

2009年5月16日

交通権学会関東部会報告発表

(於・明治大学駿河台キャンパス・リバティタワー1081号教室)

## 自動化後の竹ノ塚の踏切における遮断時間制御への疑問点

文責：半沢一宣

### 1. はじめに

当地の踏切は4年前、踏切保安係の遮断機操作ミス(注1)により死傷惨事が発生したのを機に自動化され、合わせて歩道橋設置などの緊急対策が行われた。

一般に、運転上の安全のこと(鉄道事業者側の都合)だけを考えれば、踏切遮断時間は長ければ長いほど、安全性は向上する。しかし、踏切は鉄道事業者だけのものではない。地域住民のためのものでもある。

鉄道事業者が遮断時間を長くすればするほど、それに反比例して、住民が踏切の両側の地域間相互を円滑に移動できる自由=交通権は、制約を受けることになる。

したがって、鉄道事業者には踏切遮断時間を長すぎず短すぎない、すなわち安全確保上必要かつ十分な長さ(注2)に設定する配慮が求められる。

ところが、自動化後の当地の踏切では、安全確保上必要十分以上の、言い換えれば安全確保上の必要性が認められない過剰な遮断時間によって「開かずの踏切」問題がいたずらに深刻化されている疑いが、極めて強い(注3)。

このことは、東武鉄道が地域住民の移動の自由=交通権を合理的理由なしに制限する、不法行為である可能性があることを示唆している。

伊勢崎線第37号踏切の北側に設置された歩道橋(次ページの図では省略しているが、ホームの信号扱所付近を跨いで設置されている)には、自転車用のスロープと、車いすや自転車(2台)が乗れるエレベーターが併設されている。ところが朝夕の通勤通学時間帯には、スロープの上り下りを嫌う自転車がエレベーターの順番待ちの列を作り、車いすの人がエレベーターを利用するのに時間がかかるという状況が発生している。また伊勢崎線第38号踏切には今なお歩道橋が設置されていないため、歩行者と車いすの人は約100m離れた竹ノ塚駅構内の自由通路まで、自転車は約200m離れた第37号踏切の歩道橋まで、それぞれ迂回路がない。

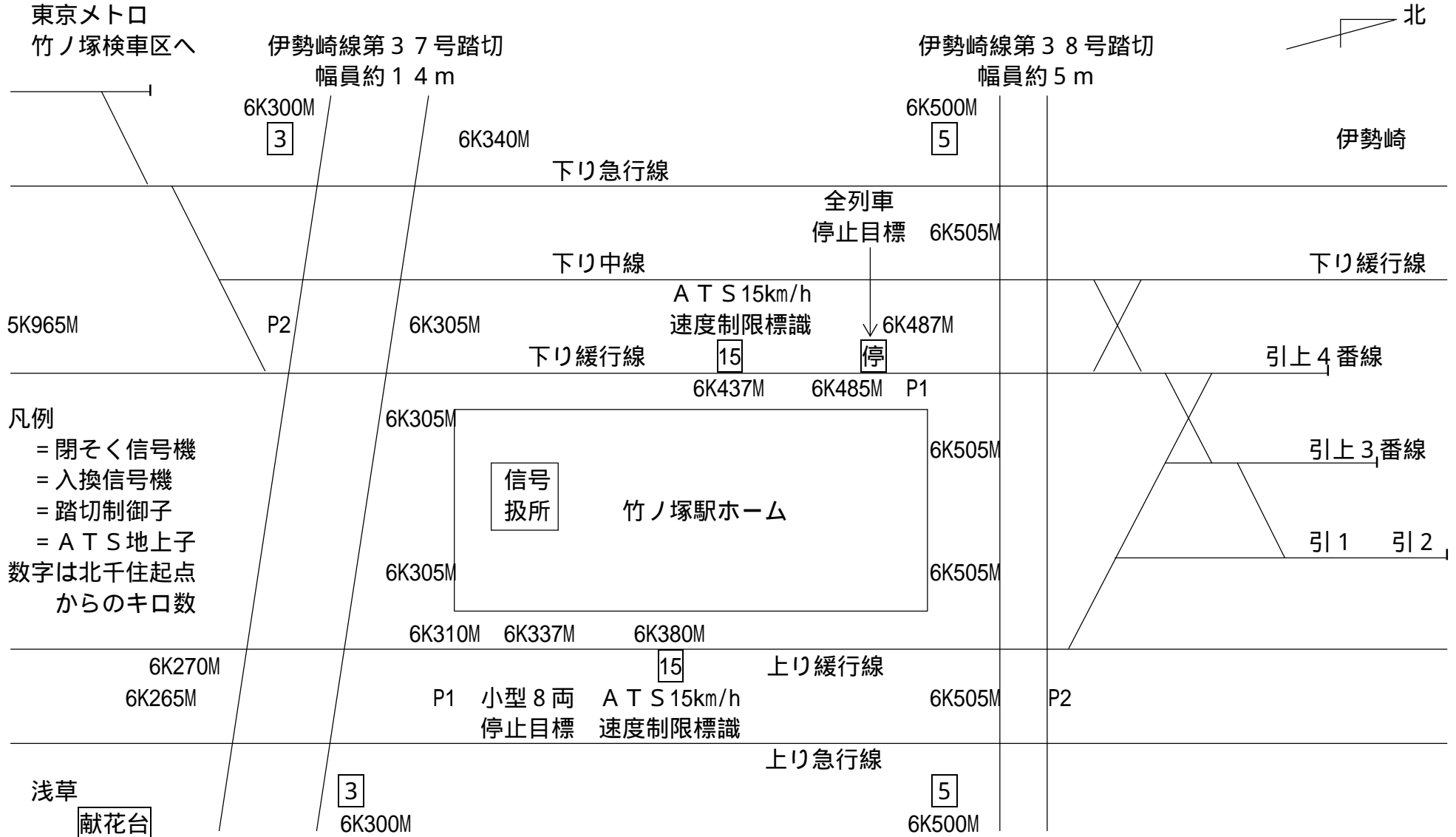
しかし、地元の行政や議会は「鉄道高架化による踏切除却の早期実現に全精力を傾注すべき」との考えから、現状の「開かずの踏切」の改善を東武鉄道に働きかけることには、消極的である(注4)。第37号踏切の歩道橋のエレベーターにおける自転車の渋滞についても、歩道橋自体が高架化までのつなぎの暫定的な施設という位置づけであるため、エレベーターを増設するなどの改善は、中長期的な費用対効果の面から検討されていない模様である。

