

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18日（水）

午後7時05分～午後8時50分

開催場所：松沢中学校体育館（世田谷区桜上水4-5-2）

・開 会

○司会（泉谷） それでは大変お待たせいたしました。5分ほど開始時間が遅くなりましたことをお詫びいたします。申し訳ございませんでした。

それでは、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式次第に沿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時半をめでに説明会を終了させていただきたいと思っております。あらかじめご了承のほど、よろしくお願いいたします。

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。皆様には受付におきまして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になります。つづいて2点目のパンフレットでございますが、世田谷区がつくっております「京王線沿線まちづくり通信」と申しますこちらの紺色のリーフレットになります。最後に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」という、こちらの緑色のパンフレットになります。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になっております。ご協力のほど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ていただきまして通路の先にトイレがございます。案内板が出てございますので、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、よろしくお願いいたします。

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いたします。

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。皆様には大変お忙しい中、また夜分寒いにもかかわらず、このような本日の説明会に大勢の方々にご出席賜り、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って鉄道の立体化について熱心なご要望をまいりました。また、その実現に向けたまちづくりの取組、こういったものが我々の後押しになりまして、関係者が今まで検討を進めてまいりました。その結果を、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、いわゆる京王線でございますけれども、笹塚駅から仙川駅までの区間約7.1 km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8.3 km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、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などの整備も進めてまいります。

この計画によりまして、25カ所あります踏切すべてが除却され、踏切部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地域が一体化されることで、安全で快適で元気な、このよう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、多摩地域から都心部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にも図られるというふうに考えております。

詳しくは、このあと上映させていただきますスライド、またはお手元のパンフレット

などをご覧いただきたいと存じます。

不明な点につきましては、用意してございます質疑応答のお時間でご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考えております。

今後とも、ここにおります東京都、世田谷区、杉並区、京王電鉄を初めとした関係者が力を合わせまして、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、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。ぜひともよろしくお願い申し上げます。

以上で、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。よろしくお願いいいたします。

○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。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。

・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が、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。ただ、本日、開始の時間を5分ほど私どもの都合で遅れさせていただきましたので、5分ほどお時間のほうは延長させていただきたいと思っております。ただ、どちらにしましても限られたお時間になりますので、申し訳ございませんが、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質問をいただけますよう、よろしくお願いいたします。また、質問が終わりましたら、マイクは担当者までお返し願いますよう、こちらのほうもあわせてよろしくお願いいたします。

それと、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、最初におところとお名前をいただければと存じます。例えば「世田谷区桜上水4丁目のだれだれ」といった形で結構ですので、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。

それでは、真ん中の列の5列目ぐらいの、今、手を挙げられているカーキ色のジャンパーを着られている男性の方。

●住民(世田谷区桜上水4丁目・■■■■) 大変説明がよく、内容は十分理解できました。

それによって、私としては、全くやらなくていい事業じゃないかと思うように一層強め

ました。その理由といたしましては、地下を高速で走ると。あ、[REDACTED]の [REDACTED]です。よく録音しておいてください。地下を高速で走って、多摩ニュータウンのほうに行くと。それが主たる目的のように思います。付近の住民は、高架のほうで騒音にさらされ、遠くまで音が飛び、鉄粉も遠くまで飛んで、いいことはまずないんです。

第1に申し上げたいのは、多摩ニュータウンというのは、昭和30年前後に50万人ぐらい住むという前提で進めて、そのために10号線というのが必要だというぐあいに位置づけられているわけです。その50万の都市が、交通が不便とかいろんな理由もありまして、現在は衰退の一途をたどって、25万人とか、そんな程度にしか将来ならないだろうと、そういう具合に私どもは聞いているわけです。そういう中で、地下を突っ走って走るような鉄道を、何も2,200億円かけてつくる必要はまずないんです。

それから、第2番目に、2,200億円と、全部地下にすると3,000億円かかると。これは建設業者のうまい言葉であって、初めはみんな安く言うんです。どの事業を見ても、最後は1.5倍とか、3割とか、必ずそういうぐあいに膨らむわけです。地下水の多いこういう地域では、薬液注入とか、いろんなこともあります。それから、高架のつくる橋を地下のシールドのところで打つというのは、非常に難しい話なんです。

そういうことを考えれば、複々線のシールド2本を地下を通して、しかも、用地としては、約20mぐらい北側の影の日当たりの問題のために約6m、7m。南側には付替道路等もできて、トータル的には20mぐらい優に使っちゃうわけです。そうしますと、3,000億円かけても、50年先とかそういうことを考えてみれば、決して高いわけではなく、みんなの将来の幸せのために、地表の上は平和の花が咲くとか、木が茂るとか、公園として使われるとか、非常に大きな空間を都市の中で得ることが地元としてはできるんです。そういうようなことで、この事業そのものがまず反対であると。どうせやるなら、オール地下でやってもらいたいと。お金は大差ない。そういうことです。ぜひお答えをお願いします。

○司会 ただいまのご質問でございますが、3点ということで整理させていただきたいと思えます。まず、1点目につきまして、線増線、先程、スライドで、地下のほうに潜っていく、そちらの線増線の計画についての考え方、そちらのほうのご質問の1点ということで整理させていただきます。それと2点目につきましては、事業費について。3点目につきましては、最終的な3案を比較した中での構造形式の考え方についてという、以上3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。それでは回答い

