

今後の取組について

現在事業中である東村山駅付近（西武新宿線・国分寺線・西武園線）に続き、今後、新規着工準備箇所である西武新宿線井萩駅～西武柳沢駅間を含む、圏域での新たな連続立体交差事業の早期実現を目指し、5市が連携して次のような取組を実施していきます。

【連続立体交差事業の早期実現に向けての取組】

圏域では、踏切での交通の遮断が都市活動の活性化の妨げになっています。連続立体交差事業は、このような課題の解決に効果的ですが、圏域内の5つの「鉄道立体化の検討対象区間」のうち事業中は1区間であるため、早期実現に向け5市が連携し、関係機関への要請活動などを実施するとともに、事業化に向けた課題の解決に取り組んでいます。

【連続立体交差事業の効果を高める道路整備に向けての取組】

連続立体交差事業の効果を高めるためには、連続立体交差事業とあわせて、関連する道路を重点的に整備することが必要です。このような道路については、都市計画道路の事業化計画などを基に5市が連携しながら、着実に整備を進めていきます。

【連続立体交差事業とあわせたまちづくりの推進】

圏域では、駅の周辺などを中心に、5市がそれぞれのまちづくりを展開してきました。連続立体交差事業により、地域分断の解消とあわせて、新たに生まれる高架下などの空間も活用しながら、一体的で総合的なまちづくりを推進することで、まちの発展に寄与します。

【鉄道立体化の検討対象区間以外の踏切対策の必要性】

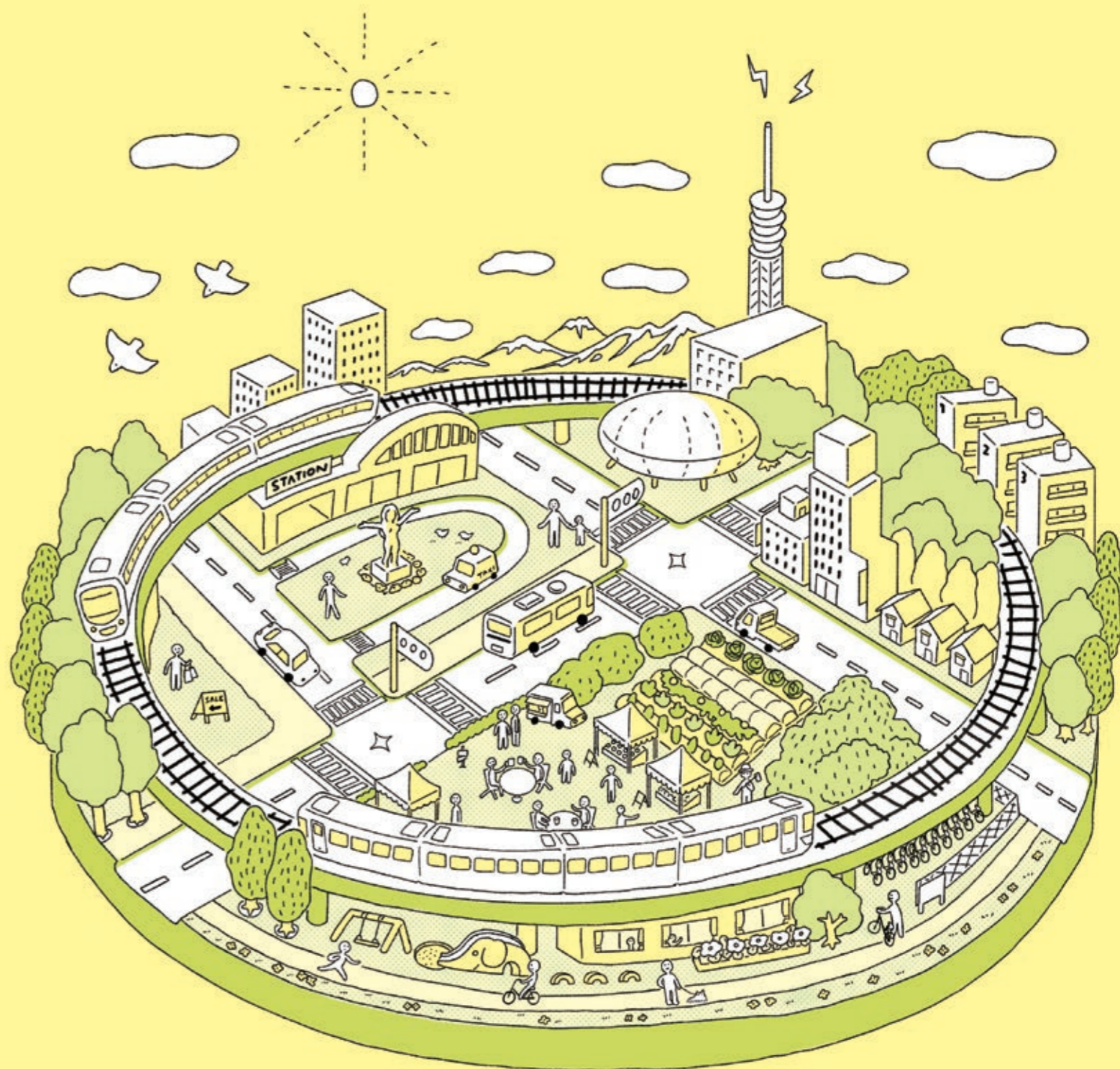
圏域では、「鉄道立体化の検討対象区間」以外にも、開かずの踏切やボトルネック踏切が存在します。このような踏切では、東京都や鉄道事業者などと連携しながら、踏切改良などの踏切対策を着実に進めていきます。

