

令和7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7年7月14日（月）午後2時00分から午後4時25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 中村 英夫（日本大学 理工学部 土木工学科 教授）

委員（名簿順）

朝日 ちさと（東京都立大学 都市環境学部 教授）

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7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 泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業

② 府中都市計画道路3・2・2の2号線国立都市計画道路3・3・2号線

③ 東京都市計画道路放射第7号線

④ 東急電鉄大井町線連続立体交差事業（戸越公園駅付近）

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きまし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、各委員から事前にご推薦をいただいております中村委員をお願いしたいと思うのですが、中村委員よろしいでしょうか。

○委員長 謹んでお受けいたします。前任の内山先生に引き続きまして、この事業評価委員会、しっかりと議論できますように務めてまいりたいと思いますので、皆さん方のご協力をお願いいたします。よろしく願いいたします。

○事務局 どうもありがとうございます。

続きまして、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

長は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。それでは中村委員長、副委員長のご指名をお願いいたします。

○委員長 それでは、副委員長は朝日委員にお願いをしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局 朝日委員、どうぞよろしくお願いいたします。それでは、委員長を中村委員、副委員長を朝日委員にお願いする形で決議させていただきます。よろしくお願いいたします。

(2) 令和7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泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業

(上記について東京都より説明)

○委員長 ご説明ありがとうございました。ご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。

○委員 ご説明ありがとうございました。

3つお聞きしたいことがあります。細かいことですが、便益の中で域内便益と域外便益とあるんですけども。域内便益が収益で、域外便益が違うと比較しているのですが、域外便益の考え方で、もうJRのビルが建っていてまちびらきがあってという中で、その地価の上昇分みたいところは、他の開発の影響みたいなのがあるので識別が難しいように思ったのですが、そのあたりをどのように考えているのか教えていただければと思います。もし他の周辺の開発で部分便益がもう出ているのであれば、事業自体としては過剰評価になるかもしれないし、どのように考えればいいのか教えていただきたいのが1つです。

それから2点目が、定性評価の環境面についてご説明がありまして、これも細かいことですがEVの施設とか、そういうものはなかなか地価とかには入らないものだと思うんですけど、緑地の部分というのは、快適性向上で収益化できるので、その域外目的もあるので、地価で補足できるようにマニュアルではなっているように思うんですけども、そのあたりの定性部分の表現の仕方というのは、定量でできないものを取り出したりとか、それとも定量でも入っているけれども何か説明ができるのか、というところを教えていただければと思います。基本的に定性は定量的にできないものと理解していたんですけど、やはり、でも一方で情報提供としては、重なるものであっても、そのことを踏まえた上で、どういう効果かというのを具体的に示す必要はあると思ったんですが、その区分けを改めて教えていただきたいのが1つです。

最後、意見ですけども、埋蔵文化財によってとても長く時間がかかったというご説明がありました。埋蔵文化財調査は調査をして、保存価値のあるものが出てきた場合に、社会的価

値は大きいとは思うのですが、事業自体にとっては、コストのみになってしまうことが多い中で、この場合にはご説明あったように、まちづくりとの関連で、敷地外かもしれないのですが、いろいろと活用できるもの、便益として活用できるようなものかなとも思いましたので、そのあたりはぜひコストに見合う、あるいは工期遅延に見合うものとして活用されるといいなと思いました。以上です。

○東京都 ご質問ありがとうございます。最初に域内と域外の区分けについてご質問がございましたけれども、こちらの今回の評価におきましては、域内便益といたしまして再開発ビルによって生み出される床を、賃貸事業として貸し出した場合の発生賃料を便益として捉えてございます。また域外といたしましては、今回建築する再開発ビルの整備によって周辺に与える地価変化分を便益として単純に捉えているというところでございます。あと、緑化に関して定性的効果のところ、説明させていただきましても、確かに定量的にするのが難しいという点で、定量化しないということもございますけれども、緑化については、確かに定量として表されるものではございませんけれども、効果があるということで、定性的効果の部分に今回入れさせていただいているということもございます。

○委員 ありがとうございます。1点目についてですけど、そうするとその周辺に与える地価の上昇分で測っているということは、要はまちびらきがあったり、周辺の開発部分も合わさっての数字にはなっているということなんですかね。事業単体というような解釈になりづらいことがあるのでしょうか。また2点目についてもよく分かりました。2点目は緑地の部分は定性と言って取り出すというよりは域外便益として入っているように思いました。私の理解としては、域外便益に入っているという理解でいたので、もし定性として表すのであれば、地価などでは補足しづらい部分というように区分けをした方がいいかなと思います。

