

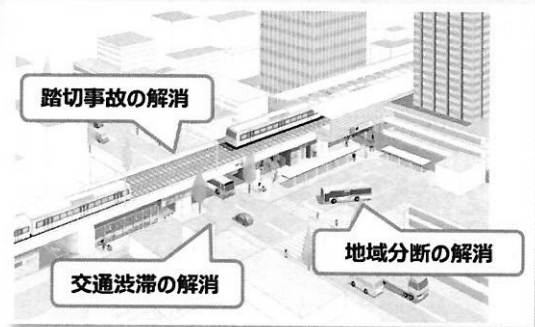
# 西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間） 連続立体交差化計画と関連する道路計画の概要



- ・本年2月、西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差化計画及び関連する道路計画等の都市計画素案説明会を開催しました。
- ・この資料は、素案説明会の内容を基に、練馬区が作成したものです。
- ・連続立体交差事業は東京都、駅前広場整備は練馬区が事業主体となって実施します。

## ◇連続立体交差事業とは・・・

- 鉄道を一定区間連続して、高架化または地下化し、道路と立体交差化することで、**多数の踏切を除却**する事業です。
- この事業を実施すると、地域の課題となっている、**交通渋滞や踏切事故が解消**されます。
- さらに、**鉄道による地域分断が解消**され、まちづくりが進められる\*ことで、沿線地域の活性化が図られます。



【連続立体交差事業の効果】

\*練馬区では、西武新宿線沿線の各駅周辺のまちづくりを進めています。

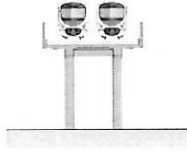

## ◇計画概要図（練馬区内抜粋）



中面に、「高架・地下の選び方」、「側道計画」、「今後の進め方」などを掲載しています。ご覧ください。

## ◇連続立体交差事業の高架・地下の選び方

- 鉄道を連続立体交差化する方式には、大きく分けて、**高架方式と地下方式**の二つがあります。
- 事業を実施する区間において、**それぞれの方式について**、地形条件や踏切除却数、事業費などを調査・検討し、この二つの方式を**比較**します。
- 比較した結果を**総合的に判断**して、高架方式か地下方式かを**選びます**。
- これにより、西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差化計画においては、事業主体となる東京都から**高架方式が最適案として提案**されました。

≪比較表≫		高架方式	地下方式
			
地形的条件（鉄道周辺の地形）		可能	可能
計画的条件（踏切除却数）		19箇所の踏切を除却	19カ所の踏切を除却 （ほか1箇所の道路が通行不可）
事業的条件	事業費	約1,710億円	約2,470億円
	事業期間	15年	16年



**最適案**（都市計画素案説明会で提案した案）

## ◇連続立体交差事業の環境への影響

- 連続立体交差事業の実施にあたっては、東京都環境影響評価条例に基づき、環境影響評価を行います。
- **環境影響評価とは**、事業の実施が環境に及ぼす影響について、事前に**調査や予測、評価**を行い、**環境保全のための措置**を検討し、これらの措置がとられた場合の環境影響を評価することです。
- 今回の事業では、**騒音・振動、日影、景観、電波障害など、8項目**について評価します。

### ≪事例紹介≫

平成28年度に高架化が完成した西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）では・・・

#### 騒音・振動

○地上部に線路があった従前に比べて、高架化したことにより、騒音と振動が、平均で**概ね10db（デシベル）低減**しました。

※db(デシベル)：音や振動の大きさを表す単位

※低減値は、事後調査報告書（平成29年9月）より、各測定地点の平均値

⇒**対策例**：継ぎ目の少ないロングレール

吸音・制振効果のある弾性ゴムなどを使用した軌道（線路）構造  
遮音壁 など

#### 景観

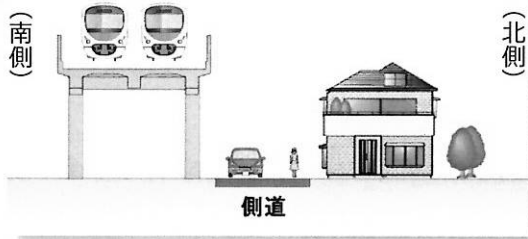


【石神井公園駅】

⇒**対策例**：地域の意見等を取り入れた駅舎デザイン  
周辺環境に溶け込む色彩 など

## ◇側道計画と高架下利用

- 鉄道の高架化にあわせて、北側に側道を計画します。 ※側道：東鉄新付、練自歩
- 側道の整備で、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、高架下利用がしやすくなります。

