

令和元年度第2回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和元年8月28日(水) 午後1時から午後3時30分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 10階 213・214会議室

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)

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)

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)

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) 令和元年度第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東京都市計画道路環状第5の1号線

②東京都市計画道路放射第25号線

③東京都市計画道路環状第4号線

④野山北・六道山公園

5. 議事の概要

(1) 令和元年度第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東京都市計画道路環状第5の1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、ただいま全体の説明をいただきましたけれども、御質問がある委員の方はどうぞ、遠慮なさらず挙手の上、御発言をお願いします。

○委員 じゃ、委員長、よろしいですか。

○委員長 どうぞ。

○委員 御説明ありがとうございます。委員の田村です。

23ページ、いただいた資料だと4の事業の進捗状況で、先ほど御説明ありまし

たとおり、一般的にも一定期間を要したというか、予定の期間では終わらないことは多くあるかと思いますが、この事業については、10ページから説明がございませうように、新宿御苑地区との調整というのがあったということですよ。これは、余り時間を要したことに影響はないというふうを考えてよろしいのでしょうか。

あるいは、10ページの資料を見るとかなりかかっているということもあるので、これにもやはり時間を要したというふう理解して、23ページの期間がかかったということについての理解をしたほうがよいのかというのが質問の1点目です。

あわせて2点目なんですけども、新宿御苑地区との経過といいますか、それとの関係なんですけども、当初の都市計画線は、普通、地上で考えるから、新宿御苑の植生とか、自然環境を考えずに一般的に線を引くんだらうというふう推測いたしましたけども、特に公園関係の部分について、自然の植生や自然環境等の状況は余り考慮せず、とりあえず線を引いてみて、10ページ、11ページにありますように、そこでの特殊な条件のもとで、後に、このように路線を変えていく、2層式にするというようなこと。ですから、これは2段階目であって、通常、地上で引いた後に何か異議があった場合に調整をするというような事業の仕方というか、計画の仕方をするということになるのでしょうかという2つの点をお願いいたします。

○委員長 よろしいですか。

○東京都 最初のほうですけども、経緯のところ、新宿御苑の調整が終わって平成18年に事業認可変更しているとはいへど、先生がおっしゃってくれたように、平成3年にできるところからということで、現道拡幅のところを、事業認可をとって、そこからスタートしているということ。現道拡幅で、ただ拡幅すればいいだけではなく、つなぐところが御苑との調整が進まないと決まらない。そこ、どうやってトンネルつけていくかというのが決まらないということもあって、平成3年に事業認可をとって、現道拡幅のところ、始めましたけど、若干待つというとな変ですけど、御苑の調整がやっぱり整わなければ、つなぐところできないというようなところがございませうしたので、そういう意味では、先生おっしゃるように、御苑との調整というのも一つ事業が延びている原因なのかなと思います。

もう一つのほうの御質問で、確かに最初の都市計画線は、図面上で引きますので、実際、現地に入ったときに、こういうことがあると、当然、調整しながら、この間の放5に関しては拡幅したんですけども、今回の場合ですと、御苑ともお話しして、こういう貴重な群生地ということであれば、植物も残して、環境と共存できるようにというところで都市計画変更させていただいて道路をつくらせていただくということで、当然、こういう状況があれば、都市計画変更して、もう一度、2段式というか。2段式にするというのは、西側に新宿高校があつて、東側に御苑があるのでそれらにぶつからないようにというところで考え出されたというか、2段式

にしたところでございます。

○委員 ありがとうございます。続けてよろしいですか。

○委員長 どうぞ。

○委員 前回の評価のときにも議論があったというのは議事録でわかるんですけども、例えば、この図でいくと、各種の事情があったということになると思うんですけど、西側へは、やはり道路の構造上、うまくつくれない。カーブがちょっときつくなるとか、用地買収の問題であるとか、現在だと、新宿高校の状況はわかりませんが、都立高校ですので移転をしてというようなことも考えられなくもないわけですけども、いずれにしても、西側は変えないで狭めたということについては、道路の幅が短くなっているのではないかというのは、たしか前回評価のところでも少し議論があったかと思えますけども、その点を含めて総合評価だと推測するわけなんですけども、その点で、西側も振れなかった理由というものを、そして2層にしたという理由をこの段階で、もう一度教えていただければと思います。お願いします。

○東京都 済みません。先生おっしゃってくださったとおり、甲州街道側の交差点のほうは、もうできてきていますので、あそこに取りつかないといけないところもありますし、あとは新宿高校との話し合いというか、そういうのも出てきますので、新宿高校もグラウンドが全然なくなっちゃうところもございますので、そういう中で考えた案というところがございます。

○委員 どうもありがとうございました。

○委員長 知花先生。

○委員 ありがとうございます。関連してというか、ほとんど同じことかもしれませんが、ということもあって、ラクウショウを残す、ゆえに独特な形になっていて、それゆえにコストは余計にかかったわけですね。けれども、当然、Bには特に入ってこないわけじゃないですか。別にベネフィットがあったわけではない。

だから、そうなってくると、せつかく一生懸命苦労してラクウショウを避けた結果、B/Cが小さくなっただけに見えるんですけども、その辺をうまく説明する方法があるのかなというのが1つです。

関連して言いますと、これ、細かいことなんですけれども、さっき見た都市計画線の新宿御苑でもともと青の線が行く前、あそこ、新宿御苑と書いてある上のところで幅がぐっと変わってくることは何か意味があるのかなと。これ、ちょっと気に

なっただけなんですけど。青の線、幅が変わりますよね、新宿御苑と書いてあるところの上で。余り大事な話じゃないのかもわかりませんが、これ、何でここで変わっているのかなと。

○東京都 青いほうがですか。

○委員 青いほうがですね。

○委員長 青いのは4車線にするときの道路幅員でしょう。だから、それをやめたというだけじゃないですか。

○委員 青の、こう少し上がりますよね。幅、変わっていません、この新宿御苑と書いてある。

○委員 ちょっと曲がっているところ。

○東京都 そうですね。

○委員 これに何か意味があったのかなと。

○委員長 少し太くなるということですか。

○委員 ええ。

○委員長 そこがちょっと太くなっているでしょう。何か意味があるんですかと。

○委員 ということですね。

○東京都 南側のほうは幅員31メートルで、都市計画線、現道のほうは31メートルに拡幅するんですね。それで、こうきて。もともとは4車線で整備する予定だったんです。一方、北側のほうは35メートルで、どこで31メートルを35メートルにさせるかなんでしょうけど、当然、北側のほうは結構混む甲州街道との交差点なんで、右折・左折レーンとかをつくったりというようなところで35メートル必要なんだと思うんですね。

