

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11日（水）

午後7時10分～午後8時51分

開催場所：松原小学校体育館（世田谷区松原5-43-26）

・開 会

○司会（泉谷） 大変お待たせして非常に申し訳なかったと思っております。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思っております。本日は会場の都合もございまして、概ね 8 時 40 分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。

それでは説明会に入る前に、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。先程受付におきまして 3 種類の資料をお配りいたしました。1 点目は、こちらにございます「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、この白いパンフレットでございます。2 点目は、こちらの世田谷区の「京王沿線まちづくり通信」でございます。最後に 3 点目になりますが、杉並区の「京王線沿線まちづくりの基本的な考え方」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させていただきます。

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おりますので、突き当りを右手に進んでいただいたところがございます。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。ただいまご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。皆様には本日お忙しい中、また夜分にもかかわらず、さらには足元も悪い中にもかかわらず、このように大勢の方々が本説明会場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などに対しましてひとかたならぬご支援、ご協力、ご理解をいただきまして、この場をお借りしまして改めてお礼を申し上げます。

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、これは地域の皆様方と地元区が一体となって鉄道の立体化を強く要望してまいりました。また、その実現に向けましてまちづくりについても取り組んでまいりました。そういったことが私どもの後押しになりまして、私ども関係者も積極的に検討してきた結果を、本日のこの会場でご披露させていただく、都市計画の素案としてご披露させていただくということになりました。

本日の計画でございますけれども、都市高速鉄道第10号線、いわゆる京王線の笹塚駅から、まず仙川駅間、この約7.1kmに連続立体交差化をするということと、さらには笹塚駅からつつじヶ丘駅間の約8.3kmを複々線化をするというような計画でございます。さらには、それに関連いたしまして、住宅地の環境の保全ですとか、駅へのアクセス、または防災機能の向上、こういった目的で側道の整備もするというような計画でございます。

詳しい内容につきましては、これから上映させていただきますスライドですとか、お手元のパンフレットをご覧くださいと存じます。

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けれども、質疑応答の時間がございます。その時間帯を十分に使っていただき、ご質問いただき、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、そして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本計画の実現に向けて一生懸命取り組んでまいり所存でございます。そのためには、地域の皆様方のご支援、ご理解、ご協力が何よりも

大事でございますので、ぜひともよろしくお願い申し上げます。

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。

○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） 皆さん、こんばんは。花井でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

○司会 建設局道路建設部計画課長の伊佐です。

○東京都（伊佐） 伊佐でございます。よろしくお願いいいたします。

○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。どうぞよろしくお願いいいたします。

○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） 京王電鉄の堀でございます。よろしくお願いいいたします。

○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いたします。

改めまして、先程資料の確認をさせていただきましたが、もう一度、資料が漏れている方がいらっしゃるかもしれませんので、確認をさせていただきたいと思っております。

（資料再確認）

・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たいと思います。

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ございます。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、ご了承を願いたいと思います。

(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、司会者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40分までと限られた時間となっておりますので、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、マイクをご用意させていただいております。担当者からマイクを受け取ってからご発言をいただきたいと思います。また、ご質問が終わりましたら、マイクは担当者までお返し願いたいと思います。

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、最初におところ、お名前をお聞かせ願えればと考えております。例えば「世田谷区松原5丁目のだれだれ」といった形でお願ひできればと思います。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、真ん中の奥にいらっしゃる方。

●住民（世田谷区赤堤5丁目・■■■■ 赤堤5丁目の■■■■と申します。大きな質問は後ほど皆さんから出ると思いますので、些細な話ですが、先程の側道の計画で下高井戸駅の東、最大19mの幅員で、随分広がっているんですが、その理由は何でしょうか。

○司会 下高井戸駅の（側道）幅員についてという質問でございます。回答をお願いいたします。

○世田谷区（並木） 世田谷区役所の並木でございます。今、私ども、側道につきましては世田谷区と杉並区で協力して計画しているところでございますが、今、下高井戸のところ突出して19mという形でご説明をさせていただいております。これは駅の断面図等を見ていただくとわかるんですけれども、下高井戸駅につきましては、ご存じのとおり

り世田谷線という東急の電車が京王線の下のところに入ってくるような状況になっております。その関係で、その京王線の構造物が少し高くなっている。その関係でまた日影の線が増えているということがございまして、今回の関連側道と私どもが言っておりますこの道路につきましては、地域の交通ネットワークとあわせまして、先程こちらのパワーポイントのほうでもありましたけれども、日影の影響、そういう環境面の緩和策としても設ける形をとっておりますので、その構造物の日影の関係で、その分、距離が長くなって19mという形をとらせていただいているというものでございます。

○司会 そのほかご質問の方、いらっしゃいますでしょうか。

奥から2列目の列の女性の方。

●住民（杉並区和泉1丁目・■■■■） 大きく言って、私もここにきた理由というのは、このチラシが入っていた人のお家というのは明け渡さなくちゃいけないということなんでしょうか。私は代田橋の和泉町1丁目に住む■■■■と申します。一番私がこわくてここにきたのは、今住んでいるお家が、結局、工事のためにつぶされて明け渡さなくちゃいけないということなんでしょうか。

