

会 議 録

◇詳細—企画調整グループ 電話03-4566-2511

附属機関又は 会議体の名称	豊島区政策評価委員会(令和元年度第2回)	
事務局(担当課)	政策経営部企画課・行政経営課	
開催日時	令和元年9月5日(木) 10時00分～11時10分	
開催場所	庁議室(庁舎5階)	
会議次第	1. 開 会 2. 議事 (1) 令和元年度施策評価における外部評価の実施について(第1回目) 対象施策:【施策 NO. 6-3-2】道路・橋梁の整備と維持保全 (2) その他	
公開の 可否	会議	■公開 □非公開 □一部非公開
		非公開・一部非公開の場合は、その理由
	会議録	■公開 □非公開 □一部非公開
		非公開・一部非公開の場合は、その理由
出席者	委員	原田 久(立教大学副総長・法学部教授)・外山公美(立教大学コミュニティ福祉学部教授)・益田直子(拓殖大学政経学部准教授)・猪岐幸一(公認会計士)・佐藤和彦(豊島区総務部長)・金子智雄(豊島区政策経営部長)
	説明者	土木担当部長、土木管理課長、道路整備課長、公園緑地課長
	事務局	企画課長・行政経営課長

審議経過

1. 開 会

原田委員長： 第2回政策評価委員会を開催いたします。
本日は、傍聴者がおられるとのことですので、ご紹介をお願いいたします。

事務局： 本日は傍聴者1名です。基本的に録音、写真撮影等はできませんのでご留意下さい。

原田委員長： ありがとうございます。傍聴の方は、ぜひ次回もお越しください。

2. 議 事

(1)令和元年度施策評価における外部評価の実施について(第1回目)

対象施策:【施策 NO.6-3-2】道路・橋梁の整備と維持保全

原田委員長： 本題に入ります。本日の議事ですが、本年度は外部評価で2つの施策を取り上げますが、そのうちの1つ目の道路・橋梁の整備と維持保全ということです。本日の進行について、事務局から説明をよろしくお願ひします。

行政経営課長： 資料2-1と資料2-2をまとめて説明します。

本日の施策評価の目的は、「専門的な知見から、区による内部評価結果の妥当性等をチェックし、評価の客観性を確保する」、もう1点が「専門的知見から評価手法等について助言を行う」です。本日は、施策番号6-3-2、道路・橋梁の整備と維持保全についての評価をお願いします。

資料2-2は施策評価のポイントです。施策評価表の今回のポイントはA、B、C、Dの4つあります。まず、13番の施策の達成度を測る指標の推移ですが、施策達成状況について。成果指標の施策達成度を表すものとなっているか、指標の目標値は妥当か、重要度の割合は妥当か、このあたりをポイントとしてご確認いただければと思います。

15番の施策を構成する事務事業評価を踏まえた分析は、事務事業の進捗状況や施策達成状況の整合性が書かれているか、分析はできているか、16番の施策貢献度の考え方は、貢献度設定の考え方が妥当か、貢献度と今後の事業の方向性が妥当か、17番の来年度の方針は、事務事業評価や施策貢献度、環境変化、法改正等を踏まえた方針になっているか、なぜこのような施策展開を考えるに至ったのか、などを中心に評価をお願いします。

原田委員長： 説明いただいた考え方を参考に、施策評価の作業に入ります。

土木担当部長から施策評価表を中心に説明いただいて、事務事業は、各課長から紹介してください。全体を20分程度でお願いいたします。

土木担当部長： 6-3-2の「道路・橋梁の整備と維持保全」の施策評価表をご説明いたします。

施策の現状と課題ですが、道路は交通の動脈であり、緊急時の物資輸送、災害時の活動や避難経路として防災上の重要な役割を担っています。また、まちの骨格と生活の基盤を形成しているのが道路・橋梁等々です。

豊島区の都市計画道路の整備率は現在65%で、特定整備路線は、現在7区間が事業中です。これが完成すれば全体の87%が完成する見込みです。

区内の道路は、国道、都道、区道を含め304キロ、そのうちの93%が区道で283.9キロ、これが区の管理している道路になります。都市計画道路など新たな基盤、新たな道路づくりを効果的に行うことが重要です。

道路・橋梁の管理を対症療法から予防・保全型への転換することで、事故防止とコスト削減を図ること、既存ストックの有効活用といった視点で事業を進めています。

きっかけは、笹子トンネルの天井版崩落事故で、これにより平成25年に道路法が変更になり5年に1度の近接目視点検が義務づけられました。点検をし、事故を未然に防止をするといった視点が強くなりました。

続いて投入コストの推移です。おおむね28年に17億円、29年に13億円、30年に18億円となっており、毎年15億円前後で推移をしています。金額の上下は、大規模改修の影響です。こうした改修、新設は、特に国、都からの特定財源となる国庫補助や都の補助が入ることで、それらを差し引いた数字が一般財源です。区として一般財源を削減するため、国庫補助、都の補助など、可能な限り特定財源の確保に努めています。

