

令和6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6年6月28日(金)午後2時00分から午後4時30分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 31階 特別会議室21

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)

押田 佳子 (日本大学 理工学部 まちづくり工学科 准教授)

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6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 東京都市計画道路補助第230号線

② 八王子都市計画道路3・3・10号東京環状線及び八王子都市計画道路3・4・50号横山万町線

③ 東京都市計画道路放射第17号線

④ 東京都市計画道路放射第25号線

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いて、「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、各委員から事前に御推薦をいただいております内山委員をお願いしたいと思いますのですが、内山委員、よろしいでしょうか。

○委員長 よろしく申し上げます。

○事務局 ありがとうございます。

続いて、副委員長についてですが、設置要綱により委員長が指名することとなっております。

それでは、内山委員長、副委員長の御指名をお願いいたします。

○委員長 中村先生にお願いしたいと思います。

○事務局 それでは、委員長を内山委員、副委員長を中村委員にお願いする形で決議させていただきます。よろしくをお願いいたします。

(2) 令和6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東京都市計画道路補助第230号線

(上記について、東京都から説明)

○委員長 説明どうもありがとうございました。この事業に関するこれまでの取り組みについてご説明をいただきましたけれども、ここで委員の皆様方のご意見を頂戴したいと思います。何処の観点からでも結構ですので、ご発言をお願いします。

○委員 個別案件じゃなくて全体に関することですがよろしいですか。

今のご説明とは直接関係ない話ですけれども、質問させていただきます。

今回、メンバーも変わったということもありまして、この事業評価の制度といまでしょうか、そのあたりの質問になります。

私が昔、行政で携わっていた頃だと、5年未着手、10年継続みたいなそういうメルクマールで再評価に当たっていたような記憶があるんですけども、今回4つの案件がございますので、事業の再評価が、どういうタイミングで委員会に掛かってくるのかというあたりの評価のルールを改めて教えていただけたらと思います。よろしく申し上げます。

○事務局 基本的には、事業着手後5年間未着工、10年間継続してまだやっているものがかかります。その次から5年ずつ切れ目がきます。

○委員 わかりました。だから10年間継続した時点で一度やった場合は、その後は今度5年刻みで再度評価をしていくというルールになっているということですね。

そうすると、今回のものは前回10年目で評価をして、今回それから5年経ってということなんで、実質15年ということ。他のものでまた違うのがありますが、それはまた書き方が違うということですね。よくわかりました。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。ご質問なりご意見は。

○委員 ご説明ありがとうございました。3ページのところの歩道のことでお伺いしたいのですが、側道部の歩道はないんですか。これ車道ですか。

○東京都 はい。つくる予定でございます。

○委員 この外に。

○東京都 6mの中に、普通6mと言いますと分離した構造ではなくて、多分白線引きで、おそらく一方通行になるかと思えます。

○委員 それ決まっている。

○東京都 側道を作るといった場合、一般的な話でこちらのところが該当するかというのは、今後の設計で警視庁と協議をしていくという中で決まっていくかと思えます。

○委員 赤い道を来た人は、この中に入っていくとフラットな感じで行くと、低い部分に入ってくるってということですか。

○東京都 自動車の場合は、フラットの所に入ってきて、周辺に住まいの方がいらっしゃいます。そういう方は車道ではなくて、側道部分の所を上がっていくということで、道路の方はこちらの方縦断勾配、6%ぐらい行くんですけども、それと同じような勾配で行くと、歩道はもうちょっと勾配がきつくなってきます。

○委員 周りの人以外はここに書いてある、低い方の歩道を通して。

○東京都 低いというか、本線が通っていく、地形がこうなっている。その地形に沿って、沿道の方は。

○委員 沿道の人ですよ。まっすぐ行く人は。

○東京都 この本線のところに歩道がございますから本線のところは通過する方。通常通過する方は本線のところに沿った歩道を歩いて行くということになります。

○委員 なるほど、わかりました。

7 ページのところでも前に聞いた話でもう一回になりますけど、交通渋滞の解消と交通事故の減少は定量的なものにも入っているけれども、このチェックリストにもあるんですね。