地域住民は、鉄道高架化が実現するまでの今後10年余りの間、この「開かずの踏切」の過剰な遮断時間に起因する交通権の制約について、受忍を強いられるのはやむを得ないのか。

本稿では、東武鉄道による現状の踏切制御方ひいては遮断時間の設定が、本当に適切と言えるのかどうかを、鉄道工学面から検証してみたい。

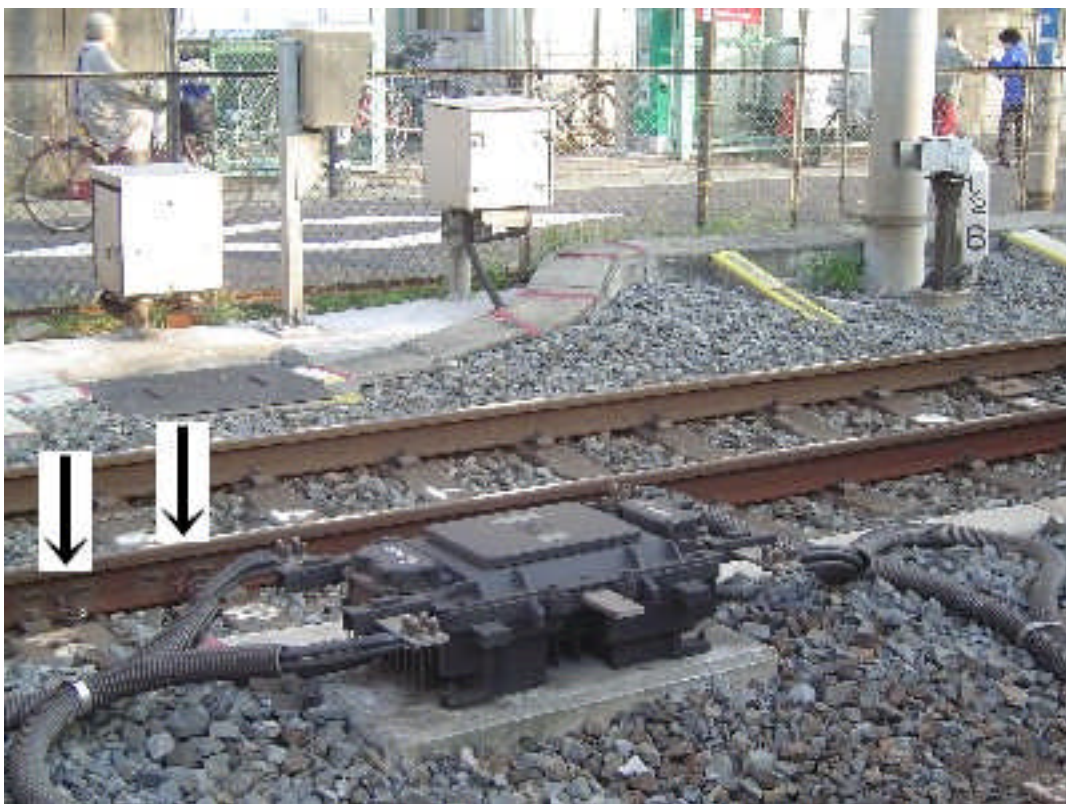
合わせて、本件に係る関東運輸局の対応方への疑問点や、東武伊勢崎線高架化を目指す地元のその後の取り組みなどについても、簡単に報告したい。

