

令和元年度第1回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和元年6月24日（月）午後1時から午後3時23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 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）

朝日 ちさと（首都大学東京 都市環境学部 都市政策科学科 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）

中村 英夫（日本大学 理工学部 土木工学科 教授）

4. 審議会に付した議題

（1）委員長の選任について

（2）令和元年度第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東京都市計画道路放射第5号線

②東京都市計画道路放射第17号線

③西東京都市計画道路第3・2・6号線

④東京都市計画道路補助第230号線

5. 議事の概要

（1）委員長の選任について

○事務局 議事の1といたしまして、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。皆様の御意見をいただき、決めさせていただきたいと思っております。御発言のほどお願いいたします。

○委員 大変僭越ではございますけれども、御経験、御見識とも申し分のない内山委員を御推薦申し上げたいと思っております。

○事務局 ほかにどなたかございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、内山委員に委員長をお願いしたいと存じます。内山委員、よろしいでしょうか。

○委員長 はい。承知いたしました。

○事務局 ありがとうございます。

続きまして、副委員長についてでございますが、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ます、委員長が指名することとなっております。

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 まことに僭越ですが、やはり女性でもあり、経験も豊富な坂井委員に是非お願いしたいと思えます。よろしく申し上げます。

○事務局 坂井委員、よろしいでしょうか。

○委員 承知いたしました。

○事務局 ありがとうございます。それでは、委員長を内山委員、副委員長を坂井委員をお願いする形で決議をさせていただきます。よろしく申し上げます。

(2) 令和元年度第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東京都市計画道路放射第5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、ただいま説明をしていただきました内容について、何か御意見あるいは御質問のある委員はおられますでしょうか。

○委員 1点教えてください。あとインターロッキングの舗装工事を残すのみという御説明でしたが、資料3-1の工事費の執行率を見ると、81.6%とございます。引き算しますと、18%ぐらいのお金がインターロッキングのお金というふうに考えてよろしいでしょうか。

○東京都 はい、ほとんどそうです。

○委員 私、道路は専門外ですが、18%がインターロッキングというのは高いような気がするんですが、通常のものでしょうか。

○東京都 インターロッキングだけじゃなくて、最後に引込連系管、地元の方に電

線共同溝から電気をつなぐようなものもあるんですが、ただ、そんなに高くはないと思います。

○委員 いや、というよりは、全体工事費の20%弱がそういった舗装ということは通常でしょうか。

○委員長 今、計算していただいていますので、そのほかいかがですか。

○委員 基本的なところかもしれないんですが、2点ありまして、1つは、前回の再評価チェックリストをつけていただいているので、それとの比較でお聞きしたいのが、便益と費用のところで、便益のほうが減っていて、それから費用が増えているということになっているんですけど、便益のほうは交通需要によるものというふうに素直に考えていいのかということと、あと、費用のほうが上がっている内容は、工事そのものというよりも、資材の高騰だとか、そういった市場環境による理由なのか、その内容について教えていただきたい。

あと2点目は、これも基本的なこと、私が存じ上げないだけかもしれないですが、事業の効果というところで、前回の資料では定性的効果が17番まで挙げられていて、そこから選ぶような形になっていて、基本的に内容は変わっていないと思うんですけども、定性的効果として挙げられているものの設定の仕方についての考え方を教えていただきたい。例えば交通渋滞の解消、物資流動円滑化、それからバスの定時性、ここには丸ついていませんけれども、そういったところというのは、特に1、2については混雑外部性というところで、数字にしちゃうと同じような効果になるかもしれないですし、あと定時性という意味もあるかもしれない。この定性的効果の設定の仕方の基本的な考え方を教えてください。

○東京都 まず最初のほうからですけど、まず、費用が上がってしまうのは、決算額が出てきて、過去の支出を現在価値にするので、過去のお金は全部高くなるんですね。いわば事業の年数が経つと、それだけ費用が上がってしまう。先生がおっしゃるように、資材の高騰とか、そういうのも若干決算してきますので入っているものは入っていると思うんですが、簡単に言うと、必ず大体上がる。

それから、先生がおっしゃるように、便益のほうも、一般的には平成17年センサスで今まで前回のときはやっけていて、今回は平成22年センサスで新しいのでやっていますので、交通量が減っているので、基本的にはちょっと差があるのかなというところがあるんですけど、ただ、重要な幹線道路だったり、あと、次に出てくる路線なんかは、羽田が開発が進んできて、平成17年センサスより平成22年センサスのほうが今度、羽田の跡地開発で結構需要が高くなる。だから、そういうのは結構便益が上がったりもするんですね。だから、一概にとというのはあるんですが、ただ、一般的にと言われますと、平成17年センサスより平成22年センサスのほうが、交通量が平成42年のODが下がっていますので、基本的には交通量が

減っているのですが、基本的には下がるのかなというところはあるんですが、ただ、それは一般的な話で、ここの部分的なところをとると、次の羽田のところとか、他県とつなぐような道路だと他県の状況とか、そんなのが出てくると、必ずしも便益が下がったりはしていないんですが、ここに関して言うと、前回とほとんど便益あまり変わっていないのかな、若干交通量が落ちた分。

あと、原単位とかは若干上がっているんですよ。ほとんど走行時間短縮なんですけど、走行時間短縮って、乗っている人の給料とか、何人乗っているのかとかでかわってくるものなんですけれども、都のバージョンでやっていますので国より少し高いお金なんです。そのお金が昔に比べると若干上がっていたりするところもあったりして、プログラムで計算しているんですが、そういう状況でございます。

それから2つ目のほうの、先生がおっしゃるように、定性的とかと言いつつ、交通渋滞の解消とか物資流動円滑化の寄与なんていうのは、先ほどのB/Cで走行時間短縮便益が出ていれば、当たり前と言えども当たり前なんです。丸するのが出てくると思います。例えば、交通事故の減少なんかも、事故のほうの便益が出ていれば当然上がってくるものなので、丸が必ずつけられるものだと思います。

これ、実は昔から事業評価委員会が始まったときから、前回の17の項目が挙がってしまっていて、それで、こういうものはここで丸しよう、交通渋滞の解消なんていうのは走行時間短縮便益が出れば丸しているというところなんです。だから、バス路線は丸していないのは、ここはバス路線じゃないんですね、今。だから、バス路線なんかだったら、次がそうなんですけど、バス路線で例えば現道拡幅して、容量が拡大してバスの定時性が向上するというのが定性的に見込まれると丸したりするというような、そんな考え方でやらせていただいているところでございます。

