

東武東上線の立体化と踏切について

1 東上線立体化の現状

東上線の立体化は、交通渋滞や踏切事故の解消を図るとともに、鉄道による地域の分断を解消し、まちの一体化を確保するものであり、昭和62年より長きにわたり実現に向けて調査など、様々な取り組みを行ってきた。

東京都は「踏切対策基本方針」を平成16年6月に定め、都内の20区間を「鉄道立体化の検討対象区間」として抽出し、東上線の「大山駅付近」及び「ときわ台～上板橋駅付近」の2区間が鉄道立体化の検討対象区間として位置づけられた。

鉄道立体化には多額な事業費が必要となり、実現のためには関係各機関の協力が必要不可欠である。さらに、鉄道の立体交差化は周辺のまちづくりと一体的に行っていくことが求められており、地域住民の合意形成が必要となる。

こうした中、「大山駅付近」については、地域住民の意見も踏まえ「大山まちづくり総合計画」を作成し、まちづくり事業を積極的に取り組んだ結果、平成26年9月に東京都が「鉄道立体化の検討対象区間」から一段階進んだ「連続立体交差事業の事業候補区間」に位置づけ、立体化の実現に向け、事業範囲や構造形式などの調査を実施している。

板橋区では、大山駅付近が「連続立体交差事業の事業候補区間」に位置付けられたことを受け、事業促進のため、東京都及び全国が主催する連続立体交差事業促進協議会に参加するとともに、関係機関との協議や情報収集等の調整を行っている。

2 連続立体交差事業における役割分担

連続立体交差事業は、東京都、地元区市及び鉄道事業者が連携して実施する。併せて整備する側道等は地元のまちづくりに貢献することや、営業線での鉄道工事には安全性及び鉄道の運行を確保する必要があることから、概ね次の役割分担で実施されている。

- (1) 東京都：事業主体、事業の統括等
- (2) 地元区市：側道整備、駅前広場、まちづくり等
- (3) 鉄道事業者：用地取得、補償、鉄道施設工事等

3 踏切の現況

(1) 踏切数

板橋区内の東上線の踏切は 36 箇所である。

(2) 踏切遮断時間

平成 24 年度から平成 27 年度まで板橋区で実施した踏切遮断時間及び交通量調査によると、調査した 29 箇所のピーク時間における踏切遮断時間の平均は約 43 分であり、多くが国土交通省の設定している「開かずの踏切」（ピーク時間の遮断時間が 40 分／時間以上の踏切）に該当している。

※平成 16 年に国土交通省が実施した踏切交通実態総点検結果によると、区内 36 箇所のピーク時遮断時間の平均は約 49 分である。

(3) 過去の踏切事故

過去 3 年間東上線で、区内で列車に衝突するような事故及び相当時間列車を停車させた事故の件数は、H25 年：4 件、H26 年：10 件、H27 年：16 件である。

4 踏切遮断時間調査

立体化の早期実現に向けた検討とともに、交通対策調査特別委員会において、「長期的な展望に立つ立体化の推進のみに固執するのではなく、開かずの踏切問題の解消など、早期に着手すべきものについては率先して行うべきである」との提言を受け、平成 24 年度から板橋区で主に当面、立体化の実現が難しい「連続立体交差事業の事業候補区間及び鉄道立体化の検討対象区間」以外の現状を把握するため、踏切遮断時間及び交通量を調査している。

また、平成 27 年度は、個別踏切対策の可能性検討の一環として、跨線橋及び地下道の利用状況も併せて調査した。

(1) 調査踏切（平成 27 年度：7 箇所）

踏切番号	駅 区 間	備考（平成 16 年踏切実態調査）
第 9 号	下板橋～大山	重点踏切、開かずの踏切
第 10 号	下板橋～大山	開かずの踏切
第 11 号	下板橋～大山	開かずの踏切
第 12 号	下板橋～大山	開かずの踏切
第 16 号	大山～中板橋	重点踏切、開かずの踏切
第 33 号	上板橋～東武練馬	
第 35 号	上板橋～東武練馬	

