

令和6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6年11月5日(火) 午後2時00分から午後4時10分

2. 場所 東京都庁第二本庁舎 1階 第二本庁舎ホール

3. 出席委員

委員長 (代理)

朝日 ちさと (東京都立大学 都市環境学部 教授)

委員 (名簿順)

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6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 東京都市計画道路放射第23号線 (松原)
- ② 東京都市計画道路補助第96号線
- ③ 東村山都市計画道路3・3・8号線
- ④ 東京都市計画都市高速鉄道事業 東武鉄道伊勢崎線
(とうきょうスカイツリー駅付近)

5. 議事の概要

(事務局より、委員長不在時の取扱いについて説明)

○事務局 本日の議事進行につきましては、委員長、副委員長が急遽欠席のため、内山委員長から事前に指名がありました朝日委員に委員長の代理をお願い致します。

(1) 令和6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東京都市計画道路放射第23号線 (松原)
(上記について、東京都から説明)

○委員 12 ページの一定期間を要した背景で、水道局の施設で東京都の施設ですけれど、時間がかかったということは、現在使用しているところを道路が通ったということなのか、その土地はどこでその機能を代替しているのかについて教えていただけますか。

○東京都 現在この給水場は新しく工事で建物を建て直してございます。そちらの方も工事の施工ヤード、あるいは資材受け場等も使いながら我々の事業を並行して進めているという状況でございますので、水道局のその建て替えの工事うちの工事、あるいは用地の取得のタイミングを図りながら施工しております。

○委員 一定期間要したというのは、他のところのように土地の折衝に時間がかかったのではなくて、向こうのタイミングに合わせるために遅れたという理解ですね。もう一点が、この赤い道がカーブするわけですけど、どうやってこの線形は決まったのでしょうか。

○東京都 環状七号線との交差点、大原二丁目交差点の部分が直線で幅員 33m というのは、立体交差の計画で幅員を拡幅していて、そちらの部分を曲げるとなると構造物として難しいということでございます。北沢方面から来る 23 号線は直線でいきますと踏切の交差部分とかが鋭角になりすぎるということもございます。北側上にごございます吉祥寺方面に抜ける 23 号線との交差を考えて北側の和田堀給水場にいっている現道とのすりつき、こういうのを合わると現道と重なる部分を起点として、北側の甲州街道との交差を滑らかに使えるということです。

○委員 ありがとうございます。以上です。

○委員 住宅等が多いので、歩行者や自転車使う方が多いことを前提でお聞かせください。自転車の走行空間は車道になっていますが、この幅をどれぐらい取るかということと、実際には色づけ等でわかりやすく示されるのでしょうか。

○東京都 自転車走行空間でございますけれども、現在まだ設計は整っていません。自転車道は車道があつて歩道との間に 2m 以上自転車道としての機能を一番確保している空間でございますから、自転車道になるのか、あるいは歩道の中に線だけを引いて、歩行者と自転車を分ける、その違いがございましてけれども、どう整備していくか協議しているところでございますのでまだお答えできません。ブロックの位置が元々車道のところからブロックが立ち上がって歩道の中

を分離して自転車歩行者というふうに分けるという話になるのか、車道と歩道
の間に分離して構造的に自転車道を設けるかというのは協議中でございます。

○委員長（代理） 昭和 41 年に都市計画決定してその未開通部分の最後の区間
でしたが、事業の優先順位の決まり方について教えて頂きたいのが一点目です。

○東京都 放射第 23 号線は都心の方から整備を進めてまいりまして、代々木八
幡、環状六号線と交差する部分はまだ事業完了してございません。都市側から進
めていき、甲州街道のところは最後の部分でございまして、構造は杉並区間、今
回の起点より北側の部分については、現道とほぼ同じ幅員ができてございまし
て、あくまでも概成で今後幅員プラス数メートルをやっています。現道が全くな
い部分はここだけですので都心側から整備をしてきた最後でございまして。

