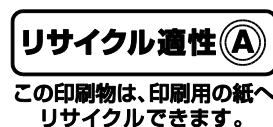


令和3年第三回都議会定例会

文 書 質 問 趣 意 書

提出者 漢 人 あきこ



質 問 事 項

- 一 都市計画道路小金井3・4・1号線及び小金井3・4・11号線について
- 二 ゼロエミッション東京戦略2020 Update & Reportについて
- 三 新型コロナウイルス感染症対策について
- 四 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の検証について
- 五 区市町村立小中学校出席簿の混合名簿の実施について
- 六 練馬城址公園整備について
- 七 西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の連続立体交差事業について

一 都市計画道路小金井3・4・1号線及び小金井3・4・11号線について

2016年3月に「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」が取りまとめられてから5年が経過しました。同方針の計画期間2025年度までの半ばを過ぎたこととなります。この第四次事業化計画において優先整備路線に指定された小金井3・4・1号線及び小金井3・4・11号線（以下「2路線」）は国分寺崖線（はげ）と野川を縦断及び横断する道路であり、小金井市のとても貴重で大切な自然環境を大きく損なうことになる計画です。

多くの市民にとって、この選定は寝耳に水の衝撃でした。選定にあたってのパブリックコメントでは、2,111件の意見が提出され、内2,041件97%が反対意見でした。

都はこの間、「意見交換会」「市民説明会」「オープンハウス」「環境概況調査」などを実施してきましたが、市民の理解は進んでいません。

2019年12月小金井市長選では、「市民の望まない都市計画道路は作らせない」を公約した西岡市長が大差で再選されました。「都市計画道路反対」を掲げた他候補とあわせると70%の得票率です。市長は就任以来、都知事あての2回の要望書および市議会答弁などにおいて、「3・4・1号線については見直しを求め、3・4・11号線については、環境への影響や地元理解の状況から現時点での事業化に同意できない」「地元の市長が了解していない事業化はできない」と表明しています。

2020年3月に市が実施した「市民アンケート」では、半数以上が計画を知らなかったと答え、知っている人の70%近くが環境への影響を危惧していました。現在、改定作業が行われている「都市計画マスタープラン」の今年3月の「中間報告案」へのパブリックコメントでも、2路線については最もたくさんの意見が寄せられ、その95%（242件）が2路線に対し中

止、見直しでした。

市議会は、この5年間に計画の見直しを求める意見書を9本可決し都に提出しています。

そして7月都議選において、1人区の小金井市選挙区で、「“はけ”と野川を壊す都市計画道路はいらない」をメインに掲げた漢人あきこが過半数の市議会議員の支援も受けて、「2路線整備推進」の現職をダブルスコアで破り、当選しました。

このような小金井の「民意」を重く受け止め、2路線の整備計画を見直すことを求めて、以下、質問します。

1 今後のスケジュール

ア 2路線について、それぞれの想定されている今後のスケジュールを示してください。特に3・4・11号線については環境概況調査の実施・結果の公開・検証に関するスケジュールも合わせてお示してください。

イ 都議会における建設局の答弁によると、3・4・1号線については引き続き意見交換を継続とする一方で、3・4・11号線については「自然環境や景観に配慮しながら道路構造等の検討を進める」とし、設計作業の精度・深度を上げていく意向を表明しています。2路線について異なる対応を取るようになった根拠は何ですか。

ウ 小池知事は2016年都知事選で市民団体の公開アンケートへの回答のなかで、「知事に就任させていただきましたら、実際に巡視し、小金井市、小金井市議会、地域住民の皆様とも対話し、優先整備路線に位置付けることが不適切だと判断される場合には、必要に応じ、見直しを進めていきたいと考えております」などと述べています。いまだに実行されていない現地視察の今後の予定を含む、現時点でのこの回答

内容についての認識を伺います。

2 第四次事業化計画・優先整備路線について

ア 指定された優先整備路線のうち、現時点までに事業認可となった23区と市部の路線数を示してください。また、この進捗状況についての評価を伺います。

イ 2020年5月の副知事4名連名による「新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえた当面の都政の運営について（依命通達）」では、都市計画道路事業も含め、「直ちに取り組む優先度が低いと考えられる事業のうち、未着手、未発注、一時停止が可能な事業は原則延期または中止すること」としています。この検討は行われましたか。検討の結果、該当した優先整備路線はありますか。

3 2路線の優先整備路線の選定について

ア 選定の前に行われた東京都と小金井市との協議の経過と内容を示してください。

イ 選定にあたってのパブリックコメントで反対が多数であったにもかかわらず、選定見直しとならなかった理由と、どこでどのように検討が行われたかを示してください。

ウ 選定の理由について、都は次のように答弁しています。

「小金井3・4・1号線については、ハケの道など、周辺的生活道路に通過交通が侵入しており、地域の安全性の向上を図るため、優先整備路線に選定しました。また、小金井3・4・11号線については、小金井街道や新小金井街道等で渋滞が発生しているとともに、広域避難場所である武蔵野公園などへの避難路も十分に確保されていないことから、交通の分散による自動車交通の円滑化や広域避難場所へのアクセス向上を図るため、優先整備路線に選定しました」（2016.6上田令子議員文書質

問)

- a 3・4・1号線について、周辺の生活道路に通過交通車両が侵入している実態について調査検証は行われたのですか。いつ、だれが行ったのですか。
- b 3・4・11号線の選定理由となった小金井街道・新小金井街道の渋滞状況について示してください。その渋滞は交通量自体が過大であることから生じたものか、あるいは交差点の構造等の局所課題が原因で発生しているものか、都の認識を示してください。
- c 「広域避難場所である武蔵野公園などへの避難路も十分に確保されていない」とのことですが、3・4・11号線が開通することによる広域避難場所へのアクセス向上効果をどのように想定しているか示してください。

4 2路線と「国分寺崖線（はけ）」の保全

国分寺崖線は「東京における自然の保護と回復に関する条例」に基づく国分寺崖線緑地保全地域として指定され、東京都景観計画においては国分寺崖線景観基本軸として定められています。また、東京都では国の自然再生推進法に基づき、2006年からの10年間、野川第一・第二調節池地区自然再生事業として田んぼの整備などに取り組んでおり、市民参加の場にもなっています。さらに、今回の道路計画上には、東京都公園整備事業として土地を買い取り、公園用地として整備した場所も含まれています。小金井市でも、緑の基本計画で国分寺崖線を緑地保全地区としており、環境基本計画では地下水・湧水生態系の保全、並びに都市計画マスタープランや第4次小金井市基本構想・前期基本計画にも、野川やはけの保全・野川調節池周辺の自然再生事業の推進を明記しています。

都市計画決定がなされた60年前とは、この一帯の自然環境・景観の重

要性は大きく変わっています。

ア 選定前に小金井市と、2路線による国分寺崖線と野川周辺の自然環境への影響についての協議は行われましたか。

イ 選定にあたって、環境局との事前協議は行われましたか。

ウ 東京都は2019年12月に「ゼロエミッション東京戦略」、今年3月には「ゼロエミッション東京戦略2020 Update & Report」を策定し、緑地保全、生物多様性の重要さも強調しています。国分寺崖線の保全の重要性は、第4次優先整備路線の選定時と比べてもさらに増しています。2路線による環境や生物多様性への影響を回避すべきではないですか。

5 3・4・11号線に関する「意見交換会」について

ア 公募市民による3回の意見交換会が行われましたが、小金井市長は「東京都と地元市民の方々とは、まだ具体的な意見交換会や説明会は、実態として全く行われておらず、まだ入口の段階でストップしている状況」（2019.9.24予算特別委員会）との認識を示しています。また、意見交換会は「環境や景観への配慮について、意見交換することが目的」とされています。意見交換会の評価とその目的の達成状況をどのようにお考えですか。

イ 意見交換会が中断してから2年7か月、オープンハウスから1年6か月、東京都と市民の意見交換は行われていません。これまで以上にていねいで内実が伴う意見交換の場が必要です。いつ、どのような形で行いますか。そのやり方も含め、市民と相談することを検討しませんか。

ウ 意見交換会では、選定の是非の協議のために都市整備局の出席が求められています。都市整備局も出席する意見交換会を開催しませんか。

6 3・4・11号線の「環境概況調査」と「道路概略検討」について

ア 環境概況調査等の全体像と結果の公開方法を示してください。

イ 環境概況調査等の結果の検証・評価はだれがどのように行うのですか。

ウ 小金井市長は市議会で次のように答弁しています。市による検証、分析にむけて環境概況調査等の結果のデータや資料の提供など全面的に協力しますか。

「環境への配慮についてでございますが、小金井市としても、今後、東京都から示される様々な技術的な方策などについては、市としてもそれを受け止めて、市としても検証していく必要はあろうかと考えております。小金井市の貴重な自然の豊かな場所であるということに鑑みれば、環境への配慮は、従来から私も申し上げてまいりましたように、地元への配慮の中の、非常に有力な住民の理解、合意と環境への配慮というのは大きな要素でございますので、この環境への配慮についての考え方は、市としてもしっかりと分析などしていく必要はあると考えております。」(2019.9.24予算特別委員会)

エ 「道路概略検討」では「橋梁案」「掘割案」「トンネル案」が検討され、「橋梁案」をベストとして報告されています。オープンハウスでも「橋梁案」の模型が展示されました。調査結果を受けて行うのは「橋梁案」の補正ですか。道路概略検討からの構造形式の再選考ですか。

7 小金井市「都市計画マスタープラン」の改定について

ア 今回の改定で、2路線の位置づけを変更することは、小金井市の判断で可能ですか。

イ 国分寺市の都市計画マスタープランでは、3・4・1号線の国分寺

部分について、「武蔵国分寺跡等の歴史文化資源や崖線の緑が集積するエリアを通る都市計画道路については、まちづくり資源への影響を考慮し、廃止も含めたあり方を検討する必要があります」としてはいますが、これは東京都との協議を経たものですか。

8 地元市議会からの意見書について

小金井市議会は2016年の選定から今年3月の改選を挟んで現在までに、以下の9本の意見書を提出しています。これらをどのように受け止め、対応してきたのですか。具体的にお示しください。

- ・都市計画道路「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」の計画の見直しを求める意見書（2016.3.28）
- ・都市計画道路「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」の計画について見直しと誠意ある対応を求める意見書（2017.9.25）
- ・都市計画道路「小金井3・4・1号線」「小金井3・4・11号線外」の整備計画の見直しと意見交換会の在り方の改善を求める意見書（2017.12.20）
- ・都市計画道路「小金井3・4・1号線」及び「小金井3・4・11号線外」の計画見直し、並びに「小金井3・4・11号線外」の整備の是非について協議できる場の設定を求める意見書（2018.3.28）
- ・「小金井都市計画道路3・4・11号線」に関する意見交換会の継続を求める意見書（2019.3.4）
- ・小金井都市計画道路3・4・11号線外に関するオープンハウスでのアンケート及び意見交換の内容を全て公開し、道路整備の必要性について話し合う場の設定を求める意見書（2020.3.24）
- ・小金井都市計画道路3・4・11号線外の環境概況調査の中止と長期的視点で2路線の見直しを求める意見書（2020.9.25）

- ・小金井都市計画道路 3・4・11号線外の地質調査の中止と長期的視点で2路線の見直しを求める意見書（2020.12.21）
- ・「小金井3・4・11だより」の問題点に関する意見書（2021.4.17）

9 地元首長の意向について

ア 小金井市長は市議会において次のように発言しています。地元首長の了解は事業化の前提であり、地元自治体との調整がつかない限り事業を進めることはないと理解してよいですか。

「肝心の、この3・4・11号線について私が申し上げたことに対する見解ですが、現時点では賛同できる状況ではないという認識をお伝えしていますが、やはり、地元の市長としてそういう認識があるならば、東京都は事業化はできないと私は信じています」「私としては、東京都と地元市との関係で申し上げれば、地元の市長としていろいろなものを判断して、東京都と調整がつかない状況については、強引に進めることはあり得ないし、それは許されないことではないかということをお知らせしております」（2019.9.24予算特別委員会）

イ 小金井市長は2020年2月のオープンハウス後に行われた市の「市民アンケート」を受けて、2回目の都知事への要望書を提出しました。要望書では、「アンケート結果では（略）国分寺崖線、景観への影響に対する多くの市民の懸念等が示され」「2路線についても知らない市民が半数以上いることがわかりました」とし、あらためて「3・4・11号線につきましては、建設の是非も含め、市民の理解の進展が十分であるとは言えない状況であり、現時点では事業化に賛同しかねます」としています。この指摘への見解をお示してください。

