

(3)公共交通機関の改善

① 交通結節機能の強化を図ります。

- 駅前広場の整備の際は、バス・タクシー等の乗降場や駐輪場を最適に配置することにより、交通機関の乗り換えを容易とするよう、交通結節機能の強化を図ります。
- 交通機関をつなぐ動線上にエレベーターやエスカレーターを設置するなど、設備の充実に努めます。
- 駅施設の建て替えの際は、利便性が高く周辺環境に配慮した魅力的な施設となるよう鉄道事業者に働きかけていきます。

② 既存のバスのネットワークやバス利用環境の充実を図ります。

- 都市計画道路の整備とあわせ、必要に応じてコミュニティバス路線の見直し等を行います。
- 民間バス路線のノンステップバスへの車両更新や、だれもが分かりやすい利用情報の提供等、ユニバーサルデザインに基づいた取組を促進します。

③ 新たな移動手段導入の可能性を踏まえ、交通網の充実を図ります。

- ICTを活用した移動サービス(MaaS)を含め、地域の多様な輸送資源を利用した移動手段等、新しい交通網のあり方を検討し、既存の移動手段の利便性の向上や、公共交通空白・不便地域における移動手段の確保に努めます。また、持続可能な地域公共交通の実現に向け、地域公共交通計画の策定についても検討します。
- 自動運転や新たなモビリティ導入の可能性を踏まえた交通環境整備を図ります。

④ 広域的な交通網の形成を目指します。

- 西武鉄道の池袋線、新宿線、国分寺線、多摩湖線、西武園線、拝島線それぞれの沿線の価値向上に努め、鉄道利用者の増加を目指します。
- 西武鉄道と東京メトロ東西線の相互直通運転、所沢駅における西武鉄道の池袋線と新宿線の相互乗り入れ、JR武蔵野線のダイヤ改正等、都心へのアクセス性や利便性を向上させる方策を検討していきます。
- JR武蔵野線の将来的な新駅設置の可能性について検討していきます。
- 高速道路(関越自動車道、中央自動車道、首都圏中央連絡自動車道)へのアクセス向上等に資する広域的な道路の整備を促進します。

東 村 山 市 委 託
新 駅 等 検 討 調 査
報 告 書
(概 要 版)

平成 3 年 3 月

東 村 山



111883039

パシフィックコンサルタンツ株式会社

3-1-2 鉄道網

1) 鉄道網および運行状況

東村山市は、市内にＪＲ、西武線合わせて７本の路線と９つの駅があり、周辺の各市と比較してかなり密度が高いといえる。このうち都心方向へ直通している路線は、西武新宿線と西武池袋線の２線で、他に西武園線、拝島線、多摩湖線の一部が新宿線に乗り入れている。

西武新宿線と池袋線がともに１日 130本前後（上り）あり、朝の通勤時間帯で３～４分の運行間隔となっている。他の路線については、１日の本数が60～70本程度（上り）で、朝の通勤時間帯で８～15分間隔となっている。

