

## 令和5年度第3回東京都事業評価委員会 議事録

1. 会議の日時 令和5年10月2日（月）午後2時00分から午後4時12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）

中村 英夫（日本大学 理工学部 土木工学科 教授）

田村 達久（早稲田大学 法学大学院 教授・法学大学院長・  
法学部長）

茶木 環（作家・エッセイスト）

### 4. 審議会に付した議題

（1）令和5年度第3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4号線

②東京都市計画道路補助第128号線

③東京都市計画道路補助第29号線ほか

### 5. 議事の概要

（1）令和5年度第3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4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。それでは只今の環状4号線の説明に  
対して、皆さんから何かご質問ございますでしょうか。

○委員 ご説明ありがとうございました。中村でございます。

3点ほどお伺いをできればと思います。品川は今ご説明ありましたとおり、  
様々な開発が進んでいて、この道路はそれを支える重要なインフラだとは思っ  
ております。そうは言いながら、あまり詳しく存じ上げないので、伺いたい。

一つは16ページ目で早期に供用すると話があった図の中で、今回の環状4号  
線自体は横に走る赤い部分ですけれども、補助第332号線と北口駅前広場から

来る補助第 334 号線はどなたがどんなお金で整備されているのでしょうか。

二点目は今、工事費から労務費からいろいろ高騰しておるという中で、非常に工事費のかかるものだということがございました。今時点ではB/C1.5ということですが、それが昨今の高騰化を織り込んだ数字なのかをお伺いします。

三点目は、高輪区間で沿道整備街路事業の手法を用いてやられており、非常に地権者の方々のご意向なども組みながら、買収方式ではなく土地の入れ替えなども行いながら街路の用地を開けていくという非常に時間がかかるものだろうと思います。

環四とは関係ない一般論になるのですがけれども、東京都さんで街路事業を進める時に、9割方ほとんど直接買収でいくことになるのだと思うのですがけれども、直接買収なのか、面的に進めていくのかについては、検討の仕組みとがあるのか教えていただきたいなと思っております。よろしく願いいたします。

○東京都 ありがとうございます。まず初めの二点につきまして、私から回答させていただきます。この図面の中で私の説明が漏れておりまして、この環四にタッチするアプローチの道路ですけれども、主体としては今、区画整備事業をURさんがやっております、区画整理の中で整備をするというスキームになってございます。高輪ゲートウェイに向かう方につきましては、将来的に区道になります。こちらは北口の駅前広場も含めて、都道になるように今調整をして最終的に決まっているわけではありませんが、そういったようになるのかというのが一点目でございます。

二点目でございますけれども、B/Cの1.5の話でございます。先生ご指摘のとおり、今の直近の高騰というのは、リニアに反映できているかということ、多分できてないと思います。ただ私ども、この1.5というのがこの先、事業評価委員会の先生方にお示していく中で、どういうふうになっていくのかというのを危惧してるところでございます。

やはり今、国の社会資本整備審議会の方でも、社会的割引率のあり方みたいなところも議論しておりますし、金額に出てこない定性的なものを貨幣価値化するというのが、ポイントかなと思っております、そういったところにもチャレンジをしていきながら、やっていきたいなど。1を切ったから費用可能不要な道路だということにはならないかとは思いますが、しっかりとそういうところを見せていくというのが大事かなと思っております。以上でございます。

○東京都 三点目につきまして、都市計画道路の整備において、直買で整備するか、もしくは今回の区画整理的な手法を活用するかについては、都では都市計画道路の整備を向こう十年間、どういう路線を対象にやっていくかというの

を、概ね十年ごとに見直しをしています。その中で都施行又は区施行、都施行におきましても建設局施行、直買の形、もしくは都市整備局施行、これは今回の区画整理的な手法を用いたり、また、木造住宅密集地域など、なかなか直買が難しいような所でまちづくりとセットで進めなければならない路線を、私どもで引き受ける形で概ね十年ごとの事業化計画を定める際に、建設局と協議し、路線を定めている状況でございます。

