

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17日（火）

午後7時00分～午後8時38分

開催場所：芦花中学校体育館（世田谷区粕谷2-22-2）

・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右手にございます説明会の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。事前に受付におきまして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でございます。続きまして2点目でございますが、こちらの世田谷区の「京王線沿線まちづくり通信」、こちらの紺色のパンフレットでございます。続いて3点目の最後の資料になりますが、杉並区の「京王線沿線まちづくりの基本的な考え方」という、こちらの緑色のパンフレットでございます。配付資料につきましては以上の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。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。本会場でございますが、飲食および喫煙は禁止となっております。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、通路の左手にトイレがございます。案内板が出ておりますので、それに従いましてご利用のほど、よろしくお願いいたします。

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きますか、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、会場内の写真撮影をさせていただきます。こちらあらかじめご了承をお願いいたします。

会場の説明については、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。本日は皆様方にはお忙しい中、また夜分で、さらに雨の中、本日の説明会にご出席を賜りまして、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た鉄道立体化への熱心な要望活動、さらには、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になりまして、私ども関係者が計画を検討してまいりましたその結果を、本日、都市計画の素案として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、いわゆる京王線の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、防災機能の向上などを目的といたしました側道などの計画もございます。

この計画によりまして、25カ所あります踏切がすべて除却されることによりまして、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た地域が一体化されることにより、元気で安全な、そして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でご

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、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た関係者が力を合わせまして、この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、地域の皆様方のご支援、ご協力、ご理解をいただくことが何よりも重要でございますので、ぜひともよろしく願いいたします。

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） 工藤でございます。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。どうぞ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につきましては、約35分となっております。上映中につきましては照明を落とさせていただきますので、ご了承のほどよろしくお願いいたします。

(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。質疑応答に入ります前に、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。少しでも多くの方にご質問をいただきますよう、質問される方は誠に申し訳ございませんが、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。

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りましたら、ご発言のほどよろしくお願いいたします。また、発言が終わりましたら、マイクは担当者にお返しく下さい。こちらもよろしくお願いいたします。

最後に、恐縮ではございますが、質問される方は、最初におとところ、お名前をお聞かせ願えればと存じております。例えば「世田谷区粕谷2丁目のだれだれです」といった形で結構でございますので、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、一番奥の列の前から4列目ぐらいの男性の方、お願いいたします。

- 住民（世田谷区南烏山5丁目・■■■■） 南烏山5丁目の■■■■と申しますが、都市計画決定から40年たっておりまして、きょう、今後のスケジュールがご説明ありましたが、ポイント、ポイントで今、目標とされている時期を知りたい。まだこれから何十年もかかったのでは、私が生きていないかもしれないので、特に芦花公園5号踏切というところのすぐ近くに住んでおりまして、事故がいつあってもおかしくない状況ですので、できるだけ速やかに実現を図っていただきたい。いろいろ手続きがあると思うんですが、そのためには、このスケジュールの大体の目安、スケジュールの目安をお知らせ願えればと思います。

○司会 ただいまのご質問ですが、今後の事業のスケジュールの目安がどう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。

事業のスケジュールでございますけれども、スクリーンに「今後の手続きの流れ」を映させていただいております。本日、一番左の上側になります「都市計画素案の説明会」というのが本日のところでございます。その後、都市計画案を作成いたしまして、「都市計画案の説明会」を実施しまして、この赤枠の一番下でございますが、「都市計画決定」というところがございます。この都市計画決定を概ね平成24年度を目標としてございます。

都市計画決定の後に測量作業等に入りまして、ちょうど矢印が1本に合わさったところでございますが、「都市計画事業認可」と書いてございます。これが事実上の事業着手ということになります。この事業認可の目標が、現在のところ、平成25年度を目標としてございます。

その後、用地をお譲りいただいたりとか、そういうことを進めてまいりまして、概ね事業認可後の2年後ぐらいから工事に着手できればと考えてございます。

事業認可後、大体、連続立体交差事業は、概ね10年ぐらいの工事期間と考えてございまして、連続立体交差事業の完了目標年次は平成34年度というところで現在考えてございます。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 そのほかのご質問ございますでしょうか。それでは、今度はこちらの列の5列目ぐらいの眼鏡をかけている男性の方、お願いいたします。

●住民（世田谷区南烏山・■■■■） 南烏山の■■■■と申します。2点質問したいと思います。

まず1点は、完成後の京王線の運行形態ですけれども、この図を見ますと、地下部分には駅がないように思われます。ということは、これは地下に入るとノンストップで笹塚なり新宿まで行くのかなと思います。そうすると、つつじヶ丘以西は線が増えませんが、運行本数には限りがあるので、地下に入る部分は、その分だけ在来線の高架部分の運行本数が減って、間隔が空くのかなというふうに私は理解したんですが、それでよろしいのでしょうか。それがまず1点目です。