○委員 なるほど。

○東京都 向こうのほうは現道の明治通りを拡幅して、もともと4車線ありましたので、歩道幅員を広げてというようなところで、もともと22メートルだったのを

31メートルに広げる。その31メートルがこう来て、北側のほうは右折レーンとか、左折レーンとかつくらないといけない。そういう中で35メートルで来て、それの合うところ。

○委員 そのバランスで、あそこになったと。

○東京都 そうです。

○委員 ありがとうございます。

○東京都 済みません。

○委員 何か不自然だなと思っただけなんですけど。もう一個は、そういうことで、ラクウショウを避けた効果というのが何かうまく示せないのかなと。

○東京都 まさにラクウショウを避けたというところは、明治時代に植えられたラクウショウ、こんなに群生しているところは都内ではない、この貴重な群生地を残したというのが、数字では言えないかもしれませんが、1つの大きな効果なんじゃないのかなと。

道路って環境を壊すだけみたいに思われる人もいるんですが、そんなことはない。我々だって別に環境を壊しているわけではなくて、道路、必要なんでつくっているんですが、そんな中で共存できる場所は共存というところで、そういうところで、なかなか数字ではあらわせない。

だからこそ、先生方も定性的効果をもっとシステムチックにと。そこが、まだうまく説明できていないところもあるんでしょうけども、まさに東京、日本に1カ所しかないのを残しながらも道路の渋滞解消もしていく、東京の町をという意味では、緑でも渋滞でも交通でもよくしたという先輩方の。確かにCは上がっている、先生のおっしゃるとおりなんです。地下に入れた分、高くはなっていると思うんですが、逆に、そういう数字では言えない効果というのがあるのかなと。

今、先生のお話を聞きながら、逆に言うと、我々もそういうのもっとしっかり言っていかなきゃいけないのかなと。そういう意味では勉強させていただいてありがとうございます。

○委員 いや、コストがかなり上がった分、それだけの価値を見出したということは大きいと思うんですね。あと、定性的効果という書き方をすると、こういう話は漏れますよね。これ、あくまでも効果じゃなくて、頑張っただけで、効果があったわけではないですね。ある意味、守る効果なのかもしれませんが、書き方が。いわゆる、これにはとどまらないものもあるかもしれないので、ちょっとその辺、書き方を工夫してもいいのかなと思います。

あと、ごめんなさい。これ、純粋な質問で、さっきの図面、もう一回いいですか。左端の新宿駅前から来る線が合流するところ、あの合流部は、あれは一時停止で合流しちゃうんですか。上から来るやつ、そこですね。信号はないですよ。

○東京都 新宿から来る。

○委員 ええ。北から南におりてくるときに、Y字路で合流しますよね。だから、あの合流部がどうなっているか。

○東京都 信号処理ですね。新設道路側優先の信号処理ですね。

○委員 信号ですか。あれ、一時停止だと、えらい混みそうだなと思ったんで。

○東京都 これ、警視庁と協議して。

○委員 ありがとうございます。
以上です。

○委員長 そのほかいかがでしょうか。

○委員 2つあるんですけど、1点は、今、知花先生のところと同じで、ラクウショウを保全した効果なんですけど、平面で4車線だった場合との比較をすると、多分、マニュアルは関係なく、明示的にカウントすることになると思うんですけど、やる、やらないの比較だと、なかなか便益にはカウントできないと思うんですよ。現状が、この事業と、そうでないことによって変わったわけではないということなんですけど、ただ、多分、いろんな事業で、ダムなんかでもよく聞きますけど、猛禽類の営巣とかでとんでもなく事業費が上がっている例って、多分、物すごくあると思うんですよ。

だから、その分を回避したら、その分がむしろ環境の価値になるという考え方かとは思いますが、それを貨幣、便益で、膨らむ分のコストが環境の価値ですという言い方はできなくはないかもしれないんですが、ただ、そういうふうにあらわすことの是非もあるとは思いますが、そういう言い方はできないかもしれないんですが、やっぱり同じように回避できたことによる保全の効果というのは、何らかの形で表していったほうがいいかなというふうに思うのと、その場合に、定性的効果のところがないと言えないんですよ、そういった効果というのは。要は効果じゃないという意味なんですよ。なので、そこがどういう形で表せばというのを同じように思いました。何も答えにはなっていないんですが。

あと、もう一つ、ちょっと確認させていただきたいのが、1点、B/Cが1.9、1.5、1.3と順調に落ちてといますか、その点なんですけど、確認として

は、もうトンネルにしたことは前回から変わってなくて、純粹に事業費が上がったり、長期化した部分。あと、今回の場合には、需要予測のところはわからなかったのは、バスタとか、そういったことを取り上げられていて、足元の交通量みたいなものは上がっていて、それは2040年代の段階で、全部が完成した段階での予測で上がっているという理解でよろしいんですか。

○東京都 そうですね。

○委員 わかりました。それで、単純に需要も上がっているけれども、それ以上にコストが上がっている。そのコストは、トンネルにしたことではなくてという理解でよろしいんですか。

○東京都 そうですね。前のときからもトンネルでB/Cは出していますんで、最初の事業認可でもトンネルにしましたので、Cは、全部、トンネルの工事費は入っているんですが、決算額が多くなれば、現在価値に直すと過去の費用は高くなる、将来の価値は低くなるわけで、過去の決算額が多くなれば多くなるほどB/CのCは高くなってしまうので、簡単に言ってしまうとCが高くなっていると。

先生おっしゃるように、基本的に平成17年度センサスに比べると平成22年度センサスを使っているんで、数値は下がっているのですが、40年代、「バスタ新宿」とか、新宿ど真ん中なので、このあたりは、やっぱりそこそこ交通量がある。ただ、すごく上がっているわけでもないんで、B/C全体で見ると1.3で前回より落ちているというような状況ですね。

○委員 その分析は、やっぱり交通結節点政策というふうに解釈されているということなんですか。

○東京都 そうですね。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○東京都 あと、先生おっしゃってくれたように、計画段階でいろいろ。幅員が狭まって、トンネルになって工事費は増えているんですけど、用地費は少し減ったというところもあるんですよ。その辺を考えながら、やっぱり最後は環境というところで、環境省とラクウショウを残さなきゃというところで、確かに効果ではないのかもしれないですけども、守り抜いたというか、そういうところ。確かに先生方おっしゃるように、うまく伝えていかなきゃいけないのかなというのは、今、強く感じました。ありがとうございます。

○委員長 そのほか。中村先生、お願いします。

○委員 前回の平成26年度のときの再評価と今回のやつを見比べると、工事費が当時65億円だったのが、今回103億円ぐらいになっていて、かなり増大しています。それを執行して、もう大分できているところなんで、今さらどうこうということではないのかもしれませんが、どういったことで見込みの倍近くまで伸びたのかという要因を教えてくださいと思います。