延焼遮断なんていうのは延焼遮断帯に位置づけられているとか、そういうような。

○委員 考え方で。

○東京都 はい。すみません。

○委員長 よろしいですか。

じゃ、さっきの坂井先生の20%は高過ぎるんじゃないかという。

○委員 いや、よくわからないんですけども。

○東京都 平米1万5,000円ぐらいなので、妥当な。

○東京都 そんなにおかしくないです。

○東京都 インターロッキングブロックですので、多少、普通のアスファルト舗装

より高くなりますので。

○東京都 そう。普通の舗装よりはちょっと高くなっちゃうんですが。

○委員 あと、両側をやられるんですね。

○東京都 そうです。両側です。

○委員 両側やられるし、歩道がかなり幅員が広いのでとか。

○東京都 そうです。1,300メートルで環境施設帯もありますので。

○委員 専攻外なので、ちょっと感触で質問させていただいて失礼いたしました。

○東京都 いえ、とんでもないです。何でも。

○委員長 よろしいですか。でも、高い。
ほか、御意見なり御質問いかがでしょうか。

○委員 御説明ありがとうございました。事業の効果は非常によくわかりましたが、2点ほどお伺いしたいんです。

私、前回出ていないのでわからないんですけれども、再評価チェックリストの平成26年度の議事録で、先ほども御説明ありましたが、平成22年度の交通量が平成17年度と比較すると増加しており、本線の整備が必要であると書かれていますよね。こっちの参考資料のほうの一番上の一番下です。こう書いてしまうと、今回の2万8,000台が2万4,000台になったのはほとんど変化していないというのがちょっと整合性がとれないので、表現を2万6,000台が2万8,000台になったから必要だと言いながら、2万4,000台になって変化しないというのもちょっと変なので、少しここの説明方法は気をつけられたほうがいいかな。これはコメントです。

○東京都 ありがとうございます。

○委員 もう1つ、質問なんですけれども、先ほどの御説明ですと、今回の放射第5号線に合わせて、三鷹3・2・2と放射第5号線も4車線で開通されていますよね。

○東京都 はい。

○委員 おそらく、この事業の効果を算定するときには、三鷹3・2・2と高井戸西の区間はできたと考えて、できているという状態でこの久我山の区間ができるかできないかで評価されているんですね。

○東京都 おっしゃるとおりです。

○委員 そうすると、三鷹3・2・2とか高井戸西の部分の事業評価というのはどうされたんですかね。結局、これ3つそろって初めてできるので、常にほかの2つができたという状態で1個の便益を計算していても、何か合わない気がするんですけどね。

○東京都 考え方は、放5の今回の再評価でかかっている、久我山区間ができているか、できていないかで便益を比較して出しているんですが、逆に言うと、平成42年のODで乗っけますので、ほかの都市計画道路はみんなできているという条件でやらせていただいているんですね。逆に言うと、久我山区間だけで便益を出している。

○委員 そうすると、今回、ほかを4車線にした事業費とかは、これは全く違うということですね。

○東京都 そうです。入っていないです。それは今度、三鷹3・2・2の事業評価委員会があれば、そこでやらせていただくことになると思います。この放5の高井戸西というので。ちょうど事業評価委員会にかけさせていただくのが事業認可の区間でかけさせていただいていますので。

○委員 僕、素人なので間違っているかもわからないですけど、便益、ダブルカウントにならないですか、そうすると。常にここが開通すれば全部が開通した効果だというふうに便益を出していくわけですよ。事業費はそれぞれの区間区間で出しているんで、何かダブルカウントになっている気がするんですけど。私、素人なので間違っているかもしれませんが。

○東京都 乗っかる交通量とかは確かにもとは一緒かもしれないんですけど、ただ、おっしゃるとおり、ここにかかるお金はここだけでやりますし、何分が何分になったとか、走行経費の減少とかで考える延長とか、そういうのは放5の久我山だけで考えますので、確かに交通量はそうです、先生がおっしゃるように。だから、確かに全部で便益やったほうがもっとよくなるんじゃないとか、わからないですけどね。いろいろあるんですけど、今回、事業評価委員会の東京都のやり方が、この事業区間ごとにやらせていただいているというのもあって、こういう形ですとやらせていただいている。

○委員長 今回の御質問は、ダブルカウントはしていませんと答えるか、いや、ダブルカウントしていますから、この方法は改良しますか、どちらかしかないんですけども、どちらでしょうかということですね。

○東京都 それはダブルカウントはしていませんね。

○委員 効果は、でも、全部できての効果なんですよ。

○東京都 交通量推計のその交通量なんかは同じ数字を使っている可能性はあるんですけどね。ただ、事故の減少とか、ほかの便益なんかのときに計算するときの原単位とか走行台キロとか、延長なんかで変わってきますので。

○委員 わかりました。考え方が合っているというのだったらあれなんですけど、一般の人とかが見て、何かこれ変なことしているんじゃないかと思わないように、ちょっと説明がどこかに、あるのかもわかりませんが、そこだけはっきりされていたら私は結構です。

○委員長 ホームページに掲示したら、ダブルカウントじゃないの？と言われちゃうと困るという。

○東京都 そこは大丈夫です。

○委員長 そのほか、いかがですか。

○委員 1つ質問なんですけど、別にこの事業ではなくて、一般論なんですけれど、この事業評価の委員会で出た資料というのは基本的には公開なんでしょうか。

○東京都 そうですね。

○委員 このファイルに綴じていただいた説明資料も公開になるんですか。

○東京都 はい。

○委員 わかりました。そうすると、ちょっとお願い事なんですけれども、放5に限らないんですけども、例えば道路の場合、ここだけできたらどうかというよりも、周りのできぐあい、周りのネットワークの完成状況等を見ながら、ここは、あとミッシングリンクがここだけだから早くできたほうがいいよねという議論があったり、あるいは、ここはまだまだ前後がないから、そんなにという議論があるかど

うかわかりませんが、そういう周りとの関係でと見る目もあると思うんですね。それで、この辺の地域の方だけではなくて、オール都民の方々が事業評価全体を見てどうかというような目でホームページなどをご覧になるとすると、できれば、その辺のできている、できていないみたいなことが分かる資料を載せていただいた方がいいのかなと。

位置図がこの事業の場所だけ示されるので、そうすると前後がわからない。次のページは、これはこれでちょっとスケールが大き過ぎてローカルがわからないというのがあるので、まさに先ほどの位置図ぐらいのところプラスアルファのエリアでこのぐらいできていて、あるいはここは事業中でという情報を入れていただいた方がありがたいなと思います。次回以降、それを御配慮いただけたらありがたいと思います。

外環の話も非常に重要なファクターだと思うんですけども、図面上には出ていません。聞いて初めてわかる場所がありますので、ぜひそういう御配慮をお願いできればと思います。

あともう1点質問がございます。歩道と自転車道を歩道側に2つ持っていてということで、車道のほうは車道だけというような断面構成にしておられます。東京都さんはそういう断面が多いんですけども、一方で最近では自転車通行帯を車道側にとりましょう、左側にとりましょうみたいな、それで一方通行で行きましょうみたいな流れも各地で多いわけですが、このあたりは今、東京都さんはどういう方向で行っているのか。