○司会 家屋の移転についてということでもよろしいでしょうか。

●住民（杉並区和泉1丁目・■■■■） ええ。だから、全部の人がそうじゃないにしても、早い話が土地とお家を明け渡さなくちゃいけない人が必ずいるということですよ。それで、いつそれを、期間を知りたいんです。時間。2012年までにやるとか、そういう、例えば、お家を明け渡すのだうたら、来年とか、再来年とかという、もっと具体的に、もっとざっくり大きく、きれいにこんなふうに説明するんじゃないかと、もっと、私が一番こわいのは、早い話が、自分の家がなくなっちゃうか、明け渡さなくちゃいけないか、それがいつまでにそういうふうになくちゃいけないかという、うまくしゃべれないんだけど、言っている意味はわかりますよね。その辺が一番私は、きれいに杓子定規にお役所っぽくじゃなくて、もっとざっくり、そこを一番知りたいこと、細かく、何とか道路とか、そんなのは私たちに関係ないんですよ。だって、出ていくか、それともここに残ってられるかということをもっと聞きたいので、お願いいたします。

○司会 わかりました。今のご質問ですが、家屋の移転についてと、その時期がいつになるかという2点の質問ということで回答をさせていただきます。

○東京都（小野） それでは、一番最初のお話で、チラシの関係でございましてけれども、本日の説明会のチラシ、案内を配らせていただきました。配った方が全部、今回お示し

している都市計画の区域の中に入るものでは全くございません。個別に掛図でいろいろ図面が張ってありますので、そこを見ていただいて、ご自分のご自宅のところを確認していただくのが一番いいかと思えますけれども、チラシを配布した範囲といいますのは、事業実施に当たりまして、例えば環境に影響を及ぼすおそれのある範囲ということで、例えば、沿線のそれぞれ200mの範囲をぐるっと囲んだところ、そこにかかる町丁目の方々のところにチラシを配布させていただいてまして、約11万世帯ぐらいに配布させていただいております。ですので、それを手元に来たからといって、すぐ、即、じゃ立ち退かなければいけないとか、家がかかってしまうということはありませんので、それをよく図面等を確認していただいて、見ていただければよろしいかなというふうに思っています。

○東京都（花井） それと、もう2つ目のご質問でございますけれども、移転が必要な場合、いつ移転すればいいかというご質問でございます。今、スライドに出ております、今回、皆様からご覧いただくと向かって左側になるんですが、「都市計画素案の説明会」というのをこの場で実施しております。この説明会を経て、今後、都市計画手続きに入っていければと考えてございます。その左側のずっと流れで、下に赤く太く囲った「工事手続き」という枠の上に、「都市計画決定」というのがございます。現在のところ、この都市計画決定は概ね平成24年度を目標に進めていきたいと考えてございます。

そのあと、「用地測量等説明会」という形で、実際に都市計画の範囲にかかる方々を対象にご説明をさせていただきまして、「事業認可」と申しまして、これが事業の着手となる話でございます。これが概ね平成25年度ぐらいを目標としてございます。

そのあと、実際に用地の、どういう形で契約させていただくですとか、どういう補償をさせていただくですとか、そのようなご説明をさせていただいて、実際に用地をお譲りいただくことになった方々の家を対象に、家の調査ですとか、そういうものをさせていただいて、大体の金額を算出して交渉させていただく。交渉させていただいて、ご契約になった場合は、契約時点で移転の期限を決めて契約をさせていただくということになります。ですから、実際に用地をお譲りいただく契約というのは平成25年度以降ということになるかと思われます。

また、皆さんいろいろなご事情がありますので、そういうことはご相談をさせていただきながら進めていただければと思っております。よろしく願いいたします。

○司会 そのほか、ご質問の方、いらっしゃいますでしょうか。

それでは、一番奥の列の青いワイシャツを着られている方。

- 住民（世田谷区代田4丁目・■■■■） 代田4丁目の■■■■でございます。連続立体交差事業で調査が入っていると思うんですけども、この調査は笹塚からつつじヶ丘までについてきちっとやったんでしょうか。先程の説明では、代替案を3つ用意して検討したと言いますけれども、特急線ですか、地下で全部つつじヶ丘までできるのであれば、つつじヶ丘まで緩行線も地下に入れるプランをきちっと対象にして比較検討したのかどうか。その辺についてお聞きしたいと思います。

初めは代田橋から八幡山までの計画だということを世田谷区民は聞かされていて、それがいつの間にかつつじヶ丘まで行ったわけですけども、それはちゃんとつつじヶ丘までを前提にして調査をしているのかどうかということをお教えください。

それから、急行線の駅は、あれを見ると一切ないんですね。世田谷区はどこも停まらないことになっています。鈍行だけは停まる形になっているんですけども、仕分けはどういうふうになっているんでしょうか。何本が上を通過して、何本が下を通る予定なのか。それが2点目。

それから、3点目は、費用比較がありましたけれども、この費用比較というのは、やり方によってはいろんな金額が出てくるわけですね。1,000ページぐらいにわたる調査をきちっと報告書を出しているはずですので、それを区民の間にちゃんと公開した上で、きちっと検討ができるような形にして、今、素案ですから、案に向かう間はそういう検討をきちっとさせる用意があるのかどうか。

その3点についてお聞きします。

- 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、連続立体事業の調査についてということでございます。2点目が、急行駅の停車駅の考え方について、3点目が、費用比較の報告書についてということで回答をさせていただきます。

- 東京都（花井） それでは、私のほうから2点、ご質問にお答えさせていただきます。

まず1点は、つつじヶ丘までの区間をどういう扱いでやってきたかということでございますけれども、今回、もともとの都市計画が4線とも高架でやるという都市計画でございました。この都市計画を変更していく際に、既存の在来線と、複々線部分の線増線という線がございます。その検討を進める中で、八幡山までをメインでは検討しておったんですけども、特に線増線の部分、複々線部分の取り付け位置をどうするかということなどのバリエーションとして、つつじヶ丘付近までを関連調査区間として調査をし

