

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12日（木）

午後7時00分～午後8時34分

開催場所：上北沢小学校体育館（世田谷区上北沢4-22-29）

・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まして、概ね8時半をめど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。本日、席のほうに資料を3点お配りしております。まず1点目ですが、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。続いて2点目でございますが、こちらの世田谷区「京王線沿線まちづくり通信」でございます。最後に3点目でございますが、杉並区でつくっております「京王線沿線まちづくりの基本的な考え方」、以上の3点でございます。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。資料のほうは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、後方の出入り口を出ましたら校舎内に入ってくださいまして、突き当りを右手に進んでいただいたところでございます。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をお願いいたします。

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 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。皆様方には本日お忙しい中、また夜分で、きょうはちょっと寒いと思いますけれども、多くの方々が本日の説明会に足をお運びいただきまして、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、杉並区の行政、さらには京王電鉄の鉄道事業へのひとかたならぬご支援、ご協力、ご理解を賜りまして、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でございますけれども、地域の皆様と地元区が一体となって鉄道の立体化への熱心な要望活動を進めてまいりました。また、その実現に向けましたまちづくりへの取組も行ってまいりました。そういったことに私どもは後押しされまして、ここにおります関係者が検討を進めてまいりました結果を、本日、都市計画の素案という形でご披露させていただくものでございます。

この都市計画の素案は、都市高速鉄道第10号線、いわゆる京王線でございますけれども、その笹塚駅から仙川駅区間の約7.1kmを連続立体交差化するとともに、笹塚駅からつつじヶ丘駅間約8.3kmを複々線化するものでございます。さらに、その計画と関連いたしまして、住宅地の環境の保全、駅へのアクセス、防災機能の向上、こういったことを目的といたしまして側道などの整備も併せて行うというものでございます。

この計画によりまして、25カ所の踏切すべてが除却されまして、日頃、踏切の部分で日常的に込んでおりますが、そういった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、元気で安全で快適なまちづくりが推進されるというふうに考えております。

また、複々線化によりまして、朝のラッシュ時、大変込んでおりますけれども、その混雑が緩和されるということと、定時性が確保される。また、多摩地域から都心への所要時間の短縮などが図られるといったことで、鉄道ネットワークの強化がここで図られるというふうに思っております。

詳しくは、このあと上映させていただきますスライドや、お手元のパンフレットなどをご覧ください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、質疑応答の時間を用意してございますので、質問

をしていただきまして、ご理解を深めていただければというふうに思います。

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て、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、地域の皆様方のご支援、ご協力、ご理解をいただくことがどうしても必要になってまいります。ぜひともよろしく願いいたします。

甚だ簡単ではございますけれども、私からのあいさつとさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

#### ・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。よろしく願いいたします。

○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。よろしく願いいたします。

○司会 道路整備部道路計画・外環調整課長の男鹿です。

○世田谷区（男鹿） 男鹿でございます。よろしく願いいたします。

○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。よろしく願いいたします。

○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） 堀です。よろしく願いいたします。

○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など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おります。スライドの上映時間は約35分でございます。上映中は照明を落とさせていただきますので、ご了承をお願いします。

(スライド映写にて説明)

・質疑応答

○司会 引き続きまして質疑応答に入らせていただきます。質疑応答に入る前に、司会から幾つかお願いがございます。

まず、本日の説明会は会場の都合で8時半までの限られた時間となっております。少しでも多くの方にご質問していただきますよう、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おります。担当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、ご質問が終わりましたら、マイクは担当者にお返しく下さい。

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「世田谷区上北沢4丁目のだれです」といった形でお願いできればと思います。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。どなたかございますでしょうか。

それでは、一番奥の列の眼鏡をかけられた男性の方。

- 住民（世田谷区上北沢3丁目・■■■■） 上北沢3丁目の■■■■といます。一番初めに配られた図の中の上北沢駅の図面でお聞きしたいんですけども、既存の在来線の一番南側ですね。だから、点線か何かで小さく書かれている、そこから南側へ何m、高架化した場合、高架の部分が出っ張っているわけですけども、そのところまで何m南へずれるんですか。要は、南側も北側と同様に鉄道附属道路ですか、これは日照の関係の道路だということだけですけども、南側も道路が要るんじゃないかと思うんですね、今もあるし。それも含めて、どのぐらい南側にずれるんですか。それをお聞きしたい。

○司会 ただいまの質問ですが、上北沢の駅周辺の今回の変更に係る部分の変更の区域が

どういう形にな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、回答をお願いいたします。

○東京都（花井） 今のご質問は、上北沢の駅の付近で、大体南側に都市計画線と、あと、付け替え道路という道路を付け替えることになっているんですけれども、それがどのぐらいかというご質問でよろしゅうございますでしょうか。

それで、駅の設備もございますし、何mかということなんですけれども、ちょっと申し訳ないんですけれども、場所によってメートル数が変わってまいりますので、両脇に図面が掲示されてございます。場所によって幅員が変わってまいりますので、それを確認いたしませんと、何mという形ではこの場ではお答えできかねます。申し訳ございません。

