

乙第 14 号認

保存用

第94回東京都都市計画地方審議会

議事録

平成元年10月13日

寺山泰一
東京都

第十九回東京都都市計画地方審議会 平成元年十月十三日 東京寺山泰一

多摩地域の他の19都市計画区域の道路名称は、去る5月の都市計画地方審議会に付議されまして、すでに変更手続きが終了しております。今回の立川都市計画道路の名称変更によりまして、多摩地域の20の都市計画区域の道路名称は、すべて新しい基準による名称に改定されることになります。

○議長 ただいまの説明につきましてご質問、ご意見がありましたらお伺いいたします。

〔「異議なし」の声あり〕

○議長 とくにないようですので採決いたします。本案について賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○議長 全員賛成と認めます。よって本案は原案どおり決定いたしました。

次に、日程第8として議第3303号から議第3305号までを一括議題に供します。書記をして朗読いたします。

○書記 「議案・資料集」では152ページ以下になります。

日程第8・議第3303号から議第3305号まで一括して朗読いたします。

東京都市計画都市高速鉄道及び公園の変更について（東京都知事決定）

（提案理由） 鉄道交通の円滑化と利便性向上を図るために、本案のように都市高速鉄道第9号線及び第12号線を変更するとともに、併せて都市計画公園を変更しようとするものである。

○議長 長幹事の説明を求めます。

○長幹事 まず議第3303号と議第3304号は関連いたしますので、一括してご説明させていただきます。議第3303号につきましては、すでに都市計画決定を行いました都市高速鉄道第9号線、喜多見～綾瀬間のうち、喜多見駅付近の鉄道区域の一部の変更を行いまして、約7.15ヘクタールの電車車庫を設置するものです。また、これと併せて議第3304号は、車庫北側の覆蓋上部と野川緑道に沿つた約4.0ヘクタールにつきまして、都市計画公園第4・4・7号站西公園の都市計画の変更を行うものです。

まず経緯と現状ですが、都市高速鉄道第9号線は、昭和39年12月に喜多見～綾瀬間の都市計画決定がなされています。本区域は、昭和36年から38年にかけて小田急電鉄が将来の電車車庫として約8ヘクタールの用地を確保したもので。現在、区域の南側につきましては小田急成城テニスガーデンとして、また北側の一部につきましては、世田谷区と狛江市で小田急電鉄との協定に基づき、少年野球場として暫定的に使用されております。一方、本区域は世田谷区内でも有数の緑地が存在します国分寺崖線の下にあります、また、区域の東側は野川に隣接するなど、自然環境に恵まれ

た地域です。

計画の概要ですが、小田急電鉄では、朝夕の混雑緩和を図るために、現在、各駅停車8両編成化を推進しており、これらを留置する車庫の設置が急務となっております。このため、当区域に検査機能を備えた車庫を設置するものです。車庫の内容は、本線よりほぼ直角に出入り口線を配置して、南側に検査機能棟を配置し、北側に約120両の留置線を設置するものです。そこで、検査部分及び留置線部分は覆蓋し、その上部を、南側部分は小田急電鉄のテニスガーデンとして、また北側部分は区立の公園として利用するものです。車庫としては計画面積が7.15ヘクタールです。

一方、本地区は、昭和36年度に東京都が策定しました緑のマスタープラン及び昭和61年度に世田谷区が策定しました多摩川沿い地域整備計画に基づきまして、公園計画の位置づけがなされています。今回計画する公園は、車庫北側の覆蓋部分上部と、野川緑道沿いの部分、足して約4.0ヘクタールの地区公園です。公園施設の内容は、少年野球場、野球ステージ、フラワーガーデン、広場等を設けまして、地域の人たちの憩いの場として整備する。また、覆蓋部周辺には樹木を配植して、国分寺崖線の線と調和のとれた景観を形成するよう計画いたします。

なお、本計画は環境影響評価条例の対象事業には該当しませんが、隣接地域との間には緩衝帯として線を設けるなど、公園計画と一緒にとした緩化を行いまして、周辺地域への環境の影響を最小限にとどめるよう配慮いたします。この案に基づきまして、平成元年8月18日に、世田谷区及び小田急電鉄によりまして地元への説明が行われました。また、本年9月1日から公衆の継続に供しましたところ、6通の意見書の提出がございました。その要旨につきましては、「議案・資料集」158ページから159ページにかけて記載しております。賛成意見に関するものはなし、反対意見に関するものが2通2名です。計画案に対する意見として、電車基地を縮小して樹林公園とすること。東京都の見解としては、小田急線の輸送力増強のために、車庫機能として120両の留置機能が必要であり、そういう意味で規模の縮小は困難であるというものです。

また、出入り口線の位置を野川沿いへ移すことという意見に対しても、野川沿いに移すことにより、野川右岸に計画されております公園の面積が減ってしまうというかたちになります。これも実現は困難です。また、構造物を半地下構造とし、地上部分の高さを5メートル以下にすることという意見につきましては、なお技術的な可能性があるとすれば、それを事業者のほうに求めていきたいと考えています。ただ、今回の都市計画は、車庫の範囲を決めるというかたちですが、野川の管理通路の上を4メートル50あけて通るという押さえ点がありまして、そこから1000分の27で下りてくるということで、半地下構造というのには物理的には大変に困難であろう。できるだけ低くできるよ

うに、なお事業者に求めていきたいということです。

また、総合事務所を縮小して代わりに樹木を植えることとという意見ですが、これにつきましても、総合事務所の機能から実施は大変に難いことでございます。また、関係住民との基本的な合意ができるから都市計画決定を行うこととという意見につきましては、説明会等もすでにございまして、基本的な合意は得られていると思いますので、なお住民の方々とは十分話し合ったうえで事業をしてもらいうように、事業者には求めてまいりたいと思います。

その他の意見として4通4名の方から意見が提出されていますが、(1)車庫の地盤高を下げ、公園の高さを低くすることとという意見につきましては、先ほどの半地下構造と同様です。その他として、事業実施に当たっては地元の理解を得たうえで工事着手することとありますが、これも、事業の実施に当たっては地元の住民の理解と協力を得て、その推進に努めよう事業者に求めてまいります。意見並びに東京都の見解は以上でございます。

ここで、区への意見照会をいたしまして、区長からの意見としましては、この計画案につきまして同意する旨の回答を得ております。事業主体及び事業の予定ですが、車庫機能につきましては鉄道事業として小田急電鉄が平成2年度より施行し、平成5年度に供用開始していく予定です。また、覆蓋して上を公園にする事業につきましては、世田谷区が事業主体となりまして、平成3年度より施行して、平成5年度の開設を目指していく予定としております。小田急の車庫関係につきましては、以上です。

続いて議第3305号ですが、資料は161ページから、図面は166ページから174ページにわたります。議第3305号は、都市高速鉄道地下鉄第12号線としてすでに都市計画決定を行いましたが、丘～練馬間4.6キロメートルに引き続きまして、練馬～新宿間9.1キロメートルにつきまして、追加決定しようとしています。本案件は、東京都環境影響評価条例に基づく対象事業でありまして、昨年、評価書案を提出してその手続きを済ませており、今日、評価書を提出し、併せて今日、この都市計画地方審議会に付議するものです。

まず経過と現状ですが、地下鉄12号線は昭和47年3月に都市交通審議会から答申された13路線中の1路線で、昭和60年7月の運輸政策審議会答申第7号においても、同じく整備計画路線として答申されております。環状部と放射部とありますのが、今回の部分はその放射部に相当するものです。この環状部及び放射部の新宿～光が丘間につきまして、昭和49年8月に東京都交通局が沿線の免許を取得しております。そして59年8月には、とくに整備が急がれる光が丘～練馬間につきまして都市計画決定を行い、平成2年度末の開業を目指しております。

