

提出本示

第72回東京都都市計画地方審議会

議事録

昭和60年2月22日

東京都
京

次に日程第6といたしまして、議第2127号から議第2131号までを議題に供します。書記をして朗読いたします。

○書記 議第2127号から議第2131号まで一括して朗読いたします。東京都都市計画及び調布都市計画、都市高速鉄道、道路の決定並びに変更について（東京都知事、世田谷区及び狛江市決定）

（提案理由） 鉄道の連続立体化により市街地整備の促進、交通渋滞の緩和、道路交通の安全性の向上、また複々線化による輸送力の増強を図るため、都市高速鉄道第9号線を決定、変更し、併せて道路を本案のように変更しようとするものである。

○議長 それでは、岡本幹事よりご説明願います。
○岡本幹事 議第2127号から議第2131号までは関連する案件でございますので、一括してご説明いたします。

本案は、世田谷区の南西部、野川付近から狛江市の多摩川までの小田急小田原線の連続立体交差化及び線増に関する計画でありまして、都市高速鉄道及び道路を決定もしくは変更しようとするものです。都市高速鉄道第9号線は、喜多見を起点、練瀬を終点とする延長約32.7キロメートルの路線として、昭和39年12月に都市計画決定しております。このうち喜多見から代々木上原間、約9.8キロメートルですが、これは小田急線の線増計画であり、一部区間を除き高架式、つまり高架方式ですが、これで都市計画決定がすでになされているものです。

本計画では、この第9号線を狛江市内へ延伸しようとするものでございます。図の赤で示した部分がこれに当たります。

まず現況ですが、小田急線の野川付近から多摩川までの鉄道沿線は、都市化が進展しておりますけれども、一方、この区間には14か所の踏切がございまして、ラッシュ1時間当たりの踏切遮断時間は3分から最高55分ということになります。まさに“開かずの踏切”といった様相を呈しているわけで、このためにはなはだしい交通渋滞を招き、また鉄道による地域の分断のために、市街地整備など諸施策を行う上で大きな障害となっているわけです。このために地元からは、早く鉄道を立体化してほしいという要望が強く出されてまいりたところでございます。

このような趣旨にのっとりまして、今回、小田急線の連続立体交差化を行おうとするものであり、これにより交通渋滞の緩和、鉄道・道路双方の安全性の向上を図ると共に市街地整備を促進し、健全な市街地の発展に資しようというものです。

一方、都市交通審議会の状況を申し上げますと、東京圏における鉄道網の将来計画を定めた都市交通審議会の答申第15号では、この小田急線に触れておりまして、小田急線の新百合ヶ丘、これは神奈川県ですが、そこから代々木上原間は複々線化を行うこととしておりまして、本都市計画案は

この趣旨にもそつたものでございます。まずは鉄道の計画についてご説明いたしますと、野川から多摩川までの立体化の方式は、すでに決定しております喜多見までの高架上式、図で示しておりますが、あれが喜多見の駅です。これをそのまま多摩川のほうに延伸し、狛江、和泉多摩川を過ぎて、多摩川のところで在来のレベルに切り換えて、堤防に取り付ける計画を立てたわけですね。したがいまして、この計画により喜多見、狛江、和泉多摩川の3駅が高架駅となります。また、鉄道沿線の環境保全と街づくりに資するために、鉄道の両側に環境測道を計画しております。側道の幅員は6メートルから10.5メートル、図の縁で示している部分がそういうところです。側道の幅員は6メートルで2路線、狛江市内で2路線、世田谷区内で2路線、これは世田谷区で2路線、側道を計画しております。これは、世田谷区及び狛江市が決定するものであります。

次に幅布2・2・1号線といいます。狛江、調布2・2・1号線といいます。狛江、調布2・2・1号線の変更についてご説明いたします。狛江、調布2・2・1号線の変更についておこなっており、交差部での幅員は20.5メートルとなつておきま

す。側道の幅員は6メートルから10.5メートルを標準立地立体交差事業としております。側道を標準立地立体交差事業としております。当面、野川・多摩川間の約2.4キロメートルを標準立地立体交差事業として実施いたします。事業年度は、昭和60年度からおむね6年間を予定しております。

次に環境影響評価について、本件鉄道事業は、都条例による環境影響評価の対象事業であります。その後、条例による評価書を作成し、東京都が昭和60年11月8日に知事に提出いたしました。その後、条例による諸手続きを行いまして、昨年12月24日に知事に提出されています。その内容は、評価書案についておおむね妥当である、ただし評価書作成に当たっては、まず事業計画案策定に当たって検討された内容を、事業計画案策定の経過の中で記述されています。その内容も含めまして、必要な修正を行い、評価書を作成して、本日、知事あてに提出する

こと、次に鉄道騒音について最新の対策を、環境保全の措置として追加すること、3番目として、それらの内容も含めます。お手元に配付しておりますゼロックス焼きの冊子が評価書の運びとあります。お手元に配付してありますゼロックス焼きの冊子が評価書の概要です。また、「審査意見書と環境影響評価書との関連」についても、3枚刷りのゼロックスを添付しております。

書いてあります。その⑤に、連続立体交差事業調査の説明として内容を追加したわけですね。これが4ページから5ページにかけて述べられています。これを図面上でちょっとご説明いたしますと、いま向こうに示しておきましたもの、これは模試図ですが、都心方から郊外方にについての縦断面図が示してございます。