それと、あと、付け替え道路についてでございますけれども、現在、道路があつて、建て替えのための建築確認上の道路位置指定の問題ですとか、あと、道路機能として必要な場合につきましては、付け替え道路を付けさせていただくことを考えてございます。

その幅員につきましては、既存の道路は幅員4mに満たない場合につきましても、最低4m以上を確保していくということを考えてございます。今後、地元区等と協議をして、その幅員等を決めていきたいと考えているところでございます。よろしくお願いたします。

○司会 それでは、次のご質問をお願いいたします。それでは、そちらの真ん中のマスクをかけた方。

●住民（世田谷区上北沢3丁目・■■■■） 上北沢3丁目の■■■■といひます。いただいているこの上北沢駅の周辺の図のところ、今の方と同じ図なんですけれども、補215というこの計画についてお伺いしたいということ。

それから、そもそも、きょうお見えになっておられます東京都、それから世田谷区、私どもは世田谷区なんで、杉並区さんのほうはちょっと除外としまして、東京都と世田谷区の役割の違いですか、この計画においての役割の違い、それぞれの役割はどうなっているのか。そもそものところをお伺いしたいと思います。

○司会 ただいまのご質問ですが、2点でございます。補助215号線の計画について、続いて、今回の事業に当たっての都と世田谷区の役割分担についてということでよろしいでしょうか。それでは、回答をお願いします。

○東京都（小野） それでは東京都からご説明させていただきます。

まず、補助215号線の計画でございますけれども、都は平成16年度に策定しております区部の都市計画道路の整備方針というのをつくっております。その中で、第3次事業化優先整備路線というのがありますけれども、215号線についてはその路線に位置づけられておりません。ですので、今後、次期事業化計画を策定する前に、事業効果の検証ですとか、事業化すべき路線、こういったものの選定を行うこととなります。

次に、区さんと東京都の役割についてでございますけれども、本日ご説明しております都市計画素案の中で、連続立体交差は東京都が、また、複々線化は京王電鉄さんが事業主体としては主体となってやっているということになるので、検討は行っております。

関連側道につきましては、東京都が進めます連続立体交差化に伴う日照の影響ですとか、環境の問題、地元の地域のまちづくりへの観点から、東京都と地元区さんが一緒になって、その計画を進めてまいりました。

なお、この都市計画につきましては、今回の連続立体交差化、また、あわせて複々線化の都市高速鉄道10号線につきましては、東京都が都市計画決定をするということになりますし、また、関連側道につきましては地元区さんが都市計画決定をするという形になります。そういう役割分担のもとで進めております。

○司会 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、今、手を挙げていらっしゃる方。

●住民（世田谷区上北沢3丁目・■■■■） 上北沢3丁目の■■■■です。2、3ちょっとご質問させていただきたいと思います。

まず、基本的な計画としてご説明があったんですが、高架と地下と併用でやるというご提案かと思うんですが、これはご提案で、我々住民からすると、できる限り地下に入れてほしい、そういう要望をしたいと思います。それが1点。

それで、費用的なものもお聞きしたんですが、費用は確かに高いのかもしれませんが、要望としてはそれをお伝えしたい。それが1点。

それから、その中の説明で、踏切が3つぐらいどうしても残っちゃうんだというご説明がありましたけれども、全部地下になれば、その踏切だったところもほかのほうに回して、それこそ付け替えできるんじゃないか。そういうことをもう少し考えていただきたいというように思います。環境的な面からぜひともお願いしたい。それが1点です。

それから、もし併用というか、今の案で考えた場合も、これは京王帝都さんになるのかもしれませんが、地下は全部、例えば各駅停車きり停まらないような上北沢、代田橋

とか、そういうところは地下を通っていく線路は全部、急行とかそういうものだけで、各駅をつくるつもりがおありになるのかどうか。通過駅なのか。それを教えていただきたい。

それから、3点目ですが、大体、目途として、ご希望として、いつ頃までにこれを実現していくようなお考えなのか。時期的なものというのは非常に我々に大きく影響すると思います、どなたにとっても。そういうところをもう少し明らかにしていかないと、本当にこれは夢のうちの夢というような形で、現実味は帯びないんじゃないかと思えます。以上です。

○司会 ただいまのご質問ですが、まず1点目は、連続立体交差の構造形式についてということが1点。2点目につきましては、踏切の除却される数等についてということが2点。3点目については、地下線に駅をつくる予定があるのかという点。4点目については、事業の時期についてということによろしいでしょうか。それでは順に回答をさせていただきます。

○東京都（小野） まず最初のご質問でございますけれども、要望という形であったかもしれませんけれども、ぜひ地下化を考えてもらいたいということでございます。今回、私どもがこのようにスライドも使って3案を比較検討して、このような案を、我々としては一番いい案を皆様にご説明をさせていただいております。そういう意味では、行政側が適正なさまざまな条件から検討をいたしまして、最適と思われる案を皆様にご提示させていただいておりますので、基本的にはご理解をいただきたいというふうに思っております。

○東京都（花井） 私からは2点お答えさせていただきたいと思えます。

踏切の数が3カ所必要になるということで、全部地下化にすれば、それがなくなるのではないかというか、つまり、八幡山駅のところを地下化すればいいのではないかということによろしゅうございますね。