東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内略図（踏切保安に関する信号機器を中心に記載）  
 各地点の北千住起点からの距離には、1 m程度の誤差がある場合がある。



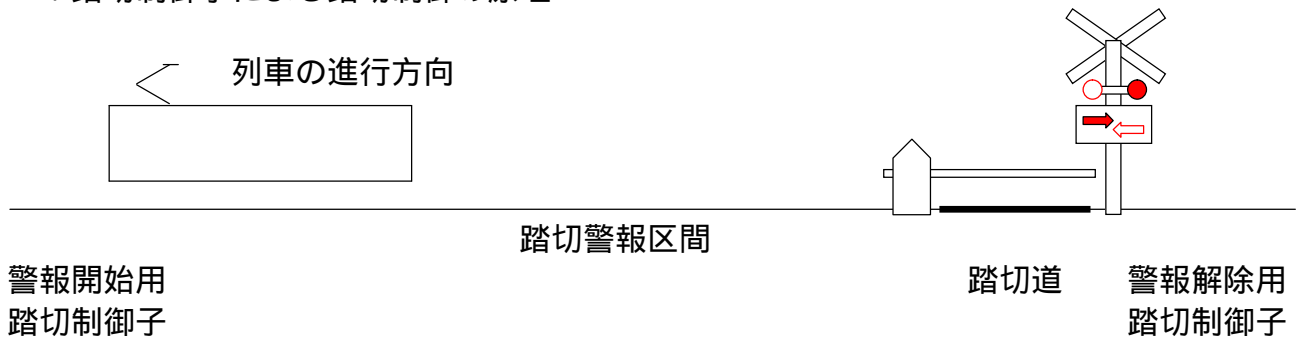


第38号踏切下り急行線警報開始用の踏切制御子機器箱  
(北千住起点4K900M付近。右奥は西新井駅)



第38号踏切上り急行線警報終了用の踏切制御子  
(矢印、北千住起点6K505M付近)

## 2. 踏切制御子による踏切制御の原理



踏切警報区間の入口と出口に「踏切制御子（ふみきりせいぎょし）」を設置しておく（左右のレールに2個1組で取り付け、列車の車輪・車軸で電氣的に短絡されることで列車の通過を検知する）

\* 閉そく信号機やレールの絶縁継目が踏切制御子の役割を兼ねる場合もある

列車の先頭の車輪が警報区間入口の制御子を踏む（電氣的短絡が始まる）と踏切の警報が鳴り始め遮断機が下りる

列車の最後尾の車輪が警報区間出口の制御子を抜ける（電氣的短絡が終わる）と踏切の警報が鳴り止め遮断機が上がる

## 3. 竹ノ塚駅における、踏切自動化後の運転取扱方

(1) 上下急行線列車については変更なし（踏切制御子の移設のみ）

(2) 上下緩行線列車（始発列車以外）ではATSを活用したオーバーラン防止対策を導入  
信号係員は、出発信号機の現示を赤（停止）を定位としておく（手動時代は緑（進行）が定位だった）