ておりました。

また、費用を算出する際に、かなりの報告書があるのではないかとのご質問でございますけれども、今までそういう調査を重ねてきております。ただ、これは皆様に広く公開するために進めた調査ではございませんで、このような皆様に都市計画の素案として取りまとめてご説明するために進めてきた調査でございます。このような状況から、そのような情報を欲しいという場合には、東京都の情報公開条例に従いまして適切に対応させていただきたいと考えております。

また、必要な情報につきましては、できるだけ皆様のご理解がいただけるように努めてまいりたいと考えております。

○京王電鉄（堀） それでは京王電鉄から、駅計画についてご説明いたします。

現在線を高架化により立体化いたしますが、駅部については、今回の計画区間でご利用のお客様が多い明大前駅および千歳烏山駅、こちらに新たに待避線を設けまして、笹塚駅や桜上水駅と同様に、急行列車と緩行列車が接続できる2面4線のホームにすることを計画しております。これにより、朝ラッシュ時の定時性運行の確保であるとか、また都営新宿線直通列車を明大前駅で接続させたりとか、そういった接続性の向上、利用者の方々への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、こちらは当社の競合路線でありますJR中央線、小田急線、こういった路線との競争力のアップということで我々は認識しております。ですので、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、また輸送力増強による混雑率の緩和というものを図ってまいりたいと思います。多摩地域からのお客様がこちらの線増線を使われることによりまして、世田谷区内、杉並区内、今回の計画区間にお住まいのお客様におかれましても、混雑が緩和されるなどの効果が図られるというふうに考えております。

なお、時期につきましては、開かずの踏切の問題、これは非常に大きな問題であると当社でも認識しておりますので、まずは連続立体交差化に向けて取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

本数の仕分けということで、運行ダイヤにつきましては、その時点での完成時の輸送需要であるとか、そういったものを見極めながら詳細を決めていきたいと思っております。

○司会 それでは、ほかの方、いらっしゃいますでしょうか。

また、構造的にもこの放射23号線とか水道道路ということで大きな水道管がたくさん入ってございまして、こういったものを全部移設しながら地下化で整備するというのは困難と考えてございます。そういったことから、この放射23号線の整備につきましては、平面構造で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 そのほかのご質問の方、いらっしゃいますでしょうか。

それでは、2列目の列の女性の方。

●住民（世田谷区給田2丁目・■■■■） 世田谷区給田2丁目の■■■■といたします。

総論としては流れとしてはよくわかりました。ただし、皆さんさつきからいろんなご質問があるように、やっぱり自分の地域のことについて一番知りたいわけですね。ということは、例えば私のところでいきますと、補助217号線、あるいは帝都、きょうだけでも杉並は別として世田谷、東京都、京王電鉄、3つの窓口があるわけですね。でも、じゃ、実際、自分の住んでいる地域についてもっと細かく、あれ（掛図）を見たらわかるとはいいますが、素人が、例えばもっとわかりやすく聞きたいときには、どんな方法をとったらいいのか。その辺を教えていただきたいと思います。

例えば、世田谷に行けば京王帝都、あるいは道路、いろんなことが全部わかるのか。それとも、我々が行くときには各ところに3カ所に行って、自分の地域のことを聞かなければならないのか。あるいはそういう一市民といたしますか、住民について個々に対応していただけるか、その方法を教えていただきたいと思います。

○司会 ただいまのご質問ですが、問い合わせの窓口についてということで回答をさせていただきます。

○東京都（小野） それでは、■■■■さんのご質問でございますけれども、その窓口をどうなんだということでございます。確かに1つの窓口ですべてお話できればいいというのは確かにあるんですけども、それぞれ担当部署がちょっとお約束できないのは申し訳ございませんけれども、ございます。今回、パンフレットの一番最後のページにそれぞれのお問い合わせ先というのが出ております。例えば、鉄道計画ですと、今、私のところがございます都市整備局の交通企画でございますし、先程の補助23号線ですとかそういった都道の計画、施工につきましては建設局の道路建設部、またまちづくり関係ですと、まさに世田谷区さんになりますので、鉄道立体・街づくり調整担当ということで、それぞれ窓口が正直言って分かれてはおりますので、個別具体のことをお聞きになりたい場合は、このお問い合わせ先をご覧になってご連絡いただければ、丁寧にご説明させ

ていただきたいというふうに思っております。よろしくお願いいたします。

●住民（世田谷区給田2丁目・██████） それはいつから。もう始まっているんですか。時間等も書いてないですね。

○東京都（小野） いつでも結構でございます。申し訳ございません。平日で勤務の時間になるとは思いますけれども、きょう、計画案をご説明させていただきましたので、ご質問があれば、土・日というわけには、大変申し訳ないんですけれども、平日、勤務中にお電話をいただければというふうに思っております。8時半から6時半、東京都はですけれども、早い人は8時半から出てまいりますので、8時半から午後の6時半が勤務でございます。世田谷区さんは？ 世田谷区さんは8時半から5時15分だそうです。よろしくお願いいたします。

