

## 令和7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7年10月28日(火) 午後2時00分から午後3時57分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎10階210・211会議室

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)

押田 佳子 (日本大学 理工学部 まちづくり工学科 准教授)

4. 審議会に付した議題

(1) 令和7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 利島港前浜地区離島ターミナル整備事業
- ② 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)
- ③ 大金沢火山砂防事業
- ④ 石神井川大規模特定河川事業
- ⑤ 神田川大規模特定河川事業

5. 議事の概要

(1) 令和7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利島港 前浜地区 離島ターミナル整備事業(利島村 前浜)

(上記について東京都より説明)

○委員長 ありがとうございました。それではご質問お願い致します。

オンライン参加いただいている委員も何かありましたら、ご発言ください。

○委員 ご説明有難うございました。事業の投資効果、資料10ページのところをもう少し詳しく教えて頂きたいですけど、欠航時の待機時間の短縮が図れるというところですが、就航率自体が高まる見込みを立てていらっしゃるのでしょうか。欠航自体も減ったうえでの計算ですか。

○東京都 就航率が高くなることで船が着けるようになるが、現状では1日に1回船が航行している。その1隻が着けないと、利用者は翌日の便まで丸1日待たないといけないため、欠航が減ることによってその待ち時間が短縮できるという事です。

○委員 そうすると船が来ない事が減るという事を計算されているのですね。

それについて感覚としてお聞きしたいですけど、具体的にはどれくらいの割合で欠航していたのが改善されるのでしょうか。

○東京都 この資料では、静穏度の割合を書いています。整備しない場合は、港内静穏度が78%で、今行っている整備を進めていけば93%の静穏度になります。簡単に言うと、この割合の分就航率が良くなるということになります。

○委員 有難うございます、来島者の9割が船舶を利用しており、本当に命綱だと思います。

そのような場合に就航率が高まるという改良的な便益の出し方というのは、実際には代替の港があったりする場合と比べて重みが違うんだらうなと思うのですが、また計画上の位置づけとして離島はこのように考えています、というふうに位置付けられていると思うのですが、その辺りを考慮して港の重要性みたいなものを示すともう少し分かりやすくなると思ったのが1つです。

それから、もう1つはB/Cが今回1.1でした。元々すごく期間が長くなるという見込みだったので前回1.2から1.1になってきて、長くなると色々コストの方が大きく見積もられてB/Cの数値が落ちてきてしまう可能性もあると思うのです。資料に書かれている船舶供用係数の見直しによる影響も大きいと思いますが、これは海が荒れたりするような事が増えると、船舶供用係数が大きくなってしまうという事ですか。

○東京都 事業費が増える一つの要因としては、材料費が高くなってきているというのがあります。「(2) 事業費変動の要因」の2項目に書いてある石材というものがあると思うのですが、その石材の材料費は令和2年度に比べると約2倍になっています。資料P.13の断面図をご覧ください。図中の基礎捨石と記載しているところですが、これが全部石なんです。そのため、石材の材料費高騰が、事業費にかなり影響してしまいます。

あと、作業能率と海上工事の能率に対応する供用係数というのがあるのですが、これは先生がおっしゃった通り海が荒れる程度を基準で設定しています。

例えば1ヵ月のうち作業日が20日あるとしたら、そのうち10日しか作業ができないというような設定があり、それが見直されて、より悪い数値が出るようになっている。それを根拠に工期の設定をするため、見直し後の基準を根拠にすると工期が伸びてしまうという事情があり

ます。

○委員 わかりました。ありがとうございます。お聞きしているとコストが上がっていくしかないとか、海の荒れ具合にしても気候変動の影響もあるかもしれませんし、石についても物価上昇がなかったら便益に賃金が追いつくかと思いましたが、流石に賃金が5年で倍になるというのは思えない。その意味でも事業の性質について計画上の位置づけであったり、単純に評価するのではない方法が次回に向けては必要ではないかと思いました。

