

浜田山駅南口整備に関する区議会でのやりとり

・浜田山駅南口整備に関する平成17年（2005年）の請願審査時からこれまでの区議会でのやりとりについて、皆様のご参考となるよう、杉並区議会会議録より抜粋してまとめています。

・質問者名は略しており、答弁者名は区長の場合のみ記載しています。質問者名や答弁者名を含む質疑全体を確認されたい場合には、杉並区議会HPをご覧ください。

日にち	会議名	内容	質問	答弁
H17(2005).11.28	都市環境委員会	《請願審査》 17請願第3号 京王井の頭線浜田山駅南口の早期開設に関する請願	ちょっと一、二伺いますが、近年この浜田山の地域というのは大変住宅とかマンションとかが増えているということなんですけれども、この人口の増加の見込みはどのぐらいと見ているのでしょうか。 それからもう1件、あかずの踏切などでよく事故などが起きることが報道されておりますけれども、ここの踏切の遮断機の頻度といいますか、それはどんな感じになっているのか。その2点お聞かせください。	人口がどのくらい増えているかというのは、ちょっと手元に今資料ございませんが、マンション計画が駅の周辺に幾つかございまして、浜田山の4丁目に2件、今新しくマンションが1件建設中、それから、もうでき上がっているものもございます。それから、柏の宮公園のすぐ北側でございますが、1件、マンションがもうでき上がっております。このマンションは105戸の予定でございまして、浜田山4丁目に今建設中のものは200戸を超えるというところでございます。それから、4丁目にもうでき上がっているものが1棟ございますが、これが60戸を超えるようなマンションということで、今のだけでも足し合わせますと、380戸増えているというような状況にございます。 通常、駅などの基盤整備を設計する際に、どのくらいのお客さんが増加するかという予想をします。これまでの実測のデータによりますと、その地域の人口増加の約4割の方が駅を利用するという統計が出てございます。したがって、危険な踏切等の解消に向けては、往復、朝の出勤、帰りの帰宅ということを考えますと、その約20%程度が駅を利用する方が増えるというふうに予想されます。 それから、ボトルネックの踏切のご質問でございますけれども、東京都が位置づけています重点踏切というのは、ピーク時の1時間で40分以上踏切が閉鎖するのをボトルネックというふうに位置づけてございまして。現在の浜田山駅に隣接する踏切が2つございまして、西側と東側にございまして。実測の遮断時間でございまして、西側の踏切については44分、東側の踏切については46分閉鎖する時間が実測データで出てございます。
H17(2005).11.28	都市環境委員会	《請願審査》 17請願第3号 京王井の頭線浜田山駅南口の早期開設に関する請願	私もよく浜田山駅使うんですが、南口の方へ行くと雰囲気の良いお店とかが並んでいるんですけども、南口に行くのは確かにすごく不便なんですよね。逆に、今回南口開設の請願が出てきて思ったんですけども、今まで南口がなぜ開設されなかったのかの方がむしろ不思議だったりとか、というのは、もしかしたら開設することへの問題もあるのかなと。そういう問題とかなかったのかについてちょっとお聞かせ願いたいと思います。	今の浜田山駅は、平成9年に京王電鉄の方が全面改築してきれいにしております。その際に地下通路と北口のビルを建てまして、バリアフリーでエレベーターを設置してございます。また、地下通路からホームに上がる分につきましても、その当時にエレベーターを設置してバリアフリーは完結してございました。鉄道事業者も、バリアフリー法ができて、今、駅に順次エレベーター、エスカレーターつけてございますが、浜田山駅につきましては、前倒してついていたという経過がございます。それがありまして、あくまでもBFの関係からいいますと、浜田山駅は完了しているということでございます。 南口ができなかったという理由につきましては、その当時は危険な踏切という問題がこれほど社会的な現象としてクローズアップできてなかったということと、それと、南口につきましては、用地取得の問題だとか、企業者、行政の役割分担がそれほど明確になっていない時代だったのもので、その点から南口については見送りになったというふうに私は考えてございます。
H17(2005).11.28	都市環境委員会	《請願審査》 17請願第3号 京王井の頭線浜田山駅南口の早期開設に関する請願	では、もう1つ。 でも、多分相当前からこの南口開設の声はあったと思うんですけども、ここに来て高まったものなのか前からあったのか、それに対する区の対応は、今聞いたとおりかな。	最近、先ほど都市計画課長が申し上げましたけれども、浜田山駅周辺で多数のマンション計画が出ているのは事実でございます。それ以前の時点でほかの駅、久我山、下井草等も順次開発を進めてございますけれども、駅自体を行政と鉄道事業者が共同して整備をしていくというふうになってきたのは、本当にこの数年のことでございます。したがって、浜田山駅につきましても、最近の鉄道事業者と行政との役割分担に応じて前向きに取り組んでいきたいというふうに考えてございます。
H19(2007).10.15	決算特別委員会	質疑	JR荻窪駅、高円寺駅、西武新宿線下井草駅、京王井の頭線西永福駅、永福町駅と、18年度の決算にもございましたが、駅前周辺の整備が行われたというふうに伺っております。 京王井の頭線の浜田山駅なんですが、平成14年から18年にかけて京王井の頭線浜田山駅の1日の乗降人員の推移が、2万6,027人、2万6,126人、2万6,549人、2万7,117人、2万8,084人と、過去5年間、1日当たりの駅の利用客が増加し続けているという傾向がございます。 浜田山駅は出入り口が1個しかございまして、朝晩の通勤通学ラッシュ時には大変込み合ひまして、そして危険な場面も見受けられます。 区としてこのような現状をどのようにとらえて、また、京王電鉄に対して今後何らかの働きかけを行う準備はあるのかどうか、最後に伺いたいと思います。	浜田山駅南口の改札につきましては、委員ご指摘のとおり、多くの要望が出されております。しかし、そのためには用地の確保が必要でございまして、区としては、京王電鉄、それから関係地権者との調整を行ってきたところでございますけれども、現在は確保が難しい、そういった状況でございます。
H20(2008).11.25	第4回定例会	一般質問	浜田山駅前のダイクが十一月末で閉店、大規模なショッピングセンター出店のうわさ等が飛び交っていますが、具体的動きはまだ見えません。大規模開発が進むことに伴う浜田山駅南口の開設予定について伺います。	私からは、浜田山駅南口の開設に関するお尋ねにお答えします。 この件につきましては、区はこれまで、鉄道事業者である京王電鉄とともに、駅南側の用地交渉を含め、多々検討してまいりましたが、現在のところ、まだ具体的な計画には至っておりません。
H22(2010).3.9	予算特別委員会	質疑	平成19年の決算特別委員会でも質問いたしましたが、京王井の頭線の浜田山駅につきまして、平成16年から20年にかけての1日の乗降人員の推移が、2万6,549人、2万7,117人、2万8,084人、2万8,634人、2万9,389人と、過去5年間、1日当たりの駅の利用客が年々増加し続けている傾向がございます。浜田山駅は出入り口が1つしかないため、朝晩の通勤通学ラッシュ時には大変込み合ひ、時折危険な場面も見受けられます。今後、周辺の大変宅地開発が進むにつれて、駅の利用客が爆発的に増加することも想定されますが、こうした状況につきまして、区の認識及び対応はいかがでしょうか。	ご指摘のとおり、浜田山駅の南口の開設については重要な課題であると認識しております。

H22(2010).3.9	予算特別委員会	質疑	これは平成19年の決算特別委員会でも質問いたしました。その後の対応はいかがでしょうか。	平成17年から隣接地の土地所有者と用地交渉を重ねましたが、合意には至っておりません。
H22(2010).3.9	予算特別委員会	質疑	今後の見通しはいかがでしょうか。	地権者のブライバシーにかかわる部分もございますけれども、ちょっと条件面で折り合いがなかなかつかないというような状況でございます。
H22(2010).3.9	予算特別委員会	質疑	浜田山駅は島式ホームで大変狭いです。利用客が増えると、朝晩の通勤通学ラッシュ時に置きまして、乗降に危険な場合もございます。ホームドア等の安全対策を京王電鉄株式会社に要望すべきと考えますが、区のご見解をお尋ねいたします。	京王電鉄に対しまして、ホームの安全対策について要請していきたいというふうに考えております。
H22(2010).11.24	第4回定例会	一般質問	浜田山駅南北自由通路について質問します。 浜田山駅の挟んだ東西の踏切は、通勤時間帯には遮断機を押し上げて渡る人、渡り切れずにいる高齢者にひやっとなることがたびたびです。浜田山駅南口の開設による南北自由通路は緊急の課題です。その必要性と、この間の経過をお聞きます。浜田山駅南口の用地取得の課題に対する区と京王の取り組みと姿勢についてお聞きます。	浜田山駅に関するお尋ねですが、ご指摘のとおり、浜田山駅周辺については、踏切による通行の不便さや事故の危険性などの課題があると認識しております。このため区は、これまで、南口の開設のために京王電鉄と調整を図りながら検討を重ねてまいりました。さまざまな課題があり、現在のところ具体的な計画には至っておりません。今後も京王電鉄と連携し、南口の開設に向けた取り組みをしてまいります。
H23(2011).3.9	予算特別委員会	質疑	今、浜田山駅のみが南口から駅舎への進入がない状況が続いております。踏切によっても遮断をされている。浜田山駅以外にも、このような状況にある駅舎が区内にはあるんでしょうか。	南北に通じづらいというのは、上井草駅が跨線橋がございませんので、自由通路もございませんので、それは南北に通行できないという形でございます。
H23(2011).3.9	予算特別委員会	質疑	このことについての杉並区の認識について、お伺いします。	委員ご指摘のとおり、南北の往来が難しくなっているというところで、駅利用者の利便性や安全確保のためには、南口を開設することが必要だと認識しております。
H23(2011).3.9	予算特別委員会	質疑	東京都はいかがですか。	南口自体の開設については、交通事業者の責任ということになるかと思います。しかしながら、南口が開設されることになった場合については、東京都は財政的な補助金の支援をするという形になるかと思います。
H23(2011).3.9	予算特別委員会	質疑	京王電鉄の認識はどうですか。	やはり区と同様に、駅利用者の利便性や安全性の確保のために、南口を開設することが大きな課題というふうに認識しており、区と連携していきたいというふうに考えております。
H23(2011).3.9	予算特別委員会	質疑	今、京王線の立体化とか地下化とか、そういう大きなお話もある中、京王井の頭線のみがこの状況になっている。田中区長が掲げられる質の高い住宅都市杉並、安全性、利便性、快適性ということを見ますと、最もそこに即していない現状があるのではないかと思います。いかがでしょうか。	南口の開設については、京王電鉄と調整を図りながら、土地の所有者と用地交渉を重ねてまいりましたけれども、なかなか条件面で話が折り合わないということで、残念ながら中断したような形になっております。しかしながら、今後も、京王電鉄とともに、地域住民と駅利用者の安全確保のために、バリアフリー化された浜田山南口の早期開設に向けた取り組みをしていきたいというふうに考えております。
H23(2011).3.9	予算特別委員会	質疑	なかなか進んでないわけですね。であるということは、ここで行政が京王電鉄さんや東京都さん、また地権者の方との間で、本当に汗をかいていた、知恵を出していただき、ある意味、ここは杉並の残ったところですら、強い決意でやっていただきたいと思いますが、菊池副区長、いかがですか。	今、課長のほうからご答弁したように、南口の開設につきましては、これまで地主さん、京王電鉄等と話し合いをして、何とか南口を開設できないかということをお話ししてまいりましたけれども、なかなかうまくいかないのが実態でございます。今後も粘り強く南口開設に向けて努力していきたいというふうに思っております。
H23(2011).6.15	第2回定例会	一般質問	浜田山駅南口は、近年多発する踏切トラブルと東日本大震災時の経験から、今や待ったなしとなりました。浜田山駅南口計画のこれまでの経過をここでお示ください。 五月十九日、地元住民とともに、京王電鉄本社に、浜田山駅南口の早期開設を求める申し入れを行いました。京王側も関係課長が積極的に対応していただきました。井の頭線では南北自由通路のない唯一の駅となった浜田山駅改修の緊急性では一致し、一日も早い実現への努力、課題の検討に入ることを確認しました。 問題は、用地問題です。浜田山のまちづくりを進めてきた関係者の理解を得る努力が必要で、交渉のためには、次善策も検討しつつ最善策を追求すべきと思うが、区の姿勢をお聞きます。	私からは、浜田山駅に関するお尋ねにお答えします。 ご指摘のとおり、浜田山駅周辺については、踏切による通行の不便さや事故の危険性などの課題があると認識しております。このため、区は、この間、南口の開設のために京王電鉄と調整を図りながら検討を重ねてまいりましたが、土地所有者との調整などさまざまな課題があり、現在のところ、具体的な計画には至っておりません。 今後も引き続き京王電鉄と連携し、南口の開設に向けた取り組みをしてまいります。
H30(2018).9.10	第3回定例会	代表質問	浜田山駅前の踏切が通勤時間帯にあらず、無理に渡ろうとして事故も起きています。京王が計画している駅地下の南北自由通路の実現が待ち望まれています。その必要性について区長の認識と、実現するためにはどのような課題があるのか、お聞きます。	【田中区長】 次に、浜田山駅についてのお尋ねにお答えいたします。 浜田山駅は南側に出入り口がなく、駅直近の踏切による南北通行の不便さなどの課題がございます。このため、区といたしましては、踏切対策として南口及び南北自由通路が必要と考えておりまして、京王電鉄と検討してまいりましたが、さまざまな課題があつて、現段階で具体的な計画には至っておりません。今後も関係者の皆様と連携協力しながら、早期の南口及び南北自由通路の設置に向け努力をしてまいります。
H30(2018).11.20	第4回定例会	一般質問	駅前の東西にある踏切は、通勤時間ラッシュの時間帯に1時間に数分しかあかないため、遮断機をぐくって渡る方もあり、事故が起っています。浜田山駅改修時に準備されていた駅南口が、地権者の理解を得られないまま、いまだ実現できていません。以前、浜田山駅南側の公園から地下通路でつなぐ案も出された経過がありましたが、事業費と防犯上の課題から断念されました。現在は、駅南側線路沿いに出入り口を設け、地下改札口につなげる計画であり、京王電鉄は借地でも可能と答えています。駅南口開設に向けた区の積極的な取り組みを求めるが、どうでしょう。	私からは、浜田山駅南口の設置についてのお尋ねにお答えいたします。 区では、御指摘の浜田山駅の南口及び南北自由通路につきまして整備が必要と考えており、京王電鉄と検討してまいりましたが、用地確保などの課題があり、現時点で具体的な計画には至っておりません。今後も関係者の皆様と連携協力を図りながら、早期に南口及び南北自由通路の設置に向け、取り組んでまいります。

R2(2020).10.9	決算特別委員会	質疑	これまで地域住民から、浜田山駅南口開設の要望が度々出されてきました。議会でも、我が党区議団だけでなく他会派からも、井の頭線浜田山駅の南口開設を望む要望が出されておりました。先日、当該駅南口のあるお店が解体されました。私も現地を確認しに行きましたが、ちょうど解体をしている最中でした。当該商店は、土壌汚染対策法に基づく調査が必要な業種でしたので、義務的な調査が今後必要だとも考えられますが、区も、早期の南口及び南北自由通路の設置に向けて努力してまいりますと、これまで答弁しております。住民の要望もつかんでいるかと思います。区の現状認識について、開設に向けて関係者と協議を検討していくべきと考えますが、伺います。	区も、浜田山駅の南側の店舗について、解体中であることは認識しております。このことについては、京王電鉄とも情報共有しているところで。今後もこの状況を注視しながら、関係者の皆様と連携、協議しながら、南口と南北自由通路の早期設置に向けて取り組んでまいります。
R3(2021).3.8	予算特別委員会	質疑	浜田山駅南口がないことで、朝夕の踏切の待ち時間や、遮断機をくぐって渡り事故が起きたことから、南口開設が待ち望まれています。当初、南口開設の予定地にあった店舗が廃業したことから、ここに開設を求める要望が私に届いています。区にはどのような声が届いていますか。	区のほうにも、その建物が解体されたことで、南口開設の目途などについてのお問合せがございました。
R3(2021).3.8	予算特別委員会	質疑	開設するためには、一義的には当該用地を買い取る必要があります。しかし、地主さんに売る意思がないことが確認されています。以前、借地でも開設できることを京王と確認した経過がありますが、区の認識を確認します。	駅の出入口は公共的な施設でありますので、しっかりとした権利の下に建設できることが基本だと認識しております。しかし、関係者の方々の御意向もありますので、その皆様と連携、協議しながら解決策を模索していくことが必要だと考えております。
R3(2021).3.8	予算特別委員会	質疑	これまでの長いいきさつもあり、区と地主さん、そして地元の方々の皆さんとの信頼関係構築がまずは第一です。区の真摯な取組を求めますが、どうでしょう。	議員のおっしゃるとおり、関係者の皆様との信頼関係の構築がまず第一と考えております。そのためには、さらに情報共有を行い、相互の理解を深めることが大切だと考えております。今後も、関係者の方々の気持ちを真摯に受け止め、協力関係を築いて、浜田山駅南口の開設に向けて努力してまいります。
R3(2021).10.8	決算特別委員会	質疑	区内の井の頭線駅で唯一対策が行われていないのが浜田山駅であります。駅の入り口は北口しかなく、南口に住む方々が駅を利用するためには、踏切を越えて北口に行くしかありません。その踏切がなかなか開かないので大変困っているという話を聞いております。私も現地に何度も調査に行きましたが、ラッシュ時は頻繁に遮断機が下り、通勤通学の妨げになっております。また、遮断機が下りているにもかかわらず、急いでいるせいか、遮断機を上げて通行する方も見かけるなど、危険な場面にも遭遇しました。 私はこの地域に関わって13年になりますけれども、地域の方々の切実な訴えを聞いて、所管課に浜田山駅の開かずの踏切問題の対策をお願いしてきました。 ここで質問ですが、現在、区としては、このような状況にある浜田山駅に対してどのような対策を考えているのか、お尋ねをします。また、課題解決に向けて、その対策がどこまで進んでいるのか、お尋ねをさせていただきます。	区では、浜田山駅につきましては、踏切がなかなか開かない状態や、開いたとしても人が通り切るまでにまた閉じる状況がある、また傾斜があるなど、利便性や安全性の観点からも課題があると認識しております。その課題を解決するためには、南口を整備することが不可欠と考えており、現在、地権者、京王電鉄の意向を確認しているところです。
R3(2021).10.8	決算特別委員会	質疑	ただいまの説明で、土地の地権者と、そしてまた京王電鉄さんのほうの意向を確認しているところだということが分かりました。 私もこの土地の地権者と直接、何度もこの件に関してお話をいたしました。そしてその地権者から、地域の皆さんや杉並区のためになるなら協力は惜しまない、そういった言葉も取っております。この言葉を受けて、改めて区として、この計画に対し、実行する決意や意気込みについてお聞かせ願いたいと思います。	今委員がおっしゃいました地権者の方からの、地域や区のために協力を惜しまないという言葉、大変ありがたいものと感じております。本件、度々チャンスがあるわけではないということをよく認識しておりますので、引き続き、地権者の方ですとか京王電鉄、信頼関係を築きながら、南口整備実現に向けて努力してまいりたいと考えております。