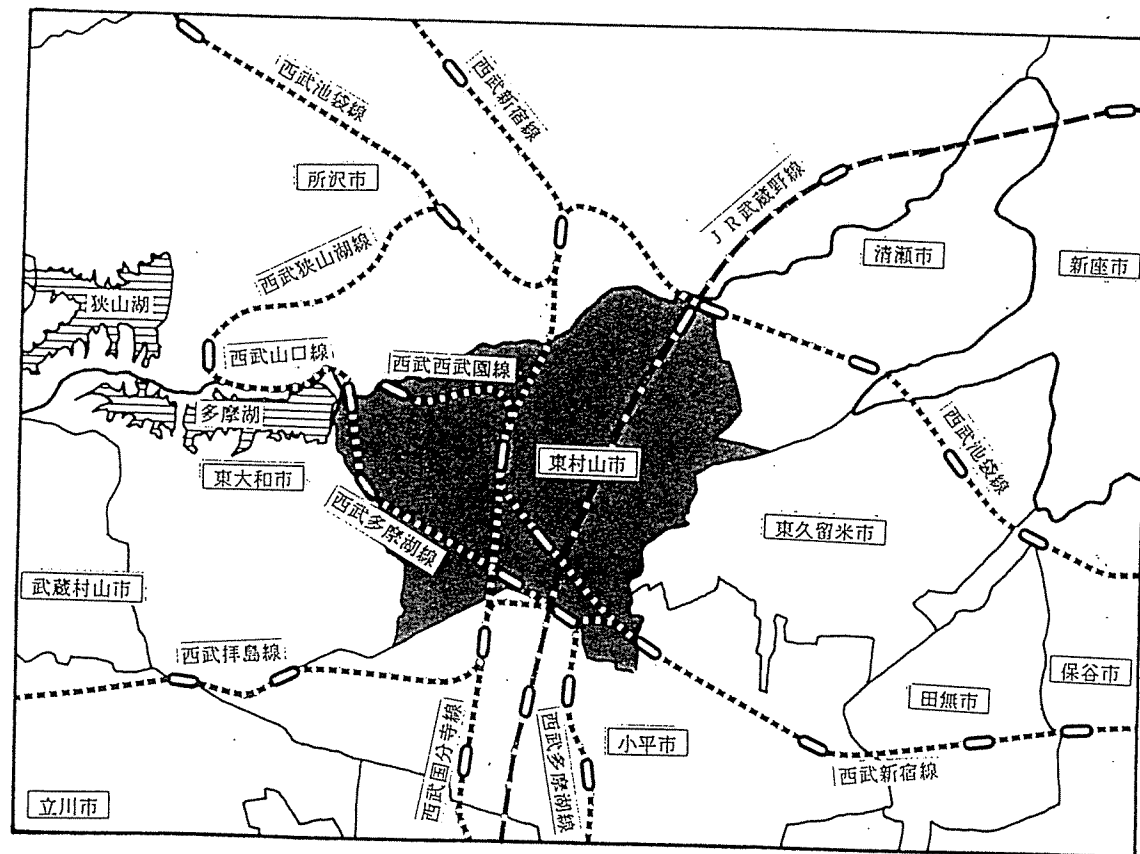


図 3-1-3 鉄道網

2) 鉄道駅間距離

東村山市内の鉄道駅間距離の全平均は 2.1kmである。しかし、西武線のみの平均は 1.8kmで、全般に短い。

最も駅間距離の長いのはＪＲ武蔵野線新秋津～小平間 5.6kmで、平均の２倍以上である。また最も短いのは西武多摩湖線八坂～萩山間で 1.0kmである。

また、ＪＲ武蔵野線、西武新宿線、西武池袋線の全線平均駅間距離と東村山市内の平均駅間距離の比較を示すと、表 3-1-1のとおりである。

ＪＲ武蔵野線、西武新宿線とも東村山市内の平均駅間距離は全線平均よりも長い。とくに、ＪＲ武蔵野線は平均の１.６倍で、平均より 2.2kmも長い。

表 3-1-1 平均駅間距離の比較

単位：km

鉄道路線名	全線	東村山市
ＪＲ武蔵野線	3.4	5.6
西武新宿線	1.7	2.1
西武池袋線	1.8	-

資料：時刻表

3-1-3 バス路線

バス路線は、久米川駅と東村山駅を中心に配置されている。運行本数は、久米川－立川駅の路線を除いて、１日20往復程度の少ないものが多い。

また、これらのバス路線の混雑度（前掲図 3-1-2）を見ると、ほとんどの路線で 1.0を超え、バス運行の定時性の大きな障害となっている。とくに（一）東村山清瀬線は 1.5を超える混雑度を示している。

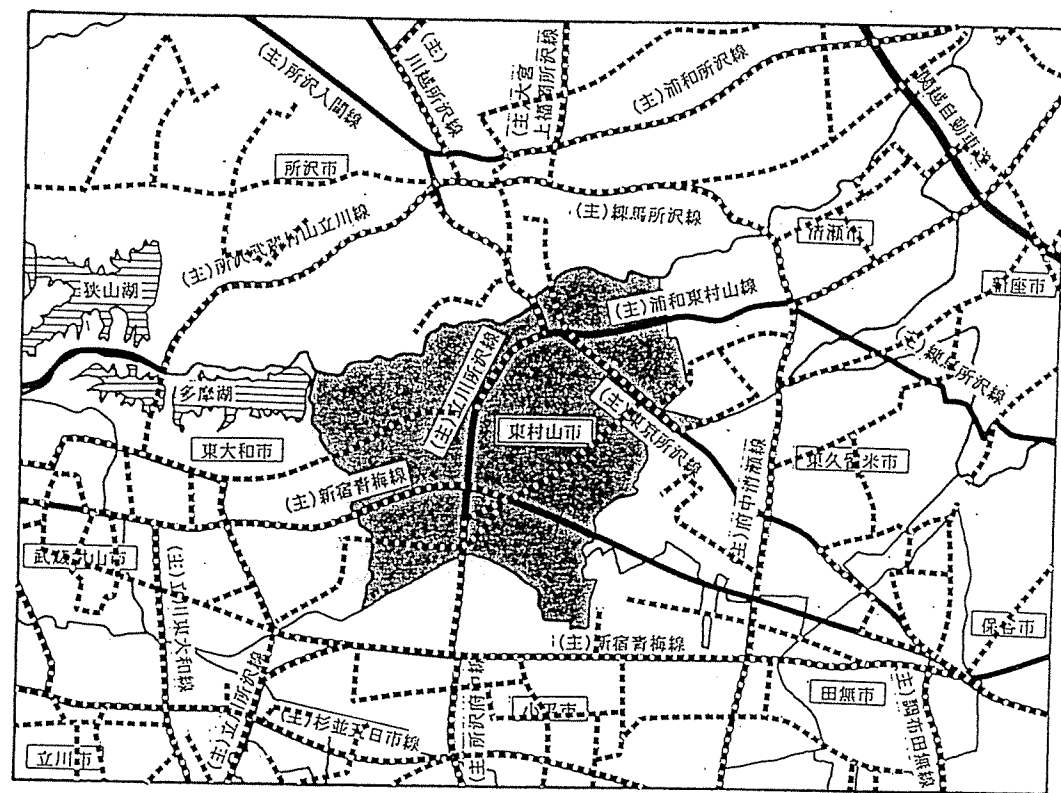


図 3-1-4 バス路線網

3-1-4 公共交通サービス圏域

鉄道サービス区域は市の中央部から南西部にかけての地域で広く分布し、一部市の北東部に分布している。この結果として、市の北東部、すなわち、諏訪町、久米川町、秋津町西部、青葉町、恩多町が鉄道利用不便区域となっている。

鉄道サービス区域にバスサービス区域を合わせて公共交通利用不便区域をみると、同区域はかなり限定される。しかし、久米川町中南部から恩多町の北西部および東部、諏訪町中央部、および富士見町南西部の一部などは公共交通利用不便区域として残る。