これにつきましては、比較3案で検討いたしましたときに、比較設計上、全線地下よりも、併用式と申しまして、在来線が高架、そして急行線が地下というものと、4線とも地上にするものが同等で、一番安かった。全部地下にするものと費用を比較して、800億円の差があったというご説明を差し上げたと思うんですけれども、八幡山駅のところを例えば地下といたしますと、今の駅舎の下に駅をつくることになります。この場合、既存の駅がありますことから、かなり深い位置に駅をつくらなければならないというこ

とで、皆さんのご利用されるときにご不便をおかけするということ、また、既存の地上、高架化になっている駅を運用しながらの工事となりますので、工事費が非常に高くなる。大体、その比較設計時では、350億円ぐらい工事費がかかるというふうに考えられますので、比較設計上も、事業費として優位にはならないということで、今回、併用案というのが一番優位な案というふうに考えてございます。

また、スケジュールでございますけれども、現時点でのスケジュールをお話申し上げます。本日、都市計画の素案というのを説明させていただいております。この後、都市計画の手続きを進めまして、概ね平成24年度に都市計画決定をすることを考えてございます。ちょうど赤枠（「都市計画の流れ」）の一番下の段でございます。これが平成24年度ということで考えてございます。

そのあと、下の段に移りまして、下から4段目ですか、「都市計画事業認可」と書いてある枠がございます。これが大体平成25年度を目標としております。この事業認可を取得いたしまして事業化ということになります。事業化をしまして、皆さん、この事業の土地にかかっている方の土地をお譲りいただいて工事に入っていくということを考えてございます。概ね工事期間は、連立につきましては10年ぐらいを考えているというところでございます。どうぞよろしく願いいたします。（「いつから10年なの」の声あり）平成25年からです。

○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。

現在地上を走っている電車を、高架化により立体化いたしますが、駅については、今回の計画区間でご利用のお客様が多い明大前駅と千歳烏山駅に新たに待避線を設け、笹塚駅や桜上水駅のように急行列車と緩行列車が接続できる2面4線のホームに変更する計画でございます。これにより、朝ラッシュ時の定時性運行を確保するとともに、都営新宿線直通列車の明大前接続など、ご利用のお客様の利便性向上を図ってまいります。

一方、複々線につきましては、当社の競合路線であるJR中央線や小田急線との競争力アップの観点から、多摩地域から新宿方面への速達性の向上、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ますので、今回の計画区間においても輸送サービスの向上に寄与するものと思われまます。ですので、複々線化につきましては、今回の計画区間においては途中で駅は作りません。ですけれども、上の高架のほうに今の機能を設けてまいります。すべてが下に特急列車が行くわけではなくて、今、急行列車ですとか特急列車も走っております。その列車を上に行

かせながら、さらに下に多摩地域と新宿を結ぶ速達性を結ぶ列車をつくってまいりたいというふうに考えております。

また、開かずの踏切問題につきましては、当社としても最優先に解決しなければならない課題と認識しておりますので、複々線事業に先立ちまして、事業主体であります東京都、また地元区さんにご協力を進めながら工事を進めてまいりたいというふうに考えております。

○司会 そのほか、ご質問ございますでしょうか。それでは、奥のマスクをかけている女性の方。

●住民（世田谷区松原1丁目・XXXXXXXXXX） 松原1丁目のXXXXXXXXXXと申します。京王電鉄さんにお伺いしたいんですけども、現在、朝のラッシュ時、ほとんど5分から10分の遅れ状態だと思うんですけども、高架にした場合、動線によって、例えば明大前ですか、そのときの乗降によって遅れるという話を前に伺ったんですが、人間の動線について検証を深くなさっていらっしゃるのかどうか、その辺のことと、もう1つ、新宿駅が広がらないと、あそこのところは新宿でかなり電車を待たされていますよね。だから、途中の駅が複々線になったからって、混雑が緩和できるのかなというのが非常に疑問なんですけど、その点、お答えいただけますでしょうか。

○司会 ただいまのご質問、2点でございます。まず、1点目が、混雑の要因分析といえますか、動線をどういうふうに解析しているのかという点でございます。2点目が、新宿駅の構造についてどうなっているのかというご質問、こちらの2点ということによろしいでしょうか。それでは回答をお願いいたします。

○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。

まず、朝のラッシュ時の遅れでございますが、皆様にご迷惑をおかけしていることは存じております。今回の計画では、一番お客様の利用客の多い明大前駅、2番目に多い千歳烏山の駅を、先程もご説明いたしました、桜上水駅のような2面4線のホームに広げたいというふうに考えております。今はどうしても、例えば明大前駅ですと、電車が停まってお客様が乗り降りして、またその電車が出て、次の電車が入るという形で、その乗り降りの時間がどうしてもかかっておりますけれども、今、桜上水の駅では、例えば片方のホームに入ってお客様が乗り降りしている間に、もう片方の線路に今度は別の電車が入ってということで、番線をうまく互い違いに使いながらお客様を乗り降りしているという状況でございますので、明大前駅と烏山駅につきましても、このような改