R3(2021).11.24	都市環境委員会	報告	(「浜田山駅南口の開設に向けた取組について」区から報告)	浜田山駅南口の開設に向けた取組について、まず御説明いたします。 京王電鉄井の頭線浜田山駅は、平成17年度以降、京王電鉄と南口の開設に向けて調整を行ってまいりました。また、その中で機会を模索してきたところです。その中で、浜田山駅南側用地の地権者から、当該用地は売却しないが、今後、当該用地に建築を予定している建築物の一部を区に賃貸することは可能であるという意向が示されました。区は、浜田山駅南口の開設に向けて協議を重ねてまいり、その結果を踏まえて、以下のとおり浜田山駅南口の開設に向けた取組を推進してまいります。 1、整備に向けた基本的な考え方でございますが、区内にある京王井の頭線の地上駅5駅の中で唯一、南北の通路が整備されていないことや、当該踏切がラッシュ時間帯を中心に開かずの踏切となっている現状を踏まえ、区民の安全性、利便性の向上のため、地権者及び京王電鉄の協力の下、以下のとおり浜田山駅南口の整備を行ってまいります。 (1)、地権者建築物の地下1階及び1階を賃借した上で、当該建築物内にエレベーターを設置するとともに、当該建築物と駅舎を接続する地下連絡通路の整備を行ってまいります。 (2)、浜田山駅南口の整備に要する設計費及び工事費は、京王電鉄との協議の結果、区が負担するものとしてまいります。 2、今後の進め方でございますが、浜田山駅南口開設の実現に向けて具体的な内容を定めた仮称浜田山駅南口整備に関する基本協定を、地権者及び京王電鉄との間で個別に締結いたします。その後、京王電鉄との間で設計や工事等に関する協定を順次締結しながら、設計、工事を進めるとともに、地権者とは地権者建物の賃貸借契約を締結することにより、浜田山駅南口の整備を進めることにいたします。 裏面を御覧ください。今後の主なスケジュールでございますが、今年度中は、先ほど申し上げた基本協定の締結をしてまいります。その後、地下連絡通路の設計を開始します。令和4年度は、地権者建物の設計を完了後、賃借する部分の内装、エレベーターの設計を行います。地権者の建物が竣工後、賃貸借契約を締結し、地下連絡通路の工事を開始いたします。令和5年度は、賃借部分の内装及びエレベーターの工事を開始し、令和6年度、浜田山駅南口を開設する予定です。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	私からは、報告の浜田山駅南口の開設に向けた取組について、浜田山駅南口の整備ということで質疑をさせていただきますけれども、まさに浜田山の南口の整備というのは、地域の住民からかねてより切望されており、また、議会においても平成17年に請願が採択されていながらも、なかなか進展が見られなかった長年の地域の課題ということでありました。それが今回、やっと前に進めそうだという話になりまして、大変感慨深く受け止めているところであります。 改めて、この約15年間、先ほどは、機会を模索しているというふうな報告がありましたけれども、これまで区がどのような動き、働きかけをしてきたのか、そして、今回どのようなきっかけで話が進むことになったのか、お示し願います。	区では、京王電鉄と連携しながら南口の開設の模索を行っていくとともに、地権者の関係者の方々等からも、機会を得て、その動向を伺ってくるような活動をしてまいりました。その中で、今般、駅南側に隣接する土地の地権者の方から、開設に向けて御協力いただけるというお話があったので、今回の御報告に至ったものです。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	これは私の先代の頃からですけれども、一時期は、地権者の皆さんで、南口を造るんだというような話があと一歩のところまで行ったというような経緯も、私もその当時から聞いておりました。それが今回このような形で、きっかけとして話があったということで、本当に喜ばしく、また、しっかりとこれを整備していかなくちゃいけないという思いを新たにすることがあります。 これから新たに建築される地権者建築物について、地下1階及び1階部分を区が賃借するというところですけれども、賃貸借契約で行うということで、この賃貸借契約の概要、例えば、普通賃貸借であるのか定期借家という形になるのか、また年数などはどのようにお考えであるのか、こういったところが現時点で何か下話のようなものがあるれば、教えていただけますか。	地権者とは、互いに協力して浜田山駅南口の整備に取り組むという意味を確認しておりますが、賃貸借契約の内容については、今後協議していくこととしております。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	これからの協議ということですね。駅の出入口というのは非常に公共性の高い施設となりますので、供用が開始された上で、途中から例えば条件が変更になったりとか、そういったところで、途中でやめるということが許されるものではないというふうに私は意識しているところであります。そういった意味で、契約条件については慎重に今後組立てをしていただきたいと思いますけれども、区内のほかの駅で、同様に区が賃借している事例というのはあるんでしょうか。	ほかの事例はございません。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	また、今回は、設計費及び工事費は、京王電鉄と協議の結果、区が負担するというような形なんですけれども、逆に、ほかの駅で、例えば、区の負担ということじゃなくて、京王電鉄のほうが負担したりというのは、これは駅ごとに違うというような認識でいいんでしょうか。	そのとおりでございます。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	今回はこういった形で、浜田山駅については、区の負担があるというようなところでですね。 今回、建築物自体の設計については、地権者側で行うということなんですけれども、賃借する部分については、駅の接続部分など、当然、京王電鉄との協議等も必要になってくるかと思えます。こういった点を調整するために、まず基本協定を取り交わして、詳細について詰めていくというような解釈でよいのか。また、基本的に、借りる部分についてはスケルトンで借り受けて、内装に当たる部分については区が整備するというような理解でよろしいかどうか。	そのとおりでございます。

R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	そして、賃借部分のレイアウト、例えばバリアフリーの観点というのは、今はもう外せなくなってきたと思いますけれども、そうしたあつらえの自由度については、借りる側である程度自由度を確保できるようなことで想定しているのか。 また、駅の出入口ということで多くの区民が利用することになりますので、そういった観点を持って、バリアフリーもそうですけども、利用する上での、例えばレイアウトに自由があるということであれば、通路とかエレベーターだとか階段のみならず、何か余地が少しでもあるようであれば、そこもしっかりと活用してほしいなというふうに思っておりますけれども、この辺りについて区の見解はいかがでしょうか。	敷地が道路と接している幅がありますので、自由度はそんなにありませんが、バリアフリーの観点は重要と考えておりますので、地権者としっかり調整してまいります。 また、お借りスペースには限りがありますが、可能な限り、ほかの用途に使えるかどうかとも検討してまいりたいと考えております。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	そうですね。確かに間口もそれほど広くないという中で、スペースが限られてしまうというのは想定できるところですけども、それでもなお、多くの方がそこを通行するということの中で、知恵を絞って、活用できるように御検討いただきたいというふうに思います。 また、今の質疑の中では、詳細はいろいろこれから決まっていくということなので、また進捗についても引き続き注視をさせていただきたいと思っておりますけれども、何といっても、冒頭申し上げたとおり、地域住民にとっては本当に悲願だと言える浜田山駅南口のプロジェクトということになります。そういったスペースの余地、有効活用も含めてしっかりと進めていっていただきたいと思うとともに、最後に、南口開設に向けた区の意気込みをぜひお示しいただきたいと思います。	長年、議会でもそうだし、地域の方々からも強い御関心をいただけてきた事業ということで承知しております。また、開かずの踏切対策ということもございまして、安全性、利便性を向上するところは、やはり区の責務としても果たさなければいけない大事なことだと考えてございます。地権者及び京王電鉄等々、御協力いただきながら、開設に向けて安全かつ着実に取り組んでまいりたいと考えております。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	まず、浜田山につきまして質問していきたいと思います。 今後、基本協定の締結を予定しているということですが、これはどのような内容を想定しているのか。	これからやる施工の範囲の区分をはじめとする役割分担など、基本的な内容を具体的に定めることを想定しております。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	京王電鉄との間で順次結ぶ協定というのは、どういふものなのか。	設計、工事のそれぞれの各段階で細かい内容を定めることを考えております。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	地権者の建物が竣工した後、地下連絡通路を造るということですけども、鉄道の運行は止めずに、安全に施工できるのか。	現時点では、鉄道の運行を止めずに工事を行っていく前提で京王と話しております。工事中の安全管理については、京王電鉄にも御協力をいただき、よく連携しながら施工を進めてまいります。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	これはちょっとイメージなんですけれども、具体的な図面が出ていませんから、これからですから、まだ分からないんですけども、南側の建物ができました、1階と地下1階を借りて、そこに杉並区がエレベーターを造るよと。地下通路についても杉並区ですと。第三者の建物の中に杉並区の所有物がある。その所有権というのは、杉並区の所有ということなんですかね。	現在のところ、そのように考えております。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	そうすると、南側の建築物という第三者が持っているものを例えば売却したり、相続で違う方に行ったりといった場合に、継続してそれが使えるという方法を多分考えると思うんですけども、その辺は、今までの様々な事例とかで、こんなことを考えているんだというのはありますか。	契約の中で特約事項としてそういうことが書けるというような内容は、確認しております。ただ、どういう形で契約を結ぶのかについては、今後、地権者と京王電鉄と協議して決めていくことになっておりますので、詳細はこれからと考えております。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	浜田山駅南口の整備ですけども、先ほど、鉄道の出入口を地権者から借りてやっているというのは、区内ではほかにはないということでした。将来的に土地とか建物自体を買い取るとか、地権者に交渉していくという考えなどはあるのかどうか、伺います。	今のところ、そういう気持ちはございません。
R3(2021).11.24	都市環境委員会	質疑	それから、この建物なんですけれども、地下1階、1階を賃借すると。全体的にこの建物自体はどれぐらいの大きさとか、何階建てになるのか。設計はこれからということなので、もし分からなければ、容積率とか分かれば教えてください。	地権者の建物は、地上3階、地下1階と聞いてございます。
R3(2021).11.26	総務財政委員会	質疑	債務負担行為について確認します。都市環境委員会で報告された浜田山駅南口整備事業として3,900万円計上されていますが、この事業の概要と目的、効果を確認いたします。	この事業は、浜田山駅の南側の民有地に、地権者が建築する建築物の地下1階及び1階を区が賃借して、現在の浜田山駅舎とつなげて、駅の出入口を整備するものです。 この南口の整備により、駅利用者や駅の南北を行き来する方々の安全性、利便性の向上を図ることとなります。3,900万円は、連絡通路の設計費です。
R3(2021).11.26	総務財政委員会	質疑	これは区が出すということですけども、設計費だけを出すのか、それ以外も出すのか、その辺教えてください。	今回の債務負担行為については、地権者の建物の地下1階と現在の駅舎をつなぐ地下連絡通路の設計費のみとなっております。
R3(2021).11.26	総務財政委員会	質疑	これは、賃貸借契約を今後結ばなきゃいけないんですけども、その辺の見通し、めどについては立っているのか、確認します。	地権者との間では、今後賃貸借契約を結ぼうということで、意思確認をしております。細かい内容につきましては、引き続き協議してまいります。
R3(2021).11.26	総務財政委員会	質疑	浜田山駅南口開設です。ここに至る担当課と地権者との粘り強い交渉でここに至ったことを感謝します。地権者の建物の一部を区が借り使えることになったわけですが、賃貸料以外に、区が全て負担する部分を確認しておきます。	今回、債務負担行為として挙げている連絡通路と、地権者の建物の内装とエレベーターの設計費、工事費、完成後の維持管理費を考えております。
R3(2021).11.26	総務財政委員会	質疑	京王との協議の結果、南口の整備に要する設計費や、今出てきた区が負担すべき工事費、この全てを区が負担するということになった理由を確認しておきます。	今まで、井の頭線の駅舎からの出入口については、その駅の状態により、区と京王電鉄のほうで協議して役割分担をしてまいりました。浜田山駅は、京王電鉄は北口を整備したことで、バリアフリーの整備も含めてもう完了したという認識であり、南口はさらに区民の安全性と利便性の向上に資するものなので、区のほうで負担することといたしました。
R3(2021).11.26	総務財政委員会	質疑	開設が3年後になるわけですが、この間、今まで通勤時間帯には遮断機をくぐるなど、危険な状況が見られました。開設に至るまで対策があれば、お聞きしておきます。	この間、道路管理者である区と京王電鉄において、安全性の確保を図るよう、線路部分の着色や看板を立てて対応してまいりました。今後も、危険な状態が見られるようであれば、さらに注意喚起などに努めてまいります。

R4(2022).2.10	第1回定例会	代表質問	特に京王井の頭線浜田山駅南口地下連絡通路の整備については、先行きがはっきりしません。まず、総事業費はどの程度と見通されているのか。財源確保の見通しはどうなっているのか。京王電鉄はどのように対応することになっているのか。受益者である鉄道事業者としての負担割合などは、一体どのように考えられているのか。それぞれ説明を求めます。	【田中区長】 浜田山駅南口の開設は、平成17年からその整備について模索してきたところで、昨年ようやく京王電鉄や地権者の意向が固まり、第4回定例会で、地権者建物と既存駅舎をつなぐ連絡通路の設計費の債務負担を補正予算として御承認いただきました。今回、当初予算案においては、地権者建物の内部を駅出入口として整備するための設計費を計上しています。 総工事業費については、今後の設計によりますが、財源を補助金等の活用も検討した上で、区の単費で確保する予定としております。京王電鉄としては、浜田山駅は現在の北口整備でバリアフリー対応も完了しているとの認識ですので、南口は、区として、地域の方々の南北往来の安全性、利便性向上のため、機会を逃すことなく、令和6年の開設に向けて取組を進めてまいります。
R4(2022).2.10	第1回定例会	代表質問	浜田山駅南口の問題について確認しました。今の話を聞いていますと、南口の整備については、京王電鉄は1円も出さない、こういうことで合意されたということなんです。主たる受益者は京王電鉄です。そしてそこを利用されている区民の方です。こういう順番ですね。主たる受益者が全く負担をしないということをそのまま続けていいのか。そんなことに区民の方は納得されるのかどうか。ここはどうなのでしょう。 例えば、区長も日頃から受益者負担の適正化なんて言っていますね。今回の計画でも負担の適正化が出ています。受益者負担を適正化するということは、主たる受益者は相応に負担をしないといけないということです。何か大きな会社は負担を免れて、一人一人の区民には、受益者だといって負担をさせるという構図になっていくのはどうなのかと私は思いますが、今後このままこの事業を進めてよいのかどうか。 こういう争点になり得ることを先に当初予算に入れてしまうということ自体が疑問なんです。6月、7月、補正予算で対応するという方法だったわけですね。区長選挙が終わってから対応する、この件なんかは特に。そういう判断は取れなかったんでしょうか。疑問がありますので、見解を伺いたい。	【田中区長】 浜田山の件でございますけれども、費用負担について、鉄道事業者にも自分の負担を求めるべきではないかという御趣旨だったと思いますが、その御意見は御意見として受け止めさせていただきたいと思います。あなたがちそれが全く筋違いだとは思っておりませんが、しかし、これは長年の懸案で、浜田山駅は、議員も御存じだと思いますけれども、大変危険な状態に長年さらされているというのも実態としてあるかというふうに思います。そういう中で、鉄道事業者が出さなければこれはやらないのかという御主張にも受け取れるんですが、鉄道事業者が出さないならやらない、やるべきじゃないという方がいらっしゃるのならば、そういう方はそういう方で、もしそれを選挙の争点にされるのであれば、されたらよろしいんじゃないでしょうか。私は、十分に交渉は当然行すべきだし、やります。しかしながら、めったにない、長年にわたり職員も、また地元の方も様々な形で関わってきて、地権者の方の御厚意もあり、ようやく実現可能性が具体的にはっきりしている段階で、これは首長としては、交渉は十分させていただきましても、どうしても実現をするべき懸案だというふうに私は思っております。
R4(2022).2.10	第1回定例会	代表質問	浜田山駅の南口開設は、地元住民が長い間待ち望んできたことの実現であり、大変喜ばれています。担当課職員が苦勞された問題は、何であったのか、開設できるのか、南口開設によって駅周辺及び南側のまちづくりにはどのような効果が期待できるのか、確認します。	【田中区長】 今回、南口用地の確保や、線路を横切る工事を実現させるため、担当課職員が地権者及び京王電鉄と時間をかけて粘り強く調整することで、開設に着手する段階までようやくたどり着いた次第です。開設は令和6年度を予定しております。引き続き両者と連携しながら取り組んでいきます。 また、開設による効果としては、駅の南北往来の利便性、安全性向上を通じた浜田山の魅力向上やまちのさらなる活性化を期待しております。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	まず初めに、浜田山駅南口の改札についてお尋ねをいたします。 この件に関しましては、他の議員が代表質問で本会議場でさせていただきましたけれども、区長からもその際に御答弁をいただいたかと思いますが、まずこの件について、全体像を確認のためにお聞かせいただきたいと思います。	浜田山駅南口にある敷地の地権者の方の建築する建築物の1階、地下1階をお借りして、既存浜田山駅舎と地下連絡通路で接続して、京王電鉄と地権者の協力を得ながら、浜田山駅南口を整備するものです。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	この予算がいよいよスタートして、経費は債務負担行為なんかで去年の段階で四千数百万だったかと思いますが、この全体像の費用は、おおむね目安としてどのくらいかかるんでしょうか。設計費が四千何百万かかるというのは大体分かっているんですが、どうなのでしょう。	総事業費については未定でございます。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	私が聞いているのは、未定でもいいんです。大体、学校を造る場合でも、小学校を造ったり、いろいろな工事をしたりする場合は目安を立てて予算を組んでいくわけで、その目安を聞いているんです。	今後、設計を進めていく中で明確になっていくものと考えております。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	そうすると、設計をしていく段階でということだから、幾らかかるか、今の段階では分からないということですか。大体区の事業というのはそういう形で進めていくものなんですか。私は、浜田山駅南口の改札については、基本的には、やはり区民の皆さん、浜田山の皆さんの要望が非常に強い事業でありますので、私もその方向性は賛成です。ただ、区が行政を執行する場合に、どうかというふうに思いますが、こういう形でいいんでしょうか。	浜田山駅の南口については、平成17年から課題として区は捉えておりました。昨年度初めて京王と地権者の意向が伺えて今回のような形になったので、その機を捉えて南口を整備したものなので、少し全体像が、総工事業とかが今未定でありますけれども、機を逃さず整備することに決めました。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	そうすると、財政の持ち分というのは、京王電鉄と話がついているんですか。	この前の区長の答弁もありましたので、京王とは協議しているところではございますけれども、基本的な考えは区のほうの負担でと考えておりました。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	その辺のところも、あそこ、南側から来る人は鉄道を使うお客さんがほとんどですので、基本的に、私は通ることは賛成だけれども、区が全部持つというのはおかしいんじゃないの。	浜田山駅につきましては、京王電鉄としては、北口の駅舎を改修してバリアフリーの解消もしたということで、駅舎としては整備済みという認識でおります。この費用については京王電鉄が全て負担したということで、南口については区が負担するということで考えております。

