

## 令和4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4年9月5日（月）午後2時00分から午後4時33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）

中村 英夫（日本大学 理工学部 土木工学科 教授）

朝日 ちさと（東京都立大学 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）

### 4. 審議会に付した議題

（1）令和4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3号線及び放射第25号線

②東京都市計画道路補助第54号線

③福生都市計画道路3・3・30号線

④東京都市計画道路補助第29号線

⑤東京都市計画道路補助第29号線

### 5. 議事の概要

（1）令和4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3号線及び放射第25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。

ただいまの事務局の説明に対して、委員の皆様から御質問ございますでしょうか。お願いいたします。知花先生。

○委員 いいですか。御説明ありがとうございました。細かいことで1点確認させていただきます。

先ほどの用地の話で、前回94%が今回98.2%で、4.2ポイント上昇したということなんですけれども、用地費は前回98%が98.2なので0.2ポイントで

すね。4.2ポイントというか、4.2%の土地を0.2%の費用ということなんですか。そこが理解できてないんですけれども。

○東京都 用地課長の樽見でございます。

ただいま御質問いただきました施行率、用地費としての執行率の部分と、それから取得率の部分の関係性なんですけれども、必ずしも、連動しているものではございませんで、それぞれの画地ですとか単価に応じて連動しない部分が出てくるところでございます。

○委員 なので、用地費としては、そんなに前回からは増えてはいないということですね。

○東京都 はい。おっしゃるとおりです。

○委員 ありがとうございます。

もう一つ、今回の区間じゃないんですけれども、この①番を映した写真が2ページに出ていますね。大久保通りとの交差点より南側。写真がそう見えるだけかもしれませんが、たくさんビルが建ち並んでいます、まだこれを広げなきゃいけないんですか。もう広がった後ですか。

○東京都 広がった後です。

○委員 だから、この99%なんですね。一見すると2車線に見えたものですから。この幅で足りているんですね。

○東京都 補足いたしますと、現状、北側の弁天町区間が2車線しかありません。よって、南側の薬王寺区間も2車線で絞っています。空間的には4車線の空間が確保できています。安全上2車線に絞っているということでございます。

○委員 分かりました。ありがとうございます。私は以上です。

○委員長 そのほかいかがでしょうか。お願いします。

○委員 坂井です。1つ意見と1つ質問をします。

今回、事業の投資効果ということで、ネットワークというのは非常に大事だと思いますので、非常にいいなと思いました。2点目に環境改善というふうにしていただいて、これもとてもいい指標だというふうに思います。ただ、これがために、いま一度断面に戻って見た場合に、この中央分離帯のところ、2メートルという大きな中央分離帯、大きいか小さいか分かりませんが、私には十分かなと思われ

る中央分離体がありますので、こちらを緑化するようなことは可能なんではないかというのが1点目です。

2点目は質問ですけれども、同じく断面です。3ページの断面で、車道にも自転車があって、歩道にも自転車があるんですけれども、これはどのように使い分けされるのでしょうか。多分に、子供を乗せているのは歩道を歩けるので、その方々というふうにも思いますけれども、混乱が起きるんじゃないかと思いますが、このようなことは通常されていることなんではないか。お願いいたします。

○東京都 2点目の御質問から先に回答いたします。

道交法上、自転車、特にスピードが出ている自転車は車道を走ってくださいというのが原則でございます。一方で、この路線は自転車歩行者道という扱いでございます。例えば、徐行運転ですとか止まれるようなスピードであれば、歩道の中を走っても構いませんというのが立てつけでございます。

歩道の中も、視覚的にブルーのラインがあって衝突事故等が起こらないように分離をして安全対策を講じております。

御説明になっていきますでしょうか。

○委員 よろしいですか。自転車を、これからは増えると思いますし、こういう道路を造るのはいいと思うんですけれども、他方で、今まで造ったところにはないのだけれども、新しく造ったところには自転車道があって、また自転車道がなくなるということが非常に多く起こっていると思いますので、安易に面積があるから車道にも歩道にもということについて疑問があったので質問した次第です。

○東京都 ありがとうございます。

先生御指摘のとおり、連続性の確保は引き続きの課題であり、ナビマークなどの路上表示も活用し、安全対策に気をつけながら整備を推進していく必要があると認識しております。

○委員 分かりました。

○委員長 どうですか。中央分離帯に木は生やせるか。

○東京都 確認をいたしました。先ほども申し上げましたとおり、この路線は非常に高低差のある路線です。上り線、下り線でも高低差があって、複断面になっております。こうしたことも含めて交通管理者と協議をしまして、ここについては、安全性の観点から中央分離帯の緑化は適切ではないとされております。

○委員 分かりました。

○委員長 朝日先生。

○委員 2点お伺いさせていただきたいんですが、1点は12ページのその他のコスト削減の取組のところ、「無電柱化に当たっては、東京都無電柱化計画を踏まえ、新材料等を積極的に活用」とありまして、無電柱化はコスト増に当初よりもなることが多いかと思うんですけれども、ここで特に書いていらっしゃるの、具体的には画期的な何かコストに有効な策があるのでしょうかという質問が1つです。

もう一つは、先ほどの9ページの緑の創出のところ、これの定性的効果の景観のところの説明としてされていたと思うんですけれども、緑化に当たっての効果を、例えば、水害が増えたりしている中で雨水の排出に役立つとか、そういった観点というのは景観ではなく、どちらかという防災として見込むことができるのか、あるいは、こういった定性的評価の中で、どのように考えていく見込みがあるのかというところを教えていただければと思います。

