

西武鉄道新宿線（野方駅～井荻駅付近） 連続立体交差事業

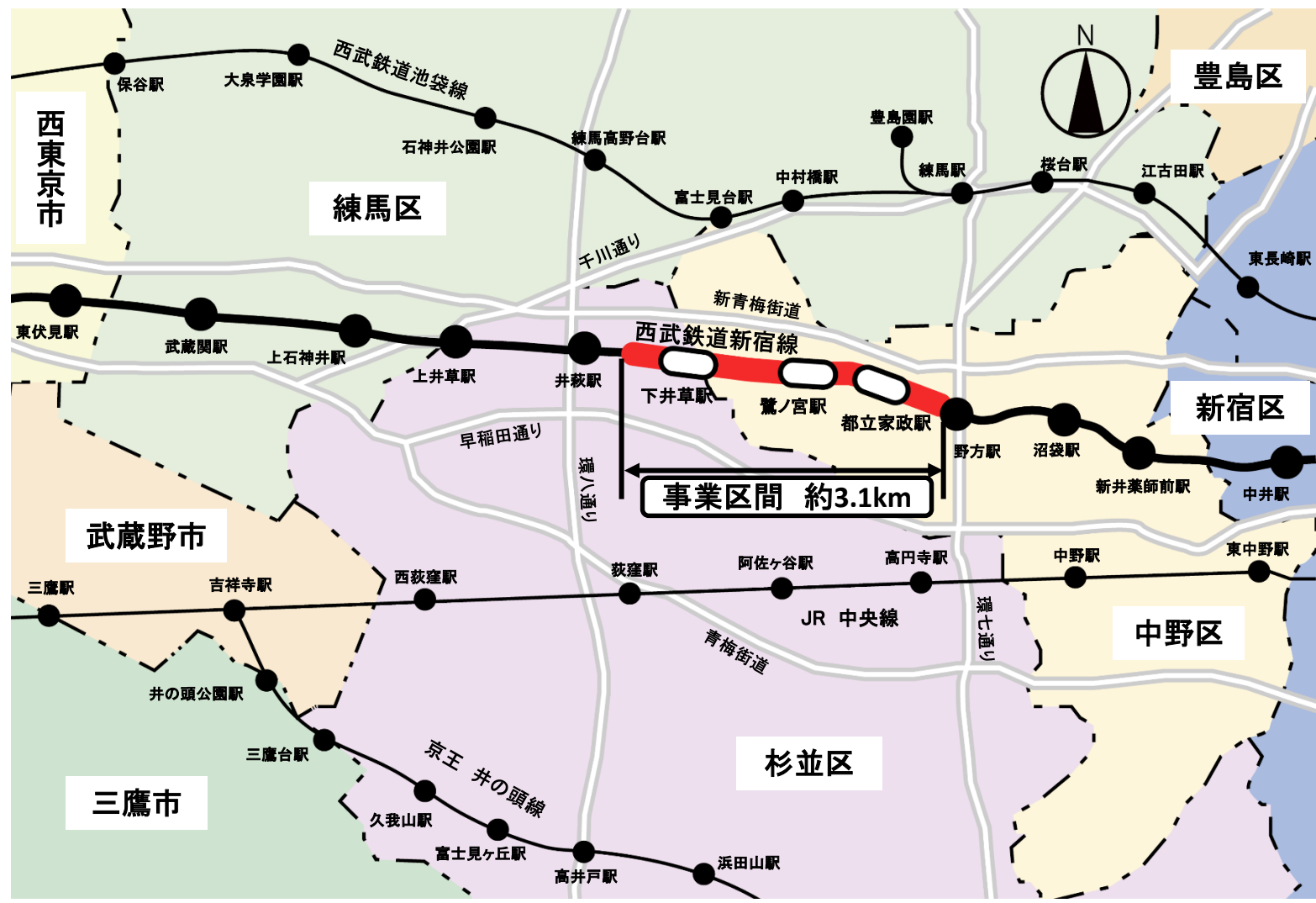
令和5年12月4日（月）
建設局 道路建設部

目次

1.	事業概要	.....	1
2.	社会経済情勢等の変化	.....	4
3.	事業の投資効果	.....	5
4.	事業の進捗状況	.....	14
5.	事業の進捗の見込み	.....	15
6.	コスト縮減等	.....	16
7.	対応方針(原案)	.....	17
8.	事業促進への要望(参考)	.....	18
9.	周辺まちづくり(参考)	.....	19