地元の方々のご意見は、要するに高架ではなくて地下化してほしいというのが大きな意見です。もし地下化したらどうなるかというのを、スライドで示しておりますが、新宿方から来て、成城学園という駅がありますが、それからさらに郊外に行きますと崖になつたり、地形がドンと落ち込んでいます。野川があるわけです。それから、喜多見を経て多摩川まで、在来は図の平面のことろを通っています。

これを地下化しますと、地形的には非常に不利でして、地形が低いところを下り勾配で走りかけます。さうして、図に示しておりますようにまず一つは喜多見の駅が大幅に移動いたします。狛江だけはほぼ現位置でなければども、和泉多摩川の駅がまた大きく動きります。そのほかに、図に下水の管渠が3本かいてあります。現在の道路に直径が2.4メートルと2.8メートル、ボックスが1本で、2.5メートル×3メートルという大きな水管が3本、すでにあります。これが支撑いたします。これをサイフォン化するのは、非常に困難なことでござります。

したがいまして、この水管を避けてさらには下にするかどうかというの、図の様で示したものです。さらに深くして下水を避けますと、駅は狛江駅一つだけになってしまいます。喜多見と和泉多摩川の駅がなくなってしまいますので、これは地元の方々にとっても非常に大きな問題だらう。

こういう物理的、社会的、それから事業費もかかりますので経済的、こういった事情から、地下化というのは言うべくしてなかなか難しいわけです。

これを、都心のほうまで地下化してほしいというような意見もありますが、野川の下をさらに深く掘りまして、それで都心のほうへ持ってまいりますと、なるほど喜多見の駅は深いながらできました。しかし、次に上がるところはどこかどこかとなり、これは成城学園、相師ヶ谷大蔵と来て、その次に東京8号線が現在、高架でできています。それから千歳船橋へと続くわけですが、相師ヶ谷大蔵の駅を地下にして、現在の高架橋につなぐためには相当大幅に壊さなければならない、ということになります。それを壊して下北沢のほうまで全部地下化ということになりますと、経済的には非常に大きな壁があると言わざるを得ません。

以上が、現在の高架でもって、その代わり環境には万全の対策を尽くして事業を行っていくたい、と私どもが考えたやうでございます。

次に騒音に対する対策につきましては、「環境影響評価書の概要——小田急小田原線喜多見・和

泉多摩川間高架化複々線化事業——」の40ページをお開きいただきますと、(2)として「騒音」という項目があります。ここに記載してあるとおり、從来から考えておりましたバストマットの採用、また60kgレールおよびロングレールの採用に加えまして、前段にありますとおり吸音効果のある防音壁を設置しようということにしております。また、この防音壁の高さも、從来は1.3メートルを考えておりましたが、やはり騒音の低下ということを考え、嵩上げして1.5メートルにしよう。あまり高くしませんと、今度は日照の問題が起きますので、1.5メートル程度にして吸音効果のある吸音板を張らうということにしたわけです。

本件に関する環境影響評価の結論につきましては、「東境影響評価書の概要——小田急小田原線喜多見・和泉多摩川間高架化複々線化事業——」の2ページをございます。2ページをお開きいだときすと、大気汚染から景観に至る8項目にて予測いたしております。

これをご説明いたしますと、まず大気汚染につきましては、「評価の結論」ところに書いてありますように工事中の運搬車両については、「交通量の増加は、現況の交通量に対してわざかであり」ということで、「大気質に著しい変化を及ぼすおそれは少ない」であろう。工事中の粉じんにつきましても、散水とかシート覆い等の対策をとります。

騒音につきましては、これは鉄道を高架にする場合、一番の問題点となりますが、ここにございましょうように予測をいたしましたと、高架にした場合、「高架端直下から25mまでは、予測値は現況値をおおむね下回る傾向を示し」ており、鐵道から離れると、つまり50メートルから100メートルの区間では、数値的には低いのですが、おおむね現況を上回るという傾向にございます。しかし、先ほどご説明しましたように吸音効果のある防音壁、バスマット及び60kgレール等の環境保全の処置を採用して騒音の過減を図ることにより、影響は少ないだろうと考えています。

また工事中の建設機械騒音につきましては、低騒音の工法とか機械を使用いたします。運搬車両による道路交通騒音につきましても、工事中の交通量増加はわざかであろうと考えています。また「工事前の鉄道騒音」は、現況とほぼ同程度あるいは線路から遠い位置でやや現況を上回る程度であり、影響は少ない」と考えています。

振動については、「高架後の鉄道振動の予測値は現況値を下回る傾向を示し、影響は少ない」だろ。 「工事中の建設機械振動は、低振動工法を積極的に採用」します。また、建設工事に伴う振動の削減に関する基準の内容を守ることにより影響は少ないと考えています。運搬車両につきましても、現況とほとんど変わらない程度であると考えています。

日照阻害につきましては、先ほど申し上げましたように北側にも側道を設けます。これによつて対処してまいりたいと考えています。電波障害については、高架構造物により線路の北側に遮蔽障

