



凡例

- 駅
- 事業区間
- 現在線
- 区市界
- 番号
- 交通量観測地点
 - 平日12時間自動車交通量 (台)
 - 平日24時間自動車交通量 (台)
- 想定される主な工事用車両走行ルート

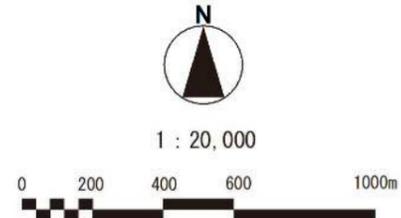


図 3.3.1-2 想定される主な工事用車両走行ルート図

出典：「平成27年度道路交通センサス一般交通量調査結果」（平成29年9月 東京都建設局道路建設部）

(9) 工事中の配慮事項について

工事は、現在の列車運行を確保しながら実施するため、線路に近接して作業を行う場合には夜間作業が必要となるが、できるだけ夜間作業が少なくなるような施工計画を検討し、近隣の住民に対して工事の実施期間、内容等について事前に周知する。

工事中の仮囲い等は、歩行者に圧迫感や不安感を与えないよう、デザイン等に配慮したものとする。

安全確保のために一般交通の遮断又は切り回しが必要な場合には、事前に対策を検討し、関係機関と協議した上で、近隣の住民に看板やチラシ等で周知する。

さらに、工事の施行中は、問合せや苦情対応の窓口を設けて、きめ細かな対応を行う。

3.3.2 供用の計画

供用後における鉄道の編成車両数、運転本数等は、表 3.3.2-1 に示すとおりである。現時点で計画している運転本数は、井荻駅から上石神井駅間で 636 本/日、上石神井駅から西武柳沢駅間で 610 本/日であり、現在の運転本数と同じ本数を想定している。

表 3.3.2-1 運行計画

井荻駅 ～ 上石神井駅	編成車両数	現在	7、8、10 両編成 (20m/両)
		計画	7、8、10 両編成 (20m/両)
	運転方法	現在	上り線 1 線 下り線 1 線
		計画	上り線 1 線 下り線 1 線
	運転本数	現在	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 52 本/時 終日上下線 636 本/日
		計画	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 52 本/時 終日上下線 636 本/日
上石神井駅 ～ 西武柳沢駅	編成車両数	現在	7、8、10 両編成 (20m/両)
		計画	7、8、10 両編成 (20m/両)
	運転方法	現在	上り線 1 線 下り線 1 線
		計画	上り線 1 線 下り線 1 線
	運転本数	現在	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 47 本/時 終日上下線 610 本
		計画	朝方ラッシュ時最大 (上下線) 47 本/時 終日上下線 610 本

3.4 事業計画の策定に至った経過

東京都内には、令和2年4月現在、約1,050か所の踏切があり、円滑な交通流及び都市活動を阻害し、多大な経済損失を発生させている。このため、東京都は、平成16年6月に策定した『踏切対策基本方針』により、鉄道立体化の可能性を検討すべき区間として20区間の「鉄道立体化の検討対象区間」を位置付けた。この20区間のうちの1区間である本区間は、優先的に立体化を図るべき区間となっている。

区間内の踏切のうち12か所が、ピーク時の遮断時間が1時間当たり40分以上の「開かずの踏切」であり、特に上井草第2号踏切は、1日当たりの踏切自動車交通遮断量^{※1}が94,401(台・時/日)の自動車ボトルネック踏切^{※2}であり、交通渋滞が慢性化している。また、井荻第6号踏切や上石神井第1号踏切では歩行者交通量が多く、踏切遮断時に歩行者や自転車が乱横断するなど、交通処理上の問題に加え、安全上の問題が生じている。

そこで、本区間を連続立体交差化することにより、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上、消防・救急等の緊急活動の円滑化等を図ることが可能となる。

上井草駅周辺において、杉並区は、「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針～下井草・井荻・上井草～」(平成28年2月 杉並区)において「人と人をつなぐ、みどり豊かな便利で快適なまち」を沿線地域のまちづくりの目標としている。練馬区は、「上井草駅周辺地区(下石神井四丁目)まちづくり構想」(平成26年11月 練馬区)において「武蔵野の面影を残す豊かで美しい緑に囲まれ、住宅地としての住環境が整備された、買物や通勤、子育てにも便利な、人に優しい暮らしやすいまち」をまちづくりの目標としている。

上石神井駅周辺において、練馬区は、「上石神井駅周辺地区まちづくり構想」(平成20年3月 練馬区)において、「交通環境の改善と機能強化」「商店街の活性化」「安全・安心で快適な暮らしやすい住環境の整備」の基本方針に基づき、まちづくりを目指している。

武蔵関駅周辺において、練馬区は、「武蔵関駅周辺地区まちづくり構想」(平成26年5月 練馬区)において、「鉄道立体化にあわせて、安全・快適な道路や駅周辺の整備を推進する。」「石神井川のうるおいやみどりの豊かさを感じられる街並みを守り育む。」「駅前空間や地域の資源等を活かし、賑わいづくり・交流活動を活発化させる。」「ゆとりと安全、うるおいを感じられるまちの環境を育てる。」の基本方針に基づき、まちづくりを目指している。

東伏見駅周辺において、西東京市は、「東伏見駅周辺地区まちづくり構想」(平成30年3月 西東京市)において、「連続立体交差事業を見据えて、にぎわいや魅力の創出、防災・防犯性の向上、住宅地における住環境の維持」などのまちづくりを目指している。

連続立体交差事業とこれらまちづくりを併せて推進していくことにより、鉄道により分断されていた地域の一体化を図り、都市の再生と地域の活性化とを図ることが可能となることから、本事業の計画策定に至ったものである。

※1 「一日当たりの踏切自動車交通遮断量」とは、当該踏切道における自動車(二輪のものを除く)の一日当たりの交通量に一日当たりの踏切遮断時間を乗じた値をいう。

「踏切道改良促進法施行規則」(平成13年4月20日 国土交通省令 第86号)

※2 「自動車ボトルネック踏切」とは、一日当たりの踏切自動車交通遮断量が50,000(台・時/日)以上の踏切。