と思ったのは、先日もここ行ったときに、ここ、幅2メートルで対面通行で自転車に乗るとなると、速度が速いものから遅いものまでいろいろありますし、2メートルですれ違ってしまうって結構怖いんですよね。そうすると結局、歩道側にはみ出していく方もおられたりとか、現場ではいろいろな走り方が起こってしまうのではないかという危惧もあります。これはまだ改善の余地があるのかなという印象を持って現場では見ていたんですけども。

この路線に限らず、東京都さんは今、自転車の扱いについて、それなりの幅員がとれる広い道路の場合にどういう考え方で整備をしていくのかについての方針があるのでしょうか。

○東京都 おっしゃられたとおり、原則は車道に今下ろすほうで考えています。ただ、やっぱりその道路の構造とか周りの利用状況とか、例えば、周りが店だったりすると駐車需要が多いとか、あと、そもそも幅員がないとか、そういうのを鑑みながらですね。ここなんかとか、今日のところは実はみんな自歩道の構造分離とか視覚分離、幹線道路なんかですと、車の交通量がある程度多いとなると、ある程度幅員がとれるのであれば、こういう感じで車道に下ろしていないような形で整備したりというところで、最終的には警視庁さんと協議しながらなんですけれども、原則は今、車道に下ろす方向でやっております。

一応、構造令上は2メートルあればなんですけど、なかなか急に走ってこられる

人とかいと。

○委員 わかりました。地域の状況で多分そこは地元とも警察ともやった上での最終段階だと思いますので、そこはいいんですけれども。はい、わかりました。どうもありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがでございましょうか。どうぞ。

○委員 こちらはこの間、視察に行かせていただきましたが、周辺には非常に住宅も多く、住んでいらっしゃる方も多いと思うんですけれども、住民の方々にとっても歴史ある玉川上水が流れていることというのはすごく誇りになっていると思うんです。こうした形で上水を保全して、それに沿って緑道をつくり、街の中でも川と親しむ生活ができるような形で道路が作られている。景観や歴史的意義も含めて地域の住民の方々のさらに誇りになるような形で、玉川上水と緑道を皆さんにもっとPRしたり、それから、水辺がある生活ということは非常に大きな地域の特性だと思いますので、こうした道が生活において重要だということを皆さんに認識していただけるといいですね。

○東京都 玉川上水だけに限らず、ここに道路ができたということは当然、我々道路をつくっている部門なのでPRしますけど、そういう中で、環境に配慮して玉川上水を保全して、実は知事も式典のときにグリーンインフラみたいな話をされたんですけど、そういうことは、何かしらの形でPRしたり、お伝えしたり、今、玉川上水の横は実はずの公園部隊が遊歩道として最終的には管理するんですけど、そういうところに看板を立てたりとかいうことは今してはいるんですけど、何かしら考えさせていただければなと思っております。

○委員長 よろしいですか。そのほか、いかがでしょうか。

じゃ、私、3つほどあるんですけれども、1つ、60メートル幅員の道路で、現地でも申し上げたんですけれども、外環の三郷と市川の間も幅員60メートルなんですよ。そのとき、用地買収をしてつくったわけなんですけれども、あっちのほうは少し先にですね。どういうことが起こっているかという、結構住宅の残地が多いんですよ。外環もいわゆる環境施設帯をつくって、それで生活道路、側道をつくって、そちらが住んでいる人たち用の道路だという認識でつくるんですけれども、もともとそういう外環道路、生活道路がないから、いわゆる各戸の玄関だとか門は外環側に向いていないんですよ。残地があって、でこぼこ、でこぼこしている。

でも、先週拝見したら、そういうことがなくて、どうしてあまり残地がなくて、みんな道路側に出入り口をつくっているのかなというのが不思議だったんですけど、残地量なんかも少ないんじゃないかと思うんですけれども、そういうのはすごい用地買収費の節約だとか、沿道の市街地の形成にすごいプラスだとか、なっている

はずなんですけれども、そういう苦労話があったら聞きたいなというのが1つです。最初、ちょっとそれだけ。何かあったんでしょうか。

○東京都 両脇、環境施設帯で10メートル10メートルでつくったときには当然、普通の道路でもお1人お1人、かかって残られる方には、お車を持っていけば、どこに切り下げをつくりますかというようなことを1軒1軒、それとか、無電柱化で地中化しますので、電柱がなくなるんですけれども、かわりに地上機器が立つ。その機器をお宅の前よろしいですかとか、1軒1軒話し合いをしながら折衝していくんですけれども、用地買収をしながら、車の出入り、ここに関しては特にもともと50メートルあったのを、玉川上水の保全と沿道環境の配慮というところで10メートルの環境施設帯を両脇につくって、お1人お1人ご意見を聞きながら、私は築堤がいいとか、私は副道がいいとか、こちらの方は副道と言っていますよと言って、こっちは、じゃ、みんなで副道にしましょうかと逆にまとまってもらったりとかですね。最初はやっぱり、何だ、道路をつくるのかみたいなどころがある中で、事務所の用地の職員や工事の職員が、そういう意味じゃ、粘り強く汗水垂らして1軒1軒当たった成果なのかなと。

なかなか口で言ってしまうと、こんなものなんですけれども、そこに至る経緯というのは正直、多分涙なくしては語れない。

○委員長 いや、残地を少なくするというのはすごい便益だと思うんですけど、そういうのはインプリシットにしかわからないからね。もうちょっとエクспリシットにわかるような方法はないかなと考えていた。

それはそれとして、また千葉外環と比較になっちゃうんですけど、60メートルというのは結構地域分断ですよ。でも、あの人たちは小学校の学区を変えないで、わざわざあそこを60メートル横断させて、昔の学区に通学しろと言っているんですね。もちろんあそこは298という一般国道もくっついているから、そういう意味でちょっと危険といえば危険なんですけれど、そういう周辺の例えば学区をちゃんと統合して、きれいになったかとか、そういうこともこういう道路ができた効果としてすごく大きいんじゃないかと思うんですけど、その辺は現実にどうだったのかなというのが2つ目で。

もしそうだとするならば、別に道路部隊の話じゃないんですけど、東京都の教育委員会がよくないから、元のままで、昔から遊んでいる子と別れるのは嫌だとかって、通学路としてあそこを横断するなんていうことが起こっちゃうことが起こりますので、そういうところも、それがなくなれば便益として、それはインタンジブルな便益なんだけど、そういうのも便益項目として挙げておいていいのかなと思いますし。

さらに、最後ですけど、都営住宅がなくなった。クリアしたということは、道路ができることによって、都営住宅を建て替えましょうという、古くなっちゃったからね。それというのは道路ができたことによるインパクトだと思うんですけど

