

第 1 6 2 回

杉並区都市計画審議会議事録

平成 2 4 年(2012 年) 5 月 1 5 日(火)

議 事 録

会議名		第162回杉並区都市計画審議会
日 時		平成24(2012)年5月15日(火)午前10時00分～午後0時25分
出席者	委 員	〔学識経験者〕 黒川・村上・中井・金子・関口 〔区 民〕 阿部・徳田・上野・松枝・小國・大原 〔区議会議員〕 堀部・山本(ひ)・奥山・浅井・富田・ 齊藤 〔関係行政機関〕 荒井・櫻木
	説明員 (区)	〔政策経営部〕 企画課長 〔危機管理室〕 防災課長 〔都市整備部〕 都市整備部長、まちづくり担当部長、 都市再生担当部長、土木担当部長、 都市計画課長、調整担当課長、鉄道立体担当課長、 住宅課長、まちづくり推進課長、 地区整備担当課長、都市再生担当課長、 建築課長、土木管理課長、道路区域整備担当課長、 土木計画課長、交通対策課長、 特命事項担当副参事、みどり公園課長、 杉並土木事務所長 〔環 境 部〕 環境部長、環境課長
傍聴	申 請	2名
	結 果	2名
配布資料		郵送分 第162回杉並区都市計画審議会次第 配布資料一覧 〔審議事項〕 ・東京都市計画都市高速鉄道の変更(第10号線)[東京都決定] 議案書、参考資料 〔報告事項〕 ・杉並区まちづくり基本方針(都市計画マスタープラン)の改定につ いて 参考資料 当日配布資料なし
議事次第		1. 委員委嘱等の紹介 2. 都市整備部長挨拶 3. 審議会成立の報告 4. 座長の決定 5. 会長の互選 6. 会長挨拶 7. 開会宣言

	8．職務代理者の指名 9．議席の決定 10．署名委員の指名 11．傍聴申出の確認 12．議題の宣言 13．議事 〔審議事項〕 東京都市計画都市高速鉄道の変更(第10号線) [東京都決定] 〔報告事項〕 「杉並区まちづくり基本方針(都市計画マスタープラン)」の改定 について 14．事務局からの連絡 15．閉会の辞
--	---

発言者	発言内容
-----	------

都市計画課長	<p>それでは、本日の会議を開催いたします。</p> <p>ただいまの委嘱式で新たに 13 名の方に杉並区都市計画審議会の委員を委嘱させていただきました。継続して委員となっていた方も多くいらっしゃいますが、今回、新規に委員になっていただいた方がお二人いらっしゃいますので、ご紹介をさせていただきたいと存じます。</p> <p>初めに、区民委員として、杉並区町会連合会から推薦の委員がご交代なされまして、阿部勝利委員でございます。</p>
委員	<p>どうも、よろしくお願ひいたします。</p>
都市計画課長	<p>一言、よろしければお願ひいたします。</p>
委員	<p>私は、これで二度目の都市計画審議会の委員になります。町会連合会の副会長ということで、皆さんとの、お顔も、先生方がいっぱいいるということで、大変光栄に思っています。また、この都市計画というのは、私、10年前まで10年やりました。10年ぶりに戻ってきました。どうということかなと思って、ゆうべ12時から起きて、ちょっと見ましたところ、何のことをやっているのかなと思いましたらば、京王線を立派にするということで、結構なことだなと、こう思いながら自分で感心したところであります。きょうはどうも、何かとお世話になります。今後ともお世話になります。</p>
都市計画課長	<p>ありがとうございます。</p>

続きまして、関係行政機関の委員で杉並消防署長が人事異動によりご交代なされまして、荒井弘委員でございます。一言お願いいたします。

委員

皆さん、おはようございます。ご紹介いただきました荒井と申します。以前は三鷹におりまして、三鷹で2年間やっておりました。今回、杉並ということで、管内も広いし、抱える住民も多いということでもありますし、また、消防行政に抱える課題も多くありますので、やはり地域の皆様と一体となって、区民の安全・安心を図ってまいりますので、よろしく願いをしまして、あいさつとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

都市計画課長

どうもありがとうございました。どうぞ、今後ともよろしくお願いいたします。

都市整備部長

続きまして、杉並区の4月1日付人事異動によりまして、新たに着任いたしました幹事及び説明員を都市整備部長より紹介をさせていただきます。

都市整備部長の小町でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、異動に伴いました幹事を紹介させていただきます。

環境部長の井口幹事でございます。

土木担当部長の加藤幹事でございます。

都市計画課長の渡辺幹事でございます。

続いて説明員で、企画課長の白垣でございます。

防災課長の高山でございます。

調整担当課長の岡部でございます。

住宅課長の森山でございます。

地区整備担当課長、伊藤でございます。

建築課長、佐々木でございます。

土木計画課長、浅井でございます。

交通対策課長、清水でございます。

副参事（特命事項担当）石原でございます。

杉並土木事務所長、林田でございます。

環境課長、内藤でございます。

以上でございます。

それでは、私のほうから一言ごあいさつを申し上げます。

いつも当審議会にございましては、杉並区のまちづくりの課題につきまして、さまざまな角度からご審議いただき、的確なご意見をいただきまして、ありがとうございます。

先ほども区長からございましたように、基本構想が新しくできました。それに伴いまして、我々の都市分野のまちづくり分野での都市計画マスタープランの改定を今年度に予定してございます。1年間かけて早急にまとめ上げたいと思います。これにつきましては、策定の段階から当審議会にもいろいろと情報をその都度報告いたしまして、意見をいただきながら進めてまいります。今年度の最後には諮問いたしまして、答申もいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、先ほどの東電グラウンドにつきましては、1月に決定をいただきまして、その後、東京都の事業認可もいただき、4月には国庫補助金のほうの確定もいただきました。このままの予定で進みますと、夏ごろには用地の取得ができるようになってございます。どうぞよろしくお願いいたします。

これからも職員一同、当審議会の運営につきましては、一生懸命頑張りたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。これであいさつを終わらせていただきます。

都市計画課長

ありがとうございました。

続きまして、本日の会議の成立について、ご報告をいたします。本日は、篠委員、市来委員から所用のためご欠席との連絡をいただいております。現在都市計画審議会委員21名のうち19名の委員の皆様がご出席をいただいておりますので、第162回杉並区都市計画審議会は有効に成立をさせていただきます。

続きまして、杉並区都市計画審議会条例第4条第1項の規定に基づきまして、当審議会の会長を互選いただきたいと存じます。

それでは、会長の互選につきまして、会長を互選するための座長をお決めいただきたいと存じます。どなたかおられないようでしたら、先例によりまして、座長につきまして事務局からご指名をさせていただきたいと存じますが、よろしゅうございますでしょうか。

(異議なし)

都市計画課長

ありがとうございます。

それでは、大変僭越ではございますが、私からご指名をさせていただきます。区民選出委員でございます徳田委員にお願いをしたいと存じます。よろしゅうございますでしょうか。

(異議なし)

いうものはよりいいものになると思っています。それぞれの立場でご忌憚のない意見をお聞かせいただき、みんなの結果が出ればというふうに思いますので、皆さんのご協力よろしくをお願いいたします。

それでは、ただいまから、第 162 回杉並区都市計画審議会を開会いたします。

都市計画課長 続きます。都市計画審議会条例第 4 条第 3 項の規定に基づく会長職務代理者のご指名及び審議会運営規則第 4 条に基づく議席の決定を会長にお願いしたいと存じます。

会長 それでは、会長職務代理者は、前期と同じで村上委員のほうにお願いしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

委員 はい。

会長 ありがとうございます。

それでは、職務代理者は村上委員ということで決定させていただきます。次に、議席につきましては、現在お座りいただいている席をもって議席としたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(異議なし)

会長 では、現在お座りの席をもって議席とさせていただきます。

都市計画課長 どうもありがとうございました。

ただいま会長より新しい議席をお決めいただきましたので、若干お時間をいただきまして、新しい議席表を配布させていただきます。

(議席表配布)

都市計画課長 引き続きまして、本日の署名委員をご指名願います。

会長 それでは、本日の会議記録の署名委員として、富田委員にお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

次に、傍聴のことはどうなっているでしょうか。

都市計画課長 本日は 1 名の方から傍聴の申し出があり、受け付けをさせていただきます。

会長 今、傍聴人がいるということで、きょうは何も秘密にすることはないので、公開で審議したいと思います。傍聴人を入れてよろしゅうございますか。

(異議なし)

会長 それでは、どうぞ、傍聴の方。

会長 それでは、議事の宣言を事務局からお願いします。

都市計画課長 本日の議題は、審議案件が 1 件、報告案件が 1 件でございます。審議案件は、東京都市計画都市高速鉄道の変更(第 10 号線)[東京都決定]で

ございます。報告案件は、「杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）」の改定についてでございます。資料はあらかじめお送りしてございますが、お手元でございますでしょうか。よろしゅうございますか。ありがとうございます。

会長 それでは、ただいまありましたように、審議事項が1件あります。東京都市計画都市高速鉄道の変更（第10号線）[東京都決定] これについて、まず最初に資料の説明をよろしくお願いします。

鉄道立体担当課長 それでは、私から議案1につきましてご説明させていただきます。

説明に入る前に、配布資料の確認をお願いいたします。

まず、議案1「東京都市計画都市高速鉄道（第10号線）の変更（案）」の表紙には、計画書が2枚、A3判の総括図が1枚、同じくA3判の計画図3枚をとじてございます。参考資料としまして、右上に「議案1の参考資料」とあります表紙に別紙1から別紙4までの資料を添付してございます。そのほかにA4でカラー印刷、1枚の紙になっておりますが、「東京都市計画都市高速鉄道（第10号線）都市計画変更のイメージ断面図」とございます。これを参考資料としまして本日席上配布させていただいております。不備はございませんでしょうか。

それでは、ご説明させていただきます。今回の議案、東京都市計画都市高速鉄道（第10号線）の変更につきましては、東京都が都市計画決定権者となります。都市計画法第18条1項の規定によりまして、東京都から杉並区に対して意見照会がございましたので、区が回答するに当たり、当審議会のご意見を伺うものでございます。よろしくをお願いいたします。

まず、議案1をごらんいただきたいと存じます。こちらは都市計画図書で、少しわかりづらい部分もございますが、後ほど参考資料でも説明させていただきます。

都市計画の名称で「都市高速鉄道第10号線」とございますのは、京王電鉄京王線のこと、笹塚駅からつつじヶ丘駅間の構造や区域について変更を行うものでございます。

都市計画の変更理由でございますが、2枚めくっていただきますと理由が記載されてございます。京王電鉄京王線の笹塚駅から仙川駅間において、踏切による道路交通渋滞の解消及び沿線市街地の一体的なまちづくり等の推進を図ること、また、京王線の輸送改善を目的として、連続立体交差事業及び複々線化事業を実施するために既定都市計画を変更するということ

でございます。

本日、参考資料として席上配布いたしました都市計画変更のイメージ断面図をごらんください。現在の都市計画は、上段の図のように4線高架方式で、昭和44年に決定されてございます。その既定の都市計画を、下段に示す2線高架2線地下方式に変更するものでございます。東京都では構造形式について、既定の都市計画である4線高架方式、4線とも地下化する4線地下方式、2線高架2線地下の併用方式の3案について比較検討し、2線高架2線地下の併用方式を最適な構造形式として選定しております。

議案1に戻っていただきまして、もう1枚めくっていただきますと、総括図に10号線の位置が記載されてございます。地図下側の赤い線が都市高速鉄道第10号線でございます。杉並区南側の下高井戸一丁目、上高井戸一丁目付近を通過してございます。

次に、計画図が3枚ございますが、杉並区に係る部分は計画図の(その2)をごらんください。駅名が小さくてちょっと見えづらくなってございますが、引き出し線で駅名が示されております。(その2)の上段左側にあります芦花公園駅から右側の東側に進んでいただいて環八、さらに右側(東側)にある八幡山駅間の区間、それと下段左側の桜上水駅から東側の下高井戸駅の区間の一部が杉並区にかかってございます。凡例にございますように、赤で示す部分が変更により新たに都市計画区域となる部分、黄色で示す部分が廃止となる部分でございます。水色で示す部分が構造形式変更区域でございます。桜上水駅北側の赤い部分は、車庫を新たに都市計画に位置づけるため、駅付近において区域の拡幅が生じております。

