

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13日（金）

午後7時00分～午後8時30分

開催場所：鳥山北小学校体育館（世田谷区北鳥山6-3-1）

・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。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を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。続いて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」、こちらの青いリーフレットになります。3点目でございますが、杉並区の「京王線沿線まちづくりの基本的な考え方」、こちらの緑色のリーフレットになります。以上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。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、後方の出入り口を出ましたホールの先の右手にございます。案内板が出ておりますので、それに従いましてご利用ください。

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、もしくはマナーモードに設定していただきますようお願いいたします。

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いただきたいと思います。

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。皆様方には大変お忙しい中、また夜分で、きょうはちょっと天気が悪いという中にかかわらず、本会場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、ご支援を賜りまして、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ですが、地域の方々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や、その実現に向けましたまちづくりへの取組などが後押しされ、私ども関係者が検討を重ねてまいりました結果を、本日、都市計画の素案として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を連続立体交差化するとともに、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、駅へのアクセス、防災機能の向上、こういったものを目的といたしまして側道も計画をしております。

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、踏切での慢性的な交通渋滞が解消されるとともに、鉄道によって分断されております地域が一体化す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思っております。

また、複々線化によりまして、朝の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短縮、こういったことの鉄道ネットワークの充実が図られるというふうにも考えております。

詳しくは、このあと上映させていただきますスライドや、今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。

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。そこでご質問のある方は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存じます。

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て本計画の一日も早い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ので、どうぞ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、以上をもちまして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 次に、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） 堀でございます。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、司会者から何点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お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、マイクは担当者にお返してください。

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、お名前をお聞かせいただければと存じます。例えば「世田谷区北烏山6丁目のだれだれです」といった形で結構ですので、お願いできればと思います。

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列目の男性の方。

●住民(世田谷区給田3丁目・■■■■) 給田3丁目の■■■■です。1つ、気になったところがあったので質問させていただきたいと思います。最初のほうに高架と地下、高架・地下の併用、3タイプ出てきたと思いますが、その中で、費用が高架は2,200億円、地下が3,000億円、高架と地下の併用パターンが2,200億円と出てきました。費用としては確かに地下のほうはコストがかかるというのはよくわかったんですが、どれだけの便益が出てくるから高架・地下の併用パターンを選んだのか。その辺をお聞かせ願いたいと思います。

○司会 ただいまのご質問ですが、費用対効果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します。

○東京都(花井) それでは東京都からお答え申し上げます。高架・地下併用の便益はどのくらい出るかということなんですけれども、便益の算出としては、同じ便益になってございます。例えば、代田橋から八幡山駅区間の、通常B/Cと申し上げるんですが、費用対効果でございますけれども、着工準備採択時の試算では2.5ということになってございます。ですから、コストが高くなれば、それが下がっていくというような考え方にな

ろうかと思います。よろしくお願いいたします。

○司会 そのほか、ご質問ございますでしょうか。それでは、前列の白いジャンパーを着ていらっしゃる方。

●住民（世田谷区給田2丁目・■■■■） 1件質問させていただきます。工事着工までの手続きということで、ざっと流されて、あ、すみません、給田2丁目の■■■■と申します。（都市計画の）流れでスクリーンに出ていましたけれども、標準的に着工までにどのくらいの時系列になるのか。それから、着工から完成までにどのくらいの年数がかかるのかが、ちょっとこの辺では見えないので、ご説明願いたいんですが、よろしくお願いいたします。

○司会 ただいまのご質問ですが、着工までの期間について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。

○東京都（花井） それでは東京都からお答えいたします。前のスクリーンに手続きの流れをもう一回示させていただいております。本日が、皆さんから向かって左側の一番上の「都市計画素案の説明会」というところでございます。「都市計画の流れ」のほうに従ってご説明させていただきます。これを受けまして、「都市計画の案」というのを今後取りまとめてまいります。そのあとに、「都市計画案の説明会」を進めてまいります。説明会のあと、皆様のご意見を伺ったり、都市計画審議会というのを経まして、「都市計画決定」というのがなされます。この「都市計画決定」の目標が、概ね平成24年度ということとを、今、目標としてございます。

