

都市高速鉄道第10号線
京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）の
連続立体交差化・複々線化
および関連側道の都市計画素案等の説明会

開催日時：平成21年11月20日（金）

午後7時30分～午後9時02分

開催場所：第八中学校体育館（調布市仙川町2-15-2）

・開 会

○司会（泉谷） 大変お待たせいたしました。ただいまから都市高速鉄道第10号線京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）の連続立体交差化・複々線化および関連側道の都市計画素案等の説明会を始めさせていただきます。私、本日の司会を務めさせていただきます東京都都市整備局の泉谷と申します。どうぞよろしくお願いたします。

説明会の進行につきましては、皆様から向かいまして右手に掲示してございます説明会の式次第に従いまして進めさせていただきたいと存じます。本日は会場の都合もございいますので、概ね9時をめぐりに説明会を終了させていただきたいと思ひます。あらかじめご了承のほどよろしくお願いたします。

それでは説明に入ります前に、本日の配付資料について確認させていただきたいと思ひます。事前に皆様のお席には3種類の資料をお配りしております。まず1点目でございますが、こちらにございます「京王電鉄京王線連続立体交差化・複々線化および関連側道計画等について」という、こちらの白いパンフレットでございます。続きまして2点目になりますが、世田谷区の「京王線沿線まちづくり通信」、こちらの青いパンフレットになります。最後になりますが、3点目です。杉並区の「京王線沿線まちづくりの基本的な考え方」、こちらの緑色のパンフレットになります。以上3点が配付資料でございます。もしお持ちでない方がいらっしゃいましたら、お近くの係員までお申し出ください。よろしいでしょうか。

それでは次に、会場についてご説明いたします。本会場は飲食及び喫煙は禁止となっております。ご協力よろしくお願いたします。

またトイレでございますが、皆様から向かいまして右手前方にございます、式次第のちょうど裏に看板が立っておりますが、あちらがお手洗いになりますので、ご利用のほどよろしくお願いたします。

携帯電話につきましては、説明会の進行の妨げになりますので、電源をお切りいただくか、もしくはマナーモードに設定していただきますよう、よろしくお願いたします。

また本日の説明会でございますが、ご意見や開催状況の確認のため、議事の録音や、会場内の写真撮影をさせていただきます。こちらもあらかじめご了承のほどよろしくお願いたします。

会場の説明につきましては、以上でございます。

・あいさつ

○司会 続きまして、説明者を代表いたしまして、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長の小野からごあいさつを申し上げます。

○東京都（小野） 皆さんこんばんは。ただいま紹介がございました東京都都市整備局交通企画課長の小野でございます。説明者を代表いたしまして、一言あいさつをさせていただきます。

皆様方には本日お忙しい中、また夜分遅く、また寒いところ、本日の説明会に多くの方々にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃より東京都、世田谷区、杉並区、調布市などの行政、さらには京王電鉄の鉄道事業に対しましてひとかたならぬご理解、ご協力、ご支援をいただき、この場をお借りいたしまして改めて厚く御礼申し上げます。

さて、本日ご説明させていただきます計画は、地域の皆様と地元区が一体となりまして熱心な要望活動をこの鉄道の立体化に向けて進めてまいりました。また、その実現に向けましてまちづくりの取組もやっております。それらを我々も後押しされまして、この連続立体交差化などの計画につきまして検討を重ねてまいりました。その結果を、本日、都市計画の素案という形でご披露させていただきます。

この都市計画の素案は、都市高速鉄道第10号線、いわゆる京王線の笹塚駅から、ご当地仙川駅までの区間約7.1kmを連続立体交差化するとともに、笹塚駅からその1つ先のつつじヶ丘駅までの区間約8.3kmを複々線化するものでございます。また、この計画に関連いたしまして、住宅地の環境保全ですとか、また駅へのアクセス、防災機能の向上、このような目的といたしました側道などの整備も図るものでございます。

この計画によりまして、25カ所ございます踏切がすべて除却され、踏切部での日常的な慢性的な交通渋滞が解消されるとともに、鉄道によって隔てられております地域が一体化されることによりまして、元気で、また安全・快適なまちづくりが推進されるというふうを考えております。

また、複々線化によりまして、朝ラッシュ時の混雑の緩和、定時性の確保、また、多摩地域から都心への所要時間の短縮など、鉄道ネットワークの強化が図られるというふうを考えております。

詳しくは、このあと上映させていただきますスライド、またお手元でございますパン

フレットなどをご覧いただければと存じます。

ご不明な点につきましては、ご用意しております質疑応答の時間でご質問していただきまして、ご理解を深めていただければと思っております。

今後とも、ここにおります東京都、世田谷区、杉並区、京王電鉄を初めといたしました関係者が力を合わせまして、一日も早い本計画の実現に取り組んでまいります。そのためには、地域の皆様方のご理解、ご協力、ご支援をいただくことが不可欠でございますので、何とぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、甚だ簡単ではございますけれども、私からのごあいさつとさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

・説明者紹介

○司会 続きまして、本日の説明者を紹介させていただきます。

まずは東京都でございます。都市整備局都市基盤部交通企画課長の小野です。

○東京都（小野） 改めまして、小野でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 建設局道路建設部鉄道立体担当課長の花井です。

