

京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）連続立体交差化・複々線化事業
都市計画案および環境影響評価準備書に対する本会の見解

京王線の地下化と緑のまちづくりを進める会

標記事業計画につきましては、9月30日の「都民の意見を聴く会」で、17名の公述人のうち15名が高架に反対し地下化を求める意見を述べた他、2,833件にも及ぶ住民意見書が寄せられています。東京都はこうした住民意見を無視したまま、都市計画決定に向けた手続きを進めています。私達の会では住宅密集地になぜ高架鉄道を作るのか、住民の命と環境が侵される本計画に反対し、地下化を進めたく請願に続き2万人署名運動を進めています。以下は東京都の計画案への本会の見解を取り纏めたものです。

記

1. 東京都は全線地下化案を含めた4案について、防災、環境を評価項目に加えて比較検討し直すべきです。

現在、京王線は新宿～幡ヶ谷間が4線地下化で運行されており、国領駅から調布駅間も4線地下化の工事が進められています。従って、幡ヶ谷～国領間を4線地下シールドで繋ぐのが最も合理的・効率的です。しかし、東京都は本事業のための事業調査及び関連調査報告書で法定耐用年数50年に間もなく達しようとする笹塚駅と八幡山駅の高架を、もったいないとの一言だけで残すという一方的な前提条件の下に全線地下化案を不当に除外しています。さらに地形的条件、計画的条件（踏切除去数）、事業的条件（費用）の3条件のみを比較項目として、高架地下併用案が妥当と結論付けています。今や住民にとって最大の関心事でもある、地震や避難路確保等「防災」、電車騒音や振動、温暖化、景観や地域の分断化など「環境」への影響は全く比較検討されておらず極めて恣意的な比較と言わざるを得ません。環境影響評価法においては、事業の位置・規模等を検討する早期段階から環境配慮を行う戦略的環境アセスメントが本年4月の法改正により導入され、衆・参各院の附帯決議において、改正法の施行前に環境影響評価が行われる事業についても、事業のより早期の段階から適切な環境配慮がなされるよう指導されるべき旨が示されています。東京都はこの立法趣旨を踏まえ、本計画も事業段階での事業アセスではなく、笹塚から調布までの全線地下化案と現行3案をあわせた4案について、防災的条件、環境的条件を加えた、5つの評価項目で比較検討すべきと考えます。

2. 東京都は京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）連続立体交差化・複々線化事業都市計画案について住民に丁寧な説明をすべきです。

3.11後、首都直下型地震や東海・東南海・南海連動型地震への対策が喫緊の課題であるにもかかわらず、現行の高架・地下併用案では「防災・減災」についての記述は全くされてません。また本年5月の説明会では、東日本大震災に対する土木学会中間報告書のスライド1枚で高架鉄道は安全とし、高架も地下もどちらも耐震基準に則り安全にする、耐震基準が変わればそれに対応する、とだけの説明でした。地下も高架も鉄道は地震に対し安全でなければなりません、それにかかる費用の違いは説明が一切ありません。こんな大雑把でいい加減な説明では住民は到底理解納得は出来ません。

平成22年に世田谷区長は環境影響評価方法書に関する区長意見書として、地域のまちづくりや周辺環境への調和と適切な予測・評価の実施及び、関係情報の地域住民への提供及び丁寧な説明の実施、地球温暖化防止対策の留意を要請しています。しかし高さ方向への騒音予測がない、南側に側道を作らないとしながら高架線近接地点の騒音予測がない、深夜保線騒音も予測していない、高架橋の夏場の温度上昇も予測していないなど区長意見は無視され、在来鉄道の大規模改良に際して【在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について】(平成7年12月20日公布環大―174号)の「騒音レベルの状況を改良前より改善¹すること。」にだけ準拠し静粛な住環境にはほど遠い環境評

価に留まっています。さらに説明会是对話型でない一方通行の説明で、全員の質問に答えないまま2時間で打ち切られました。東京都は住民に対し理解納得のいくまで誠実に説明すべきです。

3. 東京都は積算根拠及び「連立事業調査報告書」の全面開示をすべきです。

今回の事業について、比較設計の積算根拠については、都市計画案の段階でも開示されていません。住民の情報開示請求では、積算根拠が黒塗りとされていました。事業調査報告書を当該の杉並区や世田谷区にさえ渡さず、環境側道を造るよう求め、アセスの手続きを進めるのは、地方分権に逆行するものです。案では南側に環境側道が無いという、説明会での阪神大震災経験者からの指摘に世田谷区は個別に住民と相談するがその費用は区税を充当すると説明しました。積算根拠の開示もなく区の計画も立てられません。積算根拠、及び「連立事業調査報告書」の全面開示を東京都はすべきです。

4. 東京都は高架鉄道と高架高速道路の狭隘な谷間になる笹塚から上北沢の著しい環境悪化を生じさせないようにすべきです。

笹塚から上北沢の地域は低層住宅が立ち並ぶ街ながら、甲州街道上に首都高速4号線の高架があり、京王線が高架となれば狭隘な地域が高架と高架に挟まれる事で、騒音や振動が跳ね返り通風や眺望など著しい環境悪化が予想されます。このような複合的な環境被害についてのアセス評価は全くされていません。同様の場所として笹塚を都は例示しましたが、商業施設が並ぶ笹塚は比較対象になりません。京王線と首都高速4号線に挟まれる狭隘な住宅地区の環境悪化を東京都はするべきではありません。

5. 東京都は京王線は地下に、地上は緑の遊歩道兼避難路への活用を図るべきです。

地上の在来線跡地を大規模災害時の避難路とすれば、笹塚からつつじヶ丘までおよそ8Kmの緑道がつながります。帰宅困難者対策に加え、都市に生態系を回復するコリドー(回廊)の機能も持たせられます。高架化によって子孫の代までコンクリートの壁を仰ぎ見ることを選ぶのか、防災にも環境にも優れ生物多様性に富んだ緑ある生活を選ぶのか、東京都は世田谷区のみどり33、東京都の緑の東京計画に直結する、京王線は地下に、地上は緑の遊歩道兼避難路への活用を図るべきです。

6. 東京都は3.11東日本大震災を教訓として高架計画の安全性について再検証をすべきです。

3・11大震災を受けて建築物の耐震性が見直しが必須とされている現在、従来の耐震基準に基づいた設計による計画を強引・拙速に押し進めるのではなく、新しい基準ができた時点で、上記4案を新基準で見直し検証するなど、命を守る柔軟な対応が切に求められます。東京都は沿線に住む都民の命を守る強い意志の下、高架計画の安全性について再検証を行うべきです。

7. 東京都は京王電鉄が役員会決定もしてない調布・新宿間ノンストップ特急用地下線増線を計画に含めるべきではありません。

当該計画の線増線は少子高齢化の現在採算性も疑問視され、京王電鉄の正式決定もされてません。線増線に先行して実施する既設鉄道の高架化のみを行い計画を終了するのではないかという疑念を持たざるを得ません。決定もされてない民間会社の線増線計画を本計画に含める事は納得できません。

8. 3.11後に道路特定財源を使用して実施される京王線連続立体交差事業について、国の当該当局は3.11後の教訓を生かせるよう重大な関心をもつ事を期待しています。

西武新宿線や小田急線下北沢の連立事業が地下化の中、京王線の高架問題に重大な関心を期待します。

以上