そのあとなんですけれども、「都市計画決定」のあと、この前のフローで両方向の矢印が1つにまとまりまして、「都市計画事業認可」というところがございます。ここが事実上の事業着手ということになります。これが平成25年度を目標としてございます。

連立事業につきましては、この平成25年度から概ね10年程度で進めていければと考えておりまして、引き続き複々線化を進めていくということで考えてございます。ですから、本日が、そういう事業を進めるためのスタート時点ということでございまして、今後、細かなこと等につきましては、皆様方とご相談をして進めていきたいと考えているところでございます。よろしくお願いいたします。

○司会 それでは、そのほかのご質問はございますでしょうか。それでは、後列側の真ん中の女性の方。

●住民（世田谷区上北沢・■■■■） 上北沢の■■■■と申します。併用した場合の予

算の試算として2,200億円、それに対して地下化が3,000億円ということなんですけれども、この2,200億円の概算の根拠がよくわからないということがありまして、幅が何mにわたって取得されて、そして1㎡当たりを大体幾らと見積もっておられるのか。また、近隣の住民がこうむる迷惑に対して、その補償料をどのように考えておられるのか。この3点を伺いたいと思います。

○司会 ただいまのご質問でございますが、まず1点目が2,200億円の根拠でございます。2点目につきましては、その平米当たりを割り返した際の単価がどのぐらいになるのかという、単位当たりの事業費ということ、3点目につきましては、補償の考え方はどうなっているのかというご質問でよろしいでしょうか。それでは回答をさせていただきます。

○東京都（花井） 算出の根拠でございますけれども、算出につきましては、適切な単価を使わせていただいて算出させていただきます。

あと、影響につきましてですけれども、例えば、併用式等ございますけれども、これにつきましては、用地費、工事費とございますけれども、これも適切な単価で算出させていただきます。

あと、補償につきましては、皆様方の実際に生活されている住居ですとか、あとはお店等をやっていらっしゃるれば、営業等がございます。これにつきましては、基準がございまして、その基準に従いまして適正な価格で算出させていただきます。補償をさせていただきますこととなります。

また、その細かな補償基準等につきましては、先程のフローに「都市計画事業認可」というのがございまして、その事業認可のすぐ下に「用地補償説明会」と書いてございます。その中で詳しいご説明をさせていただきますこととなります。

皆さんいろいろ生活をされていまして、いろいろなケースがございますので、個別に具体的にご相談させていただければと考えておりますので、どうぞご理解とご協力のほどをよろしくお願い申し上げます。

○司会 そのほか、ご質問ございますでしょうか。それでは一番奥の列のそちらの方。

●住民（世田谷区給田3丁目・XXXXXXXXXX） 給田3丁目のXXXXXXXXXXと申します。結論的には、高架は反対です。それはなぜかという、今、既に調布のほうは地下でやっていますよね。それから、小田急線が高架にするとき、あれだけ騒いだのはよくわかっているはずですよ。今、高架にしようと思ったら、今でもうるさくて困っているんですよ、私の

ところなんかも。大分以前にもありましたけど、西武の社長か何かがおっしゃっているんですけど、これからの私鉄というのはすべて地下になるんだというようなことを言っておるわけでした、併用なんていうのは中途半端で、これは……。

○司会 申し訳ございません。もう少し簡潔にご質問のほうをお願いいたします。

●住民（世田谷区給田3丁目・■■■■） いや、簡潔でしょう。これ以上簡潔なことはない。そういうことで、今、沿線の人が大変渋滞して困っているとか何とか言いますが、それもやっぱりもともとは京王線が開発して誘致したんで、その人たちを反対するわけじゃないんですけど、現在の沿線の人というのも大事にしないでいいかと思いません。したがって、最初に言ったように、絶対に高架は反対したいと思いません。

○司会 それでは、ただいまはご意見ということでお預かりしたいというふうに思います。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、前列側の奥から2列目の女性の方。

