

令和7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7年9月1日(月)午後2時00分から午後3時57分

2. 場所 東京都庁第一本庁舎 42階 特別会議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)

清水 哲夫(東京都立大学 都市環境学部 教授)

下山 憲治(早稲田大学 法学学術院 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) 令和7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35・36号線

③ 等々力大橋(仮称)整備事業

5. 議事の概要

(1) 令和7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

○事務局 それでは審議に入る前に、事務局の方から皆様方に1点ご報告申し上げます。

8月29日国から報道発表がございまして、令和7年2月に国土交通省より公表された費用便益分析マニュアル、道路事業、街路事業、連立事業に関わるものですが、そこに記載されている、車種別の時間価値原単位や車種別の走行経費原単位及び交通事故損失額想定式(令和6年価格)につきまして、一部数値に誤りがあることが判明いたしました。

東京都におきましても、国のマニュアルに基づき分析を行っていることから、資料に記載している算出された数値に若干ですが、変更が生じる可能性がございます。東京都の数値算出のためのシステムを修正する関係もございまして。申し訳ないのですが、今回は修正前のマニュアルをもとに付議させていただきます。

ただ、国の方からも報道発表が出ているのですが、国の方が直轄事業で検討していきまして、8事業ある中、6事業はB/Cの数値は変わっていない。残り2事業もB/Cが減るとしても0.1ぐらいということなので、大きな影響はないと我々の方は感じております。当然システ

ムを直し新しい数字がわかりましたら、先生方にまたご説明させていただきます。そんなに数値は変わらないだろうということもありますし、定性的効果も記載してございますので、ご考慮の上、審査していただければと思います。よろしくお願いいたします。以上、事務局の方からご報告です。

それでは、本日の審議に入りたいと思いますけども、短い時間ではございますが、活発にご議論いただき、貴重なご意見を頂戴できればと思います。

それでは、ここから進行につきましては、中村委員長、どうかよろしくお願い致します。

○委員長 承知しました。よろしくお願いいたします。1つ目に入る前に、ただ今の件に関して何かご質問とかあれば、よろしいですか。

では私から、再評価した結果については、国からの指示に従って結果を出されると思うのですけれど、都庁さんが公表されるというのは年度末ぐらいでしたか？

○事務局 そうですね。年度末ぐらいに。

○委員長 その時に多分数値が大幅に減となることはないので大丈夫でしょうという話ですけれども。万が一、大きく数値が変動したという事があれば、別途ご連絡いただければ。

○事務局 おそらく国を見ると下がっても0.1程度というところですが、新しい数字は委員の皆様へご説明させていただきますし、正しい数値へ直した資料でHPへは公表させていただきます。

○委員長 わかりました。

それでは、今日の第一本目ですね。まずは資料のご説明をお願い致します。

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より説明)

○東京都 中温化アスファルトの原則活用として、CO₂の排出抑制につなげるというところでございます。ここで前回、我々街路の説明時にご質問がございましたけれども、中温化アスファルトの便益はあるのかというところでございました。それで、改めて確認したんですけれども、実際に通常のアスファルトに比べて中温化アスファルトは若干変動があるものの、価格的には少し高いということになってございます。CO₂の削減効果につきましては、アスファルト1tあたり約2.7キログラムのCO₂が削減されるという形になっています。そういう意味で、かけたコストに比べて便益が大きいのかということに関しましては、正直そういう整理になっていないというところなんです。これにつきましては、都としても、ゼロエミッシ

ョンという形で、2050年CO2排出ゼロを目指していきまして、カーボンハーフ、2030年を目標に50%削減（2000年比）というものを掲げていますので、少しでも効果のあるものは取り組んでいくということになっていきまして、原則東京都の工事については、中温化アスファルトを採用していくということで取り組ませていただいているところでございます。前回このコスト削減等の中に、低炭素のものも入れていたんですけれども、コスト削減と環境負荷低減という形で、表記の方を修正させていただいたというところです。

※令和7年度第1回事業評価委員会「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」委員質問へ回答

○委員長 ご説明ありがとうございました。それではご質問、ご意見がございましたらご発言をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○委員 基本的にはこれだけ事業が進んでいるし、むしろより早く完了して欲しいというところです。費用便益の考え方からすると、このまま事業が停滞してしまうとB/Cがどんどん悪くなるということですし、今回のコストの算定は、今起きているような様々な値上げとか反映されていないということだったので、やはり開通が遅れるほど、B/Cが下がっていく方向に行くわけですね。1番のネックであるのはやっぱり用地買収なのではないでしょうか。最後の部分が進まない、というところなのかなと思います。現状かなり用地買収が難航しているのか。お答えできる範囲で教えていただければと思います。

