

# 石川良一発言録 都市整備委員会議事録

2013年9月から

## 都市整備委員会速記録第九号

平成二十五年九月二十七日（金曜日）第六委員会室 午後一時開議

出席委員 十四名

委員長 斉藤あつし君  
副委員長 神林茂君  
副委員長 大島よしえ君  
理事 加藤雅之君  
理事 秋田一郎君  
理事 立石晴康君  
石川良一君  
白石たみお君  
島崎義司君  
吉倉正美君  
中山信行君  
木村基成君  
北久保眞道君  
尾崎大介君  
欠席委員 なし

出席説明員

都市整備局 東京都技監都市整備局長技監兼務 藤井寛行君  
次長 中嶋正宏君  
技監 安井順一君  
理事 櫻井務君  
理事 佐野克彦君  
総務部長 浅川英夫君  
都市づくり政策部長 永島恵子君  
住宅政策推進部長 細淵順一君  
都市基盤部長 西倉鉄也君  
市街地整備部長 鈴木昭利君  
市街地建築部長 久保田浩二君  
都営住宅経営部長 上野雄一君  
企画担当部長 福田至君  
連絡調整担当部長 黒川亨君  
景観・プロジェクト担当部長 小野幹雄君  
まちづくり推進担当部長 佐藤匡君  
住宅政策担当部長 加藤永君  
民間住宅施策推進担当部長 山崎弘人君  
地下鉄改革担当部長 牧野和宏君  
航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 山下幸俊君  
防災都市づくり担当部長 佐藤伸朗君  
多摩ニュータウン事業担当部長 太田誠一君  
耐震化推進担当部長 佐藤千佳君  
経営改革担当部長 桜井政人君  
再編利活用推進担当部長建設推進担当部長兼務 小野寺弘樹君  
営繕担当部長 妹尾高行君

## 本日の会議に付した事件

- 陳情の取り下げについて
- 意見書について
- 都市整備局関係
- 付託議案の審査（質疑）
  - ・第百八十号議案 ハツ場ダムの建設に関する基本計画の変更に関する意見について
- 報告事項（質疑）
  - ・私債権の放棄について
  - ・「地震に関する地域危険度測定調査（第七回）」の公表について

**石川委員** 地震に関する地域危険度測定調査（第七回）の内容を見させていただいたわけですが、地域危険度につきまして、先ほど来お話がありますように、危険度の一から五というのが一体どの程度の危険度であるというのか、非常にわかりにくいわけですが、

ただ、今回は、災害時の避難、消火、救助活動等のしやすさ、困難さ、こういうものを指標に加えて、科学的にデータをとって結論づけられたということについては、全く異論がないところでございます。

そして、これが最終的には、都内の危険度を、その優先順位を明確にしながら、それに対する対策を練っていくと、そういうことの基礎資料になっていくということについては、十分理解をするわけでありませぬけれども、ランカーから五という数字が一体どういう程度の違いがあるのかということについて、基本的な質問でございますけれども、お伺いしたいと思います。

**佐藤防災都市づくり担当部長** 地域危険度は、町丁目ごとの危険性の度合いを相互に比較し、五段階のランクに分けて相対的に評価しております。

各ランクの比率は、正規分布のグラフの右半分の曲線を用いて定めており、危険度が低い町丁目の数は多く、危険度の高い町丁目の数は少ないということになっております。

ランカーの地域は、ランク五の地域に比べて、大規模な延焼火災や建物倒壊が起こるおそれが低い地域ではございますが、あくまでも相対的な比較ですので、ランカーの地域であっても建物被害が発生する可能性はあり、必ず安全な地域であるということにはなりません。

**石川委員** 先ほど来の説明にもあったわけでございますけれども、ランカーだからといって安全ではない、安全を保障するものではない、そういうことにもなりますし、また逆のいい方をしますと、危険だからといって絶対的に危険なんだという絶対値ではないと、こういうことになるわけでございます。

ただ、こういった数値というのがひとり歩きしますと、いろんな理解のされ方をされるわけでございますけれども、例えば、私が住んでおります稲城市の多摩直下地震のデータをちょっと見させていただきますと、マグニチュードは七・三で、朝の五時、風速が四メートルという、これは一番被害が大きい想定になってはいますが、死者が四十四人、それから人的な被害が九百六十一人、建物などの被害が二千八百五十七棟、揺れなどによる建物全壊が六百二十七、あるいは急傾斜地による全壊ということでは三十五、液状化などでも百七十二の建物が半壊をするというようなデータが出されてはおります。

また、立川断層帯の地震ということで七・四と、これも示されてはおりますけれども、こちらは死者が十三名、人的な被害は四百六十三人、建物被害が千四百八十九、揺れなどによる建物半壊が千二百六、液状化による半壊が三十九、急傾斜地等による建物の半壊が四十七、こういうデータも出されてはおります。

また、元禄関東地震ということでマグニチュード八・二ですと、死者が二十三名、揺れによる建物全壊が六百八十一、建物の被害全体が二千七百七十三、液状化などで百十、これはかなり、マグニチュード八・二ということで大規模ということで、被害も大きくなってはおりますけれども、このデータそのものは、その他にも東京湾の北部地震ということでマグニチュード九・三等々、もちろんデータはお持ちだと思いますけれども、こういった幾つかのケースに分けた地震帯での数字が出されているわけはあります。

こういうものから見ますと、特に私ども稲城市は地域危険度が一ということになっているわけでありまして、こういった数字を見る限りは、当然、液状化もありますし、建物崩壊もかなりの数になる、死者もある。にもかかわらず、このデータを見ると危険度が一というのは何となく、もちろん目的が違いますから、その趣旨はわかるんですけども、しかし非常に理解しにくいなというふうに思うわけですね。このあたりに対するお考えをお伺いさせていただきたいと思っております。

**佐藤防災都市づくり担当部長** 本調査は、防災都市づくりを進める地域の選択や都民の防災意識の高揚に役立てることを目的としているため、全ての町丁目直下の地盤で同じ強さの揺れが生じるといった場合の市街地の被害状況をもとに、都内の各町丁目を相対的に順位づけしております。

一方、先ほどお話のあったとおり、首都直下地震等による東京の被害想定では、地震により実際に起こり得る被害像を把握するために、特定の震源で発生する地震を想定いたしまして、それらの地震による被害状況を絶対評価で示しているというものでございます。

例えば、被害想定で想定している多摩直下地震の場合は、震源に近い稲城市では大部分の地域が六強であり、本調査で想定している六弱よりも強い揺れになってはおります。

このように、両調査では、測定の方法や結果の表示方法等は異なっているものの、それぞれの目的には沿った結果となっております。

したがって、それぞれの調査の違いを把握し、本調査による危険度の低い地域であっても、震災に備えたまちづくりを行うなど、地域の状況に応じた防災の取り組みを行っていくことが必要であると認識しております。

**石川委員** 今まで、これについては全く同じ手法でとられてきたわけでございますけれども、町丁目という考え

方そのものが、いわば旧地番で表示をされているようなエリアというのは、非常に広いエリアが多いわけですね。特に多摩地域は、まだまだ区画整理等々が行われておらず、旧地番で示されて一つの町が非常に大きい。しかし、その中で木造の密集度の高いエリアもあるわけですが、しかし町名そのものが非常に広いということで、いわば危険度が希釈されてしまうと、そういう反面があるわけですね、この危険度一というのがひとり歩きをしていきますと、これは安全度ではありませんけれども、絶対的に安全ではないんだというふうにはいいながらも、五と、相対であっても、やはり一という受けとめ方をされかねないわけでありまして、こういった冊子、既にメディアでもかなり紹介されておりますし、市民も非常に地震に対する関心は高いわけでありまして、それらの理解をさらに促進させると同時に、その辺の誤解をしっかりと解いていきながら、データ等も伝えていくような工夫が必要なのではないかなというふうに思います。

町丁目という考え方、これはベースになっているわけで、専門家にとって当たり前のわけですが、一般の人から見ると、例えば百メートルメッシュでとっているんじゃないかとか、そういうような誤解を与えかねないわけでありまして、

特に多摩地域は、地図を見てもわかりますが、全体が非常に大きいわけですから、それ自体がもう希釈されてしまう。さらにまた、もともとが人口密度が低いということ。ですけども、しかし液状化もあれば、急峻の崖地もあれば、さまざまな課題を抱えているわけですので、その辺の理解がしっかりと伝えられるような冊子の作成あるいは附帯条件といいますか、あらかじめの条件というようなものをもう少し明示をされたらいかかなと、このように思うところがございますけれども、ご見解をお伺いいたすところでございます。

**佐藤防災都市づくり担当部長** 災害に強い都市づくりを進めるためには、都民一人一人が、それぞれの町の危険度を正しく理解できるようにすることが重要でございます。

このため、本調査のパンフレットでは、被害想定との違いや調査の目的、測定方法などを記載し、調査の前提条件が明確になるように配慮しております。

それに加えて、都は、この調査結果の公表に先立ちまして、区市町に対する事前説明を行い、住民に正しい説明ができるよう情報共有を図っております。

都としては、今後作成する資料において、前提条件をよりわかりやすく記載することなどにより、本調査の内容を都民に正確に周知し、地域の危険性を正しく理解できるようにさらに努めてまいります。