2点目として、こういう大きな事業計画で長期間にわたるものですから、当然、京王線に対する需要予測というものがなされているかと思えます。その点が説明がなかった

んですが、今、高齢化とか、人口が減るということをいわれていますので、長期的には需要が減るのではないかなど、私、ちょっと感覚的に思っております。そうすると、運行本数も減るし、そういうことを考えますと、全部こういうふうに複々線化しなくても、例えば各駅間の主要な踏切を立体交差化するとか、そういうことをやったほうが手っ取り早くて、コスト的にも安く、全駅の除却というか、除くことはできませんけれども、対処できるのではないかなど思ったんですが、以上です。

○司会 ただいまのご質問ですが、まず1点目のご質問ですが、線増線、工事ができ上がったあとの運行計画、電車をどういうふうに運転していくのかというご質問が1点。2点目につきまして、そういった計画を立てる上での需要予測はどう考えているのかというご質問の、この2点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。

○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。

現在、地上を走っております電車を高架化することにより、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明大前駅と千歳烏山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な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。今、例えば桜上水の駅ですとか、つつじヶ丘の駅なんかですと、朝ラッシュ時に番線を3番線と4番線を交互に使いながらお客様にご利用いただいております。ですが、千歳烏山駅、明大前駅のようなお客様の多い駅は、どうしても、今、相対式のホームということで乗り降りにどうしても時間がかかるということで、こういったものを今回、連続立体交差化に合わせて解消していきたいと。また、都営新宿線の直通列車を明大前駅で接続するなど、お客様の利便性の向上を図ってまいりたいと考えております。

一方、複々線化につきましては、当社の競合路線でございます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。

あわせて、需要予測についてなんですけれども、東京都の人口予測によりますと、当社の沿線地区の将来人口につきましては、今後も大幅には減少しないものと予想されておまして、輸送人員もほぼ横ばいで推移していくというふうに見込まれております。このような状況の中で、今も朝ラッシュ時はやはり混雑しておりますし、速達性の向上、こういったものを図る上でも、当社としては複々線化を進めてまいりたいと思っております。

ます。ですが、やはりこの地域においての開かずの踏切というものが非常に問題である、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、事業主体であります東京都や地元区と協力しながら、まずは連続立体交差化を進めていきたい。

もう1点、つつじヶ丘以西なんですけれども、こちらにつきましても、つつじヶ丘から調布の区間についても複々線化の都市計画はございます。我々としては、もともと笹塚から調布の間の複々線化の計画ですが、上にあったものを、今回、複々線化を地下に持ってくるということですので、ご覧いただいているように、複々線化については中間駅は設けませんけれども、その利用形態、運行形態につきましては、そのときのお客様の需要を見極めながら適切に対応していきたいと。ですので、今走っている特急列車が全部下に行くということではなくて、明大前駅も我々にとっては大事な駅ですし、千歳鳥山駅もそうですし、そのほかの中間駅も我々にとっては大事なお客様でございますので、今のお客様にとって利便性が減ることのないような形で将来対応していきたいというふうに考えております。

○東京都（花井） なぜ連続立体交差事業を進めるのかというご質問についてでございますけれども、今、スライドに示してございます。ちょうど代田橋から仙川までの区間でございますけれども、全部で25カ所の踏切がございまして、そのうちピーク時間40分以上閉まっている踏切が、すべて25カ所がそういう状況でございまして、これはいわゆる開かずの踏切といわれているところでございまして、そのうち、さらに50分以上閉まっている踏切が21カ所ございまして、ピーク時間で一番長く閉まっているところが、1時間当たり58分ぐらい閉まっているような踏切もあるという状況でございまして、このような踏切が連たんしていることから、道路単体ではなかなか対応が難しいということで、連続立体交差事業が適しているというふうに考えてございます。

また、東京都といたしましても、踏切問題の抜本的な対策といたしまして、連続立体交差事業に取り組んでございます。しかしながら、都内にはいまだに約1,200カ所の踏切がございまして、これらの踏切から、踏切遮断による交通渋滞ですとか、地域の分断、踏切事故など、さまざまな問題を引き起こしてございます。このような背景を受けまして、平成16年度に踏切対策基本方針というのを作成いたしまして、重点的かつ計画的に踏切の対策を進めていくということにしてございます。その基本方針の中で、本日ご説明いたしましたこの京王線の区間も、鉄道立体化の検討対象区間という区間に選定されております。

