

平成23年 6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三号

平成二十三年六月二十日（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) 都市高速鉄道第十号線京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）の連続立体交差化・複々線化の都市計画案と環境影響評価準備書及び関連側道の都市計画案等の説明会の開催状況について

(2) その他

2. 閉会中の特定事件審査（調査）事項について

3. 協議事項

(1) 次回委員会の開催について

◇ ~~~~~ ◇

午前十時開議

○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。

それでは、お手元の資料1報告事項の聴取に入ります。

まず(1)都市高速鉄道第十号線京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）の連続立体交差化・複々線化の都市計画案と環境影響評価準備書及び関連側道の都市計画案等の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。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 ご説明をさせていただきます。お手元の資料をご確認ください。都市高速鉄道第十号線京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）の連続立体交差化・複々線化の都市計画案と環境影響評価準備書及び関連側道の都市計画案等の説明会を開催いたしましたので、その開催の状況につきまして、ご報告をさせていただきます。

まず、開催状況ということでございますが、最初に、お手元につけてございますA3判のほうで概要だけご説明をさせていただきます。

見開きでございますが、連続立体交差化・複々線化および関連側道計画等の概要図という形でお示ししてございます。

今回説明会を開催いたしましたのは、鉄道の都市計画と側道の都市計画、あと環境アセスメントということで、準備書の報告ということで、説明会をさせていただいたものでございます。

今回鉄道の都市計画につきましては、東京都が決定する都市計画、側道につきましては、世田谷区と杉並区、地元自治体が決定する都市計画としてご説明してございます。

断面図のほうを見ていただきますと、今回ご提案しておりますのが、鉄道につきましては併用方式といいまして、今まで地面を走っております二線を高架方式で、鉄道を高架化して、連続立体交差化して踏切を解消するというのがございます。また、複々線化ということで、線増線と言われております。これは地下に特急線をつくりまして、そこで二線鉄道をふやすという形の工事をするものでございます。これを都市計画の変更としてお示したものでございます。あわせまして、今回併用方式として高架の部分がございますので、北側については関連側道、そういうことで鉄道附属街路というものを第三号線から十三号線まで計画をしてございます。

また、南側につきましては、まちづくりの観点、交通ネットワーク等の観点から十

四から十七、四本、都市計画として鉄道附属街路としてお示ししているものでございます。

今回はその両方について説明会でご説明したというものでございます。

一枚目にお戻りいただきたいと思います。開催につきましては、五月十六日月曜日から五月二十五日水曜日まで。最初、十六日は芦花中学校、十七日が上北沢小学校、十八日が東大原小学校、十九日が松沢中学校、二十日は松原小学校、二十三日は烏山北小学校でございます。世田谷区内はこの六校でございます。二十四日は杉並区の永福南小学校、二十五日は調布市立の第八中学校で説明会を開催させていただいております。参加の人数につきましては、ごらんのとおりでございます。合計二千八十八名、現在整理している中では二千八十八人という整理になってございます。

皆様にご参加いただきまして、説明会での主な質問については、ここに記載させていただいているとおりでございます。主なものとして六点挙げさせていただいておりますが、連続立体交差事業に関するご質問、地下に設けます複々線に関するご質問、あとは環境影響評価ということで、これに対するご質問、私どもが決める側道計画に関するご質問、その他周辺まちづくりに対するご質問と、その他としまして、今説明会の運営事項ですとか、他の鉄道線のご質問が入ってございます。

今後のスケジュールにつきましては、平成二十三年六月二十二日、今現在、この都市計画案と環境影響評価準備書の意見書の受け付けをしている最中でございます。これが二十二日まで、提出期限となっております。これから集まった段階で取りまとめをするというものでございます。それから、平成二十四年度に都市計画の決定と、二十五年度、都市計画事業認可を目指して、スケジュールを進めていきたいというものでございます。

ご説明は以上でございます。

○高久 委員長 ただいまの説明に対しご質疑がありましたら、挙手をお願いいたします。

◆木下 委員 大分あっさりした報告なんですけれども、この八回あった説明会の中で、区民の意見がたくさんあったと思うんですけれども、どういう意見があって、それがどういう割合であったかとか、そういうことについては一切報告がないんですけれども、その辺はどうだったんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 現在、東京都は、私ども世田谷、杉並も含めまして、そういった質問の整理等をしている最中ですので、取りまとまった段階でまたご説明させていただきたいと思います。

◆木下 委員 そうすると、改めてまたどういう意見があったのかとか、それから意見書については、本来だったら、三月で一たん集めたものなんかについては、整理して説明するべきだとは思いますが、そういうものも含めて、後でもう一度この委員会でも説明する機会を設けるといえることですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今後、出てきました意見書等につきましては、この二十四年都市計画を決める段階で、世田谷区の都市計画審議会等に質問等、私どもの意見もつけてご報告するということがございますので、その際にあわせて、こちらの委員会のほうでもご報告をさせていただきたいと考えております。

◆木下 委員 この説明会を行うに当たっていろいろ議論もあったと思うんです。三月十一日以前の計画をそのまま出すのはいかがなものかということがあって、それについて説明会の中でもいろいろと質問もあったと思うんです。それについては、区としては、その後、どういうふうを考えておりますか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 先ほどお話ししておりますのは、鉄道の構造形式につきましては東京都が決定していくものでございます。

一応どのように説明会の中でご説明しているかということをご報告させていただきますと、今回の地震によります被害の状況でございます。これにつきましては、土木学会、日本都市計画学会、地盤工学会、それぞれ中間取りまとめというのが報告されてございまして、阪神・淡路大震災の耐震基準で設計、補強されたものにつきましては、柱については無被害であったという報告が出ているものでございます。

また、京王電鉄もあわせてご説明しておりまして、今回のこの新しく出ている基準で、笹塚とか八幡山の高架橋については、鉄板を巻くなどの補強工事を行っております。そういった意味では、東日本大震災、今回の震災において、そういう補強をしている同等な柱については無被害であったということで、問題ないということでご答弁しているというものでございます。

また、JR東日本から同じように報告を受けた国土交通省も、同様に阪神・淡路以降の基準で設計されたものは問題ないということで公表しているという答弁でございます。

また、今回都市計画の案でお示した高架方式につきましても、設計する際には、当然こういった無被害であった阪神・淡路以降の改定された設計法により設計することになりますので、改めて設置する高架構造物については、今回と同様の地震規模については有効であるということでございます。ただし、きちんと答弁しておりますけれども、今後、こういった震災を受けまして、国とか学会等で新しい基準等が設けられる場合もございます。その場合については、それに沿って適切に対応してまいりますということで答弁しておりますし、その補強を行った場合についても、実際議論がありました。だったら、それで事業費が八百億円、いけるのではないかという

お話があったんですけれども、その差額を超えるような補強にはならないというふう  
に東京都のほうは答えているというものでございます。

◆木下 委員 まず、震災については何ら考慮せずに説明会が開かれたんですね。そ  
れで、土木学会の中間報告というのは四月二十八日ですよ。四月二十七日にはもう既  
に世田谷区ではこの説明会をやるという方針を出しているわけね。そうすると、今度  
の東日本大震災の地震について検証するという姿勢は全くなくて、たまたま土木学会  
の報告書が四月二十八日に出てきたのを利用して安全であったと、それを言っている  
だけにすぎないんです。

しかも、土木学会というのは、今度の福島第一原発の津波予測を五メートルとしか  
言わなくて、それが十五メートルもあったということで、非常にひんしゆくを買って  
いる報告があるわけです。ですから、そういう中間報告が出たとしても、みずからの  
目できちっとその報告書も確かめる必要があるし、それから、何よりも右側に側道が  
通っていないということであれば、もし高架橋が崩れてきた場合には、世田谷区がや  
っぱり責任をとらなければいけないわけですよ。特に側道の設計は世田谷区なわけだ  
から、その辺については、世田谷区は何ら考慮しなかったんですか。どうですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今お話しただいております説明会の私  
どもの報告をする前に、この今回の土木学会等の報告書は二十八日に出ている。その  
前に私どものほうが説明会のお知らせを出していると、これはおかしいんじゃないか  
ということにつきましては、当然、私ども東京都、この説明会をやるに際しては、今  
回の大震災を受けて、構造上大丈夫なんでしょうかと、それはきちっと検討されてい  
ますかという話の中で、計算上、私どもは大丈夫であるということに聞いているとい  
うものでございます。それで、あわせて杉並も調布も三鷹も、関係区市あわせてきち  
んと報告していただけるということであれば、私ども説明会を一緒にやりましょうと  
いうことでございます。

