

東武東上線連続立体化・沿線安全対策調査

特別委員会 活動報告

【目次】

1	付託調査事件	1
2	建議理由	1
3	活動方針	2
4	提言	3～5
5	その他の意見	6～7
6	区議会としての取り組み	8～13
7	調査経過	14～15
8	委員構成	16

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（2004）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（2017）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。

議会としても、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（2017）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。

【平成30（2018）年度】

○ 東武東上線立体化について

踏切事故や長時間に及ぶ踏切道の遮断による交通渋滞、鉄道による地域分断などの長年の課題を解消するため、大山駅付近の連続立体交差事業の着工準備採択を契機とし、その他区間の鉄道連続立体化の早期実現に向けた取組みの検討や関係機関へ働きかけを行うとともに、個別の踏切対策の推進に向けて、引き続き議論を深め、調査・検討し、提言を行う。

○ 沿線安全対策について

東上線の連続立体化を目指しながらも、沿線の安全対策を速やかに進めて行く必要があるため、ホームドアやエレベータの設置に加え、駅周辺のバリアフリー化、自転車駐車場の確保など安全性及び利便性の向上を図るための対策について、引き続き議論を深め、調査・検討し、提言を行う。

4 提言

特別委員会として決定した提言項目に関して、まとまった提言は以下のとおりである。

(1) 東武東上線立体化について

東武東上線の立体化の早期実現は、区民の長年の悲願であり、区のみならず東武東上線沿線の発展のために、欠くことのできない最重要課題である。

こうした中、東京都は平成 16 (2004) 年 6 月に「踏切対策基本方針」を策定し、「鉄道立体化の検討対象区間」に選定された「大山駅付近」が、平成 26 (2014) 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、平成 29 (2017) 年 4 月には、国土交通省により着工準備採択されたことは、区内東武東上線の全線立体化に向けた、大きな前進であると認識している。

そこで、「大山駅付近」の連続立体交差事業を、区内全域の東武東上線立体化の先駆けとして着実に進め、一日も早く実現させる必要がある。

「大山駅付近」の連続立体交差事業の推進にあたっては、地域住民に対して、事業の目的や効果・影響、事業完了後のまちの将来像等を、丁寧に説明することが求められているが、十分な理解が得られているとは言いがたい。区は地元自治体として先頭に立ち、東京都・東武鉄道株式会社・地域住民とが円滑な事業推進のために合意形成や連携が図れるよう、リーダーシップを執ることが必要である。

さらに、区内の東武東上線沿線の発展や踏切の安心・安全をめざし、東京都による「踏切対策基本方針」の検討対象区間に選定されている「ときわ台～上板橋駅付近」を含め、その他区間の早期鉄道立体化実現に向けた取り組みが必要である。また、全線立体化の実現には長い年月を要するため、踏切の安全対策を早急に進めていく必要がある。

○ 大山駅付近の連続立体交差事業について

【区としての取組】

- 大山駅周辺の立体化は区内における鉄道立体化の第一歩として着実に進めるべきである。

【住民説明】

- 鉄道立体化事業を進めるためには沿線住民だけでなく、その事業の影響が及ぶとされる町会・商店街等も含めた合意形成を図るため、東京都や東武鉄道と連携し、丁寧に住民説明を行うべきである。

【その他】

- 高架下利用については、貸付可能面積の 15%相当分を自治体が無償で利用可能なため、有効に活用すべきである。活用策の検討にあたっては、地域からの要望だけでなく板橋区としての需要も集約し、内容を検討していくべきである。
- 鉄道立体化に伴うアーケード撤去等による商店街のにぎわいへの影響について、関係部署と連携しながら対応策を検討するべきである。

○ その他区間の鉄道立体化について

【区としての取組】

- 全線立体化には、長い年月を要するため、各駅や地域事情に応じ短期的な踏切対策を進めながらも、将来的な全線立体化の実現に向けて議会や区としても早急かつ積極的に取り組みを進めていくべきである。

○ 踏切対策について

- 踏切の安全対策は、人身事故等が発生した原因を十分に分析した上で、対策を練るべきである。
- 東武練馬駅周辺の踏切について、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早急に進めるべきである。
- 踏切の警報時間が短縮できる「賢い踏切」等の導入による鉄道事業者側の対策だけでなく、個別踏切の安全対策に向けて、跨線橋や地下通路の設置など様々な検討をすべきである。