ウ 小金井市長が都知事あての2回の要望書および市議会答弁などで示してきた意思表示を受けて伺います。

- a 3・4・1号線の「一定区間での路線変更等」を検討する用意はありますか。
- b 3・4・11号線について、配慮すべき環境上の課題としてどのようなものを想定していますか。

二 ゼロエミッション東京戦略 2020 Update & Reportについて

1 石炭火力の削減目標について

東京都のエネルギー消費は、2000年比で約25%（2019年）も減少しています。しかし残念ながら、温室効果ガス排出量は約0.2%の減少にとどまっています。事業概要では、その原因を「電力のCO₂排出係数が大幅に増加したため」としています。つまり火力発電の増加、とりわけ石炭火力の増加が排出係数の悪化の最大の要因です。

国際社会は脱石炭を加速させています。国連は1.5℃目標のために、先進国に対して2030年の石炭火力廃止を求めています。ベルギー、スウェーデン、オーストリアなどではすでに廃止、フランスは2022年、イギリスは2024年、イタリアは2025年、カナダ、ニュージーランド、オランダ、フィンランド、ギリシャなども2030年の廃止を目標に掲げています。また、今年4月のG7では、「石炭火力が気温上昇の最大の原因」だと確認し、「2030年代の電力システムの脱炭素化にコミットする」、すなわち「責任をもって約束する」とコミュニケで合意しました。

しかし、政府は2030年の電源構成の19%を石炭火力とする方針です。しかも石炭火力の廃止の目標時期を打ち出さないだけでなく、カーボンニュートラルと言いつつ、2050年においても火力発電を維持する方針です。

また、東京電力の現在の電源構成は石炭火力が20%ですが、石炭火力

削減の方針や目標もありません。東京電力と中部電力の合併会社である J E R A は、稼働すれば40年以上、つまり2060年以降まで使用できる新規石炭火力を横須賀に建設中です。

政府や東京電力の姿勢のままでは、排出係数の大幅な低下は見込めず、2030年にエネルギー消費を2000年比で半減しても、C O 2 排出量の半減は見込めないと危惧せざるをえません。エネルギー消費を削減させても、温室効果ガス排出量は減少しなかったという2000～2020年の教訓から学ぶべきではないでしょうか。同じ過ちを繰り返してはなりません。

東京都は、「脱炭素社会の実現には国の役割が決定的に重要」とし、「2030年における電力の再生可能エネルギーの割合を飛躍的に高めていくことを改めて強く求めます」と表明しています。しかし、残念ながら石炭火力の早期廃止を求める表明はありません。

以上の現状把握を踏まえて、都の姿勢を伺います。

ア 東京都として、政府に石炭火力の早期廃止を求める意志はありますか。

イ 東京電力に対して、大口株主としての立場を発揮し、石炭火力の早期廃止の株主提案をする意志はありますか。

2 2030年の部門別の温室効果ガス削減目標について

東京都の環境基本計画では、2030年に温室効果ガスを2000年比で30%削減を目標とし、業務部門で20%、家庭部門で20%、運輸部門で60%削減の目標を掲げています。2019年には、運輸部門は約47%減、業務部門は約16%増、家庭部門は約26%増です。また代替フロンは2000年比で7倍に増え、運輸部門の約6割にも相当します。

ゼロエミッション東京戦略2020アップデート版では、2030年に温室効果ガスを2000年比で50%削減へと目標を大幅に引き上げました。それを

踏まえるならば、各部門の削減目標も、さらに大幅に引き上げる必要があります。

以上の現状と今後の方向性を踏まえ、質問します。

ア 引き上げる目標値はいつまでに決める予定ですか。

イ 業務部門と家庭部門は、2019年比で50%以上の削減が求められると思いますが、いかがですか。

ウ 代替フロンは、2030年に2019年比で約60%の削減が求められると思いますが、いかがですか。

3 Z E Vの2030年目標について

ゼロエミッション東京戦略では、2050年の100% Z E V化を掲げ、2030年に「乗用車の新車販売台数に占めるZ E Vの割合を50%」にする目標が設定されています。また、東京都環境白書2020では、2021年のZ E Vの新車販売比率の目標を15%以上とされていましたが、都内の乗用車のZ E V販売比率は、2015～2019年の平均は約1.7%、2019年は2.1%にすぎません。このままでは2030年の50%目標の実現可能性は極めて厳しいと言わざるをえません。

そのうえで以下について伺います。

ア 2020年の乗用車の新車販売台数に占めるZ E Vの割合は何%ですか。

イ Z E Vの新車販売台数の比率引き上げが進まない理由はどこにあると考えていますか。

三 新型コロナウイルス感染症対策について

新型コロナウイルス感染症は、第5波の爆発的な感染拡大と深刻な医療崩壊の危機こそ何とか脱しつつあるものの、避けがたいとされる第6波への備えも含め、なお最大の注視と警戒心をもって臨むべき状況にあります。

加えて、この2年近くにわたる困難と混乱を振り返るとき、東京の感染症医療と新型インフルエンザ等の感染症対策を中長期的な視点で検証、総括することが求められています。そうした問題意識に立って、以下、質問します。

1 新型コロナ感染者の入院・療養について

ア 宿泊療養施設の確保・利用状況、ならびにその運営に当たる看護職確保の実績を、派遣委託ならびに会計年度任用の別に示してください。

イ 都ならびに都内各自治体、医師会による自宅療養者に対する医療支援の取り組み状況を示してください。

2 医療計画上の位置づけと取り組みについて

ア 東京都は2013年、新型インフルエンザ等対策行動計画（以下、『行動計画』）を策定し、新型コロナ感染症に対する対策もこの『行動計画』をもとにして展開されてきたと承知しています。『行動計画』に示された医療提供体制について新型コロナ感染症への対応においても適切に実施されたか、お答えください。

イ 2013年に改定された前・東京都保健医療計画、2018年改定の現行の保健医療計画では、『行動計画』を受けてどのような対策が盛り込まれたか、示してください。

ウ 今年7月、東京都は保健医療計画の中間見直しを行いました。新型コロナ感染症の経験とそれを踏まえた対策という点での改定の趣旨と概要を示してください。

エ 保健医療計画は5疾病5事業を政策医療の柱としてきましたが、ここに感染症医療が盛り込まれなかった理由を示してください。また、重点的に取り組むべき課題とすべきだったと考えますが、いかがでしょうか。

3 感染症予防体制の要としての保健所について

- ア 新型コロナウイルス感染症に対する保健所の体制強化にむけた都の支援が十分であったのか、自治体との連携という点も含め総括的な認識を示してください。
- イ 2013年以降、都保健所の感染症対応に当たる保健師数の推移を示してください。
- ウ 1975年の地方自治法改正を受けて23区では保健所がすべての区に移管される一方、多摩地域では17カ所あった保健所が12か所に統合再編され、さらにその後、2004年の再編で7か所（うち2か所は市設置）にまで減らされました。この転換は、主として「感染症医療を担う東京都と保健所ならびに保健所設置自治体の連携のあり方」「保健所非設置自治体における都保健所と各自治体との連携のあり方」という課題を生みましたが、新型コロナウイルス感染症を経験した今、多摩地域の保健所設置のあり方について課題の認識を示してください。
- エ 保健センターも含めれば、都における地域保健行政の基盤施設は数的には増大してきましたが、感染症対応はあくまで保健所の業務であり、保健所の再編・削減の結果、多摩部における感染症対策が施設、機能、地域との連携という面で後退してきたことを否定することはできません。保健所とその感染症対応機能の拡充が急務です。国の定める『地域保健対策の推進に関する基本的な指針』では、「人口二十万以上の市は、保健所政令市への移行を検討すること」を求めています。すでに府中、調布、西東京の3市は人口20万人を超えていますが、これらの市における保健所設置にたいする都の考え方を伺います。
- オ 二次医療圏ごとに再編成するにあたって、都と多摩地域の市町村が共同で設置した「多摩地域保健サービス検討会」は、その最終報告で

再編を是としつつも「都・市町村間の連携・支援策を構築する」ことを求めるとともに、例えば、「圏域の状況に応じて分室的機能を存置する」ことなど、地域特性を勘案した措置を講ずる必要があるとしています。直ちに保健所設置を検討することが困難な比較的小規模の自治体においても、感染症対応が可能な分室的機能の整備は十分に検討に値すると考えますがいかがですか。

四 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の検証について

1 組織委員会文書の保管・承継について

ア 東京都は2020年、オリパラ組織委員会の文書の保管・承継に関する条例を議員提案で制定し、「組織委に対し、文書の保管・承継に関して必要な指導・調整を行う」ことを都の責務と規定しています。この場合に都による「指導・調整」の対象となる文書とは具体的にどのような文書を指すのですか。

イ 上記の都条例において、文書の保管・承継に関して、組織委の責務が努力義務に、都の責務が指導・調整に留まることによって、承継される時点で組織委に都合の悪い文書は残らない可能性があるとの指摘がされています。かつて長野冬季五輪において、会計帳簿が焼却されるという事件が起きましたが、今回、重要な文書が組織委の独断で破棄されることはシステムとしてあり得ないと都として保証できますか。現状では不十分であり、至急、具体的な措置をとる必要があると考えますが、いかがですか。

2 支出の公開と検証について

各競技が原則無観客となりチケット収入（900億円）の大部分が消失したことによって、不足する財源をだれが穴埋めするかが今後の焦点と

なると言われています。オリパラ予算 1 兆 6,440 億円のうち、組織委が民間などから調達する資金 7,210 億円については、支出が適正かどうかについての検証は組織委に任されています。しかし、都民が負担を求められる可能性もあることを考慮すると、支出の詳細についても組織委に公開させ、都として開かれた検証を行うべきと考えますがいかがですか。

3 学校連携観戦について

ア 東京都はオリンピックの連携観戦の中止を決定しましたが、パラリンピックの連携観戦への参加の可否については区市町村の判断に委ね、中止を行いませんでした。それはなぜですか。

イ パラリンピックの連携観戦は「教育的価値が高い」と言われて実施されました。オリンピックと比較して「教育的価値が高い」と判断された理由はなんですか。

ウ 障がい者理解として考えた場合、パラリンピック観戦が特に教育的価値が高いとは言えません。逆に、がんばることのできない障がい者は捨て置かれる危険性が高く、一方的な障がい者理解を押し付けることにはなると思いますが、いかがですか。

エ 障がい者理解を進める教育とは、日常的に分け隔てすることではなく、日常的に共に生きるあり方を作っていくことで初めて大きな意味を持ってくるのではないのでしょうか。いかがですか。

オ 最終的に新宿区、渋谷区、杉並区、八王子市の 4 区市が連携観戦を実施したと聞いています。実施した学校ではかなりの混乱が発生したと聞いています。具体的にどのような混乱があったのですか。

カ ほとんどの市区町村がとりやめ、かつ実施した区市でもかなりの混乱をきたしてまで連携観戦を強行したことは失敗として総括すべきと思いますが、いかがですか。

キ コロナ感染状況が改善されていないなかで連携観戦を強行したことは、子どもたちの生命を危険にさらしたことになり、その責任は大変大きいと考えます。その責任をどのように取るのか伺います。

4 交通規制の告知について

オリンピックのはるか前の6月から警察による交通規制が行われました。その理由は何ですか。また、交通規制の告知をネットや車を中心に実施し、歩行者へのチラシ配布やポスティング、地域交番等での告知をしなかった理由を示してください。

5 「テロ対策」について

「テロ対策」と称して、国立競技場駅のエレベーター・エスカレーターが長期間、使用停止状態にされました。なぜそれが「テロ対策」になるのか説明してください。この措置は「バリアフリー」の観点から間違っていたのではないのでしょうか。所見を伺います。

6 警備に使用された技術・機材について

ア 警視庁がイスラエルの軍需技術を活用した生体認証能力のあるカメラを搭載したバルーンをオリパラ警備に使用しました。生体認証技術は今回、具体的に使用されたのですか。使用された場合、取得されたデータの取り扱いは今後どのようなになるのですか。また、今回使用されなかった場合、今後の使用は検討されるのですか。