次に、議案1の参考資料をごらんください。順序が前後しますが、別紙2のパンフレットのほうをごらんいただきたいと存じます。表紙を1枚めくっていただきまして、1ページ中ほどに計画の概要がございまして、1つ目の赤丸、京王電鉄京王線(都市高速鉄道第10号線)の都市計画変更が今回の議案1である東京都が決定する都市計画変更案でございます。

下段の赤丸、都市高速鉄道附属街路は、杉並区、世田谷区が決定する都市計画案で、路線数15本のうち2本を杉並区が決定するもので、この都市計画案につきましては、次回の当審議会でご審議いただく予定となっております。

3、4ページ目の計画の概要図のほうをごらんください。鉄道の都市計画変更区間は、笹塚駅からつつじヶ丘駅区間の約8キロメートルで、連続

立体交差予定区間は約 7.1 キロメートル、複々線化予定区間は約 8.3 キロメートルです。構造形式につきましては、下段の縦断図をごらんください。黒で示す在来線を赤で示すように高架方式で連続立体化することで、交差する道路の踏切を除却し、複々線化のためにふやす線増線を緑色で示すように地下方式としております。

5 ページ目をお開きください。標準横断図がございます。ちょっと薄くなっておりますが、点線で示す在来線を高架化し、線増線を地下化する 2 線高架 2 線地下の併用方式としております。

それでは、参考資料の表紙のほうをごらんください。手続の概要についてご説明いたします。

公告日、縦覧期間、意見書の提出期間につきましては、記載のとおりでございます。縦覧及び意見書提出手続が 2 回行われておりますのは、当初、第 1 回目の縦覧期間中の 3 月 16 日から説明会を予定しておりましたが、3 月 11 日の東日本大震災の影響から延期したため、5 月の説明会開催に合わせ再度手続を実施しているためでございます。

都市計画法に基づく意見書の提出先は東京都になりますが、区では当審議会でご意見をいただく際の参考資料として意見を受け付けてございます。受け付けた意見書の要旨及び区の見解は、別紙 1 をごらんください。2 回の提出期間中に提出を受けた意見書の総数は 2,335 通でした。1 通の意見書で複数の意見が記載されているため、項目別に意見の要旨を取りまとめ、区の見解を示してございます。賛成の意見が 1 通で、その他は併用方式の見直し、または地下化推進を前提とした反対意見となっております。

賛成意見の要旨は、1 の連続立体化推進に関するもので、「一刻も早く実行に向けてほしい」との意見がございました。また、反対意見は 2 から 14 までの項目に分類しておりますが、主な意見としましては、騒音、振動、景観などの環境面から、在来線を高架ではなく地下化することを求める意見、同じく地震に対する安全性の面から、同じく地下化を求める意見、環境影響評価の見直しに関する意見、住民説明会に関する意見、まちづくりに関する意見などがございました。

参考資料の表紙に戻っていただきまして、裏面をごらんください。2 番の都市計画案及び環境影響評価準備書の説明会につきましては、昨年 7 月の当審議会でもご報告させていただいております。東京都、杉並区、世田谷区、京王電鉄の共催により、記載のとおり 5 月 16 日から 25 日まで、沿

線8カ所で開催し、延べ2,088人が参加されております。

3の今後の予定でございますが、平成24年度、今年度に都市計画決定、平成25年度に都市計画事業認可を予定してございます。都市計画決定の詳細な日程は、現時点では決まっておりませんが、次回の審議会でお示しできるものと考えてございます。

最後に、添付資料の別紙3と別紙4でございますが、京王電鉄京王線の連続立体交差化及び複々線化事業は、環境影響評価対象事業であり、環境影響評価法に基づく手続も行っているため、参考として添付させていただいております。

別紙3は、環境影響評価準備書について提出された主な意見の概要と都市計画決定権者である東京都の見解が示されております。

別紙4は、杉並区環境清掃審議会からの意見を踏まえ、都知事あてに提出した区長意見でございます。

以上、説明が長くなりましたが、杉並区といたしましても、今回の計画で東京都が併用方式を選定したことは適切と考えておきまして、連続立体交差事業の早期実現を図り、あわせて沿線のまちづくりを推進していきたいと考えてございますので、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

以上でございます。

会長

どうもありがとうございました。

それでは、どうぞご意見、ご質問があれば、

では、委員、それから委員。

委員

本件の理解を深め、かつ、的確に判断し結論を出すために伺ってまいります。

最初に、基本的なことを伺います。都市計画審議会とは何ぞやということが1点。2点目として、今回の都市計画審議会に何を決めてもらいたいのかということについて、説明願いたいと思います。また、その効果はどういうものなのかということについて、伺っておきます。

鉄道立体担当課長 まず、都市計画審議会でございますが、都市計画法に基づき、都市計画に関する事項の調査審議を行う機関でございます。本日の議案につきましては、東京都が定める都市計画について、杉並区に意見照会がございましたので、本日、東京都が示す2線高架2線地下の併用方式の都市計画案についてご審議いただきまして、杉並区が東京都に対して回答することになってございます。先ほど説明しましたように、区としては、東京都が示す案

で立体交差化の実現を図りたいと考えてございます。

それと、当事業の効果でございますが、連続立体交差事業は多くの踏切を一挙に除却することによりまして、交通渋滞、事故及び地域分断を解消し、地域の活性化に資する重要な事業と考えてございます。

委員 次に伺います。これまでの東京都、杉並区、京王電鉄の取り組みを簡潔に、ポイントで結構ですから説明願いたいと思います。

鉄道立体担当課長 これまでも事業主体である東京都、それから杉並区、世田谷区、京王電鉄で連携して都市計画の手續及び環境評価の手續について進めてまいりました。大きなところでは、先ほどご説明したように、昨年5月に都市計画面案、それから環境影響評価準備書の説明会を同時に開催させていただいております。

委員 次に、構造変更に至った理由について伺います。

鉄道立体担当課長 東京都では、京王線の構造形式を選定するに当たりまして、高架方式、地下方式、併用方式の3案について地形的条件、踏切の除却数などの計画的条件、事業費や工期などの事業的条件の3つの条件から比較・検討を行っております。

地形的条件につきましては3案とも同等、計画的条件につきましては、高架方式と併用方式がすべての踏切を除却できることに対しまして、地下方式では地下にもぐる部分で3カ所の交差道路の分断が生じることとなります。事業的条件につきましては、地下方式ではほかの方式に比べて約800億円割高となります。こうしたことから、地下方式を除く高架方式と併用方式を比較しまして、新たに定める都市計画面積の小さい併用方式を選定したというふうに説明してございます。

委員 ただいま説明がありました3番目の事業費、この総事業費は幾らか。また、東京都、杉並区、京王電鉄の負担割合はどのようになっているか、伺っていきます。

鉄道立体担当課長 総事業費でございますが、併用方式と高架方式が約2,200億円、地下方式が約3,000億円と説明してございます。

それと、費用負担割合でございますが、総事業費のうち連続立体交差化に係る事業費、これが併用方式が1,500億円、地下方式が2,300億円、残りの複々線に係る部分につきましては、京王電鉄の100%の支出となります。連続立体交差事業に係る部分の、先ほど申し上げました1,500億円と2,300億円のうち、約14~15%が京王電鉄の負担、残りの50%が国の負担、残り

の 50%のうち 7 割が東京都の負担、残りの 3 割が沿線の区市の負担となつてございます。

委員 次に、参考意見として区民から意見をちょうだいしていますが、その意見書の主な内容、特徴、傾向、また区としてはどのように評価しているか、伺っていきます。

鉄道立体担当課長 いただいた 2,335 通のうち、賛成の意見が 1 通ございましたが、残りの大部分が、構造形式について、併用方式ではなくて地下で進めていただきたいという意見になってございます。

沿線住民の意見としましては、今回、意見書として提出はいただいてございませんが、説明会におきましても賛成意見があったりですとか、窓口や電話で、「併用方式で進めていただきたいが、説明会等ではそういう意見が言えなかった」というような声もいただいておりますので、賛成の方も多くいらっしゃるものと認識してございます。

委員 もう一度、区はどのような評価をしているか、この意見について。

鉄道立体担当課長 先ほど申し上げましたように、多くの併用方式で事業を進めていただきたいという意見も聞いてございますので、区といたしましては、この東京都が最適と示す併用方式で連続立体化の早期実現を図りたいと考えてございます。

委員 次に、環境に対する影響について伺ってまいります。環境清掃審議会ではどのようなふうな意見になったのでしょうか。

環境課長 環境清掃審議会におきましては、この事業につきましては、長い年月をかけて行うものということで、沿線住民の健康被害、そういうものに多大な影響を与えないような形での施行をお願いしたいというような意見が多かったです。

委員 それで、今後の東京都、杉並区、京王の取り組みはどうなっていくか。

鉄道立体担当課長 今年度、都市計画決定の予定でございます。都市計画決定以後は測量説明会等をいたしまして、計画線の位置をはっきり決められるような用地測量を実施していく予定になってございます。

委員 当区としてこの事業を完成させるに当たって、課題は何なのかということについてはどうですか。どう整理なさっていますか。

鉄道立体担当課長 沿線地域の方は、多くの方が連続立体化によって踏切の除却を期待されているものと認識してございますが、2,000 通を超える意見書の中では、構造形式について、環境の面から心配されている方がいらっしゃると認識して

ございます。特に杉並区の下高井戸一丁目地域は、首都高の4号線と高架に挟まれることとなりますので、この地域の環境について心配されている方が多くいらっしゃるということでございます。

この環境への保全措置につきましては、東京都のほうでしっかり実施するということを説明してございますので、この辺を区としては注視いたしまして、必要に応じてさらなる保全措置の実施等を求めていきたいと考えてございます。

委員 課題をお伺いしましたけど、今後、いろいろ問題が出た場合は、区はきちっと区民の意見を反映させるような姿勢、対応をとっていくということを確認してよろしゅうございますか。

鉄道立体担当課長 事後調査等も実施されますので、その結果により東京都にさらなる実施を求めていきたいと考えてございます。

委員 これまでる答弁を聞いてまいりましたけれども、やはり沿線のまちづくりが急がれている。公共性が非常に高い事業で、かつ、緊急性があるというようなことから見れば、やはり早期着手、早期完成というものに対して、区として全力で取り組んでいただきたいと、こう意見を申し上げまして、質疑を終わらせていただきます。

会長 では、委員。

委員 本事業、きょう示されているのは連続立体交差事業ですけども、それに付随して南北の道路を開通させる、それから、地下化などで線増するというようなことも含まれていると思いますけれども、いろいろこんなふうに線路が変わりますよというのがあります。それから、道路をこことここに通す予定ですよということも、今回のパンフレットに書かれておりますけれども、それらがすべて完成するのはいつごろの時期の予定なのか。

鉄道立体担当課長 連続立体交差化及び複々線化は、合わせて14年というふうに説明されてございます。事業着手が、25年に事業認可の予定となりますので、その後10年で連続立体化、その後4年で複々線化。そのほか駅前広場ですとか都市計画道路につきましては、世田谷区のほうが実施することになります。現在のところ、その工期等は示されておりませんが、連続立体交差事業に合わせて実施するというような説明がされてございます。

委員 そうしますと、線路を移動させるわけですから、南側の地区の土地の買収などが必要になると思いますけれども、その進捗状況はいかがですか。

鉄道立体担当課長 まだ都市計画決定もされてございませんので、用地買収は進んでございま

せん。

委員

まだ着手していないということですよ。見通しとしてはどうなんでしょう。私も沿線を歩いてみましたけれども、団地みたいなところがあったり、公団ですかね。それとか、テナントなんかがあったりして、この辺は比較的動きやすいのかなと思ったりしますし、もしくは個人の方の戸建ての住宅などもありますけれども、そういったところも含めて、じゃあ、用地買収は計画が決定すればスムーズに進むと、そういう見通しでいらっしゃる。そして、全体は14年間で完成すると、そういう見通しでよろしいのかどうか。