○東京都 入ってございます。おっしゃる通りです。

結局交通渋滞の時間減少便益とか、全体の面的な話で評価する形になりますけども、この地域、この路線という話になりますと、やはりその点のところ、定性的にご説明差し上げた方がよろしいかなと。

○委員 なるほど。定量的なものは当然評価するんだけど、そこには載ってこない渋滞の解消だとか、交通事故の減少があれば、例えばこれが二重丸になって、ここはそれに加えてこういうのがあると。そういう場合があるってこと。

○東京都 特にこちらを強調しておきたいということでございます。

○委員 わかりました。13 ページのところでもこれも純粋に質問ですけど、この埋設深さの浅層化、なんでこれができるようになったんですか。これできるなら上にも書いといてもいいのかなと思ったんですけど。取り組みに。今までこの60cm っていう基準があって、浅くて済むようになったから、掘らなくて掘ったり埋めたりするコストが安くなるんですね。

○東京都 おっしゃる通り、深く掘れば掘るほど費用がかさみます。浅層化、私も現場からちょっと離れてるんで忘れちゃったんですけども。

○委員長 その他いかがでしょうか。

○委員 一般的な利用者目線からコメントしたいのですが、こちらの場所は大泉学園通りに接し、風致地区であり、景観や環境というところに非常に配慮されている場所だと認識しています。8 ページの資料を拝見いたしますと非常に緑豊

かな道路になるということで、景観という点で価値がさらに加わるのだと思います。こうした景観や環境によって町の文化とか上がるという点でとても重要だと思います。大泉地区というのは、まちの文化的な側面が、こういった道路やインフラの整備によってさらに上がっていくというところが、定性的な効果には載らないかもしれないですけども、価値としてはあるのではないかと思います。将来的には定性的な効果にも載ってくるようになればいいと期待します。

○委員長 そういう効果っていうのはあることはわかってるよね。これからの課題だと思いますけどね。他にいかがでしょうか。

2、3私の方から言います。3ページ目に断面が出てますが、電信柱と電線は当然ないわけですね。

○東京都 おっしゃる通り、地下埋設でいきます。

○委員長 わかりました。

それからこの地区というのは、外環道ができるという関連でこうなったと思うんですけども、それで外環道を作る時に、ずいぶん用地買収して60mぐらいは全部買収しましたよね。その時練馬区は、いろいろな都市計画事業を考えたんじゃないかと思うんですけど、例えば区画整理やるといことです。そういうことはどこに反映されているのか。今回の道路というのは、確かに道路は買収して作んなきゃいけないんだし。作った道路は電柱がない立派な道路にしなきゃいけないんだけど、その周辺がそうやって一生懸命、外環がつながって変ったのに対して、こうして練馬区はここを区画整理事業を行うようになったとか。それはこの道路を作るということの副次効果で、ある種の便益だったんですね。今まで道路事業で沿道が変わった効果について書けということにはなっていないんですけども、やはりコメントとして、こういう道路事業をやったので周辺の都市計画事業は進んだとかと、そういう事実はやっぱり残していただきたいなと思っています。

○東京都 図面の中央に230号線。今回の評価区間に先行して整備されている所がございます。この一番右端のところは土支田の区画整理が実施してございまして、その区画整理の中でこちらの道路も作ってございまして。一期区間と先程説明させていただきました所が今回建設局で作るその手前の所のちょうど笹目通りから、土支田通りのちょっといったところまで交差点までが区画整理で作られてございます。

そして先生がおっしゃるようにこちら地区計画、区画整備であったり再開発というようなまちづくり手法もございますけれども、柔らかに誘導していくという意味では、地区計画というもので、練馬区はこの地域、つくっていかうという事で先生、先ほどおっしゃられましたように、こちら全体が風致地区にもなっております、まちづくりの中でその景観なり雰囲気というものをいかに重視していくかという中で、まちを形成していくということでは一つの計画になっているかと思っております。