●住民（世田谷区給田2丁目・██████） それはちゃんと、自動で流れるのではなくて、血と血の通うようなお話しはしていただけるわけですか。

○東京都（小野） そういったテロップなんかも何もありませんので、職員が対応させていただきますので。

●住民（世田谷区給田2丁目・██████） じゃ、その都度3カ所に聞かなければいけないということですね。

○東京都（小野） それは申し訳ございませんけれども、ぜひ聞いていただければと思いますので。よろしくお願いいたします。

●住民（世田谷区給田2丁目・██████） わかりました。ありがとうございました。

○司会 そのほか、ご質問をお願いいたします。

それでは、真ん中の女性の方。

●住民（世田谷区代田・██████） 代田橋の██████と申します。今のお話を伺っていたのと、今まで全部説明会を伺わせていただいたんですけど、あくまで計画をすべてそちら側でされて、それに対して住民の意見を聞いてくださる機会みたいなのが何か感じられなかったんですけれども、例えば、住民というのはこういうものが欲しい、こうしてほしいというものを踏まえて計画するのに、先に計画を立てて、それに対してあとから意見書とか、説明に対して答えるとかという、住民の意見というものを聞いてはいただけないのでしょうか。

○司会 ただいまのご質問ですが、住民の意見についてというご質問でございます。それでは回答をお願いいたします。

○東京都（小野） それでは、ただいまの[]さんのご質問についてお答えさせていただきます。

住民の意見をどう聞くのかということでございますけれども、今回、我々関係者で検討を進めてきて、我々としてこの案が一番いいだろうという形で都市計画の素案というものでご説明させていただきました。それが本日の「都市計画素案の説明会」でございます。ここで皆様方のご意見を十分伺わせていただきますけれども、それだけで終わるわけではございません。先程スライドでもずっと手続きの関係でご説明させていただいたと思いますけれども、今ちょうど（スライドに）出ております。この「都市計画素案の説明会」、本日、意見を伺ったものを適切に反映して、今後、都市計画案を作成させていただきます。作成したものを、環境影響評価準備書と合わせて再度、都市計画の案ということで説明会をさせていただきます。そこでまた丁寧に説明させていただきたいと思っております。

公告縦覧等がありまして、そのときに、もし、縦覧したものに対してご意見があれば、意見書というものを文書にて出すことができます。そういう形で、説明会を行い、なおかつ、意見書をお受けするという形で、今後、それぞれの段階でいろいろ皆様方にご意見を伺うということがまだまだありますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思っております。

●住民（世田谷区代田・[]） 私は意見書というのを、普通、計画案の作成の前に来るんじゃないかと思ったんですよ。計画案ができてしまってから意見書。じゃ、その意見書を出せる期間はどのくらいになるんですか。

○司会 申し訳ございません。誠に恐縮なんですけど、限られた時間の中でいろいろ多くの方にご質問をしていただく関係がございますので、一問一答という形でのご質問はお控えいただきたいと思っております。それでは、ただいまの意見書の提出期間についてということで回答いたします。

○東京都（小野） その都市計画案を縦覧いたしまして、意見書をお受けする期間が2週間でございます。その2週間の間に見ていただいてご意見を伺えればというふうになっております。それは手続きでそういうふうになっておりまして、申し訳ございません。よろしくお願ひいたします。

○司会 そのほかのご質問の方、いらっしゃいますでしょうか。

それでは、一番奥の立っていらっしゃる方。

●住民（渋谷区笹塚・■■■■） 渋谷区笹塚の■■■■と申します。2点ございます。

1点目は、連続立体交差化の話です。連続立体交差化の財源ですけれども、私の理解では道路特定財源だったと思います。ところが、ガソリン税の暫定税率が民主党政権になって削られるということになりますと、連続立体交差化の財源はどうするのか。これについて東京都にお聞きしたいんです。

2点目は、複々線化です。複々線化は小田急線ですとか東急でやっておりますけれども、その2つの路線に比べて京王線は混雑率が低いという状況にあります。複々線化の財源は基本的に京王電鉄が負担すると聞いておりますけれども、今後の少子化を踏まえてますます乗客が減るという中で、複々線化を今後もやるつもりなのかどうかについてお聞きしたいんです。

○司会 ただいまのご質問ですが、連続立体事業の財源について、もう1点目が複々線化についてということで回答をいたしたいと思います。

○東京都（花井） それでは、1問目のご質問の道路財源についてのご質問にお答えいたします。

まず、連立事業でございますけれども、皆さんご存じの方も多いかと思いますけれども、多くの踏切を同時に除却するということで、踏切での渋滞解消ですとか、地域分断の解消などが一度に可能になるという極めて効果の高い事業だということで、東京都といたしましても緊急性の高い事業であるということをご認識してございます。

今、確かに政権が変わりまして、財源がどうなるかというのは不透明な状況にはございますけれども、この事業に財源が配分されますよう、国等に積極的に働きかけて、事業が実施できるよう努めてまいりたいと考えているところでございます。よろしく願いします。

○京王電鉄（堀） では、2点目の複々線化について回答させていただきます。

京王線におきましては、列車の長編成化により、現在では最も混雑しております下高井戸から明大前の区間で朝ラッシュ時の混雑率が169%となっておりまして、国土交通省の当面の目標である180%は現在はクリアしております。ですが、国土交通省としては努力目標として混雑率を150%までに下げようという目標も掲げられております。当社の沿線におきましては、東京都の人口予測などを見ておりましても、お客様が右肩上がりに上るという状況ではございませんけれども、ほぼ横ばいでいくであろうというふうに予想されておりますので、先程もお話ししましたが、競合路線であるJR中

