

平成23年 5月 公共交通機関対策等特別委員会

世田谷区議会公共交通機関対策等特別委員会会議録第二号

平成二十三年五月三十日（月曜日）

場 所 第五委員会室

出席委員（十二名）

委員長	高久則男
副委員長	中里光夫
	小松大祐
	菅沼つとむ
	三井みほこ
	山口ひろひさ
	板井 斎
	平塚敬二
	大庭正明
	風間ゆたか
	てるや里美
	木下泰之

事務局職員

議事担当係長	小野貴博
調査係主事	流石 旭

出席説明員

道路整備部

部長	山口浩三
道路計画・外環調整課長	筒井英樹

交通政策担当部

部長 渡辺正男

交通政策課長 神子信之

鉄道立体・街づくり調整担当課長

並木正志

◇ ~~~~~ ◇

本日の会議に付した事件

1. 報告事項

- (1) 世田谷区における公共交通について
- (2) 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）について
- (3) 京王電鉄井の頭線（下北沢駅付近）改良工事に関する説明会の開催状況に

ついて

- (4) その他

2. 協議事項

- (1) 正副委員長会申し合わせ事項について
- (2) 次回委員会の開催について

◇ ~~~~~ ◇

午前九時五十九分開議

○高久 委員長 ただいまから公共交通機関対策等特別委員会を開会いたします。

○高久 委員長 本日は、報告事項の聴取等を行います。

ここで、議題に入る前に本日は新体制による初めての委員会ですので、まず本日出席されている理事者の方を紹介していただきたいと思います。それでは、お願いいたします。

◎渡辺 交通政策担当部長 交通政策担当部長の渡辺でございます。どうぞよろしく
お願いいたします。

それでは、交通政策担当部の出席管理者をご紹介します。

まず、私の右になりますけれども、神子交通政策課長でございます。

◎神子 交通政策課長 神子でございます。よろしくお願いいたします。

◎渡辺 交通政策担当部長 続きまして、並木鉄道立体・街づくり調整担当課長で
ございます。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 並木でございます。よろしくお願いいた
します。

◎渡辺 交通政策担当部長 以上でございます。よろしく申し上げます。

◎山口 道路整備部長 道路整備部長の山口でございます。よろしくお願いいたしま
す。

それでは、道路整備部の出席説明の管理職をご紹介します。

筒井道路計画・外環調整課長でございます。

◎筒井 道路計画・外環調整課長 筒井でございます。よろしく申し上げます。

◎山口 道路整備部長 よろしくお願いいたします。以上です。

○高久 委員長 また、当委員会には連絡員が一名入っておりますので、あらかじめ
ご了承願います。

次に、担当書記を紹介します。それでは、自己紹介をお願いします。

◎小野 書記 書記の小野です。よろしくお願いいたします。

◎流石 書記 書記の流石です。よろしく願いいたします。

◎渡辺 交通政策担当部長 よろしく願いします。

以上で紹介を終わります。

それでは、1 報告事項の聴取に入ります。

まず、(1)世田谷区における公共交通について、理事者の説明をお願いいたします。

◎神子 交通政策課長 それでは、世田谷区における公共交通についてご説明いたします。

お手元の資料をごらんください。めくりますと、まず目次がございまして、この資料につきましてはエイトライナー導入促進、鉄道交通、バス交通ということで三部構成になってございます。

初めに一ページ、エイトライナー導入促進からご説明させていただきます。

背景と目的といたしまして、世田谷区を含みます二十三区の西部から北部にかけては、公共交通機関が都心から放射方向の整備が先行して行われてまいりました。そうしたことで環状方向の整備が立ちおくれてございまして、特に世田谷区におきましてはこの傾向が著しいということがございます。そうしたことから環状八号線沿線の六区でエイトライナー促進協議会を発足させまして、環八を機軸といたしますルートへの新たな公共交通システム——これを通称エイトライナーと申してございますが——導入について調査研究等を行ってまいりました。

一の二の調査内容をごらんいただきたいんですけども、昭和六十一年から協議会発足前の、当時は研究会という形でございましたが、新交通システム導入に関する基礎調査、これを発端といたしまして、記載のような調査を進めてまいりまして、現在では地下鉄方式での検討を深めておるところでございます。

続きまして、一の三の東京都の動き及び運輸政策審議会答申のところをごらんいただきたいんですけども、東京都はエイトライナーと区部東部地域のメトロセブンを

一体といたしました区部周辺部環状公共交通につきまして、整備を促進すべき路線として位置づけてございます。

次のページをめくっていただきますと下に図がございまして、東側がメトロセブン、西側がエイトライナーということでございまして、これは環状公共交通ということで位置づけてございます。これにつきまして東京都は運輸政策審議会のヒヤリングにおきまして、第一グループで要望いたしまして、平成十二年一月の国の運輸政策審議会答申におきまして、二ページの上になります。区部周辺部環状公共交通の新設を今後整備について検討すべき路線として位置づけられてございます。その後、平成十二年八月に東京都及び関係九区の所管部長によりまして都区連絡会というのを立ち上げてございまして、ここで連携して検討を進めている状況でございます。

今後の進め方でございますけれども、整備に当たっての課題でございます事業主体、整備手法、あるいは優先着工区間の決定等につきまして、都区連絡会において検討しておるところでございます。それから、今年度の活動予定でございますが、七月にエイトライナー促進協議会の理事会・総会の開催を予定してございます。

続きまして、鉄道交通についてでございますが、三ページでございます。

世田谷区内おきましては、鉄道は八本ございまして、四十一の駅がございまして。ここに路線図が記載されておりますけれども、この下に鉄道の状況ということで四つにまとめてございます。先ほどもございましたとおり、南北方向は区内を移動するのが不便である。あるいは混雑率の問題。それから、特急、急行電車等の通過駅となるため、ちょっとめくっていただきまして、副都心に近い割に区内の駅につきましては到達時間を要することがございます。さらに四点目として、踏切の遮断の問題がございまして。

続きまして、開かずの踏切問題でございますが、区内には、現在九十九カ所の踏切がございまして、このうち三十九カ所がピーク時一時間当たりの遮断時間が四十分以

上の開かずの踏切となっており、この開かずの踏切につきましては、交通渋滞の発生、地域間の分断、踏切事故の危険性などさまざまな問題を抱えてございまして、区を挙げて解決すべき大きな課題と認識してございまして、この開かずの踏切の早期解消を目的といたしまして、世田谷区「開かずの踏切」解消促進協議会を結成いたしまして、要請活動に取り組んでまいりました。経緯はこのとおりでございます。平成二十二年一月からは、東京都及び関係区市、それから鉄道事業者で構成します東京都連続立体交差事業促進協議会というものが新たに発足しまして、これに参加いたしまして開かずの踏切の解消に向けた要求活動に取り組んでいるところでございます。

五ページ目、連続立体交差事業でございます。

連続立体交差事業につきましては、市街地において道路と平面交差しております鉄道を一定区間連続して高架化あるいは地下化することで、踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業でございます。

事業効果といたしましては、踏切除却によります交通渋滞及び踏切事故の解消、二点目として、市街地の一体化やまちづくりの推進、三点目といたしまして、新たに生み出される高架下空間の利用等がございまして、四点目といたしまして、鉄道利用の安全性の向上等に寄与するということでございまして。

それから、費用負担の基本的な考え方がその(3)の表にございまして、事業費を鉄道側一五%、都市側八五%ということで、既設の鉄道の高架化については負担することになってございまして。それから、複々線等の、線増と申しますけれども、鉄道を増強する部分につきましては全額鉄道側の負担となっております。この都市側の負担についてですが、これは②の表にございまして、八五%の都市側の負担につきまして、国、東京都、区でこの表にあるとおりの形でおおむね負担することになってございまして。

続きまして、六ページ目をお開きいただけますでしょうか。都市高速鉄道第九号線

(小田急電鉄小田原線)でございます。

主な経緯として、昭和三十九年の都市計画決定以降の経緯が記載してございます。
この小田急小田原線につきましては、三区間で連続立体交差事業が行われております。

初めが(2)の喜多見駅～和泉多摩川駅間でございますが、これにつきましては平成十二年三月に事業が完了してございます。七ページ目のところに事業の内容が書いてございますけれども、解消された踏切が区内二カ所、立体交差化された都市計画道路区内一カ所というような内容でございまして、事業効果、それから高架下公共利用につきまして、それぞれ記載してございます。

次が(3)の梅ヶ丘駅～成城学園前駅間でございますが、ここにつきましても平成二十年三月に事業は完了してございます。事業の内容としまして、解消された踏切十七カ所、立体交差化された都市計画道路八カ所等でございます。めくっていただきまして、こちらにつきましても事業効果と高架下の公共利用について記載してございます。

(4)としまして、東北沢駅～世田谷代田駅間でございます。この区間につきましては、平成十六年三月に都市計画事業認可、十六年九月に工事着手ということで、現在事業中でございますが、平成二十五年度の在来線の地下化、踏切の解消を目指して、現在工事が進められております。事業の内容といたしましては、解消される踏切が九カ所、交差される都市計画道路二カ所ということでございます。現在の進捗状況でございますが、シールドトンネルの掘進が平成二十一年十月に完了いたしておりまして、二十二年度からはそれ以外のトンネルの構築工事に着手してございます。本年度につきましては、各駅のホーム設置等の工事に着手するというところでございます。

続きまして九ページ目、都市高速鉄道十号線(京王電鉄京王線)と京王電鉄井の頭線でございます。

(1)として都市高速鉄道十号線の主な経緯を書いてございます。昭和四十四年の都市計画決定以降、経緯が記載されておりました、二十年五月には代田橋駅～八幡山駅

付近の新規着工、準備採択等ございまして、二十一年十一月に笹塚駅～つつじヶ丘駅間の連続立体交差化、複々線化及び関連側道計画等の都市計画素案説明会が開催されまして、この二十三年五月に同じく都市計画案と環境影響評価準備書等の説明会が開催されました。これが五月十六日から二十五日ということで、もともとは三月に予定されておったんですけれども、東北地方太平洋沖地震の影響によりまして延期されたものでございます。ここに書いてありますとおり、現在公告縦覧中ございまして、五月九日から六月八日までが公告縦覧ございまして、意見書の提出が六月二十二日までとなっております。