ど、それによって更地に今なっていますけれども、何か新しく生まれ変わる、ある意味リニューアルというよりもリノベートするわけだから、そういうものというのは道路の効果として入れるのは、道路をつくった効果として便益として入れるのは、都市側に対してすごくプラスになっている。そういうインセンティブをつくってあげたとか、そういうものはどうやって効果に入れればいいのかなどというのはあるんですが、明らかにそういうのは効果、便益なんですけれど、さっきここに間接便益というか、定性的便益と書いてあったけど、ああいうことも確かにそうなんだけど、もっと、今言ったような話が便益としてあるんじゃないか。

今回の諸計算とは、ちょっとマニュアルとは関係ないんですけども、そういう方向で便益を捉えていくということは重要なのかなとちょっと思いました。今日の話じゃないですけどね、考えていただければ。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 ほか、いかがでございましょうか。よろしいですか。

これ、継続にするか、中止にするかということを決めなきゃいけないんですけども、中止にするということはインターロッキング舗装以下のことを中止にしろという、そういうことになるわけですか。

○東京都 そうです。

○委員長 ということですか。

それでは、皆さんの御意見を伺いたいと思いますが、このまま放射5号線については継続してよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○委員長 御異議がないということで、このまま継続してください。

○東京都 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。

それでは、予定より5分おくらせていますので、街路事業の2番目、放射17号線について、審議していただきたいと思いますが、中身の説明をお願いします。

②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 という説明ですが、委員の皆様、何か御指摘、あるいは御質問ございま

したら、どうぞ。

○委員 御説明ありがとうございます。質問が1つと、あとコメントとありますか、あるんですけれども。

質問は、土地について社会経済情勢のところ、交通量の変化を主に記していただいているんですけれども、この産業道路のあたりは、5年前と比べてどうかかわらないんですけれど、土地利用がマンションが増えてきたりとか、工場的な利用ではない利用の増加も最近見られるということも、川崎側とかで聞いたりします。もしそういうことがあったりすると、同じ定性的評価の歩道、自転車や歩行者のための空間確保だとか、迂回交通の減少などについてはちょっと重みが違ってくると思うんです。なので、そのあたりの変化はどのようなのかということをお聞きしたいのが1点です。

それから、交通量の話ですが、先ほどの事業との比較で聞いていると、センサスで大まかな減った増えたという全体はわかるんですけれど、ネットワーク的な部分で、羽田空港へのアクセスだから減り方が緩やかだと。そのあたりのところは、どうしても数字だけだとブラックボックスになってしまうところがあって、こういうふうに御説明をお聞きすればわかるという話なんです。そのところが何らかの形で表現、してあるのかもしれないんですけれど、できないのかなということが1つ。

あと、これも先ほどの定性的評価との絡みで、3点目ですけれども、ここも都市景観の向上というところに丸がついていて、先ほどもグリーンインフラ的な話があって丸がついています。評価でいつも思うのは、ストック効果だとか事業評価はどちらかというプラスを見ようという観点が強くて、でも一方、昔ながらの考え方だと事業が環境を破壊するとか、そういう視点もあったわけです。そういうところは費用のほうには普通はなかなか入れなかったりする面があったりします。都市部の場合には、環境面というのは、特にこういうふうに都市化が既に進んでいる段階になると改めて悪化するというよりは、改善されるというところの効果が大きいように思うんです。そのところをどうやって表現すればいいのかということだと、例えば、定性評価項目だと都市景観の向上というぐらいしかなかったりします。先ほどの話にもつながるんですけれど、グリーンインフラ的なものの評価軸というのがなかなかまだ途上だというふうに聞いていますので、是非そこをこの評価を活用して深めるというか、広げていただけたらなと思います。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 質問は、マンションが増えているんじゃないのという。要するに、用途地域が沿道は近商、その奥は準工だったでしょう。

○東京都 そうですね。多分、変わっていないのではないかなと思うんですけれど。ただ、先生がおっしゃるように、確かにマンションみたいなのは、私も歩いてきたん

ですけど……そうですね、近商と準工ですね。

○委員 実感として、建てられていたりというのものもあるかもしれないなと思ったんですけど、用途は変わっていない。

○東京都 確かに、道路ができると、周りの建物が高くなって用途が変わって、おっしゃるようなそういう効果もあるんです。なので、まだなかなかデジタルとかできていないんですけど、結構、昔から先生方から事業評価をB/C以外みたいなのも言われているので、そういうことも考えなければいけないかなとは思っています。

今の御質問からすると、ここは近商と準工です。

○委員 変わってはいないんですね。

○東京都 はい。それで、景観もそうですね。さっきのとはまたちょっと違う、さっきはグリーンインフラ、まさに玉川上水。我々、無電柱化やったり植樹帯を作ると、景観向上には、丸をさせていただいているというようなところもあるんですけども、間違いなく、今まで電線が張りめぐらされていたところが、今回6車線にすることによって無電柱化されて、空は広がるというか、開放感できて、景観向上する。ただ、先生がおっしゃるような、どれだけよくなったかみたいなのをうまく伝えられるというようなことは、なかなか形にできていなくて。

あとは、ありがとうございます、いろいろコメントをいただいたのは、わかるように今後検討させていただければと思います。

○委員長 お願いします。

○委員 2点お伺いします。まず、大鳥居駅のところでとまってしまっているんですけども、その先も産業道路続きますよね。先ほどもあったように、道路は続くので、そちらの事業の状況がもしあれば教えてくださいというのが1点目です。

それと、2点目は、準工だからこそ少しよくなるとすぐマンションが建ってしまうという状況はいろいろなところであって、歩行者が増えているとかいうことがあります。私の質問は、交通センサスで道路上の交通量はチェックしていますが、歩道上の量というのはどのように考えられて、幅員とか、先ほどのインターロッキングにするのか、アスファルトのままなのかみたいな仕様も、どんな基準で決めていらっしゃるのかというのを少し教えていただけませんか。

○東京都 まず、大鳥居駅はここ、環八と重なるところですけど、先生がおっしゃるような、大鳥居駅からここに大師橋というのがかかっているこちらにも道路があるんです。こちら側はもう35メートルの6車線で全部できています。完成しています。終わっています。ずっとできてきて、橋もかかっている、環八の大鳥居は、連

続立体交差事業で地下に入っていて、平成24年に入っています。実は、だんだん南から拡幅してきていて、このちょうど今回事業評価を受けているところはまだ事業中ですが、この手前までは全部6車線でできています。どうしても、ここが4車線で絞っている関係で、6車線でできているんですけど、車はここで若干絞っていますけれども、なので、この事業評価を今回受けさせていただいているところから南側は全部できている状況でございます。

○委員 わかりました。

○東京都 それから、基本的には、道路構造令に基づいて、車道、4種1級なら3.25メートルとか、3メートルとか、それで歩道も確保して、都市計画道路は幅員が決まっていますので、それに合うように、大体、道路構造令でいくと、歩道は3.5メートルとかとるようにしているので、基本的には大体、今、新設道路はそのぐらいとっているような状況でございます。