施策の達成度を測る指標の推移です。管理橋梁の健全度Ⅰ・Ⅱの割合です。これは14橋中、12橋で健全度ⅠもしくはⅡが確保されています。率にして85%という数字ですが、これについては達成をしているということです。

次に、遮熱性舗装を実施した累計面積です。遮熱性舗装というのは、一般の道路の舗装の上に、ネズミ色のペンキを塗ったような車道があります。それが遮熱性の塗装を塗ったものです。これを塗ることにより、太陽の光の反射がなくなり、熱をそこで吸収する効果があります。日陰の路線よりも、太陽が多く当たる路線、広い路線、幹線道路を中心に遮熱性舗装の実績を積んできました。ヒートアイランド対策として、都市環境の向上を図るため非常に有効な手法です。

達成率は、29年度121%、28年度120%で、道路の整備、改修にあわせて、遮熱性舗装を積極的に行っています。30年度も、道路工事に伴い行いましたが、100%を少し切る達成率となっております。

施策達成状況では、橋梁14橋中、12橋で健全度ⅠもしくはⅡが確保されています。遮熱性舗装は、幹線道路を中心に施工を行っていますが、おおむね幹線道路は遮熱性舗装になっているため、今後は、生活道路、それも幅員が広い、太陽がそれなりの時間当たるような路線を選定して、積極的に行うことが必要だと認識しています。道路基盤としての重要性、環境対策としての重要性を鑑み、双方とも同じ重要度としています。

15番の施策を構成する事務事業評価を踏まえた分析は、予防保全型の考えで、構造物等整備のための構造物調査や、陥没を事前に防ぐため、数年前から音波による路面下状調査による空洞の調査も行っておりそれなりの成果を挙げています。まちづくりの視点では、176号線、大塚駅、旧庁舎、新庁舎周辺などの道路整備についてもまちづくりと連動して道路整備も一緒に行っています。

遮熱性舗装は、繰り返しになりますがヒートアイランドの低減を図ります。池袋西口の駅前にあるモザイカルチャーは、先駆的な緑化技術であり、面積が小さく、空地がない豊島区にとって立体的な緑化で環境イメージの向上にも貢献しています。

16番の施策の貢献度の考え方ですが、道路等を適正に維持していくためには、道路の状況の把握、事故の予防と効率的な保守管理、ライフサイクルコストの低減が必要です。また、ヒートアイランド対策など、環境に配慮した道路改良が求められており、これらを推進することへの貢献度は高いと認識しています。

17番の来年度の方針として、昨年度から空洞化調査を実施しており、陥没の事前発見、

その対応としての補修計画の策定、予防保全の管理対策を構築することで、経済的な道路管理を行います。

新規・拡充事業の効果や必要性は空欄にしていますが、緊急性の高い保全に対しては、適時予算をつけていきます。また、様々なまちづくりが豊島区内で進んでいますので、そのまちづくりと連動した道路の再整備を行っていきます。

11の計画事業については、各課長から主要なポイントをご説明させていただきます。

原田委員長： ポイントだけでなく何でも結構です。

道路整備課長： 各事務事業評価を簡単に説明します。

橋梁の点検調査及び整備については、14橋の点検を5年に1度行います。そこで評価の低かった池袋大橋と西巢鴨橋は現在工事を行っています。

区道の安全安心通行空間の確保事業は、一般的な道路補修工事です。ひび割れたとか、わだち掘れ等の老朽化した道路舗装を行う工事になります。

私道舗装助成は、一般の用に供される不特定多数の方が通る私道に対して、排水設備並びに舗装に対して費用の90%を区から助成金として負担する事業です。

大塚駅周辺整備事業は、平成27年に大塚駅の南と北を結ぶ自由通路が出来上がり、平成28年には、大塚駅南口に大きな地下駐輪場ができて、駅前の駐輪対策の一翼を担っています。平成29年度には、南口の広場ができて、今年度から来年度にかけて北口の広場を改修する予定です。

西口駅前のモザイカルチャー設置事業は、池袋駅西口のフクロウ型の立体的な樹木を住民の方々と協働で維持管理するものです。

区道の整備事業は、一般的な道路補修というよりは、バリアフリーや環境対応等のより機能的な改修で道路の価値を高めていく事業です。

庁舎跡地・新庁舎周辺道路整備事業は2カ所で実施しています。1つは、旧庁舎の場所にハレザ池袋を整備しており、その周辺の道路整備をあわせて行うものです。もう1つは、南池袋公園周辺の道路、シアターグリーン通りについて、南池袋公園や新庁舎ができたことで新たな歩行者の回遊空間ができていますので、その整備を行っています。

都市計画道路の整備事業は、現在、東池袋四、五丁目の木密地域で、補助第176号線の整備を行っています。これは、東京都が行っている都市計画道路81号線とあわせて整備をします。また、旧造幣局跡地を防災公園に整備しています。この都市計画道路を整備することで交通機能の向上もありますが、あわせて防災の観点から、延焼遮断帯の築造、避難路、動線の確保等が図られるものです。道路整備課の事業は以上です。

