

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などの説明会

開催日時：平成21年11月16日（月）

午後7時00分～午後8時38分

開催場所：永福南小学校体育館（杉並区永福1-7-6）

・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など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左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ますと存じます。本日は会場の都合もございいますので、概ね8時半をめぐりに説明会を終了させていただきたいと思っております。あらかじめご了承をお願いいたします。

それでは説明会に入ります前に、本日の配付資料について確認させていただきたいと思っております。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、こちらの「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。2点目でございますが、こちらの青い世田谷区の「京王線沿線まちづくり通信」でございます。3点目でございます。杉並区の「京王線沿線まちづくりの基本的な考え方」でございます。こちらの緑色のパンフレットでございます。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。本会場は飲食および喫煙は禁止となっております。ご協力をよろしくお願いいたします。

またトイレでございますが、向かって左手の出入り口を出まして、ホールの左右両側にトイレがございます。案内板が出ておりますので、それに従ってご利用ください。

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、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。

また本日の説明会では、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を願います。

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 それでは初めに、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。皆様方には本日夜分にもかかわらず、またお忙しい中、ちよつときょうは寒いですが、大勢の方々が本説明会にご出席賜りまして、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、杉並区の行政、さらには京王電鉄の鉄道事業などに対しましてひとかたならぬご理解、ご協力、ご支援をいただきまして、この場をお借り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った鉄道立体化への熱心な要望活動、また、その実現に向けましたまちづくりへの取り組みなどが後押しになり、私ども関係者が検討を進めてきた結果を、本日、都市計画の素案として皆様方に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、いわゆる京王線ですけれども、笹塚駅から仙川駅までの区間約7.1kmを連続立体交差するとともに、笹塚駅から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、これに関連いたしまして、住宅地の環境保全や、駅へのアクセス、また防災機能の向上、こういったものを向上させるために側道などを整備する計画でもございます。

この計画によりまして、25カ所の踏切すべてが除却されることになりまして、踏切での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まちが一体化することで、元気で安全快適なまちづくりが推進されるというふうに思っております。

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、このような鉄道ネットワークの強化も図られるというふうに思っております。

詳しくは、このあと上映いたしますスライドや、今お手元のパンフレットなどをご覧いただければと存じます。

また、ご不明な点につきましては、このあと用意してございます質疑応答の時間、こちらのほうでご質問していただき、ご理解を深めていただければというふうに思っております。

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向けて取り組んでまいります。そのためには、地域の皆様方のひとかたならぬご理解、ご協力、ご支援をいただくことが不可欠でございます。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が、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。都市整備部長の上原です。

○杉並区（上原） 上原でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○司会 調整担当課長の浅井です。

○杉並区（浅井） 浅井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○司会 次に、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、皆様にわかりやすく説明できますよう、スライドをご用意しております。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、ご了承を願います。

(スライド映写にて説明)

・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。その前に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8時半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、質問される方はまとめて簡潔にご質問をいただけますよう、よろしく願いいたします。

また、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、マイクは担当者のほうにお返しをくださいますよう、こちらもお願いいたします。

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、最初におとところ、お名前をお聞かせ願えればと存じます。例えば「杉並区永福1丁目のだれだれです」といった形でお願いできればと考えております。どうぞよろしく願いいたします。

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、前列の2番目の方。

●住民（杉並区下高井戸1丁目・■■■■） 杉並区下高井戸1丁目に住んでおります■■■■と申します。この計画というのは、もう既に高架ということが前提となっているようですけれど、地下化ということはどうして考えられないのかなということが第1点の質問であります。

それから、ちょっと考えてみていただきたいんですけど、私ども甲州街道沿いに住んでおります。したがって、甲州街道には首都高が走っております。その街並み、家並みで北側の方々の視線が阻害されるということを考えることと、上原さん、考えてみてください。青梅街道と甲州街道を考えた場合、どちらのほうが街並みとしてすっきりしているのかなということが私のあれです。

それと、世田谷区の方、考えてみてください。246の沿線と、高架のかかっていない沿線を考えた場合、どうなのかなと。我々のこれが計画が実行に移された場合、100年後どうなのかなというふうに考えた場合、視線が通る地下化がどうして進められないのかなと。環6においては非常に便利に高速道路を利用させていただいておりますけど、地下化が達成されております。で、私どもが住んでいる京王線、堀さん、何とか地下化が

できないかなということをお願いしたいなというふうに思いますし、じゃ、逆に、地下化をするために我々がどういう行動をとればそれが達成できるのかということ質問させていただきたいと思います。以上です。

○司会 ただいまのご質問でございますが、大きく2つの質問ということで整理をさせていただきたいと思います。まず、1点目でございますが、今回、併用方式を採用した構造形式をどういう過程で決定してきたかというところの構造形式に関しての質問ということがまず1点。それと、2点目としましては、街並みに関しての考え方についてという質問ということで整理させていただいてよろしいでしょうか。それでは回答をいたします。