良を進めて、定時性運行の確保を努めてまいりたいと思っております。

もう1点、新宿駅の問題なんですけれども、確かに限られた用地でホームをつくっておりますので、なかなかホームを広げるといことも難しい状況ではございますけれども、弊社の新宿駅は京王線新宿駅と新線新宿駅、都営線の乗り換えの駅がございます。ですので、複々線化などを進めていく場合には、この都営線直通の列車、こういったものを対応しながら輸送力の増強に努めてまいりたいと思っております。

○司会 そのほか、ご質問ございますでしょうか。それでは、一番奥の角で手を挙げていらっしゃる方。

●住民（世田谷区赤堤5丁目・■■■■） 赤堤5丁目の■■■■と申します。何点か質問をお願いします。高架橋になることでテレビの電波などが遮られることがあるかと思いますが、その対応をどうされるかということと、あと、財源なんですけれども、東京都さんが負担されるのか、世田谷区さん、杉並区さんが負担されるのか、京王電鉄さんが負担されるのか、その内訳というか、教えていただきたいと思えます。

あと、作業時間帯は何時から何時までというか、騒音対策をどうされるのか、お伺いしたいと思います。お願いいたします。

○司会 ただいまのご質問、大きく分けて3点ということで、確認させていただきます。まず、1点目が、テレビ等の電波の障害について、どのような対応をするのかという点、2点目につきましては、財源の負担についてということ、3点目が、作業時間であったり、騒音の対応についてということによろしいでしょうか。

○東京都（花井） それでは、私から2点お答えいたします。

まず、電波障害につきましてですけれども、今後、環境影響評価というのをやります。その手続きの中で検討していくこととなりますので、その中で必要に応じて対策を講じていくということになってまいろうかと思えます。

あと、費用負担でございますけれども、連続立体交差事業と、あと複々線とで費用の考え方が違っております。まず、在来線を立体化する連続立体交差事業でございますけれども、立体化する事業費の15%を鉄道側で負担します。残りの85%になりますが、その85%の半分が国費になります。ですから、85%掛ける50%でございます。その残りの85%のうちの50%でございますが、これは東京都と地元区で負担することになります。その負担割合は東京都が7割、地元区が3割ということになっております。よろしくお願いたします。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。それでは、作業時間についてご説明いたします。まだ具体的な施工計画も決まっておきませんので、何時から何時までというふうには決まっておきません。これは今後検討してまいりますけれども、原則として昼間施工を進めてまいります。夜間施工は極力避けたいと思っておりますが、列車運行に支障する作業は、どうしても夜間になってしまいます。施工に当たっては、極力、周辺にお住まいの方々にご迷惑をおかけしないよう、低騒音の機械ですとか、そういったものへ進めてまいりますので、皆様のご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

○司会 そのほか、ご質問がございますでしょうか。それでは、こちらの列の眼鏡をかけている方。

●住民（世田谷区南烏山6丁目・■■■■） 世田谷区南烏山6丁目の■■■■と申します。よろしく申し上げます。2点ありまして、まず、大体、世田谷区内の京王線って、800m前後で駅があると思うんですけれども、千歳烏山と仙川の間は1.6km離れています。給田地区の方々はずいぶん利便性が悪いというのが1点と、あと、高架化したことで各駅停車の本数が増えるかどうか、伺いたいと思います。

○司会 ただいまのご質問ですが、まず1点目が、烏山から仙川間についての対応ということで1点。2点目については、各駅停車の本数についてということによろしいでしょうか。それでは、回答をお願いいたします。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。まず、1点目でございますけれども、今回の区間の中で仙川と千歳烏山の間が駅間は一番離れておりますけれども、今回の立体化計画に合わせて駅を新設する計画はございません。

もう1点、運行計画でございますけれども、こちらにつきましては、先程もお話ししましたが、明大前駅、千歳烏山駅については改良していきたいというふうにご検討しておりますので、お客様のニーズにこたえながら、利便性を少しでも向上するダイヤを考慮してまいります。これも今後の課題というふうにご検討しております。

○司会 それでは、ほかのご質問はございますでしょうか。それでは、2列目の列の袖の赤いジャンパーを着ていらっしゃる方。

●住民（世田谷区大原2丁目・■■■■） 世田谷区大原2丁目の■■■■と申します。よろしく申し上げます。私は代田橋駅と笹塚駅、環7のところ、ちょうど微妙なところに住んでいて、きょうの説明会で工事の方向が南側に移るということで、うちのほうはちょっと変わっちゃったなという感じがするんですけれども、まず聞きたいのは、

ここの今、標準断面図の中でうちの場合は代田橋駅ですから、17.5mの幅員があればいいと思うんですけれども、工事車両の搬入等々、実際の工事になった場合ですね、この17.5mだけでは工事が済まないような気がするんですけれども、実際、工事となると、大体どのくらいの本当の幅が必要なのかということと、あと、時期的なものでも、今年もうほとんど終わりになりました、計画立案までに平成24年という、ほとんどもう時間がないような気がするんです。その間の中に、この高架だけではなくて、先程言われていましたまちづくりの広場の計画とか、そういうものも合わせたら、とても時間が足りないような気がするんですけれども、今後、住民たちの意見を聞きながら、実際に計画を立てるといえるものは、24年までにまちづくりも含めた、例えばタクシーの乗降場とか、バスのターミナルとかもあると思うんですけど、そういうものも含めたものが計画立案として、いつ頃までに、素案ではなくて計画案としてできるのか、ちょっとお尋ねしたいんです。

