

鉄道高架下の土地はどうなるのですか？

鉄道高架下の土地は、鉄道事業者である西武鉄道株式会社の所有地となります。

一般的には、高架下は、鉄道事業者と協議のうえ、公共の目的に利用することができ、高架下利用可能面積の15%を、都や地元市が無償使用することができます。利用方法等の詳細については、今後、関係機関で協議をしていくこととなります。

今回の計画と生活環境への影響について教えてください。

今後、東京都環境影響評価条例に基づき、環境影響評価を進めていきます。この手続きの中で、事業の実施が及ぼす影響について事前に調査、予測及び評価を行い、環境の保全のために必要な措置を講じていくこととなります。

環境への影響の予測及び評価については、都市計画案と併せて、環境影響評価書案の説明会でご説明させていただきます。

西武線と交差する都市計画道路の東村山3・3・8号線と東村山3・4・10号線の整備予定について教えてください。

東村山3・3・8号線及び東村山3・4・10号線の一部は、平成18年度に策定された「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」において、平成27年度までに優先的に整備すべき路線に位置付けられています。

連続立体交差事業と併せて整備することで、交通の円滑化が図られるものと考えており、連立事業の進捗状況を踏まえながら、整備スケジュール等を検討していきたいと考えています。

「環境影響評価調査」の手続きが進められています。

市報(1/1号)でお知らせした「環境影響評価調査計画書」の縦覧や意見募集をはじめ、環境影響評価の手続きが進められています。

環境影響評価の手続きに関する情報は、今後もこのまちづくりニュースや市報でお知らせしていきます。

今後も、東村山駅周辺まちづくりの状況・動向は、このニュースでお知らせしていきます。東村山駅周辺での「こんなところが良い・・・」、「こうすればもっと良くなるのに・・・」など、ご意見ご要望がありましたら下記までどうぞ。

問合せ先：東村山市本町1丁目2番地3 東村山市都市環境部まちづくり推進課

電話：042-393-5111(代表)内線2793 FAX：042-397-9438

メール：machi@m01.city.higashimurayama.tokyo.jp

URL：http://www.city.higashimurayama.tokyo.jp/kakukaweb/039200/

higashimurayama/higashimurayama_index.htm

西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線(東村山駅付近)

の連続立体交差化と、関連する道路の都市計画素案等

に関する説明会を開催しました。

東京都、東村山市及び西武鉄道株式会社の主催により、西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線(東村山駅付近)の連続立体交差化と、これに関連する道路の都市計画素案などに関する説明会を、平成22年11月29日に化成小学校で、30日に中央公民館で開催しました。両日合わせて、延べ約750名の皆様にご参加いただきました。

今回の東村山駅付近の連続立体交差化計画は、東村山駅を中心に西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線の約4.5kmの区間について鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化するものです。また、良好な住環境の保全や地域の利便性、防災性の向上を目的とした側道の整備を併せて計画しています。

これらの計画を実施することにより、府中街道、鷹の道、大踏切、化成小学校東側、西宿通りの5か所の踏切が除却され、踏切での慢性的な交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られます。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、都市計画道路などの整備を併せて推進することで、安全で快適なまちづくりが実現されます。

また、今回の説明会では、この計画のほかに、平成22年2月に策定した東村山駅周辺まちづくり基本構想の説明も行いました。

今号では、説明会などで参加者の皆様から寄せられたご質問を中心にお知らせしていきます。



説明会(中央公民館)の様子です。大型のスクリーンを用い、計画の内容説明を行いました。その後、参加者の皆様と質疑応答を行いました。

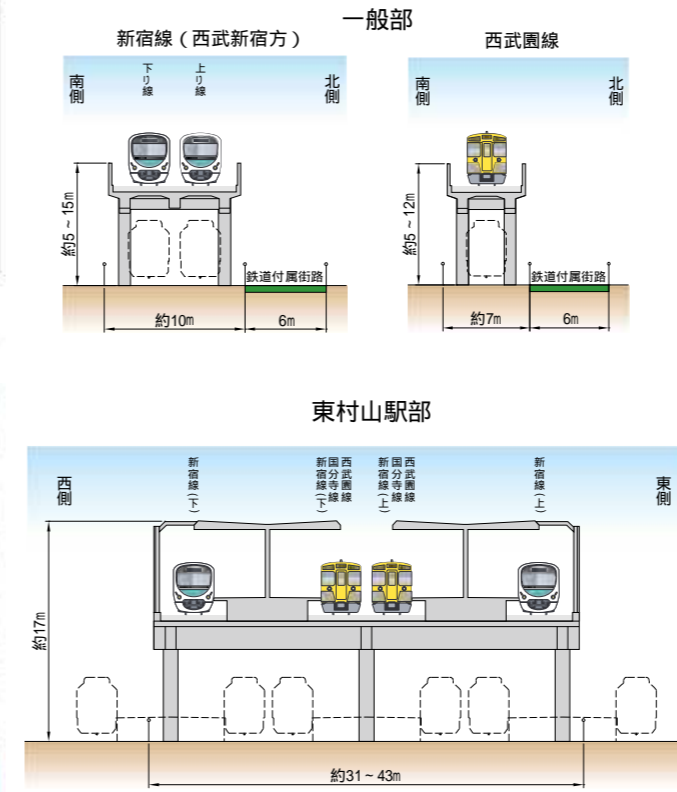
連続立体交差化計画の概要図

(説明会で配布したパンフレットは、都庁や市役所の窓口、ホームページでご覧いただけます。)

