

## 令和5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5年6月30日(月)午後2時00分から午後3時55分

2. 場所 東京都庁第一本庁舎 42階 特別会議室B

### 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)

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 教授)

田村 達久(早稲田大学 法学学術院 教授・法学学術院長・  
法学部長)

知花 武佳(政策研究大学院大学 教授)

茶木 環(作家・エッセイスト)

### 4. 審議会に付した議題

(1) 委員長の選任について

(2) 令和5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 東京都市計画都市高速鉄道事業西武鉄道新宿線(中井駅～野方駅間)

② 東村山都市計画都市高速鉄道事業 西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線  
(東村山駅付近)

### 5. 議事の概要

(1) 委員長の選任について

○事務局 それでは、議事1として、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。委員長につきましては、各委員から事前に御推薦をいただいております内山委員にお願いしたいと思うのですが、内山委員、よろしいでしょうか。

○委員長 よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございます。

続いて、副委員長についてですが、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、委員長が指名することとなっております。昨年に引き続き、2名の方をお願いしたいと考えております。

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 昨年同様、今日はお見えになっていませんけれど坂井委員と、中村委員をお願いしたいと思います。

○事務局 それでは、委員長を内山委員、副委員長を坂井委員と中村委員をお願いする形で決議させていただきます。よろしくをお願いいたします。

(2) 令和5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 東京都市計画都市高速鉄道事業西武鉄道新宿線（中井駅～野方駅間）

（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。ただいま鉄道事業についての説明がありましたけど、委員の皆様から何か気づいた点、あるいは質問はあるでしょうか。

○委員 詳しいご説明どうもありがとうございました。非常に交通渋滞、踏切の開かずの踏切の解消ですとか、線路の上部空間のまちづくりの面でも非常に意味の大きい事業だということが理解できました。お伺いしたい点が2点ございまして、物価上昇によって、事業費が変更になったということですが、今後も社会的な情勢から物価が上昇して行く傾向にある中ではそのあたりをどのように考えていらっしゃるのかという点が1点です。それから、鉄道を運行しながらの施工で、大変ご苦勞をされながら工事を進めていることが想像できるのですが、この施工計画はどのあたりを目指して、具体的にはどのような変更が行われたのかを少しご説明いただければと思います。よろしくをお願いいたします。

○東京都 ご質問ありがとうございます。2点ございます。1つ目は物騰の関係。今後もまだどうなるか分からないのではと言うようなお話で、こちらにつきましては、まず元の事業費は、事業着手したのが平成25年度ということになりますので、その前にあった単価なりを基として算定しております。今回増やそうとしているお金につきましては、これまで26年度、27年度ずっと事業

を続けてきておりますので、そういうところで実際かかったお金、あと今後、今から先はどうなるかは分かりませんので、増える可能性もあれば減る可能性もある中で今現在、当時の単価と比べてどうなっている、どれだけ増えているかという単価を基として、今後の残りの工事残量に合わせて金額を設定させて頂いております。

もしこの後、まだ物価高騰が続くというようなことがあれば、また必要な手続きをとるということになると思うのですけれども、それを想定で、あまりイタズラな数字を作るわけにもいきませんので、今現在わかっている数字で算定をさせて頂いております。1番最初私お話しした通り、本日の審議に合わせて、関係機関との協議調整を進めてまいりますので、手続きの中で、我々としてはこれぐらいの額がかかるというところでお示している数字になります。

あと2点目の方ですけれども、鉄道運行しながらの施工計画をどのように考えているのかというお話ですけれども、やはり仰る通り電車を動かして、真下でトンネルを掘ることになりますので、どうしても夜間での工事になります。昼間できるところは昼間やって、少しでも夜間工事より昼間工事の方が単価は安くなりますし、どうしても線路の真下で鉄道に影響を与えるような工事の場合は、夜間にやらなくてはいけないので、そういう意味では単価が高くなっている状況となっております。

ただ、今後、シールドトンネルで掘るという段階になってきますと、少し作業時間帯も見直すことができるのかなと思っております。そうは言いつつ、土被りと言いまして、今の地盤とそのシールドの機械の土の層が薄いと鉄道へ影響を出してしまいますので、近い所で掘ると、鉄道を止めてしまうようなことにもなりますので、場合によってはシールド工事であっても夜間に電車が止まってから作業するというところもあるとは思っておりますけれども、少しでもコスト縮減という部分も考慮しながら、作業計画・施工計画というのは立てていきたいと思っております。

○委員 はい、わかりました。ありがとうございます。

○委員長 よろしいですか。その他、いかがでしょうか。

○委員 ありがとうございます。

私も物価のところと、もう1つお伺いしたいのですけれども、その物価上昇で、今回便益も増えていて、B/Cの計算に使う根拠の、使う原単位が変わっているということだと思っておりますが、便益は時間価値なので、賃金ベースであり、両方とも物価としては反映される部分があると思うのですが、両方スムー