たします。

○東京都（小野） それでは、東京都のほうから何点かご説明をさせていただきたいと思  
います。

まず、複々線化だとか連立だとか、やらなくていいのではないかと、計画そのものが要  
らないのではないかとというようなお話がございました。東京都は平成16年に踏切対策基  
本方針というものをつくりまして、都内1,200カ所ある踏切、その中でも、随分、開かず  
の踏切もございます。その踏切によって皆様方に大変ご迷惑をかけていると。まちづく  
り上からもそうですし、道路、車を運転される方もそう、緊急車両もそれで通れないと  
いうことがございまして、まず、そういった問題の踏切を早く解消しようではないかと。  
それも、さらに計画的に解消しようではないかということで、そういう計画をつくって  
おります。本計画路線、この区間につきましても、鉄道の立体化によって、その踏切を  
解消しようではないかと、検討を進めていこうという20区間の1つに入っております。  
東京都としては、踏切をなくすためには、この連続立体交差化が必要だというふうに考  
えております。

それに伴いまして、今回、この区間の都市計画の変更の手続きも進めております。複々  
線化につきましても、首都圏または東京圏の鉄道のネットワークといたしまして、輸送  
力の増強をすることはやっぱり不可欠でございます。皆さん、鉄道をご利用されている  
方々も、朝ラッシュ時はかなり込んでいるということは事実だと思います。将来的にも、  
多摩のほうは、今、全国、日本では人口が減少しているという形になってはいますけれど  
も、都心、多摩のほうも、急激に伸びるということは当然ありません。ただ、横ばい状  
態ということは十分考えられることとございますので、そういった意味では、ますます、  
皆さんの利便性、乗り心地を考える上でも、複々線化というのは考えていかなければい  
けないというように思っております。都市計画の変更に当たりまして、あわせて複々  
線化も地下で位置づけているというところがございます。

また、構造につきましても、先程、スライドでもご説明させていただきましたが、3  
つの構造について考えております。3つの構造で、地形的条件、計画的条件、事業的条  
件、こういった条件3つにつきましても比較した結果、そして、さらに高架式と併用式が  
それぞれ同等だということもございまして、あとは、都市計画の新しくかかる区域が少  
ない面積のところ、皆様方になるべくご迷惑をかけないところというところの結果的に、  
併用式というところを選ばせていただきました。これが我々といたしましては最も適切

な案だと考えております。こういうことで、都市計画の素案として、本日皆様方にご説明をさせていただいているところでございます。ご理解のほどよろしく願いいたします。

- 司会 それでは、そのほかのご質問に移らせていただきます。それでは、今度は手前、2列目に移らせていただきます。私の側から2列目列で、じゃ、先程お手を挙げていらっしやいましたその紫色のジャンパーを着ている男性の方、よろしく願いいたします。
- 住民（世田谷区松原3丁目・■■■■） 松原3丁目の■■■■と申します。この計画そのものは、ずっと前からあるということは私自身はずっと知ってしまして、当然、4線が高架になるものだと思っていましたので、今回、急行線のほうが地下に潜るという計画変更に対して、大変びっくりしております。当然、小田急や近隣の西武池袋線のような形のものででき上がるということで将来のビジョンを描いていたので、こういった形で線増線が地下になってしまうということに非常にびっくりしているんですけども、今回の都市計画の区間が、まず笹塚からつつじヶ丘駅間ということになると思うんですけども、今、立体交差を実際やっている調布駅付近のほうは、複々線化を考慮はしているけれども、実際には複線分しか工事をしていなかったと思います。最終的につつじヶ丘と調布の間を結ばないと、多摩ニュータウンというところに対しての輸送計画というものの説明が多分つかないと思うんですね。車両の本数とかは、多分増やせないと思うんですけども、その辺も含めてどうなっているのかというのが1つ。

それから、恐らく高架4線であれば、現在の急行の停まる駅、桜上水ですとか明大前ですとか、そういったところにも当然、線増分、駅ができると思ったんですけども、今の計画を見てみますと、笹塚からつつじヶ丘の間に一切駅がない。そうしますと、多摩ニュータウンのほうから高速アクセスという面は言えるかと思うんですけども、新宿にしか行かれなくなってしまうと思うんですね。現状、明大前の輸送断面がどうなっているのかわからないんですけども、少なくとも、渋谷に人を逃がすということで、新宿方面への混雑緩和につながったと思うんですけども、かえってそれが新宿のほうに人が集中してしまう結果にならないかと思うんですね。要するに、渋谷に行く人は全部上を通らなければならない。結果的に、それは我々の混雑緩和に一切つながらないんじゃないかというところを感じているんですね。

それから、地下に駅ができなくなりますと、我がまちに駅をというつもりはありませんけれども、世田谷区や杉並区の都市計画の中で、完全に全く関係のないものができ

上がってしまう。高架4線だったら、多分、小田急さんのように駅ができたと思いますので、通過する住民にも、それなりに何か役に立つものがあつたのかなと思うんですけども、全く関係ないものができてしまうとなりますと、私自身は高架4線で早急につくってほしいという立場なんですけれども、ちょっと、高架だけでいいんじゃないかなと思うんですね。

先程も、全部地下とか、全部高架とかとあつたんですけれども、これ、同時着工なんですか。同時着工だったら、多分高架にしたほうが工事が楽だと思うんですけども、高架にして、地下を掘ってというのを同時にやっていったら、上と下でしっちゃかめっちゃかにならないかなと。調布のように、例えば、複々線の準備をして、とりあえず2本だけ穴を通す。その後、将来的に地下を通す予定だよという話の都市計画なのか、同時に上げて、下も掘ってという話なのかということによっても、多分この先の話の展開が大分変わるんじゃないかと思うんですけども、ちょっとその辺もあわせてお願いしたいんですけども……。

