



甲第 121 号証

世田谷区職員措置請求

(東京鉄道立体整備株式会社への出資に関する件)

請求人陳述速記録

平成 2 年 1 0 月 2 0 日

世田谷区監査事務局

陳 述 人

| | | | |
|---------|-----|-------|----|
| 1. 内藤 隆 | 代理人 | | 2 |
| 2. 笈 勇一 | 請求人 | | 10 |
| 3. 阿部敏明 | 請求人 | | 14 |
| 4. 木下泰之 | 請求人 | | 17 |
| 5. 北沢悦三 | 請求人 | | 20 |
| 6. 高品 齊 | 請求人 | | 24 |
| 7. 奈良哲子 | 請求人 | | 27 |
| 8. 斎藤 驍 | 代理人 | | 29 |

世田谷区職員措置請求

(東京鉄道立体整備株式会社への出資に関する件)

請求人陳述速記録

平成2年10月20日(土曜日)

午前9時38分～午後0時40分

於・世田谷区議会大会議室

○町田事務局長 おはようございます。本日は、早朝よりご苦労さまでございます。私、監査事務局長の町田と申します。

ただいまより、平成2年9月26日付で受理いたしました住民監査請求に係る陳述を開始いたします。

監査委員をご紹介します。皆様方に向かって右から大高監査委員です。中塚監査委員でございます。志賀代表監査委員でございます。三宮監査委員でございます。

それでは、志賀代表監査委員よりよろしく願いたします。

○志賀代表監査委員 本日は、平成2年9月26日に受理いたしました住民監査請求について、地方自治法第242条第5項の規定に基づき、請求人の陳述をお聞きすることにいたします。

既にご承知のことと存じますが、陳述は請求の要旨を補充するためのものがありますので、この点お含みおきの上、陳述をお願いいたします。また請求に関して新たな証拠があれば、この際ご提出願います。

本日の陳述時間につきましては、あらかじめ代理の方と打ち合わせをさせていただきましたとおり、3時間をめどに行いたいと思いますので、ご協力をお願いいたします。陳述される方は多数おられますので、陳述者及び時間の割り振りについては、あらかじめ打ち合わせをさせていただきましたとおりに進めさせていただきますので、ご協力をお願いします。

陳述される方は、陳述に先立って、お名前、ご職業をお願いします。

なお、監査委員2名は、所用のため12時30分になりましたら退席させていただきますので、ご了承願います。

それでは、内藤隆さんからお始めください。時間は30分以内でお願いします。

○監査請求人代理（内藤隆） 請求人の代理人の弁護士の内藤隆であります。ちなみに、私個人住所の世田谷区の宮坂というところであります。

本件の監査請求は9月14日に書類を提出いたしまして、9月26日付で受け付けということになっておるようであります。そして、本日10月20日になりまして、ようやく意見陳述の機会を持たれた。この機会の設定につきましては、監査委員の先生方を初め、事務局の方々の労を多とするところでありませけれども、本来、この住民監査請求というのは、憲法上の地方自治の本旨に基づいて、民主主義の基本的な権利の行使であります。これらの監査請求を住民からいささか遠ざけようとするような動きが若干認められた。

例えば、私は代理人として本日陳述するわけでありませけれども、代理人として請求することの可否等について、当監査委員会との間で若干のやりとりがあったということについては遺憾に思っております。これは別途機会を改めまして、その点につきましては協議をお願いしたいと思っておりますので、本日は、監査を請求した内容について意見を述べさせていただきます。

私の方からは、主に今日の東京の生活環境の悪化、そしてそれが起因するところの都市計画のなさ、無法さという観点から総論的な意見を述べ、その後、請求人本人の方から、それぞれの生活あるいは職業に基づいて請求の理由を述べ、最後に代理人の方から、再度、本件請求を総括するという観点からの発言を行っていきたいと思っております。

それでは、私の意見を陳述いたします。

東京都、そして当世田谷区、あるいは小田急電鉄などが本年の8月24日に設立をしました東京鉄道立体整備株式会社、以下、長い名前ですので第3セクターというふうに略称させていただきますが、この会社の設立、そしてこの会社の事業の執行に私たちは反対をし、世田谷区長として、この会社の解散に向けて努力をされることを要求をするものであります。

なぜなら、この第3セクターが事業目的としている鉄道の高架事業、具体的には小田急の高架事業であります。これは、沿線住民の環境と生活権を著しく侵害するだけでなく、今日の東京のような巨大都市においては、都市と

文化の崩壊にもつながりかねないものだからであります。

そもそも道路や鉄道というのは、その町の動脈のような役割を果たしており、これらを新しくつくったり、あるいは補修をしたりというのは、沿線住民に大きな影響を与えるわけであります。1度工事が完成すれば、原状に復することは不可能であることが多く、都市そのものの相貌、顔つきを変えてしまいます。したがって、極めて公共性の強い事業と言うべきであり、収益事業を目的とする本件のような第3セクターの事業として行うことは違法でもあり、かつ不当でもあると考えます。

本件の第3セクターによって高架化計画が予定されているのは、小田急線と言えば東北沢から喜多見の駅の間、また、これは世田谷区とは直接の関係はありませんが、西武線と言えば桜台から石神井公園の間という商業地域を含む、東京の代表的な住宅地帯であり、そこに高架鉄道ができれば、長大な高架の施設が連続して町を分断し、視界を奪い、景観を損ない、通過する電車による騒音や振動、粉じんなど、環境を大きく破壊するわけであります。

また、この高架化と並行して新しい道路計画も実施されることになっており、自動車の通行量の増大によるさまざまな公害がこれに相乗されることになる。本件の第3セクターの事業目的の中心である鉄道の高架下などの空間の有効な利用及び駅周辺の再開発は地価の高騰をもたらすだけでなく、資本力を背景とする小田急などの私鉄企業の指導のもとにこれらが行われ、零細な現在の商店営業者、あるいは自営業者の営業権、生活権が奪われることは確実であります。高架によって利益を受けるのは私鉄企業や土建業者、あるいはデベロッパーでありまして、地域の住民は不利益をこうむるだけであります。企業の利益追求の論理が、住民の生存権や景観権、あるいは環境権などを侵害することは許されないと考えます。

都市あるいは町というのは、強い者だけの領地、強者の領地ではありません。今述べたような住民のさまざまな権利が守られ、弱者も生きていける。こういう公正さを失ってはならないということであります。また町を訪問する者が快適さを感じるような、そういうまちづくりでなければならないというふうに思います。行政機関、世田谷区、世田谷区長は、このような原点から出発をして、事業計画、都市計画を考え、この第3セクターに対するかかわり方も、この原

点から、再度考え直すということが絶対に必要であります。

東京のような巨大な都市では大勢の人が密集して住んでおり、お年寄り、若い者、男の方、女の方、あるいはさまざまな職業の人が共存できるようなまちづくりが必要であります。鉄道の高架、高架化は、そのようなまちづくりを破壊をして、不可能にします。世界各国の大都市においては、高架鉄道のこのような弊害を除去するため、鉄道を地下に埋設する地下化が今日的な常識でもあり、また20世紀の初頭から、既に歴史的に行われておる事実であります。このような常識に従って、現在の平面交差の鉄道を地下化するならば、大きな新しい環境空間が生まれることとなります。この空間は年々緑地が減少しておるといふ都内の環境を大いに改善するために活用できるわけであります。したがって、緑と調和をしたまちづくりの重要なスペースを生み出すことができます。

もう一つ忘れてはならないのは都市災害の問題であります。1985年9月、メキシコで起きた地震では、地下鉄の乗客は地上に出てから、初めてその被害のひどさに気がついたという報告があります。そして、ちょうど1年前のサンフランシスコ地震でも、高架の高速道路が崩壊をし、多くの犠牲者を出した。これは記憶に新しいところであります。

監査委員の先生方、おとといの朝日新聞の夕刊をごらんになりましたでしょうか。

(監査請求人は次の新聞コピーを提出した。平成2年10月18日付「朝日新聞」)

これは、10月18日、おとといの朝日新聞の夕刊のサンフランシスコ地震に関する記事、事後復旧の記事であります。本件との関係では、上から2段目、サイドラインを引いておるところをちょっとご注目いただきたいと思います。どういうふうに復旧をするかということでもありますけれども、「両現場」と書いてありますね。これは、要するに2階建ての高速道路が崩壊をして、何十人という死者が出た。この高速道路の現場では「もはや2階建て道路を造る計画はない」というふうになった上で、さらに480号線という高速道路については、景観も問題視をされて、地下化の動きが強い。こういう記事が出ております。まさにこれが世界の常識であります。

これらの争点からも明らかなように、小田急沿線地域での立体交差事業とい

うのは、高架化計画を変更して、地下埋設計画にすべきであるというのが私どもの基本的な考えであります。

次に、今回の鉄道の立体化、あるいは線路の増加事業というのは、東京の都市計画と非常に深い関連を持っており、いかに都市計画をめぐる東京の現状について、これは十分ご承知かと思えますけれども、あえて指摘をしたいと思えます。

ご承知のように、80年代の後半にかけて、東京の土地の価格は暴騰をいたしました。そのことによって、さまざまな社会的な問題が発生をし、東京の都市としての機能は麻痺状態になり、現在も混迷の状態にあります。一言で言えば住みにくい東京、つき合にくい東京になってしまったということでもあります。

1983年に、当時の中曽根首相が、土地規制の緩和など一連のアーバンルネッサンスと言われるような政策を提起しました。そのころ、いわゆる地上げ屋の横行が新聞紙上をにぎわせ、神田などの古い下町から住民が追い立てられ、古い町並みを取り壊されていきました。また土地転がしが経済的に成り立つ。そういう土地の騰貴が、バブル経済、泡のごとき経済を生み出してきました。

今回の地価の高騰は都心3区、すなわち千代田、中央、港、ここに業務用のオフィスが足りない、こういうことを口実にして始まって、東京の西部の住宅地、高級住宅地などを中心に地価が高騰し、やがて区部全体へ波及し、さらに三多摩、首都圏全体へと広がっていきました。地価高騰の要因について識者がいろいろ指摘しておりますように、国や東京都の都市政策が大きな影響を与えたことは見逃すことはできないわけであります。

80年代に入り、技術革新の進展、産業構造の変化から、東京では、国際金融機能、高度情報関連機能など、高度な業務管理集中機能の集積が進み、都心の3区を中心に、大企業の本社機構や外国企業の転入が集中をいたしました。当時、国の施策として、首都改造計画であるとか第四次全国総合開発計画、いわゆる四全総と言われるものでありますけれども、そういう計画でも東京の国際都市化が是認をされ、東京都は、マイタウン東京構想の中で、国際化、情報化による世界都市としてみずからを位置づけ、開発を進めようとしておりました。いわゆる東京一極集中が80年代後半に急速に進行をしました。

今日、首都圏の人口は全国の30%を占める3,900万人、東京圏の就業人口は1,485万人というふうに言われております。これらの客観的な状況に加えて、当時の中曽根内閣は、内需拡大の目玉として都市再開発の促進政策を打ち出し、それが土地騰貴のきっかけとなりました。

中曽根首相は83年の2月、土地利用規制緩和を指示し、同年の4月には、国鉄用地など国有地の公開入札による払い下げや、環状線の中の高度利用を閣議で指示をし、民間活力の導入による民間再開発優先などの施策を矢継ぎ早に指示しました。当時の金余り減少が、不動産に対する過剰な融資を生み出し、都市再開発ブームに火がつけられ、不動産投機へと発展していった。これは公知の事実であります。異常な地価の狂乱は、これらが要因となって生み出されたものであります。

東京都の鈴木知事は国の施策に追従をし、業務用のオフィスの供給の拡大のためとして、都心における民間企業の再開発事業を優先させ、新宿副都心への都庁舎の移転、そして周辺の新開発、あるいは臨海部、副都心の開発など、巨大なプロジェクトを計画しました。