1. 事業概要

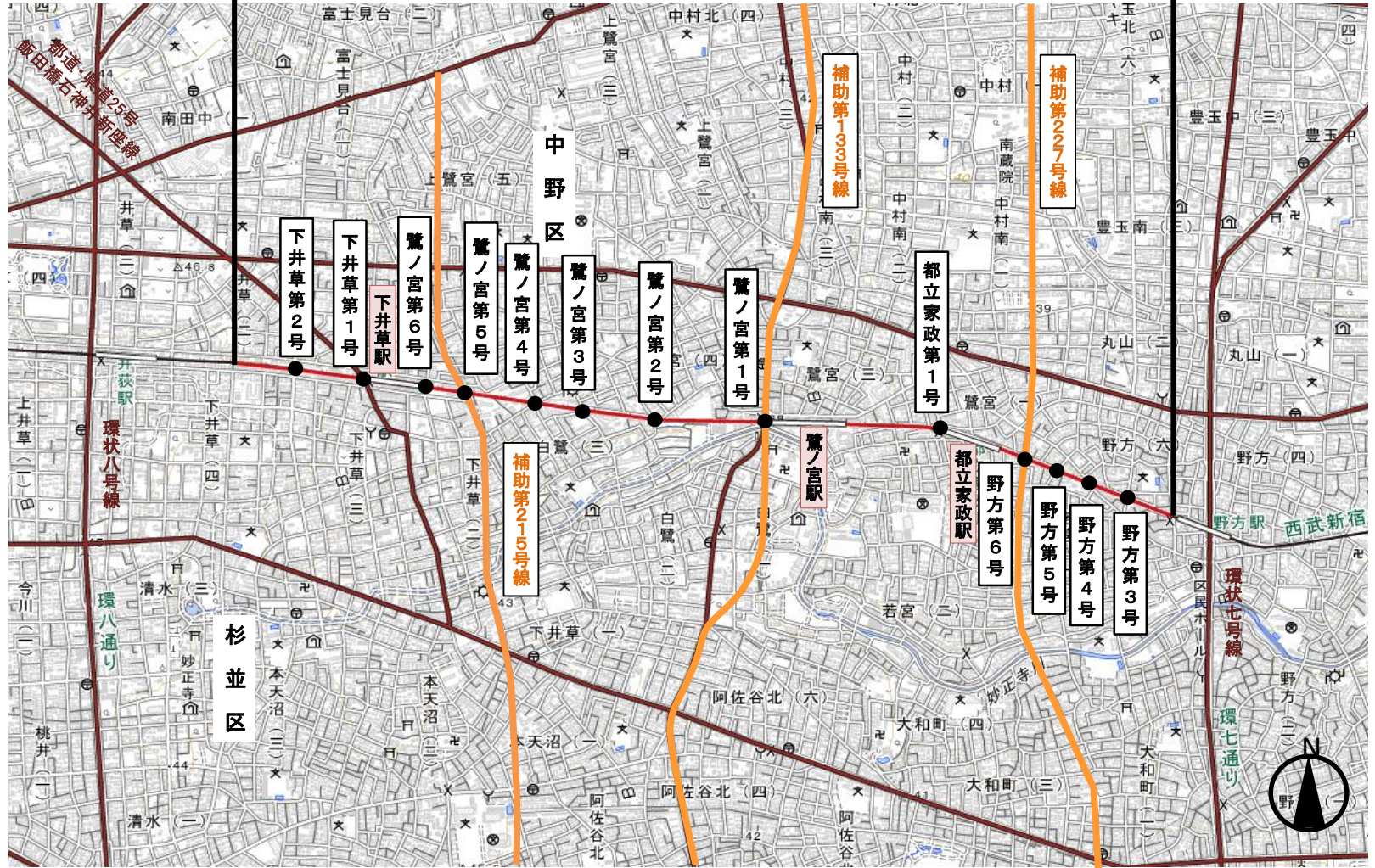
位置図



1. 事業概要

平面図

事業区間 約3.1km



1. 事業概要

事業の概要

本事業は、西武鉄道新宿線の野方駅～井荻駅付近の約3.1kmについて鉄道を立体化することにより、13箇所踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。

2. 社会経済情勢等の変化

ピーク時1時間当たりの踏切遮断時間

踏切名称	平成26年	令和元年	(備考)
都立家政第1号	48分	47分	開かずの踏切 歩行者ボトルネック
鷺ノ宮第1号	43分	47分	開かずの踏切 自動車ボトルネック 歩行者ボトルネック
下井草第1号	44分	43分	開かずの踏切 歩行者ボトルネック
下井草第2号	42分	42分	開かずの踏切



都立家政第1号踏切道

関連する他事業等の進捗状況

- ・東京都市計画道路幹線街路補助線街路第227号線
- ・東京都市計画道路幹線街路補助線街路第133号線
- ・東京都市計画道路幹線街路補助線街路第215号線

未着手
未着手
未着手

3. 事業の投資効果

便益算定 フロー図

■費用および便益算定の前提

- 基準年次 : 令和5年度
- 供用年次 : 令和22年度(想定)
- 検討年数 : 供用後50年間
- 社会的割引率 : 4%

■便益の算定

- 移動時間短縮便益(自動車)
- 移動時間短縮便益(歩行者・自転車)
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

■費用の算定

- 連続立体交差事業
(都市側負担のみ)
- 関連道路整備費
- 道路維持管理

社会的割引率

■現在価値の算定

便益の現在価値 (B) 費用の現在価値 (C)

費用便益分析の実施 (B/C)

3. 事業の投資効果

定量的効果

【事業全体】