R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	私は鉄道事業者じゃないから分からないけれども、南側がああいう状況の中で鉄道事業者としても整備済みというのは、私は合点いかないんですが、その辺の話合いはどうなっているんですか。	【田中区長】 委員の考え方は1つの考え方として承っておりますが、浜田山の南口問題というのは長年の懸案で、地元住民も強く求めている課題であります。今般、地元の地主さんの御協力、御厚意を得て実現する可能性が出てきたという機を逃すと、今度いつ実現するか分からないという状況にある。 ですから、予算の負担の問題は電鉄側と協議をするにしても、それじゃ、京王電鉄のほうの意向が金出さないと言っから、これは造るのは反対だというなら、それは委員はそういうお考えかもしれませんが……（委員「全然違うよ」と呼ぶ）ならば、相手のあることから、協議をして、それでどこかできちっと整理をして結論を出して前へ進めるしかない。その場合、所管が言っているように、電鉄側が出さないというものを無理くり出させることができるものじゃないんですから、その場合は、区がお金を投じてもちきつと南口は実現させるというのが私の方針です。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	私は別に出さないから反対ということは一切ないです。私も区長の考え方に近いかもしれませんが。ただ私は、物事の進め方として、費用負担とかそういうことはある程度話し合いながら、それから地権者とも、幾らで、大体どの程度でどうだとか予算を立てる。この事業を進める以上は、全体的なある程度の目安を立てた上でやらなきゃいけないんじゃないか。何か区長、この件に対して前のめりになっているような感じがしてならないんですが、どうなんですか。	京王で久我山駅でしたすかね、たしかお互い話し合っって南北別々でやったのではなかったかと。恐らく担当課長のほうから説明があるかと思いますが、それぞれの駅の立地条件といましようか、できた形がちょっと違ってくるので、お互い話し合っって、こっちがうちがやりましよう、そっちは京王でというのは、ふだんある話なんだろうなというふうに思っていますので、多分所管も、そういう先例といましようか、前例を見ながら話をしていきたいと思います。 委員がお話のように、全体像が分からないのに予算を認める、ということだと、よく分かりますよ。ただ、今回の場合は、まだ正確にそろばんをはじいているわけじゃないんですが、夜間工事になります。それで終電と始発のわずかに、二時間の間に工事をやっていかなきゃならない。バックヤードがないので、建物の建築主さんともう建てたいとおっしゃっています。1年以上ではないんですが、ずっと更地のまま、空けたまま工事を止められているんですね。うちがその地下の横に、土手っ腹に穴を開けたいと言っていますので、向こうとしてみれば、非常に計画がどんと変更になっている話なんです。そうはいってももう待ってられないということもあるので、建物は建つわ、夜間で今度は鉄道のレールの、そこの上を抜いていきますので、非常に難工事ではあります。 そういったところから、あまり今軽々に、まあおよそ5億でしよう、10億でしようと言っても、かなり変更が出るんだろうなというふうに思っていますので、そこのところはちょっと御理解いただきたいなと思っております。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	先に今話題になった浜田山の件、確認します。基本協定は締結されているのか。	まだ協議中でございます。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	じゃ、そこに、負担についても今後協議するということは明記されるということですね。	そのとおりでございます。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	それから、地権者に対して今後賃借料が発生します。この見通しはどうなっていますか。	現在交渉中でございます。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	建設は一過性で終わりますけれども、賃借料はずっとかかります。交渉中といっても目安が全くないことはないと思いますが、どうですか。	交渉中の内容ですので、お答えできません。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	まさかこれ、言い値で決まってしまうということはないですね。基準はしっかり持ってやりますね。	交渉中の内容ですので、お答えできません。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	怪しいなあ。そもそもこの事業は、実施する前に費用便益分析は行われているんですか。	そのようなことは行っておりません。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	なぜやらないんですか。	今回の事業につきましては、今までの経緯がございましたので、機会を捉えてやるということで、特に検討は行っておりません。
R4(2022).3.11	予算特別委員会	質疑	それは大変なことだね。じゃ、とにかく、どのぐらいのどういう効果があるか、費用に対してどれぐらいのメリットが出せるか、全く分からないまま事業を進めていく、こういうことですね。	この駅の効果につきましては、南口を造ることによって、南北の往来の安全性や利便性の向上のため、この機を逃すことなく進めていこうと考えております。
R4(2022).3.14	予算特別委員会	質疑	最後に、浜田山駅南口整備について伺います。区政経営計画書に、浜田山駅南口整備事業予算4,500万円余が計上されていますが、内訳を伺います。	そのうちの3,819万5,000円は、既存駅舎と地権者建物をつなぐ地下連絡通路や既存駅舎の躯体調査費用などが計上されております。残りの759万円は、地権者建物の地下1階の内装とエレベーター設計費用です。
R4(2022).3.14	予算特別委員会	質疑	しっかり予算は計上されているということですね。分かりました。補助金等の活用も推進すべきだと思いますが、現在はどのような状況ですか。	今、補助金については該当するものが見当たりませんが、蔵入については大切なものだということは認識しておりますので、今後そういったものがないかということについては注視してまいります。
R4(2022).3.14	予算特別委員会	質疑	ぜひよろしく願います。地元地域からは、浜田山駅南口開設への要望について、区にはどのような声が届いているのか。	駅南側の敷地の解体がされた後からは、南口ができるのかとか、南口は長年の悲願なので、この機を逃さず整備してほしいという内容、また、どんなに人が滞留しているのかなど客観的なデータをお持ちになり、南口の必要性を訴えてきた方などいらっしゃいました。
R4(2022).3.14	予算特別委員会	質疑	今課長がおっしゃったとおり、浜田山地域の皆さんにとっては、南側の人にとっては長年の悲願でした。私もいつも使っていますが、ぜひ早めに、安全に工事を進めていただければと思います。浜田山駅の南側地域から浜田山駅を利用する乗降者等については、区の認識はどのようにありますか。	南側だけからの数字については把握しておりませんが、京王電鉄によると、1日当たりの駅の乗降客数は、平成17年は2万7,000人でした。コロナ前の令和元年度は3万人と、1割増えております。コロナ禍の中、令和2年度は2万1,000人と、3割減ったという状況となっており、南側からの利用者も同様の傾向であろうと推測しております。
R4(2022).3.14	予算特別委員会	質疑	1日3万人の方が利用していただいている浜田山駅の改札ですので、早急な改善を要望するところです。朝の通勤通学時、浜田山駅に隣接する踏切に滞留した人々が、踏切が上がるのと同時に走って渡り、混雑の中、駅の北口階段から地下の改札口目がけて駆け下りる様子は、危険な場合があります。区は把握していますか。	コロナ禍の昨年も、何度か現地のほうを確認しに行っており、状況は把握しております。

R4(2022).3.14	予算特別委員会	質疑	浜田山駅の課題には、朝の混雑時、ホームが狭いため、人があふれそうな状況があるとのこと。区には、京王電鉄や地域関係者とともに改善を要望いたしますが、いかがか。	各時間帯のホームの状況までは把握しておりませんが、御指摘の課題については、まず京王電鉄と共有し、状況を確認の上、危険な状態があれば、京王電鉄に改善を図るよう求めてまいります。
R4(2022).3.14	予算特別委員会	質疑	よろしく願います。 この質問の最後に、浜田山駅南口整備工事により、駅地下に南北通路ができることは、浜田山駅南部地域に限らず、広く地域活性化を促進するものと考えますが、いかがか。 また、区は、この浜田山駅南口整備工事及び浜田山駅周辺まちづくりについて、どのような課題認識に立っているのか、部の見解を伺います。	浜田山駅南口の整備は、駅近くの踏切の状況を踏まえ、駅の利用者だけではなく、南北を安全に支障なく往来したいと望まれている地域の方々のためにもなる取組だというふうに考えております。 この地域は商店街と閑静な住宅街が共存している場所ですから、この機を捉えて活性化につなげていくということが期待されていることは認識してございます。駅南口整備を着実に進めるとともに、まちの魅力向上に何ができるか、取組を模索してまいりたいと考えております。
R4(2022).5.26	第2回定例会	一般質問	井の頭線浜田山駅南口整備事業について情報公開したところ、拒否されていましたが、本日から閲覧できるということで、昼休みに閲覧をいたしました。 ちょっとこれ、確認しておきますよ。井の頭線浜田山駅南口整備事業に関する覚書が締結をされています。これ、第4条を読むと費用負担なんですが、事業に係る費用負担について、用地に係る費用は甲の負担とし——これ、区です——そのほかの工事等に係る費用の甲乙の負担割合は今後の協議とする、こういう覚書がありました。その一方で、井の頭線浜田山駅南口整備事業に関する基本協定書というのがありまして、これによると、費用負担については、第5条、南口整備事業に要する費用は原則として全額甲の負担とする。区の負担とすると、こういう文言が盛り込まれていて、田中良区長の判と京王電鉄の代表取締役の判がついてある、こういうものがありました。どうもこのあたり、よく分かりません。どういうふうに解釈をすればよいのか。情報公開してこなかったのは杉並区ですから、昼見てきて大分疑問に思いましたので、ちょっと説明をしていただきたい、こう思います。	浜田山駅南口整備地下連絡通路整備に関する協定書及び交渉記録の情報公開請求については、質問をお聞きする中で、見解をということではなく、既に受け取ったということでしたので、そのとき質問というふうには受け止めてみましたが、今、質問漏れということで御指摘ありましたので、改めて質問ということでお答えいたします。 情報公開請求につきましては、対象情報が複数ある場合には、請求者の便宜を考慮して、全ての情報をまとめて可否決定を行っているところですが、請求者の方から御要望があった際には公開、非公開の判断が完了した情報について、先に可否決定通知をお出しするといった運用を行っているところです。今回御指摘の協定書につきましては、交渉記録とは異なり、公開、非公開の判断に多くの時間を要するものではないので、先ほどの御質問の中にもありましたとおり、昨日、可否決定通知書をお出ししたところでございます。
R4(2022).9.20	第3回定例会	一般質問	浜田山駅南口地下連絡通路整備事業については、前区長時代から極めて不自然な経緯をたどっていますが、必要な情報が全く公開されてこず、強い疑問を持っています。事業は現在一体どうなっているのか、説明を求めます。 現在、課題検証に必要な情報の公開は利害関係者の請求により執行停止となっていますが、この審査にまたも4年もの時間をかけられたのでは困ります。改めて迅速な審査を強く要請するものです。 本件は、受益者である京王電鉄が全く財政負担しないことに加え、今後必要となる総事業費や維持管理費の見通しなど詳細を明確に示すことなく、急に既成事実が積み上げられていきました。はっきり言って不自然です。その後、総事業費などの概算は示せるようになったのか。区は地権者と賃貸借契約を結ぶことになると説明されましたけれども、契約締結予定日はいつなのか。そもそも賃貸借が妥当なのか。駅の構造にも影響を及ぼす相応に大きな公共事業であるにもかかわらず、土地収用法による収用などは考えられなかった理由は何だったのか、説明を求めます。 6月、田中良杉並区長名で一部公開された京王電鉄との打合せメモ、令和元年11月14日は、この事業についての意思形成過程に係る文書の一部でありますけれども、文書の約半分が黒塗り非公開で、その中核的な部分が把握できないものとなっていました。既に審査請求を行っていますが、これも京王電鉄との協定が締結済みであることなどを踏まえ、このような非公開は認めがたいところです。区長交代を踏まえ、当該文書の記載内容について説明を求めます。	私からは、浜田山駅南口整備事業についての一連の御質問にお答えします。 まず、浜田山駅について、京王電鉄は北口の整備をもって、バリアフリー対応を含め駅舎としては完了しているとの認識であり、南口整備については、地域の方々から強い要望があったことを踏まえ、区として、地域の方々の南北往来の安全性、利便性の向上を図るために取り組んでいるところでございます。 現在の状況とのお尋ねですが、これまで区として、相手がいる中で粘り強く交渉を重ねる中で実施可能な対応を少しずつ行ってきたところです。現状では、京王電鉄に地下連絡通路の設計を依頼しているところであり、お尋ねの工事費については、この設計の中で積算してまいります。また、賃貸借契約につきましては、現在、地権者と交渉しているところです。 なお、鉄道事業者の行う鉄道事業や区が行う公共事業とは性格が異なり、土地収用法上の収用適格事業には該当しないと考えております。 次に、情報公開についてのお尋ねですが、まず、区長の情報公開の徹底、情報公開度ナンバーワンといった方針、意向を受け、今後の事務において、情報発信の在り方について、これまで以上に適切に実施するよう努めてまいりたいと考えております。その上で御指摘の情報公開請求について、当該文書における非公開とした情報は交渉に関する情報であり、公開することにより、当該もしくは同種の事務の目的が達成できなくなり、または公正もしくは適切な執行を著しく困難にするおそれがあるため、杉並区情報公開条例第6条第1項第4号に該当するものとして、非開示とすることを既に決定しているところでございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	井の頭線浜田山駅南口整備事業は、当該年度、急に具体的に動き出しました。今はどうなっていますか。	現在は京王電鉄のほうに依頼しまして、地下連絡通路について設計を進めているところです。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	受益者である京王電鉄が原則経費負担をせず、設計から整備工事費、さらに維持管理費まで全部区が負担するということですが、なぜ京王は負担しないんでしょう。	京王としましては、浜田山駅につきまして、北口を整備したことでバリアフリーなどについても整備は完了したということで、区としては南口を整備することで、地域の利便性、安全性の向上を目指して取り組むものでございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	それは京王の言い分だと思いますけれども、京王電鉄は令和元年(2019年)11月8日付で杉並区都市整備部宛に、浜田山駅南口の整備についてなる文書を提出しています。これはどのような経緯から出されたものか。	この頃は、浜田山駅の南口整備に向けて区が土地を取得して、その後、工事については両方で費用負担をして整備していこうということでこの書類が出されました。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	これによると、整備に係る費用負担について具体的に記載があります。用地費及び工事費について負担者区分はどのような記載になっていますか。	用地費については杉並区、工事費については杉並区と京王電鉄となっております。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	そのほか踏切除却費は京王電鉄と、それが基本の考え方でしたが、同様の記載は、一部黒塗り非公開という形ではありましたが、京王電鉄との打合せでも令和元年11月14日にも記載があります。間違っていないですね。	そのとおりでございます。

R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	これは区長選の告示翌日にやっと一部だけ公開された文書なんですが、覚書での両者の負担は相互に分担するとし、割合は今後の協議とする、こういう要するに覚書としてはあるということですね。	そのとおりでございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	これを受けて浜田山駅南口整備事業に関する覚書が令和元年12月10日に両者間で締結をされた、そういうことですね。	そのとおりでございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	この頃までは両者の工事費負担は相互に分担するというところで確認が取られているわけですが、どうして急に区負担に変わったんですか。	この間、地権者の側とも協議した結果、区のほうで土地を買うことになっておりましたが、区は土地を買わず、地権者が今後建てる建物の地下1階、地上1階の部分を賃借して地下連絡通路を造ることになったためでございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	それは区と地権者の問題ですね。京王電鉄との問題ではないと思いますが、どうして京王電鉄が負担ゼロになったんですか。	京王電鉄としましては、民間の建物に京王電鉄のものをくっつけるというようなことは経験したことがないので、慎重に対応したいというようなこともありました。この間、京王電鉄とも協議した結果、今のような状態になったものでございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	そこがよく分からないですね。突然京王はお金を出さなくなった。その理屈が通るんだったら、区だって同じですよ。どうなんですか。	先ほど課長からも申し上げましたとおり、それから一般質問でも他の議員にお答えしましたとおり、京王電鉄においては、先ほど申し上げたとおりの考えだったということですが、この南口整備に関しましては、過去に議会の中でも請願として採択されたといったようなことであるとか、地域の方々から強い要望があった、そういったことを踏まえて、このきっかけを逃さずに整備に向けて取り組むということを区として実施していく観点から、こういった南口整備を区の負担を覚悟の上で取り組んでいるという状況でございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	覚悟の上でと言っても、別に議決を必ずしも全体を取っているわけじゃないので、不安ですね。令和3年11月24日開催の都市環境委員会の報告で初めて区が全額負担するんだということが出てきました。そうすると、その意思決定はそれより以前ということですか。	そのとおりでございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	具体的にはいつなんですか。いつそういう判断になったんですか。	令和3年9月15日に政策調整会議で決定いたしました。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	当該年度9月に浜田山駅南口整備事業の実現に向けた調査業務に関する協定書が締結されています。これは締結日はいつですか。それから、協定書の全文をちょっと読んでもらえますか。	令和3年9月21日に結ばれております。 協定書の内容につきましては、井の頭線浜田山駅南口整備事業の実現に向けた調査業務に関する協定書、杉並区（以下甲という）と京王電鉄株式会社（以下乙という）は、井の頭線浜田山駅南口整備事業に関する覚書、令和元年12月10日付に基づき、浜田山南口事業（以下事業という）の実現性の検証に必要な調査業務（以下調査という）に関し、次のとおり協定を締結する。目的、第1条、本協定は、調査に関する基本的事項を確認し、甲乙相互の協力により調査の円滑な推進を図ること……。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	前文のところに、一応令和元年12月の覚書に基づいてこの事業の実現性を検証するために調査業務に入ると書いてあるんですよ。これは令和元年の覚書というのは、割合は協議するにしても、工事費は区と京王で分担する、そういう内容ですよ。そこにどう整合性があるんですか。	この覚書の中にあつた互いに協力して事業の円滑な推進を目的とするということに基づき、この調査をするものでございました。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	だから、当時の覚書に基づいて、負担は、まだ分担するという前提でこの段階で話が進んでいたんじゃないんですか。この調査業務に関する協定書を読む限りは、そう受け取らざるを得ないんですが、どうなんですか。	今回の協定書につきましては、この時期にもう区のほうで、1階、地下1階を借りて南口を整備するということになっていましたので、そうすると、この覚書の前提となっていた土地を区が買ってという条件が変わってきまして、条件が変わったとしても、京王が南口整備について協力するかどうかということを調査するために、この協定を結んで実際に調査を行ったものでございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	その前の覚書なんかを見ても、確かに用地費は杉並区の負担になっていますが、土地を杉並区が買うということはどこにも書いていないですよ。用地に関わることにについては杉並区が負担しますが、買うかどうかは別に京王との協議の中でどこにも出ていないですよ。そのあたりはどうなんですか。	費用負担に関していろいろ御意見があることは私もとしても認識してございますが、覚書との整合性という観点で申し上げますと、覚書の4条においては、費用負担についてそのほかの工事等に関わる費用の工事の負担割合は今後の協議ということになってございますので、この時点で京王が何について何を負担するとか、そういったことに関しては明確に合意されていないものと認識してございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	だから、その前の話で、今後の協議とする、その協議の内容は、実際の分担額がどうするかということの協議ですよ。五分五分になるのか、8、2になるのか分からないけれども、そういうことですよ。その前にそういう形で記載もありますよ。どういうことなんですか。	それについては、先ほど申し上げましたとおり、覚書当時と、御指摘の協定書を締結した当時においては、前提としての状況が変わった、そういったような状況から、現状のような内容に至っているということでございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	それで、測量士調査をして、大体全体の経費の見通しというのは分かっているんじゃないですか。	調査につきましては、工事ができるかどうか、うまく連絡路をつなげるかどうかといった調査でございましたので、工事費全体につきましては今やっている設計の中で検討していくものでございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	どんなものになるかも分からないのに区が全額出すよと決めちゃっているのはどうなんですか。ね。次に、地元地権者との関係です。地元地権者との協議が具体的に進んだのはいつですか。	現在、その内容につきましては、情報公開請求の中で審査請求されていて、今、審査の準備をしているところですので、詳細についてはお答えできませんが、この協定を結んだ前後に始まっていることになっております。 補足でございます。協議が具体的に進んだのはいつかという御質問でございました。この間も御説明申し上げましたとおり、地権者、11月の昨年の段階で都市環境委員会に御報告させていただいた以前に、地権者のほうと賃貸借をして、そこに整備をするという形で、おおむねの合意がなされた状況でございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	当然京王電鉄だけではなくて、この地権者とも別途その旨のいろいろ覚書や協定があるはずなんです。全く公表されないですね。地権者は、建物はもう大分完成しようとしていますよね。こうやって話が進んでいるのにどういう内容なのか全く分からないというのはどういうことなんですか。	工事につきましては、地権者の建物が出来上がった後、やることになっておりますので、最初に決めたとおりに進んでいるものでございます。