○東京都 ご質問いただきましてありがとうございます。

用地取得のところにつきましては大変申し訳ないのですが、あまり細かい詳しい状況まで申し上げられません。いろいろな課題がございまして、私共東京都側でも検討しなくてはいけないところがございますので、早く検討を進めまして、関係者の皆様にご説明して、理解と協力を得ながら進めていきたいというふうに考えております。

○委員 資料の出し方とかまとめ方をどうするかというところかもしれませんが、例えば工期が延びたら、どのくらいB/Cが悪くなるのかということですかね。公表しないまでも、これを与えられた年限で終える努力をできるように、1年でも2年でもと延長をどんどんしていったら、B/Cがちょっとずつ悪くなって言って、どこかではB/Cの数値が1.0を超えなくなると言いますか、デッドラインがどこかにあるはずなんです。そこは関係者が意識をした方がいいんじゃないかというふうに感じました。以上です。

○委員長 ありがとうございます。

あまり細かいことは言えないのはよくわかるんですけども、例えば買収に難航している用地買収箇所が、今のトンネル部分の工事の進行や、それができた後の供用に支障のある部分なのか。あるいは、あまり工事には関係ない土地なので大丈夫です、という関係性なのかとか。

いろいろ用地の今後の全体の工程に対する影響ってあると思うんですね。最悪そこが取得できてなくても、部分供用みたいな形ができるとか、いろんな状況もあるとは思いますが、言える範囲で、言っていただけたら有難いなと思いましたので、よろしくをお願いします。

○委員　ご説明ありがとうございます。中温化アスファルトによるCO₂発生抑制についての説明ありがとうございます。よくわかりました。それで資料の示し方の点ということで、同じような質問になるのですが、方針については説明いただいたことでよくわかりまして異存ないのですが、この中温化アスファルトによるCO₂発生抑制についての箇所、無電柱化についても防災や環境に関するものは、工法や材料を用いて工事の環境への影響について配慮を行うことが標準化していく方向にあると思います。この委員会では、当初よりコストが増えたものに対し、できるだけどのような効果があったかということの説明していく必要が有るかと思うのですが、無電柱化事業についても防災関連の事項については標準化されつつありまして、もう国では特段改めて説明しない事項であるというか、もう前提知識として入れ込んだ形でいく、となっているんですけど。この辺りの評価資料作成の方針というのは、東京都ではどういう風になっているのですか。

前回と比べて増えたものであれば、中温化アスファルトのように資料に記載して説明していくということになる。しかし事業のなかで色々な事項が全体として標準化、前提とされ、説明が省略されてしまった際に、どのようにして説明のなかで表していくか、ということがあるかと思います。現在のところは前の計画から増加になった、あるいは機能も上がったということになったら、それを逐一報告していくというスタンスと理解してよろしいですか。

○東京都　無電柱化については、我々東京都も原則新しい道路整備する場合、無電柱化してまいります。前回の評価の時も基本的には同じお話をさせていただいていますので、前回から新しいわけではないということなので、説明を省略しているところです。

○委員　つまり、説明の必要は無いと認識を変えていくというか、無電柱化を事業全体として標準化していく。特別にやっているわけではないと今後は考えていっていいと理解してよろしいでしょうか。

○東京都　そうですね。一応少しずつコスト削減のために、やはり色々工夫していかないと、膨大なお金が元々掛かってきます。

掘る箇所を少し浅くするとか掘る量を減らすだとか、線を入れていく管路等を地中化す

る等して少しまとめるとか、そういう新工法とかですね。我々無電柱化に関してはかなり力を入れていますので、そういう進化が少しずつでもあればコスト削減につながってくところもあるので、その辺は記載させていただくのですが、今回、前回評価時からそこまで大きく変化があったとこの資料上はなっていないので、先生のおっしゃる通り、標準化されているといえば、標準化されているという感じです。

○委員 わかりました。ありがとうございます。標準化されてきたら説明の必要がないと言いたいわけではなくて、やはりおっしゃるように、コストで工夫していくとこだとか、機能アップしている面、あるいはその標準であっても、やはりその効果を周知したいとかそういう視点もあるかと思います。