○委員長（代理） 基本的な方針は都心側からということですね。二点目が交通
量もありますし、発揮される投資効果の考え方について教えていただきたいの
ですが、防災のときの緊急車両の走行を災害時の避難路の確保ということな
んですけれど、これは緊急輸送道路の指定を新たにされたという位置づけなの
でしょうか。

○東京都 緊急輸送道路の指定は道路が出来上がっているところを管理する部
署が指定します。放射第 23 号線はまだ出来上がってございませんので決まっ
ておりません。図中の青で示させていただいている現道の部分については一次路
線に指定されています。そして赤い部分は今整備しているわけですけれども出
来上がった時に道路の管理者としてどう指定していくかということになります。
こちらの効果としてはあくまでも機能の強化とお答えさせていただいてござい
ます。ですから、ダブルルート化ではないですけれども、現道が将来、緊急輸送道
路が指定し直されるか未定ですので現道の青いところにプラス赤い部分を新し
く整備するところもあるので、路線として二つ分けられますのでこのような表
現とさせていただきます。

○委員長（代理） わかりました。最後なのですが③の代沢の関連事業で、令和
元年からの用地取得率のお話があったんですけど、用地取得率が今回進んでい
るということで、このあたりの一般論として用地取得の進み方というのは本当
にケースバイケースなのですか。それとも今回は順調という評価でしょうか。

○東京都 ケースバイケースでございまして、代沢が都心の方で土地の狭いと

ころで同じ延長を整備するとしても、どれだけ密度が高く家が張り付いているかあるいはマンションがあるかで違ってきてしまうので、今回の放射第23号線はマンションがほとんどありません。都心部に比べればこういうふうになりやすいと思います。

○委員長（代理） よくわかりました。ありがとうございます。

ご意見ご質問ありがとうございました。方針ですけれども、原案通り継続ということではよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（代理） では継続ということで決定いたします。

②東京都市計画道路補助第96号線

（上記について、東京都から説明）

○委員 4ページの、今回の拡幅は東京駅方面の幅は十分でここから順次神田駅方面に拡幅を広げていくうちの今回の区間という理解でよろしいですか。

○東京都 はい。そういうことになります。

○委員 一石橋ですけれど、歴史的な価値であるとかは引っかけられない橋なのですかね。

○東京都 そういった価値というのはございませんけども、橋梁の場合、親柱が橋の端部でございますので、結論としては出ては出ていませんがどうしていくのか事務所で検討は進めているところでございます。

○委員 日本橋の関係ですが、ここを船で回るといような話があるのでまたこの橋をどういうデザインにするかとか、残さないといけない橋でないのなら新しく作る、でいいのしょうけれども、デザインは工夫していただければなどと思います。ただそういう場合B/Cでやる話じゃないんですかね。

○東京都 先生がおっしゃる通りいいものを作るとコストはかかります。ですから、形式協議や検討委員会等本橋に該当する協議を行い、デザイン性なり経済性なりを十分に検討しながら、橋梁の形式等を決定していくということになる

うかと思えます。

○委員 承知しました。ぜひお願いします。十ページのところで、インターチェンジアクセス性の向上というのが何を意味しているかわからなかったんですけど何のアクセス性が向上するのか、どうしてアクセス性が向上するのか。

○東京都 アクセス性という意味は4車線の道路を6車線にしているというところで、周りの再開発が行われることで交通量も需要が喚起されるベースがあり、インターチェンジの方も、当然交通量が増えて参りますので需要に対応する道路として幅員を確保していきます。

○委員 今回の区間だけだと改善しないじゃないですか。要は全部できた場合の話ですよ。

○東京都 おっしゃる通り区間ではなく路線として神田橋の出入り口と八重洲橋の出入口がございます。こちらの結んでいるところになるかと思えます。

○委員 全体として効果を発揮するもののうちの一部として寄与する話なのか、もうこれさえできれば効果が出るというのか2種類ある気がするので先ほどの案件もそうですけれども少し工夫して頂ければと思います。