ズに上がっていけば割り算には問題を与えないように思います。ラグがあつて、物価上昇が問題になってくるってということなのかを教えてくださいたいのと、資材、労務単価は上がっているかもしれないですけど、特別に資材の値上がりが多いものがあるなど特別な事情があつてということなのか、その物価上昇の中身について、教えてくださいたいのが1つです。

あともう1つ、教えてくださいたいのですが、写真を拝見すると、それなりに幅のある用地がずっとその線で空いてくる。上が活用されることになって、駅前広場の話は公共用地でということなのですけども、奥まってしまっているようなところというのは、まちづくりとしては、不動産としてマンションが建ったりとか、通常の活用になってくるのですか。

もう1つ、2面3線にダイヤ改正をしましたというところなのですが、これはダイヤ改正を鉄道会社が実施して、工事数量がそのために削減したということですけど、ダイヤ改正の内容とは工事が終わったら元に戻さなければならないような社会的にコストをかけてしまっている、つまり便数が減って移動が不便になるとか、そういう類のことなのでしょうか。

よろしく願いいたします。

○東京都 ご質問いただきありがとうございます。

4点ほどお答えさせていただきます。

まず物価上昇の関係。そう言いつつ便益もあがっているだろうというようなお話。あと原単位、便益も上がっているだろうというところで、いずれにしても両方とも社会的割引率の4%を便益にもコストにもかけております。令和5年度で今まで、工事に使ったお金などに関して4%の割引率をかけております。今のところまだ供用はされておられませんので何も便益としては上がってないのですけれども、今後見込まれる便益につきまして、4%の社会的割引率をかけていくという形で、今後まだ工事はかかりますので、工事費についても4%がかかっていくという形で計算はしております。

○委員 コストが上がるってこと、物価が上がるってことは、その便益計算の根拠になっている賃金時間価値の方も上がるはずなので、そこにラグがあるからコストの方が先に上がるということで、B/Cが悪化しちゃうということなのか、それとも何かすごく上がっちゃう材料があつて影響が大きいのか、というところですか。

○東京都 便益に関して今その原単位が変わりました、という話をさせていただいたのですけれども、最新のものとしては令和2年度で示されている原単位を

使っております。一方で、事業費コストの方については現在我々で調べられる数字を基にしていますので、令和5年度現在での数字を使っていますので、便益とコストで使っている単価自体が令和2年と令和5年と、そこだけでも3年のずれが起こっているというものでございます。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○東京都 あと資材の関係で、労務単価が上がって、一般的な普通作業員だとか、上がっているのですけれども、資材に関しては、物によりますが、例えば鉄筋の関係ですと凸凹があるのですけれども、こちらの路線の場合、平成24年を1としまして、今現在の数字として鉄筋は1.36。凸凹は毎年あるのですけれども。生コンクリートは、平成24年を1としまして1.12。あと、エキストラ鋼板も1が1.12になっております。

あと、労務単価につきましては、特殊作業員と呼ぶものが1から1.54で、普通作業員が1から1.43に上がっています。あと、とび工が1.34という形で、特にやはり労務の方が上昇率が、大きいという形になっております。

あと3つ目の駅広の関係、あるいはその鉄道の上部ということでもよろしいですか。これまでの過去の委員会でも、何度かその鉄道の跡地、どうなるのだという話ご意見を受けておまして、なるべく早いうちに地元の区などともお話ができればいいのですけれども、あまり早く進めても、結局その社会情勢が変わってきたりしてしまうということもありますので、まだ確定しているものはございません。ご存知とは思うのですけれども、今回、連立事業で地上から鉄道の線路がなくなって、基本的に我々都市側は15%の面積を公租公課相当額、実質無償で使用できるという形になります。残りの85%はそのまま鉄道が持ち続けて、鉄道が使うと、交渉によってはその都市側が15%以上使えることもあるのですけれども、基本のルールとしてはそういうルールになっております。15%の中で基本的には地元区に使っていただくのが普通だと思っている中で、地元区で今後地元のニーズなどを捉えていただいて東京都、中野区、西武鉄道3者で協議をしながらどういう使い方をしていくかというのは考えてまいります。

鉄道の方も中野区という中で大体幅が10mぐらいで、この事業延長が2.4キロ、全部使えるわけではないのですけれども、それだけの土地が新たに出てきますので、西武鉄道の方でも地元とうまく手を繋いでできるような施設を設けていくと思うのですけれど、いずれにしても、まだ今の段階では具体的な絵は描かれていません。どうしても地下にトンネルを掘りますので、上載荷重の関係がありますので、あまりむやみに、高い建物を建てるわけにはいかないというところになります。

こちらのお手元に配っているえんじ色のパンフレットの1番後ろのページ7ページ、こちらの右下のところ高架下利用と地上部利用というところで、左下の公園となっておりますのが地上部利用で、これは下北沢ですね。小田急の下北沢のところで、この公園の真下に小田急線が走っている、下北沢から世田谷代田にかけての区間になるのですけれども、それ以外の写真は高架下利用というところで駐輪場だったり、保育所、図書館、デイサービスということで、基本的にはこれは都市側が利用しているものの写真というふうになっております。下北沢なんかはご存知かと思うのですが、かなりニュースなどでも取り上げられてまちづくりとしては成功しているのかなと思っています。