○委員長 では、私も1、2点程。

1つ目はこの事業については命綱みたいな役割を果たしている港湾でありますので、この貨幣換算が困難であるというあたりを資料へしっかり書き込んでいく事が必要かなというのは私も同感でした。

もう1つ質問とか、事業の進捗状況のところ77%と載っておりますけど、これは防波堤の北だけの部分ですか。

○東京都 事業全体で77%です。

○委員長 そうなんですね。この土地だけで事業費としてみると4分の1近くかかるんですね。では、かなりこれまでのペースと違う形で費用を投入していかないと予定通りいかないという事ですね。わかりました。

あと整備してきた所が東西の防波堤の内側の護岸ですけど、令和2年の航空写真とも比べると、突堤の間の海岸からちょっと南向きの少し離れた所、あれも何か港湾整備をやっているのですか。

○東京都 海岸の整備事業を行っております。

○委員長 海岸の方。わかりました。了解しました。

他に特になければ、この事業の取り扱いについて再度お諮りをいたします。対応方針原案としまして、継続ということになっておりますが、継続ということによろしゅうございますか。

(異議なしの声あり)

○委員長 はい、承知しました。それから今日、欠席の方々は。

○事務局 本日も不在の委員の方々からは継続で問題ないという旨、また、ご参加の皆様方に委任するという旨を伺っております。

○委員長 なるほど。ということで欠席の委員の方も含めて継続とのご判断で御座いますので、原案通り継続で決定という事です。

お疲れ様でございます。有難うございました。

## ②東京都市計画都市高速鉄道事業 西武鉄道新宿線（中井～野方駅間）

（上記について東京都より説明）

○委員長 ご説明有難うございました。それではご質問、ご意見等ございましたらご発言お願いいたします。

○委員 ご説明有難うございました。事業のご説明は非常に良く解りました。

継続に異存ない意見ですけれども、確認させていただきたいのは、6ページのところで社会状況の変化というところのデータが令和元年だと、ちょっと古いなと思って、コロナ挟んだにしてもだいぶ回復してきているので、何か事情があるのかなと思ったのですが。

○東京都 ご質問有難うございます。こちらの踏切の遮断時間のデータに関しましては、国のデータを参考にさせていただいております、こちらは5年に1回データを更新しているものになります。

そのため、前回付議時にお出ししているのが平成26年時。一番直近が本来であれば、令和6年度のものになるのですが、そちらの方がまだ公表されていないということになりますので、今最新のデータとしては、令和元年のものを使用しているという状況でございます。

○委員 良くわかりました。多分状況がそんなに変わってないと思いますが。

ありがとうございます。以上です。

○委員長 他に何かございますか。大丈夫そうですか。ありがとうございました。

私も大筋について特に異論はないです。参考までにお伺いしますが、最後に色んな進捗状況出てまいりました。

各駅部あるいは野方駅手前の辺り、それぞれ進捗をしているという状況の中で、資料 19 ページにある図によると第 1 工区とか 2、3、4 工区とかは前の資料で説明いただいた通り色々始まっているということがわかります。

シールド区間が図で言う 5 工区というところで、3 区間あるみたいなんですけれども、シールド区間については、図の中で一番都心寄りの方が今準備を進めているというところで、これが進んで新井薬師前駅辺りまで行った後 1 回抜けて、残りまた 2 つの所に着手するというところを繰り返していくという、そんな手順になっていくという事ですか。

○東京都 はい。あの写真の④番というのは発進立坑になっていまして、今掘進に向けた準備を進めているというところなんです。そこからスタートしまして、図に示しました矢印の下側にある 5 工区、そこを一番最初に掘進いたします。その後、1 工区にあたる新井薬師前駅につきましては、今回先行して開削をいたしましたので、そこはレールを敷いて水平移動をさせて、その後また次の 5 工区につきましては反力壁ですとか、その辺の設置は必要となってくるんですけども、そこで再度また掘進し、沼袋駅でまた同じようにして、最後の 5 工区の終点部に向けてと 3 回掘進をそれぞれ行うという順序で進めていくことになります。

