

西武新宿線（野方駅～井荻駅間）連続立体交差化に係る構造形式 の調査検討の結果について

平成 25 年度に実施した「西武新宿線（野方駅～井荻駅間）連続立体交差化に係る構造形式の検討」による調査結果及び今後の予定について報告する。

1 検討範囲

西武新宿線 野方駅付近から井荻駅間 延長約 4.2km

〔対象となる踏切数：16 箇所（うち、中野区内 11 箇所、杉並区内 5 箇所）
対象となる駅： 野方駅、都立家政駅、鷺ノ宮駅、下井草駅、井荻駅〕

2 構造形式の検討

（1）構造形式の選定方法

①計画的条件（踏切の解消、駅の移動の有無等）、②地形的条件（自然地形等と鉄道の線形の関係）、③事業的条件（事業費の額）の 3 つの条件と駅周辺のまちづくりへの影響を考慮した上で、総合的に最も優れている案を選定する。

（2）構造形式の比較案

西武新宿線（野方駅～井荻間）の連続立体交差化における実現性の高い構造形式は、①高架案、②全線地下案、③地下＋高架案、④高架＋道路立体案の 4 つの案が考えられる。

① 高架案

・現認可区間へ影響をほとんど与えずに野方駅手前付近から徐々に登り始め下井草駅まで高架化し、地上駅の井荻駅に擦り付ける。

② 全線地下化案

・地下駅となる沼袋駅から下井草駅まで地下化し、地上駅の井荻駅に擦り付ける。

③ 地下＋高架案

・地下駅の沼袋駅から都立家政駅まで地下化、鷺ノ宮駅から下井草駅まで高架化し地上駅の井荻駅に擦り付ける。

④ 高架＋道路立体案

・野方駅は現況のまま野方第 1 号踏切を過ぎた辺りから登りはじめ、都立家政駅から下井草駅まで高架化し、地上駅の井荻駅に擦り付ける。また、野方第 1 号踏切は単独立体交差化する。

（3）比較検討結果

別紙のとおり。

3 今後の予定

この比較検討結果を杉並区や期成同盟等に説明し理解を求めるとともに、早期実現に向け東京都及び西武鉄道側と調整を進めていく。

西武新宿線〈野方駅～井荻駅間〉の鉄道立体交差化の構造形式案の比較表

構造形式案	断面略図	事業的条件	計画的条件	地形的条件	周辺まちづくりへの影響	実現する上での主な課題	総合評価
① 高架案		<p>〈概算事業費〉 950億円</p> <p>〈事業期間〉 10年</p>	<p>〈踏切の解消〉 14箇所除去</p> <p>〈既設構造物への影響〉 影響ない</p>	影響ない	<ul style="list-style-type: none"> ● 関連側道の整備により、野方駅～井荻駅付近の東西動線を確保できる ● 野方駅の高架下を南北に車両通行が可能となり、バス路線も南北通行が可能となる ● 駅中心は約150m西側へ移動するが、出入り口は現位置のままとすることが可能である 	<ul style="list-style-type: none"> ● 環七アンダーパスと交差する仮線との空頭（建築限界：4.7m）の確保が必要である ● 工事期間中から野方駅の自由通路が支障し、撤去する必要があるため、代替施設や国庫補助金への対応が求められる可能性がある ● 仮線切替時の詳細な工法・工程等の検討が必要である 	比較条件や周辺まちづくりへの影響等、総合的に判断した結果、①高架案が最適である。
② 全線地下案		<p>〈概算事業費〉 1410億円</p> <p>〈事業期間〉 11年</p>	<p>〈踏切の解消〉 14箇所除去</p> <p>〈既設構造物への影響〉 沼袋駅の接続部において構造物の改良が必要</p>	環七アンダーパスとの十分な離隔の確保が必要となるが、対策は可能である	<ul style="list-style-type: none"> ● 沼袋第4号踏切の除却が可能 ● 環七側道が鉄道により分断されることがなくなり、バス路線も南北通行が可能となる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高架案に比べ事業費が過大であるため、三条件を考慮すると極めて困難である ● 沼袋駅との接続部において、中井駅～野方駅間の連立事業により用地買収した権利者からさらに用地買収する必要がある ● 現在事業中の区間とのすりつけ部における接続工法等の詳細な検討が必要である ● 沼袋駅～野方駅間の構造物が不要となるため、国庫補助金の返還が求められる可能性がある 	
③ 地下+高架案		<p>〈概算事業費〉 1400億円</p> <p>〈事業期間〉 11年</p>	<p>〈踏切の解消〉 14箇所除却</p> <p>〈既設構造物への影響〉 沼袋駅の接続部において構造物の改良が必要</p>	環七アンダーパスとの十分な離隔の確保が必要となるが、対策は可能である	<ul style="list-style-type: none"> ● 鷺ノ宮駅が約300m西側にずれるため出入り口が変更となる ● 沼袋第4号踏切の除却が可能 ● 環七側道が鉄道により分断されることがなくなり、バス路線も南北通行が可能となる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高架案に比べ事業費が過大であるため、三条件を考慮すると極めて困難である ● 沼袋駅との接続部において、中井駅～野方駅間の連立事業により用地買収した権利者からさらに用地買収する必要がある ● 現在事業中の区間とのすりつけ部における接続工法等の詳細な検討が必要である ● 鷺ノ宮駅の位置が大きく変更となるため、周辺への影響が懸念される ● 沼袋駅～野方駅間の構造物が不要となるため、国庫補助金の返還が求められる可能性がある 	
④ 高架+道路立体案		<p>〈概算事業費〉 945億円 (野方第1号踏切アンダーパス費も含む)</p> <p>〈事業期間〉 10年</p>	<p>〈踏切の解消〉 13箇所除却 野方第1号踏切はアンダーパスにより通行可能 野方第3号踏切は支障するため通行不可</p> <p>〈既設構造物への影響〉 影響ない</p>	影響ない	<ul style="list-style-type: none"> ● 関連側道の整備により野方駅～井荻駅付近の東西動線を確保できる ● 野方第3号踏切が廃止となるため対策が必要となる ● 既存商店街の買収・移転が必要となるとともに、アンダーパスにより東西に分断される 	<ul style="list-style-type: none"> ● アンダーパスの設置に伴い、既存商店街の買収・移転が必要となるとともに東西に分断されることに対する地域の理解が必要となる 	

凡例

- 現況路線
- 現認可区間（地下）
- 検討構造案
- 主な課題となる箇所
- 除却踏切
- 支障または残存踏切
- △ 掘割や高架のすりつけにより地表部の利用ができない区間

〈参考〉野方駅～井荻駅間の踏切は全16箇所