○委員長 私が言いたいのは、それもこの道路事業の効果であって。

○東京都 おっしゃる通り道路があるのでこの地区計画が誘導されるというものもございます。

○委員長 単独道路事業の便益とかじゃなくて、道路事業があったおかげで周辺事業が活発に動いたという事実をね。

○東京都 先生おっしゃる通り、道路の収容空間機能として、鉄道というものが入ることかもしれません。

○委員長 それはこの場では理解できるんですけど、その成果物として残していきたいなということです。

3つ目ですけど、道路渋滞の話がちょうどこの地図の中に西武池袋線が通っていますね。それが高架になって、例えばそれまで、止められていたのは通るようになったので、その影響でそっちが混んじやったってということもあるのかもしれないし。

○東京都 西武池袋線の石神井公園が連続立体交差事業で上がりまして、大泉学園の手前で降りてしまったんですね。大泉学園のところは、その西側に学園通りというものが道路が鉄道の下を潜って、交差しております。

ですから、連続立体交差で高架になったら、ちょうど石神井公園の方でございまして、その結果、確か134号線という石神井公園の駅前広場を横断貫くところで道路ができてございます。その辺りが再開発事業で大きなビルが現在建っております。そして確か134号線、南に行くと西武池袋線の方、その事業に合わせてまちづくりを行う。そして大泉学園の方も、道路アンダーで西武線の下をくぐらして潜った後、南側に駅前広場と再開発事業を行って結構大きなビルが、マンションですかね、複合施設を低層階に構えて上は住居というビルを立てて

ございます。

○委員長 この地図で言うと真ん中ぐらい、評価区間と四角に囲ったところがありますよね。その下に出ている道路がありますよね。それと西武池袋線が交差していますよね。その部分は高架ですよね。

○東京都 緑のところは高架になってございます。

○委員長 西武線が高架ですよね。

○東京都 そうです。

○委員長 そのあたりが、かなり整備されたので道路渋滞が緩和されて影響は上に来ちゃったんじゃないかって。

○東京都 今回のセンサスは先ほど示してございますけれども、前回は5000台、それが5500台ということで西武池袋線が立体化したことで交通がスムーズになった結果かというところも言えないのかなと思ってございます。

○委員長 わかりました。私からは以上です。

○委員 初めてでして勝手にわかっていないものなので教えていただきたいんですけども、3ページの方の計画に標準横断図、側道部横断図があるんですけども、その道路緑化を施す場所というのは下の歩道サイドのみという認識でよろしいですか。

○東京都 基本歩道の中に植栽帯、自転車通行帯、そして歩行者があるところを備えてございます。

○委員 側道部にはおかずという認識で。

今後、多分デザインで調整することにはなると思うんですけど、先ほどのお話にもあったように、やっぱり近隣がかなりこう小規模緑地が点在する中で、やっぱりネットワークですとか環境のことを踏まえると、その辺がもうちょっとボリュームとかを求めるのもあるのかなと思います。

○東京都 大体4.5mの歩道幅員ですと1mないくらいの幅の植栽帯を設置する

と、その中に中高木、低木を配置していくことになるんですが、その配置の仕方、樹種の選定などは事務所の方で今後また形が見えてきた段階で、地域の方と話したり、あと街路樹、地域の方がこれがいいという話をして、街路樹として適さないというようなものもございますので、その辺選定させてもらいながら、現地に配置しているというふうに考えております。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょうか。よろしいですか。

○委員 この案件関係で質問させていただきます。約1.2、1.3キロあって、半分は現道ありの拡幅で半分は新設という形になっていますよね。それで、先ほどの質問の関連でいうと、長期間かかる事業がこうやって評価にかかってくるんですけれども、事業者である東京都さんがいろいろ努力される分で言うと、やはり用地買収が非常に大変だということはわかりますので、そこで時間がかかるというのはよく理解できます。

また、ここはあまりないかもしれませんが、構造物が色々あったりして、その関係で工事に時間がかかる、或いは鉄道と近接してとのこととか、そういった工事関係の時間がかかるっていうのもあると思うんですが、例えば新たに道路を作るような時に、先ほど将来的には大江戸線という話もありましたが、上下水道であったりガスであったり、そういった供給処理の幹線的なものが新たに入ってくるだとか、或いはここを既に住宅地が張り付いておりますので、多分電柱で電気を供給していると思うんですけれども、先ほどの地下化していく中で、その切り回し的な関係でということ、その占用事業者の工事も入ってくるケースが多いのかなと思うんです。ここでなくてもいいんですが、例えばこの5、600mぐらいはあるようなところだと、占用事業者等が工事してる間は上の舗装とかできないじゃないですか。そういう意味で、その占用事業者でどのくらい時間がかかるのかというあたりの傾向を教えてくださいと思います。