(2)といたしまして、京王線全線の長編成化、井の頭線の車両大型化ということでございます。この長編成化、車両大型化及びこれに伴います各駅のホーム延伸等の駅舎改良工事の施工ということでございまして、平成九年度にすべて完了してございます。内容はここに記載のとおりでございます。

一〇ページ目でございます。東急電鉄関連の記載がございまして、(2)のところでは田園都市線の混雑緩和策ということで大井町線の急行運転が可能になる施設改良及び田園都市線の二子玉川駅～溝の口駅間の複々線化、さらに溝の口駅、大井町駅の直通運転等を記載してございます。

(3)のところが大井町線改良工事でございます。中段のところに記載があるんですけれども、上野毛駅において上り急行線の通過線を設置することによりまして、二十年三月から大井町線の急行運転を開始してございます。さらに、上野毛駅につきましては、鉄道とバスの乗りかえ利便性向上というものを目的にいたしまして、二子玉川方面の改札口を昨年設置するとともに、この五月十六日供用開始で新たにバスベイの新設を行ってございます。

一一ページ目でございますが、世田谷区鉄道駅エレベーター等整備事業でございます。これにつきましては、高齢者や障害者等の自立した日常生活及び社会生活を促進

するというので、だれもが安全に、かつ円滑に駅施設を利用できるような対応を目指してございまして、平成十一年七月に区におきましてはエレベーター等の設置についての補助金交付要綱を制定いたしまして、駅におけるエレベーター整備等に補助を行うこととしてございます。

この補助の実績が(1)のところに記載してございまして、(3)のところに設置状況ということで、区内四十一駅のうち四十駅が既にエレベーターまたはスロープ等で移動ができるようになってございます。めくっていただきまして、一二ページ目に設置状況図がございまして、この黒く塗ってあるところが既にエレベーターまたはスロープで円滑に移動できる駅ということで、残るは下北沢駅のみとなっております。これにつきましては、先ほどありました連立事業において整備する予定でございまして、

最後、三番目のバス交通が一三ページ目からでございます。

現状といたしまして、区内で現在四社一局のバスが七十五路線走ってございまして、バス交通につきましては、高齢社会における地域交通の柱としてそのサービスの拡充が求められていると認識してございます。区内に点在しております公共交通不便地域や区民の交通需要のある地域につきましては、バス路線の導入を積極的に進めていく必要があると考えてございます。

三の二のところに新規バス路線の導入成果を書いてございますけれども、(1)の玉堤循環路線バス、タマリバーバスですが、平成十年の運行開始から(2)、めくっていただきまして(3)、(4)、(5)と。この中で希望ヶ丘路線と喜多見・宇奈根地区路線については二ルートずつございまして、都合七路線の新規の導入を区として実現したところでございます。

一五ページ目に課題への取り組みということでございまして、バスネットワークの充実として新規バス路線の導入の働きかけとか、バス走行環境の確保としての道路整備の推進、あるいは駅前広場の整備に合わせてバス路線の導入を働きかけていくなど

の取り組み、それから(2)のところでございますが、バス運行サービスの充実として、バス運行サービスのユニバーサルデザイン化、あるいはバス停留所施設の快適性等の向上、バス運行頻度の維持向上の働きかけ等を行っておるところでございます。

それから一六ページ目でございますが、コミュニティーバス路線導入に関する考え方でございます。

一つ目として、バス事業者への支援のあり方ということで四点書いてございますが、走行空間改良支援、あるいは地元や警察等の関係機関との協議調整、地元区民との連絡調整や広報等でございます。

さらに、路線導入に関する基本的な考え方でございますが、短期的な取り組みと中長期的な取り組みということで二点書いてございます。短期的な取り組みといたしましては、南北方向の交通路線を強化するというので、経堂駅～八幡山駅の路線の導入を今年度の実験運行ということで予定しておりまして、現在、バス事業者と調整を行っているところでございます。それから、中長期的な取り組みといたしましては、桜上水駅と経堂駅間の路線の導入。それから、道路整備の進捗に合わせて新たなバス路線の導入ということがございます。

三点目といたしまして、区内の交通需要動向調査等を踏まえた今後のバス交通のあり方でございますけれども、今後、交通需要の把握を行った上で中長期的に必要なバス路線を検討する必要があると考えてございます。

最後、三の五でバス停留所環境の整備とございますが、これまでバス停留所に設置しましたベンチ、あるいは上屋の整備費の補助の実績等を記載してございます。

説明は以上でございます。

○高久 委員長 それでは、ただいまの説明に対してご質疑ございましたら、どうぞ。

◆木下 委員 まず、エイトライナーの導入促進なんですけど、平成二十二年度に「過年度調査の結果を踏まえ、需要予測、費用便益分析、収支採算性の検討を実施」とあ

りますが、これはもう既に終わっていると思うんですが、この報告書はこの委員会に提出されないんですか。

◎神子 交通政策課長 本調査につきましては、今年度に予定しております理事会・総会で報告する予定でございます。現在、調査自体は終わっておるんですけども、東京都及びメトロセブンの間でその報告するものについて調整しているところでございます。

◆木下 委員 これは、だから、成果物は、もう既に二十二年度に終わっているわけだから、当然それは皆さんも目にしていると思うんですけども、目にもしていないんですか。

◎神子 交通政策課長 委託の成果品としては、我々持っております。その内容について報告できる形で、今、東京都あるいはメトロセブン側、あるいはエイトライナーの中で調整しているところでございます。

◆木下 委員 そうしたら、その需要予測や費用便益分析とか収支採算性の検討についてのレポートというのは、きちっとこの委員会にも報告していただくと、そう約束していただけますか。

◎渡辺 交通政策担当部長 こちらについては、担当課長からお話ししておりますように、今、内容について調整をしておりますけれども、取りまとめ次第、これまで議会の図書室のほうに置かせていただいて、ごらんいただけるような形をとらせていただいていると思いますので、そのような形で対応させていただきたいと今考えております。

◆木下 委員 ここは公共交通の特別委員会ですので、世田谷区にかかわる交通問題として非常に大事な問題ですので、こういうものがレポートとして出た場合には、世

田谷区なりにきちっとそれを把握されて、委員会に報告して、きちっと意見を聞いていただきたい。新区長も、情報開示については積極的にもっと進めていくということも言っているわけですから、こういった事業過程の基礎調査といった問題については積極的に委員会に報告されて、それで議論をしていくということをぜひ要望しておきます。

◆ **菅沼** 委員 今までどおり図書館でやって、自分できちんと勉強し、所管をやって、今までどおりで結構です。

◆ **木下** 委員 この公共交通対策等特別委員会の存在意義ということを考えると、やはりそういった問題については報告していただいて、それがすぐ動くとか動かないとかそういう問題ではないけれども、しかし、これは南北交通の問題としては外環の問題なんかとも絡んでくる問題です。それから、連立事業とも絡んでくる問題もありますので、こういうことはきちっとやっていただきたい。それはぜひ正副でそういうことについては検討していただきたいというふうに思います。

◆ **菅沼** 委員 実際に南北交通というのは二十三区、メトロセブンも含めて大事な話なんだけれども、結局、事業主体だとか、お金の問題だとか、ずうっと半分凍結みたいなものですよ。外環の道路とは全然違う話ですから、木下委員なんてよく知っている話じゃない。

◆ **木下** 委員 つまり、基礎調査までやって報告書まで出ているのに、この委員会自身がきちっと議論もしないというのはやはりおかしいことだと。そういうことについては積極的にやっていただきたいということで、これは要望しておきますので、それを検討してください。

それから、鉄道交通についてですけれども、連立事業の関係で、一つは京王線の高速鉄道九号線も、高速鉄道十号線も、輸送力増強ということでは特定都市鉄道整備事

業計画の認定を昭和六十二年の十二月に受けているわけですね。それで、これが両方とも完了している。京王線のほうは複々線事業について、本来は、当時、やるためにこの特定都市鉄道整備事業計画を認定したわけですが、輸送力の増強、長大化によって京王線全線の長編成化によってこれはクリアしたことになるんですが、当時、何%にクリアされたんですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 済みません。詳細はちょっとわかりかねますけれども、先ほどの資料の中に現在の京王線の混雑率が一六七%ということになってございます。したがって、いわゆる特定都市鉄道整備積立金制度を活用してホームの延伸化等、輸送力増強を図った結果がまだ一六七%という状況かなというふうに思っているところでございます。

◆木下 委員 この一六七%というのは、ピーク時で一六七%なんでしょう。平均すると幾つなんですか。データがよくわからないんですけども、平均のやつとピークが書いてあって、仕分けが書いていないんですけども、その辺はどうなんですか。ピーク時は一八〇以下が必要だという形になっているんじゃないですか。違うの。どこかにピーク時は書いてあったよね——三ページ。「平均混雑率を一五〇%程度にするとともに」「ピーク時混雑率を基本的に一八〇%以下にすることを目標としている」となっているわけね。

「京王線の下高井戸～明大前間が一六七%となっている」と書いてあるんですけども、これはピーク時なんですか、平均混雑率なんですか。

◎神子 交通政策課長 ちょっと記載が統一をとれていなくて申しわけないんですけども、これはいずれもピーク時の平均混雑率ということですよ。おおむねピーク時一時間の平均混雑率をあらわしているものでございます。

◆木下 委員 かつては二〇〇%をクリアするのが目標とされていて、恐らくこの六十二年十二月の特特法するときにはそういう方針でやって、複々線化をせずに長大化で済ませたんですけれども、この指標が変わったのはいつですか。報告する以上はそのぐらい調べてから報告してもらいたいんだよね。大事なことから。