○東京都 御質問ありがとうございます。

まず、12ページ目の無電柱化の話でございます。建設局では、無電柱化の新材料の開発ですとか、区市町村に対する技術支援ですとか、無電柱化の推進に資する取組を講じております。例えば、無電柱化も浅く埋められればコスト削減につながるわけです。そのような動向も踏まえながらコスト削減に努めていくという趣旨で書いております。

2点目でございます。確かに、緑化によって雨水の流出量が減るですとか、確かに効果はあると思いますが、今回は、そこまで踏み込めていないというのが実態でございます。広大な土地の緑化による効果であれば出せるのかもしれませんが、道路緑化による流出抑制効果については、今の段階でノーアイデアでございます。そこをどう表現していくかについては、引き続きの検討事項と考えております。今回は景観の観点でまとめさせていただいたというところでございます。

○委員 分かりました。道路空間の中の緑の量としては、まだ明確に効果としてこの評価の中で書ける段階にはないということですね。

○東京都 そうですね。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほか。中村先生、お願いします。

○委員 中村です。御説明ありがとうございました。

1点質問、1点はコメントみたいな話なんですけれども、質問は、先ほど知花委員がおっしゃられた用地の関係のところ、細かい話なんですけれども、10ペー

ジの数字が、取得予定面積が6,205なんですけれども、前回のチェックシートを見ると6,279となっているので、打ち間違いだったら打ち間違いということになります。

そうすると、94%のところも、割り算すると今回95になっているので、もし変わったのなら変わったような書き方をしたほうがいいですよということなので、事実確認だけ、変わったんですよということだけです。

それから、2点目というかコメントのほうは、自転車道の話なんですけれども、さっきお話を聞いてよく分かったんですが、たまたま昨年、薬王寺区間のところもやっていたので、資料を見ていたら、ほぼ同じ断面なんですよね。同じような断面図が載っていて、やっぱり車道にも歩道にもあるということなんです。東京都の道路の場合、一昔前ですと、4.5とか5メートルぐらいあると、結構歩道のほうに区域を分けて、ここは自転車ですよ、ここは歩道ですよみたいな形でやっておられるのが多かったですよ。

ここ数年で、自転車は車道ですよという本来の道交法でやりましょうというようなことがある中で、車道のほうに自転車の空間を取っていくということがある中で、今回も99%、98%の用地の取得率になってくるということは、もう歩道のつくり方というの、大体の方針が固まりつつあるんだろうと思うんです。

そういうときに、車道にも自転車の空間をつくり、歩道上にもちゃんと空間を分けますってやっていると、結局どっちつかずになって、利用者が相変わらず好きなほうを行っていくというような形になって、仕方ないというような気も半分しつつも、でも、本来はどこかで切り替えていかなきゃいけない状況なんだろうなと思ってるんです。

今回どうなっているかということで、必ずこうしたほうがいいですよという私も強い意志を持っているわけじゃないんですけれども、どこかの時点でやっぱり舵を切ることが必要になってくるのかなという感じもいたしますので、特に今、少し前から、道交法が舵を切り始める前からやっていて今出来上がりつつあるものは、なかなか難しいとは思いますが、少し地元との調整なんかしながら、利用者が迷わないように、当然、安全は第一優先なんですけれども、かつ、迷わないようにということをごまかしながらやっていたらと思います。

以上です。

○東京都 まず、1点目の御指摘でございますけれども、先生おっしゃいますとおり、今回、全体の取得面積について精査のほうをさせていただいております。前回から若干減少しているところがございます。現在、6,205㎡というところがございます。区道と近接している画地がございます。こちらは境界が未確定だったところを確定させたものということでございます。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

もう一点だけ。その数字で残っているのは100㎡ちょっとですよ。ということ

となんです、もしそれが、例えば、先ほどの擁壁を造るようなところで残っていると、結局、その前後も含めて、擁壁工事ができないといったような形になってくるんだと思うんですけれども、今残っている100㎡少しというのは、そういった大きな工事に支障のないような、当然、歩道の築造とかには支障があるのかもしれませんが、4車線の交通開放であったり、そういったことには支障のない部分というふうに理解をしてよろしいのでしょうか。

このまま行けば、少なくとも車道の交通開放は早期にできて、歩道はもしかしたら少し遅れるかもしれない。そのような理解をしておいてよろしいのでしょうか。

○東京都 未取得となっている用地は、先生御指摘のとおり、本線開通に影響を与えるものではありません。歩道の一部が整備できないということでございます。早期に車道の4車線化を実現し、事業効果の早期発現に努めてまいり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。不幸中の幸いというか、引き続き、頑張っていただけたらと思います。ありがとうございました。

○委員長 そのほかよろしいですか。

私から1つは要望なんですけれども、もう一つは、これから先のことについてですが。

要望は、今日、この話は環状3号線ということですが、東京都の道路の呼び方が環七通りとか環八通りとか言いますが、これを環三通りとは言わないですよ。どっちかという、外苑東通りとかと言って、外苑東通りと言ったらここは指さないとか。そのニックネームのつけ方を統一していただければと。

環六通りと言わないですよ。山手通りと言いますよね。何で環七と環八はそう言うかとか、何か理屈に合わないなと思って。外苑東通りはこっちは指さないとかということだと思うんですけれども、名前のつけ方をちゃんとしてほしいというのが要望です。

それから、これからの道路の事業評価についてですけれども、何もここだけじゃないんですが、道路空間というのは、地表面だけじゃなくて地下もありますよね。今般、最近のいろいろな雨の問題だとかということから言ってしまうと、道路の地下空間がどうなっているかというのは、すごい関心があると思うんですよ。