公園緑地課長 街路灯は、区の管理が1万3,000基のほかに、地元の町会が管理している防犯灯があります。防犯灯は、区が電気代の10分の10を補助しており、まちの安全・安心に寄与している事業です。東日本大震災以前は、電気代が約9,000万円位でしたが、震災後に火力発電所の関係で、平成26年には1億8,000万円近くにはね上がりました。そのため、同じ明るさで、電気代が半分になるとか、長寿命化が見込まれるLED化に取り組んでいます。

水俣条約では水銀の輸入や輸出等の流通に制限がかかり、来年からは水銀灯のランプの製造が中止になる等の背景もあり、集中的に水銀灯のLED化を進めています。2年遅れになりますが、2022年に水銀灯をすべてLED化する目標で、年間1,200基位のペースで交換を進めています。その効果もあり、平成29年には1億2,000万円まで電気代が下

がっています。維持管理費や電気代を削減しつつ、まちの明るさはそのままか、さらに明るくするように取り組んでいます。

土木管理課長 最後に、一般事業として2つ事業を説明します。

道路占用事務は、道路の維持保全のために、道路上の看板等の申請許可を行っています。基準に適合した未申請看板は申請してもらい、基準に適合していない申請看板は撤去、または改修の申請をしてもらう事業です。

屋外広告物の許可事務は、良好な景観の形成、風致の維持と公衆に対する危害の防止を目的に行っています。

原田委員長： ありがとうございました。それでは質疑応答の時間とします。

全国的に道路や橋梁のインフラ系は、どちらかというと新設ではなくて、維持管理、補修という方向に傾向として進みつつあります。

例えば、橋梁は14分の12で、分母の数は少ないですが、全国的にはかなり上の部類に入るのではないかと。橋梁はまだ点検が進んでない自治体も全国的にあるのではないかと。他方で、地方ではどんどん道路を新設する状態ではないと思います。新設、管理という点では、地方はそのような状況にあります。

ちなみに、都市部の都市計画道路は、お金の問題はなく、住民の方の同意も全部とれていると仮定すれば、どれぐらいで完成するのでしょうか。きっと相当先ですよ。

土木担当部長： 住民の同意が取れているのであれば、用地購入、地下埋設物調査、整備の話になるので、地下埋と整備で3年ぐらいでしょうか。あとは用地売買の手続きがあります。

道路整備課長： 豊島区の都市計画道路には、既存の古くて狭い道路があり、それを拡張するとすると、色々な埋設管や既に建っている電柱を無電柱化させる等の必要があり、まったくの何もない更地に道路を敷設するよりは少し時間がかかる。ただし、本当に住民の方の合意が全部とれており、お金も潤沢にあるとなれば、意外に早く進むかもしれません。

原田委員長： もちろん、そういうことは現実にはありません。お金には限りがあり、住民の方々にも丁寧に説明をしないとイケない。都市計画道路の決定から比較的時間が経つと、そういうことを知らない人たちも出てきて簡単には進まない。

申し上げたかったのは、全国的に議論されている国土強靱化でいうと、特に都市部のインフラ整備等はなかなか議論しづらい状況にある。都市計画道路の整備は、すぐさまどんと整備されているわけでも、伸びているというわけでもなく、お金がかかり、住民の方々にも丁寧な説明が必要となります。

そうした点でいうと、道路に関しては整備率で議論をしても、あまり区民にとって意味がないとまではいいませんが、ほかにもっと大事なものがあるのではないかと。例えば、道路をひいたらどれだけ経済効果が上がるかで、我々、研究者は議論したくなる。しかし、それ以上に、どれだけ効率的に敷設できたかとか、5年、10年のタイムスパンで施策を評価してもいいのではないかと。

現在で申し上げると、施策の指標は健全度や、累計面積で、どちらかといえばアウトプットといえるが、実は、こつこつ住民の方々から同意を得たり、安上がりでできたかということのほうが大事なのではないか。何をやったか、何をもたらしたかを施策評価ではどうしても議論したくなるが、効率性という観点で議論をすることのほうが、むしろ区民にとっても意味があることではないかと思えます。

土木担当部長： 道路整備では、当然、効果という話がある。豊島区には特定整備路線が5路線もあり、23区でも群を抜いて本数が多い。理由は区内の4割が木密地域のためです。東日本大震災以降、木密地域内の道路整備を行っていかうという中で、東京都が選んだら、豊島区だけ5路線7区画が該当し、それが今鋭意事業化されています。

道路は基盤でありインフラです。例えば、道路の整備には、人が生活するために必要なものを入れるための幅員がある。延焼遮断帯としての効果がある幅員の必要もあります。コミュニティバスは木密地域の狭い道路には物理的に入れない。都市計画道路ができれば、基盤ができ、初めてインフラもできると説明をしています。

そうした意味で、木密地域の都市計画道路の必要性は非常にあると認識しています。それが整備されることで、お住まいの方、そこに行かれる方、そこで業務をしている方たちに対する効果は非常に大きく、基盤ができると思っています。

ただし、こうした整備は東京都の事業です。インフラ整備の費用対効果という意味では、都市計画道路の整備は、区の一般財源よりも国、都の特定財源がついて整備ができるという部分があります。