86年4月には、国土庁との協議で、都知事は業務用オフィスの供給の促進策、推進策として、一、既成市街地の高度利用、二、新規業務拠点の育成、三、都市再開発の推進等の実行を約束いたしました。都心の3区では、85年に既に、商業地域の地価が前年比で44.2%も急騰しており、これら国と都の都市政策は、業務用オフィスビルに対する企業の過剰投機を生み出しました。地価高騰は都心の3区から新宿、渋谷の副都心、そして翌年には、東京の南西部、北西部、さらには多摩へと、玉突きのような拡大をしていきました。国や鈴木知事が、既成市街地の再編を目指す都市政策を推進したことが、地価上昇の要因の一つであることは明白であります。

現在の東京のように東京一極集中が進み、国策としては地価の抑制策が実行されないという状況の中では、供給の増加ということの大義名分にして、既成市街地の再開発であるとか、ウォーターフロント計画であるとか、もろもろの新市街地の開発を行うというのは、その対象地域と周辺の地価上昇をもたらすのが必至であります。そして地価上昇の結果、本来の都市計画はないに等しくなり、住民は郊外へ郊外へ、外へ外へと追い出され、高層市街地の外延化、外

への広がり、あるいはサラリーマンの遠距離通勤はますます増加をし、一般の市民、私ども市民の住宅事情というのは、いわゆる遠い、高い、狭い、遠高狭、この度合いが加速をされております。

高い地価は宅地の細分化を促し、せっかくの庭の木や緑は切り捨てられ、採算をとるためにミニ開発が進み、調和のとれていた住宅地は町としての落ちつきを失い、全くコミュニケーションのないままに変貌していきます。日照、風通し、騒音、ごみ、下水など、生活の公害が新たに発生し、また建てかえ等により破壊された建物、これから発生するアスベスト等の発がん、有毒物質を含む廃棄物の処理など、新たな環境問題も抱えることとなります。

今、都心3区に通勤する人口は約280万人、いわゆる昼間、昼間の人口であります。一方、その都心3区に居住する人口は30万人というふうに言われております。この極端な昼と夜の人口のアンバランスはさまざまな社会問題を発生させます。この差、280万人と30万人の差の250万人の人たちは、都心から遠隔地よりの通勤を余儀なくされており、通勤ラッシュは解決されておられません。

私たちは、複々線などによる輸送力の増強の必要性を否定するものではありません。しかし、このような地価の上層による劣悪な住宅事情の解消や、スプロール化減少を根底から是正をする。都市計画の中で全体として考えていく。こういう視点を失って、単に輸送力を増強する、線路をふやす、そのためにどうするか。2階建てにする、3階建てにする。そういう対症療法的な発想に根底から反対をするものであります。

東京都、神奈川県、千葉県など、東京湾岸の開発、あるいは巨大プロジェクトなども計画をされております。臨海副都心、東京テレポート構想、これらは鈴木知事が最も力点を置く重要施策になっております。その対象面積は448ヘクタール、事業規模、金額にして4兆1,400億円、そして21世紀の初頭にこれは完成する。こういう予定があるようであります。そこにおける就業人口、働く人の人口は約11万人、定住者は6万人、こういう規模のようであります。これらの計画が実行されれば、ますます東京の一極集中は強まり、その複合的な産物として地価の上昇は避けられず、資産の格差、拡大、この社会的な不公正がますます広げられ、多くの都民の生きがいを失わせていくようにな

ります。

今回の鉄道立体化の事業が、いわゆるNTTのA型資金の導入による第3セクターのもとで行われることは、以上述べたような東京の都民、区民の利益に反する現状と、そして都市計画のあり方からいって、不当なものであるというふうには言わざるを得ません。事業そのものが採算性を重視した企業論理に貫かれ、高架の上、高架の下、すなわち高架の上下空間の利用、あるいは駅前の再開発など、小田急など私鉄企業の利益追求の恣意的な行為を規制することは、一たん会社ができ、事業として転がり出した場合には、そのような規制はほとんど不可能であります。

また、これらの第3セクターの事業の推進に伴う、そして再開発による地価の上昇、それに伴う地域住民の追い立て、乱開発、環境悪化、これらが延々と循環をしていくということが予想されます。既に沿線の開発計画について、私鉄の企業からはいろいろな提案が準備をされているようであります。

今、東京が住みよい町になるためには、世田谷区が住みよい町になるためには、東京一極集中を是正することが最も肝要であります。鉄道立体化などの事業も、そういう全体の都市計画の観点から計画され、立案され、再検討される必要があります。

地域住民のまちづくりやコミュニティーを破壊しないためには、今日的な手法である鉄道の地下への埋設、道路も含めてでありますけれども、そういう地下への埋設が最も適していることは多くの識者の指摘とするところであり、また私どもが実感をするところでもあります。

これまでの経過の中で、都市計画のあり方について、もう少し言及をしたいと思います。

鉄道の立体交差事業は道路と鉄道の交差であります。これは言うまでもありません。この点に関する国の行政的な分担は、道路は建設省、鉄道は運輸省というふうに縦割りになっております。今東京では、地域のまちづくりの総合的な視点を持った都市計画が必要なのですが、中央官庁や大企業の縦割りの感覚が、こうした視点を持った都市計画を策定する上での大きな障害となっております。したがって、これらの縦割り行政的な欠点を補うためには、都市計画に関する権能をより住民に近い地方自治体に分権化すべきであり、例えば本件

で言えば、世田谷区が、もっと自主性、独自性を発揮すべきである、こういうことになるわけでありませぬ。

私たちは、直接的には小田急の高架化に反対をしてきたという、これまでの運動の過程、経験の中で痛感をしたのは、中央官庁や東京都や、そして当世田谷区の当局とも、実施計画案を公表することに極めて消極的であるということでありませぬ。住民の目の届かないところで計画案が練られ、住民の同意は、実施段階になって、上からの押しつけで乗り切ろうとしているとしか思えませぬ。こういう手続的な不公正については、後に詳論するのとおりでありませぬ。

本来都市計画とは、そこに住む人々が自分たちの住みよい町に、そして子供、孫の世代まで残せるような町にするために、英知を集めて自主的につくられるものでなければなりません。今や市民が主体性を発揮できるような仕組みを、地方自治体世田谷区は考慮をしなければならないときに来ているというふうにかんがえます。

世田谷や練馬などの周辺の区は、都心に1時間以内で通勤できる良好な住宅地として位置づけられております。都心の5区、千代田、中央、港、新宿、渋谷、これら都心5区の業務用オフィスビル化がこれ以上広がることは絶対に避けなければなりません。そして、これらの地域が持っている木造住宅の密集地帯、あるいは道路などの改修改善も、住民の主体的なまちづくりによって解決されなければなりません。

小田急など私鉄企業の利益追求や、デベロッパーの収益獲得のため、あるいは、それらの営利追求の恣意的な行為によって都市計画が立案されては絶対になりませぬ。企業社会の横暴さを放置してきたことが、今日の東京の危機をつくったと言っても過言ではないわけでありませぬ。

今こそ東京都民、そして世田谷区民が、みずからの快適な住まいの環境、まちづくりを始めなければなりません。ニューヨークにおいては、アイ・ラブ・ニューヨーク、こういうキャンペーンが、市民の協力を得て行われ、都市の再生を図ってきたと言われております。私たちも、東京をアイ・ラブ・トウキョウ、あるいは世田谷であれば、アイ・ラブ・セタガヤというふうにかんがえるように再生しなければならないのではないのかというのが私どもの意見の骨子でありませぬ。

以上、今日の東京の都市計画の非人間性といいますか、そして、その非人間性の象徴とも言うべき鉄道の高架事業、小田急線を何メートルも上に上げて、世田谷区を真っ二つにする。これに対する疑問を提示して、さしあたり私の陳述といたします。

以下、各論的な陳述をいたします。

○志賀代表監査委員 次に筧勇一さん、お願いします。時間は15分以内でお願いします。

○監査請求人（筧勇一） ただいま紹介を受けました筧でございます。私は、下北沢で55年間、古美術商を営んでおるものでございます。

私は、小田急沿線の環境をよりよくするために、高架では環境は破壊するから、地下化すべきであるという観念のもとに、昭和44年以来、平成2年の今日まで22年間、住民運動を展開してまいりました。しかし、我々は微力でありまして、まだまだその運動の成果は上がっておりませんが、世田谷区は第3セクターに対して1億円出資しているということは、今、先生がおっしゃいましたとおり、我々は断固反対である。その1億円の出資は撤回していただきたいという考えを持っております。

小田急の計画は小間切れ計画でなく、全線総合的に計画するというのが計画本来のあり方ではないかと思えます。現在小田急がやっておりますのは、狛江から玉川まで、2.4キロを480億円の予算で現在工事を進めています。次は第3セクターによって、成城から梅ヶ丘までを高架でやる。これは、昭和39年に都市計画決定されたそのままであります。39年といいますと、今から27年ほど前、そのときと状況は大分変わっております。にもかかわらず、昭和39年の都市計画をそのまま実行に移そうとしている。これは大きな問題であります。計画というものは、そのときそのときの社会情勢によって変更すべきものである。それを、39年に決めた都市計画に固執して、ごり押しにやろうとしている。この小田急問題の地下化というのは現在もう常識であります。この常識が常識でないような社会情勢になっているところに、私は大きな問題があると思えます。

私の22年間の運動の一番最初は、公害問題について一応説明申し上げますが、これはごく常識的なものでありますが、市街地の中を、これから鉄道を通

す、高架の鉄道を通すということになったら、どういうことになるか。50年前とか、畑、田ぼの中ならいざ知らず、私は下北沢に住んでおりますが、下北沢のような町中を、下北沢、特に高架線を井の頭線が通っていますから、その上をさらに高架で通そうとしている。その高さが23メートル、ビルの高さにしまして約6階くらい。その上を4車線、1両50トン、10両500トンの電車が1分間隔にビルの屋上を轟音を立てて走る。そういうぐあいになった場合、下北沢の町は一体どうなるのだろうか。考えてみただけでも、ぞっとするわけですね。ただ、高架がいいという方は、ちょっと言葉が悪いかもしれませんが、利権とか、そういうものが絡んでいるんじゃないかと思えますね。さもないと、常識で言えば、もうこれは地下がいいと。小田急の人ですら、地下がいいということを知っているんですから。そういう地下化の常識が、現在、なかなか認められないということに私はとても憤りを感じております。

今申し上げました公害問題はたくさんありますけれども、騒音は今申し上げましたように、下北沢はだんだんビル化されてきます。その中を高架の鉄道が走ったら、ビルとの反射騒音といえますか、こういうのが物すごくなる。

ニューヨークのマンハッタンの高架鉄道、これはビルの中を走っているようですが、私は見ておりません。行ったことは二、三回ありますけれども。マンハッタンの岩盤を掘って、そうして地下化したということを聞いております。それから、先ほど先生がおっしゃったようなサンフランシスコ、ベイブリッジ、あそこも私は二、三回通りましたが、あの橋が壊れてしまったというようなこと。ですから、高架鉄道というものは、あれは高速度鉄道でありますけれども、やはり地震に高架は弱いんだ。一番それが地震のときに多いというんですね。落下するかもしれないというようなことがあります。

それから騒音以外のことにつきましては、結局いろんな公害がありますが、日照被害、そういう高いところを鉄道が通りますと、北側は日影になります。ですから、日照権というものが相当侵害される。下北沢が特に23メートルといえますと、側道を何メートルつくるかは知りませんが、かなりの日照被害が出てくる。商売をやっている、日当たりなんかは多少悪くても我慢するというような方も出てくるかもしれませんが、やはり町全体の、先ほど先生がおっしゃいましたような景観、眺望というような見地からも、これは

絶対地下化して、町にゆとりをつくるべきである。私はそういう考えを持っております。

それから高架になった場合は、冬は寒くて病人もたくさん出てくる。それから、私の裏はすぐ電車が走っておりますけれども、石が赤くなる。うちあたりの窓ガラスがみんな赤くなる。どうして赤くなるかという、これはレールと車輪の摩擦、その熱によって鉄が溶けるわけですね。溶けて、それが火花となって散る。その熱いのが窓ガラス、建物の屋根とか、そういうものにつくわけです。これは石けんとか、そんな生易しいものではおちませんよ。これは鉄粉を焼きつけるんですから。ですから、これが高架になった場合、屋根の上から降ってくるわけですね。そうしますと、目とか、そういうものもやられるという心配もあります。のどもやられるというようなことにもなりますね。

