



特集：通勤も観光も—新たな輸送需要の開拓

〔利用者満足度の向上へ。西武鉄道の取り組み〕

東京都内には現在、約1050カ所の踏切があり、このうちピーク時1時間当たりの遮断時間が40分以上となる「開かずの踏切」は約250カ所と、全国の約半数を占めている。東京都では2004年に「踏切対策基本方針」を策定し、重点的に対策を実施・検討すべき「重点踏切」を抽出。また、その解消を図るため、「鉄道立体化の検討対象区間」を20区間抽出している。

現在、都内では5路線7カ所で連続立体交差事業（以下、連立事業）が行われており、うち新宿線では、中井駅～野方駅間、東村山駅付近の2カ所で事業が進められている。

地下化される中井駅～野方駅間

11年8月に都市計画決定された中井駅～野方駅間の連立事業は、東京都を事業主体とする道路整備事業であり、中野区と西武鉄道が連携する。13年に

TOPICS

新宿線の沿線価値向上に向けて。 新宿線連続立体交差事業

新宿線沿線では、交通渋滞の解消や安全性の向上を主な目的として、中井駅～野方駅間、東村山駅付近で連続立体交差事業を進めている。安心して快適なまちづくりに寄与することも沿線価値向上の重要な施策だ。

文◎茶木 環
撮影◎織本知之



西武鉄道株式会社
鉄道本部 建設部 建設課 課長

山田光明

Mitsuaki YAMADA

事業認可を取得、14年1月に工事に着手した。

事業区間は、両駅付近間の約2.4km。区間内にある8カ所の踏切は、すべて開かずの踏切で、うち1カ所が自動車・歩行者ともに交通量が多く、渋滞や滞留が発生する「自動車・歩行者ボトルネック踏切」、3カ所が歩行者の交通量が多く、歩行者の滞留が発生する「歩行者ボトルネック踏切」となっている。事業により、慢性的な交

通渋滞の解消と安全性の向上、まちづくりの促進が期待されている。

今回の立体交差化では地下形式を採用、7カ所の踏切道を除却し、3カ所の都市計画道路と交差する。工法は、地下化される新井薬師前駅と沼袋駅の駅部と、地下化における両サイドの取り付け部（中井駅付近・野方駅付近）は開削工法、それ以外はシールド工法が採用されている。

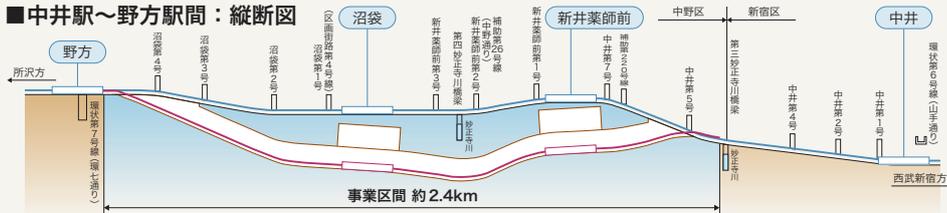
また、この連立事業と同時に決定し



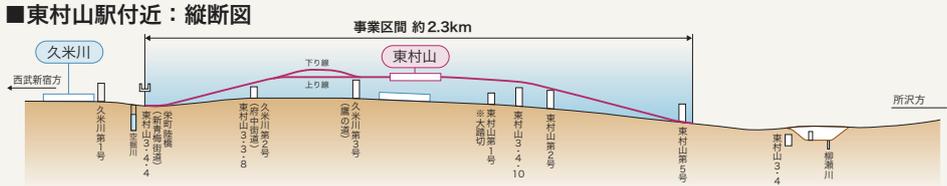
特集：通勤も観光も—新たな輸送需要の開拓

【利用者満足度の向上へ。西武鉄道の取り組み】

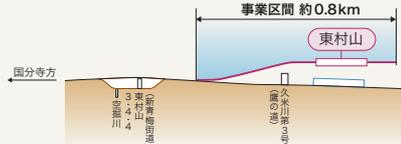
■中井駅～野方駅間：縦断面



■東村山駅付近：縦断面



国分寺線



西武園線



た都市計画により、中野区が事業主体となつてこれまでなかった交通広場の整備が進められることになっている。新井薬師前駅ではこれまで西武鉄道が開放していた駅前用地が交通広場の役割を果たしていたが、現在の駅の南側に新たに交通広場が整備される。沼袋駅は、交差する区画街路を現在の6mから14mに拡幅し、交通広場も現在の駅の南側に整備される計画で、い

れもバス停のほかタクシープールも併設される予定だ。新井薬師前駅については17年2月、沼袋駅前については同年8月に事業認可を得ている。「両駅とも駅前に交通広場がないため、バス停にバスが停車すると渋滞となることが多い。交通広場が整備されれば、それが解消される。お客さまの乗り換えも格段に向上し、交通結節点としての利便性が上がる」と鉄道本部建設部建設課の山田光明課長は語る。

高架化される東村山駅付近

12年に都市計画決定された東村山駅付近の連立事業は、東京都を事業主体とする道路整備事業であり、東村山市と西武鉄道が連携して、13年12月に事業認可を取得。15年1月に工事に着手している。東村山駅を中心に、新宿線約2.3km、国分寺線約0.8km、西武園線約1.4km、計約4.5kmを高架形式により立体化し、2カ所で都市計画道路と交差させ、5カ所の踏切道を除却する。うち3カ所が自動車・歩行者ポトルネック踏切だ。特に府中街道と交差する久米川第2号踏切道の渋滞解消が大きな目的で、事業認可を取得し、府中街道の拡幅（東京都主体）整備を行っている。また、連立事業と同時期に都市計画決定をした他の新規道路（東村山市主体）の整備が計画されている。

事業は、東村山駅西口地区再開発や交通広場の整備が既に完成し、東側も交通広場や道路が整備されており、仮用地を確保することが困難なため、営業線の上部に高架構造物を建設する施工計画となっている。現在、跨線橋の代替としての地下通路設置や高架橋の基礎工事が進んでいる。

また、現ホームは3面6線の島式ホームで、新宿線と国分寺線がそれぞれ別のホームで発着しているが、新ホームは両路線の上り線と下り線を揃えた2面4線に集約される。

「東村山駅では、川越方面から来て国分寺線下り線に、国分寺方面から来て新宿線下り線に乗り換えのお客さまが多かったが、これまでは乗り換えに跨線橋を渡る必要があった。それが新ホームではホームトゥホームで乗り換えができるようになる。利用者の動線がさまざままで、跨線橋やホームはかなり混雑していたが、それも緩和される」と山田課長は期待を寄せる。

高架下の利用については、東京都、東村山市および西武鉄道の3者協議で今後決定される。駅デザインのうち、高架橋の駅部に取り付ける防風壁については、市民や駅利用者などから意見を募集して取り入れるなどして、市民参加型で進めた。地域の特性を生かしたデザインとなり、途中経過を公表したところ、市民や駅利用者にも好評だったという。

なお、この2つの連立事業のほか、新宿線の野方駅・井萩駅間、井萩駅～東伏見駅間の2区間が着工準備採択されており、事業化に向け取り組んでいる。

「連立事業は、交通渋滞を解消し、交通に関わる事故を確実に減少させることができる。間接的にはあるが、安全で安心、快適なまちづくりにつながっていく」と山田課長は連立事業の意義を語る。自社の鉄道を含め、地域全体の交通問題として視野を広げて取り組んでいく活動が安心した暮らしにつながっていく。地域における鉄道事業者の役割と責任は大きい。