ちなみに、この鉄道立体化の検討対象区間といたしますのが、東京都で20区間ございまして、そのうちの1カ所でございます。このようなことから、東京都といたしましては、この箇所を鉄道連続立体交差事業で進めていくのが最適だ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、前列のマスクをかけている男性の方。

●住民（南烏山3丁目・■■■■） 南烏山3丁目の■■■■と申します。先程の説明の中に、高架と地下と併用がございましたが、現在の土木の技術をもってすれば、地下工事というものがコスト的に以前に比べましてかなり安くなっております。今回も環境云々ということを考えますと、まだ用地買収だとか、いろんなことを考えますと、この計画を地下に全部納めるという案もあってしかるべきではないかと思えます。先程の比較表では、どうも私の感じでは、地下というのは三角がありまして、なかなか実現が難しいようなイメージをいただきましたが、これは再度検討する必要があるんじゃないかならうかと思えます。

また、どうしても既存の既に駅舎を利用するというので、そのために難しい云々というようなことがございました場合には、これは将来を見越して、現在の駅舎とは違った新しい地下駅をつくるというようなこともあってもよろしいのではないかと思えます。小田急線を見たり、東急電鉄をいろいろ見ますと、その場その場でベストの対応をしておりますが、今回、この京王線につきましては、将来を見越した、環境に優しい最高の案をつくっていただきたいと思えます。私どもの税金も入っているわけでございますので、どうかその辺は地下というものもぜひ検討をさせていただきたいと思えますが、皆さん、いかがでしょうか。以上でございます。

○司会 ただいまのご質問でございますが、地下工事等のコストが安くなっているとか、それと、あと、既存の駅舎の活用について、その辺を考慮した上で最終的に構造形式をどのように考えて設計してきたのかという、そういうご質問ということで対応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） それでは東京都のほうから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きましたように、今、スクリーンにも出ておりますが、構造形式につきましては、高架方式、地下方式、併用方式、3つの方式について検討をし、それを比較してございます。構造形式の比較検討をするに当たりまして、

幾つか基本とした条件がございます。まず、当区間にございます25カ所の踏切、まずこれをできる限り多くを除却しましょうということ。さらには、立体化後の駅につきましては、原則として位置を変えずに、同位置といたしまして、駅をなくすことはしないと。3つ目といたしましては、笹塚駅、また八幡山駅、もう既にできております。高架になっております。この構造について、基本的な構造は変更しないということ。そして、4番目といたしまして、在来線の連続立体交差化と複々線化、この工事につきましても、場合によっては時期が異なることでも対応できるということを前提といたしまして、今、スクリーンにございますような地形的条件、計画的条件、事業的条件、これらに基づきまして比較検討を行っております。

ですので、金額につきましても、まさに事業的条件のところがございますけれども、高架方式と併用方式、先程、約2,200億円と申しました。地下方式については約3,000億円。この事業費につきましても、適正な算出をしまして出しているものでございます。当然、地下方式も、今は昔よりもコストは安くなっておりますでしょうし、高架方式につきましても安くなっているということで、適正な価格で事業費も出してございます。それらを総合的に評価いたしまして、この3つの条件によりますと、高架方式と併用方式が同等で優れていると。最終的には、そのほかに都市計画に新たにかかる区域の大きさを比較いたしまして、そこで結果的に併用方式が最も優れているということで、今回、都市計画の素案といたしまして皆様方にご提案をさせていただい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 そのほか、ご質問ございますでしょうか。それでは、奥のほうの、今、白いペンを持っている方。

●住民(世田谷区大原2丁目・■■■■) 世田谷区大原2丁目から来た■■■■と申します。

工事を着工する前提として、最初に笹塚方面から着工するのか、それとも仙川のほうから着工するのか、お答え願いたいと思います。

○司会 ただいまのご質問は、工事の順序と申しますか、どちらのほうからやっていくのかというご質問ということでお受けいたします。それでは、回答のほうをよろしくお願いいたします。

○京王電鉄(堀) 京王電鉄でございます。回答をさせていただきます。

工事の順番なんですけれども、やはりこういう大きな改良工事をする場合には、駅が一番工期としてかかることになりますので、駅部が中心になってまいります。まだ工事

の施工方法ですとか、細かいことは決まっておられませんけれども、今回の計画区間ですと、明大前の駅ですとか、下高井戸の駅などは乗り換えのお客様も多い。また東急世田谷線などもあるということで、技術的にも難しいであろうということで、こういった駅の中で、今の当社の用地の中でできるところから、まず工事をしていくことになるのかなというふうに考えております。

