

第4回 (仮称)下井草まちづくりラボ質疑応答まとめ

杉並区都市整備部市街地整備課

令和7年5月

※現時点での考えのもと回答しています。

第4回（仮称）下井草まちづくりラボ 質疑応答まとめ

項目	No.	質問	回答
事業の計画について	1	野方駅～井荻駅間の連続立体交差事業の都市計画を知りたい	現状、連続立体交差事業の都市計画はありません。
	2	都市計画が決定されたあとの変更はあるのか。また、どのような時に変更されるのか	都市計画は、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと、並びにこのために適正な制限のもとに土地の合理的な利用を図られるべきことを基本理念として決定します。 都市計画が決定された後の見直しについては、都市計画運用指針では、都市の将来像を踏まえ、都市全体あるいは影響する都市圏全体としての施設の配置や規模等の再検討などの見直しを行うことにより、その必要性の検証を行うことが望ましく、都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、理由を明確にした上で変更を行うことが望ましいとされます。 【参考】第13版 都市計画運用指針 令和7年 国土交通省 (https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/content/001880861.pdf)
	3	鉄道連続立体交差化が決定する理由は、区民からの要望と渋滞解消のどちらが中心の目的か（鉄道連続立体交差化の対象区間はどうか決めるのか）	対象区間の選定については、踏切対策基本方針に基づいて行っています。 この方針は、踏切遮断による交通渋滞・地域分断・踏切事故など、様々な問題解決に向けて、重点的に対策を実施、検討をしていく重点踏切を抽出しています。また、重点踏切の対策の検討に当たり、立地状況等によりグループ化をし、「鉄道立体化の検討対象区間」を抽出しており、西武新宿線（野方駅～井荻駅付近）もそのうちの区間に位置付けられております。 【参考】踏切対策基本方針 平成16年6月 東京都 (https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/toshiseibi/pdf_seisaku_fumikiri_taisaku_honbun)
まちづくりについて	4	杉並区の都市マスタープランで、下井草駅周辺のまちづくりビジョンをどう描いているのか教えて欲しい	杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）に掲げている、下井草駅周辺のまちづくりの方向性は以下のとおりになります。 ・連続立体交差化にあわせて、駅周辺の交通結節点機能の強化や道路ネットワークの形成等により、安全で快適な歩行者空間の確保などを図ります。 ・駅周辺に身近な生活サービス機能の立地を誘導し、周辺住民の日常生活を支える魅力ある身近な生活拠点としての育成を図ります。 ・みどりあふれる連続した歩行者空間の確保を進め、魅力あるまちなみの育成を図ります。 ・バス停留所での停車・待機スペースの確保、商店街としての安全な歩行者空間の確保を図ります。 ・まとまりのある生産緑地及び屋敷林・樹林地を保全するとともに敷地回りの生垣やシンボリックな大木の育成、休憩スペースの設置を進めます。 ・農のある風景の保全とみどりの核づくりを図ります。 ・農地・樹林地の街区や豊かなみどりを持つ敷地規模の大きな戸建て住宅がある街区では、現在の土地利用が維持されるよう誘導を図ります。 ・大規模敷地や農地及び駐車場の宅地化に際しては、大規模敷地を生かして、みどり豊かなゆとりある、街区的にまとまりのある低層住宅地開発となるように誘導を図ります。 等 【参考】杉並区まちづくり基本方針 (https://www.city.suginami.tokyo.jp/documents/6218/matidukuri-kihonhousin-r05.pdf)
	5	立体交差事業に伴い駅周辺の用途地域の変更はあり得るのか	事業の進捗や地域のまちづくりの状況により、変更の可能性もあります。
	6	駅前広場などは、どの段階で具体化させるか（事業計画）	杉並区は下井草駅周辺において、バスやタクシー等を集約し交通結節点機能を強化する予定であり、東京都の連続立体交差事業の進捗にあわせて、駅周辺における「道路・交通施設整備計画」を策定する予定です。
他事例について	7	特別区や市が事業主体として連立を行った事例はあるのか	足立区が事業主体である「東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業」が高架化形式で、事業完了しております。 また、墨田区が事業主体である「東武伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）連続立体交差事業」が高架化形式で、事業中となっています。
	8	西武新宿線（中井駅～野方駅間）連続立体交差事業が地下化となった理由を知りたい	西武新宿線（中井駅～野方駅間）連続立体交差事業の構造形式については、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では高架方式と地下方式はほぼ同等となり、都市高速鉄道の都市計画として新たに定める区域の面積を比較した結果、地下方式が高架方式より拡幅する面積が小さくなったため、地下方式が最適案として選定されました。
	9	コスト的に劣後する「地下化」に妥当性が認められる具体的な事例と判断基準を教えてください	
	10	西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業の高架化・地下化のコスト比較は、用地買収も含めた比較をという事か	構造形式の比較検討における事業費については、用地買収の費用も含まれています。
	11	海外では、立体交差事業はどのように行われているのか	都市等によって状況が異なるため、一概には答えられません。
構造形式について	12	地下化のコストは高架化と比べてどうなるのか。土地収用や工期に関連するのか	連続立体交差事業は、数多くの踏切を除却することで、交通渋滞や地域分断の解消、緊急車両の交通の円滑化等、地域の活性化や防災性の向上が図られることから、本区間において必要な事業です。
	13	高架と地下で土地の収用面積はどれくらい変わるのか	杉並区としては、踏切による交通渋滞や踏切事故の危険性を解消するため、高架式か地下式かの構造形式にかかわらず、連続立体交差事業により安全で快適なまちづくりにつなげていくことが重要であり、引き続き地域の皆様や関係機関と連携・協力し、まちづくりを進めていきたいと考えております。
	14	鉄道を地下化することで良くなる点を教えてください	事業費や事業範囲、立体化に伴う高架下利用もしくは地上部利用等について、路線により状況が異なることや本事業については現在検討中であることから、どちらの構造形式が有利であるか現時点でお答えすることは困難です。
	15	高架下の利用が強調されていたが、地下化での地上部利用の方がメリットが多いのではないのか	