**斉藤委員長** ほかに発言がなければ、諮りいたします。

本件に対する質疑はこれをもって終了いたしたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

**斉藤委員長** 異議なしと認め、報告事項に対する質疑は終了いたしました。

以上で都市整備局関係を終わります。

これもちまして本日の委員会を閉会いたします。

出席委員 十四名	出席説明員
委員長 齊藤あつし君	都市整備局 東京都技監都市整備局長技監兼務 藤井寛行君
副委員長 神林茂君	次長 中嶋正宏君
副委員長 大島よしえ君	技監 安井順一君
理事 加藤雅之君	理事 櫻井務君
理事 秋田一郎君	理事 佐野克彦君
理事 立石晴康君	総務部長 浅川英夫君
石川良一君	都市づくり政策部長 永島恵子君
白石たみお君	住宅政策推進部長 細淵順一君
島崎義司君	都市基盤部長 西倉鉄也君
吉倉正美君	市街地整備部長 鈴木昭利君
中山信行君	市街地建築部長 久保田浩二君
木村基成君	都営住宅経営部長 上野雄一君
北久保眞道君	企画担当部長 福田至君
尾崎大介君	連絡調整担当部長 黒川亨君
欠席委員 なし	景観・プロジェクト担当部長 小野幹雄君
	まちづくり推進担当部長 佐藤匡君
	住宅政策担当部長 加藤永君
	民間住宅施策推進担当部長 山崎弘人君
	地下鉄改革担当部長 牧野和宏君
	航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 山下幸俊君
	防災都市づくり担当部長 佐藤伸朗君
	多摩ニュータウン事業担当部長 太田誠一君
	耐震化推進担当部長 佐藤千佳君
	経営改革担当部長 桜井政人君
	再編利活用推進担当部長建設推進担当部長兼務 小野寺弘樹君
	営繕担当部長 妹尾高行君

## 本日の会議に付した事件

- 都市整備局関係
- 事務事業について（質疑）

**石川委員** 四点につきましてお伺いいたします。

まず、多摩ニュータウンの住宅の建てかえ問題でございます。

本年十月二十五日に、雨の中、多摩ニュータウン内の多摩市諏訪二丁目で、国内で最大級のマンションの建てかえの竣工式が行われました。私も参加させていただきましたけれども、当初の建設住宅六百四十戸の約二倍の千二百四十九戸に建てかえられたわけでございます。加藤輝雄諏訪二丁目住宅マンション建てかえ組合理事長を初め関係者の皆さんからは、言葉に尽くしがたい充実感と高揚感が伝わってまいりました。

多摩ニュータウンは、昭和四十六年三月に初入居を開始したわけでございますが、多摩丘陵の豊かな緑やプライバシーに配慮した新しい住宅のニーズに伝えていく、まさにニュータウンとしてまちづくりが進んできたわけでございます。

諏訪二丁目住宅も最も古い分譲住宅で、昭和四十六年に入居が開始された住宅に当たります。しかし、時間が経過することで、住区ごとの商業施設の衰退や車社会の到来による駐車場不足、また、建物の耐震基準の変更、高齢化が進行してもエレベーターがつけられない住宅構造の問題や、地域コミュニティを充実させる必要等多くの課題を抱えるようになったわけであります。

これらの問題解決のために、建てかえの必要性は以前から叫ばれていたわけですが、具体化するためには多くのご苦勞があったものと思われま

ず、建てかえに至るまでの経緯についてお伺いをするものでございます。

**山崎民間住宅施策推進担当部長** 諏訪二丁目住宅は、昭和四十六年に入居が始まりましたが、子供の成長等に伴い、住戸の狭さなどが切実な問題となり、平成三年には管理組合内に建てかえ委員会が設置され、建てかえに向けた具体的な検討が開始されたと聞いております。

建てかえの検討におきましては、法的な規制などが支障になっていましたが、平成十四年に区分所有法が改正され、団地の建てかえにおける決議要件が緩和されるとともに、マンション建替え円滑化法が制定され、建てかえ組合が主体となって建てかえ事業を行う方式が法的に整備されました。

さらに、平成十八年には、建てかえ推進の観点から、都と多摩市が協調して都市計画の見直しを行いました。

これにより、建てかえ計画が大きく前進いたしました。平成二十二年に区分所有法に基づく団地一括建てかえ決議が成立し、マンション建替え円滑化法による認可等を経まして、平成二十三年十二月より本体工事に着手し先月竣工いたしました。

**石川委員** 東京都は、多摩市と連携しながら、特に都市計画上の支援をしてきたというような実態にあるわけですが、多摩ニュータウンが生まれ変わるといことは、地元多摩市にとりましても、また、ニュータウン事業を担ってきた他の自治体にとっても、新しい一歩を踏み出したといえるわけでありまして、まちづくりの上で重要なメルクマールになるものと考えております。

東京都として、二十年以上の歳月をかけて建てかえ事業が実現したことの成果と意義についてお伺いいたします。

**山崎民間住宅施策推進担当部長** 建てかえ前の諏訪二丁目住宅は、旧耐震基準の建物で耐震性が不足しており、エレベーターも設置されていないといった状況でしたが、今回の建てかえにより、建物の耐震化やバリアフリー化が図られるなど、居住環境が大きく改善いたしました。

また、建てかえ前は居住者の高齢化が進行しておりましたが、建てかえ後は、三十代、四十代の若い世代が多く入居する予定でございます。地域に開かれたコミュニティ施設や広場なども整備され、多様な世代が暮らすにぎわいのあるコミュニティの形成や地域の活性化にも寄与するものと考えております。

今回の建てかえ事業は、国内最大規模のマンション建てかえを実現したものであるとともに、他の団地の建てかえ等への取り組み意欲を高め、多摩ニュータウン再生の契機になるものと考えております。

**石川委員** 今回の事業の完成によって、まさにまちが生まれ変わると、そういうことが実感できるわけでございます。

今回建てかえが完成しました理由といたしましては、建てかえ組合の皆さんのご努力は当然のことといたしましても、地元多摩市、都市再生機構、東京都が、おのこの役割をしっかりと担ってきたことが重要だというふうに思っております。あわせて、諏訪二丁目住宅は駅に近かったこと、また分譲住宅を拡大する用地的な余地があったことなどが指摘をされております。

この条件に最も近いのが永山住宅でございます。諏訪二丁目住宅同様に、昭和四十六年に入居が始まったところでございますけれども、永山地区の建てかえに対する都市整備局の基本的な姿勢をお伺いするものでございます。

**山崎民間住宅施策推進担当部長** 永山地区には、諏訪二丁目住宅と同じ昭和四十六年に入居が始まった分譲マンションが約六百戸ございます。

建設後四十年以上が経過していることから、市と連携するとともに、適宜、情報交換を図りながら適切に対応してまいります。

**石川委員** 今回の建てかえの住民側のまとめ役を務められました加藤理事長さんと直接お話しする機会がございました。

その中で最も印象的でしたのが、団地であるにもかかわらず、おみこしを住民みずからつくって、あるいはまた運動会を行ったりということでも、コミュニティ活動を活発に行ってきたと、このことが今回の成功の一つの大きな要素であるというふうにおっしゃってございました。住民同士の信頼感や結束を強めていく上で、非常にコミュニティ活動が重要だったということでございます。

また、裁判で訴えられる、住民同士の裁判というものも、もちろん行政ともあったわけですが

けれども、裁判もあったということもございまして、まさにコミュニティ力が重要で、行政中心でやっていきますと、どうしても要求型になってしまうと。ですから、建てかえ計画の基本的な考え方、説明などは、住民の方みずからが出席して、中心になって説明すると、こんなようなやり方ができたということが、そしてまた、多摩市や東京都あるいは都市再生機構等のしっかりとしたフォローがあったからこそ完成ができた、こういうお話だったわけでございます。

そういう意味からしますと、この永山地区も、住民組織がしっかりとしておりますし、また、条件も駅に非常に近いわけでございますし、また用地的にも、諏訪二丁目と全く同じような時期につくられているわけでありますので、余裕もあるわけでございます。

多摩市では、多摩ニュータウン再生検討会議が発足をして、現在、どちらかといいますと総論的な議論が始まっております。これは都市整備局からも委員さんが出て、議論に参加をしているわけでありまして、諏訪二丁目に続く建てかえを具体的に進めていくことが極めて重要だというふうには私は考えております。都も、市としっかりと役割を分担しながら、具体化に向けた支援をお願いしたいというふうに思っております。

最後に、多摩ニュータウン事業は終わったわけではありません。再生ということもございまして、また、これからも処分をしなければならぬ用地もあるわけでございまして、これからも進んでいく。さらに、我が国の住宅のモデルとなるような事業として進んできた、そういう意味もまだあるわけでございますので、ニュータウン事業はまだ終わったわけではないと、こういう認識をしっかりと持っていただきたいということを改めてお願いしておきたいと思っております。

続きまして、鉄道、新交通システムの整備につきましてお伺いいたします。

多摩地域は、道路網も鉄道網も、南北方向の整備の事業化が比較のおくれてまいりました。そんな中で、多摩地域一丸となって促進のための協議会をつくり、多摩都市モノレールの実現のために努力をし、平成十二年、上北台、多摩センター間の全区間の開通が図られたところでございます。

当初、経営は厳しい状況にありましたが、沿線の開発事業なども後押しをして、学生利用の定期券の割引などを積極的に図り、経営も改善をされつつあると聞いておりますけれども、最近の経営状況につきまして、まずお伺いをしたいと思います。

**西倉都市基盤部長** 多摩都市モノレール株式会社は、開業以来、多摩地域の重要な公共交通機関としての役割を果たしてまいりましたが、初期投資に伴う借入金の返済が経営を圧迫し、債務超過に陥ったことから、平成二十年に、沿線自治体や都による財政支援を受け、財政再建を図りました。

その結果、平成二十年度決算におきまして、累積欠損金を解消するとともに、黒字を計上しております。

その後も、沿線自治体との連携や地元の観光資源を生かした利用促進など、会社のこれまでの努力の積み重ねにより、平成二十四年度決算まで五期連続の黒字を達成しております。