起点方から終点方からということにつきましては、まだ決まっておられませんけれども、用地の状況なども鑑みながら検討していくことになると思います。

○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、そちらのパンフレットをお持ちの方。

●住民（世田谷区南烏山5丁目・■■■■） 世田谷区南烏山5丁目の■■■■といます。私は数件にわたって質問と意見を述べたいと思います。

説明された素案では、国や都・区から補助金が出る、いわゆる立体交差は高架方式であるという説明を受けました。ところが、地下を走る列車については補助金はないというふうに聞いておりますが、そしてまた、さらに、一体いつごろ工事をするのかと。この地下の部分は一体いつごろ工事をするのかについては説明がなかったやに思うんですね。

ずっとあとになると、結局、特急が走ると思われませんが、高架を使うことになるのではないかというふうに、そのままずっと京王線の自分の金で使うわけですから、負担するということになれば、一体、財政がピンチになったとき、延びていくんじゃないかという心配をせざるを得ません。

さて、烏山駅ですが、今はない待避線をつくることになりますね。そうすると、レールが4本、駅側に2つですから、かなり幅が広がっています。そうすると、さらに付け替え道路、北側の道路が広がりますね。そうすると、全体としてもそれが南側に寄ってくる。20mぐらい寄るんじゃないでしょうか。そうすると、そこに住んでいる居住者や営業者がものすごい影響を受けてしまうわけですね。立ち退き問題等が出てくる。あるいは、東西に約13mですか、壁ができます。ご説明では、鉄道による分断を解消するんだと言っておりましたが、もっとすさまじい、13mの東西を走る壁ができる。地域分断になってしまうのではなかろうかという心配をしております。

このことは、烏山を例にとりましたけれども、京王全線にわたって同じような問題が、立ち退き、居住者、営業者に対する影響がものすごく多いものですから、影響のほとん

どない地下方式、いわゆる立体交差には地下方式を採用すべきではなかろうかというふうに思います。

さらに、質問ですが、高架工事を先行させるということになるわけですが、一体いつごろ、先程ちょっと触れましたけれども、地下の部分は一体いつごろから工事をされるんだらうかということでもあります。その点をはっきり……。何かお話では、高架線の運転状況を見て、あるいは乗客の動向を見てやるんだということになるわけですが、そうすると、一体いつごろになるんだらうか。この点をはっきりさせてほしいと思うんですね。やはり、地下を掘るわけですから、ならば、一緒に鈍行と急行の列車を地下にすればいいのではなかろうか、そのように考えます。以上です。

○司会 ただいまのご質問ですが、質問としては1点ということによろしいでしょうか。

線増線の実施時期についてということによろしいでしょうか。

●住民（世田谷区南烏山5丁目・XXXXXXXXXX） 補助金の問題ですね。

○司会 線増線の財源についてと、その実施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、整理させていただきますが、線増線の高架線等の運行計画についてというご質問が1点、それと線増線の実施時期、それと財源についてということの、以上3点のご質問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。回答させていただきます。

先程もお話ししましたけれども、今の駅施設をそのまま高架化するということで、現況の機能は、当然この高架で確保するというものでございます。先程お話ししましたが、やはり踏切の問題の解消というのが当社としても喫緊の課題であると認識しておりますので、まずは連続立体交差化を進めていきたい。その後、線増線の着手をしていきたいというふうに考えております。

財源につきましては、その事業実施時に、お客様のニーズであったり、需要動向を見極め、また、社会的な環境、そういった補助制度等も踏まえまして、適切に対応していきたいと思っております。

また、千歳烏山の駅につきましては、先程もお話ししましたが、朝のラッシュ時にかなり乗り降りに時間がかかっている。また、この駅を2面4線化することによりまして、急行列車と緩行列車の接続性など、ご利用のお客様の利便性の向上に寄与するものと考えておりますので、2面4線で現在計画しているところでございます。

○司会 それでは、そのほかのご質問をお受けしたいと思っております。それでは、真ん中の列

のマスクをかけている方。

- 住民（世田谷区南烏山3丁目・■■■■ 南烏山3丁目に住んでおります■■■■）と申します。いろいろご説明ありがとうございます。2点ございます。

まず1点は、先般からほかの方からも出ているお話に関連いたしますが、例えば千歳烏山、上と下へというようなふうになって、それによってラッシュが緩和されるという京王線の方のご説明ですけれども、そうしますと、利用者としてしましては、例えば私などは、ホームで待っていて、各駅停車が来れば各駅停車に乗ってもいい。急行が来れば急行に乗ってもいいわけですね。ところが、次はどちらに来る電車が速いかと、にらみながら、上に走るか、下に走るかと、そういうことになりそうで、JRなどでそういう駅がほかにもよくあって、よく走っているんですけれども、明大前にしろ、千歳烏山にしろ、それは利用者にとって決して便利ではないと思います。