○委員 どうもありがとうございました。良くわかりました。

二点目の工事費の話は、一時的なものかもしれませんが、よくわからないんですけれども、ただ将来的にこれが継続するとした時にも、課長仰ったように、数字上で1ギリギリならどうだこうだという議論とはまた別の評価軸と申すでしょうか、必要性があるというところは私もその通りだと思います。1を切らないことを祈念しながら、五年後十年後ということだと思います。三点目のところで早い段階である程度大きな方向付けは分けてやっておられるということなんですね。分かりました。

東京都さんも都施行の区画整理がほとんどなくなって、きめ細かなノウハウなどもだんだん承継される舞台がなくなってきているということもあって、きめ細かな事業っていうのも難しいと思って、質問させていただきました。

一方で、今日の特定路線もありますけど、木密のところは区さんなり沿道の方々とも協力しながら、きめ細やかにやっておられることもあり、それが都の全体の防災性の向上などにつながりますので、いろいろなツールを実施部隊が持っているとは非常に大事なことかなと思っております。是非、こういう匠の技を絶やさずに、いろいろなチャレンジをしていただければありがたい。これ要望でございますけれども、申し上げたいと思います。以上でございます。

○委員長 その他いかがでしょう。

恐縮ですけど、私から。基本的に環状四号線はどんな道路だろうという。この区間じゃなくて、全体のイメージを皆さんにわかっていただきたく質問します。特に11ページを出していただくと、二つ図がありますが、右側の図の環状四号線が左に伸びていくと、目黒通りにぶつかって、そこがちょうど白金台駅になっていて、その白金台駅から品川駅までが未完成で、今回を含めた環状四号線の整備計画があるということだと思います。

先ほどご説明の中にもありましたけど、白金台駅から北側に伸びているのをプラチナ通りと呼んでいて、30年、40年、50年くらい前にできたところで、この白金台駅からまっすぐ行って、ぶつかったT字路を右に行くと、天現寺だとか広尾の方に行くと。そういう理解だと思うのですが、残念だけど、プラチ

ナ通りというのは、T字路から白金台駅の間だけしか言ってないのではないかと。せつかく当時は破格の名前をこの地域の人につけたと思うのですが、そういうイメージで作られている道路であると。環状四号線の全体のイメージを皆さん、復習していただいてということでコメントを申し上げました。

質問があるのですが、工事費、建設費に関して。先ほど、地下鉄南北線が白金高輪駅地下から目黒通りに沿ってくるのが分かれて品川駅に来ると、そのルートがこの環状四号線の道路空間を使うということになっている。もちろん、環状四号線の計画決定の方がずっと前で、南北線の品川駅に接続するのは後の話なのですが、そういう場合、おそらく南北線はシールドで掘られるかと思うのですが、その時、道路空間を使わせるわけだから、東京メトロから使用料をいただければ、工事費、建設費は実質的に安くなるのではないかと。そういう努力が必要かなと再三思っている。大幅に建設コストを減らすためには、南北線の力を借りるというのも一つあるのではないかと。

もう一つ質問なのですが、国道1号線ですね。国道1号線と環状四号線は交差するわけですが、この交差部は平面で行くのですか。両方とも交通量が多い道路を、平面交差で行くというのは、今の時点ではまだまだ修正が効くのではないかという感じがするんですね。国道15号線品川駅のすぐ側は、結局環状四号線が高架で抜けるから、ここは交差しないということになっているのですけれど、その国道1号線とは、これの図で言うと平面交差で行くと、そんなことでいいんでしょうか。

○東京都 委員長ありがとうございます。

まず一点目ではありますが、道路下に鉄道が入ってくる時にはですね。基本的には道路の占用ということになっていまして、そういった公共的なものについては占用料というのはいただけないという状況で、やはり鉄道も相当程度お金のかかる事業でありますので、そういったもののB/Cを確保するために、公共空間を使いながらやって、ようやくペイをするというようなスキームになっておりますので、ここで建設局が取り始めると、多分地下鉄が通らなくなってしまう気がしますので。

○委員長 効率的にやればんだけど、別々にやるのではないかとすごい不安があるんですよ。道路を作っている時にシールド工事もすればいいんだけど、お互い道路と鉄道ですからね。関係ないよ、コストは別だよというその協力関係を持たないんじゃないかという意味でちょっと質問しました。