○委員 エリアとして見た時に、首都高の地下化ですとか、周辺の再開発と一体化して進められているというふうに思います。そうすると道路の見通しがすごく良くなったりとか、歩きやすくなったりするということに関してはやはり、景観を作る上でも非常に重要なものと思っていまして、そういった意味では、定性的効果で景観の向上というところも丸はついてないけれどもそういった部分も大きいと考えています。他の委員の話にもありましたように、このエリアを考える時に、日本橋の姿を復活させるというような大きな意義があるプロジェクトの中での一つと考えると、地域性や文化性の高いものがありました。

○委員長（代理） エリアの一体的な開発での話なので、交通量を流す意味での道路の効果だけではない部分のウエイトが大きいと思うんですね。お聞きしたかったのが一つは例えば、首都高が地下化されてかつ4車線から6車線にしてインターチェンジが集約される時の交通の流れの予測の仕方というのは周辺事業の状況は、入ってるものなのですか。

○東京都 将来の交通量予測は、この事業では実施はしておりません。先生おっしゃったように首都高の出入り口も変わるということで総合的にやるのであれば一体的な開発というところもありますから可能になるんでしょうけども、この道路だけ部分的にとというのはできていないです。

○委員長（代理） ここで言っている便益としてカウントされている時間短縮効果というのは、単純に処理交通量が増えるという計算なのでしょうか。

○東京都 現在通っているところの車が時間短縮になったり、そういった要素を加味して判断します。

○委員長（代理） そういった意味ではもっと便益はあがるかもしれないし、もしかしたらその他の事業によって混雑が発生したりする可能性もあるのでしょうか。

○東京都 例えば、近くに大型ショッピングセンターができると予測とは違った需要になるということもあります。

○委員長（代理） 二点目がスライドの5ページ目に、周辺再開発事業の話があって、例えばこの路線を事業区間を挟んでいる八重洲一丁目北地区とか大手町連鎖型都市再生プロジェクトで、このあたりの開発と道路の関係はいわゆる非限界効果というような言われ方がすると思うんですけど、この道路がないとこの開発ができない部分があるとか、要はこの道路がないとほかの開発が生じない相互依存性というのはあるのでしょうか。

○東京都 そういった相互依存性というのはございません。

○委員長（代理） そこはだから基本的に変わらないという考えなのですね。わかりました。定性的効果のところでこういう効果がありますという時に、その程度がやっぱり見極めづらいところがありますね。この事業をやることでテクニカルに効いてくるものなのか、補助的なものなのか。最後にお伺いしておきたかったのが、コスト縮減の取り組みで co2 が減ります、というのがもし定性的効果で便益に算出していこうといった場合に、ここに載っているような排出量抑制というのはどの程度効果があるものなのですか。

○東京都 道路ですから百何十度もするような温度のアスファルト使って実施

しておりますけれども、この箇所でのどのぐらいの co2 が減っているかということころまでは算出しておりません。

○委員長（代理） わかりました。できるだけ貨幣換算できるものは参考でもしていって、カウントするとどのぐらいになるのかというのが気になりました。

○委員 日本橋の周りをどうしていくかというのは今議論している最中で、ウォークアブルにしようかとか、水辺空間どうしようかというのをやっている最中なのでこの橋自体を綺麗にするのも大事なのですが、周辺の歩道とどう繋ぐかというのが現況の歩道とは全く違うものになる可能性がありますよね。そうした時に、どうするのがいいのか、周りの設計と一体化してするのが理想かもしれませんが、それができない場合に融通が利くようなデザインでうまく調整しながらやっていただければと思います。

○委員長（代理） ありがとうございます。それでは、原案の通り継続でよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（代理） それでは継続で決定ということでよろしくお願い致します。