便益 (B)	移動時間短縮便益 (a)	走行経費減少便益 (b)	交通事故減少便益 (c)	総便益 (a+b+c)	費用便益比 (B / C)
	659.9億円	6.9億円	17.0億円	683.8億円	
費用 (C)	連続立体交差事業費 (d)	関連道路整備費 (e)	維持管理費 (f)	総費用 (d+e+f)	1.2
	515.7億円	48.9億円	2.5億円	567.1億円	

注1) 費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉(国土交通省 令和4年2月)に基づき分析した。
 注2) 費用(C)の算定は、都市側負担額で算出している。
 注3) 便益・費用については、基準年度における現在価値化後の値である。
 注4) 便益及び費用合計額は、表示桁数の関係で計画値と一致しないことがある。

3. 事業の投資効果

定性的効果

	事 項	説明資料
交通	歩行者・自転車の回遊性の向上	有
	バスの定時性の向上	
くらし	高架下空間、上部空間の活用による都市機能の向上	有
	市街地分断の解消	
安全	緊急車両のアクセシビリティの向上	有
	通学路の安全性確保	有
環境	自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減	
防災	都市防災機能の向上	
その他	関連事業	有

3. 事業の投資効果

定性的効果

＜交通＞歩行者・自転車の回遊性の向上

踏切の除却や都立家政駅、鷺ノ宮駅、下井草駅の立体化により、南北市街地の行き来が容易になり、歩行者・自転車の移動が円滑化され、回遊性が向上する。
さらに、踏切渋滞が解消されて、バスの定時性が向上する。



鷺ノ宮駅前周辺(鷺ノ宮第1号踏切)の状況



下井草駅前周辺(下井草第1号踏切道)の状況 8

3. 事業の投資効果

定性的効果

<くらし> 高架下空間、上部空間の活用による都市機能の向上

高架下空間若しくは上部空間活用によるにぎわいの創出、住環境の向上



イメージ(高架下を利用した保育園(石神井公園付近))