○東京都 先ほど東電の移設に非常に時間がかかったというようなお話をさせていただいて、やはり企業者の移設工事の補償費がかかったり、あと、メトロの副都心線が走っている。実際、工事に入る前に施工協議したときに計測管理をしたり、当然、営業しながらなので、浮き上がり防止というもので地盤改良の範囲を広げたりとか、あと、地元の方々から遮音壁の形を変えてほしいとか、そのようなことで工事費が増加していますね。

そういう意味では、さっき朝日先生の言われた、前回とトンネルでやっているのは工事費としては同じなんですけど、そういう工事費としては若干増えているし、決算額が増えているから増えているというところもありますね。

○委員 わかりました。ありがとうございました。

○委員長 そのほかいかがですか。茶木先生。

○委員 またラクウショウの話に戻してしまっ申し訳ないんですけども、そういった環境保護と道路という利便性の向上と両立させているということで非常にすばらしい取り組みだと思うんですけども、こちら、共同の線、青い線を見ますと、ラクウショウの群生地のほか、もう少し左側も新宿御苑にかかっていますよね。こちらのほうの自然保護的なものというのはあったんですか。これは、やっぱりラクウショウの群生地のみで考えていらっしゃるということなんでしょうか。

そのあたりを含めて、今、朝日先生や知花先生からもお話が出ましたけれども、もう少しそのあたりを広く周知していかれるといいのではないかと。それから、B/Cに乗せていくといいのではないかとというふうに思うんですけども、いかがでしょうか。

○東京都 ありがとうございます。環境省との話で一番出たのはラクウショウで、ラクウショウは有名なので、御苑のマップなんかにも出ている状況なんですけど、先生おっしゃるように、向こうのほうにも園路があったり、当然ですけど、緑が植わっていて、写真にも写っていましたが、そういう機能も、そういう意味じゃ守ったというところがありますので、先生おっしゃるようなところも含めながら。

ただ、一番珍しくて、残そうという環境省から、御苑から言われたのはラクウショウだったというところで、ラクウショウばかりお話ししました。御苑側からは

ラクウショウが一番ですけども、緑地空間に対する配慮をお願いしますというような話があります。そういう意味では、向こうの木も守ったというところ、効果じゃないのかもしれませんが、やっぱりPRしていく必要が。

○委員 今は、御苑に全然かかっていない状態で進めていらっしゃるということなんです。

○東京都 そうです。

○委員長 そのほかいかがでございます。では、ちょっと私から今のを含めて二、三。

街路事業って、かなり大きな事業ですけど、通常、そういう事業をやる時には環境アセスメントというのをやって、環境上だめだって言われることだってあるわけなんですけれど、そうすると、制約条件としてどんなに高くても、道路をつくりたければ環境に配慮してつくれということになるんですが、東京都の事業の場合、環境アセスメントにかかる事業というのは、ないみたいなことになっちゃうんですかね。

○東京都 東京都の場合、条例上は、4車線で1キロメートル以上が対象なんです。これ、805メートルなんで、対象にならなかったんですね。

○委員長 なるほど、それもおかしな話だな。

○東京都 でも、逆にあったほうがみたいなどころもある。当然、環境省と調整しなきゃいけない話なので、ただ、環境局で決めている東京都の条例では対象外。

○委員長 1キロ以内は環境アセスの対象にならんと。

○東京都 対象外になってしまうんですね。

○委員長 わかりました。

○東京都 あと、先生、済みません。正確に言うと、若干ですけど、まだ御苑にかかるところはちょっとあるんですけど、緑は保全しているんです。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員長 それから、もっと簡単な質問なんですけど、何で環状5号の5の1号というんですか。2号、3号、4号、5号、6号、7号、8号とあるということですか。

か。

○東京都 済みません、環5の1と環5の2というのがあるんです。環5の2までなんですが。

○委員長 5の2は、こっち側ですか。

○東京都 環5の2は、上の北のほうです。滝野川のほうで、首都高の王子線のあたりなんですよ。若干分かれるんですよ。ちょっと絵が入っていないので。

○委員長 わかりました。ちょっと考えちゃうと、旧道が5の2になるのかなと思えちゃいますでしょう。だから、その辺、不明だなと思って。

○東京都 済みません。

○委員長 それから、旧道のことについてですが、旧道というか、新しくバイパスができて、もとの道というのは、やはり東京都が管理する道路になるんですか。東京都の管理を外れて新宿区の管理になったら、東京都にとってプラス、随分大きいでしょう。

○東京都 それは、実際、これから区と協議になります。確かに先生おっしゃるように、こっちに大きな都道をつくれれば、今まで都道だったところを移管するというのはよくありますので、これから協議になると思います。

○委員長 もし移管するなら、そのときのコストの軽減ってでかいと思うんですけど、そういうのも当然、新しい道路をつくる時のコスト減に入れてもいいかなとちょっと思いました。

それから、最後ですけど、半地下というか、地下構造ですね。そうすると、地下部分というのはアクセスコントロールがなくなりますよね。アクセスコントロールされなくなるというか、されるというか、沿道立地がないわけでしょう。そうすると、どうやったって渋滞緩和というか、旅行時間が早くなる。今、盛んに国土交通省の道路部隊が道路の性能照射なんて言っていて、つまり日本には100キロ以上、必ず走れる高速国道もあるんだけど、いわゆる国道クラスというのは時速60キロとか言っているけれど、現実には60キロで走っていないじゃないか。日本の道路を見ると、高速で走れる道路はあるけど、その他はせいぜい30キロぐらいしか走れない。

それに対して、こういうアクセスコントロールされちゃうような、いわゆるトンネルだと60キロは保たれる、そういう意味ですごい便益になるんじゃないか。つまり、渋滞緩和とか言っているけど、現実には渋滞が起こって、ばかな警察が信号

をつくれとか言って、どんどん速度を落とすようなことをやりますよね。そういうことができないというメリットもあるなとつくづく感じていて、こういう地下道路の便益評価というのは、もっと違うものも入れなきゃいけないのかなとお話を聞いていて思いました。

だから、今言ったようなことは、もちろんマニュアルには出ていないことです。そういうのも、これからどんどん入れていかないと、便益が本当に過小評価されちゃうことになると思うので、そういうものも当然、便益として入れろということは、都の責任ではなくて私たちの責任だと。

やっぱり大きいのは、今混んでいるところが新宿区の管理になるというのは、すごく大きいんだと思うんですけど、東京都の肩の重荷がおりちゃったというのはすごく大きいことじゃないかなというふうに思っています。感想ですからお答えを要求しているわけではありません。

ただ、最後、質問ですけど、今、新宿4丁目の交差点から先の甲州街道というのは地下になっていましたっけ。

○東京都 4丁目から。

○委員長 下のほう。

○東京都 御苑トンネルですか。

○委員長 新宿御苑の。

○東京都 はい。

○委員長 あれは、甲州街道じゃなかったでしたっけ、地下部分は。

○東京都 甲州街道。

○東京都 国道20号です。

○委員長 20号ですよ。そこ、せっかく地下で行って、また甲州街道が既に地下になっているのに、その交差点よくないなと思うんですけど、その先のアイデアが、考えがあったら教えてください。