【このパンフレットについての問い合わせは】

小平市	都市開発部	道路課	電話 042 (346) 9828 (直通)
東村山市	まちづくり部	都市計画課	電話 042 (393) 5111 (代表)
清瀬市	都市整備部	まちづくり課	電話 042 (492) 5111 (代表)
東久留米市	都市建設部	都市計画課	電話 042 (470) 7762 (直通)
西東京市	まちづくり部	交通課	電話 042 (464) 1311 (代表)

発行：令和2年3月

多摩北部都市広域行政圏における 道路と鉄道の連続立体交差事業について



多摩北部都市広域行政圏協議会

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。

【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。

連続立体交差事業は、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業で、東京都が主体となり、鉄道事業者と地元自治体が協力して行います。

圏域には、「開かずの踏切」や「ボトルネック踏切」(P.4 参照)と呼ばれる問題のある踏切が36箇所存在します。圏域では、西武新宿線他2路線の東村山駅付近が事業化され、西武新宿線井荻駅～西武柳沢駅間が準備中区間となっており、このほかの「鉄道立体化の検討対象区間」(P.3-4 参照)3区間で連続立体交差事業が行われると、36箇所の内、20箇所を解消することができます。

連続立体交差事業の効果

連続立体交差事業の効果には、

- ・踏切に起因する交通渋滞や事故の解消
- ・鉄道によって分断されていた市街地の一体化
- ・新たに生み出される高架下等の空間の活用
- ・鉄道施設の改良による利便性や安全性の向上等があります。

【連続立体交差事業とあわせて行うまちづくり】

鉄道を一定区間連続して立体化することにより、新たに土地を創出することができます。本パンフレットでは、鉄道を高架化した場合を例に紹介します。

(高架下の使い方)

鉄道の高架化により創出された高架下(空間)は、鉄道事業者が商業施設等として利用することで賑わいの創出につながります。また、その一部を自治体で利用することもできるため、まちの良好な発展につながるような利用方法が期待できます。



保育所などの公共公益施設を整備することもあります。通勤に合わせて利用できるため、利便性が向上します。

駅前広場や駐輪場、歩行者専用スペースなどの公共公益施設を整備することで、駅周辺の利便性を高めることができます。



(側道)

連続立体交差事業に伴う側道の整備により、鉄道の高架化による日影の影響が緩和されるほか、駅へのアクセスや沿線地域の利便性、防災性の向上などが図られ、高架下の利用がしやすくなります。



圏域内の踏切と鉄道立体化の検討対象区間

- 凡例**
- (道路)
- 現況都道
 - 都市計画道路 (整備済)
 - 都市計画道路 (事業中)
- (鉄道立体化)*P.5参照
- 鉄道立体化の検討対象区間
 - 新規着工準備箇所 (準備中区間)
 - 事業中区間 (鉄道付属街路事業あり)
- (踏切)*P.4参照
- 開かずの踏切
 - ボトルネック踏切
 - その他の踏切

	圏域内の現況踏切数		鉄道立体化の検討対象区間の踏切数	
	総数	内開かず及びボトルネック踏切	総数	内開かず及びボトルネック踏切
小平市	40	12	5	4
東村山市	27	8	5	3
清瀬市	5	2	0	0
東久留米市	5	3	5	3
西東京市	21	11	18	10
総数	98	36	33	20

「開かずの踏切」及び「ボトルネック踏切」とは？
 国土交通省では、以下の基準に合致する踏切を緊急に対策の検討が必要な踏切として抽出しています。

- 開かずの踏切：ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切
- ボトルネック踏切
 - ・自動車ボトルネック踏切：踏切交通遮断量が5万以上の踏切
 - ・歩行者ボトルネック踏切：自動車・歩行者・自転車の踏切交通遮断量の合計が5万以上かつ歩行者・自転車の踏切交通遮断量が2万以上の踏切

なお、踏切交通遮断量とは、ある踏切で1日の交通量と遮断時間を乗じたものです。



注) 都市計画道路の整備状況は、令和2年3月現在の概略を示しています。

連続立体交差事業に関する圏域内の動き

【鉄道立体化の検討対象区間】

東京都が平成16年6月に策定した「踏切対策基本方針」において、鉄道立体化の可能性を関係者間で検討すべきとした区間です。圏域内では、P.3-4 ①から⑤の5区間が抽出されました。

【新規着工準備箇所（準備中区間）】

「鉄道立体化の検討対象区間」のうち、「事業候補区間」への選定を経て、事業化に向けた計画の検討が開始されている箇所です。

P.4 ③西武新宿線 井荻駅～西武柳沢駅間については、平成28年3月に社会資本総合整備計画への位置付け、平成29年4月に国土交通省から着工準備採択を受け、事業主体となる東京都において、事業化を目指した計画の検討が始められています。

【事業中区間】

「鉄道立体化の検討対象区間」のうち、連続立体交差事業が行われている区間です。

P.3 ⑤東村山駅付近については、平成25年度から連続立体交差事業と鉄道附属街路事業が一体的に進められています。

[路線名] 西武新宿線・国分寺線・西武園線 [箇所] 東村山駅付近 [関係市] 東村山市
 [事業延長] 4.5Km [都市計画決定] 平成24年10月2日 [施行年度] 平成25年度～令和6年度
 [踏切除却数] 5 [交差する都市計画道路] 東村山3・3・8、3・4・10

【圏域内の踏切の現状】

小平市内



東村山市内



清瀬市内



東久留米市内



西東京市内



連続立体交差事業の進め方

「鉄道立体化の検討対象区間」から、連続立体交差事業が事業化されるまでの進め方の例について、以下のように示します。

着工準備採択がされた「新規着工準備箇所」では、まちづくり計画の策定などの準備や都市計画などの手続きを進めていきます。

都市計画事業認可を得た「事業中区間」では、事業用地取得や工事などを実施していきます。