表 3-1-2 公共交通サービス圏域設定条件

公共交通機関	サービス区域	備考
バス	バス停より400m以内	徒歩圏
鉄道	鉄道駅より1,000m以内	自転車・徒歩圏

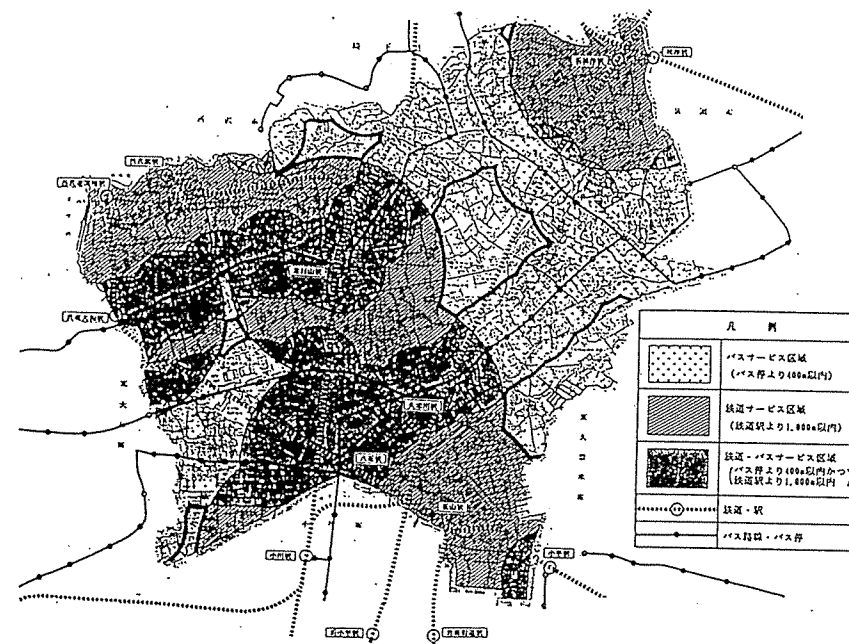


図 3-1-5 公共交通サービス圏域

3-1-5 公共交通機関によるアクセス性

1) 東京都心方向（新宿または池袋）へのアクセス性

東京都心方向（新宿または池袋）の公共交通利用において比較的利便性の高い地区として萩山町、栄町があげられ、反対にアクセスのあまり良くない地区として諏訪町、本町、久米川町、青葉町、多摩湖町などがあげられる。

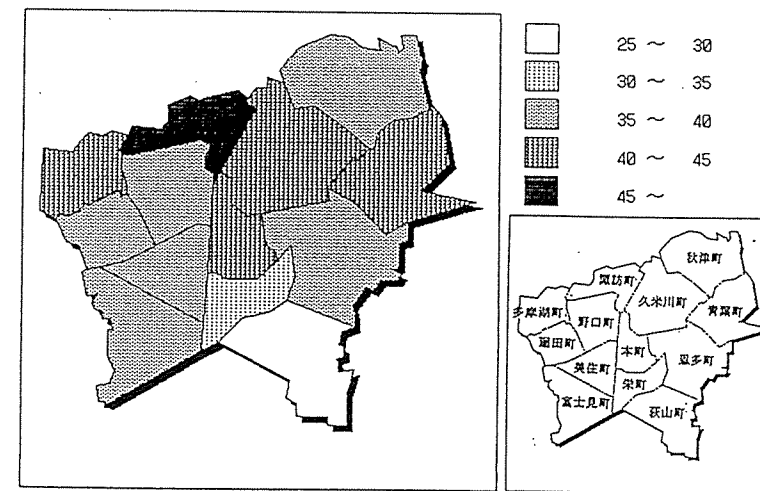


図 3-1-6 地区別東京都心へのアクセス性

2) 市中心部（市役所）へのアクセス性

市中心部へとくにアクセス性の低い地区として秋津町があげられ、ついで諏訪町があげられる。これに対して、アクセスの良好な地区は、市役所の存する本町は当然のこととして、これと隣接する栄町、美住町、野口町などである。

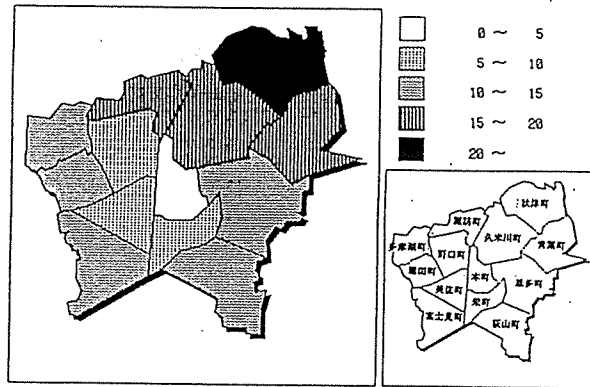


図 3-1-7 地区別市中心部へのアクセス性

3) 他県との広域的なアクセス性

東村山市と東京都をとり囲む他県とは、J R 武蔵野線（神奈川県は府中本町駅乗り換えによる南武線）で結ばれている。新秋津駅または新小平駅から東村山市とこれらの県とはほぼ1時間前後ないしそれ以内で結ばれている。しかし、新秋津駅は市の北東端に位置し、市内各地区から当駅にアクセスする公共交通機関は現在のところ皆無である。したがって、東村山市内においては、J R 武蔵野線は、秋津町地区を除くと、利用利便性の低い鉄道路線と言える。このため、東村山市は、J R 武蔵野線のもつ広域的なアクセス性を十分に活かしきれていない状況にある。