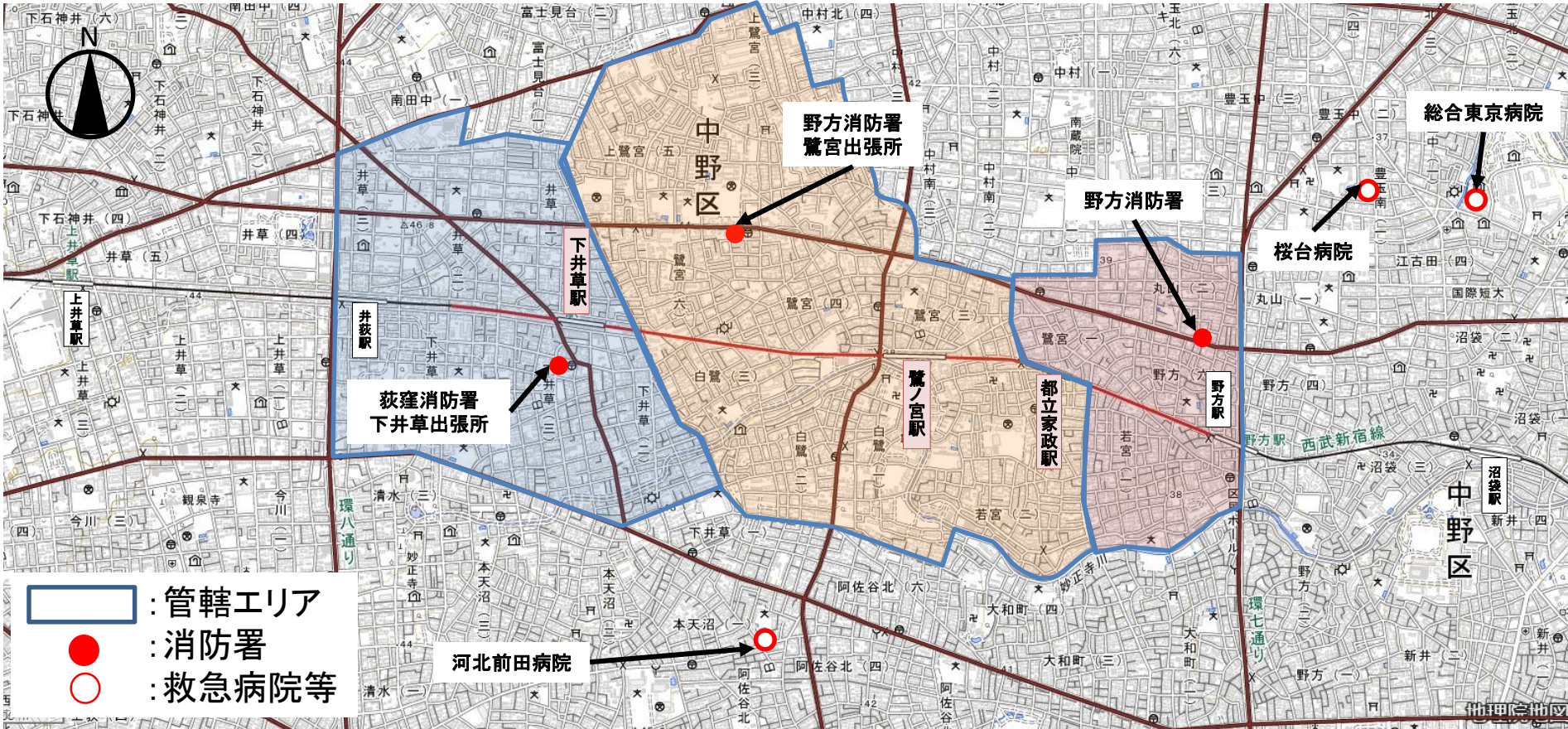


イメージ(東急目黒線西小山駅及び駅前広場の整備状況)