鉄道立体担当課長 用地買収の見通しについては、これから地権者に対して個別に説明等がございますので、その見通しというのは、今ここで私のほうからお答えできませんが、全部を買収しないと工事が着手できないということはありませんで、買収しないでもできるところ、または買収ができたところからという、順次工事を実施していく予定でございますので、それで14年間で完成を目指すということでございます。

委員

そうすると、その14年間の間に、用地買収に応じない方がいたとすると、線路は通らないということになりますよね。工事はもちろん着手できるんですけども、完成しなければ線路は通らないわけでしょう。違いますか。

鉄道立体担当課長 用地買収につきましては、ご理解いただけるように丁寧に説明していくことになるかと思いますが、最終的に、仮にでございますが、都市計画事業でございますので、収用等の手法もあるということでございます。

委員

強制収用もあり得るということですね。

じゃあ、そもそもの話ですけども、今回、連続立体交差事業をやると思っている最大の目的は何ですか。

鉄道立体担当課長 今回の計画区間には25カ所のあかすの踏切がございまして、踏切による交通渋滞や事故、それから、地域の分断等が深刻な地域でございますので、抜本的な踏切対策である連続立体交差化事業が必要というふうに考えてございます。

委員

あかすの踏切になっているということは、私も見てよくわかりました。かなり踏切のところに人が待っているわけですけども、要は、踏切のこちらから向こう側にスムーズに行けるようになればよろしいのかなと思えますけれども、それは踏切を撤去する、除却する、そのこと以外ではできないのですか。

鉄道立体担当課長 踏切対策にはいろいろございまして、連続立体交差事業が今回抜本的な踏切対策として有効だと考えてございまして、この事業は大きな事業で、大変時間もかかるものでございまして、場所によっては道路の単独立体、または歩行者等のための自由通路、歩道橋、地下通路などの設置も方法としてはございます。

委員 そうですね。私も駅を見ましたけれども、杉並区に関係するところで、例えば桜上水の駅、ここはエレベーターがあって、駅のこちらから向こうへ自転車もエレベーターに乗って渡ることができます。それから、歩行者はもちろん公共通路等にわざわざ書いてあって、通り抜けることができます。ただし、下高井戸の駅はそうっていない。エレベーターが南側にはあるんだけど、北側にはないから、例えば車いすの方は、駅を通過して向こうに渡ることができない。踏切を渡るしかないですね。それから、上北沢の駅もエレベーターが南側にしかない。ですから、駅の構造を例えば桜上水のようにすれば、踏切の前ですっと待っていなくても、ちょっと時間はかかるけれども、駅の向こう側に行くことができる。これもあかすの踏切対策の一つではありませんか。

鉄道立体担当課長 委員おっしゃるように、歩行者動線の分断につきましては、おっしゃる対策で可能かとは思いますが、人だけではなくて、踏切問題としましては、例でございまして、交通渋滞、それから地域分断、生活の不便やまちづくりの遅れ、それから踏切事故の危険性等もございまして、それから、都内にはまだ約 1,130 カ所の踏切がございまして、これによる交通渋滞による経済損失でございまして、年間で約 0.4 兆円とも試算されてございまして。

それから、踏切渋滞による環境への影響でございまして、二酸化炭素排出、それから窒素酸化物の排出など、地球環境への影響もございまして、これらの環境負荷を軽減していくという観点からも、除却が必要というふうを考えてございまして。

委員 今回の計画区間ですけれども、まず何キロあるのか。それから、その区間の間に南北を貫く大きな幹線道路には例えばどんなものがあるのか。

鉄道立体担当課長 今回の都市計画変更区間は約 8 キロメートルで、連続立体交差化予定区間が約 7.1 キロメートルで、この間には 25 カ所の踏切がございまして、都市計画道路としましては、7 本の都市計画道路がございまして。

委員 都市計画道路のことではなくて、既に貫通しているのは、例えば環七、環八がありますよね。それから、井の頭道路などもありますよね。つまり、

幅で言うならば東西で8キロほどのところですよ。その間に25カ所の踏切があって、そこをなぜわざわざ車が通らなければいけないのか。車は遠回りして、環七、環八を通るなりして行けばいいじゃないですか。

それから、私、地図で確認しましたがけれども、その環七、環八に迂回するための東西に走る道路もありますよ、一応。

じゃあ、ちょっと聞き方を変えますけれども、踏切が25カ所ありますけれども、ここは全部どこも車が通ることを許されているんですか。わからなければ結構ですけど。

鉄道立体担当課長 25カ所の踏切のうち、一部車の通れないところ、桜上水3号踏切が通れないかと。それから芦花公園の4号踏切、千歳烏山3号踏切が通れないかと認識しております。この辺については世田谷区の部分で、私もちょっと確認できない部分がございます。

環七、環八だけを通ればよいという委員の意見でございますが、実際には環七、環八の渋滞の抜け道等で車が入り込んで危険ということがございますので、全体の道路ネットワーク、都市計画道路等のネットワークを通すことで、生活道路への車の通過交通の排除ということから、この都市計画道路を含めた道路ネットワークの形成が必要なものというふうに考えてございます。

委員

まちづくりに関する考え方が根本的に違っているので、ここでそのことを戦わせてもしょうがないのですけれども、京王線のこの町々、駅の周辺を歩いてみるとわかるけれども、本当に道が狭くて、そして、商店がいっぱいあって、買い物をするところ、のみ屋さんもいっぱいあって、とっても魅力的な商店街が形成されています。これは今の言葉で言うとコンパクトシティですよ。小さいところ、自転車や徒歩で歩いていける。ここに例えば幅16メートルの道路を通そうとしているわけだけでも、そうしたらどうなるかという、下高井戸駅の魅力などは全く半減されますよ。

つまり、こんな狭いところに車を通すんだと、車が通ることが便利であるという発想でまちをつくっていかうとするから、こうなってしまうわけじゃないですか。そうではなくて、車は狭いまちには、駅を中心街にはむしろ乗り入れをしないという考え方だってあるわけです。

まあ、これを戦わせてもしょうがないので、さっきの踏切のところに話を戻しますけれども、私がじゃあどういう対案を考えているかという、確かに2メートル以下の幅の道もあります。そんなところを渡るのは大変

ですから、5メートル、6メートルのところには、車をまず通さないようにする。これが私の案です。しかし、あかズの踏切はそのまま、私は線路を除去せよとは思っていない。踏切を除却せよとは思っていない。そのまま残していいと思っている。つまり今の道路構造、そして線路構造を基本的にそのままいく。都市計画はやらないというふうに考えています。

そうすると、あかズの踏切はどうするかというと、先ほど桜上水の説明をしたように、自転車も通れるようなエレベーターを跨線橋のようにつくるのか、もしくは地下を堀割式でつくるのか、それは場所によって違うだろうけれども、そういうふうにして通すようにする。そうすれば、少なくとも工期は全然早い。そして買収する地域も少ない。そして、費用だって全然安い。私はそういうふうに考えています。

あかズの踏切解消ということにいきますけれども、つまり、連続立体交差化以外にあかズの踏切を解消する方式は何か検討されたのかどうか。まずそこを伺います。

鉄道立体担当課長 東京都が連続立体交差化を検討するに当たりましては、道路の単独立体化、それぞれ交差する道路を単独で上に上げるか、下に下げるかというような検討も含めて比較検討した結果、連続立体交差化を最適案としたと。

先ほど立体化は必要なくて、踏切も残せばというご提案でございますが、先ほど説明したとおり、経済損失や環境への影響、それと防災性向上の観点からも立体化が必要であると考えてございます。仮に震災時に列車が緊急停車しますと、踏切が閉まったままになるというようなこともございまして、緊急車両の通行に支障を来すというようなこともございます。今回の併用方式につきましては、鉄道に沿って附属街路の計画もございまして、こちらを通すことで、利便性だけではなくて防災性の向上にも資するものというふうに考えてございます。

委員

防災の話が出ましたけれども、大きな道路を通したからといって、すぐに防災性が向上するとは言えないと思います。むしろ道路をつくることで多くの方が車で逃げようとする。そして、渋滞する。それから、その前には道路がそもそも瓦れきで封鎖されているということがあります。

それから、経済損失という話でしたけれども、それはどうやって足し上げるかということ、どこかの車がとまっている、時給何ぼだから、計算すると幾ら幾らの損失になる。そういう考え方だけれども、だったらそれこそ、通れるようなほかのところに回ればいいというふうに考えます。まあ、そ

こは置きますけれども。

今、私が言った駅の間のところの狭い踏切のところ、例えば通すという話ですけれども、あそこの道路を何かする、例えばあれはまず私道ですから、2項道路、4メートル以下のものもありますから、そういったことはまずできるんですか。不可能ですか。

会長 何ができる？

委員 エレベーターを通る、もしくは跨線橋のようにして踏切を地上もしくは地下で向こう側に渡るといふような構造物をつくること自体は、例えば都市計画などで制限がかかっていますか。

鉄道立体担当課長 既定の都市計画が4線高架でかなり幅が広く定められていますので。

会長 いや、今質問しているのはそんなこと聞いていないよ。

鉄道立体担当課長 その用地買収もありますし、都市計画としては、都市計画区域内にはそういう構造物ができないのではないかなというふうに考えております。

会長 だから、どんな構造物のことを言っているんですか。

鉄道立体担当課長 エレベーターですとか階段ということ。物理的には可能かとは思いますが。

会長 要するに、2項道路にそういうものをだれかがつけたいといったら、つけられるんですかというのが質問ですよ。

鉄道立体担当課長 もともと2項道路は4メートル未満の道路ですので、そういう構造物をつくるというのは難しいかなというふうに考えます。

会長 何で難しいの？

鉄道立体担当課長 幅員が狭いので、そういう構造物を……。

会長 それで回答はいいですか。では質問を変えて言ってください。でないとなあなたが言っている質問が、何を聞いているかがわからないところがあるので。

委員 わかりました。今、私が申し上げたエレベーター、地上でも地下でもいいのだけれども、そういったことが実現可能性があるのかどうかということをお願いしたいんです。例えば私が歩いたときには、線路沿いのところに新築の家が建て替えをしていましたから、ああいうふうにしたところを、例えば新築ではなくてそこを買い取りすれば、その線路のすぐ脇のところは少なくとも2項道路ではなくて広くなったりするから、つまり、法律上そういったことが不可能なのかどうか、そこだけ教えてください。

鉄道立体担当課長 不可能ということではないということでございます。ただ、先ほど申し上げましたように、道路の単独立体と比較検討しても、連続立体交差化のほ

うが有効であるということになってございますので、その部分部分で横断施設をつくっていくというような考えはございません。

委員　　まあ、ここはやりとりしてもしょうがないんだけども、さっき経済損失と言ったけれども、今回の連続立体交差の与える環境影響はものすごく大きいですよ。環境影響評価では余り大したことはないと言っているんだけども、振動だってすごいと思いますよ。さっきほかの方へのご答弁で、環境を保全するというふうにおっしゃっていたけれども、下高井戸のあたり、どのようにして保全してくれるんですか、あそこを。

鉄道立体担当課長　環境影響評価準備書にもございますが、振動、騒音ともに現況よりも影響が少ないという予測結果となっております。

委員　　振動が少ないと言っても、かなりあるでしょう。それは受忍限度以内ぐらいということですか。

鉄道立体担当課長　はい、受忍限度の範囲内でございます。実際に高架化された小田急線のところを私も沿線をずっと歩いて確認いたしました。環境側道を歩いている限りでは、列車の走行音がわからないぐらい静かになったというふうに感じてございます。

委員　　いやいや、今、私が言っているのは工事中の騒音も含めてですよ。工事中の騒音や振動も含めてです。供用後もそうなんですけれども、工事中はどうですか。

鉄道立体担当課長　工事中の騒音につきましても、規制値以下というふうに予測されてございます。

委員　　時間のこともあるのでどんどん進めていきますけれども、すべてを確実に探求できないんですが。

先ほどのすべての踏切を除却できるというふうなご答弁がありましたけれども、たしか調布のほうで5つ残るのではありませんでしたか。

鉄道立体担当課長　東京都のほうで都内の踏切を効率的に対策を講じるために、踏切対策基本方針というものを平成16年に定めてございます。この基本方針の中では、今回の計画区間は笹塚駅から仙川駅の区間ということでございますので、調布まですべての対策を講じるという区間とはなってございません。