また、南側に側道をとっていないということでございますけれども、まず側道計画につきましては、原則として今回併用方式、高架の部分があるものについて、その日影の影響を緩和する、環境を緩和するという意味で、まず北側を通っているというのが環境側道と言われる附属街路でございます。

南側につきましては、私どもまちづくり側道と一般的に言われておりますように、まちづくりの観点から、その交通ネットワークとか、特に今回設けておりますのは駅周辺でございます。ここについて四カ所改めてつけさせていただいているというものでございますけれども、これについては、今委員ご意見としていただいておりますように、倒れたらどうするんだという話がございます。私どもは、東京都がご説明しておりますように、今回設計する建物については、もともと今回の震災であっても、柱に多少被害があったにしても、今回の新しい基準でやったものについては無被害であったということでございます。

説明会でもあくまでもリスクはないとは言いませんということは、東京都もはっきり言っておりますけれども、倒れるような構造でやるのではないということで話しておりますので、倒れることを想定して、南側に最初から側道をとるというような計画は私どもはとっていないというものでございます。

◆木下 委員 きのうNNNが原発についての検証の番組をやっていたんですけれども、それを見ても、つまり安全神話というのは崩れ去ったわけですね。保安院ですか、さんざん安全だ、安全だと言ってきたわけですよ。しかも、国会でもいろいろ指摘されていた。鉄柱が倒れることについて考慮していないじゃないとか、あるいは九世紀にあった大地震、それについての痕跡等も指摘した人もいたけれども、それは大丈夫だといって、ああなったわけです。

そういったことで、まずそんなに簡単に世田谷区は精査もしないで信じていいのかという問題があるし、それから、先ほど本会議でも答弁があったけれども、日影の影



響だけでやっているんですというけれども、これはうそですよ。つまり環境側道というのは、日影等と書いてあって、必ずしも日影だけじゃないですよ。その証拠に、世田谷区がやった喜多見から狛江までの小田急線の高架事業の場合には、南側にも当時は環境側道としてとったわけです。そういった意味から考えると、本当に環境側道を南側にとらないでいいのかという問題と、それから、そもそも六メートルというのは、専門家に言わせると、これは小さ過ぎると。せめて十二メートル以上とらないと、景観上もいろんな安全も保てないんだということまで言われているわけです。

この側道の問題というのは、環境の配慮とか、安全性の配慮とか、いろんなことを考えてとった場合には、これは都心部では工事費にはね返ってくるわけです。高架、地下を比較する場合にも、当然側道をとるかとらないかによって事業費が変わってくるわけです。先ほど事業費は変わらない範囲でどうのこうのと言ったけれども、そんなことはまずわからないじゃないですか。

三・一一のあれだけの地震があって、しかも安全だと言われている新幹線の高架橋が崩壊しているわけです。これについては、マグニチュード九ではあったけれども、直下型ではなかったために、内陸部にはそれほどの揺れは来ていないはずですよ。そういった中でもあれだけ崩壊している。そういったことについて、直下型の東京の地震と比べた場合にどうなのかとか、それから、実際にもう全部補強してあったというふうに思われていた新幹線でさえ補強していないことがたくさんあったわけですよ。ましてをや京王線なんかやっていないところがあると思うんです。そういうのを全部事業者の言うことをうのみにして、それで側道担当の世田谷区がそのまま設計をするということ自体がおかしいんじゃないですか。そういうことを考慮していない。

今度の区長の指示もあるけれども、そういう疑問について丁寧に答えろと言っているけれども、きょうの答え方なんて全然答えていないじゃないですか。安全性について精査したんですか。世田谷区としてこれからするつもりはあるんですか。

◆ 菅沼 委員 木下さんが、説明会をやって、側道のは参考意見ですから、事業主は東京都と京王ですから、それだけじゃなくて、広い議論を聞いていただきたいというふうに思います。

◆ 木下 委員 今の発言はおかしな発言ですね。これだけ大きな事業であるにもかかわらず、この委員会にきちっとした都市計画案についての説明もないし、東京都から呼んでくるという話もいまだに実現していないわけです。説明責任を果たすということが、区長も求めていることだし、積算根拠についても示せと言っているわけですよ。そういったことについていまだに実現していない中で、この委員会が開かれた以上、今度の都市計画案、しかも世田谷区は側道の設計者なわけですよ。そういったことについてきちっとただすことは当たり前のことじゃないですか。そうしたら、この委員会をつくっている意味がないですよ。ですから、ほかの方、まず質問してくださいよ。幅広くやっていただきたいというので、後でまたやりますから、どうぞ。

◆ 大庭 委員 僕は木下さんの話をずっと伺っていて、そういう考え方もあるのかなと思ったんですけども、木下委員に僕が伺いたいのは、一体どうしようとしているのか。つまり、ここで議論できることと、それから、ここで木下さんが主張されても、理事者側が答弁できる範囲のことと、できないこととか、いろいろありますよ。意見とか、考え方とか、けしからぬとかということを使うのは、当然委員会であるんだろうと思うんだけど、どうされたいのか、お話の結論が私は見えないんですよ。

何でそう言っているのか、何を主張しているのか、何を聞き出そうとしているのか、その辺がわかるように、もうちょっと話をまとめていただければ、僕もわかるかなと思うんだけど、一方的にあれがけしからぬ、これがけしからぬという形ですずっと言っているような形がして、それだけだと、意見だけの証明に終わってしまうのかなと。真実の追及なり——真実の追及って裁判じゃありませんけれども、よりこの計画についてわかることについては、協力することはやぶさかではないんですけども、

その辺をもうちょっと詳しくというか、どうされたいんですか。ずっと言っている、とうとうと話が續くんですけれども。

◆木下 委員 だから、皆さん、それぞれ疑問点について質問されればいいじゃないですか。私は総論を先ほど申し上げたのであって、もっと細かくいろいろと聞きただしたいことはたくさんありますよ。

○高久 委員長 今回の報告事項の開催状況についての質疑ということですので、基本的には開催状況を中心とした説明を話し合ってくださいというのが、この場での大きな質疑、回答という形になるかと思いますので……。

◆大庭 委員 それだったら、もう話が終わっているわけであって、さりとて、やはりこれは大きな事業であることには間違いのないから、いろんなことを委員が知りたい、またはこういう説明会をきっかけにしていろんなわからないことをわかっていきたいという気持ちはあるんです。説明会の状況を説明されても、そんなのは説明会の中身とか、または説明が行われた中での中身のさらに追及ということは、やっぱりかかってくるんだらうと思うんだけど、どうも聞いていると、要するに東京都側が情報を握っているということからすると、今現在の情報の中では、高いの、安い、安全だ、安全じゃない、そういう客観的な材料を……。

だから、僕は木下さんに言いたいのは、出してくれというふうには言え、それが出た段階で僕らもそれを見ながら、安全だとか、新幹線が本当に壊れてしまったのか、それとも違うところで壊れてしまったのか。その辺も含めて、木下さんの一方的な情報源で我々は議論するということは、僕はちょっと無理だと思うんです。ですから、もっと客観的な情報を出してくれということを行っているんでしょうけれども、木下さんのお話をかりれば、東京都は出してこないという状況の中では、僕はこれ以上は議論はできないような感じがするんです。

◆木下 委員 側道設計の権限は世田谷区が持っているんですよ。それにもかかわらず、今までさんざん東京都からちゃんと情報をとれと言ってきたにもかかわらず、また基礎調査の報告書ぐらいはとってきて、ここの委員にも配れというようなことを言っているにもかかわらず、そういったものは提出されていない。積算根拠についても向こうの信じるしかないということを前はずっと言ってきたわけですよ。今回初めて区長が積算根拠についてもきちっと求めていくと、そういったことを言っているわけですよ。だから、そういったものも含めて、きちっと精査した上での説明会であれば、それはそれで今回開いてもよかったでしょうけれども、そういうものも手にしないで設計をしたことについて、それでいいのかということをおさんざん聞いているんですけれども、それはいいんだということでもいいんですか。どうなんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今お話しただいておりますように、今回私ども、この開催状況の報告ということでございますけれども、その中でどういう内容のご質疑があったかということについては、やはり委員の先生方がいろいろご興味があるということでございますので、お答えさせていただいているというものでございます。