理解いたしました。ありがとうございます。

○委員 ご説明ありがとうございます。確認ですけれども、この低炭素アスファルト、先程値段の方は高いという話がありましたが、この30度下げたというという話で、燃料費まで込めてもやはり高いということよろしいですか。

○東京都 そうですね。その全体の金額としては少しですが、高いというところですが、若干値段は変動しているので、ほぼ同じ時もあるのですが、今は少し高くなっています。

○委員 燃料費も結構値段がかかると思うので。それでも結構なCO2削減になっていると思います。言いたかったのは、ここは非常に良い方向だと思っていて、コスト縮減も大事ですけども、やはり今ネイチャーポジティブだとかで、環境配慮が大分注目されているので、その環境面でいかに配慮したかとかですね。あるいは私の分野で言うと、いかにこう浸透を促進してとか、内水氾濫を抑えるとか。定量的な評価には乗らないですけれども、コスト縮減に加えて、環境影響等もどんどん主張していただいた方が良いかと思います。ありがとうございます。

○委員 今おっしゃっていただいた事との関連で、資料の10ページ目に定性的効果としてリストが挙げられていて、例えば無電柱化の場合は景観であったり、そういったところでご説明いただいたのですが、脱炭素対策としては、項目のなかにある「その他」とか。そういったところに入っているようなことが、今後検討できるかなというふうに思ったということになります。

○東京都 そうですね。先生がおっしゃる通りだと思います。少し確認して次回資料へ組み込むか検討させていただきたいと思います。

○委員長 では、私からも質問1つと、あとお願いが2つ。

まずお願いですが、最後の先ほどの中温化、低温化アスファルトのところですけど、中温化アスファルトってありますと、下は低炭素との記載なので、別なのか同じなのか分からないですよ。多分、中温化（低炭素）と書いていただくといいかなと思います。2つ目は冒頭2ページ目ですね。都の区部の道路ネットワークの図がありますよね。周辺のいろんな道路が、今事業中、完成中という状態はわかるんですけど、環状5の1号線全体がどうなっているかわからないというのがあって、できたら環状5の1号線について赤なのか黒なのかの状況が表示されるといいなと思いました。

ちなみに今回の事業は、先程の絵があったように、千登世橋から上がって行って、今の新豊島区役所辺りまでで終わりますよね。そこから先は、絵で示すと右端を上の方に上がって行って、昔の豊島区役所のところまで行って、明治通りにぶつかった所でずっと行く、王子の方に行くという、そういうことでしょう。

○東京都 そうですね。

○委員長 そこから先の王子に行くところは、もう事業は終わっているんですけど。

○東京都 まだ、完成幅員まで行ってなくて、拡幅事業の最中です。

○委員長 そうですね。そういうのも分かるようにしておいていただけると。

環状5の1号線も大事なんだけど、都内にはまだまだやらなきゃいけない道路事業がたくさんあるっていう事がわかるようにしていただけるといいなと思いました。

○東京都 承知しました。工夫します。

○委員長 あと質問は13ページの図で、トンネル部分はわかったんですけど、地表部はどうなっているのかなということなんです。例えば左側から言うと、今の明治通りのところの地表部は、今の明治通りをそのまま斜め左の方に行って、池袋駅の方に行くようになる。右からくる指標の高い方のやつの平面図はずっときて、目白通りにぶつかって、新目白なりに分散していくという形になるんですかね。

○東京都 そうですね。

○委員長 その時にぶつかる所、膨らんでいますよね。あそこは何になる所でしたっけ。

○東京都 現在の明治通りが下であって、目白通りが上にございます。そこのタッチって

うのは、昔の教育文化センター、図面の白い方で目白通りと現在の目白通りと明治通りをこう行き来するような立体交差的になっています。こちらはですね、赤いところもずっと本線は、地下で進んで行くんですけど、地表部と目白通りをタッチする構造の中で、少し膨らんだ構造になっております。当初の都市計画の時はこのような膨らみで、タッチさせるということだったんですけど、現在は、地表部でタッチする形で、あの部分を使っていくことになっています。昔の都市計画で決定されたエリア通りにやっているの、若干現在計画しているところだと、あの形でなくてもいいのかもしれないですけども、そこは都市計画通り、用地を取得させていただいたというところでございます。