列車はATSによる速度制限を受けながら、竹ノ塚駅に到着する

信号係員は、列車が所定の位置に停止したのを確認してから、出発信号機の現示を緑にする

所定の時刻になったら、列車が発車する

\* 到着列車のオーバーランと踏切通行人の遮断機くぐり抜けが重なった際の事故を未然に防止するためと見られる

（東武鉄道は自動化当初、踏切警備員の配置は暫定的で、いずれ無人化する考えだったとされる）

(3) 始発列車では、引上線から本線への入換（駅ホームに据付）時から踏切警報を開始

引上線の入換信号が「進行」に切り替わると同時に第38号踏切の警報が始まる

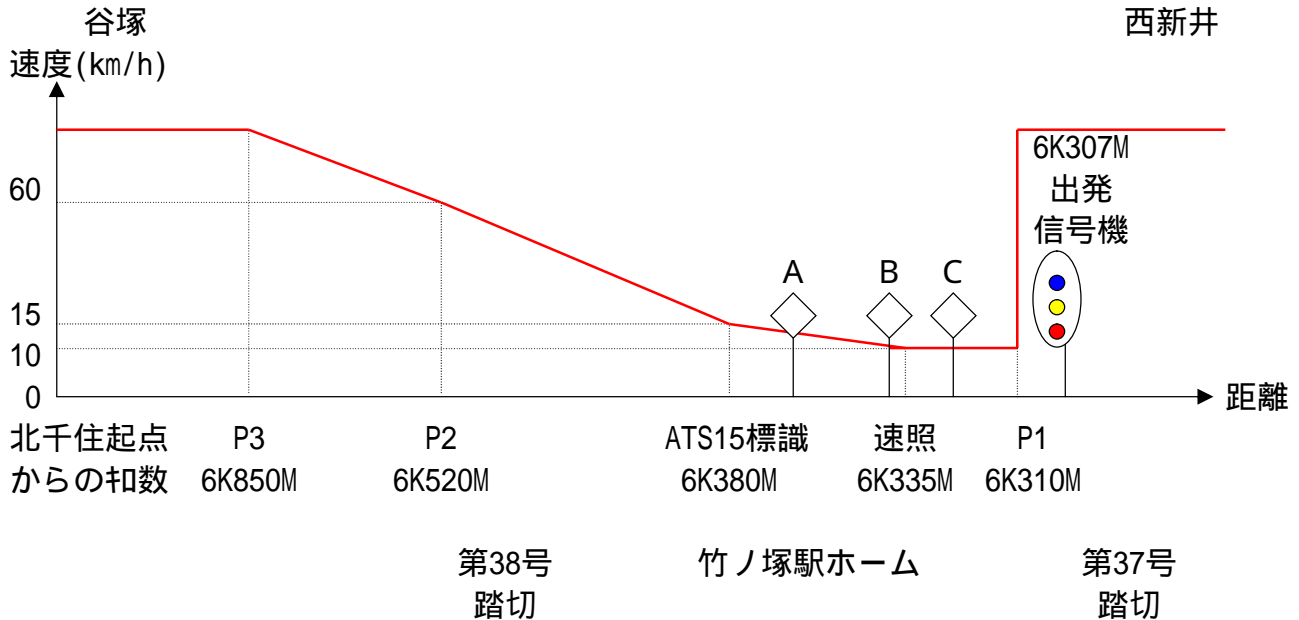
列車が動き始め入換信号機を通過すると同時に第37号踏切の警報が始まる

始発列車入換時出発信号機の現示は赤なので、ATSによる速度制限を受ける

4. 踏切自動化が遮断時間の延びを誘発した原因

(1) 上下緩行線列車（始発列車以外）では、陳腐化したATSによる、電車の高減速性能を無視した厳しすぎる到着速度制限がかけられている

例：上り緩行線列車における速度制限パターンのイメージ



- A = 6K357M 大型車(注5) 6両又は4両編成の停止目標標識
- B = 6K337M 小型車 8両編成の停止目標標識
- C = 6K327M 大型車 8両編成の停止目標標識

- ・ 停止信号（出発信号機）の約200m手前（P2地点）から60km/h以下、約70m手前（「ATS15」標識地点）から15km/h以下での徐行を強いられる（各地点でこれらの速度を上回っていると、直ちに非常ブレーキがかかる）  
 また大型8両編成列車では「速照」地上子設置地点で10km/hを上回っていると、直ちに非常ブレーキがかかる
- ・ 竹ノ塚駅に到着するときATSによる速度制限を受ける = 運転時分が延びるぶん、踏切遮断時間の延びも誘発されている

問題点：東武鉄道は1960年代後半に開発したATSを現在もそのまま使用している

貨物列車（すでに全廃）のブレーキ性能を前提とした速度照査パターンのATSは、高性能電車に統一された現代の過密ダイヤの下では陳腐化している(注6)

東武鉄道がATSの改良を怠っているツケが、踏切遮断時間の延びとして地域住民に回されている

問題点：東武鉄道は竹ノ塚駅以外では、ホームのすぐ先に踏切がある駅（東上本線ときわ台駅ほか）で、ATSによるオーバーラン防止対策を講じていない  
 竹ノ塚以外の駅では安全対策が不十分であるか、竹ノ塚でのオーバーラン防止策が安全確保上不必要であるかの、どちらかの問題が必ずあることを意味している