一方、橋梁の場合、健全化は補助金が出るが、遮熱性舗装は100%区の持ち出しになります。都や国の補助金が出ていないので、費用対効果という意味では100%区の財源ですから、遮熱性舗装の効果が求められると思っています。

原田委員長： 私のお尋ねの仕方がよくなかった気がします。例えば、効果を考えるときに、遮熱性舗装の累計面積は、一定の社会的インパクト、つまり暑くなくなることに恐らく近いものです。そういう効果だけの指標ではかるといっていいのだろうか。インフラ系は、ソフト系の事業と比較して、一定のパーセンテージが確実に出てくる。他方で、計画は既があり、計画の進捗率が100%近くでないとするれば、計画を前提にこつこつお金を掛けられるだけ、住民が納得をいただけるだけ地道にやらないといけない作業です。

その意味では、どういう効果をもたらしたかはだいぶ先の話であり、どれだけコストを安くできたかや、どれだけ住民の納得を得られたかというような指標も、今後あってもいいのかなという趣旨です。

効果については、更地に道路を敷いてさっと工事ができるのであれば、そういう議論をしたいが、そういう整備の仕方は都市部ではとてもできない。木密地域がある中で、そこを切り拓いてやるような工事は時間と金が相当かかることを考えると、単純にインフラだからすぐに効果が出るだろう、道路を敷けば効果が出るだろうというように、効果だけを捉えて議論する以外の議論もあるのではないかと最近思うところです。

もう1点、土木関係の部局は、池袋西口とか大塚とか一本一本の事業の完遂に関心が行く。こうした点での議論をカバーする面というのでしょうか、そうしたものがどうなっているかが気になる。その意味で、施策に掲げられている指標のカバー率というか、2つの指標ですべての事業をカバーできているのかということ、そこはなかなか難しいと思う。土木部門では、施策評価だけではなく、一つひとつの事務事業についても、他の部局の施策とは違う形で見ていかないといけないというのが2つ目の感想です。

住民の方々の土木施策に対する関心は、施策の効果よりも家の前の木密地域がどうなったかとか、大塚駅前はどうなったかという点への関心が強い。しかし、政策評価委員会としては、施策全体がうまくいっているかどうかともあわせてみる必要があると思っ

います。次期の基本計画を策定するにあたり、できる限り施策全体、事務事業をカバーできる目標設定ができるとよい。これは非常に難しいことだと100%承知した上で申し上げています。

では、他の評価委員の方から何かご意見、ご質問があればお願いします。

D委員： 事前に調査されて、計画的に進めているとは思いますが、例えば入札後、設計変更によってかなり増額される場合があると思います。今日、ご紹介いただいた中でインフレスライドは別として何件かありますか。

道路整備課長： 設計変更は都市計画道路の176号線でもあります。基本的に、一般的な請負契約を行う場合は工期も金額も最低限の設計でスムーズに進むものとして出しています。

しかし、土木工事特有のもので、大塚駅も南口の工事の時に、掘り返してみると下から大きなコンクリートが出てきたり、都市計画道路の176号線でも、古くから続く石づくり擁壁を撤去したら、相当下から大きな松杭が100本近く出てくるなど、当初設計に見込まなかったものが出てきます。それらを丁寧に説明しながら、金額と結びつけることが重要だと考えています。当初は想定されなかったものが、必要経費として出てくるのは事実です。ただ、その上積みの理由を分かり易く、住民の方々にお示ししていかないといけないと思います。

D委員： そうですね。金額的には、一般区民の方の常識にはない億円以上の場合があったりする。その辺はきちんとご説明をしていただきたいと思います。ちなみに、外見や製作上の都合で、工事の途中で多少変えるということは他にないのでしょうか。

道路整備課長： 建築工事ですと意匠の部分が重要になりますが、インフラ部分は地下埋設以外に警備費用があります。オリパラで最近色々なインフラ整備がされていますので、ガードマンがたいへん不足しており、単価もかなり高騰してきています。設計段階では全ての工事がスムーズに進んだ場合の最低限の人数しか発注していませんが、住民の方々からもう少しガードマンをつけないと危ないとのお声があれば、必要に応じてつけていきます。ガードマンの費用や工事日数の増加は、設計変更の大きな幅を占めています。

D委員： 住民の方の声を聞いて変更される場合があるということですね。

道路整備課長： はい。あとは警視庁との協議による場合もあります。

原田委員長： 土壌改良をやると億単位の驚くほどのお金がかかります。先ほど効率性という話をしたが、当初見込まれていなかったものを入れると、効率性の点では結果的には厳しくなるというのはあると思う。ほかの委員の方はいかがでしょう。

B委員： 資料2-3の橋梁の健全度Ⅰ、Ⅱの意味もわからないのですが、この辺は人命にかかわるところなので逆に100でないといけないという見方をされる可能性がある。その辺は丁寧な説明がほしいのかなという気がします。