○委員長 先ほどご説明ございましたように、河川の下をくぐるところで色々と調整をしたというお話がございました。それが次の新井薬師前駅と沼袋駅の間の所だと思うのですが、他に今後シールドの関係で工期が増えるといったような、よろしくない事が起こりそうな危惧というのは今のところなさそうですか。

○東京都 今回、河川の下につきましては河川の底盤を支えている杭、その杭をシールドマシンで直接切っていくという工法を採用しています。そのため河川の下部分を地盤改良しまして、杭が動いたりしないように固めた上で抜いていくというのが、先程資料の説明で申し上げたことです。その他やはり起点部、最後の終点部につきましては、マシンの土被り、上の土の部分の浅い区間につきましては、地上へ与える影響というのが心配にはなりますので、その区間については非常に慎重に、進行管理を日々行いながら、少しスピードを緩めて進めていくというようなことを考えています。

それと令和2年の外環での事例等、シールドマシンの色々トラブルがございまして、国の方で委員会を立ち上げ、シールドの施工方法についての取りまとめを国の方が出しています。それによりますと、昔は割と24時間交代しながら進めて行くというようなことが多かったのですが、その後ガイドラインでかなり慎重に丁寧に管理をしながらというようなことも謳われておりまして、それによって今現在、シールドの推進速度が当初着手時と比較して少し遅くなり、加えて計測をしっかりと行いながらということで全体の推進スピードも少し下がってしまったというところです。

○委員長 わかりました。ありがとうございます。先程資料に記載があった工期変更の要因である掘進計画の見直しの中に、こちらに含まれているということですね。

他に発言ございませんでしょうか？なければ、この事業につきまして、お諮りをしたいと思います。原案は、継続と対応方針書かれておりますけれども、原案通りの継続という事でよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

○事務局 本日も不在の委員の方々からは継続で問題ないという旨、また、ご参加の皆様方に委任するという旨を伺っております。

○委員長 それでは継続と決定をさせていただきます。

○事務局 前回同様、国土交通省が公表している費用便益分析マニュアルで、原単位が違っていたというプレス発表を受け本資料につきましても数値の変更が発生する場合がございます。大きな影響はないと思われませんが、確認して、先生方に後日お話をさせていただきますので宜しくお願い致します。

○委員長 その修正があったというのは道路事業というか、連立事業についてですか。

○事務局 そうですね。道路事業と連立事業で国のマニュアルが異なります。前回委員会時と同様、国の方で原単位が修正される前のB/Cの数値で我々は算出を行っております。

ただ大きな影響はないと国の方からも聞いております。B/Cの数値について大きく変動が起こる可能性は低いと思われます。

○委員長 わかりました。では、最終的に修正した数値をお示し頂ければと思います。

### ③大金沢砂防事業（東京都大島町本町）

（上記について東京都より説明）

○委員長 ご説明有難うございました。それでは、ご意見ご質問ございましたら発言をお願い致します。

○委員 ご説明ありがとうございます。便益の内訳について教えていただきたいのですが、人命損傷の間接被害の金額が大きく、便益の8割以上を占めていると示されています。この数値は原単位を用いて算出したのだと思いますが、対象となる人口或いは資産、地域の家屋、事業所の状況はどうなっているか算出時の見込みによって変わってくるものかと思うのですが、その辺りは、どのように見込んでいらっしゃるのでしょうか。

○東京都 ただ今のご質問にお答えさせていただきます。

まず人命損傷の根拠となります数字ですが、こちらのB/Cを算定する上での人家個数等につきましては、平成26年調査時のデータを用いています。平成26年の伊豆大島の人口が8,133人になっていますが、対象となる元町の人口につきましては2,534人となっております。