○東京都 おっしゃる通り、この道路工事と鉄道工事ですね。例えば上から開

削るような時に、道路を初めに綺麗に作り、後から開削というのは無駄な話ですので、他のプロジェクトとの調整というのは当然大事なことで、ご指摘の通りだと思います。

二点目は、この桜田通りと環四の交差。これは都市計画上平面になっていて、ここの交通処理は信号で処理をするという計画で作っていくことになると思います。

○委員長 はい、わかりました。その他いかがでしょうか。よろしいですか。継続でよろしゅうございますか、異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 じゃあ継続して早くいいものを作っていただければ、よろしく願います。どうもありがとうございます。

○委員長 それでは今日の二番目の街路の6番、128号線について事務局から説明をお願いいたします。

## ②東京都市計画道路補助第128号線 (上記について、東京都から説明)

○委員長 ご説明ありがとうございます。それでは只今の説明に関して委員の皆様から質問、ご指摘承りたいのですが、いかがでしょうか。

○委員 ご説明ありがとうございました。あまり存じないので、また質問させていただきます。ちょうどこの経堂とかそのあたりは、事業認可の取り消し訴訟をした路線ではないかという記憶があります。完了したのが平成10年代ですかね。この図でいうと、斜め二個、左右に小田急線が走っていて、鉄道で分断されたところを繋ぐような形で事業を行っているところですよね。立体交差事業をやると、踏切になっている部分の道路は、鉄道が高架化なり地下化なりになって踏み切り除却という形で、縦貫き街路を整備することを一体的に考えて、都や区がやるという形になると思うのですが、この街路自体は平成27年の事業着手ということからすると、たぶんこの区間の立体交差化が終わってから、少し経ってから事業化したかのような流れに見えます。これだけ事業が遅れて着手するというのは、どういう整理だったのかなというのを教えていただけますでしょうか。

○委員長 難しい質問ですね。いかがですか。

○東京都 連立の採択をいただく時の交差道路の要件として、この補助第128号線というのは当然含まれている道路でございます。都市計画が決定されておりますので、将来的には交差道路ができるだろうという前提のもとで、事業採択をいただいているものだと思います。

それは事業化するということで、いろんなファクターがあるのは事実だと思ひまして、円滑に事業化に移行できなかったですとか、あとは事業側の体力の話もありますし、その辺はあまり適当なこと言えないのですが、連立を事業主体として東京都がやらせていただいている限りにおいて、交差道路の早期整備を目指しているものの、様々な要因により、この時期になってしまったのではないかというふうに思っているところでございます。

○委員 ありがとうございます。この地図を拝見しても、前後で、下半分は現道ありではありますけど、まだ不十分な道路ですし、600mまだ出来てない、でこれから作るとすると、今でも八年かかってますけど、かなり期間は要するということもいろいろあった中で、いろいろな総合的な判断の中でこうなったのだろうとは推測はいたしますけれども。地域の方からすると、立体交差事業も終わって、さあ、道路の上になるかなと思ったら、なかなかやってくれないなというような思いもあったのかと思う。その辺のいずれも建設局で一体にやっておられる事業ですので、なおかつ道路事業、道路の方々がやられている事業ということもあるので、一貫した対応というのがとられていたらよかったかなと。まだちょっと事情が分からないので、なんとも言えないのですが。そんな感想をもったというのは事実です。

いずれにしても、ご説明があったように、この世田谷のこの中の方は入らないように気をつけていたのですけれども、入っちゃうとなかなか大変だという。そういうエリアでございますから、道路の必要性自体は非常によくわかりますし。また用地買収も八年かかって42%という、遅いなと感じる方もいるのかもしれませんが、東京都さんの場合だと、普通の田畑でのところ600mとは違って、非常に細分化された土地所有形態だったり、密集されてたくさん住まわれていたりという関係者が多いということもあって、そのあたりは致し方ないのかなというふうに感じました。評価に際して、そういう要素が大変なんですよっていうのをちゃんと適切に訴えること、非常に大事だと思ったりするので、例えばこういう中にもその何万筆あるってやつです、みたいなボリューム感を入れたりするっていうのもあってもいいかなと思ひました。感想