指標重要度が両方とも50、50となっているが、人命にかかわる話と、遮熱性の話は重さが違うように見える。注意して説明をされないと誤解を招く気がする。また、ここでは無電柱化の話が出てこないが、これは別の問題になっているのでしょうか。

原田委員長： 無電柱化の事業は他の施策にぶら下がっているということなのか。

道路整備課長： はい。無電柱化事業も、巣鴨地蔵通りと、学習院大学さんの西側、駅と学習院大学の間の「椿の坂」で、今年度はそろそろ抜柱もできて、道路工事を行うと、いよいよ狭隘な区道の無電柱化第1号になります。

- 原田委員長： 無電柱化事業はどの施策にぶら下がっているのか。
- 土木担当部長： 施策番号6-4-4として、防災の政策にぶら下がっています。
- 原田委員長： 1点目の点検については、目視で行うのか、打音で行うのですか。
- 道路整備課長： 基本は目視です。豊島区の橋梁はJR等の跨線橋が中心なので、なかなか直接は叩けないという特徴がある。本当は近接目視が一番良いのですが、現状としてそこまで寄りつけないので、実際には工事発注後に足場をつけてから、さらなる点検を実施し、変更で対応する例も多い。
- 原田委員長： 日本では、道路の健全性については目で見る。だから本区だけでなく、健全度は全国的に目で確認している。
- 道路整備課長： 少しだけ付け加えると、橋梁の評価方法は目で見る、つまり悪いから直すというのが一つで、もう一つは設計指針がいつの時点のものなのか、つまり耐震基準がいつの年度なのかということと全然違って来る。目で見なくても、耐震の基準値、何を使って等、その設計がわかりますので、古いところは見なくても耐震補強を行う例はあります。
- 原田委員長： 全国的にみると、橋は危ないと思って渡るべきだというところがたくさんある。もう橋は維持できない、落としてしまったほうが良いというようなところもあります。
- その意味では、特に都市部の頻繁に道路を通るところでは、それなりに目で見る必要はあると思います。
- E委員： 最後に新規拡充事業の効果のところ、緊急性の説明があったが、言葉に出ているということは、ある程度の類型化、分類ができるということではないか。それを出口として、それぞれの事務事業にストーリーを立てていくことができるのではないか。
- インフラをつくって効果があらわれるまでには時間がかかるので、効率性や進捗率を測ることは必要だと思うが、既に「緊急性」などの効果の類型化という出口があるので、これを見据えてもう少し明示的にできるのではないか。
- 20年前に開発援助の仕事をしたときに道路担当だった。ある国の道路整備と橋梁保全を考えるために、その地域に行き、一つ一つ確認して精査した。その時にどのように評価したのかというと、近くに工場があるなどその地域の主産業とその道路がどのようにリンクしているのか、どのように搬出され、どの道路を通ってきているのか、何時間位かかるのか等の計算をした。
- また、非常に質素な家が点在している貧困地域で、妊婦が出産する際には、遠い病院まであまり舗装されていない道路をオートバイのようなものに乗って、ゆられながらの移動が流産の原因となることがあります。そうした問題に対して、どれぐらい死亡率を下げるのかなど具体的に指標を立て、その道路には政府の予算をつけるとか、発展の支援を受ける等の検討をした。これは地方の道路であり、貧困削減という非常に明確な目的があります。一方、都市には都市型の目標というのがあり、施策レベルで、アウトプットや実施状況の管理に留まらない、何かそうしたものが見えてくると評価書を理解しやすい。
- 事務局からの施策評価のポイントも、それがないと、どのような地域の実現を目指しているのか、緊急性、まちづくりのためというように、そのストーリーがある程度見えないと、重要度の割合などがよくわからない。何をもちょう重要ということと三つ星や二つ星がついているのか、聞いている方はよくわからない。

効率性、進捗状況の管理等の指標の設定ですが、13番の健全度Ⅰ、Ⅱの割合で、平成29年度にもう達成され100%なのに、また平成30年度に同じ目標値を設定し、令和元年度も同じ数値というのは何か理由があるのでしょうか。

道路整備課長： これは14橋のうち、残りの2橋は、今現在、工事を行っているためです。橋梁はかなり工事の期間がかかります。2橋のうち池袋大橋は、10年単位の工事を分割して行っています。西巢鴨橋も6年間かけていて、ともに令和6年の完成を目指しており、少し長いスパンで直している最中です。

E委員： 指標の設定理由と関係してくるのでしょうか。施工の時期に合わせてということか。工事の進捗状況に応じて、変わっているということか。

道路整備課長： そうです。

土木担当部長： そうした状況は、理由欄に記載したほうが良い。

原田委員長： 私なりに少しつけ加えると、評価表の中に、道路をつくることにより、どういったことを区として目指すのかということが書いてあると、それを見ながら、指標と道路を照らし合わせ、それが達成できているからいいとか、悪いとかということが、よりわかりやすくなるということだと思います。

昔の道路の効果は、おそらくアウトプットとしては舗装率だったと思います。アウトカムは時間だった。物を運ぶときに、どれぐらいある地域からある地域まで運ぶ時間が短くなるのか、経済効果がどれだけ出てきたかということだったと思います。