一方で、まだ多くの長期債務を抱えるとともに、今後、設備更新の増加が見込まれることなどから、引き続き、会社の経営状況を注視していく必要がございます。

**石川委員** 五期連続の黒字ということで、会社の努力、あるいはまた東京都あるいは各自自治体もそれなりの支援をしてきたわけでございますけれども、このことは非常に次につながっていくんだなという実感を持たせていただいているところでございます。

一方、国立社会保障・人口問題研究所の推計によりますと、多摩地区は、平成二十七年、二〇一五年、四百十九万人をピークに人口減少を迎えると見込まれております。私の地元の多摩市は、二〇四〇年には、二〇一〇年と比較をいたしまして一三・七%、二万人も人口が減少するという推計値が出されております。

今後、まちの活力をどのように図っていくのか、活性化をどう図っていくのか、今まで以上に重要な時代に入ってきたわけでございます。まちの活力を維持するためにも、鉄道網の整備は欠かせない課題であります。

本年三月に出されたばかりの多摩の長期計画ともいえる新たな多摩のビジョンの中でも、多摩地域の今後の発展を支える交通ネットワークのさらなる充実の中で、都市間の連携を強化する鉄軌道ネットワークをさらに充実強化するため、多摩都市モノレールの延伸やJR中央線の複々線化など、平成十二年の運輸政策審議会の答申で位置づけられた路線の整備について、将来の輸送需要の動向などを見据えながら、国や関係自治体、鉄道事業者とともに検討していくと位置づけられております。

武蔵村山や瑞穂町等は、鉄道系交通がないことや、多摩センターは計画的につくられたまちで多摩の

核都市を形成しております、潜在的なポテンシャルは高いまちというふうに考えております。

多摩都市モノレールの延伸計画について、都の見解をお伺いするものでございます。

**西倉都市基盤部長** 多摩都市モノレールの延伸につきましては、運輸政策審議会答申第十八号におきまして、箱根ケ崎方面が二〇一五年までに整備着手することが適当な路線、また、町田及び八王子方面が、今後整備について検討すべき路線として位置づけられております。

箱根ケ崎延伸につきましては、多摩都市モノレール株式会社の経営状況や周辺の開発動向を踏まえ、コスト縮減策や収入確保策、事業採算性など課題解決に向けて知恵を絞ってまいります。

また、町田、八王子延伸につきましては、需要動向や事業採算性、投資効果などさまざまな角度からそのあり方を検討することが必要であると考えております。

**石川委員** 注目をされておりますリニアモーターカーの新駅は、相模原市に計画をされておまして、将来の輸送手段として大変な期待が持たれております。小田急線の唐木田駅を延伸させることによる交通網の整備を図ることによりまして、多摩地域南西部の将来の発展力を担保することも重要な課題でございます。

小田急の多摩線の延伸について、都の見解をお伺いいたします。

**西倉都市基盤部長** 小田急多摩線の横浜線、相模線方面への延伸につきましては、運輸政策審議会答申第十八号におきまして、今後整備について検討すべき路線として位置づけられております。

これまで、地元町田市及び相模原市が、延伸についての調査検討を行っており、その中では、事業費や採算性の確保、沿線のまちづくりとの整合性などを実現に向けた課題としております。

都としては、さまざまな課題があることから、今後とも、このような地元市の取り組みなどを踏まえ適切に対応してまいります。

**石川委員** 鉄道網の整備は、多摩地域発展の重要なファクターというふうにいえるわけでありますがゆえに、人口減少に多摩地域は二年後に突入するわけであり、そのことはもうわかっているわけでありますがけれども、新たな多摩のビジョンの中でも、モノレールの延伸を取り上げているというふうに思っております。実現に向けて、しっかりと地元自治体等と情報交換を進めていくことを求めていると思っております。

三点目に、首都圏の新たな高速道路料金についてお伺いいたします。

首都高速道路は、東関東、京葉道路、常磐道、東北道及び中央自動車道と接続をいたしております。しかし、中央自動車道を除きますと、千葉県、埼玉県、神奈川県の間境まで首都高速道路となっております。ところが、都心部から中央高速道を利用する場合、中央高速道均一区間料金と首都高速道路料金を別々に支払わなければならないわけでありまして、多摩地域の住民を中心に不公平感を強く感じているところでございます。

そこで、三鷹料金所を含む高井戸から八王子までの区間が均一料金となっているわけでありますが、そもそも、中央道になぜ均一区間があるのかお伺いをしたいと思います。

**山下航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務** 高速道路会社によりまして、中央道は、昭和五十一年に高井戸から調布間を供用し、首都高速道路につながりましたが、その建設当時、三鷹の本線上に料金所を設置する計画でございました。

しかし、上下線に計画どおりの本線料金所設置ができなかったため、八王子に本線料金所を設置し、料金收受の方法を検討した結果、高井戸から八王子までの区間を均一料金にしたと聞いてございます。

**石川委員** 都内の高速道路は、ほとんどが首都高速でカバーをされておまして、ETC搭載車は、利用料金が五百円から九百円の対距離制となっております。先ほど来、指摘をしておりますように、中央道を利用する都民等は、首都高速と中央道の二つの高速道路を使うために、利用料金が高くなっています。

現在、国等では、将来の高速道路料金の検討がなされておりますけれども、中央道の均一区間の解消なども一緒に解決できる課題と考えております。都の認識をお伺いいたします。

**山下航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務** 中央道を含めた首都圏の高速道路の利用につきましては、複数の高速道路会社により運営されていることなどから、乗り継ぎに伴う割高感がございます。

そこで、都は、これまでも、国への提案要求などの機会に、圏央道の内側において利用の効率性が極めて高く、高速道路網を最大限利用する一体的で利用しやすい料金体系の構築を要望してまいりました。

今後とも、都は、関係自治体と連携しながら、ご指摘の中央道の課題も含め、国や高速道路会社に対しまして、適切に対応していくよう強く求めてまいります。

**石川委員** ETCもかなり普及をしてきております現在、おのおのの高速道路会社で料金を取られるのは大変おか

しいというふうに感じております。

都としては、圏央道圏内を一体とした料金体系に移行する方向で国に要望しておるといことでございますけれども、東京都市長会や町村会の強い要望でもございます。議会、行政一体となって国に働きかけをしていきたいと思っております。

最後になりますけれども、たまりバー五十キロについてお伺いいたします。

多摩川は、東京と神奈川県にまたがる自然豊かで美しい景観を持ち、潤いを与える大空間でありまして、河川敷はウォーキングやジョギング、サイクリングなどを楽しむ都民、県民に日々利用されているところでございます。

上流部から下流部までつなぐたまりバー五十キロということで、実際は五十三キロあるようでございますけれども、つなぐコース設定がなされております。これは左岸なわけでございますけれども、左岸だけではなくて、右岸をも含むコース設定を図るべきと考えますが、都の考え方をお伺いいたします。

**西倉都市基盤部長** たまりバー五十キロは、多摩川の左岸側の河川敷等で、羽村の取水堰から大田区の大師橋まで連続して散策等が楽しめる約五十三キロのコースを設定したものでございます。

都は、案内板、距離標、分岐標などの案内施設の設置やコースの案内マップの配布を行っており、道路等の管理は、河川を所管する国や沿川区市が行っております。

多摩川の右岸側につきましては、通路が整備されていない区間があり、また、浅川など多摩川の支川によりコースが分断されるなど、コースの連続性が確保できないなど制約がございます。

今後、現地の状況や地元市などの動向を踏まえ、研究すべき課題であると認識しております。

#### **石川委員**

多摩川、特に川崎市側は、ほとんど右岸も整備をされているわけでありまして。また、東京都側も部分的に、一気通貫で羽村から川崎まで全てつながるわけではありませんけれども、しかし、同じように右岸側の都民も多摩川を利用しながら、また、サイクリング等々でも活用しているわけでありまして、たまりバー五十キロという一つの大きな枠の中に取り込んでいくことは、十分可能だというふうに思っております。

特に、場所によっては、橋を渡って迂回をして、また戻るといような方法をとることも可能ですし、また浅川などについても、若干奥の方まで入ってまた戻るといような、こういうコース設定も十分可能なわけでありまして、特に、神奈川県であります川崎市と東京都が連携して、こういった事業を図っていくということについても、非常に意義があるというふうに思っております、ぜひ神奈川県ともしっかりと協議をしていただきたいと思います。

また、地元自治体とも協議をしていただいて、そんなにお金のかかる話でもないと思っておりますので、ぜひ、いろんなレベルがあります、ウォーキングでしたら今でもつなげられるわけでありまして、たまりバー五十キロについて、右岸側の取り込みについても、ぜひ積極的に進めていただきたいと思いますということをお願い申し上げまして、私の質問を終わります。



出席委員 十四名

委員長 斉藤あつし君  
副委員長 神林茂君  
副委員長 大島よしえ君  
理事 加藤雅之君  
理事 秋田一郎君  
理事 立石晴康君  
石川良一君  
白石たみお君  
島崎義司君  
吉倉正美君  
中山信行君  
木村基成君  
北久保眞道君  
尾崎大介君

欠席委員 なし

出席説明員

都市整備局 東京都技監都市整備局長技監兼務 藤井寛行君  
次長 中嶋正宏君  
技監 安井順一君  
理事 櫻井務君  
理事 佐野克彦君  
総務部長 浅川英夫君  
都市づくり政策部長 永島恵子君  
住宅政策推進部長 細淵順一君  
都市基盤部長 西倉鉄也君  
市街地整備部長 鈴木昭利君  
市街地建築部長 久保田浩二君  
都営住宅経営部長 上野雄一君  
企画担当部長 福田至君  
連絡調整担当部長 黒川亨君  
景観・プロジェクト担当部長 小野幹雄君  
まちづくり推進担当部長 佐藤匡君  
住宅政策担当部長 加藤永君  
民間住宅施策推進担当部長 山崎弘人君  
地下鉄改革担当部長 牧野和宏君  
航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 山下幸俊君  
防災都市づくり担当部長 佐藤伸朗君  
多摩ニュータウン事業担当部長 太田誠一君  
耐震化推進担当部長 佐藤千佳君  
経営改革担当部長 桜井政人君  
再編利活用推進担当部長建設推進担当部長兼務 小野寺弘樹君  
営繕担当部長 妹尾高行君

