

## 東武東上線の「下板橋駅付近」及び「上板橋駅付近～成増駅付近」の現状と立体化に向けた考え方について

### 1 東武東上線立体化の現状

東武東上線の立体化は、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年から実現に向けて調査など、様々な取組を行ってきた。

「大山駅付近」については、令和元年12月に、東京都が都市計画決定。令和2年2月に、東京都、東武鉄道株式会社と共に用地測量等説明会を開催し、令和3年度には、事業認可取得を予定している。

一方で、「東京都踏切対策基本方針」（平成16年6月）において、「鉄道立体化の検討対象区間」として位置づけられている「ときわ台～上板橋駅付近」をはじめとする板橋区内の東武東上線においては、全線立体化を将来的に見据え、鉄道立体化及び個別の踏切対策の基本的な考え方を整理するとともに、区内の東武東上線の立体化に向けた調査・検討や個別の踏切対策の手順・手法などの調査等を進めていく。

今回は、「鉄道立体化の検討対象区間外」である「下板橋駅付近」及び、「上板橋駅付近～成増駅付近」についての現状と立体化に向けた基本的な考え方について、以降に示す。

### 2 「下板橋駅付近」及び「上板橋駅付近～成増駅付近」の現状

別紙のとおり

### 3 「下板橋駅付近」及び「上板橋駅付近～成増駅付近」の立体化に向けた考え方

#### (1) 「下板橋駅付近」

「踏切対策基本方針」では、「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられていないが、区内全線の立体化をめざす考えに沿って、東京都をはじめとする関係機関と連携・協議しながら検討を進めていく。

(2) 「上板橋駅付近～成増駅付近」

「踏切対策基本方針」では、「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられていないが、区内全線の立体化をめざす考えに沿って、区として長期的な視点で立体化をめざしつつも、その実現には長期間を要するため、当面の安全対策として個別の踏切対策についても検討を進めていく。

特に、踏切の遮断時間や交通量を考慮し、以下の4箇所の安全対策等について、優先的に取り組むべき踏切として検討を進めていく。

- ① 第 38 号踏切（東武練馬駅付近）
- ② 第 40 号踏切（東武練馬駅付近）
- ③ 第 49 号踏切（下赤塚駅付近）
- ④ 第 58 号踏切（成増駅付近）



区内周辺の東武東上線の踏切位置（下板橋駅付近～上板橋駅付近）



区内周辺の東武東上線の踏切位置（上板橋駅付近～成増駅付近）

## 「下板橋駅付近」の駅の現状

下板橋駅	
写真	
駅開業年	1914年
2018年度の乗降客数	16,320人/日
急行停車有無	—
駅舎形式	地上駅舎(鉄道北側) 注)南側に臨時口あり 7:00~9:00、17:00~20:00
ホーム形式	相対式2面2線
自由通路	なし
構内連絡経路	跨線橋+地下通路
BF化の状況	臨時口は未対応 跨線橋へはエレベーターのみ
駅前広場及び交通結節機能	—
周辺バス路線	—
コミュニティバス	—
公共駐輪施設	第1自転車駐車場 第2自転車駐車場
駅前商店会数	0
主要施設	ヨークマート
駅前市街地の特徴	東武鉄道の車両基地があり、その北側は整形な住宅地、南側は谷端川北緑道を挟んで狭あいな密集住宅地(豊島区)となっている。駅前の補助第73号線がアンダーパスで事業中であり、完成後は第8号踏切が除却される。
歩行者の駅利用環境	駅北側道路は歩車分離されているが、南側は狭あいである。川越方面のホームは改札口、臨時口ともに地下通路を経由する必要がある。
駅周辺の都市づくりの展開方針(都市づくりビジョン)	周辺の都市計画道路の整備とあわせて、商業環境や生活利便性を向上させる土地利用を誘導し、生活を支える拠点の形成を図る。