イ 上記に関して、東京都個人情報保護に関する条例との関係はどのようなになりますか。条例に抵触している可能性はないのですか。

ウ 顔認証を利用するには、顔データベースが必須ですが、このデータベースは具体的にどのようなものですか。

エ 当該機器の購入経費、入札か随意かの購入手続き、業者などについて具体的に示してください。

オ 今回のオリパラ警備に導入されたすべての監視機材・技術について、その詳細（経費、入札か随意かの購入手続き、業者など）を示してください。

7 警備費用について

バッハ会長をはじめとする、I O C（国際オリンピック委員会）、I P C（国際パラリンピック委員会）関係者の警備に要した経費を、内訳も含めて具体的に明らかにしてください。

五 区市町村立小中学校出席簿の混合名簿の実施について

ジェンダーギャップ指数世界156カ国120位、G 7 最下位という日本の現状を変えていくためには学校教育の場からのジェンダー平等意識の醸成は必須です。また、「東京都オリンピック憲章にうたわれる人権尊重の理念の実現を目指す条例」では、多様な性の理解の推進が掲げられました。ジェンダー平等で多様な性自認を尊重する学校のために「混合名簿」の完全実施が急がれます。

この度、都内全区市町村立小中学校の出席簿の「混合名簿」実施に関する調査を行いました。

その結果、混合名簿を実施しているのは、小学校は全1,267校中1,183校（93.4%）、中学校は603校中372校（61.7%）でした。実施していない学校では、ほぼすべて「男子が先」の「男女別名簿」を使用しています。

混合名簿を使用していない理由としては、「男女別の授業や行事がある」「事務処理の効率化」などがあがっています。しかし、すでに9割の小学校、6割の中学校での使用実績もあり、いずれも混合名簿を使用しない積極的な理由にはなりません。

1985年のナイロビでの第3回世界女性会議で、学校で男女別名簿を使っ

ているのは参加18カ国中、日本とインドのみと分かり、男女混合名簿導入の動きが始まりました。その後、1999年に男女共同参画社会基本法が制定され全国的に男女混合名簿への移行が進みました。東京都も2002年の男女平等参画のための東京都行動計画で「混合名簿の導入の推進」を定め、「男女混合名簿の実施率は年々上昇しており、2004年度では小学校が81.6%、中学校が42.9%」と報告されてきました。ところが、同じく2004年、東京都教育委員会は「『男らしさ』や『女らしさ』をすべて否定するような誤った考え方としての『ジェンダーフリー』に基づく男女混合名簿を作成することはあってはならない」と、各区市町村教育委員会教育長等に通知し、その後の行動計画からも男女混合名簿は削除され、以後、実施状況の調査も行われていません。

今回の調査で、2015年以降、15自治体が新たに実施していることがわかりました。また、今後の予定について「来年度以降実施予定」「全校に実施を指導」「検討中」と回答した学校を含めると、実施校は小学校96.1%、中学校81.8%となります。

ジェンダー平等で多様な性自認を尊重する教育現場とするために、区市町村立小中学校の出席簿が速やかに混合名簿100%となることを求めて、以下、質問します。

1 学校での男女平等を実現するために

2002年の男女平等参画のための東京都行動計画では、「第3章 男女平等参画を推進する社会づくり」の「学校での男女平等」の事業として「混合名簿の導入の推進」をあげ、「出席簿において男女に順序をつけるような取扱いをしないため、都立学校において、混合名簿の全校実施を推進する／公立小・中学校については、区市町村教育委員会と連携の上、全校での導入に向け、理解を求めていく」と記載されてきました。

また、計画の進捗状況の指針として実施状況を「年々上昇」と評価しています。2004年時点の実施率は小学校81.6%、中学校42.9%でした。行動計画での掲載がなくなってからも各学校の判断で導入が図られ、今回の調査では小学校93.4%、中学校61.7%と上昇していますが、完全実施とはなっていません。同じ都内の区市町村立校に通いながら、「出席簿において男女に順序をつけるような取扱い」が改善されない環境に置かれてきた子どもたちが多くいるということです。

男女平等参画を推進するための学校での男女平等を実現するために、速やかな「全校での導入」に向けて取り組むべきだと思いますが、いかがですか。

2 性自認に関して困難を抱える児童・生徒の人権尊重のために

2018年10月制定の「東京都オリンピック憲章にうたわれる人権尊重の理念の実現を目指す条例」に掲げる多様な性の理解の推進の観点からも、多様な性自認に配慮し尊重する「混合名簿」への転換が急がれるのではないのでしょうか。

条例に基づいて定めた「東京都性自認及び性的指向に関する基本計画」では、「児童・生徒に対しては、(略) 様々な機会・場面において、性自認及び性的指向に関して困難を抱える児童・生徒へ適切な配慮を行っています」「行政手続等における性別欄の記載のうち、特別な理由の無いものについては削除」などの記載もあります。

混合名簿は性自認に関して困難を抱える児童・生徒への適切な配慮として求められるものと考えますが、いかがですか。

六 練馬城址公園整備について

2020年6月12日、都知事は、西武鉄道株式会社、ワーナーブラザーズジ

ジャパン合同会社などの責任者とともに『都市計画練馬城址公園の整備にかかる覚書』（以下、『覚書』）を交わしました。この『覚書』に基づいて、西武鉄道等の事業者は練馬城址公園計画地のほぼ北半分において、ハリー・ポッターの「スタジオツアー施設等」の整備に着手、現在も工事が続いています。他方、都立公園として整備することとなった区域に関しては、公園の設計整備などを西武鉄道に委ねる協定等が相次いで交わされてきています。この『覚書』ならびに協定等について、以下、質問します。

1 2020年6月の『覚書』について

ア 『覚書』に関する協議は、いつから、だれが、どのような場で進めてきたのですか。協議の経過と内容を知りうる立場にいた東京都の幹部職員はだれですか。また、スタジオツアー施設計画について、東京都が西武鉄道から最初に情報提供を受けたのはいつですか。以上3点、お答えください。

イ 東京都は2011年に策定した『都市計画公園・緑地の整備方針』において、旧としまえん全域を10年以内に事業化すべき優先整備区域に指定していたところ、公園整備区域自体を縮小し民間事業者による開発と長期の営業を認める方針に転じた理由は何でしょうか。それは、西武鉄道あるいは他の事業者からの要望、提案を受けたものか、あるいは都自身の発意と提案によるものでしょうか。

ウ 『覚書』の締結にあたって、都として旧としまえん区域の避難場所としての取り扱い、ならびに避難有効面積確保の見通しについての具体的な検討、確認は行われたのでしょうか。行われたとしたら、その内容をお示しくください。

エ 『覚書』の締結にあたって、スタジオツアー施設が当該地の用途地域上、適法な用途に当たるかどうか、都としてどのような認識を持っ

ていましたか。また、スタジオツアー施設の建築基準法上の用途を「博物館その他これに類するもの」とすることについて、都の建築主事は何らかの照会、相談を受けた事実がありますか。受けたとしたら、どのような対応をしたかもお示してください。

オ 『覚書』によれば、添付の図面によってスタジオツアー施設等の位置を「特定」とされていますが、実際にはこの添付図上に表示されたエリアは境界があいまいであるだけでなく、実際にその後、スタジオツアー施設用地として設定された開発区域はこの添付図で図示された区域よりもはるかに広大なエリアを占有するものとなっています。『覚書』は実際の開発エリアを想定して交わされたものでしょうか。添付図の範囲を明らかに超えた開発行為は、『覚書』に反するものではないでしょうか。

カ 『覚書』の協議と並行して、都は『都市計画公園・緑地の整備方針』の改定作業を進めてきました。2月に示された同方針の「案」においては、旧としまえん全域が優先整備区域に指定されていましたが、その後、『覚書』によって旧としまえんの半分近いエリアで30年間にわたって公園の整備が行われなかったこととなりました。『都市計画公園・緑地の整備方針』は、パブリックコメントなどの手続きを経て、最終的には『覚書』締結後の7月に決定・公表されています。なぜ『覚書』の内容を優先整備区域の設定に反映させなかったのですか。『覚書』を交わしたにもかかわらず、旧としまえん全域を優先整備区域に残した理由をお答えください。

2 西武鉄道株式会社との協定等について

ア 2021年7月、東京都と西武鉄道は『練馬城址公園事業に関する施行協定書』等（以下、協定等）を取り交わし、この協定等に基づき、西

武鉄道と土地の貸借契約を交わすとされています。この貸借契約は協定に定める公園整備工事区域以外も対象としたものでしょうか。また、この貸借は無償と考えてよいでしょうか。

イ 協定等に基づいて西武鉄道が解体・整備等を行うのは2022（令和4）年度までで、それ以降の公園整備は都が事業主体となって行うと理解してよいでしょうか。また、協定等に基づいて西武鉄道が実施する既存施設等の解体撤去は協定に定める公園整備工事区域以外も対象にしたものでしょうか。同様に、公園の設計・整備はどの範囲を対象にしたものかお示してください。

ウ 施行協定書では西武鉄道に解体・整備等を委託するとし、2か年にわたる委託費用の総額を定めることとしています。この総額をお示してください。

エ 西武鉄道を特命で委託事業の事業者として定めるこの施行協定書は、随意契約を制限した地方自治法・同施行令に反していないでしょうか。また、2か年にわたる支出を約束しているにもかかわらず、債務負担行為の設定もしていないようですが、これは地方自治法に基づく財政管理の原則にもとるものではないでしょうか。

オ 協定等によれば、売札所など一部の施設を除いて、旧としまえんの施設等は土地の貸借契約に伴って都の管理下に移り、都の責任において解体撤去されることとなっています。プールならびにいわゆる古城について、都としてはこれらも解体撤去する方針であるか、解体撤去することが必要と判断しているとしたらその根拠を示してください。

練馬城址公園の整備事業については、広域防災拠点としてのその重要性や旧としまえんの機能・魅力の継承といった点で、『覚書』とその締結に至る経緯に対して様々な疑問が出されてきました。都として、公正で透明

性の高い事業執行を図るとともに、地元自治体や住民をはじめとした関係者に対し十分な説明と合意形成の努力を尽くすよう求めます。

七 西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の連続立体交差事業について

西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の連続立体交差事業については、この間、「高架」方式を前提として都市計画決定の手続きが進められてきました。しかし、連立事業の早期実現を求める点では、地元練馬区・練馬区議会ならびに関係する住民の間でもおおむね共通の認識がある一方で、「高架」方式については地域住民、とりわけ新たに都市計画の適用を受けることになる多数の権利者から強い疑問が出され、前期都議会においても権利者の署名多数を添えた陳情が出されたと承知しています。

当該陳情は都議会議員の任期満了に伴い廃案となりましたが、その後も「高架」方式に対して十分な理解と合意が得られたとはとても言えない状況があります。このまま「高架」方式を強行しようとするれば、地域に禍根を残すだけでなく連立事業の早期推進さえ危うくしかねないと危惧します。

以上のような問題意識の上で、当該連立事業の構造形式に関連して、以下、質問します。

1 上石神井車庫東側への拡張に関連して

新たに鉄道敷地に編入される車庫東側の住民からは、東側への拡張は連立事業に不可欠なのか、駅を西側に移動することで拡張を回避することはできないかという疑問が強く出されてきました。まず、これについてお聞きします。

ア 上石神井駅の位置を動かさない理由は外環の2・交通広場であると都は説明していますが、それ以外に駅位置の移動の支障となるものはありますか。また、地下方式を採った場合には駅位置の移動は可能で

あると考えてよいでしょうか。可能でないとしたらその理由もお示しください。

イ 片開き分岐器の使用を前提とした技術基準は、法定の基準か、それとも、鉄道事業者の任意の裁量による基準であるか、お答えください。また、今回の連立事業において、この新たな技術基準への移行が法的に不可欠であることの根拠を示してください。

ウ 比較設計協議時点の連立事業全体で新たに都市計画事業施行者が取得する鉄道用地の面積、都市計画事業施行者が取得した鉄道用地に対応して生じた残存土地の面積は概算でどのくらいになりますか。これらの土地に関する所有権、利活用の権利についての考え方を、事業費の負担区分との関連も含め、示してください。また、公共事業として更新を行うことで生ずる車庫南側の広大な空地はなぜ西武鉄道の所有地となるのか、またこの土地の開発利益はすべて西武鉄道に帰属するのか、お答えください。

エ 分岐方式の更新も含めた留置施設・機能等の充実のための経費、検車設備・車両洗浄設備等、連立事業後は必要とされていない既存施設の解体・除却などの経費、東側の用地補償等の経費、さらには鉄道用地から外れる南側の部分の除却・整地にかかる経費はすべて「鉄道側増強費（従前の施設面積を上回る施設を建設する費用）」及び「鉄道側増加費（従前の機能又は品質を上回る施設とするための費用等）」のいずれにも該当しないのでしょうか。都の認識をお答えください。

