

乙第 17 号譜

都 市 計 画 局

平成4年12月18日

議 事 錄

第110回東京都都市計画地方審議会

午後1時2分 開会

【事務局】 それでは、大変お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。現在、定足数に達しておりますので、ただいまより第110回東京都都市計画地方審議会を始めさせていただきたいと思います。会長、よろしくどうぞお願ひします。

【会長】 本日はご多忙のことご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。本日は、平成4年最後の都市計画審議会でございますが、今回も多数の案件が付議を予定されております。本審議会におきましては、いつも申し上げておることでございますが、限られた時間の中で十分にご審議をいただきたいと存じますので、議事の進行等につきましてご協力をお願い申し上げます。

つきましては幹事に申し上げます。各案件の説明及び答弁に当たりましては、簡潔、かつ要領よくしていただきますようお願いいたします。また、委員の皆様方におかれましても、ご質問、ご意見はできる限り簡明にしていただきましょう、これまたご協力をお願いを申し上げます。

ところで、本日、議事の都合によりまして、日程第9の議第4171号から議第4173号を最初に進めてまいりたいと存じます。ところで、日程第9に入ります前に、私から一言ご報告を申し上げます。実は、本日、この案件につきまして2団体、すなわち小田急線の地下化を進める会から2名、また■■さん、■■さん、■■さんの連名で1名の方から意見の陳述の申し出がまいっております。これにつきまして、いかが取り計らいましょうか、皆様方のご意見を伺いたいと思います。ご意見がござります方は、どうぞご発言をいただきます。

(発言する者なし)

特にご意見がございませんようございますが、この意見陳述につきましては、

過去におきました前例もございます。そこで、会長の私としましては、本案につきましては地域関係の方々、大変ご関心も深いというふうなことでもございいますので、慎重審議をしていただきと立場から、意見の陳述を認めることにいたいと存じますが、いかがでございましょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】 皆さん全員ご賛成と認めます。それでは、意見の陳述を認めることといたします。意見の陳述につきましては、前例もございまして、まず本案につきましての幹事の説明が終わりました後に、1人5分程度の陳述を認めることといたいと存じますので、ご了承をお願いいたします。

それでは、早速日程に入ります。日程第9としまして、議第4171号から議第4173号を議題に供します。

書記をして朗読いたします。

【書記】 （「議案・資料」では、177ページになります。）

日程第9 議第4171号から議第4173号まで一括して朗読いたします。
東京都都市計画都市高速鉄道、道路及び公園の変更について
(東京都知事及び世田谷区決定)

提案理由：踏切渋滞の解消、混雑の緩和、一体的なまちづくりの推進及び旅客の利便性の向上を図るため本案のように都市高速鉄道を変更するとともに、併せて、道路及び公園を変更する。

【会長】 長尾幹事の説明を求めます。

【長尾幹事】 ご説明申し上げます。議第4171号から議第4173号までは、東京都市計画都市高速鉄道、道路及び公園についての変更で、関連案件でござりますので一括してご説明申し上げます。なお、鉄道は知事決定の案件でございます。また、道路及び公園は世田谷区決定でございます。

また、本案件でございますが、都市高速鉄道はアセス条例対象案件でござい

まして、本年1月に環境影響評価書案の公示・縦覧を行い、その後、事業者は本条例に基づきます手続を進め、本日、評価書を知事に提出いたしました。「議案・資料」といたしましては、177ページから216ページでございます。画面にもご説明するときの図面等がでますので、それをご覧んただきたいと思います。

まず、都市高速鉄道第9号線のこれまでの計画決定の概要と事業状況、及び今回の変更区间についてご説明申し上げます。都市高速鉄道第9号線でございますが、昭和39年に小田急線の喜多見から常磐線綾瀬までが都市計画決定されましたが、そのうち喜多見から代々木上原までが小田急小田原線でございました。その後、昭和60年に和泉多摩川一喜多見間を追加し、平成2年には喜多見電車基地の都市計画決定を行っております。今、ちょうど図示したところが電車基地の位置でございます。

事業の実施状況でございますが、昭和46年に環状8号線交差部分の今、図示している黄色の部分です。南北に通っておりますが環状8号線でございますが、その部分の複線部分について、いうなら在来線でございますが、その高架化を完了いたしております。また昭和53年には代々木上原付近約2キロについて、黄色の部分でございます。今、図示しているところでございますが、これについて複々線、高架化が完了いたしております。また、和泉多摩川一喜多見間の約2.4キロの部分でございますが、今、図示しておりますだいたい色の部分でございますが、これにつきまして、現在、複々線・高架化で事業中のございりますのと、喜多見電車基地につきましても現在、事業中でございます。

今回は、喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近までの間ににつきまして、関係機関との調整が整いまして、事業化のめどが立ちましたので変更を行おうとするものでございます。

1時間には約50分以上の踏切遮断が続くという状況で、踏切におきます道路交通渋滞を招いているほか、鉄道によりまして地域が分断され、一体的なまちづくりに役立てるため、鉄道の北側において沿線に幅員6メートル程度の側道を決定するものでございます。また、鉄道輸送におきましても、混雑率が20.0%に達しております。そこで、複々線による輸送力増強が課題となり、早期事業化が急がれいるところでございます。

では、計画変更の内容についてご説明いたします。まず、都市高速鉄道第9号線でございますが、変更区間は今申し上げました喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近の約6キロでございます。この区間は、現在の都市計画決定は成城学園駅前付近で地表式で、その他は高架式で決定されております。現時点で改めて立体交差の形態について地形の条件、例えば河川の位置とか、それから地盤の高さの問題、それから交差する道路との立体交差の状況、それから事業費や工期の問題など総合的に検討した結果、成城学園駅前付近では駅東西の踏切を解消するため、地表式を掘割式構造に変更いたし、他の区間にについては現計画どおり高架式とするものといたしました。また、駅につきましては、福祉のまちづくりに対応するため、変更区間の6駅につきましてエスカレーターを設置するなど、そのため幅員を拡幅しております。なお、経堂駅につきましては、現在2面4線のホームになっておりますが、今、図示しているところをございますが、乗客の利便性を考慮いたしまして2面5線に変更いたします。このため区域が拡張されますが、この区域にはこのそばに小田急線の保守車両用地がございまして、それを利用するということになります。

次に、鉄道計画に関連する付属街路の決定でございますが、1つは沿線の北側の環境を配慮いたしまして、日照条例を準用した環境側道を決定いたしました。図ではちょっと見づらいんですが、北側に緑色の、200ページの図面が拡大したのですが、このまま付属道路をつけます。それから、2つ目としてはつけ替え道路でございまして、これは從来、都市高速鉄道の区域に取り込んでお

ったものを付属街路として決定するものでございます。そのほかには、まちづくりに役立てるため、鉄道の北側において沿線に幅員6メートル程度の側道を決定するものでございます。これらの付属街路の総延長は約4.77メートルでございます。第3番目に、石仏公園の変更でございます。この公園は、昭和33年に都市計画公園として決定されたものでございまして、面積は約0.17ヘクタールでございますが、今回の鉄道の計画変更に伴い、設置されます付属街路、黄色の部分でございますが、これにより、この部分が縮小になりますので、一部区域を変更いたしまして、面積も0.02ヘクタール増加させた計画を変更するものでございます。