ただ、時代が変わり、部長がおっしゃるように、道路はインフラであるがゆえに、いろいろな意味を持つようになってきた。例えば、拡幅は、時短ではなくて、木密地域では火災の延焼防止になることである。多機能的になっているのであれば、多機能のストーリーも書いてほしいということかと思いました。

他方で、道路を舗装することがもたらす社会的損失、それがヒートアイランドだろうと思います。インフラとは、何かに貢献するためにあるのですが、その行為、事業そのものが社会的な損失をもたらすのであれば、そこはちゃんと指標として書くということだと思います。

従来のインフラ整備、道路整備というものに、想定されていたストーリーと典型的につけられた指標を、もう少し現代版にアップグレードして、そのストーリーを書いてもらうと、施策として、評価がしやすいというのが、E委員のご意見という気がします。

開発地域では本当に貧困の撲滅、とりあえず経済や時短、安全・安心という話になるが、これとは分けして都市部の道路の多機能というところのストーリーを書いてもらうと、すごく区民にとってはわかりやすいというご意見という気がいたしました。

区のお二方は、別の機会にも色々な議論をなさる機会もあるでしょうが、政策評価という観点から何かあればお願いします。

F委員： ご指摘については、色々と教えていただきました。それを受けて、私の場合は担当として次の基本計画もあるので、それを考えながら聞いていました。

先ほどの無電柱化が別の括りであったり、この範疇の事業を見ても、いわゆる一朝の有事の際の防災、そのための事務の改善、そのための都市計画というストーリーと、道路は安全でなければならないという日常安全の話がある。様々な計画で一つの道路を整備する。それが多機能なので、分類がなかなか難しい。公園もそうですが、いろいろな

機能ができるのでどう仕分けするのは難しいと思いながら聞いておりました。

ただ、近年の傾向として、これまであまりなかった発想として、予防型への転換というのは、まさに道路ならではの効率性を考えてもいいのかと思った。これから3倍、4倍に道路面積が広がるのは都市計画道路に限定され、それは主に東京都が担っている。本区の一般財源を使って行うのは、100%に近い、でき上がった道路を効率よく区民の財産として棄損しないように整備していくことかなと思います。

先ほど、街路灯で非常にわかりやすい話がありました。多少イニシャルコストをかけてもLEDを導入すれば、その後の経費を大幅に低減できる。これに近いやり方をしているのかなというのは文章からうかがえる。しかし、それは数字としてはわからない状況である。次の基本計画では「こういう風を実施することによって、このように効率性が変わるから予防型にしてやりますよ」ということを、もう少し施策の前面に出してもいいのかなと。そう位置づけないと、何年に1回は差し替えているというだけになってしまうということが一つあります。

それから、この中にも都市計画道路が入っていて、いわゆる面としての大きな震災対策の防災という観点が混じっている。だから電柱の話とはあっているわけですが、その分け方が難しい。これは悩ましいと思います。

豊島区も大昔は、先の途上国のような話のことだったと思います。本区の状況でいうと環状線も交差線も太い道路は既にできているところから始まるので、あとは、なんでやるのかということになる。「コミュニティバス」というのは、新たな高齢者対策という意味での利便性になるのかと思います。安全性ではなく、それがないと、お年寄りの方々がいろいろ不便になるということがあります。本区も他区のようにコミュニティバスを走らせたい、そのためにはそういう道路が早く通るといいなという話になるが豊島区的な目標設定の指標なのかなという気がいたしました。

原田委員長：やはり安倍政権になり、国土強靱化の問題や、あるいは総務省でいうと総合管理の計画であるとか、今までの「単純に新しいものをつくる」ところから、この10年で、「あるものをどうするか」という話が非常に大きくなってきています。ほかの政策もそうかもしれませんが、それが結構大きく変わった分野なのかなと。従来は、「どれだけつくって、どれだけ効果をもたらして、あとは、とにかく安上がりに」みたいな話だったが、なかなか難しい施策になってきたなという気が、全般的な印象としてはあります。

あとは高齢化の問題で、あるいは、豊島区としてのまちづくりの問題で、どれだけコミュニティバスを回すかとかいう話が、10年前にはあまりなかったのかもしれない。他自治体もコミュニティバスを随分前から走らせていますが、そこは随分変わってきたのかなと思う。今日は何か全般的に、施策評価そのものというより、次期計画も見据えた議論になってしまいました。適切なストーリーづくりと、できれば複数のストーリーづくりと、それに見合った施策に関する指標というお話が中心になってしまいました。

G委員は、何かコメントございますか。

G委員：私たちは政治家ではないですが、基本計画は行政としての区民の皆さんへの公約というか、約束事なのだろうと思います。「今、豊島区がこうなっていて、10年後には、例えばこういうことを目指したいと思っています。だから、こういう事業を進めていきます」ということをお示しするのが基本計画なのだろうと思います。策定にも少しかわった