\* このATSを活用したオーバーラン防止策は、ダイヤ上では普通列車が駅到着前に徐行する分だけ、駅停車時分が延びるのと同じ影響が生じる

したがって、東武鉄道が竹ノ塚以外の各駅で、このオーバーラン防止策を導入していないのは、普通列車の運転時分が延びたり、過密ダイヤ化しているラッシュ時に列車間隔が長くなる＝列車本数の削減が必要になったりするのを避けるのが、目的であると見られる

だとすれば東武鉄道には「ATSの改良に必要な費用を出し惜しみしつつ現状のダイヤを維持しようとする結果、当地以外の踏切では作為的に安全をないがしろにしている＝竹ノ塚踏切死傷惨事の発生後も安全より利益を優先し続けている」との疑いも出てくる

- (2) 上下緩行線列車が竹ノ塚駅に停車中は、時間調整の場合でも踏切警報を継続  
( 検車区出入庫列車が平面交差支障待ちのため下り中線で停車中も同様 )

問題点：始発列車が客を乗せて発車時刻を待ち合わせるなど、長時間停車するのが明らかな場合でも、前方の踏切の遮断機を上げない

( 手動時代には発車1分前に信号係員が踏切詰所へ電話連絡するまで踏切を開けておく取扱方としていた )

- ・ 4年前の死傷惨事の原因が踏切保安係による人為的な踏切開放であったことの反省と見られる(注7)

- ・ しかし、東京メトロ竹ノ塚検車区へ入庫する上り緩行線回送列車が竹ノ塚駅に到着した際(スイッチバックする形で引上線に転線し、更に下り中線を経由して入庫)には、信号係員が人為的に第37号踏切の警報解除(踏切開放)を行っているならば、信号係員が発車1分前に踏切を閉め始める取扱方とすることに、技術上の問題はないはず

(ただし人為ミスによる閉め忘れを防止する対策は必要)

参考：京成電鉄高砂駅では、同駅に停車する下り全列車でATSによるオーバーラン防止対策を取っている一方、高砂1号・2号踏切の警報開始は列車が高砂駅に停止した後である

(手動時代・自動化後とも、信号係員が踏切警報開始を制御している(いた)と見られる)

- (3) 警報解除用踏切制御子の設置場所と制御時間が、明らかにおかしい

問題点：上り急行線・上り緩行線・下り急行線における第37号踏切の警報解除用の踏切制御子は、踏切道の約20mも先(上り線では東武鉄道が設置した、4年前の惨事の犠牲者を慰霊する献花台付近)に設置されている

問題点：第37号踏切と第38号踏切では、すべての運転線路で、列車の最後尾が警報解除用の踏切制御子を抜けてから警報が鳴り止む(遮断機が上がり始める)までの時間を、3秒に設定している

列車の最後尾が踏切道を抜けてから警報解除用踏切制御子設置地点までの約20mを走るのに要する時間+3秒 約4秒は、列車がUFOのように突然逆方向に動き出す非科学的な事態でも想定しない限り、明らかに無意味な遮断時間である

この約4秒の間に次の列車の接近を検知してしまい、一度開くはずだったのが閉まり続けるということが、当地の踏切ではしばしば発生している

問題点：東武鉄道は、警報解除用の踏切制御子を踏切道寄りに移設できない理由として、他の信号機器(レールの絶縁継目に関係)が電気的な干渉を受けて不具合が発生するおそれがあることを挙げている(注8)

しかし東武鉄道の他の踏切では、絶縁継目と踏切制御子との間の距離が、当地の踏切でのそれより短いところがある(注9)

竹ノ塚踏切死傷惨事発生以前の「東京メトロの車庫へ出入りする線路の勾配が急になりすぎるから高架化できない」(注10)から上記の「信号装置の都合上、踏切遮断時間のこれ以上の短縮はできない」に至るまで、住民に嘘の説明を平気で繰り返す東武鉄道の上層部については、鉄道人として以前に人間として問題があると言わざるを得ない

東武鉄道の上層部からこういう無責任体質がなくなる限り、沿線住民に対する人権侵害は根絶できないのではないか

(嘘つきは泥棒の始まり：彼らは踏切惨事などの運転事故で命を、「開かずの踏切」で時間を奪い、住民に肉体的精神的苦痛をもたらしている)