あと4点目の2面3線というようなお話で、こちらの中井野方のパンフレットをまたご覧いただきたいのですけれども、大きく開いて、一番右側のページ、上の緑色の帯のところ、沼袋駅と書いてあります。一番左上の現況というのが、もともと2つのホームがあって、4つの線路が通っていたというものになります。それが今現在は2番目のステップになっておりまして、線路を1つ減らして3つの線路で工事をしております。3番目の工事桁設置で鉄道が走る場所は頑丈に作らないといけないのですけれども、鉄道が走らなくていいところは、鉄道の荷重を受けなくてもいいような構造にする。そういうことによってコストを削減しているというところですよ。

ただ、最終的には、右下の7番の完成というところになります、線路の数としては4つに戻すということです。

ダイヤ改正でと申しますのはもともと上りの急行線、下りの急行線ということで、駅に各駅停車が止まっていると、それを追い越して行く線路ということで設置していたのですけれども、ダイヤを改正して、特に朝は上りの電車が多くなりますので、上りの方でこの真ん中に残った1つの線路を使う、夕方は下りが多くなりますので、下りの方でこの真ん中の線路を使うと、そういうダイヤ工夫をしていただいて、線路の数を減らして、現在は工事をしているということになります。最終的にまた4つの線路に戻すという形にはなります。

○委員 最後のところでお聞きしたかったのは、その工事期間中にそういう運用することで、その輸送力に影響はそれほどないというご判断なのでしょうか。

○東京都 そうですね。輸送力については特に変更なく、先ほど申したとおり、朝の方が上りの急行が多い、夕方は下りの急行が多いというところで、そういう時間をうまく使って調整して頂けているということになります。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 よろしいでしょうか。その他。

○委員 お伺いさせていただきます。

1点目は、そもそも論になっちゃうのですけれども、平成27年、令和2年と評価をして、普通は5年おきぐらいのようなイメージがある中で言うと、今回こういう3年目でやったということについて、どういう要綱で、どこを読んでそういう風になるのかというところを教えて頂ければと思います

○東京都 こちらの評価委員会に掛けさせていただいています基となるのが、国土交通省の方で出されている国土交通省所管公共事業の再評価実施要領と言うものになります。第3の(5)というところになるのですけれども、社会経済情勢の急激な変化で必要が生じた事業等については再評価しなさいというような文言が元々ございました。特にまた令和4年の3月に国の方から事務連絡というような形で、その辺を徹底しなさいというお話がありまして、今回事業費を増やしていかななくてはいけない状況になっておりまして、委員会でちゃんと審議をいただいて、合わせて国の方との協議調整をしていきなさいということになっております。今お示ししている金額は申し訳ないのですけれども、まだ確定というわけではなく、今後まだ協議調整をして最終的には決定したいというふうに考えております。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

今回500億ほど工事費が増えて、ですから工事費的には1.7倍ぐらいになっている。確かに、額も含めて大きな変更だとは思いますが。

2つ目の質問なのですけれども、これから国との協議は、担当部局ともありますでしょうし、都市計画の事業認可もあるのだと思いますけど、一方で、地元の方に対してですね、公には令和8年完了という言い方をしていると思うのですけれども、前回工事費の執行率が事業費ベースで39.6%、今回3年経って40.5%という形で、現場は色々出来高が上がっていつているにもかかわらず、事業費ベースで言うと横ばいというか、あまり変化がないということからすると、地元の方からすると、予定どおり8年でできるのかなとか、少しは延びるのかなとか、いろんなご心配もあろうかと思えます。公共事業はできることであれば、しっかりと目標年次を地元の方にお示しながら、それを目標に進めて行くと言うのが筋論かなと思う中で、今回このように事業費が非常に大きな増分が見込まれるという中で、予定通りいけますというのは、なかなか辛そ

うな気もするのです。国の補助金の方もそんなに全体予算伸びていませんので、しっかりした説明が必要かなと思うのですけれども、そのあたり、お考えお持ちであれば教えていただければと思います。

○東京都 ご質問ありがとうございます。委員おっしゃるとおり、今現在事業期間令和8年度までとなっております。こちらの事業、地下へ掘って行くものでございますので、先ほど写真でお見せした通り、まだその地下の空間も掘り切るまでに最大で15mとか16mまで掘り下げる必要があるのですけれども、ご覧いただいている通りまだ天井が見えているようなことで、深いところでも5m位しか掘れてない状況です。今後まだ掘削を進めていく、シールド機械もこれから発進をさせるという段階で、本来であれば、そういう残事業をしっかりと見込んで、これだけの期間がかかるというお話しができればいいのですけれども、その地下を掘るという意味で不透明なところがございまして、今の段階では地元の方に正確なものをお示しすることができないという状況で、厳しいのですけれども、今は事業費を増やさせていただくというようなお話をしていくしかないと思っております。やはりそうした中で、高架の場合ですとここまで進んでいると、地元の方も見れば理解いただけるのですが、地下ですと本当に何をしているかよくわからないっていうのも、今までも地元の方からもお話を受けていますので、PRと言いますか、より透明性と言いますか、今、現場はこんな状況なのだということをご理解いただけるような方法というものを今後考えていきたいと思っております。