せっかく地下にして、また地下にして、そこだけ平面交差になっているというのも構造的にも変だから、将来的にどういうふうにしたいなと思っているかぐらいのことは、ちょっとおっしゃっていただけるとありがたいんですけど。

○東京都 済みません。今のところ、計画もないので。

○委員長 ないんですか。

○東京都 今、私は、つくるほうで精いっぱいみたいところで、済みません、今のところはないんです。

でも、先生おっしゃってくださった移管の効果とか、確かにトンネルになると信号はなくなりますので、そういう効果は確かに。ありがとうございます。

○委員長 今までの街路事業の評価は、そういうのはないでしょう。

そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、次の議題もありますし、原案のとおり、継続で検討するというところでよろしゅうございますか。

(「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 では、次の街路6、放射第25号線について、説明をお願いいたします。

②東京都市計画道路放射第25号線 (上記について、東京都から説明)

○委員長 という御説明ですけど、皆様方の御意見を伺いたいと思います。いかがでしょう。

○委員 ありがとうございます。1点ちょっとお伺いしたいんですけど、歩道が6メートルということで随分広いなと。もちろんいいことだと思うんですけども、逆に周りもちゃんと6メートルになるのか、ここだけではもったいないなという気がしますし、用地、難航するなら、場合によっては4.5メートルぐらいという手もあったのかもしれないんですけど、これを6メートルにした理由と意義、今後の周辺の整備について教えていただければと思うんですけど。

○東京都 都市計画で幅員が30メートルという中で、交通量的には4車線というところと、歩道は6メートル、自転車を歩道に入れるというようなところ、植栽帯も入れるというようなこと。あと、大江戸線の若松河田駅があったり、病院がそばにあったり、学校があったりということで、歩行者の交通量というものを考えて、

やはり6メートルぐらい必要というところで、ここは立てていただいているところ
でございます。

○委員 これ、周りはどうなんですか。

○東京都 周りも基本的に同じです。

○委員 もう6で。

○東京都 はい。

○委員 わかりました。

○委員長 そのほかいかがでしょう。

○委員 ちょうどこの絵で、今回、再評価対象ではないんですけど、ちょうど下
に行く環4の河田町というところと丁字路で交わりますよね。この前のページを見ると、
用地進捗も99%で、あと、もう数年ぐらいで放射第6号線まで行くのかなと
いう感じが見えています。一方で、こちらの大久保通りでしたか、放25ですが、
今、用地進捗も7割、8割ぐらいまで来ている。では、環4が南からくるときに、
この放射第25号線をどう考えるのか。今の久保通りというか、右側のほうにま
ず部分供用するんだとか、4車線でつなげるんだというような、部分的にでもネッ
トワーク化を図ろうという戦略みたいなものはお持ちなんですか。

○東京都 今は、まだ用地買収が途中の状況で、東側もまだ残っているところが。

○委員 まだ残っているんですか。

○東京都 少しあるので、ただ、先生がおっしゃるような、だんだん見えてきた
ら、部分的な供用ということも考えていかなければいけないのかなと思っていると
ころでございます。

○委員長 よろしいですか。

○委員 程度問題なんですけれども、例えば歩道部分が一部、数カ所、十分広がり
切らないというようなことがあるようなときには、場合によっては車道部だけでも
使えるようにするというようなことも、早目に効果を発現するという意味ではそう
いう視点というのは大事かなという気もいたします。今後、状況を見ながらですけ
れども、可能であれば、そういう意識も持っていただけたらと思います。これはお

願いでございます。

以上です。

○東京都 ありがとうございます。確かに100点満点にならないというのではなく、早期に事業効果の一部でも出すというのは、先生おっしゃるとおりだと思いますので、そういうのもできる範囲で考えていければと思っています。ありがとうございます。

○委員長 そのほか。

○委員 よろしいですか。

○委員長 どうぞ。

○委員 済みません、ありがとうございます。このあたりの地図を見ますと、住宅も多いですし、この道路自体、例えば渋谷とか新宿に出るバスがかなり通るんじゃないかなと思っているんですけども、周りの地図を見ますと、やはり病院とかありまして、結構バスを使いながら、このあたりを移動する高齢者の方とか、バリアフリー的な意味合いもすごく多いと思うんですね。

それで、12ページの写真などを見ますと、左下の写真のあたり、現状ですと、バス停などは、使いやすいというよりは、とりあえずバスがとまって、そこから乗っていくような状態にあると思うんですけども、歩道が広くなると、例えば上屋つきでベンチがあるバス停ですとか、そういったものによって変わっていったりはするのでしょうか。

○東京都 そうですね。今、狭い3メートルの歩道で、先生おっしゃるとおり、そうなんです。病院に行くバスとか結構走っている、渋谷、新宿に行くバスは走っているところなんで、今、混んでいるところが4車線になると容量が確保されて、バスの定時性も確保されるかなというところまでございまして、バス停の話も当然、歩道が広がるので、自転車走行空間と調整しながら、バス停なので、交通局と調整しながらどんなもの、道路に占用という形でバス停ができると思うんですけど、その辺は、これから調整させていただきながら、ベンチとか、ひさしとか、そういうのをつくれればなというところはありますけども、その辺、交通局や、ほかの会社のバスがあれば、そういうところとも調整しながらということになると思います。

○委員長 そのほかいかがですか。ちょっと私から。

これは、昭和21年、計画決定ですね。

○東京都 はい。

○委員長 そのときも30メートル幅員でしたか。どこかで計画変更はしていませんですか。

○東京都 これはしていません。

○委員長 していません。もちろん、計画決定が昭和21年ということは、それ以来、ずっと建築基準法の規制がかかっていた。用地買収は、それほど難航しないはずだというのは、ベースにはあるということですか。

○東京都 そうですね。昭和21年から都市計画制限はずっとかかっている。

○委員長 かかっている。

○東京都 昭和21年から、ほったらかしているわけじゃなくて、当然、節目節目で、いわゆる今後10年でどういうところを整備するというのを都市整備局が計画を立てるときに、この路線、事業に入っていなければ、この路線は必要かというのを必ず検証するんですね。必要だというのが確認されているので、そのままきて、見直しが必要だと都市計画変更したりとか、いろいろするんですけども。

○委員長 先ほどマンションの移設が大変だと。代替地を要求されて買収になかなか応じられないという話がちょっと出たんですけど、壊せないようなコンクリートのマンションができちゃっていたのかなというのが、ちょっとあれと思ったんです。

