委員長、よろしいでしょうか。

○委員長 どうぞ。

○事務局 事務局からなんですけれども、今、お二人の委員からそういう御疑問のお話がありました。やっぱりリスク管理と公共投資をどうしていくかという問題かと思っておりますので、この扱いにつきましては、また個別に御相談させていただきまして、どのような説明をするか、御意見をいただけたらと思っておりますので、また改めて御相談させていただきます。

○委員 街路課だけじゃないよね。

○事務局 よろしく願いいたします。

○委員 でも、風について言ったら、東京大空襲のときというのは、燃えて、すごい風が吹いちゃったっていう。だから、30年間のデータじゃないですよ。大空襲のときはこうなったっていうのも、東京都だからご存知ではないかと思うんですけどね。

そういう資料に基づくことも重要じゃないかなと思います。大経験しているわけですから、火事については。

○事務局 ありがとうございます。じゃあ、その辺も含めて御相談させていただけたらと存じます。ありがとうございました。

○委員長 それから、今、手を挙げられましたよね。

○委員 御説明ありがとうございました。

スケールの小さい話に変わるんですけれども、2点ありまして、1点は意見で、チェックリストの3ページ目、評価と理由の中の事業の効果のところでの今の延焼遮断の話があったと思いますが、この2行だけだと、東京消防庁のシミュレーションを使っているとか、そういうことが一切書かれていない中で、御説明はすごくわか

ったんですけれども、口頭で、あとスライドだけで示されても、後に残らないと思うんですね。

なので、今後検討されるのであれば、チェックリストにどういうふう書き込むのか、分析しているわけですから、明記したほうがいいに決まっているので、そこら辺も説明を足していただきたいなという、これは意見です。

もう1つは、その左側のページで、事業の効果で定性的効果が1から17までございますが、15番にあえて丸が付けられていない。災害時の避難路の確保も目的のように感じるんですけど、ここに丸が付いていないのはどうしてかなと疑問に思いました。お願いします。

○東京都 1つ目のほうは、ありがとうございます。検討させていただければなと。

2つ目のほうの15番に丸が付いていないのは、実は定性的効果というのは、そのときの担当者の感覚で丸するとまずいかなということ、昔、1つ1つ、こういうところは丸しようというふうに決めたんですね。15番の災害時の避難路の確保に丸するのは、地域防災計画で避難場所と指定されているところが沿道にあるというときだけみたいになっているんですね。

なので、たまたま沿道にはないので丸はしていないんですが、ただ、委員仰るように、我々も本当は丸をしたいと。136を通して、そのあたりの方々には地域防災計画の避難場所、荒川とか隅田川沿いなんかは広域避難場所に指定されていますので、逃げますので、なので、文章のところは避難路ということは書かせてもらっているんですが、すいません、ここはそういう定義づけで。

例えば消防活動困難地域の解消というのは、先ほどの木密の震災時に甚大な被害が想定される環六と環七の間の6,900ヘクタールの中に入っている道路だったら丸すると、とりあえず決めているんですね。

担当者間であまり差が出ないようにということで決めているので、一応、一つの目安としています。

○委員 それは十分、ひしひしと伝わってきました。御説明の中でも、定量的効果は、恐らく、ここは十分に、この事業の特性をあらわしづらい定量的効果になっているからこそ、防災のシミュレーションの丁寧さとか、違うところで説明があったんだらうというふうには十分感じていますので、例えば定性的効果であれば、このさらに基礎となるチェックシートがあるのであれば、それも凡例として我々にお示しいただくとか、そういうところの情報共有もあわせてしていただければ、なるほどということになるかなと思います。

ありがとうございました。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 というと、もしかしたら今後、何でもかんでも丸をつけちゃうと、何でも効く事業なんだと言いたいんだらうなんて言われちゃうんだけど、でも、正直言って、先生の質問なので、まさにそうですね。

もしかしたら、本当に理屈どおり定性的と書いていいものは二重丸で、付随した

効果も出ていますというのが一重丸とか、そういうのが、より丁寧なのかもしれないですね。

杓子定規に、ここは避難路に指定されていませんからありませんなんていったって、住民はいろいろなところで動くわけですね。その道路だけで動くわけじゃないのは事実なので、もしかしたら、そういう場合は二重丸と一重丸みたいなものが今後必要かもしれませんね。

○事務局 事務局から一言、お願いいたします。今仰ったとおり、このチェックリスト自体、わかりにくいところもあるかと思しますので、事務局でも改善の方向、できることがあるかどうか、少し検討させていただきますので、また御相談させていただきます。

○委員長 わかりました。

あと街路の3つありますけど、お隣なものだから、1個目を意図的に長くしていますので、もしそれ以外。

○委員 今までの議論に出たところと重なる部分と、あともう1点、多分この後2件、続きの事業の説明をされると思うので、そのときにお答えいただく形でもいいんですけども、1つは、今回、街路4、5、6と出てきている3件は、つながっていて、840メートル、490メートル、580メートルで、足して2キロ弱の一連の区間と理解しているんですけども、定量的効果で説明できることが、事業の便益の非常に一部分であるというようなお話なんだと理解しています。先ほどの延焼効果ということであつたりということの中でいうと、あくまで一部分なんですけれども、ただ今回、3区間に分けて評価しているということで、恐らく費用の部分は3区間足し上げていくと全体になると思うんですが、便益のほうはそういう線形な関係にあるのかどうかというのが、拝見している中では非常に疑問だったので、そのあたりを少し御説明いただきたいということと、あとは、これも今回についてはルールどおりにやっていくところになっていくのだろうと思うんですけども、国の高速道路なんかでも、今、事業の区間、高速道路なんかですと1個の事業区間が30キロとか、そういうことであっても、連担したものなので、ジャンクション間で便益を算定しましょうというふうに、昨年ぐらいから変わっているんです。

そういうようなことも考えると、このフォーマットの中におさまらなくても、じゃあ、ここの全体としてはどうなのかということは、どこかで参考情報として示されると、事業の説明としてはわかりやすいなと感じましたので、そういったことです。