○委員 ありがとうございます。こちらは見込みとして、今後の事業期間中の人口増減は入っているのでしょうか。

○東京都 基本的には、この平成26年事業実施時の人口で算定しています。

参考までに令和6年の人口、伊豆大島につきましては6,731名、元町につきましては2,193名、多少少なくなっているという状況です。

○委員 わかりました。マニュアルの話なのかもしれませんが、何となく人口減少に合わせて便益が減っていくものかなと思っていました。解りました。ありがとうございます。

あと参考までに教えていただきたいんですけども、14 ページにある事業の投資効果の国土保全効果という定性的効果があるのですが、自然を相手にする事業は効果が複雑で、その効果がどのようなものかを把握する手立てがあるのでしょうか、という質問です。

○東京都 そうですね。今回の B/C の算出にあたりまして、あくまで定量的なもののみを採用したという形です。マニュアルの改定等で定性的なものが採用できるものがあれば、そういったものにつきましては、国のマニュアルの方針に従って、計上していくような形になるかと思えます。

○委員 わかりました。ありがとうございました。事業の評価というよりは計画についての話になってしまうかもしれませんが、河川の方でも自然環境の効果の定量化みたいな事を始めています。複雑な、特定しなきゃいけないような方向性にネイチャーがあるのかなと思って、質問した次第です。

○委員長 他はいかがでしょうか。

では、私の方からも 2、3 点お伺いさせていただきます。1 つは資料の被害想定区域のイエローゾーン、レッドゾーンのところで、黄色いエリアの下 3 分の 1 ぐらい、大半がイエローゾーンで一部レッドゾーンがあるという様になっているかと思えます。こちらについて砂防事業はハード面で災害対策をやりつつ、その間ソフト面で規制をかけ、開発を抑制しながらのスキームになっていると思うのですが、今回この事業が完了することで、大半のイエロー、レッドゾーンは解消されるという状態を目指しているのでしょうか。

○東京都 イエローゾーンにつきましては、これはあくまで地形要件で決まってしまうものですので、住民に危険性を喚起するという意味で施設ができたとしても、イエローゾーンの解除ということはありません。ハード施設ができたことによって土砂が流れる力は無くなりますので、そういった際には改めて土砂災害防止法に基づき、基礎調査を実施いたしまして、安全性が確認できましたらレッドゾーンを解除するというようなやり方を進めています。

○委員長 そんなイメージなんですね。わかりました。ありがとうございます。

2 点目は事業本来の話とは変わってくるのですが、7 ページにあるように色んな施設が整備されていますよね。例えば箱根とかの砂防堰堤ですと、小学生が見学に行って災害防止の大切さ

を学ぶとかそんな話があったりするんですけども、この事業では他にもいろんな施設が作られていますよね。例えばこの流路工みたいなのも、非常に大規模で、地域にとってはある意味シンボリックなものとして出来上がってくると思うのですが、そういったものを地域の教育であったり、何かに活用するであるとかみたいな話が地元の大島町であるとか、或いはこの写真見ると、もう完全に危ないから入らないようにするための柵が全面に作られるような感じですけども、そういう本来の施設の機能とはずれるのですが平常時にそれを何か有効活用するか、そういう取組みは何かお考えになられたり、あるいは地元と協議が進んでいたりというようなことはあるのでしょうか。

○東京都 東京都の河川部におきましては、例えば環七地下調節池におきましては、インフラツアーの形で見学会を実施しております。こういった砂防施設についても直接まだ町とか地元の小学校等とは調整は行っていませんが、そういった取組みも進めて参りたいと考えております。

○委員長 はい、わかりました。ありがとうございます。

○事務局 すみません。オンライン参加いただいております委員からのご質問を代読させていただきます。

17 ページ等に残事業である 1 号堰堤、3 号堰堤について令和 9 年度末の完成に向けて順次整備を進めて行くと記載がありますが、あと 2 年という中で、用地も 97.8%買えているみたいですけども、その辺は大丈夫という認識でいいのでしょうか、というご質問が来ています。その辺もし分か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。用地取得につきましては、97.8%という数字ではございますが、工事の方で支障となる未取得地はないと考えております。以上でございます。