○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点目が複々線化の計画、全体の計画についてというご質問が1点。2点目につきましては、線増線での混雑緩和の考え方、新宿駅等の混雑緩和とか、その辺をどういうふうに考えているのかという点が2点目。3点目につきましては、高架と地下の、こちらのスケジュールと申しますか、工事の順序。こちらの3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。それでは回答いたします。

○京王電鉄（堀） 京王電鉄です。回答させていただきます。

スクリーンにも出ておりますけれども、今回の都市計画変更でございますけれども、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。駅につきましては、今の計画では、ご利用のお客様が多い明大前駅と千歳烏山の駅を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あります。これにより、朝ラッシュ時の定時性運行を確保するとか、あとは都営新宿線直通列車の明大前接続など、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、下の緑色の複々線でございますけれども、これにつきましては、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。これによりまして、今、多摩ニュータウンのほうから今回の都市計画変更区間を通過されているお客様が分散乗車されることによりまして、この地域のご利用されるお客様の混雑率の緩和にもつながるものと、輸送サービスの改善につながるものと考えております。ただ、開かずの踏切というものは、当社としても最優先に対応しなければならない課題と認識しております。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。

あと、もう一つ、ご質問の中で、つつじヶ丘以西の話なんですけれども、先程ご指摘のとおり、もともと複々線4線の高架でしたけど、今、地下に変えまして、連続立体交差を事業中でございますけれども、複々線化の都市計画はつつじヶ丘以西にもございます。

ちなみに、今の運転本数ですと、本線と相模原線から調布駅に向かう本線、上りでございますけれども、大体1日400本ぐらいございます。笹塚の駅から本線新宿と新線新宿、都営新宿線方面でございますけれども、こちらが合わせて、大体1日480本ぐらいございます。一方、明大前駅から代田橋方面へ向かう列車の本数というのは360本、すなわち、笹塚以东は複々線化、調布以西は本線と相模原線という形で4線あるんですけれども、残っている笹塚―調布間が2線しかないということで、どうしても運行本数が限られているということで、こういったものを我々としては複々線化を進めて、輸送力の増強を図ってまいりたい。ですが、繰り返しになりますが、連続立体交差化をまずは先に進めていきたいというふうに考えております。

○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、今度は後列のほうに移らせていただきたいと思います。それでは、最後列のこちらの通路のところの一番後ろの方。

●住民（世田谷区松原3丁目・■■■■） 松原3丁目の■■■■です。線路のことしか言っていませんけど、この辺って、甲州街道と高速があるんですよ。もし、地震があったとき、どういうふうになるんですかね。あと、何で笹塚駅のほうの高架も下げるとかって、そういうあれはないんですか。八幡山のほうのも。やるんだったら一緒にやってくださいよ。生きていますから、みんな。住んでいるんですから。それと、鳥山にはエレベーターでも付けてください。

○司会 それでは、ただいまのご質問でございますが、まず、1点目が地震対策等の耐震対策等をどう考えるのかという点、ご質問ということで整理させていただきます。それ

と、2点目につきましては、現在、高架化されている笹塚駅等のところを地下化したほうがいいのではないかというご意見に対して、考え方、構造形式をどういうふうに考えているのかということでご回答をさせていただきたいと思います。それではよろしくお願ひします。

○東京都（花井） それでは、東京都からお答えいたします。

まず、地震が発生したとき、どうなるかというご質問についてでございますけれども、こういう構造物をつくる際には、耐震性能を有した構造物をつくっていくことになると思います。ですから、それらの基準に合った形の構造物を設計してまいりますので、地震に対しても安全性が高いということでございます。

2点目の、笹塚駅、八幡山駅を地下にしたらどうだというような質問でございますけれども、八幡山駅を例にご説明をさせていただきます。今回の検討区間におきまして、既に八幡山駅が高架化されてございます。ただ、この八幡山駅の施設も、構造物の健全度ということでは非常に健全でございます。また、地震に対しても、耐震補強を実施しておりますので、地震に対してもそれなりの耐震性を有しているという状況でございます。

そういうような状況の中、ここに例えば地下駅をつくるということを考えた場合に、まず既存の構造物が、高架の施設がございまして、健全性が確保されていることから、そういうものを有効に使っていくという視点がございまして、また、既存の駅が高架になっておりまして、その下に駅をつくるということになりますと、かなり深い位置に駅を設置しなければならないということで、利用者の方にご不便をおかけするということがございまして、また、万が一、そういうことを考慮いたしまして、それでも地下にするという場合もあろうかと思ひます。検討段階では、そういうことも検討しておりますが、費用といたしまして、例えば、地下に電車を、シールドと申しましてトンネルを掘りまして、駅をつくって、その後、高架を撤去するということを考えますと、この場合、検討時では、約350億円の費用がかかるという算出結果がございまして、

なお、工事实施に当たりまして、既存の電車が走っている中で工事を進めていくということになりますと、こういう高架施設が動かないように受け防護と申しまして、かなり大規模な仮設をやって、仮設工事をしていかななくてはならないということで、非常に通常の地下工事よりも困難な工事になるということが見込まれてございまして、このような理由から、今回の場合は、既存の高架橋を利用していく計画のほうが優れているとい

う結論に至ってございます。どうぞご理解とご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

○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、一番奥の列に行かせていただきます。質問される方、5列目ぐらいにいらっしゃるワインレッドのカーディガンかジャンパーを着ていらっしゃる方。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 松原1丁目に住んでおります■■■■と申します。代田橋駅の図を出していただけますでしょうか。お手元ですと、「京王線沿線まちづくり通信」の代田橋のところです。