表 3-1-3 J R 武蔵野線による所要時間

単位：分

	川 崎 ※	武蔵浦和	南 浦 和	新 松 戸	西 船 橋	南 船 橋
新秋津	58	17	20	46	62	68
新小平	53	22	25	51	67	73

注) ※乗り換え時間3分を見込む

資料：時刻表

3-2 公共交通利用状況

3-2-1 鉄道駅旅客発着状況

駅別にみた1日平均乗降客は、昭和63年で秋津駅が47,150人と最も多く、ついで東村山駅の38,702人、久米川駅の38,668人となっており、都区部と直結している西武池袋線、西武新宿線の駅の利用客が多い。また、他の駅の利用客は、J R 武蔵野線の新秋津駅で36,986人いる以外は、6,000～10,000人強である。

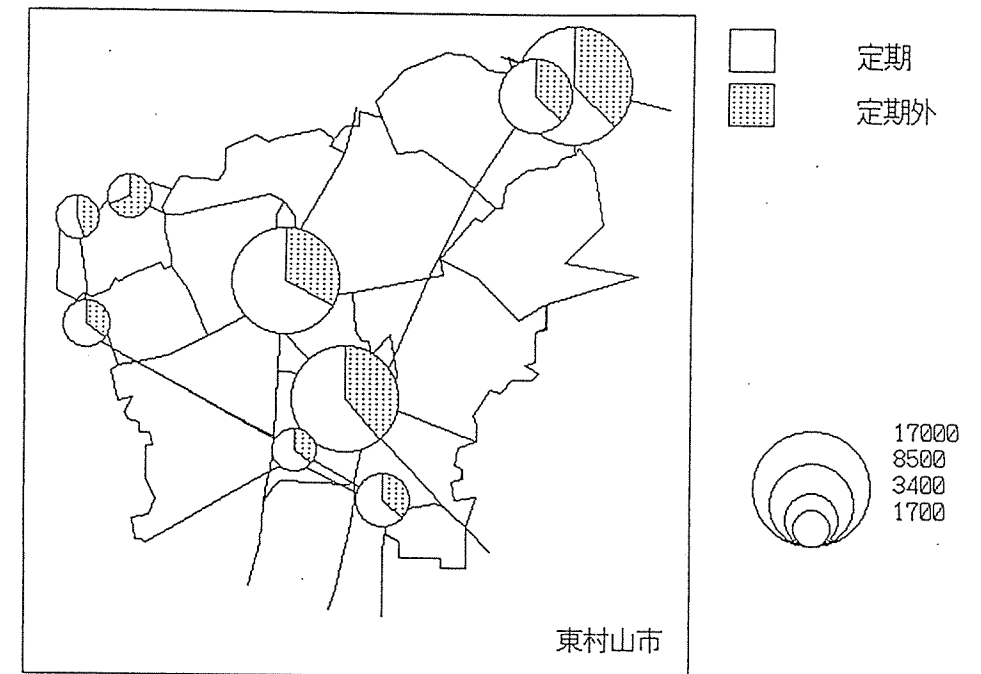


図 3-2-1 駅別乗降客および定期率（単位：千人／年）
資料：S63都市交通年報

3-2-2 駅勢圏および鉄道端末交通手段

1) 駅勢圏

市内で大きな駅勢圏を有しているのは東村山駅および久米川駅である。これらの駅勢圏は、それぞれの駅を中心としたバス路線に沿って広がっている。とくに久米川駅の駅勢圏は東西に帯状に広がり、市域を横断している。

一方では、これらの広い駅勢圏の末端部は、前述鉄道サービス区域外に位置し、鉄道利用がやや不便な地区となっている。

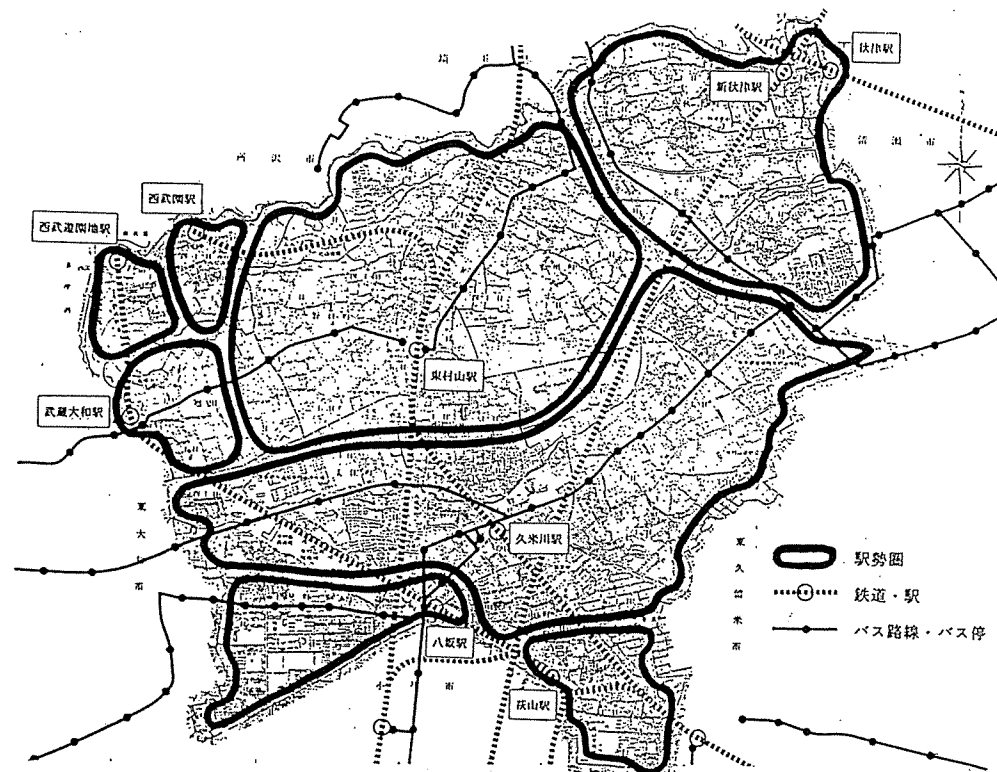


図 3-2-2 アンケート結果による駅勢圏
東村山市開発整備構想策定調査 市民アンケート集計結果(S. 62. 12東村山市)