○東京都 用地課長、樋田です。支障物件として、そういうかたい建物があるというよりは、マンションの機能の一部、例えば駐車場のようなものがあるというのが実態で、10棟ぐらいマンションがあるうち、権利者が50名以上いるというところもありますので、そうなりますと、全権利者と合意が得られないと用地取得できないですから、そういう意味で時間がかかるということです。

○委員長 つまり、ちゃんと建築基準法の制限は守ってくれていたけれども。

○東京都 当然、制限は守って建築されています。

○委員長 そういうことですか。

もう一つなんですけども、昭和21年に計画決定したときというのは、東京市牛込区の疎開地図がベースになったんでしょうか。つまり、当時、空襲を防ぐために建物を壊して、ここは建物排除しろという図面があって、それにのっかって、こう

というのはつくられたのかなと思って、これは、もし難しければ次のときでも答えていただけると。

○東京都 済みません、勉強させていただきます。

○委員長 最後になりますけれど、こういう道路をつくと容量が上がります、容量が拡大します。だから、通行時間は短くなりますという説明なんですけど、この事業じゃないんですけど、容量が拡大します、だけど信号制御がいつぱいつきます。したがって、前よりも通過時間は増えますというシナリオも書けるはずなんですけれど、こういう道路をつくったら何が重要かという、やたらめったら信号をつくらないということだと思えるんですけど、それをやっぱり今後の課題として交通管理者とよく協議する必要があるんじゃないかと思う。

どこかの信号は潰すとか、そういうことをしていかないと、どうしたって容量拡大イコール通行時間が節約される格好にはならないというふうに思いますので、今後の課題だと思いますので、よろしくをお願いします。

○東京都 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。よろしいですか。

それでは、この放射25号のことですけれど、原案どおり、継続するということではよろしゅうございますか。

(「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 続いて、3番目の街路事業の説明をお願いいたします。

③東京都市計画道路環状第4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。

それでは、ただいまの街路事業について、何か委員の皆様から御指摘、あるいは御質問等があれば、よろしくをお願いします。知花先生。

○委員 済みません、ちょっと。こだわるわけじゃないですけど、先ほどの事業は幅員30メートルで、6メートル、6メートルの歩道でしたよね。今回は、27メ

一メートル、三メートル、三メートルで、一・五メートルが車道側に出るわけですね。この設計の違いは一体どこから出てくるんですか。

○東京都 自転車に関して、最近ですと、基本的には今、警視庁も車道にということなんですね。まずは車道で考えるんですけども、その道路の都市計画って幅員が決まっている。都市計画は決定されているので、よっぽどのことがあると変更しますけども、基本的には、その中で考える中で、道路構造という幅員、それから、沿道の状況というんですか、やっぱり沿道にお店があったりして、停車車両が多かったりとか、出入りが多かったりとか、その住民の方の意見とか、そういうのを考えながら、自転車については車道が原則といえど歩道に寄せたりする、そうすると歩道が広がります。

そんなところで、ここは警視庁や沿道の方々と話しながら進めていく中で、いわゆる原則論というか、車道のほうに決まってきたという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 お願いします。

○委員 ちょっと2つ教えていただきたいんですが、1つは、前の2つの事業は、バイパス的な役割と拡幅ということで、容量だとか、交通の状況がわかりやすかったんですけど、ここは新しい、道路じゃなかったところが道路になるというときの考え方について、ちょっと確認させていただきたいんですけど、需要予測の先ほどの混雑の緩和のときに、それなりに、こういうところの交通量がこっちに流れ込むという予測があるかと思うんですけど、基本的なことで申しわけないんですけど、その予測の事後的な確認のしようというのは、何らかの形であるのかというのが1つと、もう一つは、今まで出ていた話ではあるんですけど、都市景観の向上というのが必ず入っていて、電線だとか植栽だとかいう基準で御説明を受けているんですけども、こういう場合って道路じゃなかったところが道路になるので、ある意味で、景観って全く新しいものが出現して、それを評価しているということになって、電柱がなくなりましたということではないと思うんですけど、基本的に景観の評価軸というのはどういうふうに。

この定性的評価の中で、よく主観的と言われますけれども、何か軸がないと判断しにくいと思うんですけど、その2点、お願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。大きく見ると、この環4も横にある環5の明治通りや、環3もまだ拡幅されていないんですけども、そういうところに。今、環4はないので、先ほどの交差点に来た方は、もし北に行きたかったら、明治通りに行くか、環3のほうに行くしかないんです。それが、これができると交通量が分散されて、それでも環3は拡幅しなきゃいけないんですけどというところで、そういう

意味では、環4というのは都市の骨格のことを考えると、環1からあって、その環状道路が全て機能すると、ちゃんと回る。

そういう意味では、環5の明治通りや、環3のバイパス。先生おっしゃるように、実は我々、この事業ができ上がると事業効果じゃないですけど、交通量、当然、ないときにも測っておいて、その後、できたら測って、例えば明治通りが減ったとか、そういうのは追いかけることにしています。

この間開通した放射5号線のところも、同じ東西方向に幅員の狭い下本宿通りがあるんですけど、下本宿通りの交通量がどうなったかは、測っているところなんです。結果が出てくればプレスしたりとかして、我々なりにPRしているところでございます。

なので、先生がおっしゃるように、明治通りなどを測っておくことは大事だと我々も思っています。なので、そういうところで、そういう効果があるのかなと。

確かに何もなかったところなんで、細かいことを言ってしまうと、生活道路に通過交通でごちゃごちゃ入ってくる車なんかがあって、子供たちが公園から飛び出してきて危ないとか、大きい道路ができると、生活道路の通過交通が減るといような効果もあるんですけども。

もう一つ、景観って人によるというか、結構そうなんです。我々としては、電線類の地中化とか植樹帯が入ると、一応、空が見渡せるというか。今、小池知事と一緒に無電柱化、一生懸命進めているところなんですけど、地中化して植樹帯が植われれば、一応、景観向上ということで入れさせていただいている状況です。

新設だったんだから、別に道路なかったんだからと、おっしゃるとおりなんですけど、ただ、今ある生活道路とかには、当然ですけど、民家が張りついていて電柱があって、電線がある。そこに、今回、その道路ができると、この部分も電線がなくなるので、一応、景観の向上ということで入れさせていただいているところでございます。そういう考え方です。

そういう意味では、新設道路をつくれれば無電柱化もしますんで、景観向上には貢献しているということにはなるということなんです。そういう考え方です。

○委員 基本的には、電柱がなくなることと天空率的な広がりみたいなものを基準にしているということでもいいんですか。

○東京都 そうですね。

○委員 そこは、大体一貫している。

○東京都 そうです。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがですか。どうぞ。

○委員 この環4の話じゃないんですけど、ちょっと一般論でお願いなんですけど、今回、冒頭に全体のネットワークの事業中、完成を入れていただいて非常によくわかってきたんですけど、今度、この次のレベルの位置図、2500分の1の絵図になってくると、また前後の状況がわからなくなってしまう。例えば、これと言うと放6ができ上がっていたりしますよね。あるいは、あちら側は、今もう事業中ですよとか、そういう状況も入れていただくと、さらにわかりやすくなるかなというので、次回以降、配慮していただけたらというお願いでございます。