でございました。

以上です。ありがとうございました。

○委員長 その他いかがでしょうか。

私から、ちょうど8ページに、世田谷区というのは、いわゆる幹線道路に比べて、準幹線というか生活幹線というか、その整備が著しく遅れているという図はありますけれども。

昔から世田谷区というのはそういうとこだって言われていたわけですがけれども、東京都23区でみたら世田谷区というのはワースト1なんですかね。練馬区、足立区とか、そういう悪いところは早くという意味でも、宣伝した方がいいんじゃないでしょうか。最近の動向だと足立区は素晴らしく道路整備が進んで、良くなってきているなという感じもするし。ましてや例えば、武蔵野市、三鷹市、小金井市とかというところは、世田谷区、足立区、練馬区なんかには先行して、そういうところをどんどん改良している。何かそういう情報を発信する。そういうことを知らせるためにも、幹線道路の整備率と生活幹線道路の整備率などをそういうのはどんどん出していったほうがいいのではないかと思います。

○東京都 委員長ありがとうございます。

公表しているデータがございまして、世田谷区が一番低いわけではなくて、23区の中で下から4番目の整備率となっております。

この資料で言いますと下から大田区・中野区・杉並区・世田谷区ということになっておりますが、ただ震災復興なり戦災復興の背景も違いますし、計画延長も違いますので一概には、評価できないところもございまして、私どもといたしましてはご協力いただきながら用地をお譲りいただくということ以外にできないかなというふうに思っております。

○委員長 ちなみにまだ京王線の連続立体は明大前から先はまだできてないのですか。もう着手していますか。

○東京都 かなりやっけていまして、一部明大前の区間をちょっと行きますと高架橋が見えているような状況があって、徐々に徐々に進みつつございます。

○委員長 どうもありがとうございます。よろしいですか。

ではこの案件についても、B/Cがとても高いんですけれども、継続ということに皆さんご依存ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 ありがとうございます。それではどうもありがとうございました。ここで一旦休憩したいと思います。

午後3時11分休憩

午後3時16分再開

○委員長 よろしいですか。

それでは今日の3番目の評価対象についてであります。事務局から説明をお願いいたします。

### ③東京都市計画道路補助第29号線ほか

(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、ただいまの事務局の説明に対して、何かご質問ございますでしょうか。

○委員 ご説明ありがとうございました。今年に関東大震災から100年ということで、前回の委員会で都庁に伺った時に、1階で関東大震災に関する展示が行われていまして、そちらも拝見したのですが、震災の被害というのは揺れもそうですけれども、その後の火災対策が重要だということを改めて強く感じた次第です。そうした中で、非常に重要なプロジェクトだと思うのですが、用地取得などの中で、住民の方々、地域の方々に、緊急性を帯びた伝え方などがなお一層あってもいいのかと感じました。

あとご質問させていただきたいのですが、各路線の近くには大学、学校とか、皆さんの避難場所になるような場所があると思うんですが、例えば放射第2号線ですとか、それから補助第52号線など、大学とか学校の中を走っているようにも見えるのですけれども、大学や学校の移転も予定されているのでしょうか。そのあたり、伺わせていただきたいと思います。よろしくお願い致します。

○東京都 ご質問ありがとうございます。放射第2号線につきましては図の左

寄りの方に星薬科大学がありまして、こちらについては大学の敷地内を計画線がかかっているという状況でございます。補助第 52 号線については大学の用地自体に直接かかっておりません。

○委員 そうすると、何かあった時には、そういった場所が避難場所の一つとして、きちんと確保されているというふうに考えていいということなのですね。

○東京都 そうですね。補助第 52 号線は中学校とか小学校とか大学とかが近くにある状況でございます。

○委員長 その他いかがですか。

○委員 ご説明ありがとうございました。委員の田村でございます。いろいろあるので質問の仕方もうまくできないかと思えます。お許してください。いくつかあります。

一つ目は、今回は木密地域不燃化十年プロジェクト実施方針の下で、整備を始められたものが多いというふうに思いました。そのような路線では、事業概要を見ますと事業認可取得年月日が、基本的には平成 26 年か 27 年ということだと思います。その中で、そのプロジェクト方針のもとに先行してなのか、もともと必要だったからということなのか、14 番目の補助第 136 号本木のところはもうすでに手をつけられている。先ほどご説明ありまして、事業用地の取得なり、それから事業者の執行状況の方、終わっている状況から始まっているというふうには思います。