あと同様に、先ほどから出ている延焼防止効果というのも、さまざまな仮定の上に成り立つものではありますけれども、じゃあ、この延焼が防止される区間にある建物とかの財産の価値であるとか、そういった事業効果というのも、定性的だけではなくて、定量的に足し上げられないとしても、これぐらいあるという試算があるという情報を載せていったほうが、全体としてはわかりやすいのかなと感じましたので、ぜひ御検討いただきたいと思います。

以上です。

○委員長 今のは、つまり、チェックリストというようにそっけなく書かれるだけじゃ理解はできないから、チェックリストに書かれた基本的な考え方であるとか、他事業も同時にこんなのが動いているんですよというような付加情報とか、もっとそういうものを入れて、それは別の参考文献みたいにして出してくれたほうが、理解しやすいということですよ。

○委員 そうです。先ほどの委員のコメントとほぼ同じことになってしまうんですけども、このパワーポイントで示そうと思われたものが、会議の記録として、また、我々が事前に拝見するときにもわかると、非常にいいのではないかとということです。

○委員長 どうでしょうか、これ、検討してもらえませんか。

○東京都 はい。それで、まず今、事業再評価、事業認可の区間でやらせていただいているので、事業認可って、そもそもその区間をやれば最小限の事業効果が発揮されるということでやっていますので、ここの区間でやるということ自体は別に間違いじゃないのかなと思っています。それでずっとこれまでもやってきているのかなと。

国のほうも、そこである程度の事業効果が発揮されるし、それに見合う適切な事業施行期間とかだということを受けて、許可しているというか、事業認可をおろしているというところもありますので、それで今回、区間ごとにやらせて頂いています。たまたま今回、3つつながっているんですが。

委員仰るように、3つ全部でというのは、試算していないのですが、Cのほうはただ合計になると思うんですね。ただ、Bのほうはただの合計じゃないですね。見ていただくとわかるように、走行時間短縮便益が占める割合が一番便益の中じゃ大きいんですね。事故なんか広くなるので、東京は交差点で事故が多いので、交差点のところが多く入ってくると、その分、便益が上がるんでしょうけど、占める割合的には走行時間短縮便益が七、八割占めますので、確かに何分か、距離がね、早くはなるんだと思いますが、単純な合計じゃなくなると思うので、単純にこれを足した数字よりは低くなると思いますね。

ちょっと試算していないので……。そういうのもあって、現時点で最新の情報でできるB/Cということで、基準年度30年ということで、一つの目安として出させていただいているのと同時に、木密地域ということもあるので、すいません、パワーポイントで説明したんですが、延焼シミュレーションもやっています。

さっき、本木のところだけ見ていただきましたけど、実は3区間全部で、もともと赤いところが燃えるという、あくまで設定なので、もっといっぱい燃えたらとか、いろいろあるでしょうけど、ある点で燃えたら、こう。その点が100メートルおきにありますので、それを全部の平均する……。

この点ですと、この赤いところが燃えていたのが、特定整備路線ができたことによって、あれだけになったよと。燃える面積が減っているんですね。それが100メートルおきにポイントがあるので、それを全部平均すると、大体31%ぐらい燃える面積が減るんですね。当たり前なんですけど、こっち側から燃やせばこっち側

が燃えるので、31%ぐらい減るんですね。

なので、そういうことをうまく書けないかということなんだと思うんですが、B/Cだけじゃなく、こういう効果もあるというところですね。すいません、全体でというところでは、B/Cでは試算していないんですが、多分ちょっと低くなるのかなと。この単純な平均よりは低くなるのかなということと、そうはいつても、3つの路線で、東京消防庁の手法を用いて、総務局の風の設定条件という条件つきでシミュレーションをやってみると、全部、道路から向こう側には燃え広がらなくなるし、燃える面積も30%ぐらい減少するという効果は、一応検証、確認できたということは、最後に言おうかなと思ったんですけど、そういうことになっていますので。

○委員長 そうしたらね、委員が言いたかったことは、例えば連続したようなところを、こことこことこことBをどうやって出すのなんていうのは、誰でも、どうやって出すんだらうと。細かいことなんかいいですよ。そうじゃなくて、国土交通省のマニュアルでは、どういう考え方で出せとなっているのか、その哲学さえわかればいいんです。どういう考え方でやっているんだと。それに基づいてやっていますという。

前にね、鉄道を高架にするものも同じ問題があって、3つに分けた、4つに分けたとかやっていて、部分的にBなんてどうやって出すんだといったら、いや、国交省さんのマニュアルにのっとって計算していますとか、ずっと言い続けたので、黒川委員長も怒っちゃったことがあるんですけどね。

そうじゃなくて、国土交通省は、そういうときにはこういう哲学で、考え方で評価すべきだと言っていると。それにのっとってやっているということを引きつり言っていたらと、理解が進むと。

○東京都 単なる国のマニュアルのフローですけど、最初にちょっとお話しさせていただいた前提というのが、割引率4%で、基準年度30年度で、50年ということをやっていますよと。その前提でBとCを出しているんですが、今、委員長仰るように、Bを出すときに、走行時間短縮というのは交通量と走行時間、それに原単位を掛けて出しているような状況です。

原単位というのは、乗っている人の給料とか平均乗車人数みたいなので決まるもので、走行時間短縮、要は走行時間が短縮されたことによって生み出される時間価値を金に換算していると。

それから走行経費というのは、走行条件が改善されることによって、燃料費とか車両整備費が減少すると。交通量に延長に原単位を掛けて出している。

交通事故は、単純に単路部での事故の原単位に交通量と走行の延長、それから交差点部での事故の原単位に、同じように交通量と主要交差点数を掛けて出しているという状況で、東京の原単位ですと、国の原単位よりは、交通事故のほう、交差点のほうは大きくなっているというところなんです。

それから走行時間短縮のほうの原単位、先ほど交通量に走行時間で原単位を掛けるという話をさせていただいていますけど、これは乗っている人の給与とか平均乗

車人数なので、国に比べると東京、1都3県の平均した数字を使っているんですが、若干高くなっているというところがございます。年収480万ぐらいの人が1.3人ぐらい乗っているぐらいの原単位になって……。