○東京都（小野） それでは、XXXXXXXXXXさんのご質問の一番最初の質問に対しまして、東京都のほうからお答えいたします。

地下化は考えられないのかというようなご質問だったんですけれども、先程上映させていただきましたスライドでもご説明させていただきましたけれども、今回の構造に当たりましては、いろいろ検討を進めております。その比較検討に当たりましては、在来線を、または線増線も含めて高架化する4線高架案、今、表が出ておりますけれども、または4線とも地下にする地下方式案、または在来線を高架にして線増線を地下にする併用方式という、この3つをちゃんと整理をして比較をしております。

地形的条件、これは鉄道周辺の地形ですとか、既存鉄道の縦断だとか、そういう状況、こういう条件においては、それぞれ高架も地下方式も併用方式も同等だというような結論が出ております。

次に、踏切の数はどれだけ減らせるんだらうという計画的条件なんですけれども、それは高架方式と併用方式、これは25の踏切すべてを除却できるという形になりますが、地下方式の場合につきましては、八幡山ですとか代田橋、この付近で3つの踏切が、例えば迂回が必要になってきているとか、そういうことで、すべてを除却できないという形になりまして、ここで高架と併用式のほうがすぐれているというふうになります。

また、3つ目の条件でございますけれども、事業的条件、先程スライドでも金額の話が出ておりましたけれども、地下方式ですと、検討の中では約3,000億円かかります。また、高架方式と併用方式の場合は、比較検討の中で約2,200億円ということで、800億円ほど安いということになります。

そうなりまして、3つの評価を総合的にやりますと、高架方式と併用方式が地下方式

よりもすぐれているという結果が出ました。ただ、高架方式と併用方式については、それぞれ同等な評価がありましたものですから、じゃ、次にということで、今までの計画ではなくて、新たに都市計画の区域がかかるところ、その面積等を比較いたしまして、一番拡張する面積が小さい併用方式、それを採用したものでございます。ですので、地下方式についても含めて検討した結果、最も適している構造が、私どもとしては併用方式だということで、本日、皆様方にご説明させていただいております。

○世田谷区（並木） 世田谷区でございます。今ご質問がありましたように、まず、世田谷区としての構造形式の考え方、これにつきましては、ほかの説明会でもご答弁しておりますけれども、まず、鉄道の構造形式は、東京都が法律に基づいて決定をするという立場でございます。そうした中、今、小野課長のほうからもご説明がありましたように、さまざまな検討を踏まえた上で、最適な構造形式であると東京都のほうを示したものについて、私どもはその形式で進めるべきものだと考えております。

また、まちづくりの街並み等についてのお話ございましたけれども、私どもとしましては、そういったいろんな条件から選ばれた鉄道の構造形式に合わせて、どうやってよいまちづくりをしていくのかというのが我々の責務でございますので、これからまちづくりを皆様と一緒にその中で考えていくというのが私どもの仕事と考えております。

○杉並区（浅井） 杉並区でございますけれども、先程、鉄道の構造形式等につきましては、世田谷区さんと全く同じ考えでございますけれども、まちづくりに関して、下高井戸とか芦花公園とか桜上水でまちづくり協議会の支援をしていることもございますけれども、その中で、まちづくりに関して今後、鉄道立体を契機に考えていくということも必要だと考えております。

○司会 それでは、そのほかのご質問ございますでしょうか。それでは、奥から2列目の列の真ん中あたりから少し後ろのマスクをかけられている女性の方。

●住民（杉並区和泉・■■■■） 杉並の和泉からまいりました■■■■と申します。質問というよりも、こういう計画が出ていたというのは、うわさには聞いていたんですけども、私は京王線を使っていて、京王線に30ぐらいある踏切が開かずの踏切で困っているというのを、あんまり実質的に感じたことが、車に乗っているけど、なかったんですね。それで、この計画は、うわさで聞いた話によると、道路特定財源とかでやられるというお話を聞いて、道路のことだったら、踏切が邪魔だったら、車の走る道路を地下にするとか、電車の上を走らせるとかすれば済むんじゃないかなとぼんやり考えていたんです。

それはさておいて、京王線が高架になるという話を聞いてびっくりしたのは、私たちが使っている京王線が高架になって、10m、20m上のほうを、生活しているところで電車が走るというのを想像すると、ちょっといやだなと思ったんですね。それで、私は小田急線と東急線を知っていて、成城学園だけは小田急線も何の反対運動もないのに地下になっている。それから、田園調布も駅が地下になっている。よく利用しているので、とても気持ちのいい駅です。それに比べると、ほかの駅が全部高架になって、使っている方は、こんな高架になると、踏切はもうなくなったのに、線路の南と北、東と北、その生活圏がなぜだか分断されている。それはどうしてかということ、高架ができることによって日影がすごく多くなって、それからそれに付設された車道ができるので、人が歩けなくなって、何となく物騒になるので、何かあまり環境がよくなくなっているんです。