●住民（世田谷区北鳥山・■■■■） 北鳥山の■■■■と申します。私、北鳥山ですから、千歳鳥山を使う者です。千歳鳥山のこの図を見ますと、補助216号を通すための高架化のように思えます。高架化に反対です。梅ヶ丘のように北と南が分かれてしまう、街並みが2つに分裂してしまうということで、私は反対したいと思いません。

○司会 ただいまの内容につきましても、ご意見ということで賜りたいと思えます。それでは、ほかのご質問ございますでしょうか。それでは、こちらの列の後列側の赤い袖の見える方。

●住民（世田谷区松原・■■■■） 松原の■■■■と申します。この説明会に2回目の参加なんですけれども、素案の平面図というのがスライドで出てきたんですけれども、ここに来られる方たちは、立ち退きがあったりとか、今度の新しい計画に何らかの影響が及ぶだろうと思われる方が参加されている方が多いと思うんですけれども、この計画図を見て帰りなさいということで、お年寄りとか、この会に来られない人に、どうだったのと言われても、図もわからないんですね。せめてこの図面をスライドにしたぐらいのやつを、ちゃんとコピーをして用意をされてはいかがでしょうか。これでは、家に帰って、どう説明もしようがないと思うんですね。

それと、今の説明会に出ていて、いつも同じ問題が出てくるんですけど、どういう経路で、どういう時間でやっていくのかという質問は必ず来るんですけれども、それに対して答えられるというのは、なんでスライドに何年にやるとか、そういうのをきちっと

書かれないんですか。同じ質問が来るのをわかっていらっしやって、後ろのほうから想定質問を考えた紙が前に回ってきて、答えていらっしやるんですね。想定質問がわかっていらっしやるなら、ちゃんともっと資料をつくるべきじゃないかと思うんですけども、いかがでしょうか。

○司会 ただいまのお話でございますが、まず、1つ目が計画図についてということ、それと2点目につきましてが、スケジュールについてということでお受けいたします。それでは回答のほうをお願いいたします。

○東京都（小野） では東京都のほうからお答えいたします。まず、計画図、図面のことだと思っておりますけれども、図面に関しましては、確かに手元に欲しいというお気持ちもわかりますが、これにつきましては、当会場でも横に掛図として張り出してございます。できれば、ここで見ていただいて、確認をしていただく。もし、この場で確認できない。もっと具体的に個別具体の自分の家はどうかというときには、こういう図面を例えば東京都、世田谷区、区のほうでも用意はしてございますので、お問い合わせをいただいて、来ていただいて、ご自分の目で確認していただくのはよろしいかと思っておりますので、ぜひそのようにさせていただきたいというふうに思います。

2つ目なんですけれども、確かに毎回、この事業スケジュールはこうなっているんですかという質問は確かにございます。初日から同じ情報をすべて第8回目の説明会まで、まずご提示させていただく。会場によって、基本的にお見せするものが違つては、それは最初に不公平になりますので。ただし、ご質問いただければ、丁寧にちゃんとお答えいたします。そんなような形で対応させていただきたいと思っておりますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。

○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、前列のほうの、私のほうから2列目の列の手を挙げている男性の方、お願いいたします。

●住民（品川区・■■■■） 品川区の■■■■と申します。質問は2点ございます。1点目は、費用対効果の算出のところで、それぞれ3つのケース、急行線に恐らく明大前とか駅ができるパターン、できないパターンがあると思いますが、これは本当に差が出ないのかというのが1点目でございます。

もう1点目は、つつじヶ丘駅でどのように接続するかについてです。図面を見る限りは、つつじヶ丘駅の東側のところで工事が終端しているということは、つつじヶ丘駅を出たところで一度複線に戻るように見られる。それは正しいのか、正しくないのか。

最後にもう1点ですけれども、つつじヶ丘駅から新宿方面まで線路が増えるということであれば、一部に複線の部分が残ってしまう。ここの部分の事業もやはりなるべく早い期間で済むようにしていただければ、全体として運行がスムーズになるのではないかとこのことを意見として述べたいと思います。以上です。