そのように、今回は特定整備路線というものでまとめて評価の期限、期間が来たので、まとめて提出いただいているということですが、一つ目、本木のところが先行しているという理由、事情、背景を教えていただければと思います。このことが、事業の継続、選択肢は良いとしても、プライオリティと言いますか、やはり優先度というのものもあるのではないかとと思うので、それに関連する質問だと捉えていただければと思います。

それから、今のお話の続きで申し上げますと、先ほどの若林が出てきている補助の 52 号について。先ほどご説明ありました火災危険度ランク 26 までのスライドになりますけれども、事業が比較的進んでいる若林で、火災危険度についてはここだけ令和 4 年度の方が危険度が高まっているというのが極めて特徴的であると。他のところは変わっていないか下がっているというところからすると、この若林の 52 号線についてだけ見ると、その事業がある程度執行して

いるにも関わらず、なぜ火災という観点から危険度が逆に高まってしまっているのだろうかというところが若干疑問に思えたというところでございます。

そこで、説明資料として、スライド 30 ページ目で、①と④とあり、④も 52 号線として①と併せて整備しているという理解でよろしいのかどうか教えていただきたい。

それからこれはまさに確認なのですが、今回は建設局所管のものということで、次回は都市整備局所管のものということで、分けて評価の対象にさせていただいているっていうところでございます。

そこでこの局間で分担しているところの基準や違いというものを教えて頂ければということでございます。

○東京都 ご質問ありがとうございます。

一点目で、補助第 136 号線の本木が、今回 10 年プロジェクトより前から事業が始まっているという質問でございます。本木区間については、第四次事業化計画ではなく、第二次事業化計画という中で、位置づけられている路線になっていまして、特定整備路線に位置づける前から、事業がスタートしたという経緯があります。その後、10 年プロジェクトの中で整備地域の中で延焼遮断帯を形成するなど防災性の向上に資する道路について新たに特定整備路線という形で、追加で指定したというような経緯がございます。

続きまして、補助第 52 号線の若林の火災危険度について、補助第 52 号線若林だけが平成 25 年よりも令和 4 年の方が高くなっているというところがございます。こちらについては、正確になぜ高くなっているとか、なかなか難しいところがありますが、一つは危険度が相対評価になっていまして、都内全部の町丁目をランク 1 から 5000 番台まで並べた時にその絶対値ではないので、例えば他の地域が安全になったりとかしてくると、相対的に順位がより悪い方へ上がってしまうということもございます。そういったところで全体の順位付けの中で、今回は若林の地域については他と比べて危険度が上がっているような傾向があるというところが見て取れるというところがございます。

また、平成 25 年と令和 4 年度の比較となっているのですが、令和 4 年度の結果が本当にいつの時点の地域のデータかと言いますと、調べてみたところ、平成 28 年度の土地利用現況調査のデータを使用して、令和 4 年度に公表したものとなっております。

すなわち、この若林の事業が立ち上がったのが平成 26 年度ですので、そこから二年後に用地取得は、まだ始まったばかりの中での平成 28 年度時点での地域の状況を集計して令和 4 年度に出てきたというところがございますので、特

定整備路線の整備自体の影響は、まだこの地域圏の中には反映されていない時点のものであるのかなど。

また、先ほど説明の中で 30 ページのところに凡例で④が赤く塗ってあるところ、道路事業自体は区の道路整備事業でございまして、今回説明させていただいた①の特定整備路線とは別事業で、区の方で今動いているような道路事業となつてございます。凡例が赤く塗ってあるので、そういった誤解を生じるような表現になっておりました。申し訳ございませんでした。

最後に、建設局で整備している特定整備路線と、都市整備局で整備している特定整備路線というのがございまして、こちらの役割分担についてでございます。一番最初にその事業を立ち上げる段階で、その近くでまちづくり事業などがあるようなところについては、最初の仕分けの段階でどっちの局が所管するかというのを大まかに決めた中で、事業が立ち上がってきたという経緯がございます。説明の方は以上となります。