R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	だから、地権者の建てるビルとつながりわけだから、当然どういう状況なのか分からないと、こちらも一体幾らお金がかかるのか、今後どうなっていくのか、もう想像のしようがないですよね。どのようにお考えですか。	それに関しましては、交渉事は協議中ということでございますので、当然その内容に関してつまづいたら御説明させていただくことは差し控えていただきたいと思います。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	公開されておらず、当事者しか知らない約束の内容というのは密約というんですね。そのまま話が進むのはちょっと困りますけれども、いつこれは情報が出てきますか。	契約締結に至ったというような形などで交渉に一定の状況の変化が見られた段階というふうにご考えてございます。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	あそこ、工事中の駅側の壁に前区長の確認団体のポスターが貼ってありましたよね。確認されていますか。	見ておりません。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	本当、浜田山駅からよく見えるよ。そういうそをついちゃ駄目だよ。だから、密約があるんじゃないかと言われても不思議じゃないわけですよ。担当者が現場のそういうことも見ていないなんてあり得ませんからね。そういうそを平然とつづのは許せません。 さて、エレベーターなどの設置はともかく、その後の維持管理は誰の負担ですか。	維持管理については、今後、協議していくものと考えております。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	区がやるんだから、普通区がやりますわな。そうすると、あそこでエレベーター工事とかで事故が起こったら、これは対応するのは京王電鉄ですか、杉並区ですか。	整備した区のほうになるかと思います。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	京王電鉄にしたら、将来にわたってややこしいものを背負わなくていいんだから、それはいいですよ。しかし、それが適正な受益者負担と言えるんですか、どうなんですか。	利用する方々は区民の方々なので、そういった公共的な福祉という視点で考えて、区のほうで負担するのではないかと考えております。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	しかし、そこで収益を上げるのは京王電鉄ですから、応分の負担をしてもらわなきゃいけません。賃貸借契約の契約はいつ頃の予定ですか。	工事に着工する前を考えております。
R4(2022).10.14	決算特別委員会	質疑	定借になるんですか、どうなんですか。	今、交渉中の内容です。
R4(2022).12.12	都市環境委員会	質疑	浜田山駅南口改札の開設についてですけれども、これは122ページ(3)の3つ目の丸ですかね、浜田山駅南口の整備に向けての取組。昨年の4定の当委員会、開設に向けて取り組むスケジュール、予定が示されたと思うんですけれども、それを見ると、今年度中に地下連絡通路等の工事開始となっていたと思いますけれども、地権者との協議とか、ちょっと今の状況、進捗を伺います。	地権者との協議については現在交渉中ですので、詳しいことは申し上げられない状況です。
R4(2022).12.12	都市環境委員会	質疑	では、去年4定の出されたスケジュールの中ではどのあたり。	現在は、地下連絡通路の工事に向けて設計段階ですので、それを京王電鉄のほうに依頼して進めているところでございます。
R5(2023).2.15	第1回定例会	一般質問	まず、浜田山駅南口整備事業です。この事業は、昨年の区長選の直前に前区長が基本協定を駆け込み締結したもので、京王電鉄の駅南口を設置するという話でありながら、京王電鉄がその経費を負担しないなどという極めて問題の多い事業でした。線路真下を掘り進める新たな地下連絡通路の建設を含め、区の将来の財政負担がほとんど明確に示されず話を進めたことにも強く抗議してきたところです。これについては、このたびの補正予算第9号において減額補正を行うということになりました。説明を求めます。 課題であった地権者との協議がどうなったのか、その交渉経過について説明を求めます。 本件に限った話ではありませんが、賃貸借など不動産取引についても実勢を無視した内容で区が契約を締結することにはリスクがあります。昨年、区長にポンポン山の話を紹介しましたが、仮に議会の議決を得ていても、仮に不動産鑑定評価どおりに契約をしても、裁判所で違法と判断されるケースは実際にあります。合理的に説明のつかない契約や協定は、締結してはならないものであります。見解を求めます。 浜田山駅南口整備、地下連絡通路事業については複数の情報公開請求を行っていましたが、公開手続が執行停止となっているもののほか、非公開となったことで、私から行政不服審査法に基づき審査請求を提起しているものもあります。手続の現状は一体どうなっているか、説明を求めます。	浜田山駅南口の整備は、駅南側にある地権者が建設中の建物の1階、地下1階を区が賃借して既存駅舎とつなぐ地下連絡通路を整備する計画で進めてきたものです。本件については、地権者から、浜田山駅南口の整備に協力してもよいという意思表示があったことをきっかけに、民間建物が完成後、すぐに整備工事に入れるよう、地権者と契約内容について協議することと並行して、京王電鉄と連絡通路の設計等について進めてまいりました。 区といたしましては、区民に対して合理的に説明責任を果たすことができる契約とすることが当然と考えております。地権者との協議に当たっては、そうした前提に立って他契約事例等を参考に話し合いを重ねてまいりましたが、残念ながら合意には至りませんでした。そのことから、予算の執行が見込めないため、減額補正としたものです。今回の協議は整いませんでしたが、区といたしましては、引き続き浜田山駅南口の整備について、地域の動向を注視し取り組んでまいります。なお、詳細は所管である都市環境委員会で御報告申し上げます。 議員御指摘の浜田山駅南口整備に関する情報公開請求につきましては、当該処分について第三者からの審査請求があったことから、当該審査請求の裁決までの間、執行を停止しているものですが、現在審査手続は終結しており、今後、本年3月に開催予定の情報公開・個人情報保護審査会に諮問予定でございます。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	報告	(「京王電鉄井の頭線浜田山駅南口の開設に向けた取組の再検討について」区から報告)	次に、京王電鉄井の頭線浜田山駅南口の開設に向けた取組の再検討について御説明いたします。 まず、1のこれまでの経緯のところを御覧ください。令和3年11月に都市環境委員会で、浜田山駅南口の開設に向けた取組についてを御報告しました。その後、地権者と賃貸借契約の内容について協議してまいりました。翌年3月には、京王電鉄と井の頭線浜田山駅南口整備事業に関する基本協定を締結しまして、4月に同じく京王電鉄と井の頭線浜田山駅南口整備事業に伴う設計等に関する協定を締結して進めてまいりました。 2、浜田山駅南口の整備に向けた取組についてでございます。地権者建物の地下1階及び1階の賃借について地権者と交渉を重ねてまいりましたが、現時点で協議が整わないため、区が地権者建物を賃借することを断念するとともに、令和4年度に実施予定であった井の頭線浜田山駅南口整備事業に伴う設計等に関する協定書に基づく設計業務の未実施分は行わないことといたしました。また、京王電鉄と締結している井の頭線浜田山駅南口整備事業に関する基本協定の解消に向けて、京王電鉄と協議を行うことといたしております。なお、浜田山駅南口の整備については、引き続き地域の動向を注視しながら、今後整備方針を検討してまいります。 3、今後のスケジュールについてでございますが、令和5年の3月に、先ほど申し上げた基本協定の解消に向けて京王電鉄と協議してまいります。

R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	浜田山の南口開設の取り消し、これができなくなったということの報告なんですけれども、まずは契約交渉がうまくいかなかったということの中で、今回この場所においての南口の開設は断念ということなんですけれども、本当に地域の方からも本当によかったよかったという話も聞いていただけに、このたびの決定は残念には思っているところではあります。 そうした中で、地権者さんとの間でどのような交渉を行ってきたか、その経緯について改めて説明をお願いいたします。	この間、地権者と賃貸借契約の内容について交渉を続けてまいりました。区としての考え方を御説明してきましたが、見解の相違などがあり、なかなか御理解をいただけませんでした。それで、今回のような形で契約の締結に向けて前向きに進める形にはならなかった中、地権者の建築工事が着々と進んでいたことや、来年度の見通しが立たなかったことなどを考慮して、本議会において報告するとともに、減額補正をさせていただくことに至りました。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	今、賃貸借契約の中で見解の相違ということでありましたけれども、こういったところに相違があったのか、具体的にもし分かれれば教えていただきたいというところ。例えばこれは、私にも地元から情報も入ってきていますけれども、今もう既にかなり高額なというか、いい金額での募集がされていたというようなことも情報として聞いてはいるんですけど、そういったところも含めて、問題点はこういったところだったのか教えてください。	契約に至らなかった原因は、相手もあることなので詳細にはお答えできないんですけど、金銭的なものだけでなく、契約内容全般にわたって合意に至らなかったものです。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	今すぐく大まかなところで伺っているんですけども、具体的などころ、答えられないところは仕方ないんですけど、金銭的なもの以外の何かいろいろあるということ、例えば、その辺がもう少し分かったところがあれば教えていただけるとありがたいんですけども、どうでしょう。	一般的な契約書にある条項一つずつについて、地権者とは交渉を重ねてまいりました。ただ、この内容を一つずつどうだったかということについては、路線価などの公開が前提とされる情報とは違って、民間側との自由交渉の範囲で交わされてきた内容ですので、行政側が一方向的に公開することで相手方に不利益となる場合もあることから、今回こまごまの答弁とさせていただきますたく存じます。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	確かに相手のいるところということで、一方的に区のほうで明らかにするというわけにいかないというのは理解できるところでありますけれども。 そうすると、いわゆる区がいろいろなこれまでの契約をしてくるような状況の中で、一般的にこういった条項であろうということに合意に至らなかったという理解になるのかなと思うんですけども、その合意できなかったところの中に、やはりこれだけ地域の方に待ち望まれている施設ということの中で譲歩できるような、受け入れられるようなところというのは、ぎりぎりまでやった上で駄目だったということなんですか、その辺を確認いたします。	そのとおりでございます。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	分かりました。今回は断念することなんですけれども、これはもう地域の方でも薄々というか、何となく察されているような方もいらっしゃるかなと思うんですけど、これはどういうふうな形でその地域の方々にお知らせをしていくのか、また、今回はこの場所が駄目だからといっても、まだ南口自体が、もしほかの候補になり得るところがあれば、決して南口開設自体を断念することじゃなくて引き続き取り組んでもらいたいと思うんですけども、その点何か、こういった考えがあるのか教えてください。	この間も本事業に対しては期待の声をいただいているところで、この決定については私どもとしても大変残念に思っております。ただ、今回の委員会に御報告したことも踏まえ、地域の商店街の方々や住民の方々にも直接お話をし、説明しに行こうと考えております。また、今後については、別の場所とか別の方法等も含めて検討していこうと考えております。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	分かりました。ぜひお願いしたいと思います。 この点の最後なんですけれども、契約がある程度もう交わされた状態でこうやって情報が我々に報告があるということであればスムーズにいったのかなというふうに思うんですけども、契約に至る前の段階で報告があったものですから、ちょっとこういうふうな進め方で、ちょっとばたばたしている印象があるようなことになったと思うんですが、その辺のところはもう少し何かうまくできる方法はなかったのか、改めて確認します。	そのような批判があることは真摯に受け止めてさせていただきます。区としては、相手がある中で事業を進めるために、その時できる最善を尽くして順番に行ってきたつもりです。具体的には、地権者の建築スケジュールを踏まえて、速やかに南口を開設するために、事業の実施の可否の調査や設計業務などの予算計上を逆算して行っていました。その結果、予算計上の前段階として、議会の報告が令和3年11月となり、この時期を遅らせることができなかったものです。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	私からは、浜田山駅南口の整備事業についてをお尋ねしたいと思います。 非常に残念だなというふうに思っておりまして、一昨年の議会報告から今回の交渉と事業の断念と、減額補正に至るまで経過について少しお聞きしたいと思いますが、まず、この交渉の断念と言いますけれども、具体的に区として意思決定がいつで、地権者との間で断念することを確認したのはいつなのかということをお聞きしたいと思います。	まず、交渉を断念と言いますが、具体的に区として意思決定したのは、本年1月に断念の意思決定をしました。その後、地権者にその旨をお伝えしました。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	区として交渉断念の可能性を認識したのはいつなんでしょうか。	具体的にいつということは申し上げるのは大変難しいところではございますが、契約に関して、交渉が思うように進まない中、遅くとも昨年7月頃には折り合うのが難しいという印象を強く持っていました。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	令和3年、本委員会に報告があったときに、賃貸借の契約が難しいと感じていなかったんでしょうか。また、相手方の様子が一変したんでしょうか、その辺どうでしょう。	前回御報告申し上げたときには、お互いに南口に向けて協力していこうという意思確認はしておりました。契約の内容については交渉しておりませんので、契約の交渉に入って少し難しくなったというのを感じたところでございます。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	他の議員の一般質問の答弁の中に、連絡通路の設計を進めていたとあったと記憶しておりますけれども、交渉が難しいと強い印象を受けたにもかかわらず、賃貸借契約に向けて交渉や設計を行っていたのでしょうか。	京王に対しては昨年7月に状況を伝えまして、最悪の場合にはどのようなことが起こるのかということも含めて協議してまいりました。特に、設計業務については、工事を始める直前のものでないと、工事の前提である見積もりなどが異なってしまう、交渉が予定より難航して遅れるということを考慮しますと、設計のやり直しになってしまう可能性もあるということでしたので、その時点で業務を一旦中断するということを7月の下旬にお願いしております。地権者との交渉が難しくなったというのを感じておりましたけれども、諦めることなく、区が契約するほかの案件とか条件などを整理、調整を行って交渉を続けてきたものでございます。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	京王との間で結んでいる基本協定というのはどんなものなのか。	区が地下1階、1階を地権者から借りて、浜田山駅南口を整備することについて、京王とお互いに協力をしようという目的のものです。事業範囲や区が費用負担することなどについて協定を結んだものです。

R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	この事業によって駅利用者の利便性が向上することは京王にも利益があるということだと思えますが、設計業務はもちろん、賃料などの金銭的な負担が問題で事業を断念せざるを得なかったのであれば、京王にその一部を負担させるということもあったと思いますけれども、その辺どうでしょうか。	まず、契約に至らなかったということについては、金銭的な区の負担など様々な条件で契約に開きがあって、相手方に受け入れられなかったものだというふうに考えています。その上で、本事業については、地権者の建物を駅舎と接続するという形のもので、その時点で京王とは協議をして、京王のほうから整備費用も含めて金銭的に負担することはできないということを受けて今回の整備に至ったものですので、御指摘のような京王に金銭的な負担を負わせるということではなかったものでございます。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	では最後になりますが、交渉は相手方がいますので仕方ないところかもしれませんが、地域の方々からは、この南口の整備は本当に望まれていたと思います。今後、京王と協議検討することになっておりますけれども、どういうことを想定しているのか、最後にお尋ねしたいと思います。	現在のところ全くの白紙ではございますけれども、この場所に限らず、地域の状況を注視しつつ、様々な可能性について京王とともに協議検討してまいりたいと考えております。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	浜田山駅南口に関してなんですけれども、他の委員から質問があったところなんですけど、ちょっとやはりどうしても飲み込めないという部分がありまして。いただいたペーパーによると、令和3年の11月に協議を始めましょうということですかね。断念したのは先ほどの答弁で今年の1月だったということなんですけど、かなり長い期間協議をしてきたんだということと、その間、一番肝腎な賃料に関してということがどういうふうに協議をされてきたのか。普通の生活をしていると、何か事を始めるときにやはり一番重要なのは払えるかなということなんですよ、賃料ですよ。ですから、その部分が最後の最後になって断念しなきゃいけなかったというのは、どうしてもやはり区民に対しても説明がつかないというふうに思っています。そのあたり、もう少し詳しくお聞きできますか。	今回断念した原因については、先ほども申し上げたとおり賃料だけでなく、そのほか契約の条件全般にわたって合意ができなかったので断念したものでございます。さらにと言われると、細かく幾らだったかということになるかと思いますが、ちょっとそこまでは控えさせていただきたいんですけど、金額については区のほかの契約案件だったりとか、あと浜田山の駅前の店舗の実勢価格なんかも調査しながら相手とは協議してきたものでございます。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	お話を伺っていると、当然実勢価格があって、区から拠出できる金額というのは合理性があって、みんなが納得できる金額でというのは当たり前のことですよ。だから、そもそもその当たり前の部分が最初から、一番最初の条件の中からはそんなに重くなかったという話なんですかね。	交渉とかで具体的にどういう条件のやり取りがあったかというのについては、先ほどから課長が申し上げているようにちょっと差し控えていただきたい部分はあるんですけど、この契約に関しては、先ほど答弁の中でもあったと思うんですけど、一昨年11月にこの委員会に御報告させていただいた段階では詳細なそういったやり取りはできてはませんでした。その当時は、まずこの事業をどうやって進められるかということで、本当に地権者さんであるとか京王との間で様々な協議を行っていたということなので、正直に申し上げると、そこまで詳細にしっかりと足元をがっちと固めてから御報告できるタイミングではなかったということに尽きると思っております。 その上で、契約の具体的な中身についてはこの11月以降に交渉してきたということで、区としても先方の見解であるとか、こちらとしての考えというものはお伝えをしておりますが、それについてなかなか条件面では調わなかったということでございます。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	そういう中で、議会でもいろいろなお考えを述べられる議員の方もいらして、ああ、そういう考えもある、ああいう考えもあると聞きながら、ただやっぱりこここの南口って物すごく重要だなというふうに思っていたところなんですよ。朝私たちは駅で御挨拶なんかしたりすると、本当に危険な状態で踏切を渡って、もう急いで来られて、ああいった中にはやはり、例えば松葉づえをついでだとか、車椅子に乗った方だとかは、もう本当に無理だろうと思ったりもすることがあります。それくらい危険性があったという中で、今回南口をやっていくということがあったので、期待感もすごく高まっているんだと思います。 行政の中で、これまで設計業務というのが実施された金額ってどれくらいだったのか、未実施分も含めて、金額のことを確認しておきます。	全体として4,500万円強の予算を計上しておりました。そのうちの300万円弱の部分について拠出しました。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	浜田山に行きますけれども、かなり質問がたくさん出ましたけれども、これは令和3年11月の時点で、基本的合意を得たので都市環境委員会に報告しましたということだと思んですけど、今のこの時点から振り返ってみると、それはちょっとタイミングが早過ぎたんじゃないかなということは思わざるを得ない部分もありまして、このあたりの話って、そのタイミングで報告するというのがこれまでも一般的だったのか、少しいつもよりも早いタイミングで報告した理由があったのかというところを確認します。	先ほども申し上げましたが、その時点では互いにやっていくという合意が取れていましたので、適切な時期に報告してきたというふうに考えております。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	今回のような事業があったということを踏まえて、今後はある程度経済条件も合意できた上で、こういった大型の企画については発表するほうが住民の落胆はないのかなみたいなことが今回ちょっと感じたところもあったんですが、そのあたりはいかがですか。	御指摘はごもっとも部分があると思います。1年ちょっと前に戻れたらどう報告ができたのかなということろは本当に反省すべき部分はあると思っておりますが、ただ、これもやっぱり相手があるところで、それからやっぱりスケジュールを逆算していったというところで、これが逆に区側のほうで遅れることによって、仮に契約に至っていたとしても、地権者さんのほうで、では遅れてしまったじゃないかと、空き室ができてしまったじゃないかと、やっぱりそういう話になる可能性だった部分もあったので、やはりそこはちょっといろいろタイミングを図っていた結果としてこういう形になってしまったということで、その点に関しては本当に反省すべき点があったと思っております。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	分かりました、真摯な御答弁ありがとうございます。 今回計画していた場所の南西部にも工事中の土地があると思うんですけど、そちらの地権者とはコンタクトを取っていますか。	特にあそこ場所で南口を整備するということは考えてございません。
R5(2023).2.20	都市環境委員会	質疑	もっと駅舎というか、線路に近いところじゃないと難しいところか前提だということですよ。	そのとおりでございます。

R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	浜田山駅南口整備事業について伺います。 本件については、都市環境委員会で報告されたと思いますが、改めてこの減額補正の概要とその経緯について御説明いただきたいと思います。	この事業につきましては、浜田山駅南側にある地権者の建築中の建物の1階と地下1階を区が賃借して、既存の駅舎とつなぐ地下連絡通路を整備する事業でした。地権者との間、令和3年の11月の議会で補正予算成立以降、賃貸借契約に関する交渉を行ってきたところですが、見解の相違があり、結果として契約に至ることができず、断念することといたしましたので、未実施部分の費用について減額補正するものです。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	今、見解の相違とございましたが、具体的にどういった部分が相違があったのか、契約の何が問題だったのか、賃料でしょうか、それに関してお伺いします。	交渉の結果として契約に至らなかったものです。一般的に契約書の中にある全ての内容が協議の対象でしたが、誠に残念ながら、合意に至らなかったものでございます。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	今回の減額補正は、具体的に金額の内訳、内容はどのような状況でしょうか。	昨年度補正予算からの債務負担を含めまして、令和4年度の当初予算において約4,500万円計上しております。使った費用といたしましては、京王電鉄にお願いしている南口整備のための設計業務の費用です。この設計業務のうち、一部履行分として約300万円も支払う必要があることから、その残余部分、約4,200万円について減額する内容となっております。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	この300万円、一部履行分とは具体的にどういうことでしょうか。	既存の浜田山駅駅舎の躯体の健全度の調査と既存躯体の詳細設計の一部を実施いたしましたものでございます。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	この部分はもう既に履行と、実施済みということで支払わなければならないということなんですか、もともとこの設計業務は全体で幾らで発注していたのでしょうか。	地下通路の既存躯体調査も含む設計費用として、区が約3,000万円を負担するという事で京王電鉄と協定を結び、実施しております。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	この事業に関して、昨年度も含めて、この今御答弁いただいた以外にも執行した予算というのはどの程度ある、内容はどんな感じでしょうか。	昨年度、浜田山駅南口整備事業の実施に向けた調査を行っており、その費用で約380万円執行しております。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	そうすると、今回の部分を含めて合計で700万円弱というふうな費用が既にかかれていたということ、その上で、事業を断念せざるを得ないというところで、これまでのこういった費用に関しては、結果的に無駄になってしまうのではないかと、その辺に関しては見解はいかがでしょう。	区といたしましては、地権者建築物の工事が完了後、すぐに地下連絡通路の工事へ着手できるよう、地権者との契約交渉と並行して設計を進めてまいりました。相手がある中で事業を進めるために、そのときにできる最善を尽くして順番に行ってまいりました。工事の前提となる契約には至りませんでした。今後、南口整備を検討するに当たり、参考となりますので、不適切なものではなかったと考えております。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	今、今後も南口の整備を検討していくというお話もございましたが、地域の方々からも、この案件に関しては非常に期待が大きかったというふうに理解しております。結果的に区の方で断念するのではなく、もうちょっと根気よく交渉を続けていくという選択肢はなかったのでしょうか。	地権者とはおよそ1年かけた交渉を行ってまいりましたが、現在、調っていない中、地権者の建物は竣工を迎えようとしております。ここで区が交渉を続けることで、相手方に募集を止めさせるなどとした場合、相手方から損害賠償を請求されるなどして、区に不利益が生じる可能性があります。これまでの交渉経過を考えると、今回は断念せざるを得ませんでした。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	補正の中身について、先ほど出しました浜田山駅南口、この都市整備費の減額補正について伺います。 都市環境委員会2月20日でも報告をされています。その表題をちょっとまず伺いたいんですが、「京王電鉄井の頭線浜田山駅南口の開設に向けた取組の再検討について」というふうになっています。でも、中身を見ると、今回も減額補正だし、このペーパーを見ると、賃借は断念した。京王電鉄との基本協定書も解消に向けていくということになっています。どういことだろうと。最後に、「なお、浜田山駅南口の整備については、引き続き地域の動向を注視しながら、今後の整備方針を京王電鉄と協議・検討していく」と。えっ、何という感じなんですが、ちょっとこの再検討の意味と、今後の京王電鉄と協議、検討、どういことなのか、ちょっと御説明いただいてもいいですか。	今回は、地権者が建てている建物のところを賃借して、浜田山駅南口を整備するのはやめて、新たな方法で検討するという事で再検討という言葉を入れたものです。京王電鉄と協議、検討というところにつきましては、どうしても京王電鉄の線路を越えないといけないという課題がありますので、果たして地下を掘れるのかとか、跨線橋みたいになれるのかとか、方法についても全て再検討しないといけないことですので、協議、検討としたものでございます。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	意味が分かりました。粘り腰だという姿勢が分かりました。 新たな方法というのが、今言葉が出ましたが、これは例示されなければ、跨線橋とか、そんなことも考えているということなのか、ただ、もしくは何か違うこともちょっと視野に入っているのか、そのあたりを伺えますか。	方法につきましては、全くの白紙でございます。出てきた地域の動向によってどのような方法があるのかということも併せて今後考えてまいります。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	分かりました。今回は、賃貸借契約に至らなかった。だから、地権者さんと杉並区が対等な立場で話をしていたんだけど、意思の合致にならなかった。だから契約ができなかったというふうに理解しています。この事業は、これまでも議会で報告をいただいていますし、区が丁寧にやってきたのかなというふうにも受け止めております。本会議答弁でも、区民に合理的に説明できる契約内容にしなければならないという旨の答弁がありました。だから、今回の賃貸借契約が合意に至らなかったというのは、区民に合理的に説明できる契約内容とならなかったんだと、そういう受け止めでよろしいですか。	そのとおりでございます。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	先ほどの質疑では、契約に至らなかったから、中身についてはつまびらかに、明らかにちょっと難しいということも理解しております。契約に至らなかったのは大変残念ですが、都市環でもこの報告が出ました。今後に向けてもまだ粘り腰でいくということの姿勢が分かりましたので、また話し合う機会もあると思いますので、その点、この項、改めて区の認識を伺いたいと思います。	今後も、地域の方々が南口を期待しているという声もいただいていますし、区内の井の頭線の中で唯一南北が通行できないところでもありますので、利便性の向上と安全性の向上のために、今後も南口整備に向けて検討してまいりたいと考えております。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	浜田山駅南口整備事業についてまず確認します。 今回減額補正ということです。区民に合理的に説明のできない契約が締結されなくて本当に良かったというふうに思っています。この件については、過去の説明によりますと、令和3年9月の経営会議において取組方針が決まったということでしたけれども、そもそもこれは成算があると考えた理由は何だったんですか。	地権者との話の中で、協力して南口を整備していきたいという合意形成が図れたからです。