○東京都（花井） 花井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○司会 続きまして、世田谷区でございます。交通政策担当部長の工藤です。

○世田谷区（工藤） 工藤です。どうぞよろしくお願いいたします。

○司会 鉄道立体・街づくり調整担当課長の並木です。

○世田谷区（並木） 並木でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 続きまして、杉並区でございます。都市整備部調整担当課長の浅井です。

○杉並区（浅井） 浅井でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 続きまして、京王電鉄でございます。鉄道事業本部工務部工事計画担当課長の堀です。

○京王電鉄（堀） 堀でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 このほか、後列には関係職員が控えております。どうぞよろしくお願いいたします。

・計画等の説明

○司会 それでは都市計画素案等の説明に入らせていただきます。

本日は、皆様にはわかりやすく説明できますよう、スライドをご用意してございます。スライドの上映時間は約35分となっております。上映中は照明を落とさせていただきますので、ご了承ください。

(スライド映写にて説明)

○司会 以上でスライドの上映を終了いたします。照明が明るくなるまで少々お時間がかかりますが、ご容赦のほどお願いいたします。

・質疑応答

○司会 続きまして質疑応答に入らせていただきます。司会者から幾つかお願いがございます。

まず、本日の説明会でございますが、会場の都合で9時までの限られた時間となっております。少しでも多くの方が質問できますよう、質問される方はなるべく簡潔にご質問をいただけますよう、よろしくお願いいたします。

発言に際しましては、マイクをご用意してございます。担当者からマイクを受け取ってからご発言をお願いいたします。また、質問が終わりましたら、マイクのほうは担当者までお返しいただけますよう、よろしくお願いいたします。

最後に、恐縮ではございますが、質問される方は、差し支えがなければ、最初におとこころ、お名前をお聞かせ願えればと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、質疑に入らせていただきます。質問される方は挙手をお願いいたします。

それでは、まず、私側から手前側の1列目の前列のカーキ色のジャンパーを着ていらっしゃる方。

●住民(調布市若葉町1丁目・■■■■) 調布市の若葉町1丁目に住んでおります■■■■と申します。大きく分けて3点質問させていただきます。

まず、基本的なことですけれども、きょうは調布市の出席がないのはなぜなのでしょう。私は調布市市民でありまして、それから計画範囲内に調布市が入っておりますけれども、調布市の出席がないのはなぜなのか。

そして、ご存じのとおり、調布市内では、調布市駅付近の連続立体化工事が進んでいるわけでございますけれども、それとの整合性、今回の、きょう説明があった計画との整合性、一言で言うと整合性という言葉になると思いますが、これをどういうふうに図っていくおつもりなのかがわかりません。

それから、やや具体的な質問になりますけれども、先程の説明を見ますと、つつじヶ丘駅の手前のところで地上に、線増線というんですか、これそもそも線増線というのは私はどういう字を書くのかよくわからないというのが、本当は伺いたかったことの1つなんですけれども、その線増線が地上に上がってまいります、ちょうどその部分で今計画されている外環道が地下でクロスする形になると思いますけれども、それと何か地上に上がる、上がらないというのは関係があるのでしょうか。ないのでしょうか。

いろいろ伺いたいことがあるんですが、とりあえずその3点について伺わせてください。

○司会 ただいまのご質問でございますが、3点ということで、まず1点目でございますが、今回の説明会に調布市が出席しない理由についてということがまず1点目のご質問ということです。続きまして、2点目につきましては、今回の素案が調布の今やっている連立との整合性はどういうふうにとられているのかというご質問が2点目。3点目になります。3点目は、外郭環状道路との関係はどうなっているのかというご質問の3点ということでよろしいでしょうか。それでは順に回答をいたします。

○東京都（小野） それでは、XXXXXXXXXXさんのご質問に対して東京都からお答えさせていただきます。

まず、1つ目でございますけれども、この席に調布市さんがなぜいないのかということでございますが、本日は都市計画の素案の説明会でございます。鉄道施設につきましては東京都が都市計画決定の権者、都市計画決定をさせていただきます。また、関連側道に関しましては、ここにおります世田谷区さん、杉並区さんが都市計画決定を行う。さらに事業者として京王電鉄がここに席におるということで、調布市さんのほうは関連側道のほうにも今回の計画はございませんので、この席にはおられないということでございます。

次に2つ目でございますけれども、今、確かに調布のほうで地下化で連続立体交差事業を今進めているところでございます。都市計画的には、今回の併用方式を見ていただきますと、今、スクリーンに出ておりますけれども、笹塚駅からずっと高架で行きまして、仙川を通りまして、つつじヶ丘、今、都市計画的には高架のところになっております。それは、その先に調布のほうでまた潜っていく。柴崎駅を越えまして潜るという形になっておりますので、計画的には整合をとっております。

それと3つ目でございますけれども、この絵で外環は今出ておりませんが、パ

ンフレットのほうにはたしか外環が出ているかと思います。この線増線といいますのは、今電車が走っているのは在来線と申しまして、それが立体交差化で上に上がります。それに、複々線化と申しまして、今、2線ありますが、4線にする部分、線が増える部分がございます、計画的には。それを線増線と言っておりまして、その線増線が地下を通ります。そうしまして、仙川を越えまして上に上がってくるわけなんですけれども、この計画と、この外環の位置の関係、これは特に外環がここにあるから上に上がっているというわけではございません。