委員　　なるほど。調布のことはこの計画とは無関係ということですね。

費用についてお伺いします。先ほどの費用負担から聞いていくと、2,200億円のうち14%から15%を京王電鉄が負担するというで言うと、ものすごく大ざっぱに言うと、税金では1,800億円から1,900億円ぐらい負担

するということにまずなりますね。

鉄道立体担当課長 もとの金額は連続立体交差化のうちの 85%から 86%ですから、連続立体交差化に係る費用としましては、全体の 2,200 億円のうち 1,500 億円となりますので、1,500 億円掛ける 0.85。

委員 費用負担に関しては、2,200 億円と 3,000 億円との違いを示すものを出してくれということに住民の方もずっと求めているわけですが、これが相変わらず出てこないというか、どこから降ってくるのかな。これはどうするんですか。杉並区の都計審として意見を求められているのだけれども、そのことはわからないままに進めていくと、そういうことですか。

鉄道立体担当課長 これまでも連携して進めてございますので、総事業費や用地買収費、それから連続立体交差化と複々線化の部分、それぞれの内訳については、情報をいただいております。ただ、工事の単価ですとか、そういう細かい部分については、すべてを杉並区のほうで検証するという作業までは考えてございませんので、必要なものについてはいただいているという認識でございます。

委員 そうしますと、住民の方が求めていた、地下にすると 3,000 億円かかると言っているけれども、その根拠を示せというものは、杉並区としては既に情報としては入手していると、そういうことですね。

鉄道立体担当課長 住民がおっしゃっているように、調査報告書すべてをいただいているわけではございませんで、杉並区が環境側道を計画するに当たって必要な情報をいただいているということでございます。報告書すべての公開につきましては、東京都のほうの情報公開条例に基づいて適切に対応していると考えてございます。杉並区としましては、すべてを公開するというのではなくて、東京都が住民にわかりやすい形で、できる限り公開していただけるように申し入れているところでございます。

委員 申し入れているわけだけれども、その対応はどうなんですか。それから、いつごろに示される予定ですか。

鉄道立体担当課長 申し入れてはございますが、現在のところ、具体的にこういうものをというような回答はいただいてございません。

委員 それで杉並区は引き下がっていると、そういうことですね。

鉄道立体担当課長 各段階において適時求めていきたいというふうに考えてございます。

委員 その 3,000 億円という金額を示している資料ですけれども、例えば学校の改築の積算根拠などですと、何に幾ら使う、どんな機材を使う、材料を使

う、そして、その単価は幾らであるというふうなことを、まず何を使うということは決めてあって、そして、単価を業者が決めて、それを計算式の中に入れていくと、積み上げ式で全体の金額が出てくるというふうな形になっておるわけですけれども、今回示された例えば 3,000 億円、もしくは 2,200 億円というものは、そういった積み上げ方式で出されておるものなのかどうか、まずそこを伺います。

鉄道立体担当課長 区のほうにすべてデータが来ているわけではございませんが。

会長 いや、都はどうやって積算したんですかということを聞いている。

鉄道立体担当課長 それぞれ、工事費、用地費等を積み上げて計算されているものと考えてございます。

委員 ということは、単価の部分というのは、公開するかどうかといったことで、企業情報がありますので、それは置くとして、そういったかなり詳細な金額でもって積み上げられたものであるということで受けとめてよろしいんですね。

鉄道立体担当課長 東京都のほうでも、この約 1,500 億円というのはそう変わってこないということの説明しておりますので、詳細に積算されているものと考えてございます。

委員 「積算されているものと考えておる」とおっしゃったんだけど、ごらんになったんでしょう。そういうつくりになっているものなんでしょう、この金額の根拠を示す書類というのは。余りにもあやふやで、ご答弁がよくわからないんですけども。

鉄道立体担当課長 報告書そのものは示されてございませんので、そこまで確認はしてございません。

委員 いや、積算根拠というのは、それは積算なのであって、報告書ではないと思います。つまり、この工事をするのに幾らかかるかということを知りたいと言っているわけだから、それは「報告書」というようなタイトルのものではなくて、例えば「積算根拠書」とか、そういうふうな名称になるものではないんですか。それについて今伺っているのであって、それが適切にやっていると思いますといって、適切にやっているのは当たり前ですよ。いいかげんにやっているはずがないのであって。そこをもっと明確に答弁してくださいよ。すごく重要なんです。区民の方がいろいろおっしゃっているし、怒っているのはここも大きな点ですよ。どうですか。

鉄道立体担当課長 委員おっしゃるような詳細な積算書というのは区のほうには示されてござ

いません。

委員 そういうものは存在はしているんですか。東京都に情報公開すればという話があったけれども、情報公開すればそういったものがあるんですね。存在していれば出てくるんだと思いますよ。一部墨塗りがあるかどうかは置くとして。ここ肝心なところなんですけど。

鉄道立体担当課長 存在しておりまして、世田谷区でも求めて、黒塗りで公開されているというふうに聞いてございます。

委員 世田谷区には黒塗りで公開されたということですね。わかりました。
私一人でたくさん時間をとってあれですので。

会長 積算書って、本当にあなた、どういう積算がされているものを積算書と言うかを理解していますか。要するに、こっちがイメージしている積算書とあなたが言っている積算書というのは、どうも違いそうな気がするんだけどね。 さんのほうに私が言いたいのは、常識的に言って、あなたが言うような積算書をこの段階ではつくっていません、普通は。

委員 そうですね、はい。

会長 それは逆に言うと、物すごく大変な業務ですから。これが 3,000 億円が 3,119 億円なのか、3,200 億円なのかというような誤差はないように、だけどおよそ 3,000 億円と 2,200 億円というので、それは本当に材料費と人工まで全部足して 3,000 億円という積算書はないと思いますよ。そんなこと示せない、もともと。我々だって計画を立てるときに、最初にやるときの実行計画ぐらいまではおおよそのオーダーです。今、東日本大震災で東北地方でやっていますけど、13 兆円というのはおおよその単価で積み上げただけで、本当の仕事は、あそこでもう一回設計して、ディテールをやって、それで入札をすとかいうから、そこでものすごく金が動いているわけです、実際は。

家を建てるときに、皆さんは全部大工さんから化粧から何から、全部それは最初に積算されているのであって、一般戸建て住宅だったら、坪 50 万円ぐらいかけますか、30 坪ですね、およそ積算として 1,500 万ですというぐらいで、大工の人工から全部積み上げてということはしません。

ということで、どういうのがありますかというとき、あちはあるかないかわからないというのは、あなたが言っているような意味の積算としては多分東京都はお持ちではないと思うんです。もう少しマクロに、高架にすると平米当たり幾らぐらいかかるか、地下にもぐっていくとどれぐらい

で、鉄道シールドなら平均どれくらいだというものでメーターを掛けていく。駅のことは特別だから、そこはおおよそ違う方法でやるとこれくらいだねというぐらいのオーダーでも、3,000億か2,200億かという差があるということだけは明示できますけど、ディテールまでやってということはやりません。そのほうが行政費の無駄遣いだから。

委員 会長、ありがとうございます。私も例えば区議として学校改築の積算根拠書などを見たときには、それは入札が決まった後に作成します。だから、事前にはそういったものをつくと、それ自体が費用になるという流れのことはわかっています。

会長 入札するときは、絶対積算してあります。予定価格をつくらなければいけないから。それがなくて絶対入札なんかしません。

委員 見せていただけるのはその後だったんですけども、それは非常に詳細なものがつくられていて。

会長 それはマル秘にしておかないと、単価だとか、人工の掛け方がわかったら違うことが起こるから、それは見せません。それが公正なやり方だから。見せちゃいけないんですよ。

委員 ですから、そういった詳細な積み上げをしたわけではない今の段階で、3,000と2,200にどんな根拠があるのかといったことを住民の皆さんは非常にいぶかしく思っているわけですよ。それに対して示されていないというふうには思います。

まあ、話はここまでで結構です。私も時間があれですので、ここで一たん切ります。

会長 ほかの方でご意見ございましたら、どうぞ。

委員 今回のこの都市計画決定の変更なんですけれども、これに対して区として意見を求められているという今状況なんですよね。それはいつまでにということなのかなと。まだ余り理解できておりませんで、お願いします。

鉄道立体担当課長 東京都から区への照会につきましては、8月6日を期限として照会が来てございます。

委員 きょうこれが出てきましたけれども、区としての意見の案というのは、文章として今提示されているんですか。

鉄道立体担当課長 本日お渡しした資料には、区としての回答文案というものはございません。区といたしましては、東京都と連携してこの手続を進めておりますので、この照会に対しては異議のない旨の回答をしたいと考えてございま

す。

委員 基本的には、都が言っていることに賛成しますよというのが今の姿勢ですよ。すごく疑問なのは、こちらの別紙2のほうで、2,335 通あって、賛成が1で、それ以外は地下化推進を前提とした反対意見となっていますというのが、今回区民の皆様からの意見として上がってきたわけですよ。こんなにたくさん通常のパブリックコメントで上がってきますか。

鉄道立体担当課長 通常どれくらいかというところは、ちょっと私のほうでもお答えできませんが、沿線全体で併用方式で推進していただきたいという声もいただいておりますので、多くの方も賛成しているというふうに考えてございます。今回提出された意見書については、構造形式に意見のある方が提出されたものでございますので、総体としては、早期に進めてもらいたいという意見も多いものと認識してございます。

委員 いや、全然わからないんですけども、どこにそれが資料として今載っているんですか。口頭で「多いと思います。」「思います」で僕らどう判断すればいいんですか。お答え願います。

鉄道立体担当課長 これは提出された意見書の概要を示しておりますので、確かに提出された意見につきましては、反対の意見になっているということでございます。

委員 だから、多いと言っている根拠はどこにあるんですか。今、示されている資料で。僕らは何をもってそれを判断すればいいんですか。

鉄道立体担当課長 多いというのは、2,335 通のうち賛成が1通で、そのほかすべてが地下化を求める意見となっているということから、提出された……。

会長 だから、あなたが、もっといろんな人が賛成しているって、どこにそんな証拠があるんですか、あれば見せてくださいって、今質問者は言っているんですよ。

委員 はい、そのとおりです。

鉄道立体担当課長 都市計画案の説明会でも賛成の意見を表明する方がいらっしゃいましたし、そこで個々に職員が、「会場でマイクを持って意見表明はできなかったけれども、併用案で進めていただきたい」というような声を聞いてございます。説明会が終わった後に、電話等、それから区長への要望等でも、併用方式で進めていただきたいという声も聞いてございますので、そういう声もあるということをご説明したわけでございます。

会長 ですから、委員のご質問はよくわかるんですけど、審議会としては、声が挙がっていないと審議の判断が非常に迷うわけですよ。では、拳がれば

それだけで判断していいのかというのは、逆に今度は委員に課せられている。今まで日本国は、賛成の場合はだまっていればいいという風潮がどうしてもあったわけです。要するにお上のやることに間違いがないと。だまっていればいいというだけの風潮だったところで、このごろはそうではなくて、パブリックインボルブメントだとか、いろんなことをやって、そこで意見を出さないと自分たちの意見が消されていってしまうということがはっきりしてくると、今度は賛成派もちゃんと言わないとだめだというルールができるんだけれども、今、そのルールが未熟なところ。

こんなことをこういうところで言うといけないのかもしれないけど、いろんなところで「やらせ」の問題というのが出てくる。今のようなことを言われてしまうと、どうしてもこっちのほうがいいんじゃないかという人が、賛成意見をだれか出してくれという動きをせざるを得ない。それだけで判断されるのであれば、そののところがいいですね。これは我々が今抱えている、現代の日本が抱えている悩みだと思っています。

委員 社会的な悩みというのは、根深いところがあると思うのですが、ただ、現に意見が来ているというお話をされていて、電話も来ているというお話もされていて、じゃあ、それがいつからいつまでの期間に何件ありました、こういうものでした、というのがここに証明されていないと、やはり判断ができませんよね。書類としてもなければ、

