

多摩北部都市 広域行政圏とは

地理的、歴史的、行政的につながりの深い小平市、東村山市、清瀬市、東久留米市、西東京市の5市を構成市とする「多摩北部都市広域行政圏」は、共通する行政課題に連携・協力して広域的に対処し、より質の高い住民サービスの提供に努めています。

現在まで、構成各市の連携協力により、「多摩六都科学館の建設」「図書館の相互利用」などを進めるとともに、多様な共同施策を展開しています。

交通基盤に関する圏域の課題

多摩北部都市広域行政圏の圏域では、人口や交通量の増加に対して、道路をはじめとする交通基盤の整備が必ずしも十分とはいえず、区部やJR中央線以南の自治体と比較して、交通基盤の弱さが指摘されています。

特に、踏切での交通の遮断や道路整備の遅れは、交通面での危険性や、慢性的な交通渋滞、大気汚染などを招いており、大きな問題となっています。

また、こうした問題は、単に交通問題に限らず、市民生活の利便性、少子高齢社会への対応、震災時の対応など、さまざまな面への影響が懸念されます。

これらの課題を解決するに当たり、次のような3つの視点に着目する必要があります。



都市開発・商業

- 拠点地区へのアクセス性の向上
 - ・ 駅を中心とした拠点地区にアクセスする道路の整備が不十分な場所や、道路があっても踏切を横断する必要がある場所があります。



医療

- 医療施設へのアクセス性の向上
 - ・ 圏域内にある医療施設には、府中街道、青梅街道などの混雑する道路の踏切を横断する必要がある施設も多くあります。



防災

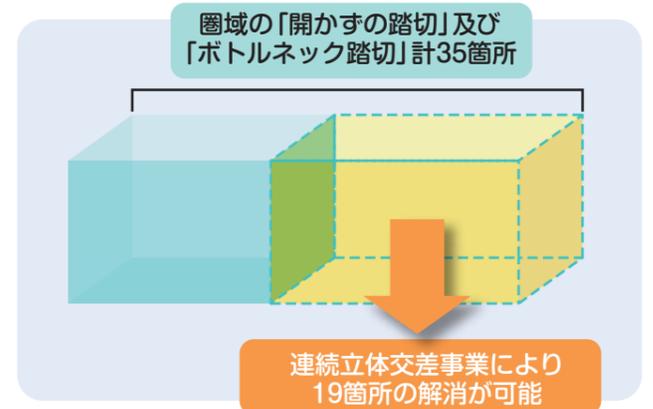
- 広域避難場所へのアクセス性の向上
 - ・ 圏域北部には広域避難場所がなく、圏域中部及び南部にある広域避難場所への避難には、踏切を横断する必要があります。

連続立体交差事業の必要性

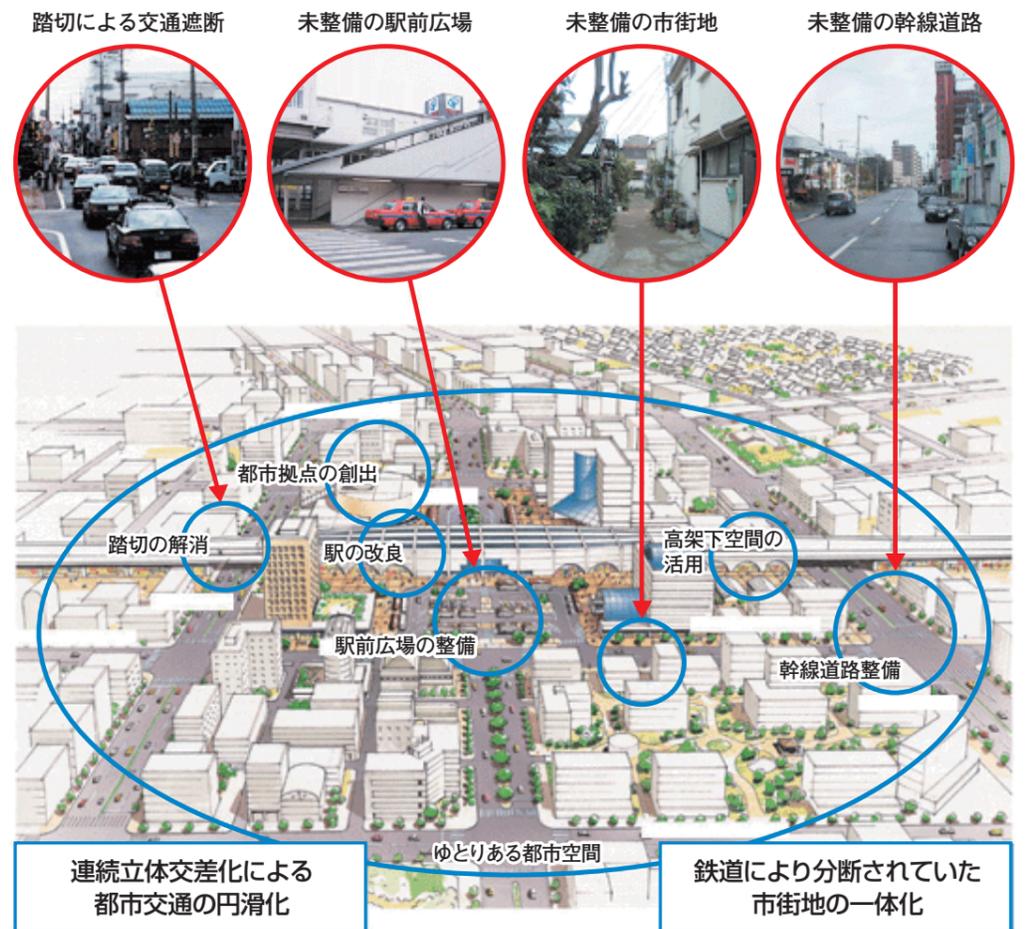
交通基盤に関する圏域の課題を解決するためには、踏切での交通の遮断を解消する必要があり、そのための方法の一つに、連続立体交差事業があります。

圏域には、「開かずの踏切」や「ボトルネック踏切」（5ページ参照）と呼ばれる問題の大きな踏切が35箇所存在します。仮に、圏域内の「鉄道立体化の検討対象区間」（6ページ参照）5区間で連続立体交差事業が行われると、35箇所の内、19箇所を解消することができます。

また、連続立体交差事業は、踏切での交通の遮断が解消されるほか、分断されていた地域を一体化する、高架下などに新たな空間を生み出すなどの効果があり、まちづくりに非常に効果的な手法です。



事業実施前の問題点



「踏切すいすい大作戦」ホームページより抜粋