令和８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８年７月 14 日（火）午後２時 00 分から午後３時 15 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　　朝日 ちさと （東京都立大学 都市環境学部 教授）

委員 （名簿順）

菊池 雅彦　　（埼玉大学大学院 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）委員長の選任について

（２）令和８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 東京都市計画道路放射第９号線
② 東京都市計画道路放射第１７号線

５．議事の概要

(１) 委員長の選任について

○事務局　委員長の選任をお願いしたいと考えております。本委員会の委員長につきましては、委員会設置要綱において、委員の互選により定めることとされております。

事前に各委員の皆様のご意向を伺いましたところ、朝日委員に、ご推薦するというご意見をいただいております。朝日委員、いかがでしょうか。

（朝日委員　了承）

○事務局　ありがとうございます。それでは朝日委員長にお願いしたいと思います。続きまして、副委員長の指名でございます。副委員長につきましては、設置要綱において委員長が指名することとされております。朝日委員長、副委員長のご指名をお願いしたいと思います。

○委員長　これまでも長く委員を担当いただいている知花委員を指名します。

○事務局　ありがとうございます。今、朝日委員長から知花委員をご指名いただきました。知花委員、どうぞよろしくお願いいたします。

（２） 令和８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東京都市計画道路放射第９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、どなたからでも構いませんのでご意見いただけますでしょうか。

○委員　先日視察させていただいた限り、事業は上手く進んでいる最中という印象を受けます。特にこの地蔵通りなどは、全国的にも有名なところでもありますし、要となる場所でもあると感じました。

　ここからの用地取得について、現地視察の折には地元の方々のご協力、ご理解がかなり進んでいるということだったと思うのですが、ここから先の取得が難しい部分の理由を教えていただければと思います。よろしくお願いします。

○東京都　ご質問ありがとうございます。用地取得率に関してはご説明があった通り、概ね９割前後です。一般的に言えることですが、取得率が９割を超えてくると、個々のご事情が複雑な方がいらっしゃるので、粘り強く続けていきたいと思

っています。個々のご事情となると個人情報に関わってくるのでなかなかお伝えできないですけれども、引き続き丁寧に続けていきたいと思います。

○委員　ありがとうございます。そうすると、この区間の独特の理由がというよりは、一般的な難しさがあるという風に、理解してよいでしょうか。

○東京都　そうですね。

○委員　質問というわけではないのですが、知人がちょうど評価区間周辺に住んでいて、この事業をよく知っていたんです。現状、工事のフェンス等がかかっているという影響があると思うんですけど、事業区間を通行する自転車が地蔵通りの方へ流れてきてしまい、非常に怖いので、早くなんとかしてほしいという意見を聞きます。そういった意味でも早期完成が望まれますし、工事期間中も、今の状態が続いたり、あるいは車道の方にはみ出して走る自転車も出てくると思いますので、気をつけるようにしていただければと思います。

○東京都　ありがとうございます。おっしゃる通り事業の途中ですと、そのような影響が起きますので、早く完成するように頑張ってまいりたいと考えてます。

○委員　２点ほどよろしいでしょうか。１つはセンサスの話について。前回から交通量が減ってるという話だったんですけど、これは確かコロナの影響で一年延期した調査だったと思います。全体的にこの道路交通センサスの数字が減ってるということに対して、東京都としてはコロナの影響がどのように存在して、どのようにこの数値を見ればいいのかというところについて、もう少し詳しく教えていただければというのが１つです。

それからもう１つは、用地の話です。今回用地 89%ということになっていますが、用地の取り扱いについては、３年８割ルールというのがあったかと思うのですが、東京都の方で、その適用というか、考え方はどのようにされていて、今後

進めようとしているのかについてお聞かせいただければと思います。

○東京都　ありがとうございます。１点目の交通センサスについて説明いたします。まさに委員のおっしゃる通りですね。令和三年度の交通センサスにつきましては、全国的に、やはりコロナの影響なのか、交通量が減ってる状況というのが認められるところでございます。ただ、こちらが国の調査の結果でして、結果は分かるのですが、なぜこうなったのかという細かい分析までは、我々の方ではできかねているというところです。結果につきましては、こういった結果ですし、やっぱりコロナの影響もある程度やっぱりあると想定はされるところです。

２点目について委員がおっしゃったのは、おそらく、収用に移行するというお話かと思います。基準に当てはまって、すぐに機械的に収用へ持っていくということはなかなか難しい。いろいろと工事の進捗状況だとかを考えながらですね、検討していくという形になろうかなと思っております。

