

## 令和2年第1回定例会委員意見概要及び提言の方向性について

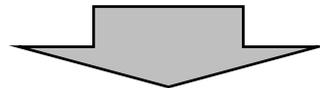
### 【(1) 駅舎の橋上化(2) ときわ台駅～上板橋駅付近及び中板橋駅付近の立体化について】

前回(2月25日)の特別委員会において、(1) 駅舎の橋上化(2) ときわ台駅～上板橋駅付近及び中板橋駅付近の立体化に関して出された各委員の意見概要は以下のとおりであり、これらの意見を総合し、委員会としての提言の方向性をまとめた。

#### 【(1) 駅舎の橋上化について】

#### 意見概要

①	橋上化により、まちの経済の発展や活性化につながる効果は見込まれるが、橋上化を行うことで、立体化の抑制となる可能性もある。東武鉄道との連携を密に行い、適切な時期に対策を講じていくことが必要である。
②	区内全体の鉄道立体化が実現するには、長い時間を要するため、人命尊重や踏切事故の防止という観点から課題を調整し、可能性を追求していくべき。
③	踏切の状況や地元からの声などを十分に調査し、人命尊重という視点で、必要な場所への整備を進めていくべき。
④	橋上化は立体化との関係上、必ずしも阻害要因となるものではない。しかし、駅舎は鉄道事業者の施設であるため、一義的には鉄道事業者が整備をすべきである。よって、行政の積極的な関与を前提とした橋上化を優先的に考えるべきではなく、利用率などの課題はあるが、跨線橋や地下道の整備を優先的に進めるべき。
⑤	ときわ台駅～上板橋駅間の立体化の時期も未定であり、踏切対策において、橋上化の可能性は残して検討していくべき。
⑥	踏切対策は危険性をいかに軽減していくかが求められており、橋上化による対策も排除すべきではない。



#### 提言の方向性

駅舎の橋上化には、踏切対策やまちの活性化等に一定の効果が見込まれるものの、立体化との関係性や駅舎については行政が主体的に整備できないなどの課題もあるため、駅舎の橋上化による対策を排除すべきではないが、東武鉄道とも連携し、時期や他の踏切対策による効果なども総合的に判断しながら進めていくべきである。

## 【(2) ときわ台駅～上板橋駅付近及び中板橋駅付近の立体化について】

### 意見概要

①	ときわ台駅～上板橋駅間の立体化については、大山駅付近の立体化完了を待つことなく議論を開始し、東京都に対し意見を上げていくべきである。また、中板橋駅だけを取り残すことのない区の考えを、区の単独事業の可能性も含めて議会として支えていくべき。
②	中板橋駅～上板橋駅の立体化を考えるに当たっては、区における中板橋駅の位置づけや、ときわ台の南北一体化、上板橋駅南口のまちづくりなどの課題を捉え、交通政策基本計画における区の考えを基に、東京都と協議を行っていくべき。
③	大山駅付近の立体化による教訓を生かし、区民への周知をきめ細やかに行うべきである。また、区民がイメージを持って認識できるよう区からの情報発信を積極的に行うべき。
④	連続立体化の事業を進めるに当たって、まち全体が一体となって進めることができるよう、地域住民がまちづくりと鉄道立体化の関係性などの理解を深める方法を検討すべき。また、立体形式の決定基準については、地域要望やまちづくりの観点も加えたものとするよう東京都へ要望すべき。 中板橋駅付近の立体化については、連続立体化としての事業が困難であれば、単体での立体化の手法も検討することが必要である。
⑤	立体化に当たっては、早い段階から地域住民に対する勉強会やワークショップなどを行い、まちのイメージを地域と共有する必要がある。特に、上板橋駅付近については、災害時に人が集まりやすいとの予測もあり、よりイメージを共有できるよう努めてほしい。



### 提言の方向性

①	立体化の検討対象区間である「ときわ台駅～上板橋駅付近」の検討に当たっては、中板橋駅を取り残さない一体的な立体化が必要である。立体化の早期実現に向けて、区の策定した交通政策基本計画に掲げる方針を基に、踏切や各駅固有の課題を踏まえ、東京都をはじめとした関係機関との協議を行っていくべき。
②	立体化に向けては、まちづくりと立体化との関係性を地域住民が理解し、まちのイメージを共有しながら進めていくことが必要であり、勉強会やワークショップなど住民と一体となった進め方を検討すべき。

【令和元年第3回定例会委員会内容に関する提言の方向性】

調査事項：跨線橋・地下道整備による安全対策について

提言の方向性	
①	踏切の安全対策に関しては、歩車分離による方法が有効な手段の一つであり、特に立体横断施設の設置は、歩行者・自転車の車との通行の分離や踏切での滞留解消の促進により、踏切内の危険性を軽減できるため積極的に進めていくべきである。具体的には、跨線橋・地下道の設置に向けて、踏切事故の状況や各踏切の危険度の調査など具体的な状況把握を最優先に行うべきであり、立体化の位置づけのない区間を重点箇所とするなどの、踏切の安全対策の優先順位の設定が必要である。その上で、踏切の状況等に応じた立体横断手法を選択しながら整備に向けた検討を進めるべき。
②	跨線橋・地下道の設置に関しては、利用率の低さが課題である。踏切の通行を回避し安全性を確保するためにも、高齢者やベビーカー利用者のためのエレベータ設置や、自転車利用者などに配慮した整備を行うとともに、立体横断施設の利用を啓発する看板等を設置すべき。

【令和元年第4回定例会委員会内容に関する提言の方向性】

調査事項：踏切の安全対策（踏切システム等）について

提言の方向性	
①	区内には、車両と人の接触事故が起こる危険性が高い踏切が多数存在している。カラー舗装は、歩行者が歩道部分を通行し、車道へはみ出ないようにする一定の効果が見込まれるため、区内すべての踏切の現状把握を最優先に行った上で、国や東京都の補助金が見込めない場合であっても、カラー舗装整備を進めるべき。
②	踏切の安全対策に関して、区単独で行うことができる対策は限られてきている。区は東武鉄道へ積極的に働きかけ、連携しながら対策を推進すべきである。また、遮断時間の長い踏切や交通量が多い踏切においては、警報機が鳴り始めた後の踏切への侵入が頻発しているため、人命を守るための侵入防止策として、警察とも連携して人的配置なども視野に入れて対策を協議すべき。