今回の12号線、練馬から新宿までの9.1キロメートルにつきましては、昭和62年6月の地下鉄12

号線建設推進本部においてルート、駅位置の決定と合わせて、その開業時期を平成6年度末とすることと決定しております。構造につきましては、全線地下式で、駅は開削工法、駅間は単線のシールド工法で施工することになります。とくにこの区間のうち、環状6号線山手通りにかかる部分につきましては、補助6号線の交差点から放射7号線の交差点まで約3.3キロメートルの区間で、都市高速道路中央環状新宿線と併設されることになります。環状6号線の下に中央環状新宿線、さらにその下に地下鉄12号線が入ることになります。駅としては一体構造として造り、駅間ににつきましてはシールドで高速道路とは離れて出来上がるというかたちになっております。

それでは、このルートにつきまして計画案をご説明いたします。お手元「議案・資料集」の168ページ、新宿駅から始まります。まずは始点は渋谷区代々木二丁目で、放射5号線甲州街道と補助57号線の交差点付近となります。この始点から、甲州街道を渡り、新宿副都心1号街路にかけて新宿駅を設置します。甲州街道の地下にすでにあります都営新宿線の新宿駅と連絡させまして、相互に乗り換えが図れるようになります。この始点から、既存の連絡通路などを通して京王線や小田急線、あるいはJR中央線、山手線への乗り換えも可能となります。

新宿駅から次の駅までは、新宿副都心1号及び4号街路を通りまして新都庁舎前に西新宿駅を設置します。駅名につきましては、すべて仮称でございます。この駅は、将来、地下鉄12号線の放射部と環状部との接点となる駅であります。放射部と環状部の相互直通運転をはじめ、環状部及び放射部だけの単独運転ができるように計画されております。

次に169ページへいきまして十二社駅を補助62号線、栄町通りの交差点付近に設置します。十二社駅を過ぎますと、急なカーブで曲がりまして環状6号線がままで北上します。ここからが、中央環状新宿線との併設区間となります。次に中野坂上駅ですが、環状6号線と放射6号線青梅街道との交差点北側に設置して、丸の内線との乗り換えが図れるようになります。次の東中野駅は、JR中央線との乗り換えの利便性を考慮して、JR中央線東中野駅付近に設置します。

さらに中井駅ですが、西武新宿線との乗り換えを考慮して、西武新宿線中井駅付近に計画します。中井駅を過ぎますと、中央環状新宿線はそのまま環状6号線を池袋方面に北上しますが、地下鉄12号線は、環状7号線と放射7号線との交差点の手前を左にカーブして、新目白通りに入ります。補助76号線新青梅街道との交差点付近に南長崎駅を設置します。さらに目白通りを練馬方向に進みまして、豊玉駅を計画します。そして、現在工事中の練馬駅へと接続することになります。

これらの説明につきましては、昨年、63年の2月に計画の素案の段階から地元説明会に入り、本年のアセスメントの手続きにのっとりまして、評価書案の説明あるいは見解書の説明、いろいろやってまいりまして、今回に至ったわけございます。事業の予定は、先ほど申しましたが、なるべく

評価条例に基づく手続きとしては、昨年6月に評価書を知事に提出しました。63年7月から8月に、評価書につきまして地元説明会を7回開催しております。公聴会をいたしまして、平成元年1月に見解書につきまして5回の地元説明をしております。そして今回、評価書を提出することになったものです。

そこで環境に及ぼす影響の概要ですが、まずいちばん問題になります騒音・振動につきましては、工事中の騒音・振動は、適切な施工計画或いは工程の調整、低振動・低騒音機械等を導入して、環境に与える影響はないと考えます。また、振動の項目で、供用時の列車走行による振動等につきましては、結論としては、日常生活において支障のない程度でございます。さらに、それに防振対策を施しまして振動の低減を図ることにしましたので、周辺の生活環境への影響はないと考えます。

また、水質汚染、土壤汚染、地盤沈下、地形・地質につきましては、主として工事の施工の中のですが、施工中は、開削工事とシールド工事がありますが、開削工事につきましては土地の安定性の変化、あるいは地下水位の変化を十分に見極めまして、剛性や透水性の高い土留め工法を施工いたします。またシールド区間につきまして、開塞型の機械シールド工法で入念な施工管理を行いますので、影響は少ないと考えております。史跡・文化財につきましても、適切な対処をしてまいりますので影響は少ないものと考えております。

説明は以上でございます。

○議長 ただいまの説明につきましてご質問がありましたらお伺いいたします。(はい、**番**)

○監督 (委員) この示されました161ページの主な経過地の新宿区上落合二丁目、新宿区西落合三丁目、この間だと思うんです。図面は、5番というやつをちょっと出しておいてくださいよ。

これなんですよ。いま長幹事の説明で、大事なもの一つ落としていませんか。新宿の区議会が議場一致で反対を決めているじゃないですか。なぜその説明を省くんですか。まずはそれを聞きたい。

○長幹事 長幹事。

○長幹事 本年10月4日ですか、新宿区議会に出まして、いま図面に示しておりますが、「議案・資料集」では172ページ、環状6号線から新宿通りに左折する部分につきまして、ここの方々が民地を通ることをご存じなかったというかたちで、綱形変更ということが出されたわけです。ただ私どもは、先ほどのご説明で申し上げましたように、昨年の2月に計画の草案から説明に入っておりまして、アクセスメントの各手続きでもご説明にあがっております。

今から思い起こしますと、ここに関する方が知らなかつたということをおしゃっているわけですが、説明会は何回にも分けてやっておりますし、通常の方々はその説明会に出ていただきまして説明をしております。図面も、このような図面を地元へ出し、掲示して、それで説明をしており

早く着手して、早いところは平成6年度末には開業を予定しております。

この計画案に対する住民の意見関係ですが、意見書が164ページと165ページに出でております。まず164ページですが、賛成意見に関するものが358通 358名 5団体で、計画案に対する意見として、豊玉陸橋付近に駅を設置すること、あるいは、放射7号線と千川・中野通りの交差点付近に新駅を設置すること等、ちょうど現在の計画案の中間に当たるところに新駅を設置することというご意見がござります。これについての東京都の見解ですが、鉄道につきましての需要予測、或いは建設費保証、或いは運営費、他の交通機関、地形、周辺市街地との状況等を総合的に検討して、中井から練馬の間においては2駅が適当だと考えて、現計画の位置に南長崎駅及び豊玉駅を設定したものです。そのために、その間に新駅を設置することはきわめて困難であるということです。また、地下鉄12号線の建設を急ぐことと、都の見解に書いてありますが、都の見解によるとには反対意見に関するもの9通10名ですが、二つございまして、狭い区道や民有地下を通る現ルートには反対であるといふものと、豊玉陸橋付近に駅を新設するといふものであります。また、狭い区道や民有地の下を通過する現ルートには反対であるという意見ですが、今回の路線の選定に当たりましては、原則としては可能な限り道路や公有地を利用して建設することとしております。なるべく建設費を節約する意味で、そういうことにしております。ただ、やむを得ず、一部、民地を通るような箇所も出てまいります。これにつきましても、日常生活に支障のないシールド工法を採用することにしております。振動につきまして、開業後の列車走行による振動は日常生活に支障のない程度であり、生活環境への影響はないと判断しております。なお、さらに防振対策等も記載のとおりすることにしております。

次に各区長さんへの意見照会ですが、関係する区が5区あります。各区長さんからも異議はない旨の回答を得ております。ただ、事業実施に当たりましては環境問題であるとか、自転車問題、エレベーター、エスカレーターの設置等あるとか、いろいろのご意見をいただいております。これらは、事業実施に当たりまして十分に配慮してまいる所存でございます。