というのは、もしやらなくなった場合ですね。今、正直、私、マンションですけども、移っていいものなのか、いるべきものなのか、全然わからなくて、正直言って、だんだん家に愛着がなくなってしまったんです。ですから、その辺の、これは本当にやるものだということと、あと、計画立案を、実際にこの素案ではなくて、計画ができるのが大体どのくらいなのか。それがみな、住民に公開できるのが、いつ頃なのか、具体的にちょっと教えてもらいたいんですけど。

○司会 ただいまのご質問、2点ということで、まず1点目が、代田橋駅周辺の工法についてということが1点。2点目につきましては、都市計画手続きについてということでよろしいでしょうか。それでは、回答をお願いいたします。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。まず1点目でございますけれども、工事用車両の搬入ルートであるとか、工事方法、施工方法については、今後の検討課題となります。道路管理者、交通管理者と協議を重ねながら進めてまいりますし、それに対する周辺の皆様への環境への影響は、今後の環境影響評価のほうでまとめてまいります。

ただ、確かに非常に土地が狭いところになりますので、技術的には困難なことが予想されますけれども、もちろん安全に、なるべく迅速に工事を進めてまいりたいと考えております。

○世田谷区（並木） 先程の世田谷区のほうで駅前広場のまちづくりの基本構想案という形でお示ししているものについて、スケジュール感をお示しいたします。手元のパンフ

レット等にもお示ししていると思うんですけども、この駅前広場の基本構想の位置づけというのが、まず、私どものほうで、今まで「京王線沿線街づくり基本方針」というのを今年つくらせていただいているんですけども、そういうのも含めまして、世田谷区としての各駅の交通手段別の状況などを踏まえた将来構想として、各駅の駅前広場のアクセス道路とか、そういった考え方をまず示させていただいているという状況でございます。

ですので、今、ぼやっと赤い丸印がついている、この計画として具体的に示していないというものは、これはまず私どもの基本的な考え方としての構想というイメージで、まだまちづくりの皆様とも協議していない中、区としての一番望ましいだろうという考え方を示させていただいている。特に代田橋なんかの場合は、中を開けていただきますと、それぞれ公共交通系の広場というものと、徒歩・自転車系の交通広場という考え方を分けさせていただいている中の徒歩・自転車系の広場という考え方でお示ししているものになります。その説明でも書いてございますように、自転車や歩行者を中心とした交通広場で、実際に駅の近くで、送り迎えですとか、バス、タクシーとかの乗り降り、そういった利便性を考える寄り付き程度のものを整備できればということで、まず1つの考え方をお示ししているものでございます。

現在、代田橋の駅の周辺でまちづくりの協議会を立ち上げるために、地域の方々に頑張ってもらっている状況でございますけれども、そういった方々と、これからまちづくりをいろいろ考えていく中で、具体的にどういう駅前広場を実際に整備していくべきなのかとか、駅の広場、ここに書いてございますけれども、本当にそういう中で、この位置でいいのかとか、そういうことを詰めていくようなもののベースとして区の考え方をまず示しているものだとご理解いただきたいと思います。ですので、場所がここで確定というものでは、まずないということです。

また、スケジュールが、今回やっております東京都さんの連続立体交差事業とどれぐらいのスケジュールで絡んでくるのかということになると思うんですけども、先程、東京都さんが平成24年に都市計画決定をするというお話があったんですけども、私どもの駅前広場とか、まちづくりの計画というものは、できるだけ東京都さんの事業のスケジュールに合わせていきたいというものではございますけれども、例えば、駅前広場などの場合は、それぞれ各駅ごとで、取り付け道路になっている都市計画道路の先程、お話があった215号線ですとかはまだ全然位置づけがありませんよとか、実際、154とい

われる明大前の駅のところは、私どもの道路整備方針の中でも優先整備で早くやっていきたいと考えていますよと、それぞれの事業のスケジュールが違ってまいります。

そういった意味で、各駅の駅前広場が一斉に整備できるというふうには我々は考えておりませんので、そういった道路の整備の時期とか、また、まちづくり協議会の中で我々のほうに、まちづくり条例はご存じかと思うんですけれども、地域のまちづくりの方々が区長に対してまちづくりの提案ができるという制度がございまして、それを受けて世田谷区は計画を決めていくというものになっておりますので、そういったまちづくりの熟度によってもスケジュールがずれてまいります。