○委員 ありがとうございます。最後要望になりますけれども、今回事業費がかなり変わるという形で、いろいろ行政的な協議をされて行かれると思うのですけれども、可能であればそういった、地元に対しての説明とも関連すると思っておりますので、施行期間もこの事業費の増分に応じて必要な見直しがあるのであれば、それをするような形で、ぜひ国の方などもご協力いただけたらありがたいなとこちら要望でございます。以上でございます。

○委員長 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

私からいくつか。これは都市高速鉄道事業と言うのですが、なぜ連続立体交差事業と言わないのかというのが素朴な疑問です。もし連続立体交差なら、鉄道事業者が用地を持っていて、それをただ単純に用地を削ったり増やしたりすることなく、上下に持ち上げるのが基本的な連続立体交差事業であって、新たに用地を買い取るという必要がないのが普通で、もし用地を買い取る必要があったとすれば、それは鉄道事業者の用地であって、鉄道事業者は買えばいい

と、例えば駅はホームが狭いから広くしたいとかですね。複線だったの複々線にしたいから線路敷を広げたいとかですね。それは全部鉄道事業者のことだから、そういう意味で言うと、用地費というのは鉄道事業者以外が用地費を負担しなきゃいけないという、例えば駅前広場を作るとか連続立体交差事業に付帯する事業に係るものであるっていうのは基本で、なんで用地費がここに計上されているかっていうのがわからない。

3つ目は、この先に井荻という西武新宿線の駅があって、環状八号線と踏切交差をしたので、そこも連続立体交差事業で、今は地下に環状八号線の地下に西武新宿線が走っているわけですけども、最初の計画の時は西武新宿線は複々線にしたいと。小田急でも京王でも東京から放射方向に行く田園都市線もそうですけど、みんな複々線にしているので、西武も勢いが良かった時には複々線にしたいと。地下を掘って既存線が残るけど、それを残してその既存線と地下線で複々にするのだからって基本的な考え方があったのが、どっかの時点で西武新宿線はもう複々線はやらないと言った。東京都として、この西武新宿線の部分、複々にしなくていいのか、そういう議論っていうのはなかったのでしょうか。鉄道事業として、ここを複線のままにしておくというのは、正直言ってほかのさっき言った京王、小田急とかというのと比較すると輸送力という面ですれ限界が来る、それに対応することはあらかじめなのか、もう未来永劫、複々線にすることはあり得ないのか、その辺をちゃんと検討しているのかなと、この3つです。

○東京都 ご質問ありがとうございます。

まず1点目の都市高速鉄道ですけども、都市施設の一つとして示されている都市高速鉄道というものがございまして、鉄道を整備するにあたって、手法として連続立体交差というもので、ある一定の区間、ここですと2.4キロの区間の鉄道を地下化することによって、都市施設である都市高速鉄道を整備するというので、都市計画法に基づく名称と事業として成り立っている名称の使い分けという形になっていると私は理解しております。

○委員長 東村山で前に見たことあるのですが、鉄道に連続立体交差事業という名前がついていたような記憶があったものですから。

○東京都 事業を進める上でパンフレットだとか、地元の方にお示しする上では連続立体交差事業という…

○委員長 正式名称じゃないから。これが正式名称だから。

○東京都 そうですね。

○委員長 都電荒川線の話ならわかるのだけど、でもこれ明らかに連続立体交差事業なのだけど。わかりました。

○東京都 あと用地の関係ですけれども、中井野方につきましては先ほど委員長からお話のあったとおり、もともと複々線化の事業計画がございました。それは平成5年度に都市計画をとって、地下で、複々線にすると、上の線路はそのまま、地下にさらに2線作るというような都市計画を平成5年の4月に行っております。連続立体交差事業は平成25年度に認可をとって始めております。国の連続立体交差事業を行う上での要綱というものがございまして、要綱の中で複々線の事業を行う区間の用地費に関しては、鉄道がすべて負担しなさいという形になっておりますので、この事業の場合、お示している資料としましては申し上げた通り、鉄道負担も含めた事業全体の事業費、スライドでいうと11ページのところは鉄道負担も含めた全体事業費をお示していますので、用地費、これは鉄道が100%負担するのですけれども、地下に潜らせるための事業としましては用地費も必要、工事費も必要だということで合計で1200億円という数字をお示しているところです。その前のほうのページの便益、B/Cを表している数字に関しましては、6ページの方になりますけれども、この左下の費用のところでは860億という数字がございしますが、ここ4%の数字がかかった数字で、そのものズバリとなっていないところなのですけれども、こちらについては国のマニュアルに基づいて、都市側の負担だけでコストを出して、便益を算定しなさいというマニュアルになっておりますので、こちらで出している860億、先ほど言ったとおり4%かかっているのですけれども、こちらにつきましては都市側だけの負担でお示ししております。