害が生じますけれども、共同受信施設等、障害の内容及び程度に応じて対策を実施してまいりたいと考えています。

地形・地質につきましては、地盤の状況が良好として影響は少ない。また、掘削による地下水でに変動が生じた場合には、適切に対処していかなければいけない。工事に関連して地下水史跡・文化財については、「文化財保護法の規定に従って事業を実施するため、影響は少ないもの」であろう。景観につきましては、これは主観的な問題が相当ございますが、高架構造物のデザイン、植栽等、景観対策の観点から配慮してまいりたいと考えています。

金は図れるものと考えまして、本日、都市計画案の審議をお願いしたしたいございます。道及び道路の都市計画案につきましては、昭和56年3月に延べ4回、地元説明を行っております。その後、56年12月12日から2週間、案の縦覧を行っておりますが、その際、52通の意見書の提出がありました。これらは、鉄道計画に関するもの49件、側道計画に関するもの15件となっております。これらの意見書の要旨と「意見書の要旨」というものが配付してあると存じます。お手元に「意見書をおおむね下回る傾向を示し」とおり、鐵道から離れると、つまり50メートルから100メートルの区間では、数値的には低いのですが、おおむね現況を上回るという傾向にござります。しかし、先ほどご説明しましたように吸音効果のある防音壁、バスマット及び60kgレール等の環境保全の処置を採用して騒音の過減を図ることにより、影響は少ないだろうと考えています。

これに関する東京都の見解としては、「小田急線に関する既計画は次のとおりである」ということで、先ほどご説明しましたように昭和59年に都市計画決定が高架でなされ、46年に都市交通審議会認可答申で代々木上原～新百合ヶ丘間の複々線化がうたわれております。このうち代々木上原～東北沢間は複々線化がすでになされております。「今回の計画区間である喜多見～和泉多摩川間は、地域分断、交通事故、災害防止の対策上、立体化が強く望まれ」でいるわけとして、「このため、すでに計画決定されている代々木上原～喜多見間の計画を和泉多摩川まで高架複々線として延伸しようとするもの」です。

事業につきましては、二度買収ということになりますと地元のご迷惑になりますので、「分割施行による二度買収、二度の工事を避け、関係住民に対する迷惑をできるだけ少くするよう」在来

線の高架化と併せて線増も一緒に事業を実施しようという予定です。

また東北沢～喜多見間につきましては、「当該区間と同様複々線化の必要性は高い」のですけれども、「地元情勢などから、事業の進歩をみていらない」状態です。そこで「今後、駅周辺における街づくりの検討等の状況をみながら関係地域住民の理解と協力を得て、環境面に十分配慮しつつ、順次事業化を図ってまいりたい」と考えています。

次に「高架化計画反対、地下化計画への変更に關すること」として、ここに3点ばかり意見書がございます。「高架化計画は、環境を悪化させるので反対である」といったような内容で、高架化計画を地下化計画に変更すべきだということです。これにつきましては、先ほどスライドで述べた総合説明したところです。「鉄道の連続立体化の方式は、当該区間の物理的な条件などを踏まえた総合的な判断が必要である。この区間で掘削式、地下式とした場合、下水施設に支障が生ずること、取付部分の踏切が除去できること、駅の大幅な移動が生ずることなど困難な問題がある。また、高架方式に比べて高額な事業費となり、「現行制度上の制約、ならびに財政状況から判断しても、高架方式以外を探ることは極めて困難」な実態がございます。

また、「小田急線全般にわたる地下化についても、既存施設との関係、施工及び費用等の面で極めて困難で」あり、事業に当たっては、先ほど申し上げましたとおり「できる限り、環境保全のための対策を講ずるよう努力」してまいりたいと考えております。

「その他計画に関すること」として、「小田急線は地下鉄計画であったはずだ」ということです。が、これはそうではありませんで、「昭和39年の都市計画決定は、一部を除き嵩上式として決定して」おります。

また「喜多見駅を補助125号をまたぐものとすべきである、あるいは現位置を動かすべきではない」というご意見ですが、「駅位置については現状と大きく変わらぬよう計画した」ということでござります。ラッチの位置が変わることとは大変な問題ですので、そのようにしております。「喜多見駅の位置については、野川から登り左配となること、都心方向に分歧器を設置する必要があることから補助125号線をまたぐことはできない。このため、ホーム等は沿江方へ延長するものであるが、改札口の位置、向き等については、現状を踏まえ、今後地元と協議して」いきたいということでございます。

3番目の「踏切設置の原因となっている急行、特急用の線路を地下化」して普通用線路はそのまま踏切として残せということですが、これについては、本来鉄道の連続立体化の趣旨というのは「交通事故の防止、交通の円滑化等を図るため、踏切を除去しようとするものであり、踏切を残すことは趣旨に反する」わけです。

また「小田急線は海側へ拡幅すべきである」というのが、4番目の意見です。これについては「喜多見～狹江間は、既に決定している内容を尊重して南側（海側）へ拡幅している。また、狭江～和泉多摩川間は、川崎市内の状況等を勘案して、北側（山側）へ拡幅」する計画としています。それから、「喜多見駅をとりこわすべきではない」というのが5番目あります。木造モルタル造りとして、昭和2年に建てられたものであり、相当老朽化しております。このまま使用することは、考えておりません。「なお、公的機関等で喜多見駅舎を解体・保存される場合は協力」いたします。