また、環境影響評価条例に基づき評価書を提出するわけですが、それにつきましては、お手元に「環境影響評価書——都市高速鉄道第12号線新宿・練馬間建設事業——」をお出しております。お手元の冊子の中にB5の小さいものがありましたら、これで見ていただきたいと思いますが、ない方は、評価書の3ページに「環境に及ぼす影響の評価の結論」が出ておりますので、ご参照いただきたいと思います。

ます。ただ、パンフレットは縮小図ですので、そこに明確に民地にかかるているということが、ちょっと見えにくかったわけです。大変な縮小図ですので、その方々は民地にかかるのを知らないたどりかたちで、ごく最近になって変更してほしいという話がきたわけです。

そこで、事業者であります交通局も対応して、地元の方々とお話し合いに入っています。ここ半径をもっと小さくできないとか、勾配をなんとか工夫できないとか、民地にかかるない方がないかとか、いろいろとお話を入っているわけでございます。そこで区長さんの意見といふたしましても、本案につきましては原案どおりで差し支えありません、なお、この交差点付近では、民有地内の路線の計画決定に当たっては、住民の理解を得るよう特段の努力をされたい、というような条件もついておりまして、この計画で関係する方々になおご理解をいただけますよう、事業に当たりましては今後十分に話し合っていかなければなりません。

○鶴番（議員） そんなことを聞いてるんじゃないんですよ、ほくは。誤解される原因まですかから申し上げておきますが、12号線の早期建設それ自体にわれわれは反対しているんじゃないんですよ。だけれども、この計画を実現するということになれば、便利な人もいるが、愛忍を強いらる人もいるんですよ。そういう人に理解してもらいたいからこの計画を進めるという責任が、同時に問題は横るにしても全部開闢してもらって、そのうえで都市計画地方審議会でどう公正な判断をするか。そういう先の判断は、われわれがしますよ。

そのように、都市計画地方審議会で提案された論議を審議する基本的なありますよ。しかしその後、区長で受け止められたのはこの資料についてますよ。だから、いまあなたが紹介されたような意見が述べられた以後、新宿の区議会で溝場一致、この問題については意見が出ているじゃないか。議会の溝場一致の意見なんですよ。それを公平に、いまあなたが紹介されたような経過もあり、意見も出してきて、関係区長はこのように言つてはいるが、その後、新宿区議会では、いま画面で示した問題についてこういう意見が出てますといふことを、なぜ言わないのか。その理由を聞いてるんですよ。

なぜそのことをあなたは言わなかつたんですか。ほくが聞かなかつたら、あなたは言わないとだから、そんな意見が、しかも区議会の意見が出てるということを全然承知しないで、われわれは手を挙げたり下げたりしなければいかんのじゃないですか。基本にもとることだから、なぜその発表と披露をしなかったのかということを聞いてるんですよ。

○長野幹事 説明のなかでそれをできなかつたことは、大変に申しわけございませんでした。見直し

を求めるというような陳情書をいただいております。ただ、先ほど申し上げましたように、長い間の説明の段階で、一部住民の方でご存じなかつた方がおられたということで、急きょそういうお話を出てきたわけです。われわれとしても、急きょそういう方々には、今後、積極的にお話し合いに入っていただきたいと考えております。

○鶴番（議員） それでは納得できませんよ。都市計画地方審議会のありようの基本部分ですから、納得できません。たとえば一定の時間、一定のタイミングで総覧するとか、意見をなしてこれとか、そのソーンから外れる場合がありますね。今日配られましたものも、おそらくそのソーンから外れて、承知していたとか、してなかつたとか、図面を見たら道路の上を走るとかいで、たけれども、詳しい説明を聞いてみたらどうだとかというようなことで、ソーンを外れたところで、何人かが意見を出された。そういうやつは、それでも公平に都市計画地方審議会では披露すべきだと思うが、それは百歩譲って、この資料の中にある10名程度の反対の意見の中にはこの人たちは入っていないんですよ。入っていないが、民地を通過することは困ると言つてはいる中に全部おとこんで、一括そこで説明がつきますとおっしゃるんだったら、その中に全部突っ込みで答弁するということなら、それはそれでわかります。わかるというか、譲りもいいですよ。

ただけれども、あなたの説明を聞くと、関係区長は全部OKと言つています、10名程度の者が反対しています、民地の下を通過することについてはこれしかかりませんが、議会ですよ。ここで通る新宿の議会です。そこでもソーンを外れていいようが外れていいまいが、議会ですよ。ここを通過する新宿の議会ですよ。そこで上げられた意見について説明するときに、とくにくちの論議ちゃんとされているんじゃないんですよ。説明するときに、そのことが欠落していました、あるいはまだ済む問題ではないんですよ。それでは、地元の議会や何かで溝場一致で決めた意見書でも何でも、そんなふうに十把一からげに無視して、肝心要のことは隠蔽して、議案をかけて審議をさせるんですか。そういうふうに言いたくななるじゃありませんか。そうでしょう。区議会から、その後どういう意見が出てるのかとも議会の意見なんだから。個人のおれこれの意見で言つてはいませんよ。新宿区議会の意思表示があつたわけだから、それにひきひとと丹念に説明したうえで、それでもなおかつ賛成する人は賛成するだろうし、いや、それなら反対だとか、そこから先はわれわれの審議です。あなた方はその責任をもつてているじゃないですか。都市計画地方審議会というのは、あなた方はそんなふうに全部クリアしようという基本的な本音があるんですか。とまで言いたくなるじゃないですか。なぜ出さなかつたんですか。配布してもらいたい。

○鶴番（議員） 部長じゃなくて、局長答えろ。責任ある者が答えなければしょうがないじゃ

ないか。

○議長 長幹事。

○長幹事 正式の文書として間に合って来ておりますのは、先ほど申し上げました区長の意見でござります。その区長の意見にも、住民の理解を得るよう十分努力されたいという意見がついております。また、区議会で議決されたことにつきましては、まだ正式には東京都へ届いてございません。お話として承って、そういう話をただいま申し上げているわけです。ただ、そういうことです、実情が実情でござりますので、少々説明をさせていただきたいと思いますが、最初から説明が抜けでいたことに対しましては、改めておわびを申し上げます。

いちおう実情につきましてご説明申し上げますと、おそこのかーブは半径が 167メートルになります。そして、新目白通りのほうに 6 メートル 50 の大きなNTTと東電の施設が入っております。地下鉄12号線は、その上から曲がってまいります。そして、環 6 の下には中央高速新宿線が入っております。そこで、その下に地下鉄が潜り込むことになります。そこでの総断勾配が1000分の33といふ最急勾配で入ってくるわけです。そのように勾配のきついところでカーブしますので、なるべく大きな半径をとらざるを得ません。先ほど原則的には公有地道路を使うと申し上げましたけれども、ここはやはり安全上、このくらいの半径で入るのがいちばんよろしい。こういうかたちで決めていけるわけです。

関係する方々から、この道路の中で勝負できないかとか、いろいろお話をあります。今後、そういう方々ともいろいろ検討した結果をもちまして、真剣にお話し合いをしていきたいと思いますが、現計画が、綱形上、技術的には最高であると私どもは思って都市計画案として出しているところでございます。関係する方々が、民地を通ることを知らなかつたということをおしゃっているのですが、われわれも説明会としては何回となくやっておりまして、もれてしまつたことに対しては私はどちらも大変な責任をもっておりますが、今後とも十分にお話し合いをして、いま申し上げましたような技術的なことを説明させていただきます。このように考えております。