R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	そのときの所在地権者の話というのは、協力してやっていこうというレベルのものにとどまっていたと、こういうことだったわけですか。	そのとおりでございます。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	それで成算があるとなかなか普通は判断しないと思うんですけども、どうしてこんなことになったんですかね。	どうしてというか、この取組を進めたのは、地権者の建物ができるスケジュールに合わせて、区のほうの予算等もうまくできないかということを考えてやっていた結果、今のようなスケジュールになったものです。京王電鉄のほうに設計を頼むのと並行して契約のほうの交渉もしてまいりました。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	通常、建物进行るときには、建設費がかかりますよね。どこからお金を借りたりなんかして建てたりします。その建物の規模であるとか、建物のしつらえてあったり、そういったものは、その後にどれぐらいの賃料が入ってくるかなんという事を計算した上で通常建てますよね。だから、全く見通しのないまま、何となく駅前に持っている土地に建物进行しようかなんていうことは通常はないですよね。収益還元法なんていうのはありますけれども、どれぐらいの収益があるかなんということを逆算した上で建物は普通は建てます。だから、この地権者はそうじゃなかったということなんですかね。そんな話はあるんですかね。	今回はあくまでも民間ベースで交渉した結果、互いに合意が得られなかったということになったものでございます。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	つまり地権者の方としては、大体これぐらいは賃料をもらえるんじゃないかとか、いろいろ計算した上で建物を造りますよね。あまり賃料をもらえないんだったら、そんな立派な建物を建てないでおこうかなとか、地下まで掘ることはないかなとか、いろいろ計算すると思いますよ。最初に何の計算もなく駅前の一等地に建物なんか建てますかという話ですよ。最初からある程度、何となく算段があって話が進んでいたと考えるのが通常の見立てなんですけど、今回どうやらそうじゃなかったと、地権者が先走ってしまったと、こういうことでいいんですかね。	地権者のほうで具体的にその建物の計画をいつからどういうふうを考えていたのかということに関しては、私どもは承知しておりませんけれども、ただ、交渉のこの過程においては、確かに私どものほうで意思決定をした段階で、その賃貸借契約の具体的な中身について、具体的なすり合わせであったり、あるいはその協議というものが行われていない状態であったというのは事実でございます。その後、具体的内容について交渉していく過程で、今回のような形でなかなか折り合わないという状況になったということでございます。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	あそこは前区長の確認団体のポスターをずっと貼っていましたから、前区長と仲のいい方なんでしょうね。だから、何かあったのかなど邪推もしたくなるわけですよ、今こうなってみると。それは分かりません。単なる憶測の話だから、これ以上上げるつもりはないんですが、でも、通常建物を建てるときは、その後、建物を建てたことによって得られる収益を考えながら建物を建てて、維持管理のことなんかも考えながら、普通やりますからね。変な話だなというふうには私は思いました。 さて、それで、今回は事業を進めていって、大体700万円ぐらい使ったということです。京王電鉄は、原則負担しないということで基本協定が締結されていますから、全部区の持ち出しということになります。これ自体も大変問題視してきたわけですが、一応700万使いましたから、先ほど話が上がっていましたが、既存躯体の調査をやったとか、健全度調査をやったとかいうことでした。そういうことをやった結果、分かったことは何ですか。	去年やった測量した結果、今、地権者の建物にうまく地下の通路を造れば、両方がつながるというようなことが分かりました。あと詳細設計については、まだ着手したばかりでしたので、そちらのほうの結果についてはまだ出ておりません。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	そうすると、今後一応それについても結果が示されてくると受け止めていいですね。	概要が出てくるようになっております。
R5(2023).2.22	総務財政委員会	質疑	概要というのは、途中までやったからその報告書が出てくるということですか。	そのとおりでございます。
R5(2023).3.10	予算特別委員会	質疑	浜田山駅南口開設の予算の削減は、地元では落胆の声が大きい。南北自由通路がないのは浜田山駅だけであり、通勤時間帯に踏切の遮断機をくぐり抜けるなど危険な状況が相次ぎ、南口開設は住民の悲願でした。区はどう受け止めていますか。	区には諦めないでほしいという声も届いております。地域の利便性や安全性のことを考えますと、今回断念せざるを得なくなったことは大変申し訳なく思っております。
R5(2023).3.10	予算特別委員会	質疑	地権者との協議が調わなかったためと報告されていますが、具体的理由が公表できないため、住民は納得し難い状況にあります。地権者の建物の賃貸契約を結ぶ予定でありましたが、その条件が折り合わなかったためと理解していいのか。	委員、そのとおりでございます。
R5(2023).3.10	予算特別委員会	質疑	浜田山駅前の家賃は非常に高く、昨年7月に開店した駅前のアジア食品専門店が月200万円の家賃に営業できなくなり、12月末に閉店しました。浜田山ではそのような高額な家賃が相場であることは区も認識しているのか、また、家賃交渉のために専門家の査定などは行ったのか。	家賃200万円は、その広さや立地の条件などにより法外かどうか分かれると認識しております。今回家賃については、専門家の査定を頼むことはしておりませんが、近隣の店舗の家賃の平米単価を把握した上で交渉しておりました。
R5(2023).3.10	予算特別委員会	質疑	浜田山駅はもともと駅舎の改築に当たり、南口を予定し、地下の改札口の南側の壁をいつでも抜いて南側に出来るように計画されていました。しかし、区が当時南側で店を営んでいた借家入との話を先に進めたことにより地権者の怒りを買い、計画が頓挫した経緯があります。この間地権者と契約まで進めてきた担当課の努力を高く評価していましたが、最後の詰めで不調に終わったことについて反省すべき点はなかったのか。	反省すべき点があったのではないかなというような批判があることについては真摯に受け止めてさせていただきます。区としては、相手がある中、事業を進めるため、そのときにできる限り最善を尽くして順番に進めてきたつもりでございます。
R5(2023).3.10	予算特別委員会	質疑	地権者との協議が破綻したこと、この位置に南口をつくることは当分の間でできなくなったと理解していいのか。	予定では令和6年の整備を考えておりましたが、これはできなくなりましたので、委員おっしゃるとおりでございます。
R5(2023).3.10	予算特別委員会	質疑	区は改めて南口開設に取り組む姿勢を表明していますが、南側の別な場所を探し出してその地権者と話し合いを行うことになるということか。	現在のどの部分に南口を整備するかなど、場所とか、形態とか、方法論などについても全て白紙でございますが、適切な土地が見つければ、委員おっしゃるとおり、その方と交渉することになると思います。
R5(2023).3.10	予算特別委員会	質疑	その場合には、駅南側の道路から線路の下をくぐり抜け、改札につながるトンネルを掘るなど、総工費が高くなると予想されますが、どうか。このような駅改修などに補助金はないのか。	トンネルの距離が長くなるので、そこは委員がおっしゃられるとおり高くなると考えられます。今回の工事に当たり補助金はないのか確認いたしましたが、設計から整備まで活用できる補助制度は見つかりませんでした。ただ、今後、実際に事業をやる際には、活用可能な補助金等も勉強した上で検討していきたいと考えております。
R5(2023).3.10	予算特別委員会	質疑	通勤時間帯に人身事故が起る前に、南口を早期に実現できるよう改めて区の尽力をお願いしたいが、どうでしょうか。	今回は南口の整備は断念いたしました、その必要性は十分認識しております。どこに整備するかは全く白紙でございますけれども、方法も含め、浜田山駅南口の整備の実現に向けて努力してまいります。

R5(2023).6.1	第2回定例会	一般質問	まず、令和3年11月から順調に進んできたと思われる浜田山駅南口開設の事業が中止に至った経緯と理由について確認します。(中略)事業自体は進んでいたと思われる中、すなわち京王電鉄とは協定書が交わされ、地権者による建築物の設計、施工は予定どおり進んでいたにもかかわらず、地権者との協議が調わなかったのはなぜか。令和5年2月20日の都市環境委員会にて、他議員との答弁内容にもあったかと思いますが、確認の意味を込めて再度お伺いします。 令和3年11月24日付の都市環境委員会資料の「浜田山駅南口の開設に向けた取組について」と題する書面によれば、令和3年度に地下連絡通路等の設計が開始され、令和4年度に地権者建築物設計完了後、賃借部内装及びエレベーター設計を開始し、地権者建築物竣工後、賃貸借契約締結とあるが、計画が開始される令和3年度当初に地権者とのある程度の合意が必要であったのではないかと考えます。地権者との協議を調えた上で建築物の設計、施工が進められるべきであると思われるところ、協議が後追いとなっているのはなぜか、お伺いします。	私からは、浜田山駅南口整備事業についての一連の御質問にお答えします。 まず、この間の経緯についてですが、地権者との間で、地権者の建築物の1階と地下1階を区が賃借するための契約交渉を行ってまいりましたが、契約内容全般にわたって見解の相違があり、地権者建築物が竣工を迎えつつある中で断念することとしました。また、協議状況と設計等の関係について、地権者との間では南口を整備するために協議することを合意した上で進めてきましたが、契約内容の詳細の協議には一定の時間も必要となるため、協議と並行して地権者建築物の工事が進捗しました。相手がいる中で事業を進めるために、そのときにできる最善を尽くして取り組んでまいりました。以上申し上げた経緯については、この間、区民の方からいただいた御意見、御質問に対しても丁寧に説明させていただいております。
R5(2023).6.1	第2回定例会	一般質問	次に、浜田山駅南口開設のこれまでに要したコストについてです。さきに紹介した令和3年11月24日付の都市環境委員会資料の「浜田山駅南口の開設に向けた取組について」と題する書面によれば、「浜田山駅南口の整備に要する設計費及び工事費は、京王電鉄との協議の結果、区が負担するものとする」とされています。この区が負担するとした費用は具体的には幾らか、お伺いします。 また、南側建築物の地下の建設は南口が開設されることを前提にされたものなのでしょうか。地権者側が当該用地に通常の地下なしの建築物を建築する場合と、南口開設を前提にした地下ありの建築とで設計面、工事費用面で差があったのか。また、差があったのであれば、どの程度の差があったのか。設計面、工事費用面で答えいただきたい。また、その費用負担は誰が行ったのかについてお伺いします。 最後に、浜田山駅南口開設の必要性についてお伺いします。(中略)さきに申し述べたとおり、平成17年第4回区議会定例会において、京王井の頭線浜田山駅南口の早期開設に関する請願及び陳情が採択されています。区としては、この採択を受け、浜田山駅南口の開設の必要性はあるとの認識であると理解しています。杉並区内の京王井の頭線の駅において、南北自由通路が存在しない駅は浜田山駅のみであるという点を考慮して浜田山駅南口開設の必要性をどのようにお考えなのか、区の見解をお伺いします。	次に、区の費用負担について、京王電鉄との協定に基づき、地下連絡通路の調査費として約380万円、設計業務を一部実施した費用分として約220万円を負担し、工事費は発生していないため、負担しておりません。なお、地権者建築物の地下について、区が建築について把握した時点で既に建設することとされており、たので、建物の地下の有無による設計や工事の差等については承知しておりません。 最後に、南口整備の必要性については区としても認識しているところであり、区民の利便性と安全性の向上に向け、引き続き地域の動向を注視し、検討してまいります。 私からは以上です。
R5(2023).6.1	第2回定例会	一般質問	先ほど答弁にもありましたが、浜田山駅南口の開設は区としても必要であるとの認識をお伺いしました。今後の具体的な計画についてお伺いいたします。例えば浜田山駅の南口開設を実現するために計画を進めていた建物の地権者との交渉を再度、今後も粘り強く進めていくのでしょうか。または新たな開設場所、方法も検討しているのでしょうか。区の方針をお伺いいたします。 また、その区の方針、計画を今後どのように地域住民に周知していく予定でしょうか。令和5年2月20日の都市環境委員会において、京王電鉄井の頭線浜田山駅南口の開設に向けた取組の再検討が発表されましたが、当時の拠点整備担当課長の発言によりますと、「委員会に御報告したことも踏まえ、地域の商店街の方々や住民の方々にも直接お話をし、説明に行こうと考えております」とのことでした。その後、今までの間に説明会が開かれた認識はないのですが、今後の計画の周知を含め、計画が断念されたことも早急に説明の必要性を感じております。または、個別に説明などが既に行われたのでしょうか。もし行われたのでしたら、いつ頃、どのような形で誰を対象に行われたのか、お伺いいたします。	まず、今後の具体的な計画についてということですが、これ、第1回定例会でも申し上げておりますけれども、現在のところ具体的な計画ということは考えてございません。もちろん議員がおっしゃったように、地権者と交渉を続けていく、あるいは新たな場所、新たな方法を考えていく、いろんな選択肢があると思ひますし、いろんな可能性もあると思ひますので、そういったものは引き続き地域の状況を踏まえながら、京王電鉄とも協議をして検討してまいりたいと考えてございます。 それから、地域の住民への周知ということでございます。先ほども申し上げたとおり、説明会は開催はしてございせんが、この間もたくさんの方から御意見、御質問、問合せ等々をいただいているところでございまして、そういった方々には丁寧に説明させていただいているところでございます。 それから、具体的にいつということは申し上げられませんが、地域の町会であるとか商店街の方、こういった方にも個別に御説明はさせていただいておるところでございまして、一様に皆様、残念には思っていたところではございますが、一方で、この先もしっかり頑張っていきたいという声もいただいているところではございますので、引き続きそういった声も真摯に受け止めて検討してまいりたいと考えてございます。 それから、今後のそういったことについての説明ということでございますけれども、今回、委員会の中でも公表していくタイミング、それと協議の状況、こういったものが組み合わさってなかったんじゃないかといった指摘もされてございます。今後、いつの段階でどういった御報告ができるかということは、様々なタイミングもあろうかと考えてございますが、それはしかるべきタイミングで、そういったことを地域の方、それから議会の方も含め御説明させていただきたいと考えてございます。
R5(2023).10.10	決算特別委員会	質疑	浜田山駅南口整備計画は、令和5年度第1回定例会で再検討することとなったと報告されています。第2回定例会では、私自身も必要性を訴え、区としても必要性については認識している。また、今後の計画としては地権者との交渉を続けていく、新たな場所や方法を考えていく、様々な可能性を探り、京王電鉄との協議をして検討していきたいと御答弁をいただきました。その後の進捗について具体的に御説明ください。進捗がある場合には日時も含めて具体的に御答弁ください。	浜田山駅南口についての第2回定例会からの経緯についてでございますけれども、まず、6月末に町会の総会にお呼びいただきまして、この間の御説明を行いました。そこで、改めて南口を要望する強い声があることを区としても受け止めさせていただきました。この間、区としましては、駅近隣の土地や建築の状況などの調査や京王電鉄の動向も伺うなどしており、現在、特に何か新たに動き出すということは今すぐはございませんけれども、今後も地域の状況などを注視してまいりたいというふうに考えてございます。