※重点踏切：東京都「踏切対策基本方針」において 2025 年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切に位置付けられた踏切

- ※開かずの踏切：ピーク 1 時間の遮断時間が 40 分以上の踏切
- ※平成 24 年度：6 箇所、平成 25 年度：7 箇所、平成 26 年度：9 箇所実施

(2) 踏切の調査結果一覧（平成 24 年度～平成 27 年度）

別紙「踏切遮断時間及び交通量調査結果一覧（板橋区内）」のとおりに

(3) 跨線橋及び地下道の調査結果一覧（平成 27 年度：5 箇所）

- 調査日 平成 27 年 12 月 15 日（火）（下表①）
 平成 27 年 12 月 16 日（水）（下表③⑤）
 平成 27 年 12 月 21 日（月）（下表④）
 平成 27 年 12 月 25 日（金）（下表②）
- 調査時間 午前 7 時～午前 9 時（2 時間）及び午後 4 時～午後 6 時（2 時間）の計 4 時間
- 調査結果

	名称	歩行者（人）		自転車（台）		備考
		（午前）	（午後）	（午前）	（午後）	
①	大山駅地下歩道	4,491		193		自転車通行(手押し)可
		3,375	1,116	112	81	
②	大山駅前歩道橋 （第 15 号踏切隣）	100		通行不可		参考：第 15 号踏切同時間帯歩行者（H24 調査） 午前(7～9 時)：1,033 人 午後(4～6 時)：2,702 人
		59	41			
③	板橋練馬 ふれあい歩道橋	142		333		自転車通行(手押し)可 参考：第 37 号踏切同時間帯歩行者等（H25 調査） 午前(7～9 時)：119 人 自転車 253 台 午後(4～6 時)：121 人 自転車 278 台
		66	76	250	83	
④	下赤塚歩道橋	31		通行不可		参考：第 54 号踏切同時間帯歩行者（H25 調査） 午前(7～9 時)：125 人 午後(4～6 時)：121 人
		16	15			
⑤	成増西歩道橋 （第 58 号踏切隣）	226		通行不可		参考：第 58 号踏切同時間帯歩行者（H25 調査） 午前(7～9 時)：650 人 午後(4～6 時)：2,066 人
		155	71			

(4) 平成 27 年度調査結果のまとめ

ア 踏切調査

- ・ピーク 1 時間の遮断時間は、調査箇所 7 箇所中、6 箇所が改善されたものの、1 箇所が増加し、なおかつ、前回調査では開かずの踏切に該当しなかったが、今回は該当することとなった。(開かずの踏切：ピーク 1 時間の遮断時間が 40 分以上)
- ・1 日の遮断時間は改善 3 箇所、増加 3 箇所、変化なし 1 箇所であった。
- ・最大継続遮断時間は、第 12 号踏切から西側の 4 箇所は時間が減少したが、東側の 3 箇所は時間が増加した。
- ・自動車交通量は、調査箇所すべてにおいて減少しているものの、自転車交通量、歩行者交通量ともに 4 箇所増加した。

イ 跨線橋及び地下道調査

- ・歩行者は大山駅地下歩道の利用が多く、自転車は板橋練馬ふれあい歩道橋の利用が多かった。
- ・午前と午後を比較すると、午前の利用の方が多かった。
- ・踏切を通過する歩行者と跨線橋等を利用する歩行者の割合を比較すると、踏切隣より踏切から少し離れた場所の利用割合が高かった。(大山駅地下歩道は付近の踏切(第 13 号踏切)の時間帯別交通量データが無いので、対象から除く)
 - ◇表②、⑤(踏切隣)の踏切歩行者に対する跨線橋利用者の割合
 $326 \text{ 人} / 6,451 \text{ 人} = 5.05\%$
 - ◇表③、④(踏切付近)の踏切歩行者に対する跨線橋利用者の割合
 $173 \text{ 人} / 486 \text{ 人} = 35.60\%$