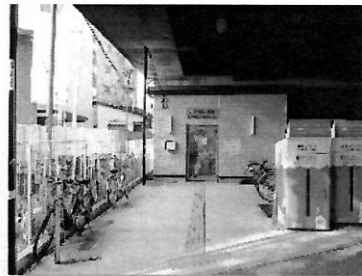


【側道イメージ】



【西武池袋線の側道】

- 鉄道の高架化により創出された高架下は、まちの良好な発展につながるよう、高架下利用を検討します。
- 高架下利用の基本ルールは、利用可能な高架下面積から、鉄道施設や交差する道路などを除いた面積のうち、15%分は無償で自治体が利用可能で、残りの面積は鉄道事業者が活用を検討します。(これは、地下化の場合も同様です。)



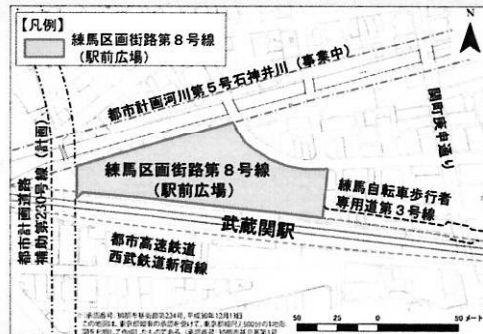
【図書館受取窓口】



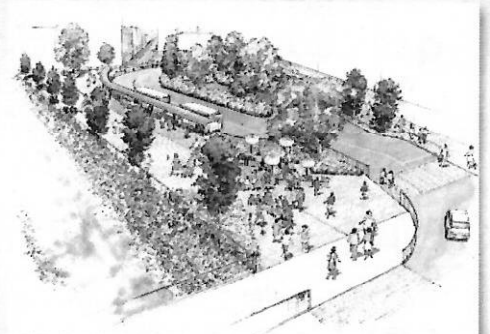
【保育園（民間）】

## ◇武蔵関駅の駅前広場 <<練馬区の事業>>

- 武蔵関駅は、バス停が分散しているなど、鉄道やバスの乗換え利便性や歩行者等の安全性に課題を抱えています。
- 鉄道立体化を契機に、武蔵関駅にバスやタクシーが入る駅前広場を計画します。