○議番 (■委員) 中身の説明はどうでもいいんですよ。ぼくは中身の説明を聞いているんじゃないんですよ。ぼくはここにこだわるよ。そんな前提で実質審議に入つてもらつては困る。そういうことです。じゃあ、あなたの説明から言うと、話は聞いた。あなたは、話は聞いておると言いましたね。しかしこうしておられませんが、それの原稿となりました陳情書につきまが聞かなければ、そんなものは配布しない。ほかぶりをする。今日、事業決定をする。計画決定する。事業は走るんですよ。そのときにボーンと、おいで、おいでと新宿区議会のその意見書をおなだのところへ運んできたところで、その区議会の意思はどうなるんですか。戻らんでしょうか

ね。

極端にいえば、区長の意思がどうあれ、区議会の意思がどうあれ、決めるべきものは決める、賛成するものは賛成する、反対するものは反対する。それは、都市計画地方審議会がいろいろな要素をカウントしながら決めるわけだから、それはいいと言うんですよ。公平さを欠いたりじゃないですかと云うんですよ。あなたがそのとき承認したのなら、新宿区議会の意思ですよ、どういう意思があるのかとということを、なぜ取り寄せなかつたんですか。席上配布して、そしてあなたがさつき説明した反対意見、賛成意見の中に全部織り込んで説明して、そのうえでどうする、こうするはわれわれが審議するわけです。新宿区議会にそういう意思があるなら、もう一へん検討しなきゃならないという人もいるだろうし、そうでない人もいるだろう。

ぼくが言っているのは、区議会の意図だからなんです。あなた方は、ここで都市計画決定する。あなたの仕事は交通局が受け持つんですよ。その交通局は、肝心要の地元の議会の意思を無視したということで、円滑にいくものも円滑にいかなくなってしまいます。そうでしょう。そのときに、あなた方は都市計画を決めるまでの仕事、そこから先は交通局だと交通局に押しつけられちゃうから、押しつけられちゃった交通局はどうするんですよ。だから、そこから先のRがどうのこうのなどという技術的なことはどうでもいい。ぼくは、新宿区議会、地元の区議会の意図ということを重視しているんです。新宿区議会の意思が、今日の都市計画地方審議会が開催される前に明らかにされず、それを都市計画地方審議会で公平に披露するという努力を、なぜ惜しんだんですか。あなたが答へなかつたら、局長が答えてくれよ。

〔「そうだ」の声あり〕

○議番 (■委員) いや、あなたの答弁はいい。だめだ、そんなことでは。

○議長 長幹事。

○長幹事 今日ご披露できなかつたことは、大変に申しわけないと思っております。再度おわびを申し上げます。

〔「都市計画地方審議会をなんだとと思っているんだ」の声あり〕

○議番 (■委員) 答えてよ、だれか責任をもつて。これじゃ、中身の論議に入れないから。

○議長 長幹事。

○長幹事 まだ区議会意見としてまつておられませんが、それの原稿となりました陳情書について、要旨をお読みいたします。

〔要旨〕 都市高速鉄道（地下鉄）第12号線新宿～練馬間建設事業については、その建設そのものに反対するものではないが、後記理由により、一部住宅地通過路線計画の見直しを是非とも実施し

「いただきたい……」

○番 (議員) 議長。

○議長 ちょっとお待ちください、いま答弁……。

○番 (議員) いまこれだけ出ている意見を朗読されたのではそのまま消えてしまますので、議長としてそのへんを取り計らってくださいよ。

○番 (議員) あなたは持っているじゃないか。意見書を持っているじゃないか。なぜ配らんか。それも見て、われわれは公正に審議しようと言っているのよ。なにも審議を邪魔しようとか、そんな魂胆があるんじゃないの。議会の意思じゃないか。

○番 (議員) 議長、附連。

○長幹事 ちょっとお待ちください。長幹事に申し上げますが、いまのその資料は正式な資料として届いているものですか。

○長幹事 まだ正式には届いておりませんが、今日の都計審に対して入手したというかたちでございます。

○議長 それでは、その中身について、いちおう要点だけでもまずご披露していただきたらどうですか。

〔「議長、休憩してくださいよ」の声あり〕

○議長 ちょっとお待ちください。

それでは、私から申し上げます。いまの問題につきまして、資料の整備の関係で暫時休憩させていただきます。

(暫時休憩)

○議長 たいへん長らくお待たせいたしました。それでは休憩前に引き続きまして審議を再開したいと思います。休憩前の議員からのご質問に関連した資料が届きました、ただいま皆さま方のところにご配布申し上げておりますが、この資料に關連いたします、まず長幹事のほうからご説明していただき、引き続きご審議いただきたいと思います。長幹事。

○長幹事 たいへん貴重なお時間を私どもの不手際のために費やしてしまいました、ほんとうに申しわけございませんでした。急ぎょ新宿区議会のほうに問い合わせまして、取り寄せましたが、この資料です。「交通・公害対策特別委員会総務審査報告書」と、新宿区議會議長から交通局長までに出された要請でございます。本文は、先ほどちょっと説明申し上げましたように、要旨のこと

ろで、「建設そのものに反対するものではないが、後記理由により、一部住宅地通過路線計画の見直しを是非とも実施していただきたい」というかたちで、るる説明が書いてあるところです。先ほどの説明のなかでも触れましたように、パンフレットの時点では縮小図でありましたので、民地に入っていることが明快にわからぬような図面ではあったわけですが、地元説明会で2500分の1の図面で説明しているところです。

また、理由の一では、一部、測量業者が倒量しているのですが、説明会に行く必要を感じなかつたとか、通過予定住宅地への事前了解を求めて、一軒一軒説明に回らなかつたのかとか、多少不信感をもたれている感じです。二としては、住宅環境の問題で、地下15メートル前後を路線が通過することになっているとあります、この隙切りのところは地下30メートルぐらいいのところを通過することになります。また、戸戸水も一部不安があるようですが、これにつきましてもすでに地元の方々には、シールドでいくことによってその不安はありません这样一个説明をしております。以下、高遠道路は現在アセスの手続き中ですが、それらのことも書かれております。今回の説明に、当初からこのような内容のものが採択されておりますということをございます。取り寄せまして先生方にご審議をいただけばよかったです、説明が遅れましたことを重ねておわびを申し上げます。ほんとうに済みませんでした。

○議長 番。

○番 (議員) ほくの質問というか提案で、時間が延長したわけで、私の責任ではありませんが、なんけれども、各位にご迷惑をかけたことは間違ないので、その点はたいへん恐縮に存じております。

いくつかの質問もあつたわけですが、資料再提出に時間をかけて、また長々と質問するのも、審議会の時間は私だけのものではありませんで、各位共有のものですから、質問はやめまして、意見だけ申し上げたいと思います。これを見てもおわかりのように、10月3日、新宿区議会議長が本会議でこの請願を改めて決めましたよということを添えて、東京都にしているんですよ。宛先が交通局長であろうと都市計画局長であろうと、そんなことは問題じゃないんです。10月3日に出しているんです。そうでしょう。今日は10月13日、だから、この意見を今日の説明資料の中に加えようという物理的時間はあつたんです。

あなたの方の意図はそんなんに悪くはつていませんが、しかしあるとして、議長名で出された、しかも「元新宿区議第1100号」というやつだから公文書ですよ、それをスボイルして、当該議案について審議をさせようということで臨んだ都市計画局の態度は、今後に教訓化してほしい。以後、こういうことのないように。まして、痛みを受ける者とそうでない人があるなかで計画を進めていかな

ければならないということをやるわけだから、なおさらのこと、そこはちゃんとやってもらいたいと思うんです。そうではなくたら、議会の意思なんだから大変なことになるじゃないですか。あえてこの機会に、幹事団である都市計画局の猛省を促しておきたいということが一つです。