(2) 沿線安全対策について

東武東上線沿線では、依然として駅ホームでの人身事故が発生しており、駅周辺では、放置自転車の解消が進んでいないなど、障がいを持つ方も快適に利用できる環境とは言えない状況である。

鉄道立体化の実現まで長い年月を要することを踏まえ、地域ごとに異なる特性や住民からの要望を十分に配慮しながら、駅利用者や地域住民の安全性・利便性を向上させる取り組みが必要である。

○ エレベータ・ホームドアの設置について

【エレベータ】

- 区内の東武東上線各駅にはエレベータが設置されているものの、必ずしも十分な数が整備されていない。また鉄道立体化による環境改善には時間を要してしまうため、エレベータの設置については、地域住民の意見も聞きながら、積極的に取り組むべきである。

【ホームドア】

- 鉄道立体化の取り組みと並行して、早期にホームドア設置を行う等の安全対策を東武鉄道と協力して推進をしていくべきである。

○ 駅周辺のバリアフリー化について

【バリアフリー全般】

- 鉄道立体化が実現まで長い年月を要するため、安全性の視点から、立体化後のまちの姿と整合を図りつつ、駅周辺のバリアフリー化を進めるべきである。
- 鉄道立体化が実現しているまちを参考にし、バリアフリー化等の周辺事業についても取り組むべきである。

○ 自転車駐車場の確保について

- 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、民間事業者と連携し、自転車駐車場を整備していくべきである。
- 放置自転車が発生する要因等を可能な限り分析をし、放置防止のために、地域の特性や要望を考慮して自転車駐車場を整備するべきである。

5 その他の意見

特別委員会で各委員から出されたその他の意見は以下のとおりである。

1 東武東上線立体化について

【大山駅付近の連続立体交差事業に関する意見】

- 鉄道立体化に伴い、鉄道沿線に用地取得が必要な箇所がある。区が事業主体ではないが、円滑な事業進捗のために地元自治体として用地取得に対する関わり方を検討する必要がある。
- 鉄道立体化により沿線住民に対して様々な影響が及ぶと考えられるため、区としても人の流れ、利便性、環境への影響について調査を行うべきである。
- 事業の目的や効果の理解促進を図り、地域住民や商店街の意見・要望を反映させるために、関係機関と地域住民等とが参画する会議体を設置すべきである。
- 地域住民と合意形成を図りながら事業を推進するために、オープンハウス等の説明会に多くの地域住民が参加できるよう、効果的な周知方法を検討すべきである。
- 大山駅付近の連続立体交差事業の進捗状況を地域住民に対して丁寧に説明するため、定期的な説明の機会を設けるべきである。
- 事業の影響を受ける区域の町会に対して、実施された説明会での質疑応答の内容を周知すべきである。
- 産業振興の観点から、立体化事業の施工中において、施工業者が備品などを区内事業者から調達するような仕組みを検討すべきである。

【その他区間の鉄道立体化に関する意見】

- 区内の踏切の現況や駅の利用者数等を踏まえ、区としても鉄道立体化すべき区間を設定し、その優先順位を検討すべきである。
- 鉄道立体化の実現に向けて、長年議論を行っているが、円滑な合意形成のために、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。
- 鉄道立体化のビジョンや、もたらされる効果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。
- 足立区のように区施行で鉄道立体化を行うことは、財源の確保など非常に多くの課題があると感じるが、全線立体化に向け様々な事例を研究する必要がある。
- 鉄道立体化の事業効果に対する区民の理解を深めるため、踏切事故を減少させるなど、様々な効果を積極的にアピールするべきである。
- 東武東上線大山駅付近の鉄道立体化を契機に、区内全体の交通体系に係る課題を改めて整理する必要がある。

【踏切対策に関する意見】

- 踏切事故の再発防止に向けて、通行者に対する視覚による注意喚起など、新たな対策が必要である。

2 沿線安全対策について

- エレベータの設置に向けて、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。
- エレベータ整備にあたっては、鉄道事業者と連携し、国や自治体の補助金を有効活用する必要がある。
- 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は鉄道事業者と連携し、確保する必要がある。
- 鉄道立体化後の交差道路については、歩行者の安全面に配慮した歩道を整備することや、バス等の大型車両の通行が高さ制限によって妨げられないよう配慮すべきである。
- 鉄道立体化の実現までの間に、バリアフリールートとしてエレベータやエスカレータ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。
- 足立区では、鉄道立体化完了までの間、バリアフリー化した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。
- 東武練馬駅の臨時改札口は、駅利用者の安全性・利便性の向上のため、開設時間を延長すべきである。また、その他の駅についても、駅利用者の状況を勘案した上で、臨時改札口の導入を検討すべきである。