○東京都 ありがとうございます。そうですね。先生がおっしゃるように、再開発の場合、特に今回は周辺が一緒に開発されてしまっているのも、非常に切り離しというのは難しいと思います。ただ、マニュアル上は、ウィズ、ウィズアウトで比較しなさいということなので、実態としては、やはり周辺の賃料を調べて、今後の賃料予測というのですかね。そういう中で収益を見ていっているということをしていきますので。計算上は、開発をしていようがしてまいが、同じ賃料であろうというような状況で捉えています。ただ、現実としてはそうかと言われれば、そこは何とも我々もわからない状況ではあるのかなというところですね。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員 私の方からも、質問というよりはコメントですけども、先ほども少し、言及されておりましたが、埋蔵文化財ですね。非常に何か珍しいものがたくさん出てきたという

ことで、高輪地区の方でもここは歴史的な場所なんだということを、文化財を見せながら建物を建ててらっしゃると思うんですけども。やはり、鉄道が敷かれて間もなくというところで、約150年前にこの地が、新しい地として開発されていったところが、よく浮世絵なんかにも残っていると思うんですけど、そういったものとして150年後に、また新たな未来を目指してこの街が作られているということからも、その歴史を感じられるような部分があると良いのかなというふうに私も思いました。ありがとうございます。

○東京都 ご意見ありがとうございます。確かに、JR3街区のように現地保存をして、みんなに見てもらって人を集められるような、そんな仕掛けが泉岳寺駅にもできたら良いのですが、ご覧いただいた通り狭い地域でございまして、現地保存はできないのですけれども、昔こういうものがありましたとかそういう解説板の設置とか、そのぐらいのことでもできないのかなと検討しているところではございますが、B/Cには確かに出てくるような数字には結びつかないというところではございます。ありがとうございます。

○委員 ありがとうございます。簡単なことで、17ページのところでこの雨水の貯留機能を持たせるということですが、この雨水貯留槽というのを今後どう維持管理していくのかということ、これの持ち主は誰になるのかということだけ確認させていただけますか。

○東京都 ご質問ありがとうございます。雨水貯留槽につきましては、ただいま当地区では管理組合の準備段階となりますけれども、そういった話が住民の間でされている、権利者の間でされているところではございまして、将来的には管理組合の持ち物になるところでございます。ただし今の時点では決定はしていないという状況でございます。

○委員 そうすると、これでその雨水貯留槽を整備したことによって、何か容積率の緩和みたいなメリットがあるんですけど。

○東京都 今回容積ボーナスのようなことは、この雨水貯留層が原因でということにはなっていないです。

○委員 そうすると、あくまでもプラスで、だからこれを維持していただくと良いのですけれども、今後これがどうなっていくかということに、そこまで責任は生じないのですか。

○東京都 我々の責任は生じないということですね。

○委員 なるほど。その管理者さんの方で、いずれ使わなくなっていたとしても、それはもうどうしようもないということで。

○東京都 そうですね。事業完了になると我々の手を離れるという原則でございますので。将来的なことまでは、なかなか責任を持てないということでございます。

○委員 他のところもどうなっているのか、よくわかりませんが。こういうものをたくさん設置したとしても、その現状本当に機能しているのかなかなか追えないという事情がありますので、なかなか責任は持てないということですが、ぜひ長く使えるように、管理者さんへお伝えいただければと思いますのでよろしくをお願いします。

○東京都 貴重なご意見、ありがとうございます。

○委員長 では私から1つだけお伺いします。今の話とも関係するのですが、同じく防災の関係で、避難施設であったり、備蓄倉庫であったりといった床も用意をするという話がありました。これは多分、これから決めていかれると思うのですが、一方で安全確保計画なんかにも位置付けているということでもあるので、施工者としては終わった後は知らないよってなると思うのですが、東京都庁としては何らかの問題になっているのでしょうか。これから誰が持ってどんな運営管理になっていくのでしょうか。

○東京都 そうですね。最終的な決定を待つまでは、これからというような状況でございます。

○委員長 実際は、特定の会社さんが持つような感じになるのか、共有的な床を運営で管理して何かするのですか。

○東京都 そうですね、例えばロビーなどは、特定の会社のもではなく共有の部分でございますので、帰宅困難者の受入れ対応などに活用できるかと思います。

○委員長 わかりました。ありがとうございます。

他に無いようでございますので、それでは最後に、今日事務局のご提案としては、対応方針としては継続といったことで出されておりますけれど、こちらについては、提案通り継続ということでもよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 はい、異議御座いませんという事で。