それでは、地下にしたらどうなるかということですが、地下にすれば、そういう騒音はなくなる。地上は有効に利用できる。花とか緑をつくる。小公園をつくることもできるというような、町にゆとりができるということで、私はすばらしいまちづくりができると思います。

私は下北沢のまちづくりの委員でもありますが、小田急計画というものは、小田急という企業の利益を優先するという時代では、もうなくなっておる。下北沢のまちづくり、町をよりよくする。まちづくりの中の小田急計画はいかにあるべきかというのが基本的な考えでなくてはいけないんじゃないかと私は思います。

それから、地上には花とか緑を植えて環境をよくする。区長さんも、安らぎのある住みよい世田谷ということをおっしゃっていますね。ですが、実際に今度の第3セクターにおいて1億円を出すということは、結果的には小田急を高架にして我々住民を苦しめる。これは区民の区長ではなくて、ちょっと言い過ぎかもしれませんが、小田急の区長になっている。こういうことでは我々住民としては困る。やはり政治というものは、人民による区民による人民のための政治、区民のための政治、これはもう常識だと思うんですね。これが政治の要諦だと私は思います。

それから、第3セクターのことについてもう少しお話ししますと、第3セクターによって世田谷区が1億円出す。練馬が1億円、東京都が7億5,000万円、

小田急が9,000万円、西武が9,000万円、銀行その他で10億円の鉄道整備株式会社をつくる。これをつくって、NTT資金のA型資金を導入して、20年間何千億という金を無利息で使う。世田谷区は1億円、そういう大企業の小田急と一緒にやって、下北沢の再開発、駅前に小田急のビルをつくる。駅前の再開発、道路整備、全部小田急資本をやるんですね。そういう結果、どういうことになるかといいますと、我々中小企業は、もう立ち行きできなくなるんですね。

今まで小田急を過剰保護だと思うんですけれども、建設費の負担比率、これが小田急は100億円のうちだと7%、7億円、世田谷区が15.5%、15億5,000万円、東京都が15億5,000万円、残りの62%、62億円、これは国が負担する。土地は公共事業だから安く売rinaさいと言ったの。安く土地は買って、在来線ですけれども、高架の駅ビルは、我々の納めた税金、税金で駅ビルをつくるわけです。その結果はどうなるかといいますと、土地を安く買って、建物は税金で建ったんだから、安く入れればいいんですけれども、それは小田急は時価で入れるわけですね。ですから、そこで莫大な利益を上げる。保証金とか家賃、こういうものが物すごくわけですね。結局、駅ビルが一番いいところですから。それをまた駅前へというような再開発をするんですから。もう中小企業の資本力ではとても太刀打ちができないということになると思います。

第3セクターにつきましてはその程度にしまして、第3セクターの中には、収益事業と受託事業とありますけれども、受託事業の中には、先ほど申し上げましたように自社ビルをつくる。その定款を読みますと、たばこから切手まで売るわけですね。ですから、小田急は何でもやるわけですね。資本力を物にして一等地でやりますから、もう我々零細企業はたまったものじゃないですね。

それから、さっき申し上げましたように、小田急の計画は小間切れ計画である。逆の方からやっているわけですね。狛江の方から。これは新宿からやるべきである。新宿へは都庁もできてきましたし、12号の地下鉄線も計画がある。それからJRの本社に来る。小田急と一緒にして、新宿の沿線をつくらうということですから、本来、都市計画は新宿の方からやってくるべきものを、狛江、玉川の間をやり、その次に成城から梅ヶ丘までをやる。これは昭和39年には

高架で決めておりますけれども、成城は平面でやる。それを掘り割りに変更する。梅ヶ丘以西については未定だということですね。区長が多少考えが変わってきて、高架ばかり言っていないで、地下も検討しなさいというようなことを最近言っているようではありますが、これは全線地下にすべきであるという考えでおります。そういう逆の方からつくってきても、輸送力の増強にはならないんです。やはり新宿からやるべきである。京王線でも皆さんやっています。新宿から笹塚まで地下化しております。ですから、小田急線も全線地下で、新宿からやるべきであるという考えを持っております。

ただいま私は意見を申しておりますが、この意見がいつもむだになるんですね。私は狛江地区で意見陳述を15分したことがあります。住民は意見書を196通出したんです。しかし、それは何ら効果がなかった。形式的なものです。言いつ放しの聞き放し。住民からこういう意見があった、その中から都合のいいのを、全体の計画変更をしなくてもいいような、どうでもいいような意見、区長も意見を述べますけれども、その中の意見を二、三取り上げて、住民の意見は聞きました、こういうことになっているわけですね。ですから、そういうところに私は矛盾があるんじゃないかと思います。

まだ申し上げたいことはありますけれども、1時間でも2時間でも私はしゃべりたいと思いますけれども、時間がそろそろ来たと思いますので、以上でよろしくひとつ。

○志賀代表監査委員 次に阿部敏明さん、お願いします。時間は15分以内でお願いします。

○監査請求人（阿部敏明） 下北沢一番街で衣料品の小売業をしております阿部と申します。

本日はお忙しい中、時間を割いていただきまして、私たちの意見をお聞きいただける機会を与えていただきまして、ありがとうございます。ぜひともこの意見がむだにならないように、ひとつよろしくお聞き取り願いたいと思います。

私たち下北沢一番街で、商人としてもう30年やっておりますが、小田急問題が出ましてから、下北沢の周辺はかなり意見が困惑しております。二分、三分、四分、もう本当に小刻みに分裂しております。けれども、私たちは、行政の人たちから、自分たちの意見を言うんですよということを言われまして、

初めて行政の方が、ああ、なるほど、そういうことを言っているんだなと、私たちの意見を取り入れてくれるんだなということを感じました。ですから、きょうのこういう意見陳述も、私たち住民の意見をぜひとも尊重していただきまして、取り入れていただきたいと思います。

まず私たちは、先ほど来いろいろお話に出ましたけれども、前から、小田急電鉄にはうそをつかれていた。1,000分の35という勾配では小田急線は走れませんということと言われ続けてきたんです。ですから、私たちは、それじゃ、駅が移動したりしては困るということを考えていまして、高架も、それじゃ、しょうがないんじゃないかということは何年か前までは思っておりました。ただし、川上委員会というところで発表されましたあれによりますと、地下になっても、小田急線の下北沢の駅は動きませんという話が出まして、それから私たちは、小田急線はうそを言っているんじゃないか。小田急電鉄は我々にうそを言っているんだ。それから私たちは、地下鉄化していただきたいという意見に変わったわけです。

なぜならば、やはり下北沢というところは、地形から見ていただきますと、よくわかると思いますが、ちょっと盆地的な地形になっております。高架で走られますと、先ほど来、もう箕さんらが申し上げておりますそういう公害問題、そういうものもございしますが、地下にしていただければ、区の行政の方々のお力によって、その鉄道の上を緑のコミュニティー広場だとか、自転車の置き場だとか、そういうものに行政にお力で何とかやっていただけるんじゃないか。それによって私たちは、皆さんの自転車とか、自動車とか、そういうものが邪魔にならないように、そういうところへ置けるし、いざというときの防災の道路にもなる。

私たちの避難場所としては代々木公園になっておりますけれども、いざ災害が起こったときに、代々木公園まで歩いていけますか。そういうことを考えますと、この近くでしたら羽根木公園があるわけです。羽根木公園には、今の鉄道をそういう緑化していただければ、それを利用して羽根木公園に歩いていくには一番近いわけです。そういうふうなことも行政の方、議員の先生方も考えていただきたいと思います。

それと、新玉川線が高架で計画されていたものが、地下でああいうふうので

き上がりました。私たちも何遍か乗ってみました。とてもすばらしい鉄道になっております。ああいうふうなものをやはり世田谷区にはつくっていただきたいと思います。二十何メートルという下北沢の地域の高さで電車が通っていたと、その北側は本当にお昼近くまで日の当たることもありません。それと、そういう橋げたの下が、もう小便臭い、そういう道路になってしまいます。そういうことは絶対避けていただきたいと思います。

それと、54号線のことなんですが、私たち下北沢一番街という商店街は、その54号線をもし考えていらっしやるとすれば、商店街が分断されることになります。昭和の初めから、皆様方、先輩方がやっと築き上げてきた一番街という商店街を、完全に二分してしまいます。その道路が貫通するんじゃなくて、途中のところまでしかつくられないということになりますと、単なる小田急電鉄側の荷物の搬入搬出道路にしかならないんじゃないか。そういう心配も我々地元の方ではございます。

いろいろ理由はあるんですけども、そういう観点から、私たちは、世田谷区として、そういう立体整備会社の収益事業目的である会社には、近隣商店街として圧迫され、危機に追い込まれるのでやめてほしい。私たちはそういう観点から、もう自滅せざるを得ないのは明らかじゃないかというように思っております。それが第1番目です。

2番目は、連続立体事業は、そもそも東北沢から喜多見間を見直すように聞いておりますが、今現在、東北沢から梅ヶ丘は検討中です。そのようなことでは、地元住民は不安が募るばかりでございます。ですから、そういう全線はつきりしたものが出来たら、世田谷区の方ではお考え願いたいと思います。私たちのところだけ取り残しておいて、そういう会社に参加することはやめていただきたいと思っております。

第3に、都市計画の変更をせざるを得なくなって、2年間の調査に入りました。私たちは都庁なり世田谷区なりに、再三にわたって中間報告をしていただくようお願いしておりましたところ、東京都の方も、世田谷区の方もいたしますというご返事をいただいておりますが、一切そういう中間報告をせず、ただ時間をかけただけで、都の方から、平成2年7月でしたか、その方法論が急に生まれて、それで世田谷区の方は早急にそれを決めようと、そういう

ふうなことは地域住民としては絶対納得できません。我々にそういう話をちゃんとしていただきたいと思います。そういうことなしに、世田谷区の議員さんたちの話だけで事を決めるということは絶対困ると思います。

以上、申し上げましたとおり、小田急と東京都と世田谷区から、私たちは、そうやってうそばかり聞かされてまいりました。何かその場その場を逃れて、本当のことを言ってくれなかったことで、地域の下北沢の住民としては、もう不信感が募り募っております。そういうことではなしに、やはり前もって、やっぱり納得のいくお話を地域の住民にちゃんとしていただきたいと思います。ですから、そういうことが全部、やっぱりある程度なされてから、世田谷区の方では、第3セクターへの出資のこともお決め願いたいと思います。

私の意見はこれだけでございます。よろしく願いいたします。

○志賀代表監査委員 次に木下泰之さん、お願いします。時間は10分をお願いします。

○監査請求人（木下泰之） 下北沢に住んでおります木下泰之でございます。

スライド上映がございますので、この席から、上映と説明をさせていただきます。

〔スライド〕

今映し出されておりますのが、1978年に、住民の反対にもかかわらず、小田急線の代々木上原駅が高架化されたわけですけれども、その高架駅の風景です。町全体が高架の下に沈んだ形になっております。

〔スライド〕

これは、高架の構造物がそのままむき出しになっております。それから、よくごらんになっていただくとわかるんですが、代々木上原の駅は、昼間にもかかわらず、蛍光灯をつけなければ業務ができない、そういう状況になっております。

〔スライド〕

これだけ高い高架です。完全に商店街が北と南で分断されているということがよくわかると思います。

〔スライド〕

これは昼間なんですけれども、こういうふうに暗くなっております。

〔スライド〕

これは、高架と民家がこれだけ接近して建てられているというところがございます。

〔スライド〕

こんなに接近して建てられたものでは、たまったものではありません。

〔スライド〕

これは北側の風景です。北と南が分断されております。北側も非常に殺伐とした風景になっております。

〔スライド〕

これは北と南をつなぐ道路のコンコースの下ですが、次を見ていただくとわかるんですが……。

〔スライド〕

昼間歩いても、このように薄暗くて、電気がいつもつけられている。そういう状況になっております。

〔スライド〕

これは東横線、大分前に高架化されましたが、東横線の学芸大駅前です。

〔スライド〕

やはり高架の殺伐とした風景がここに見られております。高架化の下は飲み屋さんが非常に多いという形になっておりまして、一般商店街はほとんど昔の商店街の勢いはなくなっておりまして、次に出てきます都立大も含めて、渋谷がほとんど買い物の行き先になっている。身の回りの物は近くで買うということがあるでしょうけれども、ちょっとしたものは渋谷に出て、買われるというような形になっております。