○司会 ただいまのご質問ですが、まず1点目が、事業費の考え方についてということと、2点目につきましては、つつじヶ丘駅の運行形態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。

○東京都（花井） それでは、東京都のほうから、費用対効果のご質問についてお答えいたします。この費用対効果の算出におきまして、鉄道の運行形態というのが費用対効果の算出に入っておりませんので、大きな影響がないということでございます。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。まず、つつじヶ丘駅でございますけれども、パンフレットを見ていただきますと、つつじヶ丘のところでは仙川の国分寺崖線というところで現在は取り付いている形になります。ここからつつじヶ丘方につきましては、今、点線で示しておりますが（スライド）、昭和44年に並列4線の高架方式で都市計画決定されておりますので、現在もこの区間については都市計画をそのまま残しているという状況でございます。ですので、つつじヶ丘でも複々線での都市計画がございましてけれども、今回の都市計画は笹塚からつつじヶ丘の手前までということで都市計画しているという状況でございます。よろしくお願いたします。

○司会 続きまして、そのほかのご質問でございますでしょうか。それでは、前列のウグイス色のジャケットを着ている男性の方。

●住民（世田谷区上祖師谷・■■■■） 上祖師谷に住んでいます■■■■といいますが、今出ていました構造の問題と、それから予算の問題、2点で、その中の幾つかをお聞きしたいんですが、まず構造ですね。立体にするか、地下にするかという話は、世田谷の区議会でもさんざん、どうするんですかという話は、東京都のほうで調査したり提案するという経過があったと思います。それで、先程見ましたら、地形的、計画的、事業的な条件はあるんですけど、環境的条件というのが入っていなかったですね。世田谷区議会の議事録を見ても、東京都のほうは調査の段階で、住民の方の意見を聞いていらっしゃる。具体的にどういう調査をされたのかなということがまず1点、お聞きしたいことです。

それから、事業費の中で、約800億円違うわけですよね、高架化をすると地下化をするというんですけれども、1つは、これは素人考えですけれども、完全に地下化をすれば、線路のところに土地が空くわけですよね。今、確かに小田急線も高架下にいろんなものをつくって、商店も入っていますけれども、素人考えですが、完全に地下化した場合、その線路上の土地があいて、有効活用が非常にできるんじゃないか。その辺の経済的なことは事業的な条件の中に入っていらっしゃるのかということをお聞きしたい。

それから、笹塚と八幡山が高架化しているから完全地下化が難しいんだということなんですけれども、笹塚も八幡山も改めて地下化するということは全く発想としてはないのかということをお聞きしたいです。

それと、予算の問題なんですけれども、これは予算の配分ですよね。4者でやられると思うんですけれども、特に私たちは行政の側、東京都、世田谷、杉並の事業費について、どこまで負担するのかということと、着工までの手続きの中で、予算化がどの段階で、税金の分ですね、決定され、予算化されるのかと、そういう点をお聞きしたいんですが……。

○司会 それでは、ただいまのご質問ですが、大きくまとめさせていただきまして、1つ目が、構造形式の調査の内容と考え方についてということ、2点目については、事業費の負担の考え方についてということで、大きく2つの項目に分けさせていただきます。それでは、回答のほうをよろしくお願いたします。

○東京都（小野） それでは、構造形式の選定において、環境がないではないかというようなご質問でございますけれども、今、スライドに出ているかと思えます。「構造形式の選定」というのがございます。確かにスライドでもご説明いたしましたように、鉄道周辺の地形ですとか、そういう縦断勾配の地形的条件、または踏切は幾つなくなるのか、全部なくなるのかといったような計画的な条件、または事業費、事業期間というような事業的條件の3つの条件をまず第一義として選んでおります。

環境については、これは環境への配慮ということになりますけれども、先程手続きの中でもご説明いたしましたように、環境影響評価法に基づきまして環境影響評価をし、なおかつそれに対する適切な処置をするという形になりますので、周辺環境に影響を及ぼさないように、なるべく少なくなるように、必要に応じて適切な対応をとってまいります。よろしくお願いたします。