○委員 ありがとうございます。

補助 52 号線については①、④って書いてあった時から①ってなんだっけと思ったり、②、③がないなと思ったりしたので、そこは資料の中で書いていただいたら、私は申し上げることもなかったかもしれません。

それから、どういう資料を見て今後どこから進めるのかというのがあるかと思うんですね。おそらくは建設事務所単位で違うのかなというのもあったり、体力とかですね、進み具合とか、もちろん地域の色々な事情があると思います。地域の事情は色々あるので置いておくとすると、私は客観的なデータとして目的としているプロジェクトの関係で、どう進んでいるのかというのを見た上で、可能であれば、出されている資料に応じて順位付け必要ではないかなというふうに思いました。若林を例としまして、この資料を見たときに、疑問に思ったということです。あるいはその本木の場合も、さらに前にある計画とかプロジェクトによって行われているものが残ってしまった理由、原因とかを明確にしていくということで、今後の計画の実効性を高めることができるのではないかというふうに思ったということです。

そういう意味で、先ほど少し申し上げましたように、今後は順位付けとか、どこからより資金を投下、集中していくべきかということを考える素材っていうのも、示されているのではないか。評価自体は客観的な静態的のものかもしれませんが、そういうものが使われて、事業執行する上での動的な動き、プロセスっていうものは考えて然るべきかなと思ったので、質問の形で伺ったという次第でございます。ありがとうございました。

○委員長 その他いかがでしょうか。

○委員 中村でございます。二点ほどご質問をさせていただきます。

一点目は事業ご担当の局というよりは、事務局にお尋ねする話かもしれないんですけども、私の理解だとこの事業評価というのは補助事業の評価かなと思っている。その補助事業の採択単位というか、箇所単位というか、例えば先の環状四号線とか、南北線という単位でやるものかなと思っていたんです。

ということは、これは特定整備路線というパッケージで補助をとられているので、今回こういった形で一件という形になっているのか。しかもそれが建設局担当で一件、都市整備局担当で次回一件という形の、そういう採択単位、箇所単位になっているという。そういう理解でいいですか。というのが一点目です。

○事務局 ご質問ありがとうございます。補助は箇所単位でいただくことになっております。ただ、同じプロジェクトの中でその特に防災性の向上であるとか、そういったところが重なる説明の部分が多いので、今回一つにまとめさせていただいております。

○委員 わかりました。単位としては、一本一本だったり、近いところで二本一本だったりということだけれども、似たような地域特性等々の中で、審議の効率化のために一つでやっただけと、そういう理解ですかね。わかりました。それはそれでこれだけ本数が多かったりすると、効率的な運営という形で宜しいと思います。しかし、できればそういうことをご説明していただけたらありがたいかなと思っておりました。今日最後にまとめて審議されていますけど、これはパッケージでということではなくて、結果的 14 本についての判断になるということですね。わかりました、ありがとうございます。

関連の話ですけれども、24 ページに被害想定の変化が載っておりまして、まず、震源が違うものが入っているのは何故かというのが一つ。もう一つは、火災で 4000 人が 2500 人にとりか、着実に被害が軽減されている様が見えているのですが、この算定の時に、特定整備路線などのインフラの整備が粛々と進んでいることが評価されているのか、もしご存知であれば教えていただけませんか。

○東京都 ご質問ありがとうございます。被害軽減の数値が具体的にそのどういった計算をして出しているのかとかというのは、東京都の防災会議という中でやられているので、詳細はわからないのですが、10 年間の取り組みをどうやっ

てきたかというのが、ホームページの中で掲載されています。例えば建物耐震率でいうと、平成24年の時は81%だったものが、91%まで10年間で上がりましたとか、不燃化も地域の不燃化自体も不燃領域率という指標で言いますと58%から64%に上がりましたなど、そういった効果を持って今回のような平成24年から令和4年度のような結果が出たと公表されております。

また、規模のところ、東京湾北部地震と都心南部直下地震でマグニチュードは同じなのですが、令和4年度の方は、より現実的に起こり得るであろう首都直下南部地震の方を想定して被害想定を出してみましたという結果になっていまして、24年と違う地震になっているんですけど、そこは我々の方も公表ベースのもので出させていただいたという状況でございます。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