○委員　東京都全体としては３年８割のルールを統一的にやっているっていうことはなく、個別の事例に合わせてやられているという感じですかね。

○東京都　一応、目安としてはありますけれども、それぞれの事情もありますので、繰り返しになってしまいますが、工事の進捗などによりながら検討していくところです。

○委員　機械的に当てはめるということではないのですよ。やはり一つの目安として、そういう取り組みをしていくというのは大事だと思います。もともと、このルールを作った時も、現場ごとの判断で収用に移行するというのは非常に大変だというようなことがありましたので、やはりある程度基準というものがあった方が、実際に用地を取得される方も、地元に入ってきやすいというようなこともあって作ったルールなので、そういったところのルールの意義をうまく使っていただきながら用地取得の円滑化と、なるべく早く効果を発揮するということがやはり大事だと思

いますので、その効果の発揮に向けて取り組んでいただければなというふうに思います。

○東京都　ありがとうございます。ご意見賜りましたので、事業を前へ進めていきたいと思います。

○委員　先日現場も見せていただいて、状況はよくわかりましたし、とにかくもう早期に進めていただきたいというしかないかなと思います。まあ、マニュアルがこのようにやれと言っているからという答えしかないような気がするんですけども、資料７ページのところ、道路交通の状況があんまりよくわからないので参考までに伺っていきたいです。

まずは今片側２車線のところが３車線となりますということで、今２車線の状況で渋滞量がどれほどあるんでしょうか。２車線ではあんまり渋滞してないのか、それとも結構渋滞してるので、拡幅によってボトルネックの解消につながるぐらいのレベルであるのか。どのような感じでしょうか。

○東京都　現状片側２車線、両側で４車線が６車線になることで、交通が円滑に流れていくことは間違いないです。ただ、この場所をピンポイントでセンサス自体は測っていない状況でして、渋滞がどうなっているかっていうのは、具体的な数字としては、今お示しできるものはありません。

○委員　計算上、どの位の所要時間短縮があるのか、ちょっと気になるということと、あと周りも結構事業がまだ継続しているようなものとかもあるので、現状の計算ではそういうものの効果が入っていないんですかね。だからあくまでもここ単体で見ている。これは、そのように取り扱っても全く問題ない設定なのか、これもマニュアルの通りでやってるっていうことなので、この事業だけ特別にこのような設定でやるのではないのかもしれませんが、状況は今どうなんだというのを確認したい。

○東京都　周辺の道路については、まだ事業中の路線がございますけれども、B/C を算定するにあたっては、この道路が出来てから 50 年間の効果を出していきます。また、この道路ができる時点で基本的には周辺の道路もできている前提で計算しています。

○委員　あくまでも理想的に進んだ状態ということで計算している。

○東京都　はい、そうですね。周辺の道路ネットワークも完成した中で、ここにどれくらい車が集中するかを考えています。

○委員　なるほど。ここの計算ですと、仮に工事費ですかね。今後、物価高騰によって上がっていくとしても、B/C としては所定のとおり収まると。社会的割引率 4%で、現状ではかなり厳しめにやっている。そういったこともあるので、数値としても、あの決められたとおりにやれば問題ないということ理解しました。

○委員　先の質問について私の理解、当時通勤で使っていた頃の状況なので限られた時間の話ではありますけど、やっぱりこの区間が渋滞しているということではなくて、その手前にある明治通りがつっかえているのだと思うんです。明治通りは通り抜けるのに結構時間かかるので。だからおっしゃる通り、資料３ページの①の区間とか、あるいはその北側の区間も結構混むんですけど、そこが流れてくると、事業区間の道はネックになるのかもしれません。今はネックになっていないというのが私の理解でした。

　質問ですが、交通事故減少便益がマイナスになってるのは何ででしたでしょうか。こういう街路事業はたくさんあると思うんですけど、基本的にはマイナスにあまりならない気がするんです。

○東京都　交通事故減少便益の算定は、基本的に交通量と東京都が定めた事故原単

位がありまして、この二つを掛け合わせて算出している状況です。今回の整備につきましては、４車線道路から６車線道路になるということで、周辺の道路から事業区間の方に交通が移ってくる関係で、どうしてもマイナスに働きがちな計算になる。もう一つ、事故原単位について見直しをしている中で、どのくらいの値の係数になるかというところで、最近はマイナス傾向が出ている気はしております。過去からずっとマイナス傾向というわけではございません。