本日の会議に付した事件

- 都市整備局関係
- 契約議案の調査
  - ・第二百四号議案 都営住宅二十四CH一〇三東（葛飾区東新小岩一丁目・建設局施設）工事その二請負契約中 都市整備委員会所管分
- 付託議案の審査（質疑）
  - ・第九十一号議案 東京都駐車場条例の一部を改正する条例
  - ・第二百一十一号議案 東京都営住宅、東京都福祉住宅、東京都特定公共賃貸住宅、東京都地域特別賃貸住宅、東京都引揚者住宅等の指定管理者の指定について

**石川委員** 東京都駐車場条例の一部を改正する条例案につきまして、質問を行わせていただきます。既に重なる質問もあったわけですが、若干切り口が違いますので、ご答弁いただければありがたいと思います。

我が国では、ちょうど今から五十年ほど前の東京オリンピックのころから、本格的なモータリゼーションの時代を迎えまして、高速道路の整備や駐車場の設置等、車の急激な増加に伴う大気汚染の問題、交通事故による死者数の増加の問題、さらには激しい渋滞対策まで、車にまつわるさまざまな問題に対処してきた半世紀だったといっても過言ではないのではないかと考えております。集合住宅にかかわる駐車場の設置義務と確保の問題も、用地確保に限界がある中で、なかなか難しい課題だったといえるわけ

であります。

今回、駐車場条例の改正案が提案をされており、新築や増築等における附置義務台数の算定基準の一部緩和や既存建築物についての取り扱いなどが盛り込まれております。

条例改正をするに当たりましてのバックデータとして、都は駐車場の利用状況について実態調査を行ってきているわけではありますが、どのような調査を行いまして、どのような結果が得られたのか、改めて伺いたします。

**久保田市街地建築部長** 昨年度、駐車場条例による附置義務駐車場につきまして、所有者や管理者等に対するアンケート調査のほか、現場実査などにより、駐車場の実台数や附置義務台数、最大利用台数など利用状況調査を行いました。区市などの協力も得ながら、条例対象の附置義務駐車場から約千件を超える調査対象を抽出いたしまして、アンケートなどによりまして回答のあった約四百件について分析を行いました。

この結果、特徴的な傾向といたしましては、附置義務台数に対する駐車場の最大利用率が、区部におきましては、共同住宅では平均して七五％程度、六千平方メートルを超える大規模事務所では平均して七〇％程度であることが見られました。

**石川委員** 一千件を超える調査対象から四百件のデータを得て、それを解析して、区部の共同住宅では駐車場の利用が七五％程度ということはわかりました。確かに最近の若い人は免許もとらなくなる傾向にあり、また車も持たなくなったというようなことがメディア等でも指摘をされているわけでございますけれども、こういうところにも数字としてあらわれているのではないかなと思っております。

ただ、今後、自動車にかかわるエネルギー、例えば水素をエネルギー源とする車や、運転の安全性の確保のための技術的な革新が革命的に進展する、そんなことも大いにあり得るというような見方もあるわけでございます。

今回の改正の根拠となっている駐車場の利用率の低下が変化する可能性も、ゼロとはいえないわけがありますけれども、今後の駐車場需要をどのように見通していくのか、都の見解を伺うものであります。

**久保田市街地建築部長** 今回の条例改正案は、都内の自動車保有台数が減少傾向にあることに加えまして、駐車場条例による附置義務駐車場の利用状況を調査した結果、区部の共同住宅と大規模事務所につきまして、最大利用台数が附置義務台数を下回る傾向が見られたことなどを踏まえ、提案したものでございまして、今後とも都内の人口や自動車保有台数など、社会経済状況の動向を注視してまいります。

なお、地域的な駐車需要に応じた駐車場の整備につきましては、条例改正案では、都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく仕組みを利用し、全ての区市で地域のルールづくりができるようにしております。

**石川委員** この間の変化に対応する対策として、今回の条例の変更については理解するところでございますけれども、未来を予想するという、なかなかこれは難しい課題でありますけれども、今後、大きな変化があった場合には柔軟に対応していただくということを意見として申し述べさせていただきます。この質問は終わらせていただきます。

続きまして、都営住宅等の指定管理者の指定につきまして伺います。

公の施設の管理に関しまして、平成十六年度までは特命の業務委託ということで、都の出資法人や公共的な団体等に限定していた施設の管理運営について、平成十七年度から、民間事業者などを含めた幅広い団体に委ねることができるようになったわけでありまして、都においては公園、スポーツ施設、福祉施設、美術館等、多くの都立施設について指定管理者制度が導入されてきたところでございます。

都営住宅の指定管理者選定について、第一回、第二回の選定では公募が行われたわけではありますが、応募状況を含めまして、どのような結果だったのか、改めて伺いたします。

**桜井経営改革担当部長** 都営住宅の指定管理者の選定につきまして、平成十七年度に行われた第一回の選定では、北区と武蔵野、三鷹、西東京の三市をまとめた地域の二カ所で公募を実施いたしまして、延べ十二者が応募をいたしました。

平成二十年度に行われました第二回の選定では、新たに港区を加えた三カ所で公募を実施し、延べ八者が応募をいたしました。

結果につきましては、事業計画、応募価格が総合的に判断されまして、第一回、第二回の選定とも、全ての公募地域で東京都住宅供給公社を選定し、指定管理者として指定をいたしました。

**石川委員** 平成十七年度は十二者が応募をして、二十年度は事業者が参入しやすくなったわけがございますけれども、八者となって、結果として東京都住宅供給公社となったということでございますけれども、今回は

公募地区割りをなくして、一括して特命で住宅供給公社を選定したわけでございますけれども、なぜ今回、公募による事業者選定を行わなかったのかお伺いいたします。

**桜井経営改革担当部長** 東京都指定管理者選定等に関する指針には、都の政策との連動性及び管理運営の特殊性を持ち、東京都監理団体による管理が適切である施設につきましては、指定管理者を指定する際、特命選定が可能であることが規定されております。

都営住宅は、住宅に困窮する都民に公平かつ的確に供給する必要があるなどの都の政策との連動性を有し、また、居住者の事情に応じた福祉的サポートの必要性などの管理運営の特殊性も有しております。同指針の条件に当てはまるため、都の住宅政策の一翼を担う監理団体である東京都住宅供給公社を特命で指定管理者候補者として選定をいたしました。

**石川委員** 都営住宅は都の住宅政策と結びついておりまして、通常の住宅とは異なる福祉的な面もあることは理解をいたしますが、平成十七年度以降の都の住宅供給公社の都営住宅の管理全般について、事業やサービス内容に問題がなかったのか、チェックをする必要があります。

都住宅供給公社のこの間の管理が適切であったか、チェックをした内容はどのようなものなのかについて伺います。

**桜井経営改革担当部長** 都は、公社からの定期報告に加えまして、現場での検査の実施などを随時行い、指定管理業務が特段の支障なく行われていることを確認しております。また、指定管理者の管理状況の確認につきましては、東京都指定管理者管理運営状況評価に関する指針に基づきまして、管理運営状況を客観的、総合的に評価するため、外部委員を中心に構成された管理運営状況評価委員会を設置し、その評価結果を用いて確認をしております。

評価結果は、運営状況に応じ、S、A、Bの三段階の基準で毎年評価を行うこととしておりまして、公社の評価につきましては、平成二十二年度及び二十三年度はA評価、平成二十四年度は安否確認対応の強化など新たな取り組みが評価され、S評価となっております。一般的に良好な評価を獲得しております。

**石川委員** 管理運営状況評価委員会が評価をしております。良好な評価となっていることはわかりました。

都営住宅は、高齢者や障害をお持ちの方が多という利用者の傾向からいたしまして、長年都営住宅を管理してきた公社の実績が、管理業務を行うに当たってのプラス要因となっているようでございます。

逆に、都営住宅の指定管理者について、都内一括で公社特命にすることのメリットもあるというふうに思いますけれどもお伺いいたします。

**桜井経営改革担当部長** 公社を指定管理者に指定し、公社がこれまで都営住宅を管理することにより得た経験やノウハウを活用することで、居住者に対するきめ細かなサービスや現場の実態を踏まえた柔軟な管理運営が可能となります。

また、公社が都内全域を一括管理することにより、一カ所のお客様センターで全ての問い合わせに対応するワンストップサービスなど、都内共通の良質なサービスを安定的に供給するほか、災害発生時に都営住宅を応急仮設住宅等として活用する場合、都内全域での迅速で効果的、効率的な対応が可能となります。

**石川委員** 都営住宅の管理について、そのサービス内容をチェックする体制が整っており、また、これからは超高齢時代を迎え、都営住宅の管理運営のノウハウが今まで以上に必要とすること等からしまして、今回の指定管理について公社とすることは妥当と考えております。

指定管理者制度の趣旨が、民間の経営ノウハウの導入と競争によって、サービスはより高く、コストはより低くを実現していくことでありまして、そのこともしっかりと目標に見据えながら、都営住宅の管理運営が適正になされることを期待いたしまして、質問を終わります。

出席委員 十四名

委員長 斉藤あつし君  
副委員長 神林茂君  
副委員長 大島よしえ君  
理事 加藤雅之君  
理事 秋田一郎君  
理事 立石晴康君  
石川良一君  
白石たみお君  
島崎義司君  
吉倉正美君  
中山信行君  
木村基成君  
北久保眞道君  
尾崎大介君