央線、小田急線との競争力のアップという観点で、複々線化については必要なものと認識しております。

○司会 そのほかのご質問はございますでしょうか。

それでは、この列の奥の真ん中の眼鏡をかけている方。

●住民（杉並区和泉1丁目・■■■■） 杉並区和泉1丁目の■■■■と申します。今の質問にちょっと関連してのことですが、複々線化の財源ということで、小田急電鉄とか東武電鉄は普通運賃をたしか10円もしくは20円ぐらい加算の運賃になっていると思うんです。財源はそこから出されるのかということと、あと、代田橋、下高井戸、あと今やっています芦花公園ですか、駅の改良工事をやっています。それが全部むだになっちゃうという、巨大な産業廃棄物ができ上がるという、そういうことに関してどう思われるか。ちょっとお聞きしたいと思います。

○司会 ただいまのご質問、2点でございます。複々線化の財源についてと、もう1点目が駅改良との関係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。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。先程、小田急電鉄、東急電鉄で財源というお話をしましたが、特定都市鉄道整備事業、当社におきましては列車の長編成化、すべての駅を10両編成に対応するという一方で、井の頭線も5両対応ということで進めてまいりましたが、この財源を使って輸送力増強工事をやってまいりました。今、この財源につきましては、平成9年12月に完了したということで、その時点で運賃のほうを元の価格に戻しております。外面、値下げというふうな報道になっておりますが、元の運賃に戻したという状況でございます。ですので、今、その財源を使って複々線化をするということとはございません。

もう1点、駅の改良工事につきまして、こちらも国土交通省から2010年度までにバリアフリーを整備しなさいと、駅外からホームへワンルートはバリアフリーで行けるルートを確認しなさいということで、こちらも当社としてもやはりバリアフリーも大事な工事であるということで、工事を進めてまいりました。現在、まだこの区間でバリアフリーが終わっていない駅につきまして、芦花公園駅と千歳烏山駅がございます。こちらの駅につきましても、来年度までにバリアフリー化を図っていこうということで工事を進めてまいります。連続立体交差事業とはまた別の工事でございますけれども、我々としては、やはりバリアフリー化も進めていかなければならないという工事でございますので、ご理解、ご協力のほど、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、そちらの方。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 松原1丁目の■■■■と申します。京王電鉄さんに2つほど質問とお願いがあるんですが、趣旨は、まちづくり協議会に出てほしいというお願いなんです。皆さんよくご存じのとおり、駅周辺にまちづくり協議会ができて、明大前駅周辺でもまちづくり協議会をやっているんですが、私はその運営委員をやっているんですけども、昨日、運営委員会がありまして、駅周辺のまちづくりを考える上では京王線さんのお考えが非常に大きなファクターなので、ぜひ会議に出て参加していただけないかというお願いがあります。ですから、そういったところでお願いできますかどうかという質問が1つ。

それから、2つ目ですが、明大前駅に特急が停まらなくなるわけですね。あの図で見ますと。要するに、格下げなわけなんですけど、私も産まれてこの方、明大前駅というのはすべての列車が停まる駅だとずっと思っていて、それが格下げになるというのはなかなか納得できない部分もありまして、これを特急が停まらない駅に明大前をしようというの、いろいろお願いすると、何とかなるものなのかどうか。その辺、お考えを変えていただけるものなのかどうか。これを2つ目で質問させていただきます。よろしくをお願いします。

○司会 それでは、ただいまのご質問ですが、1点目は、まちづくり協議会への参加についてということと、2点目になりますが、明大前駅についてということで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。まず、1点目、まちづくり協議会でございますけれども、各駅におかれまして世田谷区様、杉並区様が担当されておりまして、まちづくり協議会が動いていらっしゃる。そういった中で、京王線のことについていろいろご質問があるというふうには伺っております。こちらにつきましては、連続立体交差事業の事業主体であります東京都様、また世田谷区、杉並区様とご相談しながら、ご協力できることに努めてまいりたいと思っております。

2点目の明大前駅は格下げになるのではないかとのご質問なんですけれども、先程もご説明いたしました。今回、鉄道の高架化に合わせて、明大前駅を今の2面2線、相対式のホームになっておりますけれども、こちらを2面4線のホームにしたいというふうに考えております。こういったことによりまして、今、都営線から来ているお

客様が、笹塚から明大前まで行って、明大前で特急に乗り換えているというお客様を、全部はなかなか本数上、難しいんですけど、都営線直通の列車を明大前まで持ってきて、そこで特急列車と接続できたりとか、そういった利便性の向上を図っていきたいと思っております。

一方、複々線については、先程もお話ししましたが、多摩地域と新宿方面の速達性の向上ということですので、こちらのお客様が当社の中でもかなりウエイトを占めておられて、こういったお客様が調布からずっと乗ってこられて、混雑しているというのも実情でございますので、そういったお客様の分散化を図るという目的で複々線を計画しておりますので、複々線ができると特急がなくなるということではなくて、そういったお客様の需要動向を見極めながら詰めてまいりたい。我々としては別に明大前駅を下げようとか、そういうことを考えているわけではなくて、明大前駅は我々にとっても本線京王線と井の頭線が交差する主要な駅だと認識しておりますので、駅を活性化するために我々は今後も工事を進めてまいりたいと思っております。