○委員　なるほど、わかりました。だから定性的効果の部分、さきほど自転車のことも申し上げましたけど、交通事故の減少が特に丸がついてないというのも、結局交通量が増えてっていう要素が強いのですね。

○東京都　６車線になるとした場合は、周辺から交通が増えていくんですね。それが要因かなと考えています。

○委員　自転車道が広くなるとか、そこは考慮されないのですか。

○東京都　計算上は車の交通量でやってまして、実際は歩道が広がることや、自転車走行空間ができることで、歩行者の方とか自転車を使って通行されてる方の安全性は、定性的には上がるというのはわかってるんですけど、定量的効果として考えると、あくまで車の交通で計算をすることとなっています。

○委員　わかりました。そうすると、定性的効果にも丸が付けにくいということになるんですかね。今のお話聞いてると、定量的効果がマイナスでも、定性的効果は丸でなんか矛盾するように見えます。

○東京都　どうしてもマイナスがでてしまったので、ここに丸をつけるのはどうでかなと思いまして。

○委員　わかりました。今後 B/C を見るときに気をつけておきます。

○委員　基本的には自動車交通量を中心に行うのが便益評価です。自転車とかはおそらく自動車と自転車の事故、みたいな感じでしか反映ができない話だと思うんですよね。今回は、歩行空間としても通りやすくなってるみたいなところは、本来は多分経済的なメリットして上げることができる話かもしれない。ただ、別にこの事業だけの問題ではなくて、便益マニュアルそのものの問題なので、そちらを変えていくしかないという話です。あと交通事故減少便益のところについて、これは単純に交通量だけが関数なんですか。速度もあるんでしょうか。

○東京都　基本的には交通量と、事故が起きた時にどういった物損事故が起きているかとか、事故によって後続車がどんどん渋滞するか、そういったところを独自に係数として、東京なら東京、国なら国が定めている。その原単位と交通量を掛け合わせたものになっています。

○委員　多分速度が上がると、重篤度が上がるというのが実現象としてはあるけれども、そこまで反映されていない。交通量あたりの事故発生率みたいなものがあるので、交通量が増えれば事故が増えるという計算になる。それから、今のご説明だと、その事故が発生して局所的に渋滞が起きる時間損失みたいな部分が、この計算に含まれているのか、それとも考慮外になっているのか。この結果をもう少し細かく見ていくとどうなっていくかというのは、論点としてはあります。

○委員長　事業によって交通量が増えただけだと、色々な面がマイナスになってしまっています。交通量が変わって、通行者が迂回せざるを得なくなる、つまり交通量が変わることで、移動距離が実際には長くなってしまうところも出てきて、それで事故が増えるというようなことを以前聞いたことがあるんです。そのあたり、もう少し明確に説明あったほうがいいかなと思うんです。交通事故減少便益がマイナスですというのは、せっかく事業やったのに、マイナスなんですか、安全じ

ゃなくなっちゃったんですかというメッセージになってしまうので、何かしら追記をした方がいいんじゃないかなって思います。通常マイナスの数値はあまり出ないのでしょうか。

○事務局　路線によっては、値がマイナスになるという場合もございます。

○委員長　そのマイナスになってしまった理由、道路を作ったから事故が増えるっていうわけではないことをもう少し説明した方がいいんじゃないかなとは思います。

○委員　今のお話本当にその通りで、この道路一本で見るからマイナスになってしまっていて、本来は生活道路で事故を起こしていた車がこちらの道路に回っているので、先ほど言われたように、ネットワーク全体で見ると、本当は安全になってるはずだと思うんです。日本の交通事故について、G7 の中で、自動車の事故は一番死傷者が少ないんですよね。一方で歩行者の事故は、G7 で一番悪いんです。日本ぐらいなんかこう車に優しくて、人に対して事故を起こしている国はない。生活道路の交通安全対策はすごく大事だと思っていて、国はゾーン３０とか色んな取組をしてるわけです。ぜひこういうところもそういう観点で、これから定性的な評価でいいので、きちんと効果みたいなことを訴えるようにしてほしいなと思います。