○委員長 わかりました。今はその部分も含めて、有効な道路空間を作っていこうということなんですね。ありがとうございます。他、特になければ。

では、環状第5の1号線の区間でございますけれども、方針についてお諮りをしたいと思います。

事務局のご提案、対応方針原案は継続ということでございますけれども、原案通りの継続とあってよろしいでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 では継続という形でよろしく願いいたします。

② 東京都市計画道路放射第35・36号線

(板橋区小茂根四丁目～練馬区早宮二丁目)

(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、どなた様からでも結構でございます。ご質問、ご意見がございましたら、お発言お願いいたします。

○委員 大変わかりやすい説明ありがとうございました。私は、地域の方々の暮らしや安全性というところからお伺いさせていただきます。先程ご説明にありましたように、仮設歩道などで非常に安全性、利便性を確保されているということが地元の理解などが得られやすいと感じました。

それでお伺いしたいのですが、4ページの計画の図面では整備形態の詳細については交通管理者と調整中ということですが、歩道と自転車の空間、それから植栽と分けられて、歩道が10mもあり非常に広いということで、本当に皆さん、地域の方々も安心できるような道路になると思っています。この状態でこの道路は全部確保されるというふうに考えてよろし

いのでしょうか。

○東京都 この道路形態は一般的なものでございますが、こちらには環境アセスメントがかかっている、環境施設帯という10m以上の空間を設けているものです。

一般的にはこの形態で10m、緑地タイプと言いますが、広い植栽と自転車の走行空間、あと歩道という形で分けていくのですけれども。部分的に地元の沿道の皆様が、10mという広い道路だと沿道からの出入りが若干しにくい場合がございます、いわゆる切り下げになってしまい車庫が道路の脇にあるお宅があった場合、若干見通しが悪くなります。その場合副道という形で、3m・4mぐらいのものを入れるというタイプもございますので、そこは沿道の皆さんと、いろいろ協議をしながら、いわゆるこういう緑地タイプというものと、副道タイプと言われるもので、全て一般的な緑地タイプで沿道は作らず、沿道の皆様がやはり副道を入れてほしい、そうした方が沿道へ入りやすいというご意見もございますので、そのあたりは地域の皆さんと勉強会を開きながら決めているという所になります。

○委員 そうすると、地域の方々の安全性もそうですけれど、利便性的なものも加味しながら、これから決めていくということですね。

○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。

○委員 ご説明ありがとうございました。先程の案件で事業の投資効果における定性的効果のところについて他の委員からご指摘がありました。改めて思ったのですが、社会経済情勢の変化ということで、5年前からどういう風に交通に関する状況が変化したかっていう説明がありましたね。

例えば定性的効果のところの一種の評価基準って、どのような部分を道路整備にあたって評価していくかっていう基準が示されているってということかと思うんですが。

これも先程のご指摘あったように、「環境」という項目自体が変わってきているところかと思えます。これは枠組みの話なので、事務局にお伺いすることかもしれないですけど。その評価基準、例えば国のマニュアルも見直しをしますよね。

便益の部分は国に習うということで良いと思うのですが、資料にあるような多様な効果みたいな部分っていうのは、やはり東京都の上位計画の中で、どういったものに重点が置かれているかっていうところが、影響してくると思います。

交通ネットワークについては、戦略の項目の中で書いていただいているんですけども、その他の項目同士がクロスする部分というのが、例えばグリーン系。先程あったように植樹、環境施設帯の役割もすごく大きいと思います。植樹帯の果たす役割だったり、あるいは潜在

的に東京の場合、特に地下空間が河川の地下調節池であったりとか、別の事業を早くする効果っていうのがすごくあると思うんですね。そういった、要は上位計画に絡んでとか、他のインフラ施設と絡んでの、効果みたいなものを説明内に組込む等して、評価の枠組みがもう少し充実するといいなと思いました。

○事務局 貴重なご意見ありがとうございます。

おっしゃる通り、小池知事になって、グリーンビズとか色々新しい概念というかできてまいりました。もともと緑が持つ役割っていうのは、注目度が高まっている分野ですので、我々の方で今後ネットワークだけじゃなくて各所、上位計画の状況・関わりみたいなものがあれば紹介させていただけるように考えていきたいと思っていますので、よろしくお願いします。どうも有難うございました。

