

東武東上線連続立体化調査 特別委員会 活動報告（案）

【目次】

- 1 付託調査事件 P 1
- 2 建議理由 P 1
- 3 活動方針 P 2
- 4 重点調査項目 P 2
- 5 スケジュール P 3
- 6 調査経過 P 4～5
- 7 提言 P 6～10
- 8 区議会としての取組 P 11
- 9 委員構成 P 11

1 付託調査事件

東武東上線連続立体化に関する調査

2 建議理由

東武東上線は、沿線の広い範囲にわたり通勤・通学等、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 1 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、市街地の分断等、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めざし、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めざ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うえでも、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等、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めざした課題を調査し、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・安全をめざした調査を行う必要がある。

令和元年 5 月 23 日建議

3 活動方針

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

- 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*	○新たな提言の検討	○2年間の検討を踏まえた最終調整を行う。
活動報告					○活動報告母子(案)の確認	○活動報告(案)の確認	○活動報告完成

※令和3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（素案）について
令和3年 2月22日	<p>報告事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「狭小な踏切」についての要望や質問に対する対応状況 <p>議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・要望書の提出について ・活動報告（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・課題

平成 16 年に東京都が策定した「踏切対策基本方針」において、ときわ台駅～上板橋駅付近は、「鉄道立体化の検討対象区間」として位置付けられているが、中板橋駅付近は位置付けられていない。

ときわ台駅～上板橋駅付近については、大山駅付近の立体化に向けた取組や都市計画道路の整備状況をふまえ、事業推進に向けた課題の調査を進めていくことが求められる。

中板橋駅付近については、区内全線立体化をめざす考えに沿って、ときわ台駅～上板橋駅付近との同時施行も視野に入れ、東京都をはじめとする関係機関とも協議しながら、検討する必要がある。

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である。
- 立体化の推進には、事業規模や進捗に応じた組織づくりが必要である。他自治体の事例を参考として、必要な取組や方策を整理し、状況に応じた組織体制について検討すべきである。

【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等、住民と一体となった進め方を検討すべきである。

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・課題

下板橋駅付近及び上板橋駅～成増駅付近は、「踏切対策基本方針」における「鉄道立体化の検討対象区間」に位置付けられていないが、区内全線の立体化をめざす考えに沿って、立体化の検討を進める必要がある。

立体化には様々な目的があるが、その一つとして、踏切の除却による踏切事故の防止が挙げられる。当該区間の立体化の実現には期間を要するため、当面の安全対策として個別の踏切対策についての検討が求められる。

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である。

【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、施行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である。

重点調査項目 3 踏切の安全対策の推進に向けた取組

背景・課題

本区には、東武東上線沿線に 36 か所の踏切があり、そのほとんどがピーク時 1 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」である。これらの踏切は、交通渋滞の発生や踏切事故の危険性があるため、踏切の安全対策の推進が求められる。

踏切の安全対策は、立体化等により踏切自体の除却を行う抜本対策と、踏切の構造改良や立体横断施設の整備等、踏切の除却は行わず安全性の向上を図る速効対策に大別される。

区内全線立体化による踏切の除却には長期間を要することをふまえ、短期的・中期的な安全性の向上を図る速効対策について検討を進める必要がある。検討にあたっては、踏切の交通量や遮断時間等、現状確認を行ったうえで最適な取組の選択が求められる。

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等、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。そのうえで、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である。

【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ー設置や、自転車利用者等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である。

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うえで、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である。

【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、警察等の関係機関とも連携した人的配置を視野に入れて対策を協議すべきである。

【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等も総合的に判断しながら進めていくべきである。

【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、通行量調査の実施等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うえで、関係機関へ改善に向けた働きかけを行うべきである。
- 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等、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である。

【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等、利用者への意識啓発活動を行うべきである。

【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 区議会としての取組

当区議会では、平成29年5月に設置した東武東上線連続立体化・沿線安全対策調査特別委員会において、東武東上線の立体化と沿線の安全対策について調査を行った。2年間の調査から、立体化の早期実現やホームドアの設置等を求め、東武鉄道株式会社へ要望書の提出を行ったところである。

東武鉄道株式会社は、令和2年5月に「東京都内におけるホームドア整備計画」を策定し、池袋～成増間におけるホームドアの整備を推進することを決定した。また、ときわ台駅ではエレベーターの設置工事が行われるなど、駅施設のバリアフリー化が進められており、区議会としての取組は着実に実を結んでいる。

一方で、沿線の安全対策にはいまだ多くの課題が残っている。そのため、引き続き立体化の早期実現をめざすと同時に、当面の安全性向上のため踏切の安全対策を速やかに進めていく必要がある。

以上のことをふまえ、令和3年2月22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及び踏切の安全対策に向けた要望書」（別紙）を東武鉄道株式会社に対して提出することを決定した。

9 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

東武東上線の立体化早期実現及び踏切の安全対策に向けた要望書

現在、板橋区内には東武東上線の踏切が36か所あり、そのほとんどがピーク時1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」に該当している。さらに、区内では東武東上線踏切事故が毎年発生しており、尊い命が失われるとともに、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等、地域の活性化・安全性の向上に資するとともに、踏切渋滞や踏切事故等の問題を一举に解消する非常に効果の高い事業である。

東武東上線大山駅付近については、令和元年12月に連続立体化等に関する都市計画決定がなされ、事業着手に向けて着実に進んでいることから、地元の期待も高まっている。しかしながら、大山駅付近を除く区間は、ときわ台駅から上板橋駅区間が、平成16年に東京都が策定した「踏切対策基本方針」において鉄道立体化の検討対象区間に位置付けられているものの、事業の見通しは立っておらず、それ以外の区間については位置付けもなされていないのが現状である。

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る。今後、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めざしながらも、実現には相当の時間を要することから、当面の安全対策を進めていく必要がある。貴社において令和2年5月に策定した「東京都内におけるホームドア整備計画」をはじめ、ときわ台駅でのエレベーター設置や踏切保安設備の更新等、鉄道の安全対策が推進されていることについては、当区議会としても非常に歓迎すべきことである。

しかしながら、さらなる鉄道の安全対策の推進が必要であり、中でも踏切の安全対策はより一層進めていく必要がある。踏切遮断時間や交通量といった状況に応じた、歩行者等立体横断施設整備や踏切構造の改良等、ハード面の対策に加え、警報機・遮断機作動後の踏切への進入を防ぐため、地域住民への注意喚起や交通規制実施等のソフト面の対策が求められる。

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及び踏切の安全対策を講じるにあたり、次の事項について特段の配慮を要望する。

記

- 1 板橋区内における連続立体化の早期実現のため、大山駅付近以外の連続立体化についても板橋区と連携しながら必要な対策を講じること。
- 2 踏切の安全性向上のため、歩行者等立体横断施設整備や踏切構造の改良等、設備対策を板橋区と連携しながら進めること。
- 3 踏切への危険な侵入を防止するため、事故防止に向けた啓発活動をより一層行うこと。

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