○委員長 それはよくわかるのですけど、つまり用地費は用地は増えるってことなのですね。

○東京都 そうですね。一番初めの線形改良ということで、この新井薬師前駅のところは、今の緑色の着色のところから、赤の方へ、ちょっとずらすというところで用地取得しています。それと、今走っている線路と今度地下に作る構造物が、そのまますっぽり収まればいいのですけれども、やはり若干その線形が変わったりだとか、コンクリートの壁を作ったりしますので、広がる部分もございしますので、少し用地は取得して行かないと。すべてを今ある鉄道用地の下

に収めると言う形にはなっていないので、用地取得が発生しております。

○委員長 その用地取得費はすべて鉄道事業者が負担するんじゃないのですか。なんで東京都が負担しなきゃいけないのですか。

○東京都 こちらの事業に関しては、鉄道が100%負担しております。

○委員長 そうですね。だから用地費って出てきちゃうと何で用地費が東京都負担になっちゃうのかっていう。そういうふうに誤解するっていうことになる。

○東京都 そうですね。11ページのスライドの方は、用地費工事費ということで、やはり鉄道100%の負担なのですが、用地を買わないと、構造物の工事もできないということになりますので、合わせた金額が合計として数字を示させていただいている状況です。

繰り返しになりますけれどもB/Cを出す際は都市側の負担分だけをコストとして算定しているところです。

○委員長 東京都の事業評価だからしょうがないのだけど、本来的に言えば、この鉄道事業は全体として良いかどうかっていうのは、総費用と総便益で言わなきゃいけないのだけど、ここは東京都の事業評価委員会だから、東京都分だけでやっていますけどね。だからこれ、他の情報も出てきちゃうっていうことだと思うのですが、どうもありがとうございました。

○東京都 あと3点目ですけれども、井荻のところ、環状八号線と交差していますというところで、こちら連続立体交差ではなく、環状八号線だけをアンダーで、もともと線路の下を通すという工事を行っています。その道路をアンダーで通すという事業は、東京都建設局が事業を行っているところです。

その前段として複々線化というようなお話もございましたけれども、先ほど申したとおり、平成5年の4月に複々線化という都市計画、西武鉄道が線路を2つ増やしたい、地下に線路を2つ増やしたいという都市計画を決定しております。その後ですね平成7年の1月に西武鉄道の方で、今後の輸送力、輸送力というか、お客さんが増える見込みがないと判断して、都市計画決定はしたのですがけれども事業については暫く凍結させてもらいたいというのを公表しています。その後、結局、事業としては進まない、その複々線化、地下に2つ新たな線路を作るという事業が進まずに、令和3年の11月にまた都市計画変更と

ということで、その地下に2つの線路を作る都市計画を消しました。

ですから、平成5年で令和3年ですか。28年間はその地下に2つ増やすという都市計画があったのですけども、ついこの2年前にそれは作らないという都市計画変更と言いますか、もう都市計画としては無くなっている状況になっております。どうしても鉄道会社がすべて自分たちの会社として、どういうふう  
に輸送力を増やすのだという考えのもと、鉄道が100%、補助金とか助成金という  
のはあるのかもしれないのですけども、会社の判断になってきますので、  
我々建設局が行っている連続立体交差事業というのは、踏切をなくして交差す  
る道路がスムーズに通れる、あるいはまちづくりが進むという目的で進めてお  
りますので、今回のこの中井野方の連続立体交差事業に関して、複々線をどう  
するのだったというのを我々から西武鉄道に発信するというようなことはしては  
いないのですけれども。

○委員長 いや、そのとおりなのですけどね。大体将来のことを見通さないと  
ね。そういう立場はよくわかりますけれど、都としては西武になんとかしろと  
やっぱり言わなきゃいけないんじゃないかという気がしますのでね。

○委員長 すみません、その他。

○委員 ごめんなさい。理解が追いついてなかったもので、同じこと2回説明さ  
せてしまうことになるかわかりませんが、教えてください。

結局、この3年間で、便益で移動時間短縮便益が倍増して走行経費、減少便  
益倍増以上して、でも交通事故減少便益は減っている。ここはなんでこうなる  
のでしたっけ。

○東京都 マニュアル上の計算の結果というお話になってしまうのですが、1  
番大きいのは、移動時間短縮便益が額的にも大きいのですが、最新のOD表に  
基づいて、こちら平成27年の交通センサスが国の方で公表されておりますの  
で、そちらのデータを用いて今回この2.4キロの区間で事業がある場合、な  
かった場合で、交通量がどのようにODが変化するかというの見込んで、算  
定した結果、この1,375というような移動時間短縮便益が出てきているところ  
です。それと、原単位も先ほど申した通り、原単位も変わってきているとい  
うところで走行経費の減少便益なども上がっていると、交通事故減少便益に関し  
ましては、これ2種類の事故の話がありまして、一つは踏切内で起こる事故。  
それと今回ネットワークとして考えている全体の道路の中で発生する交通事故  
で、普通踏切がなくなれば、当然踏切における事故っていうのは減る、あるい