○委員 私も似たようなことを質問しようと思ったのですが、先の事業でも池袋の辺りに通過交通が行かなくなる効果があって、それは非常に大きい効果ですけども、おそらく真っ当な費用便益分析で、対象としているネットワーク全体の所要時間の減少効果しか今多分計算できていないということですよ。でもそれは今のマニュアルがそのようになっているからというところですよ。そこで説明できないようなものというのは、もう少しマニュアルの外側のところとして、計算で反映されるのはここまでなんだけども、池袋駅前の通過交通が減ってもう少し街並みとして良くなる、つまり計算が難しいけれども効果が出る、積極的に言った方がいいと思います。この事業も多分同じですよ。B/Cとしては特に変なことしなくてもものすごく良い値が出ますし、多少事業が伸びたとしても、B/C自体がものすごく悪くなるってことでも多分ないということなので、こちらの方は粛々とやっていただく時に、やはり説明上これによってどういう効果が周辺に出てくるのかということをもう少し丁寧に説明した方がいいんじゃないかなというふうに思ったということです。

あと、これも先程の事業でも感じていて、その時言わなかったんですけども、周辺でも似たような街路事業たくさんやっているんですね。なので、例えばここが開通すると、周りの事業にも良い影響を与えるし、周りの街路事業も早くしてくれると、ここにも多分良い効果が出るんだと思います。今はどうしても事業単体でこの区間だけで評価となっているんですけども、本当はその周りについても、さっき他のインフラがって話がでたと思いますけど、そういうのは私自身も感じましたので、これは少し今年はこれで動き出しているんで、なかなかフレームを変えるっていうのは難しいかもしれませんが、次に評価するタイミングで、少しそういうこともお考えになってはいかかかなと思ったというのが1つ目です。

2つ目は、今回の対象区間で西側の方に現道があって、東側の方は今現道がないと。来る前に地図を見て、その時の航空写真の記憶で話をするんですけども、例えばその現道なし区間の用地買収状況がどうなっているかあんまりよくわからない。かなりの進捗にならないと暫定的にでも道路を通せないっていう状況なのか。それとも今ぐらいの進捗率だったら、

工夫すれば一車線ぐらいなら通せるのかによって、早めに効果を発現できるかどうか変わってくると思います。B/Cの計算には多分載らないと思うのですけれど、せっかく用地買収をこれだけ進めていて、空間としてはあるので、なるべく活用できる場所は早めに活用していただけたら良いんじゃないかなというふうに感じているというところなんです。この2つについて東京都のお考えの中で今どのように整理されているのかを伺いたいと思います。以上です。

○東京都 ご質問ありがとうございます。

1点目については、本当にネットワーク、我々ネットワーク整備していますので、やはりネットワークになって利便性がやはり効果が1事業ごとに相乗的に効果がずっと膨らんでくるっていう形になりますので、ネットワーク整備という形でどの事業も頑張っていきたいと思っています。

2点目の関係ですけれど、まさに現道なしの区間については、少しでも早く効果を発現させる、例えば1車線でもということですが、道路はケースバイケースでやっているところなんです。今回のところについては歩行者の皆さんは、先程の仮設歩道を歩いていただくのですけれど、自動車につきましては色々やはり企業者工事であるとか。あとどうしても、道路自体は交差して現道のいろんな小さい道路がございますので、その辺の安全性も担保しながら工事を進める必要もございますので、ここについては、やはり最終的な完成状態に近い状態までは車を通すのは厳しいのかなというふうに判断しているところなんです。けれども全部が全部そういうことではなくて、やはりケースバイケースで、地元のご要望とか、利便性とか、そういう中で必要な用地を取得したら整備効果を発現できるようにしていきます。毛色が違いますけれども、我々今特定整備路線という、木密地域の道路を重点的に整備しているのですが、そちらも元々道路がないようなところの用地を買わせていただいております。やはり木密の中だと、延焼遮断帯みたいな効果も必要ですし、あと緊急自動車が入りにくいみたいながあるので、そういうところは緊急自動車だけは入れるような空間を少し先行して整備するというのもやっているところがございます。地元の皆様に少しでも利便性が向上できるということを念頭にしながらも、ケースバイケースで整備を進めさせていただいているというところなんです。

○委員 これも事業の期限があると思うので、そこまで十分に時間があるようであれば、少しでも早く開通区間を出すっていうことは考え方の一つだと思いますし、どの道あと数年の事業期間なので、余り無理せずそこまで待って、一纏めにして整備に取り掛かるほうが良いという考え方もあると思います。ただ、事業が3年で終わらなくて、もう少しかかるみたいな感じだと、今後用地買収を進める時に、少しでも現道として部分的にも活用できるような、多分買い方とか、そういうこともできるのではないかと聞いていて思いましたので、少しお考えいただければと思います。以上です。