○司会 それでは、そのほかのご質問を受けさせていただきます。ご質問される方、挙手をお願いいたします。それでは、私のほうから4列目の列の前から2列目の男性の方。

●住民（調布市つつじヶ丘・■■■■） つつじヶ丘の■■■■といいます。今、東京都の方の説明ですと、今の図面がありましたね、併用方式の図面。あれでつつじヶ丘のほうは計画が生きているという説明でしたけれども、生きているんですよね、高架の計画が。そうすると、この事業がいつ着手されるかわかりませんが、いわゆる説明会とか、そういう手続きがすべて終わって、市民の合意が全部得られたというときに工事が始まりますね。そのときにはつつじヶ丘と柴崎、柴崎の先から地下に入る工事が今進んでいますから、合わせてつつじヶ丘と柴崎も工事が同時に着工するんですか。それとも、その間だけは、今回、変更に出ていませんから、取り残されちゃうんですか。そこだけお答えください。

○司会 ただいまのご質問でございますが、つつじヶ丘の駅から柴崎間の計画についてどのようなになっているのかというご質問ということで回答させていただきたいと思います。

○東京都（小野） それでは今の質問に対してお答えを東京都からさせていただきます。

東京都では、重点的、計画的にこの踏切を解消するために、平成16年度に踏切対策基本方針というものを策定してございます。その中で、重要な踏切が連担しておる場合だとかというような条件がございまして、鉄道の立体化によって検討すべき区間ということで、鉄道立体化検討対象区間というのを20区間定めてございます。今回ご説明させていただいております笹塚駅から仙川駅間の区間につきましては、その20区間に入っております。ですので、今回、連続立体交差化または複々線化の計画として都市計画の素案という形で説明させていただいておりますが、その先の、例えばつつじヶ丘駅から以西、柴崎または国領までの間、ここにつきましては、その20区間では位置づけられてはおりません。今現在、例えばつつじヶ丘駅のすぐ西側のところで、今、道路が計画をして、

工事をされております。こういった3・4・9というような道路なのでございますけれども、そういった工事が進められておまして、ここは道路の単独立体でここは処理をしていくというような計画になっております。

ですので、ここは都市計画的には昭和44年に、笹塚から調布まで4線の高架で都市計画決定をしておまして、随時、調布の部分が都市計画変更を行いまして、今回、ここも都市計画変更を行わせていただこうと思っておるわけですが、その残りの区間につきましては、都市計画的にはまだ4線の高架として残りますが、踏切対策基本方針の中では、そこは道路のほうで勝負をしていくというような計画になっております。

●住民（調布市つつじヶ丘・XXXXXXXXXX） 関連して再質問。

○司会 申し訳ございません。順を追ってご質問をしていただきたいと思います。

●住民（調布市つつじヶ丘・XXXXXXXXXX） 大事なことなのよ。関連して。

○司会 申し訳ございません。そのほかの全体の質問が終わって、また順番が回ってきまして、ご質問をしていただきたいと思います。

（説明者より、再質問の了承あり）よろしいですか。では、もう一度、関連質問ということで。

●住民（調布市つつじヶ丘・XXXXXXXXXX） 今、3・4・9号線の話が出たんですけども、あそこはご存じのようにすごく狭くて、車が対面すると、人がカニの横ばいをしなければ通れない状態なんですよ。一番危険なところで、つつじヶ丘、柴崎は大きな踏切が4つ、結局、開かずの踏切になって残されてしまうんですけども、並行してやればいんだけど、やらない、道路で勝負すると言っていましたので、そうすると、少なくとも3・4・9号線で京王線のガードを拡幅するぐらいの工事は予定があるんですか。この事業が始まった段階で。

○司会 ただいまのご質問ですが、3・4・9号線の整備についてどのように考えているのかというご質問ということでよろしいでしょうか。それでは回答をさせていただきます。

○東京都（小野） それでは調布3・4・9号線についてご説明させていただきますけれども、この3・4・9号線で調布市さんが今工事をやられております。調布市さんでは、今後、今年度、一部区間について設計などを出しまして、来年度中の工事完成を今、目途にしているというふうに聞いております。

また、今お話ありました京王線の交差部分、私も何度か足を運んで、確かに今、相互

通行にはなっておりますけれども、かなり狭いところではございます。そこにつきましては、現在、整備が進められておりますその先の柴崎と国領間のところに3・4・7号線という、これは都のほうで整備をしている道路なんですけれども、その整備状況ですとか、また、今の暫定で整備する形になっております3・4・9号線、これはできがりまして、道路ができたあとの交通状況だとか、そういうのを十分見極めながら、また市の財政状況、こういうのもございますので、それによって今後の整備について検討していくというふうに調布市さんからはお聞きしております。

○司会 それでは、そのほかのご質問を受けさせていただきます。挙手をお願いいたします。それでは私側の列の前列から4列目の男性の方。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 松原1丁目の■■■■といます。先週から8回、この説明会があったと思いますが、そのうち、きょう私、5回目です。ずっと手を挙げていたんですが、なかなか当てられなかったもので、ついつい、ずっと毎日来てしまったということでもあります。たくさんあるんですけども、3つぐらいに絞ってご意見を伺いたいと思います。