6番目として、「踏切設置は、跨線橋の設置や喜多見駅南口改札を設置すれば対応ができる」ということですが、やはり「踏切設置の解消のために鉄道の連続立体化が適当である」と考えています。「なお、喜多見駅南口改札については、小田急電鉄では朝・夕のラッシュ時間帯に開設して」7番目は「この地域には急行、準急列車が停車しないので、地域の利便は変わらない」というご意見ですが、当局の見解としては、現在、喜多見、狹江、和泉多摩川の3駅には、各駅停車のみ停車しております。小田急電鉄では、乗降人員、急行停車駅相互の駅間隔等から見て、現状の運行形態としたいと言っております。なお鉄道の立体化によりまして、先ほどから申し上げておりますよ」と私どもは考えています。

8番目として「2.4kmの区間での40本の列車増加は不可能である」ということですが、これは、1日40本増加させよう、サービス向上のためにピーカク時以外のオフピークの時間帯で増発を計画しているものでございます。

9番目は「高架構造物からの落物や、電車の転落を考えると安全性に疑問がある」ということですが、「高架構造物の安全性については、設計・施工・管理にわたり十分配慮する」というのが私どもの見解です。

また10番目として「車椅子で駅を使用できるよう必要な施設を設けるべきである」ということですが、これに対しては、「今回改良の3駅には、身体障害者、老人等への対策として、エスカレーター、点字ブロック、点字券発機、改札口の車イス通路等を設置」しようと考えています。

8ページにまいりまして「環境に関すること」ですが、「この計画は、自然破壊、環境破壊、生息地をまねく」というのが、ます」番目の意見です。これに対しては、「環境に及ぼす影響については、環境影響評価に基づき、できる限りの環境保全対策を行う等極力影響を小さくするよう努めた」ということです。そのほか「騒音、振動、日照阻害、電波障害、風害、景観について環境が

悪化する」あるいは「工事中、騒音、振動、交通渋滞をひきおこす」といったような内容がずっとございますが、これに対する東京都の見解につきましては私が先ほど述べたとおりです。重複を避けた意味でここでは省略させていただきます。ここにござりますように騒音、振動、それから10ページにまいりまして日照障害、11ページにまいりまして風害、景観と、こういった内容が書かれております。

また、12ページの(3)ですが、「騒音の届く範囲が明示されていない」という意見があります。これには、ちょっとと水かけ論になる恐れがありますが、「予測・評価」では、現段階での科学的知見をもとに行っている。また、評価では客観的評価に努め」しているわけございます。

13ページの(5)ですが、「喜多見駅前通りの通過交通が増えて環境が悪化する」ということについてでは、「周辺地域全体では、事業完成後も現況と比べて大幅な変動はない」だろうと考えています。

次に「事業実施に関すること」として、まず1番目として「事業に伴う立退き、移転、用地買収に反対する」ということですが、私ども、「事業実施にあたっては、用地補償、生活再建等について関係住民と十分話し合い、理解と協力を得られるよう努力」したいと考えています。

また「工事中の作業基地が明らかでない」ということですが、「工事の実施にあつては、作業の規模、手順等を検討し」て、地元住民の方々と十分協議して施工したいといふことです。

6番目は「開通計画に関することで、まず「駒込駅北口の再開発計画は、駒込市が調査を行い、1番目です。これについての東京都の見解は、「駒込駅北口の再開発計画は、駒込市と再開発計画が一体として計画策定のため地元住民と話し合いを行っている。本件、鉄道計画と再開発計画が一体として行なわれるることは、街づくりの観点から望ましいこと」であると考えています。

2番目として「喜多見駅前広場に反対する」ということですが、「現在のところ喜多見駅には駅前広場がなく、また都市計画決定された広場もない」ような状況でございます。このため、地元世田谷区では「駅前広場計画を含め、喜多見駅前周辺の整備について、地元住民と話し合いを行っている。今後の街づくり等を勘案すると、駅前広場の必要性は高いもの」と考えているわけです。

3番目として「外環との関係が明らかでない」ということですが、その答えとしては、「都市計画道路外郭環状線は、野川左岸付近に計画されており、小田急線とは立体交差することとなつて

4番目に「この鉄道計画は、補助 125号線の促進につかわれる」ということですが、当局の見解としましては、「駅前広場および取付部分以外の都市計画道路補助 125号線については、現在のところ今回の鉄道事業と同時施行の予定はない」ということでございます。

15ページにまいりまして「その他」ですが、「今回の計画は一方的な押しつけであり、住民を無視し、意見を聞くことしない」という意見に関しては、東京都の見解にありますように本計画を進めるに当たっての経過を申し述べますと、まず51年、52年に立体化に関するアンケート調査を柏江市が行って、一般の方々の意思を聞いております。それから昭和54年には、市単独調査として連続立体化予備調査を行っております。昭和56年には、こういった地元の強い要望を受けまして、東京都が国の補助を受けて連続立体交差事業調査を行っております。そして上記の調査結果の地元説明会を、57年10月7日から同年11月24日まで4回にわたりて開き、理解と協力を求めています。

1年たった昭和58年には、都市計画案の地元説明会を行いまして、住民の方々の理解と協力を得るよう求めております。これにつきましては、58年3月9日から3月15日まで柏江市で3回、世田谷区内では1回、説明会を行っています。