○事務局 ここで10分休憩を取りたいと思います。

午後2時53分休憩

午後3時02分再開

○委員長（代理） それでは再開します。

③東村山都市計画道路3・3・8号線 （上記について、東京都から説明）

○委員 9ページにある事業の投資効果で、例えば本当に大きな災害が起こった時に、この辺りにある小学校や中学校などに避難所などが設けられるような可能性がありますし、災害時に寄与するということであれば、そのあたりも記載されると地域の方も安心感につながるかと思います。

○東京都 避難経路とかその辺のところは加えさせていただきます。

○委員 用地取得が76%ということで約3/4まで進んでいますけれども、この場所に限らず、この数字から先が皆さんのご理解と協力を得るのが難しくなってくるかと思えます。そうした対応について、例えば説明回数を増やしたりとか、ご尽力の部分について教えていただけますか。

○東京都 なかなか難しいところではございまして、路線によって最後の方に残ってしまう案件というものは一律ではないということでございます。やはり共通して申し上げられますのが、しっかりと今のご不安でしたり、困っていらっしゃること、その話をしっかりと伺ってそれに対して、どういう対応をさせて頂ければというところの折衝に尽きると思っております。

回数を増やせばということもやはり、抱えていらっしゃる問題によってはどうしても時間かかるというものもございまして、それぞれの状態と寄り添いながらしっかり対応させていただくということが大事だと思います。

○委員長（代理） 私から2つお伺いしたいんですけれども、1つは今回の件を今までと比べての印象ですけれども、便益の中で交通事故の減少便益が小さいような気がしまして交通量との関係なのですか。

○東京都 こちらの区間は元々現道がない部分でございまして、事故がないということになってきます。道路がないとそういうことで便益の方が低くなります。

○委員長（代理） わかりました。

○委員長（代理）

もう一点が先ほどのコスト削減のところでも改めて思ったんですけれども、今いろいろコストが上がってきたりという流れがあって、長期的に供給制約がいろいろあると思うんですね。労務単価であったり、原材料であったり、そういう意味で評価の中で説明のウエイトが少し大きくなった方がいいんじゃないかというふうな感じを持っています。

ここでコスト削減をどれぐらい心掛けて頑張っているかということと共に先ほどの二酸化炭素もコスト削減というよりは、工事プロセスの中で便益と同じように社会的な便益の部分にどれぐらい配慮しているかというところの説明がな

されるべきかと思います。二酸化炭素の排出量抑制なんかはコスト縮減ではないわけですよ。その工事プロセスの中で社会的な貨幣換算できないかもしれない便益にどれぐらい配慮しているかというところの情報提供が、もっとあってもいいんじゃないかなというふうに思いました。そのあたりを枠組みとしてご検討いただければと思います。

○東京都 先生おっしゃるようにコスト縮減、CO₂の縮減の取組みは工事コストの中でどういうふうに関係しているのかを分かるようにしていきたいと思っています。

○委員 私も交通事故便益の話は知らなかったんですけど、なぜ交通事故減少便益になるのですか、増えるんじゃないですか。道路がないところは道路を作ると利便性は上がる代わりに交通事故が増えるというのが、一般的な考え方がするんですけども。この0.8億のプラスになっているのかというのが聞いていてわからなくなってきたんですけど。

○東京都 今回の区間のうちの1/5ぐらい現道もございますので、その部分のところを赤く示したり、交差点部分と真ん中よりも右側部分が現道ございますので、この現道区間が0.8億に効いてくるということでございます。

○委員 多分0.8億の中身はそうだと思うんですけども、批判的な目で見るとプラスだけカウントしてマイナスカウントしてないようにも取れるんですよ。要はこの区間は交通事故があったんだけどなくなりますよと。だけどその他の区間は道路がなかったわけですから、交通事故が発生してもそれは対象外ですよと言っているよう聞こえます。住宅地の中に道路を入れた時に交通事故コストになっちゃうのかという話になるので、なかなかルールがややこしくなってきましたけれど、減る分だけカウントするけど、増える分はカウントしないというのも変な気がしますよね。