それと、もう1つは全く別で、今回お配りいただいた世田谷区かな、紺色のパンフレットですけれども、拝見しておりまして、この件について全くご説明がなかったのですけれども、千歳烏山駅という、4ページ開いた一番右のページの下の段ですけれども、見てみますと、千歳烏山駅より芦花公園に近い方向に、上から下に一直線に、どうも拝見しましたところ、今、道路がないと思われる場所に非常に太い道路の絵があるのですが、これに関してご説明をいただけませんかでしょうか。

以上2点でございます。よろしく願いいたします。

- 司会 ただいまのご質問でございますが、千歳烏山等の駅を利用した際の電車の運行がどういう形になるのかということで、利用者の視点から見てどういう使い勝手になるのかという、運行計画についてのご質問が1点。それと2点目につきましては、こちらの、先程、4ページというふうにお話いただきましたが、補助216号線と書いてある道路の件だと思いますが、そちらの計画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。

前方のスクリーンでお示しいたしました、皆様のパンフレットの右側にも横断図ということで入っております。こちらは千歳烏山駅の横断図でございます。今回の計画では、高架化する上のホームを、今、2面2線となっているホームを2面4線、すなわち急行と各駅が接続できる駅、当社で言うと府中の駅というのが、今、こういう構造になっておりますけれども、こういった形にして、例えば下りの方面で、今の運行形態です

と、急行ですと、千歳烏山ですと、次がつつじヶ丘ですけど、そこで急行と各駅が接続して仙川へ行かれるとか、ちょっとダイヤが確定していないので、断言はできないんですけれども、そういったことを利便性を図っていきたい。

地下線につきましては、こちらにつきましては、中間駅を設けませんので、上に下になんというふうなことではなく、烏山をご利用のお客様は上に行っていただく。明大前駅も同様の計画でございます。この地下線につきましては、多摩地域と新宿を結ぶ速達性の向上と位置づけております。これをつくることによって、今、例えば多摩地域から新宿に行かれるお客様が、結局、今回の都市計画変更の予定区間もずっと乗ってこられる。こういったお客様が下の線に行かれることによって、上のお客様も、千歳烏山などをご利用のお客様も混雑が緩和したり、速達性が向上する。そういったことを目的として計画しているものでございます。

明大前駅につきましては、先程もお話ししましたけれども、こちら明大前駅の横断ですけど、千歳烏山の駅と同じような形になっておりまして、すなわち、今回の計画では、この複々線には明大前駅は駅はつくらない。ですので、今の特急電車の運行形態というものが、この地下線ではなくなる。今の特急電車は上の高架線を走ることになりまして、地下線は、まだダイヤ等は未定ではございますけれども、例えば、新宿を出たら、次に調布で、次に京王八王子、そういう、かなり、今の特急よりもうワンランク上の、そういった輸送サービスを目的としているものでございます。

○世田谷区（男鹿） 世田谷区です。ご質問の補助216号線という、都市計画道路のご質問だと思います。この都市計画道路は、世田谷区の鎌田から杉並区の宮前5丁目というところまで、大体約8,600mが都市計画決定されております。幅員としては16mで予定しております。世田谷区の区内は大体7kmぐらいございまして、その25%ぐらいが完成しております。

この道路につきましては、現地をご承知の方はわかると思いますけれども、榎という交差点から八間道路がずっと来まして、現在、烏山の駅のところで止まっております。車が商店街だとか住宅地に入っていくということがございますので、今回、その駅止まりから旧甲州街道まで、その区間につきまして整備をしようということで、世田谷区の道路整備方針の調整計画というのがございまして、それは本年度作成したものでございますけれども、それに位置づけて、平成23年までの間に事業に着手する準備をする路線として位置づけておりますので、今後、周辺のまちづくりの整備状況も含めて、事業化に向

