

1 プロローグ 練馬高野台駅～石神井公園駅間の連続立体交差事業

2007年にスタートした西武鉄道池袋線の練馬高野台駅から大泉学園駅間の連続立体交差事業は、2015年1月、鉄道の高架化工事により、事業区間、合わせて9箇所の踏切の除却が完了しました。

この事業は、交通渋滞を緩和し踏切事故を解消するとともに安全で快適な街づくりに大きく寄与するものです。

2 事業の概要～「練馬高野台駅～大泉学園駅間」

西武鉄道池袋線では、1971年の都市計画決定以来、高架複々線化事業を進め、2003年3月に桜台駅から練馬高野台駅間が完成し、延べ19箇所の踏切を除却しました。

2005年に高架化を延伸する都市計画決定がなされ、この事業は2007年に着工しました。

練馬高野台駅付近から大泉学園駅付近までの約2.4kmの区間で立体交差化を進め、このうち、練馬高野台駅付近から石神井公園駅付近までの約1.2kmの区間を複々線化します。

事業区間内には、富士街道を始め交通量の多い幹線道路や通学路に指定されている踏切など、合わせて9箇所の踏切がありました。

この地域では、鉄道と交差する踏切が慢性的な交通渋滞を起こし、大きな問題となっていました。

本事業は、鉄道を高架化して、事業区間にある9箇所の踏切をなくすとともに、3本の都市計画道路と立体交差します。

3 平成19年度～26年度の推移

事業は、2007年8月から複々線化区間の工事を進めました。

そして、2010年2月に上り線を高架線路に切替え、2011年4月の下り線の高架切替により、事業区間6箇所の踏切を除却しました。

併せて、石神井公園駅では新しい駅施設の使用を開始しました。

池袋線は複々線化の完成により、2013年3月のダイヤ改正で横浜方面への直通運転を開始、より便利で使いやすい鉄道になりました。

2015年1月に残り3箇所の踏切を除却しました。

仮線の撤去後は、側道が整備されます。

4 事業効果

沿線地域では、この事業により慢性的な交通渋滞が解消され、道路と鉄道それぞれの安全性が向上しました。

また、急行停車駅である石神井公園駅まで複々線化を延伸することにより、ラッシュ時の混雑緩和や所要時間の短縮が図られました。

さらに、これまで鉄道により隔てられていた市街地の一体化により、新たな土地が生み出され、南口駅前広場が完成。地域の開発が活性化し、高架下の利用など、安全で快適な街づくりが促進されます。

5 謝辞

ご協力をいただきました地域の皆さま、本当にありがとうございました。