今ご指摘いただいておりますように、側道の計画について世田谷区はこれでいいのかというお話でございますが、これについては、関係区市も一緒にあわせて今まで協議している中で、鉄道の構造形式は東京都が責任を持ってきちんとやっているというものの中で、私どもはそれを受けて、私どもで決めるべき必要な都市計画を決めてきているというものでございます。

◆中里 委員 副委員長ということではなくて、委員としてちょっと質問しますけれども、先ほど木下さんの質問の中でもあった、震災との関係で、私も説明会へ行きましたけれども、東京都が土木学会の報告というのを表紙だけ示して、大丈夫なんだという説明がありました。先ほど広く議論した事実を皆さんよく確認して情報共有して

いきたいというお話もあったので、ぜひその土木学会の報告がどういうものなのかとか、東北新幹線の被害が出ているという話も木下さんから何度も出ていますけれども、そういった状況が実際どうなのかとか、そういった情報をこの委員会に出していただいて、それでその問題についても私は少し議論したいと思うんですけれども、いかがでしょうか。情報提供してほしいということで。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今、委員のご意見としてまず承ります。ただ、一般的に今土木学会とか、こちらの学会の報告書は、インターネットのホームページで普通にとれるようになっているものなので、これをあえて焼いて皆様にお配りすべきものなのかというところがちょっと判断があるところなので、そこはまたご相談させていただきたいと思っております。

◆大庭 委員 僕は、その土木学会がこういうある種、危険性を指示しているということと、それから、構造物をさらに強化するというのは、手続的な面についてをちょっと伺いたいと思うんです。つまり、もし危険性があったとして、強化する部分についてはいいのかもしれない。でも、土木学会じゃなくて、ちょっと話が変わりますけれども、例えば保育園の場合ですと、首都圏だといろんな意味でもっと緩和してくれという意見が出ているんですけれども、国はやっぱりそれを認めないわけです。

つまりどういうことかということ、要するに一つの手続に沿って、例えば何とか学会とか、または国土交通省の何とか委員会を通じてこれを強化すべきだという形になって、それが法的な記載になって、それで遵守すべきような形になっていくというのが段取りだと思えます。それを外れて、例えばどこかのところで、橋梁について、お金がないからもっと簡単につくってもいいよと。地域の土木系の専門家たちが、これは軽くつくってもいいよという意見書を出して、法とは関係なく軽くつくってしまったということになると、強くするほうにはいいんですけれども、もうちょっと緩くやってもいいよということ、ある見識を持っている方々が言ったところで、そ

のとおり行政はできないでしょうということを僕は言いたいんです。

そこはややこしいんですけれども、つまり、強くする分についてはすぐやったほうがいいと我々は思うんだけど、でも、手続的にいくと、土木学会というのは民間の団体です。それが国家の団体みたいなところで認証されて、それで意見書が出て、それが法令で加味されて、それで遵守義務を負うというふうに多分なっているんじゃないかと思うんです。ですから、強くする分についてはいいのかなと思うけれども、逆に民間のそういう団体が、もっと緩くしてもいいよ、緩くしてもいいよということになって、じゃ、区なり、東京都、地方自治体がそれに乗かって先取りしてやるということは、僕はあり得るのかなということなので、その辺の手続というのはどうなっているの。

あなた方はいわゆる手続屋さんでしょう。要するに役人というのは手続屋さんなんだから、もちろん手続屋さんに対して、こういう手続ばかりやってはいけないよと言うのは、政治の一つの役割だと思うので、意見を言うことはいいと思うんだけど、建築学会というところが意見を言うのはいいだろうし、当たっていることもあるだろうと思うんだけど、だからといって、この計画にどうはね返ってくるのという関係性がわからないんです。一つの意見としてはあるんだろうと思うんだけど、それが法にのっとったような形にならないとできないでしょうということを僕は確認したいんですけれども、言っていることわかりますか。

◎渡辺 交通政策担当部長 委員おっしゃる話を建築の部分で当てはめると、建築については建築基準法というのがございまして、基準法の中に安全規定があります。その基準を守らないと建築の許可はおりない、つまり建てられないということになっています。少なくともその基準に合わないと安全性は確保できないということになっておりますので、建築の場合ですとあり得ない話ですし、また、土木構造物につきましても承認をとってやっていくやり方になります。そういった公の基準、特に国が関

与する公の基準に基づく設計を行って構造物を建てるということになってきていますので、この安全については、いわゆる基準に基づいてしっかりやるという大前提に立っています。

委員言われるように、緩めるというようなことはなくて、むしろこれまでの経験からいきますと、阪神・淡路におきましては、建築基準法は五十六年に大きな改正がありましたけれども、その基準に基づいて建っているものについては、おおむね安全性は確認ができたというようなところで、そういう経験をもとに確認をされた中でやってきています。土木構造物についても安全というのは絶対的な部分になりますので、緩めるというようなお話はまずないかというふうに思います。

◆大庭 委員 素人なので、民間的な感覚からいくと、この京王線の例えば高架の構造物の強度というのは、今ある小田急線と同等もしくは同等以上かどうか。同等以下ということはないんですよね。

◎渡辺 交通政策担当部長 私も聞いている話ですけれども、現在の基準というのは、平成十一年にこういった土木構造物の耐震の基準がございまして、その基準に基づいて設計を行い、構造物を建てているということになってきております。この基準でやった場合については、今回の東北の大震災がありましたけれども、この場合においても同等以上の耐力を有しているということで、安全性については特に支障ないという東京都の説明会の中での見解もございます。また、土木学会等で示している報告の中でも、そういうことをレポートの中で報告がされているということもございますので、少なくとも今後建てる構造物については、最新の基準に基づき、安全性をきちっと確保できるような設計あるいは建設を行っていくということもございます。

先ほど並木のほうから申し上げたのは、今後、国のほうでこういった三・一一の大震災を踏まえて基準等の見直しがあれば、それに基づいてしっかりと対応するような

設計を行い、建築していくということでございますので、そういうご理解をいただきたいと思えます。

◆木下 委員 三・一一の地震が起こった直後に説明会が延期されているわけです。その理由は、体育館が崩れてくるかもしれない、安全性が確保できない、あるいは停電になるかもしれない、そんなようなことで延期をしようということそのとき決めたわけです。そういうかなり深刻な未曾有の震災があったにもかかわらず、そのまま改選があった後に、つまり統一地方選のあった後に、何の合意もとらずいきなり説明会を、新しい都知事や区長のもとでもう一回公告・縦覧をやり直す形でやるというような手法が非常に問題だったと思うんです。少なくとも世田谷区としては、やはり安全性の問題についてはもっと関心を持ってよかったと思うんです。

これは何も高架だけに言っているわけじゃないですよ。地下化についてだって、これは八キロぐらいずっと特急だけ地下に行くわけです。そうすると、その間、退避坑を、この前の説明会の中では一カ所しかつくらないと言っているわけです。在来線をもし地下にした場合には、各駅ごとに駅もつくらざるを得ないわけだから、そうすると、避難もしやすいということもあるわけです。ですから、地下構造物についての安全性も含めて、やはり今回の計画は地震に対して未曾有な地震があった、それに対してどうなのかという検証ぐらいは世田谷区としても求めてよかったんじゃないですか。つまり設計をするのは、東京都が本体をやるかもしれないけれども、側道については世田谷区がやるわけだから、本体にも当然責任を持つわけです。そういう発想には全然ならなかったんですか。ただ単に東京都の言うことは全部信じると、そういうことでよろしいんですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 事業主体は東京都でございますけれども、安全性というのは、地下であれ、高架であれ、これは大前提に立っての話でございますので、私も世田谷区のほうでこの安全性について細かく確認をするというようなことはして



きておりません。あくまでもこの構造形式につきましても、東京都が決定権者ということで事業主体になってございますので、先般の説明会の中でもありましたように、地形的条件だとか、計画的条件、あるいは事業費、事業的条件など、広域的に、総合的に東京都が判断して、最適案ということで提案がされているということでございます。

世田谷区としては、この間の課題としては、多くのあかズの踏切を抱えていて、地域のまちづくり上、非常に大きな問題があるということがございましたので、このあかズの踏切を一刻も早く解消していただきたいということで、この間、東京都に働きかけをしてきてございます。これは地域の方々とも一緒に促進協議会というようなものをつくりながら一緒に取り組んできて、ここまで来たということでございますので、私ども世田谷区として、地下だから、高架だからというようなお話がありましたけれども、安全性の大前提に立っての中での私どもの受けとめでございますので、そういったところでご理解いただきたいと思っております。