○委員長　すみません。定性的な評価のところで質問です。この案件に限っての話ではないのですが、資料の見方が少しミスリードになっているのかと思っています。今までは費用便益に入らないもの、効果が貨幣換算できないものを定性的効果と言ってきているように思ったんですが、本来は価値換算できそうなんだけどしていないものもあれば、本当に質的にしか効果を言えないというものも資料にあります。あともう一つ、背景として、価値が貨幣換算できたから投資しますという流れが費用便益だと思うんですけど、なかなか価値が換算できないものも投資をやっていかなきゃいけなくて、価値に換算する手前のインパクトをきちんとエビデンスと

して考えて投資をしていく。そういうところも増えていっているかと思いますので、ここは、定性という項目を少し見直してもいいんじゃないかと思います。

それともう一つお聞きしたかったことがありまして。上位計画上で緊急輸送道路に指定されたという記載があるんですけど、このほか、TOKYO 強靭化プロジェクトや東京戦略とかの指定がこの道路の計画策定の後にあったりしますよね。

その場合指定されたことによって、例えば共同溝とかもそうだと思うんですが、その計画の指定によって追加的にステップアップしている部分というのが、追加的コストになり得るか。もともとがいくらだったのが、追加的に共同溝を作ることになって、いくらになったというふうに、指定されたことによって、スペックが上がって、コスト増になっている。もちろん便益も上がるんですけども。そのあたり、上位計画で指定されたことによって、便益コストとも上がるっていうのは把握できるのでしょうか。

○東京都　今回のケースにつきましては、TOKYO 強靭化プロジェクトや 2050 東京戦略に位置づけられています。ただそのことによって、道路の広さを変えるとか、そういったことは発生していません。結果的には追加コストが、上位計画があるために新しく発生はしていません。共同溝が何に関連しているかというと、計画断面上、今ある箇所が将来的に車道になってしまうところは、歩道側に移設しないといけないんですけど、それは計画を立ち上げた時から、そのように動くようになっています。今のケースで緊急輸送道路とか、そういったところの指定がかかっていますが、この計画を見直すとか、そういったことはしていません。

○委員長　わかりました。では前から込々でこの計画ということですね。

○東京都　そうですね。計画段階からこのようにやると決まっています。

○委員長　ありがとうございます。それでは、これでご質問を終わりしたいと思います。

それでは原案通り継続、ということでよろしいでしょうか。

（異議なしの声あり）

○委員長　はい、それでは継続で決定いたします。

②東京都市計画道路放射第１７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、ご意見ご質問よろしくお願いいたします。

○委員　細かいことなんですけど、13 ページのところで、全体事業費の用地費が 80 億ジャストになっていてずいぶんキリがいいんですけれども、こちらはちゃんと見積もって偶然この数字になったのか、あるいは細かいところを決め切れずにこうなっているのかっていうのを一応確認させてください。

○東京都　基本的には、アバウトに作っているわけではなく、用地取得は計画段階でどのあたりが計画線に入るかというのがわかっていますので、その計画と土地の価格などを見合いながら算定しています。区切りがいいとかそういう考え方でまとめているわけではないですね。

○委員　わかりました。たまたまこうキリが良く揃ったというだけですね。

○委員長　そしたら私から１点、コスト縮減についてなんですが、16 ページで、この事業というよりも、他の事業にも当てはまることかもしれませんが、資料に「施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っていく」と書いてありますが、これはコスト縮減になるのでしょうか。むしろ価格が高いとかそうい

うこともあるのでしょうか。

○東京都　ご質問ありがとうございます。例えばアスファルトの単価を見比べますと、普通のアスファルトで車道を舗装する時は、1ｔあたりの価格が１万６千円弱です。再生材アスファルトを使いますと１万３千円強ぐらいになり、大体２割ぐらい再生材アスファルトを使った方が安くなります。

○委員長　わかりました。そのようであれば特に問題ないんですけども、価格が安くなったということに加え、循環経済的な、社会的なコストを削減していくというような意味もあるのかと思っていました。ここのコスト縮減の項目では、未来に意識を向けると性能が持ったまま安いものでというのはもちろん大切ですが、建設プロセスの中でも、社会的コスト縮減の取組がこれから評価されるものとして入ることになると思います。見た目、価格は上がってしまっているかもしれないけれども、取組として報告する。

○東京都　資料の項目はコスト縮減等なので、環境に配慮してる取組というのを記載すること自体はおかしくないと思っています。今回は実際にこれを使うことによってコストが縮減されるという観点にフォーカスさせていただいています。当然、再生材を使いますので新しく作るよりも、再生した方が環境的にも優しいという側面もあると考えております。