○事務局 ありがとうございます。

参考までに本日ご欠席の先生お一人も事前に見ていただき賛成でございます。ありがとうございます。

②府中都市計画道路3・2・2の2号線 国立都市計画道路3・3・2号線 (上記について東京都より説明)

○委員長 ご説明ありがとうございました。それでは、ご質問ご意見ございましたら、またその場で結構でございます。よろしくお願いたします。

○委員 ご説明ありがとうございました。教えていただきたいところが3つありまして、1つはですね、この事業に関係なくて、一般的にということでお聞きしたいのですけど、三便益以外の効果の貨幣換算について、どういう風にしていくのか教えていただきたい。

2番目が、最後のコスト縮減のところ、コスト縮減とは違うけれどもということで、中温化アスファルトの活用ということだったんですが、確かにCO2は交通量、時間短縮に関する便益面で、今まで考えていたかと思うんですが、こういうその費用面というか、材料面でのCO2削減みたいなのところというのは、定性的効果というか、どういう扱いであるのかということなんです。資料で定性的効果と言ってるのは、あくまで便益面だけのことを言っているのか。もし、こういう材料面などそういう側面、外部便益に連なるようなものが、どんどん出てくるといいなと思っていて、そういう部分はきちんと評価していくべきだなと思ったので聞かせていただきました。あと関連して、中温化アスファルトを活用した場合コスト増になってしまうのかも質問です。

また、これも基本的な質問で申し訳ないんですけど、多摩部と区部の連携強化という言い方をされているんですけど、これは放射状の道路の基本的な考え方なんですか。それとも、具体的に多摩部区部のこういう連携課題があるという意味なのか教えていただければ。

○東京都 ご質問ありがとうございます。

最初の質問について、今回のB/Cにつきましても、国の費用対効果の便益の三便益ですね。時間短縮、事故減少便益、走行費用経費という、その三便益だけで今回計算しております。今回も主な効果はほぼ時間短縮便益でございますけれども、やっぱりこういう新しいネットワークのものは時間短縮便益という形で出るんですけれども、もともと現道があって概

成するような道路というのは、なかなかそういう評価が難しい。交通量に基本的には比例してまいりますので、貨幣換算価値でベネフィットを出すというのも予めからずっと色々検討をしているというところで、独自に色々検討はしているんですけども、今回この資料ではあくまで国交省の基準に則ってやってございます。

中温化アスファルトのコストについては確認させていただいて、またお知らせさせていただいてもよろしいでしょうか。

便益は三便益でやってますので、今回のものについてはCO2の削減効果みたいなのは入ってございません。環境に対する配慮という形で、こういうのはどう貨幣換算してベネフィットに入れていくかというのは、色々やっぱり検討が必要なのかなというふうに思っています。

あと、多摩地域と区部の連携という形で、東西方向はなかなか道路が少ないというのが現状でございます。資料に新青梅街道、新五日市街道と書いてますけど、新五日市街道はほとんど今できてないです。東八道路、甲州街道を加えて都内を区部と多摩地域で結んでいる道路は都市計画4路線しかないという形です。246号線とかは神奈川の方に入ってきますので。ですので、昔から東西方向、放射方向はできているとは言いつつ、意外と区部と多摩地域を結ぶ道路はできていなくてですね。甲州街道と新青梅街道に頼ってきて、あと細かい青梅街道とかもございましたけれども、骨格的な都市計画道路とすると、東京八王子線という形でございます。やはりこの区部と多摩の連携、移動の円滑化を東京都としては、ずっと整備効果として、お伝えしながら整備をしているというところでございます。以上でございます。

○委員 ありがとうございます。よくわかりました。

三便益以外のものは、例えば概成道路とか、要はネットワークを直接作るようなものではないものに対して、適用していく可能性が高いということですか。

○東京都 そうですね。定性的にはもちろん言えるんですけど、なかなかやはりB/Cという、貨幣換算して表す時に時間短縮とか事故減少とか走行経費以外にもあるでしょうという考えはあると思うんですけど、そのあたりをどう換算して皆様にお伝えしていくのかというのは、なかなか難しい課題なのかなというふうに思ってるんですけども。都とするとやはり学識経験者の先生にも、ご助言いただきながらですね、検討しているというところです。