○東京都 便益としてはマイナスを計上するというふうなところもあって、トータル計算としてプラスマイナス0.8という数字を今回出しているというふうな話でございます。

○委員 わかりました。それでしたら結構です。だからトータルマイナスになるかもしれないし、今回はその差し引きでプラス0.8だとするとこの道だけで見ているわけじゃなくて、その迂回という話があるのでそこはまた違うのかも

しれませんね。

ただ、どの範囲で見るのかというのが先ほどの走行時間短縮の方は、この住宅地の中の細い道を抜けてのところの比較ではなくて府中街道でやっているというか、ネットワークでやっているはずですから同じ範囲でやるというのが合理的ではありますよね。でも、そういうことであれば、結構だと思います。

○委員長（代理） ありがとうございます。この件に関しては原案通りの継続ということで結論を採りたいと思いますけれども、いかがでしょうか。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（代理） それでは継続ということでよろしくお願いいたします。

④東京都市計画都市高速鉄道事業 東武鉄道伊勢崎線
（とうきょうスカイツリー駅付近）
（上記について、墨田区から説明）

○委員 ご説明ありがとうございました。いくつか教えてください。まず10ページのところで来場者数と乗降客数が増えたというご説明があるんですけど、どちらかというところとコロナで減っていたのが回復したという印象があるんですけどいかがですか。その前から増えているのですか。

○墨田区 ご質問ありがとうございます。確かに令和2年度コロナによってそれなりに乗降客数が減ったというところはございます。今はやはりインバウンドも戻ってきているというところ、これについては回復しているというところまできているかな、というふうに考えているところでございます。

○委員 わかりました。令和2年から比べて増加で多分回復だと思いますけれども、その上で、令和2年の時のB/Cから変わってないんですけども、ご説明があったように費用は増えているわけですね。見ていると、その便益がやはり費用が増えた分、便益も増えているんですけども、どうしてこの走行時間短縮便益が増えたり、一つ前の事業で話題になっていた交通事故減少便益に至っては前回マイナスだったのが今回プラスになっていますので、なぜここがプラスになったんですか。

○墨田区 こちらのほうは使っている道路交通センサスに違いがあると思っております。令和2年度につきましては、道路交通センサスは、平成22年のものを使用しており、この時点での最新のデータというところになっております。今回につきましては、平成27年の交通センサスを使わせていただいているというところになっております。

こちらにつきましては国が出している連立事業の費用便益マニュアルがございまして、便益を出すにあたり、連続立体交差事業の有無により配分交通量に差があるリンクをすべて含むようにマニュアルに記載されております。

その中で配分交通量に差があるリンクが、前回に関しては墨田区内だけだったのが、今回、台東区や千代田区、あと江東区まで広がっています。そういったところが移動短縮だったり走行便益、あと交通事故減少便益にも反映されてきていると認識してございます。

○委員 マニュアルが変わったのが大きいんですかね。平成22年と平成27年の2種類お話いただいたと思うんですけど、その間で何か劇的に変わったかという、どちらもコロナの前ですし、変わったことはないかと思うので、やはりマニュアルが変わったというのが大きいんですかね。

○墨田区 マニュアル自体は前回評価時から変更はございませんが、取り扱っている道路交通センサスの時点が異なっております。前回の道路交通センサスは平成22年で今回の道路交通センサスは平成27年なんですけれども、その間に東京スカイツリーが平成24年に開業してございます。平成22年はまだ建設中でございますので、例えば今は、スカイツリーの駅から羽田空港とか東京ディズニーランドまた上野動物園などに行き来しているバスがあるというような状況です。ですので、スカイツリーが開業した後の道路交通センサスとなってくると、交通量が増えてきているんじゃないのかなというところは推察になります。ですので、道路交通センサスが新しくなったことにより、交通量が増えてきているのかなと認識ではございます。