欠席委員 なし

出席説明員

都市整備局 東京都技監都市整備局長技監兼務 藤井寛行君  
次長総務部長事務取扱 浅川英夫君  
技監 安井順一君  
理事 櫻井務君  
理事 佐野克彦君  
都市づくり政策部長 永島恵子君  
住宅政策推進部長 細淵順一君  
都市基盤部長 西倉鉄也君  
市街地整備部長 鈴木昭利君  
市街地建築部長 久保田浩二君  
都営住宅経営部長 上野雄一君  
企画担当部長 福田至君  
連絡調整担当部長 黒川亨君  
景観・プロジェクト担当部長 小野幹雄君  
まちづくり推進担当部長 佐藤匡君  
住宅政策担当部長 加藤永君  
民間住宅施策推進担当部長 山崎弘人君  
地下鉄改革担当部長 牧野和宏君  
航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 山下幸俊君  
防災都市づくり担当部長 佐藤伸朗君  
多摩ニュータウン事業担当部長 太田誠一君  
耐震化推進担当部長 佐藤千佳君  
経営改革担当部長 桜井政人君  
再編利活用推進担当部長建設推進担当部長兼務 小野寺弘樹君  
営繕担当部長 妹尾高行君

本日の会議に付した事件

●都市整備局関係

●第一回定例会提出予定案件について（説明）

- ・平成二十六年東京都一般会計予算中、歳出、繰越明許費、債務負担行為 都市整備局所管分
- ・平成二十六年東京都都営住宅等事業会計予算
- ・平成二十六年東京都都営住宅等保証金会計予算
- ・平成二十六年東京都都市開発資金会計予算
- ・平成二十六年東京都臨海都市基盤整備事業会計予算
- ・平成二十六年東京都都市再開発事業会計予算
- ・平成二十五年東京都一般会計補正予算（第三号）中、歳出 都市整備局所管分
- ・東京都土地利用審査会条例の一部を改正する条例
- ・東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例の一部を改正する条例
- ・東京都営住宅条例の一部を改正する条例
- ・東京都福祉住宅条例の一部を改正する条例
- ・都営住宅二十五H一〇六東（江東区辰巳一丁目）工事請負契約

●請願陳情の審査

- ①二五第四五号の二 都市計画道路補助第二九号線の事業化中止と道路計画中心の防災計画見直しに関する請願
- ②二五第九五号

③二五第九六号 「(仮称) 江東区豊洲五丁目計画」建設に関する陳情

④二五第九九号 都市開発公開空地における地域のにぎわいを向上させる活動に関する陳情

⑤二五第一〇〇号 世田谷区二子玉川東地区市街地再開発第二期事業の超高層ビル建設の中断に関する陳情

●報告事項(説明・質疑)

・第二百五回東京都都市計画審議会付議予定案件について

**石川委員** 同じく福生都市計画事業羽村駅西口土地区画整理事業の事業計画変更に伴う意見書の審査について、お伺いいたします。

本事業は、JR青梅線羽村駅を中心として、良好な環境を創出し、秩序あるまちづくりを進めるために、土地区画整理手法を導入するために、平成十年三月二十日に都市計画決定を行ったところでございます。そして、平成十四年三月十八日に事業計画案の縦覧を始めました。

ですから、都市計画決定から十五年以上、あるいはまた事業計画案の縦覧から十年ということで、大変な時間を経過しているわけでございますけれども、この十年間の経緯について、まずお伺いをするものであります。

**鈴木市街地整備部長** 羽村駅西口地区土地区画整理事業の当初事業計画案の縦覧以降の経緯でございますが、平成十四年三月の縦覧において約一万一千通に上る意見書が提出され、同年十二月の都市計画審議会において、事業の実施に当たっては、関係住民にさらに十分説明を行い、円滑な施行を図ることの付帯意見を付して不採択となり、平成十五年四月に事業計画を決定してございます。

事業計画の決定以降、事業主体の羽村市は、土地区画整理事業に関する説明会や意見交換会をたびたび開催しており、平成十六年三月には土地区画整理審議会を設置し、換地設計に関する審議を重ねてきております。

さらに平成二十年二月には、換地の位置、形状等に関する権利者のご意向を把握することを目的として、第一次換地設計案を発表し、要望書の受け付けを行っております。

その後、権利者のご要望を考慮した第二次換地設計案を発表し、意見書を受け付け、さらに個別調整を重ねるとともに、土地区画整理審議会での審議を経て、平成二十五年八月に換地設計を決定しております。

この換地設計の決定に伴い、道路や公園など、公共施設の位置、形状が変更となることから、平成二十五年十一月に事業計画変更案の縦覧を行うに至ったものでございます。

**石川委員** 本事業は、平成十四年三月十八日から平成十四年三月三十一日までの事業計画の縦覧の際、一万一千三百通の意見書があり、そのうち約九割は賛成の意見ということでございました。そして、平成十五年、羽村駅西口土地区画整理事業の事業計画を決定しております。

そして、第一次換地設計案を発表し、第二次換地案、修正案の発表、平成二十五年五月十七日に第二次換地設計案再修正案の発表、換地設計の決定に至り、事業計画変更案の縦覧の際、意見書数九百十二通、五百三十九名、うち口頭陳述申立者三百五十名となったわけでございますが、この間かなり丁寧な対応をしてきているというふうに思っておりますが、残念ながら円滑な施行を図るに至っておりません。どこにその理由があるのか、お伺いをするものであります。

**鈴木市街地整備部長** これまでの間、羽村市は土地区画整理事業の説明会を二十一回開催しまして、二度にわたり換地設計案を発表するなど、説明や手続を丁寧にいき、権利者の皆様の合意形成を図ってきたことから、結果として、当初事業計画縦覧から換地設計の決定まで時間を要しているものと考えてございます。

今回の事業計画変更案の縦覧に際しましても、いまだ反対の意見書が提出されておまして、これら提出された意見書の内容や今後実施する口頭陳述の結果について、都市計画審議会に付議し、事業計画変更案に反映させるか否かについてご審査いただくこととなります。

その結果を踏まえて、羽村市が反対者の皆様についても、今後賛同を得ながら、さらなる事業推進を図っていくことが必要であると都は認識してございます。

**石川委員** 今回の意見書九百十二通、五百三十九名や口頭陳述三百五十名が予定をされているということでございますけれども、この意見をどのように反映することを考えておられますか、そしてそのためにどのぐらいの時間を要するというふうに想定しておりますか、お伺いいたします。

**鈴木市街地整備部長** 公共団体が施行する土地区画整理事業におきましては、土地区画整理法の規定により、事業

計画の決定に際し、事業計画案に意見がある方は、知事に意見書を提出することができるとなっております。また、口頭陳述を希望される方には、行政不服審査法に定めるところによりまして、口頭で意見を述べる機会が与えられております。

提出された意見書とともに、口頭陳述の結果につきましては、それらに対する施行者の見解を付しまして、都市計画審議会において審議されることとなっております。

羽村駅西口土地区画整理事業の場合、今後、都市計画審議会において、これらの意見を採択すべきであるご判断いただいた場合、都知事は羽村市に対し、事業計画について必要な修正を加えることを求め、羽村市は事業計画の修正案を再度縦覧に供することとなります。

一方、採択すべきでないご判断いただいた場合には、その旨を意見書を提出した方に通知しまして、今回縦覧に供した内容で事業計画を決定することとなります。

このように、今後の都市計画審議会によるご判断によって、今後手続に必要な時間は変わることを考えると考えてございます。

## **石川委員**

羽村市は、多摩地域の中でも早期に土地区画整理手法を導入して、整然としたまちづくりを進めてきているわけでありまして、既に都市計画決定から十五年以上が経過をして、一部事業化を図っているわけでありまして、しかしかなりの時間がかかってきております。

特に権利者といいましても、そこにお住まいになっている皆さんにとりましては、時間の経過そのものが大変大きな重荷になっているわけでありまして、こういったことにつきまして、今回の意見書や口頭陳述の内容について、都市計画審議会でも慎重に審議をしていただくことは当然でございますけれども、速やかに事業の推進を図るということも、ぜひ求めていきたいと思っております。

以上で意見といたします。

出席委員 十四名

委員長 斉藤あつし君  
副委員長 神林茂君  
副委員長 大島よしえ君  
理事 加藤雅之君  
理事 秋田一郎君  
理事 立石晴康君  
石川良一君  
白石たみお君  
島崎義司君  
吉倉正美君  
中山信行君  
木村基成君  
北久保眞道君  
尾崎大介君

欠席委員 なし

出席説明員

都市整備局 東京都技監都市整備局長技監兼務 藤井寛行君  
次長総務部長事務取扱 浅川英夫君  
技監 安井順一君  
理事 櫻井務君  
理事 佐野克彦君  
都市づくり政策部長 永島恵子君  
住宅政策推進部長 細淵順一君  
都市基盤部長 西倉鉄也君  
市街地整備部長 鈴木昭利君  
市街地建築部長 久保田浩二君  
都営住宅経営部長 上野雄一君  
企画担当部長 福田至君  
連絡調整担当部長 黒川亨君  
景観・プロジェクト担当部長 小幹雄君  
まちづくり推進担当部長 佐藤匡君  
住宅政策担当部長 加藤永君  
民間住宅施策推進担当部長 山崎弘人君  
地下鉄改革担当部長 牧野和宏君  
航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 山下幸俊君  
防災都市づくり担当部長 佐藤伸朗君  
多摩ニュータウン事業担当部長 太田誠一君  
耐震化推進担当部長 佐藤千佳君  
経営改革担当部長 桜井政人君  
再編利活用推進担当部長建設推進担当部長兼務 小野寺弘樹君  
営繕担当部長 妹尾高行君