2) 駅別端末交通手段

各駅とも徒歩の割合が最も多く、大部分の駅で全端末交通手段に対する割合が50%を超えている。新秋津駅や新小平駅のように他の駅よりも徒歩の利用割合が低い駅は、その分二輪車利用が多い。バス利用は、久米川駅で21.1%の利用がある以外は、相対的に少ない。

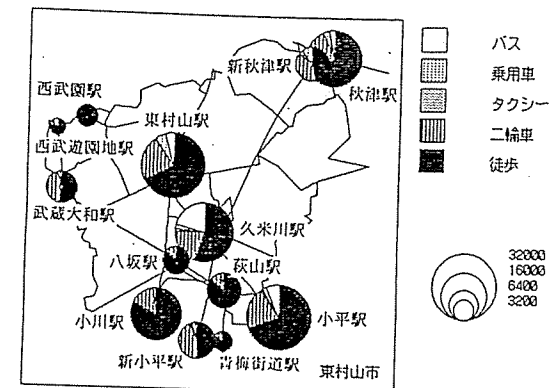


図 3-2-3 駅別端末交通手段構成(単位:トリップ)
資料:昭和63年度パーソントリップ調査結果

3-2-3 バス利用状況

東村山市のバス路線は、東村山駅および久米川駅を中心に構成され、市内各地区から、これらの駅への端末交通手段としての役割を果たしている。また、あわせて市内地区間相互を結ぶ交通手段ともなっている。すなわち、バス利用は主として市内における移動の交通手段となっているといえる。

市内の各駅の中で、端末交通手段においてバスの占める割合の最も多いのは、久米川駅であり、20%以上をバスが占めている。これについてバスの占める割合の多いのは東村山駅である。しかし、その割合は5%弱である。

このことから利用度の高いバス路線は、久米川駅を中心とした路線であり、とくに恩多町、青葉町など北東方向に向う路線の利用度が高いものと考えられる。また、東村山駅を中心としたバス路線の利用度も比較的高いと言える。

しかし、前述したようにこれらのバス路線となっている道路はいずれも混雑度が高く、バスの運行の定時性確保が困難な状況となっている。

5. 公共交通体系整備のための諸施策

5-1 公共交通体系整備のための諸施策

公共交通体系整備のための施策として、バス路線の整備と鉄道の整備があげられるが、これらのうち施設整備による対応をとりあげると、以下のようになる。

① バス路線の整備

バス運行の円滑化をはかり、定時性を確保するためには、バス路線となっている道路の拡幅改良、歩道設置などを進めていく必要がある。

② 新駅設置

新駅設置を進めていくことにより、広域的な移動の利便性の向上と公共交通の連続性をより確保する。これにより鉄道利用不便地区あるいは公共交通利用不便地区を解消することへの貢献度が高められる。

③ 駅前広場整備

新駅設置とともに、同駅が公共交通の結節点として活用されるためには駅前広場を整備していくことが必要となる。

このうち新駅については、その設置位置をどこにするかがとくに重要になってくる。すなわち、鉄道駅は、公共交通の結節点として重要な位置づけにあり、駅前広場は、鉄道～バスの連続性確保の具体的な施設ということができる。

したがって、以下では、とくに新駅設置に着目し、その適正な設置位置について検討するものとする。

5-2 新駅設置

5-2-1 新駅設置位置の検討

(1) 鉄道駅利用不便地区の解消を主とした検討

現在の鉄道駅および人口の分布等をもとに、新駅設置位置を検討すると、図 5-2-1 に示す J R 武蔵野線久米川町・恩多町地区の境界部付近の地点 1 が候補地としてあげられる。

(2) 広域公共交通の連続性を考慮した検討

新駅の設置位置は、現実面から J R 武蔵野線上に限られてくる。一方、J R 武蔵野線は、現在のところ東村山市内では新秋津駅以外では他の鉄道路線と接続していないことから、その連続性は、あまり良好とは言えない。このため、東村山市全体としての広域公共交通のアクセス性が低くなっている。

したがって、現在の西武線久米川駅付近に結節点を整備していくことにより、公共交通の連続性をはかっていくことも考えられる。すなわち、図 5-2-1 の地点 2 が新駅の候補地としてあげられる。