今、自然体で行くと、富久町のほうがちょっとペースが遅いというか、時期はちょっとずれそうな感じなんではないでしょうか。

○東京都 そうですね。本当は合うといいんですけど、河田町のほうがほとんど買えて工事をやるだけなので、おそらく河田町のほうが先にできる。

○委員 現道のないところの買収も、それから、さっきの沿道のマンションがあるところの拡幅も、御苦労の大変多いところだと思います。引き続きよろしく願いいたします。

○委員長 そのほかいかがですか。御意見、御注文でもよろしいです。

では、済みません。景観のことなんですけど、無電柱化、大きく空が見えていいということなんですけれども、何か建物の立地規制といいますか、高さ規制。この間、ここの現場ではなかったんですけど、新宿付近じゃ、何か建物の高さをそろえているような街路もあったので、これから、そういう方向でも考えていただけているのかなと思いましたが、いかがでしょうか。

例えば用地買収するときに容積率の緩和とか、あめは出すんでしょうけれど、買った人は勝手に高いほう、高いほうへ行っちゃうかもしれませんけど、そういうところでの高さに関する動きといいますか、そろえましょうとかという動きはあるんでしょうか。これ、素朴な疑問ですけどね。

○東京都 新しい道路ができると周りの建物が高くなる、それは区が用途地域を変えるので、それに合わせて高さが。

おっしゃるように東京駅の前とか、ああいうところは高さ制限じゃないですけど、高さを決めて、景観の計画で決まっていたりしますよね、区が。我々のほうとしてはやらないんですけど。

○委員長 わかりました。それは建設局の仕事じゃないということ。

高さ規制をかけると、最高高さですから、その高さの建物もあれば、それより低いのもあって、そろわないことがあるんですよ。あれは、日本の不思議なところ

でね。

そのほかいかがですか。今日、街路の話を書きましたけど、パリの改造、オスマンの改造の第一が大通り化でしょう。だから、すごいな、東京都もというのが実感です。ぜひ頑張っていていただければと思います。

最終的に東京都としては道路率をどのくらいにしたいんですか、道路の面積率ですけど。今、30%弱ぐらいだと思うんですけども。

○東京都 道路率、ちょっと今、手持ちがないんであれなんですけど、都市計画道路って、今、6割ぐらいしかできていない中で、まずは今後10年で優先的に整備する路線というのを決めていますので、そこをつくり、都市計画道路8割ぐらい、骨格が9割、地域が7割ぐらいで、8割ぐらいできるんで、まずはそこを目指して一生懸命頑張らせていただければなと思っていますところなんです。

○委員長 大分大通り化してきてうれしいんですけど。

○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。よろしいですか。

それでは、ただいまの街路の3番目ですけども、継続して検討していただくことでよろしいですか。

(「はい」の声あり)

○委員長 どうもありがとうございました。

○東京都 ありがとうございました。

○委員長 それでは、次は公園事業なんで入れかわりがあります。どうも街路、ありがとうございました。

○東京都 前回から本当にどうもありがとうございました。また引き続きよろしくお願いたします。

○委員長 それでは、本日の4番目の検討事項ですけど、公園事業について、御説明をお願いします。

④野山北・六道山公園

(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。

それでは、今の公園事業について、委員の皆様からの御発言をお願いいたします。では、中村先生。

○委員 ありがとうございました。事業の内容自体は、伺っていて非常すばらしいものだというふうに思いましたけれども、再評価の中での説明ということで言うと、もう少し工夫が必要かなという感想を持ちました。

例えば今日のパワーポイントの資料もそうですが、前回、25年と比べて、どれだけどう進捗して、5年前の再評価の時点で予定していたものと比べてどうだったのか。うまくいったのかいかなかったのか、では、なぜいかなかったのかみたいな、そういうところに焦点を当てたような議論をしたほうがいいのではないかと、というのが1点であります。

さっきの道路だと、延長が長い中を区切ってやっていくんで、ここ終わりました、ここ終わりましたと事業の効果の発現がわかりやすいんですけども、公園事業の場合、この場合は昭和62年に始めて、途中で広がって、全部終わるまで、多分、ずっとこういう形で事業認可を延ばしていくんだと思うんで、用地取得率がいくつに上がりました、開園率が上がりましたという話でいくと思うんですけど、そうすると努力がなかなか伝わらないと思うんです。せっかくなので、この5年なり、10年なり、再評価の間に行った事業者さんのほうの努力、あるいは難しかった点などを重点的に御説明いただいたほうがいいのかなという感じがいたします。また次回機会があれば、そういうことで工夫をいただけたらというお願いでございます。

○東京都 はい。

○委員長 田村先生。

○委員 御説明、どうもありがとうございました。中村先生と同じように、事業自体のことというよりは、質問は、そこに付随する話になってしまって、直接的でなくて大変恐縮なんですけども、中村先生からも出ましたけど、前回評価との関係で、平成25年度の第1回目ときの評価がありまして、委員の発言の中ではボランティアの話、今回もしていただきましたとおり、例えば資料だと9ページということにもなりましようけれども、5年前もボランティアの維持・確保体制ということについて、継続できるんだろうかという点の指摘があったかと思います。

前回の評価のときには、その審議会の委員に対しては説明があったわけですけども、改めて伺うと、今回、資料の9ページですと、ボランティア登録者というのが436名になっているんだというようなこと。それから、下草刈りについても継続してやっているんだということから推測すると、世代交代といえますか、ボランティアの方々が比較的高齢になっている中でも、人のかわり方が順調に行っていた

り、ボランティアの登録が拡大していたりとかして維持されているという推測は容易だと思うんですが、そのようにボランティア体制ということを維持することによって、436名ということでありませけれども、例えば、ここで年齢分布はどうなっているのかとか、登録者の居住地域の問題がどの程度影響があるのかわかりませけれども、そういう分布はどうなっているんだろうかというようなことなどが気になる点なので、簡単に教えていただければということなんです。

このことは、評価委員会の第1回目ときのちょうど反対側にもなるのかなと思って考えてきたんですけれども、今度はボランティアにお願いすることによって、その分、コストはかからないというふうに思える面があるんです。そうすると、消極的な意味でのBに入れるのか、ベネフィットとして考えるのか、あるいは消極的な意味でコストはかからなかったということで、分母が小さくなるので、B/Cが大きくなるということもあるのかなと思ったりしたんですね。

ささやかな金額だとは思いますが、ボランティアに依存するということは、費用の面でいくと無償で、ないしはかなり安価に仕上がる、いい意味でも悪い意味でも、そこは判断できると思いますが、そういう体制をとっているということからするとコストの面にも貢献している。もしかしたら低減ということに貢献していないかどうかということがちょっと気になったというのが1つです。