〔スライド〕

これは都立大学です。

〔スライド〕

これは都立大の駅の周辺です。やはり高架は町を分断するということがよくわかると思います。

〔スライド〕

これも都立大学でございます。

〔スライド〕

昼間でも、このように暗いところがたくさんあるということです。

〔スライド〕

これは打って変わりました桜新町、新玉川線は昭和31年に地下化を決定しまして、その後、地下化されたわけですが、246のところはまた別な問題がございます、風景としては高速道路が通ったということで非常に問題がありますが、この新玉川線の桜新町の駅周辺ですが、これは昔の町並みそのまま残されているという形になっております。

〔スライド〕

その継続の上に町が発展しているという実例です。桜並木が非常にきれいです。

〔スライド〕

春、桜が咲いたところをお見せできないのが非常に残念です。

〔スライド〕

非常に明るい通りになっております。

〔スライド〕

これも桜新町でございます。

〔スライド〕

これは上から俯瞰したところです。

〔スライド〕

これは京王線の初台と幡ヶ谷の間で、地下に京王線が通ります、その上を公園にしたところです。子供の遊び場になっております。

〔スライド〕

これは、地下になった京王線の換気口ですね。地下鉄がその下を通っているということが実際によくわかると思います。上は、このように緑道になっております。

〔スライド〕

家族連れで散歩のできる緑道なのですが、ただ、京王線の場合も非常に心配なのは、笹塚以西がまだ複線でございます、これが複々線化される予定があって、ここが高架になる可能性が、第3セクターが通ります、あの第3セク

ターでやられることになると、高架化される危険性が極めて高い。そういったことで、この風景がずうっと西の方まで続いてくれることを望む次第です。

〔スライド〕

それから、これは世田谷代田から下北沢を臨む風景ですけれども、ところどころ用地買収もされておるわけですが、このように建て詰まったところに高架計画があるわけです。特に、遠くの方にビルが見えますが、あれは下北沢の藤和不動産のビルです。本多劇場の入っているビルですけれども、あの高さの下北沢は高架が、ほぼあの高さに匹敵するぐらいの高さになるということです。そういった計画を小田急が提示してきたということです。

ですから、ぜひとも小田急線を地下化して、先ほどごらんになっていただいたように、桜新町や、また京王線の初台―幡ヶ谷間のように、緑豊かな町にするために、今回の事案に関しましては、監査委員の皆さんはぜひ力を入れて、いろんな問題について調べていただきまして、監査の結論を出していただきたい、そういうふう考えております。

これで終わります。

○志賀代表監査委員 次に北沢悦三さん、お願いします。時間は10分をお願いします。

○監査請求人（北沢悦三） 私は、代田5丁目におります北沢悦三と申しますものでございます。

私は、住まいが小田急の線路とちょっと離れておりますものですから、皆さんのおつき合いは少ないが、小田急とは、幾らか昔からの関係がございまして、近しくいろいろやっておりますが、監査委員さんという人は、こう見ると、やっぱり人間だなと、神様じゃねえなと、こう見ます。しかし、私はいつも小田急に言っております。小田急の株を買ったときにはなあ、おめえさん、50円株は13円だったよ、なあ、それをおめえさん、今、1,000円前後しているじゃないか。

一つは、13円のころは、たったの3万人きり乗らなかつたお客が、今、100万人というじゃないか。お客が乗りゃ、商売はもうかるのは当たり前だな。うん、そうだろうと。それなのに、なぜ、おめえさん、銭になるようなことを言っているんだと。

もう一つは、監査委員さんにお聞きしますけれども、まず地下鉄は、皆さんがまだ、そちらの人たちの頭の毛の少し白くならないころから、もはや青梅街道は、営団地下鉄は荻窪まで通っていたんだ。そして、まだ麦畑のころ、何と方南まで地下鉄は通っているわ。甲州街道は、京王線はいつだったっけ、もう20年も昔から、京王線は笹塚までずうっと地下にしているんだ。玉川線だってそうだ。その先だってそうじゃねえかと。何で小田急さんだけが、高架にすべえということが、おれはわからんと。どういうわけなんだ。

20年も昔に、監査委員という偉い人たちが、東京都の人たちが、そう決めたから、そっちから決まらなと、おれらの方じゃわからんべえと、こう言うんだ。20年も昔にしたのに、まだいまだにわからなと。皆さんは東京都のあの立派な建物が、20年も30年も昔に、あそこにあんな立派な建物ができると思ったかと。思いやしないじゃねえか。それがいまだに、何で小田急だけが、あんな新宿の中央から、3階から出て、おれは小田急に行き言うんだ。何だあの汚いけつ穴を出しやがって、あそこから、代々木の上へ行くときから、ぐるっと地下3階から出てくるんだ。あんなことをよくさせておくなと。あれはどういうふうにするんだと、おれはそれを聞きたいんだ。

それからもう一つは、おまえさんたち考えてもみろよ。きのうも小田急へ行って、18日も行って、ばかっ話をして、あんた方も行ってみてわかるだろう。拡幅課なんていうのは五十何人も、ざっと見たっているわ。そこへ行って、おれはくさりしゃべるんだ。そうすると、いや、監査の人から決まってきたんだから、しょうがない。それはわからん。そう言って逃げている。おとついだ。何事もそういうふうなんだ。

監査委員という人はどういう人なんだ。20年昔にそんなことをしているのか。表へ出てみれば、一月か二月くらい前に新聞に出たな。西口が非常に激しく繁盛するから、東口が寂れるから、あそこに地下道を掘ると。あの激しい中に地下道を掘るというのはどういうことをするんだ。何億かかるかわからねえぞと思って、おれはこの年だから自転車で行くわ。自転車で甲州街道へ出てみると、あの昔の水道の下を通過して、小田急の線路の上を通過して、あの国鉄の長い東口の貨物の下を通過して、伊勢丹のあそこへ出て、おめえさんたちの役人同様の人間のいる新宿区役所に着こうと思うんだろう。新宿区役所まで地下道を

掘るといふんだ。もうそれをおっ始めているんじゃないか、あの仕事をやっているところは。いつ始まったんだ。20年も昔から決めたのか。

20年も昔から、おれたちの土地に対して、待ってくれ待ってくれと。おれは、そんなものは売らないよと。あそこに400坪かそこらあるけれども、おれはばかだったから、こういうことを言えるけれども、代田小学校の土地の800坪、あれはおれの土地だったんだ。だけれども、おれは明治の人間だから、あれを買うときには、あれは800円だった。買うときに、何と言ったと思う。「あんたの息子さんもこの学校へ行くんだから、お国のためだから、ひとつやってくれよ」と。終戦後、お国のためだと言われると、昔の人間だから、それじゃしょうがねえわ。じゃ、北沢さん、国土計画の浅野君や重役になったやつは「売ってやってくれよ」と。「そうか、それじゃ元値でいいから」と、800円で売ってやったわ。何も区役所から感謝状は来ねえや。あれに対して80坪、山田さんへ渡しただけで、あれだけの立派な学校ができたんだ。おれはそんなに貧乏してはしねえんだ。

そういうふうな状態にありながら、監査委員、監査委員って、きのうも言った。おめえさんたちに最初から言っていたら、何と言っていたんだと。何でも成城から多摩川までは、このとおり高架になっているんだと。今工事しているんだと。小田急の毎月の雑誌にも、工事の進行の仕方が書いてあるわ。写真にも出ているわ。それからこっちはわからねえんだと言ったのに、二月先、この間、梅ヶ丘まで高架になる、こう決まったと。成城は掘り割りだと。それから先は梅ヶ丘も高架になると。わからん、わからんと言っていたら、二月で決まったのか。それじゃ、なったんならば、どういう状態に設計ができているか、設計書をおれに見せろよと言って、さんざん詰めたら「まあ、北沢さん、まあまあ勘弁してくれよ。監査委員の方から、そう決まったから、監査の方から設計がまだ出ねえんだ」と、こういう状態だ。東京都の監査委員ってどれだけになるんだ。

ここへ来たといったら、おれが地所を買ったのはもう30何年前だ。その当時から国土計画では何とも言わずに、買って、おれは鉄筋の4階のマンションを建てて、申請したならば、そのけつの方をちょいと曲げられると「やい、小田急の拡幅にかかわるから」と、初めてそのときにわかったんだ。それから、

いまだにそこは建っちゃいけないぞ、建っちゃいけないぞと、こう言われているんだ。26年も27年もそんなことを言われて、おれも二十何年前は、まだ50のぱんぱんの血気盛んなころだ。君たちより、もう少し事業ができるかshれないよ。そのころの人間が、もう82だ。26年も待つには、ちっとこのくらいのことは言いたくなくなってしまうんだよ。

もう少し監査委員というものは、あしたでも、あさってでも、おれのところへ返事をしな。小田急は何と言っているんだ。「監査委員で決まったんだから、梅ヶ丘からの高架の図面は見せない」18日の午後5時に言ったわ。それで、やり詰めてきさえすれば、東京都の監査委員だと言って、それでおしまいだ。あとはコーヒーとケーキをごちそうしてくれて、追っ払われるくらいが関の山だ。そんなばかなこと、いつまでも言っているもんじゃないよ。

それで、世田谷の区役所の人間にも言うけれども、おしまいに言うておくけれども、世田谷代田から梅ヶ丘のところには三つの公共踏切があるんだ。三つの公共踏切があって、こんな傾斜地だ。あの傾斜地の横ちょを穴をあけるって、通行できるのには何でもないと。今の建築法ですと、3日もかかりさえすれば、人間の通るようなところはちゃんとできるんだ。それをみんな封鎖しちゃったんだ。私は北沢悦三だ。北沢悦三様の地所に対して、二つの公共道路があるのに、封鎖しちゃって、こういうわけで封鎖するなんて通知なんか一つもねえわ。建築するとなりゃ、あんた方の後ろにあるくらいな看板を出さなければ承知しないだろう。黙って建築していいか。黙っておれの地所の後ろの公共道路をふさいでおきながら、おれには何らの返事もないわ。それがために、あのあかすの踏切に行ったり、こっちの踏切に行ったりして、1キロ以上回り道をして歩かなくちゃならんのだ。その間に三つの踏切があるくらい、行って見てこい。

それで、下北沢の方たちがいるから、言っちゃ悪いけれども、下北沢はその半分でもって、おまえさん、六つの踏切があるわ。そんなことを平気でして、おれらから膨大な税金を取っておきながら、おれらの苦しいところは何も認めない。すべてがそうじゃねえか。ずっと歩いてみて、勉強しておきな。

監査委員も、どういうふうになっているか、ちゃんと報告しな。小田急は言っても、社長でも何でも、東京都の監査から26年に決まったんだから、うん、

それによってやっているんだ。26年に監査をしたって、何を言っているんだ。26年も昔のことを今さらしゃべったって、現在に通じるか。だれが26年に、あんな30階も40階もの都庁をあそこに持ってくるということは、だれが考えた。それをいまだに言って、ただ逃げる考えだ。小田急にも言ってやった。高架にすればな、世田谷代田と梅ヶ丘の間な、おれも駐車場を幾らか持っているけれども、屋内だと、どんなに安くても3万幾らは取れるわ。そうすると、あそこに対しては400何万、おまえさん、高架にして、その下を駐車場にすれば400何万もうかるわ。そのかわり、鉄粉と、日照権と、あらゆるものは子や末代までも続くわ。だから、結局地下にしろと。