◆木下 委員 三条件しか示せていないんだよね。安全性であるとか、環境条件についてはオミットしているんだよ。だけれども、三条件の中で唯一反映してくるとしたら事業費なんだよ。つまり安全性を高めたり、環境をちゃんととったりすると事業費にはね返ってくるんです。そういった観点でいくと、大震災における安全性の確保というのは事業費にはね返ってくるというのが一番大きいです。

それから、環境問題についてだってきちっと考えれば、去年小田急線の騒音訴訟で小田急は負けているわけですよ。そういった形で新しい在来線の今基準がないにもかかわらず、今度それは政府としてもつくらざるを得ないような状況に追い込まれるということにもなりつつあるわけですよ。そういった中で環境問題とか、安全性の問題について、やはり区民の生命、財産を守ると言っているんだから、世田谷区としてはその責任を持つ必要があるんじゃないですか。

だから、事業費についてはね返るということについての考え方をやっぱりきちっとしなければいけないですよ。特に笹塚と八幡山を高架を前提にしてやっていますよね。八幡山の高架、笹塚の高架の安全性だって信じているだけなわけじゃないですか。今本当にちゃんと安全なのかどうかということだってやらなければいけない。しかし、そういったことについての情報も不足しているわけですよ。できるだけ丁寧に、この前の説明会で出たような質問については答えるようにと、そういうことが区長の指示じゃないですか。そういったことにはどういうふうに答えていくおつもりなんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 繰り返しの答弁になります。申しわけございませんが、先ほど一番最初にご答弁させていただいておりますように、京王電鉄につきましても、八幡山、それから笹塚については耐震補強、柱に鋼板を巻くというもので耐震補強を図ってきている。これで安全上問題はないということでお話しているものでございます。

また、事業費につきましては、最初、私のほうで、仮に鉄道の構造形式等について国の基準等で新しいものが示されて、それに対応していくことになったとしても、東京都としては、その事業費の差額八百を超えるような補強にはならないというふうに答弁しております。ですので、私どもはそれに合わせて今側道の計画をしているというものでございます。

◆大庭 委員 今のお話の流れの中で、これは公共交通なので、これからつくるもの、つくられようとしているものと、それから現実にあるもので、日々利用を毎日しているものということを見ると、例えば三・一一以後、小田急線に対する安全性というのはどうなっているのということとか、それから東急線もそうだし、もったきついの、甲州街道の上部を走っている首都高速四号線のあれは一脚ですよ。二脚じゃなくて、真ん中に一脚あって、阪神大震災以後、首都高はかなり補強をしていると言っているんですけども、先ほどの話でいくと、平成十一年の改正があったということ

なんですけれども、二脚より一脚のほうがどう見たって危ないというか、補強力というのか、重心、安定性は悪いと思うんですけども、その三・一みたいな、またどこまで今後予想をするか。マグニチュード九というのが本当に発生してしまったんですけども、どの辺までの危険性の度合いを国は想定しているのか。マグニチュード九が首都直下で来たら、何もかもないだろうと僕は思うんですけども、その辺の世田谷にある公共交通で、要するに地震に対する安全なもの、安全性については、総点検はされたんですか。ここは公共交通の委員会だからね。いろいろ公共交通があります。いわゆる高架物です。高架になっているところ。

◎山口 道路整備部長 土木構造物の観点からということでご説明させていただきますが、阪神・淡路以降、世田谷区で管理している橋梁については総点検をしております。現在、その点検結果によって、お金がかかるものですから、順次補修なり、補強なり、あるいはかけかえなりをしているという状況です。

長大橋、世田谷区が管理する長い橋、十メートル以上の橋梁については、既にその補強工事は終わっております。その他、小さい橋について今、丸子川とかにかかるとような橋についてはやっている、そういうことを報告あるいは質疑もあったかなと思うんです。

それで、高速道路の話が出ましたけれども、三号線、四号線につきましては、さきの都市整備常任委員会でもご指摘がありましたので、耐震補強の工事は終わっております。多分記憶があると思うんですけども、柱の周囲を工事の区域にして、下まで掘って、鋼板を巻くような工事、あるいは樹脂で補強するような工事をやって、一応一本の柱ですが、阪神・淡路以降の基準に基づいて補強工事は済んでいると、こういう状況と聞いています。

鉄道につきましては、小田急線は当然新しいわけですから、そういう基準でつくってあると思います。その他、阪神・淡路以降、土木構造物について一斉に点検とかを

しまして、鉄道事業者についても、詳しくは聞いておりませんが、必要な補強工事は既に終わっているというふうには認識しています。

いずれにしても、世田谷区の管理する十メートルクラスの橋梁も、全部点検の結果、補強工事は終わっているという状況ですから、それを考えれば、鉄道橋についても、京王線、補強は終わっているというふうに考えています。

◆木下 委員 今の話でも、東北新幹線の橋が崩れているものなんか、あれはみんな大丈夫だと思っていただけでしょう。ところが、ああいうふうに崩れているわけですよ。だから、新幹線、JRでさえもそうなのだから、そうすると、今の京王線の例えば八幡山や笹塚のところについて、本当に安全なのかと、そういったことがありますよ。それから、高速道路についてだって、本当に安全なのかということだってありますよね。そういう問題が一つ。

それから、地域的にいって、この京王線のところは、甲州街道の例えば橋げたが落ちてきたりとか、あるいは交通渋滞でもうどうしようもなくなってしまったりとか、そういったときに今度、高架と高速道路の高架に挟まれることになるわけです。そういった地域についての危険性といったことについても説明会では会場から質問がありましたよね。そのときに答えたのは、東京都内にこんなところがあるのかといったときに、笹塚のところにありますと。つまり、京王線のところにしかないわけですよ。そういった極めて高架と高架に挟まれるような地域をつくってしまうということも含めて、これはどうなんですか。それは二点目ですけども、その二つの質問ですけども、いかがでしょうか。

◎山口 道路整備部長 ちょっとご質問の趣旨がよくわからないんですけども、高架が倒れるという前提の中でのご質問なのかなという気がしています。公共として、先ほど大庭委員もおっしゃったように、一定の基準というか、示方書を含めて、我々はブレークダウンしたものをつくることは間違いなくしません。だから、設計の中で、

今の基準以上、基準に沿ったものは確実につくります。

そういった状況の中で、阪神・淡路以降の基準にのっとして、補強工事が済んだ公共物である高速道路を含めて、それが倒れるという前提に我々は立っていないということをもまずご理解いただきたいと思います。倒れるという前提に立ってしまったら、もともと前提が違うということの中で、町がどうなるかということの議論というのは、まずそこはできないような気がします。

◆中里 委員 私も高速道路、首都高と京王線が高架になった場合、その挟まれるところの話を質問しようかと思っていたんですけども、私も説明会に出て、住民の方が、環境が悪くなるという趣旨だったんじゃないかと思うんですけども、そのほかにあるのかという質問がありました。これは素案のときにもやっぱりそのことは問題として住民の方から言われていて、私も地域を歩いてみると、甲州街道と京王線は確かに距離が非常に短いんです。特に代田橋から下高井戸あたりぐらいまでですか、非常に近い距離に平行して首都高と鉄道が走っている。そこで、両方高架になった場合に、挟まれたところの住環境は悪くなるということで、住民の方はこれは困るということをも私もたくさん聞いていたんです。

そういうことについて、ほかにあるのかという質問が出て、それは笹塚ですよという答弁がその場ではあったんですけども、私はお金にはかれるのかどうか、いろんな問題があると思うんですけども、住環境が高架に挟まれて困ってしまうという人たちに、やっぱりきちんと答えて、大丈夫なのか、それとも高架じゃなく地下にするとか、いろんな別な方法を考えるのか、ちょっといろいろやらなければいけないと思うんです。その問題について、何か住民の方が高架に挟まれて困る、環境が悪くなるというのに対して、きちんと納得できる答えというのが、まだ行政から出ていないと思うんですけども、それについてはいかがですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 ご説明しておりますとおり、鉄道の構造形式については、あくまで東京都が決めるものになります。ですので、今ここで話しただいていますように、それはどうなのかという話があったとしても、私どもは、そういうご意見がありましたので、きちんとその辺も答えていってくださいということを東京都に伝えるという立場でございます。

◆中里 委員 だったら、私は強くそういう意見があるんだというのを伝えてほしいと思うんです。住民が安心して住み続けられるというのが世田谷の方針としてあるわけで、その中でそういう住環境の悪化の問題について、世田谷区からきちんとそういう住民の声があるんだというのをしっかり伝えてほしいと思います。