このプロジェクトは、我々住民にとっては今世紀最大のプロジェクトというふうな位置づけができると思います。東京都や世田谷区や杉並区の方々にとっては、あるいは京王さんもそうですけれども、いろんな大きなプロジェクトがありますから、その中の1つという位置づけかもしれませんけれども、我々にとってみたら最大のプロジェクトということでもあります。それに参画することは大変重要だと思っておりまして、それで、今回、5回目、来てしまったということです。

そのときに、一方で、責任も随分重いだらうと思っています。今回でき上がる構造物は、今世紀という100年にとどまらず、200年、300年、後々の人たちに対して影響するプロジェクトだと思います。戦争でも起こらない限り、壊れませんから。とすると、1世代30年とすると、100年で3世代、それから200年で6～7世代の人たちが、今回つくる構造物の恩恵を受ける……。

○司会 申し訳ございません。なるべく簡単をお願いいたします。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） あるいは迷惑をこうむるということになると思っています。

それで、最初の質問ですけれども、後々、こんな迷惑なものをつくって仕方ないじゃんというふうに言われたいようなものを我々はつくりたいんですけども、同じような

認識を東京都、世田谷区、それから私企業ですから京王さんも区や都とは違うかもしれませんが、そちらの方々も同じように決意を持ってやっていただきたいと思いますが、その辺のことを確認したいということです。

2つ目は、先程の3つの方法を、「構造形式の選定①」というスライドがありましたが、あそこで併用方式を選んだということが説明されましたけれども、そこには環境的な条件が考慮されていませんので、これはちょっと納得しがたいところであります。環境アセスメントをこのあとするわけですから、それでいいじゃないかということですが、環境アセスメントをした結果、結局、コストが高くなってしまったということになると、地下案と併用案との比較の問題ですけれども、比較が変化が起きてくるんじゃないかと思います。

例えば、素人ですけれども、このいただいた資料を見ますと、標準横断図の一般部のところですね。駅部じゃなくて一般部のところで見ますと、電車の両サイドに壁がありますが、これは約1.5mとなっています。今後、環境アセスメントをやったときに、騒音対策というようなことを考えたときに、この壁の高さで十分なのかどうか。例えば、小田急線の梅ヶ丘あたりを見ますと、もっと高い壁が立っていると思います。これの2倍か3倍の高い壁になると思います。そうすると、その分だけコストも上がるでしょうし、それから壁が高くなれば、北側の鉄道付属街路ももう少し広めに取らなきゃいけないということになるでしょうし、そうすると、コストが増える。2,200億円よりも多くなるんじゃないかというふうなことが想像できます。

それから、同じくこのページの……。

○司会 申し訳ございません。なるべく簡潔に質問のほうをお願いいたします。

●住民（世田谷区松原1丁目・XXXXXXXXXX） 線増線のほうですね。地下のほうの絵を見ますと、これは地上に出るところが全くありませんので、両サイド以外はありませんので、仮にこの真ん中の部分で電車が停まっちゃったときに、乗客はどうやって避難するのかということが心配されます。ということは、各駅に上に階段をつけるとか、エレベーターをつけるとか、そういう工事が必要になってくるのかどうか。そういった安全性のことも考えたときに、ここで積算されているよりも多くのコストがかかるんじゃないかと思うんです。そういったことを合わせたところで、また再度、どの案がいいのかというのを説明していただくような機会をぜひつくってほしいというのが要望ですね。それについてどうお考えになるか、お聞きしたいと思います。

それから3つ目は、この次のスライドにあったと思いますが、構造形式の選定の……。

○司会 申し訳ございません。時間もありませんので、できるだけ簡潔にお願いいたします。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） はい。これで併用方式と高架方式とでは併用方式を採用したというところで、用地面積が少なく済むからという説明がありましたけれども、これは本当に正しい選択だと思います。この用地面積のほかに、仮に別の要素もあれば、それを教えていただきたいと思います。

この3点です。ちょっと長くなって恐縮ですが、よろしくお願いします。

○司会 ただいまのご質問でございますが、まず1点目につきましては、後世に残していくという視点でこの計画をどのように考えているのかというご質問が1点。2点目につきましては、騒音対策であったり、地下に潜る線の安全性についての考え方はどのようにしているのかというご質問が2点目。3点目については、高架式と併用式の比較についての考え方、比較設計上の環境面の側面も踏まえた上でどのように考えているのかという、そういう側面も踏まえた上で、説明会の開催予定があるかないかというご質問ということですのでよろしいでしょうか。それでは、3点のご質問に回答いたします。

○東京都（小野） それでは■■■■さんのご質問に対しまして、私のほうから2点、ご説明をさせていただきたいと思います。

まず、1つ目。■■■■さんが最初におっしゃった、これは100年の計じゃありませんけれども、大変な事業なんだと。まさにそのとおりでございます。ですので、我々東京都も、ここにおります世田谷区、杉並区、そして京王電鉄も、これについてはまさに連続立体交差化もそうですし、複々線化もそうです。これは都民の皆様にとっても大事な事業だというふうに考えておりますので、これは、そのために一番いい案を今回も私たちはご提示させていただいているというふうに思っております。そういう意味では、これは確実にしっかりやっていきたいというふうに決意を持っております。

