

平成31年2月13日（水）～16日（土）に開催した、西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差化計画及び駅前広場等の関連する都市計画についての都市計画素案説明会において、多くのご質問をいただきました。

主な質疑について、以下に概要を掲載します。

## <主な質疑概要>

### Q1. なぜ高架方式なのか。また、もう決まったものなのか。

A1.

（東京都）

- 鉄道の構造形式については、地形的条件、計画的条件及び事業的条件の3つの条件から総合的に判断して選定した結果、最適案である高架方式を今回の素案で提案した。
- 地形的条件について、高架方式、地下方式とも可能である。
- 計画的条件について、高架方式と地下方式で除却踏切数は同じだが、地下方式では、現在踏切がなく通行できている、1カ所の道路（東伏見駅西側の市道2035号線と交差するアンダーパス）が掘割区間となり、通行不可となる。
- 事業的条件について、高架方式では事業費が約1,710億円、事業期間は15年、地下方式では事業費が約2,470億円、事業期間は16年となっている。
- 今回は都市計画素案としてお示ししており、今後の都市計画審議会での審議を経て決定となる。

（西東京市）

- 地下方式で通行不可となる市道2035号線は、この地域の生活道路として機能している。
- 連続立体交差事業の目的の一つが地域分断の解消であるが、新たに地域の分断が生じてしまう計画は厳しいと考えている。
- 地域が分断されると、何らかの対策をしたとしても住民の方にとって今よりも不便になってしまうと考えている。

### Q2. 高架方式の都市計画素案に至った経緯は。

A2.

（東京都）

- これまで東京都は、各区市より踏切解消に向けた連続立体交差事業の早期事業化に関する要望を受けている。
- 都としては、これらの要望を踏まえて、早期事業化に向けた検討を進めてきた。
- 構造形式の決定経緯については、平成27年度の東京都の調査結果において、今回の仮線高架が優位である結果が出ており、その結果を基に国と比較設計協議を実施し、平成30年12月に国との協議が調ったことで、素案説明会を開催している。
- また、構造形式の選定については、平成30年度に地元区市や西武鉄道等と行政連絡会を開催するなど、適宜情報共有している。

**Q3. 高架下空間はどのように利用されるのか。また、地下方式の方が跡地を自由に活用できるのではないか。**

A3.

(東京都)

- 鉄道跡地の利用については、高架方式、地下方式のどちらでも、基本的には西武鉄道の用地となる。
- 連続立体交差事業のルールにより、貸付可能面積のうち原則15%は自治体側で使用できる。
- 近年では託児所やデイサービス、駐輪場といった事例がある。
- 具体的な利用形態は、今後、地域住民の皆様のご要望を踏まえ、杉並区、練馬区、西東京市、西武鉄道などの関係者間で検討していく。
- 地下方式となった場合、鉄道事業者の用地であることや直下に鉄道躯体（構造物）があるため、必ずしも自由に使用できるといったことはない。

**Q4. 高架方式、地下方式の場合の立ち退き件数はどのくらいか。**

A4.

(東京都)

- 地図上の計測であるが、高架方式の場合約230件、地下方式の場合約180件の建物について、用地をお譲りいただくこととなる。
- 詳細は今後の用地測量等で明らかにしていく。

**Q5. なぜ地下方式の場合でも立ち退きが生じるのか。**

A5.

(東京都)

- 地下方式の場合でも、現在の鉄道用地内を最大限に活用することとしているが、地下構造物や工事に必要な幅の地上用地は必要となるため、現在の鉄道用地の外側にも用地が必要となる箇所がある。

**Q6. 地下方式の場合、側道は不要となるのではないか。**

A6.

(東京都)

- 地下方式の場合、鉄道構造物による日影の影響はないため、日影の影響を緩和する観点からの側道は整備する必要はないが、駅へのアクセス向上などのまちづくり上必要な側道として整備する必要がある。

**Q7. 地下方式の方が事業費が高いのはなぜか。**

A7.