だから、この道路特定財源というのは、京王電鉄が15%でこの事業をなさって、残りの85%を、聞いたところによれば国から来た予算でもって賄えるんですから、これから21世紀の時代に突入していく、環境といわれている時代なので、もうちょっと生活の環境がよくなる計画をしてもらえたらうれしいなと、ぼんやり思っているんです。

そのためには、コンクリの物体をずっと長いこと8kmもつくるよりも、どうせ税金を使うんだったら、できるんだったら、すべて地下にして、今、京王線が走っているところを緑地帯にしたりして防災とかに役立てていただけたらうれしいなとぼんやり思っている一主婦なのでございます。

それで、ちょっと伺いたいのは……。

○司会 申し訳ございません。もう少し、お時間も限られておりますので、簡潔にお願いいたします。

●住民（杉並区和泉・■■■■） 伺いたいのは、この「都市計画案の作成」というのがいつごろできるかということと、それから、この都市計画審議会がいつぐらいに開催されるかということと、それから、「環境影響評価書の作成」、これがいつぐらいに予定されているかということをお教えいただきたいんですけれども……。以上です。

○司会 ただいまのご質問ですが、大きく2つのご質問ということで整理させていただきたいと思います。まず、1点目が、構造形式、今回、併用方式を採用したという、先程と同様にもなるとは思いますが、そちらが他地区等も考えた上で、どうしてこうなるのかという点についてということがまず1点。2点目につきましては、今後の都市計画手

続きの時期、どのようなスケジュールで進めていく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、回答をいたします。

- 東京都（小野） それでは、手続きのスケジュールと申しますか、いつごろだということなんですけれども、まず、今、画面に流れていますけれども、本日、「都市計画素案の説明会」を行っております。「都市計画案の説明会」は、今大体考えているのは、今回説明会をやりまして皆様のご意見を伺って、それを参考に都市計画案をつくっていくわけなんですけれども、大体23年の春ですとか、夏ですとか、そのあたりを目標に考えております。そして、都市計画審議会に付議をいたしまして、都市計画決定をするのが、私どもとしては24年度内にはぜひ都市計画変更をしたいというふうに考えております。

この表で右側に「環境影響評価準備書の説明会」というのがありますけれども、その前に準備書をつくります。ちょうどその「都市計画案の説明会」と同時開催で「環境影響評価準備書の説明会」をやらせていただきます。ですから、先程申し上げましたように、大体23年の春とか夏とか、そのあたりにぜひ皆様の前にまたご説明に上がりたいというふうに思っております。

- 司会 申し訳ございません。構造形式の話につきましては、先程と同様で、3つの条件に基づいて検討をして、結果、併用方式が一番最適であるということを経済部として判断をしたということでご了解をいただきたいというふうに考えております。

- 東京都（花井） なぜ単独の立体交差をやらないかというご質問でございますけれども、連続立体交差事業ということで、数多くの踏切を同時に除却していくという事業でございます。単独の場合は、例えばその箇所が非常に限られているですとか、その費用対効果を見ていったときに、そちらのほうが優位になるということで考えてございます。

なお、今回の京王線につきましては、全体で25カ所の踏切がございます。先程の質問にもございましたけれども、ピーク時間に40分以上閉まっているのが開かずの踏切ということになってございまして、非常に地域に深刻な影響を及ぼしているということでございます。これらを同時に除却して、交通渋滞や安全性を図るということで連続立体交差事業で取り組んでいきたいと考えているところでございます。

なお、連続立体交差事業につきましては、東京都内で約1,200ぐらいの開かずの踏切がございます。これらの一刻も早い解消が必要ということになってございまして、その中から平成16年度に東京都が踏切対策基本方針というものを発表いたしました。その踏切を解消していく上で連続立体事業として検討すべき区間ということで、この京王線が位

置つけられてまいりました。その中で、今回のような検討を進めてきた結果が、今回のこの素案説明会ということになっております。それで東京都といたしましては、この連続立体交差事業を進めるのが適切であると考えているところでございます。

失礼しました。開かずの踏切は270でございました。訂正させていただきます。

○司会 それでは、そのほかのご質問をお受けいたします。それでは、一番奥の、今、手を挙げていらっしゃる男性の方、お願いいたします。

●住民（世田谷区烏山・■■■■） 烏山からまいりました■■■■と申します。まず、連続立体交差事業の工事と複々線化の工事を別々に進めるというのに非常に疑問を感じます。また、対象範囲の全線を改めて複々線化する根拠が不明です。もともと京王電鉄さんは特定都市整備準備金を積み立てて、長大編成化と大型化を行ったんですけれども、ほかの私鉄と違うのは、唯一複々線化をその中に織り込んでいなかったというふうに理解しております。他山の石としてぜひ知っていただきたいんですけれども、乗客の伸び悩みなどで結局中止になった西武新宿線の地下急行線の計画の二の舞にはなってほしくないと思います。