東京都の方にお伺いします。この放射23号線についてです。今、現道は紫で1車線、井の頭通り、杉並方面と世田谷通りにつながっています。これをカーブの道路、赤線というか水色ですね、ここでいうと。この道路に新設して、片側2車線で、交通量の予測ですと環7以上の交通量の道になるそうです。これは第3次事業化計画として、東京都が交通渋滞のため、道路のネットワーク形成のためということで建設予定に入っていることは存じております。

そこで質問です。たった1つです。この半径250mの急カーブの新しい道路の線形は安全でしょうか。水色の下のずっと回って、渋谷のほうから来て環7を越えて、ぐるっと回って甲州街道に出る。これは新しい道路として900m連続立体交差事業とともに建設する道路です。私はこの近くに住んでおりますが、周辺住民は、とても危険な道路に将来なるのではないかと心配しております。このことは、明大前のまちづくり協議会でも、会員の中で共通確認されております。

それで、たった1つの質問ですが、この質問の背景、2つ挙げます。例えば、きのう、テレビ朝日の報道ステーションの特集で、「相次ぐトレーラー横転事故、10年で150件」という特集をやっていました。一般道で制限速度以下、時速45キロでもカーブで横転して大事故になっています。その遺族の方が切々と訴えておりました。

それからもう1つの背景。JR西日本の福知山線脱線事故。これはもともと半径600mを、半径300mの急カーブに付け替えました。今、その当時の社長の危険予知予測について、司法で問われております。つまり、将来、この半径250mの急カーブで大事故が起きたとき、この今の建設当時にさかのぼってその責任が問われるというほどの300よりもっと急カーブ、250mの急カーブです。1週間前の松原小学校の説明会では、この質問について……。

○司会 申し訳ございません。もう少し……。お時間がありませんので。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） ですから、安全でしょうかということを東京都の方にお聞きします。

○司会 ただいまのご質問、放射23号線、井の頭通りの計画の考え方についてということで、回答のほうをさせていただきたいと思います。

○東京都（花井） それでは、東京都からお答えいたします。ご質問は1点で、松原1丁目付近のこのカーブが安全かどうかというご質問だったかと思うんですけども、私ども、道路をつくるときに、道路の安全かつ円滑な交通を確保するために、道路構造に関する一般的な技術基準として定められております道路構造令というものがございます。こういう道路構造令に準拠して、このような曲率半径ですとか、縦断勾配とかを決めていく形になります。お尋ねの計画線の半径250mでございますけれども、これにつきましては、道路構造令の基準を十分満足する計画となっております。どうぞよろしく願いいたします。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 緩和曲線がないんです。これは昭和21年の……

○司会 申し訳ございません。一問一答の形でのご質問になりますと、お時間のほうも限られておりますので、次の質問のほうに移らせていただきたいと思います。ご了承をお願いいたします。それでは、そのほかのご質問に移らせていただきます。それでは、また今度は後列のほうに移らせていただきます。それでは、後列の真ん中のマスクをかけられている方。お願いいたします。

●住民（■■■■） 今回の計画区間外なんですけれども、新宿と府中の中で利用させていただいている……。

○司会 申し訳ございません。手前の方に。じゃ、そのあとに当てさせていただきたいと思います。申し訳ございません。

●住民（■■■■） わかりました。

○司会 申し訳ございません。では、手前の方。

●住民（杉並区下高井戸1丁目・■■■■） 下高井戸1丁目の■■■■でございます。説明のほうはよくわかりましたけれども、何よりも、踏切の渋滞を防ぐというのが大きな目的だと思いますけれども、住民、沿線の生活環境をやはり重視していただきたいということが大きなねらいです。私たち住んでいる、これから何十年もそこに住む中で、やはり生活環境が変わります。これは絶対に変わります。全部の地下化を願いたいとい

うことをぜひお願いしたいんですけども、なぜ、こういうふうにならぬと地下のそういう2本立てにしていくかということが、ちょっと私自身は納得できません。ですから、全部をですね、費用がかかるということは、将来のことを考えれば、それは当たり前のことだと思っておりますので、その辺のところをもう一度、もう既にこれが決まったかのようここに出されてきているわけですから、第3案の中にもご説明があつて、それは料金のことを言われており、費用のことを言われておりましたけれども、そのことは、生活環境ということをお重視してください。よろしくお願ひします。

○司会 ただいまのご質問ですが、改めて構造形式の考え方について回答をさせていただくということによろしいでしょうか。

○東京都（小野） それでは、東京都のほうからご説明させていただきます。何度も繰り返して、大変申し訳なくは思っておりますけれども、今回の計画につきましては、先程、今ちょうどスクリーンにも出ておりますけれども、構造形式はちゃんと高架式と地下式と併用方式、3つの方式について、先程申し上げましたように、それぞれ3つの条件につきまして評価をさせていただいております。その結果として、先程、地形的条件は同等だというお話もさせていただきました。計画的条件は、25の踏切については、高架式と併用式は25の踏切すべてが除却できます。地下方式につきましては、3つの踏切、代田橋駅付近、または八幡山駅付近、この3つの踏切が障害になる、迂回をしなければならぬという状況になります。

また、事業的条件につきましても、何度もお金の話をするのは大変嫌なんですけれども、高架式、併用式につきましては、比較検討上、約2,200億円、地下式のほうは3,000億円、約800億円も高いと。それは皆さんの税金も使ってやるものでございます。