2 構造形式の検討経過について

当該連立事業の構造形式の検討に関して、お聞きします。

ア 構造形式の検討を行ったのは、『西武新宿線（井荻～東伏見駅付近）連続立体交差事業調査報告書』（2016年3月）においてであると

理解してよいですか。

イ 同調査において、構造形式の検討の前提条件のなかで地下方式は「単線シールド」方式を採用するとしています。が、「複線」ではなく「単線」とした理由は何でしょうか。複線もしくは単線のどちらの工法を採用するかについて、別途、検討を行った経緯はありますか。あるとしたらその検討の経過と内容を示してください。

ウ 同調査においては用地取得にかかる期間を高架方式の場合に5年、地下方式の場合は4年と想定していますが、その根拠を示してください。比較対象とされたと言われる西武鉄道池袋線の立体交差事業（練馬高野台駅～大泉学園駅）では、68件3,800㎡の用地取得に4～5年を要していますが、単純計算で面積にして10倍、件数で4倍近くになる本区間の用地取得をほぼ同期間で終わられると判断した根拠を明示してください。

エ 説明会質疑概要（令和2年10月）Q9.の「用地取得の対象となる件数」とは何ですか。都市計画区域に含まれる画地の数、区域にかかる建物の数等々、明確な定義を示してください。また、その数はいつの時点で、どのようにして算出されたのでしょうか。用地取得の対象となるとされる建物のうち、分譲された共同住宅は何棟、何室分あるか、あわせてお示してください。

オ 連続立体交差事業において「高架」方式か「地下」方式のいずれを採用するかは、本来なら東京都環境影響評価条例本則に定める計画段階環境影響評価の対象として比較検討されるべきものですが、都は、同条例附則において、都が民間事業者などと連携して行う事業については計画段階環境影響評価に関する規定は「適用しない」と定めていることを根拠に、連立事業における計画段階環境影響評価を拒み続け

ています。しかし、当該附則はあくまで条例制定時の経過措置として定められたものであり、すでに制定から20年近くが経過する中で附則をそのまま放置することは許されません。連立事業における環境影響評価の経過措置を見直すべきと考えますが、いかがでしょうか。

連続立体交差事業は、旧建設省と運輸省の時代からの長い歴史の中で、一貫して「道路事業」として位置づけられてきました。しかし、地域環境の改善、まちづくりへの貢献など、とりわけ都市部における連立事業はきわめて多岐にわたる意義と役割を持つものとなっており、それにふさわしい幅広い事業の評価と検証が求められる時代になっています。西武新宿線当該区間の立体交差事業についても、構造形式の選定にさかのぼっての再検討とていねいな住民合意の努力を強く求めます。

令和 3 年 第三回 都議会 定例会

漢人あきこ議員の文書質問に対する答弁書

質 問 事 項

一 都市計画道路小金井3・4・1号線及び小金井3・4・11号線について

1 今後のスケジュールについて

ア 2路線について、それぞれの想定されている今後のスケジュールを伺う。特に3・4・11号線については環境概況調査の実施・結果の公開・検証に関するスケジュールも合わせて伺う。

回 答

小金井3・4・1号線及び小金井3・4・11号線は、広域避難場所へのアクセス向上や生活道路への通過交通抑制による地域の安全性向上などに資する重要な路線であり、小金井3・4・1号線の小金井3・4・11号線付近から新小金井街道までの区間と、小金井3・4・11号線の東八道路から連雀通りまでの区間は、第四次事業化計画の優先整備路線に位置付けられています。

小金井3・4・1号線の整備については、延長も長く、国分寺崖線を斜めに横断するなど、道路構造等の検討に当たって、課題も多いことから、今後、現地の地形の状況や自然環境等の調査などを行っていきます。

また、小金井3・4・11号線の整備については、今後、環境概況調査等の結果を取りまとめ、必要な保全対策の検討を実施するとともに、自然環境や景観に配慮しながら道路構造等の検討を進めていきます。

質 問 事 項

一の1のイ 都議会における建設局の答弁によると、3・4・1号線につ

いては引き続き意見交換を継続するとする一方で、3・4・11号線については「自然環境や景観に配慮しながら道路構造等の検討を進める」とし、設計作業の精度・深度を上げていく意向を表明している。2路線について異なる対応を取ることもなった根拠について伺う。

回 答

小金井3・4・1号線の整備については、延長も長く、国分寺崖線を斜めに横断するなど、道路構造等の検討に当たって、課題も多いことから、今後、現地の地形の状況や自然環境等の調査などを行っていきます。

また、小金井3・4・11号線の整備については、今後、環境概況調査等の結果を取りまとめ、必要な保全対策の検討を実施するとともに、自然環境や景観に配慮しながら道路構造等の検討を進めていきます。

質 問 事 項

一の1のウ 知事は2016年都知事選で市民団体の公開アンケートへの回答のなかで、「知事に就任させていただきましたら、実際に巡視し、小金井市、小金井市議会、地域住民の皆様とも対話し、優先整備路線に位置付けることが不適切だと判断される場合には、必要に応じ、見直しを進めていきたいと考えております」などと述べている。いまだに実行されていない現地視察の今後の予定を含む、現時点でのこの回答内容についての認識を伺う。

回 答

小金井3・4・1号線及び小金井3・4・11号線は、広域避難場所への

アクセス向上や地域の安全性向上などに資する重要な路線です。

あわせて、環境に配慮することも重要であり、現地の地形状況や景観を踏まえた検討が必要です。

この道路整備に当たっては、様々な意見等が寄せられていることから、オープンハウスを開催するなど、多くの方々の意見を聞きながら丁寧な対応と周知をすることとしています。

また、知事の現場視察については、状況を踏まえて判断することとしています。

質 問 事 項

一の２ 第四次事業化計画・優先整備路線について

ア 指定された優先整備路線のうち、現時点までに事業認可となった23区と市部の路線数を伺う。また、この進捗状況についての評価を伺う。

回 答

第四次事業化計画の優先整備路線のうち、令和3年9月末時点で事業認可された路線数は区部で52路線、市町部で35路線となっています。

各事業者において、適切に都市計画道路の整備が進められており、計画期間は令和7年度までとなっていることから、更に着手箇所が増えるものと考えられます。

質 問 事 項

一の2のイ 2020年5月の副知事連名による「新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえた当面の都政の運営について（依命通達）」では、都市計画道路事業も含め、「直ちに取り組む優先度が低いと考えられる事業のうち、未着手、未発注、一時停止が可能な事業は原則延期または中止すること」としているが、この検討は行われたのか。検討の結果、該当した優先整備路線はあるか伺う。

回 答

優先整備路線は、東京が目指すべき将来像の実現に向け、都市の活力や防災性の強化、安全で快適な都市空間の創出などの観点から重要性、緊急性が高い路線として選定しています。

そのため、優先整備路線については、新型コロナウイルス感染症対策に対応できる体制を確保しつつ、関係機関と連携し、地域住民に丁寧な説明を行いながら取り組んでいます。

質 問 事 項

一の3 2路線の優先整備路線の選定について

ア 選定の前に行われた東京都と小金井市との協議の経過と内容について伺う。

回 答

「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」は、東京都と特別区及び26市2町で、策定検討会議などを通して調査検討を進め、共同で策定しています。

また、優先整備路線についても、策定検討会議の場などで、小金井市を含む区市町と意見交換を行いながら選定しています。

質 問 事 項

一の3のイ 選定にあたってのパブリックコメントで反対が多数であったにもかかわらず、選定見直しとならなかった理由と、どこでどのように検討が行われたか、伺う。

回 答

整備方針（案）に対するパブリックコメントでいただいた御意見等に対する考え方や対応については、平成28年3月にパブリックコメントの結果の概要として公表しています。

この中で2路線については、国分寺崖線や野川自然再生事業との関係など、自然環境や景観に対する影響を懸念する御意見などをいただいております、現地の地形や自然環境などを踏まえ、事業化に向けて適切に取り組んでいくとの考え方を示しています。

こうしたプロセスも含め、整備方針（第四次事業化計画）は、東京都と特別区及び地元小金井市を含む26市2町で、策定検討会議などを通して調査検討を進め、共同で策定しています。

質 問 事 項

一の3のウ 選定の理由について

a 3・4・1号線について、周辺の生活道路に通過交通車両

が侵入している実態について調査検証は行われたのか。いつ、だれが行ったのか伺う。

回 答

連雀通りと東八道路との間では、東西方向の都市計画道路が十分整備されていないことから、連雀通りと小金井街道との交差点などで渋滞が発生しており、はけの道など、周辺の道路に交通が侵入することにより、地域を安心して歩くことができない状況となっています。

こうした状況認識も踏まえ、整備方針（第四次事業化計画）は、東京都と特別区及び地元小金井市を含む26市2町で、策定検討会議などを通して調査検討を進め、共同で策定しています。

質 問 事 項

一の3のウのb 3・4・11号線の選定理由となった小金井街道・新小金井街道の渋滞状況について伺う。その渋滞は交通量自体が過大であることから生じたものか、あるいは交差点の構造等の局所課題が原因で発生しているものか、都の認識を伺う。

回 答

都内の混雑時平均旅行速度は全国平均に比べ著しく低い状況で、特に渋滞の著しい箇所として、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会により主要渋滞箇所が433か所指定されています。

このうち、小金井街道の前原交番前交差点から北側の小平市境に至る範囲では、3か所の交差点が主要渋滞箇所に指定されているとともに、交差

点が連担するなど、連続して速度低下が確認される区間となっています。

こうした渋滞を早期に解消していくため、主要渋滞箇所を含む区間について、その周辺の都市計画道路を整備することにより、渋滞緩和に寄与することが期待される路線の範囲を優先整備路線として選定しています。

質 問 事 項

一の3のウのc 「広域避難場所である武蔵野公園などへの避難路も十分に確保されていない」とのことだが、3・4・11号線が開通することによる広域避難場所へのアクセス向上効果をどのように想定しているか伺う。

回 答

各区市町では、広域避難場所のほかに一時避難場所や一定の期間、生活場所として利用する避難所の指定がなされており、小金井市では武蔵野公園が広域避難場所の一つに指定されています。

災害時には、こうした避難場所に速やかに安全に避難できることや、救援物資が確実に届けられることが重要であることから、避難場所にアクセスする道路を早急に整備していく必要があります。

質 問 事 項

一の4 2路線と「国分寺崖線（はけ）」の保全

ア 国分寺崖線は「東京における自然の保護と回復に関する条例」に基づく国分寺崖線緑地保全地域として指定され、東京都景観計

画においては国分寺崖線景観基本軸として定められているが、選定前に小金井市と、2路線による国分寺崖線と野川周辺の自然環境への影響についての協議は行われたか伺う。

回 答

整備方針（第四次事業化計画）は、東京都と特別区及び26市2町で、策定検討会議などを通して調査検討を進め、共同で策定しています。

また、優先整備路線についても、策定検討会議の場などで、小金井市を含む区市町と意見交換を行いながら選定しています。

2路線については、事業段階において、周辺の自然環境などに配慮し、整備形態等について適切に対応していくことを前提に、優先整備路線として選定しています。

質 問 事 項

一の4のイ 選定にあたって、環境局との事前協議は行われたか伺う。

回 答

2路線については、事業段階において、周辺の自然環境などに配慮し、整備形態等について適切に対応していくことを前提に、優先整備路線として選定しています。

「東京における自然の保護と回復に関する条例」に係る所管部署との協議等については、事業段階において、必要に応じて適切に実施していくこととなります。

質 問 事 項

一の4のウ 国分寺崖線の保全の重要性は、第4次優先整備路線の選定時と比べてもさらに増している。2路線による環境や生物多様性への影響を回避すべきではないか、伺う。

回 答

都市計画道路は、交通、物流機能の向上により、経済活動や日々の生活を支え、災害時には救急救援活動を担う重要な都市基盤であることから、着実に整備していくことが必要であり、2路線については、事業段階において、周辺の自然環境などに配慮し、整備形態等について適切に対応していくことを前提に、優先整備路線として選定しています。

質 問 事 項

一の5 3・4・11号線に関する「意見交換会」について

ア 公募市民による3回の意見交換会が行われたが、小金井市長は「東京都と地元市民の方々とは、まだ具体的な意見交換会や説明会は、実態として全く行われておらず、まだ入口の段階でストップしている状況」との認識を示している。また、意見交換会は「環境や景観への配慮について、意見交換することが目的」とされているが、意見交換会の評価とその目的の達成状況について伺う。