○東京都（花井） それでは、引き続き東京都からお答えいたします。

まず、笹塚駅、八幡山駅を壊すことは考えていないのかということでございますけれども、まず、3方式の比較でございまして、この中で高架式方式、併用方式というのは地下に比べて800億円の差が生じているという事実がございまして。また、八幡山駅と笹塚駅につきましては、構造物の健全度が健全であり、また耐震補強されているということから、施設を有効に使っていくという考え方がございます。

また、特に八幡山駅でございまして、既存の駅がございまして、電車を運行しながらの工事を行うということになります。そうしますと、駅をかなり深くつくらなければならぬということ、ご利用される方に大分ご不便をおかけするということもございます。

また、駅を取り壊しまして、工事をするということになってまいります。これは非常に費用がかかりまして、この八幡山駅の場合なんですけれども、現在検討した試算では、地下にする場合、大体350億円ぐらい費用が上乗せされるということで、先程の事業的条件が不利になるということで、当初の私どもの併用案と申しまして、在来線を高架にする。そして線増線を地下にするというのが非常に優位に立ってくるということで、笹塚駅、八幡山駅は既存のまま使っていくという考えでございまして。

次に、地下になった場合に、土地が有効に利用できるのではないかとというようなご質問だったかと思うんですけれども、その土地の利用につきましては、もともとその土地自体は、高架になりましても、地下になりましても、鉄道事業者、つまり京王電鉄の土地になります。これにつきましては、国の要綱等で決めがございまして、一般的には、その土地の公課公租相当額分ということで、概ね15%部分を公共的に使うことができるということになってございまして、この利用方法につきましては、事業の実施段階で関係者の検討会等を設置いたしまして、皆様等のご要望等を受けて決めていくことになっていくと思います。この辺につきましては、地元区を通じて確認して配慮していきたいと考えております。

また、予算の配分でございまして、今後、総事業費はかなりの額がかかってまいります。これらがどうなっているかということなんですけれども、連続立体交差事業の事業費につきましては、事業費の15%が鉄道事業者、つまり京王電鉄の負担となります。残りの85%が国および地方公共団体の負担となります。その85%のうちの半分が国のお金、国費となります。その85%の残りの50%が東京都と地元区で負担をするというのが一般的な考えでございまして、その東京都と地元自治体が負担するお金なんですけれども、

ども、85%の半分をさらに分けるわけなんですけれども、そのうちの7割を東京都、3割を地元の区で負担するという考え方になっておりまして、今後、詳細について詰めていくということになってまいります。

また、費用の発生時期ですけれども、それにつきましては、都市計画決定後になります。どうぞよろしく願いいたします。

○司会 それでは、そのほかのご質問ございますでしょうか。それでは、こちらの列の赤いジャンパーを着ていらっしゃる方。

●住民（世田谷区南烏山・■■■■） 南烏山の■■■■と申します。利用者の立場として一言、ちょっと疑問に思ったんですが、地下の新線のほうは途中で駅がないような図面になっていますけれども、全部、途中駅は通過ということなんでしょうか、新宿まで。

それから、あと、そちらに線路が、地下に新線ができたと仮定すると、在来線部分は電車が相当減るので、踏切の遮断時間という面については高架の必要もないんじゃないかなど、ちょっとそんな気もするんですが、私も積極的に高架に反対ということではないんですけれども、ちょっとその辺の考え方としてどうなのかということと、あと、高架化と地下化の、先程の着工の順番とか、そういったことはなかなか、まだはっきりしない部分もあると思うんですが、その辺の順番の考え方としてはどうなんでしょうか。

その3つを伺いたいんですけれども……。

○司会 ただいまのご質問でございますが、3点のご質問でございます。まず1点目が、地下のほうに入る線のほうの運行の考え方について、それと2点目につきましては、在来線の運行の考え方について、それと3点目については、工事の時期、順序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。それではご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が多い千歳烏山駅と明大前駅に新たに待避線を設けまして、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線のホームと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駅での接続などの乗り換え利便性の向上を図ってまいります。