会長 ここに出す書類というふうには出せない。

委員 いや、出ますよね。

会長 不確かなのでいいなら出してもいいけど、電話を受けた伝票が何かを全部出せということにならないと証拠として、我々だって、3,000 通電話がありましたと言われても、それが本当かどうか分からないでしょう。

委員 それは、ここに出ている2,300 通も本当かどうかは.....。

会長 これはちゃんと文章として来ていますから、書類があるから。

委員 電話だって、区に来る電話というのは、どんなものが何件あったかという統計はとっていますよね。

鉄道立体担当課長 電話等受け付けたものについては、私ども記録しておりますが、それを会長おっしゃるように、1,000 本、2,000 本電話があったということでお示しても、証拠としてこの意見書のように紙自体があるわけではございませんので。

委員 全然理解できないんですけども、その考え方が。パブリックコメントと

か意見募集とかは、それは記録が残っていて当たり前だと思うんですけども、区民の皆様から多くの電話がありました、それが何件です、だから多いと思っていますという、きちんとした数の表明もなく、わからないですよ。だって、1件、2件来て多いと言われているのか、100件来て多いと言われているのか、1,000件来て多いと言われているのか、これはわからないですよ。

会長 100件と言ったら信用しますか。

委員 区はそういう見解だったと、そういう意見が出ているんだというふうに受け取りますね。それでも「やらせ」とかをやっていたら大問題ですけども。

それもないまま、全く数の提示もないまま、「賛成意見も多かったですよ」と言われて、まず、それ何なんだろうと思いませんか。僕のこの気持ちというか、そういうのっておかしいですかね。

会長 いや、そういう見解はあってもいいと思う。それが全体の多数になるかどうかはわかりませんというだけです。

ほかはどうでしょうか。

委員 いや、まだ.....。

会長 続けてならどうぞ。

委員 そもそも、僕、何でこんな面倒くさいというか、何件あったのかと突っ込んで聞くかということ、まちづくりというものを、第一に考えなければいけないことは、そこに今住んでいる人たちとの合意形成だと思うんですよ。どうでしょう。

鉄道立体担当課長 ご理解いただけるように説明会等で丁寧に説明してきたということでございます。

先ほど、多いか少ないか。数ではちょっとお示しできませんが、それぞれ職員が会えばそういうことを言われたり。全体にアンケートをとって何対何ということであれば、じゃあ、どっちが多いのということにもなるのかなと思いますが.....。

委員 じゃあ、それやりましょうよ。何でそんな、あれなんですか。

会長 「やりましょうよ」って、じゃあ、どういうアンケートをだれに対してやるんですか。

委員 地域住民の方々に.....。

会長 地域ってどこですか。

委員 そこに住んでいる方々、影響のあるところをきちんと判断して……。

会長 影響あるというのは、どこまであるんですか。

委員 それはきちんと考えましょうよ、皆さんで。どこがいいかは、僕はここに住んでいるわけではないので。

会長 美濃部都知事がアンケートをやろうと言ったときに、実はアンケートの範囲を決めることで賛成と反対、答えがわかっちゃうという状況が出ちゃったんです。それでアンケートができなかったんです。要するに、直近だけやれば反対、100メートル、200メートルと広がっていけば広がっていくほど実は賛成が出てきちゃう傾向が。

委員 影響がある範囲というのは、影響が薄くなればなるほど……。

会長 違いますよ。利益を享受する割合が高くなって、被害を被る割合が低くなれば賛成に回るわけです。

委員 そうですね。被害を被る割合が低ければ低いほどというのはありますよね。

会長 逆に被害の大きいところだけやれば反対という意見になりますし、もっと利益を享受する全都民だったり首都圏の人だったりすれば、そこまで範囲を広げると、連立をやれという答えになっちゃうんです。

委員 だから問題は、除却するというのに反対かどうか、賛成かどうかではないわけじゃないですか。

会長 ですから、今言ったような問題になるということが。

委員 その辺も考えて、きちんと住民の意見というのをもう少ししっかりとったほうが良いと思うんですけども。

会長 その住民の意見をとるときに、どこまでが住民なんですかという定義をしないと。

委員 その定義もすごく大事だと思うので、しっかりと……。

会長 だから、あなたの意見はどこまでが住民なんですか。

委員 100メートル、200メートルというところで、僕はすぐ出ませんけれども、それをやらずにそのまま流すというのはおかしいと思いますよ。

会長 それだけやったらおかしいんじゃないですか。これの事業効果ってもっと広い範囲で出るのに。

委員 そうだと思います。ただ、一番影響を受けるのはそこに住んでいる人ですよ。収用もあるというんですよ。まちづくりをされると言われていて、そのまちのために、「あなた出て行きなさい、その土地」って。

会長 それは言ってませんよ。

委員 そうなる可能性もあるわけじゃないですか。

会長 ありません。

委員 違うんですか。強制収用もあると今答弁が.....。

会長 憲法の私有財産権のところをよくお読みになってから答えてください。

委員 すみません、そこまで頭にすぐ出てきませんけれども。この資料を見る分には、合意形成というのは全然とれていないと思うんですけれども、どうでしょう。

鉄道立体担当課長 区としても住民に対しては合意形成が大変重要と考えてございまして、素案の説明会ですとか、都市計画案の説明会、それから意見書の提出手続等行って、意見を広く募集しているところでございます。それと、まちづくりに関しても、協議会等でいろいろ連続立体交差化を前提としたまちづくりについて検討していただいているということでございます。

委員 意見をこうやって出してもらおうと、結局、その意見を全くどこにも反映していないと思う 「どこにも」という言い方もあれですね。聞くだけ聞いて、でも東京のやり方に賛成しますと。どうやってそこで合意をとろうとしているんですか。

鉄道立体担当課長 できる限り合意いただくように丁寧に説明しているところでございますが、都市計画事業は全員、100%賛成でないと進められないということではございませんし、実際、いろんな利害関係で賛成する方も反対する方もいらっしゃるかと思います。この反対意見につきましては、区のほうの見解を示してございます考え方で事業を進めたいというふうなことでございます。

委員 例えば、区として東京に意見を言うんですよね。そのときに、区民のこんなにたくさんある意見を東京都に持っていくという、その姿勢はないんですか。

鉄道立体担当課長 都市計画法の手續におきまして、東京都の都市計画案でございまして、法に基づいた意見書は東京都のほうに提出されております。今回、杉並区で意見を受け付けたのは、この場でご審議いただく際の参考として区でも受け付けたということでございますので、おおむね同じような意見が東京都のほうには提出されているものということでございます。

委員 なので区として区民の意見を取りまとめて、区としてそれを渡すという行為にはなっていないわけですよね、結局、2,000通以上の併用方式.....。

会長 それはね、ちょっと経緯を言っておきますと、東京都決定の案件について、当然、東京都は意見を聞くわけですね。杉並区の審議会としては、都の意

見書をこっちにも開示してくださいということ言ったら、東京都は、それは東京都都市計画審議会の前に各区の審議会にその情報を開示することはまかりならぬということなので、杉並区は杉並区都計審のお願いで、そういう都決定のものについても、区の意見を聴取するようにしてくださいというのが実は過去にあって、それで初めて区が独自で東京都決定の案件について区民から意向を聞いたら、これだけ出てきたということであるということです。

委員 じゃあ、改めて意見を聞いたということは.....。

会長 実は、東京都にはもっと違う意見書がいっぱいっているかもしれない。それはわからない。

委員 今回、参考意見を求めるという形で区がやったのは、区独自の対応だったと。

会長 審議会がお願いして、区がそういうときにはこういうふうに行きましょうというやり方で集めた案件。

委員 すごくそれは素晴らしいことだと僕思うんですよ。

会長 だから、それが区民全体の意見かどうかというのは、我々がその中でそれをどう採用するかという問題になると思います。

委員 それは本当にここできちんと審議をしていくべきだと思うんですね。そう言った中で、先ほど、口頭で賛成の意見も多いというのが、どこに根拠があるのかというのがわからないと、全然審議できないわけですし、かつ、参考意見と言いながらも、2,000 通以上もの反対意見、変更を求める意見が出てきたというのを、区はしっかりと受けとめなければいけないと思うんです。8月、いつまででしたか、6日でしたか、それまでに意見書を東京都に上げる。そこにしっかりと杉並区として僕は反映させるべきだと思うんですけれども、いかがでしょうかね。

鉄道立体担当課長 多くの意見書が提出されてございますので、重く受けとめてございます。ただ、その見解については、ここに示しているとおりで、杉並区としては、この地域の併用方式での連続立体化が必要と考えておりますので、進めるに当たって、住民の方が心配する震災に対する影響や環境に対する影響については、東京都にもさらに適切に対応するよう求めているということでございます。

会長 すみません、 さん。今のは事務局が答えるべきことではなくて、あなたはこの審議会に対して、そういうことはどうだという提案をしていると私は

理解しているんですけど、それでよろしいですか。

委員 はい、審議会の皆様と一緒にこういうのは審議していきたいと思います。

会長 ですから、あなたは何をもう一回提案したいのか整理して、審議会に何を言いたいのか、ちょっと整理していただけますか。

委員 はい。まず、これだけ挙がっている区民の併用方式に対する反対もしくは再検討の.....。

会長 いえ、そうじゃなくて、審議会としては、こういう都決定の案件についてどうしたらいいかということで、一般ルールとしてどうするかということと言わないと、出てきて調査しろということになると.....。

委員 挙がっている意見を審議会としてしっかりと、東京都にその意見があるんだと.....。

会長 審議会に何を提案しているのか、よくわかりません、あなたが。

委員 何を提案しているかということ？

会長 我々委員に何を、こういうときはこうしろという何を提案したいのかがよくわからない。

委員 審議会として提案したいというのは.....。

会長 いろいろ手続論をちゃんとわかっていて言ってくださいよ。

委員 手続論をわかっててと言われましても、まだまだ素人なのでわからないところはあってもいいかもしれません。その都度、いろいろとご指摘いただきたいと思います。

私は、やっぱり区民の意見がしっかりとまちづくりに反映されるべきだと考えております。審議会というのは、そのためにあるものだと考えております。そういった意味で、今回これだけ多くの区民の再検討、反対の声が挙がっている。これをしっかりと東京都に杉並区の意見書として上げるというのを、きちんと入れてもらえるように皆さんと一緒に審議をしたいと考えております。そのためには、杉並区には.....。

会長 そうすると、今のをもう少し言うと、東京都決定の審議案件が来たら、それに賛成かどうかを杉並区民全部に意見を聞いて、それをまとめてからでないと審議にかけてはいけないというルールにしますと、こういうことですか。例えば、具体的になったらそういうことです。

委員 そこまで極論を言っているつもりはないんですけども。

会長 いや、そういうこと。だから、ここに提案するのは何ですかと私は聞いているんです。案件が上がってきたら、これはもう一回調査しろとか何とか

ということになると、これから設計して、アンケートをやって集計して、解析してというのをやると、多分、半年ぐらいかかってしまう。その費用をだれが出すのか、というところまで逆に言うと都計審の予算に全部入れておかなければいけないわけです。アンケートって簡単じゃないんですよ。

委員 わかります。すごく大変なことだとわかりますよ。お金がかかることもわかります。

会長 杉並区の見解というのは、どうやって聞いたら杉並区の見解になるかというところを、我々審議会では議論しなければいけない。

委員 そうです。議論しなければいけないですし、100%の区民の声を.....。

会長 杉並の全域から例えば3%抽出して、それでアンケートでやったら全体の意見だというふうに我々が認めるようなことにするかどうか、そういうことです。

委員 そういう議論からもしっかりとやっていくべきだと僕は思います。

会長 そうすると、それまではこれは決定しませんか、という話なんですよ。

委員 いや、だってできないですよ。こんなにたくさん反対意見があるのに、OKですよなんて、審議委員の皆さん、言えますか。

会長 この辺の近場でいくと、横浜の環状線は反対意見が100万通です。100万通を整理するのに行政が1年かかった。100万通がどういう反対なのか。それくらいでも審議会としては、最後はどうしてもそれが必要だということで、100万通くらいのことは大したことないということをやったケースもあるんです。それだけその道路が公益性があって、今、逆に言うと、横浜なんかは高速道路がなくてみんな困っていて、早くつくってくれという意見になっているんですよ。最初反対していた人もだんだん、やっぱり高速道路が欲しいということで、100万通くらいでも、必要なときは必要だというようなことを判断しなければいけないということがあって、それはその中に反対の委員もいましたよ。