6 区議会としての取り組み

(1) 意見書・要望書について

東武東上線の立体化早期実現および適正な安全対策等のため、平成 30 (2018) 年 10 月 4 日の当特別委員会において「東武東上線の立体化早期実現に向けた意見書」(別紙①)を国会、政府並びに東京都に対して、また「東武東上線の立体化早期実現および適正な安全対策等に向けた要望書」(別紙②)を東武鉄道株式会社に対して提出することを決定した。

なお、東京都および東武鉄道株式会社については、現地に赴き、意見書・要望書をそれぞれ直接手渡し、協力要請を行った。

(2) 東武鉄道株式会社への協力要請

1 日時及び場所

(日時) 平成 30 (2018) 年 12 月 20 日 (木)

午前 10 時～午前 10 時 30 分

(場所) 東武鉄道株式会社 本社 502 会議室

2 板橋区議会出席者

板橋区議会議長	大野 はるひこ
板橋区議会副議長	なんば 英 一
東武東上線連続立体化・沿線安全対策調査特別委員長	はぎわら 洋一
東武東上線連続立体化・沿線安全対策調査特別委員会副委員長	高 沢 一 基
東武東上線連続立体化・沿線安全対策調査特別委員会理事委員	山 内 え り
同 理事委員	杉 田 ひろし
同 理事委員	橋 本 祐 幸
板橋区議会事務局次長	丸 山 博 史

3 東武鉄道株式会社側出席者

鉄道事業本部計画管理部長	衣 川 裕 司
鉄道事業本部計画管理部課長	小 瀧 正 和
鉄道事業本部改良工事部課長	矢 野 哲 郎
	ほか 2 名

4 要請活動の内容

まず、はじめに大野議長より板橋区議会を代表したあいさつの中で、板橋区内における東武東上線の全線立体化を実現するために、東武鉄道株式会社と板橋区が区内の連続立体化を目指し、引き続き一体となり事業を推進することや、その間の安全対策として、一日も早くホームの転落防止や沿線の踏切事故防止などといった安全対策を進めるよう要請した。



大野議長より衣川計画管理部長に「東武東上線の立体化早期実現および適正な安全対策等に向けた要望書」を手渡した。



また、はぎわら委員長より、要望書提出の経緯についての説明と、今まで以上に連携を取り、協力関係を強めていくよう要請した。

その後、衣川計画管理部長よりあいさつをいただき、引き続き、板橋区議会と東武鉄道株式会社との意見交換を行った。内容は以下の通り。



(衣川計画管理部長あいさつ要旨)

先日、大山駅付近の連続立体交差事業の都市計画案説明会が終了した。鉄道立体化は鉄道事業者単独ではなし得ない。板橋区をはじめとした関係機関と連携しながら、出来る限り立体化早期実現を目指していく。

ホームドア設置は国、行政、東武との三位一体で行うことが大事である。東武鉄道としては、ホームドア設置は10万人以上の利用する駅やオリンピックに関係する駅を優先的に整備する。区内7つの駅は、ホームドア設置基本計画に基づき、2021年度以降、計画的に配置していく。

また本年5月にときわ台駅駅舎のリニューアル工事が終了した。地元からも愛着がもてるような駅舎であるよう、引き続き努めていく。

(意見交換要旨)

(区議会)	板橋区内の東武東上線立体化に対する東武鉄道株式会社の見解について。
(東武)	平成19(2007)年1月に石塚前区長あてに提出した「板橋区内における踏切道立体化推進について(要望)」と同様に、最終的な踏切道の安全対策は立体化による踏切道の除却であるという認識に変わりはない。まずは大山駅付近の連続立体交差事業を着実に進めていく。他区間については東京都や板橋区といった関係機関と議論を重ねながら対策を検討していく。
(区議会)	東武鉄道株式会社と板橋区の間で行われている会議の開催状況について。
(東武)	東武鉄道株式会社と板橋区は、課題を共有することを目的として、業務連絡会を1年に1回開催している。今後も継続して行う予定である。また大山駅付近の連続立体交差事業を進めるにあたり、板橋区と東京都と共に、行政連絡会を適宜開催している。
(区議会)	大山駅付近が立体化により高架化した場合の高架下利用の具体的な活用策について。
(東武)	他の高架化区間の事例では、商業店舗や保育所の設置など様々なケースがある。今後、高架下利用の具体的な活用策を決定する場合は、板橋区や東京都とともに検討していく。
(区議会)	東武練馬駅構外の安全対策における具体的な取り組み内容について。
(東武)	東武練馬駅構外には東武鉄道株式会社の用地は所有していないことから、安全対策に向けた駅前整備を単独で行うことは難しい。関係機関と連携して取り組む必要がある。