疑問に思うのは、毎朝、私も利用しておりますが、全線を複々線化しなくても、東急目黒線の地下化工事で行ったように、一部追い抜き線を増設するだけで十分な効果があるのではないかと考えております。実際に利用して、いつもスピードが落ちるのは、桜上水から笹塚の間ですから、その間で追い抜き線を創設するだけで十分な効果が得られるのではないかなと考えております。

ここからが質問です。東京都にお伺いしたいんですが、国土交通省に採択された代田橋一八幡山間の事業費が1,020億円になっておりますけれども、その算出時に使用された構造形式を教えてください。で、本日の説明の全体で2,200億円、あるいは3,000億円という、これとのつながりを教えていただきたく思います。

改めて、これは既に採択された代田橋一八幡山以外、具体的には八幡山一仙川間を改めて採択をしようという話でしょうか。

続いて、京王電鉄にお伺いします。輸送人員の今後の予想を教えてください。全線複々線化するに当たって、どういった予想をされているのでしょうか。この中間期の決算説明会では、その点については何も触れていらっしゃいませんでした。先程申し上げたように、全区間複々線化ではなくて、一部複々線化するようなことは検討されなかったのでしょうか。あるいは、今後検討する余地はないのでしょうか。

また混雑緩和のためにも必要であると認識しております。これにより、お客様の分散乗車が図られるなど、今回の計画区間における輸送サービスの向上に寄与するものと考えております。ただ、開かずの踏切の問題というのは、この地区において大変大きな課題であるというふうに当社としても認識しておりますので、まず最優先に解決しなければならない課題と当社として認識しております。事業主体である東京都や地元区と協力しながら、まずは連続立体交差化に取り組む意向であります。

それから、需要予測ということでございますけれども、ベースとなっているのは東京都の人口予測をベースにしております。日本国全体では減るというようなお話も当然でございますけれども、当社沿線におきましては、それほど減らないであろう、横ばいであろうというような状況でございます。

それから、もう1点、財源についてでございますけれども、これは当社の事業の中で適切に対応してまいりたいと思っております。

京王電鉄からは以上でございます。

○東京都（花井） 引き続き東京都からご回答いたします。

新規着工準備採択時の1,020億円の算出がどういう内容かというご質問だったかと思っておりますけれども、これにつきましては、代田橋から八幡山駅付近の区間でございます、連立線のみの事業費になっております。つまり、線増線、地下線は含まないという数字でございます。

あと、八幡山から先の、八幡山から仙川駅付近についてはどうかということですが、この区間につきましては、9カ所の開かずの踏切がございます。これもすべて、ピーク時間1時間当たりの遮断時間が50分以上となっております。このようなことから、交通渋滞や地域分断が極めて深刻であるというように考えてございます。

また、地元世田谷区も、この鉄道と交差する補助第216号線の整備計画を具体化したことから、都として一体的に取り組んでまいったところでございます。このようなことから、新規着工準備採択として進めてまいりたいと考えているところでございます。

○司会 そのほか、ご質問のほうはございますでしょうか。それでは、こちらの列の一番後ろの帽子をかぶっている男性の方。

●住民（匿名） きょう、会場には賛成の方、反対の方、両方の立場の方がいらっしゃると思います。申し訳ありませんが、ちょっと匿名にさせていただきます。立場は、恐らく土地を取られるであろうと思われる近隣住民です。きょう、会場にいらっしゃる方、

皆さん気にしているのは、自分の土地がどれぐらい取られるのか。丸ごと取られればまだそのほうがいいんだけど、一部削られるようなことだと具合が悪い。正確な測量、そういったのがいつできるのか。そして、一部トンネルのようですけれども、換気塔、煙突がところどころにできると思います。これはどこにできるのか。

東京都にお聞きしたいんですけれども、当然、環境影響評価をこれから調査されると思います。環境影響評価には、ぜひとも低周波の調査を入れていただきたい。残念ながら日本にはまだ低周波の法律ってないんです。なんでないかといったら、低周波が原因で病気になる人もいれば、病気にならない人もいるからです。騒音ですと、10人中10人、100人中100人ともうるさいと言いますけれども、低周波、外国では法律があるところもあるんですけど、ただ、今、高齢社会、老人になれば低周波が原因の病気になりやすくなると思います。私もできれば長生きしたいので、そういったことの調査あるいは対策もしていただきたい。