簡単に申し上げると、つまり、ボランティア体制ということについて、前回指摘があったけれども、その後、5年たって改善なり、悪化なりといいますか、その変化はどうなっているんだろうかというのが質問の1つです。

それが1つ目で、いや、ごめんなさい、これで一旦切らせてください。資料の中での確認といいますか、教えていただきたい点がありますので、これは、今言ったことと違いますので。

○委員長 では、今の。

○東京都 最初の御意見にあった前回の評価時からの変化という意味で言うと、整備面積、そのときの時点では取得済みで未整備のところが多かった部分が、整備がかなり進んできているという点はあるかと思えます。

先ほど田村委員のほうから御質問いただきましたボランティアの活動という点についてなんですけれども、最初からお伝えしているとおり、この公園の特徴としてはボランティアの育成にかなり取り組んでいる公園であるというところは変わっておりません。

実際に、その裾野を広げていたり、あるいは若い人にも活動に参加していただくという意味で、今、指定管理者制度の中でイベントの回数ですとか、広報の意味でもインターネットも含めて、さまざまツイッター、そういったものも含めて出しております。

最初は、まずイベントに参加していただいて、この公園に来ていただいて、先ほどの田植えであるとか、餅つきであるとか、そういったイベントに参加していただ

きながら、実際にこの公園を散策していただいて、その活動に賛同していただきながら登録ボランティアということで、労力としては大変になるような下草刈りですとかというものにも参加していただいたりということをしております。また、実際にそういったことに非常に関心のある学生に参加いただいたりということも一方でございます。

年齢構成につきましては、済みません、資料のほうを後ほど用意しないとわからないところがございますけれども、確かにボランティアを実施していくことは非常に難しい中で、この公園は、イベントをきちっと打ちながら、実際に自然観察ですとか、ハイキングですとか、そういったものも含めて体験をしていただきながら親しんでいただいて、ボランティア登録というものを継続してやっていっているというところがございます。

コストの面のお話がございますけれども、維持していく上で、先ほど言ったとおり活動の範囲が広がっていたり、外来種の駆除であったりとか、選択的除草といいますけれども、草地のところで生物多様性をさらに増やしていけるような取り組みですとか、少しずつさらに進んだ生物多様性を目指すような活動に従事していくというところが一方でございます。

ですので、労働力としてという部分もちろんあると思いますけれども、体感していただきながら、体験していただきながら、生物多様性についての理解者を増やしていくという側面のほうが非常に強いかなと思っております。

○委員 どうもありがとうございました。今の点は、まさに1回目ではそうすけれども、間接的効果でもないんですけども、しかし、重要な付随的というか、単に波及的な効果を持っているということをどう評価するのかということも出るというのかなと、範囲が広がるので、容易なことではないと思いますけれども。ありがとうございます。

では、もう2つだけ。この事業に関係するところと全く資料の読み方といいますか、図の示し方ということについて教示を受けたいと思っておるんですけれども、まず1ページ目で、2.6ヘクタール、今回は評価対象外のところもわずかながらあるという印になっているかと思うんです。ここは単純に質問なんですけれども、事業を別に行っているわけではないということなのか、どういうことなのかということだけを簡単に教えていただきたい。2.6ヘクタールのところの評価対象外のところが若干あるということについて、具体的にどうなっているか、教えていただければというのが1つです。

2つ目は、資料の4ページ目になりますけれども、すごく細かい図になっているので、本当に教えていただきたいというだけなんですけど、色が各種ありますよね。今回の対象事業部分だと斜面、丘陵なのでもしれませんが、公園の中では茶色に着色されている。それに対して、例えばですけれども、自分自身がよくわかる場所という意味で、駒沢オリンピック公園は黄色の表示とか、神代植物園はピンク色ということですかね。井の頭恩賜公園ですと水色になっている、小金井公園もそ

うですけれども、この色塗りって何か意味があるのかなということです。

済みません、せっかくなので勉強のために教えていただければと思いますけれども、この色塗りには意味があるということでしょうか。それから、この色塗りされた色は何を意味しているのか。済みません、本当に付随的なんですけれども、教えていただければと思います。

○東京都 まず最初の今、パワポで映しているところの事業認可区域の認可対象外のところの2.6ヘクタールにつきましては、新しく平成26年度に追加で事業認可をとったところで、それほどまだ年数はたっていないんですけど、事業を進めていっているところになります。

続きまして、済みません、私どもが入れている資料で説明できないので非常に心苦しいんですけれども。

○委員 済みません、ちょっと気になったもので。

○東京都 公園緑地部計画課長の根来と申します。

これ、実は私ども、多様な生物が生息できる都立公園づくりという事業を持ってございまして、それを立ち上げる際に都立公園を分析した際の図面になってございます。正確なところは、今、手元にないんですけれども、茶色は丘陵地の公園ということになるかと思えます。青い部分は、わかりにくいんですけれども、川のところでネットワークが組めるような公園。黄色は、そうしたものがなくて、独立していたり、市街地の中の平地の公園といった区分をたしかしていたんじゃないかなと思えます。

○委員 わかりました。最後のほうは付属的な、今回の評価とは全く関係ないことなんですけれども、色塗りの意味というのが何かあるのかなと思って伺ったということです。

最初のほうは、そうしますと26年なので、事業を行っていても出てこないけども、じきに評価対象の事業が上がってくる、この委員会にかかるということがあるんだなというふうに理解しておいてよろしい、そんなふうに考えておいてよろしいということでしょうか。

○東京都 そうですね。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 そのほか。朝日先生、どうぞ。

○委員 済みません、1つ質問と1つコメントいたしますか、あれなんですけれど

も、質問のほうは5ページの投資効果の定量的評価のところでは教えていただきたいんですけど、直接利用価値は大規模公園のマニュアルなので、代替的な、ちょっと違ったら申しわけないんですけど、この公園以外だったらどこを選択するかというように調べ方をしているのかと思うんですが、ここの緑地だと、ほかに行くとしたら、どういう公園が想定されているのかなということもちょっと知りたかったのが1つです。とても規模の大きい緑地であり、多機能なのでということなんです。

いいですか、先に。

○東京都 わかりました。競合公園につきましては、確かにおっしゃるとおりで、200ヘクタールは当然ありませんけれども、近隣という意味で八王子にある小宮公園ですとか滝山公園、長沼公園、あるいは本当に近いところにあります八国山緑地、これが36ヘクタールぐらい、あと、狭山公園、そういった公園を見ております。