項目	No.	質問	回答
	16	ゼロオブション（高架化・地下化を行わず、地上のまま）は考えとしてあり得るのか	鉄道の構造形式については、事業主体である東京都が、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却される踏切の数などの計画的条件、事業費などの事業的条件により、総合的に判断して選定することになります。 選定した構造形式について、東京都環境影響評価条例に基づき、予測・評価し、その結果を踏まえ、環境保全のための措置を適切に講じていくことになります。
	17	行政は、なんとしても下井草を高架化したいとしていることが分かった	
構造形式について	18	西武新宿線（中井駅～野方駅間）は地下であり、西武新宿線（井荻駅～武蔵関間）は高架である。これを踏まえて西武新宿線（井荻駅～野方駅間）は地下でも、高架でも対応可能か	鉄道の構造形式については、事業主体である東京都が、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却される踏切の数などの計画的条件、事業費などの事業的条件により、総合的に判断して選定することになります。 選定した構造形式について、東京都環境影響評価条例に基づき、予測・評価し、その結果を踏まえ、環境保全のための措置を適切に講じていくことになります。
	19	線路から離れた人は、高架化・地下化のどちらでもよいが、線路付近に住んでいる人は移動させられたり、高架構造物が目の前にできて、大変迷惑となる。金銭を別にして地下化が望ましい	
	20	仮線方式での施工での制限はありますか（施工できない場合の条件）	
	21	掘削はできないのか	
	22	地下化での施工できない条件はあるのか	
	23	現在、地下化がすすめられている区間の決定の経緯が知りたい	
	24	地下化の妥当性として騒音、景観はどの程度、評価として重要視されているのか	
	25	地下化で地下水脈を切るなど自然環境への影響は考えられるのでしょうか	
	26	事業の流れで、構造形式はいつの段階で決まるのか	
鉄道構造物の設計・維持管理について	27	防災の観点で地下化、高架化の優劣や特有のメリットはどのようなものがあるか	地下化、高架化のどちらにおいても、連続立体交差事業は、数多くの踏切を除却することで、交通渋滞や地域分断の解消、緊急車両の交通の円滑化等、地域の活性化や防災性の向上が図られます。 他事業の例では、新たに計画される構造物は、最新の耐震設計基準を用いて設計・施工されていると思われます。また、豪雨時にも被害が生じないよう、適切な対応策が検討されていると思われます。 なお、鉄道構造物は鉄道事業者が維持管理することになります。
	28	高架の橋は震度どれくらい以上の災害に耐えられるものか	
	29	地下化された場合の安全対策（特に地震、大雨等）が心配である。どのような対策が取られるのでしょうか	
	30	豪雨時の排水機能にはどの程度コストをかけるのでしょうか	
	31	立体交差化によりできた構造物の維持管理費はだれが負担するのか	
周辺環境への影響について	32	生活空間への影響はどのくらいか	他事業の例では、構造形式に関わらず、工事に伴う騒音や振動などについては、仮囲いの設置や低騒音・低振動の建設機械を採用するなどにより低減に努めていると思われます。 また、工事用車両の走行による影響については、工事車両の分散やアイドリングストップの徹底など、周辺環境に配慮しながら、計画的に工事を実施し、さらに、交通誘導員を適切に配置するなど、工事用車両の走行に伴う歩行者への安全にも配慮して工事を行っていると思われます。
	33	工事車両の往来などの影響はどの程度か	
	34	工事期間中の周辺への環境負荷は地下化・高架化のどちらの方が大きいのか	