また環境影響評価を行う際にも、評価書案、見解書の説明を行っているわけでございます。評価書の説明につきましては、59年の1月9日から12日まで、これまで4回にわたりて開いておりますし、また見解書につきましては、59年10月15日から19日まで、やはり柏江市内で3回、世田谷区内で1回、行っております。

(2)としては、「市が行ったアンケートは内容的に問題があり、また、その方法もおかしい」ということですが、柏江市では、市民の意向を把握するため昭和51年、52年にアンケート調査を行っており、そのアンケート調査を行う際に際して、いろいろな前提是説明していくと、「その方法等については妥当性を欠いていたとは考えていない」わけです。

3番目として「総覽にあたり、資料、方法等が形式的で住民にはわかりにくい。また、住民に正確なデータを作成いたしまして、計画案の総覽は、計画書、計画図等を、法令で定められた内容、方法で」行っています。また、地元説明会の際にハシフレット、こういったハシフレットを作成いたしまして、計画案の周知に努めています。

(4)としては、「立退き者の説明がなく、対象住民に対する配慮がない」ということで、これに対する対応は、「地元説明会は、地域住民全體を対象として実施」しております。「その際、用地買収補償の一般的な方法等についても説明して」おり、「今後、事業実施にあたっては、更にきめ細かな説明を行いたいと考えています。

5番目として、「都や区は小田急に味方をし、大資本による企業サイドの利益しか考えていない

い」ということですが、私どもとしては「今回の計画は、踏切による交通事故の解消、踏切事故の防止、鉄道による地域分断の解消を図ることなどを目的として、鉄道の連続立体交差化を行うとともに、小田急線の通勤・通学輸送の混雑を緩和し、今後の輸送需要の増加に対応するため、同線を複々線化しようとするもの」でございます。これによりまして、「都市交通の円滑化が図られ、都市の健全な発展に寄与とともに、市民生活の利便と安全性が向上するものと考え」ているわけ

「その他」として、1通1名ございまして、「計画には反対しないが、代替地を要求する」ということですが、これについては「代替地については、できるかぎりその確保に努め」たいと考えています。

れば、環境側道は必要ない」ということですが、世田谷区の見解としては、「小田急線の音と泉多摩川間を地下化する場合には鉄道が下水道施設に支障すること、一部踏切が除却できないこと及び駅の移動・廃止が生じる等物理的に難しい点があること、また、高架式に比べ高額の事業費となることと等から、区としては、高架式になることはやむを得ないのでではないかと考えている。したがって、このことを前進にするならば、日照問題等に対応するために環境側道が必要になるものと考える」ということでございます。

また「側道の建設により多くの犠牲者が出たため、また、環境側道を整備すると交通事故が発生するため、計画に反対する」というのが、2番目です。世田谷区の見解としては、「側道の整備するため、事業者に対し申し入れるとともに、側道に通過交通が極力あたっては、適正な補償がなされるよう事業者に対し申し入れることも、側道の交通安全にも十分配慮していくべき」とあります。

えている」ということです。

「その他（3通3名）」で、「複々線立体化計画には反対ではないが、敷地が環境制道にかかるため、現在の立地条件にマッチした代替地を要望する」ということです。これに対する世田谷区のため、「開削計画面にかかる権利者に対しては、適正な補償がなされよう、また、代替地を希望

述べさせていただきますと、「地下式にする場合には、鉄道が下水道施設に支障すること、一部踏切が除却できないこと及び駅の移動・廃止が生じるなど物理的に難しい点があること、また、高架式に比べ高額の事業費になることなどから、市としては、高架式になることはやむを得ないと考えている。したがって日照問題に対応するために東境側道が必要になるものである」ということです。

次に「側道は、自動車道路となり、騒音・振動などの公害により、環境破壊をもたらすので反対である」。これに対する柏市長の見解としては、「側道は、環境対策及び街づくりの一環として計画されるものであり、事業化に際し、その構造・利用方法については、事業者と協議することなどをおり、その點十分配慮する」となっています。

次に「側道は、両側とも幅員4メートル以上は反対である」また「東境側道は、日照権を十分満たさないので反対である」あるいは「側道の幅員は、南北とも等しくされたい」あるいは「側道は、南側にとれ」ということですが、これらに対する柏江市の見解としては、ここにありますように「側道については、東境外策及び街づくりの一環として必要なものであり、北側については、「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」を準用し幅員6.0メートルから10.5メートルの側道を、また、南側については6.0メートルの側道を設けるものである」ということでござります。

また「側道を設けることは、用地の確保が拡大され、沿線住民の生活基盤を破壊するので反対です」と「側道計画に入っているが、生活環境が良く、他の場所へ移りたくない」というご意見です。

が、狛江市の見解としては、「側道の事業化の際、関係住民の生活再建が図られるよう事業者に対し要請する」ということです。
ちょっと長くなりましたが、これらが意見書に対する東京都あるいは世田谷区、狛江市の見解で

本件の小田急線の喜多見～和泉多摩川間の線増連続立体交差事業については、昭和55年以来、柏市を中心におきまして、昭和57年12月には、世田谷区長、世田谷区議会議長、柏江市長、柏江市議会議長並で、高架化による事業促進の要望が出されております。都としても、これらの要望を踏まえ、この地域における交通の円滑化など利便の向上を図るために、計画案を作成し、手続きを進めてまいります。