○委員 わかりました。ありがとうございます。私が懸念したのが、結局コロナの影響で戻っているだけのものが入っているんだったら後々矛盾しそうだなと思ったんですけども、そもそもそれは関係ないですし、今おっしゃったように平成22年と平成27年で社会情勢の変化があったということですね。

○墨田区 おっしゃるとおりです。今回その便益も増えてなおかつ費用も増えてしまっているところがありますが、結果的にB/Cの値は同じになっておりま

す。

○委員 承知しました。もう一つ違う話かもしれませんが、7ページのところで関連事業をたくさん見せていただいて逆に言うと、これらはこの費用に入っていますよね。

○墨田区 おっしゃるとおりです。こちらの方につきましては、①補助線街路114号線言問通りをはじめ、②桜橋通り及び③南北通りの交差部分の工事費用が本事業費に入っております。

○委員 これ逆に言うと、これの効果というのは結構定性的な効果が大きいのかなと読めたんですけれども、便益としてこれ何が入って何が定性的効果なのかね。駅前の④番とか、歩行者専用道路なんかをされていますけれども、こういったのは便益に入っているのですか。

○墨田区 例えば、この言問通りにつきましては、連立の要件をまず説明させていただきますと、連立事業の要件と致しましては、踏切を二つ以上除却するということと、なおかつ、三つの交差道路が入ってくるということが条件なんです。

ただし見て分かる通り、踏切が一箇所のみにはなるんですけども、言問通りはみなし踏切というものに該当しています。こちらが先ほど説明させてもらった通り、道路構造令に適合してないところがあるので、道路の大規模な改築を行う場合には、みなし踏切とすることができるというところに該当してございます。この道路の大規模な改築というのは、具体的には歩道の拡幅となります。

そのため、言問通りの整備については、便益として見させていただいております。ただし、すべてを見ているわけではなく、元々踏切がない箇所ですので、踏切事故の減少便益は除外させていただいております。

○委員 わかりました。この歩道とか、交通広場とか、コストには乗ってくるけれど、便益としては定性的にとどまっているものが、何かまだ他にあるような気がしたので、そういったものが込みで結局 B/C の値が 1.1 ですよというところは言ってもいいのかなと。逆に言うと、先ほども出ていたんですけど、お金をかけて良いもの作るという発想はあっていいと思うので、B と C の差分から捻出しなくてもいいところもあるので、そこは他の事業との関係かもしれませんが、またご検討いただければと思います。

○委員 ご説明ありがとうございました。隅田川の対岸である浅草もそうですが、この辺りはインバウンドが非常に増えていて、歩行者、観光バスや自動車等、交通流動がとて増えているところだと思います。逆に言えば、スカイツリー周辺に集中している人が、こうした整備によって、南北の交通ができることで、回遊性が格段に向上すると思います。この今回の事業区間とは別ですが西側も高架下に商業施設などをつくられていて回遊性が高まりましたが、今回こちらの事業区間でもそうした賑わいの創出に資するものができることが前提に工事が進められているのか、ということと、まちづくりに寄与することは定性的な効果に入ってきてもいいのかなと思っていますが、いかがでしょうか。

○墨田区 二点ご質問いただきまして、ありがとうございます。

まず一点目ですね。先ほどお話ありましたがスカイツリー西側の方についてはミズマチという商業施設が高架下に入っており、東武鉄道さんが整備しました。そのミズマチに隣接して、隅田公園があり、墨田区にて再整備しております。ミズマチに沿って北十間川があり、そちらの護岸は東京都さんで整備しております。このように三者で協力して北十間川・隅田公園観光回遊路整備事業として整備をさせていただいたところがあります。

ご質問にありました今回の事業区間につきましては、新たに高架下が生まれてきますので、この部分についてはきちんと検討を重ねていかなければいけないのかなというふうには思っています。