ですので、なるべく地域の方々にご迷惑をかけないように、工事とか、そういう整備がそろってできるようにということで、なるべくスケジュールを合わせていきたいとは思っておりますが、今お話ししたように、まちづくりのスケジュールですとか、都市計画道路のスケジュールによって若干違ってまいりますので、そういったものは今の段階でちょうどその時期に整備できるということはお話できないものですので、これから実際にまちづくりを進めていく中で、ある程度具体的になってくる段階で、それぞれの駅周辺の方々に、今こういう状態で進んでおりますので、どうでしょうかというような形で区からまた計画とか素案等が出てくれば、こういった説明会みたいなものをやりながら、事業スケジュールを区としてまたお示ししていこうと考えておりますので、現段階では、なるべくスケジュールを合わせて工事とかは短期間でやって、地域の方々にご迷惑をかけないようにとは考えますけれども、そのスケジュールについては各駅で違ってまいりますので、まだ明確に答えられないということでご勘弁願えればと思います。よろしく願いいたします。

○司会 それでは、ほかの質問に移らせていただきます。それでは、一番奥の列で、今パンフレットを丸めてお持ちの方。

●住民（世田谷区赤堤・■■■■） 下高井戸でクリニックをやっています。住所は赤堤で、■■■■と申します。病院なもので、小田急線の高架化のときに、かなりうちの患者さんたちはみんな文句を言っていて、裁判になったのもさんざん聞かされたんですけど、それで、きょうは高架の話じゃなくて、地下の話がされるものだと思って来たら、やっぱり高架なので、その辺について東京都と世田谷区はどうお考えなのかをお聞きしたいのと、地下は全部デメリットだというお話だったですけれども、下高井戸みたいな商店街、小さな商店街だと、今の梅ヶ丘とか豪徳寺を見ますと、巨大構造物でまちがぶった切られ

ちやうのが必ずしもいいまちづくりだとは思えませんので、そこら辺のところもどうお考えなのか。やっぱり地下にさせていただいて、北と南が行き来できるほうが利点なのではないかと私は思うんですけど、よろしく願いいたします。

○司会 ただいまのご質問ですが、構造形式の考え方についてという、1点のご質問ということで集約させていただきたいと思います。それでは回答をお願いいたします。

○東京都（小野） それでは、構造形式の考え方についてご説明させていただきます。

先程、スライドでもご説明させていただいておりますけれども、基本的に地形的条件または計画的条件および事業的条件ということで、3つの、ここ（「構造形式の選定」）に書いてございますけれども、鉄道周辺の地形ですとか、または既存線路、これをどううまく使っていくのか、縦断勾配、こういったものを評価いたします地形的条件というのがあります。また、計画的条件ということで、除却できる踏切の数なんかはどうなんだろうということをごここで評価をいたします。または事業費ですとか、先程もご説明しているような、そういう事業期間、事業費、こういったものの事業的条件、この3つの条件で公平に評価をしております。

これは、先程お話がありました小田急が地下なんだけれどもというお話がありましたけれども、小田急線の下北の場合も同じような地形的条件、計画的条件、事業的条件、この3つで評価をしております。先程、スライドでも話がありましたけれども、この3つの条件を評価いたしまして、どうしても甲乙つけがたい、同じような同等のものというのが残ってまいります。その場合は、都市計画が既にかかっているところよりもさらに拡張して、かぶったことによって地域の方々に影響を及ぼすところ、その面積が大きい、少ない、それで当然少ないほうを選んでおります。そういう意味では、この小田急線の構造形式の考え方と、今回、この京王線の考え方、まさに同じ形でやっていく。結果はこういう形になっていきますけれども、同じような経過で考えております。

○世田谷区（並木） 今、構造形式について東京都が高架と地下の併用案を示していて、区としてはどう考えているのかというお話がございました。地元の方々に対しては、いろんなご意見があるということは重々承知して、今までまちづくりをしてきてございます。そうした中、ご存じのとおり、今ご説明したように、役割分担の中で鉄道の構造形式については、この都市計画は東京都が定めるべきものという形で法律で決められているものでございます。そういった中、今回、いろいろ比較案を出していただいておりますけれども、東京都としてその都市計画の決定権者としていろいろ比較検討した中で、

この構造形式が適切であるという形を判断されたということでございますので、地元の区としましては、先程ありましたような連続立体交差事業というのは、地域の分断ですとか、踏切の渋滞解消、それから踏切事故の防止、そういった意味で私どもの区長も、なるべく早く、早期に連続立体交差事業、別にそのときは高架も地下も言っておりませんが、一刻も早く、そういった事情を解決してもらいたいと東京都に要望してきた中で、都さんが検討して示された構造形式、そうした場合には、世田谷区としてもそれが適切なものである、それに従って進めるべきであるという判断をしているところでございます。

また、先程、商店街のお話もありました。高架になると、そこで分断されてしまって、大きな建物が建つということは商店街にマイナスとか、地域にマイナスというお話があったと思うんですが、各駅周辺は、先程お話ししておりますように8駅ありますけれども、現在、八幡山と代田橋が今、準備会という形ですが、それ以外、協議会というものを皆さんにつくっていただいて、まちづくりの検討をしている最中でございます。そうした中、構造形式がやっと今出てきているところではございますけれども、前の段階から、どういうまちづくりをしていくのかということと一緒に考えさせていただいて、今まで進めてきているという状況でございます。