◎神子 交通政策課長 平成十二年一月の運政審答申第十八号の際に、主要三十一区間の混雑率を一五〇%にするとともに、個別区間についても一八〇%以下にすることを目標としたものでございます。

◆木下 委員 目標としているわけですよ。それで、京王線の複々線の問題なんだけれども、これは交通関係、あるいは経済の専門誌で、社長が複々線については、やるかやらないかはこれから決めるみたいなことを言っているわけですよ。問題は、その特特法のときに利用者から金まで取って、複々線事業は一応長大化でクリアしたことになっているんだけれども、もう一度複々線事業についてあわせて今回やるという。そのことは、どうしてそういうことになっているんですか。二重にやることになるでしょう。その辺の整理はどうなんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 この件につきましては、説明会が今終わったばかりでございますけれども、その中で、やはり今混雑率の目標が一五〇%ということでお話ししてございまして、京王電鉄につきましても、一六七%の混雑率でありますけれども、これを一五〇%を目標にすることで輸送力の増強を図るとともに、多摩地区からの速達性といったものも利便性の中で確保していく必要があるということ、改めて複々線の都市計画と一緒に東京都としてかけているというふうに聞いてございます。

◆木下 委員 そこで、都市高速鉄道九号線、十号線という言葉が出てくるんだけれども、まず六ページには小田急電鉄小田原線が都市高速鉄道九号線、それから九ペー

ジは都市高速鉄道十号線、京王電鉄京王線と出てくるわけですよ。都市高速鉄道十号線の計画というのが京王線まで含んで十号線というふうに、いつなったんですか。小田急線もそうだけれども。

つまり、複々線事業が、小田急線も含めて全部、都市高速鉄道の九号線だったり、京王電鉄の京王線だったりするわけね。つまり、この都市計画事業の中では小田急線とか京王線という概念はなくなっているはずなんですよ。それでいいんですか。

都市高速鉄道十号線というのは、もともとは地下鉄なんですよ。地下鉄計画をそれぞれ、小田急小田原線は喜多見で接続する予定だったやつを張りつけるということにした。それから、十号線については芦花公園で別線で入ってくるやつを地下鉄を張りつけるようにしたというのがそもそもの出発だったと思うのよ。それがいつの間にか、都市高速鉄道九号線、十号線が複々線を含む形になったという説明を聞いているんだけれども、これはいつからそうなったんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今回の都市高速鉄道九号線は、三十九年の段階で都市計画決定をしているものでございます。六ページ、主な経緯のところです。また、都市高速鉄道第十号線、これは九ページの(1)のところ昭和四十四年五月、都市高速鉄道十号線ということで京王電鉄京王線の都市計画を決めているというものでございます。

また、説明会の際に東京都への同じような質問がございまして、この併用の地下鉄のものを張りつけたのではないかというお話があったんですけれども、その中で東京都としては、公告縦覧で書いてあるんですけれども、運輸政策審議会等でその十号線を記載したときには、鉄道の構造形式までは記載がございませんというふうに答弁してございます。

◆木下 委員 今回の答弁にもあったように、昭和三十九年の小田急線、昭和四十四年の京王線、いずれも、都市高速鉄道九号線、都市高速鉄道十号線ということになって

いるわけね。それで、変更のときの資料を取り寄せてみたんだけど、このときの都市高速鉄道十号線という書き方の中には、あるいは九号線の書き方の中には、複線としか書いていないんですよ。複々線で都市計画決定されたなんて事実はないんですよ。図書についても、幅については一切ない。そういう状況の中で、いつの間にか現都市計画の幅が決められてしまったという経緯があるわけですよ。いつ、この幅を決めたんですかと聞いても、東京都もなかなか教えてくれないんだよ。それはわかりますか。

◎渡辺 交通政策担当部長 今、委員お話しありましたけれども、私どもとしましては、こちらについては東京都が決定する事項でございまして、いわゆる昭和四十四年五月の都市計画決定においてはかさ上げ式、高架式で四線ということで聞いております。一部、仙川付近につきましてはいわゆる掘り割り方式ということで聞いてございます。

今、委員ありましたように、いわゆる複々線と書かれていないというお話でございましたけれども、代表的なところを書いたということでそのような表記になっているんじゃないかというふうに思います。

◆木下 委員 今言った点というのはかなり重要な点なんですよ。というのは、昭和四十四年の決定というのは旧法なんです。昭和四十四年の六月から新法が施行される、その直前に、五月に都市計画決定がされているんですよ。そのときには幅という概念がないんです。ポンチ絵では書いてあるけれども、そういった計画についてのいわゆる添付図書がないわけです。

それは、じゃ、いつ都市計画であなたのところは立ち退きになりますよとか、ということで都市計画制限を受けるような人たちの権利制限まで含めた幅についてはいつ決めただというのを聞いても、それは四十四年の五月に決めたときのやつがそうなんだというふうに言うだけであって、その幅については一切、いつどういう形

で提示されてきたというのがわからない。

これはずうっと沿線の人たちが、どこまでが計画地なんだと聞いても、なかなかそれを示されなかったということと関係もしているんですよ。だから、このことの問題というのは非常に世田谷区民にとっては大きな課題ですので、これはぜひ、東京都がなかなかきちっとした説明をしてくれないので、要は世田谷区としても課題としてきちっと聞いていただきたい。そのことは要望しておきます。

◆大庭 委員 二つ聞きたいと思っていますけれども、まず最初に簡単な質問ですけれども、エイトライナー促進協議会の理事会がことし七月にあるんですけれども、世田谷区からの参加者はだれなんですか。理事者、関係者というのは。

◎神子 交通政策課長 この総会のメンバーですけれども、世田谷区につきましては、区長、副区長、正副議長、それから公共交通機関対策等特別委員会の正副委員長でございます。

◆大庭 委員 あと、これはエネルギー政策と問題があるのかどうかわかりませんが、節電ということになってくると、当然、ことしの計画停電のときは要するに公共交通機関の電車が通常の運行スケジュールではなくなってきますよね。今般、言われているように、夏に向けて節電ということになってくると、鉄道も多分協力せざるを得なくなってくるんじゃないかと思うんです。そうすると、区民を含めた公共の足というか、移動手段としては、非常にまたスケジュールどおりいかないということが想定されるんですけれども、その辺に対する情報の周知というか、提供というか、その辺はどういうふうにお考えになっているんでしょうか。

◎渡辺 交通政策担当部長 夏のいわゆる電力供給の関係については、私どもも心配しているところでございます。今、委員お話しの鉄道の運行計画の周知の件だと思えますけれども、私どもとしましても情報が入り次第お知らせをしていきたいとは思っ

ております。今、具体的な手法をちょっと考えておりませんが、例えばホームページ等でお知らせをするとか、そんなことも考えていきたいと思っております。

また、鉄道事業者についても、利用客へのご迷惑等もかけるということになりますので、これまでもホームページとかで周知がされていると思っておりますけれども、その辺の情報もあわせて、今後、今いただいた話につきましては少し整理しながら、私どもでできることについてはホームページ等でしっかり対応していきたいと考えております。

◆木下 委員 連立の促進協議会かな、東京都でつくっていますね。今まで熊本区長がその会長を務めていたんですけども、新しい区長になってもそれは引き継いでいるんですか。どうなっているんですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 今、委員お尋ねの件は四ページにございます東京都連続立体交差事業促進協議会の件だと思っておりますけれども、こちらにつきましては、いわゆる会長につきましては世田谷区長ということになってございまして、これの要綱の中に一応二年、総会実施二回ということで持ち回りになってございますので、今後、この促進協議会の中で調整を図られていくということでございます。

◆木下 委員 それから、京王線の連続立体交差事業なんだけれども、都市計画案が出てきた京王線の連立事業について、都市計画案の説明会が三月に開くと言われていて、公告縦覧はされたけれども、それが延期されて五月になったわけですね。都市計画案についても、それは各委員には、委員会ではなくてそのほかでそういった資料は配付はされたとは思いますが、しかし、この委員会で計画案がこういうふうにとまとまって、説明会がされますと、そういった報告は、たしか公共交通として、なかったですね。それはどうですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今お話しありますように、三月の段階で説明会を一回やろうということで計画してございました。それにつきましては、二月の委員会の段階で都市整備とこちら、公共交通のほうにこの都市計画、私どもでしたら側道の計画のご説明をしております。その後、スケジュールが決まった段階でもう一回、説明会ということでご報告をさせていただいております。

その後、三月十一日、皆様ご存じのとおり、震災がございまして、急遽、皆様、区民の方の安全を考えるとということで中止をさせて、延期をさせていただきますよということで皆様のほうに、急遽決まったものですから、ポスティングという形でご連絡をさせていただいたというものでございます。

その後、私どものほうでどのような形で説明会を開催するのかということを検討してきた中で、東京都と、やはり今公告縦覧をしているという中で説明会をしないでいくわけにはいかないだろうということで、説明会と再度の公告縦覧ということを決めまして、東京都のほうで区民向けの周知のパンフレットができ上がりました四月二十五日に受け取って、二十六日に皆様、その当時の公共交通の委員の方に郵送させていただいたというものでございます。

選挙が終わりまして、その後、皆様全員確定したという段階で、五月十日に改めて皆様にこの形で私どもが改めて説明会をやりますということで、ポスティングで周知をさせていただいたという形をとらせていただいております。

◆木下 委員 これは前に延期になったときに、区民の方々が申し入れをしたときに私も随伴していったんだけど、そのとき東京都も世田谷区も、これについて公告縦覧をやるかどうかについては検討中であって、やらないかもしれないと。説明会がなくても法的には満たしているのではやらないかもしれないということまで含めて、どうするから検討中ですよと言っていたわけですよ。ところが、この前の説明会に出てみ

ると、東京都の役人は、初めから公告縦覧についてはやり直すつもりでいたと、そういうふうと言ったんだけど、そういうことは聞いていましたか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 私どもは、一応今お話ししておりますように、その公告縦覧ということで、その手続だけは継続しているという中で、説明会はやはり、余震があったり計画停電がある中で、体育館とかそういった区民施設に区民の方を集めるのは危険だということで、延期をさせていただいたというものでございます。