5 平成 28 年度の取組みについて

大山駅付近が「連続立体交差事業の事業候補区間」になったことを受けて、事業促進のため、引き続き東京都及び全国が主催する連続立体交差事業促進協議会に参加するとともに、関係機関との協議や情報収集等の調整を行っていく。

なお、鉄道立体化の早期実現の気運を上げていくため、関係機関と協議・調整を図りながら、(仮称)東武東上線立体化促進協議会の設立に向けた取り組みを進めていく。

また、当面、立体化の実現が難しい「連続立体交差事業の事業候補区間及び鉄道立体化の検討対象区間」以外の踏切については、個別の踏切対策を検討するため、踏切対策の手法や工法、踏切対策の効果や課題の整理などを行っていく。

踏切遮断時間及び交通量調査結果一覧(板橋区内)

別紙

踏切番号	調査年度	交通量			遮断時間			備考
		自動車 (台/日)	自転車 (台/日)	歩行者 (人/日)	1時間最大 (分/1時間)	1日 (時間/1日)	最大継続 遮断時間 (分/1時間)	
第8号踏切		豊島区管理のため把握していない						
第9号踏切	16	データなし			51'00''	10.8	4'00''	
	27	1,531	2,823	1,223	48'16''	11.3	5'22''	
第10号踏切	16	550	490	486	51'29''	10.8	4'37''	
	27	410	625	394	46'20''	10.6	6'14''	
第11号踏切	16	514	566	467	51'29''	10.8	4'37''	
	27	327	632	623	47'05''	10.9	6'15''	
第12号踏切	16	2,754	1,315	750	50'08''	11.1	8'26''	
	27	1,891	1,165	802	45'20''	10.6	6'32''	
第13号踏切	16	834	2,363	2,226	47'00''	10.7	5'06''	「連続立体交差事業 の事業候補区間」 「大山駅付近」
第15号踏切	16	613	7,789	14,900	49'49''	11.3	5'56''	「連続立体交差事業 の事業候補区間」 「大山駅付近」
	24	538	6,565	18,270	46'51''	11.3	12'51''	
第16号踏切	16	349	4,890	3,752	51'12''	11.8	6'01''	「連続立体交差事業 の事業候補区間」 「大山駅付近」
	27	294	4,062	4,611	46'31''	11.1	4'55''	
第17号踏切	16	2,359	895	913	50'09''	11.3	3'59''	「連続立体交差事業 の事業候補区間」 「大山駅付近」
第18号踏切	16	1,544	858	734	47'42''	11.1	3'57''	「連続立体交差事業 の事業候補区間」 「大山駅付近」
第20号踏切	16	1,302	1,393	1,536	45'16''	10.6	4'21''	
	26	1,132	1,452	1,227	39'54''	10.2	4'13''	
第21号踏切	16	731	4,477	4,645	46'17''	10.6	3'58''	
	26	556	3,346	4,414	39'27''	10.1	3'47''	
第22号踏切	16	6,896	4,638	7,324	46'13''	10.0	4'32''	「鉄道立体化の検討 対象区間」 「ときわ台～上板橋駅付近」
	24	4,906	3,947	5,265	44'38''	10.8	10'53''	
第23号踏切	16	0	117	117	37'34''	9.1	3'29''	「鉄道立体化の検討 対象区間」 「ときわ台～上板橋駅付近」
第24号踏切	16	0	217	217	37'34''	9.1	3'29''	「鉄道立体化の検討 対象区間」 「ときわ台～上板橋駅付近」
第26号踏切	16	9,755	2,638	1,038	37'34''	9.1	3'29''	「鉄道立体化の検討 対象区間」 「ときわ台～上板橋駅付近」
	24	7,872	3,189	1,242	37'50''	9.0	4'59''	
第28号踏切	16	4,493	2,471	1,754	48'15''	10.6	5'10''	「鉄道立体化の検討 対象区間」 「ときわ台～上板橋駅付近」
第29号踏切	16	318	4,757	2,332	45'20''	10.2	4'18''	「鉄道立体化の検討 対象区間」 「ときわ台～上板橋駅付近」
第30号踏切	16	7,277	3,796	2,134	49'25''	11.0	6'14''	「鉄道立体化の検討 対象区間」 「ときわ台～上板橋駅付近」
	24	4,238	2,862	1,817	46'40''	10.4	6'37''	
第33号踏切	16	2,530	1,208	727	38'51''	10.4	11'44''	
	27	771	1,418	896	40'47''	10.4	4'17''	
第35号踏切	16	2,421	1,578	676	37'52''	9.1	4'10''	
	27	971	1,999	598	37'09''	9.4	3'26''	