○東京都 先生がお尋ねられているように、埋設企業者必ず入れます。

そして、現況に道路を抱えているところを今現在もガス・水道・下水・入ってございます。道には電柱が立っていれば、NTT、東電等という状況で、それをまず将来的な新しくできた道路のところはどういうふうに配置して入れるかというところで各企業者さんに要望と言いますか、入れる入れないを含めて調整をさせてもらい、大きく調整させると。そして一方で工事を進めていく上で、その現在あるものをどう切り回していくか、切ってしまうと沿道への宅地への供給

なくなってしまうので、その沿道への供給を確保しながら、どう切り回していくかというものを調整してやっていきますので、一概に水道に1年、下水に1年というふうに積み上げられるものでもなくて、順番としては一番深い下水からやりまして水道・ガスそして一番上に電線共同溝、延長にもよるんですけども、だいたい用地が連坦して100m、200mと空いたところから、そういうものを企業者さんに入ってもらって、短ければ半年で終わって、それが先ほどの順番でこういう風になってございます。

ですから、お答えになっていないんですけども、そういったものも踏まえて、各企業者の工事の期間というものが、設定されていくというふうに考えております。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

そうすると、例えばこの新設区間なんかも、全部用地が買えて綺麗になってから埋設の工事が始まるのではなくて、部分的な空き方であったとしても、できる範囲でその埋設からの工事を先にやっていただくような、そういう調整をやっておられて、それで結果的に早期の交通開放、供用まで持つていくような努力を事業者さんとしてもされているとそういうことですかね。

○東京都 おっしゃる通りでございます。

○委員 よくわかりました。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。よろしいですか。

それでは、質疑はこのくらいにして、私たちの結論を出さなければいけないんですけど、このプロジェクトは、中断せねばならぬか、或いはこのまま継続してやっていただくかの二つに一つを決めなきゃいけないということですが、委員の皆様方のご意見を頂戴したいと思います。結論的に私はこのプロジェクトは継続すべきであるというふうに思いますが、いかがでしょう。

(「異議なし」の声あり)

よろしいですか。全員賛成ということで、継続と決定いたします。ありがとうございました。

○東京都 ありがとうございます。

②八王子都市計画道路 3・3・10 号東京環状線及び八王子都市計画道路 3・4・50 号横山万町線

(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した。それでは、八王子の街路について、委員の皆様からご意見を伺いたいと思います。

○委員 ありがとうございました。他にも出てくるかもわかんないんですが 5 ページのところで、令和 3 年度が減少傾向にあるってあったんですけども、これコロナの影響はないんですか。

○東京都 これ 3 年、多分コロナの影響もぬぐい切れないと思います。ただ、これがコロナの影響だというのは、センサス等に記されていれば、我々もそれを言うんですけども、ただ単純に下がっておりますとしか原因の分析等されておられませんので、申し上げられません。

○委員 なるほど、じゃあもう疑われても、どうっていうか、わかりました。

次が 9 ページのところで、これはわからなかったんですけど、八王子駅や八王子保健所などのアクセス向上が図られるってあるんですけど、これどうしてこれがアクセス向上と。

○東京都 こちらは今この地域を中心に下の 9 ページ。こちらの図面の赤で記している今回、3・3・10 号の区間のところで、この地域、道路が非常に細かく、丘陵地にある道路でございます。それが抜けていくということで、右側の方にあります八王子駅を中心とした地域にあります施設、そして、その上の黄色い八王子の消防署、こういったものがこの道路を使って、この地域と連結されるということで、こちらの方の意見を書かせている。

○委員 8 枚目、こうしてみると今黄色がこうあって、そこに赤が加わるので、あんまり八王子駅に行くというイメージが余り湧かなかったので。

○東京都 赤の部分が他の道路網に比べて、丘陵地ということを強調させていただくんですけども、現地に行ってくださいとわかるんですけども、東西にまず抜けれられないんです。頂上に行くのに片方からアクセスして、また戻ってくるとか、非常に幅が 1m もないようなところを歩いて行ったりとか、そういう地域なんで