○委員長 いいです、いいです。そんな細かいことではなくて、本来、全部完成したらBをどう見るかだけど、部分的に評価するというのは、一言で言うと、どうやっているのというのにずばっと答えていただければいいだけの話なんです。

こういうものを出して延々と説明されても、結局誰もわからないんですよ。要するに、もっと一言で、こういう考えでやれとなっていると。それにのっとなってやっていると一言言ってもらえればね。

○東京都 すいません、ちょっと勘違いしまして。

単純に言うと、その道路があるときとないときで、将来の交通量に乗っけて、あればこれだけ早くなるのにとか、走行時間便益が短縮されるのにとか、走行経費が減少されるのに、でも、なかったら逆にこうなっちゃうという、それを比較している、それが便益。

○委員長 いやいや、それはそうだけど、それを3つに分けるとかね、どうやってそんなという議論なんですよ。

○東京都 でも、主に占める割合は走行時間短縮のところなんですね。

○委員長 結論的にいうと、淡々とこういうチェックリストでいいですよねというだけじゃなくて、もうちょっと裏資料、堂々と出す資料ですよ、堂々と出す資料で、血の通ったようなものを出してほしいということなんです。

こういうのを出されてもね、そりゃそうでしょうって、そうやっているんでしょというだけの話なんだから、という話ですよ。

○東京都 はい。

○委員長 どうぞ。

○委員 まずは質問です。A3の2ページでも3ページでもいいんですけど、とりあえず2ページの右側の図面にある茶色のところは何を意味しているのでしょうか。

要するに、図面の中に茶色い細い線が、部分的に茶色が塗ってあるわけですけど、この茶色は何を意味しているのでしょうか。

○東京都 凡例がなくて、済みません。この茶色いのは、現道で、狭い、細い。

○委員 茶色が塗ってあるところと塗ってないところ。塗ってなくても現道は現道ですよ。

○東京都 そうですね。

○委員 どう違うんですか。

○東京都 私たちの都市計画道路の136にかかるところを塗っているだけで、本来であれば全部塗るべき。特に136にかかっている、ここは今でも細いけど道路があるよというのがわかるように、茶色で塗らせていただいている、ほかのところは塗っていません。

○委員 わかりました。だから、本当につくられる街道だけが黒く塗ってあればい

いんですけど、そこから飛び出しているの、そこまで手を入れるのかと思ったんですね。

私の意見の本題は、今のB/Cの話で、道路を通せば、どれだけ今まで都市交通、滞っていたところが通るようになってよくなるとか、延焼が防げるとかいうところはわかりましたけども、逆のほうから見ると、市街地のほうから見ると、特に今見ていただいている図の、例えばA-A断面が描いてある、線が描いてあるあたりですと、非常に鋭角に既存の道路が新設の道路に入ってきますよね。

その鋭角と新設の道路にできる非常に小さい三角地というものが、東京は現在でもたくさんございまして、実はそのところに小さな住宅が建っているというのもたくさんあるわけですけども、それがまたここに生まれるんだなというふうに見えるわけです。

なので、道路事業ですので、道路の方はそれはあれということになると思うんですが、道路事業は市街地形成にもかかわってくるという視点をぜひ考えていただきたくて、特に木密だと、そういった極小の、それも形の悪い鋭角三角形がたくさんできるというようなことを、今後どうしていくのかということがあると思うんですね。

ですので、B/Cが交通というつくった線の上を流れる流通の観点だけで、でも実はその道が街区をつくっている、敷地をつくっている、その敷地を今後どうしていくのかということ、こちらの管轄のお話でもないでしょうし、B/Cでもなかなかそのあたりは見ないんだと思うんですけども、本当はそうやって都市というのは、全体で、こうつくったら、その裏側というか、結果として出てくる市街地側のほうの話というのものもあるんじゃないかなと思って、こちらの意見ですけども、今後、そのあたりもどう考えていくかということが議論できたらいいなと思いました。

以上です。

○委員長 これに関しては、実は非常に大きな話なので、既にやっておられるところで、他の課とか他の局とか区との連携はどの程度されているんですかというふうに質問を変えてみたいと思うんですけどね。それはどうなんですか。こういうとき、つくるときは。

妙な、へんてこりんな三角形みたいのが出ちゃうけど、これ、何とかしようよというふうにやるのか、図面でぱっぱっと決まっちゃうのかという、そのところを教えてください。

○東京都 用地買収をさせていただく場合、特に特定整備路線という目的もございまして、道路区域に編入できるような、いわゆる交差点の部分ですとか、そういうものについては、買えるものについては買って、例えば区に管理をお願いして、ちょっとしたポケットパークでやっていくとか、そういう形の調整というのは、各事務所ですけども、事務所と区のほうでさせていただいたりはしております。

ただ、どうしてもそこに建てたいという方がいらっしゃれば、もちろんそこは残

地買収は行わないで、建てられるというケースもありますけれども、特に特定整備路線の目的から考えまして、やはり空間をあけるということが非常に重要でございますので、そういう形で道路がうまく整備できるというものについては、できる限り、我々としても工夫をして、買えるものは買っていくという形にさせていただいております。

○委員長 ただ、今後とももっとやってほしいという要望でしょう。

○委員 そうですね。もしくは、もう少し拡大図みたいなものを出していただいて、そういうことをしている場所があれば教えていただきたいですし、この図面だと、気になるけど、細かくてわからないなというところもございました。