◆木下 委員 それから、東京都が構造形式については決めるんだと言っているけれども、小田急線のと時からそうなんだけれども、世田谷区は構造形式問題にもずっとかんできたんですよ。世田谷区議会は、少なくとも一九七〇年と七三年に高速鉄道については全部地下化すべきという決議が上がっていて、それはまだ否定されていないんですよ。あとの決議はそれを否定していない。そういった中で、笹塚駅と八幡山駅の高架を固定化して、それで今回いろんな構造形式について代替案を考えたというのが今回の比較設計ですよ。これ自体に非常に問題があるということは再三指摘されてきているわけですよ。つまり、八幡山と笹塚駅を固定化してしまったら、選択肢は全線地下なんてあり得ないわけですよ。全線地下というのもやったと言っているんだけれども、必ず八幡山駅で上に上がってくる、それが前提になって比較しているわけだから、二千二百億円と三千億円というのはその比較なわけです。

笹塚駅と八幡山駅を高架を使わずに、シールドで地下にした場合には幾らかかるのかと、そういう計測をやっぱりきちっとすべきであるというのが住民の強い意見ですよ。それについては、素案のころからずっとその意見は出ているんだけれども、それ

は東京都に伝えてあるんですか。東京都に、そういう意見があるのでやってくれと、そういう話にはならないんですか。どうなんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 ちょっと最初にお話ししたいんですが、今回はこの説明会の開催状況ということでご説明しているものでございます。構造形式の適否ということでお話をしているものではございません。ただ、先ほどお話ししたように、説明会の内容でどういう説明があったのかということについてはご答弁しているものでございます。

今、委員のほうからご指摘がございますような構造形式、これについて、例えば前提条件がおかしいんじゃないのかとか、そういったことについて今回ここでお話しただいたとして、私どもが答弁できるものではないということをご理解いただきたいと思います。

また、今いただいているようなご意見については、きちんと私どもは、当然地元の自治体として、世田谷区、杉並区もそうですが、地元の声としてきちんと東京都には今まで伝えてきてございますので、それに基づいて東京都もいろいろ答弁を用意してお答えしてきているものでございます。

◆木下 委員 それで、保坂区長が積算根拠について明らかになっていないので、これは明らかにしてもらおうことを求めると、そういうふうに言ったわけですね。これはどういうふうに具体的に担保していくんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今ご紹介がありましたように、この前の議会で私ども保坂区長のほうでそういったものをきちんと求めていくという答弁をしております。これにつきましては、最初の今後のスケジュールの中で、今意見の受け付けをしている最中でございます。二十二日まで意見を受け付けて、それを取り

まとめて、そういったものもきちんと区長に報告をした上で、どういうふうな手続をするのかというのをご相談してまいりますので、そのようにご理解ください。

◆木下 委員 区長は今回の議会への招集あいさつの中で、やはり公共事業についても情報公開をきちっとさせていくんだと。だから、そのことが政策形成過程についても明らかにして、きちっと住民参加もしてやっていくんだという趣旨の表明をしているわけですよ。具体的にこの問題に当てはめていくと、つまり、積算根拠も示さない形で、世田谷区長が意見を言うことさえ、はっきり言ってできないわけですよ。そういう説明状況だったわけですし、説明会で非常に不十分な説明しかされていない。

それから、八幡山と笹塚の固定という問題だって、これは前からずっとそれでいいのかという話になってきているわけですよ。にもかかわらず、そのことについてもずっとそれはスルーされてきているわけだけれども、少なくとも、区長の言った積算根拠について明らかにしろというのは、それはない場合に区長だって意見を言えないんじゃないですか。どうですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今私がお説明したとおりでございまして、都市計画審議会等に区長のほうがこれからこの東京都市計画についても、地元の自治体として意見を求められるというものでございます。ですので、意見書、こういったものを整理して、こういう意見が区民の皆様から上がっていますというのを報告するときに、あわせてどういう形で資料の開示等を求めていくのかということをご相談させていただきますというふうに答弁しております。

◆木下 委員 笹塚と八幡山駅を固定した上での比較設計というのは、例えば世田谷区の庁舎の建てかえ問題がありましたよ。そのときに壊す案と修復する案とあって、あのときの委員会の結論は、全部壊してしまったほうが安上がりだという結論だったわけです。修復よりも壊してやったほうがそれは有利であるという結論も出たわけで



すよね。

そういった意味では、笹塚駅や八幡山駅、もう四十年も前につくったものについて、これを壊した場合どうなるのかと。使わないで全部シールドでやった場合どうなるのかと。非常に常識的な範囲で、それも比較設計もしないで、最適案が高架と地下の併用方式でございますということ自体が、これはやっぱりおかしい話ですよ。そういうことはずっと話題になってきて、こんな単純明快、わかりやすい話なのに、これについての是正も求めないんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 私のほうで答弁させていただきます。

先ほど来、木下委員から、区民の声を伝えていないのかと、伝えているにもかかわらず、こういう構造形式の前提でやってはいかがなものかというご指摘でございますが、東京都、私ども地元自治体もそうです。区民の声からも直に受けている。その中で、現在の笹塚駅と八幡山駅を残してやるのかどうなのかということも議論していると思います。その中で、今回説明会でもご説明しておりますが、八幡山駅についてはもう耐震補強が終わっている。笹塚については、もうすぐ完了しますということでございます。それで、適正に維持管理されているものについては、使っていくのが有効であるということでご答弁をしている。それは、区民の方に言われていることに対して答弁をしているというものでございます。

また、八幡山の駅を壊して全線地下にしてしまったほうがいいんじゃないかという議論については、当然今走っている鉄道は運行させたまま工事をしなければならないということをご説明しています。そうしますと、下北沢のように地面を走っているところの地下を掘るというわけではなくて、鉄道のライン構造物を走っているものを生かして、その下に鉄道を掘るということになります。なおかつ地下の駅を縦型に掘ってくるということになると、その柱、はり、そういったものを仮設できっちり受けたまま工事をしなければならないということになります。そういったものに物すごくお

金がかかるということで、これは残したほうが事業費としてもいいんだということ、聞かれている質問に対して、答弁しているというふうに理解しております。

◆山口 委員 先ほどから木下委員も細かくご質問されていますけれども、区のほうはそういうことも伝えていないのか云々ということですが、しっかりと答弁の中で区の住民の意見として東京都に伝えたと。それで、東京都から十分な答弁が戻ってきていないかもしれませんけれども、区の中で答えられる限界って、今まで言ってきたことだと思うんです。区長の答弁のお話もありましたけれども、十分説明されて、今後、都市計画の審議会等々でということもおっしゃっていますし、木下さんは違った角度の質問があって、されるのかもしれないですけども、それ以上の答弁というのは、もう十分出てこないと思うので、僕らはそれで理解していますので、違うことがあるんだったら質問していただいても構わないですけども、議事進行していただきたいなと思います。

○高久 委員長 木下委員、今、違う意見であればまたお願いしたいんですが、同じ意見であれば、いろいろ言っていると思うんですが、よろしいでしょうか。その上で、木下委員、お願いします。

◆木下 委員 ちょっとここを聞いておきたいんですけども、連続立体交差化予定区間(連立工事区間)が七・一キロメートル、複々線化予定区間(線増工事区間)が八・三キロメートルと書いてありますけれども、その上に都市計画変更区間が約八・〇キロメートルと書いてあるんですよね。この違いは何ですか。変更区間は正確には何キロなんですか。

つまり、都市計画変更区間と工事区間の数値が違うんですよ。つまり、今回は都市計画変更するんですよね。それに対してアセスがかかっているわけです。そうすると、この約八・〇キロメートルと書いてあるけれども、この微妙なところが非常に問題な

んです。八・〇キロメートルを超えると国のアセスになる。それ以下だと、東京都のアセスをやる。東京都のアセスのほうでは、代替案についてもやれるような方式にはなっているわけですよ。国のアセスはいまだにそれはとっていない。すごく微妙なところなんですけれども、これは都市計画変更区間というのは正確には何キロですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 あくまで約八キロということでお示しているものなので、その端数については、出ているものではないです。

◆木下 委員 すごく微妙なんですね。そういう微妙なところに約八・〇キロメートルと書いてあるのは、非常に問題だと思うんですよ。つまり、初めは、連立工事化は七・一キロですから、これは東京都のアセスでやるべき話であるとも思うんです。しかも今回の事業というのは、複々線と連立事業を別々にやることを前提にして都市計画案が決まっている、そうじゃないですか。