先程来、高架になった場合の話がいろいろ、メリット、デメリットという話をしておりますが、私ども、附属街路ということで、関連側道というのを都市計画決定をしますということで、先程画面の中でもいろいろ見ていただいておりますけれども、例えば、下高井戸の駅の周辺でも、私どもは日影の関係で、そういった意味の附属街路というものを北側に側道を取って整備するというので、付けてございます。今、画面を見ていただくと、黄緑色のが線路の上のところに出ておりますけれども、これが日影の影響で出てくるところに、私どもが道路を整備するといったものです。これは日影の影響とか、地域の交通ネットワーク、そういったものを図るために整備する道路という形でご説明したものです。

そういった意味で、逆に、高架であっても、例えばそういう道路を整備したり、高架下でも通行する道路、これを交差道路といいますが、そういうものを整備したりという形で、地域のネットワークを組んでしまったりとか、あとは、駅が新しく整備されることで、そこに人が集まってくる。そういったことで、いかにまちをつくっていくかというのを、これからの課題としてまちづくりをやっていく。そういった意味で、構造形式

が示されたから、それでおしまいということではなくて、その中でどうやっていいまちづくりをしていくとかいうのが、私どもの世田谷区の役割というふうに考えておりますので、そういったことをこれから一緒に私どもはまちの方々と一緒に考えていきたいと思っておりますので、どうかご理解いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○司会 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列目のスーツの方。

●住民（世田谷区上北沢4丁目・■■■■） 上北沢4丁目の■■■■と申します。3点ございます。

1点目ですが、通勤で利用している者にとって、混雑率の低下というのが関心があるんですが、今回の計画ですと、新宿駅と笹塚駅は現状どおりということであると、混雑の緩和、本数の増加はほとんどできないのではないかといたところが1点目でございます。

2点目ですが、今回の計画、複々線化の部分はすべて駅をつくらないということで、そう考えますと、今回の複々線の目的というのは、調布より西と新宿を結ぶ、言い換えれば、調布から西に住んでいる方が都庁に通うのを早くするための複々線の目的ではないかというのが2点目。

3点目ですが、桜上水の駅の改札がついこの間、高架になった。そこに高架の線路をつくると。一体何を考えて建設計画を立てているのかというのが3点目でございます。以上です。

○司会 ただいまのご質問ですが、3点でございます。まず1点目が、混雑率についてということで、2点目につきましてが複々線化の目的について。3点目につきましては、桜上水の改札、橋上になった改札について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。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。まず、1点目でございます。混雑率の緩和でございますけれども、現在の朝ラッシュ時において、多摩地域からいらっしゃる方が、調布、つつじヶ丘から乗っていらっしゃる方が、そのまま新宿まで乗って行って、今回の計画区間でも皆様方が乗ることによって混雑率が、今、下高井戸から明大前の間が一番込んでおります。168%でございますけれども、こういう調布から来て新宿まで行かれていますお客様を分散乗車することによって、今回の計画区間でも混雑率が緩和できるというふうに考えております。

笹塚駅ですとかの乗り換えも、今、かなり混雑しておりますけれども、都営線の直通電車を増やしたり、先程お話ししましたが、明大前駅での乗り換えの利便性を向上いたしまして、なるべくお客様が1つの駅で固まらずに、いろいろな駅で乗り換えていただいて、利便性を向上させることによって、平均して乗車していただいて分散乗車を図っていききたい、混雑率を緩和していききたいというふうに考えております。

それから、桜上水駅につきましてですけれども、こちらは2010年度までにバリアフリー化を進めるようにということで、国土交通省から通達が出ております。この駅につきましては、もともとの駅が北口と南口がございましたけれども、南北の自由通路がない駅でございました。そういった問題点。また、ホームにエレベーターをつくる場合、現在のホームがかなり狭いホームでございますので、今の地下通路に新たにエレベーターを設置するというのは非常に困難な状況でありました。そういった観点から、桜上水駅につきましては橋上駅舎化を進めさせていただきました。連続立体交差事業とは全く違うバリアフリー化の工事ということで進めてまいりましたもので、今回の事業とは関連するものではございません。

○世田谷区（工藤） それと、バリアフリー化の工事につきましては、世田谷区のほうからも早急にやってくださいということでずっとお願いしてきた経緯でございまして、京王電鉄さんの協力でやっとできたという経緯を持ってございます。連立・複々線化、こういった事業につきましては、先程も説明がありましたように、相当の期間がかかりますので、その間、バリアフリー化ができないということは、やはりこれは好ましくないという観点をもって要請してきたところでございます。

○司会 それでは、次のそのほかのご質問に移らせていただきたいのですが、大変恐縮でございしますが、お時間のほうも限られてまいりました。すべての方にご質問をいただきたいという気持ちはあるのですが、お時間のほうも限られておりますので、申し訳ございませんが、今、手を挙げている方の中で2名ほど受けさせていただきます。それでは、2列目の列の奥の方。