○司会 そのほか、ご質問の方いらっしゃいますでしょうか。

それでは、2列目の列の眼鏡をかけている方。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 松原1丁目の■■■■です。3つ質問があります。先程、鉄道の構造形式、全部地下と、全部地上と、あと併用と、3つありましたが、その件についてです。まず、立ち退きが一番少ない構造形式はこのうちのどれかということをお答えいただきたいと思っております。

それから、2番目に、工期が一番短くて済むのはどの構造形式なのかを教えてください。

それから、3番目は、3,000億円と2,200億円という数字が出ていましたけれども、これは総工事費、つまり、事業に使う土地を全部入れた値段なのかどうか。それで、入れたときにはこれがどうなるのかを教えてください。

○司会 ただいまのご質問ですが、3点でございます。まず1点目が立ち退き件数について、2点目が工期について、3点目が事業費の内容についてということですの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） それでは、3つの方式を比較したときの詳細についてどうなっているのかというご質問について、お答えいたします。

まず、1点目でございますけれども、立ち退きの件数ということで、どういう状況かというご質問でございますが、今、画面に出ております、まあ補償の件数ということで

あれなんでしょうけれども、大体、地下方式と併用方式がほぼ同等となっております。ただ、地下方式には、一部、地上権として設定する部分もございます。やはり高架方式が一番補償件数が大きくなるということになってございます。

あと、全体の工期でございますけれども、真ん中の地下方式が一番時間がかかるということになってございまして、高架方式と併用方式はほぼ同等ということになってございます。

あと、費用の算出について、土地代等は入っているのかということでございますけれども、もちろん、土地代等の補償費も算出した上で、先程の地下方式約3,000億円、高架方式、併用方式が約2,200億円ということになっております。これが比較設計上の状況でございます。

○司会 それでは、そのほかのご質問ありますでしょうか。

それでは、奥から2列目の列の一番前に座っている方。

●住民（杉並区和泉2丁目・■■■■） 杉並区和泉2丁目の■■■■と申します。今回の計画に関して、京王電鉄さんに主に質問になるかもしれないんですが、京王線の駅、下高井戸や芦花公園のように急カーブの上に駅があって、ベビーカーの方がちょっと危ない目に遭っているシーンがあるような駅もあります。こういうのを今回の工事に合わせてカーブを緩くするとか、すぐ横の直線上に駅を移すといった計画はないんでしょうか。

それともう1点、長い地下区間の特急が走る線路でしょうか、地下のトンネルができます。これって、非常時、停電などがした場合の避難口なども用意するという計画になっているんでしょうか。

この2点です。お願いします。

○司会 それでは、ただいまのご質問ですが、2点でございます。まず、1点目が、カーブ等がある駅の構造についてということと、2点目が、トンネルの避難路等の扱いについてということ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点目のご質問でございますけれども、確かに下高井戸駅につきましては、今、曲線半径が300mと、当社の中でもかなり厳しい区間でございまして、ホームと電車との隙間があることで、ご利用のお客様にはご不便をおかけしております。例えば、これを直線にすると、当然、用地等、多くの方にご迷惑をおかけすることになりますので、今回の計画におきましては、曲線半径を550

mということで、緩くする形にしたいと。これをゼロにするというのはなかなか難しいんですけども、我々もこの隙間が非常に問題があるということは認識しておりますので、対応を考えております。

もう1点、長大トンネルについてということでございますけれども、こちらにつきましては、国土交通省から出されております火災対策基準など、そういったものを取り入れながら、異常時、火災発生時とか、そういったときにも安全に避難できるように設計を進めてまいります。

○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と思いますんですが、先程、ご質問に入る前にお話しさせていただきましたが、本日のお時間は8時40分までということでございますので、申し訳ございません。今、手を挙げているこの6名の中で質問を終わらせていただきたいと思いますんですが、ご協力をお願いいたします。

それでは、真ん中の列の方。

●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。標準横断図という、こういうパンフレットが配られているんですけども、これが行政で行う理想的というか、これからやりたいというものとして私たちは判断してよろしいのでしょうか。

○司会 ただいまのご質問は、標準横断図についてということでございます。それでは回答いたします。

○東京都（小野） 今回お示ししています都市計画素案としてのこの標準横断図でございますので、行政としてはこれで作りたい、これが一番望ましいというふうに思っております皆様にお示ししているものでございます。

○司会 それでは、続きましてご質問をお願いいたします。それでは、そちらの眼鏡をかけていらっしゃる方。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 松原1丁目の■■■■と申します。この京王線の連続立体化については非常に期待をしておりましたんですけども、今回、東京都のほうからこのような高架を含む案が出てきたことに非常に失望しております。と申しますのは、東京都は環境都市を目指してやってこられたわけで、このご時世にこういう流れの中にある中で、あえて高架を併用するということはちょっと考えられない。信じられないということで、まず、失望感を味わっております。これは何としても完全地下化、4線複々線の必要性というのはあるかと思っておりますけれども、複々線になるとしても、

必ず完全地下化にさせていただきたいということを、あえて最初に申し上げます。

申し訳ないんですが、この画面にさせていただきませんか。笹塚からあれの…

○司会 申し訳ございません。もうお時間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（世田谷区松原1丁目・■■■■） 1つ、先程、3,000億円というお話が地下化の場合ございましたけれども、あれは笹塚のところから下りてきて、この図面のところをやる場合の条件ということだと思えるんですけども、実際、笹塚の東側までは既に幡ヶ谷との間は地下になって、複々線になっておりますよね。調布地区については既にまた地下化になっていて、複々線化も地下で考えられているということで伺っております。ですから、笹塚の駅からつつじヶ丘を越して、今の調布地区までをすべてを完全地下化、4線、複々線が必要であれば4線ということになりますけれども、そのようにできるのではないかと。距離でいけば、たった10kmぐらいなんですね。