なお、本件鉄道計画について猪江市長、世田谷区長へ意見交換会を行ったところ、猪江市にあっては異議のない旨、回答がありました。また世田谷区にありますては、事業実施に当たっては、先の環境影響評価の際、見解書に対する区長が提出した意見を尊重して、環境対策に努めること、との

意見を付して都市計画案に同意する旨の回答がありました。

こういった世田谷区の見解と事業者の見解につきましては、「環境影響評価書の概要—小田急小田原線喜多見・和泉多摩川間高架化複々線化事業——」の62ページに詳細にわたって記してあります。都としては、環境影響評価に基づきできる限りの環境保全対策を行いまして、この計画を推進したいと考えているわけです。以上で説明を終わります。

○議長 それでは説明が終わりましたので、ご質問がございましたらご発言願いたいと思います。

○議番 (■委員) 議長。

○議長 ■番。

○議番 (■委員) 質問をいくつかさせていただきたいと思いますが、その前に、今日のこの都市計画審議会に、地元の世田谷区の方たちから意見陳述をさせほしいという要望が出されておったんじやないかと思うんです。会長さんとして、ぜひ要望を聞いていただきたいという立場から、その要望についてどういうふうに取り扱われたか、ご説明いただきたいと思います。

○議長 それでは私はほうからご説明申し上げますが、本案につきましては、世田谷区の住民の方から意見陳述をさせてほしいとの要望がございました。しかし、すでに本人から詳細な意見書が提出されており、また、都市計画法が定めている意見書提出制度との均衡を考慮した上で、その必要はないものと認めまして、お断り申し上げたございます。なお本人の意見書は、他の意見書とともに要旨を取りまとめて、お手元にご配付してあるそうですので、ご了承願いたいと思います。

○議番 (■委員) 都市計画審議会の運営規則ですか、これを見ると、会長さんがご判断をされたという

○議番 (■委員) いう陳述やなんかの取り扱いをやられるようですが、会長さんはそういうご判断をされたということのようです。多くの方たちから、とりわけ計画とのかかわり合いで出されているアセスの問題で、区長の意見もありますし、住民の方たちのいろんな不安もあるわけです。それで、区長の立場に立って、ぜひそういう意見陳述をこの場でさせてやつていただきたいと考えていただけます。しかし残念ながら、そういう会長さんのご意向でお断りになったようあります。

私、今日こちらに来る入口で意見陳述書を見せていただけれども、できればそういう点を再考いただけないものかと思うんですが、そのへんはどうなんでしょうか。

〔「議事進行について」の声あり〕

○議長 議事進行ですけど、今の質問については、こういうことは私、会長の一存でやるわけにいきませんから、皆さんでお詫びいただいて、こういう面についてはこうせいといいうような指示がござりますれば、ご指示に従ってやりたいと思います。

○議番 (■委員) 議長。

○議長 ■番。

○議番 (■委員) 池田委員からそのようなご提案があつたわけですが、会議冒頭に、会長がそういう趣旨で判断をしたから了解をというお話に対して、ここに出席の皆さん全員がすでに賛意を表して決定をみていることでございます。いま質問された委員につきましては、定刻までにおみえにならなかつたらということでご理解がなかつたと思うのですが、すでにそうしたことと理解が済んでいることで、この件はそれだけで差し置いていただきまして、議事を進行していくべきだと思います。

○議番 (■委員) 私、今日、定刻に3分ばかり遅刻をしたということで、冒頭にそういうふうに取り扱ったという話を、先ほど事務局で聞きました。ですから私は、そういう点で再考いただけないだらうかということで、先ほどお願いをしたわけですけれども、全体でそういう点でだめだということならば、そのへんの扱いの問題もあるんだろうと思います。しかし私は、そういう立場で会長さんにお願いしたわけなんです。

○議長 それでは、他にご質問がございましたらお願ひしたいと思います。

○議番 (■委員) 残念ながら再考していただけないというふうですから、私のほうから、特にこの問題について、環境アクセスの問題では、先ほど港区の日電ビルの特定街区の問題について

○議長 まさにこの問題については申し上げましたので、ここでは具体的な問題で一、二お伺いしたいと思いまます。

先ほど岡本部長からご報告で、世田谷区長の意見、それに対する事業者の見解についてご説明がありました。その中で大事なことは、住民の皆さんなり関係者の皆さん方の本当に納得の得られる、そしてそういう立場からの丁寧な資料の説明なり、また、具体的な事項についての不安とか、そういうものに答えていくことが、大前提でなければならぬというのには、再三繰り返している問題だと思うんです。

区長の意見の中でも、大気汚染の問題についていえば、こういうことを言っているわけですね。「高架化及び高架化にともなう列車本数の増加により、線路及び列車より発生する重金属の浮遊粒子状物質の増加が考えられるが、その予測・評価を示されたい」ということが、言われているわけです。しかし残念ながら、この問題については「予測・評価をしなかった」というふうにお答えをされているだけです。

たとえはそのあとの低周波の空気振動の問題についても、区長の意見述べられているわけです。しかしこれも、予測・評価の項目に挙げなかつた。こういう問題について、本当に区長の意見に對して区長が納得するよう、また住民の皆さん、区民の皆さん方が納得するようなことが、この「環境影響評価書の概要」中では述べられていない。だからこそ、いろいろな意見や問題点が惜しまれていく。