○委員 ちょっとよろしいですか。

○委員長 どうぞ、どうぞ。

○委員 委員の方々からいろいろなところで御意見が出ていますけれども、結局、事業評価委員会、この委員会の目的としては、こういう街路事業はB/Cが1以上であるから有効であるという結論を出せばいいだけの話で、つまり、今日御説明していただいた中身も、3つに分かれた街路事業だけど、それぞれの事業でみんなB/Cは1を超えている。だから、国のマニュアルどおりに計算して、国に文句を言われぬような方式をとって、1以上ですから、それでオーケーですと。それで事業評価委員会は終わっていいはずなんですけれど、これが青森県の街路事業だとか沖縄県の街路事業だといったら、まず1を出すということは大変なことなんですけど、東京都の事業といったら、普通、どんなにサボったって、Bを入れ忘れちゃったって、1以上になるわけですから、全然問題ないんですけど、何でこういうところでこんな話になるかというところ、B/Cでははかれないいろいろなものがあるでしょうと。それについて、こういう国に出す報告書以外にどんなことがありますか、東京都はB/Cがみんな1以上の事業が多いんだから、便益評価に関してもうちょっと考えられることがないでしょうかねと。

つまり、B/Cで事業評価するというやり方の先鞭を、リーダーカントリーじゃなくて、リーダープリフェクチャーじゃないんですけど、そういうふうになってくださいということだと思っただけです。

そんな中で、いろいろ御意見が出ているのは、残地の話だとか、あるいは3つくっつけたらどうだろうとかということがあるんですけど、足立区というのは、日暮里舎人ライナーが開通したときも街路の改良をやりました。あるいは、その前につくばエクスプレスが入ったときにも街路を大きく変えました。その中に東京都で整備した道路もいっぱいあって、そういうおかげでもって、ネットワーク効果がある程度出ているはずですけど、そういう影響も当然便益として上がっているはずだし、例えばあそこら辺でいうと、四家と書くようなところも、どんどん買収が進んで、街路の改良、今、オンゴーイングですよ。将来、そういうところもよくなる。

そういうことを含めると、ここで言っている以外の効果がいっぱいあるんですよということを説明していただけると、すごくありがたいと皆さん思っているんだと

思うんです。

ただし、それは国に出す、B/Cが1以上だからって、事業評価上は関係ないかもしれないけれど、やっぱり将来を見据えたところでは、そういうコメントというか、そういうところまで検討しましたということが欲しい。

今ある人命・財産は守らなきゃいけないという立場から言えば、延焼防止というのも重要なファクターで、そういうことを言うことは結構ですけど、基本的には、先ほど仰ったような残地がどうなっているとか、小さい家屋が建っちゃってとか、最小宅地面積の規制がないのはおかしいだとか、区の行政にも関係するようなことに及んじゃうわけですけど、そういうことを含めて、こういう報告書を書いていただくとありがたいというのは、皆さんの御意見じゃないかと思います。

つまり、私が言いたいのは、B/Cの国の方針どおりに従えばオーケー、事業評価はオーケーだということを申し上げたいということです。

○委員長 委員から、我々が鬱々と日ごろ思っていることを見事に表現していただいたので、できるだけやっぱり実のある評価委員会にしたいですね。機械的にちゃっちゃっちゃとやって、B幾らでC幾らでというだけじゃなくて、やっぱりいい東京都をつくりたいという熱い思いをみんな持っているわけで、今後とも、それはどういうふうにやればいいのか、研究していきませんか。

ということで、最初のものに長く時間をとりましたけども、この辺でまとめたいと思うんですが、いろいろ出ましたけども、原案どおり継続ということでこの評価委員会の結論としたいんですが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長 それじゃあ、決してちゃんちゃんちゃんと予定調和的に継続と言ったわけじゃありませんので、いろいろ宿題もありましたので、御検討をお願いしたいと思います。

それで、さっきから言いましたように、最初の案件だけ長くとりましたので、かなり共通部分があるわけで、残り2つは、またチェックリストを全部読まなくても全然構いませんので、街路5と街路6の本質的なところだけ、ばんと言っていただけませんか。

②東京都市計画道路補助第136号線（関原）

(上記について、東京都から「チェックリスト及び再々評価比較表」・「評価対象事業案内」により説明)

○委員長 前回、再評価でB/C1.6が、今度は1.2になったんですね。これは何ですか。

○東京都 大分時間がたてば、当然B/Cが下がってしまう。時間損失の影響でございます。

○委員長 時間損失というんですね。

それじゃあ、御質問等ありましたら、お願いします。

○委員 御説明ありがとうございます。

先ほどのことに関係するのでありますが、ここは連続しているのですけども、事業区間を区切る、つまり、道路ですと延長ですよ、延長を幾つで区切るということについてなど、結局、事業区間を区切るルールというのは、一般的に何かあるのでしょうか。

先ほどの御説明から想像できるところはあるんですけども、質問として、単純に伺います。

○東京都 はっきりと明文化されたものは……、先ほども御説明させていただいたように、その区間で最小限の事業効果が発揮できる。都市計画制限とかの関係もありますので、長期間かかるぐらい長い区間をとるというのも良く無いので、最近ちょっと長くなってきてはいるんですが、大体事業認可の区間は5年から7年あるので、それぐらいでできる、しかも、ある程度この道路からこの道路じゃないですけど、出来ると事業効果が発揮されるというところで、区間分けをさせていただいているというところでございます。

○委員 ありがとうございます。つまり、文章化されているものはなくて、慣例で、言い伝えでということになるのでしょうかね、やっているということでしょうかね。そういうふうに理解してよろしいでしょうか。

○東京都 国の指導書じゃないですけど、街路事業事務必携というのがございまして、そこに、今、私がしゃべったようなことが書いてあります。

○委員 じゃあ、国の通知の類いで。

○東京都 指導的な本が。

○委員 それはわかります。それによって行われているということですね。

わかりました。ありがとうございます。

○委員長 いや、だから、そういうときに、その心はどこにあるのかというのを一言言ってほしいんです。

つまり、が一んと長いものをやっちゃったら、かえって金がかかり過ぎるだとか、でも、一遍にば一んとやっちゃったほうが安いというのもあり得るような気もするから、それは何でそれぐらいに区切るのという、もうちょっと……。