そういう意味では、ちゃんと比較評価をした結果、我々としては併用式が一番適切だということで、今回も説明会としてご説明をさせていただいております。

環境への配慮につきましては、先程、手続きの話もしましたけれども、環境影響評価法に基づきまして、環境が及ぼす影響、調査をし、影響を評価をし、皆様にもご説明もさせていただきます。これにつきましては、周辺環境に影響が少なくなるように、必要に応じて対策をとっていくというふうにお考えしております。

○司会 それでは、そのほかのご質問に移らせていただきますが、申し訳ございません、先程、ちょっと私、変な指し方と申しますか、私のほうで指し間違えましたので、先程の男性の方。よろしくお願ひします。

●住民 ( ) では、手短にやりますので。私は、先程も申しましたけど、新宿から府中のほうの間で利用させていただいております ( ) と申します。私は、高架化、併用案ですか、あれが一番安くて早く済みそうなので、あれに賛成なんですけれども、以前、府中のほうで高架化したときに、京王さんのほうでは1層高架だったときに、府中市のほうから2層にして、1階をバスターミナルに使わせてくれという強力な要望がありまして、京王さんを折って高い高架をつくったという前例がございます。それで、ちょっと疑問に思って聞きたいのが、都内における高架区間と地下区間の実績とか見込みですか、蒲田とかのほうも高架ですから、やはりその辺は現実を見たいものとしては、ぜひ聞きたいところだと思います。

あと2番目は、鉄道免許ですね。これは複々線にするときは、免許を何か書き換える必要があると思うんですけども、これは調布まで、今、免許として持っておられるのかどうかということ。

3番目は、環境という言葉の意味ですね。これは結構あいまいに使われるんですけども、皆さんが、反対される方がおっしゃっているのは生活環境ですから、私個人としては、区税で負担して地下にさせていただけるなら、私としては一切関係ないので、そうしていただけるなら一切構わないんですけど、地下のほうは、地球環境的には、電気代とか空調費が非常にかかるということですので、その辺の環境コストの比較を説明をお願いします。以上です。

○司会 ただいまのご質問ですが、3点ということで整理させていただきます。まず、1点目につきましては、都内における高架、地下等の実績についてというご質問が1点。2点目につきましては、鉄道の免許についてのご質問が2点目。3点目につきましては、地下のほうに入る線増線の維持管理のコスト等の考え方についてということで、以上3点ということで整理させていただきます。それでは、回答をいたします。

○東京都 (小野) それでは、 ( ) さんのご質問に対して、東京都のほうからもお答えいたします。

まず、高架式と地下方式についての実績はどんなものだろうかというようなお話でございますけれども、これまで東京都は今まで連続立体交差化につきましては40カ所でやっております。それにつきましては、大半が高架式で実施しております。例えば、具体的な場所はどこかというふうに申し上げますと、地下化につきましては6カ所ぐらいやっております。例えば東急池上線ですとか、京王線、今の新宿の幡ヶ谷のところです

ね。あとは京王線の初台、代田橋、または東急目蒲、こういったところは地下化。今回の調布のところも当然、地下化で実施をしております。小田急の下北沢の部分も地下化と。そのほか、ほとんど大体高架式でやっているところが多いございます。

○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。

新宿から調布の複々線化につきましては、昭和44年に都市計画をした後に、当時は運輸大臣になりますけれども、運輸大臣のほうから認可を取得しております。

あと、維持管理のコストということでございますけれども、地下の場合は、どうしても空調の設備等が費用がかかるというのが鉄道側の立場としてはございます。単純に言えば、高架だと駅務室ぐらいで済むものが、地下ですと、どうしても全体に空調を回さなければならないということで、維持管理という観点から見れば、地下のほうがかかるものと思いますが、それは駅の状況であったり、そういう鉄道の場面場面にもよりますので、何とも言えないんですが、一般的には、地下のほう維持管理がかかるものがございます。

○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。それでは、こちらの手前の前列のほうで質問をされる方。じゃ、そちらのカーキ色の服で、眼鏡を上に乗せた方。

●住民（世田谷区赤堤・■■■■） 赤堤の■■■■と申します。京王線は生活電車と鉄道という機能を負っているわけですから、3つの案を十分に検討されたので、それにとにかく言うような理事者がここにいるかと、そういう問題ではなくてですね、それぞれ沿線に建っている人たちは、日影になったら困るよというようなことを言っていると思います。ですから、それぞれの立場で、ケースが違うんだからということで、ここでそれをワアワアと言ったって始まらないので、日本の場合は中国とかいう国と違って、手厚い考え方でやっていますので、協力する人は、できる範囲はやると。また協力してもらう人は十分にやるということだと思います。そんな話を長く言ってもしょうがありませんが、私は1つの質問は、目の前で小田急線という改良工事を見ていて、あのすばらしさ。目の前で見てみると、踏切がなくなって、駅前の関係が整理されて、あのすがすがしさというか、煩雑さがなくなったあの姿を見ると、やっぱり賛成せざるを得ないと思います。私自身も沿線の直前にいるものではないので、気楽なことを言っているのかもしれませんが、ああいう時代とともにものが変わっていくんだという観点は大事だと思います。

そこで、1つは概算年数ですね。小田急線の事例から言えば、こういう説明会をやっ

て、それでこのような形、小田急線の今の姿ぐらいになるのが、実際はどのぐらいかかっているのでしょうか。そのぐらいの勢いでというか、スピード、計画と実行というのがあるのではないかとということで、ちょっと知りたいなど。

