

東武東上線連続立体化・  
沿線安全対策調査特別委員会  
平成29年度 活動報告

平成30年3月2日

## 【目次】

1	付託調査事件	1 P
2	建議理由	1 P
3	活動方針	2 P
4	委員構成	2 P
5	調査経過	3～9 P
6	まとめ	10～11 P

# 1 付託調査事件

東武東上線連続立体化・沿線安全対策に関する調査

## 2 建議理由

東武東上線は、通勤・通学など区民の交通手段として重要な役割を果たしている。

しかし、本区内の東上線沿線には36箇所の踏切があり、そのほとんどの踏切は国土交通省が設定する「開かずの踏切」に該当している。そのため、長時間に及ぶ踏切道の遮断による交通渋滞の発生や踏切事故等が、喫緊の課題となっている。

また、東京都は、平成16年6月に交通渋滞をはじめとした踏切問題の早期解消を目指し、「踏切対策基本方針」を策定した。この方針の中で、都内の20区間を鉄道立体化の検討対象区間とし、区内では大山駅付近、ときわ台駅から上板橋駅付近の2区間が検討対象区間に位置づけられた。さらに、大山駅付近については、平成29年4月に連続立体交差事業の着工準備採択を受けて、関係機関における事業化に向けた取組みも進んでいる。

しかしながら、未だにときわ台駅から上板橋駅付近は検討対象区間であり、立体化を実現するためには、大山駅付近との一体的な整備が重要である。

引き続き、関係機関に対し積極的な働きかけを行い、東上線立体化の早期実現に向けた機運を盛り上げるためにも、区としての一層の取組みが求められると考える。

さらには、駅利用者の安心・安全のためにも、ホームドアの設置及び駅周辺のバリアフリー化に向けた取組みや、利便性の向上として自転車駐車場の確保といった課題等もある。そのような諸課題に対する関係機関の対応状況や現状を把握し、今後も安全対策を進めていくべきであると考えます。

議会として、東上線立体化の一日も早い実現を目指し、積極的に関係機関への働きかけを行うなど、今後も調査・検討を行う必要があり、東上線沿線の安全対策として、諸課題の現状を把握し、対策について議論を深めることで、利用者の安全確保及び利便性の向上に向けた調査・検討を行うこととした。

### 3 活動方針

#### 【平成29年度】

##### ○東武東上線立体化について

本区内の東上線沿線にある36箇所ほとんどの踏切は、国土交通省が設定する「開かずの踏切」に該当しているため、長時間に及ぶ踏切道の遮断による交通渋滞の発生や踏切事故等が、喫緊の課題となっている。その課題を解消するために、東上線立体化の早期実現を目指し、関係機関への働きかけを行うことや対策について調査・検討し、提言を行う。

##### ○沿線安全対策について

駅利用者の安全確保や利便性を向上させるためには、ホームドアの設置、駅周辺のバリアフリー化、自転車駐車場の確保等に取り組んでいく必要がある。その諸課題の現状を把握し、関係機関への働きかけを行うことや対策について調査・検討し、提言を行う。

### 4 委員構成

	<平成29年度>
委員長	小林 公彦
副委員長	高沢 一基
理事委員	中村 とらあき 鈴木 こうすけ かなざき 文子 橋本 祐幸
委員	田中しゅんすけ 山内 えり 石井 勉 佐々木としかか 松岡 しげゆき

## 5 調査経過

【平成 29 年 5 月 23 日】

### ○ 議 題

#### 正副委員長等の互選について

##### 【内容】

正副委員長及び理事委員の互選を行った。

【平成 29 年 6 月 15 日】

### ○ 議 題

#### 1 東武東上線の立体化と踏切について

##### 【内容】

所管課から説明を受け、現状確認のための質疑及び提言に向けた検討を行った。

##### 【委員意見概要】

- ・人身事故等が発生した際の遅延状況等も把握しておく必要がある。
- ・ホームドアの設置について、東武鉄道側と協力して推進をしていくべきである。
- ・エレベーターの設置に向けて、補助金の交付に加えて区としてできる取り組みを進めるべきである。
- ・人口動態を踏まえながら、立体化の事業促進に対して区としても強力に推進して欲しい。
- ・鉄道立体化は時間を要す事業であるため、エレベーターの設置については、地域住民の意見も聞きながら、区としても積極的にアプローチをするべきである。
- ・東武練馬駅は乗降客数も多い駅であるため、都の鉄道立体化の検討対象区間に位置付けられるような取り組みを区としても行う必要があると同時に並行した速効対策を実施すべきである。
- ・鉄道立体化を実現するために何が必要なのか、特別委員会を設置した意義も踏まえ、議会としても考えていかなければいけない。
- ・大山駅付近の連続立体交差事業が着工準備採択を受けたことは一歩前進であり、引き続き実現に向かって進んでほしいが、短期的にできる取り組みについても議会として考えていかなければならない。
- ・踏切の安全対策は、発生した事故等の原因を分析した上で、対策を練らなければいけない。