「上板橋駅付近～成増駅付近」の駅の現状

	成増駅	下赤塚駅	東武練馬駅
写真			
駅開業年	1914年	1930年	1931年
2018年度の乗降客数	59,738人/日	16,426人/日	61,196人/日
急行停車有無	停車	—	—
駅舎形式	橋上駅舎	地上駅舎(北口、南口)	地上駅舎(北口、南口)
ホーム形式	島式2面4線	相対式2面2線	相対式2面2線
自由通路	あり	なし	なし
構内連絡経路	跨線橋	地下通路	地下通路
BF化の状況	対応済	地下道が未対応のため北口から車いす対応トイレの利用が不便	地下道が未対応のため北口から車いす対応トイレの利用が不便
駅前広場及び交通結節機能	北口約4,100㎡(整備済) ・路線バス、タクシー 南口約2,620㎡(整備済) ・路線バス、タクシー ※バスロケーションシステム有り(国際興業バスのみ)	— 南口前の道路にタクシーが待機	—
周辺バス路線	国際興業、東武バスウエスト 西武バス	国際興業、西武バス	国際興業
コミュニティバス	—	あり(高島平方面と連絡)	—
公共駐輪施設	南口自転車駐車場 南口第2～7自転車駐車場 成増一丁目自転車駐車場 成増公園前自転車駐車場 北口第1・2・4・5自転車駐車場	—	徳丸タウンブリッジ自転車駐車場 駅自転車駐車場 東自転車駐車場
駅前商店会数	4	3	1
主要施設	西友、成増図書館 EQUiA(アキア)	東武ストア	イオン板橋SC EQUiA(アキア)
駅前市街地の特徴	北口は再開発により商業・業務機能が集積しており、北口とペDESTリアンデッキで連絡している。 南口は地下鉄成増駅と連絡しており、その動線に沿って商店街が形成されているほかマンション建設が進んでいる。	住商混合地区である。 北口は東武鉄道の商業ビルが立地しているが老朽化している。 駅前にマンション建設中である。 南口は駅ビルとなっており、地下鉄赤塚駅と約100mで連絡している。	北口に大型商業施設が立地しており駅前の核となっているほか、駅周辺は密集住宅地である。 北口前は小規模な商業モール(徳丸スクエア)となっている。 南口は駅ビル(エキア)と一体化している。
歩行者の駅利用環境	南北口とも駅前広場及び歩車分離動線が確保されているため、利便性は高い。	ホーム間が地下道での連絡となるため、上下線各々の利用者(特に車いす利用者)は踏切を渡って平面でホームに入ることとなる。	北口の大型商業施設にバス停とタクシー乗り場があり、駅舎との間の歩行スペースが狭いため、歩行者の安全性は低い。 川越方面の利用者は、平面でホームへ入れる南口を利用するため踏切横断が多い。
駅周辺の都市づくりの展開方針(都市づくりビジョン)	都市拠点として駅周辺に商業・文化・居住機能を集積する都市づくりを行い、利便性の高いにぎわいのある拠点の形成を図る。	生活の拠点として点在する木造住宅密集地域の改善を図るとともに、生活の拠点にふさわしいにぎわいの形成に向けて、駅周辺の基盤整備を含めた総合的な都市づくりを検討する。	地域交通結節点としての利便性・安全性の向上を図るとともに、駅前商業を中心とした生活の拠点にふさわしいにぎわいを形成する。

「下板橋駅付近」及び「上板橋駅付近～成増駅」の踏切の現状

表 踏切遮断時間及び交通量調査結果一覧

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"	
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「24～29」は、区が平成24年度から平成29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  
平成29年12月7日(木) 7箇所  
計36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29年度調査
	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