3. 事業の投資効果

定性的効果

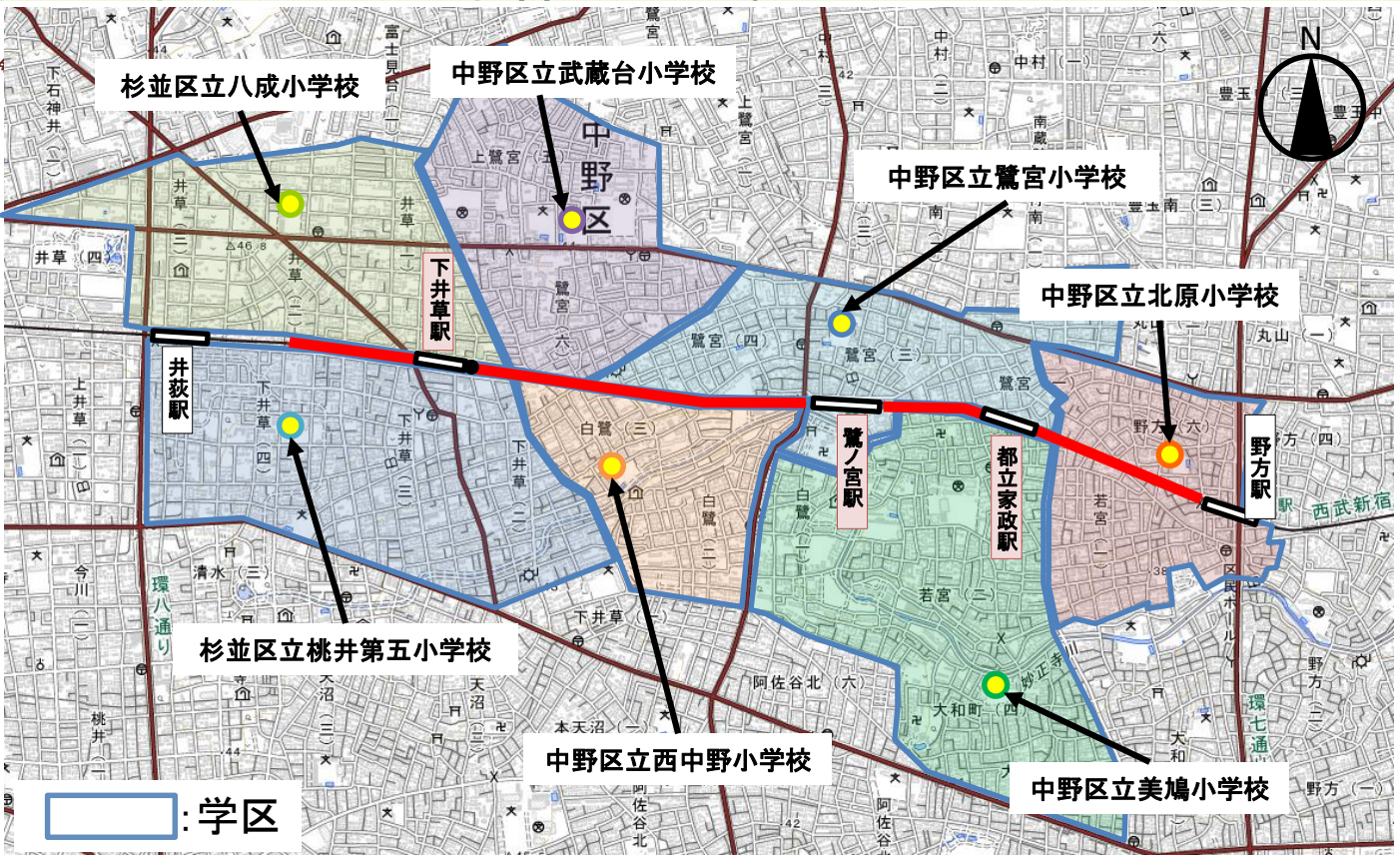
<安全> 緊急車両のアクセシビリティの向上
踏切の除却により、救急搬送の移動時間の短縮が見込まれる。