今回のこの環状3号線の事業で言うと、結局、ぶつ切りの1つ、北と南がくっついて長くなったと言うんだけど、そのぶつ切りの1つの道路表面上、つまり、ちゃんと舗装ができて、ちゃんと自動車を通れるようになりましたと。北側と南を合わせると、かなりの区間、自動車の流れがよくなりましたし、それから、中央分離帯も造り、街路樹も生やしましたと。それは道路の表面のことですよ。道路の地下では一体何が起きているかということ、ちゃんと埋設管を埋めましたと。

埋設管を埋めましたと言うんだけど、じゃあ、埋設管がどこからどこまでつなが

りましたとか、下水道としてどれだけ機能を果たすようになりましてとか、そういうことがないと、埋設管を埋めただけじゃ、ただ埋めただけじゃないかと、全然役にも立ってないんじゃないかということになってしまうと思うんですよ。

結局、環状3号線として、全体として、どういうふうに下水管を配置するんだとか、そういう中の一環であるということの認識がよく分からないという。これから、今後は、先ほど言ったように、洪水の問題とかが大きくなってくると思うので、もう今のうちからそういうことの準備を、道路空間というのは、何も自動車だけが走る空間じゃなくて、その地下空間というのは、排水とかそういうところの役に立つところであるとか、あるいは、今後の東京都の地下鉄計画の用地として予約されているところであるとか、そういう方面に発展していかないと、B/Cというものもこれまでの話になってしまいますよね。もっと便益というのはあるんだよという。道路をちゃんと整備するということは、道路の地下まで整備するということであって、それはこんなメリットがあるんだよと。

そういうところにアンテナを張っていただいて、今後の事業評価の参考にさせていただければと。これもお願いですが、よろしくお願いします。

そのほかよろしいですか。

では、この案件は継続してやっていただきたいということでよろしゅうございませぬ。

(「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、時間もあまりないので、次の本日の街路事業の6に移りたいと思います。よろしく申し上げます。

## ② 東京都市計画道路補助第54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。

ただいまの御説明に対して、何か委員のほうから御指摘ございますでしょうか。お願いいたします。

○委員 御丁寧な御説明どうもありがとうございました。

道路の建設とバスというモビリティを関連させて整備していくということが、非常に意義深いと思ってお話をお伺いしていました。お伺いしたいのは、バスの路線のほうは、全部動かすということなんですよね。そういうときに、例えば、複数の会社が同じような区間を走らせていてその調整とか、大変だったのではないかと思います。

そういった部分で、たしか前回の審議のときに、バスの路線を動かすのが難しい

のではないかというようなことが議論されていましたが、こういった部分をクリアすることによって整備が進めることができたのかどうか。こういうことを絡めてやっていくことは今後すごく大事なことだと思うので、その辺り少し御説明いただけたらと思います。よろしくをお願いします。

○委員長 いかがですか。

○東京都 ありがとうございます。

具体的な調整は事務局がやっておりますが、先生おっしゃるとおり、各バス会社は競合をしておりますので、なかなかその辺りの調整というのは難しいと認識してございます。

ただ、先ほど写真を見ていただいたとおり、バス運転者にとっても非常に運転しづらく、危険な路線であると思います。よって、新しい道路に転換をしていくということが、バス事業者側としてもメリットがあるのだらうと思っております。この辺りと踏まえ、事務局とも意見交換をしながらやっていきたいと思っております。ありがとうございます。

○委員 そうすると、歩行者側だけの安全じゃなくて、歩行者と運転者側の両方の安全を保ちながら整備されていたということですね。

○東京都 そうです。おっしゃるとおりです。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがですか。

御発言がないようなので、私のほうから。この地区、今回、補助54号線の対象になっている地区全体は、ちょうど京王線と小田急線に挟まれたところで、小田急は高架連続立体交差事業は完成したけれども、京王線はいまだに遅々として進んでない。結局、京王線を渡る踏切が全部細くて、そこで全部自動車が詰まってしまって、その影響が右のほうへどんどん出てきているというということで、拡幅しようにも、踏切がネックになってしまって、拡幅したって意味がないというような状況だったわけですね。

この54号というのは、それに穴を空けるようなプロジェクトで、そういう意味でB/Cも大きいのではないかと思うんですけども。そういう意味で、どんどんこれが進捗するということは大変結構なことだと思っております。

先ほど来のバスですが、この地域だから、結局、昔、田んぼだったところのあぜ道が道路になったようなところばかりで、バスが通れるようなところじゃないところに無理矢理通しているの、やっぱり整備された道路ができれば、そっちを通すというのは当然のことだらうと思っております。

私が知りたかったのは、そういうところですから、都市計画道路を造るのも大変だったんじゃないかと思うんですが、今見たら、この補助54号線というのは、昭和21年に都市計画決定されている。この昭和21年の頃というのは、私もまだ生まれてないんですけれども、こんなところ、都市計画道路を造るだけの人が住んでいたのかどうかというのもよく分からないので、この昭和21年都市計画決定というところに目を当てると、その頃から、この辺り、この補助54号線以外にもいろいろな道路のネットワーク計画というのがあったのかなというのが大変興味があった。

もし時間があるとき、こういうふうな道路計画だったんですよということを教えていただくと大変ありがたいと思います。別に質問でも何でもありませんので。そういう地域柄だということを知っていると、また違うと思いました。

ほかよろしいですか。よろしいですか。

それでは、この事業も継続してやっていただくということで異議ございませんか。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す。