いま一つは、私たちも、冒頭申し上げましたように12号線の建設それ自体には反対ではないんです。これがだけの陳情が出来、しかも地元の議論の議会の当該委員会が衆知を集めます。反対ではないですが、これを決定し、本会議でも満場一致で決めて、議長名で出され、議長名で出されています。ですから、少なくともこれだけの事実が積み上がった以上、事実の重みが違うだろうと思うんです。ですから、少なくともこれだけの事実が積み上がった以上、当該するこの案について賛成というわけにはいきません。

ただ、いま長幹事から説明のあった二つの議案個々について全部反対かということになれば、やみくもに反対せんでもよかろうということがありますから、議案の取り扱いはどういうことになるのかとさつきいろいろ思索をしたわけです。そして、その他の問題については、特にアセントをつけた異議を差しはしまなければならないというのもありますから、この問題がある以上、議案の取り扱いに関する、私といいますか、社会党都民会議から2人、委員が出ておりませんけれども、これはやっぱり反対というふうにせざるを得ない。議案の取り扱いは反対の意思表示をせざるを得ない。ただ中身については、繰り返し申し上げませんが、先ほど申し上げたとおりです。同時に、答弁を求めましたが、これがどういう経過をたどるかわかりませんが、仮にここで賛成多数で決められたにしても、議会の意思がここまでまではっきりしている以上、この問題の対応については、場合にはRの変更をも含め、深さの変更も含め、駅の位置の変更も含め、精一杯努力していただきたい。NTTの地下埋設物があって、そこをクリアしてトンネルを掘っていくのは技術的には大変だということも知っています。下水道の埋設物などがあることもあります。しかし重みが違うんだから、できるだけそこがたちで、都市計画局も交通局も精一杯努力していただきたいということを、申し上げておきます。

資料提出の問題について、私の責任ではありませんけれども、時間をとらせたわけですから、そういうことを斟酌して、おえて一問一答はやりませんが、その意見だけははっきり申し上げておきます。

○議長 ほかにございませんか。●番。

○●番 (幹事会委員) 小田急線の電車基地のことについてちょっとお問い合わせしたいのですが、まずこの電車基地の大きさですが、間口とか奥行きはどのくらいあるんでしょうか。

○議長 長幹事。

○長幹事 地形が真四角でないのであれですが、間口がだいたい100メートル、奥行きが500メー

トルぐらいになつております。

○●番 (幹事会委員) さっき高さがわかる圖面がありましたね。それじゃなくて、人口と奥のほうのあれがあつたでしょうね。これで見ますと、ちょっとビンボけですけれども、人口のほうが10メートルぐらいの高さですね。奥のほうへ行くと7メートルぐらいたいということですけれども、いずれにしても10メートルぐらいの高さで、奥行きが500メートルあるということですから、ダーツとコンクリートの建造物ができるわけですね。

昨日ちょっと見てきましたけれども、いま野川の際は、遊歩道というんでしようか、普通の散歩道みたいなかたちで整備されています。その横に、500メートルにわたってこのコンクリートの壁ができる。しかも、先ほども説明がありましたけれども、成城のほうは少し高くなっています、国分寺崖線といふんですね。今は何もありません。平原な原っぱで、アシがいっぱい生えています。たけれども、ずっと見渡せるわけです。

ところが、10メートルというとだいたい3階建てぐらいの高さですが、そういう建造物が500メートルにわたってできてしまう。向こう側の人からすれば、今まで見えていたのどかな風景が全然見えなくなってしまう。地元の人にとっては、あのへんは建て売り住宅が多いところですが、やっと買って、野川がある、崖線の縁がずっと見えるという場所に住むを構えた。先ほどの説明では、当初から電車基地を造るためにこの用地を確保してあつたんだということで、そのことを地元の人か知っていたかどうか、わかりませんけれども、いずれにしても景観的にも相当変わると思うんです。

また景観以外の環境についても、あそこに電車基地ができることによって、かなり変わるんじゃないかと思うんですね。そのことが、一つには、地元の人たちにどれだけきちんと説明されているんだろうかという心配が、ますあります。

もう一つは、そもそも電車基地というものについて、小田急線が高架・複々線の事業をいま進めている、輸送力増強ということになっています。小田急がいつもここを手に入れて、予定したのかは知りませんけれども、果たしてここに電車基地を造らなければ輸送力増強に対応できないのだろうか。小田急というののはずっと郊外まであるわけで、たぶんまだどこかに相当土地を持っているんじゃないかと思うんですけども、どうしてもここでなければいけなかつたんだろうかという気持ちもあります。そのへんについて、小田急側はどんな説明をしているんでしょうか。

○長幹事 小田急側では、36年から38年にかけて用地買収をやっております。その当時、買収したときには車庫以外には使いませんという話し合いで、用地買収をしているそうです。

そして、どうしてここでなければいけないかというお話をですが、現在、経営があります。

ただそこは、現在の車両、6両編成用の車両であり、とりあえず増強計画で8両編成にしまして、将来的にはさらに10両編成になる可能性があります。そうした場合に、経営駅では、周辺があまりにも市街化されておりまして、そこで10両化の対応をすることは非常に困難である。そういう見通しが36、7年からございまして、それでその当時から現在のところを買ってあつたというかたちです。先ほど延長が約500メートルと申し上げましたが、10両化すると210メートル必要です。それを既に並べますと四百数十メートル必要になりますので、そのへんの長さが必要になつてくるわけですね。

また、もっと郊外のほうでとればいいじゃないかといふ議論もあるうかと思ひますが、朝夕の始発・終電等に近い電車は、なるべく新宿に近いところに最小限はなければならないということです。さらに郊外のほうには、10両編成の12列、120両分をここにとつておくというかたちでござります。さらに郊外のほうには、小田急としても二つほど車両基地をすでに持っておりますし、機能している分もあります。

○畠谷（委員） 意見書の要旨、それにに対する東京都の見解の中で、車庫をもう少し下げて、全体の背をもつと低くしてもらいたいという意見がありますね。それに対して東京都は、技術的な可能性について検討するよう事業者に求めています。これは、ある意味では非常に気楽なんだ。事業者は小田急だから、東京都は求めればいいわけで、そういう意味ではたいへん気楽な話なんですねけれども、先ほどのお話をなかで難しいんじゃないかといふふとを、おしゃってましたね。そのへんをちょっと確認しておきたいんですね。

○長幹事 いま図面に出でておりますように、成城学園のほうからずっと下つてしまいまして、野川の管理道路がいま指しているところにあります。この管理道路を自動車が通りますので、その管理道路の高さから4メートル50cmはあけなければいけない。そこが、電車の下りる押さえ点になります。そこから、1000分の27の急勾配で下りてくるというかたちになりますと、これ以上深くは入れないのではないかといふ見解です。おとは、覆蓋して、絵にありますように、電車と覆蓋した構造物との間がかなりあります。このへんは、覆蓋する構造物をもつと工夫することによって、横に張つてあります筋を薄くするとか、電車と折の間の空間をなんとか縮めるという工夫ができるのではないか。そういう意味で、技術的な可能性については、なるべく低くするようにということを小田急電鉄のほうに求めていく。都の見解としてはそのように書いているわけです。

○畠谷（委員） 住民の人たちも、なにがなんでも困るという話ではなくて、できるだけ話を

こういうことができますよということは、やらなければいけない。

これは確認しておきたいんですが、今日ここで決まると、あとは全部、小田急がやるんですか。たとえば住民から問い合わせがある。全体の設計図がどうなるのかといったことは、東京都の手を放れるんですか、放れないんですか。