●住民（杉並区上高井戸・                    ） 杉並区上高井戸の                    と申します。京王電鉄さんにまずお尋ねしたいんですが、JR中央線、それから小田急線との競合に勝ち残るというお話がございました。それは企業として当然だと思うんですが、ただ、日本の人口動態、これは京王電鉄さんのみならず、東京都さんがどう考えていらっしゃるかということだと思うんですけれども、人口動態は今がピークで、これからどんどん下がって

くる。そういう統計が東京都あるいは政府から出ておりますね。ただし、その中で東京都をメインとして大都市は若干ながら上がっていくという、そういう場所もある。こういうことになっております。そういった中で、ロングレンジで10年、20年、あるいは50年というレンジで見た場合に、本当に複々線化ということが必要なんでしょうか。今は必要かもしれません。ここ5年かそこらは。ただども、ロングレンジ、30年、50年というレンジで見た場合に……。

○司会 申し訳ございません。お時間のほうも限られておりますので、簡潔にご質問のほうをお願いいたします。

●住民（杉並区上高井戸・XXXXXXXXXX） 場合にどうでしょうかということを伺いたい。

○司会 それでは、今のご質問ですが、複々線化の必要性についてどう考えているのかというご質問でよろしいでしょうか。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。確かに日本の人口はこれから減っていくというような予測もありますけれども、東京都で出している人口予測によりますと、弊社の沿線につきましては、これから確かに右肩上がりで人口が増えるという状況ではないんですけれども、ほぼ今の需要の横ばいであるというふうに予測されております。今の状況でも混雑率などで複々線化をつくってほしいという要望も当然当社のほうにまいりますし、朝の遅れ、そういったものを解消するためにも、やはり複々線化は必要であると我々のほうでは考えております。ですが、連続立体交差、踏切の解消というのがまずは解決すべき課題であろうというふうに思っておりますので、先程もお話ししましたが、連続立体交差化に向けて、事業主体である東京都様、地元区様と今後事業を進めていきたい。それが落ち着いた段階で複々線化に向けて取り組んでいきたいというふうに考えております。

○司会 それでは、最後の方に移らせていただきますが、先程ちょっとお立ちになられた方いらっしゃいましたので、その方にご質問をしていただきたいと思います。

●住民（匿名） この事業は踏切が改良されるということで道路事業費として整備されるというのは十分存じておりますけれども、この道路事業そのものは、公共用地の空間をつくることも1つの大きな目的なんですよね。先程の事業費の算定ですけれども、総合的に地下にした場合に、その上に空地が残りますよね。これは将来、駐輪場だとか、それから総合的な広場の計画もあるでしょうけれども、広場としても使われるということで、その辺のプラス面を、先程、2,200億円、3,000億円のその中に入っていないんじゃない

ないかと思えますね。その公共空気を十分に活用したらば、もちろん、側道が必要じゃない場合もございますね、現在の。その辺のお考えをぜひ聞かせていただきたいと思います。私は実は20数年前に建設省で担当の課長をしていたものですから、中身をよく存じております。

それから、具体的には、桜上水のヤードをどうするかという、2点です。

○司会 ただいまのご質問は、1点目が事業費の考え方について、2点目が桜上水の駅の考え方についてということでございます。それでは回答をお願いいたします。

○東京都（花井） 東京都でございます。私のほうから、地下にした場合は、その部分の土地が有効に使えるんじゃないかということについてお答えいたします。

恐らく担当していらっしゃるからよくご存じかと思うんですけども、もともと、その土地自体は鉄道事業者、つまり京王電鉄の土地になります。その土地の利用をどうするかということについてでございますけれども、原則としまして、公租公課、税の額の範囲内ということで、15%の部分につきましては都市側、つまり地方自治体側で借入れを受けまして使っていくということになります。その土地の利用につきましては、今後、地元区を含めた協議会等を設置しまして検討していくということになっていこうかと思えます。よろしくをお願いいたします。

もちろん、事業費には入っておりません。（「だから、その辺はどうなっているんだと聞いているんじゃないか」「それはちゃんと国土交通省が指導しているんですか」の声あり）それは必要ございませんので、入っておりません。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。先程お示しした事業費には当然、新たに鉄道路地になる用地買収費も入っておりまして、こちらで鉄道をつくって高架をつくったあとに、先程、東京都からありましたけれども、公租公課分として地元の自治体で使える面積、高架下利用可能面積の15%が使えるというルールがあるんですけども、この利用方法については、当社と地元の行政の方々と、今後、協議を進めていくということになります。

もう1点、桜上水の車庫でございますけれども、現在、地平に車庫がございまして、高架にする立体化した線と取りつけようと思うと、どうしても地平に踏切が残ってしまうという問題がございますので、今回の計画では車庫もすべて高架化する計画でございます。

○司会 それでは、お時間もまいりましたので、質疑のほうはここで終了させていただきます。

ます。さまざまなご質問、ご意見をありがとうございます。明日以降、上北沢の駅では説明会のほうは開催しておりませんが、明日以降も説明会のほうをお知らせのほうでご案内しておりますので、そちらに来ていただきますか、またはパンフレットの裏面に問い合わせ先を記載してございますので、そちらのほうにお問い合わせ願いたいと思います。

・閉 会

○司会 本日はどうもありがとうございました。

午後 8 時 34 分 閉会