回 答

小金井3・4・11号線の整備に当たり、平成29年度及び平成30年度に実施した意見交換会や説明会においては、直接、意見を伺うことができなかった参加者の方が多数いました。

また、「整備に当たって、環境等への配慮などについて、小金井市内にお住まいの方々の意見を伺いながら検討を進める」ことを目的とした意見交換も実施できなかったと認識しています。

このため、令和元年度からは、より多くの方々から広く意見、質問等を伺うことができるオープンハウス形式に変更しています。

質 問 事 項

一の5のイ 意見交換会が中断してから2年7か月、オープンハウスから1年6か月、東京都と市民の意見交換は行われていない。これまで以上にていねいで内実が伴う意見交換の場が必要だが、いつ、どのような形で行うのか。そのやり方も含め、市民と相談することを検討しないのか、伺う。

回 答

小金井3・4・11号線の整備に当たっては、令和元年度から、より多くの方々から広く意見、質問等を伺うことができるオープンハウス形式に変更しています。

また、オープンハウスの一環として会場内に意見交換の場を設けるなど丁寧な対応に努めています。

本区間については、様々な意見等が寄せられていることから、引き続き、オープンハウスを開催するなど、多くの方々の意見を聞きながら丁寧な対

応と周知をしていきます。

質 問 事 項

一の5のウ 意見交換会では、選定の是非の協議のために都市整備局の出席が求められている。都市整備局も出席する意見交換会を開催しないのか伺う。

回 答

小金井3・4・11号線の東八道路から連雀通りまでの区間については、第四次事業化計画の優先整備路線に位置付けられています。

優先整備路線である本区間の整備に当たっては、これまでの経緯を含め、建設局が対応することとしています。

質 問 事 項

一の6 3・4・11号線の「環境概況調査」と「道路概略検討」について
ア 環境概況調査等の全体像と結果の公開方法について伺う。

回 答

環境概況調査、地質調査及び地下水調査は、小金井3・4・11号線における動植物の生息・生育状況、地層及び地下水の現状を把握することを目的に実施する基礎的調査です。環境概況調査の内容は、植物調査として、植物相調査（早春・春・夏・秋季）及び植物群落調査（夏季）、動物調査として、哺乳類調査（春・秋季）、鳥類調査（春・夏・冬季）、両生類・爬

虫類調査（春・夏季）、昆虫類調査（春・夏季）、魚類調査（夏季）及び底生動物調査（夏季）としています。また、調査時期は、秋季調査を令和2年11月、冬季調査を令和3年1月、早春季調査を同年3月、春季調査を同年4月から5月まで、夏季調査を同年7月から8月までとしています。

地質調査及び地下水調査の内容は、9か所における機械ボーリングによる地盤調査、観測井戸設置及び地下水位の観測としています。

また、調査時期は、地質調査が同年2月から3月まで及び同年9月から10月まで、地下水調査が同年11月から令和4年10月までとしています。

環境概況調査等の結果については、「小金井3・4・11だより」等を活用し、順次、その概要を広く市民に周知するなど、適切に対応していきます。

質 問 事 項

一の6のイ 環境概況調査等の結果の検証・評価はだれがどのように行うのか伺う。

回 答

環境概況調査、地質調査及び地下水調査は、小金井3・4・11号線における動植物の生息・生育状況、地層及び地下水の現状を把握することを目的に実施する基礎的調査です。

今後、環境概況調査等の結果を取りまとめ、必要な保全対策の検討を実施するとともに、自然環境や景観に配慮しながら道路構造等の検討を進めていきます。

質 問 事 項

一の 6 のウ 小金井市による検証、分析にむけて環境概況調査等の結果のデータや資料の提供など全面的に協力するか伺う。

回 答

環境概況調査等の結果については、「小金井 3・4・11 だより」等を活用し、順次、その概要を広く市民に周知するなど、適切に対応してまいります。

質 問 事 項

一の 6 のエ 「道路概略検討」では「橋梁案」「掘割案」「トンネル案」が検討され、「橋梁案」をベストとして報告されている。オープンハウスでも「橋梁案」の模型が展示された。調査結果を受けて行うのは「橋梁案」の補正なのか。道路概略検討からの構造形式の再選考なのか伺う。

回 答

道路概略検討は、今後、事業化に向けて、可能と思われる平面線形、縦横断線形、主要構造物の検討を行ったものです。

今後、道路概略検討の成果も踏まえ、環境概況調査等の結果を基に、必要な保全対策の検討を実施するとともに、自然環境や景観に配慮しながら道路構造等の検討を進めてまいります。

質 問 事 項

一の7 小金井市「都市計画マスタープラン」の改定について

ア 今回の改定で、2路線の位置づけを変更することは、小金井市の判断で可能なのか伺う。

回 答

市町村が当該市町村の都市計画マスタープランを定める際は、都市計画法に基づき、都市計画区域マスタープラン等に即して定めるものとされており、小金井市都市計画マスタープランについても、同市において関係法令等に基づき適切に策定されるものと考えます。

なお、東京都の策定した多摩部19都市計画の都市計画区域マスタープランでは、優先整備路線を表示した都市計画道路ネットワーク図を示すとともに、「高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成することで、平時・災害時共に移動の円滑化を図る。」ことなどを方針として定めています。

質 問 事 項

一の7のイ 国分寺市の都市計画マスタープランでは、3・4・1号線の国分寺部分について、「武蔵国分寺跡等の歴史文化資源や崖線の緑が集積するエリアを通る都市計画道路については、まちづくり資源への影響を考慮し、廃止も含めたあり方を検討する必要があります」としているが、これは都との協議を経たものか伺う。

回 答

平成28年に「国分寺市都市計画マスタープラン」を改定する際、国分寺市が都と協議を行っています。

質 問 事 項

一の8 小金井市議会は2016年の選定から今年3月の改選を挟んで現在までに、9本の意見書を提出しているが、これらをどのように受け止め、対応してきたのか。具体的に伺う。

回 答

小金井3・4・11号線については、平成29年11月、平成30年1月及び平成31年2月に、整備に当たっての環境や景観への配慮などについて、意見を伺うことを目的に、沿道の自治会の代表者や公募による市民の皆様と意見交換会を開催し、さらに平成30年3月には、意見交換会の内容を地域の皆様に情報提供することなどを目的に説明会を開催しました。また、令和2年2月には、パネルや模型を展示したオープンハウスを開催し、多くの方々から個別に意見を伺うとともに、会場内において計4回の意見交換の場を設けました。意見交換会及び説明会の議事録や資料、オープンハウスでいただいた意見やそれらに対する東京都の見解などは、ホームページで公開しています。

さらに、現地の状況を把握するための調査を進めるとともに、事業の目的や整備効果等を広く周知するため、令和3年4月には、「小金井3・4・11だより」を小金井市内の全戸に配布しました。

これらの取組は、小金井市からの意見書等も踏まえ実施しており、引き続き、オープンハウスを開催するなど、丁寧な対応と周知をしていきます。

質 問 事 項

一の9 地元首長の意向について

ア 地元首長の了解は事業化の前提であり、地元自治体との調整がつかない限り事業を進めることはないか伺う。

回 答

本事業は都市計画法に基づき、東京都が国土交通大臣から認可を受けて施行することとなっています。

事業化に向けては、引き続き、オープンハウスを開催するなど、多くの方々の意見を聞きながら丁寧な対応と周知をしていきます。

質 問 事 項

一の9のイ 小金井市長は2020年2月のオープンハウス後に行われた市の「市民アンケート」を受けて、2回目の都知事への要望書を提出し、「アンケート結果では国分寺崖線、景観への影響に対する多くの市民の懸念等が示され」「2路線についても知らない市民が半数以上いることがわかりました」とし、あらためて「3・4・11号線につきましては、建設の是非も含め、市民の理解の進展が十分であるとは言えない状況であり、現時点では事業化に賛同しかねます」としている。この指摘への見解を伺う。

回 答

東京都では、小金井市長からの要望書も踏まえ、事業の目的や整備効果等を広く周知するため、令和3年4月に「小金井3・4・11だより」を小金井市内の全戸に配布しました。

引き続き、オープンハウスを開催するなど、多くの方々の意見を聞きながら丁寧な対応と周知をしていきます。

質 問 事 項

一の9のウ 小金井市長の意思表示を受けて

- a 3・4・1号線の「一定区間での路線変更等」を検討する用意はあるか伺う。

回 答

小金井3・4・1号線は、第四次事業化計画の策定に当たり、「将来都市計画道路ネットワークの検証」を実施し、その必要性が確認されており、重要性、緊急性を考慮した上で、優先整備路線に選定されています。

小金井3・4・1号線の整備については、延長も長く、国分寺崖線を斜めに横断するなど、道路構造等の検討に当たって、課題も多いことから、今後、現地の地形の状況や自然環境等の調査などを行っていきます。

質 問 事 項

一の9のウのb 3・4・11号線について、配慮すべき環境上の課題としてどのようなものを想定しているか伺う。

回 答

小金井3・4・11号線の東八道路から連雀通りまでの区間の整備に当たっては、現地の地形状況や景観を踏まえた検討が必要と考えています。

本区間は自然が多く残っている地域を通過することから、現地の状況を把握するため、東京都は、これまで環境概況調査や地質調査を実施しており、現在、地下水調査を実施しています。

今後、それらの結果を取りまとめ、必要な保全対策の検討を実施するとともに、自然環境や景観に配慮しながら道路構造等の検討を進めていきます。

質 問 事 項

二 ゼロエミッション東京戦略2020 Update & Reportについて

1 石炭火力の削減目標について

ア 都として、政府に石炭火力の早期廃止を求める意志はあるか伺う。

回 答

電源構成などのエネルギー政策の在り方については、国レベルで議論、検討されるべきものです。

ゼロエミッション東京の実現に向けては、再生可能エネルギーの基幹エネルギー化が必要です。都は、都内の再エネ利用拡大を図っていきます。

質 問 事 項

二の1のイ 東京電力に対して、大口株主としての立場を発揮し、石炭火

力の早期廃止の株主提案をする意志はあるか伺う。

回 答

電源構成などのエネルギー政策の在り方については、国レベルで議論、検討されるべきものです。

質 問 事 項

二の二 2030年の部門別の温室効果ガス削減目標について

ア 都の環境基本計画では、2030年に温室効果ガスを2000年比で30%削減を目標とし、業務部門で20%、家庭部門で20%、運輸部門で60%削減の目標を掲げている。ゼロエミッション東京戦略2020アップデート版では、2030年に温室効果ガスを2000年比で50%削減へと目標を大幅に引き上げた。それを踏まえるならば、各部門の削減目標も、さらに大幅に引き上げる必要があるが、引き上げる目標値はいつまでに決める予定か伺う。

回 答

都は、環境基本計画改定に向け、業務、家庭等各部門のCO₂削減策の在り方等について、環境審議会で議論しています。

質 問 事 項

二の二のイ 業務部門と家庭部門は、2019年比で50%以上の削減が求められるが、見解を伺う。

回 答

都は、環境基本計画改定に向け、業務、家庭等各部門のCO₂削減策の在り方等について、環境審議会で議論しています。

今後、部門別の具体的施策の方向性を明示し、あらゆる主体の抜本的な取組強化策を結集し、ゼロエミッション東京を実現していきます。

質 問 事 項

二の二のウ 代替フロンは、2030年に2019年比で約60%の削減が求められるが、見解を伺う。

回 答

都は、環境基本計画改定に向け、業務、家庭等各部門のCO₂削減策の在り方等について、環境審議会で議論しています。

今後、部門別の具体的施策の方向性を明示し、あらゆる主体の抜本的な取組強化策を結集し、ゼロエミッション東京を実現していきます。

質 問 事 項

二の三 ZEVの2030年目標について

ア 2020年の乗用車の新車販売台数に占めるZEVの割合は何%か伺う。

回 答

2020年度の都内における乗用車の新車販売台数に占めるZEVの割合は2.3パーセントです。

質 問 事 項

二の三のイ ZEVの新車販売台数の比率引き上げが進まない理由はどこにあるか、見解を伺う。

回 答

都内乗用車新車販売に占めるZEVの比率は、5年前の1.3パーセントから伸びている一方、2030年の目標実現に向けては伸びを加速させる必要があります。

ZEVはガソリン車と比べて購入価格が高く、また、充電充填インフラの整備も十分ではないことが普及に当たっての課題です。

都は、ZEV購入に係る負担軽減や充電設備の整備費補助など、ZEV普及に向けた取組を進めています。

質 問 事 項

三 新型コロナウイルス感染症対策について

1 新型コロナ感染者の入院・療養について

ア 宿泊療養施設の確保・利用状況、ならびにその運営に当たる看護職確保の実績を、派遣委託ならびに会計年度任用の別に伺う。

回 答

宿泊療養施設については、入所者数がこれまでの最多であった令和3年9月2日時点で、区部及び多摩地域に17施設、6,546室を借り上げ、施設の運用を考慮した受入可能室数は3,370室となっています。