○長幹事 この事業者、すなはち車庫を作る事業者・小田急電鉄と、それに覆蓋して上を公園として使うという世田谷区と、この両者で、関係する地元の方々と今後はお話しをしていくというかたちになります。都市計画決定は、あくまでも1.5ヘクタール、公園が4ヘクタールという面積として計画を決めておきまして、その中身の造り方につきましては、両事業者いろいろと工夫していただいて、地元とも十分に話をしていくかたちになります。

○畠谷（委員） さっきもそのような説明があったんですが、いつも都計審で審議をしていてそこがちょっと……。さっきも公園の問題がありましたけれども、公園があっちからこっちに移る。移すには、それなりの目的があつて移すわけですね。車庫を造るときだって、面積を決めればいいという話ではないわけですよ。ここからここまで車庫です、ここが公園ですということだけを決めるのが、この審議会の役割ではないと思うんですよ。将来どういうかたちになるかということを想定しながら、そのためにはこれだけの地域の計画を変更しなければいけないんですね、新たに決めなければいけないんですねといふことを決めていくのが、この場だと思うんです。何もわからなければ、車庫はこれだけです、それだけ決めていただければ、おとは事業者がやりますというのでは、住民に対して責任をもつたことにならないと思うんですね。

そういう意味からいえば、これだって小田急のほうはいつでも実施できるぐらいに計画が煮詰まっているわけですよ。ところが、これだけを見たのでは、われわれははいったいどういうイメージのものがそこにあるのか、わからない。昨日、現場へ行ってやってみました。10メートルのところに立てて、10メートルになつたら、実際にこっちに住んでいる人が今まで見えたものがどのくらい見えなくなるのか、やってみましたが、私ども業者がやってみただけではなかなかわからない。イメージがわかない。

どういうものができるのかというイメージ、われわれ業人にわかるものを、資料として出してもういたいんですよ。現実にさっき写真があつたでしょう。あれは小田急でつくったのかどうか、知らないけれども、まちの中の……。これですね。こういうイメージになりますというのがあるわけです。これは上から見ているから高さがわからなければいけないけれども、要するにこういう類の、業人が見て聞いてくれといふ声が多いわけですよ。したがって、できないものをいかにもできそうな感じで言うのと、ある意味では住民をだますことになりますから、これ以上は技術的に無理なんだとうのならば、無理だとはっきり言わなければいけないと思うんです。それに対応して、その代わりやなかったんけれども、今回は車庫の範囲の何ヘクタールを決めていただければ結構なんです、

あなたの方の役割はそれで終わりですみたいな話では困るわけです。

われわれは、自分たちが決めたものがどういうかたちで、将来、その地域に残っていくのかといふことまでイメージできなければ、だめだとと思うんです。そういう意味で、今日の説明も、また世田谷区と小田急が出している資料も、必ずしも親切な資料とは言えない。500メートルのコンクリートの壁ができる景観はどういうものになるか、イメージできないですね。今は駅舎の壁だって、ただコンクリートの壁のままでいいから、絵をかいり何かしながら、そのままちなみに溶け込むような工夫をしているわけです。ここだって、そういうことがなければならない。

周りは、さっき言われたように緑の多い地域なんですよ。今は緑だけ。畠もたくさんある。段丘もある。川もある。ほんとうにいい環境のところなんです。そこに、あえてこういうものを造ることになれば、それに合わせてどういうかということを、われわれにも住民にもわかりやすく説明してもらわなければ、ほんとうの意味でわれわれが十分審議したということにはならないのではないか。

これから先も都計画いろいろな提案が出てきますから、さっき●委員からも要望がありましたがけれども、或いは●委員からもありましたけれども、やっぱりそういうことをきちんとやってもらいたい。都合の悪いものを隠すんじゃ困る。悪いものも含めて出してもらう。そのことによつて判断をし、将来のまちづくりにわれわれが買りなく決定したということを、言つていかなければいけないと思うんです。そのことをぜひひ言つておきます。

○議長 ●番

○●番（●委員） 先ほどどの地下鉄12号線建設に関連して意見を申し述べます。民有地を12号線が通るということですが、説明資料によりますと、シールド工法によって掘削する。開業後、影響はほとんどありませんといふことですけれども、私は墨田区で、これまでにもこうした状況を経験しております。私の経験からいっても、たとえば都営新宿線とか、地下鉄工事をやった個所において、シールド工法によりまして必ず影響は出てくるんです。一つは、工事を行ったあと、45度角度で民家に、またいろいろな施設に影響を及ぼすということで、必ず影響は出てくるわけです。ましてや陳情書を読みますと、非常に木造家屋が多いとか、いろいろ不確定な要素があるわけで、影響が出てくることは必至ではないかと思います。

住民の皆さんも、陳情書にありますように方向性は了解しているわけですから、やはり事前の十分な説明がなされていない。先ほどこの審議会の手続きについて、●委員はじめ皆さんからいろいろ意見が出てますが、区議会で反対の意見書が出ていたにもかかわらず、私たちに事前のご説明がない。それと同じように、住民に対しても民有地を通ることをはっきり説明していない。

あたかも道路の下を通るからなんら影響はないというかたちで説明がなされて、いざ具体的になつてみると民有地を通る。なんか面倒的に手続き的に手手続きがなされている。同じように考えるわけです。
したがって、住民の皆さんに情報を十分提供して、そして、住民の理解と協力をいただかなければできないわけです。私ども公明党も、私と●委員と2人の委員がいるわけですが、この方向性については賛成でありますけれども、ただし条件付き賛成であります。それは、関係住民の理解を十分得ていただきたい。また、区議会で全党一致反対の決議がなされていますから、新宿区議会の理解、協力も十分いただいたうえで、この事業を進めていただきたい。このことを申し添えます。いちおう長幹事のご意見を伺っておきたいと思います。

○長幹事 長幹事。

○長幹事 今回の一連の説明のなかで、計画の要素の説明からアセスメントの評価書案の説明、それから見解書の説明、3度にわたって地元の方々とお話しをしておりました。PRの方法、ちらしの配布の方法、いろいろと手落ちがあつたために、ご存じなかつたという方が出たのではなくいかと思いますが、そのへんは、こういう線の長い事業を進める場合に、われわれとしても今後十分に注意を払っていく必要があるかと思います。今回のような事態が出来ましたことは、私自身も深く反省いたしました、今後のこういう事業の進め方、計画の進め方ににつきまして、さらにつき工夫をしてまいりたいと思います。

また、今日いろいろご指示をいただきましたとおり、今後こういう事業を進めるに当たりまして、関係住民の方々の理解とご協力がなければ仕事は進まないわけですから、事業者とともに理解とご協力をいただきまして、事業が円滑に進められるように、都市計画決定から事業への構造しを、十分に注意をもつてやっていただきたい。このように考えます。

○議長 ●番。

○●番（●委員） 質問をさせていただきますけれども、先ほど来の12号線については、いろいろ心配されることで陳情が出来られ、それがまた区議会で採択されるという結果になつてゐるわけですね。この陳情書に書いてあるのを見ますと、説明当時、2500分の1の地図、これは環境影響評価の交通局で出したものだと書いてあります、2500分の1というとかなり大きな地図なんですよ。先ほどもらった「環境影響評価書」を見ると、民地を画るか、通らないかというのは、5万分の1でもはっきりわかるわけです。そういう点から言うと、そのへんは最初から図面の関係でわからなかったということではない。私はそう思ふんですね。

それでやりとりをしてもしようがありませんから、それはそういうことにいたしまして、まず質問の第1は、これは中井町のところですか、環6から新目白通りに曲がるところのカーブですか

ども、このカーブは半径 167 メートルだというお話を先ほどちょっとあつたと思います。そのほかにも、いくつか民地を通ってカーブするところがありますね。全部は申し上げませんけれども、たとえば図面で申し上げてもわかるように、十二社から環 6、山手通りに曲がりますね。あのカーブとの差ですけれども、このカーブは半径 127 メートルといふことになっています。先ほどの中井町のカーブを、いまの十二社駅から環 6 に入るカーブのように、緩やかなカーブを、端端にいえはもっと直角に曲がるようになりますかといふ問題について、ちょっとお尋ねしたいんです。