さらに、公聴会というのも東京都で開かれると思います。公聴会はただしゃべるのではなくて、我々しゃべるほうもスクリーンを使わせてもらうことができるように。ただしゃべっているだけだと、わけわからないですよ。公述人のほうもスクリーンを使ってしゃべらせていただくようにしていただければ、大変ありがたい。

世田谷区と杉並区の方にお伺いしたいんですけれども、今回、大きく分けると高架方式と駅前広場に分かれると思います。駅前広場に関しては、世田谷区か杉並区の広報紙等を使って、小さな説明会、あるいはみんなで懇談会というのをちょこちょこつくっていただきたい。きょうの説明会を通して、10回近く説明会が開かれますけれども、どんな質問が出たか、そういったのをあとでまとめて、世田谷区のどこか公民館とか、杉並区の公民館に印刷して置いておいていただきたい。きょう、出られなかった方々にも聞いていただきたいと思うんです。

最後に、事業費なんですけれども、先程、男性の方がおっしゃっていましたが、小田急さんなんかでも運賃上乗せってやっていましたよね。10円上乗せとか、20円上乗せ。京王もかつてやっていました。10円か20円上乗せ。また元の料金に戻したということがあります。運賃10円、20円割り増しになる。あるいは定期券の割引率が少し小さくなるのか。そこら辺です。ちょっと時間がないので、イエス、ノーで構わないので、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、用地買収の手続

き等がどういう形で進んでいくのかという点、用地買収の手続きに関する点が1点、2点目としましては、環境影響評価の内容についてということが2点目のご質問、3点目の質問としましては、駅前広場の説明会等の開催についてどのように考えていくのかという点が3点目の質問としてございます。4点目の質問としましては、事業費に関連して電車の運賃等が今後どうなるのかというご質問、以上4点ということで整理させていただきます。よろしいでしょうか。それでは回答をお願いいたします。

○東京都（小野） それでは、ちょっと環境アセスの件につきまして私のほうからお答えをいたします。

まず、低周波についての対応ということでございますけれども、当然、今後、環境影響評価方法書の作成から入りまして、環境影響評価法に基づきました手続きを進めてまいります。その中で適切に対応していきたいというふうに考えております。

また、公聴会でちゃんと意見を聞いてくれというお話がございました。今、(スライドに) 出ておりますけれども、今後の手続きの中では、まず一番最初に環境影響評価準備書をできた段階でこのような説明会を開かせていただいて、皆様のご意見をちゃんと伺います。

そのあと、環境影響評価書をつくりまして、その中で都民の声を聞く会というのが、今度は東京都の環境局が開催する、皆様のお声を聞く、そういう会をつくります。そこでまた改めて、公聴会とはいわないんですけれども、その会で皆様方の意見を聞くということで、意見書を出していただくほかにも、ちゃんとそういう説明会なり都民の皆さんの声を聞く会というのがございますので、そこで環境影響評価に対する皆様の声を聞くというふうに考えております。

○東京都（花井） 私のほうから、用地がどのぐらいかかるかというご質問についてお答えいたします。

きょう、両側に図面を張ってございます。これで大体概ねの場所が見れるような状況になっています。ただ、この図面につきましては、航空測量をもとにつくった図面でございますので、現地と若干の差異が生じている場合がございます。まず、現在の状況であれば、これでご確認していただくという方法しかないというのが今、状況でございます。

なお、その場合につきましては、きょう、お手元に「都市高速鉄道10号線」という京王線のこういう白いパンフレットがございます。この裏側にお問い合わせ先というのが

東京都、世田谷区、杉並区、京王電鉄と書いてございます。それらの窓口で個別に対応させていくことが可能でございますので、もし必要であれば、お問い合わせいただけるとありがたいと思っています。

なお、確定するのがいつぐらいの時期かということなんですけれども、「工事着手までの流れ」ということでスクリーンのほうに示してございますけれども、確定いたしますのは、「都市計画事業認可」というのが、丁度2つの矢印が合わさったところに出てまいります。これと前後する時期ぐらいになるかと思えます。それで、そのあとに「用地補償説明会」と書いてございます。この中で用地の補償等について詳しいご説明をさせていただくことになっております。

なお、都市計画の事業認可でございますが、現在のところ、平成25年度の取得を目標として進めております。どうぞよろしく願いいたします。

○世田谷区（並木） 世田谷区でございます。先程、私ども駅前広場基本構想という形でお示しをさせていただいている中で、そういった小さいいろんな説明会とか、そういうものも設けていただきたいというお話を伺っております。現在、世田谷区、杉並区の皆さん自身も、まちづくり協議会ですとか準備会というのを各駅ごとに開かせていただいております。住民の方自主的に開いていただきまして、私どもはその支援をやりながら、まちづくりを考えているところでございます。