○委員 わかりました。ありがとうございます。中にいろんな機能を持っているので、それを満たせる場所というような選択ですね。

○東京都 そうですね。

○委員 わかりました。

あと、定性的効果のところなんですけども、例えば先ほどもお話があったボランティアだとか環境学習は9ページに載ってまして、国のほうでもグリーンインフラというような概念の話がだんだん出てきていて、例えばブルーインフラもそうです。グリーンインフラのメインに当たるようなものかと思うんですが、その評価軸が、今まではやっぱり緑の行政の中で生物多様性だとか、環境をメインに景観ということだったと思うんですけども、さらに、私がすごくおもしろいな、すごいなと思っているのは歴史とか文化という価値もグリーンインフラの機能なんだというふうに、時間軸的にもかなり広がって、かつ文化的というところまで広がった概念で捉えるようになってきているという話があって、なので、この事業というよりも、将来的にということなのかもしれないですけど、まさに9ページのボランティアだとか、地域コミュニティへの効果みたいなのは、その他というのではなくて、そういったところで評価すべきものになってきているような気がしますので、評価項目として将来的に見直しがあるべきところなのかなというふうに思いました。感想です。

以上です。

○委員長 何かコメントありますか。

○東京都 本当に正直に申し上げますと、大規模公園のマニュアルですと、おっし

やったとおり整備の内容の質的な部分というのは、実は直接利用価値の部分は魅力度といって、中の施設整備が多少反映されるところがありますけども、間接利用価値はもう少し面積、広場、オープンスペース、あるいは樹林地、そういったところの種別といいますか、状況ということでの費用換算ということになっておりますので、おっしゃるような歴史的な観点ですとかをどう入れていくかというところは、済みません、今後の課題にさせていただければと思います。

○委員長 はい。

○委員 ごめんなさい、全く基本的なところがまだわかっていないんですけど、1ページに出てきているもので、赤の線で囲まれているところは開園区域ということで、細長いところは用地が書いていない。

○東京都 赤道。

○委員 これ、道なんですか。

○東京都 園路になっているような、園路については語弊があるかもしれないんですけど、赤道といって山道です。

○委員 これを今後取得していくということですけども、要は利用者にしたら別に不便は感じていないんですよね。私、公園事業、全くわからないんですけど、直接利用価値というのをどう判断するのか。例えばですけども、用地の買えないところは放っておいて、別に利用者の便益というのは、そんなには変わらないわけですよ。

というか、本当は変わるかもわからないですけども、逆に換算上は余り変わらないですかね。例えば4分の1ぐらいが公園から外れた場合に、用地費はごそっと安くなると思うんですけども、便益というのは、結局、周りの公園に移るということを考えると、公園自体が多少小さくなくても、この便益は余り変わらないんですか。僕、素人でわからないんですけど。

○東京都 赤道の部分というのは、先ほど言いました実質的に用地買収をしていく面積、17.6ヘクタールぐらいと言いましたが、そこには含まれていないです。ここは、丘陵地の典型的なところですので、実際の問題の部分といいますと、赤道のところは、基本的には国有地であったところを基礎自治体のほうで用地としては取得といいますか、もらっているような状況になっていくものですので、大きなトラブルという意味ではないかもしれませんが、丘陵地独特の課題としましては、どこまでが境界線かというところは、現地の測量をやっていかないと、先ほど言った実際の赤道の部分と通っている道がどの道かというところが、現地で測ると

非常にずれていたりとか、実際に用地買収に入るときにいろいろと課題がございます。

ですので、少しずつ用地を取得している中では、そこがクリアになってきて、公有地化をされて、公園管理の上で事故等があった場合も公有地化されているところであれば、問題なく対応していけるというふうになっております。

○委員 わかりました。ありがとうございました。

○委員長 そのほかいかがでしょうか。

すごく気になることがあるんですけど、この図で、埼玉県もこういう形にしているんでしょう。ジブリの森とか、何か残しましょうということになっているんですよ。

○東京都 正確に言うと、埼玉県は県として用地を取得されていらっしゃるかわれると、トトロの森の基金であったりとか、自然公園制度という中での取り組みだと思います。

○委員長 つまり、都市公園としては位置づけていないということですか。

○東京都 はい。

○委員長 ということは、どうせなら埼玉県と東京都にまたがる広域行政として、国がもうちょっとちゃんと面倒見ろと言いたくなるようなプロジェクトのような気がしたものですから、申し上げたんです。

それから、今の知花先生の話じゃありませんけど、都市公園事業というのは地主から土地を全て買い取るということですよ。土地を買い取ったら東京都の資産になるわけだけど、それがどれだけ効果的かということが5ページ目の費用便益分析なんですけども、もし公園として東京都が全然タッチしなかったらということ言ってしまうと、土地も買わなければ、地権者が勝手に使うわけで、宅地化されちゃって、そういう意味で、東京都が関係しませんから、全部ゼロになっちゃうんだけど、ウィズアウトの場合、どうなっちゃっているか。それを想像して乱開発されちゃったら困るとか、せつかくの生物多様性のある場所なのに勝手にいじられちゃ困っちゃう。そういう観点から公園事業になったと思うんですけど、もしウィズアウトだったら一体どうなっていたかというシミュレーションというのはあるんですか。

バブルの期とか、いろいろあって、どこかディベロッパーが買っちゃったとしたらどうなっていたかとか、もしかしたら今より人々はハッピーになっていて、もっと便益が出ているかもしれないとか、公園事業をやっていると、そういうことってすごくひっかかるんじゃないかと思ひまして、どうなんですか。やっぱり、こ

これは、絶対に公園として残すべきであるという確固たる信念があることが重要だと思うんですけどね。

○東京都 確固たる信念という意味では、先ほど昭和62年、都市計画の変遷の中で地元自治体の中で非常に強い気持ちとして、前々回ぐらい八国山緑地のところもそうだったんですけども、やはり宅地開発をされたり、あるいはレジャー施設になったりという開発の波の中で、どうしても今残っている緑の島の状態、残っている狭山丘陵を守りたいということで、都市計画を地元の市町村のほうから強く応援の声があって、住民運動としてもあって、公園化されてきたというところがございまずので、その緑を当然ながら最初の状態よりもさらにいい状態で守っていくという意味で、自然保全を進めていくということに意義があると考えています。

○委員長 変な話、地権者は喜んでいるということですか、ふざけるなど言っていたらね。そういうのをちょっと聞きたいなど。それはいいことですが、そのくらい強烈なインパクトがないと、なかなかできない話だと思いますから、どうぞ頑張ってやっていただければ。

ところで、ほかございますでしょうか。今日いろんな観点が出ましたけれど、また次に向けてよろしくお願ひしたいと思いますが、もし特段御発言がなければ、ただいまの公園事業について、継続して検討していただくということでよろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

○委員長 ありがとうございます。それでは、継続でよろしくお願ひします。

○東京都 ありがとうございました。

○委員長 それでは、今日4つありましたのが全て終了いたしましたので、進行を事務局にお返しします。

(事務局より今後の日程等について説明)