(西武鉄道)

- 地下方式の場合、車庫や駅などで開削区間となることなどから、掘削・埋戻し等の土工事が非常に多く発生するため、地下方式の事業費が高くなる。
- また、線路直下での施工となることから、線路をすべて工事桁という橋梁で仮受けしてから工事する必要がある。特に上石神井には、車庫があることから仮受けする線路も多くなるため、地下方式の事業費が高くなる。

**Q8. 西武新宿線（中井駅～野方駅間）はなぜ地下方式が選定されたのか。**

A8.

(東京都)

- 事業中の中井駅～野方駅間の鉄道の構造形式については、地形的条件、計画的条件及び事業的条件の3つの条件で比較検討した結果、高架方式と地下方式のそれぞれの評価が同等であったため、さらに都市計画の区域として新たに拡幅する面積を比較し、拡幅する面積が小さい地下方式を選定した。

**Q9. 車庫の面積はどのように変わるのか。また、跡地利用はどのように考えているのか。**

A9.

(西武鉄道)

- 車庫の面積は、現況の約28,000㎡から、約3分の1に縮小した約9,100㎡を立体化する。
- 車庫の跡地利用については、まちづくりに貢献できるよう練馬区等と協議しながら検討していく。

(練馬区)

- 車庫の跡地は上石神井駅周辺のまちづくりにおいて、これからの地域の発展につながる重要な土地になりうると考えている。
- まちづくりに貢献するような活用方法、周辺の道路整備などについて、地域の皆様のご意見を伺いながら、西武鉄道等と協議を進めていく。

**Q10. 車庫跡地の活用を踏まえ、上石神井駅の改札口を東側に新設できないか。**

A10.

(西武鉄道)

- 上石神井駅の改札位置は、概ね現在の位置を計画している。
- 改札口の新設等については、今後、東京都や練馬区等と協議していきたい。

**Q11. 上石神井駅の車庫が縮小することによる始発電車への影響は。**

A11.

(西武鉄道)

- 運行形態(列車ダイヤ)は、その時々<sup>1</sup>の社会情勢やお客様ニーズによるため未定であるが、工事中及び工事完了後も、現在の上石神井駅からの朝の始発電車の本数は確保する考えである。

**Q12. 鉄道の南側の用地取得の必要性は。**

A12.

(西武鉄道)

- 上石神井駅の車庫付近において、高架化後の車庫を整備するために南側の用地取得が必要となる箇所がある。

**Q13. 騒音・振動や景観、日影等の環境への影響についてどのように考えているのか。**

A13.

(東京都)

- 本事業による環境への影響については、今後の環境影響評価手続きにおいて予測・評価を行うとともに、環境保全のための適切な措置を講じていく。
- また、環境影響評価書案を作成した後には説明会を開催し、その内容についてご説明する。

**Q14. 高架化後の騒音対策はどのように行うのか。**

A14.

(東京都)

- 今後、東京都環境影響評価条例に基づき、工事中、工事完了後の騒音について予測・評価を行う。
- 具体的には、レールの継ぎ目が少ないロングレールの採用や、防音壁の設置、弾性バラスト軌道の採用など、環境保全のための適切な措置を講じていく。

**Q15. 高架化後は電車が通過する際の騒音・振動は何割ぐらい減るのか。**

A15.

(西武鉄道)

- 2015年に完了した西武池袋線(練馬駅~石神井公園駅間)の高架化事業において、弾性バラスト軌道の採用などにより、工事完了後の騒音・振動は約1割程度低減している箇所がある。

**Q16. 高架化後の線路保守作業による騒音や振動は現在と比べてどのようになるのか。**

A16.

(西武鉄道)

- 高架化後は弾性バラスト軌道を採用するため、砂利をつき固める作業はなくなる。
- 軌道の保守作業はレール交換程度になる予定である。

**Q17. 高架化後の台風や地震等の自然災害への対策は。**

A17.

(西武鉄道)

- 風対策としては、駅部に防風壁、駅間に高欄を設ける予定である。
- 地震対策としては、国の設計基準に則り設計を進めていき、東日本大震災クラス的地震に十分耐えられる構造とする。

**Q18. 野方駅～井荻駅間よりも井荻駅～西武柳沢駅間の事業着手を先行するのか。**

A18.