○委員 ありがとうございます。中温化アスファルトのところはコスト増ともしなっていたら余計ですね、それに対して外部便益があるというところ。今の評価の枠組みだと、便益の方のところではか環境を乗せられない感じになっていると思うので、そこも積極的に見せていくというか、ちゃんと評価としていけたらいいんじゃないかなと思いました。

○委員 すみません。先の質問の便益についてなのですが、中温化アスファルトは通常のものと比較して CO2 を抑制できるというわけで、ただ抑制するだけで CO2 自体排出されてしまうわけだから、それを便益としてとらえられるのか疑問です。

○委員 中温化アスファルトを使用するかについては便益ではないのですが、外部費用の削減が起こるといいますか、中温化アスファルトの活用をやらないよりはやった方が良いという意味です。

○委員 貨幣換算して表すことが難しく、コスト増だけしてしまってベネフィットが何も無いように見えてしまっているという意味ですよ。わかりましたありがとうございます。同じような B/C 絡みのところで、今更ですけれども定性的効果の交通渋滞の解消と走行時間短縮便益は、定性と定量ですけど、これ同じものですか。違いますか。

○東京都 もちろん渋滞が解消されて、やっぱり走行速度が上がってまいりますので、これは関連しているというふうに考えてございます。

○委員 関連、なんですかね。同じではない。

○東京都 交通量推計をして、その速度を設定されますので、それによって、今回の道路ができた場合とできてない場合とで比較をしているということで、なかなか難しいです。今の新府中街道であるとか甲州街道が混んでいますので、それを転換して円滑に流れて、全体の速度が上がるということがその時間短縮になっているというふうに考えております。

○委員 いや、分かるんです。定量的な方に時間短縮があるのは、はっきりわかるんですけども。逆に言うとこれ、交通渋滞は解消するんですかね。

○東京都 基本的には、解消という言葉が正確かどうか分からないですけども。少なくとも今の状態よりは、交通の円滑化というか、渋滞の削減というか。やはり何かイベントとかあったり、どうしても特定の日だと混む可能性があるんで、解消と言うと全くなくなるのかという、言葉の使い方だけかなと。

○委員 その流れがスムーズになるというのは、もう定量的に評価しているので。プラスアルファ、だからバスの定時性とか、こんなのはいいと思うんですよ。例えばその今渋滞でものすごく色々問題が生じているのがなくなるとか、その単にその交通がスムーズになるのに加えてなんかがあるんだったら、こう定性的なところで訴えてもいいのかなと思ったんでという趣旨でした。

それでもう一つは今、八潮の件なんかがありますけれども、ここは下水管とか水道管とか道路下は何も入らないのでしょうか。

○東京都 道路排水とかですね。そういう下水管はもちろん入ってまいります。

○委員 なるほどわかりました。その道路排水も最近ね、また総合治水の時みたいに治水絡みで言うと、浸透性にして地下に浸透させて、洪水の負荷を減らすというような話もありますし。あるいはこの際に、どこかで老朽化した下水管があった時に、迂回して新しいの作ると言ったら、新しい効果が出てくるわけなので、そういったものもあるのであれば、書いてもいいのかなと思いましたが、できるのであればやってもいいかなと思ったということです。

○東京都 本路線はですね、大きい幹線は今のところ入ってきてませんので、その辺また、更新時期にそういうのが入ってくる可能性ももちろんあるのかなと思っています。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員長 ありがとうございます。他にございますでしょうか。

じゃあ私から、算出の関連でお伺いするんですけど。

従来のいわゆる三便益以外の便益も、いろいろ加えてみようというようなことを考えられていて、今回の事業は三便益だけでやっているということなんですけれども、仮にその三便益以外の便益の方も算出をして、今後加えていくようなことになる時に、これは事務局に聞いた方がいいのかもしれないですけど、国の制度との関係で言うと、国は要するに再評価について、一定のタイミングで評価委員会ですっかり議論してもらって、それでよしとなれば上げててくださいという、そういう仕組みですね。その時のその B/C の算出について、一応国のマニュアルというのもあって、それと違う便益も出してるようなやつもそれぞれローカルで作るとしたときに、これは国のその再評価の制度上は一緒に入れて議論してもいいのでしょうか。

○事務局 先生のおっしゃる通りですね。そもそも我々の再評価委員会は、国の再評価委員会の要綱に基づいて行わせていただいています。ですので、国のマニュアル通りに三便益だけ出しています。おっしゃる通り、東京都の中で昔、多くの委員の先生方から、確かにこの三便益だけで表せられない効果がいっぱいあるので、色々な便益の算出方法を検討してみたらと言われて、研究をさせていただいています。

