

○関東地方整備局告示第四十五号

土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号。以下「法」という。）第二十条の規定に基づき事業の認定をしたので、法第二十六条第一項の規定に基づき次のとおり告示する。

令和六年三月一日

関東地方整備局長 藤巻 浩之

第1 起業者の名称 東京都

第2 事業の種類 東村山都市計画都市高速鉄道事業西武鉄道新宿線、西武鉄道国分寺線及び西武鉄道西武園線に伴う仮線工事（東京都東村山市本町四丁目地内から同市本町一丁目地内まで、同市久米川町四丁目地内から同市久米川町五丁目地内まで及び同市本町一丁目地内から同市美住町二丁目地内まで）

第3 起業地

- 1 収用の部分 なし
- 2 使用の部分 東京都東村山市本町一丁目及び四丁目、久米川町四丁目及び五丁目並びに美住町二丁目地内

第4 事業の認定をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、法第20条各号の要件を全て充足すると判断されるため、事業の認定をしたものである。

1 法第20条第1号の要件への適合性

申請に係る事業は、西武鉄道新宿線（以下「新宿線」という。）においては東村山駅の南方に位置する主要地方道5号新宿青梅線の栄町陸橋付近から同駅を經由し所沢方面に2,305m、西武鉄道国分寺線（以下「国分寺線」という。）においては同駅から小川駅方面に790m、西武鉄道西武園線（以下「西武園線」という。）においては同駅から西武園駅方面に1,385mの合計4,480m（以下「本体事業区間」という。）を高架化し、道路と鉄道を連続立体交差化する「東村山都市計画都市高速鉄道事業西武鉄道新宿線、西武鉄道国分寺線及び西武鉄道西武園線（以下「本体事業」という。）に伴

う仮線工事」（以下「本件事業」という。）のうち、上記の起業地に係る部分である。

本件事業は、平成25年12月10日付けで都市計画事業の認可を受け、令和5年9月29日付けで変更認可を受けており、都市計画法（昭和43年法律第100号）第69条の規定により、法第3条各号の一に規定する事業に該当するものとみなされている。

本件事業は、新宿線、国分寺線及び西武園線が公共交通機関としての機能を維持するための附帯工事であり、本件事業を施行するために欠くことができない施設であることから、法第3条第35号に掲げる事業に該当する。

したがって、本件事業は、法第20条第1号の要件を充足すると判断される。

2 法第20条第2号の要件への適合性

1で述べたとおり、本件事業は都市計画事業の認可を受けていることなどから、起業者である東京都は、本件事業を施行する十分な意思と能力を有していると認められ、本件事業を施行するために必要となる本件事業についても、これを遂行する十分な意思と能力を有すると認められる。

したがって、本件事業は、法第20条第2号の要件を充足すると判断される。

3 法第20条第3号の要件への適合性

(1) 得られる公共の利益

新宿線は、東京都新宿区の西武新宿駅を起点とし、埼玉県川越市の本川越駅を結ぶ全長47.5kmの路線であり、起点から26.0kmに位置する東村山駅は1日当たりの乗降客数が42,555人と多くの旅客の利用があり、同線を運行する特急電車も停車する主要な駅である。また、同駅は、東京都国分寺市の国分寺駅までを結ぶ国分寺線の終点であり、かつ、東京都東村山市の西武園駅までを結ぶ西武園線の起点でもあり、3路線相互の乗換駅としても重要な役割を果たしている。

しかしながら、新宿線、国分寺線及び西武園線のうち、東村山市内の約4.5kmにおいては、主要地方道16号立川所沢線（府中街道）など5か所で道路と平面交差しているため慢性的な交通渋滞が生じており、これら5か所の踏切のうち、1日当たりの踏切自動車交通遮断量が5万以上の自動車ボトルネック踏切が2か所、1日当たりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上かつ1日当た

りの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上の歩行者ボトルネック踏切が3か所存在し、踏切事故も発生する等、道路と鉄道の安全で円滑な交通の大きな障害となっている。また、これらの踏切が鉄道沿線地域を東西に分断しており、地域住民の日常生活等のみならず住民間のコミュニティ形成の妨げとなり、沿線両側の一体的な市街地形成の大きな支障にもなっている。特に、東村山第2号踏切の周辺地域には4m未満の細街路も多く、避難、救急活動の妨げとなっており、防災上の危険度も高い地区であることから、踏切による交通遮断が住民生活に大きな影響を及ぼす状況となっている。

本体事業の完成により、本体事業区間において新宿線、国分寺線及び西武園線が高架化され、5か所の踏切が除却されることで、主要地方道16号立川所沢線（府中街道）等における交通渋滞の緩和が図られるとともに、沿線地域の一体的整備の促進に寄与することが認められる。

本体事業区間にある西武鉄道東村山駅は、1日当たりの新宿線の通過人員が12万人を超える利用者がいることから、利用者に与える影響を考慮すると列車の運行を休止させずに本体事業を施行する必要があると認められ、本体事業を完成させるためには、現在線の北側或いは東側の隣接地に仮線を敷設する本件事業の施行が必要である。