要するに、我々に説明じゃなくて、都民に説明するつもりで説明してほしいんです。

○東京都 大体5年から7年ぐらいでできそうな、最小限の事業効果が発揮される区間。途中でとまるとかいうのは、基本的にはないですよ。

あまり長くても、一遍に買いにいけないとか、いろいろありますよね。

○委員 地域の困難性ですよ。木密地域であれば、どれぐらい地権者がいるのかは事前の行政の調査によって把握されていると。それで、事業認可との関係で、どこだったら。

先ほど想像できると言ったのは、事業認可がおりるかどうかが問題だというふうにも聞こえたので、事業認可がおりに程度に区間を区切っているんじゃないかと、逆に、と思ったので、伺った。すなわち、そういう基準について、よるべきといい

ますか、参照すべき規範というものを、都においてはどのように見ていらっしゃるのかという質問で、それは委員長が仰るように、哲学であったり心であったりということになると思いますけど、そこがどうなっているのかなというのを確認させていただきたかったというのが、私の質問です。

○委員長 そうしたら、今までとちょっと違うんですけど、続いているものですから、街路6も説明してもらって、質問も4、5、6一緒に、かかわってきますのでね。街路6もやってくれませんか、説明を。

③東京都市計画道路補助第136号線（梅田その2）

（上記について、東京都から「チェックリスト及び再々評価比較表」・「評価対象事業案内」により説明）

○委員長 5と6と一緒に質問、御意見がありましたら、お願いします。
どうぞ。

○委員 4、5、6共通ではあるんですけども、今まで議論にあったように、やはり都民にわかりやすくというのは非常に大事な視点だろうと思っているんですが、それとも若干絡めてなんですけども、計画幅員の横断面の図がありますよね。それで、片側1車線ずつの2車線道路で、20メートルですから、少し余裕のある幅員があります。

最終的に今の計画断面は、両側に自転車走行空間をとってということで計画されているわけですけども、多分これ、途中でというか、ここ数年でこういう自転車レーンを取りましようとなってきたので、一番当初、着手したころからは変わってきているような気もするんですけども、そのあたりはいかがですか。

もし変わっているのであれば、最終的にこういうふうに変えますよというあたりのコミュニケーションを地元とどういうふうにやっておられるのかなというのを教えていただけたらなと思いました。

○東京都 最終的に警視庁協議の結果はこうなっているんですけども、車道10メートル、歩道5、5は、そういう意味じゃ、変わっていないです。

自転車の話が最近出てきたということもあって、警視庁のほうから2メートル、街渠のエプロンがございますので1.5メートル分青く塗るというところで、走行空間をつくって、地元にも説明させていただいて、やらせていただいておりますけども、10で5、5というところは変わっていないので。

これができている区間の写真でございまして、1つ、さっき説明しなかったんですけど、梅田その2とか、さっきの関原のところでもそうなんですけど、用地が連担して買えてできるところは少しでもつくって、地先の方には利用してもらって、ちょっとでも都民の方に還元じゃないですけど、全部できていなくても少し使ってもらってということはやっているんですけど、基本的にはこの道路がこれからもできていくという感じで、今、絞っちゃっていて、こっち側に工事用のガードレールが置いてありますけども、車道10メートルで歩道5メートルは変わっていないです。

まだ塗っていないですけど、これから自転車のところを塗るところでございます。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員長 ついでに、電線はどこの下に入っているんですか。

○東京都 基本的には歩道の下です。

○委員長 そういうときには、電線そのものの事業者である電力事業者も金を出すわけですか。

○東京都 そうです。

○委員長 もう1回、聞きますね。今、東京都として、自転車のレーンを積極的につくろうという方向は全面的に出ているのか、それから電線の地中化というのも、知事はよく言われるんだけど、そういうのはかなり本気になってやろうとされているのか、その辺の事情を教えてください。

○東京都 推進しています。無電柱などは特に。

自転車のほうは、特に優先的にやる路線みたいなのを決めてやっていますけど、新設道路は基本的には自転車走行空間を入れています。

○委員長 電線の地中化も大分前からやっておられるでしょう。

○東京都 そうですね、電線の地中化も、新設道路をやるときはセットでやっています。

○委員長 ほとんどはやっていますよね。

○委員 あともう1点、よろしいですか。

○委員長 どうぞ。

○委員 あともう1点、これも対都民との関係なんですけど、チェックリストのほうに平成32年度末の交通開放を目指して頑張りますということを書いていただいています。これはオープンにされて言っておられるんだと思うんですけども、一方で、都市計画の事業認可は微妙にその手前で終わっていたりするところもありまして、そこは若干舌をかむところはあるんですけども、それは仕方ないので、なるべく合わせていただくようにというお願いですが、一般論なんですけれども、いつ交通開放いたしますよと。交通開放って要するに車道ですよ、車道を走らせるということだと思んですけど、しますよというのは、街路事業さんの場合は、どのぐらいの見通しが立ったら言うみたいな、そういう内部的なルールといいまじょうか、運用といいまじょうか、そういったものはあるんでしょうか。

○東京都 なかなか難しいですけど、これは私のところは木密ということもあって、木密地域は早く解消しなきゃいけない、特に、これを立ち上げたときには、未曾有の大災害が起こった東日本大震災があって、それまでも延焼遮断帯の形成って、さっきの委員の話じゃないですけど、やってはいたんですけども……。

○委員 例えば、ここはいつ32年と言い出したんですか。

○東京都 32年度、全線整備と言い出したのは、プロジェクトをつくったときになります。

○委員 じゃあ、二十何年のときには、もう32年という見通しで言っていたと。

○東京都 そうですね、プロジェクトをつくったときに、32年度までには何か形にしたいという。

○委員 いずれにしても、そういうのが先ほど道路は宅地をつくるという話もありましたけれども、単に車を通す、人が歩くというだけではなくて、市街化のほうの効果も出てくるという。そこに不動産屋さんも、あそこ、あと5年で道路が通るとすればということで、またいろいろな民間の力が入ってくるということもあったりするので、非常に大事なことだと思うんですね。

ですから、ここは防災の特定路線ということもあって、早くそういった目標を公表してやっておられるということですが、その他、東京の市街地、いずれも非常に民間活力が旺盛な地域ですので、できればある程度見通しが立ってきたら、そういうことをどんどんやっていって行くのは、社会的に非常にいい効果が出てくると思いますので、御検討いただければと思います。