(3) 東京都への協力要請

1 日時及び場所

(日時) 平成 30 (2018) 年 12 月 26 日 (水)

午後 1 時 35 分～午後 1 時 55 分

(場所) 東京都庁第二本庁舎 (10 階 203 会議室)

2 板橋区議会出席者

板橋区議会議長

大野 はるひこ

板橋区議会副議長

なんば 英 一

東武東上線連続立体化・沿線安全対策調査特別委員会委員長

はぎわら 洋一

東武東上線連続立体化・沿線安全対策調査特別委員会副委員長

高 沢 一 基

東武東上線連続立体化・沿線安全対策調査特別委員会理事委員

山 内 え り

同

理事委員

かいべ とも子

同

理事委員

杉 田 ひろし

同

理事委員

橋 本 祐 幸

板橋区都市整備部長

安 田 智

板橋区議会事務局次長

丸 山 博 史

3 東京都側出席者

東京都都市整備局長

佐 藤 伸 朗

東京都建設局道路監

三 浦 隆

東京都都市整備局理事

中 島 高 志

東京都建設局道路建設部長

奥 山 宏 二

ほか課長職 2 名

4 要請活動の内容

まず、はじめに大野議長より板橋区議会を代表したあいさつの中で、板橋区民長年の悲願と言うべき、板橋区内の東武東上線の全線立体化を実現するためには、「大山駅付近」の立体化事業を着実に推進していくとともに、踏切対策基本方針の検討対象区間である「ときわ台～上板橋駅付近」を含めた、他区間の立体化についても実現に向けて、東京都と板橋区が、密に協力し合い、事業推進するよう強く要請した。





大野議長より佐藤都市整備局長に「東武東上線の立体化早期実現に向けた意見書」を手渡した。

その後、佐藤都市整備局長よりあいさつをいただき、引き続き、はぎわら委員長の進行により、板橋区議会と東京都との意見交換を行った。



(佐藤都市整備局長あいさつ要旨)

このたび、大山駅付近が連続立体交差事業の推進に至ったのは、地元の方々の熱意と板橋区議会の方々のご支援があったからこそである。

先日、板橋区を含めた関係機関と共に大山駅付近の連続立体交差化計画等の都市計画案などの説明会を開催した。今後は、都市計画決定に向けて引き続き鋭意作業を進めていく。

連続立体交差事業を行う上で一番大事なことは、鉄道を高架化することだけではなく、鉄道による市街地の分断が解消され、まちが一体化することに合わせて、地元区がまちづくりを行い、まちがより良くなることである。

現在、都では、補助第26号線の都市計画道路の整備等にも取り組んでおり、事業当初より板橋区の協力を得ながら、商店街を含む地元の方々と話し合いを続け、道路や再開発等を一体で進めて行うということで進めている。

大山駅付近の鉄道立体化にあたっては、補助第26号線の整備や駅前広場を含むまちづくりを一体的・総合的に行う必要がある。

そのためにも、東京都と板橋区が鉄道立体化とまちづくりに向けて、これからも一体となり事業を進めていくので、板橋区議会からもご支援をいただけるようお願いしたい。

(意見交換要旨)

(区議会)	下赤塚駅付近や成増駅付近も踏切道の混雑状況を解消するため、立体化が必要であると思う。これらの区間を含めた板橋区内の東武東上線全線立体化実現に向けての東京都の見解はいかがか。
(都)	都が策定した「踏切対策基本方針」において、板橋区内では、「ときわ台～上板橋駅付近」が鉄道立体化の検討対象区間に位置付けられている。残りの区間については、将来の混雑状況に鑑みながら、再度どのような対策を講じるか検討することになると思われる。