事業の予定でございますが、鉄道の立体化・複々線化事業は、都と小田急が平成9年度までに、それから付属街路、公園は都、区、小田急で事業を行い、すべて事業が完了するのは平成11年でございます。また、本事業で成城学園付近の掘削があるとか、それから高架構造物の基礎の関係で、残土が55万立米ほど出てまいりますが、これにつきましてはその再利用とか処分について適切に処理するよう、事業者を指導してまいりたいと考えております。

次に、都市計画案に対する住民の意見書でございます。181ページをごらんいただきたいと思いますが、紙覧した日ですが、平成4年1月13日から2週間の縦覧を行いました、その結果、意見書といたしまして1,544通の意見書の提出がございました。その意見書の要旨と、それから東京都の見解を181ページから191ページまでに掲載してございます。

主なところをご説明させていただきます。まず、賛成意見でございますが、1,146通、1,303名、8団体の方々、これは全体に占める割合は74%でございます。その方々から都市計画に関する意見といたしまして、高架化で踏切を撤去することにより、踏切による渋滞の解消や、それから緊急車の自由往来、それから通学路の確保、南北の一体的なまちづくりの実現を早期に図るべ

きであるとか、それから高架・複々線化の促進により、一日も早い混雑緩和の実現とスピードアップを図るべきであるとか。それから次のページにまいりますと、182ページでございますが、上方にござりますが、よいまちづくりを進めるためには駅や電車が見えることが必要である。鉄道の高架化にあわせて、交差する道路や駅前広場、周辺にマッチした駅舎を整備し、住みよいまちづくりを進めほしいとか、そういうご意見。また、183ページでございますが、賛成意見の中の事業に関する意見でございますが、事業のおくれに困っている。今、高架化事業を実施しないと、いつ事業化できるかわからぬい。事業化の目途がついた都市計画案で早期事業化すべきとのご意見。それから、2番目には、高架方式で事業化を図り、高架下に駐輪場等を設置してほしいなどのご意見。それから、そのページの(4)でございますが、高架化に賛成である。ただし、環境対策に十分配慮してほしいなどというご意見がございます。東京都の見解は、その右側に書いたような見解でございまして、先ほど私が計画の説明した内容と同様のことです。

次に、185ページでございますが、これは反対の意見に関するものでございまして、359通、355名、4団体からでござります。全体に対するパーセントとしては23%の方々でございます。都市計画に関するご意見でござますが、現代は地球規模の環境問題が論議されている時代であり、地下式とすべきである。高架化は日照阻害、騒音、振動、粉塵等、環境問題が生じ、環境破壊へつながると、こういうことでござりますが、東京都の見解といたしましては、地下式は交差する河川等により継続的に深くなる。また地下から地表への移行区間にある踏切が通行できなくなるほか、梅ヶ丘駅が小田原方面に移動する。さらに、事業費についても約3,000億から3,600億となる。仮に、構造形式を地下式に変更すると仮定すれば、費用負担について多くの関係機関と調整をやり直しとなり、調整に長期間を要する上、鉄道事業者は増加分を負

担することは採算上できないとしており、実質的に地下式の採用は困難であるという考え方でございます。また、西武新宿線は在来線を緩行線とし、急行線を地下とする。小田急も同様にすべきではないかというご意見が(2)でござりますが、これにつきましては、西武新宿線は小田急線と違い、複々線化の都市計画決定や用地の手当もされておらず、一方で輸送力の増強が緊急の課題であるため、在来線はそのまま残しつつ、地下に急行線を整備することとしているということ。踏切の解消は重要な課題で、今後、在来線の立体化のあり方について関係者間で検討していくということでございまして、小田急線については17ヵ所の踏切すべてを解消し、道路交通の円滑化や道路と鉄道相互の安全性の確保及び一體的なまちづくりを推進していくということで、西武新宿線方式は採用できないという考え方でございます。また、鉄道の高架化は、環8付近や代々木上原等の例から見ても町を分断し、破壊するというご意見でございますが、本事業は踏切を除去し、南北の一体的なまちづくりを可能にするものである。地元区を中心として、現在、駅周辺のまちづくりを検討中であるというお答えでございます。そのほか、187ページの真ん中の(1)にございますが、27年前の都市計画である、高架案は発想が古い。高架より地下の方が社会のために有益であるということをございますが、これはダブルかもしれないが、構造形式は現時点で改めて総合的に判断して決定したものである。まちづくりについて、地元区を中心として検討中であり、都としても地元区に協力してまいりたいという考え方でございます。それから、11番でございますが、高架式と地下式の事業費及び工期の比較した説明ががないというご意見でございますが、この構造形式によります事業費及び工期について、説明会等においてご説明しております。事業費については、都市計画案は約1,900億円、それから地下案は約3,000億から3,600億円、工期については都市計画案が約5年であり、地下案は約8年から12年というふうなご説明もしてい

るところでございます。

次のページでございます。事業に関する意見というものが一番下にございまして、189ページの方に高架化は用地買収に時間がかかるが、地下化は用地買収が不要なので短期間で整備できるというご意見でございますが、小田急線の場合、すでに鉄道用地の80%が確保されており、予定の工期内での完成は可能と考えております。地下式の2線2層シールドの方式においても、駅付近では用地の取得は必要でございます。その他のご意見といたしまして、中段に側道を設置すると交通量が増加するだけで、地元にはメリットがないというご意見がございますが、都の見解といたしましては、側道は日影の影響を少なくするための環境空間であるとともに、地域内交通の利便性、災害時の緊急活動の円滑等を図るために設置されるものであり、地域へのメリットは大きいといふうに考えております。

そのほかに、190ページにその他意見で1つございますが、事業に関するもので、一番下を見ていたら、2の事業に関する意見の(1)ですが、高齢者・身体障害者用のエレベーターを設置してほしいというご意見がございます。これにつきましては、福祉のまちづくりの実現のためにも、昇降設備の充実は重要であり、本計画区間の6駅すべてにエスカレーター等を設置することとしているというご考え方でございます。

それから、次に区長さんからもご意見をいただいておりますが、世田谷区長さんからのご意見といたしましては、環境保全対策と住民の理解と協力を得ながら、事業推進に努められないという附帯意見を付して同意するということで回答をいただいております。

また、世田谷区決定の付属街路につきまして、40通の意見書が提出されております。ページは203～2から203～5まででございますが、全体として40通でございます。それで、14通、15名の方々から賛成意見。その中

で主なものとしては、都市計画案が実現すれば、交通安全の解消、道路の安全性が向上し、町の発展につながる。早期の着手、完成を望むとか、移転・補償については代替地等、十分に手当してほしいというご意見。

それから、反対意見は203～2ページでございます。25通、25名の方々でございます。都市計画に関する意見としては、小田急線が高架であるため側道が必要となる。鉄道を地下方式にすれば側道は不要となるというようなご意見であるとか。それから、日照の問題が生じる、側道は日が当たらない道路になるというご意見もいただいております。

そのほか、世田谷区決定の石仏公園に対しましても、10通の意見書がございます。214～2ページでございます。その他意見でございまして、事業施行に関する意見ということで、終えたばかりの改修整備をむだにしないこと、公園が日影になり景観も悪くなるので高架化案の見直しをしてほしいなどのご意見でございます。