以上です。

○委員長 どうぞ。

○委員 改めて、道路街路事業というのはどこからどこまでを言うのかなど。先ほどの電線の地中化とかも入っていたわけですね。というのを、私、知らなかったので、都市景観の向上というところに定性的効果で丸がついているんだけど、何を言っているんだろうと思ったんですが、それを聞いてわかったんです。

私の質問というか意見ですけど、先ほどから言っているA3の大きな紙に書いてある事業内容を示す図面及び断面の中に、正確に事業内容を書く必要があると思うんですね。

例えば街路5、6で水色に塗ってあるところは実は区の事業だというお話でしたし、緑で塗ってある三角児童遊園は、これは多分区なのか、事業費はそちらが出して、区に移管しているのかとか、その辺もわからないまま、我々は。

例えば地中化の箱ぐらい描いておけば、それもやったんだなんなんですけど、ある意味、この辺が雑といえば雑なので、どこまで、どこが道路事業費と、全てお金を出していただく必要はないんだけど、図面には少しそのあたりを注意深く描いていただいたほうが、わかりやすいと思います。

○東京都 工事用の看板なんかには、そうですね、歩道の下にガスとか無電柱のボックスの絵が描いてあったりするんですけど、すいません、これ。

○委員 ちなみに公園は、これ、どうなっているんですか。例えば梅田南公園というのは、事業費に入っているんですか。

○東京都 いや、入っていないです。

○委員 ですよ。用地買収もしていない。

○東京都 していないです。区の事業です。

○委員長 お役所というのは、自分の所掌範囲のところだけやって、ほかのところはおせっかい的に書きたくないという本能が働くんでしょうけど、我々としては、この地域で全部でどれだけの事業が行われている中の本事業なんだろうかというのを非常に知りたいところはありますよね。

だから、そういう意味で、区なら区と書いておいていただくとか、ほかの事業はこういうものも動いていますとかいうのも入れてもらった上で、本事業はここからここまでやっていますとかいうふうに、ちょっと工夫してくれませんか。

○事務局 はい。事前チェックをさせていただきます。

○委員 民間事業まで入れたら大変だよな。三菱地所だとかさ、三井不動産の。

○委員長 その辺は口頭でもね、「というふうに聞いています」とかでも結構なので、なるべくしっかりした情報を我々に提供していただきたいということをお願いしたい。

ということで、一番最初の事業は継続とお認めいただいたんですけど、その次の街路5と6合わせて、原案どおり継続ということによろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長 それでは……。どうぞ。

○委員 ちょっとその街路事業は、太いのは対象道路ですよ。

○東京都 はい。

○委員 都市計画決定済みの範囲ということなんですかね。

○東京都 はい。

○委員 だとすると、我々の情報として、いつ都市計画決定がされてという、そこからどんな事件があっただろうかというの歴史が、もう50年たつて放っておいたとかね。その間、いろいろ都市計画決定されたところを無視して、勝手に張りついてきたやつがいたとかね。何かそういうことの歴史がわかるような資料があるとうれしいなと。

なかなか難しいと思いますけど、それが1つと、先ほど街路4で延焼防止の図が出ていましたけど、ああいうのを見せるとき、差画像をとるといいんですよ。2つ並べてどうだと見るより、AマイナスBの画像はこうで、全然延焼がとまっているでしょうというのはそういうふうに見せられますから、ああいう電子データですから、AマイナスBって必ず差はとれますから、そういうのを見せられると、はっきり皆さん、比較しないで済んじゃいますからね。そうしていただくとありがたいなと思います。

○東京都 はい。

○委員長 もしこの50年間の歴史なんていうのを、文章ではなかなか書きにくいかもしれないけども、口頭でもいいですよ、この50年間にこういうことがありましてねとか言っていただいて、そういう歴史の中で、今、こんな苦労してやっているんだなというのを理解させてもらうほうが、まさに血の通った説明だと思います。

○委員 ちなみに、ここはいつですか、都市計画決定されたのは。

○東京都 昭和22年です。事業認可を取ったのが平成11年です。

○委員長 それでは最後に、もう一度確認します。街路事業の4と5と6、3つ、原案どおり継続ということによろしいですね。

(「はい」の声あり)

- 委員長 じゃあ、継続ということに評価します。
- 東京都 ありがとうございます。
- 委員長 それでは続いて、公園事業ですね。お願いします。
じゃあ、説明お願いいたします。

③城北中央公園

(上記について、東京都から「チェックリスト及び再々評価比較表」・「評価対象事業案内」により説明)

- 委員長 この図、指を指しながら説明してくれませんか。
- 東京都 城北中央公園の最初の開園が昭和32年ということで、ここからベネフィットがスタートすると考えて、ここから50年間で基本的には全部開園するという形になれば、一番ピークのところがずっと継続するという形で今まで考えられていたんですけれども、今回、50年たったところで償却が終わる、ベネフィットが終わるという形になりますので、ピークが全部終わることなく、徐々に徐々に、今回の50年が経過したことで、ベネフィットは償却を迎えていくということで、図式上、簡単にあらわすために、この赤い部分が、ベネフィットが時間が経過することで失われて償却がかかってくる部分ということであらわしている部分になっています。
- 委員長 東京都さんに質問しても仕方ないんですけど、国交省の心は何なんですか。何で消えちゃうんですか。
- 東京都 早く事業を進めろということではないかと。
- 委員長 ということなんですか。なるほどね、そういうことか。もっとやらないとベネフィット出ないぞということですか。わかりました。
どうぞ。
- 東京都 こういった形で、B/Cは4.24ということで、下方にはなっているんですけれども、事業としましては、事業認可区域4.2ヘクタールに対しまして4ヘクタール、用地が既に取得済みとなっておりますので、実際にはかなり進捗しておりますし、順調に、御協力も得ながら進めてきているところがございます。
現状としましては、この区域につきまして、河川事業のほうで地下調節池の用地として活用していただいているというところがございますので、実際は供用していないということもありまして、なかなかベネフィットにその部分が反映はできないんですけれども、公園事業としては、いろいろな事業と連携しながら、都民の安全・安心ということに貢献していく場所になっているというところが現状としてございます。ですので、ぜひ継続ということをお願いしたいというところです。
- 委員長 よろしいですか。それじゃあ、公園事業の質問なり御意見。
- 委員 すいません、私、現地に行けなかったものですから。河川の地下調節池という話が今あったんですけど、どのあたりでやっておられるのかというのを教えて