同日の入所者数は2,197人であり、受入可能室数に占める割合は約65パーセントとなっています。

運営に当たる看護職員は、同日時点で、日勤は会計年度任用職員が14人、人材派遣委託が137人であり、夜勤は会計年度任用職員が4人、人材派遣委託が56人となっています。

質 問 事 項

三の1のイ 都ならびに都内各自治体、医師会による自宅療養者に対する医療支援の取組状況を伺う。

回 答

都は、令和3年4月から、東京都医師会や地区医師会、夜間、休日に往診等を行っている事業者と連携し、地域の実情に応じた自宅療養者への医療支援体制の構築を進めており、同年10月1日時点で、33の地区医師会において、体調が悪化した自宅療養者に電話・オンライン診療や往診を実施しています。

さらに、同年8月から、広域的に在宅医療を実施している医療機関が地区医師会による取組に参画するとともに、東京都訪問看護ステーション協会と連携し、地域の訪問看護師による自宅療養者の健康観察を実施しています。

質 問 事 項

三の２ 医療計画上の位置づけと取り組みについて

ア 新型インフルエンザ等対策行動計画に示された医療提供体制について新型コロナ感染症への対応においても適切に実施されたか、見解を伺う。

回 答

東京都新型インフルエンザ等対策行動計画では、発生段階ごとに医療提供体制を整備することとしています。

海外発生期から都内発生早期までは、感染拡大を抑制する段階で、り患が疑われる患者には、新型インフルエンザ相談センターで専門外来の受診を案内し、診察の結果、陽性であれば、感染症指定医療機関で入院治療を行います。

都内感染期には、新型インフルエンザ等の診療を内科や小児科など通常の感染症診療を行う医療機関等で担うこととしており、新型インフルエンザ相談センターを介さずに受診することとなります。入院が必要と判断された患者も、通常の感染症診療を行う医療機関が受け入れます。

一方、新型コロナウイルス感染症については、国内発生以降の経緯や国の基本的対処方針等を踏まえ、新型インフルエンザ等感染症における海外発生期から都内発生早期までの医療提供体制の考え方に沿った体制で対応しています。

具体的には、発熱相談センターで電話相談を行い、感染の疑いがある場合は診療・検査医療機関での受診を案内し、検査の結果、陽性であれば、症状に応じて感染症指定医療機関をはじめとする患者受入れが可能な医療

機関への入院又は宿泊療養施設への入所、自宅療養等を行っていただくこととしています。

なお、都においては、発熱等の症状がある方が地域の医療機関で適切に診療や検査を受けられるよう、感染症診療協力医療機関のほか、診療・検査医療機関を令和3年10月15日時点で約4,000か所指定し、診療・検査体制を確保しています。

また、患者を受け入れる病床を最大時には約6,600床確保し、入院重点医療機関を指定するとともに、緊急対応として、入院待機ステーションや軽症・中等症患者を受け入れる酸素・医療提供ステーションを設置するなど、医療提供体制を整備しています。

質 問 事 項

三の2のイ 2013年に改定された前・東京都保健医療計画、2018年改定の現行の保健医療計画では、「行動計画」を受けてどのような対策が盛り込まれたか伺う。

回 答

東京都保健医療計画（平成25年3月改定）では、新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成24年法律第31号。以下「特措法」という。）及び東京都新型インフルエンザ等対策行動計画（以下「都行動計画」という。）を踏まえ、都内発生早期及び都内流行期の地域保健医療体制の強化、事業継続計画（BCP）の策定支援、抗インフルエンザウイルス薬や防護服等必要な医療資器材の備蓄などの対策を盛り込みました。

また、東京都保健医療計画（平成30年3月改定）では、感染症の脅威か

ら都民の生命や健康を守るため、特措法及び都行動計画を踏まえた地域保健医療体制の強化や、感染症の予防及びまん延防止等の一層の推進、国内外の関係機関等との連携体制の強化などに引き続き取り組むこととしました。

質 問 事 項

三の２のウ 今年７月、東京都は保健医療計画の中間見直しを行ったが、新型コロナウイルス感染症の経験とそれを踏まえた対策という点での改定の趣旨と概要を伺う。

回 答

令和３年７月に行った東京都保健医療計画の中間見直しでは、新型コロナウイルス感染症の流行が継続する中、引き続き、相談、受診、検査体制の整備や保健所との連携、患者の病態に応じた医療提供体制の確保などの取組を強化するとともに、発生状況の早期把握や情報発信等の強化、組織対応力の強化などに取り組むこととしました。

また、新型コロナウイルス感染症に関して、救急受入体制の強化、災害時の緊急医療救護所における感染症対策、リスクに応じた妊産婦・新生児への対応、小児救急医療体制の充実、精神障害者の入院受入れ及び精神科病院における院内感染防止対策への支援、地域の高齢者を支える体制の整備などを盛り込んでいます。

質 問 事 項

三の２のエ 保健医療計画は５疾病５事業を政策医療の柱としてきたが、ここに感染症医療が盛り込まれなかった理由を伺う。また、重点的に取り組むべき課題とすべきだったが、見解を伺う。

回 答

東京都保健医療計画では、これまでも「健康危機管理体制の充実」において、感染症医療体制の強化や、発生状況の早期把握と迅速な対応体制など、感染症対策における課題と取組の方向性を示しています。

なお、令和３年５月に「良質かつ適切な医療を効率的に提供する体制の確保を推進するための医療法等の一部を改正する法律」（令和３年法律第49号）が公布され、都道府県が医療計画に定める事項として、「そのまん延により国民の生命及び健康に重大な影響を与えるおそれがある感染症がまん延し、又はそのおそれがあるときにおける医療の確保に必要な事業に関する事項」が追加され、令和６年４月１日から施行される予定となっています。

質 問 事 項

三の３ 感染症予防体制の要としての保健所について

ア 新型コロナウイルス感染症に対する保健所の体制強化にむけた都の支援が十分であったのか、自治体との連携という点も含め総合的な認識を伺う。

回 答

都は、これまで、庁内からの応援職員やトレーサーの配置、自宅療養者

の健康観察等を支援するフォローアップセンターや、夜間に患者の容体が変化した場合に入院先を調整する窓口を設置するなど、保健所と連携して新型コロナウイルス感染症対策の体制強化に取り組んできました。

しかし、今夏の感染拡大時には、災害級ともいえる危機的状況となったため、令和3年8月に保健所に対し、積極的疫学調査について、患者の病状や重症化リスクを把握し、速やかに適切な医療につなげることに重点を置き、調査対象の優先度を考慮して、効果的かつ効率的に実施するよう通知しました。

あわせて、医師会や診療・検査医療機関等に、濃厚接触者への行政検査や健康観察を医師の判断により実施するよう依頼するなど、保健所業務を地域の関係者と連携して実施する体制を構築しています。

同年9月から、都保健所管内の市町村に自宅療養者の情報を提供し、見守りや声掛けなど地域に密着した支援を推進する取組を開始しています。

今後も、感染拡大時における保健所の状況を踏まえつつ、区市町村や関係機関と連携しながら適切に対応していきます。

質 問 事 項

三の3のイ 2013年以降、都保健所の感染症対応に当たる保健師数の推移を伺う。

回 答

都保健所において感染症対策業務に従事する保健師の定数は、6所合計で、平成25年度から令和2年度までは各年度33人であり、令和3年度は11人増員し44人となっています。

質 問 事 項

三の3のウ 1975年の地方自治法改正を受けて23区では保健所がすべての区に移管される一方、多摩地域では17カ所あった保健所が7カ所(うち2カ所は市設置)にまで減らされた。この転換は、主として「感染症医療を担う東京都と保健所ならびに保健所設置自治体の連携のあり方」「保健所非設置自治体における都保健所と各自治体との連携のあり方」という課題を生んだが、新型コロナウイルス感染症を経験した今、多摩地域の保健所設置のあり方について課題の認識を伺う。

回 答

多摩地域の都保健所は、住民に身近な保健サービスは市町村が行い、より専門的なサービスは保健所が実施するという地域保健法の考え方に基づき、二次保健医療圏に一カ所としており、広域的・専門的・技術的拠点として、地域の感染症対策の重要な役割を担っています。

新型コロナウイルス感染症への対応では、保健所内や庁内からの応援体制の構築、会計年度任用職員等の配置、業務の委託化など、体制強化や負担軽減に取り組んでいます。

今後、新興感染症等の感染拡大時に、機動的に対策が講じられるよう、今回の新型コロナウイルス感染症の感染拡大から収束に至るまでの都保健所の取組を検証した上で、改めてその在り方を検討することとしており、令和3年度は、必要な情報を収集するため、保健所の感染症対策業務に関する調査・分析を実施します。

この中で、都保健所の平時及び有事における体制強化や市町村等との連

携等に関する課題の把握、その要因の分析などを行う予定です。

質 問 事 項

三の3のエ 保健所とその感染症対応機能の拡充が急務である。国の定める「地域保健対策の推進に関する基本的な指針」では、「人口二十万以上の市は、保健所政令市への移行を検討すること」を求めており、府中、調布、西東京の3市は人口20万人を超えているが、これらの市における保健所設置に対する都の見解を伺う。

回 答

地域保健法に基づく国の「地域保健対策の推進に関する基本的な指針」では、保健所の設置及び運営を円滑に遂行できる人口規模を備えた市が保健サービスを一元的に実施することは望ましいことから、人口20万以上の市は保健所政令市への移行を検討すること、とされています。

国の通知では、新たに保健所を設置する市は、都道府県が設置する保健所で従来から提供されている保健サービスの水準が引き続き確保されるよう、組織体制、施設、設備等に配慮する必要がある、とされています。

また、都道府県と新たに保健所を設置する市は、保健所政令市移行に向けた十分な協議を行った上で、国への政令指定手続を行うこと、とされています。

保健所政令市への移行を検討するか否かについては、当該自治体が判断するものと認識しています。

質 問 事 項

三の3のオ 直ちに保健所設置を検討することが困難な比較的小規模の自治体においても、感染症対応が可能な分室的機能の整備は十分に検討に値するが、見解を伺う。

回 答

都は、平成16年の多摩地域の保健所再編に当たり、西多摩保健医療圏では、面積要件、交通要件等の地域特性を勘案して西多摩保健所秋川地域センターを、北多摩南部保健医療圏では、人口要件、交通要件等を勘案して多摩府中保健所武蔵野三鷹地域センターを設置しました。

今後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大から収束に至るまでの都保健所の取組を検証した上で、改めてその在り方を検討していくこととしており、令和3年度は、保健所の感染症対策業務に関する調査・分析を実施します。

この中で、都保健所の体制強化や市町村等との連携等に関する課題の把握、その要因の分析などを行う予定です。

質 問 事 項

四 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の検証について

1 組織委員会文書の保管・承継について

ア 都は2020年、オリパラ組織委員会の文書の保管・承継に関する条例を議員提案で制定し、「組織委に対し、文書の保管・承継に関して必要な指導・調整を行う」ことを都の責務と規定している。この場合に都による「指導・調整」の対象となる文書とは具体的にどの

ような文書を指すのか、見解を伺う。

回 答

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に係る文書等の保管及び承継に関する条例第2条には、「文書等」について定義されており、「組織委員会の職員が組織的に用いるものとして、組織委員会が保有しているものをいう」とされています。

質 問 事 項

四の1のイ 都条例において、文書の保管・承継に関して、組織委の責務が努力義務に、都の責務が指導・調整に留まることによって、承継される時点で組織委に都合の悪い文書は残らない可能性があるとの指摘がされているが、今回、重要な文書が組織委の独断で破棄されることはシステムとしてあり得ないと都として保証できるか。現状では不十分であり、至急、具体的な措置をとる必要があるが、見解を伺う。

回 答

組織委員会が作成した文書については、条例の趣旨も踏まえ、散逸しないよう、組織委員会において、段階的に集約、取りまとめを行っているところです。都においても、条例に定められた文書について、適切な保管・管理を行うよう、今後とも積極的に働きかけていきます。