以上が意見書の関係でございます。

次に、この案件、アセス対象案件でございまして、お手元に「環境影響評価書の概要」をお配りしてございます。その中にとじ込んでございますが、3枚づりの「小田急小田原線複々線連続立体交差事業」の環境影響評価についてというパンフレットでございます。これをご覧いただきたいと思います。まず1番、2番、3番は、事業者の氏名、住所、名称、内容の概略でございます。今ご説明したとおりでございます。右側でございますが、4番目の条例に基づく手続でございますが、平成3年11月に評価書案提出後、4年1月から2月にかけて評価書案の公示・縦覧をいたしました、都民のご意見155通、区長さんの意見1通いただきました。その後、公聴会を行い、見解書の提出を行い、平成4年8月にまた見解書公示・縦覧をいたしました、都民の意見書246通、区長の意見1通いただいております。その後、平成4年10月に知事

の審査意見書をいただきました。それで本日に至ったわけでございます。次に、環境に及ぼす影響の評価の結論でございますが、大気汚染から騒音、振動など、8番の史跡・文化財までにつきまして、予測評価をしたわけでございます。特に問題になります騒音と日照阻害についてご説明いたしますと、鉄道騒音でございますが、鉄道騒音の予測値は、1.2メートルの高さの場合、高架橋端から6.25メートル離れた位置では7.5から7.7ホン、それから12.5メートル離れたところでは、そこに書いてありますように7.4から7.5ということで、離れるに従って低くなりまして、5.0メートル離れた位置では6.7から6.9ホンになっております。予測値は、現況値を上回る箇所もございますが、おおむね現況とはほぼ同程度か、これを下回つておるところでございます。また、中高層建築物への影響でございますが、音源が近づくこと、あるいは防音壁の効果が減少することなどにより騒音が大きくなりますが、事業実施の段階で構造物の重量化、バラストマット、それからレールを重いレールにいたしまして6.0キロレールにいたします。それから、吸音効果のある防音壁等、対策を講じて騒音の低減に努めるというふうに考えております。それから、日照阻害でございますが、これにつきましては高架構造物によります日影については、建築基準法及び「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」に準じまして、高架構造物等からの時間日影線が規制値を満足しないところについては、環境側道のようなどを設置して環境空間を設けるということで、影響が少ないと考えております。

以上の内容によりまして、都市計画を定める上で本案件は支障ないと判断しておりますところでございます。
次に、3ページ目でございますが、審査意見書と環境影響評価書との関連で、本事業の評価書案はおおむね「東京都環境影響評価技術指針」に基づいて行われたことと認められると、こういうことで総体的な評価をいただきまして、環

境影響評価書をつくるに当たっては下記の点に留意するとともに、関係住民に理解しやすいものに書き直しなさいといふことと、それから本事業の大部分が市街地を通過するので、事業計画の具体化に当たっては、環境保全のための措置について可能な限り対策を講じ、万全を期すよう努めるべきであるというご意見をいただきております。大気汚染、騒音、振動等、そこに指摘事項がございますが、これにつきましては今回の評価書において修正いたしまして、右側のような修正をして提出いたしました。

以上でございます。

【議長】 幹事の説明が終りました。それでは、先ほど申し上げましたようなことで、陳述者の方にご入場をお願いいたします。

(陳述者入場)

【議長】 ご意見をお述べいただく前に、議長の私から一言ご注意を申し上げます。まず初めに、住所、氏名を述べていただきまして、ご意見は5分程度で全部終わるように、要領よく簡潔に述べていただきますようお願い申し上げたいと存じます。

それでは、どうぞよろしくお願ひします。

【陳述人(■)】

と申します。梅ヶ丘駅の小田急の沿線に住んでおります。私は、これから都と小田急が計画している、小田急のこの複々線立体事業といいますか、単純に言いますと小田急線の高架につきまして反対意見を申し上げます。

私の家は、小田急線に近く、沿線に昭和27年から住んでおります。そのころは4両編成で、非常に田園もあって、のどかな小田急が走っていたわけでありますが、近年10両編成が急行、特急などを使いまして、猛スピードで走つていくと。そのためには振動はある、騒音はある、夏なんか、テレビなんか音が聞こえないという状況の、今までえそいう環境の中に耐えざるを得ない状

況にあるのであります。しかるに、さらに高架にして4線でばんばか、ばんばか電車を通すとは、これは時代錯誤も甚だしいのではないかと思います。アナクロニズムであります。世界は、都市交通は地下であるという常識であります。しかるに、これを4線で、今から30年前の規格をそのままこれから強行しようとするならば、これは大変なことでありますて、世界の恥、先進国日本の恥でありますといふことを、まず訴えたい。

ということで、じゃあ、なぜ地下にしないんだと盛んに東京都は言うかといいますと、地下のが高いからだ、お金がかかるからだといいます。しかし、今や技術が進歩しまして、30年前とは違いまして、1,900億で地上の工事費とほとんど変わらない。1,950億円で地下にできるということを宣誓されておりました。1,950億円で力石先生が東京地裁で、宣誓をして証言をいたしました。そういうことで、こんな理想的な代替案があるにもかかわらず強行することは世界の恥、日本の恥であるということをご認識願いたい。これは環境破壊の何物でもありません。住民にとっては日照、騒音、さらには2.5メートルの幅で、緑の区と言われている世田谷区がコンクリートジャングルになってしまいます。そういうことがあっていいんでしょうか。そのことについて、私たちはせひ地下にしたいです。さきの環境審査委員会では、環境問題の委員会では、総会に委員の方が何ら抵抗なく通りました。非常にいい加減な環境アセス案を出しました。こういうことではもってのほかであります。環境アセスをもう一回やり直してももらいたいということが第1点であります。それから、地下が安いんだということを認識していただきたいと思います。

それで、堺屋太一先生が8月ごろ、「道路の日」当日、文明人は高架ではない、全部地下にやっていく、道路は地下ということを考えていかなきゃだめだということを新聞紙上に出しております。もしも高架でやるようなことをやれば、それは100年後、そのころの人が当時の人は野蛮人じゃないかといふ

とを言うであります。しかるに、いうことを言っております。ですから、文明人である諸先生方におきましては、今の都市交通は地下であるという原点に立って、環境破壊を許さないということに対して、文明人としてのきょうの審査を特にお願いたします。もしも、そのことが高架で決まるようなことがあれば、それは後世の方が野蛮人がやったことではないかというように堀屋太一先生はおしゃっておりますので、その点、文明人の諸先生方におきましては十分ご審議の上、環境破壊のない地下交通でやっていただきたいということを伏してお願いして、意見をいたします。

以上。
【■■■会長】 どうもありがとうございます。それでは、意見の陳述が終わりましたので、ご退席をお願いします。
(陳述者退場・入場)
【■■■会長】 よろしいですか。では、ご意見を述べられる前に、議長の私から一言ご注意を申し上げます。まず初めに、住所・氏名を述べていただきまして、ご意見は5分程度で全部終わるように、要領よく簡潔にお述べいただきますようお願いいたします。

それでは、どうぞ。
【陳述人 ■■■】 ■■■と申します。
に住んでおります。私は、小田急線の地下化を進める会の事務局という立場から、地下化を進める会を代表しての総意として皆さんにお話したいと思いまます。

今回の都市計画案でございますが、この審議に当たりまして、環境アセス評価を都条例に基づいてやつておるわけですが、しかし、この環境アセス条例に對して違反しているということが、住民及び専門家の意見書で明らかにされています。それは、代替案を既に検討しているにもかかわらず、その代替案の