ただ、今お話ししておりますように、明確にいつできるかという会場の条件もありまして、公告縦覧と説明会がちゃんと打てるかどうかという厳しい状況の中でのご説明ですので、それができますともできませんともまだ言える状況ではないので、どちらになるのか検討中ですという形で区民の方にはお話をしております。そもそも私どもとしては、できる限り皆様に理解いただくためにきちんと説明会と、無事、公告縦覧を打てるように取り組んできたことについては変わらないということでご理解いただければと思います。

◆ 菅沼 委員 ちゃんとこの説明どおり、今、脱線しているみたいなんだから、意見があったらそのたび言うていただくように進めてくださいよ。この中にちゃんと入っているの。

◆木下 委員 この中に入っているじゃないですか。連立事業については、これだけ懇切丁寧に説明していて、現在進行中の連立事業について、本委員会にきちっと、少なくとも都市計画の説明会が延期になったということまで含めて、地震で延期になっているんですよ。そのことまで含めて本日説明がないこと自体がまずおかしいんですよ。

◆ 菅沼 委員 それはさっき先に言ったよ。二度目だよ。聞いていないじゃない。

◆木下 委員 じゃ、聞きましょう。いいですか。聞きますよ。三・一一の震災があったにもかかわらず、連立事業の側道については世田谷区が担当ですよ。ところが、高架事業についての積算根拠についても世田谷区は一切報告も受けていない。そういった中で、世田谷区は今度の震災について、側道計画に対して何がしが検討し直したことはあるんですか。それはどうなんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 皆様、三月十一日の日に震災を受けて、やはり計画については不安であるということはいろいろご意見いただいております。そうした中、今回説明会をするということに際しましては、東京都も当然構造の安全とかそういったものはきちんと踏まえた上で、できない、安全でないものを示すということは絶対あり得ませんので、それはできるということの判断で示している。私どもはそれに合わせて側道の計画をやっている。ですので、東京都が特に計画の変更を求める必要がない、そのまま説明会に打って出れるということの判断をした中で、私どもも特に変更はしていないというものでございます。

◆木下 委員 説明会の中でも、四月二十八日に発表になった土木学会の報告書をもってして安全なんだということを盛んに言っているけれども、その報告書が出る前は一切そういうものはまずなかったわけですね。または土木学会の報告書だって信用できるかどうかはよくわからないけれどもね。少なくとも震災があった後に世田谷区としては――だって、側道については高架橋が崩れてくるという東北新幹線の実際の映像だって見ているはずだよ。そういった中で東京都が安全だと言っているからというだけでいいんですか。側道の計画をするのは世田谷区でしょう。だから、高架、地下を含めて安全性にどういう問題があるのかということについて精査、検討するのが務めなんじゃないですか。そういうことをなぜやらなかったんですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 今、委員のお話なんですけれども、確かに東日本大震災ではいわゆる新幹線の橋脚に一部被害はありましたけれども、これにつきましては、いわゆる耐震補強をされていないものに被害が一部出たという状況がございます。高架だから地下だからどうなんだということなんですけれども、安全性については、高架でも現行の耐震基準に合う形のものをつくるということで安全性を確保する。地下についても当然その基準に基づいて安全なものをつくるということでございますので、高架だから地下だからということではなくて、当然ながら安全性、耐震性のあるものをつくるということでございます。

東日本大震災を踏まえて基準が変われば、当然その基準に基づき安全性を確保するという設計し、安全性のあるものをつくっていくという形になりますので、せんだっての説明会の中での東京都の答弁においても、今後、基準が変わればその基準を踏まえて耐震性のあるものを設計していくということで、これからのことになりますけれども、そういう回答がございました。

◆木下 委員 説明会の中で、事業条件、地形的条件、もう一つ、何だっけ。三つ挙げているんです。事業条件の中では、それは費用比較なわけですよ。そうすると、耐震基準が変わったときに事業条件で高架がいいのか地下がいいのかというのは変わってくるわけですよ。あれだけの震災があったときに、本当に今の計画で安全なのかどうか。少なくとも、側道を担当する世田谷区としては、南側には側道をとらないというのが現計画ですからね。五十センチのところですよ。そうしたら、本当に崩れてきたら、これは倒れなくても物が落ちてきたら危ないというのがあるわけですよ。だから、少なくとも側道について、それだったらもっと広げなきゃいけないであるとか、どうなのかということは検討するのが務めじゃないですか。そういうことを一切なしに全く同じものをそのまま出してくるというのはどうも解せないんですけれども、それはさっきの説明でいいんですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 今、側道というお話がありましたけれども、いわゆる附属街路という今回の高速鉄道に伴って出てくる側道のことをおっしゃっているのだと思いますけれども、この側道につきましては、考え方としましては、いわゆる高架構造物による北側の日影を緩和するために側道を設けるということでございます。それとあわせて、駅へのいわゆる交通のアクセスを確保するというようなことで設けるものでございますので、今、委員が言われるように、地震の際にその部分がどうだというようなお話で設けるものではないというふうに私どもは認識しております。そういう考えのもとに世田谷区として側道部分の都市計画について東京都の計画案を踏まえて検討しているという状況でございます。

○高久 委員長 今、木下委員さんからご意見を承っておりますが、ほかに皆様からご意見等……。

◆大庭 委員 委員長、委員だから、どういう発言をされてもそれはご自由だと思うんですけれども、質疑ですから、わからないことについて、または不明な点について質問をするということはいいと思うんです。また、意見を言うこともこれはいいと思うんです。ですけれども、意見と質問がごっちゃになっているような形の質問というのは、要するに、安全かと聞けば、安全だと言っているということで質問はそれで終わりであって、私は安全じゃないと思うよという意見を言うのはいいんですよ。だけれども、なぜ安全だと言うのかということを知るといのは、それは説明している範囲で説明しているわけですから。例えばですね。

だから、質問と意見というのをちゃんと分けして言っていたかかないと。これは意見だということは意見でいいですよ。質問は質問で、これは全体の委員会ですから、ほかの委員もわかるような質問であったほうが委員会運営はいいと思うんです。一人かなり専門的なことにどんどん突っ走って、どんどん質問されても、私なんかも初めてこういう委員会ですから、申しわけないですけれども、何を言っているのかわ

からない部分があったりということなので、質疑者と答弁者だけがわかっている委員会運営というのも、それはちょっと僕はまずいだらうと思うんです。全体がわかるような形で運営していただかないと困ると思うんです。

とにかく、自由な発言はいいんですけれども、質疑と、それから自分の意見というのはやっぱり分けて発言されるようにご指示願いたいというふうに私は思います。

○高久 委員長 今お話しありましたように、質問、そしてまた意見というのは明確にしていくことは、この委員会でも進めていきたいというふうに思った上で。

◆木下 委員 わかりました。今、大庭さんのほうから専門的でわからないというようなことがありました。確かに公共交通でテーマになっている連続立体交差事業なんていうのはわからないはずですよ。資料さえないんですから。普通はね。連続立体事業の調査要綱にしたって、一般的には市販していないですよ。そういったものについてはやっぱり皆さんに配って、どういうことが規範になってこういう事業が進んでいるのか。そういったこともきちっと勉強会を開くなり、そういうことをやらないと、ここでの議論は成立しないわけですよ。

わからないからといって——多少私は知っていますよ。そのことについて、おれはわからないからそんな議論をするなということではいけないと思うんです。だから、ぜひ、これは提案ですけれども、この公共交通に関する基礎資料とか、その枠組みになるようなものは皆さんに配っていただいて、わからないんだったら勉強するようなこともやらないと、これから公共交通できちっと議論をしていくことにもならぬと思うんですよ。ぜひそういう配慮をお願いしたいというふうに思います。

○高久 委員長 ご意見、要望として承ります。

◆山口 委員 ずうっと鉄道のことなので、ちょっとバスのことを聞きたいと思うんですけれども、新規バス路線が導入されていますけれども、わかっただけでいいんです

けれども、収支はどうなっているか。赤字補てんというのは世田谷では原則していないということですから。もしわかったらいいです。

◎神子 交通政策課長 今、委員からございましたとおり、赤字補てんしない中で自主運営していただいているんですけれども、事業者から聞くところによりますと、大分厳しい中でやっていただいているようではございます。

◆山口 委員 では、中には赤字のところもあるというような感じですか。

◎神子 交通政策課長 厳しいということですので、そういうところもあるのではないかと推測されるところでございます。

◆大庭 委員 個別で幾ら赤字になっているか、黒字になっているとかと、もっと詳しくわからないの。厳しいとか何かそんなわけのわからない、わかったようなそんな言葉だけでさ。

◎渡辺 交通政策担当部長 申しわけございません。詳細の資料が手元にないものですので、私が聞いている範囲でちょっとお答えさせていただきますと、祖師谷のせたがやくるりんは、細かい数字はちょっとわかりませんが、非常に利用される方がおるといことで、こちらのほうは黒字ということ聞いております。

今、神子のほうからありましたけれども、その他のバス路線についても全体的にはかなり厳しい状況にはあるけれども、こういう中で何とか運行できているというような状況でございますので、申しわけございません。ちょっと細かい数字については私どもで確認をさせていただいて、後ほどお答えさせていただきたいと思いますのでよろしく願いいたします。

◆大庭 委員 今じゃなくていいですよ。後で委員会のほう、または委員のほうに各個別の路線の収支みたいなもののざっとわかるようなものを出していただかない

と。だって、このバス交通の一三ページの上段のところでは、「バス路線の導入を積極的に進めていく」というふうに書いてあると、要するに、じゃ、赤字路線的なものをどんどん進めていくということをあなた方は目指しているのというふうに思うわけですよ。