いただけますでしょうか。

○東京都 この部分が地下調節池になる予定の場所になっておりまして、1期工事と2期工事に分かれるという形になります。この石神井川沿いのところが、基本的には地下調節池が地下に入ってくると。

○委員 書いていないところも含めて。

○東京都 基本的にここは……。

○委員 事業認可じゃないところも含めて、やっているわけですね。

○東京都 ここは事業認可区域です。

○委員 いやいや、斜線が、途中、白くなっているじゃないですか。黒いところが。

○東京都 ここは、一旦、開園をしていたので、そのときに事業認可としては区域として抜けた……。

○委員 開園をしていた。

○東京都 はい。一旦、事業としては開園をしたので、終了といいますか、この部分は開園をしたというところだったんですけども、河川事業でここについても含めて。

○委員 供用していたんだけど、1回工事で潰したから。

○東京都 そうです。

○委員 緑は塗っていないということ。

○東京都 資料上、供用面積が減っている部分があると思いますけれども、それがその部分ですね。実際、用地はプラスで書いているんですけども、供用部分が部分的に減ったと。

○委員 その河川も、平成8年から始めて、早十五、六年……。

○東京都 河川は平成28年からになります。

○委員 平成8年じゃないんだ。28年ね。わかりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほか、ありますか。

○委員 よろしいですか。

○委員長 どうぞ。

○委員 ここで言う便益というのは、もし公園がなかった場合という想定、with outのケースでそれだけの便益が出るという意味ですか。

通常のコスト便益だと、例えば街路事業だと、そこにそういう事業がなかったらというwith outケースですよ。違いますか？

直接便益と間接便益、環境と防災と書いてありますが、直接便益というのは一体何かというと、どんなものですかね。

発想からいうと、そういう方もおられるけど、もしなかったらこんな便益は生まれなかったというふうに見えますけど。

○東京都 直接便益は、基本的には先ほどご説明したとおり、公園を訪れて、そこで運動したりとか、あるいは緑に触れたりということが体験できるということ。

○委員 でしょう。だから、公園がなかったら、それはゼロでしょう。

○東京都 そういう意味ですか。

○委員 そうですね。間接便益の環境も防災も、そこに公園がなかったらこういう便益は生まれませんでしょう。

○東京都 はい。

○委員 だから、結局これはwith、withoutの差を計上しているという。国のマニュアルというのはよくわからないんですけど、そういうふうに一般的にwith、withoutで。じゃないですか。

○委員 with、withoutを反事実的なことを想定しているかということ、そうではないと思うんですけども、ないことを前提として、追加的な効果ということには考えてあるんだと思います。その辺は、with、withoutの厳密さが、ここ数年ですごく世の中が厳しくなっているの、そこら辺お答えが難しいところではないかと思うんですけども、でも、街路と随分違う考え方ですよ。

○委員 それはそのとおりだと思うんですけど、やっぱり基本的にはwith、withoutで考えるべきじゃないかと思えますけどね。もしなかったらどうなんだという。あるから君らはうれしいんでしょうという感覚だと思うんですけどね。

その段で言っちゃうと、こういうところに公園があると、ない場合と比べて、公園の周りの住宅地は資産価値が高くなるでしょう。近くに公園があつて、1平方メートル当たりにつき1万円高くなったと。もしなければ、そんなに、1平米1万円も高くなっていないでしょうと。ここにあるがゆえに、この周辺の人たちというのは、いわゆる経済的便益を受けているわけですね。

つまり、周辺地域の資産価値の上昇というのは必ず、例えば先ほど石神井公園とか、そういう周辺のところの公園でも、公園の周りの人たちは、公園があるおかげによって、何か知らないけど、ほかの公園のないところよりも、うちの資産価値は1万円あるんだ、高いんだとか2万円とかね、いい公園がある場合、井の頭公園の周辺なんていうのは、マンションが建ちましたけど、億ションになっちゃっているんです。あんなところで何で。それは、井の頭公園の環境がなせる技です。井の頭公園がなかったら、同じ場所に立地したって、そんなに高い値はつかない。

つまり、経済的な感覚から言っちゃうと、公園が存在することで周辺の資産価値の上昇があると。それは私は間接便益として計上すべきであると思っているんですけど、国のマニュアルなんかじゃ、そんなことは絶対言ってないんじゃないかと思うんですけどね。東京都だから、そういうことを言ってもいいんじゃないかなという気はするんですけどね。便益計算として。

例えば、現地するときも申し上げましたけど、夜、真っ暗になっちゃうか真っ暗にならないかということのときに、暗くならないと、明るくライトがついていると、最近の井の頭公園もそうだという話をしましたけど、犬の散歩道になって、ブリーダー同士のコミュニケーションが夜の11時ごろから次の日の朝1時とか2時ぐらいつままで続いて、ものすごくいい環境になっているんですよ。そういう防災的にもい

い、事業的にね。それはそこに公園があるからできるんであって、だから、ブリーダーというか、犬を飼っている人の価値が高いわけではないと思いますけれど、そういうオポチュニティも与えてくれるわけで、そういうのは全て周辺の資産価値の上昇に反映されているとすれば、何とかしてそれを拾い上げるという努力はしたほうがいいんじゃないかなと常々思っていました。

それは未来永劫続くわけでしょう。50年で切れるわけじゃないです。100年たったって200年たったって、ほかのところよりも平米当たり1万円ずつ高くなるという資産価値上昇効果というのは、外せないような気がしています。

仮にそういうのがなくても、B/Cは一次手法だから、事業的には問題ないけれど、東京都で公園をつくるとすれば、そういう価値は極めて高いということは、インプットしておくべきではないかなとは思っています。