記載がない。それから、細切れアセス、つまり東北沢から喜多見の間までの連続立体事業調査をやっており、そこをトータルに計画しているにもかかわらず、それを細切れにしてアセスを行っている。それから、評価項目の中に大気汚染あるいは粉塵等が抜けている、そういうことが学者からも指摘されております。しかし、このことを検証するためには、基礎資料の精査をしなければなりません。その基礎資料の精査を怠ったまま、環境アセスの審議委員会は、これを強引にアセスをまとめてしまったわけあります。したがって、違法なアセスをそのままにしたまま方針がまとめられて、それに基づいてきょう審議をされるということで、非常にこれは違法なアセスに基づく都市計画の決定というのは違法である、そういうふうに考えております。

とりわけ、代替案に関しては、これは6年と6年間に実施しました連続立体事業調査、これは建設省のマニュアルに従つて行われたものであります。これは、総合アセスまで含めたものをそこでやつておるわけです。国がそういうことをやり、それにに対して環境アセスでその経過を説明するということがきちっとされていれば、それは国の補助を得た連続立体事業調査と、それからアセスをあわせて全体像がわかるわけあります。そういった中で、高架、地下の比較検討をした上で決めていただきたい。そのためには、連続立体事業調査の資料公開を、この審議会としても要求して精査・検討していただきたい、そういうふうに主張いたします。

国のアセスが今、法制化されるかどうかということが、非常に国会でも議論になっております。せっかく連続立体事業調査という形で行政が内部でアセスをやっているわけですから、それを生かして検討する必要があると思います。先ほど■さんの方からも述べられたと思いますけれども、地下化に対するお金は1,952億できるという証言を、これは住民訴訟の中で力石定一法政大学工学部の教授、環境経済学ですか、この方が証言しました。それに対して、

東京都は3,000億から3,600億も地下化はかかるといふに言っております。しかし、その内訳については、これは連続立体事業調査の中で明らかになっている数字でありますので、そのデータをきっちり出し、また1,952億といった力石定一先生の数字も、これが正しいのかどうか、そういうことも検証されて、比較の上つくついくべきものだと思います。

この連続立体事業問題は、もう既に1962年の段階で、実は現在の千代田線が白江で接続されることを決定したにもかかわらず、2年後にはそれをえて高架にする現決定がなされてしまったわけあります。それに対して、それを追認するような形で今やつているわけです。これは、世田谷区というところは申すまでもなく住宅地でございますので、当然そこを高架にするということについては、これは区議会も住民も猛反発をしたわけであります。そういう問題に対して、既成事実を積み重ねるというだけで押し切ってしまうということはいかがなものかと思います。ぜひ、この審議会が総合的な検討をきちっとした上で、それで判断をされるように考えます。その前提には、アセスをやり直せというふことを、ぜひこの審議会で決めていただきたい。そうしなければ違法がまかり通るということになります。こういった違法状態をまかり通すことにはれば、国全体のアセスの論議、そういった中で今回の都市計画決定が指揮されるあります。そのことを強く申しまして、私の意見陳述とします。

【会長】 どうもありがとうございました。あともう一方いらっしゃいます。

(陳述者退場・入場)

【会長】 意見を述べられました前に、議長の私から一言ご注意を申し上げます。まず初めに、住所・氏名を述べていただきまして、ご意見は5分程度で全部終りますよう、要領よく簡潔に述べていただきたいと存じます。それでは、どうぞ。

【陳述人】

、よろしくお願いします。

都市鉄道9号線小田急線複々線化について、本日は貴重な時間を陳述のために割いていただきましたこと、お礼申し上げます。私たちの提案する在来線の真下に地下2線シールド工法の方式は、地形的、計画的、事業的に、さらに環境面、福祉面からも大変すぐれています。地形は喜多見と成城との高低差20メートル成城側が高くなっています。地質も地下10メートルから30メートル内は水脈がありません。計画的には、経堂の車庫跡地と南新宿大切な継続2本の工事場で、新宿から多見まで12.4キロ一括で計画でき、早期に混雑緩和、輸送力増強ができます。事業的にも、西武新宿線が同じ12.8キロ、2つの地下駅でシールド工法を用いることから、小田急の負担額も少なくて済み、切迫している国庫の補助を必要としません。

環境的には、まず日照です。景観です。町の一体化です。さらに、騒音や振動は低減することが確実です。福祉面では、平面で残った電車を利用することで、障害のある方や高齢の方たちにも、鉄道をいつでも、いつまでも使っていただけます。踏切は、現在のおよそ3分の1に解消されることから、新しく高架になつた場合にできる信号や自動車による交通事故や弊害から比べれば、ほどよいシグナルと言えるのです。

これほどよい方式がありながら、なぜ高架4線でなければならないのでしょうか。今、これから審議されようとしている、この小田急線複々線立体化計画は、昭和39年の計画です。以来、世田谷区の区議会では全党挙げて2回も地下化を決議し、東京都へもその要請を行っています。にもかかわらず、ここ数年、高架化の決議もないまま暗黙のうちに高架化が押し進められてきています。世田谷区の行政の方の中にも、議員さんの中にも、本当は高架は問題が多過ぎると心を痛めてくださっている方もおられます。でも、私たちの耳に聞こえてく

るのには、与党第一党がとか、区のあの議員さんが、都のあの議員さんが頼むよと言っているからとか、この問題は小田急さんがうんと言わないからねとか、

この計画の本質には何も関係ないことにばかりです。なぜ28年も前の計画が現在に当たはまらないことに気がつかないのでしょう。なぜ公書を増大し、環境を破壊することを認めているのでしょうか。なぜ新宿まで一括して計画し、一举に工事して混雑緩和を図らないのでしょうか。なぜ住民を泣かせて今まで国庫助成を引き出すのでしょうか。次々に疑問がわき、疑惑を感じ、際限がありません。皆様も、素直にこの小田急線の問題に思いを寄せてください。きっと住民の素朴な疑問がご理解いただけると思います。そして、いつまでも泣き入りばかりでよいのでしょうか。今、政治と行政と企業の癒着は大きな社会問題となり、強い反省が求められています。この小田急線の都市計画もこの今までよいのででしょうか。この審議会も、行政にかかわる第三者機関として、その真価が問われています。欧米先進国に恥じない高い見識を持って、私たちの提案を含めてこの計画をご審議いただきたいと思います。住民一同、熱い思いを込めてこの審議会に望みを抱いております。よろしくお願いいたします。

【会長】 どうもありがとうございました。

(陳述人退場)

【会長】 それでは、ただいま意見の陳述がございましたが、これから日程第9に開連いたします、ご質問がありましたらまずお伺いをいたします。

【委員】 意見書の要旨185ページに東京都の見解がありまして、先ほど説明がありましたとおり、地下化になると事業費は3,000億から3,600億円かかるということが書いてあります。沿線住民が騒音の問題とか、さらには環境影響に関するものから、地下式という住民の声があることは私たちも知っているわけありますけれども。そこで、住民訴訟が起こされている中で、鉄道技術の専門家とか、あるいは不動産鑑定士の方々が入ってく

地下化の事業費を積算したところ、1,950億ぐらいだというようなことが言われているわけありますけれども、都の地下化の金額と事業費が約1,100億から1,700億ぐらい差があるわけですね。これは、どういう部分がどういうふうになって、何でこんな地下化の事業費に差が出てくるのか、説明をいただきたいと思います。