下北沢もそうだ。あの北沢川が、あれはふたがけしたのは偉いよ。あれだけの桜並木を環7から目黒川まで、あれまでの間に、あれだけの桜並木は東京都には今ないよ。立派な公園になっているんだ。少し努力さえすれば、考えさえすればできるわけだ。今でなければ、そういう機会がなければ、どうせ小田急の下だって、今度は民間から買収するとなれば、今、500万なら800万ぐらいのことは言われるわ。そうしたら、貧乏の東京都は買えねえと言うよ。今、地下にして、上を緑道にしたらば、そんないいことはないじゃないか。

北沢川なんていうのは、昔は、おれは、北沢川へ行って自転車に乗っていて、しょうがないから小便をした。下のところの川にカニがいっぱい引っかけた。それが今、あんな立派な公園になって、あなた方はそこに行ってみろ。戦争の前は、三宿の三菱のあのあたりはほこりになってしょうがないところだったんだ。それをあれだけの立派な土地にしているのも、そういった川をふたいで緑道にする、地下にするのは当たり前だと、私はそれを願う。

ちょっと口は荒いけれども、まあまあしょうがねえわ。82のじいさんが26年も苦しんできたんだから。ちっとは、あんたくらいに若ければ、おれはもつとばりばりやるよ。50幾つなら。それだけだ。あんた方は監査委員の偉い人だから、勉強しな。以上。

○志賀代表監査委員 次に高品齊さん、お願いします。時間は10分でお願いします。

○監査請求人(高品齊) 高品齊でございます。桜上水1丁目に住んでおりまして、私は世田谷で生まれて世田谷で育って、結婚してから桜上水に移りまし

て、もう20年、いつも小田急線に経堂から乗って新宿に行って、職業の方は、某外食産業の店舗改造部長をしております。

仕事柄、非常に土地の話とか、そういうことが物すごく多いわけですが、今まで、市民運動みたいなものは何もやっていないんですけれども、今回、前から20年間小田急線に乗っていて、時々、梅ヶ丘の方に反対運動の看板があったというような状況を見ていまして、最近どうなっているんだろうなということをいろいろ、酒を飲んだりしているときに、友達や何かから聞いていましたら、ちょっと余りにもひどいんじゃないかなというふうに感じまして、それで私も、きょうは意見陳述をさせていただきますという形になったんです。

いつも混雑した小田急線で、新聞も読めない。ああいう中で、私どもは、サラリーマンとしましては、輸送力強化、複々線やってくれというのはもう当然のことです。ただ、問題は、高架中心で行うのか、それとも地下にすればいいかという議論でございまして、これはごく当然に、今まで、いろいろ諸先輩がお話したように、地下の方が当然にいい。私どもの会社の若い女の子に聞いてみましても、あるいは娘の友達等に聞いてみましても「もう、高架はダサイよ」という感覚的な意見でございまして。高架はダサイなんて言うと、非常に失礼な言い方に、かえってなっちゃうかもわかりませんが、今の市民の感覚というのはそんな感じですよ。

実際に、そこのすぐそばに住んでいらっしゃる方々は、生存権とかいろいろな問題があって、私どもも勉強しまして、最近非常によくわかったんですけれども、地下鉄がやはり便利である。便利であるというのは、公害を出さないという意味です。例えば先ほども話が出ました振動とか、騒音とか、電波障害とか、プライバシーの侵害とか、鉄粉をまき散らす、日照権、風の問題、それはもう当然のことですけれども、そういうものと比較して、今回いろいろ調べてみますと、予算的には事業費として考えますと、昔は地下鉄の方が非常に高かったんですけれども、今はほとんど同じである。高架と地下鉄とは同じである。

それはなぜかといいますと、複々線事業で高架を推進していくときには、土地の買収という問題があるわけですね。このところ、東京の地価が急に上がりまして、聞くところによりますと、総事業費の2分の1は土地の買収費、こ

の土地の方は今非常に大きな問題で、我々サラリーマンが一生働いても、東京、首都圏には土地が持てない。持ち家ができない。ローンで苦しむというのが実情でございます、これは30年前の状況と今とを比べてみますと、ますます家が持てない。サラリーマンにとっては家は持てない。そういう東京の地価を上げていく過程の中で、今回の高架という問題は、それをますます助長させるんじゃないか。つまり総予算の半分が土地の買収費に行っちゃう。今の世の中は、土地を持つ人と持たざる人というのではっきり格差が出てきておりますね。これは日経新聞等のデータなんかでもいろいろ出ていますけれども、そういう形で土地の地価を上げるということについて、ますます助長をするということがやはりおかしい。

地下鉄の場合ですと、地中権といいますか、一種の権利を多少買収しなきゃいけない。金銭的な解決をしなきゃいけないということはありますけれども、予算的にはほとんどイコールである。これは専門家の方々、あるいは土建業の方々、あるいは大学教授とか、その道の方に、どんな設計をして、どういうふうにするかと。例えば川上先生のところの川上報告もありますけれども、予算的な問題はそこには書いてありませんけれども、どちらが果たして安いのか。どちらが効果があるのか。それをまず比べて、これを区民の中で議論をして決めていくというのが、やはり今の現代的なやり方じゃないだろうか。

我々は普通、会社なんかの場合ですと、長期経営計画から始まりまして、それぞれの計画については各セクションまで全部下げて、議論をして、それで決めていくわけですね。私も今回初めて、この小田急線の問題でいろいろ調べてみますと、どうも一方通行の議論ばかりをしていて不毛である。その辺じゃいけないんじゃないかというふうに感じまして、私はごく普通の一般のサラリーマンでございますけれども、ぜひその辺をですね。一体世田谷区として何ができるかというのが、この問題については問題なわけです。

国の方は第3セクターで、建設省あるいは通産省あたりから、あるいは大蔵省からは、NTTのA資金というような話が出て、それを東京都が受けて、じゃ、世田谷区に1億円出してくださいという話ですけれども、我々、今、世田谷区として、国際都市の東京の中の非常に緑の多い、文化のある、皆さん方も

っと誇っていいというこういう世田谷区の中で、世田谷区が何ができるかということを考えると、NTT-A資金を利用するのは結構だと思うんですよ。だけれども、それは、使うんだったら地下鉄にしようということを僕は世田谷区が言うべきだと思うんですね。ごく普通のものでいいんです。

先ほども、いろいろ皆さん方が言っていますけれども、それは土地を持っている人、持たざる人、いろいろ意見もございましょう。先生方の立場もあるでしょうし、それぞれありますけれども、全体的なコンセンサスとして考えたときに、世田谷区が23区の中の一番——私は世田谷で生まれて世田谷で育っていますから、世田谷区を一番愛しております。桜の木もある。さっき北沢先輩が言いました、あそこにはいい桜がある。ああいうものはやはり大切にしたい。あれだって、我々の英知がつくり上げたものなんですよ。

ですから、そういう意味で、ごく単純に考えて、ごく素直に考えて、やはり世田谷区が今何ができるか。我々と一緒に何ができるかという視点に立って、まず1億円の反対をしていただきたいというのが私の結論でございます。

以上で終わります。

○志賀代表監査委員 次に奈良哲子さん、お願いします。時間は10分をお願いします。

○監査請求人(奈良哲子) 私は、梅丘に住んでおります奈良哲子と申します。今は無職でございます。

私は、昭和9年に梅ヶ丘の駅ができた年に家を建てて、引っ越してきたものです。もちろん私が子供のときです。そのときは一面の麦畑に、駅の近くと、あちこちにぼつんぼつんと家が建ち始めて、次第に今のようなびっしりと詰まった梅丘の町ができました。けれども、今まで60年近くの間、ずうっと静かで、穏やかな大変いい住宅地でございます。

そこに住む人たちも堅実で、節度ある生活をしておりまして、みんな梅丘を好きで、いつまでも住んでいる人たちだと思います。私も今まで同様、これからはずっと梅丘に住んでいたいと思っておりますが、ここへ来て、小田急線が高架の鉄道になるということを聞きまして、大変ショックを受けました。以前から、踏切があかない、車は渋滞する。そして遠くから通うサラリーマンの人たちは、込んだ電車で通勤の苦労を味わっているということは、私も体験して

知っておりますけれども、そして、その問題を解決するために高架にしようという話がよく出てきました。でも、まさか我が身に降りかかってくる災難とは思っておりませんでした。

というのは、高架にすれば、今までいろいろな方が話されましたように、また世間でもよく知られているように、公害が非常に大きいです。そういうものを無視して、今、この密集した、もう梅丘も都心に近くなっているところに高架鉄道をつくるというようなことはあり得ないと考えておりました。頭の上を鉄の塊の電車が轟音を立てて走り通るということを考えたときに、もう梅丘から逃げ出そうかと思いました。でも、そんなことは不可能です。私だけではなく、長い間営々として築いてきた、この自分の住んでいる土地には愛着ももちろんあります。また人間関係もできています。仕事をする上にも、そこから通勤し、あるいはその場所で商売をして、生活の基盤になっているところです。

家庭は、働く人の心身ともに健康な土台をつくるもとになっておりますが、その家庭を簡単によそへ動かすということはできません。そして、本当に生活権を脅かされる人も出てくると思います。とても梅丘から動くことはできないわけです。

私は長く住んでおりますので、小田急線にはお世話になっております。働くときも、町へ出かけるときも、学校へ通うときも、みんな小田急の電車を利用しております。そして小田急線のあのスマートなロマンスカーにも乗ったりもいたしました。でも、その小田急線が頭の上を走って、そこに住んでいる住民を無視して通るといような無謀なことをするとは思いませんでした。もう既に高架になっている代々木上原、あそこもかつては大変よく繁盛したいい町でした。ところが、今は暗い谷間の底のようなところになっております。

先日、中央線に乗って荻窪のあたりまで参りました。あそこも高架になっています。電車から見ると、眺めが大変遠くまで見えていいんです。ところが、ずうっと詰まっている屋根の上が見えるわけです。あの屋根の下には、私たちと同じように人々が生活をしている。あの人たちは、早朝から深夜まで騒音に悩まされているんだということに思いが至ると、それを無視して、今、これから、高架にするなどということはもってのほかであるということを感じました。

地下鉄にするということが最もよい方法であるということは、もう既に皆さんがおっしゃったことですが、梅丘のところも地下鉄にすれば、あいた上の土地をさまざまに利用できます。私は、梅丘は北側に羽根木公園があったり、税務署があったり、保健所があったり、学校があったり、割に空間がありますけれども、子供たちが安心して遊べる場所は町の中にはないのです。道路はみんな車に占領されております。羽根木公園まで行かなければ遊べない。ですから、電車のなくなった地上ならば、子供の自由に遊べる小さな広場がたくさんできると思います。また、これから高齢者社会になりまして、お年寄りの方が散歩をすること、あるいは働く人が体を鍛える場所にもなるでしょう。それには高架下ではだめだと思えます。日の当たる明るい空き地が必要だと思うのです。そういうものに利用していただければと思います。

また、この間、孫の幼稚園の運動会に参りましたら、園長先生が、運動会の初めと終わりの式に、近隣の方にあいさつをされました。「きょうは1日、子供たちの歓声が沸いて、ご近所の方にはさぞうるさく、ご迷惑をおかけしますが」というあいさつ、終わったときも「ご迷惑をおかけしましたが、無事に運動会を終えることができました」というごあいさつがありました。今、小学校でも、中学校でも、幼稚園でも、子供たちの歓声がうるさいと言われる時代なんです。元気に遊ぶ子供たちの声、ボールを投げる音、そういうことに苦情が出るくらいに、みんな音というものに敏感なんだと思えます。まして電車が、その音を考えずに走るなんてことはあり得ないと思えます。

どうぞ小田急線を複々線化して、遠くから通う人たちの輸送を増強することには大いにやってほしいと思えます。そして踏切をなくして、車の渋滞、人の渋滞、そういうものをなくすのはぜひやってほしいと思えますが、地上高く、頭の上を電車が走るようなことでなく、地下鉄にしてほしいと思えます。