それでは、引き続き、整備をよろしくお願いいたします。

ちょうど2つ終わって、1時間ぐらいたったようなので、休憩を10分間取らせていただきます。3時10分から再開するというようにして休憩といたします。

午後3時00分休憩

午後3時09分再開

○委員長 再開してよろしゅうございますか。

それでは、本日道路の3個目、福生都市計画道路について、事務局から説明をしていただきます。よろしく申し上げます。

### ③ 福生都市計画道路3・3・30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、ただいまの福生の街路について、委員の皆様からの御発言をお願いします。朝日先生、申し上げます。

○委員 御説明ありがとうございました。

大分その性格が違う道路ですというお話がございまして、工業路線ですね。B/Cのところ、かなり落ちて、数値が悪く、数値が2.3から1.8に落ちていて、

5ページの交通量の減少のところが大きいのかなと思うんですけれども、ちょうどこの辺りの道路利用は、工場の事業所の撤退なんかがあった時期なんじゃないかなと思うんです。東芝の事業所だったり、羽村とか青梅の辺りはそういった話もありますし。

今回、その影響かどうかは私は分からないんですけれども、こういった性格の地域、需要がかなりそれで変動してしまう部分があって、市町村レベルで見たときの地域経済で見ても、かなり大きな影響を受けるのと同様に、交通量も変動が見込まれるわけですね。

一方、工業地域なので、その後、物流センターとかそういった形に切り替わって、引き続き、道路の必要性というのは大きい。でも、性質がまた変わってきたりするところがある。従業員の利用よりは高速道路に出ていくため物流利用に、そういった細かな変化はあると思うんです。

変動の大きさというところが都心に比べると少し特徴的かなと思ひまして、この交通量を見るときに、もちろん街路としては、この福生のまちづくりに関しての効果というのも大きいかとは思ひますけれども、幹線の産業道路としての性質を見るときには、そういった変動の大きさがあると思うんですよね。もう少し長期で交通量を見てもいいのかなというふうに思ったところです。

それから、そういった工業地域としての性質がどういうふうに少し変わってきているのかということも、教えていただければと思ひました。以上です。

○委員長 事務局、いかがですか。

○東京都 ありがとうございます。

先生おっしゃるとおり、5年前とかなり物流の形態も社会情勢も変わってきています。よって、単純に交通量だけで評価をするだけでは、真の事業効果とは言えないのかもしれませんが、定性的な評価になるかもしれませんが、少し長期的トレンドを見ながら、先生から教えていただいた工場の撤退の影響ですとか、その辺は幅広に見ていきたいなど。この路線に限らず、そういった視点を持っていきたいなどというふうに、今、お話を聞いて感じたところでございます。

○委員 よろしくお願ひいたします。

○委員 坂井です。

この定性的な評価で、先ほど1件目は環境でしたし、今回、暮らしというように、昨年度から随分違った視点で見ていただいて、とてもいいなと思ひております。

なので、私、これはアドバイスということで取っていただければと思ひますけれども、この暮らしのところで、この資料を見ると、立地適正化で誘導区域から少し離れているので、用途地域を一低から二中高という、4段飛ばしぐらいのことを

しているので、自分で都市マスを見に行ったんです。

都市マスで見ると、ここは中心商業地域というふうに特にこれは今年できた都市マスですね。真っ赤っかになっているので、それは当然だなと思ったので。すいません。この資料に載せる資料は都市マスのほうがよろしかったかなと思ったという話です。以上です。

○委員長 どうも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 知花先生、お願いします。

○委員 御説明ありがとうございました。

聞き漏らしか勘違いだったら申し訳ないんですけども、前回議事録で交通事故減少便益が話題になっていて、これが要は37億円あって高過ぎないかみたいな議論があって、それが今回0.2ですよ。だから、随分下がったなというのと、要は、結局2.3が1.8になったというのは、ほとんどそれなのかなと思ったんですけども。何でこんなに大きく変わったんですって。

○東京都 こちらは前回の委員会の後に、そもそもの計算、値自体が間違っており、訂正をさせていただいております。ちなみに、現在、ホームページに掲載されている、前回委員会時の値としましては、走行時間が158.2、走行経費が7.2、交通事故減少便益が0.2となっております。

○委員 なるほど。37億が随分割合が大きい、23%だという議論になっていましたけれども、今度逆に、0.2というのも随分小さいなという気もするんですが、あんまりここは減少しないんですか。前の議事録を見ても、2%ぐらいじゃないかという話があって、2%からしても、ワンオーダーぐらい小さいですよ。2,000万ってあまり出てこない気もするんですけども。しかも、見たら割と歩道もあるし、割と効果がありそうな気もしたんですが。

○委員長 前回の2.3というのが間違った計算だったと、今、そういうことですか。正しくは幾らになるんですか。

○委員 でも、1.8、そんなに変わらないじゃないですか。いや、分からないです。

○委員長 知花先生は、前回と今回がこんなに違うのはどうしてだというのが最初の動機ですよ。

○委員　そうですね。はい。前回議事録を見て、37億をここに計上されていて、さすがにそれは高過ぎないかというのが議論になっているんですけども、それは調べておきますで終わっているんですよ。29年は。それが今度0.2になっているんですけども。修正だとしたら、分かるんですけども、にしても随分極端から極端な変化だなというのと、多分、37億もあれば、2.3で37引いてしまうと、多分同じような値じゃないですかね。いや、分かりません。井勘定ですけども。

○委員長　つまり、前は間違っているというなら、間違っているのを正した数値にしないとおかしいですよ。少なくとも。

○委員　そうです。

○東京都　繰り返しの御説明になりますが、前回、先生から御指摘を受けて、確かにあまりにも高過ぎるということで、その後、局に持ち帰りまして、そのデータ自体の値が間違っていましたということで、今、直近のチェックリストもホームページ上に載っておりますけれども、その数字としましては、事故減少便益としては0.2。前回は0.2、今回も0.2ということになっております。

○委員　今で言うと、そうすると、前回のB/Cは2.3じゃない。

○東京都　それも踏まえて2.3です。

○委員　それでも2.3。

○東京都　そうです。

○委員　じゃあ、2.3が1.8になったのは、それじゃないんですね。

○東京都　そうです。

○東京都　私のほうから御説明いたしますと、この計算に当たって、いわゆる路線としての影響の範囲の中にどれだけの交差点が入っているかが非常に効いてくるところなんです。なので、この場所については、そういった交差点数がそもそも少ない。