2つ目でございますけれども、この構造形式を選定するに当たりまして、この3つの条件、地形的条件、計画的条件、事業的條件、環境の視点がないんじゃないかというようなお話でございました。先程スライドでもご説明させていただきましたように、まず我々としては、構造形式の選定に当たりましては、この3つの条件を原則にいつも考えております。その結果、今ご説明しております併用方式が最もいいということでご提示させていただいておりますけれども、環境への配慮につきましては、先程も■■■■さ

んからお話がありましたように、今後、環境影響評価法に基づきまして、アセスメントの手続きを進めてまいります。その中で、しっかりと調査、予測評価をいたします。その中で、可能な限り影響が少なくなるように、適切な対応をとっていきたいというふうに思っております。ご理解のほどよろしく願いいたします。

すみません。1つ、お話を忘れました。先程、小田急のところで、防音壁がかなり高いんじゃないかというお話でした。小田急のやつも東京都が事業でやっておりますけれども、私としてはあそこは1.5m、今回の標準横断図も1.5mになっておりますが、レールレベルから1.5mの防音壁をつくっているというふうには認識はしております。

○東京都（花井） 引き続きまして、併用方式を選定した際に、用地面積だけで決めたのかというようなご質問だったんですけども、そこに至る経緯をもう一回簡単にご説明させていただきます。スライドを映させていただいておるんですけども、高架方式、これは4線とも、つまり複々線部分も高架にする、全部高架にするというものでございます。地下方式、これは全部地下にする。そして併用方式につきましては、在来線、現在地上を走っている電車を高架に上げまして、複々線として増やす線路、つまり、急行線、まあ超特急みたいになるのかもしれませんが、そういうものを地下につくるという案でございます。

これらを検討する際に、スクリーンにございます地形的条件、計画的条件、事業的条件という3条件から検討いたします。地形的条件につきましては、両方ともほぼ同等ということになってございます。計画的条件につきましては、先程来、話が出ておるんですけども、地下方式ですと、踏切に3カ所支障が出るということで、高架方式、併用方式に比較して地下方式が不利になっている。

事業的条件につきましても、高架方式、併用方式の事業費は約2,200億円で、地下方式が約3,000億円ということでございまして、それらを総合的に検討いたしますと、高架方式、併用方式はほぼ同等という結果でございます。そのほぼ同等という結果の中で、どちらを選択するかというときに、より都市計画の面積が少なくなる併用方式を選択したという結果でございます。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。回答させていただきます。

複々線、地下線のシールドトンネルが長くなりますが、火災対策についてどのように考えているのかということでございますけれども、当然、本事業の計画を進めるに当たりましては、国土交通省から出されている火災対策基準などの諸規則に基づき、詳細な

設計を行い、火災対策には万全を期してまいります。

○司会 それでは、そのほかのご質問に移らせていただきたいんですが、申し訳ございません。携帯電話のほうにつきましては、先程も冒頭でお話ししましたが、電源をお切りいただくか、マナーモードに設定していただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、次の質問に移らせていただきます。それでは、今度は少し後列のほうに移らせていただきます。それでは、後列の奥から2列目の列の前のほうに座っていらっしゃる男性の方。

●住民（調布市東つつじヶ丘・■■■■） 東つつじヶ丘の■■■■と申します。調布市が参加していないということに、当然、皆さんと同じく疑問を持ったんですが、資料をちょっと拝見して、これは付属道路がないと。都市計画の説明会なので入らなかったのかなと、さっきご説明があったようなことだろうと想像したんですが、しかし、付属道路がないからといって影響がないわけではないので、やはりこれは不適切なことだったと思います。

現に、仙川とつつじヶ丘の間で、地上へ出てから、先程の図を見ましても、あそこから高架になることになっている。そうすると、つつじヶ丘の駅は高架になるような図が書いてあったわけですが、そのつつじヶ丘の駅については何も触れていないんです。しかも、つつじヶ丘駅の工事が始まるということで、先日、説明会がありました。そのときに、京王電鉄さんに、都市高速鉄道10号線との関連はどうかと言いましたら、まずはっきりした答えはありませんでした。ですから、あそこにはその際に、他の方が質問したんですけれども、踏切の問題についても提起されていました。

ですから、こんな話のところで、しかもあの図でもって、つつじヶ丘駅が高架であるかのような図が書いてありながら、そこは今度の説明の中に何も含まれないということは、ただ付属道路があるかないかという問題ではないと思いますので、調布市さんはおられないので、いたし方ないですが、京王電鉄さんからつつじヶ丘の現在の工事との関連性とか、それから整合性とか、それから高架にしたときにはどういうふうにするかということをお答えいただきたいと思います。

それから、もう1つは、今思っていたことを先程、説明者の方からおっしゃったんですけれども、複々線というので大いに期待したわけですが、2線が超特急とおっしゃったとおりで、現在の特急専用になるんだらうと思います。そうしますと、特急を除いて、特急の通らない駅で現在かなり混雑しているわけで、その混雑緩和には全く