は道路にちゃんと歩道がなかったところが、歩道が整備されれば交通事故が減るので、便益としては交通事故が減れば便益としては上がるっていうのが、一般的な考えなのですけども、マニュアルに基づきますと、踏切事故に関しては過去5年の実績しか計上することになっていないので、それより昔に事故があったものはカウントしなくなってしまうので、だんだんと減ってしまうという。事故がなければ、踏切事故がなければ減ってしまうというようなこと。

あと道路の方も、普通のイメージとしては歩道、細い道に歩道ができて、歩行者が安全に渡れて、あるいは交差点に信号機がついて、ちゃんと信号制御で車が動けば事故が減る。だから便益が上がるというふうに考えられるのですけど、一方で踏切がなくなることによって、今まで遠回りしていた車が、こっちの新しい踏切がなくなった道路へ回ってくるとなると、それだけトリップの距離っていうのですかね。交差点を通過したりっていう回数が増えてきて、確率的に計算上の確率ということになるのですけれども、事故の発生が増える可能性が計算上出てきてしまうというところで、今回のマニュアルに基づいた計算結果としては、交通事故の減少の方が便益としては下がってしまっているということになるかと思います。

○委員 ありがとうございます。交通事故のところ非常によくわかりました。移動時間について教えていただきたいのですけど、平成27年だから、3年前もデータとしては同じなのですよ。

○東京都 公表される時期がずれていまして、今回は平成27年度の交通センサスなのですけども、これが公表されたのが令和4年の2月です。前は令和2年に審議いただいていますので、その時は平成22年のセンサスで、そのデータは平成30年2月に公表されたデータと、かなりずれ込んでいて、そういう意味では最新の交通センサスの調査っていうのは、令和3年度に行われているのですけれども、その数字については今、精査していますので、公表はされていない状況になっています。

○委員 わかりました。そんな倍オーダーで変わると思ってなかったのが、大きいなと思ったのです。だからそういうこと考えると、今日前半の議論にあったような、物価高に伴う経費の増加に対してこの便益が結構そうなると、安定性がなかなかないですよ。今回倍増したから良かったのですけれども、一つ間違えたらどんと落ちる可能性もあってということは今後考えなきゃいけないですね。勉強になりました。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょうか。よろしいですか。

今日のお話と質疑を通じて、継続で意義のない方は挙手をお願いできますか。

(挙手する者あり)

○委員長 全員ということで、ぜひ継続して早く出来上がることを望みます。ありがとうございました。

## ②東村山都市計画都市高速鉄道事業 西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線 (東村山駅付近)

(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、今の東村山の鉄道事業について委員の皆様から、ご質問なりご指摘ございますでしょうか。

これ、事業評価委員会として2年くらい前に訪れたところですが、その写真を見て何かあんまり進んでないなという、進捗状況が心配になっちゃうのだけど、ちゃんと予定通り進んでいるのでしょうか。何か写真で見る限りあんまり進んでないなあっていう感じがします。

○東京都 ありがとうございます。今回、事業費と合わせてこちらの区間につきましては、事業期間も伸ばささせて頂きたいと思っております。今現在当初の事業認可で令和6年度までということで、来年度末が事業認可期間となっているのですけれども、まだもう少し工事がかかるということで、令和12年度まで、事業期間を変更させていただきたいということで、今日の審議を受けて合わせて関係機関との調整をして、最終的には決めて参りたいと考えております。

あと委員長がおっしゃっている、進んでないじゃないかみたいなお話なのですが、資料スライドで言いますと右下15ページの写真で、2年前にこちらの東村山駅のところで高架橋の上に上がっていただいたと思います。③とか④のちょうど写真の切れ目ぐらいのところが、今はちょうど高架橋の床版が敷いている状態ですけど、③が南の方へ繋がって、当時はまだ梁とか柱はあったと思うのですが、まだ床版は繋がっていない状況だったのかなと思います。それとあとその1つ前のページの14ページは、仮線が振れたのが令和4年、去年か一昨年ぐらいですので、その後この高架橋、2番のこの白い高架橋の写真は、ここ1、2年で立ち上がってきている。同じように、16ページのスライドの⑤こちらは先ほど言ったその駅のところから北の方を見た写真なのですが、ここ

についてもおそらく当時はまだ柱がようやく立ってきたかなぐらいだったので、今はもうその上に桁がかかってというような状況で、あと踏切のところも、どうしても踏切のところは最後、桁をかけるというような作業になりますが、今年度は府中街道のところ、あるいは東村山駅のすぐ北側の東村山第一号踏切などで、桁をかけるという作業を進めております。