R5(2023).10.10	決算特別委員会	質疑	町会での説明ありがとうございました。直接区民の声を聴いていただき感謝いたします。 日頃、浜田山駅周辺の区民、とりわけ南側に住まう方、商店街で事業を営む方から、南口はどうなった、まだかまだかというお声をお会いするたびにいただきます。必要性があるとの御答弁をいただいた後、事業に関して進捗がないというのは、区民の声に耳を傾けて区政運営がなされているのかと、少々懸念を持たざるを得ません。 平成17年第4回区議会定例会において、京王井の頭線浜田山駅南口の早期開設に関する請願及び陳情が採択されてから20年近くかたうとしています。実行計画では、駅周辺まちづくりの推進の一つとして重点事業として位置づけられていました。浜田山駅南口の整備は前区長時代に計画されたものではありませんが、安全性、利便性の観点からも浜田山地域住民の悲願であります。 岸本区長にお伺いいたします。浜田山駅南口整備は必要なことだと認識されていますか。区長の見解をお伺いします。	【岸本区長】 必要だと思います。浜田山の乗客人員が2.5万人、そしてピーク時には1時間のうちの45分ぐらいの間、踏切が閉まっていることとか、それによって子供が急ごうとしていたりというような状況が続いているというふうに認識しております。今回、そういった認識の下、この事業が前に進む機会というのをきちんと捉えて問題を解決していきたいと思います。
R6(2024).6.4	第2回定例会	一般質問	令和3年、杉並区は、浜田山駅南口にある民間ビルを賃借、整備し、令和6年度の浜田山駅南口通路完成を目指す計画がありました。踏切を渡らなければ改札口にたどり着けなかった南口にお住まいの方々は、朝夕のラッシュ時、いつも待たされていたけれども、これで解消する、高齢で踏切を渡るのが一苦労だったけれども、これで安全に駅に行けると大変に喜んでいらっしゃいました。しかし、令和5年2月になり、地権者さんとの協議がうまく折り合わなかったなどの理由で、この計画は事実上頓挫してしまいました。長年にわたりずっと待ち望まれていた駅南口の整備、やっと安全な駅利用ができると盛り上がっていただけに、この計画の頓挫は地域の方々に大きなショックをもたらしました。 まず、どうしてこのような事態になったのか、この間の経緯や交渉の過程など、お答えになれる範囲で結構ですので、確認させてください。 当初計画していた場所の地権者さんとの交渉については、相手の方がいらっしゃることで、ここで交渉を再開するように頑張ってくださいと言ってもすぐにどうこうできる話ではないと理解しています。しかし、いずれタイミングを見てなんて悠長に構えている間にも、浜田山にお住まいの方は、開かずの踏切に御苦勞されています。(中略)地域の安全を最優先に考えるならば、地権者さんとのパイプを残しつつも、新たな南口整備の候補地を見つけ、どうすれば安全な南口通路が開設できるかを、京王電鉄と共に検討するなど、柔軟で多角的な視点が重要ではないか、このような声も地域からは聞こえてきます。 区は、代替地も含めた南口整備について調査しているのでしょうか。もし調査をしているのであれば、その進捗状況をお示しください。また、代替地が見つからなかった場合の南口整備について、区は何かの策をお考えなのでしょうか、見解を伺います。 踏切による交通渋滞や踏切事故の危険性を解消すること、地域の利便性と安全性を向上させることは基礎自治体の責務でもあります。もちろん地権者や鉄道会社、東京都など関係機関との協議は必要ではありますが、ぜひ高崎市のような強いリーダーシップを持って、地域の皆様と共に浜田山駅南口整備を進めていただきたいと思います。最後に、区長の覚悟を伺います。	【岸本区長(「～まいりたいと思います。」まで)】 高崎市内の踏切において、本年4月6日に、近くに住む9歳の女の子が列車にはねられて亡くなられた事故については、私も大変痛ましい事故であったと受け止めています。高崎市の事故は、警報器と遮断機がない踏切であり、列車の通行頻度も異なるなど現場の状況は違いますが、議員御指摘のとおり、浜田山駅において朝のラッシュ時には1時間のうち40分以上踏切が閉まっていることや、遮断機をくぐって渡ってしまう方もいること等から、南口整備に関する地域の方々の御要望があることは私も認識しています。浜田山駅周辺は、駅や線路に接して民有地の建物が立ち並び、それぞれ地権者もいる中で、南口整備を一朝一夕に進めることは現実的に難しいところですが、区民の安心・安全を守ることは、区としても重要な使命と認識しておりますので、あらゆる可能性を含め検討してまいりたいと思います。 昨年 の第1 回区議会定例会などでも御報告しているとおり、この間、駅南側用地の地権者の建築物の1階と地下1階を区が賃借した上で、建築物内のエレベーター及び地下連絡通路を整備する方針で取組を進めてきました。しかし、地権者建築物の賃借について、地権者と交渉を進める中で、契約内容全般にわたって合意に至らず、地権者建築物が竣工を迎えつつある中で実現できなかったものです。 区では、駅周辺の土地や建物の登記簿等の調査、建築確認などの状況、また、水道管や下水道管などの地下埋設物などについて確認を行っているところです。駅や線路に接して民有地の建物が立ち並ぶ中で、代替地を検討するとなれば、まずその敷地の確保が一番の課題であり、加えて構法などの技術的な検証に関する専門的な調査も必要となってまいります。また、代替地が見つからなかった場合との御指摘ですが、必ずしも代替地ありきではなく、交渉していた駅南側用地について、何らかの状況変化等によって、改めて協議することも排除はしてございません。いずれにいたしましても、多角的な視点での検証については、議員御指摘のとおりと存じますので、地域における動向なども含めて注視しながら検討してまいります。
R6(2024).6.4	第2回定例会	一般質問	まず浜田山駅の南口の整備について、区長御自身はどう考えているのか、どんなビジョンを持っているのか、地権者さんとの交渉云々というのはちょっとひとまず置いておいて、区長が今現在思い描いている南口整備の未来図というのかしら、こういうふうな駅にしたい、こういうふうな南口整備を行いたいという、その未来図を聞かせてください。そしてその実現のためにどのように進めているのかと、そういうことをお聞かせいただきたいと思います。 また、最近区長のSNSを拝見させていただくと、区民の方との対話を始めた、街頭演説を始めたというような写真つきのSNSを見ました。浜田山駅にも行かれていたのかなというふうに思いますが、実際に何回くらい浜田山の駅に行って、踏切の実態を見てきたのか、そして、その際にもう地域の方との浜田山駅の南口整備についての話というのは行っていらっしゃるのか、対話というのは行っていらっしゃるのか、その辺もお聞かせください。	まず、区長に代わってというところでございますけれども、これは区として取り組んでいるところでございますので、所管の部長として区としての姿勢をお答えさせていただきたいと思います。 その上で、平成17年の陳情の採択に關しての御紹介もございました。この間、私どもが取り組んできたのもまさにその陳情採択に端を発しまして、そこからこの浜田山駅における安全性の確保ということを最重要の課題として取り組んでまいりました。この地域の安全性に取り組むということについては、当然行政として最重要な課題であり、最重要の使命であると、これは先ほども区長からも答弁があったとおりというふうに認識してございます。したがって、私自身も、地域の方から直接お話を伺ってはきてございますし、それから、所管の担当のほうにおいても様々なお問合せであるとか、様々なお声をいただいているところでございますので、そういった中で、今回早期の実現に至らなかったということに関しましては、率直に反省といえますが、残念な気持ちであるというふうなことはございます。 ただ、先ほども申し上げましたとおり、やはりこの地域の中で、この南口の整備というものをどのような形で成し遂げていくのか、あるいはそれは南口という形ではなくて、別の形で南北の通行というものを円滑にするための何かということもあると思います。いずれにしても、敷地の確保というのは非常に難しいといえますが、困難な一朝一夕でできない課題もございすけれども、そういったところもできる限りのことは検討しまして、技術的なところというのもの、できる限りのクリアができていくような調査、検討もしまして、何らかの形で取り組みたいというこの1点においては、私どもも区としてそういった考えてございすので、その点に関しては御理解いただきたいと思います。いずれにいたしましても、しっかり検討してまいりたいと考えてございます。

R6(2024).6.4	第2回定例会	一般質問	浜田山駅南口整備については、これまで他の議員からも度々取り上げられてきました。昨日も、岸本さん自身の思いが伝わってこないとの指摘に対し、部長に答えさせて事足りりとする場面がありました。が、岸本さん、あなたのそうした姿勢のゆえにこそ、多くの地域住民が、南口の話は一体どこに行ったのか、本当に区はやる気があるのかと、今も不安の声を私たち議員に寄せ続けているのではないのでしょうか。 同駅南口整備の必要性があることを区は確かに認識していることや、整備の進捗状況について、区から区民に対し、明確に情報やメッセージを発信する必要があるのではないかと問います。	浜田山駅南口整備の状況等に関する情報発信につきましては、本件が地権者との交渉に関するものであることや、相手方にも一定の配慮が必要であることを踏まえ、町会や地域の方からの要望に応じて個別に外向くなどとして、できる限り正確かつ丁寧に説明しているところです。今後も引き続き、要請があれば丁寧に対応していくとともに、状況に応じて区からの発信についても検討したいと考えております。
R6(2024).10.10	決算特別委員会	質疑	まず最初に浜田山駅南口整備について、これは長い間、杉並区の課題となっております。6月の一般質問でも取り上げさせていただきましたが、その後、何らかの動きはあったでしょうか。	浜田山の南口につきましては、2定からこれまでの間については特に大きな動きはございませんけれども、引き続き鉄道事業者と連携取りながら、地域の動向にも注視してまいりたいというふうに考えてございます。
R6(2024).10.10	決算特別委員会	質疑	まだそれからあんまり時間たってないので、引き続きよろしくお願ひします。 新しくまちづくり担当部長さんが就任されました。浜田駅南口、見に行かれましたでしょうか。課題意識とか、何か持たれたのでしたら感想をお聞かせください。	7月に着任した後、浜田山駅に実際に足を運びまして、出入口が北側にしかないこと、南北自由通路が整備されていないことというのを認識したところです。駅の南側に住む方々の利便性、安全性の観点から課題があるものと認識しております。
R6(2024).10.10	決算特別委員会	質疑	早速行っていただいてありがとうございます。前任の部長さんも浜田山駅まで出向いて、駅周辺にお住まいの方々と意見交換を行うなど、何とか突破口を見出そうと頑張っていたらいいと思います。ぜひその子細を引き継いで部長にも頑張っていたいただきたいと思います。決意など、あればお聞かせください。	地域の声を受け止めて住民の安全性、利便性を確保することは基礎自治体の重要な責務であると考えております。 また、平成17年に本件に係る陳情を採択されていることすとか、地域の方々の御意向が大変強いこと、そして、委員が前回の定例会で御指摘されていた高崎市の踏切事故のことなども認識しております。一方で、既に浜田山駅の周辺には多くの建物が立ち並んでいて、それぞれ地権者の方もいる中で、一朝一夕に南口の整備をするというのは難しい現実もありますけれども、引き続き地域の動向を注視し、京王電鉄とも協力しながら、あらゆる可能性について検討してまいります。
R6(2024).11.20	第4回定例会	一般質問	当初の計画であれば、浜田山駅南口は令和6年に開設予定でした。今年です。しかし、令和5年に計画の再検討が公表されて以降、区において具体的な計画の提示はありません。昨年の私の質問時には、区長からも、浜田山駅南口は必要であり、この事業が前に進む機会というのをきちんと捉えて問題を解決していきたいと答弁いただきました。それから1年以上が経過しておりますが、現状、具体的な計画が見えてきません。機会を捉えるために、区としてどのようなことに尽力してきたのか、伺います。 区からは、昨年の町会での説明会を通じて、住民の方々の強い気持ちは伝わってきた、今後も京王と協議をして検討していく、また、駅近隣の土地や建築の状況などの調査や京王電鉄の動向も伺うとの答弁もありました。駅近隣の土地や建築の状況などの調査は具体的に実施されたのでしょうか。されたのであれば、結果を、まだこれからなのであれば、どのように調査を進めていく予定なのか、伺います。 また、京王との協議は続けているとのことでしたので、協議の内容を伺います。 現在、杉並区内を走る鉄道はJR、京王井の頭線、西武新宿線の3路線です。杉並区内の駅で、南北の行き来が踏切に阻まれてしまっているのは京王井の頭線の浜田山駅、西武新宿線の上井草駅の2駅ですが、西武新宿線は、今年3月に鉄道の連続立体交差事業の事業認可が下りました。このままでは、京王井の頭線浜田山駅は区内で唯一、南北の行き来が阻まれてしまう駅となります。住民サービスとして不平等な状況になる可能性がある現状を区としてどう捉えているのか、伺います。 当初の計画に基づき建築され、事実上、白紙撤回とされた浜田山駅南口の建物は、南北の通路として利用することを前提に、設計などは区の要望も聞き入れた上で地権者の方が建てられました。地権者ども、浜田山駅に南口は必要だとその認識の一致のもと進めてきた計画だと理解しています。計画が事実上の白紙となっている状況では、区が南口開設をするためには現在の建物の再交渉を行う、または代替地を探して全く新しい計画を立てるかのどちらかであると考えます。区も当初の計画の場所にこだわらず、代替地も考えるという趣旨の答弁をしていました。仮に代替地を考えたとした場合、具体的に浜田山駅のどのような場所だと可能性があるのか、どのように代替地を探しているのかと考えているのか、伺います。	私からは、まず、浜田山駅南口をめぐる経過などに関する一連の御質問にお答えします。 区では、議員から御質問のあった令和5年第2回定例会以降、地域住民との意見交換を行ったほか、駅近傍の土地、建物に関する登記簿による権利状況の調査、道路部分に埋設されている水道管や下水管に関する図面上での調査等を行っており、京王電鉄とは、事業者において把握している地域の動向等について情報交換をしております。 次に、浜田山駅の現状に関する受け止めと南口開設に向けた代替地の考え方に関するお尋ねについてお答えいたします。 浜田山駅については、これまでも御答弁申し上げているとおり、朝のラッシュ時には、1時間のうち40分以上、踏切が閉まっている状況となっており、地域住民の安全性や利便性の面で課題があると認識しておりますが、南口の整備については、駅の近傍に区有地や駅前広場がなく、地権者や地域住民等の理解、協力がなければ整備が困難な状況です。浜田山駅を含め、区内各駅において抱えている課題はそれぞれ異なり、南口の整備がなされていないことのみをもって、住民サービスの観点から必ずしも不平等になるとは考えておりませんが、本件については、これまでも地域住民から御意見、御要望を多数いただいており、引き続き環境の改善に向けた検討に取り組んでまいります。 また、南口の整備場所については、駅ホームに隣接し、かつエレベーターや階段などの用地が必要であり、そうした観点から検討すべきものと認識しており、併せて駅への連絡が線路の地下となるか高架となるかなどの工法の違いによる地域への影響の検討なども必要になると認識しております。
R7(2025).3.14	予算特別委員会	質疑	まず、浜田山駅南口の整備について、検討状況が続いておりますが、進捗状況を確認します。	この間でございますけれども、登記簿や建築確認などの不動産の情報の確認や、また、東京都のほうの関係部署とも情報共有を行うなどに取り組んでございます。
R7(2025).3.14	予算特別委員会	質疑	総合計画等の一部修正案に対する区民の意見を募集した結果を拝見しましたが、その中でも浜田山駅の踏切の課題についての御意見もありました。年間を通して、区役所にはどの程度の意見が届いているのでしょうか。	令和5年の1月、本事業を困難というふうに判断したときからのトータルでちょっと答えさせていただきますけれども、2年ちょっとの間に39件ほどいただいたでございます。
R7(2025).3.14	予算特別委員会	質疑	この南口の整備に関しては、20年前に請願、陳情が採択されてから、令和3年に南口整備の計画が発表され、令和5年に計画の白紙が公表されたということです。この間、意見の内容、数に変化はありますか。内容と推移を伺います。	請願を受けてからにつきましては、ちょっと内容までは把握してございませんけれども、令和3年の11月、今回の整備に向けた事業の取組を発表してからについては、南口整備は本当にされるのかとか、スケジュールはどうかというような内容でございますけれども、令和5年になって、事業が困難であるというふうに判断してからは、なぜ整備されないのか、早く整備してほしいと、そういった御意見でございます。

R7(2025).3.14	予算特別委員会	質疑	以前、他の委員から、群馬県高崎市での踏切死亡事故について、事例の紹介がありました。高崎市では、踏切の死亡事故をきっかけに、4種踏切から1種踏切へ切り替えることが決まり、その費用は、経営状況が厳しい鉄道会社に代わり区が負担するとのことでした。 区民の安全を守るのは行政の責務であります。区民の命を守るためにも、早期の解決が必須なのは明らかです。浜田山駅の踏切の課題は、利便性だけでなく、まず第一に考えるべきことは区民の安全であり、南口を整備することは公共性の高い事業と考えております。区は必要性を認識しており、前向きな姿勢を示していますが、本計画は区長就任後に白紙撤回となったこともあり、区長が替わったことが影響しているのではないかと住民の方々もいます。区長は就任当初より対話を大事にされてきました。計画再検討、事実上の計画白紙を公表してから約2年がたちます。以前も要望させていただきましたが、ぜひ浜田山の住民の方々とも直接対話をしていただきたいと思いますが、区長、いかがでしょうか。	浜田山駅につきましては、開かずの踏切の状況ということ、区民の方と話をしていると、やはり待ち切れずにぐっってってしまう方がいるということで、課題については区としても十分認識しております。また、この間、町会の方々、また任意の団体の方々とも話し合っておりますので、それを区内で情報共有して、今後どういことができるかというのは、引き続き検討してまいりたいというふうに考えてございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	杉並区総合計画、実行計画の駅周辺のまちづくりの推進では、令和6年度から令和8年度の3年間の取組計画について記載されていますが、浜田山駅南口の整備については全て検討のままとなっています。これまでも何度も議会で取り上げてまいりましたが、令和6年度の検討状況について改めて具体的にどのように検討を行ったのか、伺います。	この間、登記簿や建築確認などの不動産に関する調査、また東京都の関連部署ですとか、あと京王電鉄との情報共有を行うなど、取り組んでいるところでございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	計画中断後、区は令和5年度の浜田山町会の総会後に説明会の開催がされたこと記憶しています。当時の参加者数は分かりますか。	浜田山町会会長様のほうから御要望がございまして、総会に出席されたおよそ15名の方が参加されたということでございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	町会からの要望によって実施されたものであると認識しております。実施は2年以上も前となっているかと思えます。令和6年度は地域の方と浜田山駅南口の整備について、説明や報告会等はされたのでしょうか。	令和6年5月に浜田山駅南口の地域にお住まいの方から御要望いただきまして、およそ15名の方を対象に説明会をした経過がございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	そちらも地域の方からの要望ということで認識しております。 浜田山駅南口の整備計画については、当初令和6年度開設予定として公表されました。計画したものが中止または大きな計画変更となった場合、区民からの要望がないと説明されないのでしょうか。区として区民への説明責任はないのでしょうか。令和6年度は説明会や報告、地域の方から要望があったということですから、区として公式にされていない区の見解を伺います。	この間、いわゆる整備が一時、検討というか、中断している状況の中で大きな動きがなかったということがございましたので、区主催による説明会等は実施していないという状況でございました。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	今年の7月に地域の方から、こちらも要望に対応する形で区の職員の方が直接浜田山に説明に来られました。(中略)南側にあるマンションにお住まいの方からの要望ではありましたが、最終的に情報を知った近隣のマンションの方々も参加されたようで、当日は会場いっぱい60名ほど参加されていました。私が区議になってから2年半がたとうとしていますが、この件については本当に多くの問合せを受けてきました。中断からこれまで区の説明が不足していたのは明らかではないでしょうか、区の見解を伺います。	情報発信の在り方につきましては、確かに先ほど答弁いたしましたとおり、大きい動きがなかったところで説明会等を実施していない状況でございますけれども、今後なんですけれども、状況や検討の過程を地域に説明することは重要であるというふうなことを再認識させられたというところでございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	7月の説明会で住民の反応を直接聞いてどう感じたのか、率直な感想、また区として新たな認識等がありましたら、教えてください。	感想といたしましては、整備に向けたこれまでの経過を知らない区民がいっぱいあったということ、また日常生活を送る中で、いわゆる南口の改札がないことにより、不便でかつ踏切の通行に危険性を多くの方が感じていることなどを伺うことができたと思っております。また、区としても区民の安全性、利便性の観点から南口整備は重要な取組であるということを改めて認識したというふうに考えてございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	参加した住民の方々からは、今まで疑問に思っていたことがクリアになったと前向きな反応があった一方、これまでの区のやり方、スピード感に対して疑問や不満の声が上がりました。会の中で継続して説明会の実施要望があり、区も地域の方々から要望があれば足を運ぶと答弁されていましたが、今後どのような形でいつ頃説明会を実施予定でしょうか。決まっていることがありましたら、教えてください。	次回の説明会につきましては、次、区主催で11月7日に浜田山会館のほうで開催することを今予定しているというところでございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	区の主催ということで、ありがとうございます。地域の方への周知はどのようにされますか。	まず1つ目としては、「広報すぎなみ」10月15日号に載せるということと1つ予定しているということ、また浜田山駅を中心に、半径800メートルを対象にポスティングを今予定してございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	しっかり必要な方へ情報が届くように周知を徹底していただくようお願いいたします。 令和5年1月の経営会議の記録を情報公開請求して拝見をしました。経営会議の出席者を教えてください。	出席者は、区長、あと副区長、あと各条例部長が出席してございました。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	記録には、現時点で協議が調わないため断念と記載されていますが、この経営会議の中で誰がどのような判断で断念することを決めたのか、伺います。	協議の場におきましては、先ほど委員からお話がございましたとおり、まず1点目としては、地権者と交渉を重ねてきたが、現時点で協議が調わないため、区が建築物をいわゆる賃貸することは断念しますということ、また引き続き、いわゆる地域の動向を注視しながら、今後方針を京王電鉄と協議、検討していくということを報告をまづいたして、それに対して了承を得たということで認識してございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	区が賃借することを断念することを決めたということですね。 浜田山駅の南口整備事業は総合・実行計画にも記載があり、地域住民からの期待が大きいものでした。第三者が入るわけでもなく、区の内部の幹部クラスの人たちだけで断念を決められたわけですが、協議が調わないと判断された点、何をもってそう判断されたのか、すごく重要なことだと思います。専門家がいなくて区の判断は正しかったと言えるのでしょうか、区の見解を伺います。	続きの答弁になってしまいますけれども、いわゆる地権者の方といろいろな条件の中で協議をしてきたわけですが、条件面で折り合わなかったというところが1つ大きいポイントになっているのかというふうに思います。 また、我々としては、いわゆる南口を全く設けないということではなく、今後もほかの方法等も視野に入れながら検討を進めていきたいというふうに思っているところでございます。