役立たない。その点をどういうふうと考えておられるか。

この2点をお尋ねします。

○司会 ただいまのご質問でございますが、まず1点目のご質問は、つつじヶ丘駅付近の今後の計画についてどのように考えているのかというご質問が1点。2点目のご質問につきましては、複々線の整備した際の運行を、どのような電車の運行を考えているのかという運行計画に関するご質問ということでよろしいでしょうか。

●住民（調布市東つつじヶ丘・XXXXXXXXXX） ちょっと違います。1点目は、ですから、こういう説明会に調布市が参加するべきではなかったかということも1点目に入っています。

○司会 今回の説明会に調布市さんが出席しなかったことも踏まえてということで回答をさせていただきます。それでは回答いたします。

○東京都（小野） それでは東京都から、まず1番目のご質問に対してお答えいたします。

先程、私のほうから、今回は都市計画の素案の説明会でございますということで、それぞれ東京都、世田谷区、杉並区、そして京王電鉄の役割をちょっとご説明いたしました。今回、調布市さんのほうは、先程、申し上げましたように、鉄道施設になり、側道に関しても、今回、都市計画決定そのものに関わらないということはございますけれども、この会場でそういうお話があったということでございますので、私のほうから調布市さんのほうにも、こういうご意見がありましたよということはお伝えさせていただきたいというふうに思っております。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。ご回答させていただきます。

まず、つつじヶ丘駅の改良工事につきましてですけれども、先日、計画説明会を開催させていただきましたが、現在、つつじヶ丘の駅には昇降施設が階段しかない。車いすの方用のリフトはございますけれども、そういった意味でバリアフリーがなされていない駅でございます。国土交通省から、2010年度までにという目標年次も定められている中で、バリアフリー化は当社にとっても非常に喫緊の課題であるということで、今回、つつじヶ丘の駅につきましては、エレベーター、エスカレーターを設置する、橋上駅舎化という工事を進めてまいります。近くですと、例えば、桜上水の駅などは工事が終わりましたし、今、芦花公園の駅もそういった形で工事を進めておりますけれども、そういうバリアフリー化の工事でございます。

つつじヶ丘の駅につきましては、先程もお話ししましたが、4線の高架の都市計画は

ございますけれども、これが事業化されるまでバリアフリー化を行わないということは、それは問題がございますので、まず喫緊の課題を解決するためにバリアフリー化の工事を行う。ですので、今回、都市計画の変更区間に入っております桜上水駅バリアフリー化はできております。橋上駅舎はできますけれども、鉄道がこういった高架でまた工事が始まる時には、その施設は取り壊すということになります。

もう1点、複々線化のお話ございましたけれども、現在地上を走っている電車を、今、スクリーンにも出ております赤い線で示しておりますけれども、高架化により立体化いたします。この計画に合わせて、明大前駅と千歳烏山駅の2駅につきましては、桜上水駅や笹塚駅のような急行と緩行列車が接続できる2面4線のホームにいたしまして、速達性の向上であったり、乗り換え利便性の向上を図ってまいりたいと思っております。

一方、複々線につきましては、これは当社の競合路線でありますJR中央線であり、また小田急線、こういったものとの競争力のアップとして考えております。多摩地域から新宿方面へのお客様の速達性の向上を目的としておりますが、こういった多摩方面から新宿方面へ向かうお客様が、この緑色で示す地下線を使うことによりまして、今回の計画区間で、すべてが各駅停車になるわけではなくて、急行列車であるとか、特急列車も上の線で動かしたいと思っておりますけれども、こういうお客様を分散することによって、輸送サービスの向上を図ってまいりたいと思っております。

こういう千歳烏山駅や明大前駅の改良というものは、今回のまず連続立体交差に合わせて進めていきたいと、この2面4線といいます桜上水駅のような形でホームを改良していきたいというふうに考えております。

ただ、実施時期につきましては、やはり当社としても開かずの踏切の問題は重要な課題ですので、まずは連続立体交差事業を、事業主体である東京都、また世田谷区、杉並区などと最初に進めていきたいと考えております。

○司会 それでは、そのほかのご質問を受けさせていただきます。それでは、前列のほうに行かせていただきまして、私の手前から2列目の男性の方。青いジャンパーを着ていらっしゃる方。

●住民（調布市下石原・■■■■） 市内の■■■■と申しますが、下石原に住んでおります■■■■と申しますけれども、京王電鉄さんと、あと東京都さんのほうに質問したいんですが、まず東京都さんのほうなんですけど、住宅密集地なんですけど、どうやって

高架駅を検討されるのでしょうか。

それとか、第2点目としては、例えば、この写真の桜上水駅は現在、車両基地なんですけれども、この台をどうやって移転する計画なののでしょうか。

それから、この仙川駅なんですけど、現在、エレベーターとか、改札1カ所とか、エスカレーターになっているわけですが、この駅は既存というふうに聞いているんですけども、この駅も、この図だと地下のほうが特急等の停車しない駅を走らせるという感じなんですけど、どのように検討されていますか。以上です。

○司会 ただいまのご質問でございますが、まず1点目の質問としまして、住宅が密集している地域の中で併用式を採用したという、その構造形式、構造をどのように考えているのかというご質問が1点。2点目の質問につきましては、桜上水の駅の脇にあります車庫等の扱いをどう考えているのか。また、仙川駅をどのように今後考えているのかというご質問ということによろしいでしょうか。それでは、順に回答いたします。