本日の会議に付した事件

●都市整備局関係

●予算の調査（質疑）

- ・ 第一号議案 平成二十六年東京都一般会計予算中、歳出、繰越明許費、債務負担行為 都市整備局所管分
- ・ 第十一号議案 平成二十六年東京都都営住宅等事業会計予算
- ・ 第十二号議案 平成二十六年東京都都営住宅等保証金会計予算
- ・ 第十三号議案 平成二十六年東京都都市開発資金会計予算
- ・ 第十六号議案 平成二十六年東京都臨海都市基盤整備事業会計予算
- ・ 第十九号議案 平成二十六年東京都都市再開発事業会計予算
- ・ 第二百二十九号議案 平成二十六年東京都一般会計補正予算（第一号）中、歳出 都市整備局所管分

●付託議案の審査（質疑）

- ・ 第六十号議案 東京都土地利用審査会条例の一部を改正する条例
- ・ 第六十一号議案 東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例の一部を改正する条例
- ・ 第六十二号議案 東京都営住宅条例の一部を改正する条例
- ・ 第六十三号議案 東京都福祉住宅条例の一部を改正する条例

石川委員 東京における航空機能に関する調査、横田基地の軍民共用化について、お伺いいたします。

石原元知事が就任早々、東京の空はGHQ統治下の終戦直後のような状態が続いていると、横田基地の空域の返還と軍民共有化を強く打ち出して、政府も交え、強力に返還と共有化に向けて協議を進めてまいりました。私も、稲城市長当時、石原知事のもと横田基地の民間利用を考える会が設置されまして、米軍の厚生施設であります多摩サービス補助施設が本市にもあるということから、委員としての指名を受けまして、約三年間にわたって議論に参加をさせていただきました。サッカー界からはラモス瑠偉選手や、航空関係の専門家、あるいはまた横田基地周辺の市長なども参加して、多面的な議論が交わされました。

我が国では、ビジネスジェットを受け入れる空港がほとんどないというようなことや、サッカーワールドカップ日韓共同開催のためのチャーターを、横田基地の軍民共用化推進の突破口にして交渉がなされましたが、残念ながら、サッカーワールドカップでの利用は、滑走路の舗装の打ちかえの時期に重なったと、そういう理由でもって実現はしませんでした。しかし、空域については、一部、返還がなされたわけでありまして。

来年度も調査費を計上していますが、二〇二〇年に開催が決定いたしましたオリンピック・パラリンピックに向けて、横田基地の軍民共用化の道を開いていかなければならないと思っております。横田基地は、基地の常駐機だけではなくて、軍人、軍属が本国への移動などに使う旅客用の飛行機も飛来しているというふうに聞いております。

都は、横田基地における離発着の実態をどのように把握しているのか。また、調査の意義についてお伺いいたします。

**山下航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務** 都では、横田基地における離着陸の実態を把握するため、毎年一週間、横田基地に発着する航空機を目視により観測する方法で、航空機の機種や発着回数を調査しております。平成二十五年度の調査では、十一月中旬の七日間に約四百十回の発着が観測され、このうち、輸送機等が約二百五十回、ヘリコプター等が約百六十回でございました。こうした調査結果を基礎資料とし、横田基地の活用に向けた都の取り組みに生かしてまいります。

**石川委員** 横田基地の軍民共用化を進めるためには、地元自治体と騒音問題への対応策も含めて、多摩地域活性化のための総合的なメニューを用意しなければならないというふうに思っております。特に、軍民共用化とはいえ、空港機能を果たすためには、空港ターミナルの建設なども視野に入れていく必要があるのではないかと考えております。今回の調査で、今答弁があった輸送機等は、二百五十回にも及び、軍人、軍属が扱う旅客用のものも含まれているというふうに考えられるわけでありまして。この二百五十回の中にはそういうものも当然含まれているというふうに考えられるわけでありまして、滑走路がどのように使われているのか、今後もしっかりと把握していただきたいと思っております。

続きまして、都市計画道路のあり方検討調査についてお伺いいたします。

東京には、戦後二百八カ所の基地があり、順次返還をされてきましたが、いまだ横田基地を初め八つの米軍基地があり、多摩地域にはそのうち五つが点在し、今も九百三十六ヘクタールという広大な面積となっております。この二百八カ所にも及ぶ基地の存在が、国道等の幹線道路計画を進める上でネックになり、幹線道路の計画化が滞ってきたのではないかとこのふうにも思われます。

そこでお伺いをいたしますが、多摩地域にある一般国道の路線数と国道の延長キロ数、二十三区の国道の路線数と延長キロ数を教えてください。

**西倉都市基盤部長** 平成二十五年四月現在、区部における一般国道の路線数は十七路線であり、延長は約百八十キロメートルでございます。また、多摩地域における一般国道の路線数は五路線であり、延長は約百三十キロメートルでございます。

**石川委員** 多摩地域は、高度経済成長期を中心として急激な市街化が進んで、幹線道路、生活道路を含めて、道路整備が追いつかない状況が続いていたわけでありまして。しかし、それだけではなくて、四百万人を数える人口を擁し、二十三区の一・九倍の面積を持っているわけでありまして、多摩地域に国道は五路線とはいってしましても、メインは二〇号と一六号、二路線でありまして、七十四キロということでございます。これは余りにも貧弱ではないかなというふうに思っているわけでありまして。

ほかに、先ほど話がありましたけれども、滝山街道、吉野街道、青梅街道などが国道として数えられるわけでありまして、これはもう山間部をほとんど走っているわけでありまして、市街地というところではないわけでありまして。その分、都道や市町村道の負担につながってきているわけでありまして。

多摩地域は、幹線となる国道が少ないのではないかなというふうに考えておりますが、都はどのよう



に考えているのか、お伺いするものであります。

**西倉都市基盤部長** 多摩地域の国道ですが、区部と比較いたしますと、箇所数、延長とも少なくなっておりますけれども、道路には、国道のほかにも、都道や市町村道などがございます。幹線道路網を形成する都市計画道路は、国道、都道などの区別にかかわらず、機能的な道路ネットワークを構築するよう、都市計画決定してございます。

**石川委員** 国道が少ない分、都道や市町村道の充実というものが強く求められると、こういうことになるかと思えます。

都市計画道路の第三次事業化計画が平成二十七年に終了することから、平成二十八年度以降の都市計画道路の整備方針として優先して整備すべき路線を、この調査予算の執行に基づいて示していくことになるわけであります。現在の都市計画道路の整備率は、二十三年度末で、二十三区では約六二・四％、千九十九キロ、多摩地域は約五八・二％、八百三十キロメートル、島しょ地域では八六・四％、八キロメートルとなっており、東京都全体では六〇・五％、千九百三十九キロメートルとなっております。まだ計画期間までには時間を残しているわけでありますけれども、平成十八年度当時に想定をした目標整備率に、優先整備路線はどの程度到達しているのか、お伺いをするものであります。

**西倉都市基盤部長** 多摩地域の第三次事業化計画におけます優先整備路線につきましては、平成二十四年度末時点で約四割の箇所事業に着手しております。計画期間は平成二十七年までとなっていることから、今後さらに着手箇所がふえるものと想定されます。

**石川委員** 道路整備が進まない理由は、個別事業ではさまざまな要因があることは想像にかたくないところがございます。平成に入りましてから、土地バブルの崩壊によって土地の価格が下落を始めて一それまでの土地価格が上昇していくという右肩上がりの時代では、価格上昇への期待値も高く、用地買収はなかなか難航をきわめたわけでありますけれども、バブル経済崩壊後、用地買収が比較的やりやすい時代に入ったというふうに、私の経験的にも思っているわけでありますけれども、優先整備路線で事業に着手できないものがあるわけであります。その理由はどんなところにあるのか、お伺いするものであります。

**西倉都市基盤部長** 優先整備路線選定後の事業実施に当たりましては、周辺道路整備との調整や鉄道事業者など関係機関との協議調整に時間を要していることに加えまして、事業に必要な財源や人員の確保などが課題であると認識しております。

**石川委員** 多摩地域における第三次事業化計画の中の優先整備路線の中で、都道であっても市町の施行路線となっているものがあります。具体的には、市町 85、稲城市百村ー稲城市坂浜間、都道多摩三・四・一五号線、鶴川街道でございますけれども、どのような理由で市町の整備路線と位置づけられているのか、お伺いいたします。

**西倉都市基盤部長** 多摩三・四・一五号、通称鶴川街道を含む周辺地域につきましては、平成六年に市施行の稲城市百村土地区画整理事業として事業計画決定しており、当該路線についても、この事業によりまして整備されることとなっております。このことから、第三次事業化計画におきまして、市施行の優先整備路線としたものでございます。

**石川委員** 市町 85 路線の沿道は、一九九三年に市施行の土地区画整理事業の都市計画決定を行いまして、九四年に事業認可を受けましたが、二〇〇八年に土地区画整理事業を断念し、地区計画をかけて個別整備を行うということになりまして、都市計画の変更手続も終了しておりますが、第四次計画では都の施行区間に変更となるのか、そのように考えていいのか、お伺いをするものであります。

**西倉都市基盤部長** 都は現在、第三次事業化計画が平成二十七年度に終了することから、次期事業化計画の策定に向け、渋滞の効果的な解消や高度防災都市の実現、快適な道路空間の確保などの観点から、優先整備路線の選定に向けた検討を進めております。その中で、次期事業化計画で選定された優先整備路線につきましては、あわせて施行者も定めてまいります。

**石川委員** 南多摩尾根幹線は幅員二十五メートルから五十八メートルの路線で、それだけでも広大な土地で、既に東京都が取得しているわけであります。しかし、片側一車線道路が中心で、未着工の道路用地も有効に活用されているというわけではありません。都民の貴重な財産が、現場を見ると野ざらしにされているというふうにいっても過言ではないかと思えます。隣接する神奈川県では圏央道の工事も進んでおりまして、将来的には、相模原市内のJR橋本駅にリアモーターカーが停車をすることにもなり、周辺の幹線道路の整備は喫緊の課題でもあります。