委員 100万通の事例とこっちの事例って、どういうふうな違いがあるのか僕はわからないので、その件については何とも言えないのですけれども、例えば今回は、併用方式ではなくて全部地下化にしてほしいという意見もあるわけじゃないですか。というかその意見が多数なわけですよ。

会長 ただ、その人たちは、区税をそのために3倍使ってもいいということと一緒に考えているか。お金のことは考えないで、どれがいいですかと聞いたら、それは地下がいいねというだけの問題の判断なのかということと、裁

量をどう考えるかということ。

委員 例えがお金のことと言うと、何で800億円高いのかという明確な納得できる根拠が今示されていないという。

会長 「明確」という言葉は、どういう意味で言うのを「明確」というか。さっき言った全部の積み上げをしない限りは明確でないというのか。例えば、どこかの区道を舗装すると、大体平均1平米とか1メートル幾らぐらいかかるというやつで、詳細ではないですね。それでどこでもかけてしまうから。それを明確な額というのかどうかというところも問題になる。

委員 すごくいろんなところで問題があると思うんですけども、はっきり言うと、だれも踏切を……。

会長 私は逆に言うと、2,200と3,000、これぐらいの差は出るよなという感じは私の常識の中にはあるわけです。だけどみんなに説明したらどうかという、なかなかそれは説明できない。いろんなところのノウハウの蓄積、それから、そうだよな、これぐらいかかるよな、これぐらいの違いが出てこなければおかしいよな、という常識はあるけど、明確に説明しろと言われると、何を言ったら明確になるかというのがわからない。

委員 僕も難しいところだと思うんですけど、ただ、踏切をなくすという方向性には、もう皆さん大多数の方が賛成をしているわけじゃないですか。あとはその方式というところですよ。その方式についてのいろいろな意見があるところで、この資料だけ見ると、すごい反対意見が出ているのに、区としては賛成でいきます、併用方式でいきますというふうに判断している。僕はそれは「なぜ」というすごい疑問があるんですよ。

委員 会長、ちょっとこの件だけ。

委員の意見は、有力な一つの意見として伺っておきたいんですけど、審議会は、やはり自主独立して、それぞれの見識と責任において判断、決定するという役割があるわけです。ですから、区としては参考意見として聴取してみました。それは一つの判断基準になるけれども、それぞれ威信をかけて判断決定すれば足りると私は思うんですよ。審議会ですから。

委員がおっしゃるように、説明会とか委員会なら「反対札が多いんじゃないか」とあるけれども、各界を代表して、それぞれの専門知識を持っている方々が集まっている審議会ですから、そこはやはりその見識と責任に託すべきだと、こう思います。

それで、事実上、地元の意向を無視してなんて進められないと思いま

すよ。やはり尊重しながらそれぞれ進めていくということが現実的で効果的だということは、東京都初め皆ノウハウを持っていらっしゃるわけですよ。外環を見たって、これほど必要性がありながら、同じように時間がかかって。ですから、その辺は意向を十分踏まえてやっていくのではないかと思いますので、いかがでしょうか。

会長 どうぞ、ほかの委員。

委員 杉並には商店街活性化条例というのがあります。それで、京王という会社が線路の下、例えば高架にした場合でも、それから地下にした場合でも、地上権というのを持っていると思うんですよ。そういう所が、自分たちの所有として、自分たちの好きなように使えると思うんです。その場合に、杉並区には、平成 16 年の 12 月 7 日の日に、区議会議員の方々がつくったのが満場一致で採決されたという杉並区商店街活性化条例というのがあります。これは要約を言いますと、杉並区で事業をしている者は、その地域の活性化のために応分の負担をしなければいけないという条例なんですよ。ですから、今度の、線が高架になるか地下になるかはまだわかりませんが、地上権というのは京王電鉄が持っていると思いますので、そこで商業施設をもしつくる場合には、やはり応分の協力をしてもらいたいということをお願いしたいと思います。

会長 それに何か答えはありますか。

鉄道立体担当課長 おっしゃるとおり、高架化されても、地下化されても、土地の所有権は京王電鉄になります。高架化された場合の高架下の利用につきましては、この事業が進んでいく段階で、東京都が事業主体ですので、そこを通じて京王電鉄と地元区で使用形態の協議に入ってまいります。区としましては、地元商店街ですとか、地元住民の意向を尊重して、利用方法を京王電鉄と協議していきたいと考えてございます。

会長 本当にそう？

委員 本当にそれは東京都のほうにも申し入れをしていただきたいと思いますよね。私どもは、隣接区の世田谷とも相互の関係がありますので、これは世田谷のほうとも連絡をとりながら一緒に行動していきたいと思っておりますので、その点よろしくどうぞお願いいたします。

鉄道立体担当課長 ちょっと補足させていただきますと、高架下の利用につきましては、国の要綱で 15%程度公共の用に供することができるということで、公共利用を図っていきたいと考えてございますし、残りは.....。

会長 だから、公共の用じゃない。商業に使いたい。

鉄道立体担当課長 残りの部分は、商業等それぞれ京王電鉄の立場から利用方法を検討すると思うのですが、そういう協議の場において、住民意向については伝えていきたいというふうに考えてございます。

委員 一つ例を挙げますと、JRは自分の駅の構内に駅ナカという商売をしているんです。それは公共的なものだということで、固定資産税が非常に安いんですよ。ほとんどゼロに近いところで商売をされているということで、我々とギャップが非常にありますので、もしそこで商売をするのなら、我々と同じような固定資産税を払っていただきたい。それはぜひお願いをしたいと思います。

会長 今のわかりましたか。

鉄道立体担当課長 軌道上の部分についての固定資産税のお話かと思いますが、私どものほうで税制を変えるということまではできませんが、利用法については、地元商店街との共存共栄の観点から、意向等を十分伝えていきたいというふうに考えてございます。

委員 条例が確かにありますので、これは先生とか、皆さんがつくっていただいた条例なんです。この条例は、罰則がないということで相手は逃げるんですよ。罰則がなければこれに従わないというところが非常に多いものですから、この条例というのは区の法律ですから、罰則がなくても協力をさせていただくというふうに区は努力をしてもらいたいと思っております。

都市整備部長 委員の言われるのはごもっともでございますので、協議の場では、区といたしましても、しっかりと協議してまいりたいと思います。

委員 よろしくをお願いします。

会長 ほかはどうでしょうか。

委員 すみません、まだ僕は話し足りないんですけども、いいですか。

会長 いいですよ。

委員 せっかく審議会という場で、皆さんたくさんこちらにお集まりなので、今回の反対意見がこれだけ多数出ているということについて、皆さんどういうふうに認識されているのかなと思うんです。ぜひ皆さんのご意見をお聞きしたいんですけども。

会長 私は今、会長ですから、中立の場ですから、私の意見は差し控えます。どうですか。

委員 実はきょう出てくるに当たって、この意見書だけはざっと全部目を通し

ました。多分、このくらいの反対意見が出るのは、まあ、こういう案件ですから出てくるわなということですが、書かれている内容を一つ一つとってみると、直近の方にとってはもっともだと思われるようなことがいっぱい書かれています。しかしながら、都市計画の案件というのは、必ずしも個々のご意見だけで左右されていいものとは思われないので、どう判断するかというのは、委員一人一人の判断で答えを出されればそれで足りる。逆に賛成意見が何ぼ、反対意見が何ぼという数を出して、それで審議会の意見を定めるということであれば、委員の存在理由はほとんどなくなってしまうので、私はやはり意見がある委員一人一人が、こういう意見が出されているということを踏まえて、この東京都に対する回答について、審議会としての意見を定めるということが審議会として一番大事なことだというふうに認識をしています。書かれている、出てきた意見、これだけあったということは、一人一人の委員が十分おなかの中に飲み込んで、その陰に、答弁にもありましたけれども、かなり賛成の方もいらっしゃると思いますよ。これも一人一人の委員のおなかの中におさめて、それで判断をしていくということが、こういう審議会での意見の取り扱いとして非常に大事なことだと私は思いますので、意見として申し上げさせていただきます。

会長
委員

どうもありがとうございました。ほかに何かご意見ございますか。

私は基本的に都市計画決定には賛成の立場です。といいますのは、鉄道は一つは自動車に比べると非常に低炭素型なので、まず鉄道がより利便性を増すということについては、基本的な方向としては、大きな都市づくりの方向には合っているというように思います。

それから、踏切については、個別の路線がどこを通るという話はちょっと横に置いておくと、ネットワーク自体としては、ここは非常に脆弱な地点なので、踏切が解消されるということ自体は、とても都市全体にとっては安全性も向上するという意味で賛成をいたします。ただ、個別にどこの地点を通るということについては、やや保留したいところもございます。

したがって、今聞かれているのは、審議会としてどういう審議をして、東京都にどういう回答をするかということだろうと思いますけれども、ただし、幾ら直近の方とはいっても、2,000、3,000 というオーダーは、やはり割合と大きなオーダーなので、全く差し支えなしというのもちょっとどうかなというところもありまして、私は個人的には、意見といたしまして

は、附帯意見といいますが、審議会でこういう意見が出たということは、まずはきっちりと東京都のほうにお伝えするというのが筋だろうと思えますし、意見書をざっと拝見して、やはり東京都が本来行うべき情報公開がまだ不十分ではないかという点はやや否定できないので、それについては、ぜひ区のほうから、東京都が本来地元の地権者あるいは周辺の方も含めて行うべき合意形成に最低限必要な情報公開については、ぜひそれを積極的に進めて、というか、やっていただきたいということぐらいは、審議会の意見としてつけるべきなのではないかと思えます。

会長

どうもありがとうございます。

ほかにはどうですか。

委員

賛否の意見でよろしいでしょうか。

会長

いいですよ。いろんな意見があると思いますが。

委員

先ほど、るる質疑いたしましたので、簡単に意見をまとめます。今回の高速鉄道の変更については、反対です。今回の決定をしようという最大の目的は、あかすの踏切の解消でありまして、その対策は、今回のような大工事をとらなくても、つまり踏切を除却しなくても、踏切を残したままで踏切を越える方法は可能であります。そして、そうすることのほうが早くてもしかも安く済みます。

そしてまた、反対の理由を5つの点で申し上げたいのですが、本決定をするならば、まず多大な税金が投入されるということ。そして、次に工事中の環境破壊、これは多大な迷惑を被ると思えます。簡単なものではないと思えます。それから、3番目に供用後もそうですが、15メートルの壁が出現することになるわけですし、特に南側に住んでいる方にとっては、引っ越してきたときにはなかったものが、すごい壁が50センチのところになってしまうという、これは本当に多大な迷惑であると思えます。

それから、住民の方々から、計画をやるのだったら地下化してくれという話が出ていることはわかります。しかし、費用の面とか工事のことなんかもいろいろ考えて、地下化も併用もしないという、つまりこの計画はやらないということを主張したい。

そして、5番目の理由としては、まちづくりの観点です。これはもう意見が分かれますけれども、従来は、道路を広げて車がスムーズに通行できるようにする。それがまちづくりという、そして、それが発展につながるんだというふうなことで開発が進められてきたと大まかに考えておりま

すけれども、そういった旧来のまちづくり観は変換しなければいけない。そして、そういう必要性に迫られている。少子高齢社会でありますし、そしてまた車離れが進み、カーシェアも進んでいる。そのときに、このような過大な費用をかけてまでやる必要はないというふうに考えますので、以上、反対の理由といたします。