踏切番号	調査年度	交通量			遮断時間			備 考
		自動車	自転車	歩行者	1時間最大	1日	最大継続遮断時間	
第37号踏切	16	545	2,702	1,790	37'52''	9.1	4'10''	
	25	222	2,252	1,142	41'32''	9.8	3'57''	
第38号踏切	16	162	2,289	4,557	48'56''	9.9	4'57''	
	25	121	1,848	4,396	43'34''	10.4	6'42''	
第40号踏切	16	2,930	4,641	17,042	49'18''	10.9	8'25''	
	24	1,088	4,056	11,733	47'20''	11.1	8'46''	
第41号踏切	16	0	135	135	49'18''	10.9	8'25''	
	26	0	1,696	1,760	40'52''	10.0	4'16''	
第42号踏切		練馬区管理のため把握していない						
第44号踏切	16	0	35	35	48'31''	11.3	7'38''	
	26	0	883	365	32'59''	8.0	2'22''	
第46号踏切	16	159	608	588	48'31''	11.3	7'38''	
	25	65	910	860	39'07''	9.8	4'39''	
第47号踏切	16	109	161	421	48'31''	11.3	7'38''	
	26	62	336	593	37'23''	9.5	4'36''	
第49号踏切	16	4,140	2,562	8,548	51'16''	11.5	5'22''	
	25	4,317	4,842	15,311	44'04''	10.3	4'33''	
第50号踏切	16	146	1,727	2,237	51'16''	11.5	5'22''	
	25	116	2,259	3,277	43'32''	10.4	5'37''	
第51号踏切	16	505	718	823	51'16''	11.5	5'22''	
	26	244	1,034	1,180	39'51''	10.3	5'51''	
第52号踏切	16	503	444	746	51'16''	11.5	5'22''	
	26	223	611	1,208	39'40''	10.4	5'39''	
第53号踏切	16	144	380	838	51'16''	11.5	5'22''	
	26	59	627	1,231	42'06''	11.3	5'39''	
第54号踏切	16	649	645	888	51'16''	11.5	5'22''	
	25	249	1,483	829	45'04''	10.7	4'45''	
第56号踏切	16	0	0	0	51'16''	11.5	5'22''	
	26	0	511	452	46'10''	10.8	6'18''	
第58号踏切	16	704	1,767	6,070	52'39''	13.0	8'33''	
	24	1,039	4,362	14,763	48'26''	12.7	6'46''	
第59号踏切	16	538	1,004	3,070	53'11''	12.9	10'56''	
	25	391	2,251	5,478	46'19''	12.2	6'49''	

調査年度「16」は、国が平成16年度に調査した結果を掲載。（調査日は不明）

調査年度「24～27」は、区が平成24年度から平成27年度に調査した結果を掲載。

- ・調査日 平成24年12月 6日（木） 6箇所
- 平成25年11月21日（木） 7箇所
- 平成26年11月 5日（水） 9箇所
- 平成27年12月15日（水） 7箇所

4年間で29箇所調査（板橋区管理36箇所）

調査時間 午前7時～翌午前7時まで

	平成27年度調査
	平成26年度調査
	平成25年度調査
	平成24年度調査

東武東上線平面図