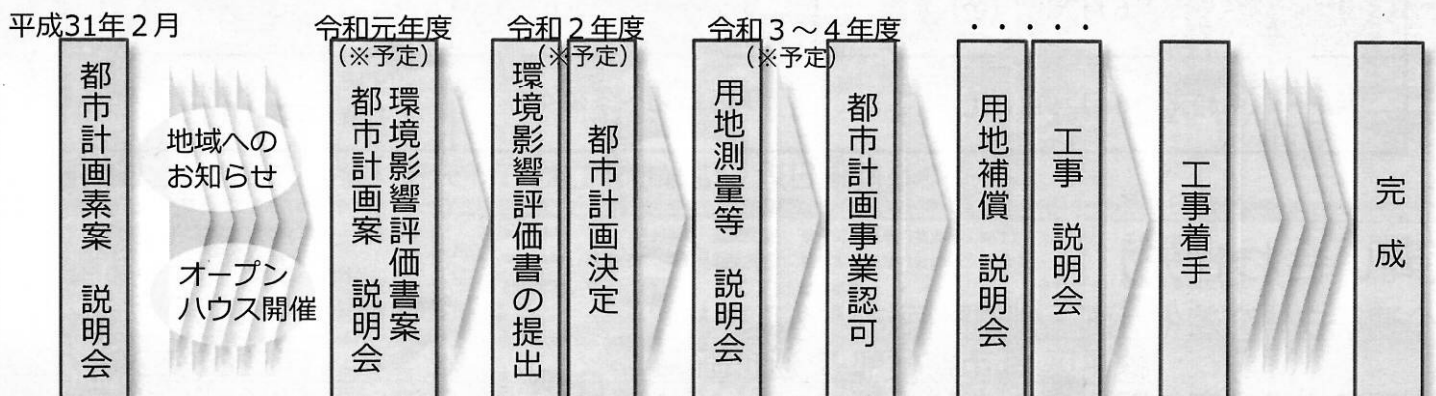
【計画概要図】



【完成イメージ】

※駅前広場：区画街路第8号線

## ◇今後の進め方（流れ）



※記載の年月は予定です。今後、関係機関協議などにより変更となる可能性があります。



## ◇よくある質問・・・

### Q1 なぜ高架化なの？

⇒ 高架方式と地下方式で、地形条件や踏切除却数、事業費などを比較し、総合的に判断して高架方式を最適案としています。

### Q2 いつ計画が決定するの？

⇒ 令和元年度内に都市計画案の説明会を開催し、令和2年度に都市計画決定の予定です。今後も皆様からのご意見を伺いながら計画を進めていきます。

### Q3 もう説明会はやらないの？

⇒ 令和元年度内に都市計画案の説明会を開催し、その後も、測量や用地補償、工事などの各段階で説明会を開催していく予定です。

### Q4 側道の範囲は？

⇒ 高架の北側に幅6～15mで計画します。側道の計画区域については、練馬区ホームページや練馬区交通企画課の窓口でもご覧いただけます。詳しくは、下記【問い合わせ先】までお問合せください。

### Q5 側道は必要なの？

⇒ 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、高架下利用をしやすいするため必要となる道路です。

### Q6 今も騒音や振動がうるさい。高架化したらどうなるの？

⇒ 今回の事業では、高架化による環境影響を評価します。平成28年度に高架化が完成した西武池袋線の事例では、地上部に線路があった従前に比べて、高架化後は、騒音と振動が低減しています。

### Q7 いつ高架下利用を決めるの？

⇒ 事業（工事）に着手した後に検討を開始するのが一般的です。

### Q8 上石神井車庫の跡地はどうなるの？

⇒ 上石神井駅車庫の跡地は、鉄道事業者の用地であり、将来の具体的な利用方法は未定ですが、区は、良好なまちの発展につながる土地利用がされるよう、鉄道事業者と協議していきます。

### Q9 いつ用地買収になるの？

⇒ 都市計画事業認可を取得後、用地補償に関する説明会を開催し、その後、個別にお話をさせていただきます。都市計画事業認可は、令和3～4年度を目指しています。

### Q10 どんな補償が受けられるの？

⇒ 一般的な補償の項目や手順などについては、下記【問い合わせ先】までお問合せください。なお、具体的な補償内容については、個々のケースで異なります。詳しくは、今後予定している用地補償説明会などでご説明する予定です。

### Q11 地下化にすると立ち退きはなくなるの？

⇒ 地下化とした場合も、現在の鉄道用地の外側に、用地取得が必要となる箇所があります。

### Q12 地下化にすると地上部に緑道などが整備できるの？

⇒ 地下化とした場合も、地上部は基本的には鉄道事業者の用地であり、直下に鉄道構造物があるため、必ずしも自由に使用できるということはありません。高架下利用の基本ルールと同様に地上部の利用を検討することとなります。

## ◇練馬区のまちづくりに関するオープンハウス開催（予告）

地域の皆様に、練馬区内の西武新宿線沿線で計画している、道路計画やまちづくり、連続立体交差化計画などの内容について、より深く理解していただくため、パネルなどを展示するオープンハウスを開催します。

	開催日	開催時間	開催場所
①	令和元年6月28日（金）	午後11時～午後8時	上石神井駅前集会所 （2階 長芸室）
②	令和元年6月29日（土）	午前11時～午後4時	練馬区民センター （1階 区民サロン）

※開催日近くになりましたら、チラシなどでお知らせします。

## 【問い合わせ先】

### ◇連続立体交差化計画・側道計画に関すること

練馬区 都市整備部 交通企画課

TEL03-5984-1274

### ◇駅前広場計画に関すること

練馬区 都市整備部 新宿線・外環沿線まちづくり課

TEL03-5984-1278