○委員長　わかりました。ありがとうございます。両方見込まれているということなので、もし、流通等の問題で価格が普通のものと比較して高いとなってしまっても、取組においては、社会的コストという見方をしてもいいのではないかなと思いました。

○委員　その点私も気になっていまして、以前の委員会資料では低炭素アスファルトとか書いていましたよね。低炭素アスファルトを使うので、環境の負荷が減りま

すという項目の話が以前あった気がしたんですが。

○東京都　おっしゃる通り、以前低炭素アスファルトを使うという項目も記載させていただいておりました。それについては、まさにその社会的、環境的な側面での取組であってコスト縮減にはつながらないので、今回は我々の判断であえて外させてもらっています。

○委員　これまで資料にあったので、毎回出てくると思っていたんですよね。他のB/C 絡みの項目でも、環境的なことは書かないですみたいなことを言ってたので、こっちがなくなってしまったのかと。

○東京都　おっしゃる通り、過去 CO_2削減の観点とか、低炭素アスファルトについて取組として載せてさせていただいたんですけども、表題がコスト縮減に重きを置いた項目なので、別にそういった側面をやめてるわけではないのですが、今回は我々の考えで、コスト縮減にフォーカスした表記させていただいています。

○委員　元々コスト縮減の項目の中にあれが書かれてたんでしたっけ。別々ではなく。

○東京都　そうです。項目の表題をコスト縮減、等の取組としていて、その中でそういった側面を掲載していたという経緯がございます。今回はコスト縮減にフォーカスした記載をさせていただいています。

○委員　わかりました。確かにコストという意味ではそれで結構だと思うんですけど、委員長のおっしゃったことに関係しますし、定性的な効果と言うのもありますので、この取組は効果と言うわけではないですけど、マイナスを減らしている良い取組なので、書いていただいた方がいいのかなと思いました。

○東京都　ありがとうございます。参考にさせていただきます。

○委員長　この案件というよりも横断的な、一般的な取組として、もし上位の政策で位置づけられそうなどがありましたら、将来的には記載してもいいんじゃないかなと思います。

○委員　前の事業と違って進捗が悪いので、どのような状況なのかというのを確認したいと思います。例えば資料６ページを見ると、同じ道路で既に 100%用地が買えている事業があると示されています。確かに地図や上空写真で見てみると、資料にあるような感じになっているので、もう 100%買えていて、まだ壊し残っているところを壊して、南側とかは着々と進んでいるのかと思います。ただこちらも、資料を見るとそれぞれ平成 12 年と９年くらいから着手して、結構時間がかかっているということなのですが、こちらの方は 100%になったのはどのぐらいですか。もう随分前から 100%になっているのか、最近ようやく 100%になったのかどちらでしょうか。何を確認したいかというと、今回の対象の赤い区間が今まだ 30%ぐらいで、これを 100%にするのに、この赤い区間はいつから始まって、今何年ぐらい経ってここまで来ているのか。時間由来とか、似たような状況が続くことを想定されるのか、そこはずいぶん改善しているのかというのは結構重要な問題じゃないかなというふうに感じているところです。この赤い区間をグーグルマップの地図で見てみると、区間に学校がいくつかあったりするのですが、これは小学校と中学校の一部の区画を削るということですか。ここが動くと、結構用地取得のパーセンテージが上がるのじゃないかなっていう感じもするんです。今一見するとパーセンテージが低いのですけども。こういうところが進めば用地取得率のパーセンテージが増えるという環境であれば、進捗の見込みがありそうだなというふうに思いますし、ここが実は結構難航しているみたいな感じですと、この事業の評価が変わると感じています。

○東京都　こちらのこの黄色で示した区間については令和６年に 100%になりまし

た。やはり、それなりに時間を要してしまったのは事実です。

赤の区間については平成 25 年に事業認可をとっておりますので大体 13 年ぐらい経っています。なので事業認可のスタートの時期が違います。両方の区間ともそんなに違いはないとは思うのですけど、やはり現道を拡幅していくということで、先ほども申し上げたとおり個別的な要因があったり、計画線が大きくかかるのではなく、軒先だけかかっているなど、用地補償的なところで難易度が高かったりします。その補償の組み立てや、建物の調査、ご納得いただくまでの話し合いであったりとかがどうしても長期化してしまう要因であるかなと思います。