連立事業の調査報告書というのがあるわけですよ。それは情報開示の中で積算根拠については、全部真っ黒で消されているけれども、ほかの部分で見れるところがある。その中に、今回の都市計画の前提条件として、一挙に複々線とそれから在来線の連立事業を一緒にやるということは想定していないんですよ。別々にやることが保障される形で組み立てるというふうになっているんですよ。その辺についてのご理解はいかがですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 これは鉄道事業者のほうの判断と考えます。

◆木下 委員 いや、鉄道事業者の判断ではなくて、東京都が調査を行う、その調査の仕様書の中にそう書かれているわけです。つまり、在来線の連立事業と複々線事業を切り分けてできるような形にしてあるんですよ。普通でしたら、線増連続立体交差事業だから、一緒にやることを考えてこれは調査に入るはずなんです。それが一緒に

はないということを前提にして調査に入っている。このことについては、世田谷区としてはどういう見解を持っていますか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 一体でやるべきか、分けてやるべきかということについては、それぞれの都市計画決定権者の判断だと思います。やるべきだとおっしゃっているのは、木下委員のご意見と承ります。

◆木下 委員 やるべきだとか、やるべきじゃないとか、そういうことじゃなくて、調査の段階でそういう前提条件のもとに、ちょうど八幡山と笹塚駅をそのまま使うんだと、そういうのと同じような前提条件として、四線を一緒にやる計画で考えないと。つまり、分けてやれる形で組み立てるんだと、そういう前提条件をとっているんですよ。そのことは認識がありましたか。

◆[菅沼](#) 委員 説明から外れています。

◆木下 委員 いや、そんなことはない。大事なことだよ。

◆[菅沼](#) 委員 小田急のときもずっとそういうことを言って、まちづくりがああじゃない、こうじゃないと言って、結構皆さん、きちんとなってきたじゃない。小田急が終わったら、今度京王で同じことを言っているじゃない。ずっと中身が同じじゃない。

◆木下 委員 それは価値判断の問題だよ。だから、聞いていることを答えてくださいよ。今のは大事なところですよ。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今回の説明会の中でも、前提条件として、一緒にやるべきではないんですかという話が出ている中で、東京都、これは今あるまづ連続立体交差事業を先にやって踏切解消をします。その後に、今回の線増線につい

ては、その時点で検討してまいります。その状況を見て検討してまいりますということで、お話をしているということで、その中でも分離型でそれぞれ工事ができるように検討しているという事実は認めてございます。

◆木下 委員 都市計画を立案するときに、あらかじめ間違いにできるようにという前提条件を置いて都市計画案を組み立てるということ自体がおかしいんじゃないですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 それはあくまで事業をどうするかということで答弁もしてございます。ですので、今お話しいただいているのは木下委員の意見ということでございます。

◆木下 委員 これは法律に基づいて大事なことから言っているんです。つまり都市計画の設計をするときに、それがいつやるかと事業化まで含めて始めから議論しているわけですよ。事業化の便宜に合わせて、つまり都市計画変更の仕様をあらかじめ定めている。そういう問題だということについて、これを改めて指摘しておきます。これはすごく大きな問題ですから。

それから、さっきの八・〇キロメートルの問題、これは正確な数字を出してください。これは東京都がこのアセスをやるのか、国がアセスをやるのかというのは法律が全然違うわけですから、その点もあります。

それから、今回は笹塚駅から八幡山駅というのが、もともとはそこの調査ということで一九八七年と八八年の小田急のときと一緒にやった調査では、そのレベルで上北沢までしかやっていなかったけれども、今度はつつじヶ丘について——つつじヶ丘までの調査をやりますというんじゃないですよ。初め八幡山まで事前採択されたので、それをやるついでにつつじヶ丘までやりましたと。それで調査報告書ができています。そうすると、キロ数も非常に問題になってくるわけです。八・〇以上にクリ

アするためにそうやったという問題もある。だから、そういった問題についてもきちっと精査をしていかなければわからない。そういったことは調査報告書の中にも片りんが出てくるわけだから、少なくともこの委員の間にはそういった調査報告書もお配りになって、それで問題点についてきちっと精査していくと、そういったことが必要だと思うんですよ。これは委員長、副委員長も、ぜひ調査報告書については、東京都のほうは一部は非開示にしていますけれども、ある程度は出してきているわけですよ。そういったものもちゃんと手元に置いて、問題点をきちっと議論できるようにしていただきたいと思うんですよ。

それから、アセスですけれども、交差道路については一切やっていないんですよ。これは連立事業調査の中でも総合アセスをやるというふうに書いてあって、それで、この前の答弁でも、道路についてはそれぞれやるときにやっていきますというふうに言っているんだけど、そもそもが調査の中では全体七本の都市計画道路、それから二十五本の踏切、それについてあけて、それから千歳烏山駅と、それから明大前については広場を都市計画決定していくということについても書かれているわけですよ。その問題とアセスについて鉄道だけでやると、その辺についてはどうなんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 どうなんですかということでございますけれども、今回、私どもはあくまでも一定の基準のもとにそれぞれの手続を進めているというものでございます。その中で、今ご答弁があったという話がありましたけれども、まず、今回、環境アセスメント、環境影響評価法の手続に当たっていますのは鉄道でございます。これについてきちんと環境影響評価法に基づく手続をしているというものでございます。その他のものにつきましては、答弁したとおりでございます。それぞれ、その都度その都度、その事業を行うに当たって、きちんと評価をして、お示しして、意見を聞いていくというふうな手続になります。

◆木下 委員 ちょっとこれからの手続について聞いておきますけれども、区長がこの都市計画案及び環境アセスについて意見を東京都にこれから出すことになるわけですね。その期限というか、法律上は何カ月以内にやらなければいけない。大体このくらいにやるんだと、そういうことについて、まずお聞きしたいのですが、それはいかがですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 いつまでにというよりは、これについては、東京都が都市計画審議会に諮るときに、法律に基づいて地元自治体の意見を求めることになっております。ですので、そこに報告するまでに地元自治体の意見として、私どもも世田谷区の都市計画審議会の中でこういうふうな区長の意見を出してまいりますということをお諮りして、出していくというものでございます。そのスケジュールについては、まだ東京都も今環境アセスメントの作業を進めている最中ですので、具体的にいつというのは決まっております。

◆木下 委員 今までの慣例ですと、それは大体何カ月間ぐらいの間に出すことになっているんですか。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 都市計画の事業それぞれによって違いますので、一概にいつということは申し上げられません。

◆中里 委員 木下さんとのやりとりで、鉄道と道路のアセスが別々だと、それは今までのいろんな仕組みの中でそうになっているというお話ですけれども、私もこの鉄道の連立事業そのものが道路事業の一環としてやられていると。七本の都市計画道路を通すという話とセットになっていると。しかも今回は三本同時に事業化もしたいという話になっているという中で、やっぱり道路との総合的なアセスというのは必要だと思うんです。今そういうふうになっていないからやらないというお話ですけれども、

私はこれは必要なので、ぜひやるようにその仕組みを変えることも含めて、ぜひ区としていろいろ努力していただきたいと思うんですけれども、いかがですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 先ほど並木がお答えしたとおりなんですけれども、いわゆる環境アセスについて総合的にやるべきだというお話なんですけれども、あくまでも我々は法令、条例に基づいてやっているということになりますので、それぞれの基準に当てはめて、おのこの事業に対して適用されるのであれば、それを適用しながらやっていくというような立場でございます。今回については、連立事業が対象になるということで、まずこれについてのアセスメントを実施の上、都市計画と並行してやっているということでございます。

これについて、区のほうからそういうような適用ができるような申し入れをしろというようなお話ですけれども、これは一律に全国的に同じ基準の中でやってございますので、そういう法令、基準に基づいて我々はやっていくべきものというふうに考えてございます。また、世田谷区においては、環境基本条例の中で、環境配慮要請制度というのがございますので、そういう国の法令等よりも、もう少しきめ細かな観点の中でやるという制度もございますので、そういう中でトータルで見ていただきたいというふうに思います。