○事務局 回答に異論ない旨、ご連絡をいただきました。ありがとうございました。

○委員長 それでは質問も出尽くしたようでございますので、ここで対応方針について、お諮りを致します。事務局のご提案の原案は継続ということでございますが継続という事で。

(異議なしの声あり)

○事務局 本日ご不在の委員の方々からは継続で問題ないという旨、また、ご参加の皆様方に委任するという旨を伺っております。

○委員長 はい、では継続ということで決定致します。有難うございました。

#### ④石神井川大規模特定河川事業

(上記について東京都より説明)

○委員長 ご説明有難うございました。それではご質問ご意見ございましたらご発言お願い致します。

最初に私から2つご質問させていただきます。資料4ページのところで、区部では75mmに対応するため50mmでやっていると記載がありますが、ここが良く解らなかったのですが、75mmと50mmの関係は为什么呢。

○東京都 ご質問ありがとうございます。

東京都では全体1時間あたり75mmの雨のうち、流域対策で10mm、それと河川の河道整備で50mm、残りの15mmを調節池の整備で対応する計画を立てております。今回、河道で1時間あたり50mmの降雨に対応可能な断面を作っていこうというものに対して評価いただいているということになっております。

○委員長 1時間あたり75mm降ったとして、川で対応するのは50mm分で、あと残り25mm分は、それは流域対策等で対応するということですね。

○東京都 そうですね。

○委員長 そうすると、10ページの書き方が50mmの雨に対応するという書き方になっていて、先の話のロジックに合わせると1/3は流域対策等で担保して、この河道は50mmの内の40mm程度しか対応していないと見えてしまう。ここはやはり75mmの記載に対応して書いたほうが前の資料から説明が一貫すると思います。先ほどの説明から75mmの雨に対応して

50mm 河道を作るというのは理解できるんですが、50mm の降雨に対応して河道を作ると書いてしまうと、混同してしまって話が整合取れないように見えてしまいました。そこが分からなかったので質問したということです。

○東京都 整備計画目標としてしまうと、我々が言っている 75mm の降雨対策と混同させてしまう事があるかと思い、今回の表現にさせていただきました。

○委員長 今後、書き方をご検討いただけたらと思います。

2 点目について、こちらは良い話かも知れませんが、令和 3 年に着手されて、16 ページに示すように半分近く進捗をされているという事で、これだけ早く進捗している要因は何かあるんですか？

○東京都 先程ご説明させていただいたように、事業区間は隣接する道路が狭い箇所ではあるが、用地取得箇所から上手く工事に入れるよう工夫し、同時期に複数の箇所で工事をやっておりますので、それで早く進捗しているかと思えます。

○委員長 2 年前にこの委員会の視察で見に行かせて頂いて、結構狭い所で大変そうだなという印象があったんです。川の中流、都営住宅の辺りが結構進んでいるので、進捗率の数字としては上がってきているけど残りの所は結構大変だと、そう思っていればよろしいですか。

○東京都 はい、おっしゃる通りです。都営住宅の建替えに併せて整備する箇所は工事施工ヤードを広く確保できますが、それ以外ですと現河道の上部に栈橋をかけて工事施工ヤードを確保するとか、現場で苦勞しながらやっているところです。

○委員長 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。先ほど話にも関係するかもしれませんが、豪雨対策であったり、結構水害の多い所でこのようにキャパシティを広げるような対策の必要性っていうのは理解されやすいとは思いますが、用地折衝は別として、事業の必要性が理解されやすいような事業環境になっているのかどうか、そのあたり地元の方への感覚としてどのように感じて