その中でやはり東京都さんだけではなく、やっぱりまちづくりという観点がございますので、地域の方々の意見だったりとか、そういったところをきちんと踏まえまして、どのような方向性でいくかは、今まさに区の内部で考えていたり、まちづくり勉強会を地元で開かせていただいたり、高架下だけではなく、北側のまちづくりも一緒に含めて考えているところでございます。

二点目は、まちづくりの定性的な考え方でございます。委員のおっしゃるとおり、どのような形で見せるかは非常に大事になってくるかなと思っております。ただし、先ほど申したとおり、北側のまちづくり勉強会等をしていった上で、まちの在り方を模索をさせてもらいながら、然るべき時にきちんと住民の方々と一緒になった形で、打ち出していきたいというふうに考えているところでございます。

○委員 ありがとうございます。ご説明あったように隅田公園はかなり改修されてとても良い空間で憩いの広場みたいな形になって、さらに今、北側の日本庭園部分の改修もやられると思うんですけども、そういった部分も合わせて、今回の事業区間もやられていくと、割と東京の東側の大きな拠点になっていくかな

と思うので、そういった視点で進めていただければいいのかなと思っており
ます。

○墨田区 ご意見ありがとうございます。まさに、観光回遊路整備事業で、浅草
とスカイツリーの拠点を結ぶだけでなく、さらに外側、たとえば北側だつたりと
いったところに、まち歩きなどによる滲み出しをしていくことが非常に重要に
なってくるかなと考えております。そのために委員のおっしゃるとおり、そうい
ったところで区としてきちんと考えて、やっていきたいと考えております。

○委員 ありがとうございます。よろしく申し上げます。

○委員長（代理） いくつか質問させていただきたいのですけれども、10 ペー
ジのように令和2年と令和5年を比べると、東京スカイツリータウンの来場者
数が増えていたり、ご説明はよくわかったんですけれども、9ページの踏切の話
ですけれども、令和元年の数字を引用しているんですけれど、直近の数字とい
うのはあるのでしょうか。

○墨田区 こちらも踏切道実態調査というのが5年に一度やっている中で、令
和元年の数値が今のところ最新で、おそらくもうじき出てくるのではないかな
と思うのですが、今この現段階では出てないというところで、令和元年の数字
を入れさせていただいています。

○委員長（代理） わかりました。ありがとうございます。この踏切の踏切自
動車交通遮断量について、平成26年と令和元年で比べるとコロナ禍前にもかか
わらず減っているということですよ。

○墨田区 確かに、この数値を見た時に、平成26年の踏切自動車交通遮断量が
約55,000台で、令和元年だと35,000台で減っているということなのですが、
この時はまだコロナの流行の前段階と認識しております。おそらく、ここはもう
実態調査の結果になってしまうので、推察になってしまうんですけれども、スカ
イツリーが開業した以降、車で来られる方が多数いらっしゃった中で、やっぱり
この大踏切を通らずに先程のみなし踏切の言問通りだとかを迂回してきてい
るんじゃないのかなということで、踏切でやっぱり渋滞するというのがわか
っているの、そこを避けて通っているんじゃないのかなというところが
推察でございます。

○委員長（代理） わかりました。ありがとうございました。連立事業のそもそもの踏切除却の必要性というところであると、例えば、自動車ボトルネック踏切の基準だとか、5万台以上というところがあるので、必要性の面では数字の上では薄れているところが単純にあって、その一方ちゃんと交通ネットワークを広くきちんと取って実態に合わせていくと便益が出てくる。それでも B/C の値が 1.1 というのは、なかなか連立事業は大変なのだなと思ったところです。その意味では、今までお話があったように、定性的効果で見ているところの効果が十分あるっていうところは、よくわかりました。