たとえばいま申し上げた二つの問題について、この見解でそれがクリアされることはちへいい、
いるんでしょうか。

○岡本幹事　議長。　岡本幹事　議長。

○岡本幹事　2点、ご質問があったわけですが、まず浮遊粒子状物質の問題については、もともと
発生のメカニズムとしてはある程度わかるわけで、資料にあるようにパンタグラフ、ブレーキ等に
関するものがあります。しかし、予測についてはかなり難しい問題があります。今回につきまして
は、高架化します、しかも、1.3メートルの防音壁をさらに1.5メートルに上げるということも
あり、しかも、最近では特に問題となっている事例はないというところから、予測・評価をしなかっ
たわけですね。

もう一つは低周波空気振動ですが、これにつきましては在来線の鉄道についても、関係化している例は多數ございます。これについて、これまで低周波振動が問題となっているということはないわけです。これまた低周波振動というのは、発生のメカニズムが非常に難しくて、どういう構造物でどう出るということは非常に難しいわけですが、たとえば新幹線等では山陽新幹線のトンネルの出口などで一部、例はあります。

都の技術指針についても、こういった事柄を踏まえて、問題となる恐れのある発生源または発生都の技術指針についてはトンネル入口部というふうに例示しております。今回は、そういう個所としては、鉄道についてはトンネル入口部といふに例示しております。今回も、低周波のこのトンネルはないわけですし、また実測もしましたが、実測の結果によりますと、日常の低周波の空気振動レベル、つまり道路とか工場とか、クーラー等からもいろんな振動が出来るのですが、そういう日常一般の振動レベルの範囲内だということですので、予測・評価をしながら進めてまいります。

○番(委員) 区長の意見について、いま二つの問題に於てお話を伺いたい。
ということでは実際に住民の方たちの疑問には答えていかねないんじゃないかと思うんですね。たとえば騒音測定方法上の問題ということで言われているわけですから、私も技術的なことは、専門家ではありませんし、全くのズバの素人ですから、わかりませんが、今やられている測定方法は

Aレンジということでやられているそうですね。もう一つ、Cレンジ測定方法というのがあるそうですが、そのへんのはどういうことなんでしょうか。

○岡本幹事 調べますので、若干、時間をいただきたいと思います。
かなり専門的、技術的な内容でございいますので、ちょっと時間がかかりましたことをおわびした
いと思います。Cレベルというのは、騒音のエネルギーそのものの割り方でして、Aレベルとい
うのはそれに聽覚補正を加えた割り方であるということです。

(委員) 今回の騒音の測定の場合は、どういうやり方をやったわけですか。Aレンジということでやられたんですか。

(松島幹事) 環境保全局ですが、環境アセス関係の技術的な内容ですので、私から若干、説明させさせていただきます。騒音の測り方でA特性、C特性というのがございます。これは、騒音の周波数、耳高い音から低い音まで、その周波数の組成が音によって違うわけです。人間の聴覚にいちばん近い測り方としてA特性という測り方をとるという具合に、JISその他で決まっています。C特性が測りますと若干、たとえば低周波の音が高めに出るとか、そういう特性がございます。

鉄道騒音の測定につきましては、新幹線については環境基準などがあるんですが、これはA特性測れといふ具合になっています。またアセスメントの技術指針では、新幹線の測定方法に準じてそれということで、現在、公害関係で騒音を測る場合は大体A特性で測るというやり方でやってお

（委員） 今回の場合の判定は、大体いまお話をあつたようにAレンジでやられているうであります。しかし問題として、体に影響があると考えられる低い周波数の音が騒音計には測れないという問題が指摘されているわけですね。それとか、音の成分が不明である。そういう状況中で、体に影響があると考えられるいわば低周波をとらえられない恐れがあるという問題点が、詳しいところで今まで突っ込んだ議論はできないのですが、騒音計の要するにデシベルから見ると、周波数の音を正しく測定できる。また、それがいろいろやれるような性能を持っているといふらしいですね。そして実際には、Aで測った測定の率よりは0から120分程度大きくなるというが言われているのですか、そういうことに対して、少なくとも世田谷区長の意見なり、また提起をされている方たちの要望や何かには、最終的な評価書をつくつくる中では対応したんどうか。

-134-

いりますけれども、基本的な考え方としては、環境影響評価をやる場合、現在通常通用しているやり方、通用しているというのはちょっと言葉が悪いかもしませんが、標準的に使われているやり方が、通用するというような考え方でやっているわけですね。確かにレンジでやるというやり方をやっています。確かにレンジでやるということは、騒音の測定につきましてはAレンジでやるということになります。そういうことで、騒音の測定につきましては、いろいろ問題はございませんけれども、Aレンジを使うかCを使うかとということにつきましては、いろいろ問題はございませんけれども、そこはまだちょっと別な問題であって、現状の調査をA特性でやり、予測もA特性でやる。出てきた答えについては、A特性で決められている基準と比較して評価するということで、現在、そのやり方でやっております。