私見ですけどね。

○委員長 前回から、ずっと前からの評価委員会でも、国交省に出す報告書としてのチェックリスト的なものは、これはこれで、こういうふうに出せと言われているんだから、これでいいんだけど、東京都ならではのBの見方とかいうのも大いに出していいんだから、チェックリスト以外の参考資料的なところに、いや、こんないいこともあるんです、こんないいこともあるんですということをやむ。

ということは、今すぐはできないので、そういうのはちょっと検討してくださいよ。

○事務局 わかりました。

○委員長 事業をやっておられる方もね、これだけじゃない、実はもっとほかにいいことあるんだと言いたいけども、これだけしか書けないわけで、でも我々はそれを評価したいので、それはこの公園事業だけじゃなくて、ほかもぜひそういう東京都版の評価も資料として出してくださいよ。

私なんか、公共事業にかかわって、ずっと研究しているとね、本当に悔しいときがあるんです。こんなに一生懸命やっているのに、何だ、こんなもんかいと思われちゃってね。あるときなんて、あるところに排水機場をつくったら、迷惑施設ってマイナスBがついちゃってね。何だ、これはって。人の命を守っているのに、運転したらうるさいといってね、迷惑施設というふうにマイナスの点がついちゃったりしたことがあるんです。本当に大変なこと……。

それは出ないんだけど、だけど、人の命を救っていますというところで、堂々と主張すべきことは主張されたいと思うんです。公園だけじゃなくてほかもね、河川だろうが街路だろうが全て、港湾だろうが。

ぜひ検討してください。

○事務局 はい。

○委員 この種の費用便益分析って、公園事業、街路事業も含めてですけど、ヘッドニックアプローチを使った例ってないんですかね。あるんですか。

○事務局 多分、公園事業単体としての事業評価ではないんですけども、事業化するきの検討段階の資料としてやったりですか、そういうケースはございます

ね。

あとは、職員の中での研修会ではじめてみたですとか、そういうことはございます。

ただ、こういう事業評価委員会としては……。

○委員 実態としてはない。

○事務局 恐らくやっていないかと。

○委員 基本的な質問なんですけども、先ほど直接利用をはかるときに7キロ圏を想定していらっしゃる。この場合、何名ぐらいいらっしゃるんですか。ざっとでいいんですけども。

わからないならわからないでいいんですが、そういった具体の数字があると、それだけの人のためにやっているんだとか、それで、間接便益として防災と仰いましたけども、じゃあ、防災拠点として、隣の防災拠点とここの防災拠点、どれぐらい離れているから、大体このぐらいの人間が防災のときにやってくると想定しているとか、街路のときから言っているんですけど、東京都民に説明するという意味では、そういった具体の数字があるというのも心強いなと思いました。

○東京都 ご質問受けた7キロ圏域のところの対象としている人数について、計算式を見ないと思いつけないんですけども、地域防災計画上の避難計画人口としましては、城北中央公園一帯が14万2,000人になっています。

城北中央公園一帯となっているところ、大体面積的に6割ぐらいが公園の面積になっていますので、非常に重要な場所にはなっています。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 よろしいでしょうか。

○委員 時間もなしの中、細かいことで恐縮なんですけれども、先ほど便益が平成22年から比べて1.1から4に減ったという話だったんですが、最後のチェックリストの平成17年度のところを見ると4.7ということで、今回と大体同じくらいになっていて、この間に何があったのかというのが素朴に……。

A4の資料の35ページです。あと、その前の32ページの平成22年のときの前回再評価というところにも出てくるんですけども、平成17年、22年、30年度のところで、B/Cが4.7、11.17、今回4.24ということで、不思議な動きをしているので、何かなということで、マニュアルが揺れ動いたという可能性もなきにしもあらずで、一般的なコメントとして、先ほどの道路のこととも絡めて申し上げると、国の事業評価の高速道路にも入っているんですけども、やはりB/Cでどこまで評価するのかというのについて、今、かなり見直すべき時期に入ってきているという認識が国交省にもあって、今のB/Cで数えられていない便益がどれだけあるのか、そういうことを把握しようということをするべく一生懸命やっているところです。

そう考えると、このチェックリストの中で、この便益で評価できたこと、できなかったことを資料としてつけておいていただくことは、この先、またマニュアルを変えなきゃいけない可能性もある中で、すごく参考になるのかなと思うところで

す。

委員から御指摘あったヘッドニックでというのも、多分都内で公園を評価する上ではすごく重要になるんですね。ただ、それが国のマニュアルに入るかという、多分東京都以外でそれで効果が出るところがほとんどないので、国のマニュアルには入れづらいところだと思いますので、やっぱり東京都ではこう考えますということ打ち出していったいい局面なのではないかと、個人的には考えているところです。

○委員 私は先ほど申し上げましたけど、国がこうだから、はい、そうです、大丈夫ですとまず言うておいてから、やればいいんじゃないかと。

○委員長 全体として、チェックリストだけじゃなくて、附帯的な事業主体である東京都の熱意というのか、実はこんなことも狙っているんだけど、国交省のマニュアルにはそれは出てこないんだけど、実はこういうこともあるんだということを言っていて、僕は十分だと思うんですね。言っていていただくことは大事だと思う。ぜひ次回以降も、検討をお願いします、それは。

それと、委員長のわがままを多少言わせてください。私、学会育ちですので、説明する人があそこで説明してくれると、実はすごくよくわかるんです。今、どこの話をしているのかというのがよくわかるんです。書類だけで淡々とやられるとね、何となくびたっと来ないので、だから、指を指しながら、あの前で汗をかきながら説明するというのを、次回以降、やっていただけませんか。

○事務局 わかりました。事務局でその辺の進め方もまた考えまして、御相談させていただきたいと思います。

○委員長 ということで、公園事業に関しまして、原案どおり継続ということで評価したいと思いますが、よろしいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 じゃあ、継続という結論に至りました。

これで今日の4つの案件の審議は終わりました。

もし連絡事項等がありましたら、事務局からお願いいたします。

(事務局より今後の日程等について説明)