それから、あとは高架橋構造物というのは、昔の目の前で電車が走っているのと比べて、振動・騒音というのははるかに小さいわけで、具体的な問題は、日照権が多分大きいのかなと思いますけれども、そういうわけで、よりよいものを低コストで、皆さんの税金をあまり使わないように頑張ってもらいたいというのが私の意見です。よろしくお願ひします。

○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、今後の事業のスケジュールについてというご質問。それと、2点目については、日影等の考え方についてのご質問ということで、2点のご質問ということで回答させていただきます。

○東京都（花井） それでは、東京都からお答えさせていただきます。

全体のスケジュールということでございますが、スクリーンのほうに今後の手続きの流れをもう1回示させていただきました。本日が、右側の赤く囲ってございます「都市計画素案の説明会」でございます。それをずっとたどってまいりますと、「都市計画決定」という赤枠で囲ってあるのが一番下のところでございます。この都市計画の決定を、概ね平成24年度にできればというふうに考えてございます。

その後でございますが、2つの矢印が1つに重なりまして下に行きますと、ちょうど左側のほうに「用地測量等説明会」というものが書いてございます。この段階で、皆様の土地がどのぐらいかかるかということにつきまして測量をやらせていただきたいというような説明をさせていただきます。

その後、「都市計画事業認可」というものを取得します。これが事実上の事業着手となります。概ね平成25年度を目標としております。

その後、事業認可を取得した後に、「用地補償説明会」というのがございます。この用地補償説明会で、どういうスケジュールで土地をお譲りいただくか。また、どのような補償をさせていただくかというようなご説明を差し上げます。また、皆さん、日々生活をされていたり、ご商売をやられている方もいらっしゃいますので、それぞれの個別の事情に従いながら、個々に相談をさせていただければと考えております。

その後、工事に入っていくわけですがけれども、事業認可から、概ね2年後ぐらいから工事に着手できればというふうに考えてございます。工事期間は連続立体交差事業で、

概ね10年程度を考えてございまして、今の完成目途ですと、平成34年度ぐらいを目標に  
してございます。その後、引き続き、京王電鉄で複々線化を進めていく予定でございま  
す。

また、2点目でございますが、低コストで生活環境に配慮しながら、いいものをつく  
ってほしいというようなお話がございましたけれども、私どももいたしましても、皆様  
の生活に配慮しながら、低コストでよいものをつくってまいりたいと考えてございま  
す。どうぞご理解とご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

○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。それでは、後列のほうの、  
青いそでの、今、手を挙げていらっしゃる方。

●住民（世田谷区桜上水4丁目・■■■■） 桜上水4丁目の■■■■といます。私、初め  
てこの説明会を聞きましたので、あまり詳しいことはわかりませんが、構造形式  
の可否とか内容とかという、そういう意見ではなくて、今、工事着手までの、あるいは  
工事完成までの報告がありましたので、それに関連して1点だけ質問したいと思います。

大体、今のお答えだと、工事着手は平成27年ですか、27年度。それで、大体10年ぐら  
いで34年度に完成すると、こういうことですが、補助線が7個あります。この補助道路  
の都市計画の決定されている道路の工事と、この連続立体化の工事の関係ですね。多分、  
連続立体化の工事については、もう既にこういう素案までできましたから、あとは事業  
認可で予算処置が多分とられるんだろうと思うんですが、前の会場でもそういう質問が  
あったようですけれども、自民党政府から民主党政府になったので、果たしてちゃんと  
予算がつくかどうか。それからまた、補助道路が7つもあって、これだけ8kmの範囲  
内に6つも補助道路が必要なかどうか。また、それについて、今、行政刷新会議で経  
費をどんどん削っていますからね。果たして全部7つが可能なかどうか。その辺の見  
通しをちょっとお答えいただきたいというふうに思います。

○司会 ただいまのご質問でございますが、今回の計画区域にある7本の都市計画道路の  
整備計画についてということよろしいでしょうか。それでは回答いたします。

○東京都（小野） それでは、ただいまの■■■■さんのご質問に対して、東京都のほうか  
ら、まず計画的なお話としてご説明をさせていただきたいと思います。

確かに今、■■■■さんのお話にあったみたいに、7本の道路があります。この道路に  
関しましては、全体的な道路ネットワーク上、都市計画にも定められておりますし、こ  
れはネットワーク的には必要だというふうに東京都としても認識しております。それで

は、事業はどうなんだろうかということでございますけれども、必ずしも、連続立体交差化ができて、そのときにしっかり道路もできているかというわけでは、なかなか、そう簡単にはいかないというふうには我々も思っております。特に、この7路線のうち、放射23号線、または補助154号線、154号線というのは明大前の駅前のごきます道路ですけれども、この2本の道路につきましては、平成27年度までの間に優先的に整備すべき、東京都として第3次事業化優先整備路線というものを位置づけておりますけれども、放射23号線と補助154号線、この2路線がその優先整備路線ということで位置づけられております。

また、補助216号線、ちょうど千歳烏山駅と芦花公園駅の間ぐらいのところにありますけれども、この補助216号線につきましては、地元世田谷区さんのほうで、平成23年度までの3年間に事業化、または事業化に向けた準備に着手すべき優先整備路線というように位置づけられております。

そのほかの4路線につきましては、先程申し上げましたように、平成27年度までに、例えば優先的に整備すべき第3次事業化計画に位置づけられた道路ではありません。ですので、これにつきましては、今後、次期、また事業化を考えるときに当たりまして、事業効果ですとか、そういったものを勘案しながら、路線の選定を行っていくという形になると思っております。