(東京都)

- 連立事業の効果を高めるためには、地元区市による駅周辺のまちづくりを行うことが重要であり、その熟度が高まった井荻駅～西武柳沢駅間を先行してご説明した。
- 野方駅～井荻駅間についても、引き続き早期事業化に向けて地元区である中野区、杉並区等と調整しながら進めていく。

**Q19. 国土交通省の踏切道改良促進法において、井荻駅周辺の踏切道が対象となっているが、今回の計画に反映されているのか。**

A19.

(東京都)

- 井荻駅周辺の踏切については、改正踏切道改良促進法に基づく、改良すべき踏切道に指定されている。
- 今回の計画では、井荻駅を移動させないこと等を条件としているため、井荻駅第2号踏切は残ることとなる。
- 東京都として、踏切が残ることは課題として捉えており、今後の対応を道路管理者である杉並区と協議していく。

**Q20. 上井草駅部だけ側道等が検討中ということだが、ということか。**

A20.

(杉並区)

- 鉄道が高架方式となり日影の影響があるため、側道については整備を行う予定である。
- この区間については、歩行者の安全性の確保や駅利用者の利便性の向上を図るため、側道とあわせて駅前広場等の交通施設の整備などを現在検討中である。
- 検討が調い次第、皆様にご説明する機会を設ける。

**Q21. 上井草駅の東側の道路横断について何か対策はあるのか。**

A21.

(杉並区)

- 上井草駅東側のバス通りについて、歩行者が安全に通行や横断できるよう、踏切の解消に合わせ、道路整備を検討していく。

**Q22. 上井草駅は完成まで駅構内（上下線ホーム）の横断はできないのか。**

A22.

(西武鉄道)

- 工事中はホームの仮設化や、工事の過程において改札位置の変更の可能性もあるため、工事の途中段階において、杉並区とも協議を行い、自由通路等の設置を検討していく。

**Q23. 旧井草川遊歩道は今後整備するのか。**

A23.

(杉並区)

- 杉並区内の旧井草川遊歩道と西武新宿線は2か所で交差している。
- 西側で交差する区立四宮森公園付近については、高架化後に歩行者の通行を確保するなど、回遊性の向上を図っていきたいと考えている。
- 東側で交差する区立柿木北公園付近については、鉄道の高架への移行区間となり、高架構造物の下に人が通行可能な高さを確保できないなどの課題があるため、今後、解決に向けた検討を行っていきたいと考えている。

**Q24. 井荻駅において、バス停設置等の駅前整備は行うのか。**

A24.

(杉並区)

- 井荻駅前の現状と課題については認識しており、駅前の整備については今後のまちづくりの中で必要に応じて検討していく。

**Q25. 武蔵関1号踏切は現在歩行者・自転車専用であるが、今後どのように整備されていくのか。**

A25.

(練馬区)

- 現在、歩行者・自転車のみが通行可能な踏切については、幅員6m以上を基本として、前後の道路幅員を考慮しながら整備する考えである。
- 詳細については、今後、交通管理者との協議等を踏まえて検討していく。

**Q26. 石神井川の改修工事は今回の連立事業と関係あるのか。**

A26.

(東京都)

- 今回の連立事業は石神井川に近接している箇所もあるため、河川部署とも調整を行いながら事業を進めていく。

(練馬区)

- 武蔵関駅の駅前広場計画が石神井川と隣接するため、東京都の河川部署と引き続き協議を行いながら事業を進めていく。

**Q27. 外環の2（南北道路）の事業との関係は。**

A27.

(東京都)

- 外環の2（南北道路）は平成30年12月に都市計画事業の認可を取得し、事業に着手している。
- 連続立体交差事業の事業認可取得後、両事業間で十分に工事調整を行いながら進めていく。

**Q28. 西武新宿線と交差する千川通りはどのように整備されるのか。**

A28.

(東京都)

- 連続立体交差事業による踏切解消とあわせて、千川通りの現在のクランク形状を解消し、十字の交差点形状として道路整備を行っていく予定である。

**Q29. 伏見通りと西武柳沢駅の間にある、東伏見第4号踏切はどのようになるのか。**

A29.