そういった中、私どもは今、まちづくりの基本構想としてお示ししておりますのは、先程、スクリーンの中でもご説明しましたように、区としての駅前広場、交通ネットワークの考え方というのをお示しさせていただいておりますので、こういったものをまたベースとして、そういった協議会の皆様ですとか、周辺の地域の方の意見を伺いながら、これから計画を具体的につくってまいります。

また、その地域でいろいろな意見があったものを、なるべく広く知っていただくために広報もしくはそういった出張所等にも置いていただきたいという話がございますが、今お手元にお配りしているような「まちづくり通信」、これを大体定期的にお出ししております。そういった中で、こういう意見がありますとか、こういうまちづくりをしていますということは、当然お話ししていくことになりまして、昨年度、私ども、「まちづくりオープンハウス」という形で、出前講座みたいな感じで、世田谷区の出張所ですとか、そういうところで皆様に見ていただけるような、そういうものをやっていたりもします。そういったこと取組もこれから考えていく中で、なるべく多くの方に知ってい

ただけるような取組を考えていきたいと思っておりますので、ご理解のほうをよろしく  
お願いいたします。

○杉並区（浅井） 杉並区でございます。杉並区でもまちづくりについて、まちづくり協  
議会、下高井戸駅周辺、桜上水駅周辺と協議会の支援をしております、その中でいろ  
んな声があります。その中で、京王線の駅が基本的に杉並区内ではなく世田谷区内にあ  
るということもございますけれども、杉並区がその検討協議会の中でいろんな検討をさ  
れていったことにつきましては、まちづくりニュース等を使いまして、皆様にお知らせ  
をしていく、また、杉並区に検討協議会等で、開かれた協議会でございますので、そこ  
から出された提言等ございましたら、それについては広く、また区民の方にお知らせを  
しながら、まちづくりについて努めてまいりたいと考えております。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。それでは運賃についてということでご質問が  
ありましたので、回答させていただきます。

当社では、昭和62年の12月に特定都市鉄道整備事業の認定を受けまして、京王線での  
全線10両編成化という工事、長編成化工事を実施してまいりました。これによりまして、  
最も混雑する区間、現在、下高井戸から明大前の朝ラッシュ時が一番混むんですけど  
も、これが認定時が189%の混雑率であったものが、現在、169%となりまして、国土交  
通省が示しております当面の目標値の180%をクリアしたということで、事業が完了した  
ときに、値下げという形で運賃改定を実施したことはございます。

国の長期目標といたしましては、混雑率は150%、これは肩が触れ合う程度で、新聞  
は楽に読めるというふうに指標として示されておりますけど、こういった長期目標に向  
けて我々も複々線化に向けて動いていきたい。ただ、運賃等につきましては、その事業  
実施時のお客様のニーズであるとか、社会環境、こういったものを見極めながら適切に  
対応してまいりたいと思っております。

○司会 そのほか、ご質問の方、ございますでしょうか。それでは、前列の黒いカバンを  
お持ちの方。

●住民（杉並区下高井戸・■■■■） 下高井戸の■■■■ですけど、京王線は何年にでき上  
がる予定で説明してるんですか。何年度完成の予定ですか。

○司会 まとめてご質問いただければ、お答えいたしますので。

●住民（杉並区下高井戸・■■■■） いつ完成するつもりで話しているのか。完成の予定  
日。

○司会 そうしますと、事業の実施時期といいますか、スケジュールということでお受けいたします。それでは回答いたします。

○東京都(花井) 工事完成時期の予定のご質問かと思えます。先程、「都市計画事業認可」という、いわゆる事業の着手を平成25年度の目標にしているということを申し上げました。大体そのあと2年後ぐらいから工事に入っていければと考えておりました、工事は事業着手から大体10年ということは今想定しておりますので、平成34年度に連続立体交差事業を完了させたいという目標を持っております。その後、引き続き京王電鉄で複々線化の事業を進めていくということを考えております。よろしくお願いいたします。

○司会 そのほか、ご質問の方ございますでしょうか。それでは、一番奥の手を挙げた男性の方。

●住民(日野市・■■■■) 日野市在住の■■■■と申します。よろしくお願いいたします。

主に複々線化の話でちょっとお伺いしたいんですけれど、線増線ですね、地下ですと掘っていく形に計画案ではなっていると思うんですけれど、そちらには中間には全く駅が建設されないということでもよろしいのでしょうか。

あと、複々線化の区間が笹塚から、現状ですと、つつじヶ丘までとなっていると思うんですが、交通の乗客の分かれが調布だと思うんですね。調布でいわゆる本線と相模原線と分かれる形になって、そこまですごい混雑が、現状でも特急とか準特急にすごい乗客が集中して、混雑がされていると思うんですけれど、調布まで今後、具体的な期日とかは結構ですけれど、工事が終わったあとでも結構なんですけれど、する予定というのはあるのかどうか。