○司会 それでは、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。申し訳ございませんが、今挙げている方の中から、お時間のほうも限られておりますので、2名の方にご質問をしていただきまして、本日の質疑のほうは終了させていただきたいと思っております。申し訳ございません。

なお、きょう、お時間の関係でご質問できなかった方、また説明会の内容について、もう少し詳しく聞きたいとか、わかりにくかった点とかございましたら、本日お配りしておりますこちらの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、こちらのほうまで問い合わせのほど、よろしく願いいたします。

それでは、質疑のほうを受けさせていただきますので、申し訳ございません、手をしっかり挙げていただけますでしょうか。それでは、一番奥の列のほうに移らせていただきます。じゃ、マスクをかけて黒い眼鏡をかけている男性の方。それと、その1個手前の列で手を挙げていらっしゃる、奥から3列目になりますかね。スーツを着ていらっし

やる、こちらからだとわかりにくいんですが、その男性の方。その2名の方、まとめてご質問のほうを受けさせていただきたいと思います。それでは、まず最初の方。

- 住民（杉並区下高井戸1丁目・■■■■） 下高井戸1丁目に住んでいます■■■■と申します。こういう計画があるということが全く知らなくて、最近引っ越してきました、大変びっくりしております。

まず、お聞きしたいのは、開かずの踏切対策は個人的には賛成なんですけど、高架に対しては反対です。騒音の問題もありますし、また日照の問題もあります。実際に笹塚、八幡山に関しては、騒音の問題ということでは、騒音が大きくなったという声も聞いております。そして、線増線なんですけれども、線増線が地下計画であるということ、どうして在来線も地下にならないのかなというふうに個人的には思っております。ちょっとこれ、教えていただけませんか。在来線も地下にすることができるのであれば、高架にする必要もありませんし、住民の負担も減るのではないかなと思っております。

それから、事業費の割合なんですけれども、東京都、世田谷区、杉並区、京王電鉄、これはどのぐらいの割合になっているんでしょうか。各負担率が何%ぐらいなのかということを知りたいなと思っております。

あと、ちょっとこれは個人的に不満に思ったことなんですけど、きょうは素案ということなんですけれども、この映像もそうですし、説明される方もそうなんですけれども、あたかもこの計画が決まっているかのように「ご理解とご協力をよろしくお願いします」ということに対して、個人的にはすごく不満に思っております。

- 司会 ただいまのご質問ですが、4点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、騒音対策の考え方についてということが1点目。それと、2点目につきましてが、構造形式の、地下化、在来線を地下化することができないのかという構造形式の考え方についてということでお受けしたいと思います。それと、3点目につきましてが、事業費の負担割合、京王または都の負担割合がどうなっているのかという負担割合の話。それと4点目につきましては、素案説明会についてということで、以上4点ということでお受けさせていただきます。

それでは、申し訳ございません。続いて2人目の方のご質問を受けさせていただきます。

- 住民（杉並区下高井戸2丁目・■■■■） 下高井戸2丁目に住んでおります■■■■

と申します。長年、下高井戸に住んでおりますが、気になることが最近起こっております。というのは、商店街の店主の方の高齢化、それから、今度の工事によって移転を伴う場合に、果たしてその商店が続けていくのかどうか、こういうことに大変懸念を持っております。また、こここのところの電鉄のダイヤ改正で、停車する電車の本数が徐々に減ってきている。こういうことにも懸念を持っております。

そこで伺いたいんですが、先程から明らかになっていない点なんですが、当然この工事を行うについて、電車の種別と本数、これについて構想がなければ、こういう構造物という構想も出てこないはずでありますので、朝の通勤ラッシュの時間帯、それから昼の時間帯について、どの種別の列車が何本ずつを想定しておられるのか。これをまず1点伺いたいと思います。

もう1点のほうは、先程の移転を伴う問題は、移転する当事者には補償があると思うんですが、我々は買い物にその商店を利用しているわけですので、その当事者に補償すれば済むという問題ではないわけです。それについて、まちづくりの視点から、どういうふうに考えておられるのか。これをお伺いしたいと思います。

○司会 ただいまのご質問でございますが、2点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点目につきまして、鉄道の運行計画、どのような運行を考えているのかという運行計画についてということが1点。2点目につきましては、駅周辺のまちづくりについて、どのように考えているのかというご質問の2点ということでお受けさせていただきたいと思います。それでは、順に回答をさせていただきます。

○東京都（花井） それでは、東京都からご回答いたします。

まず、騒音についてでございますけれども、今回の事業につきましては、環境影響評価法の定めるところによりまして、環境に及ぼす影響について調査、予測、評価を行う予定となっております。このようなことから、この環境アセスの手続きに従いまして、適切に対応させていただきたいと考えてございます。

2点目の、線増線が地下に潜れるのに、なぜ在来線を地下に潜らせないのかというご質問でございます。ちょっとわかりにくくて恐縮だっただと思うんですけれども、代田橋駅のところを代表的にとりまして説明させていただくんですけれども、先程、笹塚駅をなぜ地下化しないかというご質問については先程、お答えしましたが、笹塚駅の高架から地下に潜るということを考えてまいりますと、環状7号線がございます。この環状7号線の空頭を確保しながら代田橋駅をつくっていかなくてはならないということで、代田橋