【長尾幹事】 ご説明いたします。住民の方々の1,950億という試算でございますが、私どもその前提になりますものを手に持っております。そのため、明確にはお答えできませんが、例えば、聞くところによりますと、駅の幅員ですが、それがホームの幅員が3メートルぐらいの幅員である。一方、小田急線では6メートル、あるいはこれは一般の駅でございますが、成城学園あたりになると6メートルがこっちでは10メートルであるとか、それからシールド工法を使うところ、あるいは開削工法を使うところ、そういうところの使い方の場所が異なると、シールド工法と開削工法では生きた線を受けておいて仕事をするものですから、相当の値段の差が出ます。数倍近い値段も出るのではないかと。その辺の差で、こういう問題が起きているのではないかというふうに思います。

私どもの方としては、それ以上明確な材料を持っておりませんので、お答えできかねますが、以上でございます。

【■委員】 駅舎のつくり方の規模の考え方方が違うということから、事業費が違ってくるという。もちろん、事業をやるわけですから、事業費が極めて大きなポイントになると想うわけです。

それで、例えば事業費が高架式と同じだいであれば、東京都は地下化推進についての可能性は具体的に求める考えはあるんでしょうか。

【長尾幹事】 ご説明いたします。まず、私ども、事業費がこの1,900億とか、そういう値段ではあり得ないというふうに考えます。といいますのは、

例えば現在やった地下鉄の例を見てみますと、半蔵門線とか南北線とか12号線とかいろいろございますが、そのキロメートル当たりの単価を見ましても、平均300億ぐらいかかっているわけございます。これは、道路下でございます。一方、鉄道の下というのは、これは1ミリでも下がつたら非常に事故につながる仕事でござりますので、非常に厳密な管理のもとに、きちっとした安全確保をして仕事をしていくべきやいかんといふことでございますので、1,900億ということは用地費なんかも入っていると思いますが、そうすると複々線ですので、複線で考えれば約十何キロでございますのにもかかわらず、この値段というふうには我々考えられないということが1つございます。

そういうことで、事業的には東京都としては無理であろうといふうなことがありますし、また先ほどもご説明しましたが、河川とかがございまして、河川の下をくぐるということになりますと、河川の下をくぐって駅が6駅ございます。6駅がその下をくぐって上がってくるということで、駅の位置が若干ずれなきゃならないという問題も起こってまいります。それから、地下から地上に上がってくる部分で、踏切との交差の問題もございます。そういう意味からいきまして、現都市計画案で事業化をする以外に方法はないのではないかというふうに考えております。

【■委員】 高架式の1,900億円の事業の内訳がわかったら教えてほしいと思います。

（「関連」と呼ぶ者あり）
【■委員】 先ほどの東京都の案としては、3,000億から3,600億円ということなんですか? 2人の陳述者の言によりますと1,952億円かかると、だから約半分でできるんだといふうな意見がありましたけれども、これにつきましては、データはどんなデータでこいついうものをはじき出したのか、お聞きになつたことがござりますか、あるいはそういうことについて住民

に対する説明等の場合、何かそれに対するデータはこういうデータを使用して、こうなったんだということをお聞きになったことがあるかどうかを伺っておきたいと思います。

以上です。

【会長】 今の関連も含めましてお答えいただけますか。

【長尾幹事】 私どもの方の検討の1,900億でございますが、これは工事費が950億で、用地費がまた950億で、全体で1,900億でございます。それから、■先生のご質問でございますが、私どもちらし等でお聞きしているだけで、特に地元の住民の方々の試算を検討はいたしておりません。

【委員】 恐れ入りますけれども、これを地下式に変えた場合に、用地費というのはどうのぐらいのことが考えられるんでしょうか。

【長尾幹事】 地下式も、私ども2つぐらいを考えてみたわけでございます。1つは、4線で開削工法で工事をする方法、それからもう一つは2線2層方式といいまして、上に2線、下に2線、これをシールド、モグラ方式で抜く方法。開削工法でいった場合には約700億ぐらいを考えました。それから、2線2層方式ですと約400億ぐらいを考えております。

【委員】 簡単に伺いたいんですけども、もう約30年にわたる計画なんですねけれども、世田谷区議会でも何か二軒三軒という変化があるようになってるわけですが、最終的には区長の意見書も付してこの場に付されているという、先ほどの報告でも伺いましたけれども、区議会全体の空気としては、現時点ではこれで大半がよしとするから出されたんでしょうけれども、仮にどのぐらいの反対があつたんですか、区議会では区計審を含めて。

【長尾幹事】 ちょっと経過をご説明いたしますと、昭和39年に高架化で決めてから今までの話の中にもございましたように、区議会から地下化をしてほしいということで45年、48年に2度ばかり決議がございました。しかし

ながら、東京都あるいは事業者といいましたては、地下化は困難であるということですと手がつかなかったわけでございます。その後、区議会でもその辺を理解いただき、そして昭和61年ですか、都市計画変更、下北沢と成城学園駅前、これが現計画では平面でございますので、これを立体化を求める要望書が出されました。そして一方、62年10月には世田谷区長さんから早期事業化を求める要望書が出たわけでございます。そして、先ほど申し上げましたように、環境等を考えて早期事業化をしてほしいという区長さんのご意見になつたわけでございます。

【委員】 今陳述者の話を伺つていまして、いわゆる環境破壊が問題だということが一貫して言われているわけですけれども、例えば騒音、振動、地下水脈の流出の問題、日照等含めて、当局側としてはそれをきちっと納得させるだけの、いわゆるそれを担保できるだけの内容はあるんでしょう。それだけちょっと伺います。

【長尾幹事】 この案件につきまして環境影響評価書案をつくりまして、そして環境影響評価審議会あるいは地元にご説明して、評価書案に対するご意見、さらには見解書を明らかにして、見解書に対するご意見をいただき、そして環境影響評価審議会で審査意見をいただいたものによりまして環境影響評価書を修正して提出したわけでございます。個々、具体的には評価の結論やあれば騒音につきますが、例えば騒音につきましては現況値を上回る箇所もございますが、これからについては今後、構造物を重量化したり、それからプラスマットといいまして、音を少なくするとか、それから防音壁の設置など、そういういろいろな手立てを図りながら、地元のご理解を得ながら計画を進めてまいりたいと。電波障害等につきましても、通常に考えられる障害はクリアしていかなければなりませんと思っておりますし、また日照障害につき

ましても、環境側道を取って、環境のよいと言えるかどうかわかりませんが、そういうことまで手当してご理解を得て進めてまいりたいというように考えておるところでございます。

【委員】 この185ページには、一応反対意見に関するものが個人も団体も含めて、意見を聞いた方の23%が反対をしておると。しかし、それに對して東京都の見解としてはいろいろな見解を述べておられます。本当に細部にわたって詳しく、騒音ではどうだとか、あるいは費用はどうだとか、あるいは在来線についてはこういうことで、踏切の解消等によりどうふうなことで、大変いろいろの見解を述べておられますが、これについては反対意見者あるいは賛成意見者について文書で回答したものですか、それともここに書いてあるだけで、特別、文書というものは出したことではないんですか、その2点について伺いたいと思います。

以上です。

【長尾幹事】 ここに書いてある東京都の見解、それから意見書の要旨等は、この審議会でご審議いただくために整理したものでございまして、これを個々の方々に回答したということはやっておりません。

それから、地元説明会等では、全体で案の段階、それから計画案の段階、それから評価書から意見をいただいて見解書の段階で、1回6ヵ所で計18回やっておりまして、さらに相談コーナーというのを設けました。といいますのは、会場でご質問等ができる方もいらっしゃるんで、身近にご相談に乗ろうということで、相談コーナーというのも設置してご理解を得るよう努力しているところでございます。