けての取組を進めていきたいと考えております。

○司会 それでは、そのほかのご質問を受けさせていただきたいと思います。それでは、こちらの列のほうに移らせていただいて、そちらの眼鏡をかけている男性の方。

●住民(世田谷区松原3丁目・■■■■) 松原3丁目からまいりました■■■■と申します。よろしく申し上げます。2点質問させていただきたいと思います。

1つ目は、最初の評価をした軸が3つばかりあったかと思うんですけれども、そこに環境というんでしょうか、要は、上を通れば騒音が出たり、排気ガスが出たりするというものがある、ほかの方も立ち退きに時間がかかったり、お金がかかったりする、そういう機械的なものしか入ってなくて、人間的なものというんでしょうかね、そういうものが入ってなかった。日照権も含めてですけれども、入ってなかったのは、もともと入っていたのか。もしくは、わざわざ表現の中に入れていなかったのか。そこが検討の中に入っているのかというのを1つ目、教えていただきたいのと、2つ目が、各駅の紹介で、都市計画鉄道ですか、黄色い部分が何か廃止になったというような表現が各駅にあったんですけれども、あれはどういう意味なのか。今、都市計画されているものが廃止になるのか、別なものに置き換わるのか。そこがちょっとわからなかったの、教えていただきたいと思います。

以上2点です。

○司会 ただいまのご質問でございますが、まず1点目が、3案を比較した際の評価項目の考え方についてということが、まず1点目のご質問ということでございます。それと、2点目につきましては、計画図、黄色で廃止になった区域とか、先程、スライドの中でもご説明がありましたが、そちらの計画図の読み方についてというか、見方についてということでも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) それでは東京都から■■■■さんの質問に対してお答えいたします。

まず、構造形式の評価、選定でございますけれども、先程申し上げましたように、今、スクリーンに出ております3つの条件で評価をしております。さらに、同等の評価が出たときには、さらに都市計画の区域がかかるところという、拡大のところの大小で評価をさせていただきました。

環境につきましては、どちらにいたしましても環境への配慮につきましては、今回、環境影響評価法に基づきましてアセスメントを実施いたします。この適切に環境影響評価に関しまして実施をいたしまして、周辺環境に及ぼす影響、これらにつきましては、可

能な限り少なくなりますよう、必要に応じて対策をとるといふふうに考えておる次第でございます。

あと、2つ目のご質問でございますけれども、スクリーンでいろいろと、黄色の部分が今度都市計画の廃止になったというようなことが出ておりましたけれども、これにつきましては、都市高速鉄道第10号線として昭和44年に都市計画決定されております。そのときは4線の高架という形で都市計画決定されておりましたけれども、今回、連続立体交差化、複々線化の計画に当たりまして、改めて構造を見直した結果、先程、ご説明していただきましたように、併用案ということを採用させていただきました。

これに当たりまして、都市高速鉄道としての都市計画の区域が狭くなるところが当然でございます。ですので、その部分を区域として廃止をするという形になりますので、そこが黄色く表示させていただいています。ただ、その黄色くなったところに改めて、例えば北側ですと、関連側道をつくったりだとか、また、そこに改めて関連側道としての都市計画を決定するだとか、または付替道路として利用させていただくだとか、いろいろ形があります。ですので、黄色い部分は確かに鉄道の都市計画区域としては廃止させていただきますけれども、そのほかに、先程言いました関連側道または付替道路として活用させていただく場面もあります。そういう形になっております。よろしく願いたします。

○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、今度は一番後列の奥の帽子をかぶっている方。

●住民（世田谷区松原1丁目・■■■■） 松原1丁目の■■■■です。東京都へ質問します。

今回提案された高架・地下並列式は、環境的条件が全く考慮されていないと思います。高架の建設が先行し、先程言われたように地下が後回しにされており、経済事情の変動などにより、地下化が実施されるかどうかとも全く不明です。高架方式は騒音、地域分断などの弊害が多いわけですが、この弊害に対する手抜き分だけが建設費に安くあらわれているということにすぎないと思います。4線地下化には、騒音、地域分断などの弊害はなく、立ち退き件数の減少、旧線路敷の利用などを考慮すると、4線地下化方式による建築費の高いということにはかえられない利益があると思います。

そこで質問です。100年の計を考慮し、4線とも地下化することを強く要求します。東京都には100年の計を考慮するつもりがないのではないかと。

2番目に東京都へもう1つ質問します。高架4線式、地下4線式、高架・地下並列式

を2,300億円、3,000億円とそれぞれ算出し、高架・地下並列式を選択されました。しかし、どのような積算を行ったかについては明らかにされていません。設計仕様と積算根拠を公開してもらえませんか。公開してもらえないと、こちらは検討はできないし、おっしゃられた数値が信じられません。

3、世田谷区への質問。地下4線式にした場合、旧線路敷が有効利用でき、新しい土地が生まれたような利益が発生します。その利益の大部分は京王電鉄にそっくりプレゼントされるわけですが、地下4線式を達成して、世田谷区政の売りである緑地帯33%確保などに利用して、騒音、振動のない緑の沿線環境を達成できれば、800億円の事業費増は惜しくないと思います。世田谷区様、いかがでしょうか。