(東京都)

- 東伏見第4号踏切は、今回の連続立体交差化の事業予定区間の外側となるため除却はできないが、早期に実現可能な対策を関係者間で考えていく。
- 例えば、踏切道拡幅や警報時間制御等の踏切システム改善等の対策など、様々な角度から踏切の安全性について、東京都と西武鉄道で連携しながら、今後必要に応じて検討を進めていく。

**Q30. 本計画の費用対効果は考えているのか。また、地下方式の方が効果は大きいのではないか。**

A30.

(東京都)

- 費用便益分析を行い、踏切の解消に伴う移動時間の短縮や自動車等の走行経費の減少、踏切での交通事故の減少による便益を算出し、実際にかかる費用よりも便益のほうが高いということを確認している。
- 構造の違いによる整備効果（高架下利用、地上部利用等）は一概にどちらがいいか判断できるものではない。

**Q31. 用地取得に関する補償等の説明はいつ頃になるのか。**

A31.

(東京都)

- 用地買収に伴う補償等については、都市計画事業認可を取得した後（2021年～2022年頃）に行う用地補償説明会にて説明する。

**Q32. 残地は取得してもらえるのか。**

A32.

(東京都)

- 用地の取得において、基本的には残地の取得は考えていない。
- 残った土地が、著しく土地の価格が下がる、使い勝手が著しく悪くなる、といった場合に残地補償をする場合もあるが、個々のケースにより異なるため、用地をお譲りいただく段階で個別にお話しをさせていただく。
- 用地補償の概要については、今後の用地補償説明会で説明する。

**Q33. 事業の財源はどのようになるのか。**

A33.

(東京都)

- 総事業費について、例えば区部であれば、85%が都市側負担、残り15%が鉄道側負担といったルールがある。
- 都市側の85%負担のうち、半分が国の負担、残りは地方自治体である東京都及び区市の負担となる。
- 地方自治体の負担のうち、7割が都負担、残り3割が区市負担となる。

**Q34. 連立ではなく、道路を個別に立体化した方が事業費は安いのではないのか。**

A34.

(東京都)

- 鉄道の連続立体交差化に比べ、道路単独での立体化の方が事業費は高くなると試算している。

**Q35. 事業範囲内に土地・建物を所有しているが、住まいは別の土地の場合でも、今後の手続き等は周知してもらえるのか。**

A35.

(東京都)

- 今回の説明会の周知については、事業範囲の沿線約100メートルに住んでいる方々に対してポスティングで配布(2/1実施)するとともに、関係区市の区報・市報(2/1号)への掲載等を行っている。
- 土地・建物所有者等の地権者については、今後の用地測量等説明会の際に具体的な所有者を調べ、周知する予定である。

**Q36. 今回の事業でホームドアは設置されるのか。**

A36.

(西武鉄道)

- 当社のホームドアの設置については、2017年度に池袋駅への設置が完了している。その後は、まずご利用のお客さまが1日当たり10万人以上の駅を対象とすると既に公表している。(西武新宿駅、高田馬場駅、国分寺駅、練馬駅、所沢駅)
- 本区間内の駅を含む、それ以外の駅での設置は未定であるが、転落事故の発生状況等を勘案した上で、整備の検討をしていく。

**Q37. 今回の事業は西武鉄道の運賃に影響があるのか。**

A37.

(西武鉄道)

- 今回の連立事業に伴う鉄道側負担はあるが、これにより直ちに運賃改定につながることは考えていない。

**Q38. 高架化後の線路中心の位置は変わるのか。**

A38.

(西武鉄道)

- 線路中心の位置は基本的に大きく変わらないが、駅部等においては、ホーム形式の変更等により線路中心の位置が変わる箇所がある。

**Q39. 高架化後の鉄道の構造は壁のようになってしまうのか。**

A39.

(西武鉄道)

- 基本的に柱構造の高架橋となるため、全面壁にはならないが、地平から高架橋への取り付け部分については、壁のような構造(擁壁構造)となる箇所がある。

**Q40. 事業実施にあたり住民投票は行うのか。**

A40.

(東京都)

- 今後の都市計画手続きにおいて住民投票を行う手続きはないが、意見書を提出する機会はある。

以 上