例えば、区部で言えば、横から入ってくる道というのは延長の中にいっぱいあるんですけども、そういったところを加味すると、非常に事故率というのが高くなるので、太い道路を造ることで、その便益が高くなっていく傾向にあるんですが。そもそも、ここはそういう道路がないところなので、数値が低くなってしま

んです。

なので、そういうところで、あくまで計算上の話になってくるんですけども、便益が少なくなるという傾向にはなってくるということになります。

○委員 なるほど、確かに前回の御説明でも、前回は高かった理由としてそういう交差点が多いんじゃないかという話だった。実際は交差点がほとんどなかった。

じゃあ、そうすると、37億が0.2になったのに。ごめんなさい。前回は2.3で、今回1.8というのは、もう一回確認で、便益が減ったんですか。交通事故減少便益以外のものが減ったのか、ほかのコストが増えたのか。これはどういう計算で0.5なんですか。

○東京都 改めて数字を申し上げますと、前回の走行時間短縮便益が158.2億、走行経費減少便益が7.2億、事故は0.2のままということなんですが、まず、走行経費減少便益については、原単位そのものが1割ほど落ちていますというところで多分説明できるんだらうなと思います。一方で、時間短縮便益については、原単位は伸びているんです。1割ほど。そうすると、交通量の影響を受けているのではないかというふうに思っています。

○委員 先ほど交通量が減ったという、あれのせいですか。

○東京都 はい。

○委員 なるほど。状況はよく分かりました。ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがですか。

また私からなんですが、先ほどの説明の中で、福生市は立地適正化計画を行ったと。その一環として、先ほども出ましたけれども、二中高にしたとかそんなことがあるんですが、社会情勢の変化というのがこの2番目にありますよね。そこにそういうことは一切記述されてないんですけども、そういうことを記述した上で、つまり、正直言って、圏央道ができてしまったりいろいろ周辺の事情が変わって、福生市としては、人口減少社会も背景にあって、立地適正化計画を策定しましたというのがあって、それが大きな社会情勢の変化で、それによって、費用便益比1.8というお話が今出ていますけれども、それ以外に、この道路が立地適正化計画の振興にどれだけ寄与しているかという定性的な効果もあると思うんですよね。その辺りの記述があると、読むほうとしては、見るほうとしては、よく分かるんじゃないかと思うんです。

立適は結局のところ、圏央道ができて、物流施設の立地がしやすくなってということも背景にあると思うんですけども、そういった世の中の物流への移行に伴う変化というのを十分受けているという、そういう感じが定性的には言えると思

ます。もちろん、定量的に評価したいところだけれども、なかなかそれは難しいと思いますので、福生市が策定した立地適正化計画に近づくような機能をこの道路を果たしているとか、何かそういうような記述があると助かるんじゃないかなというふうな感じがしました。

だから、今、費用対効果、知花先生が御指摘のように、走行便益とかそれだけじゃないというようなものもありますよということを、一時代というか、10年くらい先取りしたような表現の仕方もあるんじゃないかなというふうに思いました。御検討願えれば幸いです。

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この案件もここで終わるというわけにいかないなので、継続ということでもよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 ありがとうございます。それでは、福生の道路も継続してよろしくお願ひします。

○東京都 ありがとうございます。ここで説明者が替わりますので、少しお時間をいただければと思います。ありがとうございます。

○委員長 それでは、本日の4個目ですが、品川区大崎三丁目の補助第29号線の事業評価に移りたいと思います。説明をお願いいたします。

#### ④ 東京都市計画道路補助第29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す。

ただいまの御説明に対して何か。知花先生、お願いします。

○委員 御説明ありがとうございます。大変よく分かりました。

うまく言えるかどうか分からないですけれども、いつも大体こういう事業評価って、定量評価に出てくるやつが基本的にはメインで、どっちかという、定性効果はこんないいこともありますよというサブの目的のように聞こえることが多かったんですけども、これに関しては全く逆のような気がするんです。

要は、最初の主目的にあるものが、防災性の向上というのが一番にくるわけですし、あと、良好な都市景観とか、要は、定性効果がメインで、言い方が極端ですけども、B/Cが必ずしも1を超えてなければという話じゃないですよ。だから、それをこういった事業においても一番に、要は、B/Cで出している走行時間短縮であるとか、そちらはあまり主目的じゃない気がするんですけども、やっぱ

りこの値でということになるんですかね。

○東京都 ご質問ありがとうございます。

道路整備におけるB/Cの算定は、3便益による計算手法を採用しています。今回は、一般的に街路事業で使用しているマニュアルに準じて算出して、資料をまとめています。

ただ、委員の先生がおっしゃるとおり、この路線の主な整備目的は防災性の向上ですので、定量的な費用便益に加えて、定性的な防災性の向上をより評価していただけるように、資料をまとめさせていただきました。

○委員 ありがとうございます。

答えがあるわけじゃないんですけども、どうしてもB/Cがあって定性というイメージ、私もそうだったんですが、説明のしようによっては、まだコストの換算はできてないんですけども、基本的にはこれぐらいの費用がかかって、こういう効果があるんだと。ちなみに、いつもの計算しても、B/Cは1超えるという、その主従が逆転する場合もあるのかな。説明の仕方ですよ。そういう面もあるのかもしれないですね。

○東京都 ご意見ありがとうございます。

○委員 これは細かいことなんですけれども、今回、5ページに出てくる断面を見ると、自転車の通路と歩行者の通路の間に街路樹というんですか、樹木があるじゃないですか。けど、自転車と自動車の上に樹木がある場合もあって、これは何でここはこうなのかとか、そういうのってあるんですか。