ただ、今の国のマニュアルは、三便益だけなので、基本的には三便益だけ国にだしていくような形です。

東京都としては便益について研究はしていて、何か使えるようなものがあれば提案できれば

と考えています。一方で、ある程度は国にも認めてもらわないといけないということもございます。ということもあって、基本的には国のマニュアルに基づいて行っている。国に認められているものだけを、提出させていただいています。

○委員長 分かりました。でも三便益以外の研究をされているという取組は非常にやっぱりいいことだと思いますので、どういうふうを書くか別として、いわゆる国のマニュアルだとかそんなだけでも、こういうような便益も見られることもあるんじゃないかと、将来的には書き出してもいいかもしれないですね。それはやっぱり都民に対して非常にわかりやすかったり、議会に対してわかりやすかったりということにもつながるかと思いますので、ぜひいい使い方をしていただければ。またここでもいろいろ議論していただければと思います。他にはございますか。

○事務局 今日ご欠席の先生からのご質問です。

東八道路をたまにご利用するみたいでして、用地取得がまだ終わってないようだけでも、状況どうだろうということをメールで頂いております。

○委員長 99%ということではありましたけども、状況いかがですかということですので、もし説明いただければお願いいたします。

○東京都 ご質問の件なんですけれども、まだですね、取得できていない画地がございますので、そういった各関係権利者の方々にはですね、早期にご理解ご協力を得られますよう引き続き丁寧に説明、折衝を進めていきます。
以上です。

○委員長 例えばですけど、今これから工事進めていく中で、ここが本当にもう全体の工事が、もう工程が大きく狂うようなところで今止まっているというよりは、そういうところじゃなくて、残り数パーセントのところまで完成までに何とかやれば何とかなるというような感じでしょうか。

○東京都 そうですね。100%取得を目指して、今後も丁寧に計画的に進めていきたいと考えております。

○委員長 ありがとうございます。お伝えください。

それでは、大体出尽くしたようでございますので、こちらにつきましても、対応方針についてお諮りをしたいと思います。事務局は原案としては継続ということでございますけれども。

継続ということによろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 異議なしということですので、継続ということで決定をいたします。

○東京都 参考までに。ご欠席の先生も継続というご意見でした。

③東京都市計画道路放射第7号線

(上記について東京都より説明)

○委員長 ご説明ありがとうございます。それではご質問ご意見ございましたらよろしくお願いたします。

○委員 ご説明ありがとうございました。1件目の話ですけど、9枚目のところで、今回も渋滞解消のところを書いていただいていますけど、今回ここがこの何て言うのかな、ネットワークができるとか、高速道路へのアクセス性が向上するということが書かれていますので、こういったことはやはり定量的な値では表現できないことなので、こういうのを書いていただいて良かったかなと思いました、という感想です。

次に4枚目です。それを見せていただければと思いますが。これ昭和21年に都市計画決定してるんですね。ですけど、随分あれですね、その道路のラインに何ていうのかな。現在ある住宅と小さな生活道路が全然これに垂直でもなく、もう完全に家が入ってしまってますよね、この区間に。用地を買うにしても、このギザギザができる、この家が半分だけかかったりしてるものがいっぱい出てくると思うんですけど、これ道路の周辺の元々家があった所の半分とか、そういった所はどう使っていくんですか、という質問です。

○東京都 昭和21年の都市計画決定でございまして、区部の中でも一番西側になりますので、当時ほぼほぼそこまで土地利用が進んでなかったという形の中に線を引いているのかなと、推測しているところで、いろんなところ我々も整備進めてきましたけれども、用地買収が進む中で今事業化をしているので、少し家に引っかかっているというところがございます。今先生ご指摘の、用地取得にあたって、こうなかなか綺麗にお住まいの方の所の用地が買えないということはあるのですが、我々は一定の基準の中で折衝してまして、狭小なところが残るような場合には、残地も取得させていただくという基準を設けながらやっております、そこを取得した用地については、基本的には少しやっぱり広めになったりす

るところもございますけれど、有効に利用できるように、植栽帯を作ったりだとか、路線に依りますが、それを工夫しながら進めているところです。

○委員 ありがとうございます。なかなか計画があるといっても、そこを避けて家が建つということはやはり、ないんですね。

○東京都 そうなっております。

○委員 わかりました。で、そういう残りの土地というのかな、それがどれぐらい出てくるかわかりませんが、不自然にならないように、かつ、有効に利用していただけるということで、ぜひお願いします。ありがとうございます。