したがって、本体事業の施行に欠くことのできない本件事業の施行により得られる公共の利益は、相当程度存すると認められる。

(2) 失われる利益

本体事業等が生活環境等に与える影響については、東京都環境影響評価条例（昭和55年条例第96号）に基づき、平成24年9月に、都市計画手続きにおいて、都市計画決定権者である東京都知事が環境影響評価を実施し、平成26年12月に起業者が予測・評価の変更を行っている。

その予測項目毎の結果によると、騒音については、環境基準を満足する。振動については、仮線時の鉄道振動の予測値は現況値を上回るが、路盤の改良、可能な限りのロングレール採用、定期検査や保守作業の十分な実施など、鉄道振動の低減に

効果がある方策を講じることによって周辺の生活環境に与える影響は少ないと考えられ、工事完了後の鉄道振動の予測値は、全ての地点で現況値以下になるとされている。日影については、本体事業に合わせて都市計画事業認可を受けている鉄道附属街路の計画等を踏まえると環境基準等を満足することとされている。電波障害については、衛星放送及び地上デジタル放送への影響が予測されているが、障害が明らかになった場合は、受信対策の実施によって解消できるとされている。景観については、工事完了後における鉄道施設の高さが周辺の建築物等を大きく上回らないため地域景観の特性はほとんど変化しないとされている。廃棄物については再利用に努めることとし、再利用が困難な建設廃棄物、建設発生土及び建設泥土については、関係法令を遵守し、適正に処理していることから、周辺の生活環境に与える影響は少ないとされている。

また、本体事業区間及び本件区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が5か所存在するが、このうち3か所について調査を実施した結果、遺跡は確認されなかったが、工事中に遺跡が発見された場合は、東村山市教育委員会と協議を行い、必要に応じて記録保存を含む適切な措置を講ずることとしている。残る2か所についても、今後、同教育委員会と協議を行い、適切な措置を講ずることとしている。

したがって、本体事業の施行に欠くことのできない本件事業の施行により失われる利益は軽微であると認められる。

(3) 事業計画の合理性

本体事業の事業計画は、平成24年10月2日に都市計画決定された内容と整合していると認められる。

(1)で述べたように、本体事業は、列車の運行を休止させずに施行する必要があると認められるところ、鉄道連続立体交差化の構造形式として、駅部を含む全区間に仮線工法を適用した高架案（仮線施工）（以下「①案」という。）、駅部は直上工法を、駅間部に仮線工法を適用した高架案（駅部直上、駅間部仮線）（以下「②案」という。）、駅部は直上工法を、駅間部に別線工法を適用した高架案（駅部直

上、一駅間部別線）（以下「③案」という。）、現在線の直下にトンネル等の地下構造物を施工する地下案（以下「④案」という。）の4案が検討されている。まず、③案は、新たな鉄道用地のために幼稚園等や史跡が支障となり、既存道路の付け替えも要し、更に、現在線から別線への切替部はS字カーブとなり列車の走行性が低下するといった課題がある。①案は、駅部の高架化に際して大型商業施設・再開発ビル及び駅前広場が支障となること、④案は、構造物を構築する際の仮設工事に相当面積の借地が生じることなどの劣位性があり、一方、申請案である②案は、現在線の北側或いは東側に仮線を敷設するため借地が生じるものの、一部は鉄道附属街路用地を活用できるため民有地への影響を最小限に抑えられる優位性が認められる。これらについて、近隣住民に与える影響、経済性、列車走行性や事業的、計画的及び地形的条件を総合的に勘案した結果、②案が最良の工法であるとされている。

本件事業は、この②案の施行に欠くことのできない仮線を敷設する事業である。

したがって、本件事業の事業計画については、合理的であると認められる。

以上のことから、本件事業の施行により得られる公共の利益と失われる利益とを比較衡量すると、得られる公共の利益は失われる利益に優越すると認められる。したがって、本件事業の事業計画は、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと認められるため、法第20条第3号の要件を充足すると判断される。

4 法第20条第4号の要件への適合性

(1) 事業を早期に施行する必要性

3(1)で述べたように、本体事業区間に係る5か所の踏切において慢性的な交通渋滞が発生しており、その解消を図る必要があると認められる。

また、東村山市長より本体事業の早期完成に関する強い要望がある。

したがって、本体事業を早期に施行する公益上の必要性は高いものと認められ、本体事業の施行に欠くことのできない本件事業についても早期に施行する公益上の必要性は高いものと認められる。

(2) 起業地の範囲及び収用又は使用の別の合理性

本件事業に係る起業地の範囲は、本件事業の事業計画に必要な範囲であると認め

られる。

また、起業地は、全て仮線の敷設に要する範囲であり、これを使用としていることから、収用又は使用の範囲の別についても合理的であると認められる。

したがって、本件事業は、土地を使用する公益上の必要があると認められるため、法第20条第4号の要件を充足すると判断される。

5 結論

以上のとおり、本件事業は、法第20条各号の要件を全て充足すると判断される。

第5 法第26条の2第2項の規定による図面の縦覧場所 東京都東村山市役所