すね。

○委員　そもそも黄色の道に出る、例えばですけど困難な地域にある。

○東京都　結構細い道路、或いはガタガタと言ったら怒られますけども、そういう道路を通って行っている地域です。

○委員　なるほど、これはその沿線の新たな道ができる沿線の人目線での話ですな。

○東京都　大きな地域を書かせていただいていますけども、どちらかということこの地域沿線の方という意味ですね。

○委員　わかりました。そこが広域の利便性が図られる話と、その沿線の人利便性がという話があるのでという意味だったらよくわかりました。特にその広域の図を見せながら言っちゃうと、一体どこがどこからっていうそれだけです。

あと最後、私が今やっていることに関連する話で言うと、おっしゃる通り、こういう丘陵地域で凹凸がすごくあるじゃないですか。今最近話題になるとか、今もですけど、線状降水帯だとか、ゲリラ豪雨があった時の水路が変わっちゃうんですよね。道路ができた時に良くなる場合もあるんですけども、うまく雨水幹線に誘導できるとかがあればいいですが、逆に水路になったせいで、今までどうもなかった地域に一気に水が押し寄せてっていう場合が細かく地形見てないですけども、恐れがあるのでそれだけ確認された方がいいかなと思います。排水溝みたいなのが入るんですか道路には。

○東京都　当然、道路排水を処理するための排水管は入ります。

一方で今先生のお話を伺っていると地形上、結局道路より上の地域から水が流れ込んできて、それで影響が出てくる。そういったことまで考慮して、どういうふうにするかというのを、設計の中で検討を進めなければならない。通常ですとちょうど擁壁なんかがある場合は、上部の部分にU字溝で排水を除去するような形にはするんですけども、その辺も道路の縦断等考えながら、高低差を踏まえて、今の助言を活かしていきたいと思えます。

○委員　何か2種類あって、その道路自体が川みたいになって、それが押し寄せるっていう場合もありますし、逆に排水能力の高い排水管が入ってたら、そこ

はいいんですけれども、その接続先がつかえて柵みたいになっちゃうんですね。だからっていう場合もあるので、その雨水の動きというのは最近こういう状況なので、気をつけ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。

○委員 以上です。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょう。

○委員 一つ二つ、確認したいと思います。スライドでいうと 4 ページ目になります。この 4 ページ目で先ほどトンネル部分が右側で山田川の手前ぐらゐまでトンネル部分になるという話で、工事をされる際に、周辺の方々の生活を合わせて検討されるということなんですが、完成した場合トンネルになってしまう場合、そのトンネル部分にかかる居住者の方の交通網といったものも想定されているのかということと、それから山田川の上に現在、ずれ出ている部分については、橋梁ができてなくて、上下にも橋がないということによろしいですか。

○東京都 はい

○委員 わかりました。あと先ほどもご質問があったんですが、私も 9 ページ目のことで減災とか防災性のことはあれと思ったんですが話いただいてわかりました。

○東京都 先生からいただいた先程の 4 ページ目で、こちらの山田側の右隣に縦に道路が走ってございます。こちらの道路のさらに右側ぐらゐがちょうど丘陵地が終わる部分でございまして、そここのところからトンネル或いはトンネルの手前の擁壁構造ができてくる。当然こちらの方の道路は分断されます。それをどう救っていくか。分断と申し上げてしまいましたけども、これをこの 3・3・10 号線本線に接続するのか、或いはその部分も立体交差させるのか、そういうのは今、道路の縦断構図を考えながら、沿道の横断する道路については、どういうふうに取り込んでいくかというのは考えております。

また、丘陵地の方についても非常に細かい道路なんですけども、現在も生活で使っている道路をどういう風に取り組むか。先ほども補助 230 号線で説明させていただいているような側道というものを作りながら、アクセス性を確保することも考えてございまして、この辺地元の方の意向もございまして、その