参考：西武鉄道では、列車の最後尾がまだ踏切道から抜けきらないうちに警報が終了する(遮断機が上がり始める)踏切がある

(池袋線「椎名町1号踏切」、新宿線「上石神井1号踏切」など。いずれも各駅ホーム下り方に隣接)

#### 5. 本件に係る関東運輸局などの対応の経過

- (1) 筆者は2007年11月、関東運輸局鉄道部に、関連資料一式を添え自動化後の当地の踏切制御に関する疑問点を指摘し、筆者の指摘に技術的な誤りがあるのかどうか、誤りがないのであれば東武鉄道への改善指導を求める旨の要請書を送付
- (2) 筆者からの要請に対する11月29日付け関東運輸局からの回答は「省令を遵守するよう鉄道事業者を指導している」旨の1文のみ
- (3) 筆者は2007年12月、総務省東京行政評価事務所行政相談課(行政110番)に自動化後の当地の踏切制御方が鉄道工学上適切なのかどうかについて説明するよう、関東運輸局へ注意を促すよう求める要請書を送付
- (4) 2008年1月に総務省東京行政評価事務所行政相談課から「関東運輸局は『11月29日付けで回答した以上の説明はできない』とのことだった」との調査結果の報告が届く

関東運輸局は、本件への対応を事実上拒絶。このことは同時に、関東運輸局は当地の踏切において必要以上の踏切遮断による交通権侵害の疑いがある問題について、見て見ぬふりをする(現状を是認し東武鉄道に与する)立場を取ったことを意味している  
= 国による交通権侵害(ほう助)の疑い

#### 6. 地域住民が「開かずの踏切」によって侵害された交通権を回復するためには何が必要か、何ができるか

(参加者からの意見・提言を求めます)

参考・自動化前後の踏切遮断時間の比較表

(『東武鉄道の踏切問題に関する調査報告書』p.55から再掲)

\* 日中の1個列車あたりの平均値を、自動化前後で比較した。

ラッシュ時には、上下緩行線列車では乗降のための停車時間を長く必要とする分、踏切遮断時間も下表の値より長くなっているはずである。

\* 時間は「分・秒」と表記した。

\* 差の欄の単位は秒で、+は自動化前よりも延びたことを、-は短くなったことを示す。

\* 上下急行線については、特急から区間準急までの全列車の平均値で比較した。

踏切名	運転線路	警報が鳴り始めてから	列車が駅の所定の位置に停止するまで	列車が駅を発車するまで	列車の先頭が踏切道に到達するまで	列車の最後尾が踏切道を抜けるまで	警報が鳴り止み遮断機が上がり始めるまで
第37号踏切	上り急行線	自動化前	-	-	1.25		1.32
		自動化後	-	-	1.07	1.13	1.17
		差			-18		-15
	上り緩行線	自動化前	1.12	1.39	1.47		1.59
		自動化後	1.12	1.43	1.52	2.05	2.10
		差	0	+4	+5		+11
	下り緩行線	自動化前	-	-	1.16		1.32
		自動化後	-	-	1.05	1.31	1.34
		差			-11		+2
	下り急行線	自動化前	-	-	1.07		1.17
		自動化後	-	-	1.07	1.13	1.16
		差			0		-1
第38号踏切	上り急行線	自動化前	-	-	1.17		1.24
		自動化後	-	-	1.02	1.08	1.11
		差			-15		-13
	上り緩行線	自動化前	-	-	1.15		1.29
		自動化後	-	-	1.11	1.36	1.39
		差			-4		+10
	下り緩行線	自動化前	0.44	1.09	1.14		1.32
		自動化後	1.07	1.37	1.44	2.01	2.05
		差	+23	+28	+30		+33
	下り急行線	自動化前	-	-	1.19		1.26
		自動化後	-	-	1.07	1.14	1.17
		差			-12		-9

総括表(踏切警報が鳴り始めてから鳴り止むまでの時間のみ再掲)

踏切名	区分	上り急行線	上り緩行線	下り緩行線	下り急行線
第37号踏切	自動化前	1分32秒	1分59秒	1分32秒	1分17秒
	自動化後	1分17秒	2分10秒	1分34秒	1分16秒
	差	-15秒	+11秒	+2秒	-1秒
第38号踏切	自動化前	1分24秒	1分29秒	1分32秒	1分26秒
	自動化後	1分11秒	1分39秒	2分05秒	1分17秒
	差	-13秒	+10秒	+33秒	-9秒