3. 事業の投資効果

定性的効果

＜安全＞通学路の安全性確保
踏切の除却により、踏切を横断することなく通学できるようになるため、通学路の安全が確保される。



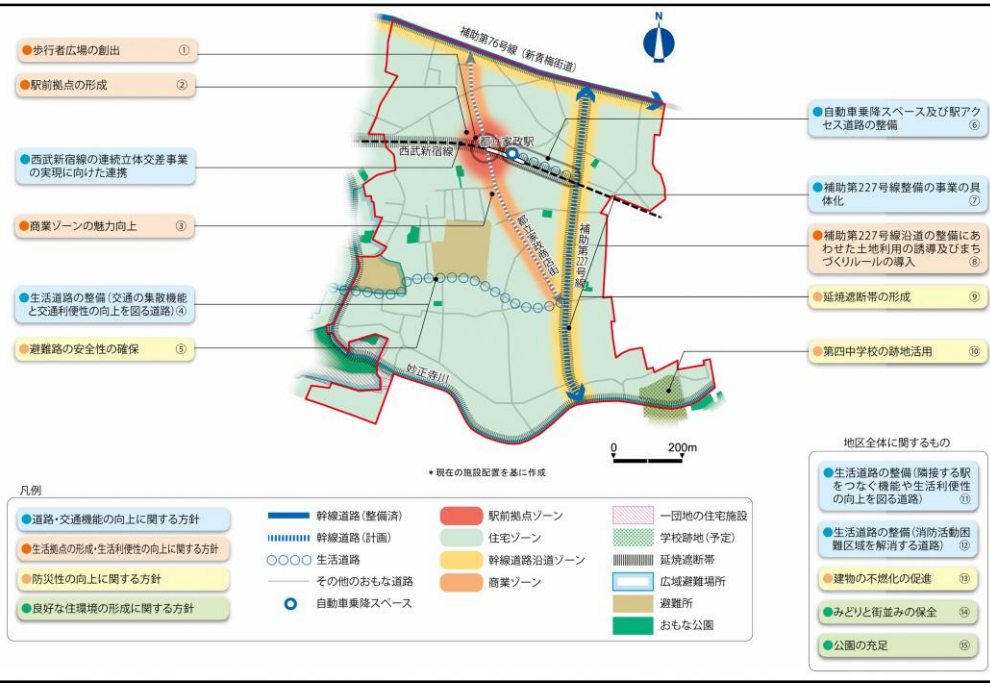
3. 事業の投資効果

定性的効果

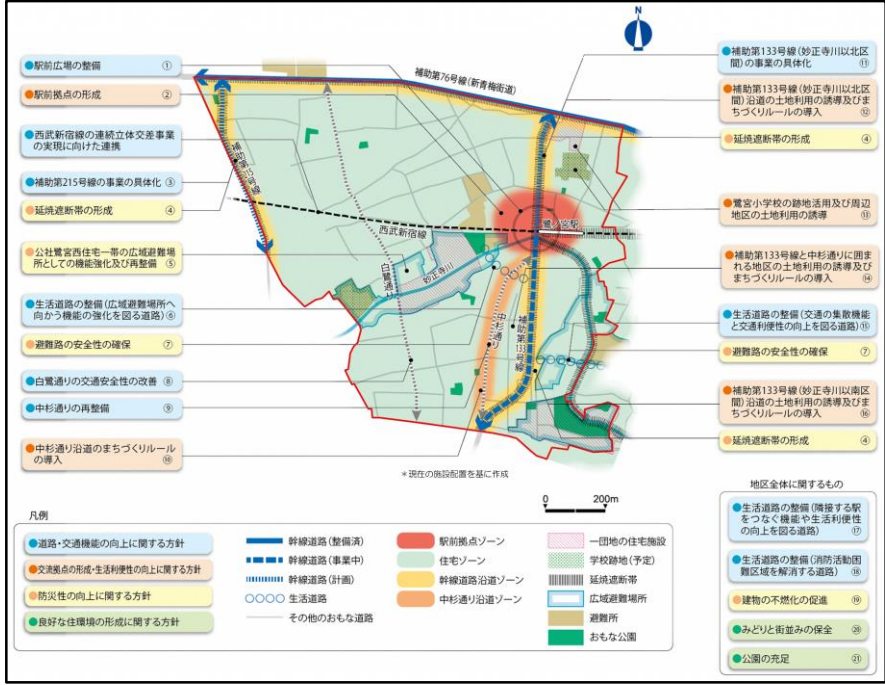
<その他> 関連事業

鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進めることにより、総合的な都市基盤整備に貢献する。

○都立家政駅周辺まちづくりのイメージ



○鷺ノ宮駅周辺まちづくりのイメージ



【西武新宿線沿線まちづくり整備方針(都立家政駅周辺地区編)(中野区:令和2年4月)より】

【西武新宿線沿線まちづくり整備方針(鷺ノ宮駅周辺地区編)(中野区:令和2年4月)より】

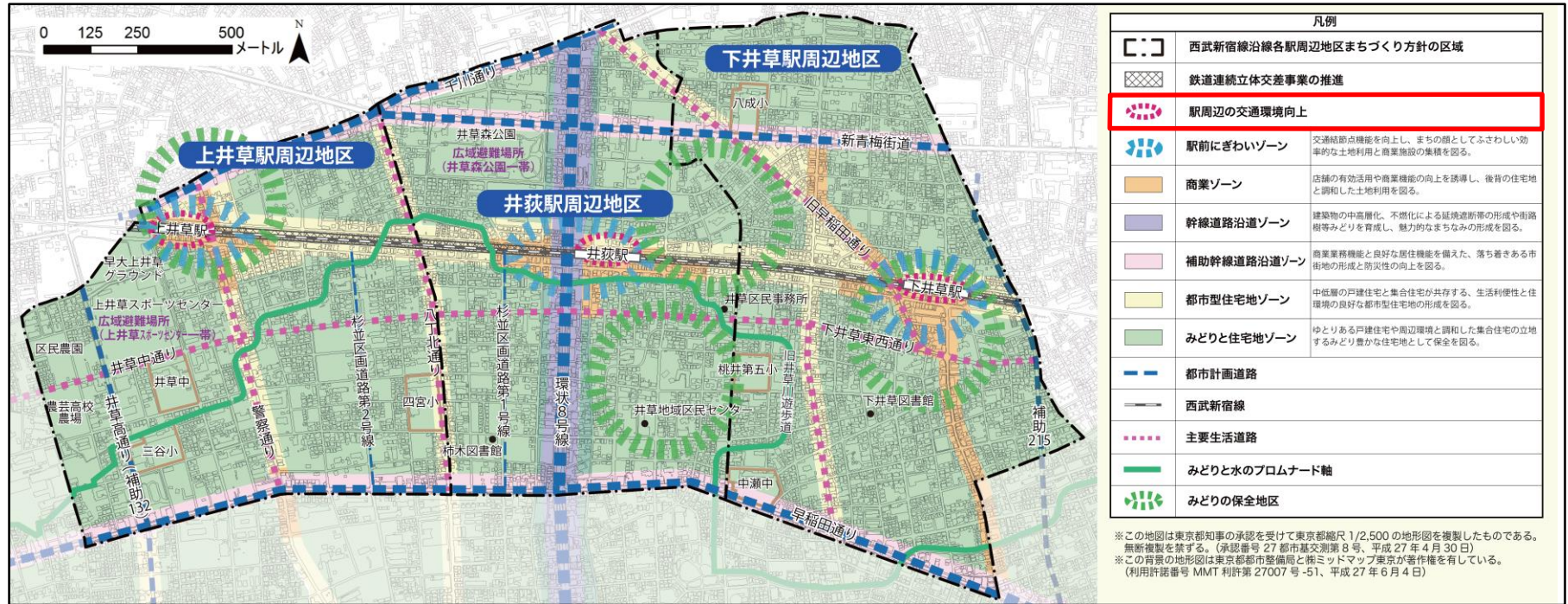
3. 事業の投資効果

定性的効果

<その他> 関連事業

鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進めることにより、総合的な都市基盤整備に貢献する。

○下井草駅周辺まちづくりのイメージ



【西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針（杉並区：平成28年2月）より】

4. 事業の進捗状況

事業の進捗状況

- ・連続立体交差事業に関しては、現在、構造形式や施工方法などの検討を進めている。