質 問 事 項

四の２ オリパラ予算 1兆6440億円のうち、組織委が民間などから調達する資金7,210億円については、支出が適正かどうかについての検証は組織委に任されている。しかし、都民が負担を求められる可能性もあることを考慮すると、支出の詳細についても組織委に公開させ、都として開かれた検証を行うべきだが、見解を伺う。

回 答

大会経費については、現在、組織委員会において、収入及び支出両面における精査を進めているところであり、今後とも、都民・国民の理解が得られるよう、取り組んでいきます。

質 問 事 項

四の３ 学校連携観戦について

ア 都はオリンピックの連携観戦の中止を決定したが、パラリンピックの連携観戦への参加の可否については区市町村の判断に委ね、中止を行わなかったが、その理由を伺う。

回 答

オリンピックは、五者協議において、学校連携観戦を含め完全無観客とされました。一方、パラリンピックは、四者協議において、共生社会の実現に向けた教育的要素が大きいことに鑑み、保護者等の意向を踏まえて自治体や学校設置者が希望する場合には、安全対策を講じた上で実施できるようにすることとされました。

これを踏まえ、都教育委員会は、競技観戦を強く希望する学校や自治体

があることから、その機会を提供することとしました。

質 問 事 項

四の3のイ パラリンピックの連携観戦は「教育的価値が高い」と言われて実施されたが、オリンピックと比較して「教育的価値が高い」と判断された理由を伺う。

回 答

都教育委員会では、平成28年度から都内の全公立学校において、子供たちに、「ボランティアマインド」、「障害者理解」、「スポーツ志向」、「日本人の自覚と誇り」、「豊かな国際感覚」の5つの資質の育成を目的として、東京都オリンピック・パラリンピック教育を展開しています。

学校連携観戦は、世界最高峰の競技を直に感じられる、貴重な経験であり、そうした機会を提供できるよう取り組んだものです。

質 問 事 項

四の3のウ 障がい者理解として考えた場合、パラリンピック観戦が特に教育的価値が高いとは言えず、逆に、がんばることのできない障がい者は捨て置かれる危険性が高く、一方的な障がい者理解を押し付けることにはなるが、見解を伺う。

回 答

東京都オリンピック・パラリンピック教育では、年齢、国籍、文化の違

いや障害の有無などにかかわらず、あらゆる人々が互いの人権を尊重し合い、共に力を合わせて生活する共生社会を実現していくことを目指しています。

学校連携観戦は、子供たちにとって貴重な学習の機会となることから、希望する自治体や学校に対して提供したものです。

質 問 事 項

四の3のエ 障がい者理解を進める教育とは、日常的に分け隔てすることではなく、日常的に共に生きるあり方を作っていくことで初めて大きな意味を持ってくるのではないか。見解を伺う。

回 答

都教育委員会では、オリンピック・パラリンピック教育を通じて、多様な文化を受け入れ、あらゆる人々が互いの人権を尊重し合い、共に力を合わせて生活する共生社会の実現を目指しています。

こうしたことから、学校では、年間指導計画に基づき、障害者スポーツについて理解を深める学習や特別支援学校との継続的な交流による体験型学習等を通して、障害者理解を進める教育を実施しています。

質 問 事 項

四の3のオ 最終的に新宿区、渋谷区、杉並区、八王子市の4区市が連携観戦を実施し、実施した学校ではかなりの混乱が発生したと聞いている。具体的にどのような混乱があったのか伺う。

回 答

学校連携観戦の実施に当たっては、貸切バスによる安全な乗降場所の確保や案内誘導員の配置、会場での座席間隔の確保、飲料水の配布、健康観察の徹底など、区市町村教育委員会及び関係機関と緊密に連携を図ることにより、安全かつ安心な競技観戦を実現しました。

質 問 事 項

四の3のカ ほとんどの市区町村がとりやめ、かつ実施した区市でもかなりの混乱をきたしてまで連携観戦を強行したことは失敗として総括すべきだが、見解を伺う。

回 答

学校連携観戦については、共生社会の実現に向けた教育的要素が大きいことに鑑み、感染症対策など、安全対策を徹底した上で実施しました。
競技観戦を行った子供たちは、パラリンピアン姿を目の当たりにし、貴重な経験となりました。

質 問 事 項

四の3のキ コロナ感染状況が改善されていないなかで連携観戦を強行したことは、子どもたちの生命を危険にさらしたことになり、その責任は大変大きいですが、その責任をどのように取るのか伺う。

回 答

都教育委員会は、学校連携観戦をオリンピック・パラリンピック教育における、貴重な学習と捉え、保護者等の意向を踏まえて自治体や学校が希望する場合に、競技観戦の機会を提供することとし、感染症対策など、安全対策を徹底した上で、実施しました。

なお、学校連携観戦に参加したことで、新型コロナウイルスに感染したといった報告は受けていません。

質 問 事 項

四の4 オリンピックのはるか前の6月から警察による交通規制が行われたが、その理由を伺う。また、交通規制の告知をネットや車を中心に実施し、歩行者へのチラシ配布やポスティング、地域交番等での告知をしなかった理由を伺う。

回 答

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に伴う交通規制の期間・場所・内容等については、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会等の関係機関との協議を経て決定したものであり、セキュリティフェンス設置等の大会関連工事を含んでいる箇所では、大会期間の前に交通規制を実施しました。

その周知は、組織委員会等の関係機関が連携して行いましたが、警視庁では、チラシ等を警視庁ホームページに掲載したほか、各警察署・交番等で配布するなど、歩行者を含め広く周知しました。

質 問 事 項

四の5 「テロ対策」と称して、国立競技場駅のエレベーター・エスカレーターが長期間、使用停止状態にされたが、なぜそれが「テロ対策」になるのか伺う。この措置は「バリアフリー」の観点から間違っていたのではないか、見解を伺う。

回 答

東京2020大会の開催に伴い、組織委員会がオリンピックスタジアムのセキュリティエリアを設定したことにより、大会期間とその前後の期間、セキュリティエリア内にある都営地下鉄大江戸線国立競技場駅のA2・A3出入口については利用制限を行いました。

バリアフリールートであるA2出入口については、当該期間中、スタッフを配置し、エレベーターの利用を希望する方がこれを使用できるよう対応しました。

質 問 事 項

四の6 警備に使用された技術・機材について

ア 警視庁がイスラエルの軍需技術を活用した生体認証能力のあるカメラを搭載したバルーンをオリパラ警備に使用したが、生体認証技術は今回、具体的に使用したのか伺う。使用された場合、取得されたデータの取扱いは今後どのようになるのか、また、今回使用されなかった場合、今後の使用は検討するのか伺う。

回 答

東京2020大会を安全かつ安心に開催するため、競技会場等関連施設が集まるお台場地区における警戒警備の徹底を目的として、バルーンカメラを運用しましたが、その詳細については警備手法に関わるため、御指摘のカメラであるかどうかを含めて、お答えを差し控えさせていただきます。

質 問 事 項

四の6のイ アに関して、東京都個人情報の保護に関する条例との関係はどのようなになるか。条例に抵触している可能性はないのか。見解を伺う。

回 答

バルーンカメラは、不特定多数の人が集まる公共空間における、犯罪の予防と雑踏事故の未然防止等を目的として、東京2020大会の開催期間に限定して運用したものであり、個人のプライバシーを不当に侵害しないよう配慮しました。

詳細については、警備手法に関わるため、お答えを差し控えさせていただきますが、東京都個人情報の保護に関する条例に抵触するものではありません。

質 問 事 項

四の6のウ 顔認証を利用するには、顔データベースが必須だが、このデータベースは具体的にどのようなものか伺う。

回 答

バルーンカメラの詳細については、警備手法に関わるため、御指摘のカメラであるかどうかを含めて、お答えを差し控えさせていただきます。

質 問 事 項

四の6のエ 当該機器の購入経費、入札か随意かの購入手続き、業者などについて具体的に伺う。

回 答

国により調達された機材のため、お答えする立場にありません。

質 問 事 項

四の6のオ 今回のオリパラ警備に導入されたすべての監視機材・技術について、その詳細（経費、入札か随意かの購入手続き、業者など）を伺う。

回 答

詳細については、警備手法に関わるため、お答えを差し控えさせていただきます。

質 問 事 項

四の7 バッハ会長をはじめとする、IOC、IPC関係者の警備に要し

た経費を、内訳も含めて具体的に伺う。

回 答

東京オリンピック・パラリンピック競技大会の選手村や競技会場等において、大会運営を担う組織委員会が行ったＩＯＣ、ＩＰＣなど大会関係者の警備を含め、大会全体のセキュリティに要する経費は、組織委員会が令和２年末に公表したＶ５予算ベースでは、総額約９２０億円となっています。

質 問 事 項

五 区市町村立小中学校出席簿の混合名簿の実施について

- 1 2002年の男女平等参画のための東京都行動計画では、「学校での男女平等」の事業として「混合名簿の導入の推進」をあげ、「出席簿において男女に順序をつけるような取扱いをしないため、都立学校において、混合名簿の全校実施を推進する／公立小・中学校については、区市町村教育委員会と連携の上、全校での導入に向け、理解を求めていく」と記載されていた。学校での男女平等を実現するために、速やかな「全校での導入」に向けて取り組むべきだが、見解を伺う。

回 答

都教育委員会では、男女共同参画社会基本法等に基づいて、男女平等教育を推進してきました。この方針や教育基本法が掲げる男女の平等を重んずる態度を養うという教育の目標を踏まえ、各学校の校長がその権限と責任において出席簿等の名簿を作成すべきものであると考えています。

そのため、学校管理職等を対象とした研修会を毎年実施し、固定的な性

別役割分担意識に気付くことができる研修プログラムを紹介し、活用を促しています。

質 問 事 項

五の２ 「東京都オリンピック憲章にうたわれる人権尊重の理念の実現を目指す条例」に掲げる多様な性の理解の推進の観点からも、多様な性自認に配慮し尊重する「混合名簿」への転換が急がれるのではないか。混合名簿は性自認に関して困難を抱える児童・生徒への適切な配慮として求められるものだが、見解を伺う。

回 答

性自認等に悩む児童・生徒については、学校生活を送る上で個々の状況に応じた支援が大切であることから、都教育委員会では、性の多様な在り方などを講演テーマとした研修会等を実施し、学校における適切な対応を支援しています。

性自認等に悩む児童・生徒への配慮としての出席簿等の名簿についても、当該児童・生徒の心情等に十分配慮し、校長がその権限と責任において作成すべきものであると考えています。

質 問 事 項

六 練馬城址公園整備について

1 2020年6月の「覚書」について

ア 「覚書」に関する協議は、いつから、だれが、どのような場で進

めてきたのか。協議の経過と内容を知りうる立場にいた都の幹部職員はだれか。また、スタジオツアー施設計画について、都が西武鉄道から最初に情報提供を受けたのはいつか。以上3点について伺う。

回 答

建設局は、練馬城址公園の事業化に向けて、優先整備区域内における土地所有者及び地元区と情報交換や意見交換を行ってきました。その過程で、令和2年1月に西武鉄道株式会社から、新たな事業展開を検討していきたいとの意向が伝えられました。

その後、練馬城址公園の整備を推進するため、同年6月に、緑と水、広域防災拠点、にぎわいの3つの基本目標の実現に向けた公園整備を、連携、協力して進めることについて、都として、地元区及び西武鉄道など関係事業者と覚書を締結しました。

質 問 事 項

六の1のイ 都は2011年に策定した「都市計画公園・緑地の整備方針」において、旧としまえん全域を10年以内に事業化すべき優先整備区域に指定していたところ、公園整備区域自体を縮小し民間事業者による開発と長期の営業を認める方針に転じた理由は何か。西武鉄道あるいは他の事業者からの要望、提案を受けたものか、あるいは都自身の発意と提案によるものか、伺う。

回 答

都は、練馬城址公園の事業化に向けて、優先整備区域内における土地所

有者及び地元区と情報交換や意見交換を行ってきました。その過程で、令和2年1月に西武鉄道株式会社から新たな事業展開を検討していきたいとの意向が伝えられました。都としては、練馬城址公園の整備を推進するため、同年6月に、緑と水、広域防災拠点、にぎわいの3つの基本目標の実現に向けた公園整備を、連携、協力して進めることについて、地元区及び西武鉄道など関係事業者と覚書を締結しました。

質 問 事 項

六の1のウ 「覚書」の締結にあたって、都として旧としまえん区域の避難場所としての取り扱い、ならびに避難有効面積確保の見通しについての具体的な検討、確認は行われたのか。行われたとしたら、その内容を伺う。