そういう中で、例えば、歩道3.5メートルとかになると、基本は自転車を車道に下ろそうと考えるので、車道に下ろして、車道のほうの停車帯がとれるのであればレーンを引いたりとか、とれなければ警察がナビマークを引いたりとか、そのようなことをしたりとかというところで、ただ、歩道が結構とれて、先程みたいに幹線道路なんかでとなると、自転車を車道に下ろすのは危険とか、そういう話になると、自歩道の中に乗せて、その歩道の中の幅員が先ほどみたいに10メートルの環境施設帯みたいにあれば、構造分離ということで間に植樹帯を入れてしっかり分けたり。どうしても、ちょっとそこまでできないこの放17みたいな、ここはたしか5メートルですけども、植樹帯も植えるので3.5メートルなんです。なので、そういう意味では自転車はぎりぎりといえぎりぎり。相互通行するのにぎりぎり。大体1メートル確保するんです。人は1メートル1メートル。なので、そういう感じで視覚分離をさせていただいていると。

インターロッキングは、東京都の中で、やっぱり、景観に配慮すべき道路は、実は私の部署じゃないんですけど、道路管理部でシンボルロードとして決めてあったりして、そういうところは当然インターロッキング舗装しますし、そうじゃないところも、最近ですと、先ほど少し高いと思ったかもしれないですけど、地元の方々とも話ししながら、やっぱり、地元の方が喜んでいただくような道路を我々もつくらなければというところもあって、話をしながら、アスファルト舗装でということであればアスファルト舗装ですし、何か駅前で、この辺はインターロッキングとかいう話があればインターロッキングにしたりとか。そこは、地元の方々とも折衝しながら。何か決まりみたいなものがあるわけではないんですが、そのような形でやらせていただいているのが、実情です。

○委員 お話聞けてよかったです。歩道はやはり住んでいる方、もしくは地上を利用する方にはすごく影響が強いじゃないですか。なので、道路構造上のメートル

は決まったとしても、そのつくり方みたいなのは、やはり、地元に寄り添ってつくっていただけたほうが、都民の皆さんの御理解、地域の方の御理解もいただけるのではないかなと思います。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 そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○委員 済みません。この事業自体は私は特に異論はないんですけど、ちょっと考え方の問題で、先生方の話と少し関連するので申しますと、定性的な評価がありますけれども、これは今後、定性的な負の効果が出てくる可能性はあるんですか。要は、今、いいのはだんだん思いつくんですけど、言いようによっては、交通量が増えて交通事故が増えるんじゃないかとか、何か悪いことも出てくるのかどうか。本当は厳密に言うとそれは両方ひっくるめて議論すべきなのかという、それが1つです。

2つ目も、さっきのインターロッキングもそうですけれども、ちょっと私が勘違いしてるかもしれません。ここも住民の意見を聞くんですか。私は、さっきのもそうですけど、住民の意見を聞くということは非常に大事だなと思う一方で、本当に今の住民が全部決めていいのかという、もうちょっと上から総合的に判断して、やっぱり、ここはこの色でいこうというような判断があってもいいのかなと思うんですけど、ここで住民の意見を聞き出すと物すごい数になりますよね。だから、本当にそうやって決めていくのか。住民の意見はどういうときに聞いて反映するのか、あるいは聞かないのかというその線引きが、私ちょっと道路に関してよくわからないので、それを教えていただければと思います。

○東京都 定性的効果で負の効果は全然ないのかと言われると、少しはあると思います。ただ、先生がおっしゃった事故は、一応、計算上は事故の便益は出ていますので、東京はやっぱり交差点の事故が多いんです。だから、原単位なんかも、交差点の原単位が国と比べると大きくなっているんですけど。今回、4車線が6車線になって歩道も広がってという中で、交差点数が増えるわけではないので、便益は出ていますので。交通事故は、最近、高齢者のドライバーとかいろいろありますので、事故がなくなるとは言えないんですけど、数字上は交通事故は減ることになっているということですね。

○委員 本件に疑いは持っていませんけどね。

○東京都 やっぱり、将来どうなるかありますので、はっきり事故は減るとはなかなか言いにくいんですが。そういう状況の中で、ただ、先生がおっしゃるように、我々はプラスを言いますが、プラスばかりかと言われると、そうじゃないのも多

分あると思います。

○委員 そういうときに出てくれば全然プラスだけでもいいですけど、常にプラスだけだと怪しまれるかなというところもあって。済みません。

○東京都 いえ。

○委員長 住民意見というお話がありましたけど、こういうものをつくるときは、縦覧して、パブコメをやる場合もあるし、一応意見を聞くということになっているので、制度上はいろんな方の御意見を取り入れてつくるといふことにはなっていますけれども、サイレントマジョリティーが多いとか、そういうことになると、それが反映されるかということとはまた別問題ですけど、制度上は一応意見を聞くということにはなっています。それがうまく機能しているかどうかということとは別としてですね。

○委員 どの範囲に聞くんですか。

○委員長 いや、そこまでは詳しくは知らない。

○東京都 当然、事業に入る、今回のここと言えば、事業評価で今審議していただいている345メートル、当然用地買収をしますので1軒1軒当たります。それで、全部かかっている方はどこかに移転されるんでしょうけれど、残る方もおられる。そうすると、さっきの話じゃないですけど、どこに切り下げをつくるかとか当然話し合いをしていかなければいけないので、地上機器がここに立っても大丈夫ですとか、当然そういう話をしていく中で、やっぱり人間なので、話をしている中で、だんだん反対している方と仲よくなったりとかする中で、こんなふうな舗装にしてよとか出てくれば。特に玉川上水については、玉川上水の保全もありましたのでいろいろな意見がございまして、そういう中で住民の方々も、逆に言うと、いろんなことを言ってくれたというところです。

ただ、ここは南側のほうを見るとさっきの絵でもありましたけれども、インターロッキング舗装まではやっていないです。だから、余りそういう要望がなかったのかもしれないです。

○委員長 そのほかいかがですか。よろしいですか。はい、どうぞ。

○委員 用地関係で質問なんですけど、先ほどの放5のほうは延長1.3キロを十二、三年で新設で完成でしたが、今回のところは延長350メートルで、20年たってようやく用地は終わったという感じのところに来ています。それで、前回の平成26年度のチェックリストを拝見しますと、進捗率用地87%ということで、反