○委員 今のご指摘で思ったんですけど、余った土地というか、都市計画線で余った土地の利用というのは、この道路事業の中で植栽帯にしたりするとか、民間活用しようとかもあるのかもしれませんが、そういったのはこの事業の中で活用していくんですか。それとも、要は土地を持ってるから、他のまちづくりであったり、あるいはその別の部署と連携していくというようなことがあるんですか、というのがお聞きしたくなったことの一つです。

それから、もう一つは、今回の道路が最後なので、先程の件でも思ったことなんですけど、防災のところの評価で、例えば緊急輸送道路だったり、こういう形、要は道路×防災×交通。交通上の効果というのが評価されてるんですけども、先程のお話でもあったように、他のインフラとの関係で言うと、特に東京みたいな土地がないところでは、ラインで用地が確保される、空間が確保されるというのは地下調節池や、いろんな意味でのポテンシャルが大きいと思うんですよ。そういったインフラ間のものというのは、かなり評価が実はできる面があるんじゃないかなと思ってまして。既存の道路の地下空間などを利用した調節池など新たに用地取得やって、インフラを作っていくよりもはるかに早く治水効果が出るとかいうのをお聞きしたりするので、そういったところは、多分国の評価とかだと一般的になりすぎて難しいところもあると思うので、東京都の都市部と言うんですかね、その土地利用がなかなか厳しいところの効果として、示していいんじゃないかなと思います。

例えば透水性舗装とか遮熱効果とか、そういうグリーンインフラ的なものも有益貢献になったりするかもしれませんし、そこを空間として捉えていくというのも、都心部の場合にはあるのかなという感じです。以上です。

○東京都 ありがとうございます。今の残地、まず第一点目の残地ですけど、先生がおっしゃる通り、基本的にはこの事業の中で我々は用地を買わせていただきますので、道路目的じゃないとなかなか買えないので、残地についても基本的には道路区域を設定させていた

だいて買ってまいります。

道路としてだと、どうしても植栽とかが多くなってしまいますが。あとはどうしても構造上必要になる場合だとか。区道が斜めに交差している場合は、ちゃんとそこも考えて、円滑になるよう隅切り等に活用するとかという方法ももちろんあります。木密の事業みたいなのは、やはりスピード感を持って今用地を買わせていただく時に、やっぱり残った土地で再建がなかなかできないというところもございまして、その活用については、色々やはり検討しています。

あとは用地の方もあるんですけど。隣接の方にやはり買っていただくとかですね。そういう色々折衝の中で、なるべく残地がないようにというの、色んな工夫をしながら、残地については対応しているという所です。

他の事業と連携というお話がございましたけれども。沿路街路事業、沿路区画整理という、街路と沿道が連携しているという手法がございましてけれども、今建設局の街路の中ではですね、今はなかなか難しいのかなというところなんです。

綺麗に、用地が整理されて、どんどん開発されながら進めていくというのはもちろん理想だとは思っているんですけども、我々今は直接的にまず買収をさせてもらってやっていく街路事業ですので、そこがなかなかまだ連携取れてないというところなんです。

あと、先生ご案内の様に、我々線的に用地を取得して道路作っていますので、地下河川とか地下貯留池ですね。そういうものには、将来的にはまた使われる可能性はあるんですけど、我々まずは道路整備をして、という形になっています。今、東京都も先日、先週金曜日もかなりゲリラ豪雨がございまして。練馬、杉並、目黒とかですね。かなり調整池を使ってましてですね。それをみんな環七の下に作ったりという形で、そうやはり、道路の下の空間を利用しながら調節池作っているところが多くございまして。今後こういうところもですね、使われる可能性もあるのかなというふうには考えているところでございまして。

あと、我々ですね、歩道部については基本的には透水性舗装で、あと車道については遮熱性舗装ですね。基本的には今、環七の内側はですね、基本的には遮熱性舗装をやっている。この事業はまだ、環七の外側ですので、基本的には遮熱性舗装は使ってないんですけども。必要に応じて、そういう基本的には暑さ対策みたいなものやしているところもございまして。

色々、アドバイスをいただきましたので、今後の参考にさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

○事務局 遮熱性については環七ではなく、環六ですね。センターコアエリア内でやってます。

○事務局 先ほどの空間確保の話ですが、確かに道路には「収容空間の確保」という効果もございまして。しかし、数字的な話はですね、さっきもお話させていただいたように、国