その点の財政収支見通し、または経営見通しみたいなもののデータを出していかないと、果たしてどこまで持ちこたえられるのか。全部広げちゃってから、結局区に財政支援を求めるみたいなお話にとっても、今さら路線を縮めることなんかできませんよという話になっても困るので、その辺の見通し。それから、データを出していただかないと、このバス路線の導入を積極的に進めていくということと相矛盾するような形になるので、今の段階でそういうデータを出していただかないと困るかなというふうに、山口委員の質問を聞いていながら私は思ったので、出してくださいということです。

◆板井 委員 震災関係で二点質問しますけれども、バスが、震災直後は一部間引き運転があったりして、かなり区民の方がそれを知らないで、あるいは所によってはもともとバスの便数が少ないところは運休状態になっていたりということがあったかと思うんですけれども、そういったことと、それから、三・一一以降、JRとか地下鉄とかがシャッターを閉めちゃったりとかということもありました。それに対して大きな批判があるんですけれども、ああいう帰宅困難者が出たときに、今後そういったことを踏まえて世田谷区と鉄道会社等と、その後、対策等の打ち合わせをやっているのか。ですから、バスの変更があったときの区民の周知はどうなっているのかということと、困難者に対しての今後の対応については何か協議しているのかという二つを質問します。

◎渡辺 交通政策担当部長 災害のいわゆる帰宅困難者は、都市的な問題かと思えますけれども、これについて特に、済みません、私どものほうと具体的な協議を今して

いるという状況ではございません。帰宅困難者の問題については、鉄道だけではなくて帰宅困難者の方々のあり方といいますか、そういったところも含めてトータルで検討する必要があるというふうに思いますので、これについては今後の検討課題かなというところでございます。

もう一つは間引き運転のお話でございますけれども、いわゆる周知についてはバス会社等にそういった情報についてはしっかりと区民に周知するよというということで、改めて申し入れをしていきたいと思ひます。基本的には、情報についてはバス会社のホームページ等、あるいはテレビ、報道等で鉄道関係についてはご案内されていると思ひますが、バスの部分についてまでなかなか周知がなされていない部分もございしますので、どんな形でできるかわかりませんが、私どもからバス会社に働きかけをして、どんな形でできるのか、その辺もあわせてお話をさせていただきたいと思ひます。

◆板井 委員 ぜひやってほしいと思ひますし、また、結局この鉄道会社からの要望を受けてそういう学校等の開放をしたというふうに聞いているので、何かその前後はどうなっていたのかなというのが、ちょっと今のお話が非常にかえって不親切というか、要請を受けて区が動いたという割には、その関係性がどうなっているのかなというところで質問しました。ちょっと今の答弁ではなかなかすっきりいかないんですけれども、それは結構です。

二つ目の質問として、鉄道のほうなんですけれども、大井町線、田園都市線、目蒲線の自由が丘近辺の開かずの踏切について、主体は目黒区のほうがウエートが大きいし。過日、踏切対策の総会というんですか、それが自由が丘駅周辺で行われているんですけれども、目黒区はオブザーバーで入っていたんですけれども、世田谷区は関係者が来ているというだけで、全くその名簿にも載っていないという状況だったんですけれども、それはちょっと弱いんじゃないですか。なぜそうなったのか、伺います。

◎神子 交通政策課長 多分お話しの、地元の協議会についてでございますけれども、委員おっしゃったように、世田谷区の地元の協議会は参加してございまして、それに同行する形で街づくり課のほうは参加しておったんですけれども、特に名簿のほうには載らない形となってございました。

大井町線につきましては、東京都の踏切対策基本方針の立体化を検討する区間の二十区間に入っております、区といたしましても立体化に向けて進めていくべきところとは考えてございます。

◆板井 委員 だから、考えていくんだったら、名前さえ漏らさない。当初、載せてほしいと頼んだのに断ったという経緯があるわけでしょう。だから、おかしいんじゃないですかという質問をしているわけですよ。要するに、ちゃんと積極的にかかわってほしいということなので、人は出しているけれども、発言はしない、紹介もされない、名簿に載っているだけというのでは、何のために来ているのかということに逆になっちゃうわけです。かえって不審を募るだけじゃないですか。質問です。直してくださいということです。

◎神子 交通政策課長 大井町線につきましては、世田谷区「開かずの踏切」解消促進大会の宣言でも推進していくということになってございますので、区としても進めていく方向になるように、今ご指摘の点も、区として不信感を抱かれないような形で進めていきたいと思っております。

◆木下 委員 大井町線も今後連続立体交差事業を入れるというようなことで地元からの要望もあるわけですが、この間、小田急線にしても京王線にしてもそうなんですが、高架、地下の比較なんかをやるときに、積算根拠について区民から問われたときに、世田谷区はそういうものについては知らされていないんだ、基礎調査に

についても全面的には世田谷区でさえ開示されていないんだというふうに言っていますけれども、そのとおりなんですか。それはどうでしょうか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今まで答弁しているとおりでございます。

◆木下 委員 今まで促進協議会の会長まで務めている世田谷区が、その事務局まで務めている世田谷区が、そういう積算根拠さえ東京都から教えてもらえない、そういうことでそもそもいいんでしょうか。

それから、基礎調査というのは国庫補助でやる調査で、世田谷区も協力しているわけだから、その成果物については、先ほどのエイトライナーではないけれども、そういったものは当然見せてもらっているわけですよ。だから、同じように連立事業の基礎調査の基礎資料については、皆さんも手にするべきなんじゃないですか。それはどうなんですか。いかがですか。

◎神子 交通政策課長 ただいまありましたエイトライナーの調査につきましては、世田谷区もエイトライナー促進協議会の一員として費用を負担してございますので、その成果については当然入手して見ているところでございます。

◆木下 委員 だって、連立事業は将来は負担金を払わなきゃいけない事業ですよ。その基礎調査は国庫補助までついてやって、世田谷区にも地元の住民の意見まで聴取する義務まであるわけですよ。そうすると、それでやった調査についての成果物さえ世田谷区は手にしないということ、これは一体どうなんですか。前から聞いているけれども、いまだに区長が変わってもそうなんですか。情報開示を積極的にやると言っただけで登場した区長のもとにおいても、今後の方針としてそのとおりなんですか。どうなんですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 連立事業につきましては、東京都が事業主体となり行っているというものでございますので、私どもがいわゆる積算等の報告関係を細かくチェックするような立場でもございませんし、私どもとしては、東京都が責任ある立場の中でやっているということで理解してございます。

◆木下 委員 最後に、ここの特別委員会、また同じ名前で今回もつくられたんだけど、前期の委員会の中で東京都に一度説明をしてくれと要望をしているんですよね。それで、世田谷区のほうとしてもそれは一応伝えたことになっているんだけど、一切この委員会に連立事業の計画について、東京都のほうから説明する機会をこの委員会で設けてくれといっても実現していないんですよ。しかし、これは説明会が行われて、都市計画についてこれから区長が意見を求められるということになってくるわけですよね。そのときにこの委員会できちっとした生の情報を東京都から、やっぱり事情聴取するべきだと思うんです。

前期もそういうことを正副で決めて、要望はしているんですけども、ぜひ今回も正副委員長で東京都からきちっと、委員会に出席をして、説明をしてくれと、それは再度求めていただけませんかでしょうか。それを検討してください。

○高久 委員長 それは検討させていただきます。

◆[菅沼](#) 委員 うちのほうは会派で勉強させていただきます。結構です。

○高久 委員長 今回は選挙が終わりましたして初めての委員会でもありますので、必要があるならば、今後、委員会で言っていただくという形ではいかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○高久 委員長 では、次に移らせていただきます。

○高久 委員長 (2)東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)について、理事者の説明をお願いします。

◎筒井 道路計画・外環調整課長 お手元の資料の東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)についてご説明いたします。

まず、開いていただきたいと思います。目次でございます。東京外かく環状道路の概要と事業化までの動向、並びに事業化後の動向で整理させていただいております。

まず、一ページをいただけますでしょうか。東京外かく環状道路の概要でございます。

(1)といたしまして、首都圏における道路交通ネットワークということでございます。

東京外かく環状道路は、都心から約十五キロ圏を環状方向に結ぶ延長約八十五キロの自動車専用道路でございます。放射方向に広域幹線道路を相互に連絡し、都心に集中する交通や通過する交通を分散、バイパスさせる役割を果たす環状道路でございます。現在、東京圏では、人、物が東京に一極集中する構造になっておりますので、放射方向の広域幹線道路の整備に比べ、環状方向の幹線道路の整備がおくれていることから、都心部を中心に交通渋滞が慢性化しています。この交通渋滞の発生につきまして、都市活動の低下や東京における経済の高コスト、交通環境に影響を及ぼしています。また、交通が集中する幹線道路の沿線環境については依然として深刻な状況になっておりますことから、このため都心への人口の集中と都市機能の集積に伴い発生する交通を迂回、分散させる環状方向の道路ネットワークの整備が必要不可欠となっているということでございます。

この計画道路の整備によりまして、日本の大動脈である東名高速道路、東北自動車道、常磐自動車道の各放射幹線道路が連絡されることとなりますので、広域的な機能分担が図られ、幹線道路では交通の分散による交通渋滞の緩和、移動や輸送の時間短

縮や沿道環境の改善に寄与することになります。また、周辺地域におきまして、環状八号線等において交通渋滞の緩和、沿道環境の改善、生活道路における交通事故の減少による安全性の向上等の効果が期待されているところでございます。

次ページをお願いいたします。次ページにつきましては、ちょっとページの関係上、縦横になってしまって申しわけございません。都市計画の概要ということで平成十九年四月に変更されたものでございます。世田谷区宇奈根～練馬区大泉間の概要でございます。

横に見ていただきますと、右下の部分に変更計画の概要としまして表がございます。この中には路線名、延長、幅員等が記載されております。これにつきましては、道路の区分、車線数、設計速度等記載されてございまして、出入り口につきましては三カ所、換気所につきましては五カ所、構造形式は地下式と決定してございます。