ただし、この場合は、図 5-2-2 に示すように鉄道駅利用不便地区から、久米川駅および秋津駅へのバス路線の整備を合わせて考えていく必要がある。

また、これにより、久米川駅周辺および秋津駅周辺への拠点形成の支援ともなり得る。

(3) 新駅設置位置の比較

以上の 2 地点の長所・短所を比較すると、表 5-2-1 のようになる。

なお、以上の新駅設置位置の検討は、公共交通の利用利便性、連続性などソフトな面のための検討であり、経済性ないし施工性などハードな面の検討は次章において行う。

表 5-2-1 新駅設置位置の比較

	地 点 1	地 点 2
長所	・ 公共交通利用不便地区・鉄道利用不便地区の解消となる。 ・ 新駅周辺の開発可能性が高まる。 ・ 駅間距離のバランスがとれる	・ J R 武蔵野線の利用利便性が高まる。 ・ 鉄道相互の連続性が高まる。 ・ 広域交通流動の可能性が高まる ・ 久米川駅周辺の拠点性が高まる
短所	・ J R 武蔵野線の利用利便性の向上の範囲が駅周辺に限られる。 ・ 鉄道相互の連続性の向上がはかれない。 ・ 広域交通流動の可能性はあまり広がらない。	・ 公共交通利用不便地区、鉄道利用不便地区の解消とはならず、あわせてバス路線の整備が必要となる。 ・ 駅間距離のバランスがとれない