R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	条件面のところをおっしゃっていましたが、そこが専門家の判断がない中で、区の上層部だけで決められたことが、これだけ大きな期待があった計画ですので、そこだけで断念するということを決められたことが問題ではないかなということをお伝えしていますけれども、もう一度見解を伺ってもいいですか。	いわゆる区内部での検討ということにはなるんですけど、あくまでもいろいろな情報を集めた中でのいわゆる一定の結論を出したということですので、何も上層部だけでこの計画を決定したということではないというふうに認識してございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	分かりました。外部の人が入っていないというところは私は問題としたことだけお伝えしておきます。説明会では区長は現場を見たことがあるのか、現状を正しく把握しているのかといった質問もありました。そこで確認しますが、区長は現場を御覧になったことはありますか。	【岸本区長】あります。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	ちなみにそれは平日なのですか。どのような時間帯なのか、伺います。	【岸本区長】何度か行っているんですけど、平日です。それから、公務ではなく、ふだんからも浜田山駅にはよく参りますので、そのときにも見させていただいております。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	ちなみに時間帯って分かりますか。	【岸本区長】何度も行っていますので、例えば朝の時間、それから夕方のラッシュの時間、それから普通のそうではない日中の時間、全て見ております。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	御覧になられて確認して感じたことと、この計画に対する取組の意気込みなどを教えていただけますか。	【岸本区長】一番の課題は、特にラッシュの時間の開かずの踏切の安全性だというふうに思っております。区有地がない既成の市街地において南口の整備というのが、非常に難しい課題だというふうに認識しております。そして安全性、利便性の向上はもとより、安全性の改善ということを図らなければいけないという危機感を持っております。そして、その上で、改めて地権者とお話をさせていただきたいというふうに考えております。同時に並行しまして、ほかの土地を利用すること、活用することを含めて様々なアプローチの可能性について研究、調査をしております。大切なことは、地域の意見に耳を傾けて、関連機関と情報共有を図りながら、課題解決に取り組むことだと考えております。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	今、地域の声に耳を傾けてというお話が出たんですけど、区長は日頃から対話の区政を掲げていらっしゃいますけれども、そして様々な場を設けて、今、浜田山地域の方々と対話、報告の場はこれまであったのでしょうか。	特にデザイン会議ですとか、そういったことをやっていないので、そういった場はなかったというふうに認識してございます。
R7(2025).10.9	決算特別委員会	質疑	ちょっと対話する相手に偏りはないのかなというところが私の正直な感想です。最終的に区長が計画断念を了承、決断されたことを認識しています。区長にも説明責任はあると思いますが、区長の見解を伺います。	今回の件の説明責任ということを質問されていますけれども、ちょっと1点あるのは、断念した後にそもそも交渉経過に関する情報公開請求ですとか、その一部開示処分に対する審査請求というのが出されている中で、その説明をするのが難しかったということ、また交渉事ですので、その相手の方との交渉の経過というのを全て公開するというのはやはり難しいということ、また、課長からも答弁しましたけれども、この間、整備につながる周辺地域の大きな状況がない中で、区はその地域に説明をするという動きを見せること自体が、言ってしまえば、地権者の方へのプレッシャーですとか、また誤った受け取り方をされてしまうというようなこと、そして一步間違えれば地域の分断につながってしまう可能性もあるという中で慎重な対応が必要だというふうには考えています。とはいえ、短期的に解決が難しい課題であっても、その経過ですとか、検討状況というのを地域にお伝えしてコミュニケーションを取り続けるということは非常に重要であると考えておりますので、そのようにしっかり対応していきたいと考えております。
R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	浜田山駅南口の開設についてです。 令和5年1月に、区の経営会議において地権者建物との賃借契約の断念が決定し、同年2月に浜田山駅南口整備計画の中断が公表されてから間もなく3年がたとうとしています。建物は既に完成しているにもかかわらず、南口は開設されません。11月7日には、区主催の浜田山駅南口整備事業の現況報告会——以下、報告会——が開催されました。これまで区が地域に説明を行ったのは、令和5年6月に浜田山町会、令和6年5月に南側住民、令和7年7月に浜田山駅周辺住民への説明会の計3回で、いずれも住民から要望を受け、一部の対象者向けのものでした。 今回の報告会は、区が初めて公式に広報し、駅利用者を含む地域全体に向けて開催した初めての説明会となりました。当日は金曜日の夜にもかかわらず、170名以上の住民が参加し、椅子が足りなくなるほどの状況でした。本事業が地域にとって、いかに重要な課題か、区の職員の皆様にも実感していただけたのではないかと思います。参加された住民からは、開催されてよかった、参加できてよかったとの多くの声を聞いています。開催のきっかけは住民からの要望ではありませんでしたが、公式に開催いただいたことにまずは感謝申し上げます。報告会では、多くの意見や質問が寄せられました。主な点について、改めてこの議会の場でも確認いたします。 まず、安全に関する意見です。特に朝のラッシュ時には、踏切が開いてもすぐ閉まり、若い人でもダッシュで渡らざるを得ず、高齢者だけでなく、五体満足の若者でも危険を感じる、早期の解決を求めるという大学生の声が印象的でした。この危険な状況を正確に把握するため、現地調査を実施するとの区側の答弁がありました。具体的などのような方法でいつから実施するのか、伺います。	私からは、浜田山駅南口整備に関する一連の御質問にお答えいたします。 まず、現地調査の具体的な内容と調査時期についてのお尋ねですが、年内を目途に、職員による調査を実施する方向で検討しています。朝夕の通勤通学及び帰宅ラッシュ時における電車本数が増加する時間帯において、踏切前で滞留している人数や、遮断機が上がり次の遮断機が下りるまでの時間等を把握する予定です。

R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	7月の説明会では、契約断念の要因として賃料も1つとの答弁がありました。賃料は不動産鑑定士等の外部専門家を確認することなく、近隣の賃料相場や区施設の実績を基に内部で算定を行ったとの説明でした。その内部での算定結果が賃借契約断念の要因の一つであるとするならば、本来はより慎重に丁寧に検証すべきだったのではないのでしょうか。専門家の見解を踏まえていない、その算定結果の妥当性には疑問が残ります。 この賃借契約は、区の施設として利用するための賃借ではなく、南口開設という事業の基幹部分であり、当初から専門家による客観的で専門的な評価を行うべきだったと考えます。また、報告会では代替地の検討にも言及されましたが、ほかの土地を取得して整備する場合、現在の建物より低予算で実施できる場所は現実的に存在するのでしょうか。 そこで伺います。区は不動産鑑定士に適正賃料の算定を依頼するとのことでしたが、いつまでに算定結果を出すのか。また、事業として経済効果を含んだ評価も必要だと考えますが、区の見解を伺います。	次に、不動産鑑定評価に関する御質問にお答えします。 報告会では年度内に実施するとお答えしたところですが、区が鑑定評価を事業者に依頼するに当たっては、建築物及び土地を所有する地権者の了承を得ることが必要であると認識しています。既に鑑定を行う事業者から、算定に必要な費用等について聞き取りを行うなど準備は始めておりますが、今後、地権者へ了承を求めるとともに、事業者と適切な鑑定評価の方法や開始できる時期等について協議を進めてまいります。
R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	また、現在の南口予定地を金額、立地等、総合的に見て最適地と認識しているのか、改めて伺います。	次に、現在の南口予定地に対する区の認識についてですが、当該地は、駅の地下にある改札部分に最も近接した土地であり、駅にアクセスがしやすいこと、南口と北口を連絡することが可能であること、地中部を掘る場合も距離が短いため工事費が少なくなると想定されることから、以上の観点において、南口を整備するには適した場所であると認識しています。
R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	金額については、住民から、区からは防災・防犯用品カタログギフトが全戸配布されたが、防災・防犯グッズは自分たちでも備えることができるものであり、本来であれば自分たちで備えるべきでもある。住民個人ではどうすることもできないインフラ整備こそ、区が取り組むべきではないか。また、金額的にも、カタログギフトの予算以下で南口の整備ができたのではないかと意見がありました。区は、区民の安全確保という観点からどのように優先順位をつけ、区民の安全を守るのか。また、インフラ整備に対する区の基本的な考え方を含めて、区の見解を伺います。	次に、区民の安全を守る取組に対する基本的な考え方に関するお尋ねですが、区民が安全・安心に暮らしていくためには、防災・防犯、まちづくりなど複数の観点から、ハード施策と区民の意識醸成を含めたソフト施策の両面で総合的に取組を進める必要があると考えています。そのような認識の下、その時々状況や課題を踏まえて事業を進めており、インフラ整備についても、区民の安全・安心な生活を支えるための重要な取組であると認識しています。
R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	報告会の資料では、今後、年2回程度の説明会を開催していく意向が示されましたが、説明会の繰り返しではなく、早期の具体的解決を求める声がありました。踏切内で高齢の方が立ち往生し、動けなくなるケースは、地域でしばしば耳にする深刻な問題です。被害が出てからでは遅いです。決算特別委員会では、区長も安全の改善を図らなければいけないと答弁されていました。区民の安全を守るために何かの暫定的な安全対策が早期に必要なと考えますが、区の見解を伺います。	次に、暫定的な安全対策に関してですが、京王電鉄においては、平成28年度に踏切警報灯を片面式から両面式に変更し視認性を向上させるとともに、令和元年には踏切内で障害物等を検知できる高機能型障害物検知装置を設置するなど、踏切道の転倒防止対策を含め様々な安全対策を講じてきており、直近10年間に於いて踏切道事故は発生していないと伺っているところです。区としましては、先日の報告会でいただいた御意見を京王電鉄にお伝えし、引き続き連携して安全確保に努めてまいります。
R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	また、報告会の議事録をホームページに掲載するとのことですが、いつまでにどのような形式で掲載するのか、具体的なスケジュールをお示ください。	次に、報告会の議事録の区ホームページ掲載に関してですが、まずは区公式ホームページに浜田山駅南口整備の取組に関するページを新たに作成し、先日の報告会と前回7月の説明会で区が配布した資料を掲載したところです。議事録につきましては、これまでの経過等と併せて情報提供することにより、御覧になる区民の方が状況を的確に把握しやすくなると考えているため、本年中には、これまでの経過等とともに当該ページに掲載する予定であり、また、今後実施する調査の結果も当該ページで公開していくなど、地域の方々をはじめ区民の方々への情報共有に努めてまいります。
R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	賃借契約の断念は区の経営会議で決定されましたが、現在、南口に完成している建物は、駅舎との接続を前提に設計、建築されたものです。そのため、区が賃借契約を断念したとしても、そのまま店舗として一般の借り手が容易に見つかるような間取りではありません。区と地権者は覚書を交わし、南口をつくるという合意の下、進めてきました。しかし、建物建築中に区の経営会議で賃借契約断念が決定した。こうした経緯を踏まえると、地権者の立場からすれば、区の要望に沿って建物を整備したにもかかわらず、区が中断を決めた、はしごを外されたと受け止められても不思議ではありません。 前回の決算特別委員会では、区長から地権者と話をしたいとの答弁もありましたが、まずは区として、この経緯に向き合い、信頼回復に向けた丁寧な姿勢を示すことが必要だと考えます。地権者との信頼関係を回復し、協議を再開していくために、区は今後どのようなプロセスとスケジュールで臨むのか、見解を伺います。	私からの最後に、地権者との再度の協議に関してですが、信頼関係について申し上げれば、過去の協議において、結果的に合意には至らなかったものの、区としては、地権者の方の御協力に感謝しながら誠実に交渉を重ねてきたと認識しており、今後も丁寧かつ誠実に取り組んでいきたいという考えです。区としては、報告会でいただいた地域の御意見を踏まえ、地権者の了承を得て不動産鑑定を実施し、その結果を基に賃貸借の条件について改めて検討した上で、早期に地権者とお話をさせていただきたいと考えていますが、相手がいらっしやることであり、現時点で明確なスケジュールをお答えすることは困難です。 最後に、今回、区が開催する報告会の場を利用する形で、議員が施設内において政務活動のチラシを参加者に配布していたことは適切ではないと考えており、今後は誠意ある対応を望みます。 私からは以上です。
R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	報告会で配布された区の資料には、区長は浜田山駅で政務活動を行っていることから状況は把握していると記載がありました。決算特別委員会、私の区長は現地を見たことはあるのかとの質問に対し、何度も足を運んでいて危険性も認識していると答弁されていましたが、それは公務としてではなく、区長個人の政務活動、すなわち街頭活動の中で浜田山駅を訪れたということでしょうか。地域にとって大きな課題であり、区としても、総合・実行計画に記載している事業である以上、正式に公務として視察すべきと考えますが、区長の見解を伺います。	【岸本区長】 私からは、あかねがくば舞議員の御質問のうち、浜田山駅南口整備に関する現地視察と次回の報告会への出席に関するお尋ねにお答えします。 現地視察につきましては、職員から報告会でも申し上げましたとおり、これまで公務での視察を含めまして、日頃から駅周辺の状況や踏切の状況を把握しており、駅の利便性の向上はもとより、区民の安全・安心を確保する責任を強く認識しているところです。 なお、次回の報告会への出席につきましては、そのときの状況等により判断いたします。 浜田山駅南口の整備は、立場の違いはあっても、区、議会、地域が目標を共有できる地域課題であると考えており、区としても、区民の安全・安心を確保する責務を果たすべく、誠実に対応してまいります。

R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	まず、区長からは直接御答弁いただきましてありがとうございます。ただ、ちょっと残念だったのは、やはり次の説明会でですね。そのときの状況によりというところの御答弁でしたけれども、この浜田山駅の南口開設問題、私もこれまで議会でも何遍も質問してきましたし、今回報告会が開催されて、区の職員の方々も重要性というか、住民の方がどれだけこれを課題に感じているのかというのは感じたところだと思うんですよ。その報告も、7日の報告会は区長は参加していらっしゃいませんでしたけれども、伝わっていると信じております。 そんな中でも、状況によって判断というのは、浜田山駅南口の開設って、区長にとって、それほど重要なことではないのかなというふうに、住民側としてはどうしても受け取れてしまいます。具体的に、例えばどういう予定があったら浜田山駅南口開設、この報告会、説明会に来るよりも優先されるのでしょうか。その具体的な内容がありましたら、ぜひ伺わせてください。 あと不動産鑑定について、地権者との兼ね合いもありますというお話もありましたし、全体的に答弁としてというところですけども、せっかく報告会をして、170名以上の住民の方が集まって直接意見交換をして、住民の方の気持ち、伝わったと思います。もう一歩、区が真剣に取り組むような姿勢を感じる答弁が欲しかったなというところがありますけれども、この不動産鑑定について、どうしてももう少し早くできるのか。地権者との信頼回復ということもありますけれども、そこもどうしてもやっつけいるのかというところをぜひ考えて進めていっていただきたいと思います。住民の方は早期の南口の開設を希望しています。そして、安全の確保を希望しています。そこに少しでも早く到達できるように区の工夫をしていっていただきたいと思いますので、そこはちょっと要望として挙げておきます。	【岸本区長】 浜田山駅南口開設について、あかねがくば舞議員の再度の質問にお答えいたします。 私からは、どういう状況であったら説明会に行くのかという御質問だったんですけども、この状況というのは、先ほどまちづくり担当部長から申し上げましたように、新しい不動産鑑定を行うに当たっては地権者の理解と、それから協力、協議に乗っていただく、話し合いをしていただくという、そういう環境が必要でございます。これができていない中で――まず、それをつくるということが最初ですのて、こちらに関しては議員の御協力もぜひ賜りたいと、私もは考えております。 そして、その中で地権者との信頼回復というお話もございました。これにも関係することですけども、今後、浜田山駅南口開設、地域住民、利用者の方の安心・安全のために、緊急性を持って全力で取り組んでいくということ、区と議会と地域が目標を共有して、そして地域課題であるということの認識の下に責務を果たしていくべく誠実に対応するというふうに申し上げましたが、もう一言、信頼回復ということについて申し上げますと、先ほど部長からありましたように、年内に、これまでの経緯を含めて分かりやすいように情報提供する準備をしています。これと一緒に議事録の公開をいたします。これは区民にも地域社会の方にも誤解があってはいけないという、そういう認識からです。 その上で申し上げますと、そのときに詳しく資料に出ますけれども、令和3年当時、賃料等の具体的な条件について交渉を行う前の段階から、浜田山駅南口の開設について、事実上、約束と受け取られるような対外的発信が行われたことは、行政の責任ある姿勢として不適切であったと認識しております。そして、当時の区政運営において、行政手続を軽視し、政治的判断が先行した結果、地域の皆様に過度な期待を抱かせ、その後の不快感や失望、怒りを生む要因をつくったことについては明確に問題があったと考えております。現区政としては、このような不適切な意思形成や情報発信が繰り返されることのないよう、意思決定のプロセスの透明化と区民への説明責任を最優先に取り組んでおります。
R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	1点質問なんですけれども、京王の安全対策、幾つか挙げていただきました。現状、京王さんいろいろと手を尽くしてくださり、安全対策を取ってくださっているところかと思いますが、それで安全が確保されるようになったのでしょうか。確かに先ほど10年間事故はありませんでしたとおっしゃっていましたが、現状、まだ踏切内に立ち往生している方がいらっしゃるんですよ。そして、それを助けている区民の方、地域の方がいらっしゃるんですよ。その状況が安全だと全く言えないと私は思うんですよ。南口がしっかりと開設されるには、もしかしたら少し時間がかかるのかも知れません。でも、暫定的な安全措置、そうじゃない何かしらの措置も必要かと思えますけれども、区は今の状態、京王電鉄さんが取られている安全措置で十分という認識なのか。もし不足している部分があるのであれば、これは京王との絡みもありますので、京王との協議、京王への要望も必要だと考えますけれども、その区の見解を伺わせてください。	私からは、浜田山駅における安全対策についての再度の御質問にお答えいたします。 先ほどは京王電鉄が行っている安全対策について紹介をさせていただきましたが、それで十分だ、事故が起きてないからいいということを申し上げたいわけでは当然なくて、先日の住民説明会、報告会においても、安全対策を行うからこそ、誰かが立ち入ったときにすぐ電車が止まるので、しょっちゅう電車が止まってしまって不便だというお声ですとか、あとは高齢者やベビーカーというのを地域の方々が助け合っているからこそ事故は起こっていないだけで、今の現状に問題がないわけではないというお声をたくさんいただきました。それはそのとおりだと思います。引き続き今回の説明会の結果を御報告するために京王電鉄とも協議を行いますので、その中でも、さらなる安全対策ができないかということについてはお話をさせていただきたいというふうに思っています。
R7(2025).11.21	第4回定例会	一般質問	先ほど区のお気持ちの部分も少し聞かせていただいたんですけども、区は過去に3回、規模は小さくとも、住民の要望により意見交換を行ってきました。それにもかかわらず、今年度、この事業に関して予算確保すらされていないんですね。今回、報告会で不動産鑑定士に算定してもらいます。現地調査もやります、次の説明会、約束します。これって、これまでに説明会に参加した住民の方もおられましたし、その方たちの情報で十分実行できてきたことではないのかなと思うところが1つあります。 そういったところが、やはり住民の方にとって、これまで自分が区にいろんな意見や情報を提供してきた。それにもかかわらず、それを踏まえた取組が行われていない。行おうとしていない区の姿勢に、怒りを通り越して失望の声が上がっているところもあります。今回、せっかくこうやって報告会を開催してくださいました。そして、具体的な提案も幾つか出してくださいました。このタイミングで区がどうやって今後事業を進めていくのか、その実行力が問われていると考えております。住民は、これまでの過程も踏まえて、スピード感を持って早期解決に向けて動いてほしいと考えていますので、その気持ちが区として住民と一緒にそのかを踏まえ、住民と同じ課題認識、意識があるのかということを確認させてください。 そして、その意思があるのであれば、いろんな難しい課題はあるかと思いますが、早期解決のために今後どのように工夫をしていくのか、区の見解を伺わせてください。	この件については、これまでも申し上げてきましたとおり、浜田山駅の南口の整備が必要だということは、区も当然住民の方と同じ認識です。報告会の場でも申し上げましたが、やはり本件の前提として、相手がいらっしやることですので、区のみで物事を動かしたり、全ての経緯をつまびかにするのが困難だという事実はございます。とはいえ、それを言い訳にしたり、その点について区側に甘えが生じていることが本当になかったかというところは私自身も反省する点がありますし、この件に限らず、できない理由を並べるのではなく、どうすればできるかということを考えて業務に当たることが当然重要だというふうに認識しております。この間も京王電鉄との現状についての議論ですとか、そういった状況変化がないかについて情報提供いただくとか、あと東京都には活用できる補助金や他地域の事例の紹介などに御協力をいただいたり、そういったこと、何もしてなかったというわけではないんですけども、相手がいらっしやることなので、もちろん区だけでできるわけではなくて、区でしっかりできることについて、できることから引き続き取り組んでいきたいというふうに考えております。