こともありますので、つくづく難しいと思いながら、お話を聞いていました。

例えば、指標の中で遮熱性舗装というのが出てきています。行政の側からすれば、特に都市部では、ただ道が通って安全に通ればいいというものではありません。しかし、区民の方から見ると、この指標は何か「ほう」と思うような指標なのか、「ありがたいことをやってくれているよね」と思うような指標になっているのかと思うこともあります。

区民の皆さんがより「ほう」と思うのは、17のところに書いてありますが、路面下空洞調査を実施したとかではないか。何年か前に博多駅の真ん前で道路が落ちることがありましたが、「そういう不安が豊島区にはない」とか、あるいは、「調査が終わり対処も終わった路線が区全体のこれくらいあるので、安心感が高まっていますよ」とかのほうが区民からはわかりやすいのかなという気はします。

ですので、ヒートアイランド対策というのであれば、遮熱性舗装をしたところの周辺の気温というのは、モデル的に計るしかできないと思うのですが、「実際これぐらい効果がありますよ」というのが示せるかどうか。「35度という猛暑日に、そこだけは34.5度でした」と、何かそういう指標があるとわかりやすいと思います。進捗率ももちろんあるが、何が狙いで、どういう効果が出ているのかは、指標として選んでいけるといいと思います。区民の皆さんに響く見せ方を意識することが大事という印象を持っています。

ちなみに、そういう効果を測ったことはあるのでしょうか。

道路整備課長： あります。遮熱性舗装は、大体、業者のパフレットだと路面の温度が10度ぐらい下がると言われています。路面の黒い箇所と灰色に塗った箇所では、5度ぐらいは下がっているのかなど。効果が出ることはわかっています。ですので、できる限り広い道路で実施していけば、温度が下がる場所が広がっていくと思います。

原田委員長： 例えば、「ここには電柱がありましたけどなくなりました」とか、「ここでは、遮熱性の舗装をしているので、路面は6度ぐらい低いはずですよ」とかというような形で、住民にわかると良いですね。

道路整備課長： 少しだけ分かっていることは、都道や国道というのは、基本的には主要幹線道路ですので、評価の定義づけは一括りにしやすいのかなど。一方、区道は、基本的には生活道路が主ですので様々なことを求められている。立教大学の前の道路と、目白の住宅街で目白古道という道路と、巣鴨の商業地の道路とではやはりニーズが全然違って来る。

大塚の広場でいえば、「北口には照明をどんどんつけてくれ」という、地元からのニーズもあります。そうすると、それを一つの評価項目でやっていくのは、なかなか難しい。本当は、そこに住んでいる人たちの満足度をお聞きして、どうだったかを聞くのが、それぞれ良いのだと思います。

ただ、なかなかその辺りが難しく、既にある評価しやすい項目に、我々も逃げがちなではあります。我々の取り扱っている道路というのは、非常に生活に密着した道路です。それを認識しながら、よく住民の意見を聞いて、それぞれの地域に合ったものを実施していくことを、どのように盛り込んでいくかが重要かと思います。

原田委員長： 道路整備の永遠の課題ですね。やはり各地域のニーズみたいなものを総合すると全くばらばらなことになってしまう。となると、1個1個の事業ですら評価することが非常に難しい。そうすると、評価できないということになりがちですが、永遠の課題として

取り組んでくださればと思います。

では、予定している時間もそろそろ近づいてきましたので、各委員から講評をいただきたいと思います。B委員からよろしいでしょうか。

B委員： 色々と知らなかった話を聞いて、大変勉強になりました。やはり最後のほうに話に出ているように、最後のほうの評価というのは、やはり住民が満足しているかというところに絞って評価をしていくのが良いのかなと思っています。

D委員： 非常に丁寧にご説明いただきありがとうございました。よく理解したところでございます。先ほど少し意地悪な質問をしましたが、インフラ部分は、コストが非常に大きいだけに、区民の評価は非常に厳しい分野だと思います。さらに、委員長や他の委員もおっしゃっていたようにいろいろな顔を持っている。例えば利便性、効率性、それから安全性と、さまざまな顔を持つ多様性があるので、非常に指標等が立てにくい状況があるのではないかと、評価しにくいところがあるのではないかと思います。

豊島区ならではの課題に対応する部分で、先ほどB委員がおっしゃったように、住民の声を聞きながら、評価指標ができたらいいのかなという感想を持ちました。

また、基本計画についても、同じような可能性を持ちながら立てていく、というのが重要なのではというのが感想です。ありがとうございました。

E委員： ご説明ありがとうございました。今までのご説明の中にありましたし、他の委員からのご発言にもありましたが、住民の満足度という視点は大事かと思います。ただ、満足度調査をされると、やはり、都市型のところでは、なかなか数字としてはあらわれにくいだろうと思います。先ほどお話した途上国の例で言うと、「きちんと舗装しました」とか「舗装します」となると満足度はアップします。目に見えてわかります。

しかしながら、都市になると、あって当たり前ものになっていて、「空気について満足度を調査します」という感じになります。そこに気をつけて、例えば「電柱がなくなったことによって、どれぐらい接触事故が減っているか」とか、客観的な数値のほうが測定としてはやりやすいのではないかと思います。