○京王電鉄（堀） それでは京王電鉄から回答させていただきます。

まず、工事の施工方法につきましては、今後、詳細な施工計画等を作成してまいります。まだ未定ではございますが、安全を第一に考えてまいります。また、どうしても鉄道に影響する工事につきましては、夜間にやらざるを得ない工事というのも出てまいりますけれども、低騒音、低振動の機械を使用するなど、周辺の皆様にご迷惑をかけないように工事を進めてまいりたいと思います。

2点目、桜上水の車両基地につきましては、現在、あそこに車両基地、桜上水の北側でございますけれども、今回の計画では、本線の高架化に合わせて、すべて高架化する計画でございます。

3点目の仙川駅の構造につきましては、現在、掘割の構造で、踏切がない状況でございますので、これは既設の施設をそのまま利用する考えでございます。

○東京都（花井） 工事につきまして、東京都にというご質問だったかと思っておりますけれども、実際工事をやるのは京王電鉄でございますけれども、事業主体としては東京都になります。そのように皆様にできるだけご迷惑をかけないような形で進めてまいりたいと思っております。

なお、工事に先立ちましては、工事説明会という形で皆様にご説明をさせていただくことを考えてございますので、どうぞよろしく願いいたします。

○司会 それでは、そのほかのご質問を受けさせていただきます。それでは、前列のほう

に行きまして、2列目の列の奥のほうに、後列のほうに座っている黒いコートを着ていらっしゃる方。

- 住民（世田谷区南烏山・[REDACTED]） 南烏山に住んでいる[REDACTED]と申します。先程の[REDACTED]さんの点とちょっとかぶるところがあるんですけど、特急を地下に通すという話でしたね。そのときに、最近、環8と甲州街道のところでマンション建設が結構多くなってきて、これから人口が増えていくと思うんですね。その場合に、千歳烏山とか八幡山とかが高架になっているということで、特急のほうは地下を全部通っちゃう。そうした場合に、恒久的には準特急が停まる駅が増えるというようなことは、もうないんでしょうか。

というのがまず1点と、あと、計画の予算のほうですね。全部高架にすると2,000億円で、併用にすると2,200億円で、全部地下にすると3,000億円と聞いたんですけど、併用化したときと、全部高架にしたときで、併用化したほうが土地の面積が少なくて済むというのを聞いたんですけど、もし、コスト重視で全部考えるんだったら、全線高架にすべきだと思うんですけど、それはどうお考えですか。

あと、さっきの小田急も防音壁は1.5mで、ここに書いてあるのも1.5mとありますよね。1.5mで多分できますという判断だと思うんですけど、これからも聞いてはみるとは言っているんですけど、でも、僕は以前に首都高の近くに住んでいたときに、たしか首都高さんの防音壁は1.5mよりも高いんですね。それでもかなりうるさくて、日常会話が近くではできないぐらいのあれがあったので、1.5mでは到底足りないと思います。その辺の答えをよろしくお願いします。

- 司会 ただいまのご質問でございますが、まず、1点目のご質問につきましては、八幡山の駅等に準特急が停まるとか、そういう運行計画をどのように考えているかというご質問が1点。2点目につきましては、事業費の考え方についてのご質問ということが2点目。3点目につきましては、防音壁等の騒音対策についての考えはどのように考えているのかというご質問の、以上3点ということでよろしいでしょうか。それでは順に回答いたします。

- 京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。回答させていただきます。

運行形態についてというご質問でございましたけれども、今のダイヤですと、本線と相模原線から調布の駅に向かう上りの電車というのが、大体1日に400本ございます。笹塚の駅から本線の新宿駅もしくは都営線直通の新線新宿駅のほうに行く列車というのが、

今、合わせて480本ある状況でございます。その中であります笹塚から調布の間につきましては、例えば明大前駅ですと、明大前から代田橋の駅に向かう列車本数というのは約360本という状況でございます。すなわち、笹塚から新宿方面は本線と新線、都営新宿線直通のほうで2線ずつ4線ある形。調布から西側につきましては、本線と相模原線で2線ずつ4線ある形なんですけど、この間の部分が2線しかないということで、やはり混雑の問題であったりとか、速達性などに今問題があるというふうに当社としては認識しております。

複々線になったときの運行形態につきましては、まだ決定はしておりませんが、当然、この中間の駅にお住まいの方々も我々にとっては大事なお客様でございます。今の特急、急行が本数が全部残るというふうには今はお約束できませんけれども、当然、実施したときのお客様のニーズなどを諮りながら、計画を進めてまいりたいというふうに考えております。

○東京都（花井） 引き続きまして東京都からお答えいたします。

まず、4線とも高架にしたほうがいいのかということですが、ちょっと数字が先程おっしゃったのは、私どもの伝え違いかもしれませんけれども、高架方式と併用方式は、比較設計時点で約2,200億円でございます。それに対して地下方式は約3,000億円ということになってございます。

高架方式と併用方式なんですけれども、併用方式ですと、上に上げるのは2つの線路でございます。ところが、4線、線増線といわれる複々線部分も合わせて上に上げますと、線路が4つになります。つまり、大体倍になってしまうわけなんです。ですから、用地にかかってくる面積、これから新たに取得する土地につきましても、同じような考え方で増えてまいります。そのようなことから、工事費としては高架式のほうが安くなるんですけども、土地代と合わせて考えてまいらなければなりません。