三ページをごらんくださいませ。世田谷区の都市計画線についてでございます。砧地域（東名ジャンクション）と烏山地域（東八道路インターチェンジ、中央ジャンクション）の地図でございます。赤く丸で囲ってございますが、これが外環の世田谷区間になります。

次の四ページをお願いいたします。これは砧地域の計画概念図でございます。見開き右側の五ページが狛江の境のところ、左のほうは東名ジャンクションの周辺でございます。

次の六ページでございます。烏山地域でございまして、東八道路インターチェンジと中央ジャンクションの計画概念図でございます。

右の七ページにつきましては断面図でございます。断面図①—①、断面図②—②が東名ジャンクション付近でございます。その下のほうになりますが、断面図⑦—⑦、⑧—⑧が東八道路インターチェンジの付近となっております。

次の八ページをごらんくださいませ。東名ジャンクション、中央ジャンクションの

完成予想図を示しております。このような形になるようでございます。

右のページをごらんくださいませ。九ページになります。基本計画・整備計画についてでございます。これにつきましては、東京外かく環状道路の建設について、高速自動車国道法並びに国土開発幹線自動車道建設法に基づきまして、基本計画、整備計画が決定されてございます。

まず、①のほうですが、基本計画でございます。平成十九年十二月に決定されたものでございまして、これにつきましては国土交通大臣が、平成十九年十二月に開催されました第三回国土開発幹線自動車道建設会議の議を経まして、基本計画を決定したものでございます。三鷹～東京練馬間の国土開発幹線自動車道の基本計画と、三鷹～東京世田谷間の国土開発幹線自動車道建設線の基本計画になってございます。

次は一〇ページでございます。整備計画でございます。平成二十一年五月に決定したものでございまして、平成二十一年四月二十七日に開催されました第四回国土開発幹線自動車道建設会議におきまして、外環（関越～東名）区間のほか三区間の整備計画について了承されたものでございます。同年五月二十九日に国土交通大臣により決定が行われました。

まず、関越自動車道新潟線の三鷹市～東京都練馬区間の新設に関する整備計画がございます。経過する市町村名、車線数、設計速度、連結位置並びに連結予定施設は記載のとおりでございます。工事に要する費用の概算額でございますが、記載されているとおり、約七千六百四十億円となっております。

次に、中央自動車道富士吉田線、三鷹市～東京都世田谷区間の新設に関する整備計画が下にございます。これも同じように、経過する市町村名、車線数、設計速度は記載のとおりでございます。工事に要する費用の概算額が約五千百八十億円でございます。

右の一ページをお願いいたします。事業化までの動向でございます。

事業化までの主な経緯といたしまして、昭和四十一年七月に都市計画決定がされまして、昭和四十五年に、建設大臣発言の、地元と話し得る条件が整うまでは強行すべきではないということで、凍結してございます。その後、平成十九年三月に東京都都市計画審議会に変更案が了承されてございまして、平成二十一年五月に補正予算成立をもって事業化となつてございます。

次の一二ページでございます。事業化までの区と都の方針等についてでございます。これにつきましては、平成十五年に公表されました外かく環状道路に関する方針でございます。右のページも同じような形ですが、平成十七年九月に公表されました計画の具体化についてでございます。

次の一四ページをお願いいたします。事業化までのパブリック・インボルブメントの状況でございます。通称P Iと申しております。まず、P I外環沿線協議会、P I外環沿線会議、オープンハウス及び意見を聞く会でございます。世田谷区における開催状況を一番下のほうにまとめてございます。右の一五ページをごらんくださいませ。こちらのほうでは平成十四年に住民アンケートを実施いたしまして、国土交通省と東京都が実施したものでございます。下の段から次のページにちょっとまたがることとなりますが、平成二十年から開催しました東名ジャンクション並びに中央ジャンクションの地域課題検討会の結果と開催状況をまとめさせていただいてございます。

一七ページをお開きいただきたいと思ひます。これが対応の方針でございます。これにつきましては、策定経過や構成についてをまとめたものでございます。次、一八ページでございます。下のほうに今後の予定を入れさせていただきまして、「国及び東京都は、今後、事業の各段階において『対応の方針』に基づき、詳細な検討を実施する」としてございまして、「今後の詳細な検討においても引き続き地域P Iなどの取り組みにより、地域のみなさんのご意見を聞きながら進めていく」ということになってございます。

右の一九ページをごらんください。事業化までの区長の対応、今までの区長の発言を取りまとめたものでございます。二一ページまで、その形で続いてございます。

二二ページをお開きいただけますでしょうか。事業化までに行われました環境影響評価に係る現地環境調査及び評価までの経緯でございます。

右の二三ページをごらんくださいませ。外かく環状道路における生活再建救済制度について、ここに記載させていただきます。これは、平成二十一年五月の外環の事業化に伴いまして、世田谷区では同年八月三十一日をもちまして制度を廃止したものでございます。現在の世田谷区の用地取得の実績と他区市の状況を整理したものでございます。

次ページ、二四ページでございます。これからが事業化後の動向になってございます。

事業化後の主な経緯といたしまして、(1)になります。先ほどご説明いたしましたように、平成二十一年五月に外環の事業化ということでございまして、その後、平成二十一年十二月に事業の概要及び測量の実施における説明会が開催。平成二十二年四月に高速道路の再検証結果と新たな整備手法の見直しがございまして、経過措置といたしまして平成二十二年度予算で事業費が五十八億円、そのうち用地費及び補償費五十三億円が配分されてございます。平成二十三年度、今年度ですが、今年度の予算配分については、一番下に書いておりますが、百二十五億円の予算が配分されてございます。

次に、右の二五ページでございます。これは事業化後のパブリック・インボルブメントにつきましてでございます。まず、オープンハウスの開催状況を取りまとめてございます。これにつきましては、平成二十一年五月から六月、それから平成二十二年一月から二月に開催されたものの状況を整理したものでございます。このページの下の方に説明の場と説明会についての取りまとめもしてございます。

次、二六ページでございます。事業化後の区の対応をまとめてございます。

要望書の提出がでございます。

それと、世田谷区東京外かく環状道路地域連絡会についてまとめてございます。世田谷区東京外かく環状道路砧地域連絡会と、世田谷区東京外かく環状道路給田・烏山地域連絡会を設けてございます。まず、砧地域連絡会につきましては、地元の六町会の代表の方とP I 外環沿線会議の委員の方三名と、世田谷区、国土交通省外環国道事務所で組織してございます。開催状況は記載のとおりでございます。次に、下の給田・烏山地域連絡会でございます。これも地元の二町会とJ A 東京中央、並びに日本女子体育大学の代表と、世田谷区、国土交通省外環国道事務所で組織してございます。開催状況は記載のとおりでございます。

下のほうに③とございまして、ジャンクション周辺の地区街づくりについて記載してございます。

次の二七ページ以降二八ページに至りまして、一応用語集として簡単なことをまとめさせていただいております。

○高久 委員長 ただいまの説明に対してご質疑がありましたら、どうぞ。

◆木下 委員 今後の整備手法については今後検討していくということになっているんだけれども、何か特別な動きというのはあったんですか。

◎山口 道路整備部長 現時点では、直轄事業で進めております。以前、会社方式というのが提案されておりましたけれども、現時点で直轄でやる、そういう状況で、新たな整備手法についてはまだ詳しく示されていない状況です。

◆木下 委員 三・一一以降、東日本の大震災以降なんですが、やはり日本の経済もすべていろんな意味で暗雲も立ち込めているわけで、一兆二千八百億円ものお金を本当にこれに使っていいのだろうかという議論だってあるわけですよ。復興事業にや

はりお金はかけるべきだというようなこともあるし、それから、もっとエネルギー政策の問題等もあるし、そういった全体の流れの中での動きはどうなのかというのが一点。

それからもう一点は、やはり新区長も外環問題については非常に関心も持っていて、情報開示の問題であるとか見直しの問題なんかも言われているわけだけれども、そういったもので具体的に指示か何かがあるのかどうかお聞きしたいんです。

◎筒井 道路計画・外環調整課長 先ほどの前段のほうの今後の国の予算が大幅にカットされるとかそういったようなご質問でございますが、大震災の影響等による国の直轄事業の全体事業費のうち、当面原則五％程度の予算留保はされるということは聞いてございますが、こちらの震災によりまして、救援復旧活動を通しまして、救援物資の輸送や復旧活動の緊急車両の通行機能の確保など、交通、物流の重要性、道路ネットワークの重要性が逆に明らかになったということになりまして、さらに進めるべきだというふうに考えているところでございます、と言われております。失礼しました。

◎山口 道路整備部長 外環の予算については今課長が説明したとおりですけれども、保坂区長のご発言は、区長に就任して以来、外環について我々にこうしろとかああしろという指示はございませんので、現在国が直轄で進めている事業について、きょうこの当委員会でご説明させていただいているという状況でございます。

◆木下 委員 先ほど言い直したけれども、要するにだれがそういうことを言っているのかというのも、これから発言するときは気をつけてくださいね。

◎筒井 道路計画・外環調整課長 申しわけございません。

◆木下 委員 やはり新しい時代は迎えているわけですよ。だから、全体の国の予算をどういうふうにするかということだってこれから議論されていくことになるわけだから、そう簡単に今までのようにどんどん物流が大事だからというだけではないわけですよ。もっと根本的に大事なことだってあるわけだから、そういったことを含めて、ぜひ区長の言うこともよく聞いてもらって対応していただきたい。これは要望です。

◆大庭 委員 三・一一のことから東北のことを考えてみると、当該地域とは別として、世田谷区または首都圏または東京都の安全というか、もし直下型の地震が来たときに、首都圏が救援を求める立場になったときに、やはり道路の意味づけというのは、今回、東北自動車道の問題を見ても——陸の孤島になっている。道路が途中で簡単にやられちゃうというか、太い道路があればよかったんだろうけれども、狭い道路のところから先が陸の孤島になっていて、非常に困難を極めているという事例もいろいろ聞いているので、果たして、二十三区だけで九百万から一千万ぐらいの人口を抱えているところへのライフラインとしての意味づけという。