今日お話をお聞きして、都市部では、私が想像していたもの、経験してきた事とは違うと感じました。私が道路を担当したときには、「ネットワークでどういうふうの流れをよくするのかをみることが、結果的に環境保全や人命救助にまでつながるのだ。」ということでした。ひとたびネットワークができた後に、その道路をどのように整備し続けるのか、そこではまた別途、よりきめ細かいニーズへの対応というものが必要なのだということがわかり、今日は非常に勉強になりました。それらは、基本計画の中に載っていく、または、区民に対する説明の文章の中に載ってくるのだという感想を持ちました。ありがとうございました。

F委員： まだ計画上ですが、都市計画道路が6割から8割という、そういう見通しが出たのは素晴らしいことで着実に進んでいると思います。自信を持ってしっかり事業を進めると区民にも言えると思っています。

ただ、やはりその後どうするのかということで、先ほどの日常的な部分、あるいは予防型にするのかどうかや、効率的に行い無駄遣いしていないことの証明は、今後より求められると思います。もうでき上がる、できて当たり前になってしまうので、その後が課題であると思います。

それと、いろいろな非破壊検査の手法もあるようですが、検査方法もいろいろと効率的な手法を検討されたい、ドローンなどの手法もでてくるのかなと思います。

道路整備課長： 路面下空洞調査は、基本的には陥没を見つけるものですが、豊島区では、地蔵通りで、初めてこの技術を利用して、既設の地下埋設管の位置を把握して、無電柱化事業で新たに電線を管に入れる位置を決められるようにすることにも取り組んでいます。

ですので、道路全部がこういう調査だとかいうのは、まだまだ、いろんなものが、可能性が出てきたと思いますので、我々もできる限り、そういうのを先取りして、どんどん効率的に実施していくということは考えております。

F委員： とても熱心に官民共同で研究してくれています。

道路整備課長： 地蔵通りでは、セーフティマップみたいなものができています。

G委員： 皆さんが真摯に仕事に取り組んでいるというのが、進捗の話を聞けばよくわかるのですが、多分、区民の方へは伝わりにくいのだと思います。「私の家の前は」という話にすぐなってしまうが、それをどうマクロで言うことができるか。これだけ事業が進んでいて、例えば「5年前と比べたら、こんなに進んできているので、確実に豊島区はよくなっているのです」というのを、さっきと同じ話ですけれども、なるべく、わかりやすい形でお示しできれば、「そうか、じゃあいつか私のところも変わるのだな」というふうに、皆さんも感じてくださるのではと思います。

そういうことでいえば、防災への貢献もあると思います。例えば172号の計画道路ができたときに、池袋消防署の方がすごく喜んで「長崎方面に出場するときに、1分何十秒縮まった」といっていた。大型のはしご車が通れるようになり、これはすごく大きなことだと。そういう話は、意外とみんな知らないことです。どうやったらそういう話がうまく伝わるのか、基本計画の中で、どれだけ表現できるのかわからないですが、まちが変わっていく、道が通るとか橋がちゃんとかかるといのが、どれだけ皆の生活の支えになるのかという点を、上手く表現できるといいなと思います。

原田委員長： 「インフラ整備部局は、自分たちの仕事が忘れられることが良いことである」というのが昔から思っていることです。G委員のご発言と真逆ですけど、言いたいことは全く同じで、忘れられて、自然に皆さんがスムーズに生活ができて、何の障害もなく生きていられるというのがいいのです。建物や道路にいつ造ったか必ず書くのは、皆が忘れがちだからです。忘れられてなんぼですけど、忘れられるがゆえに、何でこんなに金をかけるんだという議論が、お金を出すときには必ず出てくる。ですから、やはり忘れられてなんぼなのですから、忘れられないような仕組みといたしますか、価値を理解させるような、そういう取り組みもたまには必要なのかなという気がいたしました。

政策評価そのものについては、先ほどコメントをしたとおりですので、ぜひ、また次期の政策評価の書きぶりも含めて取り組んでくださればと思っております。

それでは、事務局からもし何か連絡ございましたらお願いします。

3. その他

政策経営課長： 委員の皆様、ありがとうございました。

次回の日程でございます。次回の政策評価委員会は、9月30日、月曜日6時から、こちらの庁議室で外部評価の第2回目を実施いたします。次回の施策は、2-1-2外国人住民とのコミュニティーの形成促進となっております。よろしくお願いたします。

原田委員長： 以上をもちまして、本日の政策評価委員会、閉会といたします。ありがとうございました。

<p>会議の結果</p>	<p>(1)対象施策【施策NO. 6-3-2】道路・橋梁の整備と維持保全の外部評価を実施。</p>
--------------	---

<p>提出された資料等</p>	<p>【資料】 資料2-1 第2回政策評価委員会 施策評価実施 進行予定 資料2-2 施策評価のポイント 資料2-3 施策評価表 資料2-4 事務事業評価表 【参考資料】 参考2-1 豊島区政策評価委員会委員名簿(令和元年度) 参考2-2 外部評価の実施にあたっての補足資料</p>
-----------------	--