○委員 今、話が出たところと若干関係するところと、あともう一つ、別の点で確認したいところがあります。まず、資料の 14 ページ目で左側に歩道しかないですが、右側は仮設の歩道と道路ですか。こういう形で使えるところとか、地元の要望とかを聞きながら、歩道だけではなくて、可能な範囲で仮設の道路も作っていくという、取り組みをされているという理解でよろしいですか。

○東京都 実はその右の写真は環状 7 号線のちょうど交差する辺りで、車道みたいに見えるのですが、そこはもともと狭い道路がありました。もともと使っている道路なので、地元の皆さんがここ閉鎖してしまうとなかなか困るということで、そのような事情を鑑みて車道と歩道がございます。こちら歩道については新たに作った形で、元々の 5m か 6m ぐらいの細い道路があって、歩道がなかったところに歩道をつけているという形になります。

○委員 わかりました。ありがとうございます。それから、質問事項というか確認事項で、資料の 8 ページ目だったと思うのですが。

こちらで二重丸がついているものは説明があって、二重丸がついてないものも、プラスの評価として、重要だということになるかと思うのですが、念のために防災のところで、災害時の避難路の確保という点を見ると、先程ご指摘があった歩道が 10m のようなところができるとか。そういったところも含めて考えることができるかもしれないのかな、という印象を持ちました。ただ、先程ご指摘もありましたが公共施設から少し離れているという側面があるので、そこは今回触れられなかったということでしょうか。何故この説明がなかったのかなと思った次第です。以上です。

○東京都 こちらについては今、先生もおっしゃられた通り、公共施設に面しているところが少ないということがあって、沿道に面した公園とかがあれば、まさにアクセス路としまして、十分凄い効果が期待されるのですけれども、こちら直接面しているところが少ない。ただ、やはりこれだけの広い歩道ができましたら、避難路としてはもちろん活用できるという形で、一重丸で評価をさせていただいたというところがございます。

○委員長 その他何かよろしいでしょうか。

だいたい出尽くしたようでございますので、それでは方向性について、お諮りをしたいと思います。

原案は、継続ということでございますけれども、原案通り継続ということでございますかね。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 異議ございませんので、継続ということで決定をいたします。

③等々力大橋（仮称）整備事業

（東京都世田谷区玉堤二丁目～神奈川県川崎市中原区宮内一丁目）

（上記に関して東京都より説明）

○委員長 ご説明ありがとうございました。それでは、ただいまのご説明に関連しまして、ご質問、ご意見がございましたら、よろしくお願いいいたします。

○委員 ご説明ありがとうございました。いくつか教えていただきたいのですが、まず11ページのところで、交通事故減少便益が減っているっていうのはどういうことですか。事故が増えるということでしょうか。

○東京都 前回とこの便益計算は何も変えずに行っているのですが、国のマニュアルの変更がございまして、交通事故のマイナス面のパラメーターがかなり大きくなりまして、それが影響して同じ計算をしても、ここに関してはマイナスに出てしまうという結果になっております。

○委員 マイナスに出てしまうというのは、どういう原理ですか。交通量がトータルとしてみたら別に増えるわけじゃないんですよね。むしろ分散するのに何故これが減るのですか。

○東京都 今回の等々力大橋のすぐ脇に、第三京浜という高速道路が通ってまして、それが大きく影響しているようでございます。

高速道路から一般道に転換される車両の数が等々力大橋の整備によりまして、それが増えるっていうことで高速道路は事故が起こりにくいが、それが一般道に転換されると、事故が多少は増えてしまって、そのマイナス面のパラメーターが今回大きく増えたため、それが非常に影響して、ここに関してはたまたまマイナスの計算結果になってしまったということです。

○委員 なるほど、これまで同じ計算してもマイナスにはならないじゃないですか。それが改定によってということですね。でも、その他の走行時間短縮だとか、そういったところでちゃんとプラスが出ているので、便益が保たれているっていうことで良いですか。

○東京都 そうです。

○委員 わかりました。ありがとうございました。

次、全然違う話で、コスト縮減のところ、この前の街路の案件ではずっと中温化アスファルトをやっているという話が必ず載っていたのですが、ここも、そういうことってというのはやるのですか。こちらでは使わない、あるいは使えないのでしょうか。