駅が支障となってしまう。もしくは、駅のところはあまり勾配をきつくできませんので、代田橋駅を越えてから地下に潜る形になります。その場合、この代田橋駅の西側の代田橋1号踏切に支障になってしまいます。在来線を高架にいたしますと、代田橋駅を高架化することができますので、駅のところが支障になりませんので、地下に潜っていくことが可能だということでございます。これが計画的な条件でございます。

事業的な条件につきましては、やはり地下に潜るほうが、先程来、申し上げているように事業費がかかるということでございます。

あと、事業費の割合でございますけれども、事業の負担につきましては、国土交通省の要綱に基づきまして、今後、関係者で協議をしていくことになります。一般的にはなんですけれども、連立線と複々線の2つに分けてございます。複々線につきましては鉄道事業者、つまり京王電鉄が負担するということになります。在来線を立体化する部分の事業費につきましては、その事業費の15%を京王電鉄が負担いたしまして、残りを都市側、つまり国と地方自治体が負担することになります。15%を鉄道事業者が負担しますので、残り85%でございます。その85%のうちの半分が国費、残りの半分が東京都と地元区、地元自治体ということになります。その東京都と地元区の負担割合でございますが、東京都対地元区が7対3という割合になってございます。具体的な負担額につきましては、今後、詳細な協議を行った上で、決定していくことになります。

○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。

もう少しちょっとフォローさせていただきますと、普通に線路をつくっている場合には、鉄道の構造規則で3.5%という勾配が取れるんですけれども、ホームをつくる場所はお客様が歩かれるところですので、規則として1%という基準がございますので、先程もありましたが、代田橋の駅をつくらうとすると、代田橋の1号踏切が支障してしまう。駅をつくらないで潜りきれんということで、複々線は地下で潜れるんですけれども、在来線の立体化に関しては、代田橋1号踏切が支障になるということでございます。

あともう1点、ダイヤについてというお話がございましたが、現在、当社では、調布駅付近で連続立体交差事業を進めております。この工事で、本線と相模原線の立体化を行います。これによりまして、また運転本数も変わってまいります。

また、今回の工事によりまして、先程お話ししましたが、まず、連続立体交差化の時点で、千歳烏山駅と明大前駅に待避線を設けるということで、今までよりさらにダイヤが自由度が増してくるというふうに考えております。詳細な本数については、今後の

検討事項となりますけれども、周辺の皆様に、より利便性の高いダイヤをつくってまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○東京都（小野） 再度、東京都からご説明させていただきます。

先程も、物事が決まったような言い方で、ちょっと何となく気分的にというお話が確かにございました。今回、確かに我々も関係者ですと検討を重ねてまいりまして、この併用案の構造形式が最も適切であるということで、皆様方に今回ご説明させていただいております。とは申しましても、今回、都市計画の素案として8回の説明会をやらせていただいているわけでございますけれども、今、スクリーンに手続きの流れが出ているかと思っておりますけれども、今回8回の説明会をやらせていただきます。そのあとに皆様のご意見を伺いまして、いろんな意見がございますので伺います。

そのあと、都市計画の案をつくります。そのときもまた同じように皆様とこのように説明会を開かせていただきまして、ご意見を伺わせていただきます。あわせて、環境影響評価の法律に基づきまして、この準備書についてもご説明をさせていただきます。

そのあと、それぞれ、例えば都市計画の案につきましては縦覧をいたしますので、縦覧していただいて、ご意見がある方は、意見書も当然出すこともできます。アセスのほうにつきましても、つくったものに関して見ていただいて、意見を言うこともできます。また、都民の皆さんの声を聞く会というのも、アセスに関しては開催もいたします。

そういったことで、これからも、何度も何度も皆さんの前に立ってこういうご説明をして、皆さんのご意見を伺う。そして最終的に都市計画審議会にかけて決定していくという形になります。都市計画審議会も、行政だけで集まってやるものでは全くございません。都民の皆様の代表である都議会議員、または学識経験者、そういった方々、あとは地方自治体の首長さん、こういった方も入って審議をしていただきますので、行政だけで物事が決まっているように進めているわけではございませんので、何とぞご理解のほどよろしく願いいたします。

○杉並区（浅井） 杉並区でございますけれども、商店街の活性化というようなことのご質問にお答えいたします。

きょうお配りしたここにもございますけれども、連立事業で、商店が数が減るとか、そういうことはあまりないと考えておりますけれども、ここに書いてありますけれども、私も杉並区といたしましては、商店街の魅力の向上を図る、商店街の活性化を図っていただきたいということが、杉並区としても目標に掲げておりますので、その中で、今、

下高井戸でも、まちづくり協議会等も行われておりまして、商店街についても、いろいろとご協議いただいているところがございますので、皆様のご意見を今後もよく聞きながら、商店の魅力向上について杉並区としても支援してまいりたいと考えております。よろしく申し上げます。

○世田谷区（並木） 世田谷区でございます。今、杉並区様もお話ありましたように、世田谷区でもいろいろなまちづくりを進めてきてございます。これは、今年の5月に作りました「京王線沿線街づくり基本方針」というものでございますが、この中でも、下高井戸駅の周辺につきましては、地域住民の日常生活を支え、にぎわいのある商業環境の維持・再生と、多様な主体の連携による地域生活拠点の形成ということで、これを区の目標として掲げております。そういった中、先程、お話があったような協議会の皆様とも一緒にまちづくりを進めてきてございますので、そういった視点で、商業の再生、地域に密着したまちづくりというのを進めてまいりますので、ご協力をよろしく願いいたします。

○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 これをもちまして本日の説明会は終了させていただきたいと思っております。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50分 閉会