## 2 次回以降の調査内容について

### 【内容】

今後の調査内容について検討を行った。

【平成 29 年 10 月 3 日】

## ○ 議 題

### 1 区内における踏切の現状について（視察）

#### 【内容】

調査・研究の参考に資するため、区内における踏切の現状について、現地視察を行った。その後、視察内容を踏まえ、提言に向けた検討を行った。

#### <視察先>

- ①東武練馬駅付近 踏切第 40 号
- ②大山駅付近 踏切第 15 号

#### 【委員意見概要】

##### <踏切第 40 号>

- ・乗降客数や歩行者数を考えると歩道が極端に狭い印象を受けた。
- ・練馬区側や関係機関との協議を通じて、交通規制について可能性を検討し、実現に向けた取り組みを進めるべきである。
- ・臨時改札口については、他の駅の事例も参考にした上で、具体的な案を掲げ、緊急性を持って拡充に向けた取り組みを進めるべきである。
- ・視察時は利用者の少ない時間帯であったにも関わらず、歩行者と自動車、自転車が輻輳しており、改めて危険性について共通認識が持てた。

##### <踏切第 15 号>

- ・歩道橋の使用頻度は低いが、一定の利用者がおり、重要な設備でもあるので、定期的な点検・検証が必要である。

## 2 東武東上線大山駅付近立体化促進協議会について

### 【内容】

所管課から説明を受け、現状確認のための質疑及び提言に向けた検討を行った。

### 【委員意見概要】

- ・ 鉄道立体化によってもたらされる効果やビジョンをイメージとして示すなど、地域の方々や関係機関への情報発信方法を検討し、さらなる機運の醸成を図るべきである。
- ・ 地域住民の要望を尊重しながら、早期実現に向けて取り組むべきである。

## 3 活動方針に沿った提言の検討について

### 【内容】

活動方針を踏まえ、委員会としての提言をまとめるため、検討を行った。

### 【委員意見概要】

#### <東武東上線立体化について>

- ・ 長い年月を要する事業であるため、短期的な対策を進めながらも、将来的な全線立体化を見据えて、認識を深めるとともに、実現に向けて議会としても区としても具体的な声を上げ、積極的な取り組みを進めていく必要がある。

#### <沿線安全対策>

- ・ 鉄道立体化の実現までの間にエレベーターやエスカレーターを併設した仮設の跨線橋を設置し、利便性の向上を図るべきである。
- ・ 鉄道立体化の実現には長い年月を要するため、歴史的な経緯も踏まえた検討を行い、各駅や地域事情に応じて、区としてできる対策を早急かつ積極的に取り組むべきである。

#### <委員会として提言をまとめるにあたって>

- ・ 具体的な文言の入った提言とすべきである。
- ・ 時間軸ごとの提言をまとめるということも一つの方法である。
- ・ 地域の特性に合った提言を行う必要がある。
- ・ 現状ではまだまだ認識不足である。

## 4 次回以降の調査内容について

### 【内容】

今後の調査内容について検討を行った。

○ 議 題

1 東上線沿線における踏切の現状と駅周辺の安全対策等について（視察）

【内容】

調査・研究の参考に資するため、区内における踏切の現状について、現地視察を行った。その後、視察内容及びバリアフリーの状況等に関する資料を踏まえ、提言に向けた検討を行った。

<視察先>

- ①成増駅付近 踏切第 58・59 号及び駅周辺
- ②ときわ台駅付近 踏切第 22 号及び駅周辺

<資料による調査>

- ①バリアフリーの状況
- ②ホームドアの設置状況及び今後のスケジュール
- ③自転車駐車場と放置自転車等の状況

【委員意見概要】

<踏切対策について>

- ・踏切第 59 号は、車両が踏切を渡り切れず踏切内で立ち往生してしまう危険性が非常に高いと感じた。
- ・踏切事故の再発防止に向けて、注意喚起をする際には、利用者の視覚に訴えるような対策が必要である。