つまり、これは外環を見ても、三・一一以前だから首都圏に地震があるみたいな想定というのは余り考えられていないような感じがするんですけども、三・一一以後は、この世田谷だけでも九十万になろうという人口を抱えていて、果たしてどこから救援の手が来られるのかなということを見ると、当該地域の人たちの賛成、反対というのはもちろんあるんですけども、それを全体的な視野から見ると、やはりライフラインというものの重要性を考える人たちも、僕はふえたんじゃないかなというふうには思うので、そういう視点もやっぱり入れるべきではないかなと。それはどれほどの多さかわかりませんが。

そういうことがちょっと感じられなかったので、旧来の、何十年か前の手法をただ地下にしたからやりましょうというだけでは、もう三・一一以後では済まされないん

じゃないかなと思うので、これは要望にしておきますけれども、防災とか首都圏の安全性、ライフラインの確保という大きな視点からも、考えてみる必要があるんじゃないかなということで、そういう考えで視点を出して、いろんなこともあわせて検討してくださいということをお願いしておきます。

○高久 委員長 続きまして、(3)京王電鉄井の頭線（下北沢駅付近）改良工事に関する説明会の開催状況について、理事者の説明をお願いいたします。

◎神子 交通政策課長 それでは、京王電鉄井の頭線（下北沢駅付近）改良工事に関する説明会の開催状況についてご説明させていただきます。

お手元にA4の紙一枚とA3を折り畳んだ形の改良工事の概要というペーパーがあるとと思いますけれども、ごらんいただきたいとします。

本工事につきましては、小田急電鉄小田原線連続立体交差及び複々線化工事により京王電鉄井の頭線交差部の橋梁かけかえ等が図られることを契機にして、実施されることになったものでございます。

説明会の概要については、A4のペーパーに書いてございますけれども、二十三年五月十四日に開催されまして、場所は世田谷区立東大原小学校でございまして、百四十四名が参加してございます。

説明内容の概要でございましてけれども、これはA3のほうを開いていただきまして、改良工事の概要図というのがあるかと思います。平面図、縦断面図、標準横断面図がございましてけれども、この赤いところが、今回、工事説明会で説明いたしました対象の部分でございまして。これは三つに工事内容として分かれてございます。

赤いところ、全体で工事延長Lイコール二百九十二メートルと書いてあるうちのまづ一番左側、駅部連絡通路改築と書いてございましてけれども、これにつきましては、井の頭線の駅と小田急線の駅が、将来段差がなく連絡することができるように改築す

るものでございます。

次は真ん中の部分ですが、交差部橋梁架替工事と書いてございますけれども、これにつきましては小田急線と井の頭線が交差する部分でございまして、井の頭線の構造物が小田急線の構造物をまたぐ形で橋梁のかけかえをするものでございます。特にこの縦断面図のところをごらんいただくと、B—Bと書いてある、ちょっと左側でございまして、小田急線下北沢駅を大きくまたぐ形で井の頭線の橋はかかっている様子がごらんいただけるかと思っております。

次に、三つ目といたしまして、盛土部高架橋化工事でございます。これにつきましては、小田急線の交差部の橋梁のかけかえに伴って井の頭線の線路の間隔が広くなるというのがございまして、それへの対応と、世田谷区の地区計画で位置づけてございまして、アクセス道路の整備を可能にするために、京王電鉄として高架橋への構造変更を行うものでございます。

それから、この資料には書いていないんですけれども、もう一つ、世田谷区の今申しました地区計画で位置づけておりますアクセス道路の説明というのがございまして、この平面図の盛土部高架橋化工事の上のところは緑色で下北沢駅から茶沢通りまで線が入っているかと思っておりますけれども、この部分がアクセス道路でございまして、以上の説明がございました。

それから、A4のほうをまたごらんいただきたいんですけれども、この説明会において行われました主な質疑でございます。バリアフリーの状況とか、あるいは井の頭線が盛り土から高架になるわけなので、その下の土地利用がどうなるのか、あるいは下北沢駅の南口に公衆トイレがございまして、これが将来どうなるのか、あるいは事業費の負担について等の質疑がございました。

簡単に回答を申しますと、バリアフリーについては、井の頭線から小田急線についてエレベーター等を使ってスムーズな移動ができるようになる。それから、京王の井

の頭線の高架下の利用につきましては、今後有効な活用を考えていきたいという京王の回答がございました。南口の公衆トイレにつきましては、今回の事業に伴って撤去することになるのでございますけれども、区として今後設置したいと考えておりますので検討していきたいという回答がございました。事業費の負担については、総事業費百九億円の事業でございまして、そのうちの四分の一を京王電鉄が負担いたしまして、残りの四分の三が連続立体交差及び複々線化による機能回復に当たるということで、都市側、これは国、都、区ですね。それから小田急で負担するという回答が都からございました。それから、工事中の歩行者の迂回路の状況について質問がございましたけれども、これは一部まだ決定していない部分がございますので、今後検討調整していくという回答がございました。それから、井の頭線西口改札の部分の改良について要望する質問があったんですけれども、これにつきましては今回の事業の対象外でございまして、京王としては課題として認識しておりますので検討していきたいという回答でございました。

説明者は、4に書いてあるとおり、都と世田谷区、小田急、京王でございます。

報告は以上でございます。

○高久 委員長 ただいまの説明に対してご質疑がございましたらお願いいたします。

◆木下 委員 前、この問題について質問したときに、区の担当者は連立事業の一環ではないかのようなことを言っていたんですけれども、これは連立事業としてきちっと位置づけられていますよね。それで、東京都、世田谷区、小田急線、京王線の説明会ということになったわけなんですけれども、そういう仕切りになったのはいつのことなんですか。

◎神子 交通政策課長 ただいまのご質問でございますけれども、本事業は、連続立体交差事業及び複々線化事業に伴って実施されるものでございまして、委員がおっしゃったような連立事業、複々線化事業そのものではございません。その一環という部分でございますけれども、この連立事業及び複々線化事業によって井の頭線の改築が必要になるということで、その部分の機能回復の事業費が連立事業及び複々線化事業から出るということでございます。

◆木下 委員 ですから、それはいつ決まったんですか。

◎神子 交通政策課長 連立及び複々線化事業によってこの事業費、京王線改良の事業を負担するというのは、当初からそのように決まっていることでございます。それから、委員会の議事録等を確認させていただいたんですけれども、その資料等を見ましても、連立事業及び複々線化事業の一環として行うという説明をしているように読めるところでございます。

◆木下 委員 非常にあいまいだったと思うんですけれども、じゃ、改めて聞きます。この百九億円の四分の三が都市側がということですが、これは全体の事業費の中に当初の事業費一千四百億円ぐらいが調査の中では出てきたけれども、高架、地下が同等だということで地下化に結局はなったんだけれども、その事業費の中にこの百九億円というのは含まれているんですか。

◎神子 交通政策課長 今申しました百九億円のうちの四分の三の部分については、当初から事業費の中の附帯工事として入っているというふうに聞いてございます。

◆木下 委員 そういう積算根拠というのはいつ示されたんですか。

◎神子 交通政策課長 積算根拠ではなくて、費用の内訳はそういうふうになっているというふうに聞いてございます。

◆木下 委員 だから、都市計画のときは知らなかったんでしょう。あなた方は、さつきから基礎調査の報告書ももらっていない、積算根拠についても聞いていないと言っているわけですよ。これなんかは積算根拠の中に入っているやつじゃないですか。いつ知らされたんですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 いわゆる連立事業の枠組みの中で負担をしているというところでございまして、その百九億円のうちの四分之三については連立事業の中に入っているということで、今回、工事の説明会に当たって、関係者協議の中で確認をしてきた事項でございますので、いわゆる枠組みの中に予算化されているというものでございます。

◆木下 委員 世田谷区が非常に関係する事業で、しかも、これについては地区計画の中にも盛り込まれたわけですよ。盛り込まれるので、おかしいな、おかしいなと思っていたわけ。それで、京王電鉄からは了解を得ているのかと、そのことは質問で何回か聞いているよ。そうしたら、そんなのは了解を得ていないんだ、それは後でできるんだということをあなた方はさんざん答えているんですよ。今言った答えは全然違うじゃないですか。それはどうなんですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 今、委員お話しのいわゆるアクセス道路の部分のことだと思いますけれども、いわゆる平成十八年十二月に地区計画という形で都市計画決定をしております。その都市計画の中の地区施設の整備の方針のところ、この井の頭線の盛り土部分を活用して補助二〇号線から駅前のアクセス道路やポケットパーク等の整備を図るということで、整備の方針の中にうたったということでございます。

この背景としては、この地区については歩行者主体の安全、快適、回遊性のある魅力的な商業空間の形成というような、いわゆる整備の目標、地区の目標が掲げてござ

います。その中でこの整備の方針ということで記載がされて、これを今回、京王電鉄等と協議の中で実現を図っていくということで協議を進めてきたところでございます。

◆木下 委員 答弁の中で、前、私が聞いたときに、京王線との協議の中で費用負担等についてもいろいろ調整していくんだというような話があって、事前に一千四百億円の中に組み込まれている形であるというようなことは一切言わなかったわけ。つまり、そういうことであれば、連立事業の基礎調査の中で全部それは計画をされていて、地区計画はその後なんだから、当然それに盛り込まれたものとしてそれを後づけでやっている、そういうことになるわけですよ。そういった情報について、いつ知らされたのかといたら、それについては知らされていないんですよ。それはどうなんですか。