というのは、今度導入するリニアは急上昇、急カーブもこれまでの軌道と違って、それらが特徴としてあるわけでしょう。そういう点からいえば、そのへんの技術的なものを考えた場合に、できないことではないのではないかと考えるんですけども、そのへんについてちょっとお問い合わせたいと思います。

○議長 長幹事。

○長幹事 いまの環 6 と新目白通りのところのカーブですが、新目白通りにある NTT 電電の洞道がかなり大きなものが入っておりますので、その上越しに地下鉄が入っていきます。そして、カープして環 6 へりますと、中央環状新宿線の下に入っています。したがいまして、上から下へ下りていくという急勾配のところで、1000 分の 33 という勾配のところで。勾配の途中でカーブが入る場合には、なるべくカーブの半径を大きくとって安全性を保つことが必要です。また、駅と駅のちょうど中間ですので、走行速度からいっても 50 キロぐらいのスピードが出ておりりますので、そういう意味でなるべく半径を大きくとってやることが、この場合には必要であるという判断です。十二社のほうですが、ここは、十二社駅を出すぐですので、スピードがかなり小さいところで低いところで、半径も最小半径の 127 メートルで、急カーブで曲がられる。このような差があるわけです。

ただ、新目白通りとの交差につきましては、地元の方々の、今日見ていただきましたような陳情の件もござりますので、もっとカーブが小さくならないかといったことも、検討してみた経緯もあります。それをしますと、この場合には埋設物件の関係でそれを避けながら小さなカーブにしていきますので、逆に埋設物件を避けることによって、ほかのほうへ膨らんでしまいます。ほのかの道路で、民地のほうへはみ出してくる。大きく外側にはみ出してきて、小さく曲がって入っていく。またさらに、いま指していますように埋設物件を透過するだけ、新目白通りと書いてあるところの民地にかかるときてしまう。このような苦しい設計になってしまって、やはり現計画がいちばんよろしいのではないかと考えております。

○議長 ちょっと委員に申し上げますが、皆さん、ご意見も伺っておりますので、どうかご質

問、ご意見、一括してお願ひいたします。

○議長 (委員) わかりました。地下の埋設物ですけれども、具体的に聞きますと、これは地下何メートルにあるんですか。そして、地下鉄 12 号線というのは地下何メートルを走るかということについて、ちょっとお聞きしたいんですけども。

○長幹事 電電と東電が一緒に入っておりまして、洞道、これもシールドですが、外径で 6 メートル 50 の大きなものが、新目白通りの地下 37 メートルぐらいのところに入っています。したがいまして、地下鉄はその上を入っていかなければなりません。こういう状況になります。

○議長 (委員) そうすると、37 メートルの上を走る。したがって、ああいう状況になる。こういうことですか。そうしたら、たとえば地下の埋設物は 37 メートルが上限ですか。それとも下限にならんですか。そのへんの幅はどうなんでしょうか。

○長幹事 この洞道自身にも縦断勾配がついておりますが、ある断面で見ますと 37 メートル、そして、その上に地下鉄 12 号線が入ります。地下鉄 12 号線は、あそこにはシールドが 2 本入ることになります。外径で 5 メートルのものが入りまして、そこでは 26 メートルぐらいいのところ地下鉄 12 号線が入る。みんな上でござります。地面から管径の上まで、土かぶりと申しますが、それが 37 メートルと 26 メートルというかたちになります。

○議長 (委員) 大深度ではありませんけれども、そういうことで上ではどうしてももう少し急カーブがとれないということで、努力してもそれない場合は、その下ということも考へられないことはないわけですよ。ただ、駅から出て、あまり距離がない。勾配が非常に急になるというような話がありましたけれども、それでは軌道の場合、実際にどれくらいの勾配が必要なのか。これ以上許されないというのには、どれくらいか。そういう基準があると思うんですね。

しかし、私は思はわけですけれども、私の区のほうの例を出して言うとなんですかねども、日比谷線というのがあるんです。日比谷線は、足立区の北千住の駅のホームを東武線と日比谷線が一緒に使っているんですね。ところが、駅のほんとうに直前で、直前といつても駅の構内ですが、ホームからわざか數十メートル、数十メートルといつても 100 メートルもありませんけれども、その時点で、東武鉄道と日比谷線が交差して走っているんです。ですから、駅のホームから東武線の上を走って、すぐに上に上がる、高架になるんですけども、その距離はわずか 100 メートルあるかないかぐらいです。それくらいのかたちで電車が走っているわけですね。しかも、ラッシュ時は満杯で、ほんとうに 150%、200% というような状況のなかで走っているわけです。私どもも最初は、あんな急勾配で思っていたんですね、そういうものが現実にできるわけですね、やろうと思えば。

したがってこの問題についても、さっき100分の27、あるいは三十一くつという話もありましたけれども、もう少し知識もとれるのではないかという感じがしないわけではありません。そういう点で、結論を求めるわけではありませんけれども、地域の方々の民地を27メートル前後通るという点からいえば、もう少しカーブを急カーブにする。或いは、どうしてもそれができないければ、大深度ではないけれども、もっと下を通ってカーブを小さくしながら、具体的に進めてもらうことが必要なのでないかと思うんです。これは、先ほど答弁もありましたし、また、皆さんから意見が出されておりましたから、この点については特段強く要望しておきたいと思います。

もう一つ、地下鉄の騒音・振動という問題がここにも出されているわけですが、地下鉄のトンネルのコンクリートの厚さというんですか、これはどれくらいの計画になっているんでしょうか。
○長幹事 シールドの区間にについて申し上げますと シールドの厚さが25センチで、それに二重巻きをして50センチというかたちで振動対策を施しております。

○○番 (■委員) 全体で50センチということですが、これも、これまでの例から申し上げまして、そのへんはよほど改善策をとっていかないと、27メートルでも、地上にいて音が聞こえるようなところもあるわけです。もちろん、地盤によって違うわけだけれども。私どもの経験したことでは、これも足立区内の千代田線ですけれども、地下30メートルを走っているんですよ。しかし、音が大きいんですね。だから、朝の一一番電車が来ると目が覚めるというところで、その町内全体を挙げて反対をした経験もあります。そういうことで、千代田線の振動対策により今は若干改善され音が小さくなってきておりますが、ほんとうにすごい音がするんですよ。私も現地に行って体験しましたけれども。

50センチの幅ということになりますと、果たしてどうかということはわかりませんけれども、いずれにしても騒音とか振動が上に出ないよう工夫する必要がある。或いはまだ、線路そのものについていろいろな対策を立てていかないと、たとえばコンクリで固めるものとか、或いは砂利とかゴムとか、いろいろあるでしょうが、最善策をとることが必要だと思ふんです。また、リニアモードのものについての改善策があれば、それも改善していかなければいけないという問題がありますが、いずれにしても27メートル下を走るものの中音や振動が上に伝わらないように、これまた最善の努力を払っていただきたい。これも強く要望しておきたいと思います。

私どもも、12号線については決して反対するものではありませんし、むしろ早期着工・実現とい

うこととを言っているわけですから、今回のこの問題について、私どもはこれを無視するとい

うわけにはいきません。これだけ出されていて、しかも区議会で全会一致で採択されているとい

ただしく。とくに路線のカーブについては最大の努力をしてもららう。そして、地域住民の方々の合意を得られるように努力する。そのことを要望しておきたいと思います。

いずれにしても私どもはこれに反対する立場はございません。ただ、いま申し上げたような改善策をいろいろとすることは、今の技術ですからできないことではないと私は断言できるんです。その点では、十分それに応じていただきたいというのが12号線です。