<バリアフリー化について>

- ・エレベーター新設にあたっては、国や自治体の補助金を活用し、引き続き鉄道事業者働きかけをしていく必要がある。
- ・開かずの踏切を通らずに、上り下りどちらのホームにも入れるようなバリアフリールートを確保することが求められている。

<放置自転車対策について>

- ・駅周辺の放置自転車削減に向けては、商店街や鉄道事業者との連携が重要である。
- ・地域の商業的な発展という観点から、放置自転車が発生する要因や自転車駐車場の利用形態など、可能な限り分析をし、放置防止に努めるべきである。



## 2 平成29年度 活動報告骨子（案）について

### 3 活動方針に沿った提言の検討について

#### 【内容】

本年度の活動報告をまとめるにあたって、活動方針やこれまでの委員会で出された意見を踏まえ、委員会としての提言について検討を行った。

#### 【委員意見概要】

##### <東武東上線立体化について>

- ・ 鉄道立体化の実現に向けて、長年議論を行っているが、行政、議会、沿線の地域住民や町会、鉄道事業者、関係団体等が一体となって積極的な取り組みを進めるべきである。
- ・ 鉄道立体化を進めるには、沿線住民の合意形成が重要である。
- ・ 東武東上線大山駅付近の鉄道立体化を契機に、交通体系全般に係る課題を改めて整理する必要がある。

##### <沿線安全対策>

- ・ 鉄道立体化がなされるまでの間、安全性の視点から、駅周辺のバリアフリー化を進める必要がある。

##### <委員会として提言をまとめるにあたって>

- ・ 建議理由に沿って委員会で議論を行っているため、建議理由に沿った報告をまとめるべきと考える。

### 4 次回以降の調査内容について

#### 【内容】

今後の調査内容について検討を行った。

○ 議 題

1 東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業完了に至るまでの  
取り組みについて（視察）

【内容】

調査・研究の参考に資するため、足立区に赴き、視察を行った。

<視察先>

東武伊勢崎線竹ノ塚駅

<視察概要>

東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業は、道路整備の一環として国土交通省及び東京都の支援を受け、足立区が都市計画事業として施行するものであり、竹ノ塚駅を中心とした約1.7kmの区間において鉄道を連続的に高架化する事業である。平成19年4月に着工準備採択、平成23年3月に都市計画決定、平成23年12月に事業認可を取得し、平成28年5月には下り急行線の高架化が完了した。その後、平成28年11月には仮設地下通路を開通し、東西各出入口にはエレベーターを自転車用及び歩行者・ベビーカー・車いす用として2基ずつ設置され、通路内では、歩行者と自転車の通行を分離している。なお、平成29年8月より、改札口が地下へ移り、引き続き、線路の切替工事が随時行われ、鉄道立体化事業の完成予定は平成32年度である。

また、竹ノ塚駅付近の緊急踏切対策としては、平成17年に発生した踏切事故を契機に、同年6月に踏切内の自転車・歩行者通行帯の拡幅や踏切道幅員の拡幅を行った。さらに同年9月にはエレベーターの新設、平成18年3月には自転車対応の斜路やエレベーター付きの歩道橋を設置している。

視察当日は、会議室にて事業概要等の説明を受け、駅構内を現地視察した後、改めて会議室にて質疑・応答を行った。また、視察を踏まえた委員間討論等は第1回定例会にて行う旨確認をした。

【平成 30 年 2 月 23 日】

○ 議 題

1 1 月 1 5 日に行った行政視察について

【内容】

視察内容を踏まえ、提言に向けた検討を行った。

【委員意見概要】

- ・ 鉄道立体化の実現に向けては、今後基金積み立ての必要性についても、検討する必要がある。
- ・ ホームドアの設置やバリアフリー化についても、東武鉄道と協力して進めていくべきである。併せて、高架下の活用方法についても検討すべきである。
- ・ 足立区では、鉄道立体化完了までの間、仮設の地下通路を開設するなどの安全対策を講じており、参考にすべきである。
- ・ 地権者に対して、丁寧な説明を実施していくべきである。
- ・ 足立区のように区施行で鉄道立体化を行うことは、非常に多くの課題があると感じるが、様々な事例を研究することは重要である。
- ・ 足立区では、鉄道立体化に向けて専門部署を新設したが、これは大きな意義があると感じたので、参考にすべきである。