それで、なぜ質問したかと申しますと、こういった形で令和4年、令和14年とだんだん被害が軽減されていくと思うんです。特定整備路線として、震災時の被害を軽減していくという目的の中でやっていっているのですが、そういう意味では定性的な危険度が下がっていくんですよね。もちろんB/C的な交通量は出てくるわけなのですが、本来こういうことのためにやってるんですよ、といった部分の必要性がだんだん減ってくるわけですね、将来的に。そういうこともあるので、不燃化率が上がったうちのこのぐらいは、道路街路事業のほうで寄与したところなんだとかを、仮説でいいと思うのですが、しっかり持っておくってということも、定性的な部分を目的とする事業という中ではしっかりと社会に理解をしていただく、PRしていくという意味では大事なかなと思うのですね。

建設局さんの方でもまさにこういった震災被害を軽減するための事業だという形でやっているのであれば、このぐらいうちが貢献しているというやつを作成されるといいのかなと思いますので、これは要望ですけど、今後そういった検討いただけたらありがたいなと思いました。以上でございます。

○東京都 ありがとうございます。おっしゃる通り、この事業をやることで、その道路だけじゃなくて、地域の防災性がどのくらい高まったのか定量的に出せないかなというのを考えているところでございますが、いろんな要素があってまだ答えがこれだというのはないんですけども、考えていきたいなと思っているところでございます。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょうか。

一つは質問で二つはお願いです。質問はですね、今日、街路事業として14

個ありましたけど、そのほとんどが昭和 21 年か 22 年に都市計画決定されている。ものすごく古いやつですね。二つぐらいは昭和 39 年くらいなのですが、全部見たわけじゃないのですが、そのほとんどが現道なしのところですよ。もし可能なら、当時その戦災復興の時の昭和 21 年の都市計画決定だとするならば、それを参考にした資料があるのではないかと。例えば、疎開計画図とか青写真があって疎開計画でせつかく疎開したのに、疎開して建物も全部取り払ったのに、終戦の人が帰って来て、できなくなったけれど道路として必要だから、都市計画決定したとか、そういうのを調査していただいたらいいのではないかと。そのバックデータをとっておいてほしいなという。ちょっと調べてください。質問じゃなくてお願いですね。

それから、先ほど中村委員からも話が出ましたが、こうやって整備されると危険度が少なくなって道路を作った効果がなくなってしまっているのではないかと。危険度評価マップというのがありまして、平成 25 年と令和 4 年の比較がありましたけど、それは順位をグラフ化して図解しただけですが、そのうち二つを出してその差を取ると、ここが良くなったということがはっきりするわけですよ。そういうふうな見せ方をしないと、なかなか皆さんに分かっていただくような効果にならないので、是非とも、マグニチュード 7.9 の首都直下型地震の場合の死者数、あるいは火災の死者数とか、そういう指標ごとにそういうのを作っておけば、色々示すことができるのではないかと思いますので、是非ともいつも順位だけじゃなくて、そういうグラフを作って差画像をとって示していただくのがいいのではないかと思います。

三つ目。今日は地震による火事ということですが、最近冠水とか異常な水害というのも防災という観点から重要だと言われているので、こういうプロジェクトの時に、やっぱりこれからは来年再来年、その次の年と雨が増えてくるわけですから、是非とも冠水の対策だとかそういうのもちゃんと出来ているかというのも一つ検討していただけると大変ありがたいと思います。

○委員長 何か他にございますか。

それでは注文もつきましたので、これからはお願いします。ということですが、これは継続でいいかどうかということですが、14 個一括ということですが、そうは言ったって 14 個の中にはどうしても承認できないやつもあるかもしれない。で最初、皆さんにお尋ねするのは 14 事業がありますけれど、継続じゃないほうがいいと、ここで中止すべきであるというのがあれば、手を挙げてください。

(「異議なし」の声あり)

ないということは、14個全て継続的にやっていいという結論になります。ぜひとも継続してよろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

ということで、三つの評価が終わりますので、一応、今回の理事会は終わりであと進行は事務局にお返し致します。

**(事務局より今後の日程等について説明)**