【委員】 若干質問をさせていただきたいと思います。いろいろ今出されておりましたけれども、地下化の要求という声が非常に強い。最近できる高速電車、あるいはまた道路、そういうものをつくる場合でも、地下化の要求とい

うのは非常に強いわけです。ここに賛成者が多いと、意見の中でなっておりますけれども、やはり現在ある小田急線というのは町を分断しているという点、行き来するのにも大変だという問題がありますから、これはその当然の声として、一日も早く町を分断することなく、行き来をやすくする、一体的なまちづくりというものにしてもらいたいという、そういう点では全体的な意見として非常に強く出されているということだと思います。

ただ、今度の連続立体化するところの沿道のいわゆる居住者、住民というのは、これまでもずっと我慢してきた、こういうことで、この高架化という問題にぶち当たって、この問題を今、真剣に考え出したということだと思っています。したがって、地域住民としては、主として沿道の住民というか、関係者というのは、これを機会にして地下化を何とか実現をしてもらいたい、こういう要求だと思うわけなんですね。

そこでお尋ねしたいんですが、この地下化を要求する声が非常に強いということですけれども、地下化をできないネック、これは先ほどちょっと出されましたけども、もう少し具体的に聞かせていただけませんでしょうか。

【長尾幹事】

ご説明いたします。先ほどと若干ダブルかもしれないが、地下式にできない理由でございますが、1つは鉄道と交差する河川、これは仙川とか、烏山川とか北沢川——烏山川、北沢川は暗渠化されておりますが、その下を行かなければならぬということで非常に深くなりまして、そしてこの区间には6ヵ所の駅がございます。それから、地下から地表へ移行していく部分で、道路を分断するところが出てまいります。それから、駅を一部移動しなきゃならないというところも出てまいります。これらが計画的な条件でございます。

それともう一つ、大きな条件といたしましては、事業費といたしまして1,900億と、現計画でいけばそういうことでございますが、地下化でまいります

と3,000億から3,600億ということで、その差にしますと1,100億だと
か1,700億と、こういう差が出てまいりまして、これについて費用負担を今
まで詰めてまいつたわけですが、現計画で詰めてまいつたわけですが、それに
ついて全部やり直しになつて、さらににその1,100万、1,700万をだれが持
つかという問題がこれ、大きな問題としてござります。これは、鉄道事業者は
その増加分を実質的には持てないというふうに言っておりまますし、東京都で考
えてみると、都でも今後、中央線の高架化であるとか、南武線の矢野口から
南多摩までの高架化、あるいは京成、京浜急行、それから東武東上線など、い
ろいろ連続立体交差化事業がござります。それらのことを考えましても、東京
都自身も持つわけにはまいりませんし、そういうことからいきますと、地下化
はもう実質的には不可能であるというふうに我々、判断しておるところでござ
いまして、そういう意味からいきまして、早期事業化するためにはこの計画案
でまいりたいというふうに考えておるところであります。

先ほどご説明の、金額のときに億を言い間違えまして失礼しました。1,100
0億から1,700億円ぐらいといふことでござります。

以上でございます。

【委員】 実際問題として金がかかり過ぎるということが最大のネック
と、こういうふうに理解していいわけですね、実際今のお話ですと。私は、そ
ういう点で、やはり事業者そのものが住民サービスもさることながら、居住者
のこれほど多くの方々が地下化にしてほしいということを要求しているわけだ
から、それにやはり素直に耳をかすといふことが必要ではないかといふに
思うわけですね。

そこで、ちょっとお聞きいたしますけれども、この事業ですけれども、その事
業者の負担という問題が今、出てきましたんで、ちょっとお聞きしますけど、
建運協定というのがあると思うんですけど、この費用負担ということはどういう

ふうになつてるんでしょうか。

【長尾幹事】 建運協定でございますが、これは連続立体交差化につきまし
ての建設省と運輸省の協定でございまして、この協定に準拠して自治体と国、
鉄道事業者が費用負担しているわけでございますが。まず、原則論でござい
ますが、特殊な場合は別といたしまして、既設線につきましては区部のような
ところでは1.4%を鉄道が持つと、残りの8.6%を都市側が持つといふことが
一つございます。それから、新線ですが、増強する線はすべて鉄道事業者が持
つということをございます。

【委員】 現在の、いわゆる高架でやれば事業者は1.4%で済むと、あ
とは国や都や、そういうところで8.6%持つと、こういうことですよね。それ
で地下化が要求されて、地下もこいうことできるというふうにあれば、事
業者としてはこいう方向を望むということもわからないわけではない。ただ、
今最後に言われた既設線だけだと、こいうお話ですから、新設線というのは
全くこれには関係ないと、こいうことになりますか。それとも地下はどうな
るか、その辺ももう一回聞かせていただけませんか。

【長尾幹事】 今のお話でございますが、在来線につきまして、それを高架
にするに当たっての事業費の鉄道側の持ち分が1.4%、これは区部の場合でござ
いますが、そして残りが都市側といいます自治体が国を含めて持つと。それ
から、それに小田急線の場合は2線増強されるわけでございますが、それは丸
々、鉄道事業者が持つといふことでござります。運賃等にはね返るわけござ
います。

【委員】 在来線に限つてといふことで、新線は違うと、こういう話で
すが。

先ほどもちょっとお話を出しましたけども、これは東京地裁の民事511号
法廷というところで1月2日に行われた裁判ですね。ここで、先ほども意見

陳述をされた方も言っておりましたけれども、大学教授の方が証言していると
いうことで、小田急線の地下化は1,952億でききると、高架にすれば3,40
0億かかる。したがって、高架の方が高いと、こういう裁判所でのいわゆる証
言をしているわけですね。こういうふうに言われているんですねが、東京都とし
てそういうものをどううに受けとめておられるのか、そして同時に、い
ずれにいたしました地下化で金がかかるということがあつたにしても、今日
の状況を考えた場合に、住宅が密集している中の問題ですから、そういう点で
はやはり高架というのは、先ほども時代おくれだと言われていましたけども、
やはり地下方式というのが今のは常識ではないかといふうに私どもは考えるわ
けなんですねけれども、そういう意味で都としては再度、地下化ということでの
考え方を持つつもりはないのか、またその指導をするつもりはないのかどうか
ということでちょっとお聞きしたいんですけど。

【長尾幹事】 まず、事業費の面ですが、先ほどもご説明いたしましたよう
に、私どもの横算は先ほど申し上げているとおりでございますが、そのときに
も例で申し上げましたように、通常の地下鉄でも先ほど申し上げましたように
キロ当たり300億かかるわけでございます、道路下の地下鉄で。そう
いうことでござりますので、1,900億できるということについては、私ど
もの中にも材料を持っておらないで言うのもあれですが、非常に難しい問題で
はないかと。それで、片方、高架が3,000億ぐらいかかる、これも私どもの
考え方と若干違うわけでございます。そういうことで、くどいようでございま
すが、現在早急にこの小田急線の複々線化が事業が望まれている、また地域分
断の解消が望まれている、それから踏切事故等もござります。そういうことか
らいきましても、できるだけ早急に立体化をしていかなきゃいかんといいうのが
使命だと思いますので、そういうことでいきますと現在、提案しております都
市計画案で進めてまいりたいということでございます。