◆中里 委員 国の基準より下げるということではなくて、国の基準よりもより住環境を高めていくという観点から、複合的なアセス、総合的なアセスを進めていくべきだということを自治体から発信していくのは私は重要だと思うんです。国の制度だからできないじゃなくて、世田谷から変えていこうというのが区長も言っていることだし、実際に被害をこうむるのは住民なわけです。この大きな都市計画道路を通れば、交通量もふえるし、そのことによって、騒音や排気ガスの問題なども必ず出てくる問題ですから、これはやはり住民の生活を守るという見地に立ってぜひ世田谷から国に



物を言っていくというようなことをぜひ行っていただきたい。これは意見として言うておきます。

◆木下 委員 先ほど中里副委員長の質問に答えて、全国的に今一律にこうやっているからとおっしゃったけれども、都市の中における、これだけ二十五本もの踏切を一挙に解決し、そして七本もの都市計画道路を一挙に通そうという意図を持ってやられる事業というのはそうはないわけですよ。世田谷区長は熊本区長るときから開かずの踏切解消協議会の会長をやってきたと思うんですよ。連立事業の促進のほうの会長をやってきたわけですね。そうすると、やっぱり東京都内における連立事業のあり方について、非常に責任を持たなければいけないと思うんです。連立事業調査の中では、少なくとも総合アセスをやりなさいと言っている。しかし、その総合アセスが、今回非常におざなりのものでしかなかったです。だけれども、その中でアセスは具体的に今後、事業化の中でやっていくものと思われるという、これは完全に逃げなんですよ。

本来はこれは道路事業なわけですよ。道路事業で、まさに道路予算が使われて鉄道の立体化をする。そのために道路の単純立体化の積算と、それから、鉄道の連続立体とどっちが高いか、安いかを比較もしているんですよ。おもしろいことに京王線の場合は単純立体をやったほうが安いんですよ。そういうふうに書いてありますよ。にもかかわらず連続立体をやるということにしているわけ。ということは、まさに道路事業として特別なお金も使って、これを連立でやろうとしているわけですよ。

そうすると、世田谷の北側の、北西部の環境に非常に大きな影響を与える都市施設のあり方について、国のアセスをやるんだったら、そういうものとしてアセスをやるべきですよ。これからどれだけ交通量がふえていくのかとか、周辺の町の変容がどうなっていくのかとか、そういったことも含めてこの事業をとらえるべきであって、そういうふうには、世田谷区の区長が東京の連立事業の促進協議会の会長をやっている以上は、事務局も副担当として世田谷区は受けているわけだから、そういったことにつ

いてもちゃんと問題を把握して、環境に非常に影響を与えやすいこの連立事業についてはアセスを総合的にやるべきだと、そういうことをきちっと言うべきだと思うんです。区長にもそのことをよく説明して相談してくださいよ。

当然これはそういうものとして、世田谷区としてもかなりお金の動く話だし、その証拠に各駅ごとにまちづくり協議会までいろいろできてやっているわけでしょう。そうすると、本当に総合的にこの計画のままでいいのかどうかということも含めてアセスをやらないと、禍根を残すことになると思うんです。そういう姿勢でやっていただけませんか。どうですか。

◎渡辺 交通政策担当部長 さきの定例会において、私どもの副区長からもご答弁させていただいたと思うんですけれども、いわゆる環境アセスの総合的な対応につきましては、おのこの事業の進捗に合わせて、これは法や条例に基づきこれまでも実施してきております。この件についても、そういった意味で適切に対処していくというふうなものであるというふうに考えておりますというふうにご答弁させていただいておりますけれども、私ども担当としてもそのように考えてございます。

◆木下 委員 説明会のときも質問があったけれども、明大前であるとか、千歳烏山の都市計画広場を世田谷区がつくろうとしているところ、これについて、二一六号線であったり、一五四号線であったり、道路との関係を一切触れていないわけですよ。一五四号線と明大前の駅前広場、それから千歳烏山と二一六号線との関係、そういったことについては総合的にアセス等もやって、今後臨むつもりですか。今まで駅前広場は駅前広場で独立してやっていたけれども、その辺はどうなんでしょう。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 今回、今ご説明しておりますのは、連続立体交差事業と複々線、あと関連側道のご説明でございますので、そういった議論、

また今の駅前広場とか、そういった都市計画道路については、また改めて別の席でご説明させていただきたいと思います。

○高久 委員長 今、木下委員、答えのほうも大分同じ意見が出てきましたので……。

◆木下 委員 今の話は、まさにまちづくりについても質問を受けているのよ。それで、あなた方も答えているわけよ。今回の説明会で非常に大事なポイントだったわけだね。これは世田谷区の立ち退かされる、つまり住宅街に住んでいる方々は、二一六号線とか一五四線、立ち退かされる立場にもあるわけですよ。その道路が通らなければ、駅前広場だって、あれだけ広いものは要らないわけだから。そういったことについて、極めて大事な論点として説明会で質問があったんだから、そのことぐらい答えてくださいよ。

◎並木 鉄道立体・街づくり調整担当課長 繰り返しの答弁になりますけれども、駅前広場の計画については、別件、都市計画の案、この前は素案でございます。それでご説明をしてきているものでございますので、今後、その案の説明会、その中で踏まえてご説明していくものと考えます。

特に今回、今議論があったんではないかというお話があるんですけども、それは関連して当然質問があるということで私どもはご答弁してきております。この委員会の中での議論をさせていただくという場では、また改めてそういった駅前広場の都市計画の案、こういうものをお示ししながらご説明させていただくものと理解しております。

○高久 委員長 今、課長のほうからご返答も大分返ってきましたし……。

◆大庭 委員 ここは理事者が答弁だから、理事者というのは役人であって、役人というのは法に基づいて、法の範囲内でしか活動できないし、当然それを超えたような

発言というのはいけないとか、してはいけないわけですよ。役人が今の法は間違っているから、けしからぬからこういうほうが良いということをやったら、この国は法治国家じゃなくなるわけです。ただし、我々政治のほうのセクターは、法を超えるような願望とか、希望とか、意見を述べることは勝手だと思うんですけども、役人にそれを法を超えたような答弁を強制とか、答えろみたいなことを言っても、それは答えられないだろうと僕は思うのです。

それで僕はちょっとお聞きしたいんですけども、現在、世田谷区の保坂区長は、連続立体推進事業の会の会長ですよ。それで、慣例でいくと、任期がことしの夏の総会ぐらいまでと言われているんでしょう。そうすると、会長というのは結構職権とか、権限はある——形だけかどうか知りませんよ。持ち回りでも、やっぱり会長というのは相当な職権を持っているんじゃないか。職権とか、緊急に臨時会を開くということだって、多分手続上は可能になっているはずだと思うんです。

もしそういうことがあるとすれば、会長の権限をフルに生かしていただいて、法を超えることに関して、要するに、そういう環境調査みたいなものというのは適正にやっている。ただし、ここだけ都市計画道路と重なっているところがあるんだったら、もうちょっと拡大してやってほしいということは、政治もしくは住民の声として上がっているということは事実なわけだから、それを、区長も実は行政のトップだから法を超えることはできないだろうけれども、また、法を超えることを言うこともなかなか難しいだろうと思う。ただ、区長が、どちらかというところ、区民の願望をかなえるような形のものを公約として挙げられて、それはどこまでできるかわかりませんが、区長以前と、区長になったら公務員ですから、行政の長ですから、そういうふうなことを果たしていただくように、僕は要望しているんじゃないかなと思うんです。

今ここで議論していても、役人ははっきり言って建前でしかこれ以上言わないですよ。できないものはできない、できることしかやらない。だから、それ以上のことを

望むのであれば、僕はぜひともここでの議論というのを区長が会長として、任期があと少ししかない中で、フルに職権を果たしていただいて、世田谷区議会のこの特別委員会でのいろいろな議論を届けてほしいというふうに僕は要望します。区長は会長なんだから、会長としての職権をぜひ果たしていただきたいということも、それは区民の代表として強く要請したいと思います。

◆木下 委員 今の大庭さんの発言だけれども、法を超えろと言うけれども、連立事業は法に基づいてやっているんじゃないですよ。つまり連立事業の仕組み自体を要綱の中でやっているんですよ。しかし、それが法との関係でどうなるのかといういろいろな解釈のあり方があります。

法の解釈の仕方だっているいろいろなわけで、つまり都市施設として、総合的な都市施設であれば、これは当然そういうものとして見なければいけないというのが都市計画法の趣旨であるというふうにも思いますし、そういうことはかなり法律的にどうなのかということだって、簡単には言えない話なんですよ。役人が言ったことがすべて法であると、そんなのは絶対主義の国家であって、私たちはまさに立法府として、法の解釈も含めて議論しなければいけないわけですよ。だから、私はそのつもりで、それを念頭に入れてずっと質疑をしているつもりですよ。何も法を超えたことをやれとか言っているわけではない。そのことは誤解ですから、よく踏まえておいていただきたいと思います。