項目	No.	質問	回答
鉄道立体化に伴う高架下又は地上部利用について	35	貸付可能面積の割合は、高架化と地下化の場合で同様なのか	高架化に伴う高架下空間又は地下化に伴う地上部空間において、いずれの場合も、都や地元区が公共の用に供する施設として利活用する場所や割合、費用負担については、鉄道事業者との協議により決定することになります。 高架化に伴う高架下空間又は地下化に伴う地上部空間は、鉄道事業者の所有となります。一般的に都市側（地方自治体）は、鉄道事業者の業務に支障がない限り、公共の用に供する施設を設置することができます。公共の用に供する施設の利用計画については、地元区として地域住民の皆様のご要望を踏まえ、都や鉄道事業者と調整することになります。 民間利用については、現時点で不明です。
	36	線路の跡地の使い方、権利は制限があるのか（それは、地下化・高架化で変わる場合もあるのか）	
	37	高架下の利用では、資本がある企業の店舗が誘致しやすいのではないのか（個人商店は入りにくいのではないのか）	
鉄道立体化に伴う高架下又は地上部利用について	38	地下化の場合の地上部の利用として考えられること、また、利用に関する費用負担について教えて欲しい	高架化に伴う高架下空間又は地下化に伴う地上部空間において、いずれの場合も、都や地元区が公共の用に供する施設として利活用する場所や割合、費用負担については、鉄道事業者との協議により決定することになります。 高架化に伴う高架下空間又は地下化に伴う地上部空間は、鉄道事業者の所有となります。一般的に都市側（地方自治体）は、鉄道事業者の業務に支障がない限り、公共の用に供する施設を設置することができます。公共の用に供する施設の利用計画については、地元区として地域住民の皆様のご要望を踏まえ、都や鉄道事業者と調整することになります。 民間利用については、現時点で不明です。
	39	地下化した場合、その地上部に建物を建てる際に何か制限が生じるのか	一般的に、地下方式の場合は直下に鉄道構造物があるため、建物が建てられない場合や荷重等の制限が生じる場合があります。
その他	40	他地区の連続立体交差事業では、住民がどのように参画してきたのか（トラブルなく整備が行われたのか）	鉄道連続立体交差事業は、交通渋滞や踏切事故の解消とともに、鉄道により分断された市街地の一体性を高める都市計画事業です。都市計画の決定手続において、都市計画の案の作成に先立ち、説明会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講じています。また、その後の都市計画や環境影響評価の手続の中で、地元説明会の開催や意見書の提出などの機会を設け、意見を伺うことになります。
	41	事業の流れで、住民が関わるのはどの段階までか。関わることはできないことはあるのか	
	42	工事期間はどれくらいかかるのか	本事業について、現在は資料p25「事業の流れ」における⑤概略設計の段階です。東京都は連続立体交差事業調査を行い、平成29年4月に国から着工準備採択を受け、構造形式や施工方法の検討を進めてきたところになります。このため、本事業の事業期間については未定です。
	43	現在の、下井草の事業はロードマップ（資料p25）のどこにいる	参考までに令和6年3月に事業認可を取得した井荻駅～西武柳沢駅間については、関連側道の整備も含めて令和5年度～21年度までとなっています。
	44	高架化（側道）土地収用の主体はどこか	連続立体交差事業の事業主体は東京都となります。また、構造形式が高架方式となった場合の側道については、東京都や地元区が事業主体となります。
	45	採択要件を満たすのは都立家政駅～井荻駅となるのか（対象区間）	連続立体交差事業として東京都が国の着工準備採択を受けている区間は、「野方駅～井荻駅付近」になります。
	46	連続立体交差事業の採択や国庫補助は都市局か、道路局か	都市局になります。
	47	鉄道事業者とはどの段階で事業の情報共有をするのか	連続立体交差事業に係る調査の段階から鉄道事業者と連携して検討を行うことになります。
	48	地下化の場合は、鉄道事業者の受益はあるのか	高架化・地下化関わらず鉄道事業者の受益として、踏切除却による受益のほか、高架下利用・地上部利用の受益等があります。
	49	単独立体交差事業は鉄道会社の金銭負担はなしか	事業主体と鉄道事業者で協議の上決定していくことになります。
	50	踏切事故解消便益とは何か	踏切事故解消便益は、踏切部で起こる道路交通と鉄道交通の事故が鉄道立体化により解消され、事故減少により得られる利益や効果のことです。