もう一つ、小田急の電車車庫の問題ですけれども、これについても意見を申し上げたいと思います。先ほどご質問がありましたので、ダブルらしいようにしたいと思いますから、意見だけにとどめます。これについては、やはり世谷における重要な様化地盤でもあるといふことから見て、これが電車車庫になることにべつに反対するわけではありませんけれども、景観そのものを見ると、上が公園に、下とはいっても、側面から見ると、先ほどお話をあったように刑務所的な感じもしないわけではないんですね。10メートルの堀がずっと50メートル並ぶということになると、これは壮大なものになると思われますね、高さの問題というよりも。

このへんの問題については、地元地域住民の方々はそういうものをなんとか改善してほしい、できれば地下にしてもらいたいし、どうしても地下にできないというのなら、半地下ではないけれども5メートルぐらい掘り下げるでもいい、そういうことになればまだ違った考え方が出で、そういう点では理解できる、と言っているんですよ。先ほどの勾配ですが、小田急線の勾配がありまして、あそここの勾配がいくつかちょっとわかりませんけれども、入ってきます。1000分の27で入ってくるというお話をした。しかしこの問題についても、500メートルあるんですから、技術的には解決できるものだと思うんです。

ですから、これも徹底した指導を強めていただきたいと思うんです。それと併せて、上がる覆土的な感じにはなるんですね。コンクリートそのものが、横から見ると丸出しのところもありますけれども、上はテニスコートとか公園などがあるわけですね。しかし地域住民の方に言わせますと、道路から5メートルか10メートルのところから、すでに10メートルのコンクリートが立ち並ぶわけでしょう。いったいどこから上がるのか。だれしもが入れる、使える、そういう公園になるのか、といふ話が出されています。ましてお年寄りとか子供とか、そういう人たちのことを考えると、どこかにスロープを造るのか、或いは階段を造るのか、わかりませんけれども、そういうことでなければ上に行かれないのであります。

そういう点で、今でも金網を張って入れきせないように入れておきましたけれども、いまOH Pで塗が出ていま道路からすぐ公園に行かれるようなものにしてほしいということです。いまOH Pで塗が出ていますけれども、下の塗で見ますと、道路から10メートルの壁面がありますね。その間に、若干土盛り

をして、芝生にするのか何にするのか、わかりませんけれども、おおいかたちでなくして、道路のほうからそのまま上がれるようになります。そして、コンクリートの壁が土の下に隠れるようになります。それは、先ほど言ったように5メートル下げなければできることですから、そういうことで取り組んでいただけるよう指導をお願いしたいという意見を申し上げまして、これは賛成です。

いずれにいたしましたら、そういう意見を申し上げて両方も賛成をする立場であります。以上〇議長 ほかにご意見がございませんようでしたら、本案について採決いたします。本案について賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

〇議長 賛成多數と認めます。よって本案は原案どおり決定いたしました。

次に、日程第9として議第3306号を議題に供します。書記をして朗読いたさせます。

〇書記 「議案・資料集」では175ページ以下になります。

日程第9・議第3306号　八王子都市計画下水道の変更について（八王子市決定）

（提案理由）

新住宅市街地開発事業及び土地区画整理事業との整合を図るため、本案のように都市計画下水道を変更しようとするものである。

〇議長 長幹事の説明を求めます。

〇長幹事 議第3306号は八王子都市計画下水道、八王子市公共下水道の変更で、市決定の案件です。「議案・資料集」では175ページ以降にございます。

現況ですが、八王子市公共下水道は、当初、単独公共下水道として、昭和28年10月に都市計画決定され、その後、流城下水道の都市計画決定に伴い、同計画と整合させて、現在、単独公共下水道及び流域開連公共下水道として都市計画決定されております。現在は、計画排水面積が約8664ヘクタールで、下水道普及率は昭和63年度末で約40%です。

今回の変更内容ですが、主なものは三つに分かれております。第1番目に、多摩ニュータウン区域の流域開連下水道につきまして、東京都及び住・都公団施行の新住宅市街地開発事業の事業計画の見直しにより変更するものが約20件、2番目に、多摩ニュータウン・小山土地区画整理事業の実施に伴い変更するものが1件、3番目に、事業の実施上の理由により変更するものなどです。まことに新住宅市街地開発事業に伴う変更ですが、多摩ニュータウン区域の西部地区における新市街地開発事業の実施に当たりまして、公園、学校等の公共施設の位置や規模の変更、道路計画や住

宅計画の見直しなどによりますと、土地利用等が変更になります。このために、併せて排水系統を見直した結果、乞田11号幹線その1ほか13幹線につきまして、管渠の位置、延長、管径等を変更するものです。

2番目に相原・小山土地区画整理事業の実施に伴う変更ですが、同土地区画整理事業区域が八王子市と町田市の行政界の町田市側に位置して、区域内の下水道につきまして流域下水道多摩処理区の流域開連公共下水道として整備を行うものです。今回は、区画整理事業区域内の下水道整備計画が具体化したために、区画整理事業区域の手前まで計画決定されている乞田12号幹線その5を、区画整理事業区域内の幹線と接続できるように、区画整理事業区域まで延長するものです。

その他、事業実施上の理由によりまして変更するものですが、当初、大栗川右岸に計画されておりました流域下水道を田幹線が、大栗川左岸沿いで都市計画道路八王子3・4・8号線に一部ルートが変更されて、整備されたために、右岸で同幹線に接続を計画していた乞田15号幹線の接続位置を左岸に変え、これに伴って起点及び延長を変更するものです。また、接続位置の変更によりまして、乞田15号排水区が大栗川右岸と左岸に分割されて、排水区数が一つ増えましたので、これに伴いまして、排水区名に合わせた幹線番号するために、名称を乞田15号幹線から16号幹線に変更するものです。以下、番号の整理がござります。

そのほか、大栗川の雨水幹線、石川11号幹線、由井幹線等につきまして、事業実施上の精査をした結果、採用する工法や施行の経済性等の面から、管径を変更するものです。また、接続位置の変更によりまして、流域下水道を田幹線が、大栗川左岸沿いで都市計画道路八王子3・4・8号線に一部ルートが変更されて、整備されたために、右岸で同幹線に接続を計画していた乞田15号幹線の接続位置を左岸に変え、これに伴って起点及び延長を変更するものです。また、接続位置の変更によりまして、乞田15号排水区が大栗川右岸と左岸に分割されて、排水区数が一つ増えましたので、これに伴いまして、排水区名に合わせた幹線番号するために、名称を乞田15号幹線から16号幹線に変更するものです。以下、番号の整理がござります。

この計画案に対しまして住民意見等は、7月1日から14日まで聴覧いたしました結果、意見書の提出はございませんでした。以上です。

〇議長 ただいまの説明につきましてご質問、ご意見がありましたらお伺いいたします。

〔「異議なし」の声あり〕

〇議長 ご質問、ご意見がなければ採決いたします。本案について賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

〇議長 全員賛成と認めます。よって本案は原案どおり決定いたしました。

次に、日程第10として議第3307号及び議第3308号を議題に供します。書記をして朗読いたさせます。

〇書記 「議案・資料集」では196ページ以下になります。

日程第10・議第3307号及び議第3308号三層都市計画市街地再開発促進区域及び高度利用地区の決定について（三層市決定）

平成元年10月13日

印刷物規格表第 3 種
印刷番号登録第 155 号

第94回東京都都市計画地方審議会議事録

編集発行 東京都都市計画局地域計画部都市計画課

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

印刷所 株式会社 朋文社

電話 (431) 1543