【委員】 じゃあ、もう一つ聞きますが。この買収地が80%といふこと
を先ほどお話をありましたけれども、まだ未買収のところがあるわけですね。
この未買収のところを買取できなかつたら、これははどういうふうになるんです
か。そして、最終的には強制執行ということで取用するのかどうかということ
も含めてお聞きしたいんです。

【長尾幹事】 未買収のところ、先ほど申し上げましたように80%が鉄道
用地としては買収しておりますので、20%ばかり未買収の部分がございます。
それから、側道もまだ未買収の部分がございます。私どもは、これにつきまし
ては代替地等を用意しながら、またこの事業の性格を十分ご理解いただきなが
ら説得してまいる、そして誠意をもって説得してご協力をいただくというだけ
でございます。

【委員】 20%未買収ということで残っているということで、まだま
だ先が大変なんだと思うんですね。特に、側道そのものを買収できないという
ような状況にもなりかねないということだと思います。いつまでもこのままで
地下化という要求に背を向けるというのか、こたえていかないといふことにな
ると、いつになって事業が完了するのかというのがわからない、こういうよう
な状況ではないかといふうに思うわけです。そういう点からも、一日も早く
という点で言えば、地下化を一日も早く推進すべきではないかといふうに思
うわけです。

次に、アセスの問題でちょっとお聞きしますが、アセス評価書案は騒音、振
動など、現状と同程度のものだといふうに言っているわけですが、これまで
先ほども言ったように地域住民というものは我慢してきたんだと。同程度と同じ
ようには考えられない。それはなぜかといえば、現状は複線ですから、それが
複々線になって、しかも高架になるということになれば、とても現状というこ
とに適らないというのが、これはだれしもの見方ですね。そこで、予測騒音

測定調査、これを高さ1.2メートルのところでやってきたということなんですね。これではやはり調査に役立たないのではないかといふうに私は思っています。これは、そのほかにやり方もあるって、やればできないわけではないわけだけれども、あえて1.2メートルのところでやった。そして、見解書の中でそれを指摘されて、今度違った形で補足するということですが、いざにしても、そういう点で最初からこういう1.2メートルのところでやってきた、なぜそそういうところで測定してきたのか、その辺をちょっと聞かせいただきたい。

【長尾幹事】騒音の高さの測定でございますが、1.2メートルでやっておられますのは、新幹線騒音の調査地点の高さが1.2メートルでやっておりますので、それに準拠してやったわけでございます。そして、実際には私ども、1.2と3.5で予測してございます。

【委員】1.2と3.5と。今度の高架というと7メートルぐらいになるでしょう、実際には。7メートルというところから、実際問題として音をはかる場合は、そこから音がどういう方向に流れれるか、どういう方向に反応するかということを考えたときには、音というのは角度45度だというふうによく言われるけれども、7メートルのところから45度に角度ではかって、そして側道も入れて一番近いところの住宅、そこでは何メートルになるかということを言うと、これははるかに12~13メートルになるわけですよ。そこで測定しなかったら、少なくたって正しい測定というふうにはならない。そういうものがやられていないといふことがあって、問題点として指摘されているといふことに思ひます。

それともう一つは、電車の運行本数、これが現在770本、1日、というふうに言われているわけですね。これは梅ヶ丘と喜多見駅間ですけれども、770本。これが東北沢までにこの高架が、例えばの話ですが延びると、これが1日1,000本になる、運行本数が。さらに、代々木上原駅から新宿まで同じよう

なことで複々線ということになつたら、さらに増えて1日1,300本になると、こういうふうに地元の方は事業者から説明を受けているという話をしているわけです。そういうものを前提にして、それではアセスをやつたのかどうかといふ問題になるわけですね。そういう点で、今回は喜多見から梅ヶ丘までというところからさらに、今度は梅ヶ丘から東北沢駅になるのかどうかわかりませんけども、そういう点で細切れにアセスをやっている、こういうことを問題にしているわけですね。なぜ、全体に複々線にして、最終的には1,300本走るということを前提にしてアセスをやらなかつたのかと、こういうことが言われているわけですね。そういうところから、再度アセスをやり直したらどうかということが言われているんです。そういう意味で、再度アセスをやり直す、こういうことでの考え方はどうなんでしょうか。

【長尾幹事】お答えいたします。まず、私ども聞いておりますのは、現在770本でございます。そして、これが梅ヶ丘まで完成すると800本と。それで、さらに東北沢まで完成すると1,000本になるということで、1,300本になるというのは私ども聞いておりません。

それで、アセスといいたしましては、騒音について1,000本になった場合も試算しているわけでございます。そういう意味からいきまして、今回の私どものアセスは、アセス審議会の答申を経て評価書を作成したものでございまして、これを再度やり直すという考え方方は私どもは持っております。

【会長】■番に申し上げますが、大変これ、時間も相当経過いたしておりますので、簡潔にどうぞおねがいします。

【委員】私は、直接地元に行きました状況も見てきましたし、それからまた意見も住民の方から聞いてきましたわけですが、本当にこれは大変なんです。例えば、環8をまたいでいるところは高架になつているんです、あの付近は。私は、その高架になつているところで、しかも一番近くところのうちで中に入り

まして、いろいろと話をし、あるいはまた状況を見てきました。上り下り線が同時にすれ違うときもあるわけですね。そういうときの状況というのは、本当にすごいものです。先ほど意見陳述の中でもお話をありましたけど、テレビは聞こえない、もちろん電話は聞こえませんから。それで、座っていても地震と同じなんですね。そういう状況が続いて、現状でもいる。それが複々線になつてくるとどうなるのかということで、非常にこれは皆さんが心配しているところなんです。住民から言わせると、電話が聞こえないというのは、もう受忍限度を超えると、こういうふうに言っているわけですね。そういうことを私も本當によくわかるんです。だけども、事業者、そして東京都はそういうところに耳を傾けないと、これを強行するというやり方にについては納得できないと、こういうことあります。

もう一つ、また聞きますが、新幹線の騒音基準というものがありますね。この新幹線の騒音基準をちょっと教えていただきたい。

【長尾幹事】 お答えいたします。新幹線では、環境基準が2つございまして、地域類型として住居のところは70ホン以下、それから商工業のところは75ホンということで。ただ、これは新しくくる新幹線についての基準でございまして、既設線についてはちょっと手元に詳しいあれはないんですけど、いつままでにどのぐらいの対応をしなさいとかという別途の基準がございます。また、それ以外にこれができないときには、防音助成をするとか、そういう議論がその内容としてなっております。

【委員】 新幹線についても、在来線についても、騒音そのものについて同じわけで、そういう点から言えば、この小田急の問題について、新幹線並みに基準というものをしてはどうなのかといふことも一つは言われているんですね。そういう点で、東京都独自でこの騒音に対する規制というか、その基準というものをつくるという、その意思はないんでしょうか。

【長尾幹事】 騒音基準でございますが、これは現在は新幹線についてはございますが、既設線についてではないということですが。これは現在、環境庁で調査を進めておりまして、都としてはその動向を見守りながら対処していく立場を考えます。また、私ども、特に計画者、事業者の立場では、都としてこれについてどうするということは申しかねるわけでございます。

【会長】 いかがですか、ご意見の方も、まとめてお願ひします。

【委員】 時間の関係もありますから、まとめてと言わわれたわけだけれども、大事なところだけお聞かせいただきます。

1つは、複々線についてのスピードですけど、スピード問題というのは騒音に相当影響するわけですね。今度のアセスというのは、スピードを80キロということでやられたというふうに言われておるわけですが、実際はそれ以上のスピードで走っていると、急行などというのはそれ以上のスピードなんだそですが、その辺でなぜ予測は80キロということでしたのかということが1つ。それから、環8のところも既に高架化されていますけど、その高架付近での予測調査はしていないということまで言われているわけですが、それはなぜやられなかつたのかということですね。