○委員　今の話だと、この黄色の区間より十何年ぐらい遅れてスタートしているんですね。黄色の区間はつい最近 100%を達成しているので、赤い区間も同じような状況だとすると、やっぱりまだ十年単位で 40%を 100%にするにはかかりそう、そんな感じでしょうか。

○東京都　現場の方も頑張ってはいるのですが、権利者の方も人数が多かったり、最近は相続等があって権利者が増えてしまったりとか個々のご事情が結構ありますので、それなりに時間はかかる可能性があるかなと思っています。

○委員　わかりました。頑張っていただくしかないかなと思います。ありがとうございました。

○委員　先ほどのご質問と関連して、２点ございます。１点目はスライドの２ページ目で、事業認可期間が現在ではあまり余裕ないのかなと。先ほどのお話からすると、用地取得がなかなか難しいので、事業認可期間は少し伸びる可能性がありそうだという印象を受けましたが、そういう印象でよろしいでしょうかというのが１点目です。

それからもう１点目はスライド 11 ページ目、そのうちの黒い四角い枠の２つ目になります。定性的効果としては、緊急車両の走行と避難路の確保が挙げられてい

て、最初の黒い四角はどちらかというと緊急車両の走行かなと思っていますが、2つ目の黒の前半部分は東京労災病院とか東京国際空港は、これはどちらかというと、緊急輸送道路、緊急車両の走行という効果を示していて、後半部分が避難路の確保、公園等へのアクセス向上ということで、災害時の避難路の確保というご趣旨で書かれているという理解でよろしいでしょうかという質問でした。

○東京都　1点目のご質問ですけれども、現在の事業の認可期間は資料の2ページ目ですね。用地の取得状況を踏まえましても、基本的にはまずこの令和13年度に事業完了を目指していこうということです。こちらは各権利者の状況に応じて、見直しが出てくる可能性はございます。

2点目の資料11ページですね。防災の視点から書いている緊急車両の走行、避難路の確保については委員がおっしゃる通り、緊急車両の関係については、フローが示すように病院関係の輸送を緊急車両として考えていまして、避難場所に指定されているような施設については避難路の確保の視点で記載させていただいているところでございます。

○委員　了解しました。ありがとうございます。

○委員　この緊急輸送道路のところでお願いと言いますか、ぜひチェックしてちゃんとやっていただきたいなと思うのは、建物の耐震の部分、沿道建築物の耐震のチェックをやって、その効果もちゃんと見ていただきたいなと思っております。緊急輸送道路を指定して作るだけではなくて、沿道の建物の耐震化をしていかないと、当然ですが。いざという時に効果が発揮されない。全体としては確か9割近くいってるかと思うんですけど、路線によってかなりバラつきがあるかと思いますし、特に都市計画道路の現道拡幅で問題なのは、建築の制限がありますから、見てると割とやはり古い建物が特に現道拡幅されてない都市計画道路に多いような感じします。やはりそういった面からも早く整備をして、耐震化を高めていく必要があるんじゃないかと思います。ぜひこれから事業の効果のところにも、沿道の緊急輸送道

路の整備だけじゃなくて、沿道の耐震化という指標も観点を入れて事業を見ていただきたいなと思っております。

○東京都　ありがとうございます。建設局の事業とは別の事業になりますが、やはり沿道の耐震化というのは重要でございますので、沿道建築の耐震化支援というメニューも東京都はやっております。また、こういった特定緊急輸送道路として指定されているところにつきましては、94.2%達成しております。引き続き支援を続けながら、達成率 100%を目指していくことを東京都の政策でございます。

○委員　以前見た資料だと達成率は 7 割前後だったんですが、そこまで行っているんですね。わかりました。

○東京都　都市整備局の HP というものがありまして、沿道ですと 95%~100%未満耐震化が進んでいるという情報が公開されております。

○委員長　ありがとうございます。それでは、これでご質問を終わりしたいと思います。

それでは原案通り継続、ということでよろしいでしょうか。

（異議なしの声あり）

○委員長　はい、それでは継続で決定いたします。

これにて本日の審議を終了いたします。ありがとうございました。進行を事務局へお返しいたします。

○事務局　委員長及び委員の皆様ありがとうございました。たくさんのご意見をいただいたところでございますが、マイナスの便益と環境についてのご指摘につきま

しては事務局で持ち帰り宿題とさせていただければと思います。

（以後今後の日程等について説明）

※公表資料について以下を追加

①東京都市計画道路放射第９号　説明資料 p. 7（マイナスの便益についての補足）