また、高架にすることによって、日影等の影響から、関連側道というのを設けてまいります。その影響もございますので、用地費や工事費をトータルで合わせた結果は、同等となってまいります。

あと、騒音についてでございますけれども、まず、騒音の対策の今回のスタンスでございますけれども、現段階では、今後、環境への影響につきましては、今後行います環境影響評価の手続きの中で実際には検討してまいることになります。その中で、特に鉄道の騒音の影響につきましては、国の指針がございまして、ちょっと名前が長いんです

けれども、「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針」というのがございます。これを基準としておりまして、その際の指針では、騒音レベルの状況を改良前より改善することとされてございます。つまり、現状より悪化させないように努めるということになってございますので、この指針に基づきまして……、「ちゃんと勉強してくださいよ」などの声あり）すみません。聞いている方もいらっしゃいますので、ご静粛にお願いいたします。それで、きちんと新しい音源対策ですとか、そういうものを盛り込んで騒音対策を実施していきたいと考えてございます。

○司会 それでは、そのほかのご質問に移らせていただきます。大変恐縮ではございますが、お時間のほうも限られてまいりましたので、あと2名の方で、申し訳ございません、終了させていただきたいと思っております。

なお、本日の説明会、これまで京王線の沿線各駅で説明会をしてきたんですが、今回で説明会のほうを終了となりますので、今後も、きょうお配りいたしましたこちらの白いパンフレットの裏面に問い合わせ先が記載してございますので、そちらのほうでお問い合わせ等に対応していきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、最後のご質問のほうを受けさせていただきたいと思っております。それでは、真ん中の列の真ん中にある眼鏡をかけている男性の方。それとあと、もう1人、先程から一番前に座っていらっしゃるブルーのスーツの方。それではまとめて順にご質問のほうをいただきたいと思っております。

●住民（三鷹市・ ） 三鷹市に住んでいる です。地下線が一旦つくられてしまいますと、こちらに対してホームの増設というのは難しいかと思っておりますけれども、この地下線にあらかじめホームをつくる駅はどこなんでしょうか。例えば、明大前を地下にしてしまいますと、高架から地下への乗り換えというのは、恐らく相当な苦勞になるかと思っております。その辺の計画をお知らせ願います。

○司会 ただいまのご質問ですが、地下に潜る線路のほうにホームをつくる箇所はどこなのかというご質問ということでお受けいたします。それでは、もうお一方、よろしくをお願いいたします。

●住民（世田谷区・ ） 世田谷区の と申します。まず、代田橋の駅なんですけれども、改札がこの構造だと、ちょっとどこにできるのかなというふうに思いまして、もし、現段階で決まっているのであれば、どのようにお考えなのかというのを教えていただきたいのが1点。

先程の方と質問が一緒なんですけれども、明大前の駅は、今、特急もすべて停まる駅ですので、通過するという点に関してどのようにお考えなのかということをお聞かせいただきたいと思います。

○司会 ただいまのご質問でございますが、まず1点目のご質問が、代田橋の駅の改札の位置をどのように考えているのかというご質問が1点。2点目につきましては、明大前の電車の特急とか、そういう電車の運行の考え方についてどのように考えているのかというご質問ということでお受けいたします。それでは、以上3点のご質問について、順次回答をさせていただきます。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。それでは回答をさせていただきます。

まず、明大前の駅、また地下線のホーム計画についてということですが、先程もお話ししました、上の赤い線に明大前駅に待避線を設けまして、2面4線のホームとする計画でございます。ですので、今見ている上のホームは、そういった意味では増強を考えております。

下の緑色の複々線につきましては、中間に駅をつくる計画はございません。これにつきましては、多摩地域と新宿方面の速達性を目的としております。ですので、今の特急電車の運行形態では、明大前の駅というのが停まらない形になりますので、今の特急電車の運行形態は、上の線路を走る形になりますが、緑色の複々線をつくったときには、また別の形態の列車を運行したいというふうに考えております。

あと、もう1点、代田橋の駅でございますが、パンフレットにございます横断面につきましては、ちょうどホームの中間部のところで断面を切っております。すなわち、緑色の複々線がちょうど潜っていくところでございます。代田橋の駅、今ちょうど神社とかがあるところがございますけれども、基本的に改札口の位置は、今までのまちの人の流れといったものがございますので、原則的には現位置をそのまま残していくということでございます。ですが、世田谷区さんなどの駅前広場と道路整備の計画などもございますので、この辺は、今後、詳細を検討していきたいと考えております。

○司会 それでは、お時間のほうも9時を回りましたので、質疑のほうはここで終了させていただきます。改めて申し上げますが、本日、わかりにくかった点であったり、質問されたり意見等がございましたら、こちらのお配りしておりますパンフレットの裏面に問い合わせ先が記載してございますので、こちらのほうに問い合わせのほどよろしく願いいたします。

・閉 会

○司会 それでは、これもちまして本日の説明会を終了させていただきたいと思います。

長い時間にわたりまして、大変ありがとうございました。

午後 9 時02分 閉会