私の陳情を終わります。

○志賀代表監査委員 次に斎藤驍さん、お願いします。時間は1時間以内でお願いします。

○監査請求人代理（斎藤驍） 私は、本件監査請求人の代理人、弁護士の斎藤でございます。名前は驍でございます。

通常の場合には、代理人は請求人本人の方の意見を正しく正確に伝える。こ

れが私どもの任務の一つになります。しかし、今回は少し、私も世田谷区に約半世紀生活をしておりますので、私自身の個人的な体験も踏まえてお話をさせていただきます。

その本論に入る前に、私は弁護士を25年やっておりますけれども、地方自治法に住民監査請求という手続があり、そういう手続が地方自治の民主主義、地方自治の官僚の腐敗、そういうものを担保する制度であるということは、これはもう皆さん方がお話しするまでもなく、常識でございます。そして私自身も幾つかの地域で、ちょうど昭和40年代は、60年の高度経済成長の中で、鹿島開発であるとか、さまざまな大規模開発が行われました。それに関連して、その開発の犠牲となっていく人たち、そういう人たちの利益を代弁をして、住民監査請求をやったことがございます。しかし、今から20年以上前なのです。

当時の東京は、やはり大変な状況だったわけですね。東京の新宿の交差点、あるいは世田谷の大原の交差点、そういうところで大規模な公害、大気汚染、これが進行をして、その解決にどうしていいかわからないぐらいの極めて厳しい状況があった。そういう東京の都市としての崩壊、そういうものに対する厳しい批判というものが、東京にも革新都政を生み出したわけでございます。

そして世田谷の場合でも、それまでは考えられなかったような、自民党から共産党までが支持をするというような区長が登場するようになった。そして、美濃部都政3期12年、そして鈴木さんにかわって、また12年目がもう終わろうとしておりますけれども、住民参加、住民自治、これは東京都の都政の基本的な基調であるということは、美濃部さんはもちろんそうですけれども、鈴木さんもそれは否定しておられない。

ところが、住民自治の基本的なポイントは何でしょう。それは、一つは、もちろん住民から選挙された議会がきちんと住民の意思を反映して、情報を収集し、その情報を住民に開示しながら、きちんとした審議を行う。そして、それ以前に、行政は自分たちのポリシーを、そのポリシーの結果だけではなくて、その形成過程、そういうものについても十分に情報を開示して、住民参加の実を上げていく。これはもちろんそのとおりであります。

しかし、憲法はなぜ地方自治という原則の名のもとに、そういう代表民主制というレベルだけではなくて、住民が直接問題を提起することができる、条例

制定を要求することもできる。あるいは今回のように、行政の誤りを正すことを直接求めることができる。そういう直接請求権というものをなぜ与えているか。これは一つは、もちろん民主主義の根本的な理念であります。

それともう一つ、これは極めてリアルな現実ですけれども、官僚というものは、建前としては民主主義政治の中では、住民全体に対する奉仕者ということになっておりますが、実際には権力の一端に従事する。そういう側面は否定できないわけでありまして。したがって、本来の主権が住民なり市民なり国民にあるにもかかわらず、実際の権力の実務は、官僚がそれを行う。したがって、一部の人間が権力に従事しているということになります。一部の人間が権力を握っているときには、しかも継続的に、長年にわたって、その権力の立場にいる人間は必ず腐敗する。そういう歴史的教訓に基づいて設置をされているわけです。本件住民監査請求は、まさにそれを代表する制度ということになります。

私は、少なくとも東京で民主主義が大事だということが一般的に肯定されてから30年近くを経過しようとしている。しかも世田谷は、共産党も賛成するような区長、すなわち全政党に開かれた、そういう区長だという建前になっている。

したがって、私は、今度、監査請求人の意向を代理して、本件監査請求手続にこちらに赴きました。ところが、監査委員会の事務局がとった態度に私は大変びっくりしたんです。これは、いずれ東京都の関係で、さらに厳しく問題にしていくつもりですけれども、監査請求そのものはそういう大事な権利である。そういうことを前提にして物を考えるならば、監査請求の意見陳述の場というのは、請求手続の中では極めて重要な、基本的な舞台です。この意見陳述や証拠の説明、そういうものについての場というものが広く公開され、できるだけたくさん人たちが参加する。そういう状態の中で監査請求の手続は進められるべきだ。特に今回の監査請求の場合には、260人を超える請求人がいるわけでありまして。

ですから、私どもは、この260人を超える参加請求人の大多数が主婦と勤労市民である。そういうことから、ぜひ意見陳述の機会は、土曜日の午後ないし夜にしていいただきたいということをお願いしました。ところが、最初のご説明では、そういう執務時間以外にはやらないということになっているので、そ

して、さらに驚いたことには、弁護士の代理についても疑問があるんだという
ようなことをいろいろ言われて、実際によく聞いてみると、世田谷の場合には、
監査請求の数が少ないのかもしれませんが、意見陳述というのは、今まで、
過去5年ぐらいの間に1回、しかも1人で行われたにすぎず、時間もせい
ぜい1時間以内、そういうレベルで今回の監査請求についても実施しようとし
たわけでありまして。私は非常に驚きました。

それから、これは単に1人の法律家というよりも、1人の市民として大変憤
慨しました。例えば、いつどういう時期に、こういう意見陳述の場を設けるか
ということについては、本来は、これは単なる事務的な問題ではないんです。
極めて本質的な問題を含んでいるがために、事務の手續の打ち合わせが不十分
である場合には、監査委員が4人もおられるわけですから、その監査委員が入
って、そして、そういう双方の意見交換をしながら、一つに開かれた手續を展
開していく。こういうことになるのかと思っていましたら、実際には全くそう
ではなかった。そして、きょうは、こういう形で意見陳述の場が持たれたのは、
そういう事務局と私ども、あるいは事務局を通じて監査請求人の方にも、私ど
もの意向は多分伝わっているとは思いますが、そういう流れの中で、基
本的に執務時間内という、これはだれの要望か知りませんが、そういう
要望をある程度私どもが受け入れて、今回の午前9時半から1時まで、こう
いう一部勤務時間外に食い込むわけですが、その種のスケジュール設定
になったという、しかも、そういうスケジュール設定になるためには、少なく
とも10日以上時間がかかった。ですから、現在の住民監査請求の監査手續
というのは、残念ながらひどいものだなと思ったのが実感であります。

本来、住民監査請求は、公金の支出について、その誤りがある場合に、ある
いは誤りがあると思われる場合に、住民が請求をして、監査委員がきちんとそ
れを受けて監査をして、その自治体の中で問題の解決が図られる。これが基本
でなければならないと思うんです。そして、住民監査請求には裁判を起す権
利がなぜあるのか。例えば審査委員のあなたの方が、我々の請求を全面的に退け
た場合に、その結論が全く我々の了解しがたいところである場合には、その住
民は、その問題について裁判を起すことができるということになっておりま
す。この裁判を起す権利が監査請求人に与えられているのは、あくまでも地

方自治体の監査の手續が公正に行われるように、その担保として設置されているものなんですね。だから、本来は監査請求があって、監査委員がきちんとした審査をして、そして問題を解決していくということが基本で、住民訴訟というものはその補完的なものになっていくのが、民主主義の普通のあり方なんです。ところが、そういう努力が、やはり今回の世田谷区の場合でも、ほとんどされていない。

そしてまた、その一つの理由は、世田谷の場合も典型的ですけれども、監査委員の構成です。議会からの代表2名、これはいいでしょう。問題は、議員以外の、時間もあり、ある程度法律上は有識者ということになっておりますけれども、そういう人たちがどういう人々によって構成されているかという問題です。私が監査委員会の事務局から聞いた説明では、お二人とも、つまり議員以外のお二人とも、都庁の職員のOBである。要するに官僚のOBである。したがって、官僚でない者で、客観的に、しかも専門的な知識を有しながら物を見ていくという委員は、この4人の方の中にどなたもいらっしゃらない。しかも、これは事務局職員の発言などを聞いているとすぐわかるんだけど、住民監査請求というのは、公金の支出の問題が対象にされているために、あるいは、そういうふうに関連した理解をしているのかもしれませんが、財務会計上の違法だけを論ずるものではないんです。そうではなくて、今回の都市計画事業というような基本的な東京のあり方。東京のあり方ということは、現在のような国際都市の日本にあっては、日本全体のあり方、あるいはほかの外国の都市にも影響を及ぼす、そういう重大な問題についての判断力も持っていないればできない仕事なんです。

私ははっきり、その官僚出身のお二人にお尋ねをしたい。あなた方は、都市計画を本当に勉強したことがありますか。業務として都市計画をきちんとやってきたキャリアはありますか。私は、ぜひそれに対するレスポンスを、私の意見が終わった後に伺いたいと思っております。

本件は、区長が交際費を使い過ぎたとか、あるいは職員に対してヤミ給与が支払われていたとか、そういったレベルの小さなミクロの問題ではないんです。今の都市計画、とりわけ今回の第3セクターによる小田急、西武の高架化ということは、一見ミクロの問題のように見えるけれども、実は全くそうではない

んだということを、今までの陳述のそういう人たちが、いろんな角度から話を
していただきました。

例えば都市計画の基本的原則に照らすとき、高架と地下を比較した場合には、
地下がいいに決まっているというのが常識だということをあなた方は知っている
のでしょうか。そして20年ぐらい前には、高架が採用された理由は、それが
望ましいからということではなくて、実際の通勤緩和を図るためには、当時の
技術水準で地下の方がコストが高いということで、やむを得ず高架にする。そ
ういうことで高架というものは形成されてきている。あの100階以上の高層
住宅が並んでいるマンハッタンの島に、高速道路は今ありますか。パリの旧市
街に高架鉄道がありますか。そういう世界のまともな都市には高架鉄道とい
うのはないんです。そして、市民の足となっているのは、鉄道は地下であり、平
面は道路、これが基本的な原則になっています。

そういうごく当たり前のことが知られていない。何か高架か地下かという問
題は、都市計画の上における技術的な選択肢、それは専門家が適当に決めれば
いいというようなものとしてしか理解をしていない人が多いのであります。特
に東京では、あるいは日本の政府と、これは残念ながら、財界もそうだと
言わざるを得ないでしょう。この国民の足をどうするかという問題については、あ
るいは貨物の足をどうするかということについては、それは決して文化の問題
として語られたことはなかった。いつも、それは利権と金であります。

国会には建設族とか運輸族というのがいます。族議員、この族議員と官僚と
財界の癒着によって、今までの国鉄も、それ以外の私鉄も、それをめぐる都市
計画については、まさにその人たちによって企画をされ、その人たちの権力、
財力によって実現をされてきた。これが今までの歴史の真相なんだ。それにつ
いての反省が監査委員の皆さんにあるかどうか。あなた方がそういう観点で、
かつて監査請求の事例について、そういう問題意識を持って監査請求を受けと
めたことがあるか。そのことについても、私は本当にちゃんと伺わせていた
きたい。

高架が悪いということは、地下に比較して、密集した都市、人間が密集した
都市、とりわけ高層過密都市、そういうところの中で、地下が高架よりもすぐ
れている。これは、もう論争するまでもない明白なことであります。そして今

回の世田谷や練馬、これが舞台になっているわけですが、世田谷で言いますと、東北沢から喜多見ということは、もっとシンボリックに言えば成城学園から下北沢まで、その8.2キロメートル、面積にすると約10万坪、その土地をどうするかという問題なんです。

今、まさに下北沢から成城は世田谷の顔であります。これはだれも否定しない。区長自身も、世田谷は緑と調和する良好な住宅地帯にしたい、こういうふうにしばしば発言をしているし、そういう文献はたくさんあります。そういう証拠も、私どもはそこに提出してあるはずですが、先ほど申し上げたように、そこを、一番大事な部分を高架にするということは、まさにその人たちが利権に目がくらんでいる。判断力を失った。関係者の皆さんはそういう状況になってしまった。こう私どもは理解するより仕方がないわけがあります。

しかも、監査委員の皆さんに、基本的な証拠書類は既にお渡しをしております。十分お読みになっていただけていると思うので、余りくくだしい話はしませんけれども、私ども提出した証拠の中で、極めてとりわけ重要なものがあります。それは何のことはない、今第3セクターと呼ばれている東京鉄道立体整備株式会社、これの定款です。