対されている4軒については、これから収用手续入るんですといったようなことでやっておられます。

ちょっと今どうなっているかわかりませんが、昔、幅杭を打って3年経過とか、全体が8割ぐらい買えたら、収用手续に移行しようといった、一応ルールというか、そういったものがあつたと思います。多分、それは、要するに、用地は買えないと結局工事ができない、供用が遅れるということは、その分効果の発現が遅くなるわけですから、その分損失になっているわけですね。ということもあり、一定の段階までいったら機械的に用地の取得手续をやらないと、それは公共的に損というか、よろしくないことだという考えがあつて、そういうルールをやっているんだと思うんですけれども。東京都さんの中で、そのあたり、余り画一的にはできないというのがあるのは重々承知をしてはいるんですけれども、収用手续に入る入らないみたいなメルクマールといいましょうか、何かこのぐらいになったらとか、そういうのは結構明文化されているものなんですか、それとも、毎回中で審議して、いや、これはどうしようああしようと、1年ぐらい議論してやるやらないみたいになっているのか。そのあたり、やっぱり、ある程度ルール化していかないと、担当者なんかも厳しいですし、地権者の方に対しても、東京都はこういうルールでやらせていただいているということを周知したほうが、反対される方も、ある段階では、そういったルールを見ながら判断もいろいろ考えられるでしょうから、ルール化したほうがいいんじゃないかなというふうに思うんですけれども、そのあたり東京都さんの中ではどういうふうになっておられるでしょうか。

○東京都 私ども、内規として収用に移行する基準というのは持っているのは持っておりますけれども、必ずしもそこに達したからすぐ収用に上がるかというのと、それはやはり個別にいろいろな事情がありまして、例えば、借金が多くて抵当権が外れませんかといった場合には、もう収用の裁決といった形で解決したほうが良いと判断しやすいですけれども、なかなか御事情によっては収用に出すのがふさわしいかどうかということもありますので、その内規のとおり収用の裁決申請をしているというわけではないです。

さりとて、工事ですごく急ぐとか、効果発現という場合には打って出るということも当然あります。

○委員 多分、最終的には用地をお譲りいただいといるところがゴールなわけですから、選択肢としてずっと任意でいろいろやっていってゴールに達するのと、手続に入って達するのと、その他道があるかどうかわかりませんが、いずれにしても、もちろん相手方のいろいろな事情があるのであれですけれども、多分、前回のやつも87%まで引っ張っていったりするんですけど、そこまでやってやるということ自体が、結果的に言うと、その分そこから5年間、100%までかかったということになってくるのもあるので、できれば、いろいろな御事情があつてそれに対応しているという苦勞は重々わかるんですけれども、もう少し早目に収用なら収

用とか、最後のステップに入るよう、最後というのは多分今おっしゃっている、いろんなパターンがあるかと思うんですが、そこに至るようなところを早目に行くような運用に変えていかないと、なかなか東京都さんの場合は用地が事業の肝になりますので。やっぱり、やっている方も非常に苦しいんだと思うので、ある程度、組織でルール化をしてやっていけるようなことをぜひ御検討いただければありがたいかなと思います。

○東京都 御意見としていただきましたが、なかなか個別性が高いとか、あと、収用裁決はいただいても更地化できなければ意味がないとかいろいろ事情もありますので、そこは中でよくよく検討したいと思います。ありがとうございます。

○委員長 そのほか御意見いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この産業道路につきまして、ここでやめてしまうというか、継続するかという裁決をとりたいと思いますが、継続に賛成の方は挙手をお願いします。

(賛成者挙手)

○委員長 全員挙手ということで、継続にしたいと思います。

時間がだんだん迫ってきてしまって、進行が悪くて恐縮ですが、引き続き、街路事業の3つ目、よろしくをお願いします。

③西東京都市計画道路第3・2・6号線 (上記について、東京都から説明)

○委員長 説明どうもありがとうございました。

今の西東京の街路について、委員の皆さん、何か御指摘、あるいは御質問とかあればよろしくお願ひいたします。

これ、完成予定はいつですか。

○東京都 令和3年。2年度ですか……。

○委員長 令和3年事業認可ですか。

○東京都 事業認可。はい。

○委員長 あとどのぐらいかかるかというのをちょっと。

○東京都 令和2年度ですね。

○委員長 令和3年に事業認可で、令和2年に完成しちゃうんですか。

○東京都 事業認可は平成12年度です。済みません。

○委員長 いや、7ページを見ると、平成27年に全線交通開放、令和3年3月に事業認可ということは、令和3年3月に完成する予定。

○東京都 そうです。

○委員長 はい、わかりました。失礼いたしました。

○東京都 済みません。

○委員長 お願いします。

○委員 先週末にたまたま調布保谷線の南側の区間を見に行きまして、北もできているんだと思ってずっと走ってまいりまして、私は20年前に東久留米に住んでいたものですから、あの辺の道路事情の悪さはよく知っているんですが、様変わりをしてすごく良くなったという、これは個人的感想です。

質問は、先ほど説明があったように、沿道の10メートルの区間はさまざまパターンがあってというのは、南側は幾つか最初にパターンをやって、アンケートをやっていたんですね。こっちもああいう形で、丁寧に沿道の方と話して決めていったという、そういう感じで選ばれていったのでしょうか。

○東京都 基本的にはそうなんですが、南のほうは初めてだったので、それこそ検討協議会というのをつくって、先生がおっしゃるようないろんなパターンで、深大寺の植物園の横にモデル区間を作って、見ていただきながら、北のこちらのほうは、アンケート調査をしながら、住民の方々とそういう形で話をして、作らせていただいています。

○委員 さっきの放5もそうですし、こういうリッチな空間というのは、これからもそんなにあるかどうか分かりませんが、そういう意味では、東京都さんの中にノウハウが蓄積されてきたという理解でしょうか。

○東京都 おかげさまで、まだまだとは思いますが。

○委員 非常にいい取り組みだと思いますので、是非様々な場面で活用をしていただけたらと思います。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 どうぞ。

○委員 この維持管理費というのを事業投資効果のときにとるんですけれども、全部を教えていただけるのは時間的にも無理ですが、これは主には道路の舗装面の維持管理と考えてよろしいでしょうか。

○東京都 主にはそうです。10年ぐらいたつとぼろぼろになってくるので、打ち直したりするお金を、決まりがあって、平米幾らとかが決まっているんです。延長と長さを掛けて、50年間分を出して。

○委員 50年間分ですね。今回の場合は環境施設帯ということで、断面を見ると非常に大きな樹木が描いてありまして、そのように育つようにということで、こちらの樹木の維持管理費も入っているという理解でよろしいでしょうか。