辺、検討しながら進めてまいりたいと考えてございます。

○委員長 よろしいですか。

○委員 ありがとうございます。

○委員 質問させていただきます。

3 ページの断面のあるページですけれども、今回の計画線の西側の茶色いところというのはもうできているのでしょうか。という話が一点の質問です。

二点目は、全体が 25m 幅で同じ幅なんですけれども、断面を見ると、トンネルのところは両側もあるのでということですが、事実上二車線、片側一車線の二車線の道路ですよね。そのまま一般部の平面、片側一車線二車線の道路になっているんですね。それで、都市計画も決まっている話なので今更ということでもあるんですけれども、一方で用地買収等々に大変時間がかかって全体遅れますというか時間がかかりますと言っている中でいうと、必要十分な道路幅が取ればそれ以外のところを買収する必要はないじゃないかという議論もあり得るわけですよね。

例えば、あちらも 25m 二車線でこの道の位置づけがあるんですということであれば、まちづくりの話の連動性の中で一緒に連携してやっているんだなというふうになりますけれども、そのあたりはどういう位置づけになっているのかなというあたりが疑問に思ったんですから、質問させて頂きました。

○東京都 ご質問の一点目のちょうど、平面図の左上の今回の区間よりも、さらに左、そちらの区間の方については完成してございます。そして、こちらの方も同じ幅員で二車線で通しているんですけども、車道のところがそれなりに広くて、交差点部で四車を確保するような、右折レーン直進路線というようなところが非常に余裕がある構造になってございまして、こちら二車線で整備というふうな話で言っていますけれども、将来的には四車線もあり得るのかなというふうなことで、ただこちらの方、四車線で整備してしまいますと右手で接続します 16 号線が二車線でございます。そうすると、そちらの方で容量パンクしてしまいますので現在のところは二車線、そして 16 号の方が、今後拡幅等の話も聞かえてまいってございます。この 16 号の更に下、町田の方ではバイパスが今、国の方で整備進めてございます。そういったことで地域の交通量が変わってまいる要素、結構この地域でございますので、そういったことも踏まえて、この車線ちょっと検討はしていく必要があるかなと思っております。

そのような中で車道の二車線を四車線、或いはこの停車帯を含めた 1.5 車線と

いったようなことも考慮しながら、設計を進めてまいりたいと思います。

○委員 わかりました。ただ、トンネル自体は広がらないから四車線にならないですよね。

○東京都 その辺もこの四車線のところ、どういうふうにやっていくか、こういった断面ですから、四車線は取れないんですけども、その辺も含めて先ほど申しましたような側道をどうするか、橋梁部も山田川のところだけポンと橋梁をかけるだけではなくて、側道をどう作っていくかということも考えなければならぬというような話も今考えてございますと、将来その四車線になりながらやるのか、或いはそういう側道とかを増し買収しながらやっていくのかといったことで、今のところ検討要素が非常に大きくてトンネル部分も今先生がある程度断面決まってしまうと四車線にならないじゃないかということシェアに入れながら、トンネルの断面も検討し直していくというところです。

○委員 わかりました。

今回の道路は都道で整備されて16号に繋がるみたいな言い方もされておられましたけども、将来的にも都道のイメージで考えて整備を進めておられるということでしょうか。

○東京都 この3・3・10号は都道の位置づけで整理して管理してまいります。

○委員 わかりました。将来いろいろ状況の変化もあり得る中で、それに柔軟に対応する形で考えているということ自体はよくわかるんですけど、一方でいろんなリソースも限られてる中で、また早期交通開放も必要だという中で、そこをきっちりと説明がつくような考え方を言う必要があると思うんですよね。今の説明だと歯切れが悪いってというような感じもいたしますので是非、地元と相互理解の中で早期に進む事を期待したいと思います。ありがとうございました。

○東京都 ありがとうございます。

○委員長 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。

(「異議なし」の声あり)

どうもありがとうございます。継続でお願いいたします。
説明ご苦労様でした。

午後3時25分休憩

午後3時31分再開

③東京都市計画道路放射第17号線

(上記について、東京都から説明)