既に用地が確保されている南多摩尾根幹線をしっかりと優先整備路線として位置づけ、道路の持っている多面的特性として、災害時には命の道として活用できるよう、一日も早く整備をされることを望むところでございます。

また、多摩地域は自然景観にすぐれ、大学や多くの研究機関も点在し、人的資源も豊富で、可能性豊かな地域でございます。しかし、地域連携が十分とはいえず、交通網の整備が多摩地域発展の要素として欠かすことができないわけであります。より多くの優先整備路線を選定してほしいというふうを考えておりますけれども、考え方をお伺いいたします。

**西倉都市基盤部長** 都は現在、次期事業化計画の策定に向け、渋滞の効果的な解消や高度防災都市の実現などの視点から検討を進めております。この中で、今後、地元市区や学識経験者の意見も聞きながら、南多摩尾根幹線など多摩地域の未整備の都市計画道路の中から、適切に優先整備路線の選定を行ってまいります。

**石川委員** 次に、昨年の委員会でもお尋ねをいたしましたけれども、高速道路の料金体系についてお伺いいたします。

多摩地域から都心方向に中央自動車道を利用すると、中央自動車道の四百円と首都高速道の九百円の二度も料金が徴収され、利用料が割高であると、多摩地域住民を初め、ほとんどの利用者は感じておるというふうに思います。東京都市長会も、中央自動車道路に接続する首都高速道路四号線は高井戸が終点となっていて、多摩地域から都心に行くためには、中央自動車道料金と首都高速道路料金の合計金額を支払わなければならないことから、料金体系の見直しや会社間乗り継ぎ割引の拡大について、関係機関に働きかけられたい、加えて、料金所付近では、料金を支払うための混雑、渋滞を招き、極めて不合理かつ不便であると、厳しく指摘をし、毎年、都に強く要望しているところでございます。

この問題の解決のためにも、首都圏で一体的に利用しやすい料金体系の構築が必要と考えますが、現在の取り組み状況についてお伺いいたします。

**山下航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務** 中央自動車道を含めた首都圏の高速道路料金につきましては、複数の高速道路会社ごとに料金が設定されていることから、乗り継ぎに伴う割高感がございます。そのため、都はこれまでも、国や高速道路会社等に対して、圏央道の内側のエリアにおいて、環状道路の利用促進や利用者の負担軽減などを考慮した、一体的で利用しやすい料金体系の実現を求めてまいりました。

昨年十二月、国では、新たな高速道路料金に関する基本方針を公表し、首都圏の高速道路料金については、環状道路の整備にあわせてシームレスな料金体系を導入するべく、検討を進めるとしてございます。

今後とも都は、関係自治体と連携しながら、国や高速道路会社に対して、一体的で利用しやすい料金体系が実現するよう求めてまいります。

**石川委員** 国でも、昨年、高速道路料金に関する基本方針を策定して、シームレス、いわゆる継ぎ目のない料金体系の導入の検討に入ったところでございますけれども、ここ数年でE T C利用の車の比率も高まっており、E T Cも活用しながら、中央自動車道が開通して以来の宿願ともいえる利用料金問題解決のために、一日も早い新たな料金体系実現を願ひまして、質問を終わります。

## 出席委員 十四名

委員長 斉藤あつし君  
副委員長 神林茂君  
副委員長 大島よしえ君  
理事 加藤雅之君  
理事 秋田一郎君  
理事 立石晴康君  
石川良一君  
白石たみお君  
島崎義司君  
吉倉正美君  
中山信行君  
木村基成君  
北久保眞道君  
尾崎大介君

欠席委員 なし

## 出席説明員

都市整備局 東京都技監都市整備局長技監兼務 藤井寛行君  
次長総務部長事務取扱 浅川英夫君  
技監 安井順一君  
理事 櫻井務君  
理事 佐野克彦君

## 本日の会議に付した事件

## ●予算の調査（意見開陳）

- ・第一号議案 平成二十六年東京一般会計予算中、歳出、繰越明許費、債務負担行為 都市整備委員会所管分
- ・第十一号議案 平成二十六年東京都都営住宅等事業会計予算
- ・第十二号議案 平成二十六年東京都都営住宅等保証金会計予算
- ・第十三号議案 平成二十六年東京都市開発資金会計予算
- ・第十六号議案 平成二十六年東京臨海都市基盤整備事業会計予算
- ・第十九号議案 平成二十六年東京都市再開発事業会計予算
- ・第二百二十九号議案 平成二十六年東京一般会計補正予算（第一号）中、歳出 都市整備委員会所管分

## ●付託議案の審査（決定）

- ・第六十号議案 東京都土地利用審査会条例の一部を改正する条例
- ・第六十一号議案 東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例の一部を改正する条例
- ・第六十二号議案 東京都営住宅条例の一部を改正する条例
- ・第六十三号議案 東京都福祉住宅条例の一部を改正する条例

## ●請願陳情の継続審査について

## ●特定事件の継続調査について

**石川委員** 私は、都議会結いと維新を代表して、当委員会に調査を依頼された平成二十六年予算にかかわる議案について、意見を開陳いたします。

舛添知事におかれましては、施政方針の中で、福祉、医療の充実と、都民の生命、財産を守るための防災力の強化と、二〇二〇年のオリンピック・パラリンピックの成功を、簡明に、また高らかに宣言されました。そして、オリンピック・パラリンピック開催まで、あと六年半ほどであり、その実現のために多くの困難も予想されますが、私どもも目標を共有するものであり、ともに汗をかいていく所存であります。

特に、首都直下型地震は、この三十年のうち七〇%の確率で起こるといわれており、防災上の対応は、区市町村と緊急かつ緊密な連携が求められています。

舛添知事の本格予算は、平成二十七年度ということになりますが、追加された七十七億円の予算は、舛添知事の政策の方向性が色濃く示されているといえるでしょう。

まず新たな長期計画の策定予算によって、都議会を初め都政にかかわる専門家や現場の多くの声など衆知を集め、より多くの都民の声を反映した本格的な長期計画の策定が望まれます。

また、知事自身の公約でもある保育サービスを必要とする待機児八千人をゼロにするための東京子育て応援ファンドの創設、多様な保育サービス主体の参入促進等に予算配分されていることは評価できると思っております。

また、道路の無電柱化、バリアフリー化は、防災という意味でも景観形成という意味でも重要と思っています。また、快適な自転車走行空間の確保に向けた調査検討予算、自転車レーンの整備、自転車シェアリング普及促進は、自転車を都民の交通手段として、より積極的に位置づけようとする試みであり、エコロジーとウェルネスという視点からも、世界標準を目指す第一歩として期待するものであります。

また、外国人おもてなし語学ボランティア育成事業は、参加型のオリンピックを目指す上でも意味があり、また、観光立国日本の促進にも寄与するものと思われまます。また、官民連携エネファンドの創設、次世代エネルギー水素社会の実現に向けた調査検討は、再生可能エネルギー社会を実現していく上でも意義があると考えております。

平成二十六年度一般会計予算は、前年比六・四％増で、六兆六千六百六十七億円となり、都税収入も九・一％の大幅な増となっており、久々の積極型の予算となりました。都の財政運営にとって重要課題である国から都に対する地方法人特別税や法人住民税の一部国税化は、地方分権にも逆行する行為であり、看過することはできません。

以上、総括的な意見を述べ、都市整備局にかかわる事項について申し上げます。

一、首都高速道路と中央自動車道が、二度の料金徴収をしていることに伴う利用者の負担を軽減するためにも、シームレスな料金体系を早期に実現すること。

一、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて、騒音対策はもちろんのこと、地元自治体の総合的な振興策を提示しながら、横田基地の利用実態を把握し軍民共用化のための滑走路の活用につなげていくこと。

一、羽田空港の海外からのエアラインの受け入れ強化と、成田空港を結ぶ交通アクセスの整備を図ること。

一、鉄道利用者の安全確保のため、駅のホームドアや柵の設置をさらに促進すること。

一、多摩ニュータウンの住宅の建てかえを諏訪二丁目に続き推進し、保育サービスや高齢者の医療や介護サービス事業が可能になる取り組みを継続すること。また、ソーラー発電等のエネルギー政策もしっかりと取り組むこと。

一、東京オリンピック・パラリンピック開催を控え、無電柱化により美しい景観を形成し、緑や水を大切にす東京を構築する取り組みを着実に推進すること。

一、土地区画整理事業や再開発事業は、地権者も減歩等負担を強いられ、しかも長い時間権利制約を受けることから、さまざまな都市整備事業の中でも優先して事業推進のため措置を図ること。

一、木密地域不燃化プロジェクトについては、住民合意を推進するためにも、高齢者世帯などは、きめの細かい支援を行い、早期事業の完成を目指すこと。

一、サービスつき高齢者住宅は、昨年末までで七千三百余り供給されているが、まだ不足している。同時に、供給に当たっては、地元自治体と介護保険料の急増につながらないように、地域バランス等について協議すること。

一、都営住宅等の空き家の活用については、医療や介護等の地域福祉のための活用ができるよう柔軟に対応すること。

一、都市計画道路の第四次事業化計画策定に当たっては、既に用地が確保されている南多摩尾根幹線を優先整備路線として選択し、あわせて多摩地域全体の整備率の向上を図ること。

以上でございます。

## 出席委員 十三名

委員長 斉藤あつし君  
副委員長 神林茂君  
副委員長 大島よしえ君  
理事 加藤雅之君  
理事 秋田一郎君  
石川良一君  
白石たみお君  
島崎義司君  
吉倉正美君  
中山信行君  
木村基成君  
北久保眞道君  
尾崎大介君  
欠席委員 なし