○司会 申し訳ございません。簡潔をお願いいたします。もうお時間もございませんので。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 今、シールドの技術もすごく進んでおりますから、京王帝都さんもよくご存じだと思いますけれども、10kmぐらいの距離をシールドマシンで掘っていくのであれば、用地買収も何もほとんど必要ございませんし、工期的にも工費的にも非常に安上がりに行くのではないかなと。さっきからご説明を伺っていても、3,000億円の中身がよくわかりませんので、それが1つです。

それともう1つ、笹塚のところから幡ヶ谷のほうから上がってきて、また急降下で代田橋のところから下りて、超特急で走らせる。また八幡山で、上がったりがったり。これが地上に出たり、地下に、要するに天候の影響を受ける地上の高架を走ったり、天候の影響を全く受けない地下を走ったりということで、この辺の安全性の問題とか、そういうのも大いにあるんじゃないかと思うんですね。先般も台風とかございましたけれども、強風のときには25mとかでそこで停まってしまうというのがございますので……。

○司会 申し訳ございません。時間になっておりますので、簡潔をお願いいたします。ほかにも質問したい方がいらっしゃいますので、ご協力をお願いいたします。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） その辺の線形の問題プラス上下の問題、アップダウンですね。その辺、どうなっているのか、お聞きしたいと思います。

○司会 それでは、お時間のほうも限られておりますので、まず、質問だけお受けしたい

と思います。それで後ほどまとめて回答ということで対応させていただきたいと思
います。それでは、今のご質問ですが、事業費についてと、安全性についてという
ことのご質問でございます。そのほかの先程、手を挙げられていた方のご質問の
ほうを引き続き受けさせていただきます。

それでは、マスクをかけられている方。

- 住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 松原1丁目の■■■■です。先程の京王の方
の答え、一番最初のお答えの中なんですけど、私の理解がこれで合っているか
どうかを確認したいんですが、まず、立体交差化をやりたいんだというお話があ
ったと思うんですが、そうすると、場合によっては、立体交差を先にやって、
そのあと、複々線をまたやるということもあり得るんでしょうか。私は一
遍に両方やっちゃうのかなと思ったんですが、その辺の確認をお願いいたし
ます。

○司会 ただいまのご質問は、工事の順序ということでお受けしたいと思
います。

それでは、その隣の方。

- 住民（世田谷区大原2丁目・■■■■） 大原2丁目の■■■■と申します。これ
はどこの駅でも言えることなんですけれども、商店街があります。商店街の
出入り口は工事によって変わるんでしょうか。変わらないんでしょうか。そ
の1点だけ教えてください。

○司会 ただいまのご質問は、商店街の出入り口についてということでお
受けしたいと思います。

それでは、そちらの方。

- 住民（世田谷区給田3丁目・■■■■） 給田3丁目の■■■■ともうし
ます。2点、質問をさせていただきます。

1つはスケジュール関係なんですけれども、先程、計画決定平成24年度、
事業認可を平成25年度を目指したいというところまではお伺いしました
けれども、要は、そのあと、まだ長い手続きがあつて、実際、工事着手
されて、工事が完成するまでにまだ相当の期間がかかるんだと思うん
ですけれども、構想としてイメージとして、大体工事が完成するのは、
いつ頃だとお考えになられているかというのが1点目。

2点目なんですけれども、また全然違う質問ですが、今、桜上水の駅
の前に電車の車庫がございますけれども、あそこはどういうふうになる
のか。例えば、あそこを今のまま残すと、周りに踏切が残るんじや
ないかとかあるんですけれども、そのあたり、どのようにお考えにな
られているのか、教えていただきたいと思つています。お願いします。

○司会 ただいまのご質問は、2点で、工事の完成時期についてと、桜上水の車庫の扱いについてということでしょうか。

それでは、そのあと、そちらの眼鏡をかけている方。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 松原1丁目の■■■■です。先程の住民意見との関係でお聞きしたいんですけども、住民が出した意見について、どういう形で審議されるのでしょうか。つまり、公平な第三者が入って、その意見が取るに足りないものか、取るべきものなのか、どういう形でその意見が審議されるのかをお聞きしたいんです。主催者側に出した意見で、主催者側が審議すると、単に聞き置くだけになってしまっただけでは困ると思いますので、その辺をお聞きしたいと思います。

○司会 ただいまのご質問は、住民の意見についてということでございます。

それでは、件数のほうがかなりございますので、もう1人だけということで、申し訳ございませんが、ご協力をお願いいたします。

それでは、こちらの先程から手を挙げていらっしゃる方。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 基本的には情報をお出しいただけますかという件なんですけど、松原1丁目の■■■■と申します。スライドのところにも10号線と書いてあるのは、多分、18号答申に基づいて整備する計画だからだと思っておりますが、その中で、京王線の複々線というのは、3段階ある優先順位のうち一番下のBで、輸送需要動向、それから投資能力、これを踏まえて整備の必要性を考えなさいよというランクづけになっていました。先程から京王電鉄の方からも、需要があるので頑張りますという情緒的なお話は聞いているんですが、例えば、18号答申の中にある2015年の需要予測を見ても、京王線の場合は減っていて、154%なんですね、下高井戸、明大前が。そういうことも考えると、需要予測がどうなっているかというのを、例えばスライド1枚でわかりやすい資料を見せていただけないかというのが1点。