○東京都 橋梁の上は特殊な舗装しますので、それは使えないかなと思います。側道の部分でわずかにアスファルト舗装を行いますので使えないことはないかな、と思いますけれども、影響はそんなに大きくないかなと思います。

○委員 この前の審議案件でしたけれど、コスト自体は全然縮減にはなっていないが、むしろ環境への影響を配慮するという項目で書くという議論をやっていたのでご質問しました。また、橋梁でも、いろんなことは考えられると思いますので、もし何か書けることがあれば書いてもいいかなと思いました。環境面に対して負荷を減らすとか、むしろある意味プラスになることがあればとかですね。何かあってもいいのかなと思いました。

最後ですけれども、河川について今ここは流域治水プロジェクトというものもあります。今後気候変動を踏まえて、これからどんどん川へ流す流量が増えてくるんですね。もうすぐ整備計画も改定されて、ここが当面これぐらいの水を流そうという目標量が結構増えるんですよ。それで今、川底を掘ったり川幅を広げたりしています。今ちょうど計画ができるところなんですけど、どれぐらいの川底を想定しているのかというと、多分、現状よりもかなり深くなってくると思います。あるいは、計画上どうかっていう話もありますけど、実際かなり土砂をとっているの、下手したら川底が今後下がってくる可能性もあります。他の場所では新しい橋が、橋脚の前が洗堀されて前に傾いたりしていますので、その辺がどういう関係になるのか気になっています。十分注意されて、基礎が入れられると思うのですが、基礎と言っても、これ軟岩なので、またこれが露出してくると、たちまち脆くなってきてしまうとかあるので、川底が人工的にも掘りますし、多分これから下がってくるんじゃないかなというところを警戒してまして。その辺いかがですか。

○東京都 橋脚3点については多分影響ないのかなと思っています。また、河川管理者である京浜河川事務所から特に指示等は今のところ出てないので大丈夫なんじゃないかなと思っています。

○委員 承知しました。確かにニューマチックケーソンで、かなり深くは入れると思うのですが。状況よくわかりました。ありがとうございました。

○委員 ご説明ありがとうございます。興味というか、どういうメカニズムなのかという

ことをお伺いしたいのですが。投資効果の計算で、前は2.4だったのですが、今回は1.4ということになってきています。この落ち方っていうのは、主として走行時間短縮便益のところに影響されているのかどうかということなんです。こちらのコストの方は多分そんなに大きく変わってないと思うので、おそらく事業の長期化かなんかに伴って発現している。この走行時間短縮便益みたいなのが減ってきていると、そういう解釈なのかということのをまず確認したいと思います。いかがでしょう。

○東京都 こちらも交通事故減少便益と同じと言いますか。国のマニュアルの変更によりまして将来の交通量が、これまではずっと高度経済成長期の、これからずっと今まで右肩上がりが増えてきたような値になってたのですけれど、今後はあまり右肩上がりではなくて横ばいというようにマニュアルの方も改定されています。その影響がかなり大きくて、便益の方が出にくくなっております。今回その新しいマニュアルで計算したので、かなり下がっているという結果になっています。

○委員 なるほど。そちら側の影響ってことですかね。この前にあった2つの事業って、多分もう少し広域性、ネットワーク性があったと思うので、そういう前より不利な計算になっていたとしても便益をすごくかき集めて、みたいな世界なのかなと思いました。ですがこれも橋梁のところで評価になっているわけですよ。結局、その後の神奈川県側の事業ができないと余り効果も発現しないですし、今のままだと多分川を超えられたとしても、その向こうの道が多分、現状片側1車線の川沿いの道にしかないという状況、そういう計算になっているような気がするので、先ができていくかどうかで結構世界が違ってくるような気がします。

○東京都 いえ、神奈川県側も計算上全部繋がった状態行っております。

現状での暫定ではB/Cを算出してないので、橋がかかり、川崎市側の受けとして堤防の所にある道路にぶつかるような形になるのですけど、その形での便益は出せないんで、全部繋がった状態で計算しています。

○委員 では一応ここに経路変更してくる交通っていうのも、そういうことも見込んだ上でということなので、不当に小さいってことではないってことですよ。

わかりました。ただ、この辺が元々のマニュアルのせいだとすると、ここは恐らく先程の高速道路からの転換交通で、むしろ事故の評価の分が不当に悪くなるとか、こういう少し割を食うような事業だになってことが理解できました。ありがとうございました。