いるのでしょうか。というのが1つ。

あともう1つはそれにも関連して定性効果の示し方についてです。重要施設のご説明があったのですが、大きく考え方が変わったように認識しました。例えば豪雨対策の中では、緊急輸送道路の様に施設の重要性等から対策を行う地域の優先順位を決めたりする。災害に対する重要性を意識して優先順位は決定されていた様に考えていたのですが、今回はそれに加え、(P15記載の施設(介護施設・保育園・診療所等)に言及しつつ)避難の脆弱性が見られる地域を優先的に考慮していくという方向性があるかと思います。そういったところで、もう少し定性的効果については、災害対策に重要な施設だけでなく、避難についても考慮していく必要もあるんじゃないかなと思った次第です。以上2点です。

○東京都 回答させていただきます。まず1点目の地域の理解というところですけども、石神井川は資料の前半に改修前の断面の写真がありましたが、昔はこんなに狭かった場所がこのように広がりますということでもまず治水上の安心感というのが生まれてきて、それが見ればわかるというのが一つあります。また、用地を上手く活用することで、これまでになかった河川空間ができることでこんなに良い空間になるということも体現できている河川で、そのようなことで沿川の方が、非常に協力的なところがございます。

実際、今回の評価区間の上流でも説明会を行ったのですが、事業をやる事については強い反対はあまりなく、これまでの改修の結果を示している事がご協力いただけていることに繋がっていると思います。

それともう1点の定性的な効果ですが、先生のおっしゃる通り、避難について定量的に測れる部分もあろうかと思います。あとは優先順位付けに避難についての視点を活かさないかというご指摘ですが、我々の方では、豪雨対策基本方針の中で、過去の被害等を踏まえ対策強化流域を選んでいることが、優先順位に対する一番の指標になるかと思います。

また今後、鉄道などの社会インフラが水害時に使えない等の効果も測れないかということを検討しておりまして、定性的な評価もできる限り取り込んでいきたいと考えております。

○委員 そうですね。事業の優先度自体は仰っていただいたような形で、今後は効果の示し方について検討す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。

○委員長 それでは本件については出尽くしたようでございますので、対応方針について、お

諮りを致します。原案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でもよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

○事務局 本日ご不在の委員の方々からは継続で問題ないという旨、また、ご参加の皆様方に委任するという旨を伺っております。

○委員長 という事でございますので、この事業に関しては継続という事で決定させていただきます。お疲れ様でございました。

#### ⑤神田川大規模特定河川事業

(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。ではご質問、ご意見等ございましたら、ご発言お願いします。

○委員 ご説明ありがとうございました。2つ教えていただきたいのですが、1つは調節池の考え方というのは、以前こちらの川ではないんですけども調節池を見せて説明して頂きました。計画の全体像では、河道の整備が完了した暁には調節池の役割は終了するという事でしょうか。その扱いについて教えて頂きたいです。

○東京都 1時間あたり50mmの降雨に対応可能な河道整備ができていない箇所、今回の下高井戸調節池の様に調節池を作る場合は、まだ下流の河道で50mm相当の流量に耐えられないという中で、これを流せる能力をしっかりと確保できるよう調節池を整備します。その上で更に調節池より上流の河道を整備する、今回においては河床掘削をやっていくと想定しています。

他のところで資料P5の緑の所、例えば真ん中あたりですけど、環七通りに環状七号線の地下調節池のトンネルがありますが、これを整備したことで地下調節池より上流は整備済みになっていると思うのですが、下流はまだ整備が進んでいません。そこは調節池で流量を減らしていることで、下流に流す量を調節しています。ご質問の全部河道ができた時どうなるのかという

事ですが、河道ができてくれば、50mm 分の流量が全部流せます。それ以上の流量については65mm 相当のところは15mm 分多く流れてくるところを調節池でカットしてあげて、全体として下流から上流まで含めて75mm 対応、流域対策含めて対応しようという考えなので、不要とはなりません。

○委員 わかりました。あともう1つは調節池の公園は同じ土地利用で、また別の便益が出る。治水事業としてカウントするものではないかもしれないですが、これは元々公園としての用地の下に建設するという計画になっているのですか。