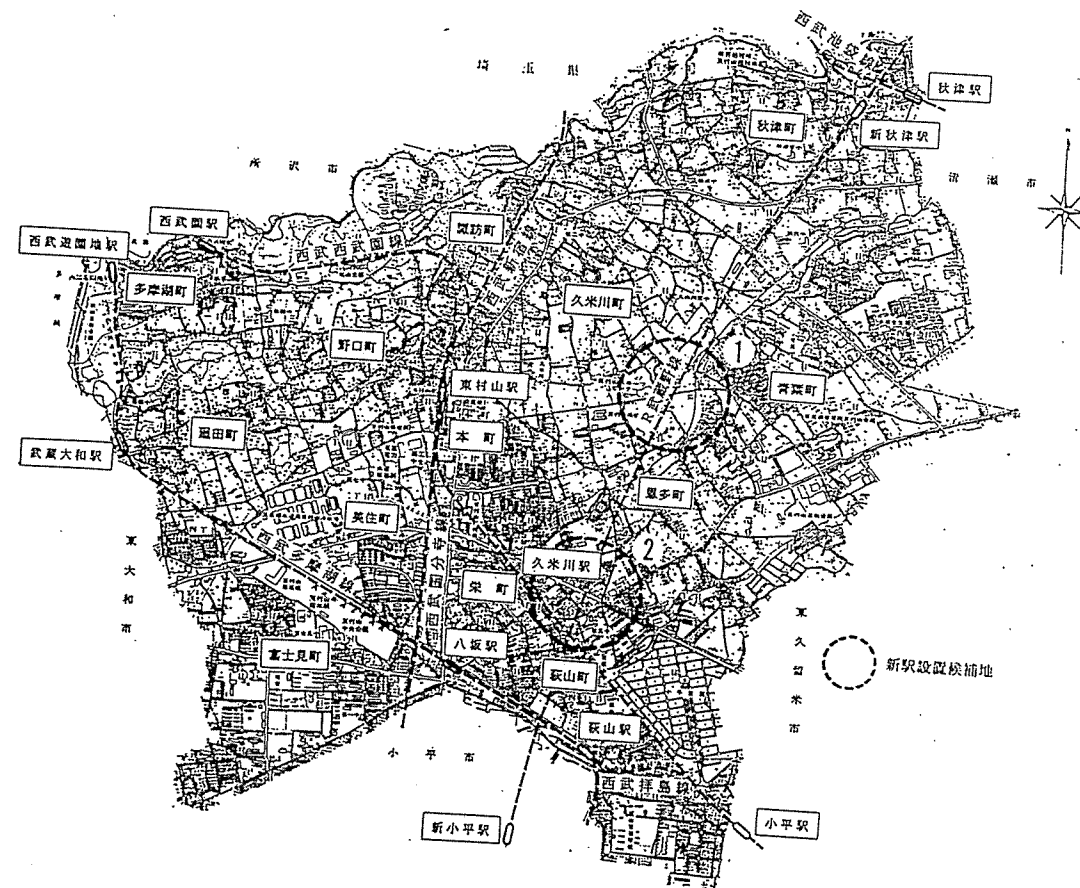


図 5-2-1 新駅設置候補地点

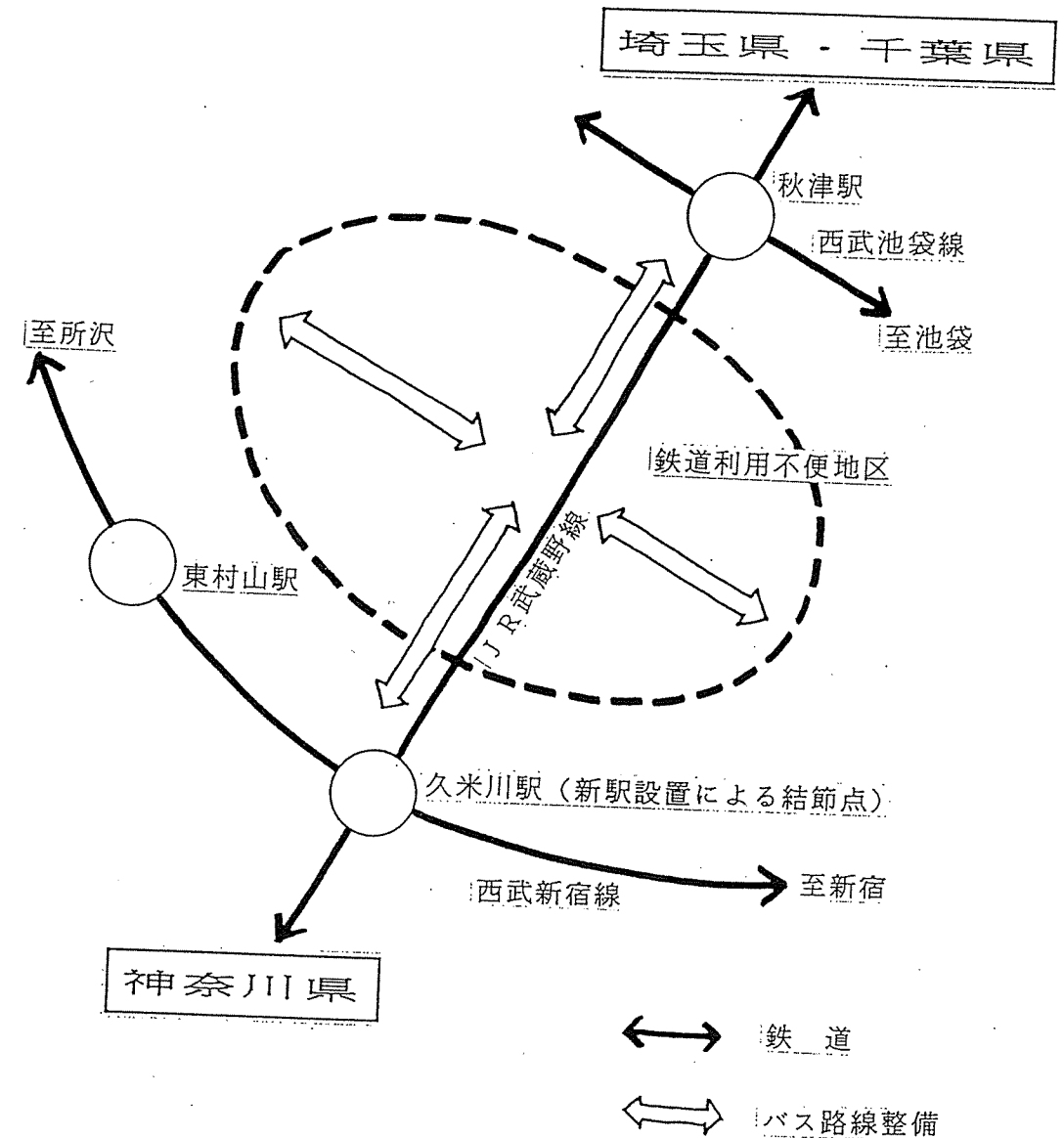


図 5-2-2 久米川駅周辺（地点2）に新駅を設置した場合のバス路線の整備（模式）

5-2-2 新駅設置の効果

1) 鉄道利用不便地区の解消

地点1は、J R武蔵野線上の鉄道利用不便地区に該当しており、とくにこの問題の解消を主眼として設定されていることから、この効果は当然のことである。

地点2については、市全体としての駅の配置は現状と変わらないため、この効果は生じない。ただし、地点2に新駅が設置されることにより、新秋津駅～久米川経由でも新宿に到達することが出来るようになり、秋津町地区を中心とした地区の利便性が向上し、行動圏の拡大がはかれることになる。これと合わせてバス路線を整備することにより鉄道利用不便地区の解消をはかっていくことは可能である。

2) J R武蔵野線の利用利便性の向上

現在、東村山市内においてJ R武蔵野線を利用できるのは、市の北東端の新秋津駅のみであるが、新駅を設置することにより、市内で新秋津駅を含めて2駅利用可能となり、利用利便性の向上がはかれる。とくに地点2は、西武新宿線と接続されるため、東村山市にとって大きな利便性の向上となる。

3) 鉄道相互の連続性の向上

この効果は主として地点2において生じる。

現在、東村山市内においては、J R武蔵野線と西武線の鉄道路線が配置されている。しかし、両者は東村山市内では新秋津駅で接続するのみである。このため、ほとんど独立しているといえる。地点2に新駅を設置し、久米川駅においてJ R武蔵野線と西武線が接続されれば、東村山市内の鉄道の連続性は格段に向上し、それにともない、市内全域の鉄道利用利便性も大きく向上する。

4) 広域交通流動の可能性の向上

以上1)～3)の効果の結果、東村山市においては、広域交通流動の可能性が大きく向上する。とくに神奈川県、埼玉県、千葉県といった東京都を囲む県との交流の可能性が高まる。この効果は、鉄道相互の連続性の確保により、地点2でとくに大きく、市全体に及ぶ効果となる。

地点1については、この効果の向上は望めるものの、その範囲は新駅周辺のみに限られ、やや狭い。

5) その他

- (1) 駅周辺開発可能性の向上
- (2) 駅間距離のバランス
- (3) 交通問題の緩和
- (4) 交通弱者の救済
- (5) 東村山市の一体的な発展
- (6) 市内地区間交通の推進

6) 問題点

新駅を設置することによってつぎのような問題点の発生も懸念される。計画的に対応していくことが必要とされる。

- (1) 市街地のスプロール的拡大
- (2) 駅周辺の地価の高騰
- (3) 駅施設による地域の分断
- (4) 農地に設置された場合における農業生産性の低下および緑地の減少

6-1-2 新駅設置位置の選定

新駅位置の選定に当たっては、以下の点に留意するものとする。

- ・ 鉄道線形上の制約を満足すること。
- ・ 極力、障害物を避けること。
- ・ ある程度の面積を有する駅前広場が確保できること。

6-1-3 新駅の概略断面

1) 新駅の設定諸元

ホームの形式 : 相対式

現在の軌道を変更しないことを前提に考えると、相対式のホームとなる。

ホーム長 : 170m (8両対応と仮定)