それから、今、このことについて、いろいろな意見が出てきています。

○番（委員） 結局、心配される方から出されている意見は、今度の評価書が出されてくる経過の中ではレンジではやられていない、ということだと思うんですね。そのこと自体、本当に住民の方たちの不安や意見に答えていくという立場に立っていない。そういう具體的な一つの事例として、それがでているんじゃないかと思うんです。じゃあ、たとえばAレンジでやったいう測定値についても、意見ではこのように言われているんですね。見解書にある測定方法は、上線の線路の中央から6.25メートルですか、それから12.5メートルというふうにずっと測定しているわけです。一方、住民の方たちが制定された測定値というのがあるそうですが、それとかなりかけ離れているという問題提起があるわけです。この点については、どのようにお答えになつて、それ徂がるわれるような説明をされてきたんでしょうか。

書の中でも言われているわけですね。この岡本幹事 鉄道騒音の測定結果ですが、概要書の20ページに出ています。鉄道の端から6.25、12.5、そして100メートルまで記載しており、地上1.2、3.5というような高さでどうなるかといつたことが書いてあります、現状はかなり高い騒音を示しております。これが構架化されますと、予測のことになりますが、ある範囲ではかなり下回るということになります。

いまお話をありました住民の方々が独自に測定されて、結果を持つておられるということですが、いまお話を承知していません。持っておりませんので、ちょっと比較するわけにはいかないということです。それに対するお問い合わせにはいきません。

（○番 梶原） 説明会で、そういうことについての質問をされたそうです。それに対するお答えがほしいということですね。

知らないということになるわけですね。そうすると、そういう質問がされた時点で、そういうことについてのお答えがされないという大前提が崩れるわけです。知らないからそれで済ませてしまったということで、住民側がそれを出さなかつたということなんでしょう。

○岡本幹事 私はちょっと説明会に出ておりませんので、的確な答弁が直ちにできなかつたわけですが、住民の方々は、自分たちで測定をしたとおっしゃっていたそうです。具体的な数字につきましては、いま聞きますと、測定の地点が私どもで想定した将来できるであろう高速道路端からの距離に対して、住民の方々は現在の線のすぐそばで測られておりまして、その測定個所が必ずしも致しないために、直ちにその場で比較することは困難であったということです。

○番（■委員） あまり細かいところまでやるという問題ではないのかもわかりませんが、少

す。しかし、事業者が測定したほうが、本来、騒音のホンは高くなるはずの地点だそうあります。ところが、住民の方たちのデータよりも事業者がやった測定のほう、見解書に示す値のほうが、23ホンから18ホンも低くなっているということも、言われているわけですね。

ですからそういう点では、そういうことに丁寧に答えて、住民側の不安に答えていくべきだ。こういうことをさきっから私は主張しているわけですが、そうするとそのへんは、具体的にはやられていらないということになるわけですね。

○岡本幹事 私どもとしては、計画立案者であるわれわれと、この件に関しては事業者である建設局、それから小田急電鉄と、それそれが出て、ご質問に対して親切な、なるべくわかりやすいような説明をしてきたと信じております。しかしながら、いま先生のご指摘のような行き違いがあったということになりますと、これは遺憾なことでござりますので、今後とも住民の方々と誠心誠意話し合いうよう努めていきたいと考えています。

〔「異議なし」の声あり〕

○議長 なければ、ご意見がございましたらどうぞ。

○審査（委員）議長 謹啓。

○審査（委員）質問の中でも申し上げましたけれども、環境アセスの立場から見て、低周波の問題とか騒音の測定の問題についてもいろいろ問題点が出されているわけです。そういう点について、今日、評議書の本文もここへ来ていないし、その資料も来ていないということで、率直に言って私自身もそういう点を深く分析し、理解するということにはならない。そういう状況の中

で計画だけを決めていくのは、後世に憂いを残していくのではないか。こういうことを、私は考え
るわけです。

先ほど言われた駒江地区の十数か所の階切の混雑解消、市民の方たちの生活の状況から見て、こ
れを推進していくかなければならないというのは当然な話であります。しかし、今日決めようとする
計画にかかわってのアセスがこうやって出されてきて、そして、それに対していろいろな議論が出て
いる。意見も出ている。そういう状況の中で、今日ここで計画を決めていくということをしないで、
先ほどの日本電気の問題でもお話ししましたけれども、やはり住民の皆さん方に少なくとも評議書
が出されて、いろいろ資料や出典も明らかにされて、そして余裕があつた時点で、当然、計画も付
議をされてくるべきだと思っています。

そういう点で、今日の時点でこの計画を確定するということについては、私は賛成しかねる。後
日、これをもう一度この審議会にかけて、やはりアセスの理解と同じようにしていかなければなら
ないだろう。こういうことを私は考えておりままで、一言申し上げておきます。

○議長 はかにご意見はございませんか。

〔「異議なし」の声あり〕

○議長 ご意見がなければ、採決をしたいと存じます。本案に賛成の方の举手を願います。

〔賛成者举手〕

○議長 賛成多数と認めます。よって本案は原案どおり決定いたします。

印刷物規格表第 3 級	印刷番号登録第 27 号
第 72 回東京都都市計画地方審議会講事録	
編集発行 東京都都市計画局地勢計画部都市計画課	東京都千代田区丸の内三丁目 5 番 1 号
電話 212-5111 (内線) 25-208	電話 434-6631・6632
印 刷 所 株式会社 朋 文 社	東京都港区芝公園二丁目 2 番 10 号