○東京都 基本的には入っています。いろんな木があるので、一般的な木で入れているだけなのですけど。

○委員 昨今、街路樹が結構伐採される。周りの住民の方が、落ち葉の対策とかいろんなことで、結局、伐採されてしまうようなことがあって、造園関係者もどうしようということ、いろいろと議論をしているところです。これからのということでコメントですけれども、住民の方とお話をされて、先ほどの幅とか舗装の材料とかを決めていращやるのであれば、樹木はゆくゆくは皆さんでいろいろな管理をということで、是非住民を巻き込んでやらないと、行政だけで全てをやるのはなかなか難しくなっていくと思います。つくるときに、その後のマネジメントについても、特に樹木の場合は育ってしまうので、減っていかないで上がっていつってしまうので、行政としても、今後50年間の樹木の管理みたいなことも、こういう絵を描いたのであれば、考えてやられたらいいんじゃないかと思いました。意見です。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 そのほかはいかがでしょうか。

今の樹木のことですが、どれでも該当するんだけど、大体、根っこが生えてきちゃうと、道路をでこぼこにするでしょう。そういうことというのは、もうちょっと賢い造園屋なら考えるんじゃないかと思うんだけど、至るところで、みんなぼこぼこにしちゃっているんだけど、あれを何とかする手は考えているんですか。不可侵、これより向こうには行かないとか、ここでカットするとか。それを考えないと、今のところは歩道が盛り上がって、高齢者の方が転倒して亡くなった。誰の責

任みたいなことになっちゃうんじゃないかと思う。余談ですけども、補修ではそういうことも考えてください。

○東京都 おっしゃるとおり、根が横に広がるような木はなるべく植えないみたいなのは。植樹マスは必要。高木ならこれだけとかいう基準もあって、そういうのは一応やってはいるんですけど、なかなか。

○委員 そういう意味では、この絵は大変ある意味危険で、ここまで育たないと思います。育てるのであれば、下の根も当然同じ大きさに広がるので、そのあたりはいろいろと考えながら、示されたほうが良いと思います。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 上もカットして、育てないようにするんでしょう。

○委員 そうですね。

○委員長 そのほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

またまた時間のせいにして恐縮ですが、という今の西東京の道路ですけど、継続でよろしいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 ということで、継続でお願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 本当は終了予定の5時なんですけど、あと1個残っていますので、街路の4の説明をお願いいたします。

④東京都市計画道路補助第230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。

それでは、委員の皆さんの御発言をお願いいたします。どうぞ。

○委員 最初と同じことを聞いて申し訳ないんですが、外環―土支田通りはできたという条件でやるんですけど、これはできていないという条件で、計算をしているんですけど。

○東京都 できました。

○委員 という条件ですか。

○東京都 はい。基本的には、自分の評価される場所ができていないかだけで、あとは、今後10年間で、我々が整備する道路は全部できているという仮定で。

○委員 そういう状況ですね。そうすると、ちょっと気になるんですけど、細かく刻めば刻むほど、そこがボトルネックになるので、B/Cは大きくなるんじゃないですか。例えば、今回の赤の区間も半分に切つてやると、恐らく事業費自体は半分ですけれども、便益は半分にならないですよ。

○東京都 先ほどと同じになってしまうかもしれませんが……。

○委員 ごめんなさいね。

○東京都 交通量は同じ交通量に乗るとは思うんですが、例えば交通事故便益であれば交差点の数とか、そういうのが減ってくるとか、考えるリンクの延長が短くなるとか、交通量は走行時間に原単位をかけたり、走行経費の減少は何キロを走るかなので、延長が短くなれば便益も減るので、便益が出なくなると思うんです。だから、短く切ればいいというものでもない。

○委員 まあ、そうですね。同じような事業でやっているときに、赤と青を何で分けるんですかという。

○東京都 うちの事務局で事業評価委員会をつくるに当たって、事業認可で評価するという決めで決まっていたところがあって、事業に入った時期が違うというのもあって、入ってから10年経つと、最初にこの事業評価委員会にかかるんですけども、そういう意味では外環―土支田通り間は前に事業評価委員会にかかっている。

○委員 なるほど。

○東京都 じゃあ、事業認可を一遍に取るとか、そういう話もあるのかもしれないんですけど、基本的にはそれだけで最小限の効果が出るような形で事業認可、それと事業期間を国交省に申請するに当たって、都市計画に適合しているとか、適正な事業期間をとっているとかいう中で、相談しながらこの延長が決まってい

るところがございますので、事業認可の区間で再評価を受けているということがあって、こういう形でやらせていただいているところです。決まりというか。申し訳ないんですが。

○委員 いいえ。わかりました。済みませんでした、同じような質問を2回して。

○東京都 とんでもないです。

○委員長 それは改めて考える必要があるなら、考えればよろしいということで。

○委員 はい。

○委員長 ダブルカウントが御心配なんでしょう。

○委員 何となく。

○委員長 そのほかはいかがですか。どうぞ。

○委員 今の御質問に関連してですけど、現状、事業認可単位で評価をせざるを得ないというところは、再評価の意図も社会情勢の変化があってという切り口で、認可もそうかもしれないというところかと思えます。だからこそ、三便益とかコストについては、国のマニュアルもすぐが変わるということはありませんし、先ほどは、東京都の場合には原単位が違うというお話がありまして、もしかしたら集積みたいなのが少し反映されていたりするのかなという部分はあるんですけど、一方で、三便益がなかなか変えられないとしたら、定性的効果のほうはもう少しきめ細かく見てもいいんじゃないかというのが、全体を通して思ったことです。

定性的効果のとり方が、システムチックに感じないんです。先ほども言ったように、分野もいろいろですし、漏れている効果もある。ほかの施策でも今回の事業に関連する歩行空間とか自転車というのがあって、たとえば自転車の施策のあり方なんて、この5年、10年でかなり変わってきたので、そこへの貢献みたいなものも全然違ってきますし、たまたま練馬区の例のように地区計画でこういうふうに取り上げられていたからという効果の挙げ方は、あまりシステムチックじゃないと思う。その部分をもう少し地域性というか、東京の大都市部あるいは、多摩地域の交通の特性みたいなところを反映できるような形で、この定性的評価がどのぐらいの頻度で公開されるのかわからないんですけども、ここの部分は、もう少し柔軟に変えていけるような体制があるといいなと思いました。コメントです。

○東京都 これは、今回、終われば公表されるので、毎回、これは公表される。これが定性的効果として示される。先生がおっしゃるのもよくわかるので、事務局と

相談しながら、ほかの事業とかもあるので、定性的効果の見せ方を考えなければいけないと思います。

○委員長　ということで、きょうは間接効果ということで、よろしく願います。

○委員　そうですね。今の朝日先生のお話にもつながるのかもしれませんが、大泉学園通りに近いところは、風致地区だったかと思います。住んでいらっしゃる方も、割とそういうことを大事にして、各お宅が定期的にオープンガーデンとかを開いて、訪れる人たちに回遊してもらうような取り組みも一例ですが、メインの通りも住宅街の中も「歩く」ということに重点が置かれている。そういった中で、こういう大きい道路ができるということは、歩行者のための安全性を守るということでも、すごく意義深いと思っております。