(区議会)	東武東上線は、現状では人身事故や踏切事故が多く発生しているため、交通の利便性だけでなく安全面に配慮した取り組みを加味していただきたい。
(都)	駅構内外のバリアフリー化やホームドア設置を含めて、駅利用者の利便性や安全性が向上するよう、各鉄道事業者に対して依頼している。東武東上線においては2021年度以降に都内区間の駅にホームドアを整備する予定であると伺っている。

(区議会)	検討対象区間である「ときわ台～上板橋駅付近」については、大山駅付近の連続立体交差事業完了後に進めるのか、同時に並行して開始していく可能性があり得るのか。
(都)	連続立体交差事業の実施にあたっては、鉄道立体化の機運だけでなく、地元のまちづくりが重要であり、様々な要素を加味しながら取り組んでいるので、「ときわ台～上板橋駅付近」の事業開始時期については、現状では申し上げられない。

7 調査経過

〈平成29（2017）年度〉

開催年月日	調査事項等
平成29 (2017)年 5月23日	<p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・正副委員長等の互選について
6月15日	<p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東武東上線の立体化と踏切について ・次回以降の調査内容について
10月3日	<p>視察</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区内における踏切の現状について <p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東武東上線大山駅付近立体化促進協議会について ・活動方針に沿った提言の検討について ・次回以降の調査内容について
12月7日	<p>視察</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度活動報告（案）について ・活動方針に沿った提言の検討について ・閉会中に行う行政視察について 「1月15日 足立区における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」 ・次回以降の調査内容について
1月15日	<p>視察</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
平成30 (2018)年 2月23日	<p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1月15日に行った行政視察について ・平成29年度活動報告（案）について
平成30 (2018)年 2月28日	<p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度活動報告（最終案）について

〈平成30（2018）年度〉

開催年月日	調査事項等
平成30 (2018)年 5月22日	<p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・正副委員長等の互選について
6月14日	<p>報告事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東武鉄道東上本線（大山駅付近）の連続立体交差化計画及び関連する道路計画に関する都市計画素案説明会について <p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・活動方針に沿った調査内容の検討について
10月4日	<p>報告事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大山駅付近の連続立体交差化計画等に関するオープンハウスの開催について <p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大山駅付近の立体化（高架化）に伴い想定される周辺への効果・影響等について ・意見書・要望書の提出について ・次回以降の調査事項及び内容の検討について
11月13日	<p>視察</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西武池袋線連続立体交差事業について
12月7日	<p>報告事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東武鉄道東上本線（大山駅付近）の連続立体交差化計画等に関する都市計画案及び環境影響評価書案の説明会の開催について <p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・11月13日に行った行政視察について ・東武東上線の立体化と踏切について ・活動方針に沿った提言の検討について ・活動報告骨子（案）について
平成31 (2019)年 2月22日	<p>報告事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東武鉄道東上本線（大山駅付近）の連続立体交差化計画等に関する都市計画案及び環境影響評価書案の説明会の開催報告について <p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・要請活動の報告について ・活動報告（案）について ・委員会の終了について

8 委員構成

	<平成 29 (2017) 年度>	<平成 30 (2018) 年度>
委員長	小林 公彦	はぎわら 洋一
副委員長	高 沢 一 基	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	山 内 え り かいべ とも子 杉 田 ひろし 橋 本 祐 幸
委 員	田中しゅんすけ 山 内 え り 石 井 勉 佐々木としたか 松岡 しげゆき	山 田 貴 之 石 井 勉 かなざき 文子 佐々木としたか 松岡 しげゆき

東武東上線の立体化早期実現に向けた意見書

現在、板橋区内には東武東上線の踏切が36箇所あり、そのうち23箇所が国土交通省の設定している「開かずの踏切」に該当している。さらに、区内の東武東上線踏切事故が毎年発生しており、人命を脅かすと共に、多くの人々の円滑な交通を妨げ、生活に多大な損失を与え続けている。

連続立体交差事業は、多数の踏切を同時に除却することで、道路ネットワークが形成されることによる交通利便性や防災性の向上など、地域の活性化に資するとともに、踏切事故の課題を一挙に解消する非常に効果の高い事業である。また、事業の実施にあたっては、駅前広場計画など周辺のまちづくりと一体的・総合的に進めることが重要である。