もう1点が、お金の出どころを先程からありましたが、特都事業（特定都市鉄道整備積立金制度）というのは多分使えなくなっていますし、2,200億円という膨大な原資が必要なので、一方、民鉄に対しては補助があまりないので、19号答申を拡張解釈して、例えば地下部分は都営地下鉄にして、70%を国と都が出すとか、いろいろウルトラCがあると思うんですが、そうなると、困るのが、結局、税金を使うということになるわけですね。だから、お金の出どころ、それをもう少し詳しく、例えば、民鉄である京王帝都は何%ぐらいを持つつもりでいて、国からの補助がどうなる。その辺をお願いします。

○司会 それでは、ただいままでお受けしたご質問について、順次ご回答させていただきます。

○東京都（花井） まず、事業費についてというご質問でございますけれども、幡ヶ谷まで地下でできているから、それをつないだほうがいいんじゃないかというご質問でございます。確かに笹塚駅のところが高架になっておりますが、その東側は地下でございます。ただ、笹塚駅のところが現在も供用してまして、構造的にも健全度は問題ないと。京王電鉄でも耐震補強をしたばかりという状況でございます。

そういうものを有効に活用するという視点が1点と、既存の駅舎を壊して地下に駅をつくるということになりますと、駅の規模によっても違うんですけれども、事業費が100億円のオーダーでかかってまいるということで、先程の比較3条件と申しまして、事業的条件で不利になるということで、やはり、今、私どもが考えている併用方式というのが最良だと考えてございます。

また、安全性についてでございますけれども、鉄道の基準がございまして、その勾配を採用していることから、大きな問題はないのではないかと考えているところでございます。

あと、私のほうから、次に、工事の完成時期について、いつになるかということでございますが、平成25年度に事業認可を取得する予定ということは、先程お話を差し上げました。そのあとから用地をお譲りいただくようなことを始めまして、大体、2、3年ぐらいたってから工事に着手していければと考えてございます。概ね、連続立体交差事業につきましては、事業認可を経てから10年程度で工事を完成できればと考えてございます。つまり、大体、平成34年ぐらいに事業を完成させればと考えております。そのあと、引き続き複々線化の事業をやっていくという考えでございます。

あと、事業費の費用負担でございますけれども、連立の事業につきましてお答えいたします。これにつきましては、国の定める要綱がございまして、それに基づきまして費用負担をすることになってございます。現在、在来線を立体化する部分につきましては、京王電鉄が15%を負担いたしまして、あと、複々線化するため、線増線といわれる地下の部分でございますね。これは100%京王電鉄が負担するということになってございます。

あと、連立につきましては、残りの費用を国と都と地元区で負担していくということでございます。その費用負担も、残りの85%の半分が国費、残りの7割が東京都、地元自治体、地元の区さんが3割ということになっております。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄でございます。それではご質問についてお答えさせていただきます。

まず、安全性についてということですが、高架構造であっても、地下構造であっても、当社も地下の駅、高架の駅、ございます。それに関しましては、鉄道運行を安全にできるよう努めております。今後とも努めてまいります。

複々線化の時期につきましては、今もございましたが、我々としてはまず連続立体交差化により踏切を除却して、そのあと、引き続いて複々線化に取り組んでまいりたいと思っております。

駅の入出口についてでございますけれども、当然、今のまちの状況、お客様の流れというものがございますので、原則としては、今のお客様の流れを変えることのない位置に改札口等を設けてまいります。

（桜上水の）留置線についてでございますけれども、先程、お話のあったとおりに、高架構造から地上の留置線に取りつくと、踏切が残ってしまうという問題がございますので、今回の計画ではすべて同じレベルで高架化する計画でございます。

それから、財源の問題。18号答申の話などもございますけれども、確かに複々線化事業につきましては、直接、京王電鉄として収支につながらない部分もございます。お客様へのサービスの向上という位置づけでございますので、その辺はいろいろ財源の問題等につきましては、国のほうにもこれからいろいろご相談していきたいというふうに考えております。（「需要予測」の声あり）

失礼いたしました。需要予測でございますけれども、先程もお話ししましたが、やはりベースになっているのは、東京都が出されている人口予測、これが大きな需要の予測でございます。幸いにして当社沿線におきましては、今後ともお客様は減らないであろうというような結果になっておりますので、こちらが当社における今の需要の予測のベースでございます。

○東京都（小野） 先程、住民のご意見に対してどういう対応をするのかということでございますけれども、都市計画案に対する意見書を出していただきますと、最後に決めるのはあくまでも都市計画審議会というのがございます。行政機関だけで決めるのではありませんで、都民の代表である都議会議員ですとか、ある団体首長さんだとか、学識経験者だとかが入った第三者機関として都市計画審議会がございます。そこに皆様からいただいた意見書の要旨を提出させてもらうことになっておりますので、都市計画審議会

はそれも踏まえて審議をしていただくということになっております。ですので、我々行政だけで物事を決めるというわけではございません。ちゃんと皆様のご意見をまとめて都計審にも出すというふうになっております。よろしくお願いいたします。

○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たいと思います。後日、本日の説明会の内容につきましてご質問がある方は、先程も申しあげましたパンフレットの裏面に東京都、世田谷区、杉並区、京王電鉄の連絡先を記載してございますので、そちらまでお問い合わせ願いたいと思います。

・閉 会

○司会 それでは、本日は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 8 時 51 分 閉会