

他路線に学ぶ

地下化で できる まちづくり

立体交差化を高架で行っているところもありますが、駅前を除けば高架下の利用は進んでいません。地下化を行えば、より豊かなまちづくりが可能となるのではないでしょうか。各地の事例を紹介します。

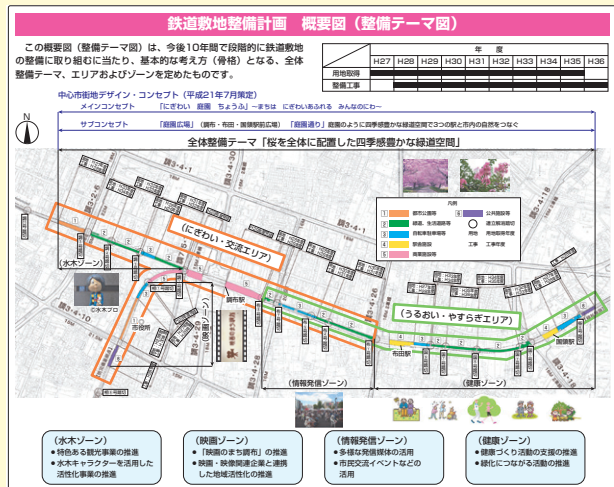


防 災 に き わ い

また防災での活用も非常に有用です。東急目黒線では跡地を防災通路として整備。各戸から通路につながる扉が設けられ、非常時には避難ができるようになっていきます。小田急線下北沢駅周辺でも緑地とともに防災施設が設置されます。



防災通路として活用される西小山緑道



ゾーン分けされた整備計画をもつ調布駅

京王線調布駅周辺では線路跡地に商業施設が設置されるとともに、駅前広場が整備されます。地下化であれば、高架よりも土地の有効活用がしやすいのではないのでしょうか。



調布駅舎と一体のトリエ京王調布

境 憩 い 環 境



地下化することの何よりの利点は鉄道跡地の上部空間の利用に柔軟性があることです。上に陸橋がないために騒音や日影の心配がなく、公園や緑道の設置が多くの事業で行われています。また緑道として親しまれるだけでなく、小田急線成城学園駅では会員制の菜園が設置されるなど、都会の中に緑の空間が出現しています。23区で二番目に公園の少ない中野区では検討に値するのではないのでしょうか。



緑あふれる武蔵小山緑道公園



線路跡地を利用した成城学園駅の菜園



西武池袋線高架線路北側の様子

相談・ご意見お待ちしております



生活のこと、地域のこと、
なんでもご相談ください
「はばたき通信」へのご意見お待ちしております。
議員団控室／電話：3228-8873
FAX：3389-8657
携帯電話：090-4607-7889

羽鳥だいすけの 日々雑感

異なる世界観を持つ人との交流

もし留学先のルームメイトがムスリムの女の子だったら？ あまりの異世界に思わすおそろうたえてしまいそうです。でも対話と交流がそれを乗り越える力になると思います。ムスリムの方への見方について、自らの「常識」に縛られてものを考えていたのだと、この漫画を読んで思いました。

★このコラムでは、地域のこと、私のことなど、雑多な中身をご紹介していきたいと思っています。



ユベチカ
「サトコとナダ」

議員団控室 住所：中野区中野4-8-1 電話：3228-8873 FAX：3389-8657 自宅：中野区鷺宮5-14-4みのる荘201

はばたき通信 第20号 発行日：2018年2月25日

日本共産党中野区議会議員 **あなたの声を、区政に活かす**
羽鳥だいすけの区政報告 No. 20
2018年2月号

はばたき通信



●メールアドレス
hatoridaisuke89@yahoo.co.jp
●自宅
TEL/FAX：03-6677-7404
●区議会控室
TEL：03-3228-8873
FAX：03-3389-8657
●ホームページ
羽鳥だいすけ WEB検索
ツイッター、フェイスブックも
やっています！

西武線特集号

新しい時代にふさわしい鉄道を

私の提案ですが、ぜひ様々な角度からのご意見をお寄せいただければ幸いです

踏切渋滞が激しい 新宿線沿線

現在、区内には多くの踏切があり、ラッシュ時には長時間交通が遮断され、通過の際には車と自転車と人が混然一体となって大変危険な状態にあります。過去には踏切で死亡事故も発生しています。中井駅～野方駅間の地下化工事は始まっていますが、野方以西についてはまだ工事時期だけでなく、高架にするか地下にするかも決まっています。