○委員長 説明どうもありがとうございます。それでは、ただいまの説明に対して委員の皆様からのご指摘ございますでしょうか。

○委員 ありがとうございます。どっちも細かいことの確認だけです。11ページのところの写真は同じ道のできている所っておっしゃいましたか。

○東京都 同じ区間、同じ路線の、それより南側に整備している区間でございます。

○委員 幅が目の錯覚なのか分からないですけど、5mはないような気がするんですけど、結構幅は変わりますか。

○東京都 5mでございます。

○委員 これで5m、赤の部分で2mあるんですね。

○東京都 2mでございます。

○委員 わかりました。すごく狭く見えたので確認です。

○委員長 その他いかがでしょうか。

○委員 ご説明ありがとうございました。5ページなんですけれども、先ほどこの路線この箇所についてのいろんな効果必要性のご説明は、この産業道路の前後区間も含めて完成すれば、そうなるでしょうということだと思っ

今回の評価区間は、呑川の橋梁の架け替え幅幅をやるのに必要な前後の区間を含めた事業箇所というような範囲で、用地もほぼ終わりあとは工事を勧めて行く段階のように見えます。この今回の結論に私は異論はございませんが、参考として北側或いは南側の区間について、いつできるかというのはまだはっきりと言えないと思うんですけど、どのぐらいの進捗なのかというのを参考にお聞きかせただけならと思います。

○東京都 北側も今現在、用地を買っている状況でございまして、工事にはまだ至ってございません。用地の取得が大体7割が残っている状態で、3割がまだで南側が完成していると、川崎の方に。赤のところはこちら影響範囲として、今回の橋で橋の架け替えで大きく車線を振るためにその影響範囲として、その中央分離帯とか作れない状況になってございます。その影響範囲として事業の方は連動して残っていると。

○委員 事実上、後は仕上げるだけですか。

○東京都 そういうことになってございます。

○委員 わかりました。北側は着手をされているので、もう少しかかるということですか。

○東京都 お時間をいただきたいと思います。

○委員 それでもこの橋が架かってくると赤い部分の半分は開通というか全線できることになりますので、それはそれで大きな効果があると思います。

もう一つ質問なんですけど、あと1%ぐらい難航している案件があるという形でした。場合によってはそこを継続して交渉しながらも、車道部分或いはそれの前後する大半の歩道部分などは早期に交通開放ができるような形で考えていくといったようなスタンスでおられるんでしょうか。

○東京都 今のところ工事の状況は橋梁がメインになってございます。橋梁がメインで、その用地を取得するしないというか、必要などころの箇所の工事にまだ至ってございません。橋梁のところメインになってございますから歩道を作る、車道を作るという状況に至っていないので、1%の用地のところの工事着手まだ時期に入れていないので、その時期までいかに買っていかという並行した考え方でやってございます。

○委員 もちろんそうなんですけど、でも結構 22m が 35m に広がるという意味で言うと、でももうほとんど用地は終わっているということからすると橋梁の出来具合と合わせて繋がる一般道も築造していくとなると思うので、用地が万が一間に合わない場合があっても、効果を早めに発現するというスタンスは大事かなと思ひまして。

○東京都 先生のおっしゃる通りです。用地が買えていなくても、いかに車道 6 車線を整備する、早く整備して開放するか、歩道の方も若干狭くなってしまうんですけども、開放できる形態であれば開放していくということの考え方には違いはありません。

○委員 ありがとうございます。

○委員長 どうもありがとうございます。その他いかがでしょうか。よろしいですか。

さっきの空間ですね。8m でしたか。それがかなり素晴らしい感じを持つんですけど、これは定性的効果というなかなかこれを定量化することができないということなんです。

○東京都 幅員 5m です。

○委員長 これはその B に加えるという、令和 5 年度にマニュアルが変わったんですよ。そこには入ってないということですか。

○東京都 国交省の費用便益分析マニュアル令和 5 年 12 月に変わってございます。

○委員長 変わっている中には入ってない。

○東京都 入ってございません。

○委員長 よろしいですかね。私たちの評価をしなければいけないんですが、継続でよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

結論付けたいと思います。それではどうもありがとうございました。

○東京都 どうもありがとうございました。

④ 東京都市計画道路放射第25号線
(上記について、東京都から説明)

○委員長 説明どうもありがとうございました。只今の説明に対して何か委員の方から、ご指摘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。今日の4事業ともそうなんですけれど、定性的評価の部分は、いろいろあるんだけれども、特にという形で2点ほど取り上げてまとめているように見受けられます。