一方、複々線化については、当社の競合路線でありますJR中央線や小田急線との競争力のアップの観点から、多摩地域から新宿方面へ向かわれるお客様の速達性の向上、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

が図られるなど、今回の計画区間、笹塚駅からつつじヶ丘駅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。ですので、今の形態のまま高架にして立体化するわけですので、将来的に全部地下に特急列車が行くということではなく、高架でも急行列車、特急列車を運行して、さらに地下にまた別の形で多摩地域からのお客様の速達性向上を目した複々線というものを計画していきたいと考えております。ですが、開かずの踏切問題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。今後、事業主体である東京都、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ございます。

○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、私のほうから3列目のスーツを着ていらっしゃる方。

●住民（世田谷区上北沢・■■■■） 上北沢の■■■■と申します。先程出た事業費というのがちょっとわからなくて、事業費というのは、工事費プラス土地買収費というふうに考えていいのかというのと、じゃ、何割ぐらいが工事費で、何割ぐらいが土地買収費なのかというのを教えていただければなと思います。以上です。

○司会 ただいまのご質問ですが、事業費についてということによろしいでしょうか。それでは回答いたします。

○東京都（花井） 東京都からお答えいたします。事業費は工事費と土地を取得する金額と、あと、建物等がございました場合には、その補償費というのが入っております。併用方式についてでございますが、2,200億円のうち、用地買収費が約2割程度となっております。また、地下方式では、3,000億円のうち、約1割程度でございます。さらには、高架方式につきましては、かなり土地が広がりますので、大体2,200億円のうち4割程度が用地費ということで算出しております。

○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、先程手を挙げられた、奥から2列目の列の男性の方。

●住民（世田谷区給田2丁目・■■■■） 給田2丁目の■■■■と申します。ご説明をされた併用方式ということで全体の説明をいただきたいと思うんですけども、要するに、駅舎で4路線になる部分を除けば、一般の通常の線路の部分は10.5mの幅を要するということがよろしいでしょうかということが1つ。

それから、側道を整備するということがございますし、原則として現在の既存の線路を、側道化なさるといふことになると、現在の線路そのものが全面的に、大ざっぱで結

構ですけれども、10.5m幅、南側に移るという感じになりますか。細かくじゃなくていいんですが、アバウトでお尋ねしたいということなんです。つまり、今走っている路線と、完成後の路線の位置が10.5m南へ移っているという姿を描いておけばいいというふうに伺ったんですけれども、それでよろしいでしょうかということです。

○司会 ただいまのご質問でございますが、まず1点目が、高架橋の計画幅についてということと、2点目につきましては、線路の線形といいますか、位置、形がどうなっているのかということのご質問ということですのでよろしいでしょうか。それでは回答いたします。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。今お示ししておりますけれども、一般部、駅でないところの中間部の幅員につきましては、10.5mというふうに考えております。

また、この絵ですと、既存の電車があって、そこの真南に高架橋ができていますことになりますけれども、今の鉄道のそのものの幅というのも、場所によって幅が持っているところと、持っていないところがございますので、構造物の北側に関連側道を整備する形で南側に高架橋を構築することを考えております。掛図でお示ししておりますけれども、関連側道の南側のところに10.5mの高架橋ができる。ですので、今の鉄道用地から真南、全部10.5mできているということではない。今の用地も高架橋として使いながら、今のちょうど上り線が走っているところですね。そこがこの水色で示している鉄道付属道路、関連側道と呼んでおりますけれども、そういう環境空間というふうに基本的には考えております。

○司会 そのほかのご質問ございますでしょうか。それでは、真ん中の列のマスクをかけられている方。

●住民（新宿区・■■■■） 新宿に住んでおります■■■■と申します。今回の計画の区域外なんですけれども、毎日のように京王線を利用して、もうはや10年余りということなので、今回、利用者にかなり影響が大きいということで、ちょっと質問させていただきたいと思います。