割と最近、たまたま大泉学園通りに行くことがあったので見てみたんですが、今は用地買収が全体で56.6%ということですが、この通りに近いところでは用地買収はあまりされていないようでした。割と用地買収が進んでいる場所は、外環に近いところで進んでいるということでしょうか。

○東京都　どちらかというと、今、早期に買ってくださいという方に随分対応して、御協力的な方は大勢いらっしゃるんですけども、いわゆるぶち抜きと言われる新造する部分の方々は結構手が上がって、進んでいるような状況になっています。

○東京都　単純に言っちゃうと、真ん中あたりですね。外環とか端っこではなくて、真ん中あたりが。

○委員　この曲がっている近くで進んでいるということですね。

○東京都　外環側からこう行って、大泉学園通りにこういう感じになっていると思うんですが、その真ん中ですかね。ちょうど折れるところぐらい。

○東京都　この辺ですかね。逆に、工事からすると、大泉学園通り側からこう入っていくのと、外環側からこう入っていくので、本当は大泉学園通り側のほうとか外環側のほうを買えるといいんですけど、皆さんの御事情もあるので、今は真ん中が買えている状況です。大泉学園通り側のほうはまだ歯抜けのような状況です。でも、真ん中が買えてきましたので、だんだん見えてくると、ああ、ここに道路が通るんだなという。

○委員　これから見えてくるという状態なのですね。

○委員長 そのほかはいかがですか。中村先生、お願いします。

○委員 今の話とも関連するんですけど、1.3キロぐらいの区間なので、もしかしたら一発で開放しようという考えかもしれませんが、例えば半分は新設ですね。半分は拡幅みたいな形になるので、さっきの調布保谷線の上みたいに、段階的な交通開放という形もないわけではないと思います。

ここ自体は、今、どういう戦略といたしましょうか、考え方でおられるのでしょうか。

○東京都 申し訳ないですけど、まだ決まってははいないです。用地買収の状況を見ながら、これから考えていかなければいけないと思っているところです。

○委員 もちろん先ほどの用地の希望とか、いろんな状況を見ながらというところだと思いますけど、一方で、早く効果を発現するにはどういう戦略かというのと、2つを照らし合わせながらというのが求められる姿勢かなという感じもします。今、これを継続ということで考えておられるとすれば、ぜひそういったことも、効果発現というのが非常に大きな使命という感じもしますので、ぜひ意識をしていただけたらありがたいと思っております。

以上です。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 そのほかはいかがですか。

では、ごめんなさい、今、その地図がたまたま出ていますけれど、それを見ると、これは外環自動車道と平面構成ですか。

○東京都 違います。

○委員長 この図はどう見ても平面交差だと思うんですけど。

○東京都 ごめんなさい、違います。全然違います。

○委員長 この外環部分って、地下でしょう。

○東京都 そうです。

○委員長 ふたがかかっているかどうか覚えていないんですけど、ふたがかかっているか、かかっていないかぐらいのところですよ。

○東京都 はい。

○委員長 だから、そうすると、外環自動車道そのものが、ここは国道298号がない区間だから、外環に副道をつける国の計画があるのや、ないのやによって、大分、状況は変わるのではないかという感じがしているんですが、その地図を見たら平面交差だから、これは国道298号をつくるという前提で描いているのかなと思ったということです。

それから、いま一つですけど、住宅地区は行きどまりが多い道で、クルドサック型の住宅地になっていますけれど、クルドサック型という聞こえはいいけれど、これは区画整理事業とか、そういう都市計画事業によってできたところじゃなくて、つまりスプロール開発的にできちゃったような地域だと思うんですけど、そういうところに地区計画って、練馬区としてもしょうがない技で対応しているんですけど、できたらもうちょっと、密集市街地の区画整理事業とかそういう方へ、せっかくつくる道路だから、東京都が先導をして、地区計画でやるな、大幅に密集市街地の区画整理事業でやりなさいよとかって言えないもんかなという感じがして。その2つです。

つまり、外環の国道298号線みたいなものと、この地区の特性を合わせて、もうちょっといい手はないのかなという。やっていただければありがたいなと、そういうことだけです。ただ、道路をつくれという場合には、しょうがないと思うんですけど。これは要望だけで。ここまで来ちゃ、しょうがないと思います。

○委員 先生がおっしゃられた2点目、この計画をぱっと見たときに、東側をやるのはかなりの難題ではないかと思いました。地区計画をよく見ると、新駅と書いてありますね。でも、御説明では口頭だけで、書面には新駅が出てこないですね。それは何かあるんですか。新駅をちゃんと書いて、新駅をつくるんだからということと抱き合わせでやらないと、これからも曲がった東側は難しいんじゃないかと思うんです。新駅をちゃんと書面にさせない、今回の再評価チェックリストに出せない理由というか、何かあるんでしょうか。

○東京都 そういう意味では、しっかり決まっていない。構想はあって、都市整備局のほうの広域交通ネットワーク計画で、何年までに優先的にやるみたいなことにはなっているんです。ただ、構想なんです。なので、正直な話、我々もこれから整備をしていく中で、駅がどこに来るかというのをしっかり決めてもらわないと、駅のところが開削とかになると、つくったものがまたみたいなこともあるので、その辺は逆に交通局と今、やっているところです。

あと、もう1つは、この道路は、大江戸線の導入空間だけじゃなく、交通渋滞解消、北西部の道路ネットワークの形成という目的でつくっているというものもあるし、駅の位置ははっきり決まっていないというのもあって、申し訳ないですが、

我々の方にはそういうことは書いていない。ただ、練馬区の地区計画の中には入っています。そういう状況でございます。

○委員 現地では、大江戸線の予定地である、というような看板が立っていますね。

○東京都 立っていますね。練馬区は大江戸線が来てほしいので。大江戸線をつくってくれという要望が東京都にも来ますし、基本的には交通局に来るんですけど。

○委員 これは40年、50年たっている計画ですよ。その間に線路変更、線形変更とかいう議論はなかったんですか。

○東京都 はい、ここに関しては……。

○委員 ありましたよね。

○東京都 ないですね。

○委員 ないんですか。そうですか、わかりました。

○東京都 もともと道路ネットワークがないところなので、この道路の必要性、昭和41年に最初の都市計画決定がされていますけれども、当然、我々は、今後、10年でどういうところをやるかみたいな、事業化計画といって都市整備局がつくるんですけど、そのときにその都市計画は必要かどうかを検証するんです。そういう中で、これでいいということできている。ここは見直していない。

○委員 そうですか。わかりました。

○委員長 そのほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この事案はここでやめちゃうという選択か、継続するかという選択、我々に課せられたのはその判断をしろということですが、継続でよろしいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 ありがとうございます。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 それでは、これは継続して整備をお願いいたします。

これで十分時間がたちやいましたけど、本日の審議は終了とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

進行を事務局にお戻しいたします。

(事務局より今後の日程等について説明)