あと、ちょっと違うんですけれど、高架化と地下化の方式に関してなんですけれど、もし地下方式でされる場合、完全地下方式にされる場合、八幡山で一度、既存の施設を使うということで、高架に上がるということなんですけれど、正直、アップダウンが激しくて、結構、運行とかに支障というほどでもないと思うんですけれど、負担がかかると思うんですね。八幡山を完全に捨てて地下にするという考え方はなかったのか。もしくは、考えられていたのであれば、その費用の増減というのがもし考えていたのであれば、それをお伺いできればと思います。

あと、複々線化した際の簡単なダイヤ案といいますか、運行本数とか、簡単に結構ですので、考えているのであれば、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すが、4点ということで整理させていただきます。まず1点

目が、線増線の間中間駅を設置するのしないのかという、その考え方についてというのがまず1点。2点目につきましては、調布以西の今後の運行計画についてということが2点目。3点目につきましては、八幡山を地下化する場合は検討しているのかといった、構造形式の考え方という点が3点目。4点目につきましては、線増線の運行計画、運行の考え方についてという、以上4点ということで整理させていただきます。それでは、回答いたします。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。それでは回答させていただきます。

まず、複々線化につきましては、先程もお話ししましたが、多摩地域と新宿方面を結ぶお客様の速達性の向上、旅客のお客様の分散を目的としておりますので、中間駅をつくる計画はございません。

また、つつじヶ丘、調布間につきましては、スライドの最初のほうにございましたが、もともと笹塚から調布の区間が4線並列高架方式で都市計画決定されております。すなわち、今、調布は地下化で変更して立体化の工事を進めておりますけれども、つつじヶ丘以西につきましても複々線化の計画はございます。

それから、アップダウンすると運行ができないのではないかとということですが、技術的に言えば、鉄道の最急勾配は3.5%、100m行って3.5mというのが中間部の最急勾配なんですけれども、これで計画しておりますので、上に行く、下に行くからといって運行できなくなるといったことはございません。

最後、もう1点、本数でございますけれども、これはまだ未定ではございますけれども、現在、例えば上り線で見ると、相模原線と本線から調布の駅に向かう本数というのが1日に大体400本ございます。一方、笹塚から本線の新宿駅もしくは新線新宿駅に向かう本数というのが大体480本ございます。ですが、今、中間部、明大前から代田橋方面に行く特急も急行も合わせてというのが360本程度ということになっておりますので、中間部を複々線にできれば、その分、前後と同じような形の本数は運行できるであろうと。ただ、これが高架で運行するのか、地下で運行するのか、その点につきましては、完成時のお客様のニーズであるとか、沿線の開発状況であるとか、人口動向などを見極めながら、適切に対応してまいりたいと思っております。

私からは以上でございます。

○東京都（花井） 東京都から、八幡山を地下にすることは検討しなかったのかというご質問についてお答えいたします。

まず、八幡山駅の高架でございますが、前提として考えなければならないことがございます。まず、この構造物につきましては、健全度調査というものを実施しております。健全度には問題がないということ。また、耐震補強工事についても実施をしているというようなことがございます。ですから、まず既存の健全な構造物を有効に活用していくという視点が1つとしてございます。

また、現在、供用している駅の下を工事するということがございますので、駅をつくるとしてもかなり深くなってくるということで、利用者の方にご不便をかけるという点がございます。

また、工事をするといたしましても、現在、高架化となっている直下で施工を行っていくために、仮設工事がかなりかかってまいります。万が一、工事をやるということで試算してまいりましても、大体、上北沢から芦花公園の間の八幡山駅の部分で地下に連立線をつくりまして、そのあとに高架化の駅を撤去するということを考えますと、約350億円の費用が予想されるということになっております。このようなことから、現在の八幡山駅を壊すよりも、この高架橋を利用していく計画のほうが優れているという結論に至っております。よろしくお願いいたします。

○司会 そのほかのご質問のほうに移らせていただきたいと思います。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、最後に、今、手を挙げていらっしゃる方のうち、非常に申し訳ございませんが、2名の方で質問のほうを締め切らせていただきたいと思います。

なお、本日ご質問ができなかった方、または説明の内容についてもう少し詳しく聞きたいという方につきましては、先程もお話いたしました。こ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、そちらのほうにお問い合わせのほうをお願いしたいと思います。申し訳ございません。

それでは、質問のほうをお受けしたいと思います。手をお挙げいただけますでしょうか。それでは、そちらの女性の方お一人と、そちらの男性の方。お二人の質問をまとめてお受けしたいと思います。

●住民（世田谷区松原2丁目・■■■■） 世田谷区松原2丁目の■■■■と申します。2点質問させていただきたいんですけども、まず、この事業の総額の予算というのは幾らになるのかということと、あと、税金ですとか、利用者の負担というのはそれぞれ幾らになるのかということをお教えいただきたいということで、お願いいたします。