2 平成 2 9 年度 活動報告（案）について

【内容】

本年度の活動報告をまとめるにあたって、活動方針やこれまでの委員会で出された意見を踏まえ、検討を行った。

【委員意見概要】

- ・ ホームドアの設置や駅周辺のバリアフリー化についての記述も盛り込むべきである。その他、文言の整理が必要である。

【平成 30 年 2 月 28 日】

○ 議 題

平成 2 9 年度 活動報告（最終案）について

【内容】

2 月 2 3 日に開催された委員会での意見を踏まえ、本年度の活動報告をまとめ、了承した。

## 6 まとめ

### (1) 東武東上線立体化について

東上線の立体化は、踏切遮断による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る。本区ではその実現に向けての調査など、様々な取り組みを行っている。

一方、東京都では、様々な踏切問題を解決するため、「踏切対策基本方針」を平成16年6月に策定し、本区内の「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抽出された。「大山駅付近」は、平成26年9月に「連続立体交差事業の事業候補区間」に位置づけられ、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きており、平成29年4月には、東京都による東武東上線大山駅付近の連続立体交差事業が国土交通省により着工準備採択された。

これを踏まえ、板橋区では、さらなる事業促進のため、駅前広場などの駅周辺のまちづくりを進めるとともに、東武東上線大山駅付近の鉄道立体化の早期実現と大山駅周辺の整備の推進を図ることを目的として、「東武東上線大山駅付近立体化促進協議会」を立ち上げた。その中で、関係機関等に要請活動を行い、平成29年7月28日には東武東上線大山駅付近立体化促進大会が開催され、事業化に向けて期待が高まっている。そして、平成30年2月には、大山駅付近の連続立体交差化計画と駅前広場の計画について、都、区、東武鉄道株式会社の共催により、都市計画素案説明会が開催された。鉄道立体化の実現には、沿線住民の合意形成が重要であるため、立体化によってもたらされる効果など情報発信の方法も検討し、地域住民の意見も参考にしながら、引き続き、早期実現に向けた取り組みを進めていく必要がある。

一方、未だにときわ台駅から上板橋駅付近は鉄道立体化の検討対象区間のままであり、その他の区間では重点踏切に抽出されている箇所もあるが、鉄道立体化以外の対策の検討対象区間に位置付けられている。

交通渋滞や踏切事故など様々な問題を抜本的に解消するためには、区内における東上線の全線立体化を見据える必要がある。課題は非常に多く容易ではないが、大山駅付近の連続立体交差事業を契機とし、その他の区間の鉄道立体化実現に向け、区議会としても、長年議論を行ってきている。今後はさらに、議会・行政・沿線の住民や町会・鉄道事業者・関係団体等が一体となって議論を行い、積極的な取り組みを進め、鉄道立体化を含めた踏切対策を計画的に推進していくための方向性をまとめていく必要がある。

## (2) 沿線安全対策について

板橋区内の東上線の踏切は36箇所あり、本区では平成24年度から平成27年度にかけて踏切遮断時間及び交通量調査を実施した。その結果、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。しかし、鉄道立体化の実現は、長い年月を要し、また多額の費用がかかることから、早急な沿線安全対策が求められている。

本委員会として、本年度は大山駅、ときわ台駅及び成増駅周辺の5カ所の踏切を現地視察し、現状を確認するとともに、改めて危険性を認識することができた。あわせて、ときわ台駅及び成増駅周辺における放置自転車の状況も現地視察したが、駅周辺の安全性向上のためには、放置自転車削減に向けた自転車駐車場の確保も課題となっている。

今後も東上線の全線立体化を目指すとともに、短期的な視点により、個別の踏切や駅周辺についても状況を検証し、安全対策を速やかに講じる必要がある。地域の特性に合わせた交通規制、臨時改札口の拡充、エレベーターやエスカレーターを併設した跨線橋などの設置、ホームドアの設置、駅周辺のバリアフリー化や自転車駐車場の確保について、可能性を検討し、安全性及び利便性の向上を図る必要がある。

## (3) 本年度の終わりに

本委員会が設置されて以降、東武東上線立体化や沿線安全対策について、調査・検討を進めてきた。本年度は東武東上線大山駅付近連続立体交差事業について、都市計画素案説明会が開催され、事業化に向けて着実に段階が上がっているが、早期実現に向けては課題も多い。また、大山駅付近連続立体交差事業を契機とし、その他の区間の鉄道立体化及び踏切対策も進むよう、委員会として出された意見や提案を十分斟酌されることを期待するとともに、依然として、課題も多く残されていることから、引き続き本委員会において調査が必要であることを申し添えて、本年度の活動報告とする。