# 第9号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から



### 第3 3号踏切

位置図



現況写真

北側から

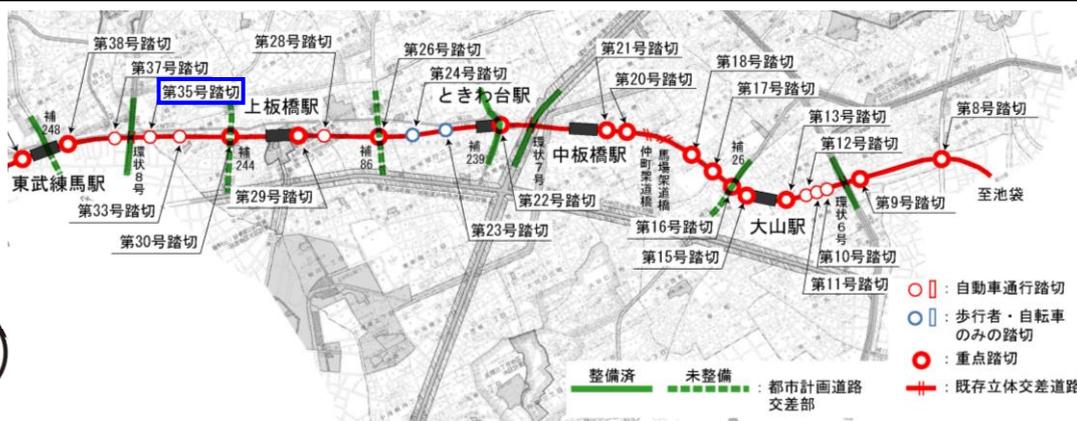


南側から



### 第35号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から



### 第37号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から



### 第38号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から



## 第40号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から



## 第4 1号踏切

位置図



現況写真

北側から

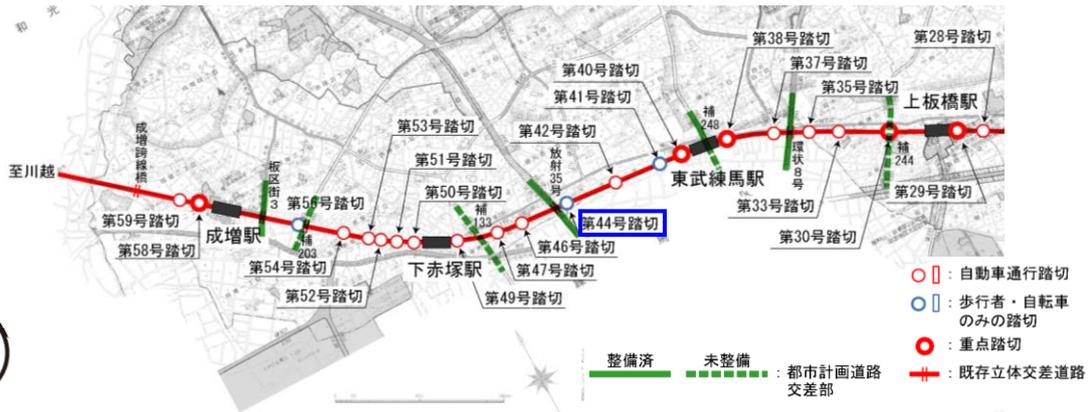


南側から



## 第44号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から



## 第46号踏切

位置図



現況写真

北側から

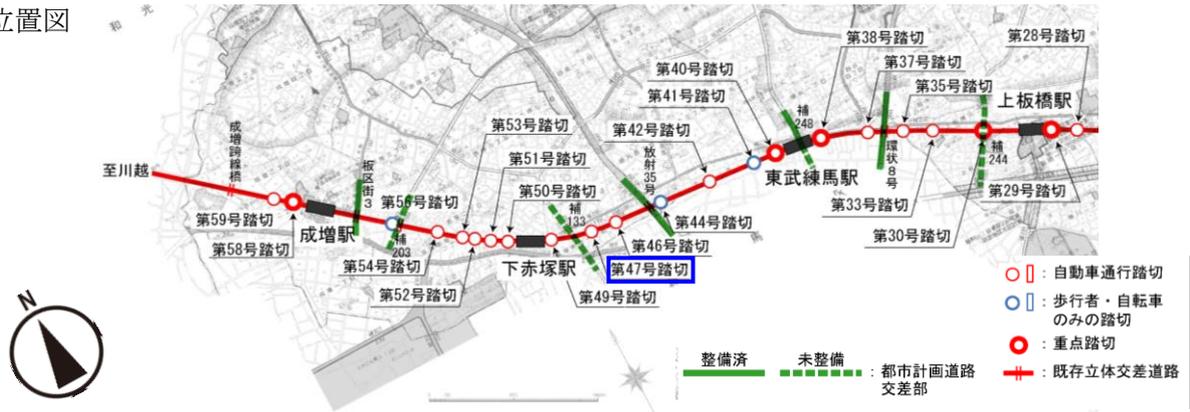


南側から