鷺ノ宮駅前踏切の様子

中野区町会連合会により6万9千人の署名とともに区内全線地下化の推進を趣旨とする請願が都議会に提出され、全会派一致により趣旨採択

東京都から、野方駅～井荻駅間の連続立体交差の施工方式について調査を委託された西武鉄道は、「高架仮線案が最適」との調査報告書を提出

中野区は野方以西の立体交差構造について「高架案が最適」と発表する

中井駅～野方駅間の地下化工事が開始される

中井駅～野方駅間が地下方式により都市計画決定される

原点忘れる中野区！当初の「区内全線地下化」どこに？

もともと区民による積極的な運動もあり、中野区も「区内全線地下化」を目指す運動に取り組んできました。「踏切渋滞解消促進期成同盟」の結成もその一環です。しかし、東京都が地下化に消極的な態度を取ると、中野区も一変。2014年に発表した「構造形式の調査検討結果」では「高架案が最適」とするとともに、「地下化を都に求めるべき」と質しても、「構造形式にとらわれないこと」を早期の事業化を求めていく（2016年第3回定例会）と事実上拒否する態度を取っています。

「区内全線地下化」を掲げ、期成同盟が結成される

この間、地下化を求める区民の運動も行われてきました。「西武線利用者の会」などの住民団体の立ち上げや、町会連合会は6万9千人の署名とともに地下化を求める請願を都議会に提出。翌年には中野区・区議会も参加した「踏切渋滞解消促進期成同盟」という早期地下化実現をめざす団体も結成されました。



期成同盟決起大会の様子

★中面に都の調査報告書の内容とその疑問点を掲載しています。➡

西武新宿線の野方以西立体交差化はどうなる？

地下化で夢あふれるまちづくりを！

東京都は西武鉄道に委託して、野方駅～井荻駅間の立体交差化の方式について検討を行わせています。調査報告書では3つの案が出されており、その中で「高架仮線施工」が最適だとしていますが、まちづくりの観点から考え抜かれたとは思えません。鉄道施設は一度作られれば、50年、60年と付き合わなければいけない施設になります。目先のお金だけでなく、よりよい住環境の点からも地下化で実施すべきではないでしょうか。それぞれの案について見ていきます。

東京都の調査報告書を読み解く

立体交差事業

現在の状況と今後の流れ

現状

中井駅～野方駅間の様子

中井駅～野方駅間では地下化により工事が進められています。現在は、駅部分ではこれから掘削を進めていくための土留工事が行われています。この区間の工事は2020年度で完了の予定です。



新井薬師前駅の様子



沼袋駅の様子

これから

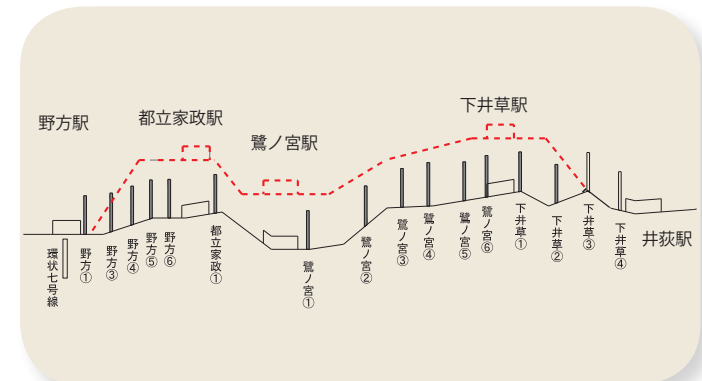
野方駅～井荻駅間のこれからの予定

- ① 2018年度内には東京都が高架にするか地下にするかの施工方式案を発表する
 - ② 連続立体交差事業の都市計画素案・案の発表（あいだに説明会などが行われる）
 - ③ 連続立体交差事業の都市計画決定（素案の発表から1年半～2年）
 - ④ 用地測量説明会の実施
 - ⑤ 事業認可を、国土交通省から東京都が取得し、事業に着手（これから完了まで12年予定）
 - ⑥ 用地補償説明会を実施し、用地買収に入る
 - ⑦ 事業及び工事説明会の実施
- ※中井駅～野方駅間事業の流れを参考