回 答

旧としまえん区域が従来から避難場所に指定されていることなどを踏まえて、覚書においては、練馬城址公園に求められる機能として広域防災拠点を設定しており、地元区及び西武鉄道など関係事業者と連携、協力し、災害発生時に避難場所等となる広場と防災施設を確保することとしています。

質 問 事 項

六の1のエ 「覚書」の締結にあたって、スタジオツアー施設が当該地の用途地域上、適法な用途に当たるかどうか、都としてどのような認識を

持っていたのか伺う。また、スタジオツアー施設の建築基準法上の用途を「博物館その他これに類するもの」とすることについて、都の建築主事は何らかの照会、相談を受けた事実はあるか伺う。受けたとしたら、どのような対応をしたかも伺う。

回 答

スタジオツアー施設は民間事業者による取組であり、事業者が関係法令に基づいて必要な手続を進めていくものです。

建築基準法上の用途については、施設の内容等について事業者側から説明を受け、当該施設は、映画に関する資料の保管・展示などを行うことなどから、「博物館その他これに類するもの」と判断しました。

質 問 事 項

六の1のオ 「覚書」によれば、添付の図面によってスタジオツアー施設等の位置を「特定」とされているが、実際には添付図上に表示されたエリアは境界があいまいであるだけでなく、スタジオツアー施設用地として設定された開発区域は添付図で図示された区域よりもはるかに広大なエリアを占有するものとなっている。「覚書」は実際の開発エリアを想定して交わされたものか。添付図の範囲を明らかに超えた開発行為は、「覚書」に反するものではないか。見解を伺う。

回 答

覚書では、スタジオツアー施設等の計画位置を示しており、現在、スタジオツアー施設は覚書に沿って整備されています。

質 問 事 項

六の1のカ 「覚書」の協議と並行して、都は都市計画公園・緑地の整備方針の改定作業を進め、パブリックコメントなどの手続きを経て、最終的には「覚書」締結後に決定・公表されているが、なぜ「覚書」の内容を優先整備区域の設定に反映させなかったのか。「覚書」を交わしたにもかかわらず、旧としまえん全域を優先整備区域に残した理由を伺う。

回 答

スタジオツアー施設は、段階的な公園整備のプロセスにおいて民間事業者が行う取組であり、覚書により、練馬城址公園に求められる機能の実現の一翼を担うことに配慮することとなっています。運営終了後は都立公園として整備することとしています。

質 問 事 項

六の2 西武鉄道株式会社との協定等について

ア 都と西武鉄道は「練馬城址公園事業に関する施行協定書」等を取り交わし、この協定等に基づき、西武鉄道と土地の貸借契約を交わすとされているが、この貸借契約は協定に定める公園整備工事区域以外も対象としたものか。また、この貸借は無償か伺う。

回 答

土地貸借の内容については、土地所有者である西武鉄道株式会社と協議

中です。

質 問 事 項

六の２のイ 協定等に基づいて西武鉄道が解体・整備等を行うのは2022（令和４）年度までで、それ以降の公園整備は都が事業主体となってしまうのか。また、協定等に基づいて西武鉄道が実施する既存施設等の解体撤去は協定に定める公園整備工事区域以外も対象にしたものか。同様に、公園の設計・整備はどの範囲を対象にしたものか、伺う。

回 答

協定に基づく既存施設の解体撤去の範囲については、公園整備工事区域にかかわらず、協定の事業範囲全域となります。

また、協定に基づく公園の設計や整備の範囲については、令和５年度に開園を予定する区域を対象としています。

協定により西武鉄道株式会社が解体・整備等を行うのは令和４年度までです。

質 問 事 項

六の２のウ 施行協定書では西武鉄道に解体・整備等を委託するとし、２か年にわたる委託費用の総額を定めることとしているが、この総額を伺う。

回 答

練馬城址公園の都市計画事業認可申請書において、協定期間である令和3年度から令和4年度までの築造費は、約46億円を想定しています。

質 問 事 項

六の2のエ 西武鉄道を特命で委託事業者として定める施行協定書は、随意契約を制限した地方自治法・同施行令に反していないか。また、2か年にわたる支出を約束しているにもかかわらず、債務負担行為の設定もしていないようだが、これは地方自治法に基づく財政管理の原則にもとるものではないか。見解を伺う。

回 答

遊園地等の特殊な施設や設備の撤去が必要なことや、公園整備と施設撤去が輻輳することから、安全、円滑かつ早期の公園整備を推進するため、既存施設や現場の状況等に精通した土地所有者と協定を締結したものであり、地方自治法に反するものではありません。

また、施行協定に基づき、各年度で定められた予算の範囲内で費用負担等に係る協定を締結することとしています。

質 問 事 項

六の2のオ 協定等によれば、売札所など一部の施設を除いて、旧としまえんの施設等は土地の貸借契約に伴って都の管理下に移り、都の責任において解体撤去されることとなっている。プールならびにいわゆる古城について、都としてはこれらも解体撤去する方針であるか、解体撤去す

ることが必要と判断しているとしたらその根拠を伺う。

回 答

令和3年5月に策定した整備計画では、既存プールは撤去し、広場等を整備する予定ですが、子どもが水遊びを満喫することができる流れや浅瀬等の水遊び場を計画しています。また、古城については、古い建物の保存活用には調査が必要であること等、課題が多いと考えています。

質 問 事 項

七 西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の連続立体交差事業について

1 上石神井車庫東側への拡張に関連して

ア 上石神井駅の位置を動かさない理由は外環の2・交通広場であると説明しているが、それ以外に駅位置の移動の支障となるものはあるか伺う。また、地下方式を採った場合には駅位置の移動は可能であると考えるよいか、可能でないとしたらその理由も伺う。

回 答

西武新宿線井荻駅から西武柳沢駅間の連続立体交差化計画については、平成20年3月に練馬区において上石神井駅周辺地区まちづくり構想が策定され、平成26年11月に外環の2の変更に合わせて交通広場の都市計画が決定されたことを踏まえ、現在の上石神井駅の位置を大きく変えない計画としています。また、本区間の構造形式については、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件、これら3つの条件を総合的に判断し、高架方式を選定して

います。

なお、車庫位置については、車庫を縮小することを前提として、既に都市計画決定されている補助第132号線、補助第229号線の都市計画の範囲と整合を図ることのほか、安全運行に資する現在の西武鉄道の技術基準に適合した計画としています。これらの結果、車両留置線が現況に比べ東側へ延びることになっています。

質 問 事 項

七の1のイ 片開き分岐器の使用を前提とした技術基準は、法定の基準か、それとも、鉄道事業者の任意の裁量による基準であるか伺う。また、今回の連立事業において、この新たな技術基準への移行が法的に不可欠であることの根拠を伺う。

回 答

鉄道の技術基準については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき、鉄道事業者が定めています。本省令第3条において、鉄道事業者は実施基準を定め、地方運輸局長に届け出なければならないと規定され、この基準を遵守しなければならないこととなっています。

また、連続立体交差化に関する構造については、国土交通省が定める「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」第5条において、「道路構造令、技術基準省令、軌道建設規定及びこれらに準ずる諸基準によるものとする。この場合において、連続立体交差化後の鉄道又は交差道路の取付勾配及び曲線は、当該鉄道又は交差道路の従前の機能を阻害しない範囲のものとする。」ことが規定されています。

質 問 事 項

七の1のウ 比較設計協議時点の連立事業全体で新たに都市計画事業施行者が取得する鉄道用地の面積、都市計画事業施行者が取得する鉄道用地に対応して生じた残存土地の面積は概算でどのくらいになるか。これらの土地に関する所有権、利活用の権利について、事業費の負担区分との関連も含め、見解を伺う。また、公共事業として更新を行うことで生ずる車庫南側の広大な空地はなぜ西武鉄道の所有地となるのか、またこの土地の開発利益はすべて西武鉄道に帰属するのか伺う。

回 答

本連続立体交差化によって生じる土地の範囲については、今後、測量等の実施により確定していくこととなります。

新たに都市計画事業施行者が取得する鉄道用地の面積は、比較設計協議時点で高架方式における車庫部を含め約6,300平方メートルと試算しています。

残存土地については、都市計画事業認可の取得後に締結する施行協定において、要綱第8条に基づき、都市計画事業施行者と鉄道事業者の土地及び施設の帰属を定めることとなります。

また、現在の車庫用地一帯は、令和3年6月に改定された練馬区のまちづくり構想において、鉄道施設・拠点機能創出ゾーンとなっています。

質 問 事 項

七の 1 のエ 分岐方式の更新も含めた留置施設・機能等の充実のための経費、検車設備・車両洗浄設備等、連立事業後は必要とされていない既存施設の解体・除却などの経費、東側の用地補償等の経費、さらには鉄道用地から外れる南側の部分の除却・整地にかかる経費はすべて「鉄道側増強費」及び「鉄道側増加費」のいずれにも該当しないのか。認識を伺う。

回 答

本事業は、要綱第 2 条における鉄道路線の増設を同時に行わない単純連続立体交差化に該当し、都市計画事業施行者と鉄道事業者との費用負担については、要綱第 6 条及び第 7 条に基づき、両事業者間で協議の上、都市計画事業認可の取得後に締結する施行協定において定めることとなります。

質 問 事 項

七の 2 構造形式の検討経過について

ア 構造形式の検討を行ったのは、「西武新宿線（井荻～東伏見駅付近）連続立体交差事業調査報告書」（2016年 3 月）においてであるか、伺う。

回 答

「西武新宿線（井荻～東伏見駅付近）連続立体交差事業調査報告書」において、構造形式の検討を行っています。

質 問 事 項

七の２のイ 同調査において、構造形式の検討の前提条件のなかで地下方式は「単線シールド」方式を採用するとしているが、「複線」ではなく「単線」とした理由は何か。どちらの工法を採用するかについて、別途、検討を行った経緯はあるか。あるとしたらその検討の経過と内容を伺う。

回 答

単線シールド工法は断面積が小さく、合理的であるため、支障物との離隔確保や縦断的に狭い空間を通過する場合に有利です。本区間では、石神井川や水道幹線などがあり、離隔の確保や限られた空間での施工が必要となっています。このため、本区間のシールド工法は単線シールド工法で検討しています。

質 問 事 項

七の２のウ 同調査においては用地取得にかかる期間を高架方式の場合に５年、地下方式の場合は４年と想定しているが、その根拠を伺う。西武鉄道池袋線の立体交差事業（練馬高野台駅～大泉学園駅）では用地取得に４～５年を要しているが、面積にして１０倍、件数で４倍近くになる本区間の用地取得をほぼ同期間で終わらせられると判断した根拠を伺う。

回 答

用地取得の期間については、事業箇所により状況が異なるため、これまでの連続立体交差事業の用地取得の実績を踏まえつつ、一定の想定の下、取得件数を基に試算しています。

質 問 事 項

七の２のエ 説明会質疑概要（令和２年10月）Q9.の「用地取得の対象となる件数」とは何か。都市計画区域に含まれる画地の数、区域にかかる建物の数等々、明確な定義を伺う。また、その数はいつの時点で、どのようにして算出されたのか。用地取得の対象となるとされる建物のうち、分譲された共同住宅は何棟、何室分あるか、あわせて伺う。

回 答

高架方式の用地取得の対象となる件数は、本連続立体交差化計画及び本計画に併せて一体的に整備する鉄道付属街路等の都市計画案としてお示した都市計画区域内にある建物の数であり、令和２年10月の都市計画案及び環境影響評価書案説明会の開催に当たり、これまでの調査や資料作成時点で東京都が管理する最新の地形図等を基に試算をしています。

なお、事業に必要な用地や補償対象となる建築物等については、都市計画の決定後、測量等の実施により確定していきます。

質 問 事 項

七の２のオ 都は、東京都環境影響評価条例附則において、都が民間事業者などと連携して行う事業については計画段階環境影響評価に関する規定は「適用しない」と定めていることを根拠に、連立事業における計画段階環境影響評価を拒み続けているが、当該附則はあくまで条例制定時の経過措置として定められたものであり、そのまま放置することは許さ

れない。連立事業における環境影響評価の経過措置を見直すべきだが、
見解を伺う。

回 答

計画段階環境影響評価については、東京都の事業計画を対象として制度
を運用し、実績を積み重ねています。

今後も、附則の取扱いを含めた、東京都環境影響評価制度を取り巻く状
況の変化を注視しつつ、適正かつ円滑に運用していきます。