会長 ほかはどうでしょうか。

委員 賛否とかの話ではなくて、ちょっと場違いになってしまうかもしれませんが。

会長 どうぞ。

委員 区内にはまだ他に鉄道路線があると思うのですけれども、同様に連続立体交差化の動きがあるのかどうなのか、それを少しお話しいただければなと考えています。

鉄道立体担当課長 まだ京王線のように準備等の動きはございませんが、東京都の踏切対策基本方針の中では、西武新宿線の野方から井荻までの区間、井荻から東伏見までの区間が連続立体化の検討対象区間になってございまして、これが既に平成 20 年に東京都で事業候補区間という位置づけになってございしますので、今後、予算等の動向を勘案しながら、立体化に向けて東京都は進めていくというふうに理解しております。また、井の頭線につきましても、一部検討対象区間になってございしますが、こちらはまだ事業候補区間とかそういう動きまでは至ってございません。

会長 よろしいですか。

委員 はい。

会長 ほかはどうでしょうか。

大分議論しましたけれども、きょう、審議でどうするかという決をとったほうがよろしゅうございますか。それとも、もう少し意見を戦わすようなことをしたほうがいいでしょうか。

委員 もう少し審議が必要だと思います。

会長 あなたはそう言っているのはわかったけど、ほかの人はだまっているから私は困っているんです。逆に言うと、もしかして1人とか2人が延ばせということであるならば、きょう決をとろうというプロセスもありかなというご相談なんです。さっき言ったように、審議会委員はそれぞれの持っている知恵と力で、いろんな決定に参加すればいいというご意見もあるわけですから、これはこれで意見がありました。

委員 高架化にするメリットというものを、もっと地元住民の方にお伝え 私
はされているのかどうかというのをお聞きしたいのと、あと、ほかの杉並
区内でも、高架化したことによって、地域にどういったメリットがあった
のかという話等はないのでしょうか。私も区民の意見を読ませていただい
て、ほとんどが地下化ということで、今、ここで答弁をいただいた中で、
CO₂の削減ですとか、0.4兆円の経済損失、そういうことが解消されるとい
うふうに私ここで知ったんですけれども、そういう当たり前のことかもし
れないんですけれども、地元の方たちに、高架化することによっての希望
が見えるとか、そういった話があると、賛成意見の方も声が出しやすいの
ではないかなと思うのですけれども。

鉄道立体担当課長 これまでにも、平成21年の11月に、高架化による鉄道立体化事業につい
て、説明会を開催して、立体化によるメリット等を説明してございます。
そして、去年の5月からの説明会におきましても、同じように説明してお
りますし、途中、沿線8カ所において世田谷区と杉並区におきまして、ま
ちづくりオープンハウスというものでも連立事業の効果、それと、まちづ
くりをあわせて行うとより効果的というようなことを説明しておりまして、
その席でも、ぜひ進めていただきたいというような意見もいただいております。

委員 それから、もう一つ、区民の意見に対しての区の見解のところの4ページ
ですけれども、京王線が現在の混雑率が約165%であるというふうにあるの
ですけれども、複々線化することによって、増線されることによって、ど
れくらい解消されるのかというのは、現在わかっているのでしょうか。

鉄道立体担当課長 混雑緩和の目標としておりますのが150%ですが、実際、京王電鉄のほう
は複々線化等、設置されたときのダイヤ改正等はまだ詳細には決まってい
ませんので、これが完成すると幾つになるというような数字自体は示され
てございません。

委員 ありがとうございます。

会長 逆に言うと、4ページに、165%であり、150%を上回っていると。複線で
やると160%だから、複々線にしたら半分になる、というのはうそです。そ
んなばかなことをやったら、経営者としてナンセンスです。どういうこと
が起こるかということ、八王子とか遠い人が新宿に来るのにもっと早くなる。
そうすると、中央線の特別快速よりこっちのほうが早く来るとなれば、中
央線に乗らないで京王線に乗る。そういう鉄道間の戦いもあります。だか

ら、簡単に半分になるという、そういうばかなことはしません。むしろ輸送力としては増強して、近場の人は今までと同じでかかるけど、遠い人はどこかから特別快速みたいなものを運行して、調布からこっちはどこもとまらないというようなサービスをやったら、お客さんが増えるかどうかという、そういう試行錯誤をする。どちらも150%ぎりぎりぐらいお客さんに乗ってほしいというのが経営のほうが考えることです。

どうでしょうか。ほかに。

委員

私は、これ以上審議しても、賛成・反対派の対立が続いて、なかなか結論を導くことはできないと。ですから、意向を踏まえて尊重することは差し支えありませんけれども、先ほど申し上げましたように、これをそのままイコールすれば、大衆迎合主義でポピュリズムに陥っちゃって、何の判断決定もできないということです。この都市計画審議会の委員の各人の良識、見識、そして責任を踏まえて、やっぱりきちっと結論を出していただきたいと、こう思う次第です。

会長

大分時間もたっているので、私の提案としては、ここは動議を出したいと思うんですけど、きょう決をとるかとならないかということを決めたいと思うんです。それでよろしゅうございますか。

(異議なし)

会長

それは投票をしたいと思うんですけど、いろいろ意見が割れているので、無記名の投票の準備ってできますか。

委員

会長、無記名ではなくて、きちんとだれが賛否したかということがわかる方式を求めます。それが審議委員としての責務であると考えます。

会長

では、まず投票するかどうかで、無形名か記名かという投票をするのはいかがですか。

委員

挙手でいいと思います。

会長

それは挙手でいいですか。では、記名投票にすべきだという人は何人おられますか。挙手で結構です。まずそれをとります。記名がいいという方は何名おられますか。

(賛成者挙手)

会長

では、無記名がいいという方はどれくらいおられますか。手を挙げてください。

(賛成者挙手 多数)

会長

ということですので、無記名ということによろしゅうございますか。

では、無記名投票の準備をして、きょう決をとるというのを「 」にしますか。それでいいですか。きょう決をとらないというのは「×」。

委員 それぐらいは、もうこの挙手で済むんじゃないですかね。きょう決をとるかどうかは。

会長 今とったのは、無記名投票にするか記名投票にするかだけをとったんです。今から言うのは、無記名投票できょう決をとるかどうかという決をとりたいんです。

副会長 それは挙手でいいんじゃないですか。

委員 方式は無記名なのであって、きょう決をとるかどうかは挙手で決まるでしょう。

会長 いや、それを無記名でやれというふうに、私の動議に対してそういう答えだったと思うんですよ。だから今から決をとるかどうかの無記名投票をして、その次は、とらないといたら、このテーマは今回延期、次の議題に行く。とるといたら、本当にこれに対して賛成かどうかという決をとるという手順を考えていますけど、よろしいですか。

(異議なし)

会長 では、きょう決をとるかどうかという無記名投票をします。投票用紙と投票箱を用意してください。

早く投票用紙を配って。投票箱もまだ何も入っていないのを見せて。

都市計画課長 すみません。名前を書く欄があるのですけれども、名前は書かないでご投票のほうよろしく願います。欄があるので、すみません。

会長 そんなのはさみで切っちゃえばいいじゃない。

委員 会長、質問。

会長 はい。

委員 名前を書いたら無効になるんですか、その投票は。私はあくまでも書きます。

会長 無効ではなくてもいいんじゃないですか。普通は他事記載だから無効。事務局も、無記名じゃないようなケースを標準だと考えるほうがおかしい。

(投票用紙配布)

委員 ちょっと確認なんですが、賛成は「 」、反対は「×」と書いてあります。

会長 決をとるが「 」、決をとらないが「×」。私は投票しませんから。で、みんなが同数になれば私が決めます。

(投票用紙回収、開票)

会長 　　では結果で、きょう議決をとるという賛成が 13 票、きょうはとらないというのが 4 票ということで、過半数でありますので、きょう決をとりたいと思います。

　　これではと決をとってしまってもいいですか。

　　（異議なし）

会長 　　それも無記名でやってよろしゅうございますか。

　　（異議なし）

会長 　　では、次、よろしく願いたします。

　　（投票用紙配布）

会長 　　議案に賛成の方は「○」、反対の方は「×」というふうにしてください。

　　（投票用紙回収、開票）

会長 　　この審議案件について、賛成が 15 票、反対 2 票ということで、この案件は同意するということに。「同意」でいいんですか、日本語は、

都市計画課長 　　はい。

会長 　　ということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

委員 　　会長、先ほど 委員も言われたとおり、今回、参考意見として出された意見が多数あるということも意見書の中にどこかつけるというような、すごく大切だと思うんですけども、それについてはいかがでしょうか。

会長 　　一応、決をとるときに、これでいいですかというのは、そういうことをつけるかどうかというのも含めてだと私は思ったんです。ただ、こっちの議事録をこれに添付して出してくださいということは言えると思うんです。これだけの反対があって、いろいろ審議しましたということは、議事録として東京都につけてもらいたいということは十分言えると思います。

委員 　　審議会として、区として、決をとって賛成だったから、この案については賛成ですという区の見解があるとして、そこにプラス……。

会長 　　審議会の議事録、ここの議事録をつけて出してもらうことはできる。

委員 　　では、そういう形でお願いします。

会長 　　はい。それはよろしくお願いします。

　　時間が来ましたが、報告事項はどうしますか。皆さん、あと 15 分、半までいいですか。

　　（異議なし）

会長 　　では、報告を。

都市計画課長 　　それでは、私から報告案件の「杉並区まちづくり基本方針（都市計画マス

タープラン)の改定について、手短にご説明をさせていただきたいと存じます。手元の資料をご参考くださいませ。

まず、現行の杉並区まちづくり基本方針でございますが、こちらは10年近く前の平成14年6月に改定されたものでございまして、事前にお送りした資料のカラー刷りの「杉並区まちづくり基本方針」、これは現行の基本方針を参考に添付をさせていただきました。現行のものでございます。

一方、先般、杉並区の新たな基本構想を策定いたしましたところでございます。この基本構想につきましては、冊子の形で、これも事前に「杉並区基本構想」という冊子をお手元にお届けしたかと存じますので、ご確認をいただきたいと存じます。

この新たな杉並区の基本構想の策定を踏まえまして、今般、まちづくり基本方針の改定作業を進めることといたしましたので、その進め方についてご報告をさせていただきたいと存じます。あわせまして、区のまちづくり条例におきましては、まちづくり基本方針を策定する際には、区長は区民等の意見を反映することができる必要な措置を講じなさいということが規定されてございまして、その方策の一つとして区民アンケートを実施いたしましたので、その概要、本紙についても添付をさせていただいております。

まず、お手元の資料をごらんください。1の検討方法でございますけれども、庁内に検討委員会及び作業部会を設けまして、4月より作業を開始したところでございます。

続きまして、2番の基本方針の位置づけでございますが、こちらは、ただいまご説明いたしました区の基本構想及び都の都市計画区域マスタープラン、上位計画でございますけれども、そちらを踏まえて策定をするものでございます。

策定のスケジュールでございますけれども、今、検討を開始いたしまして、9月ぐらいには骨子案をつくり、区民意見交換会ということで実施をさせていただき、それを踏まえて11月にさらに一歩進めて素案をつくり、公表し、さらにパブコメ、区民意見提出手続を経まして、最終的には来年1月に本審議会に諮問をさせていただき、ご答申をちょうだいした後に、来年3月には新たな基本方針として決定をしたいと存じます。

なお、その正式な諮問の前にも、この骨子案あるいは素案といった節目節目がございまして、その都度、本審議会にもご報告をし、その都度ご

意見をちょうだいしたいと存じますので、その節はどうぞよろしくお願ひいたします。

続きまして、区民アンケートでございます。アンケートにつきましては、まちづくり基本方針の改定に当たりまして、区民の皆様の意見を反映するための措置の一つということで、この2月から3月に実施いたしました。こちら区内7地域の人口に応じて無作為に18歳以上の5,600人を対象に郵送でお願いをしたところ、30.3%、1,698人の方からご回答をいただいたところでございます。

アンケートの主な内容につきましては、まちづくりの関連ということで、区における今後の道路整備や公共交通、あるいはバリアフリー、土地や建物の利用方法、防災、公園、緑等々のさまざまな取り組みにつきましては、区民の皆様が考える重要度あるいは優先度などについてお尋ねをしたところでございます。

調査結果につきましては、資料2の概要版、資料3のこちらの報告書でございます。こちらを添付させていただいておりますけれども、本日は時間の関係上、概要版、資料2の、それも最もポイントとなる冒頭の部分について、ご報告をいたします。