第3セクターをつくる場合、その事業目的が明確でなければならないことは言うまでもないことなんです。しかも、公共性のある第3セクター、これは原則です。その場合に、こういう会社が一体何をする会社なのか。何を事業目的にしているのかということについて、きちんとした説明は東京都議会でも都知事側からは全くなされておりません。少なくとも皆さんが世田谷区の住民であれば、下北沢から成城までどうなるか。これは一つの大変な関心事であるはずですが、そうだとするならば、この世田谷から何人の都会議員が出ていますか。ところが、実際にこの東京鉄道立体整備株式会社を設立することについて、東京都議会建設委員会はほとんど何の議論もしていないんです。建設委員会の議事録には、この問題についてのやりとりはわずかに3行です。こういう、少なくとも沿線住民に大きな影響を与える。これはもうわかり切ったことです。こんなことはね。ですから、そういう事業、そういうものについてどんな事業をしようとしているのか。これは、知事は最低限議員に明示をして、議員だけではありません。都民の前に明示をして、議決に持っていくというのが民主主義

の基本的な常識であります。

ところが、不思議なことに世田谷区の区長も、私どもの住民監査請求でそういうことはやるなど言っているのに、区議会の野党の議員にも、反対や疑問の声を持った人はたくさんいました。にもかかわらず、強引にこの会社に参加をする。資本参加をする。そういうことを決めました。したがって、言うまでもないことですが、私どもの住民監査請求が行われたのが9月14日、区長は十分にその監査請求の内容を知り、その問題点について理解することができたはずであるにもかかわらず、全くこれを無視して資本参加をいたしました。現在、具体的な会計上の処理としてなされているか。そこまではまだ私は知りませんが、とにかく我々の要求は、まずその点で無視をした。これは明白なことであります。また極めて大事なことであります。

しかも、その際に、世田谷の区長は何の事業をやるのかということについて、何一つまともな資料を提出していない。この会社の定款の第1章総則、その中の第2条に会社の事業目的が書いてあります。つまり、これは単に第3セクターだけの問題じゃなくて、事業目的が明記されないようなものについては、営利会社である株式会社や、有限会社ですらこれはつくれないんです。こんなことも常識だ。一番大事なことは、東横線が採用したような従来の単純な高架、これはもうだめだということは明白なんです。ところが、この会社の定款の第2条の事業目的は幾つあるか。本来ならば、高架事業を推進する、通常の高架であるならば考えられないようなことが定められている。

特に3番以降から、普通の人間から見ると、全くわからないことがたくさん書いてある。東京都内において、東京都または区市町村が施行する都市開発事業の受託業務、不動産の管理、賃貸、広告及び宣伝の請負、建築及び土木工事の設計、施工管理及び請負、損害保険の代理業務、総合経営コンサルタント業務、さらに細かい話だけれども、先ほど寛さんも言われたように、たばこ、郵便切手及び収入印紙の販売、つまり不動産屋もやれば、土建屋もやれば、デベロッパーもやれば、広告宣伝の請負、電通のような仕事もする。こういう高架事業があるのかということ、私はまず聞いておきたい。こういうものがある高架事業というのは一体何なんだ。何をしようとしているのか。問題の核心はそこにあるんです。

鈴木知事、大場区長、この2人がどういう事業をやるんだという具体的な説明をしていますか。監査委員自身、この定款を読んで、この第3セクターの事業内容を説明できますか。通常の高架の場合には、もう既にあなた方もご存じかもしれないけれども、建設省と運輸省の協定があって、建運協定というのがありますけれども、これで高架にするためには、93%国庫補助金がついて、事業者は7%の負担でいいわけです。そういうことになっている。そうしたら、もし高架がいいものであれば、それでやったらいいじゃないですか。何で第3セクターをつくる必要がある。93%という全く手厚い、これまた常識では考えられないような、そういう援助を受けてやれるのに高架事業も。わざわざ第3セクターをつくって何かをしようとしている。その何かというのは、しかし、この定款からは全くわからない。こういう定款は、よく暴力団が金もうけになることなら何でもやるという、そういう会社をつくっている、何とか総業とか、そういう名前でつくっている定款とこれは非常によく似ております。何屋だか、これでは全然わからない。

先ほどから、地下か高架かという、これは極めて具体的な問題があるので、それから、そういう高架によって、実際に住民の皆さんが被害を受けるから、そういう問題での意見が多かったけれども、本当にこれは高架事業をやろうとしているのか、どうかということなんだ、まず第1に解明されるべきことは。高架だとすれば、どういう高架事業をやろうとしているのか。

そういうことについて、具体的な何の説明もされぬままに、それが議会を通ってしまう。東京都の都議会も通ってしまう。民主的だというふうに一応言われている世田谷の区議会も通ってしまう。特別な議論も、きちんとした審議も全く行われぬ。これは、まさに民主主義の基本的な部分の機能が東京では麻痺しているということなんです。そういう批判が、昨年は社会党の大量進出が実現した背景には、一つそれがありますけれども、今回重大な点は、そういうものも含めて、この問題について議会で何の議論もされていない。

ようやくこの監査請求が出てから、世田谷では幾つかの反対意見という形では出ておりますけれども、これを添付した補正予算案はそのまま可決をしてしまった。こういう一番住民の生活に直結した問題について、事が隠密に運ばれている。このことは大変な問題です。そういう問題と、あなた方審査委員会が、

例えば東京都のように、1人にしか陳述させないとか、傍聴も含めて10人しか入れないとか、勤務時間外は一切やらないとか、傍聴に来る人は、あらかじめ審査委員の許可を得なければならないとか、届け出るとか、そういうようにして、この監査の構造を開かれたものではなくて、全く反対に極めて閉鎖的な密室での営み、そういうものになっているのも、今の審理とは全く深い関連があるというふうに私は言わざるを得ない。

そして、この第3セクターを設立する目的というのは、この定款からは一切わからないということです。したがって、この第3セクターが何をやる会社か。あるいはその事業資金はどういうふうにして調達するのかということについて、若干の資料が、東京都が練馬の区議会、あるいは世田谷に提出をしております。しかし、その資料も結局この事業の当面の総額が1,500億円で、そのうち350億円をNTT-A資金から導入する。このNTT資金という問題についても、極めて重要な法律上の問題があるということについて、監査委員はご存じでしょうか。

このNTT資金というのは、日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法という、極めて長い名前のわかりにくい法律が62年の9月に制定をされた。本来、NTTの民間化に伴って、どういうことが基本的に定められているか。それについても、本当にきちんと調べられているでしょうか。NTTの日本電信電話公社が株式会社に変わった時点で、これに関する法律はもちろんあるわけです。そして基本的には、NTTの株は3分の1を政府が保有し、残りの3分の2を売却して、いわゆる中曽根が言うところの民活をやる。しかし、これはいろんな議論を呼んで、この会社法については附則がついております。

政府は、会社の成立の日から5年以内に会社のあり方について検討を加え、必要な措置を講ずるものとするという、この必要な措置というのは、昭和65年度、つまり今年度までは2分の1以上の株を政府が保有しなければならない。ですから、今まで、NTT株の売却というのは、その中のまだ6分の1ぐらい。この大蔵省の幹部が、こういう法律があるということで、それについての解説書があって、大蔵官僚はこういうものを見ながら仕事をしているわけですが、昭和61年と62年で、あの中曽根民活の鳴り物入りの宣伝の中で、N

TT株の売却益、これは幾らに上っているか、ご存じでしょうか。7兆円を超えているんです。2年間で7兆円。これは、日本の国家予算の10%を超える大変な金額です。この金は、この売却益は本来は、赤字国債をばんばん出していた、その財政状況を改善するために、国債の償還をするための国債整理基金として準備されるということになっていたわけです。

ところが、これは本当に予想外のことであったかどうかわかりませんよ。大蔵省の人が言っているんですからね。しかし、当局の思惑を超えて、国債の当面の償還の範囲をはるかに超える売り上げがあった。だから、国債の償還費に使わなくとも、別の方法で金を使おうということから出発したのがA資金であり、B資金であり、C資金なんです。このA、B、Cの区別がわかっていますか。東京都が提出している資料によれば、NTT-A資金が導入されるというふうになっています。

NTT-A資金というのは、収益性の低い公共事業、つまり無利息でお金を貸してやらなければ赤字になるような公共事業、そういうものについて出す資金なんです。だから、例えば純粋な、いわゆる通常の高架であれば、NTT-A資金の導入も考えられないわけではない。しかし、先ほど申し上げたように建運協定があって、単純な高架をするならば7%でいいんですから、金は無利息でも借金は借金です。元本は返さなきゃいけない。償還期間も20年というふうに決まっている。そういうような控え目な収益性の低い公共事業をこの第3セクターでやろうとするならば、何でこんなに、土建屋もできる、デベロッパーもできる。広告宣伝の請負もできる。普通は、金もうけをしようとする連中がすぐ考えるような事業が、何で定款に記載されているんですか。NTT-A資金のAだけではない、AからCまで、この資金の用途については、今、非常に問題になっています。これからますます調査のメスが加えられていくでしょう。

そういう初歩的な疑問も、あなた方は、NTT-A資金とは何なのか、どういう問題点があるのかということについてわからなければ、NTT-A資金とこの定款が持つ矛盾が理解できないんですよ。よく考えていただきたい。実際にNTTの株はその後どうなったか。政府の売り出した金額の半分近くにまで落ち込んだことがあった。株の売買は取引だからしょうがない。こういう

側面もあるでしょう。しかし、元政府の、しかも日本の、今や中枢産業である情報通信の大独占企業の株が、政府によって何の制肘も与えられずというよりも、鳴り物入りで高値の線をつくり上げて、現在は、最高時の260万円をはるかに下がって、100万円を切っています。これは本来、証券取引法が禁じている仕手株とどこに違いがあるでしょうか。そして、のうのと、株を買った国民には大損害を与えているんですよ。これは新聞でもいろいろ論じられているから、私はもうこれ以上触れないけれども、そうやってもうかったからと言って、その金を、一応A資金、B資金、C資金というふうに区分されているけれども、どんどんこういう建設請負だとか、やり方いかんによっては、本当に都会を破壊しかねないような土建事業に、極めて無利息という、普通は考えられないような条件で融資をされているわけです。

そういう不公平、そういう問題が明白になったら、今、あなたたちがどう考えているか知らんけれども、この住民監査請求の問題は全国民的な問題になるでしょう。少なくともあなた方には、単に役人生活をやった経験なんていうことでは、こういう問題についてきちんと整理をし、価値判断をする。そういう能力が、もしそういうキャリアだけの人であれば、これは無理ですよ。都市計画の問題、財政政策の問題、金融政策の問題、日銀や大蔵省の役人がわかっているようなことをあなた方自身がわからなければ、本件についてのきちんとした結論は出せないはずなんです。そういうような質問が野党から出てても不思議はないのに、都議会はおろか、地元の区議会でも、議論らしい議論は何一つされていない。

しかし、先ほど申し上げたように、本当に住民監査制度というのはやはり立派な制度です。あなた方にきちんと判断していただかなければ、我々は裁判することができる。裁判をすれば、当事者である鈴木さんは被告ということになります。当然彼も出頭しなければならない。大場さんもそうなるでしょう。だから、私どもは、そういう大問題に発展する前に、地方自治体の監査請求手続の中で、ここに大場さんも出てきて、我々が参加したこの第3セクター、こういう事業をやるんですよという説明をしてくれば、話は一気に進むんですよ。

先ほど北沢さんというご年配の方が、小田急にいろいろだまされたというお話をされていましたが、企業は多少人をだまさなければ、金もうけはで

きないから、そういちいち目くじらを立てても仕方がないけれども、少なくともパブリックな機関である世田谷区、あるいは区長が、区民に対して虚偽の情報を流していたということになれば、これは大問題ですよ。

この監査請求事件は、高架がいいのか地下がいいのかというふうな一般的な議論をする、そんなけちな事件ではないんです。日本の今の都市のあり方、政治のあり方、そういうものを根底から問う問題なんです。だから、こっちも荷が重いけれども、あんた方にも相当な荷物を背負ってもらわなければ、ちゃんとした監査などは到底期待できない。