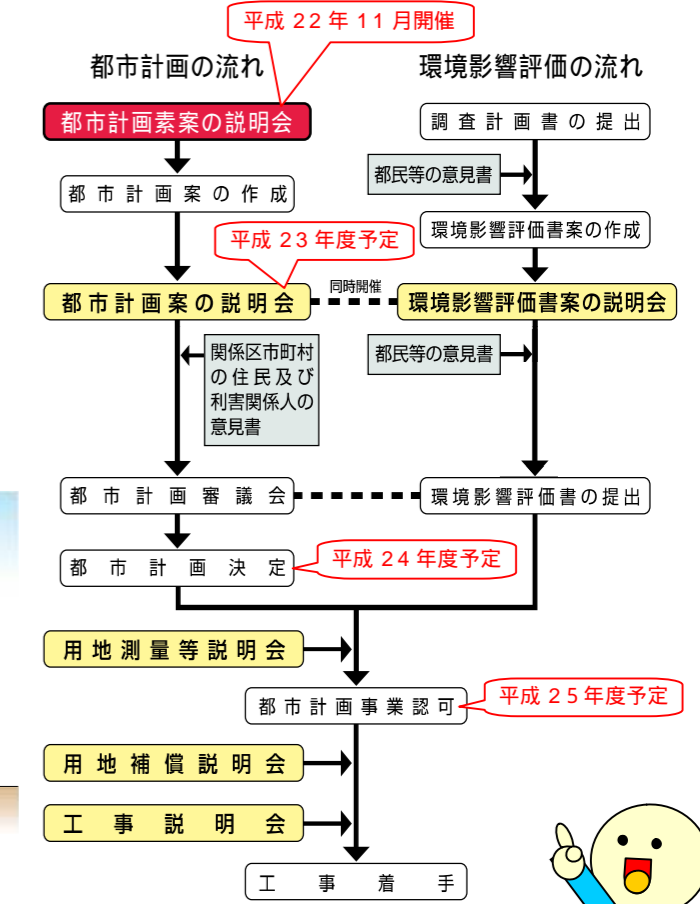


平面図

標準横断面



工事着手までの手続



都市計画事業認可の取得後、事業に着手していきます。その事業期間は約12年を予定しています。

連続立体交差事業に関する主な質問と回答

今回の計画に関する、これまでの取組みについて教えてください。

東京都は、平成16年に「踏切対策基本方針」を策定し、「鉄道立体化の検討対象区間」の一つとして東村山駅付近を位置付けました。その後、平成21年に、新規着工準備箇所として国の採択を受け、構造形式や施工方法を検討し、計画がまとまったため、都市計画素案説明会を開催させていただきました。

総事業費と負担割合について教えてください。

連続立体交差事業の総事業費は、現段階で約610億円を想定しています。負担割合は、国土交通省が定める要綱に基づき、一般的に、全体の90%を都市側(国、都、市)が負担し、このうち約半分が国、残りを都と市が7:3の割合で負担することとなります。また、全体の10%は鉄道事業者が負担します。

今後、詳細な検討を行ったうえで総事業費を確定し、負担割合について関係者間で協議していくことになります。

なお、東村山市で整備する側道(新鉄付1及び新鉄付3)の整備には、約20億円を想定しています。

どうして東村山駅の配線変更を行うのですか？

東村山駅は、ホーム2面・線路4線へと配線変更し、ホームを方向別に整理する計画です。これにより、新宿線上りと国分寺線上り・西武園線上り、新宿線下りと国分寺線下り・西武園線下りは、同一ホームで乗換えが可能となります。利便性の向上や駅における乗換え混雑の緩和を図るほか、事業費の縮減や事業期間の短縮も図られます。

鉄道の構造形式は、どのように決まったのですか？

高架案と地下案について、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件を比較検討しました。その結果、地形的条件・計画的条件についてはほぼ同等でしたが、事業的条件において高架案が優位となり、3条件を総合的に勘案した結果、高架方式を最適案として選定しました。

今回の計画に、久米川駅北側の久米川第1号踏切は含まれないのですか？

久米川第1号踏切は、「踏切対策基本方針」の中で、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」として位置付けられています。今回の計画区間との間に、すでに道路立体箇所(新青梅街道)があるため、一体で鉄道を高架化することは難しく、本事業と分けて、鉄道立体化以外の対策を検討していきます。

新たに土地の買収が必要となる場所があるのですか？

事業に必要な用地のうち、現在、鉄道用地でない範囲については、お譲りいただいたり借地をさせていただきたいと考えています。事業用地の詳細な範囲は、用地測量を行うことで明確になります。用地測量に関する説明会は、都市計画決定後に開催する予定です。

また、土地をお譲りいただいたり借地させていただく際の補償に関しては、都市計画事業認可後に開催する用地補償説明会でお話しさせていただきます。