7. (参考) 東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近鉄道立体化に向けた、最近の地元の動き
- 2005年9月 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会結成  
(住民(町会連合会や商店街など) 議会、行政が一体となった組織)
- 2005年10月 足立区議会で「足立区竹ノ塚鉄道立体化資金積立基金条例」可決、成立  
(鉄道立体化に必要な区負担分の費用を事前に確保しておくための条例)
- 2006年11月 足立区が東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の施行主体となることを発表  
(都道府県でなく市区町村が鉄道連続立体交差事業の施行主体となるのは、鹿児島市に次ぎ2例目)
- 2007年3月 東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業が新規着工準備箇所として採択される
- 2008年1月 鉄道高架化事業費の地元負担分のうち、東京都と足立区との負担割合が5対5と決まる(注11)
- 2008年以降 鉄道立体化に関連するまちづくり構想についての住民説明会を随時実施
- 2009年6月(予定) 東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の都市計画を決定
- その他 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の定期大会を開催(毎年9月ごろ)  
国土交通省、東京都、東武鉄道、東京メトロなどの関係機関を訪問し、鉄道高架化早期実現への協力を求める要望活動を実施(毎年1回、時期は不定)

#### 8. 参考文献など(順不同)

- 伊藤博康・監修『日本の珍々踏切』東邦出版、2005
- 川島令三「大手私鉄のATSはどうなっているのか」  
『なぜ福知山線脱線事故は起こったのか』所収、草思社、2005
- 齋藤雅男「鉄道と共に50年」「台湾鉄道高速化のあゆみ」  
いずれも『鉄道ジャーナル』(月刊、鉄道ジャーナル社)連載記事
- 半沢一宣「東武鉄道『伊勢崎線第37号踏切』での死傷事件はなぜ起きたか 手動式踏切における保安対策のあり方に関する考察」  
交通権学会誌『交通権』第23号所収、2006
- 半沢一宣『東武鉄道の踏切問題に関する調査報告書』、2008  
(足立区議会あて「東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の踏切の遮断時間短縮を求める陳情」の関連資料をまとめ、足立区立図書館に寄贈したもの)
- 筆者の知人提供のホームページでも関連情報を公開中  
<http://www.geocities.jp/mgmlkos/hnzw/index.htm>

【注】

1. 正確には、踏切がなかなか開かないことに対する通行人からの度重なる苦情に堪えかねた踏切保安係たちが、人為ミス防止策としての遮断機の自動ロックを異常時に解除するための通称「赤ボタン」を日常的に使用していた中での、その誤操作。
2. 踏切の警報が鳴り始めてから列車の先頭が踏切道に到達するまでの、安全確保上必要十分な時間の長さは、以下の と の和である。

当該区間における許容最高速度で600mを走行するのに要する時間

ただし急カーブなどのため最高速度が制限されている区間では、その制限速度から非常ブレーキをかけて列車が停止するまでの距離を、当該制限速度で走行するのに要する時間

旧国鉄での実験結果によれば、運転士が前方の赤信号や支障物などを確認できる視力上の限界距離が、約600mであった。したがって、列車が踏切の600m手前に到達するまでに踏切の遮断機が下りていないと、運転士が踏切道内の支障物（人や車など）を認めて非常ブレーキをかけても、間に合わないおそれが出てくる。

なお、旧「鉄道運転規則」第54条で非常ブレーキによる制動距離は原則600m以内でなければならぬと定めていた（通称「600m条項」）根拠も同じである。

「鉄道運転規則」は2002年に「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の施行により廃止されたが「600m条項」の趣旨はこの省令の第106条〔解釈基準5〕に引き継がれている。（『鉄道ジャーナル』2007年8月号p.101）

当該踏切で歩行者が踏切を渡りきるのに必要な時間

歩行者が踏切を渡り始めた瞬間に警報が鳴り始めたとき、その歩行者が引き返さず踏切を渡るのを止めない事態を想定すると、その歩行者が踏切を渡り終えるまでは遮断機を下ろすことができない。

伊勢崎線第37号踏切における上下急行線列車の場合、

は許容最高速度が100km/h（27.8m/s）なので、 $600 \div 27.8$  約22秒

は踏切道の長さが33.2mなので、子供連れや高齢者の歩行速度をやや遅い60m/分とすれば、渡るのに必要な時間は約35秒。これに遮断機が動作する時間として6秒を加えると、約41秒と算出される。

よって、求めるべき「安全確保上必要かつ十分な時間の長さ」は $22 + 41 = 63$ 秒（1分03秒）となる。

ただし、第37号踏切における上り緩行線列車および第38号踏切における下り緩行線列車の場合は、竹ノ塚駅に停車するための減速に伴う運転時分の延びと駅停車時間をどのように算入すべきかの問題があるため、上の式は当てはまらない。