R8(2026).2.13	第1 回定例会	代表質問	浜田山駅南口改札の新設は、浜田山地域のみならず、南口改札の利用が想定される下高井戸地域や高井戸東地域に住む住民の長年の悲願です。区内の京王線で唯一、線路の南側地域からの改札がない浜田山駅については、早急な区への対応が望まれると考えますが、いかがでしょうか。 検討に当たっては、地域住民や町会、商店会などの意向を十分に取り入れるとともに、あらゆる想定を視野に、京王電鉄をはじめ、専門家の意見も聴取しながら浜田山駅南口改札の実現を追求していただきたいと思います。区の見解を伺います。	【岸本区長】 浜田山駅については、これまで地域の皆様から寄せられてきた御要望をしっかりと受け止め、区としての安全・安心を確保する責任を強く認識しているところであり、できるだけ早期に南口を整備する必要があるものと考えています。このため、今年は現状の報告と地域からの御意見を伺うことを目的とする住民説明会を開催するとともに、昨年12月26日には、区のホームページにおいてこれまでの経緯等に関する情報を公開したほか、職員による踏切の実態調査や京王電鉄との意見交換等に取り組んできました。令和8年度には、地権者の方との協議再開に向けて、以前合意に至らなかった駅南側の建物について、その適正な賃料水準を確認することを目的として、専門家による不動産鑑定評価を実施していきたいと考えています。また、南口整備の取組に当たっては、今後とも、区が開催する説明会等を通じて、地域住民や町会、商店会の皆様と対話を進めるほか、京王電鉄とも情報共有、協議を行ってまいります。 私は、浜田山駅南口整備の実現に向けて、地権者との協議に誠実に取り組むとともに、区有地等を活用して連絡通路を開設する可能性なども含め、様々な選択肢を排除することなく検討し、地域の安全性や利便性を確保するため、区として最大限できることに取り組んでいく考えです。
R8(2026).2.13	第1 回定例会	代表質問	地元住民の長年の悲願である浜田山駅南口開設については、京王電鉄、近隣地権者との話し合いを進めていただくと同時に、駅の踏切に警備員を配置するなど、安全確保のための取組についても検討を行っていただきたいと思います。区の見解を伺います。	【岸本区長】 浜田山駅については、区民の安全・安心を確保するため、できるだけ早期に南口を整備する必要があるものと認識しており、引き続き、地権者や京王電鉄との協議に誠実に取り組んでまいります。また、暫定的な安全対策については、京王電鉄において、平成28年度に踏切警報灯を片面式から両面式に変更し視認性を向上させるとともに、令和元年には踏切内で障害物等を検知できる高機能型障害物検知装置を設置するなど、踏切道の転倒防止対策を含め様々な安全対策を講じてきており、直近10年間において踏切道事故は発生していないと伺っています。区としては、先日の地域での報告会でいただいたさらなる安全対策に関する御要望を既に京王電鉄に共有させていただいており、今回の御提案の内容も含め、京王電鉄と連携して有効な対策について引き続き検討を進めてまいります。また、浜田山駅南口整備の早期実現に向けて全力を尽くすことで、地域の安全性のさらなる向上に努めてまいります。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	代表質問でも浜田山駅南口整備について触れてきましたが、改めてこれまでの経緯について説明をお願いいたします。	平成17年に京王井の頭線浜田山駅南口の早期開設に関する請願が提出され、区議会にて採択されました。その後、令和元年8月に不動産に関する情報提供を受けたことを契機に、京王電鉄と整備に関する協定書を交わしまして、令和3年11月には地権者が代表を務める法人と覚書を締結したところでございます。また、令和4年3月以降は、地権者代理人と複数回の協議を行いながら整備に必要な予算を計上するなど、取組を進めてきたところでございますけれども、地権者の建築中の建物が完成に近づく中、条件面の調整が調わなかったため、令和5年1月に地権者所有建物の賃借を見送ることいたしました。 その後も地域の安全性と利便性の向上を考えまして、南口をできるだけ早期に整備する必要があると考えまして、地域への経緯説明ですとか、あと東京都、京王電鉄との情報交換を継続してまいりました。昨年には区の説明会を実施するとともに、また12月にはこれまでの経緯等を区ホームページで公表したところでございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	浜田山駅南口の開設は地元民にとっての悲願ですが、現在予定されていた建物が令和5年3月に完成して以降、未使用のままになっています。地域でも困惑が広がっており、また改めて取組の進展を求める声が上がっているのが今の状況だと理解しています。 本事業は、前区長の時代に拙速に進められた事業で、地権者と条件面による協議が調わないまま進められたことが賃貸借契約の合意に至らなかった理由でもあり、地域の失望につながってしまったと考えています。一方、岸本区長は、本件について、ホームページや説明会で情報公開を進めるなど、この問題の解決に向けて動き出そうとしている姿勢が見えます。 区の公開資料を見ますと、令和3年7月に、地権者から区に対し建物の賃借に関する条件が提示されたとなっていますが、このときに金銭などの具体的な提示はあったのでしょうか。またその条件は、区の認識と開きが合った状態だったのかどうか、教えてください。	当時は具体的な条件ではなく、大まかな賃借期間とか、あと区が賃借する範囲について互いに協議を行っていたというものでございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	その提示を受けて、同年9月に区から地権者に対し、建物を賃借し整備したい旨を伝えたと記されていますが、このときには区と地権者の間で賃貸借の契約、あるいは仮契約のようなものは行われていたのでしょうか。	特段契約に関する書面を交わしたわけではございませんでした。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	では、同じ9月に区と京王電鉄の間で協定書を締結し、先ほども説明がありましたが、11月には区と地権者が代表を務める法人との間で覚書を締結しています。この時点では地権者と条件面では合意に至っていないけれども、事業を進めることをそれぞれ確認したという認識でよろしいでしょうか。	この時点では詳細な条件面での詰めは行っていなかった状況ではございましたけれども、区も地権者も賃借に向けた意向は同じでございましたので、南口の早期開設に向けた取組を進めてきたというところでございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	ちょっと先ほども御説明いただいたんですが、改めて翌年、令和4年2月から6月の区長選挙を経て、令和5年1月に断念に至るまでの地権者との協議の経過を教えてください。	令和4年2月に改めて条件提示がございまして、区と地権者において契約に関する協議を開始し、区長交代を挟んで3月、8月に区と地権者の代理人弁護士において賃貸借契約に関する協議を複数回行ってきたところでございます。令和4年12月に最終となる、いわゆる条件提示が行われたんですが、結果的には折り合わず、翌年、令和5年1月に断念したというところでございます。

R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	経緯についてよく分かりました。住民からもよく聞かれるんですけども、前区政下の令和4年度の当初予算には、区から新規事業として南口の整備が計上され、公表されました。また、2月には地権者によって建物の工事が着手されています。それを見れば、地元住民としては、開設が決まったのだと受け止めた方が多かったというふうに思います。ですが、この時期には、確認しましたが、実際には地権者との間には契約は結ばれていなかったということですね。破談になる可能性だってあったわけです。なぜこんなことになったのか、なかなか理解ができないところですが、どういう経緯でこうした進め方になったのか、伺います。また、区としてこの進め方を振り返り、どのようにお考えですか。	南口の、いわゆる早期開設に向けまして、地権者との協議と並行する形で地下連絡通路の連結するための設計を進めていたというところでございます。一方で、地権者との賃貸借に関する条件が調っていない中、南口が開設することが決定したとの語弊を招くような、いわゆる情報を地域の方へ発信したことについては、区としても重く受け止めているところでございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	改めて、前区長の下で地元住民が振り回される形になったことに憤りを感じるところです。さて、南口の早期整備を目指して、地域、区、議会が同じ目標を共有して前に進んでいくことが必要です。今後の動きなどについて具体的に質問していきます。昨年11月に開催された現状報告会においても、京王電鉄が整備すべきではないかとの意見もあったと思いますが、区が主体となって整備する理由について伺います。	駅出入り口からホームまでの経路に必要なバリアフリー整備は既に実施されておりまして、鉄道事業者にいわゆる義務づけられた整備は完了していると承知しているところでございます。その上で、国の要綱に基づきまして、地域の安全性、利便性を高めることは区の責務であるとの考えから、区が費用を負担して整備を行うこととしたものでございます。なお、根本的に解決する方法といたしまして、道路と鉄道の連続立体交差化もございまして、実際には莫大な費用と時間を要するということから、短期的に取り組める方法を今考えているところでございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	分かりました。 区の公開資料では、昨年11月と12月に踏切実態調査を行ったとなっています。その結果と区の評価について伺います。また、この調査結果というのはホームページ等で公開していくのかについても確認します。	本調査では、特に朝のラッシュ時間帯におきまして、電車の本数が多く、遮断機の開閉が短い時間の中で繰り返されることから、踏切利用者への影響が大きい状況を確認し、南口整備による安全性、利便性向上の必要性を改めて認識したところでございます。一方で、踏切利用者による交通ルールですとか、あとマナー違反も確認されたことから、南口整備の取組を進めると同時に、適切なルール理解を促す対策としても必要であると認識してございます。本調査の結果につきましては、現在、報告書案の最終的な確認を行ってございまして、踏切を通行する際の留意点も併せて、今月中にはホームページのほうに公表する予定としているところでございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	住民も注視していますので、よろしく願いいたします。 現在は連絡が取れない状況であるというふうに報告会においても区から説明がありましたが、この間、地権者への接触というのは試みたのか、また、地権者側からの反応があったのか、伺います。	昨年11月の現状報告会の開催、またホームページのほうに取組状況を掲載する際に、代理人弁護士を通じて連絡をさせていただいている状況でございます。また、本年1月中旬には文書におきまして、不動産鑑定評価及び賃貸借条件に関する協議再開の可否につきまして通知をいたしました。2月中旬頃に代理人弁護士より、現在の状況といたしますは、依頼者に意向確認しているというところの回答を得ていますけれども、現時点としては、具体的な意向は示されていないという状況でございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	反応がないという感じなんですかね。分かりました。 来年度の区の対応について伺います。あわせて、仮にこのまま地権者との交渉がうまくいかなかった場合、区は浜田山駅南口整備をどのように進めていこうと考えているのか、教えてください。	来年度におきましては、駅南側の建物につきまして、その適正な家賃水準を確認することを目的といたしまして、専門家による不動産鑑定評価と事業の進捗に合わせ、昨年同様に現状報告会を開催してまいりたいというふうに考えてございます。まず、地権者との協議に誠実に取り組んでいきたいというふうに考えてございますけれども、区有地を活用して連絡通路を開設する可能性なども含めて検討していきたいということで考えているところでございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	ぜひ今後も地権者に向けた働きかけも含めて続けていっていただきたいと思います。 最後に、この南口の整備に向けた決意について、これは区長に伺いたいと思います。	【岸本区長】 浜田山南口整備の実現は、地域の安全性と利便性を確保する上で極めて重要な課題であり、区として責任を持って取り組むべき事業だと認識しております。私自身、区長への手紙や所管課への要望、また地域の皆様から直接お声をお聞きすることを通じて、この問題に対する切実な思いを日々受け止めております。踏切の状況については、特に朝の通勤時間帯などに危険な場面が見られることがあり、事故が起きていないからよいということではなく、未然に安全を確保するための対策が必要であると考えております。 一方で、区が主体となって実施する公共事業である以上、どのような条件であっても受け入れて進めるというわけにはいきません。区民の皆様に対して説明責任を果たし、浜田山地域以外にお住まいの方も含めた区民全体の理解が得られる形で事業を進めていくことが不可欠だと考えております。区としては、代理人弁護士を通じた連絡や説明を行うとともに、本年1月には、1月20日だと記憶していますが、文書により、不動産鑑定評価及び賃貸借条件に関する協議再開の可否について正式にお願いをしております。これに対して、2月13日と記憶していますが、期限を示させていただきまして、代理人弁護士から依頼者に意向を確認しているとの回答をいただいておりますが、現時点では具体的な意思は示されていない状況です。 区としましては、引き続き、協議再開に向けた働きかけを粘り強く行っていくますが、協議の前提となる意思表示がなされていない限り、区だけでこの事業を前に進めることは限界があるというのが現実です。そのため、区としては、地権者との協議の可能性を探る努力を続けるとともに、仮にそれが難しい場合も想定し、区有地の活用などほかの手法の可能性も含め、いかなる選択肢も排除せず検討を進めてまいります。 最後ですが、公共事業は、どちらか一方の意思だけで進められるものではありません。信頼と合意の上に成り立つものです。区としてはその前提に立ちながら、地域の安全を守るという責任を果たすため、浜田山南口整備の実現に向けて、引き続き誠実に取り組んでまいります。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	ぜひ区民と共に浜田山駅の南口改札に向けて取組を進めていただきたいと思います。よろしくお願います。	

R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	全て午前中の質疑でもありましたので、かぶらないところで質問していきたいです。 昨年末に区のホームページに浜田山駅南口の整備については専用ページが作成されました。 御意見フォームもありますが、これまで何件程度の意見が寄せられ、どのような内容が多いのでしょうか。また、直接電話などでの意見もありましたか。	まず、ホームページのアクセス件数から申しますと3,834件、あと意見フォームには40件ほどコメントがございました。主な意見としては、南口の早期開設を望む声ですとか、あと地権者と早く協議を再開してほしいですとか、あと代替地の検討も含めて検討していただきたい、そのようなコメントがございました。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	電話とかでは何かありましたか。	電話は数件ほどあったと思いますけれども、すみません、件数まではちょっと押さえていない状況でございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	多くの方が早期開設を求めていると認識しています。それらの声を受けて、区として認識や方針に何か変化はありましたでしょうか。	先ほど他の委員にも御答弁したとおり、区の方針としては、早期に南口の開設に向け、取り組んでいきたいという趣旨に変わりはない特段ございません。昨年来からずっと言っておりますけれども、南口の開設に向けて、まずは地権者の方との協議を再開するということを目指していきたい。再開するに当たっては、新しいいわゆる条件というものをまず提示する必要があるというふうに考えてございますので、来年度においては、不動産鑑定評価等を行いながら進めていきたいというふうに考えてございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	予算書の259ページ、浜田山駅周辺環境改善について予算が計上されました。経緯と予算額の詳細を伺います。また、令和5年に賃借契約の断念がされてから、浜田山駅南口の整備に向けて予算が計上されたのは初めてでしょうか。	まず予算につきましては、来年度においては790万円を計上しているところでございます。まず、簡単な内訳になりますけれども、まず不動産鑑定評価等の実施費用としては624万円を、あと踏切道の現状調査費用といったして約50万円、今回の説明会を次年度は2回程度考えてございますので、それに関する経費が45万円を、その他の印刷費、ポスティング費用等で71万円をとなっているところでございます。断念後に予算計上するのは令和8年度が初めてとなります。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	午前中の質疑で区の職員による実態調査ですか、話が年末か、ちょっと報告会明けのタイミングのものが出ていましたけれども、こういうことはこれまでやってきたのでしょうか。	これまでしっかりと調査というものをやってきておりませんでした。ただ、私も含めて職員もなんですけれども、現地のほうは何度か行って、状況の把握はしていたというところでございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	区は浜田山駅南口の整備計画自体を断念したのではなく、南口建物の賃借契約を断念との見解を示しています。そうであるならば、南口整備のため、現状を正確に把握する、代替地を探す、暫定的にでも安全対策を取るなど様々な方法を模索し、実行すべきだったと思いますが、これまで予算を確保してこなかったのはなぜですか。	委員おっしゃるとおり、様々な方策というのはあるかと思います。ただ、その一方で、南口は今、建物ができていくところを踏まえて、やはり第1段階としては地権者との再協議というところを目指すべきであろうというところから、個別具体的な動きはしていなかったところなんですけれども、ただ、実際には京王電鉄、あと東京都との関係所管と情報共有ですとか、そういった取組は継続して続けてきていたというところでございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	まずは、そんな中で今回初めて予算が計上されたのはなぜですか。区長の政策判断として何か変わったことがあるのでしょうか。	昨年の11月に現状報告会というものをさせていただきました。そこで地区の方々の率直な御意見ですとか、いろんな思いというのを受けてきたところでございます。そういったことも踏まえて、またここで新たに予算化をして、区としてやはりすぐ取り組める内容というものをしっかりと考えながらこの事業を進めていかなければならないというふうに思い、今進めているところでございます。ですから、特段区長の方針から何か変わったというものではございません。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	その報告会をもっと早くやるべきではなかったのかと私は思います。区長が替わって賃借契約を断念となったというところをしっかりとやはり区として報告会を開くべきだったということは申し添えておきます。 前回の報告会を機にホームページがこうやって作成されて、地域の方々とのやり取りを経て、不動産鑑定や踏切の実態調査が進むことが決まりました。初めて目に見える形で具体的な動きが出てきたことは一歩前進であると感じておりますが、この約3年弱ですか、必要性を認識していないから具体的に前進させる取組がなかったのは事実です。主体的に前進をさせてこなかった責任を区はどのように認識していますか。	先ほどちょっと答弁させていただきましたけれども、何も進めてこなかったというところではございません。再度の答弁になりますけれども、いろんな関係機関との情報共有ですとか、地権者へのアプローチも含めて区としても取り組んできていたところですので、何もやっていないということではないということは申し添えておきたいと思います。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	何もとは言っていないんですけれども、具体的にちょっと目に見えるところの動きがなかったというのが地域住民の認識です。 区長は予算編成方針で浜田山駅南口の整備事業について触れてくださっていましたが、内容は開設に向けた取組を進めるための調査研究に取り組む、地域への情報提供を行うとの趣旨であり、実現に向けた具体的な工程までは示されませんでした。区としてどのようなステップで整備実現につなげていくお考えでしょうか。	再度の答弁になってしまいますけれども、来年度においては鑑定評価をやったりですとか、さらに住民説明会等を開催いたしまして、進捗状況ですとか、あとは経過等も含めてしっかりと情報共有しながら、整備に向けて取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	ちなみにその調査結果はいつ頃までに区民に示されますか。	不動産鑑定評価については4月になって予算執行ができるようになりますので、夏前までにはやっていきたいというふうに考えてございます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	夏前までですね。分かりました。 説明会2回ほどはどのタイミングを想定していますか。	前回の説明会のときにも、進捗がないまま説明会をやっても意味がないんじゃないかということでお話をいただきましたので、やはりそういった何かしらの成果が出た段階において説明会というものをやっていきたいというふうに考えてございます。

R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	その成果、区が責任を持って上げていくべきだと考えておりますので、ぜひどのタイミングで説明会をする、そこまでにしっかりと成果を上げるようなスケジュールを組むというところをお願いいたします。 区有地を含めた代替地の話も午前中に出ました。具体的にどこをイメージされていますか。また、浜田山住民だけでなく、杉並区民が納得できるようにとの話もありましたが、何でも受け入れるべきとは地域住民も私も考えていません。地域住民の早期の安全確保が最重要です。何をもって適切とするのか、最適解とするのか、しっかりと検討していただきたいと思います。 これまで区の取り組む姿勢について、地域の方からも本気度が見えにくいとの声を聞いています。ここ最近の浜田山駅南口の質問に対する区長の御答弁を聞くと、前区長に責任があるかのような答弁が目立つように思います。少なくとも目に見える動きのなかったこの約3年間ですが、責任は現区長である岸本区長にあるのではないのでしょうか。地域の方が期待しているのは過去どのような経緯があらうと、現区長のリーダーシップです。ぜひここで区長の本気度を伺いたいのですが、区長の任期は残り3か月半です。どこまで進めるお考えなのか、伺います。 また、本事業は中長期の取組になると考えますが、今後の区政運営の中でどのように位置づけて取り組むべきとお考えでしょうか。	まず、区長が替わったからこの事業を断念したということではございません。そこに関しましては、区長就任前からいわゆる協議をやっていたというところでごさいます、結果、協議が調わなく断念したというのが現区長が就任してからのことになってございますので、現区長が就任したから開設できなかったということではないということは、委員のほうに申し添えたいと思います。 今後のスケジュールにつきましても、ちょっとまだ具体的な数字はお示できませんけれども、今後、ホームページ等でしっかりと住民の方にも周知していきたいと思ひますし、あと中長期的なお話ということもございした。そこに関しては、やはり地権者との協議再開に向けてというところを取り組んでいくんですけれども、ある一定の期間が来たときには、やはり別の方策というのをおもていかなきゃいけないというふうにも思ひてございします。その別の方策というのが、これは一つの例になりますけれども、いわゆる近い公園がございします。その公園を活用して、例えば地下のトンネルを掘っていくんですとか、そういったことも一つの策としてはあるかと思ひますけれども、なかなかそれをやるには、費用もコストも期間もかなりかかりますので、そういったことも踏まえて、全体的なバランスを見ながら、今後も検討を進めてまいりたいというふうにごさいます。
R8(2026).3.16	予算特別委員会	質疑	スケジュールをなかなか具体的に示せないというところですけども、これだけの事業ですので、スケジュールをしっかりと示していく、断念したからには、一旦立ち止まったからには、その先のスケジュールを責任を持って示していくのも区長の仕事ではないかと思ひます。今の公園のお話もありましたが、先ほどもお伝えしたとおり、何を最適解とするのかというのはしっかりと御検討をよろしくお願ひいたします。	