そして最後に、私は、もし監査委員の方に聡明と決断力があれば、今からでも解決はできるんです。少なくとも下北沢から成城学園までは、まだこれは地下にも高架にもなっていない。地下にする技術は、先ほど高品さんが言われたとおり、ほとんど高架と変わらない。そして地下になれば、先ほど申し上げたように、恐らく10万坪前後の土地が生まれ、新しい環境空間が生まれるということになります。そこはまさに太陽の光をまともに浴びることができる空間です。しかも、距離がちょうど下北沢から成城まで8.2キロ、昔の言葉で言えば2里。しかし、ちょうど中間にある経堂には何万坪という広い土地があります。そういうものを総合して考えたときに、本来の意味での緑と調和し、人間らしい潤いのある環境空間をつくり出すことができるんです。そして、そのことは、小田急の企業利益にとっても決してマイナスにはならない。

我々は単に批判のための批判を展開しているのではないのです。東京が大都市であることは事実だし、そこに一定の集中が起こるのは避けられないし、だからこそ、逆にけじめをちゃんとつけておかないと、冒頭に内藤弁護士が言ったように、東京だけではなくて、まさに東京は今、千葉ともつながっているし、浦和ともつながっているし、八王子ともつながっている。そういう日本の巨大都市が、まさにマンモスが、ちょうどそうやって滅びていったように、都市の示す崩壊、そういう現象が起きることは火を見るよりも明らかなわけです。

先ほど冒頭から強調している、この会社は何をする会社であるのか。これを今私どもは関連の資料から、あるいは私どもの調査から、それは相当のことを推定することはできます。それは少なくともNTT-A資金の趣旨とは全く裏腹に、金もうけの利潤動機、これを軸とする超高層ビルができるでしょう。そ

して、それを前提として世田谷の規制緩和が事実上進んでいって、単に駅の付近がそうなるだけではなくて、私はたまたま経堂の駅から歩いて五、六分のところにいるけれども、私たちのところはもちろんのこと、もっと小田急と新玉川線との間の地域、これは幸いなことに、まだ多少の落ちつきと潤いを持っているけれども、こういうところまで実際には高層地区になってしまう。

今、東京都は、多摩ニュータウンであるとか、いろいろな新しい都市を三多摩につくっているけれども、これは基本的に高架を軸にして形成されています。したがって、高架と直接関係のない落ちついた住宅地というのは、今、非常に少なくなっている。今、小田急の問題になっている部分を全部高架にすれば、まさに新宿駅の西口が成城学園から町田まで、さらには八王子まで続いていくということが十分考えられるわけです。

そして、監査委員の皆さんだって、世田谷のことはある程度は知っておられるでしょう。今、規制緩和は事実上どんどん進んでいるんです。第1種住居地域、これは本来、建ぺい率は最大で60%のはずです。ところが、世田谷の経堂でも下北沢でもどこでもいい、住宅地で既にこの建ぺい率の規制が崩れているんですよ。敷地いっぱい皆さん家を建てていらっしゃる。もう庭はないんです。そういう建て方は、少なくともこの中曽根の前、美濃部さんがまだ知事をやっていたころには、到底許されなつくられ方なんですね。だから、建築行政の実務は、そういう事実上の建ぺい率の緩和、庭がなければ、もう高くするよりしょうがないわけですから。結局は容積率の緩和、そういうことで、小さなペンシルビルや、小さなというより細長いペンシルビルや、あるいは庭をつぶしてしまって、住宅とは言えないような住宅がどんどん今できています。普通のところであれば、マンション一つつくれば、そのうちにあった自然のほとんどがなくなります。実際には97%ぐらいなくなります。

実際に、現在、東京の緑を守っているのは何なのか。それをぜひ考えていただきたい。公園だけじゃないんですよ。世田谷や練馬や、日本の文化がそれなりに息づいている住宅地が、庭が、日本の緑を、東京の緑を支えていくんです。だから、決して庭というものはぜいたくなものでも何でもありません。人間が都市を形成していくために、住宅地というものがもし必要だとするならば、それは必要不可欠なものなんです。金持ちだけがぜいたくな庭をつくったり、そういう

ことではないんです。都市の文化というのは、それぞれの人たちが、小さな庭でもいい、そういうものをお互いにつくって、お互いの環境に相互依存しながらつくっていく。日本の文化というのは、ある意味で借景の思想なんです。借景……。

○大高監査委員 では、ご発言中ですがけれども、時間が参りましたので失礼させていただきます。

○監査請求人代理（斎藤驍） 時間は1時までですよ。約束は……。

○大高監査委員 私ども、あらかじめ代表者のかたと……。

○監査請求人代理（斎藤驍） それは了解していますから、どうも……。

日本の文化には、もともとそういう都市計画につながるような、そういう要素があるんです。その借景を一番うまく使って都市づくりをやったのがどこか。それは田園調布と兵庫県の芦屋ですよ。あそこは、ぜいたくな金持ちが住む特殊な地帯だというふうに、よく考える人がいるけれども、それは大間違いです。それは確かに実際に、今あそこを買おうとすれば、とても普通の人は買えないでしょう。しかし、そういうふうにはバリューのあるものにしたのは何かというと、その地域の住民がお互いに環境をよくしようということで、一種の環境協定をつくって、例えば生け垣にする。ブロック塀は建てない。お互いの借景ができるようにする。周りの庭を生かす、丘を生かす、林を生かす、そういうことを一つのコミュニティとして誕生させている、そういうことの結果としてあるんです。

田園調布は、ちょうど世田谷区と大田区の間にありますけれども、それともう一つ代表的な住宅地が成城学園です。何で東京都の都市計画の中で成城学園だけが掘り割りになっているんでしょう。何ですかこれは。それは、成城学園は高級住宅地だから、あの雰囲気や環境を大事にしなければならぬから。また、あそこを高架にしようなんていうことになったら大変な騒ぎになる。成城学園にはたくさんの日本のブルジョアが住んでいます。文化人も住んでいる。だから、そこだけ掘り割りにして、しかし、成城の人は満足するでしょうか。ちゃんと文化と、多少の頭脳があれば、自分の駅のところだけ掘り割りで、あとは全部高架だなんていう案については、やはり厳しい拒絶反応を示すと思いますよ。しかし、掘り割りにしたということは、有効な住宅地、高級住宅地には合わない

いということ、小田急や東京都自身がはっきり認めたことにほかならないんです。逆に経堂付近は、あれは金もうけの道具の、いわゆる高級住宅地なんていう必要はないと言っているのに等しいわけです。

だから、今問題にしている住民監査請求は、小さなエリアの問題のように思っておられるかもしれんけれども、実際はそうではない。小田急線のごく技術的に論じる場合でも、面ではなくて線です。線として考えなければいけない。そうだとすれば、世田谷だけが小田急線の高架の当事者になるということはおかしいわけです。この点についても、この第3セクターは決定的に間違っている。渋谷はなぜ入らないのか。新宿がなぜ入らないのか。先ほど箕さんも言われた。世田谷だけで、小田急の線の全体の構造の適否なんかを判断できるわけがないんです。これはもう科学的に考えればすぐわかる。そういう技術的な問題、ミクロの問題から見ても、先ほど申し上げた大きな問題、日本の都市を根本的に左右するような問題、そういう問題を含んでいるということをはっきり審査委員の皆さんには肝に命じていただいて、私の意見はこれで終わりにいたします。

○志賀代表監査委員 三宮監査委員、質問がございましたら……。

○三宮監査委員 特にございませぬ。

○志賀代表監査委員 それでは、これで終わりといたします。

○監査請求人（木下泰之） 先ほどの質問にはお答えにならないんですか。

○志賀代表監査委員 冒頭に申し上げましたとおり、措置請求の趣旨を補充することでお聞きすることにいたしましたので、質問にお答えできません。

○監査請求人（木下泰之） 補充する目的って何ですか。

○志賀代表監査委員 最初に、冒頭に申し上げましたように、本日の陳述は請求の要旨を補充するためのものでありますので、その点お聞きするということをございませぬので、質問に対するお答えはいたしません。

○監査請求人（木下泰之） ただ、監査委員の方に、陳述人の方から直接、こういうことについて理解されているのですかという質問が行っているわけですから、それにつきましては、監査委員の方からお答えにならないと、私たち安心できませんので……。

○志賀代表監査委員 その点も含めて……。

○監査請求人代理（斎藤驍） ちょっと待ってください。いいですか。

○志賀代表監査委員 はい。

○監査請求人代理（斎藤驍） 監査委員には除斥の規定がありましたね。だから、例えばキャリアを伺っているんですよ。それは当然お答えにならなきゃしょうがないでしょう。あなた方は監査委員として、この監査をするのにはふさわしくないという状況であれば、我々は忌避しなきゃならない。忌避の申し立てだって、これはできるんですよ。だから、ちゃんと自分のキャリアぐらいは言いなさいよ。せっかく意見陳述でやったって、忌避されるような委員だったら話にならないでしょう。

それともう一つ、意見陳述というのは、1,000字以内の監査請求書を補充するものだというふうにあなたは言われましたが、本当にそうなんですか。本当にそういう単なる補完物なんですか。そういう理解があなた方にあるから、事務局に非常に悪い影響を与えているわけだよ。そして、あなた方は、我々との打ち合わせに出てこようとしなさい。質問にも答えなさい。だけれども、少なくとも、あなた方監査委員が意見を聞く基本的な前提である、除斥との関係でのキャリアぐらいについては明確にしてください。

私が先ほど申し上げた、あなたは元都庁の職員でしょう。それは間違いないですね。どうですか。

○志賀代表監査委員 以前、東京都の職員です。

○監査請求人代理（斎藤驍） そのときに、都市計画業務担当されたことはありますか。都市計画業務ですよ。端的にいうと、都市計画局におられたことがあるかどうか伺っているんです。

○志賀代表監査委員 ありません。

○監査請求人代理（斎藤驍） 都市計画の勉強をしたことがありますか。

○志賀代表監査委員 その点を含めて、お答えできません。

○監査請求人代理（斎藤驍） できないということはないだろう。勉強したかしないかを聞いているんだよ。

○志賀代表監査委員 本日、そういうご質問にはお答えできないことを申し上げておきたいと思います。

○監査請求人代理（斎藤驍） 勉強する気はあるんですね。

○監査請求人（北沢悦三） 東京都で監査が決めた。何か言えば、小田急が東京で監査で決めたと……。

○監査請求人代理（斎藤驍） そちらの方も、今の問題からお答えください。

○監査請求人（北沢悦三） 返事をしたらいいじゃないか。また、今度はおれが22日には、また……。

○監査請求人代理（斎藤驍） ちょっと待ってください。

簡単にキャリアだけは……。

○三宮監査委員 陳述の場でございますので、先ほど代表から申し上げましたように、お答えをする場ではございませんと私は……。

○監査請求人代理（斎藤驍） そういう理解は根本的に間違っているということは今私が言っているんだよ。だから、彼も、元東京都の職員だということは話したわけだよ。あなたはどうなんですか。

○三宮監査委員 それは、あなたがおっしゃられたように、私が東京都の職員であるということは、あなたをご熟知になさっていることでございますから、それ以上はお答えできません。

○監査請求人代理（斎藤驍） とんでもない。東京都の職員で、都市計画について、そういうキャリアがあるんですかどうか。そのことだけで結構です。

○三宮監査委員 だから、それは答弁はできませんというふうに代表が申し上げてありますので……。

○監査請求人代理（斎藤驍） いや、代表はちゃんと答えているじゃないか。都市計画局にいたことはない。都の職員として都市計画事業をやったことはないと言っているんだよ。あなたはどうなんですか。

○三宮監査委員 お調べいただきたいと思います。

○監査請求人代理（斎藤驍） それだけで、あなた方の姿勢が非常に明確になったのでいいでしょう。終わらしましょう。

○町田事務局長 以上で終わります。お疲れさまでした。

午後0時40分閉会