それともう一つ、期間が延びているところの理由に地中障害物の撤去というところが上がっているんですけど、その具体的な内容を教えていただきたいのが 2 つ目です。

○墨田区 まず一点目、便益が低いという理由になります。

本事業につきましては、先ほど申したとおり、除却する踏切が一箇所であるため、便益が積み上がりにくいところが現状でございます。

また、現状、留置線が 10 線あり、そのうち 6 線を高架化することになっており、その分、便益に対して費用が拮抗しているという認識をしております。厳しい状況ではございますけれども、費用縮減に取組みまして、B/C の値が 1.0 を上回るように適切に進めていきたいと考えています。

二点目ですけれども、地中障害物がありまして、元々こちらの部分、明治時代から東武線が営業していて、整備時期が古かったため、図面が無かったというところもありまして、想定していなかった地中障害物としてコンクリートの殻、大谷石、松杭だったりが出現しました。その撤去に時間がかかってしまったところが大きな要因になっています。

○委員長（代理） ありがとうございます。鉄道側が工事をやることになっているので、鉄道の敷地だと事業前に調査できないものでもないような気もしたんですけども、そういうものなのでしょうか、というのが一つと、最後に前回の議事録を拝見して、区が事業主体となることで、事業が早期にできるというようなメリットがあるということがありまして、今回 2 回目の評価なのでそのあたりの所感があれば教えていただきたいと思います。というのは先ほどからありますとおり、まちづくりとか交通事業として以外の面的なことを踏まえての効果の発現を説明していかなければいけないというところがあるかと思っております。

○墨田区 ありがとうございます。まず一点目、鉄道負担というところでまさに私たちも同じようなことを考えていたところです。そういったところ事前に分

からなかったのかということがございます。やはりこの部分につきましても、営業敷地ということ、留置線も走っているというところで、事前の調査がなかなかできないところがございました。

二点目で、区が事業主体というところでございます。都内には数多く対策すべき踏切がございまして、なおかつ連立事業は多くの事業費や期間もかかることから東京都さんにおきましても優先順位をつけて対策を進められているところの認識はございます。

一方で伊勢崎線第2号踏切につきましては開かずの踏切にはなっておらず、都の幹線道路がないため東京都さんにおきましても他に優先すべき路線が多数ありますので、そちらを優先的にやられている認識でおります。

区といたしましてもスカイツリーを誘致し、国際観光都市すみだの発展をきちんと目指すにあたっては地元の方々が長年あそこの踏切を除却してほしいという悲願でもございました。東京都さんによる事業化を待っていると、早期踏切除却の機を逸してしまうこともあり、地元住民や区議会の皆様の議員連盟からの後押しもありまして、区で施行させていただいたというところがございます。

今年度末の踏切除却について、大変皆さん認識を持たれているところがありまして今後、工期延伸してしまいますけれども、高架下だったり、まちづくりの発展に寄与していくのかなというところは、それをすることによって、墨田区のスカイツリーだけから賑わいを少しずつ発展させていきたいなと考えているところでございます。

○委員長（代理） わかりました。ありがとうございました。区が事業主体になっていること自体が、自動車交通としてのメリット以上のエリアにとっての付加価値が大きいということなのだと思うんですけども、今の話を伺っていると、効果の説明の仕方があくまで連立なので、区が事業主体になっていることの意味をもう少し違う形で示して、定性効果の投資効果のところをもう少し充実させた方がわかりやすいんじゃないかなと思います。

同じ連立事業の中でも、性質がそれなりに違うところがエリアに与える効果が違うところがありますので、というふうに感じましたので枠組み自体を少し今後に向けて考えていただければなと思ったところです。

○墨田区 貴重なご意見ありがとうございます。そのようなことで、今後考えてまいります。よろしく申し上げます。

○委員長（代理） ありがとうございます。では本件に関して原案どおり継続ということでお諮りしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長(代理) ありがとうございます。では継続ということで宜しくお願い致します。これにて本日の審議は終了することになりましたので、事務局に進行をお返しします。

(事務局より今後の日程等について説明)