○委員 ありがとうございます。私も事故のところは説明で分かったのですが、転換が増えると交通事故が増えることにはなってしまうんですね。それで、この資料上を周辺

交通の要は橋梁が増えると、近くなって安全性が増すという書き方をしているんですけども、このマイナスの便益と表現に齟齬があるように見えてしまうので、なんでマイナスになっているかっていうところのご説明を資料上もつけた方がいいと思いました。

それから便益のところの説明、ご質問でわかったんですけど。コストの方も結構増えている、これは物価上昇の影響というような理解でいいのでしょうか。

また、河川の関係で教えていただきたいのですが、こういう橋梁の工事について河川の計画の中で、生態系に関する評価をしていこうっていう動きがあるかと思うのですが、そこらは計画間あるいは事業間の調整のようなものっていうのはあるのでしょうか。

○東京都 まず物価高騰につきましてはおっしゃる通りでございまして、近年の物価上昇反映した結果、費用の方も上がっております。

それと生態系の話ですけど、今回の橋梁については、環境アセスメントの対象路線にはなっておりません。しかし川の中を色々といじる、工事に入るといことでかなり環境アセスメント並みの評価はさせていただいております、事前の評価はしております。その上で、事業中ですので、要所で事業中の生態系確認や事後評価という形で、評価は独自に我々の方でやっているという状況です。今のところ影響は大きくはない状態で進んできているというふうに考えております。

○委員 その点について先程の評価の観点の話ですが、そういったことをあらかじめ書くかどうかというのはまた議論が必要なところかと思うのですが、それだけのことをきちんとやっているっていうことはどこかで残しておいた方がいいかと思います。この議事録っていう形で残るかもしれませんし、あるいは先程の評価の観点というところでも、今後検討があると良いかと思います。

○委員 私の方から2、3点、質問と確認をしたいと思います。まず1点目は、これは割合簡単なことですが、12 ページ目の定性的効果のところ、これはそれぞれ該当される部分だけをリストアップされていて、該当しない部分は表からは削っているという理解で宜しいですか？

○東京都 その通りでございまして。

○委員 我々としては複数案件を通して見ますので、表から削らない方が分かりやすいかなと思いました。別にそれがマイナス要因に必ずしもなるわけではないと思います。

質問兼確認事項として、15 ページ目で用地取得状況が書かれているのですが、これは東京都側ということで理解してよろしいですか。というのも神奈川県川崎の方が、アクセスの部分はできていないと書かれているということもあり、一方で16 ページでは関連する沿線

道路については、6割の用地を取得済みと書かれていて、こういったものを全部入れて、ここで75.7%という数値が出ているのでしょうか。

○東京都 分かりにくくて申し訳ございません。75.7%というのは多摩川の東京都側の堤防沿いの道路と、川崎市側の堤防沿いの道路、両方の用地取得を合わせた数字になっております。

○委員長 沿ってというのは、沿線道路も入っているってことですか。

○東京都 多摩川沿線道路です。

○委員長 そうですか。要するにこの当該事業区間の話が、16ページにあるこの地元の理解と協力の項目について示していると。

○東京都 そのとおりです。

○委員長 そういうことなんですね。てっきり事業区間はこうで、関連するところもこれだけ区間、協力が進んでいますよって読んでいました。ちょっと誤解しますよ、資料を見ると話が伝わらないですね。

○委員長 ちなみになんですが、橋脚3つは設置済、橋台の方も一つも設置済であると、ちなみに東京側、川崎市側のどちらができているのでしょうか。

○東京都 川崎市側ですね。

○委員長 じゃあ東京側が、約6割の用地でと言っているところで、その橋台の工事に関連する用地はまだ取得できておらずに着手できていないという、そういう理解ですかね。

○東京都 そのとおりでございます。

○委員長 わかりました。是非、頑張って頂きたいですね。

○委員長 状況はそのようなことのようにございます。

では、他に御質問意見がなければ、取り扱いについて協議をしたいと思います。

事務局の提案原案は、継続ということでございますけれども、原案通り継続ということによるのでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長 異議がございませんので、継続という形で決定をいたしたいと思います。
どうも有難うございました。

色々と評価の視点というか、資料の建て付けみたいなことをいろいろ議論ございましたので、今後の参考として事務局の方で整理をしていただければと思います。
それでは、進行を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)