資料2の一番表の1ページ目でございます。下のほうの縦の棒グラフのところでございます。こちらは今回の調査のいわば総まとめという部分でございます。回答者が居住されるそれぞれの地域が、大体10年後ぐらいにどのようなまちになることが望ましいかということ、記載の11項目の中から3つまで選んでいただいた結果でございます。これを見ますと、「大きな地震が起きても火災が起これにくい安全なまち」、これは46.9%と最も高い数値になってございます。

新たな基本構想におきましても、安全・安心の確保ということにつきましては、基本構想の理念や目標の第一に掲げ、今後取り組んでいくべきものとしたところでございますので、今般の改定に当たりまして、区民の皆様のご意見を十分に踏まえながら進めるべきであると考えてところでございます。

以降、説明につきましては、大変恐縮でございますが、省略をさせていただきます。後ほどご参照願えればと思います。この調査結果につきましては、今後の基本方針の策定の際の基礎資料として活用させていただく所存でございます。

大変手短でございますが、ご報告は以上です。よろしくお願いたします。

会長 どうでしょうか。何かご質問。

委員 この計画を検討する委員会のメンバーですけれども、すべてが行政の方々である。そして、そのことを定めたものがそもそも要綱でありますから、議会は全く関与せず行政側でつくっている。ということは、区長の流れのもとだけでやるのかということになるのでしょうか。そういうことが一つ。

それから、都市計画マスタープランは議決事項でしたかどうか、そのこと。2点。

都市計画課長 この策定方針につきましては、直近の区議会の委員会のほうにまずご報告をさせていただき、ご意見をちょうだいする予定です。また、案としては庁内で検討いたしますけれども、その都度その都度、地域説明会であるとか、パブリックコメントという形で区民の皆様に丁寧にご説明しながらご意見をいただいて、また本審議会にもご意見をいただきながら進めてまいると、そのように考えているところでございます。

委員 議会の議決事項。

都市計画課長 本件につきましては、議会のご議決は特に不要でございます。

委員 そうしますと、つい先般、10年の基本構想が新たにつくられたのですが、それに参加した公募市民の方がおっしゃっていました。「いろいろ意見は聞いてくださるんだけど、結局は行政がつくった案に乗せられてしまった。もうそれでいってしまいました。一生懸命言ったけれども、まあガス抜きですかね」と言っていました。これはまだしも、もう、それもやるつもりもないと。つまり公募区民も入っていない。それから学識経験者の方も入っていない。それから、議会に報告はするんだけど、別に議決もするわけではない。ということでは、もうすべて行政がやりますということを語っていることになりませんか。

というのは、いろんなところでまちづくりの訴訟なんかが起きているけれども、そこで住民が乗り越えられない壁は、行政の裁量権ですよ。ほとんどフリーハンドで与えられている。それを初めからこんなふうな要綱でやるのだったら、私たちフリーハンドでやりますよと宣言しているに等しい。ちょっとこれは私区民として恥ずかしいです。これは再考すべきだと考えますが、いかに受けとめていらっしゃるか。

都市計画課長 冒頭ご説明しました今回の新たな基本構想の策定過程におきまして、委員

がおっしゃるような区民参加のさまざまな手続をとらせていただきました。今般策定いたします基本方針は、あくまでもその基本構想に基づく分野別方針ということもございまして、そういった場で示された区民の皆様の意向等は、当然これにも受けとめながら進めていく、そういう前提でございます。

委員

平行線だからこれだけにしますけれども、基本構想に参加した人たちが、この都市計画マスタープランにおいても意見を述べたわけではないし、それから、基本構想は読んでわかるとおり、かなり抽象的な文言ですよ。はっきり言って、行政は個別のときにはそういった抽象的なものを持ってきて、そして、「いや、まちづくり基本方針にこう書いてありますから、ここの団地の建てかえはOKなんです」とか、そういったことをずっと言っているんですよ。あなたたちはちょっと権限を握り過ぎです。反省してほしいし、この態度は全然違うと思います。まあ、ここで言ってもらちがあかないので、言うだけにしておきます。

会長

ほかはどうでしょうか。

委員

細かいことで恐縮ですけど、2つ。まず1つは、現在のまち方針の14ゾーンとか7地域とかというそういう括りがあるかと思えますけれども、多分、地域でこの区分けといいますか、ゾーン分けや何かに対してのいろいろな疑問を持たれている人が結構いると思っていますし、また、私のほうで話を聞いていますので、今回新たな基本構想のもとで新しいまち方針をつくるという、都市マスをつくるわけですので、一度、7地域とか14ゾーンというものも含めて、本当にこれでいいのかというのを検討していただければなというふうにちょっと思っています。

それから、7つのテーマの中で、委員が先ほど言った話ともかかわるんですけども、少しまちを元気にさせるといいますか、まちづくりを考えていく上で、商業みたいな、そういう切り口みたいなものを、少しどこぞで考えてみてもいいのかなと、ちょっと思っています。

都市計画課長

まず、地域別方針の7地域14ゾーンのとらえ方につきましては、委員ご指摘のとおり、私どもでもこの間のいろいろな状況の変化に伴って、このままで踏襲すべきものかというのは、やはり一つの議論のポイントかとは認識しております。これにつきましては、今後、まだとば口でございますので、委員のそういったご意見も十分受けとめながら、今後の杉並区にふさわしいゾーン分けというのも検討の課題になるかと存じます。

また、2点目のまちの元気のための商業の活性化、これもご指摘のとおり

りでございます。また、そういった視点をまちづくり基本方針の中でどこまで出していけるかと、そういったことも今後の議論の中で、委員のご意見も踏まえながら検討してまいりたいと存じます。

会長 よろしいですか。

委員 はい。

会長 ほかはどうでしょうか。

副会長 今回おやりになるマスタープランの改正に当たって、以前のときにはどう
いう方法をとられて、今回こういう方法にされるということの、たしか以
前はもう少し地域別意見を聞いたり、オープンなワークショップをやった
りということがあったように記憶しているのですが、私も、ちょっと漠然
としてしまっているんで、先ほど 委員が言われたように、こういう形
になった違いとかその根拠をちょっとご説明いただきたいと思います。

都市計画課長 まず、前回の策定後にまちづくり基本条例ができ、その中でまちづくり基
本方針を策定する際には、区民の意見の十分な反映をと、そういった条例
の規定もできたところでございます。そういったことも踏まえて、今回の
アンケートは、前回は直接には行っていなかったのですけれども、まずそ
ういったことを一つ行いました。それから、地域別につきましても、地域
のそれぞれのお話がございますので、これも前回同様にきめ細かく地域ご
とでお話し合いをさせていただき、ご意見を伺っていく。そういったもの
を次の案に反映していく。そういったことで前回同様のきめ細かな対応を
図ってまいりたいと思います。

副会長 アンケートをされたというのは今回新たな試みであるということで、災害
とかそういったものが、東日本大震災の後もあって顕著に出てきたとか、
それから、地域別に少しずつ重要度が違うとか、そういうことは明らか
になってきたのですが、その一つずつの項目を見ますと、今、会長と話し
ていたのも、「大きな地震が来ても火災が起こりにくい安全なまち」という
ことはわかって、でもその次の段階にどうそれがシフトしていくのか、
あるいは「医療、福祉施設が身近にあり安心して暮らせるまち」といつ
ても、どういうことを言っているのかというのが、どうにでもとれるよう
な柱になっているので、これから先が本当は大事なのかなと。杉並らしい方
法はこれからどういうふうに落ちていくのかというところは、もう少しや
はり区民意見とかそういうのが反映できるような方法になっていないと、
何とでも解釈できるような雰囲気はちょっとして危険を感じるんですけど、

いかがでしょうか。

都市計画課長 本日は時間の関係上、その余のご説明を省略させていただいてしまったのですけれども、具体的な設問の中で、例えばどういった具体的な項目、何が必要か、道路を広げることであるとか、あるいは高さ制限を設けること、例えば建築上のそういったことを個別に伺っているところもございます。また、区の基本方針を策定するに当たって、基本構想、こちらの中で目指すべき杉並の姿、それから、安全・安心は第一の柱ということでございますが、地域の活性化の問題とか、いろいろそういったものがしっかり示されておりますので、そういったものを踏まえながら今回の個別のアンケート結果もしっかり取り入れて議論していきたいと思っております。

会長 いいですか。

副会長 はい。

会長 では、そういうことも含めて、きょうは時間がなかったのも、もし審議会の委員の方が意見を述べたいとか、意見を差し上げたいということは、受け取ることはできますか。

都市計画課長 もちろん、次回以降、この開催の都度に、そのときの状況.....。

会長 例えば、3週間以内に何か意見がある人は出してくださいと。そういうものも次に出す案にどうフィードバックされるかが見たいという意味ですよ。

都市計画課長 意見をお伺いしたいところですが、なかなか機会がなかったのも、今回も遅くなってしまいました.....。

会長 いや、だから2週間以内に文書で、100ページは書かないでくださいとか、せいぜい一人10ページぐらいにしてくださいとか。

都市計画課長 ありがたいお話ですので、何かこちらから意見をいただくのに制約をというのも失礼かと思っておりますので、本当にいつでも結構ですというお話になってしまうのですが。

会長 いつでもというやりたくなくなる。2週間ぐらいで意見を書いてもいいということにしますか。それは文章にしてください。口頭は聞きません。というのは、また証拠がないじゃないかと言われたら困るから。そういうことで、もしご意見があったら、事務局のほうにお伝えいただければと思います。よろしく願います。

私の意見は、これは口頭で言っちゃいますけど、今この委員会の委員というのは、生きている若手なんだよね。私なんかから見ると若手なんです。年寄りとか小さい子どもの目線の意見をどうやってとるかということ

を工夫していただけますか。私なんか、今うちの研究所なんかは、自分のおやじとか、おふくろとか、もうちょっと若いやつには、じいさま、ばあさまに、今どんなことを考えているかよく聞いてからプランをつくってくれとお願いしているんです。あなたの意見ではだめだと。相続をどうしたらいいかと真剣に考えている人と、そのことは当分先だという人では、大分考え方が違ったり、生き様が違ってしまうので、そういうことがこの中に、子どもの意見とかお年寄りの意見というのを少し入れるような工夫をしていただきたい。想像しているだけでは、ほとんど想像できないと思う。よろしくお願いします。

では、きょうはこんなところで終わりにしたいと思いますが、ほかに何か意見ありますか。

委員 一瞬だけ質問が。

会長 どうぞ。

委員 この検討委員会が開催されるときに、例えば傍聴とか、議事録の確認とか、そういったものは可能なのかなと思ひまして。

都市計画課長 基本的には内部の検討会でございますので、そういった想定は今してございませんけれども、ただ、そのときのご報告はその都度させていただきたいと思ひます。

委員 どれぐらいの頻度で委員会が開催されるんですか。4月から委員会による検討という感じで、9月には骨子案の公表みたいな感じになっていますけれども。

都市計画課長 今、親会といひますか、全体会はもう既に3回ほど開きまして、大体、基本構想を踏まえて、これからそういった柱のもとにみんなで検討していこうと、そういった合意をつくりつつあります。それが今後、分野別方針なんかは、それぞれ作業チームに分かれてということでございますので、そういった一定期間、夏近くまで必要かなというように考えてございます。ですから、その後の、そのポイントポイントで全体会を報告などを受ける場として必要に応じて開いていく、そんなイメージでございます。

委員 できれば、リアルタイムでどんな検討がされているのか、そういったことがわかるようにしてもらえるといいなと僕は思ひます。要望です。

会長 では、ほかになければ、あと事務局から何か連絡がありますか。

都市計画課長 本日はどうもありがとうございました。

次回の都市計画審議会でございますが、7月に開催をお願いしたいと存

じます。日時につきましては、大変恐縮ではございますが、前もって事務局のほうで会長にご相談させていただきまして、7月17日、火曜日、午後2時からということで予定をさせていただきたいと存じます。場所は、本日と同じこちらの委員会室でございます。

会長

では、そういうことで、これで予定の審議は全部終わりましたので、第162回杉並区都市計画審議会を閉会といたします。どうも長時間ありがとうございました。

了