のマニュアルに基づいて、委員会を行っていますので、三便益だけを出しています。定性的な効果については、書けることは書いておりますが、数字的なところは個別に、事務局的には検討していきたいと思っています。

また色々、ご教授いただければと思います。よろしくお願いします。

○委員長 じゃあ、特になければ、お諮りをしたいと思います。こちらの事業につきましても、対応方針につきましては、原案では継続ということでございます。継続ということよろしいですかね。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 異議ございませんので、こちらにつきましても継続ということで決定をいたします。

○事務局 また欠席の先生も継続と伺っております。

④東急電鉄大井町線連続立体交差事業（戸越公園駅付近）

(上記について東京都より説明)

○委員長 ご説明ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問等ございましたら。

○委員 ありがとうございます。簡単なことですが、最後のところで、国の補助金、鉄道事業者及び地元自治体の負担金と書かれていますが比率はどれぐらいなんですかね。今回のコストは、それらは入れずという理解でよろしいですか。

○東京都 ご説明します。連続立体交差事業はご覧のように、費用負担の割合が国の方で定められておまして、今回の場合区部ですので、総事業費に対してまず鉄道が15%、それから都市側ということで、税金で賄われる部分が85%ということが標準になっております。このうち国庫補助金につきましては約半分の0.5といった形になっております。

残りの地方負担につきましても、地元の負担を3割ほど求めている。今回は税金を使う事業だということで、国のマニュアルにも定められておりますが、この都市側の負担85%を前提として評価させていただいております。

○委員 わかりました。ありがとうございます。だから、東京都のコストじゃなくて85%と

ということですね。だから残りの15%を入れても、B/Cは十分1を超えると、ということですよ。いや、仮にその1を切ったからやめてくださいという話じゃなくて、こういう話はこの定量評価に乗らないことの効果が大きいので、むしろ1.8も出てたら、十分じゃないかなというふうには理解しました。

○委員 ご説明ありがとうございました。

こういった連続立体交差事業で関連事業と一体化して、街の顔が新たに生まれるというのが明確になっていいのかなと感じました。

それで少し、社会経済情勢等の変化というところで、10ページ目ですね。この部分で少しお伺いしたいんですが、踏切が6つとも短い期間の中で、これだけ踏切遮断時間が増えているというところで、こういったことが起こる背景みたいなことを教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

○東京都 大井町線ではですね、最近この期間の中で、平成29年ぐらいからですが、長編成化と言いまして、6両から7両の車両を導入したりですとか。朝のラッシュ時に少し電車を増発したといったようなことを聞いてございます。これは踏切の時間を測っておりますので、電車の状況の細かいところについては、鉄道の運行の仕方になりますが。

そういった状況が、踏切に非常に悪い影響をもたらしていると。一方で、利便性の高い鉄道の増発というものもなかなか止められないといったような状況が、本地区にあります。

○委員 19ページの交通広場の件についてお聞きしたいんですけどもこのエリア、すごく路地が多くて道が狭いエリアだったかと思うんですけど。ここにその交通広場みたいなものを整備した時に、路地の交通みたいなものは明確に減るんですか。それともこういう、幹線に対して影響があるものなんでしょうかというのを聞きたいのが一点と。

あとこれ、例えば15%を入れたとしても、B/Cは出るかもしれないんですが。マニュアル上は鉄道の費用便益は相殺されるので、別々に考えますという建前になってるんですけど。15%の負担に対して鉄道のこの時間信頼性とかは、人数からすると莫大になるような気がするんですけど、そういった試算みたいなものはあるんですか。ここで聞いてもしょうがないかもしれないんですが、なんとなく感覚としてあれば教えていただければと思います。

○東京都 ご質問にお答えします。今回、まず、駅周辺の状況ですけれども、こちらに示してます通り、南側、北側ともに、再開発事業ということで、画地の整理が進められておまして、また補助29号線、特定整備路線として沿道一体で整備が進められてますけれども、こちらの道路の整備によってかなり道路の方が整理されていくものと考えています。

今回、特に幹線道路に近い形で29号線が入ってくるということもありますので、本来の駅機能は人の集約だったり、アクセスだったりということがございますので、これまでこう

いった機能がなかった駅に、この機会に品川区の方で駅前広場を作るということで、区のまちづくりとしては、この周辺がかなり整理されていくものというふうに考えてございます。