○司会 ただいまのご質問ですが、事業費の総額、総事業費についてと、その事業負担、利用者負担なのか、税負担なのかという点、そちらでお受けいたします。

それでは、その次の女性の方で、奥から2列目の方。

●住民（世田谷区松原3丁目・■■■■） 世田谷区松原3丁目の■■■■と申します。  
2点ご質問させていただきます。

1つは、環境影響評価に関してなんですけれども、昨年1月に区のほうに確認した際には、環境影響調査後に結果を公開して、住民の意見を募って案を作成するというふうには伺っていたんですけれども、今回、先程の構造形式比較条件の中に3つありましたけれども、その中に環境影響的な条件というのが含まれていなかったのは、調査がこれからだというふうに認識しておりますが、なぜ環境影響評価の前に案をつくられたのかという質問です。住民にとっては、その環境影響というのが最も重要だと考えております。

もう1つの質問は、先程の八幡山の件に関係するんですけれども、地下化の場合に3つの踏切が除去できないということでしたが、その理由は、既存の高架駅を残すから、八幡山とか笹塚を高架のまま残すから、そのような踏切が残ってしまうということになるのでしょうか。以上です。

○司会 ただいまのご質問でございますが、まず1点目が、環境影響評価手続きについて、その時期がどういった時期になるのかというご質問ということで整理させていただきます。それと、手続きが事前かどうか、いつからということですね。

続いて2点目が、八幡山の越えたところで地下化をする際に踏切が除却できないという理由についてということで整理させていただきます。

●住民（世田谷区松原3丁目・■■■■） オール地下化の場合に3つの踏切が除去できないというマイナスがあるとおっしゃいましたけれども、それは今高架になっている駅をそのまま残すから、そのようなことになるんでしょうかと聞いたんです。

○司会 はい。その辺も含めて地下化が除却できないという理由についてということで整理させていただきます。

それでは、以上のお二方のご質問について回答をさせていただきます。

○東京都（花井） それでは東京都からお答えします。

総事業費と、あと、費用負担がどのようになっているかというご質問だったと思うんですけれども、総事業費につきましては、今の併用方式という方式ですと、総事業費で

2,200億円でございます。そのうち、連立にかかわる部分等につきましては大体7割ぐら  
いの費用になってございます。その連立の中から、連立だけにかかわる費用負担につ  
きましては、国土交通省の要綱がございまして、それに基づいて国、東京都、あと地元区、  
鉄道と協議をしていくこととなります。その場合の負担率なんですけれども、在来線を  
立体化する場合につきましては、15%を鉄道事業者、あと、その残りの85%を国と東京  
都と地元区が負担することとなります。85%のうち、半分が国、残りの半分以上を7対3で  
東京都と地元区が負担するというのが考え方でございます。

なお、具体的な負担額につきましては、今後、詳細な協議によって決定してまいる予  
定でございます。

あと、地下化する際、笹塚と八幡山が高架になっているから、そこから潜るために踏  
切が支障となるのではないかとということでございます。先程来、説明をさせていただ  
いてます、この構造形式を決めるに当たりまして、地形的条件、計画的条件、事業的条  
件という3つの条件で検討してございます。これは計画的条件ということになりまして、  
踏切の除却数等を検討するものになっております。その場合、先程申し上げた笹塚駅、  
八幡山駅でございますけれども、構造物の健全度があるということと、耐震補強がされ  
ているということから、有効に使っていかうということから考えますと、そこを使って  
下ろしていく。その場合につきましては踏切が支障となるということでございます。

なお、事業的条件につきましては、地下方式が約3,000億円、そして高架方式、併用  
方式が約2,200億円ということで、比較設計上、約800億円の差があるということでござ  
います。例えば、八幡山駅を取り壊して地下にするという場合を考えると、350億円等か  
かる。また、笹塚駅についても、同じように多額の費用がかかるということで、やはり  
現在、併用方式が最適であるという考え方をしております。

○東京都（小野） それでは、アセスについてご説明を申し上げます。

構造形式の選定に当たりましては、先程も申し上げましたように、地形的条件、計画  
的條件、事業的條件、大きくはその3つの項目で評価をしております。アセスにつ  
きましては、今後、都市計画の素案を前提に環境影響評価法に基づきまして、その前提に基  
づいて、環境に及ぼす影響について調査、予測または評価を行う予定でございます。

環境への配慮につきましては、環境影響評価法に基づきまして適切に環境影響評価を  
実施いたしまして、周辺地環境に影響を及ぼすことが少なくなるように、必要に応じた  
対策等を講じてまいります。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 それでは、質疑のほうはここで終了させていただきます。さまざまなご意見、ご質問ありがとうございました。

・閉会

○司会 これをもちまして本日の説明会を閉会させていただきたいと思います。改めまして、長い時間にわたり大変ありがとうございました。

午後8時38分 閉会