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、区内では東武東上線の「大山駅付近」及び「ときわ台～上板橋駅付近」の2区間を鉄道立体化の検討対象区間として位置づけた。「大山駅付近」については、既に平成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、平成29年4月には、国土交通省により着工準備採択されている。また、平成30年2月には都市計画素案説明会が行われ、立体化早期実現に向け着実に進んでおり、地域の期待も高まっている。

東武東上線の連続立体化の早期実現は、板橋区民の長年の悲願であり、板橋区のみならず東武東上線沿線の発展のために、欠くことのできない最重要課題である。当区議会においても、昭和62年に東上線立体化に関する特別委員会を設置して以来、調査・検討を重ね、関係各機関に対し早期実現の要請を重ねてきたところ、理解を得られ、大山駅付近の立体化が事業化に向けて一步を踏み出したことは、大きな成果と感じている。今後、より一層、安心・安全で快適なまちを実現していくには、区内における全線の立体化が不可欠である。

よって、板橋区議会は国会及び政府、並びに東京都に対し、東武東上線の連続立体化の早期実現にあたり、次の事項について強く求める。

記

- 1 東武東上線大山駅付近の連続立体交差事業について、今後とも地域住民に対して丁寧な対応を行うとともに、一日も早い事業着手を目指すこと。
- 2 踏切対策基本方針の検討対象区間である「ときわ台～上板橋駅付近」を、早期に事業候補区間に位置づけること。
- 3 踏切対策基本方針に含まれていない他区間の立体化についても、実現に向けて、板橋区と連携しながら必要な支援を講じること。

以上、地方自治法第99条の規定により、意見書を提出する。

年 月 日

東京都板橋区議会議長名

衆議院議長
参議院議長
内閣総理大臣
国土交通大臣
東京都知事

宛

東武東上線の立体化早期実現および適正な安全対策等に向けた要望書

現在、板橋区内には東武東上線の踏切が36箇所あり、そのうち23箇所が国土交通省の設定している「開かずの踏切」に該当している。さらに、区内の東武東上線踏切事故が毎年発生しており、人命を脅かすと共に、多くの人々の円滑な交通を妨げ、生活に多大な損失を与え続けている。

連続立体交差事業は、多数の踏切を同時に除却することで、道路ネットワークが形成されることによる交通利便性や防災性の向上など、地域の活性化に資するとともに、踏切事故の課題を一挙に解消する非常に効果の高い事業である。また、事業の実施にあたっては、駅前広場計画など周辺のまちづくりと一体的・総合的に進めることが重要である。

東武東上線大山駅付近については、既に平成26年9月に東京都において「連続立体交差事業の事業候補区間」に位置づけられ、平成29年4月には、国土交通省により着工準備採択されている。また平成30年2月には、貴社を含めた関係機関の共催により、都市計画素案説明会が行われ、立体化早期実現に向け着実に進んでおり、地域の期待も高まっている。

東武東上線の連続立体化の早期実現は、板橋区民の長年の悲願であり、板橋区のみならず東武東上線沿線の発展のために、欠くことのできない最重要課題である。当区議会においても、昭和62年に東上線立体化に関する特別委員会を設置して以来、調査・検討を重ね、関係各機関に対し早期実現の要請を重ねてきたところ、理解を得られ、大山駅付近の立体化が事業化に向けて一歩を踏み出したことは、大きな成果と感じている。今後、より一層、安心・安全で快適なまちを実現していくには、区内における全線の立体化が不可欠である。

東武東上線全線の立体化を目指しながらも、駅施設内のホームドアやエレベーターの設置に加え、板橋区としても駅周辺のバリアフリー化や自転車駐車場の確保、踏切対策など安全性及び利便性の向上を図るための沿線の安全対策を速やかに進めていく必要がある。

よって、板橋区議会は貴社に対し、東武東上線の立体化の早期実現および適正な安全対策等を講じるにあたり、次の事項について特段の配慮を要望する。

記

- 1 東武東上線大山駅付近の連続立体交差事業について、今後とも地域住民に対して丁寧な対応を行うとともに、一日も早い事業着手を目指すこと。
- 2 板橋区内における他区間の立体化についても、実現に向けて、板橋区と連携しながら必要な支援を講じること。
- 3 駅ホーム転落防止等のため、板橋区内の駅すべてにホームドアを早期に整備すること。
- 4 駅施設やその周辺のバリアフリー化、沿線の踏切対策等について、板橋区と連携しながら環境整備を進めること。

年 月 日

東京都板橋区議会議長名

東武鉄道株式会社
取締役社長