- ・事業の効果を高めるために重要なまちづくりについては、地元区において駅周辺の基盤施設計画などの検討を進めている。

5. 事業の進捗の見込み

事業の進捗の見通し

- ・今後とも、地元区や鉄道事業者と連携しながら、鉄道立体化に向けて着実に取り組む。

6. コスト縮減等

代替案立案の可能性

現在、構造形式や施工方法などの検討を進めており、本事業を事業化するにあたり、今後、鉄道の立体化を高架式、地下式等によって行う場合や、道路を単独で立体化する場合など、複数案で比較検討を行う。その後、構造形式及び事業手法を選定することとなる。

7. 対応方針(原案)

総合評価

踏切の除却により、交通渋滞や踏切事故の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るためには必要不可欠な事業であり、着実に事業を進めていく必要がある。

対応方針案

継続

中止の場合は、事業効果を発現できないだけでなく、国の補助金並びに鉄道事業者の負担金の返還等、新たな費用が発生する。

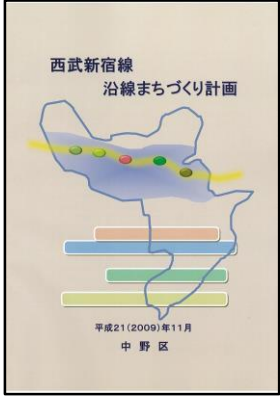
さらに、踏切の除却を強く望む地元住民等の期待に応えられなくなるなど、中止による影響は多大。

8. 事業促進への要望(参考)

日付	要望先	要望者
平成28年4月19日	東京都知事	杉並区長 西武新宿線沿線各駅まちづくり協議会
平成30年1月26日	東京都	西武新宿線踏切渋滞解消促進期成同盟
平成31年3月27日	//	//
令和2年1月24日	//	//