それから、東京都に属するものであって、東京都でないとわからないという話があるいろいろなわけだから、前々からこの委員会として、前期の委員会でそれは東京都の役人にここに来ていただいて、きちんと説明をしてもらって、質疑もすると、そういう機会を設けてほしいという要請がずっとあったわけです。しかし、いまだに実現していない。しかし、今度の本会議で、区長が積算根拠も示せというふうに言っているのであるから、議会としても、やっぱり積算根拠もきちっと求めて、そしていろいろな、

例えば笹塚駅と八幡山駅を固定したこととか、それから、つつじヶ丘までやったことの法的な意味とか、そういったことについて、きちっと東京都の担当者に質問できるような機会をつくってくださいよ。前もそういう合意で要請はしているんだから、それをぜひ正副委員長にお願いいたします。よろしく申し上げます。

○高久 委員長 その点については、前回、選挙後初めてこういった委員会で公共交通等特別委員会という形で、スタッフも、委員の構成も新たになったものですから、もうしばらく協議をさせていただいた上でということをお願いさせていただきました。そういった形で説明させていただきたいというふうに私のほうでは思っております。

◆大庭 委員 木下さんに反論するわけじゃないけれども、答えるわけですけども、要するに法の解釈があるのは当然なんですよ。法の解釈があって、その解釈があって、やはりいまだったらこういうふうな解釈をすべきじゃないかということによって改正をするわけです。それは立法府の役割です。ただし、この世田谷区議会が解釈の余地があるところなのかと。つまり立法できるんですかということをお前は問うているわけです。それは都議会とか、都条例、または国法、そういうところを変えないとこの議論というのはできないんじゃないですか。そこでは解釈の余地があるから、これをこういうふうに変えようとか、または東京都のほうで解釈の余地があるから、こういうふうに変えようという議論というのは成り立って、それを実行することができるけれども、区議会というところというのは、ここではある一定の解釈のもとでしかその解釈の余地が要するにないわけですよ。だから、その辺のことを僕は申し上げている。

それから、情報公開については、さきの本会議で区長はこれまでのことについては、要するにさかのぼってまで情報公開をするということは明言しているわけです。情報公開を今後求めていくということは区長が言っているわけですから、それは区長がどういう形で実行されるかということをお前は待つしかないんじゃないですか。当然僕

自身も情報公開については、東京都が持っている情報を公開してもらいたいということは、ここで議論が先に進まないということもある。ただ、東京都は東京都のほうで情報公開についても一定の制限があるということは、区政も都政も同じなので、それは痛しかゆしのところがあるんですけれどもということなので、情報公開を求めるということは、区長もやっているわけですから、やってもらいたいと、それも僕は強く要望する。

ここでの議論というのは、国の法律のところまでの解釈というところをここで幾ら議論しても、国会議員じゃない以上は、要するに結論は出ませんよね、そういう願望でしかないですよということを暗に僕は言ったつもりでした。

◆木下 委員 私の意見についてのご意見ですので言っておきますけれども、つまり連立事業の特徴というのは、連立交差事業法であるとか、連立事業条例とか、そういうのはないんですよ。つまり連立事業というものを建運協定という形で決めて、今は国土交通省の要綱になっていますけれども、かつての省間協定です。そういった形で示されていて、そこに書いてあることについて、まずきちっと我々は把握しなければいけないと思うんです。しかし、新しくもう一回できた委員会ですから、そういったこともこの委員会で勉強しなければいけないと思います。そうでないと、法律でもないんですよ。条例にもないんですよ。

そういった中で、個々の法律や条例をどう運用するかについて、そこから連立事業という事業があって、それをそれぞれ振り分けているという形になっているわけですから、非常に端境にある問題が多い。そういったことからこそ、きちっと情報も開示していただいて、一つ一つやっていかないと、我々は当該自治体なんですから、独立を求めたり、あるいは自治についての拡充を求めたりしているこの区議会がそういうことをやらなかったら、責任を果たせないし、この委員会がそういうことをやらなかったら、責任を果たせないし、そのことを強く申し上げておきます。

◆中里 委員 私もちよっと意見なんですけれども、例えば保育園の設置で非常に土地の確保に困っていて、世田谷区は国に対して土地の提供を求めて、それを実現しました。あれを求めていた時点では、国の中でそういうものを提供するという仕組みはたしかなかったと思うんです。だから、私は住民の強い要求があって、自治体が国なり都なりにいろんなことを要求していくというのは、私はある話だと思うんです。法律に合っていないというか、明らかに法律違反な無茶な要求をしているというのであれば別ですけれども、そうではなくて、正当な住民の要求であったり、議会の議論を国や都に伝えてほしいというのは、これは全く正当な行為なんじゃないかと私は思います。

◆大庭 委員 私のことをもし言ったのなら、それは曲解で、僕はその前に、区長が協会の会長でもあるんだから、それで選挙で選ばれた人でもあるんだから、ここでの意見というか考え方については、その場所を通じてちゃんと伝えてくださいね、主張したらどうですかということを行っているわけであって、それをいけないとは一言も言っていないわけです。政治はそういうことを陳情なり、国に対して働きかけ、都に対して働きかけ、もしくは行政の長であっても、その行政の長の会議とか、いろんな政治の場面で、世田谷区民の主張をすることはやぶさかではないし、どんどんやってくださいということを申し上げたので、私がそういうことを変なことを言っているみたいに曲解されるのは私は心外ですから。

◆中里 委員 今の話について。私は保育園の話为例に出したのは、これは保育の所管が要請を出しているんですということを議会で答弁していたんですけれども、これは役所としてやっていたと思うんです。区長だからできるという話では私はないんじゃないかなということを一言言いたかっただけです。



○高久 委員長 大分議論が大きくそれてきたところもありますので、今回開催状況についての話をやっているわけですので……。

◆[菅沼](#) 委員 僕もさっき、この委員会で東京都のほうに勉強会をという話がありましたけれども、うちのほうは一回会派のほうできちんと勉強会をしたいというふうに思っていますので、よろしく願いいたします。それからにしてください。

◆木下 委員 これは意見として申し上げておきますけれども、今度の説明会の中で、複々線事業について、京王電鉄自身が余りやる気がないということを専門誌の中に書かれていたと、社長みずからそういう表明をしていたと、そういうことが問題にされて、一体どうなんだという話があったわけです。

既に特特法という特定都市鉄道整備促進特別措置法の中で、十円値上げをして、長大化で済ませてしまったんです。複々線をやると言いながら、長大化にして一応済ませた。混雑緩和については、一応の結論を見たということに対して、今度複々線と、それから連立事業とをまた一緒にやるというので、それが二千二百億円だと言っているわけです。

そうなると、例えば複々線をやらないとすれば、そのお金は余るわけだから、今の在来線を例えば地下にして、多少駅をつくらないよりもお金はかかるにしても、両方の事業を一遍にやるよりはお金はかからないわけです。しかも、上に緑道ができて、帰宅困難者なんかの避難路にもなるし、それから、そもそも戦後初めてというか、戦前からあった東京の都市計画は、グリーンベルトをつくって、そこから川で両側に緑道を都心に延ばしていくという計画だったわけですよ。であるならば、鉄道を地下にするときに、せめて緑道にしていくと、そういったことが今の時代に求められているんじゃないか。そういったこともきちっと当該の世田谷区としては考えなければいけないし、この委員会でもそういうことも含めて議論をしていかないと、区民に何やっ

ているんだと言われるよということを最後に申し上げて、終わります。

-----

○高久 委員長 (2)その他でございますが、ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

-----

○高久 委員長 次に、閉会中の特定事件審査（調査）事項についてお諮りいたします。

1. 交通機関対策について
2. 外かく環状道路について

とすることにご異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○高久 委員長 ご異議なしと認め、そのように決定いたします。

-----

○高久 委員長 次に、次回委員会の開催についてであります。ちょっと先になりますが、九月七日水曜日午前十時から開催予定としたいと思っておりますが、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、九月七日水曜日午前十時から開催予定とすることにいたします。

-----

○高久 委員長 そのほかございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○高久 委員長 特にないようですので、以上で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。

午前十一時二十九分散会

---

署名

公共交通機関対策等特別委員会

委員長