

東武東上線連続立体化調査特別委員会 活動報告（素案）

【目次】

1	付託調査事件	P
2	建議理由	P
3	活動方針	P
4	重点調査項目	P
5	スケジュール	P
6	調査経過	P
7	提言	P
8	委員構成	P

1 付託調査事件

令和元年度第1回臨時会で特別委員会の設置を建議した際の付託調査事件を記載する。

東武東上線連続立体化に関する調査

2 建議理由

令和元年度第1回臨時会で特別委員会の設置を建議した際の建議理由を記載する。

東武東上線は、沿線の広い範囲にわたり、通勤・通学など区民の足として重要な役割を果たしている。しかし、区内にある36か所の踏切のほとんどが、ピーク時一時間あたりの遮断時間が40分以上のいわゆる「開かずの踏切」であり、これらの踏切は、交通渋滞の発生や踏切事故の危険性、市街地の分断など、まちの魅力低下の一因となっている。

東京都は、平成16年に「踏切対策基本方針」を策定し、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区間を検討対象区間に位置付けた。また、大山駅付近については、平成30年12月に、大山駅付近の連続立体交差化計画等の都市計画案の説明会が開催されるなど、都市計画案についてさまざまな議論が行われている。

板橋区議会も、東武東上線における大山駅付近の立体化の早期実現と、大山駅付近以外の区間も含めた連続立体化の実現、東上線沿線の安全対策の推進を目指し、平成29年5月に東武東上線連続立体化・沿線安全対策調査特別委員会を設置し調査を進めてきた。

しかしながら、大山駅付近に関しては、立体化に向けた取組が始まったものの、板橋区の悲願である東武東上線の区内全線立体化については、ときわ台駅から上板橋駅区間が検討対象区間に位置付けられているとはいえ、事業化の見通しは立っていない。また、上板橋駅以降の区間の立体化に関しては、区は長期的な視点で全線の立体化を目指すとしているものの、何の位置付けもなされていない。

毎年発生している踏切事故を防止し、地域分断の解消を進める上でも、現在立体化に向けて動き出している大山駅付近以外の、区内全線立体化に向けた検討を行い、将来に向けた確実な歩みを進めることが必要である。

また一方で、全線立体化には長い年月を要することも事実である。立体化実現までの間における踏切構造の改良や立体横断施設の設置など、より一層の安全対策も求められている。

議会としては、東武東上線の区内全線立体化の実現を目指した課題を調査し、将来の板橋区の安全性向上・地域分断の解消に向けた議論を行うとともに、立体化実現までの間における踏切の安全対策を推進し、区民・利用者の安心・安全を目指した調査を行う必要がある。

3 活動方針

令和元年度第2回定例会で決定した本委員会の活動方針を記載する。

大山駅付近を除いた東武東上線区内全線立体化に向けた施策の推進及び踏切の安全対策の推進に向けて調査・提言を行う。

4 重点調査項目

令和元年度第2回定例会で決定した重点調査項目を記載する。

- 1 中板橋駅～上板橋駅区間の連続立体化に向けた取組
- 2 下板橋駅及び上板橋駅～成増駅付近の連続立体化に向けた取組
- 3 踏切の安全対策の推進に向けた取組

5 スケジュール

決定した活動方針・重点調査項目をもとに令和元年第3回定例会の特別委員会で2年間の調査スケジュールを以下のとおり決定した。

	令和元年度（2019年度）			令和2年度（2020年度）			
	3定	4定	1定	2定	3定	4定	1定
調査事項	【3】跨線橋・地下道整備による安全対策について	【3】踏切の安全対策について (駅舎の橋上化・踏切のシステム等)	【1】中板橋駅～上板橋駅の現状について	【2】下板橋・上板橋駅～成増駅の現状について	【1】【2】立体化の手続き等について	特別委員会の調査経過や執行機関側の事業の進捗状況に応じて、令和2年の第3回定例会において、令和3年第1回定例会での活動報告の最終的なまとめに向けて、4定、1定の調査事項を設定する。	
テーマ	①跨線橋・地下道整備の必要性(利用率と比較した費用対効果) ②整備の優先順位 ③跨線橋・地下道利用促進の方策	①駅舎橋上化の必要性 ②優先順位 ③カラー舗装等の対策の整備の進め方と危険な踏切の具体的な対応策	①各駅の課題 ②立体化に向けた取組	①各駅の課題 ②立体化に向けた取組 ③立体化に至るまでの対応策	①行政・住民・鉄道業者が一体となった協議等の進め方		
資料内容	①跨線橋・地下道の検討状況 ②跨線橋の利用率	①踏切の安全対策に関するメニュー(踏切システム含む)	①中板橋駅～上板橋駅区間の方向性 ②各駅の現状	①下板橋・上板橋駅～成増駅の間方向性 ②各駅の現状			
視察先	・跨線橋(下板橋) ・地下道(北池袋)	・橋上化事例の駅舎 ■閉会中の視察も視野に			①東武スカイツリーライン(墨田区) ■閉会中の視察も視野に		
提言の検討	○議題に対する意見 ●検討サイクル*	○前回意見の確認 ●検討サイクル*	●検討サイクル*	●検討サイクル*	●検討サイクル*		
活動報告					○活動報告骨子(案)の確認	○活動報告(案)の確認	○活動報告完成