それから、地下方式を要求しているんだから、地下方式に対する、いわゆるアセスそのものをやるべきではなかったのかと、こういう要望が出されておるわけです。先ほども意見陳述をされた方が言ってましたけれども、アセスには、いわゆる代替案が既にいろいろと検討されているということであれば、それらの調査した資料というか、基礎データというか、そういうものはアセスの報告書に、評価書に明記するということに義務づけていると、だからアセス違反だとう言っているわけなんですね。そのアセス案の作成前に、代替案、これは東京都が62年から63年にかけて小田急線連続立体調査ということをやっているわけ。これは、地下化の代替案のアセスも、あるいはその費用試算の基礎

データになる基礎的資料というのも持っているということなんですね。したがって、住民の方々がこの基礎データを見せてほしいという要望が出された。それに対して拒否されたんで、情報公開制に基づいて開示請求をした。そうしたら、それも拒否された、こういうことなわけですね。したがって、アセスに反するようなことをなぜやったのかということになるわけなんですが、そういう点で、どうしてそういう資料を出すことができるのか、まとめてということになればそなうことで、何点になりますか、3、4点になりますけど、ひとつお答えいただきたいと思います。

【長尾幹事】 まず列車のスピードの関係でございますが、これは80キロで委員おっしゃるとおりやっています。そして、今後とも80キロで運転するということでおっしゃるわくでござります。それと進めておるわくでござりますが、環8のところのガードでございますが、これは現況調査はやっておりませんが、予測はやっておりません。というのは、現在、環8がそこで高架化されておるわくでござりますので、そういうことで予測調査をしておらなかつたということでござります。

それと、代表地点を選んでやったということでございまして、そういうことでございます。それから、地下方式のアセスをやるべきだと、こういう話と、アセス案の代替案の問題でございますが、これは先ほど来てご説明していますように、事業費と、それからいろいろ計画的に検討した結果、代替案足り得なかつたというのなら、事業としてはこの提案している計画で進まさるを得ないということで、この案につきましてアセス評価書では対象事業についてアセスを行うということでござりますので、これを対象事業としてアセスを行つたということでございます。

それから、連立事業の62年、63年の調査でございますが、これは行政内

部の計画の基礎的な資料を得る目的でやつたわけでございまして、これらの調査とともに関係機関といいろいろ総合的に調整・検討して計画案を策定したといふことで、これはあくまでも行政の内部資料として策定したものでありますので、公表すべき性格でないということで公表しなかつたものでござります。

【会長】 質問等は出尽くしたようでござりますので、ご意見がありましらご発言願います。

【委員】 意見を申し上げます。都は、これまで地元住民や地元自治体と、この事業について銳意協議してきたことですけれども、地元住民の十分な理解と協力が得られておらず、また地元住民の試算した地下方式についても検討し、相互で理解が得られるよう、さらに協議すべきだと考えます。この事業は、交通渋滞の解消や通勤ラッシュの緩和のため、重要な事業であることは認識していますが、以上のことから、当事業が本日の審議会に付議されたことは時期が尚早であり、保留すべきものと考えます。

【委員】 非常に重要な問題でござりますし、緊急かつ公共性の強いこの事業であるということにかんがみて、ぜひこれらの事業の執行に当たっては、いまだ不十分な点も多々あるやに私ども散見していくので、十分関係住民と話し合いを進めながら、この環境保全に留意をしてお願いをしたいと強く要望しておきたいと思います。

【委員】 私は、この地下化の問題については、多くの住民から強い要望が出されている。そして、今日における高速電車の問題について言えば、地下方式でやるというのが一般的な常識だというふうに思います。そういう点では、一日も早く地下化を要望する住民の方々にこたえていくべきだというふうに思っております。

それから、同時にまた、アセスの問題でもいろいろ問題がある、きょうは時

間の関係で細かくできませんでしたけれども、そのやり方等についても、やはり住民側から指摘されている、そういう点では十二分にこれを踏まえて今後生かしていくなければならないというふうに思うわけです。

それと同時に、もう一つは代替案の問題との絡みですが、先ほどもちょっと質問した1点ですけれども、6年から63年にかけて、一応東京都としてこの問題についての調査をした。たとえ内部資料ということであれ、やはり重要な問題といふことから考えて、この問題はいろんな意味で参考になるわけですから、そういう点ではこれを拒否するなどということではなくして、やはり公開する、明らかにオープンにして、そしていろいろと住民との話し合いをしていく必要があるだろうというふうに私は思ふんです。そうじゃなければ、やはり何か秘密的にすべてデータを持っていても、それを情報公開しないというようなことだったらば、やっぱりこいう意見の違いといふか、対立したままの話で進んでしまうという問題だと思うんです。複々線化にするということについては、だれだって反対していないわけですから、そういう意味では本当にお互いに納得できるところでやつていかなくなきやなりませんので、そういう意味ではこれらの資料については、ぜひひとつ公開をしていただきたいということも、これだけは要望しておきたいと思います。

いずれにしましても、全体的に一言で言えば、この小田急の複々線化に伴う高架化ということについては、これはもう絶対に納得できないということですね。現状から言つたって、騒音、振動、その他もろの関係で住環境を破壊するだけということで、私は強くこのことを申し上げて、反対意見をいたします。

【会長】ほかにご質問、ご意見がございませんようでしたら、採決をいたします。

本案について賛成の方は举手を願います。

(賛成者举手)

【会長】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した。

それでは、日程に従いまして、次に日程第1としまして、議第4129号及び議第4130を議題に供します。

書記をして朗読させます。

【書記】(「議案・資料」では、4ページ以下になります。)

日程第1 議第4129号及び議第4130号

東京都市計画地域冷暖房施設の決定について (東京都決定)
提案理由：新宿南口東地区及び西地区における大気汚染の防止と環境改善を図るため、地域冷暖房施設を本案のように決定しようとするものである。

【会長】吉原幹事の説明を求めます。

【吉原幹事】まず、新宿南口東地区地域冷暖房でございます。「議案・資料」の4ページに掲載されております。
まず、場所でございますけれども、今、図面にござりますように山手線新宿駅の南口の線路の東側でございます。旧国鉄の線路敷がございまして、そこが今開発されようとしているところでございます。

また、熱発生施設でござりますけれども、3番でございます。今、図示しているところに新宿南口プラントといたしまして、約3,000平米のプラントを設置いたします。そのほか、茶色の線で図示してござりますけれども、導管を1号線から3号線まで、延長約420メートルを敷設いたします。参考までに、熱供給区域の面積は約5ヘクタール、点線で囲まれた部分でございます。

また、プラントの設備能力は約62.7ギガカロリーを予定しております。また、当面、今、図面で出ております点線のところも含めまして、延べ床面積17.5ヘクタールに供給をし、将来は地区内の全体で24.1ヘクタールの建築物に熱

平成4年12月18日

印刷物規格表第3類
印刷番号登録第182号

第110回東京都都市計画地方審議会

編集発行 東京都都市計画局地域計画部都市計画課
東京都新宿区西新宿2-8-1号
TEL/ 03(5388)3251

印 刷 所 横明文社
東京都港区芝公園2-2-10
電話 03-3134-6631