まず、在来線と線増線に2つに分けてご説明されていましたが、この事業費の割合、これをまずお答えいただきたいと思います。

次に、高架化の計画が以前からあったというのは、ご説明もあったと思うんですが、何十年かの際に、例えば桜上水の駅前の駐車場のように、先行取得された土地があると思います。世田谷区とか東京都、京王電鉄を合わせて、それがどのぐらいの割合になっているのかということについて、ある種、高架化の、全部高架にするということにした

根拠としてご説明いただきたいと思います。

それと、地下化のお話というのはいろんな方からも出されていると思うんですけども、基本的には、事業費の大半は区外の人が出すわけです。運賃とか都税とか国税という形で区外の人が出す。ですから、もし地下化をどうしても地元の方が望まれるのなら、現在はたしか23区のほうでも連立事業の事業主体になることができると聞いております。竹ノ塚の踏切事故のあとに足立区は事業主体になったと聞いております。それで、まず世田谷区さんにお聞きしたいのは、世田谷区は事業主体になって、例えば町分の800億円を負担することによって地下の方向に誘導していくという考えはないのかということ。

それと、あとは、一部の方には大変失礼かもしれないですけども、ゴネ得、エゴによって事業が遅延するということがございます。そのことに対しての認識というのをお示しいただきたい。

あとは、小田急線の高架は、最初、1,900億円と言っていたのが、現実には1,600億円になったとお聞きしております。それで、きょうも来ておられますけれども、世田谷区議会議員の木下さんのご質問でそういうふうにお答えをいただいているわけです。今回も、コスト削減の努力についてはされるのかということ。これはやはり今回、民主党政権ということで、事業仕分けで、コストのかかる事業はどんどん切られているという現実がありますので、私は現実的な立場から高架には賛成ですので、その辺についてもご説明いただきたいということです。

きょうはこの辺にしておきます。

○司会 ただいまのご質問でございますが、4点ということで整理させていただきたいと思えます。まず1点目が、事業費についてということ、2点目につきましては、先行で用地取得をしている、用地取得についてということ。3点目については、連立事業に対する区としての考え方について、4点目につきましては、工事におけるコスト削減についてということで、4点にまとめさせていただいてよろしいでしょうか。

○東京都（花井） それでは東京都から、まず事業費についてお答えいたします。

まず、連立線と線増線を分けているので、その費用の割合はどの程度になっているのかということでございます。これも比較の3方式でということでございますよね、ご質問は。まず、高架方式につきましては、大体8割程度が連立線の事業費となっております。先程は失礼しました。高架方式は2,200億円のうち8割程度でございます。地下方式につきましては、3,300億円のうち、約8割程度ということになります。併用方式につ

きましては、2,200億円のうち、大体7割程度ということになっております。

○京王電鉄（堀） それでは京王電鉄から、用地の先行取得についてご説明いたします。

京王では、ホームの長編成化工事であったり、そういったことから、周辺の用地を買っておりますけれども、これは連続立体交差事業のために買っているものではございません。そういったことで、現時点では連続立体交差事業としては用地は取得しておりませんが、今後、弊社として売買のお話に対応させていただく場合もありますので、その節はご連絡をいただければと思います。よろしく願いいたします。

もう1点、コスト削減のことについてご説明いたします。先程も東京都から説明がありました。今回のこういう大型工事の場合、工事費が過分にかかってくる工事でございます。土木技術、いろいろなものも昨今は発展しておりますので、当然、低コストで、ただ、安全だけは確実にしなければならないこと、また、お住まいの方々にご迷惑をおかけしないよう、低騒音、低振動の機械などを使いながらコスト削減に努めてまいります。

○東京都（花井） ちょっと東京都から、先程の発言を訂正させていただきます。先程、私、間違いまして、地下方式の事業費を3,300億円と発言してしまったそうなのですが、3,000億円の間違いでございます。3,000億円のうち、連立分が約8割ということでございます。訂正させていただきます。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、構造形式につきまして、地下化ということであると、差額が800億円あるということで、地元のほうでそれを負担している考えはあるかということでございますが、世田谷区といたしましては、議会のほうでもお話ししておりますけれども、鉄道の構造形式は東京都が決定するというものになっておまして、今、いろいろ比較検討されている中で、この構造形式が出てきているということでございますので、最適なものが選ばれているという判断をして、それで進めていくのが適切であるという判断をしております。