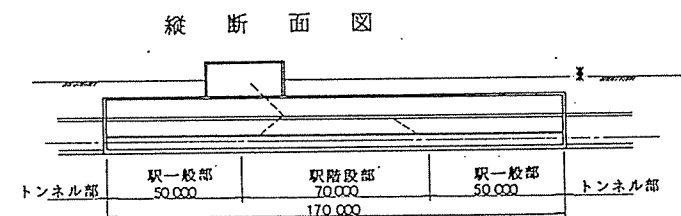
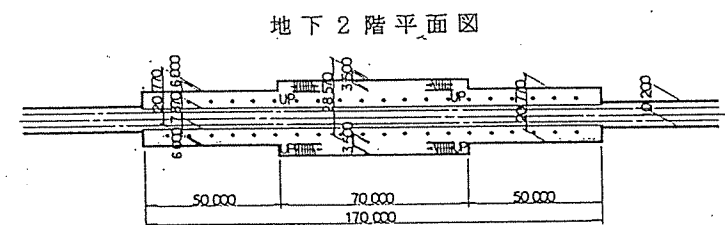
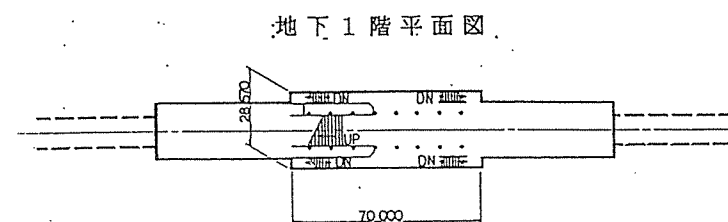
地下駅の場合・後から延伸工事は容易でないためJRの将来計画8両対応と考えた。

ホーム幅 : 6m (新秋津と同規模)

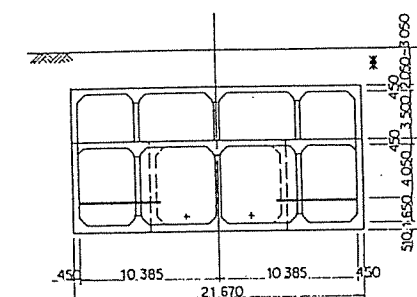
ホーム階段 : 2箇所/ホーム

ホーム階段幅 : 3.5m (有効幅員)

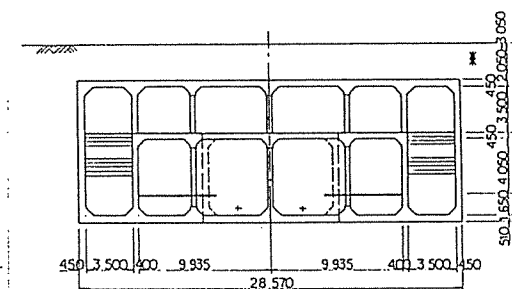
2) 概略断面



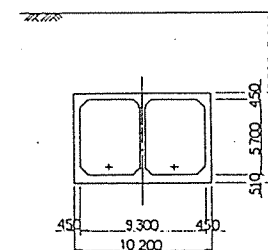
駅一般部



駅階段部



トンネル部



*道路下に駅を建設する場合には、土被りを3.5m確保する必要があるため、駅の設置位置、構造、施設のレイアウトなどは制約を受けることとなる。

6-2 概算事業費の算出

概算事業費を以下の条件に基づいて試算した。

○駅前広場は、西武新宿線久米川駅南口駅前広場とほぼ同規模の5,000m²と仮定。

○用地費は平成2年度公示価格より500千円/m²で算出した。

表 6-2-1 概算事業費の試算結果
(駅施設・駅前広場のみの概算事業費)

項目	数量	単位	単価 千円	概算金額 千円	摘要
土木工事費	47,400	m ³	90	4,266,000	
駅設備費	1	式		853,200	土木工事費の20%
駅広整備費	5,000	m ²	50	250,000	
計				5,369,200	
用地費					
新設分	2,650	m ²	500	1,325,000	
既設分	1,750	m ²	500	875,000	
駅前広場	5,000	m ²	500	2,500,000	
計				4,700,000	
合計				10,069,200	

駅施設・駅前広場の建設事業費＝約100億円

試算結果は、あくまでも駅施設・駅前広場のみの概算事業費であり、駅周辺の諸施設の開発事業費や実際の用地取得費用（実勢価格と公示価格との差分）などを考慮すれば全体事業費はさらに増加すると考えられる。

7. 今後の課題

本調査においては、東村山市の公共交通のあり方を検討し、とくに市の一体的な発展、広域的な連携強化などを目標とした新駅設置について検討した。

これらの調査結果をもとに、今後検討すべき課題をまとめると以下になる。

(1) 新駅設置位置の決定

本調査では、新駅設置位置の候補地を2地点あげた。これら2地点は、それぞれ長所、短所を有している。新駅設置にあたっては、この長所の最大化と短所の最小化を基本とし、市全体の発展方向とあわせて、新駅設置地点をより詳細に検討し、決定していく必要がある。

(2) バス路線の再編

新駅設置位置にあわせて、その利便性向上を最大限活かしていくためには、バス路線の再編が必要になる。新駅設置後の公共交通網全体を系統的にとらえ、バス路線の再編を検討していくことが大切である。

(3) 拠点開発計画の立案と推進

新駅設置地点周辺は開発可能性が高まると同時に、拠点性も高まる。したがって、これらの可能性を適正に誘導するためには、長期的視点に立ち、市の発展方向と整合性のとれた計画を立案し、それに基づいて開発を進める必要がある。

4200