蛇足ですが、世田谷区は東京都の手先としてでなく、真に区民のためになるよう、立体化の構造にも口を出し、自主的に行動することを希望します。以上です。

○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させていただきます。まず、1点目につきましては、構造形式の考え方についてというご質問。2点目につきましては、事業費の算出の考え方についてのご質問。3点目につきましては、今回の連続立体交差化等についての世田谷区としての考えということで整理させていただきます。それでは、回答のほうをさせていただきます。

○東京都（花井） それでは、東京都からお答えいたします。

まず、構造形式の選定でございますが、先程来、同じ説明になってしまっていて大変恐縮でございます。構造形式の選定に当たりましては、地形的条件、計画的条件、そして事業的条件の3条件から選定していくというフローがございます。この中で高架方式、併用方式につきましては、計画的な条件で優位になっている。なお、事業的条件につきましても、やはり地下方式は比較設計時点で約3,000億円と、高架方式、併用方式と比較しまして約800億円の差がございます。このようなことから、やはり高架方式、併用方式は優れている。さらに、都市計画の区域を考えますと、併用方式は優位であるということから、東京都といたしましては、この事業につきましては併用方式が最適であると考えているところでございます。

なお、今まで検討した資料についてでございますけれども、この検討は、本日のような都市計画の素案として取りまとめるために調査検討を実施してきたものでございます。

なお、この資料を作成するために使いました調査資料や報告書等につきましては、東京都の情報開示条例に基づきまして適切に対応させていただきます。

また、必要な情報につきましては、できる限り皆様のご理解がいただけるよう、努め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願いいたします。

○司会 申し訳ございません。ほかの方のご迷惑になるので、お静かにお願いいたします。それでは、世田谷区のほうからご回答をいたします。

○世田谷区（並木） 世田谷区でございます。地下にして上部を全部利用できれば、そういった利益があるのではないかというお話がございました。まず、大前提としまして、高架にした場合についても、先程、図面でも出ておりましたけれども、鉄道附属街路、こういったものもこれから設けていくということがございますので、そういった中で、地域の分断の解消ですとか、ネットワーク、それと、その道路を活用した災害時の避難とか、そういったものについては随分配慮できてくるというものが1つあります。

また、鉄道の上が全部空くから、そこが使えるのではないかというお話がありますが、まず、原則としまして、その鉄道を地下にしたとしましても、土地はまず京王電鉄のものというのがまず大前提でございます。その中で、お話ししておりますけれども、ある程度協定の中で結べる面積というのはきちんと決められておりますが、それ以外のものについては、鉄道会社の貸付規則に基づいて、その中で協議をして決めていくものという形でございます。

また、鉄道の構造形式本体につきましては、いろいろ世田谷区としての意見を言っていくべきではないかというお話がございました。今まで世田谷区の区民の意見についても東京都に上げていきながら、お話ししてきておりますが、そういうのも踏まえまして、東京都のほうで、今いろいろ皆様にご説明しておりますようないろいろな検討、地形的なものでありますとか、計画的なもの、また事業的なもの、そうした中で世田谷区の区議会でもお話ししておりますが、世田谷区は、今ありますし、先程からお話ししておりますように、踏切によります交通渋滞、それから踏切での事故の防止、それと地域の分断、こういったものを早く解消するということで東京都に要望してきておりますので、その中で東京都が的確なものということで判断した構造形式で世田谷区は進めるべきものと判断しております。

○司会 それでは次のご質問に移らせていただきたいと思います。その前に、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、今手を挙げていただいている方のうち、数名の方にご質問をいただいて質疑を終わらせていただきます。

いと思います。

なお、本日、時間の関係でご質問できなかった方につきましては、本日お配りしましたこちらの白い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、こちらのほうまでお問い合わせいただきたいと思います。今回の説明会の内容等についても、もう少し聞きたいとか、わかりにくかったとかという点でも結構ですので、こちらのほうにお問い合わせ願いたいと思います。

それでは、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、何名の方かに当てていきたいと思いますので、手を高く、わかりやすく挙げていただけますでしょうか。それでは、そちらのピンク色のカーディガンを着ているそちらの女性の方と、そちらの男の方、先程から手を挙げていましたので。じゃ、こちらの2名の方で、時間のほうももう過ぎておりますので、2名の方で、申し訳ございませんが、終了させていただきたいと思います。