○東京都 この路線は住宅地内を通る都市計画道路であります。そのため、可能な限り沿道の方々にも使いやすいように、このように歩道の真ん中に街路樹を配置して、歩行者と自転車を構造的に分ける計画を採用しています。今回の評価区間においては、交通管理者である警視庁と、道路設計の調整は終わっています。しかし、路線全体ではまだ終わっておりませんので、自転車は車道を通行するのか、またはこのように歩道の中を分離して通行するのか、今後、現地を確認しながら、調整を重ねていきたいと思っております。

○委員 これは近隣住民の要望というわけではないですよ。

○東京都 近隣の方々からの要望ではございません。

○委員 それをやってしまうと、ばらばらになってしまいますよね。

○東京都 はい。事業者として、沿道の状況を確認しながら自転車が走行する位置を計画しています。

○委員 なるほど。分かりました。ありがとうございます。以上です。

○委員長 どうもありがとうございます。先生、お願いします。

○委員 ありがとうございます。

今の御質問、私も全く同じ質問がありましたので、重ねてコメントですけれども、今の断面だと、歩道上に自転車があるんですけども、歩道上にある自転車と車道上にある自転車というのは、道交法的には違うものなんでしょうか。

○東京都 ご質問ありがとうございます。今回のように、街路樹を歩道の中央に配置して、歩行者と自転車を構造的に分けた場合は、自転車は上り方向、下り方向の双方向に行けます。一方、車道のうち歩道寄りの舗装面を青く塗って、自転車レーンとして整備している箇所もあります。そこでは、自動車の進行方向と同じ向きに矢印を路面表示しています。自転車は、自動車と同じ方向しか行けない規制がかかるという形になります。

○委員 そうですね。ここはすごく住民の方とよく御相談されて、自転車はどっちを通っていたほうがいいですかというお話は今後詰めていかれると、木密担当課長は本当大変だろうなと思って敬意を表しますけれども、いろいろと住民の方とお話される中で、ここの歩道の造り方はよくお話されたほうがいいかなと思ったのと、もう一方では、防災で延焼を止めるために樹木の機能・役割というのは無視できない。

そういう意味でも、住宅に近いほうがいいのだという、これは研究も私もしていませんし、されているのはあんまり聞いたことがないんですけども、そういうことも街路樹の専門の先生に聞かれたりして、やっぱり防災が一番だと思いますし、延焼を止めるのが一番だと思うので、樹木を最大限に活用するというのをここでは、人のため、もしくは火のため、防災のためという両側面からよく考えて断面を考えていくと、沿線の住民の方の理解とかも得られて、事業が早く進むことを願っていますし、いろいろな意味でいいんじゃないかと思いました。以上です。

○東京都 ご意見ありがとうございます。道路の歩道内のしつらえを検討したうえで、地域の方々の声をお聞きしながら整備してまいります。

○委員長 お願いします。

○委員 この事業に関して異存はなくて、どちらかというと、先ほど知花先生のほ

うからお話のあった評価の枠組みの話なんですけれども、最初のほうで、私もB/Cがメインで定性的効果がおまけというような立てつけに見えてしまうようなところは、どうしても出てきてしまうと思うんですけれども、初めのほうに内山先生がおっしゃったとおり、利用って何なのかという点です。少なくとも道路の上を走る人のところは貨幣換算していますけれども、道路空間の利用という意味での多元的なところというのを定性的効果で評価しますので、その表現の仕方を、見るほうがどういう見方をするのか。やっぱり3便益は部分的なんだというところの把握をきちんとしてもらう形で公表する必要があるというのが改めて思ったところです。

もう一つ、9ページの今回に関して防災のところを話をお伺いして改めて思ったのは、この防災の項目は発災後の話が多くて、地震とか延焼だと、発災した後に緊急車両が通れるとか燃え広がらないということが大事だと思うんですけれども、防災全体では、例えば、気候変動の緩和と適応のように、予防の効果というものもあるかと思うんです。

延焼だと発災後ということになるのかもしれませんが、例えば、水害だと、大きな道路が通ることによって下に水を逃がすところをつくれるとか、そういった予防的なものも事前のリスクマネジメントと事後的なものも両方あると思うんですよね。

だから、こういった定性的効果の中身も、この事業はこの事業で非常によく理解できて、効果があることは分かったんですけれども、この中身についても、少し広げて考えていく必要が今後出てくるのかなと思いました。コメントです。

以上です。

○委員長 どうもありがとうございました。ほかに。中村委員。

○委員 御説明どうもありがとうございました。

この区間とかこの補助29号線に関係するかどうか分からないんですけれども、特定整備路線の関係なんですけど、今日の資料では延焼遮断等々を目的として、施工で重点的に整備をする路線ですよという説明が載っているんですけれども、パンフレットなどを見ると、それに加えて、関係権利者様の生活再建支援なんかも行いながらやりますよみたいな、別にこの道路に限らずやるんですが、そういうことも書かれておりますよね。

特定整備路線ではないんですけれども、池袋というか、あの辺りの環5の1のところ、沿道の共同化みたいなやつと一緒に街路整備をやるようなことをやっていたところがあるじゃないですか。こういう木密のところなんかも、街路をガリガリ抜いていくということと併せて、不燃化だとか共同建て替えだとか、そういったことも誘導するなんていうことをやっている路線もあるのかななんて思ったりしたんですけれども。