※2021年1定において委員会の活動報告がまとまった段階で、東武鉄道に対し、中板橋駅以降の立体化や踏切の安全対策に関する議会の意見を要望としてあげていく。

6 調査経過

<令和元年度>

開催年月日	調査事項等
令和元年 5月23日	議題 ・正副委員長等の互選について
6月17日	報告事項 ・東武東上線の立体化と踏切について
10月4日	視察 ・跨線橋・地下道について 議題 ・跨線橋・地下道の検討状況と跨線橋の利用率について
12月10日	議題 ・踏切の安全対策に関するメニューについて
令和2年 1月15日	視察 ・駅舎の橋上化について
2月25日	議題 ・1月15日に行った行政視察について（駅舎の橋上化について） ・東武東上線の「ときわ台駅～上板橋駅付近」及び「中板橋駅付近」の現状と立体化に向けた考え方について

〈令和2年度〉

開催年月日	調査事項等
令和2年 5月25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「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
10月2日	<p>視察</p> <ul style="list-style-type: none"> ・狭小な踏切の現状について <p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・狭小な踏切について ・活動報告（骨子案）について
12月8日	<p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・とうきょうスカイツリー駅付近における連続立体交差事業について ・活動報告（案）について
令和3年 2月22日 《想定案》	<p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・要望書の提出について ・活動報告（最終案）について ・委員会の結了について

7 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。

重点調査項目 1 中板橋駅～上板橋駅区間の連続立体化に向けた取組

背景

個別の内容ではなく、総論として提言する内容を記載する。

調 整 中

I 東武東上線の「ときわ台駅～上板橋駅付近」及び「中板橋駅付近」の現状と立体化に向けた考え方について

【基本姿勢】

- 立体化の検討対象区間である「ときわ台駅～上板橋駅付近」の検討にあたっては、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ふまえ、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。

【地域との合意形成】

- 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。

重点調査項目 2 下板橋駅及び上板橋駅～成増駅付近の連続立体化に向けた取組

背景

個別の内容ではなく、総論として提言する内容を記載する。

調整中

I 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

【基本姿勢】

- 「下板橋駅付近」及び「上板橋駅付近から成増駅付近」における立体化の検討にあたっては、関係機関を含めた地域の声を聞き、再開発事業や地区計画等をふまえ、まちづくりとしての視点も考慮しながら検討を進めていくべき。

【当面の安全対策】

- 当該区間は、立体化の検討対象区間として位置付けられていないことから、立体化の実現に期間を要することが見込まれる。そのため、当面の安全対策として個別の踏切対策を進める必要がある。踏切ごとの安全対策については、新しい技術の研究を含め、多角的な視点で検討すべきである。また、施工から年数が経過している踏切があることをふまえ、近隣区を含めた関係機関とより一層の情報共有を図りながら進めていくべき。

重点調査項目 3 踏切の安全対策の推進に向けた取組

背

個別の内容ではなく、総論として提言する内容を記載する。

調整中

I 跨線橋・地下道について

【設置に向けた検討】

- 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、立体化の位置付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。

【利用促進の方策】

- 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。

Ⅱ 踏切の安全対策について

【踏切システム】

- 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。

【関係機関との連携】

- 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。

【駅舎の橋上化】

- 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。

【駅舎の橋上化について（視察）】



西武池袋線江古田駅にて説明を受ける委員



練馬区役所にて説明を受ける委員

Ⅲ 狭小な踏切について

【改善に向けた取組】

- 狭小な踏切の改善に向けては、交通量調査の実施などにより現状を把握し、踏切における課題・位置付けを明確にする必要がある。また、他自治体等の事例から様々な手法を研究した上で、具体的な計画を策定するとともに、関係機関へ働きかけを行うべき。
- 地域住民の生活に必要な踏切であることをふまえ、安全性の向上が必要である。具体的には、踏切における勾配の是正や車両等の進入を防止する支柱の必要性など、あらゆる歩行者が安全に通行できるように、バリアフリーの観点から検討を進めるべき。

【利用者への意識啓発】

- 狭小な踏切においては、一度に通行可能な人数に限りがあるため、踏切内のすれ違いや警報機・遮断機作動後の踏切への進入が課題である。踏切利用時のルールについて、看板の設置や放送による注意喚起、利用者への声かけキャンペーンの実施など、利用者への意識啓発活動を行うべき。

【狭小な踏切の現状について（視察）】



ときわ台駅付近にある踏切第24号



東武練馬駅付近にある踏切第41号

8 委員構成

	<令和元年度>	<令和2年度>
委員長	佐々木としたか	佐々木としたか
副委員長	吉田豊明	荒川なお
理事委員	田中 やすのり いしだ 圭一郎 高沢 一基	中村 とらあき しば 佳代子 高沢 一基
委員	高山 しんご 中村 とらあき しのだ つよし しば 佳代子 五十嵐 やす子 かなざき 文子	高山 しんご しのだ つよし 田中 やすのり いしだ 圭一郎 五十嵐 やす子 かなざき 文子