ただ今回の路線は、緊急輸送道路の第二次路線ですよ。今9ページの地図にあるように、女子医科大学病院があり、第八機動隊の基地もあります。暮らしとしてアクセスが良くなるよということに加えて、緊急輸送道路としてのより良い機能が強化されるといった面も強調していいのではないかなという気がするんですよ。なので、二重丸つけるか、つけないかは別として、せつかく定性的効果を出すのであれば、ここに暮らしとしての向上とその防災に安全なりという形での緊急輸送道路の機能強化みたいなことも書いていただくと、より定性的な効果が関係者或いは地元の方に広がるのかなと思って見ていました。次にそういったことも、ご検討いただけたらなと思いました。コメントです。

○東京都 ありがとうございます。先ほどの八王子の3・3・10は小さい区域のところを大きい図面で示して、わかりづらいということございます。こちらの方は逆にもう少し大きな範囲を捉えて、今後改良して参りたいと思います。どうもありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょう。

○委員 今回、歩道の拡幅ということで、自転車や歩行者のための空間確保されていたと思います。3ページの計画の図面では、歩道のところが、植栽の部分を含めて6mということですが、そうすると歩道自体はどれぐらいの幅になるのでしょうか。

○東京都 どういう形になるのかなというのが先ほど 5 ページ、こちら接続する環状 4 号線でございますけれども、こちらの歩道がある意味、自転車の通行帯が外に出てる形になってたり、こういったところで警視庁なりと協議をしながら 6m、場合によっては外側に自転車を出すとか、そういったものを今後検討して参りたいというところで、数字的に歩道を歩くところが何mというのはなかなかまだ示せない状況ということでございます。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○委員長 その他いかがでしょうか。

私から 3 つですけど、一つは 2 ページ目の写真。ここは 2 車線道路から 4 車線に拡幅するという話がありましたね。写真見ると、この上の方は 2 車線ですね。これを 4 車線にするってことは、両側の高層ビルを壊すということですか。壊さないで 4 車線にできるのですか。

○東京都 こちらはですね。壊すという話ではないんです。こちらの都市計画が昭和 21 年に都市計画決定されてございます。当然こちらの建物を建てる時には、計画線の中は 3 階、2 階とか制限がかかってございます。

○委員長 わかりました。

ということで、用地買収を進めた。ですから、堅牢なる構造建築物を壊すことはなかったと。確認でございます。

それから一つは、環状 4 号線と接続するというお話がありましたけど、この放射 25 号線というのは環状 4 号線と重複することになるんですか。

○東京都 おっしゃる通りで、ちょうどこの 4 号線と③の上のところですね。交わる所と大久保通りに行くまでのところ。ちょうど放射 25 号線と環状 4 号線が重複してございます。環状 4 号線はこの先北側に抜けていきまして、夏目坂というところになってまいります。早稲田通りの方に抜けていく。

○委員長 その他いかがでしょう。

○委員 確認ですけど、2 ページのところできっき委員長おっしゃった、この一番のところは写真の方向ですよ。この図面上はその他（完成）となっているじゃないですか。だけどこれ、いずれはまた事業化して広げていくんですよ。

○東京都 こちらですね①の飯田橋方面、こちらは 4 次事業化計画でこれから拡幅していくと。

○委員 だからこの次の次はそうなっていましたよね。

○東京都 赤く今色づいている方が神田川のところから隆慶橋というところからずっと新隆慶橋とかかかっていますけど、そこからずっと同じ通りを拡幅してきています。

○委員 この先はだから、その場合も一応、その他（完成）という扱いになるんですねという確認なんですけど。

○東京都 なるほど。表記の仕方として概成の話にはなってくるんですけども、こちら概成という判例ございませんように、その他（完成）になってしまいます。都市計画道路として幅員はまだ、全部出来上がっている状況ではございません。

○委員 なるほど、そういう意味ですね。わかりました。

○委員長 他にございますでしょうか。よろしいですか。

それではまた継続するか、中止にするかっていう意思決定をしなきゃいけないんですが、継続でよろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

よろしく申し上げます。ご苦勞様でした。

以上 4 つ今日の議題を終了したということで進行をお返しいたします。

（事務局より今後の日程等について説明）