○東京都 おっしゃる通りでございまして、ここは杉並区の公園の用地になっております。そこを我々の方で調節池を整備させていただいて最終的には上部を杉並区が公園として使っていきます。便益として公園は見込んでおらず、河川事業の便益のみ見込んでおります。

○委員 わかりました。ありがとうございます。事業の整理の仕方、公園をわけて便益を出すというようになると思うのですが、また公園は公園で何らかの評価をすればいい事なのかもしれないかもしれませんが、そもそも地下に調節池を建設しなければ公園は作られなかったり、そういう事業の評価の仕方というのは難しいなど。いずれにしてもどのようにしているか確認したかったので、教えていただきたかったです。ありがとうございます。

○委員長 先程の石神井川と同じで75mm、50mm ですけど、整備計画を拝見すると、書きぶりはほぼ似てるんですね。ただ、書き方が50mm 規模の降雨による計画高水流量に対応できるというような言い回しになっていて、それが正確に言っているのだと思いますね。こちらその計画高水流量を文章から抜いているので、なんとなくこうもやもやとした感じだと思いました。だから間違いじゃないんですけど、解消できるのであれば対応いただきたいです。趣旨はよく解りました。

全然この当該箇所とは関係ないのですが、冒頭に神田川の整備状況図があって、なんか教科書的には下流からやっていきますよと河川整備は言われている中で、下流は緑の未整備区間があるように見えますが、これは特に大問題があるということではなくて、若干がまだこれからの護岸とかそういうのが残っているぐらいで、大きな水害発生時の洪水を防止する上で、大きな問題があるという未整備ではないという理解でよろしいのでしょうか。

○東京都 資料を見ていただくと河道、例えばお茶の水分水路とか書いてある辺りのちょうど下に緑の部分があるんですけども、そこからバイパスが出ています。河道拡幅ができない部分については、このような分水路を整備して対応しています。これは道路の下にカルバートだとかトンネル形式で入れているものですが、そういったもので流下能力を確保した上で、上流に向けて整備していくというようなところです。

あとは山手線の上流もまだ河道が未改修ですが、これについても目白通りの下にカルバートをいれて、分水路を作って流下能力を確保するという事になっています。そういう意味では問題にならないように、我々の先輩方が非常に苦勞して此処はできているとご理解頂きたいと思えます。

○委員長 だと思って安心はしていたんですけど、資料の見え方が不安を醸し出すような感じに見えたので場合によっては未整備ということではあるんでしょうけれども、流下能力が未対応の部分で言うと、そちらに消えてくるということですよ。どっちがいいのかって色々あると思いますけど説明を聞くとよく解りました。

○事務局 オンライン参加の委員の質問を代読いたします。

事業の継続については、ご異論ないのですが、15 ページのところで、資料の写真の関係かもしれないけども、親水空間ってところで、柵があって近づけるわけじゃないみたいだけど、綺麗な河川が見えるということから親水空間って書いていらっしゃるんでしょうか？というようなご質問がきています。それとも調節池のほうが河川へ近づけるのでしょうか。

○東京都 はい、資料 P15 左の写真では、つつじが植わっていて、河川から距離があり、水辺まで近づける所というのは今回の区間については特に作ってはいないですけども、設置可能な所については、そういったものを設けていく河川整備を進めているところです。右の図は調節池、この図で言いますと、水辺に近づけるところが無いのは事実でございしますが、より水面を見れるような形で整備していくなど、親水性を高めていくということに努めているところです。

○事務局 ありがとうございます。ご納得のお返事をいただきました。

○委員長 それでは出尽くしたようでございますので、対応方針についてお諮りをしたいと思  
います。原案では継続ということですが、継続という事で宜しいでしょうか。

(異議なしの声あり)

○事務局 本日も不在の委員の方々からは継続で問題ないという旨、また、ご参加の皆様方に  
委任するという旨を伺っております。

○委員長 はい。それでは継続ということで決定させていただきます。  
有難うございました。では以上で本日予定しました審議案件は終わりましたので、進行は事務  
局にお返しします。

(今年度分が全て終了した旨説明)