## 出席説明員

都市整備局 東京都技監都市整備局長技監兼務 藤井寛行君  
次長 浅川英夫君  
技監 安井順一君  
理事 櫻井務君  
理事 佐野克彦君  
総務部長 細湊順一君  
都市づくり政策部長 永島恵子君  
住宅政策推進部長 今村保雄君  
都市基盤部長 西倉鉄也君  
市街地整備部長 鈴木昭利君  
市街地建築部長 久保田浩二君  
都営住宅経営部長 上野雄一君  
企画担当部長 福田至君  
連絡調整担当部長 黒川亨君  
景観・プロジェクト担当部長 小野幹雄君  
まちづくり推進担当部長 佐藤匡君  
住宅政策担当部長 加藤永君  
民間住宅施策推進担当部長 山崎弘人君  
地下鉄改革担当部長 牧野和宏君  
航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 山下幸俊君  
防災都市づくり担当部長 佐藤伸朗君  
多摩ニュータウン事業担当部長 太田誠一君  
耐震化推進担当部長 佐藤千佳君  
経営改革担当部長 臼井郁夫君  
再編利活用推進担当部長建設推進担当部長兼務 五嶋智洋君  
営繕担当部長 青柳一彦君

## 本日の会議に付した事件

- 都市整備局関係
- 第二回定例会提出予定案件について（説明）
  - ・東京都営住宅条例の一部を改正する条例
  - ・東京都福祉住宅条例の一部を改正する条例
- 陳情の審査
  - ①二六第四号
  - ②二六第五号  
(仮称) 江東区東陽二丁目計画に関する陳情
  - ③二六第六号 「(仮称) 江東区東陽二丁目計画」における南陽幼稚園の日影問題に関する陳情
  - ④二六第一一号
  - ⑤二六第一二号
  - ⑥二六第一三号
  - ⑦二六第一四号
  - ⑧二六第一五号
  - ⑨二六第一六号
- 都立祖師谷公園計画を見直し、安心・安全な街づくりを検討することに関する陳情

## ●報告事項（説明・質疑）

- ・平成二十五年度東京都一般会計予算の繰越しについて
- ・平成二十五年度東京都都営住宅等事業会計予算の繰越しについて
- ・平成二十五年度東京都臨海都市基盤整備事業会計予算の繰越しについて
- ・平成二十五年度東京都都市再開事業会計予算の繰越しについて
- ・第二百六回東京都都市計画審議会付議予定案件について

**石川委員** 北小岩一丁目東部土地区画整理事業についてお伺いをいたします。

江戸川区は、荒川や江戸川の大河川と東京湾に囲まれ、七割がゼロメートル地帯である地勢から、水害との闘いの歴史がありました。

大正六年の高潮では二百四十人の命が奪われ、戦後のカスリーン、キティ台風では、区の大半が水没する大きな被害を受けました。その後の治水事業により、近年は大きな水害に見舞われることはなくなりました。

しかし、昨今は、地球温暖化の影響によると思える異常気象が頻発し、これまでの予測をはるかに超える風水害が発生しており、こうした洪水や高潮への対策とともに、河口低地部においては、特に今後三十年間に七〇%の確率で発生するといわれている首都直下型地震の大震災への備えも重要となっております。

そんなこともあって、江戸川区ではスーパー堤防事業の必要性について、学識経験者及び国、都の河川行政関係者等とともに取りまとめた整備方針を、江戸川区都市計画審議会から江戸川区スーパー堤防整備方針として答申を得、計画化を図ってきました。江戸川区は、長い年月かけて沿線住民の理解と協力を得ながら、スーパー堤防整備に取り組む努力をしてきたわけであります。

北小岩一丁目東部地区は江戸川沿いの密集市街地であり、狹隘道路が多く、消防車の進入や災害時の避難路を確保するという課題もあり、区画整理によって、安全・安心なまちづくりを進めていくことを目的に、平成二十一年十一月に土地区画整理事業の都市計画決定がなされ、平成二十三年五月に事業決定がなされました。

その後、平成二十五年五月に関東地方整備局と江戸川区との間でスーパー堤防整備の基本協定が結ばれ、土地区画整理事業の中で高規格堤防事業を進めるための協議が始まりました。そして、事業計画案の変更の手続に入っているわけでありますけれども、大変時間がたっているわけでありますけれども、もっと早い段階から土地区画整理事業の中でスーパー堤防事業に取り組む協議ができなかったのか、まず、この辺の事情をお伺いをいたします。

**鈴木市街地整備部長** 江戸川区は、平成十八年以降、土地区画整理事業と高規格堤防整備事業の共同事業化に向けまして調整を行い、平成二十一年十一月に土地区画整理事業の都市計画決定に至り、平成二十二年五月には事業計画案の縦覧を行うなど、平成二十三年度での事業計画決定を目指しておりました。

しかし、平成二十二年十月に行われました国の行政刷新会議の事業仕分けにおきまして、高規格堤防整備事業が事業としては一旦廃止されましたため、江戸川区は平成二十三年五月に、盛り土を含めた土地区画整理事業の事業計画決定を行い、事業を開始いたしました。

一方、一旦廃止された高規格堤防整備事業につきましては、その後、国が見直しを行いまして、平成二十三年十二月に今後の整備区間を公表いたしました。この整備区間に北小岩一丁目地区が位置づけられたことを受けまして、江戸川区と国は、速やかに区画整理と高規格堤防の共同事業の基本協定を締結しており、都としましては、江戸川区が当該事業に対しての最善の努力をしてきたと認識してございます。

**石川委員** 平成二十三年八月、国土交通省は政府の事業仕分け等の結果を受けて、高規格堤防整備の抜本的見直しを発表しております。それによりますと、昨今の厳しい財政状況の中、事業仕分けにおいて、スーパー堤防事業は完成までに多くの費用と時間を要する等の指摘を受けて、平成二十四年度概算要求までに事業スキームの抜本的見直しを行い、平成二十四年度予算に反映をすることといたしました。

そして、首都圏及び近畿圏の人口、資産の集積している地域を防護するために、全て高規格堤防により整備するというこれまでの考え方を抜本的に見直すと。それは、越水にも耐えられる高規格堤防は、人命を守るということを最重視し、整備区間を、人口が集中した区域で、堤防が決壊すると甚大な人的

被害が発生する可能性が高い区間に大幅に絞り込んで整備することとしました。

その他の区間については、越水には耐えられないものの、浸水、侵食等に対応し得る堤防強化対策を積極的に実施することにより、早期に地域の安全度の向上を図ることとしております。

そして、高規格堤防整備手法の見直しによるコストの縮減等や、まちづくりサイドにインセンティブを与える手法として、土地の有効利用と高度化などを活用して整備することや、河川整備計画に位置づけて計画的に実施し、社会経済情勢等の変化に応じた整備区間の適切な見直しを行うとしております。

こうした見直しに合わせて、北小岩一丁目東部土地区画整理事業でのスーパー堤防事業の必要性を検証したときに、この基準をクリアしているのか、改めてご確認をさせていただきたいと思っております。

**鈴木市街地整備部長** 高規格堤防整備事業につきましては、先ほどもご答弁申し上げましたとおり、平成二十二年十月の事業仕分け後、国が設置した学識者から成る検討会の中で、高規格堤防整備の抜本的見直しが行われました。

委員のご質問にございます見直しの基準につきましては、この検討会の取りまとめを受けまして、平成二十三年十二月に国土交通省が公表いたしました平成二十四年度水管理・国土保全局関係予算決定概要の中で、委員も先ほどご紹介していただきましたけれども、高規格堤防につきましては、人命を守るということを最重視し、そのために必要な区間として、人口が集中した区域で、堤防が決壊すると甚大な人的被害が発生する可能性が高い区間につきまして整備するとの方針が示され、従来の区間約八百七十三キロメートルから、今後の区間約百二十キロメートルへ大幅に絞り込まれました。

北小岩一丁目地区は、こうした方針に合致いたしますことから、高規格堤防整備の見直し後の整備区間に位置づけられたものでございます。

**石川委員** ただいまのご説明のとおり、北小岩一丁目は、スーパー堤防を含めて土地区画整理事業として整備することは当然のことだというふうに思っております。

一方、私が住んでおります稲城市では、大丸北土地区画整理事業と河川沿いの北緑地公園の整備事業とを一体的に、スーパー堤防事業として約千メートルにわたって実施いたしました。スーパー堤防整備事業は平成五年度に着手し、平成十六年度に完成をしています。公園から河川敷、水辺へとオープンスペースが連続する広々とした開放的な公園になっております。特に、堤防には桜を植えることができるようになり、新しい桜の名所として生まれ変わってきております。

また、平成四年度から進められている市施行の矢野口駅周辺土地区画整理事業は、スーパー堤防事業をあわせて進めてまいりました。平成十一年度から平成十八年度までに、A、B工区三百八十メートルが完成しております。スーパー堤防と一体化したことによりまして、土地区画整理事業だけでは改善できなかった浸水危険度の高い低地部についても、安全なまちを実現することができました。

しかし、スーパー堤防事業の稲城市の区域は事業仕分けで廃止になったことによりまして、最後のC工区が残されましたが、稲城市は単独でもスーパー堤防事業を進めることとしております。それは、補助金を失い、その分を市が負担してでも、それに見合う事業効果があると確信しているからであります。

稲城市の場合でも、現場を見てもらえれば、スーパー堤防事業の必要性は一目瞭然といえます。東京都としても、区市町村の事業の現場をしっかりと見てもらい、特に継続して進められている事業は、その必要性を国に要請し、必要な財源措置を図ることを強く要望させていただきたいと思っております。

以上でございます。