この補助29号線、この区間、あるいは他の区間も含めて、今日はもう一個の区間もありますけれども、そういう取組というのはあんまりされてないんですか。

○東京都 ご質問ありがとうございます。7ページをお願いします。今回評価区間の南側の区間を、①から⑤の区間に分けています。

②の区間は、東急大井町線、戸越公園駅の西側を通過する計画となっています。この区間は、都市整備局が所管しています。都市整備局では、地域の方々とお話し合いをしながら、先生がおっしゃった共同化などの検討も行っています。

その他の①、③、④、⑤の区間につきましては、住宅地を貫いていく計画で、街路事業として整備を進めています。共同化の機運が低いのが実情でございます。

○委員 よく分かりました。ありがとうございます。今日対象になるようなこの路線、あるいは、次で言うと3番目なのかな。

○東京都 次の審議は③の豊町区間になります。

○委員 3番目の路線なんかは、そういった取組はされてないということなんですね。

○東京都 はい。

○委員 分かりました。近い将来というか、多分、2番もいつの日かこういう再評価に上がってくるような気もするんですけども、今の目次構成だと、そういう区と一緒にやっていますよとか、公社さんと一緒にやっていますよみたいな話がなかなか入りづらいんですね。

道路の話はどんどんと書いていくんですけども、そういう地元、あるいは区と一緒にやって、総合的にやっていますよというものがなかなか入りづらいので、もし、これで言う②番の区間をやるようなときは、もしかすると、目次も少し変えて、まさにこの路線の特定整備路線として整備をしていく、道路だけじゃない全体の整備効果を上げるような取組を、関連としてこういうこともやっていますよというパッケージが分かるようなところがどこかに載るといいですよ。今日の話じゃないんですけども。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す。

○委員長 そのほかいかがですか。どうぞ。

○委員 すごく細かいことなんですけれども、2ページのところの主目的で、「電線類の地中化や街路樹の植栽により、良好な都市景観を創出」とあるじゃないですか。それはまさにそうされると思うんですけども。ですが、定性的なところで、それが二重丸じゃなくて丸になって特にないのは、これは何ででしょう。この二重丸、あんまり深く考えなくていいんですけども。でも、効果があるので、二重丸で

もいいかなと思ったんですけれども。

○東京都 まさに先生がおっしゃるとおり、都市景観の向上に関しても効果はありますが、審議での論点を絞るために、防災性の向上に関する項目に絞らせていただいているところです。

○委員 そういう意味ですね。分かりました。主目的なのかなと思って、そういう判断だったら結構です。ありがとうございます。

○委員長 そのほかいかがですか。

私から最後に、今、中村先生が話したことと関係するんですけれども、これは特定街路事業、特定整備路線とはいいながら、都市計画決定した道路だから街路事業でということで、事業評価にかかってきてしまうということだと思えるんですけれども、事業評価に際しては、延焼防止とかそういうものは直接便益ではないからということになってしまいますね。

そこで、中村先生が話したように、いろいろな事業がある。例えば、これは不燃化事業であるとか、そういうほかの事業と一緒にやっている話だと。となると、ほかの事業というのは、事業という名がつく限り、予算化されているはずである。だから、この区間に不燃化事業というのがどれだけ予算化されていて、それがどれだけ沿道に渡っているとか、そういうコストに関して、別の費用便益があるわけですね。こっちは都市計画道路としての費用便益をやって、別の事業は別の事業のコスト便益があるわけです。

それが合体して木造住宅密集地域の不燃化というのをやりましょうということだから、参考資料として、確かに、道路としての費用便益はこうでありますよ、今日、淡々と御説明になったことで結構なんですけれども、それ以上に、ここにはほかの費用便益も発生していて、こういう事業があつて、その事業効果がこれだけあるんですよみたいな、この委員会は街路事業の事業評価だからなんですけれども、別に不燃化事業の事業評価をと言われたらやらなきゃいけないんだけど、別々にやるのがおかしいわけで、何か参考資料としてそういうのをつけていただけると大変ありがたいというふうに思います。

よく見ると、これも昭和21年に都市計画決定されているわけですから、昭和21年なんていうのは、不燃化というか、木造密集家屋はなくて、全然燃えた後のがらがらなところに勝手に建ってしまったわけで、その時その時の計画者が、ここは将来の東京都にとって道路の骨格として重要だから都市計画決定したと。

その後、木造密集になってしまったんだけれども、基本は、昭和21年に都市計画決定した道路というのは適正であったかどうか、それを造ることが適正であるかどうかということを見極めるのがこの事業評価委員会の役割なので、そういう意味では、道路事業、街路事業として評価せざるを得ないという立場は取らざるを得ないと思うんですが。

それにしても、皆さんの御意見のように、ほかの事業での効果があるわけですから、それをなしにして、無視していろいろなことを考えるわけにいかないということだと思ふので。こういう場合の評価のやり方というのは、参考資料というんですかね、非常に大きな資料として、不燃化事業としての費用便益の結果というのも併せて提出していただけるとありがたいなと今日思った次第です。

これが事業評価のやり方によってしまうので、根幹に関わる問題だから、簡単に話が済むわけじゃないと思いますけれども、そういう意見もあったということを頭の中に入れておいていただけると大変ありがたいと思います。

○東京都 ご意見ありがとうございます。地元品川区では、木造住宅の不燃化促進の対策として、各種の助成を実施しています。なかなか難しいことだと思いますが、都の事業と区役所の取組も合わせて、どのように効果や費用便益を表していくか、引き続き、検討を進めていく必要があると思います。

○委員長 助成しなきゃやる気がなくなってしまうし、助成をし過ぎてしまうと、またやる気もなくなってしまうし、いろいろ公金を使うというのは非常に難しいことだと思いますけれども、よろしく願いいたします。

ほかによろしいでしょうか。

では、この非常に重要な防災性の向上を担う街路事業について、継続していただいでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 では、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

