

平成十二年十月二十五日提出
質問 第二〇号

東京鉄道立体整備株式会社および小田急小田原線連続立体交差事業に関する質問主意書

提出者 山花郁夫

東京鉄道立体整備株式会社および小田急小田原線連続立体交差事業に関する質問主意書

第一 東京鉄道立体整備株式会社について

一 国がNTT-A資金を交付していた東京鉄道立体整備株式会社（以下第三セクターという）は、本年三月解散したが、その理由は何か。

二 平成十一年第三セクターは設立当初、連続立体交差事業の施行とともに、駅ビル（経堂、成城学園前）の建設およびその賃貸等の不動産事業を中心に、色々な営利事業を目的として事業計画を立てていたが、その事業内容を具体的に明らかにされたい。

三 事業計画は状況の変化に伴って変化している筈であるが、その推移を解散に至るまで具体的に明らかにされたい。とりわけ、営利事業の中核である駅ビルの計画について明確にされたい。

四 連続立体事業は、都市計画事業として都道府県・政令指定都市だけが施行すると、道路法等に基づく建設省と運輸省との協定（以下建運協定という）第一条に明記されており、第三セクターがどうしてもこの事業を施行出来るのか、その法令上の根拠を明確にされたい。

五 NTT-A資金は、所謂NTT資金法により公共事業に限り無利息で貸し付けることが出来るとされ

ているが、不動産事業、再開発事業のような典型的収益事業を目的とする第三セクターに、いかなる法律上の根拠で貸し付けることが出来るのか明確にされたい。また、右法により国から直接に貸し付けることとされているが、何故財団法人間都市開発推進機構を介して貸し付けているのか。

六 解散に至るまで貸与されていたNTT-A資金は、いくらになるか経年により明らかにされたい。

七 第三セクターが解散した場合、その後NTT-A資金をどこに貸し付けるのか。それはいかなる法令上の根拠に基づくのか。

八 第三セクターが解散した場合、連続立体交差事業および右の収益事業はどこが承継するのか。その法令上の根拠を含めて明らかにされたい。

九 すでに貸し付けられているNTT-A資金の返済は誰が行うのか。またその法令上の根拠を明らかにされたい。

十 小田急の連続立体交差事業は、在来線部分については五十二・五％、線増部分は日本鉄道建設公団が、その適否は別として大半を国費でまかなっている。第三セクターの事業の範囲やその推移を少なくとも経年により第三セクターあるいは法令上の施行者である東京都から報告されているか。いると

すれば文書による報告か。そうであればその内容を明らかにされたい。国が第三セクターの設立運営等に係わっているのは事業費の大半が国費であるところからも当然であるから、その設立準備段階から解散に至るまでの間に、国が第三セクターに対して行ってきた行政指導、口頭指導などあらゆる指導について、その指導内容および態様を明らかにされたい。

第二 小田急小田原線連続立体交差事業について

一 小田急小田原線（喜多見駅付近―梅ヶ丘駅付近）の線増連続立体交差事業は、平成六年六月の建設大臣の事業認可により平成七年一月から高架橋等の工事が開始されたというが、その通りか。

二 右事業の施行者は建運協定第一条によれば東京都ということになるが、その通りか。そうだとすれば小田急電鉄株式会社が大成建設等に発注して工事を「施行」している現実は、どのように説明されるのか。「委任」だとすれば、それは何故許されるのか。

三 この認可は線増部分の高架橋等とその敷地ならびに鉄道と立体交差することになる道路部分が除外されているが、その理由はなにか。

四 建設大臣は右許可以来、右線増部分の事業主体は日本鉄道建設公団であることを東京地方裁判所等で

除外した理由としているようであるが、その通りか。そうだとすれば、その根拠法令はなにか。

五 しかし、右線増部分についても小田急電鉄株式会社が施工している現実はどのように説明されるのか。「委任」だとすればそれは何故許可されるのか。

六 線増部分の事業は連続立体交差事業の一部ではないのか。

七 国が右連続立体交差事業に対して付与した建運協定等により定められている補助金の額を平成十一年度まで年度毎に用地費と工事費を区分して具体的に明らかにされたい。また、線増部分が在来線部分とは違う日本鉄道建設公団が施工する「別の事業」であるとするれば、その違いを右事業の都市計画決定（平成五年二月一日東京都告示一〇五号）平面図、標準横断面に基づき、在来線部分、線増部分が明確になるように示されたい。その上で、同公団が右に対し支出した金額を同じく平成十一年度まで用地費と工事費を区分して、年度毎に具体的に明らかにされたい。また、第一の第三セクターが右連続立体交差事業について右線増部分を含めて資金（NTT-A資金）を投入しているので、在来線と線増部分の内訳を明らかにした上で、同じく平成十一年度まで用地費と工事費を区分して年度毎に具体的に明らかにされたい。

八 右認可当時、地下方式の方が環境、事業費、事業期間等の点において高架方式より優位であるばかりでなく、建運協定第一〇条等を活用すれば地表空間を緑地化するなど、すぐれた都市環境をつくることができることが明らかであったのに、なぜ高架方式を基本とする右事業を認可したのか明らかにされたい。

右質問する。