それでは、先に女性の方から、まとめて質問のほうを受けさせていただきたいと思います。

●住民(世田谷区南烏山・■■■■) 南烏山の■■■■と申します。よろしく願いいたします。

私はこういう説明会自体、初めて参加させていただいたんですけど、こういうもの自体がですね。ちょっとお話を聞いていますと、そもそも昭和44年に計画したことが、今、長引いているというふうに見えるんですけども、建設の、高架にするか、地下にするかでの費用の算出の違いというのはわかったんですけど、時間がかかり過ぎるということでもコストってかかると思うんですね。そうすると、時間をかけないで効率よくやると、もっとコストが下げられるというのも考慮に入れると、また違った計算になるんじゃないのかなと、ちょっとそういうことも思ったんですね。

例えば、今の立ち退きの問題みたいなのも、立ち退きのお話し合いをしている間に、当然、時間もたつし、またいろんな意味でコストってかかってくると思うんですね。工事そのもののコストではないと思うんですけど、そうすると、そういうことも全部考慮に入れた場合だと、結局、どれがいいのかなという話になると、またちょっと違うのかなというふう思うんですけど、その辺はどのようにお考えでしょうか。よろしく願いいたします。

○司会 今のご質問ですが、そうしますと、工期等を踏まえた形で全体としてどういうふうに構造形式を考えているのかということによろしいでしょうか。それでは、もうお一

方。

- 住民（世田谷区南烏山5丁目・[REDACTED]） 南烏山5丁目の[REDACTED]ですが、現在、新宿駅から笹塚間は地下化され、今回、柴崎から調布間がまた地下化されるということで、この都市計画案の両端が地下化されるということなので、笹塚駅や八幡山駅を地下に移してやったほうがいいと思いますし、そのメリットとしては、また1つ、笹塚駅から新宿駅間の上り線にある1つの踏切を減らすということになりますので、全線地下化というのをいいのかと思っています。その全線地下化にそういうメリットがありますので、併用方式にすると、時間もかかりますし、また、地下方式よりもお金がかかる可能性があるので、全地下方式にしたほうがよろしいのではないかと思います。質問を終わります。

- 司会 ただいまのご質問ですが、笹塚駅も含めて地下化をしていくほうが効率的ではない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、今いただきました2件のご質問について回答をいたします。

- 東京都（花井） 東京都からお答えいたします。

まず事業期間がどうなっているのかというご質問でございますけれども、連続立体交差事業につきまして、比較設計時点での事業期間も比較してございます。その際、地下案は概ね12年、高架案と併用案は、概ね10年ということで算出してございます。先程、ご意見にもございましたように、地下にすれば、例えば立ち退きの件数が減って、用地の手当てが早くできるのではないかというようなご質問がございました。面積ということから考えると、確かにそういうメリットはございます。

ただし、地下の工事というのは、非常に難工事でございます。特に、現在電車が走っている下の工事をやっていくということで、仮設工事と申しまして、その電車を通しながら工事をすること非常に大変でございますし、困難ですし、慎重に気を使いながらやっていくというような工事になっています。現在も京王線においては調布駅で工事をやっておりますけれども、なかなか難工事でございますし、時間がかかるということでございます。このようなことを勘案いたしまして、適正な期間として、高架方式併用案が、概ね10年でございます。それで、地下方式よりも優位にあるという結果となっております。

また、もう1点、八幡山や笹塚駅を地下にしたらいいのではないかというようなご意見ございましたけれども、八幡山駅の高架化、笹塚駅の高架化でございますけれども、

構造物の健全度調査というのをやっております、非常に健全度は今も優れてございます。また、耐震補強ということで、地震に対しても強度を有してございます。このようなことから、まずこういう施設を有効に使っていくという視点がございます。

また、八幡山駅もこの高架化の上を電車が走っているわけでございます、この下で工事をすることになると、駅をかなり深い場所につくらなくてはならなくなる。そのようなことから、利用者の方々にご不便をおかけすることになるというようなお話がございます。

そういうことを勘案していく中で、既存の構造物を有効に使っていくほうが最良ではないかと。もし、この八幡山駅を取り壊して、在来線を地下に通して、既存の駅を壊すということになりますと、大体この区間で約350億円ぐらい費用がかかるんじゃないかというような検討結果がございます。こういうことになりますと、事業的条件で先程の併用案、高架案が有利になるということで、これらの八幡山、笹塚の高架施設はそのまま使っていくというのが最良だと考えているところでございます。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たいと思います。さまざまなお意見、ご質問ありがとうございました。

・閉 会

○司会 本日はこれもちまして説明会のほうを閉会させていただきたいと思います。

改めまして、長い時間にわたりまして大変ありがとうございました。

午後 8 時 38 分 閉会