それでは、引き続き、次の本日最後の街路事業ですが、9番目ですかね。今、補助29号が終わった？

○東京都 隣の隣の工区に当たります。

○委員長 そうですか。別の工区ということで、よろしく願いします。

## ⑤ 東京都市計画道路補助第29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。

ただいまの説明に対して、皆様方から何かコメントなり御意見ございますでしょうか。

私から1つ。たまたま早めに取得した用地、先ほどの例では、歩道にしていますということを御説明いただきましたけれども、そういうことは話が出るぐらい珍し

いことなんですか。ほかいろいろ都の事業があつて用地を獲得しても、こうやってフェンスを張ってしまつて、そういうことをずっとやっていただけでも、今回、こういうことをやって喜ばれるようにしましたという、そういう意味でございませうか。

○東京都　ほかの街路事業でも、地域の方々が安全に通行できるように、ネットフェンスをセットバックして設置する取組は行っております。特に、本事業は木密地域の防災性の向上を進めていくために、ネットフェンスのセットバックを含めて、可能な限り、地域の方々に使っていただけるような工夫はしていきたいと思っております。

○委員長　なるほど。キーワードは木密地域だからそういうことが有効だということなんですね。

○東京都　おっしゃるとおりでございます。

○委員長　分かりました。そのほかいかがですか。どうぞ。

○委員　すごく利用者に近い立場から質問というか、コメントなんですけれども、交通の円滑化というほかに、こういった防災という意味で、先ほどこの資料の見せ方とかということもあったんですが、今の道路セットバックというような、フェンスのセットバックという話もあつて、要は、地域の方々に交通の事故とか以外に自分たちを守ってくれる道路ができる、街路ができるというように、もっと迫ったものがあると非常に分かりやすいのかなというふうに思います。

目的もそうですけれども、こういったフェンスなど、整備の途中でもこういった形で努力していますというようなことがさらに分かりやすく出ていくといいのかなというふうに思いました。以上です。

○委員長　どうも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　そのほかいかがですか。お願いします。

○委員　これが最後の案件ですか。

○東京都　本日は最後の案件になります。

○委員　全体で、今日だけじゃなくてのことなんなんですけれども、出来上がった道路

の、出来上がったときにちゃんと便益を發揮、効果を發揮できるか、それが今の状況で、社会経済の状況でどうかというのを事業評価では見ると思うんですけども、いつも、かなり昔に決定されて、かつ、何回目かですごく長い事業期間がかかっている。ここで見えてないコストというのは、やっぱり時間だと思うんですよ。供用開始が遅れると、出るはずの便益が出なくなる。長くなればなるほど出なくなってしまうので、出ない時期が多くなってしまうのでなかなかここが見えづらいコストに実はなっているかと思うんです。

その点で、今のお話のように、事業の途中でこういう効果も地域に対して發揮していますというのはすごく大事なことだと思います。もう一つ、プロジェクト全体の4番以降、事業の進捗時状況と見込み等というところで、これが多分いわゆる事業評価、プロジェクト評価をするときのリスク評価のようなものに、将来どれぐらい事業進捗に当たってのリスクがあるのかというところかと思うんです。

ここはやっぱりもう少し情報提供をしていって、システムチックにやっていったほうがいいんじゃないかなというふうに常々思っているところなんですけれども。例えば、今までお話を聞いていると、高低差がある、あるいは、区分所有権のマンションがあるとか、そういうところは調整に時間がかかることが経験上かなり分かっていることだと思うんですよ。

そういったことが、事業がある程度長くなっていくとか、そういう意味での全体としての社会的コストにとってのリスクになっている。ほかにはいろいろ、建設会社が傾いたらどうしようとか、いろいろなリスクはあると思うんですけども、時間、供用開始に対してどうかというところのリスク評価のところが進捗の見込みというところに当たる。そこをもう少し情報として充実させていく必要があるんじゃないかなと。

社会的に供用を待っている、この効果が出ることを待っているという前提があると思いますので、そこを一般論としてコメント、意見として申し上げさせていただきます。ありがとうございます。

○委員長　でも、どっちかというところ、そういうのは私たちの責任でもあるわけです。そういうことをやらないのはけしからんと世の中に言わなきゃいけない。非常に難しいところですけども。事業者には責任があるかというところ、そういう意識は持ってもらいたいけれども、責任があるとは言えないと思いますよね。

○委員　そうですね。そういった意味でも、知らせて、知っていただく、私たちのほうにも知っていただいたほうがという意味もあるから、示し方ですかね。

○委員長　そうですね。

○東京都　ご意見ありがとうございます。

事業の進捗状況と見込みにつきましても、特に特定整備路線の事業については、

検討を重ねていきたいと思っております。

先ほど、地域の方々への分かりやすい説明のお話をいただきました。今回資料としてはお付けしませんでした。事業用地に事業効果が分かる大きなPR看板を設置して、地域の方にお知らせしているという工夫も行ってあります。沿道の方々から事業への御協力が得られるような工夫は引き続き行っていきたいと思っております。以上でございます。

○委員長 ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。

ベルリンにしろ、パリにしろ、再開発するところは将来こうなるという映画とかモデルとかがどっと出ているんですけども、東京はあんまりないですからね。先ほど言ったように。将来こうなりますよというのは、もう少し大々的に宣伝してもいいのかなとは個人的には思っていますけれども、そういうところまで目をつけたということは、大変喜ばしいことだと思います。

そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、これも、前の補助29号は継続でこれだけ中止というわけにはいかないと思いますので、継続ということでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 引き続き、よろしく整備のほうお願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 以上で、今日の審議すべき5つの案件を終了することになりましたが、この後は事務局に進行を委ねますので、よろしくお願ひします。

(事務局より今後の日程等について説明)