高架仮線施工案

- 事業費850億円
- 事業期間12年、
- 除去踏切数13箇所
- 建物補償件数272世帯

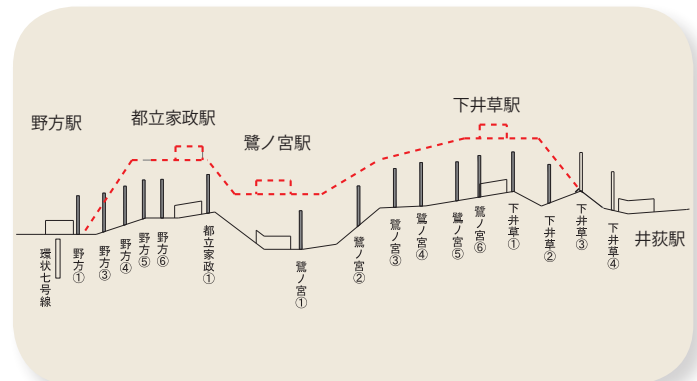
現在の線路外側に仮線を敷設し、高架化を進めるやり方で、調査報告書が「最適」としている施工方式です。事業費は最も安くなっていますが、立ち退き件数は最も多く、線路北側には幅6m～10mの側道を作らなければいけません。



高架直上施工案

- 事業費1020億円
- 事業期間12年、
- 除去踏切数13箇所
- 建物補償件数196世帯

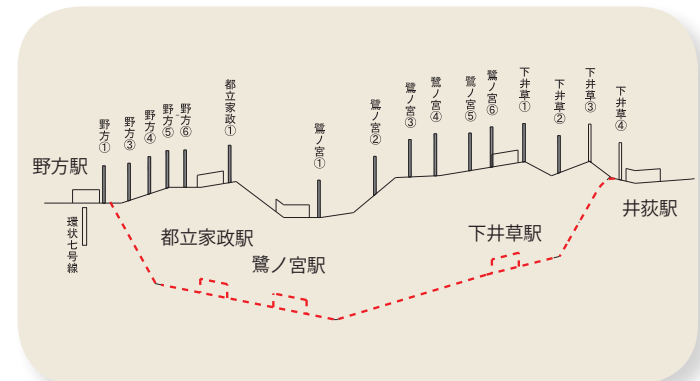
現在の線路の上に直接、高架の線路を敷設していくやり方です。立ち退き件数は最も少ないですが、昼間にできる作業に制約があり夜間工事が多くなるため、工事費が高くなってしまっています。高架化であるため、線路北側に幅6m～10mの側道を作らなければいけません。



地下案

- 事業費1070億円
- 事業期間12年
- 除去踏切数12箇所
- 建物補償件数230世帯

線路を地下に敷設するやり方です。3つの案の中で最も事業費が高い見込みとなっています。地下構造物を作る部分に立ち退きが発生してしまいます。線路による日陰が生じないため、北側に側道を作る必要がありませんし、高架鉄道による騒音はなくなり、上部利用が可能になります。



調査報告書の疑問点

① 野方駅以西の踏切問題

3つの案はいずれも野方駅がそのままという中身のため、駅西側すぐの踏切はそのまま残り、「開かずの踏切」問題は解消しないとともに、北原小西側の踏切と野方本町通につながる踏切では車が十分に通行できる高さを確保できない可能性があります。「踏切渋滞解消」の目的にそぐわないのではないのでしょうか。



野方駅西側踏切の写真

② ホームドア設置は明記されず

各駅にエスカレーターとエレベーターを導入することは前進ですが、ホームドアの設置が明記されていません。目の不自由な方や高齢者のためにも、立体交差化で駅を作り替える際に、ホームドアを設置する必要があります。



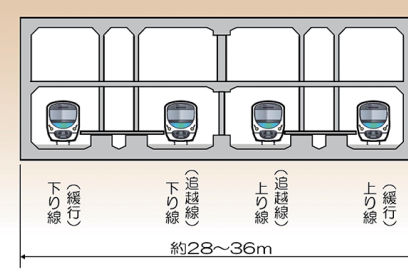
西武池袋線では池袋駅にホームドアを設置

③ 建物補償の金額は精査されたものなのか

3つの案ではいずれも建物補償件数が異なります。しかし高架化の2つの案では関連側道にかかる費用が同額とされるなど、きちんと積算がされたものなのか疑問が残ります。費用を安く見積もっていることがないか調査が必要です。

④ 2面4線化で北側に広がる鷺ノ宮駅

調査報告書では鷺ノ宮駅は現在よりも上り線が1本増え、上り線2本・下り線2本と想定されています。南側は妙正寺川があるため、北側に大きく膨らむ中身となっています。既存の街に影響が出ないよう工夫をする必要もあるのではないのでしょうか。



2面4線のイメージ