○委員長 工事をちょっと延長したいと、こういうお話ですね。こういうときにこれだけ進んでいるっていうのがあるといいなと思って、ゆっくりやりすぎているから工事期間を延ばしたいんだみたいな雰囲気になるのはまずいなと思ったから。

その他。知花先生。

○委員 令和6年度までを令和12年度まで延伸予定ということでB/Cは、令和9年度供用年時を想定して出しているということか令和6年で終わって、どっちで考えたらよろしいですかね。供用というのは。

○東京都 質問ありがとうございます。

先ほどの案件は地下だったので、側道という考えがなかったのですけれども、この事業につきましては高架になることによって、北側の土地に高架橋の日影ができてしまう可能性があるのも、環境側道と呼ばれている道路、こちらのパンフレットで言いますと左側、大きく開いていただいて平面図になりますが、緑色でも2種類、薄い緑色と濃い緑色、濃い緑色の新鉄付2と園鉄付1、2というのは、その環境側道で、日影の関係で必要な道路。それと薄い緑につきましては凡例にあります通り、市施行となっております、地元の東村山市がまちづくりの一環で必要と考えている側道になります。側道も含めての整備期間で令和12年度を設定しています。ただ、委員おっしゃるとおり、供用開始の想定としましては令和9年度とお示ししているのは、踏切を無くせるのは、この時期になるかなというふうに想定しているところです。あくまでも想定になりますので、前後することはあるとご承知おきいただければと思います。

○委員 わかりました、ありがとうございます。B/Cの費用はその令和12年度までの全部計上しているということですよ。値の余裕がなくなっているのも、怖いなと思って。センサスは何か新しいのを使ってあまり便益の方が伸びて無いからって言うのもあるのしょうけれども、なかなかこれから物価等ある中で。ありがとうございました。

○委員長 その他。

○委員 今回のB/Cのところの内訳について教えていただきたいのですが、あんまり便益が伸びて無いのもあるということだったのですが、チェックリストを見ると、社会経済情勢等の変化のところに、踏切の待ち時間、遮断時間の情報が出ていて、そこはあんまり変わらず必要性があって、遮断時間が増えていたりとかということがわかるのですけれども、便益自体は交通量にかけるってことになりますよね。普通の道路整備の時のように、交通量の変化に関する情報も必要ではないかなというふうに思います。今まで拝見した評価例だと、区部とこういった市部のところだと、交通量の減少が市部の方が少し大きかったりと思うので、ここに交通量の情報もあるといいなと思ったのですが、その影響は今回どうなのでしょう。

○東京都 質問ありがとうございます。どうしてもマニュアルという言い方になってしまうのですが、委員おっしゃるとおり踏切の遮断時間につきましては、そんなに変わりがないところです。その最新の交通センサス、平成22年で想定したものと、平成27年で想定したものの交通量が変わってきているという形になるかと思えます。ただ、その交通量という中で、例えば、こちらの路線ですと府中街道という道路が踏切を渡っているのですが、そのところでどういう推計を出したという、一つの道路だけで表すというか、どうしてもその走行時間短縮便益というのは、もう少しネットワークを広げて、全体的な交通量を示していますので、表すとしてどういう表し方ができるのかなというのがあります。一方で、その現地で踏切のところで交通量調査をしていけば、もう間違いなくカウントして事業始めた頃と今とでどういうふうに変化しているかというのができるかと思うのですけれども、なかなか今現在、そういう調査はしていることにはなっておりません。

○東京都 すみません、補足させてください。鉄道関連事業課長の秦野と申します。

今回、資料の4ページ目に踏切の遮断時間の方は、平成26年度と令和元年度と比較お示しさせていただいているのですけれども、交通量はどうかというご質問だったと思っております。交通量につきましては、今回、それ自体はお示しできていないのですけれども、隣の備考の欄にですね、3つの踏切それぞれ自動車ボトルネックの踏切なのか、歩行者ボトルネックの踏切なのか、両方なのかというところを記載させていただいてございます。このボトルネックというのがどういうことかというのをご説明いたしますと、例えば自動車のボトルネ

ックですとピークの一時間当たりの遮断時間が 40 分以上の踏切、または自動車の踏切交通遮断量が 50,000 台時/日以上というところで、こちら「または」ですので、時間の方なのか、交通量の方なのかどちらなのかというところなのですけれども、今回の場合ですと、いずれの踏切も 40 分まではいってないところからすると、後半の方の自動車の踏切、交通遮断量が 50,000 台時/日以上という踏切の方で、自動車ボトルネックの踏切になっているものがございます。

また、歩行者ボトルネック踏切につきましては自動車、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が 50,000 台時/日以上かつ軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が 20,000 台時/日以上という踏切となっておりますので、40 分以上のところではございませんので、歩行者につきましても、一定の交通量があることによって、ボトルネック踏切になっているというところはお示させていただいているところがございます。