## 第47号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から



## 第49号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から



## 第50号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から



# 第5 1号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から



## 第5 2号踏切

位置図



現況写真

北側から

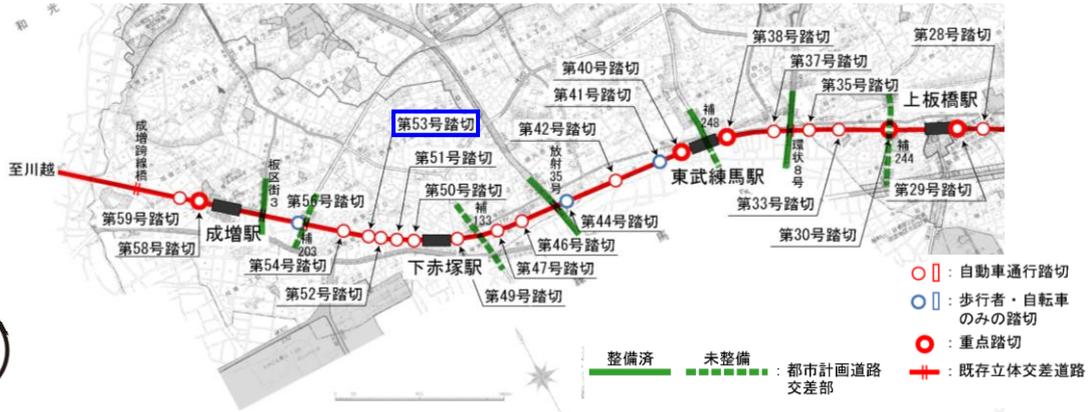


南側から



# 第53号踏切

位置図



現況写真

北側から

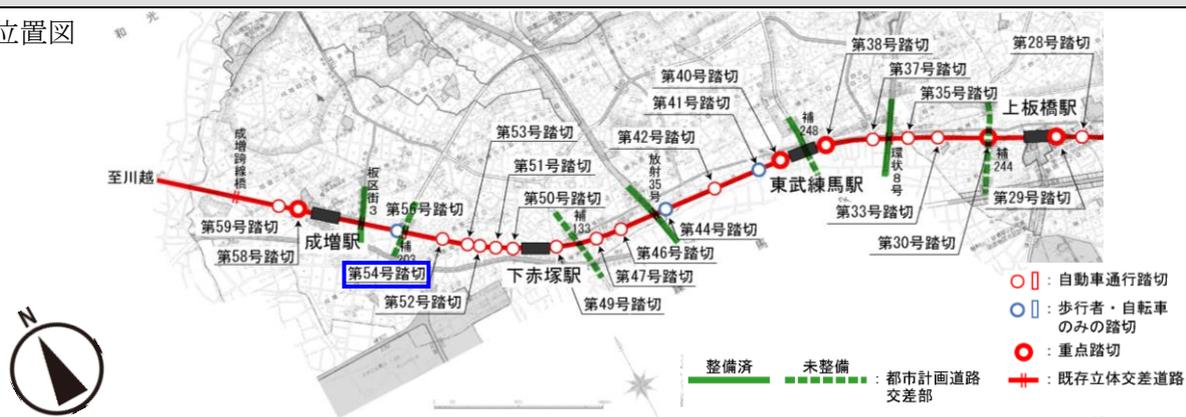


南側から



## 第54号踏切

位置図



現況写真

北側から

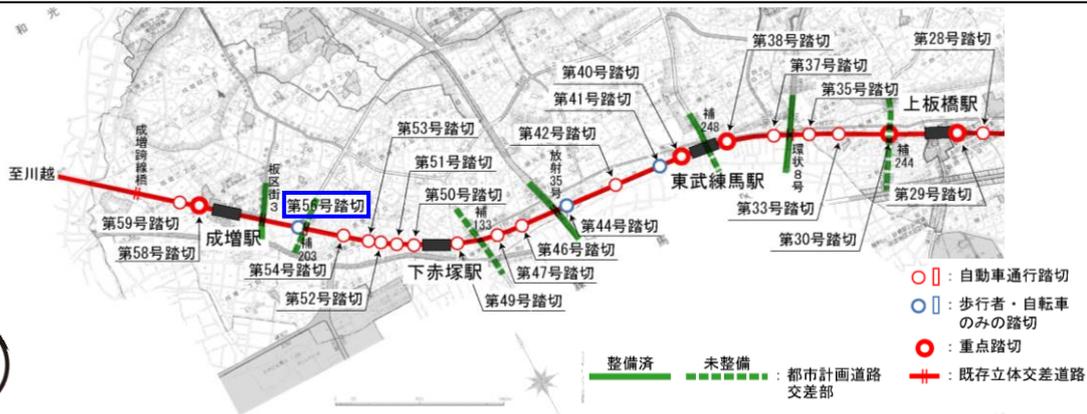


南側から



## 第56号踏切

位置図



現況写真

北側から

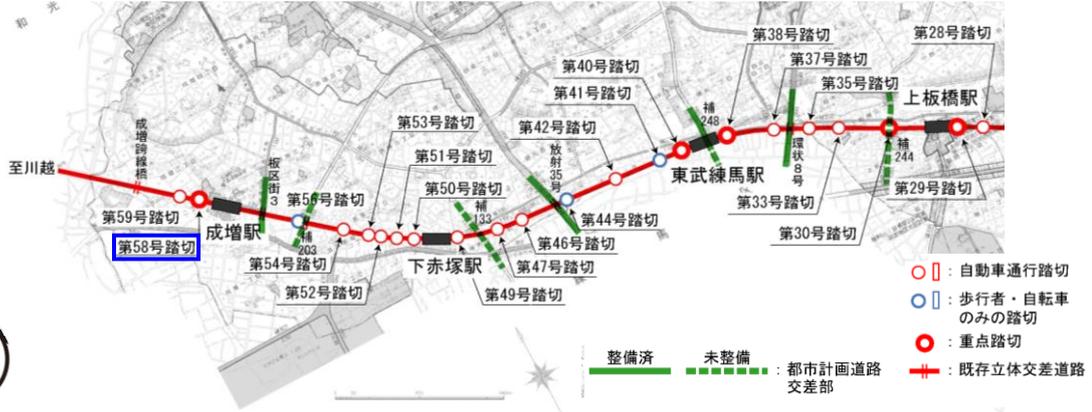


南側から



# 第58号踏切

## 位置図



## 現況写真

北側から



南側から



# 第59号踏切

位置図



現況写真

北側から



南側から