◆[菅沼](#) 委員 委員長、木下さんの答弁の後を聞いているんじゃない。きょうは説明なんだから。

◆木下 委員 自由じゃないか、そんなこと。何を言っているんですか。

◆[菅沼](#) 委員 何を言っているんだ。きちんと次第によってやってくださいよ。木下さんの答弁は一般質問で別に聞きなよ。

◆木下 委員 委員長、いいですか。

○高久 委員長 ちょっと待ってください。今の木下委員の質問に対しての答弁を。

◎渡辺 交通政策担当部長 本日も報告させていただいているのは、いわゆる改良工事の説明会がせんだって五月十四日にございましたので、その実施状況ということで

ご報告させていただいたものでございますので、よろしく願いをいたしたいと思えます。

◆中里 委員 ちょっと関連なんですけれども、百九億円という話が今出ていますけれども、その事業費の部分はアクセス道路の部分も含んだものなんですか。私の認識は、連続立交に付随する工事というのは、駅前のところから駅をまたぐ部分だけかと思っていたんですけれども、今の話だと、何かアクセス道路も含めて百九億円ということなのか。そこをはっきり。

◎渡辺 交通政策担当部長 アクセス道路の部分については、世田谷区がこの部分をアクセス道路にするということで、今、委員お話しありましたけれども、別の事業でございます。

◆中里 委員 道路そのものではなくて、駅の南口のところから茶沢通りに至る橋脚にする部分の工事のことです。それが百九億円に含まれているのかどうか。

◎神子 交通政策課長 副委員長おっしゃるとおり、盛り土分の高架橋化工事も百九億円の中には含まれてございます。

◆木下 委員 この図をよく見ると、盛り土部を撤去するということはアクセス道路以外にかなりの空間ができるわけですよ。この空間の扱いについて、これはどうなっているかについて、どうするかについては、説明会でも一切なかったですよ。これはどうしてですか。

◎神子 交通政策課長 先ほどご説明したとおり、3の説明内容に対する主な質疑の中で、ちょっと高架下と書いてありますけれども、高架下及び高架の周辺、盛り土の部分の跡地がどうなるかという質問がございまして、それに対しまして京王電鉄は有効利用について今後考えていきたいという形で答弁がございました。

◆木下 委員 これはかなり広いんだよね。私は北側は高架橋にすりついた形で道路ができるのかと思ったら、結構空間があるんですよ。そうすると、京王電鉄が利用しようとしたらいろんな利用の仕方ができると思うんですよ。世田谷区もポケットパークをつくるんだなんていうことを言っていたけれども、その具体的な事案という形では一切出てきていないですよ。これはどうなるんですか。

◎神子 交通政策課長 ただいま申しましたとおり、京王側としては今後検討していくということでございます。

◆木下 委員 それから、プラットホームの関係なんだけれども、今のプラットホームの位置は全く変えないということなんですか。それとも、例えば小田急線を越えて、今度は盛り土部を削っていくようなところあたりまでプラットホーム、あるいは連絡通路みたいなのはできるかできないか、それはどうなんでしょうか。

◎神子 交通政策課長 ただいまの質問ですけれども、縦断面図のところをごらんいただきたいんですけども、駅のホームとしては駅部連絡通路改築と書いてあるあたりまででございまして、ピンク色でエスカレーターがおりていくところがコンコースでございまして、この部分で小田急とつながるといような形でございます。乗りかえ動線はそういう形になってございます。

◆木下 委員 そうすると、今のところ、土手部のところまで延長するようなことにはなっていないというふうに考えてよろしいんですか。

◎神子 交通政策課長 そういうことでございます。

◆木下 委員 今回の説明会ですけれども、あわせてこれは風景づくり条例と一緒にやっているんだよね。風景づくりと考えた場合に、まず土手を壊すということについても風景がまた変わるわけですね。それから、その後、どういう——これは一応町な

かだからね。どういう風景をつくるのかというのは、下に商業施設が来るのか、空間のままなのか、ポケットパークでもつくるのか、そのことによって全然違っちゃうわけですよ。風景づくり条例の説明会を同時にやったけれども、あれでいいんですか。

◎神子 交通政策課長 この主な質疑のところには書いていなかったんですけども、実際説明会の中でそのような質問がございまして、そのときの京王側の答弁でございまして、区の所管の指導の中で、一たんこの高架橋化工事の説明会があるので、その段階で風景づくり条例の説明を行うようにという指導があったということございまして、今後、高架下の利用等が明らかになった段階で改めて説明を行うということございまして。

◆木下 委員 そうすると、今回、風景づくり条例の説明会をやったけれども、それについて、じゃ、審議して意見を言うというようなことをできないじゃないですか。風景づくり条例をやるんだったら、やはり町の将来がどうなるか、どんな風景になるのか、ここはどういう利用をするのか、当然これをやる時にはそういうプランニングも含めてやっていなきゃおかしいし、基礎調査でもそういうことをやっていないんですか。

◎神子 交通政策課長 今申しましたとおり、京王側としては、高架下の利用をこれから検討するところでございますので、現段階としては高架橋化工事の計画だけでございますので、その段階での風景の状況を説明したところでございます。今後、委員おっしゃっております高架下利用等が定まれば、その段階で改めて風景等について調整していくということでございます。

◆木下 委員 一つだけ警告しておきますけれども、これは駅前広場にもアクセスできる空間なんですよ。そうすると、ここは六十メートルまでオーケーにさえなってしまうような場所ですよ。井の頭線なんかを見ると、ちょうど渋谷のところなんかはか

なり高いビルができて、駅ナカみたいなのもつくっていますね。ホームでないにしても、それをすっぽり包むような形になれば、かなりの空間を利用することもできるし、それから、茶沢通りに現在の下北沢の南口からつながっている道路の際には、割と古くからある、せいぜい四階建てぐらいの店舗が並んでいるわけですよ。でも、これが再開発ということになったら、駅ビルということだってあり得るわけですよ。だから、かなりこれは商店街にとっても大きな脅威になり得る、そういう空間であるということは見ておかないと、やはり困ることになるということは注意を惹起しておきます。

◎渡辺 交通政策担当部長 高さの話が出ておりましたけれども、この地区については、もともと商業地区ということで、いわゆる高さ制限がなかったということがございます。これを、先ほど言いましたように、平成十八年十二月に地区計画として都市計画を入れた段階で、原則二十二メートルという高さの規制を入れたということでございますので、すべて大きなものが建つというようなことではございませんので、そのようなことをご説明させていただきます。

◆中里 委員 今の木下委員の指摘のところをちょっと確認したいんですけれども、たしか六十メートルの制限は駅前広場に接している土地という決まりだったと思うんです。この高架橋にする土地、下の利用がわからないというわけですが、この両脇にスペースがあるわけだから、鉄道を包み込むような形の高層ビルも規制としては可能なのではないかという指摘なんだと思うんですが、そこはどうなんでしょうか。

◎渡辺 交通政策担当部長 原則二十二メートルで、いわゆる緩和があるだろうということですが、緩和についてはある一定の敷地規模を有して、それに伴って公開空地ですとか環境的な配慮がなされた、そういったものに対してなされるというこ

とでございますので、その場合の前提的な条件としては、補助五四号線または世区街一〇号ということで、駅前の広場、また、補助二一〇号線ですので茶沢通り、こちらのほうに面している敷地の場合について、可能だということでございます。

◆木下 委員 そうすると、茶沢通りにも接しているわけですよ。それから、駅前広場にも解釈によっては接しているという形にもなり得るわけだし、そういったものについては、前に制限がなかったといたって、一応二十二メートルと決めて、緩和規定で六十メートル、四十五メートルというのをそれぞれ決めたりもしているわけだから、これは注意をしていかないと、そういう利用がされてしまう可能性があるよと。その可能性は否定できないということですね。どうですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 今回の状況では何とも申し上げられません。

○高久 委員長 次に、(4)その他でございますが、何かございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○高久 委員長 以上で報告事項の聴取を終わります。

○高久 委員長 次に、2協議事項に移ります。

まず、(1)正副委員長申し合わせ事項についてですが、お手元に五月二十五日に開催された正副委員長会で確認された申し合わせ事項を配付してあります。当委員会におきましても、この申し合わせ事項に基づき委員会を運営していきたいと思っておりますので、ご了承願います。

◆木下 委員 この特別委員会の構成ですけれども、公共交通をやるときには必ずアクセスの問題とかが出てくるわけです。そういったときに、そういう担当の方は出席さ

れないんですか。その辺をちょっと確認したいんです。つまり、申し合わせ事項等で分野を決めたときにそういう人たちが、例えば外環をやる時であるとか、連立事業をやる時であるとか、必要に応じてやはりそういう方も出席していただいたほうがすんなり議論もできると思うんですよね。その辺はいかがなんでしょう。

○高久 委員長 基本的にはこの体制でやらせていただくというのが前提ですが、ちょっとその件については副委員長と検討させていただきます。

◆木下 委員 例えばきょうの風景づくり条例の問題なんかもあるわけですよ。だから、そういうことも含めて、やはり環境とこういう都市整備関係の道路づくり、交通づくりの関係は必ず密接に関連しているわけだから、本来だったら常時出てくるということが必要であると思うけれども、今はそういう決めになっていないのだったら、必要に応じてぜひ弾力運用でそういうことも考えてください。それはお願いします。

○高久 委員長 そちらについてはしっかり要望として承りますが。

◆菅沼 委員 そんなことをやったら、全体になるじゃない。商店街といたら産業政策がやって、限られた中できちんとやって、ほかの常任委員会もあるんだから、そちらでやればいいんだ。一般質問でも。そういうことです。

◆木下 委員 道路問題であるとか交通問題と環境問題は、必ず密接に関連しているというのは当然じゃないですか。それを考慮しないこと自体のほうがおかしいのであって、だから、ぜひそういう運用を考えてください。改めて要望しておきます。

○高久 委員長 要望として承ります。

○高久 委員長 では、次に、(2)次回委員会の開催についてですが、第二回定例会中の六月二十日月曜日午前十時から開催予定といたしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○高久 委員長 それでは、次回委員会は六月二十日月曜日午前十時から開催する予定とすることに決定いたします。

以上で協議事項を終わります。

○高久 委員長 その他、何かございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○高久 委員長 特にないようでございますので、以上をもちまして本日の公共交通機関対策等特別委員会を散会いたします。

午前十一時四十八分散会

署名

公共交通機関対策等特別委員会

委員長