令和2年度 (書面にて要望)	//	//
令和3年度 (書面にて要望)	//	//
令和5年1月23日	//	//

※平成28年度以降の内容を記載

9. 周辺まちづくり(参考)



西武新宿線沿線まちづくり整備方針
(都立家政駅周辺地区編)

令和2年4月
中野区

●中野区

H21.11 『西武新宿線沿線まちづくり計画』

→まちづくりの方向性、都市基盤整備推進のためにも基本的な考え方」

R2.4 『西武新宿線沿線まちづくり整備方針(鷺ノ宮駅周辺地区編)』

→将来の姿やまちづくりを具体的に進めていくための方向づけ(鷺ノ宮駅)



西武新宿線沿線まちづくり整備方針
(鷺ノ宮駅周辺地区編)

令和2年4月
中野区

H2.4 『西武新宿線沿線まちづくり整備方針(都立家政駅周辺地区編)』

→将来の姿やまちづくりを具体的に進めていくための方向づけ(都立家政駅)

R4.2 『西武新宿線沿線まちづくり整備方針(野方駅周辺地区編)』

→将来の姿やまちづくりを具体的に進めていくための方向づけ(野方駅)

西武新宿線沿線まちづくり整備方針
(野方駅周辺地区編)

令和4年2月
中野区

R4.6 『中野区都市計画マスタープラン』

9. 周辺まちづくり(参考)



●杉並区

H28.2 『西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針』

→まちの将来像や将来像の実現に向けた取り組みの方向性

R5.3 『杉並区まちづくり基本方針(都市計画マスタープラン)』

→将来都市像のイメージとまちづくりの到達すべき目標