また、2つ目のお話ですけれども、ご指摘のような鉄道の定時運行といった点ではですね、なかなか鉄道自体の受益について問われたものはございません。けれども、今回 15%といえますのは、国のほうの要綱の定めによりますと、踏切事故の解消益、踏切の保安全管理に要する費用、それから一番大きなものが鉄道立体化によって生まれる高架下空間などですね。新たな都市空間の活用が鉄道側で可能だということ、15%が定められているという説明になっております。以上です。

○委員 要は鉄道の交通としての機能というよりは、事故解消のためというところなんです。よくわかりました。ありがとうございます。

○委員長 ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。

それでは、私から 1、2 点伺いさせていただきます。今都市計画決定が終わって、事業認可に向けて色々調整されているところだと思うんですけれども。

これについては建設局さんの出しているこの連立のパンフレットを見ると、工事での使用の可能性のある区域みたいですね。そういう表記もあるので、まだ施工方法はまだ固まってないという理解でよろしいのかどうかというのが一点と。

もう一点は今の駅前広場とも関係するんですけれども、一応認可 11 年で連立の方は終わるといふことのお予定でおられて。要するに、街づくりに合わせて、共有をしましょうということを進めていかれると思うんですけれども、プランだとですね、接続する道路が、29 号線で、関連事業としては今用地買収中ということで上がっているんですけれども、やはりこの補助 29 号線の方の事業ともなるべく連携を図りながら、この立体化域の高架化事業に合わせて下に抜ける縦抜きの道路も出来上がってくるということが非常に大事だと思うんです。そのあたりの連携の図り方というのは、今これから始まるころなんであれなんですけど、東京都庁内では緊密にやられているものなのかどうかという、一般論で申し訳ないんですけど、その辺もお聞きできればという二点でございます。

○東京都 それでは、2 点ほどのご質問でしたが、まず 1 つ目が、連立のパンフレットなどに記載されている施工方法といったようなところですが、今回、まさに国と協議しているといった内容は、その部分になってございます。都市計画として高架化では決まっておりますけれども、細かな施工方法であったりですとか、それに要する費用といった面も含めて今国と協議を進めております。それがまとまっていくと、事業認可を申請させていただくといったような段階でございます。

また、ご指摘のところ、可能性のある区域といったようなところがございましたけれども、こちらはいわゆる仮線とか工事で使用するというので、任意で使用を考慮する敷地

になっております。表記につきましては、こちらの方の可能性があるとといったような表記をさせていただいているところです。

本来であれば、鉄道線路が繋がらなければ、移動できませんので、都市計画といったようなところに位置づけることも考え得るんですけども、大半のところは、関連側道ということで北側の方に、区の方でやっていただきます道路に包含されてですね、都市計画されているんですが、こちらについては、高校の前ということで。日陰の影響が非常に及ばない区域ということもございまして、任意で交渉させていただきつつ、事業を進めていきたいといったようなところでこの表現を用いさせていただいております。

2点目の、認可後11年、補助29号線との連携といった点ですけども。ご案内の通り、まさにその補助29号線が事業化したことによりまして、今後平面で整備することになりますと、大きな踏切問題が発生するといったことで。今回、本来その鉄道立体化の可能性を検討する区間ではなかった部分を新たに連続立体交差事業の区間として、我々の方で検討を進めさせていただくというような状況に至っております。また、街づくりも連立となるということで、駅前広場でしたり、再開発が活性化してきておりますので、そういった点でも、トータルで品川区も含めて連携して事業を進めていくものというふうに考えてございますので、今後も引き続きやっていきたいと思っております。

○委員長 分かりました。ありがとうございます。じゃあ2点目の話は道路の方が先にやれなんですね。動き始めて、じゃあ踏み切りどうするんだというところから、こちらの方もご対応していただく。よくわかりました。

また、1点目のところも、よくあるのは、こう仮線振って作って行ってそこが将来側道になるというので、立体化が実現していくパターンが多いんですけども。ああ、よくわかりました。どうもありがとうございます。

それでは出尽くしたようでございますので、こちらにつきましても、対応方針についてお諮りしたいと思います。事務局原案は、継続ということでございますが、継続でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 異議ございませんので、こちらにつきましても継続ということで決定をいたします。

○事務局 また欠席の先生も継続と伺っております。

○委員長 ありがとうございます。それでは、これをもちまして本日の審議は終了いたしましたので、進行を事務局にお返しいたします。

(事務局より今後の日程等について説明)