○委員 ありがとうございます。

○東京都 追加して、先ほど交通センサスの方のところでお話したのですが、一方で踏切台帳というものが、国交省の方から数字が示されているものがございます。こちらの方で交通量だとか、踏切交通遮断量と言う数字が示されているところです。三つの主な踏切というところで、久米川 2 号踏切というのが都道で今、拡幅事業している道路になるのですけれども、こちらが一番やはり車の交通量が多いという中で、平成 26 年に国が示した踏切台帳のデータで、踏切交通遮断量というのが 68,000 台時/日、踏切が閉まっている時間と交通量をかけた数字で、令和元年がその後に示されている数字なのですけれども、それによりますと 72,000 台時/日というような数字で、若干 4000 ぐらい、その踏切の遮断時間と交通量を掛け合わせた数字としてしまえば、増えているようなものになっております。

○東京都 ボトルネック踏切について、先ほどルールをご説明させていただきましたけれども、こちらのパンフレットをお手元に配布しています。パンフレットの 2 ページ目の上の方、事業の定義のところの中に、※の 2 番と※の 4 番でボトルネック踏切、歩行者ボトルネック踏切、それぞれ、わたくし先ほどご説明した内容が記載されておりますので、併せてご参照いただければ幸いです。

○委員 わかりました。ありがとうございます。台数を掛け合わせたとしてもやっぱり前回よりも増えているというところなのですね。わかりました。あ

りがとうございました。

だんだん物価上昇もあって費用便益が厳しくなってくると、単純にこの便益の数字は、そういった時間と台数みたいな形で出てきてしまって、しかもそのコストとの兼ね合いで、何が便益かということが分かりにくくなってしまうので、今ご説明いただいたような計画上、どういう位置づけのものなのかっていうところの説明を益々きちんとしなければならないようになってくるかなと、全体的にこの事業に限らず思っているところがありまして、その計画論の方の説明のウエイトが大きくなってくるのかなというふうに思いました。よくわかりました。ありがとうございました。

○委員長 よろしいですか。その他いかがでしょう。

ちょっと気になることがあって、これの6ページに費用として2、3列目に関連道路整備費 174.1 億円というのが計上されていますね。この関連道路整備費というのは何に該当するかというのはその4ページに関連する事業等の進捗状況の変化という項があって、ここにも関連する事業なのだけど、これが入っているということではないですね。関連道路整備費というと連続立体交差事業以外のも入れているのかなって感じがするのですが、この表現が今一何を言っているのかよくわからない。

これとは別の街路事業とか道路事業の費用がここに入っているってことはないですよ。

○東京都 ご質問ありがとうございます。具体的な名称で言いますと、今回この関連道路整備費として積んでいるのは、この南北方向に先ほどから申し上げている東京都が施行している3・3・8号線という府中街道のところの今行っている事業の部分のお金、それと東村山市で行っています駅の北側にある3・4・10号線というやはり踏切と交差する道路の整備費にかかる事業、あとまちづくり側道と言っています、その東京都と西武鉄道との連立事業で環境上、必要な側道は連立事業に入っているのですが、そのまちづくりとして地元市が負担して、自分たちで道路を作ると言っている、薄い緑色の道路があります付属街路の1号線、あるいは3号線につきまして、この関連道路整備ということで、連立事業と合わせて踏切のところと交差している道路の整備に掛かるお金、あるいは連続立体交差事業と合わせて整備される、東京都が負担するものではないのですが、地元の市でまちづくりとして必要としている道路にかかる整備費について計上させていただいております。

○委員長 本来なら連続立体交差事業だったら連立部分だけ、みたいになるの

だけど、そう道路ってそういうわけじゃなくて、こう長いですからどこまで含めてそういう話になっちゃうので、このそういう意味から言うと、連続立体交差事業で立体化した部分の下を通る、あるいは上を通る、道路のどこまでが考えているんだというのは、長ければ長いほど費用がかかっちゃうわけで、これが落とせばCが減って、B/Cが増えちゃうっていうことなのだけど、その辺の数字が曖昧だなという感じがしたので質問しました。

○東京都 ありがとうございます。今事業中の部分ですので、例えば府中街道は先ほど申しました通り、川崎から所沢まで繋がっている道路なのですが、川崎の方だとか、所沢の方でやっているものではなく、あくまでも踏切と交差している部分で、今、東京都が事業を行っている部分での事業費というものを計上しています。

○委員長 その他いかがでしょうか。よろしいですか。

冒頭申し上げましたが、すごく進んでいるという写真が欲しいなど。どうもありがとうございます。色々な御指摘とかご質問も終わったようなので、これを継続するかやめちゃうか中止するかっていうことですが、継続ということによってよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長

全員継続に賛成なので、ぜひ継続して早くプロジェクトを終了させてください。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。繰り返して申し訳ないのですが、先ほどの中井野方につきましても、東村山につきましても、こちらの委員会で今回継続というお言葉をいただきまして、これをもちまして、また関係機関の方としっかりとその最終的な金額、あるいは事業期間については固めていきたいと思っておりますので、今後ともよろしく申し上げます。

○委員長 本日の審議を終了することにいたします。進行は事務局にお返ししますので、よろしく申し上げます。

(事務局より今後の日程等について説明)