○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と思います。大変恐縮ではございますが、お時間のほうももう限られてまいりましたので、最後に、今、手を挙げられている方の中から2名ほど選択をさせていただきたいと思っております。それでは、1名の方は、そちらの奥から2列目の眼鏡をかけている男性の方。ちょっとお立ちいただけますでしょうか。その方と、それではこちらの列のスーツのブルーのシャツを着ている方。それではまとめて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。こちらの男性の方

から。

●住民（世田谷区給田3丁目・■■■■） 給田3丁目の■■■■と申します。

○司会 ちょっとよろしいですか。すみません。なお、そのほかの今回ご質問ができなかった方につきましては、誠に申し訳ございませんが、本日の説明会の時間が限られているということでございますので、ご質問できなかった方、また説明会で詳しいお話をもう少し聞きたいという方につきましては、本日お配りしておりますこちらのパンフレットの裏のほうに問い合わせ先を記載してございます。それなので、こちらのほうにお問い合わせいただきたいと思っております。すみません。よろしくお願いいたします。

それでは、お時間を取らせて申し訳ございませんでした。ご質問のほうをお願いいたします。

●住民（世田谷区給田3丁目・■■■■） 先程、併用化の中で、高架のほうと、それから地下に行く線路が2系統あると思うんですけども、先程、京王の説明では、高架のほうも特急を通して運行すると。そうすると、地下のほうにいわゆるつつじヶ丘までは各駅停車で来たけれども、つつじヶ丘の先は笹塚までずっと行ってしまう電車を通したりするのか。そうでなければ、地下につくった線路が非常に無駄になるような気がします。そういうことになれば、現在の仙川と代田橋間の利用者が非常に不便になってくるというふうに思いますけれども、その辺、ご回答をいただきたいと思っております。

○司会 ただいまのご質問ですが、つつじヶ丘以西の運行の考え方ということでお受けいたします。それでは、こちらの男性の方、お願いいたします。

●住民（世田谷区上北沢・■■■■） 上北沢の■■■■と申します。現在、桜上水駅の上北沢寄りの北側に車庫というか、留置線が5本ほどあると思うんですけども、ここは現状の地上のまま残るといったことなのでしょうか。それと、もし残るのであれば、その地上の留置線と高架もしくは地下線との接続はどのようになるのでしょうか。

○司会 ただいまのご質問ですが、桜上水の駅の脇にあります留置線の考え方についてどうなっているのかというご質問でございます。それでは、以上の2点のご質問につきまして回答させていただきます。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。まず、1点目、ダイヤについてでございますけれども、将来的に複々線ができたときには、現在、笹塚駅で都営線方面に折り返している折り返し線の機能がなくなります。そこを走っていた区間の列車が桜上水駅で折り返したり、また調布方面へ走っていくこととなります。現在、朝ラッシュ時で1時間に

40本の列車が笹塚から新線新宿駅もしくは本線の新宿駅へ運行しておりますけれども、この列車が今回の計画区間を地下もしくは高架を走ることになります。その本数について、またつつじヶ丘駅まで各駅で来て、そこから特急で行くとか、今までと同じ特急列車を上を動かしていくのか、そういったダイヤについては、そのときの輸送の動向などを見極めながら、皆様の利便性を図るようなダイヤを作成してまいります。

もう1点、桜上水の車庫でございますけれども、現在考えている併用方式、高架でございますけれども、ここから地上の桜上水の車庫に取り付けようとするすると、ちょうど踏切がまた残ってしまうということになりますので、今回の計画では、桜上水の留置線も高架化する計画でございます。

○司会 それでは、質疑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 それではこれをもちまして本日の説明会を閉会させていただきます。長い時間におわたり、ありがとうございました。

午後8時30分 閉会