3. 「安全確保上の必要性が認められない過剰な遮断時間」は、手動時代にも上下急行線列車において存在していた（8ページの「総括表」で、自動化前後の遮断時間の差がマイナスになっている部分。自動化後の遮断時間で安全確保上の問題がないのであれば、手動時代にはこの差に相当する分だけ、列車接近時に必要以上に早く踏切を閉め始めていたことになる理屈だからである。詳細は、半沢一宣「東武鉄道『伊勢崎線第37号踏切』での死傷事件はなぜ起きたか」（『交通権』第23号所収）を参照）。このことが、注1で指摘した「赤ボタン」の常用という危険な取扱方、ひいては4年前の死傷惨事を誘発した一因であった可能性が、極めて高い。しかし、東武鉄道は、この点に係る半沢からの質問（内容証明郵便）に対して「警察の捜査に影響するのでコメントできない」と回答を拒絶＝説明責任を放棄している。

4. 足立区議会鉄道高架化促進議員連盟の会長を務めるS区議は、2008年4月、鉄道高架化早期実現への協力を求める要望活動のため東武鉄道本社を訪問する日の午前に

開かれた、区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会の席で、筆者が提出していた「東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の踏切の遮断時間短縮を求める陳情」について「こんな陳情を抱えたままでは東武へ高架化の話をしに行けない」と発言し、自民党会派として不採択の意見表明をしていた（筆者も傍聴）。ただし議事録では「こんな陳情云々」の発言部分は削除されている。

5. 東武鉄道では、東京メトロ日比谷線乗り入れ用の車両（18m車）を「小型車」、それ以外の車両（20m車）を「大型車」と呼んでいる。竹ノ塚駅に停車する上下緩行線列車はほとんどが日比谷線直通列車で、大型車による列車は朝夕と早朝・夜間に補助的に設定されている程度に過ぎない。
6. 東武鉄道は2009年度事業計画で、現行のATSをATCに更新する工事を、東上線の池袋～小川町間で着手すると発表している。ただし、伊勢崎線系統に関しては、同様の更新工事は盛り込まれていない。
7. その背景にあった、踏切保安係が列車接近中でも容易に踏切開放をできてしまう（注1で記した「赤ボタン」を遮断機操作席から手が届く場所に、蓋に鍵もかけずに設置し続けていた）状況を放置していた問題についても、東武鉄道は、踏切施設の管理者としての責任の所在を認めていない。
8. 2007年11月7日に開かれた足立区議会交通網・都市基盤整備調査特別委員会で報告された、足立区役所の担当者からの照会に対する東武鉄道の回答。
9. 詳細は、半沢一宣「自動化後の竹ノ塚の踏切と、東武東上線下板橋駅構内『東上本線第8号踏切』における踏切遮断時間制御方の比較調査報告書」（『東武鉄道の踏切問題に関する調査報告書』所収）を参照されたい。
10. 尾形健次郎（当時の東武鉄道専務取締役）「輸送力増強に全力」、『竹の塚百景』通巻第9号pp.16～19所収、キヌタ企画1985、および『東武鉄道百年史』p.728とp.822、東武鉄道株式会社1998。  
しかし、実際には既存の施設配置や勾配率を前提としても高架線と検車区との連絡線が設計可能である＝東武鉄道の説明が虚偽であったことは、筆者が「東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅付近高架化案のイメージ」（『竹ノ塚駅鉄道高架化早期実現の会総決起集会配布資料』p.4、2005）で示している。
11. 鉄道連続立体交差化事業における事業費負担の按分方は、以下のとおり。

総事業費を100とした場合、

鉄道事業者は、総事業費の15%を負担する

（鉄道事業者の負担割合は、事業を行う地域によって若干異なる。上記の15%は、東京23区内で事業を行う場合。このため、以降に記した総事業費に対する割合も、地域によって変動する）

残りの85%の5割（総事業費の42.5%）を国が負担する

残りの42.5%の7割（同29.75%）を都道府県が負担する

上の42.5%の残り3割（同12.75%）を市区町村が負担する

\*上記の按分率（7対3）は、都道府県が施行主体となる場合。

足立区が施行主体となる竹ノ塚では、この按分率を5対5（同21.25%ずつ）とすることで、足立区と東京都が合意した。

\*竹ノ塚の場合、総事業費は約500億円と見積もられている。

足立区は、予想される事業費の21.25%を若干上回る112億円を、上記の「竹の塚鉄道立体化資金積立基金」として既に準備している（2009年3月現在）。