

2010年4月23日

〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1
都庁第二本庁舎21階
電話 03-5388-3225
東京都 都市整備局 都市づくり政策部 都市計画課気付
東京都知事 石原慎太郎様

〒 東京都足立区
半沢一宣 印（はんざわ・かずのり）

東京都市計画都市高速鉄道東武鉄道伊勢崎線
（竹ノ塚駅付近連続立体交差化事業）に関する意見書

標記の件について、下記のとおり意見がございますので、書面にて申告いたします。

記

1. 竹ノ塚駅ホームへのホームドア設置準備工事について

国土交通省は、近年、鉄道の利用者がホームから線路に転落し、列車にひかれるという事故が増えていることを踏まえ、将来的にはホームドア設置を義務化する方向で検討を進めています。

竹ノ塚駅高架化にあたっては、現状では18m3ドア車（東京メトロ日比谷線直通列車用）と20m4ドア車（左記以外）とが混在しているため、当初はホームドアを設置しないものと思われま

す。しかし、将来その必要に迫られたときでもすみやかに設置できるよう、必要な準備工事（強度の確保）が今回の工事に含まれているのかが明らかにされていない点が、私には気になっています。

高架化完成後の利用者 地域住民として一番困るのは、将来ホームドアを設置しようとしたとき、東武鉄道が「ホームその他の構造物にホームドア設置（重量負荷）に耐えうる強度が足りないため設置できない」と言い出し、その設置を先送りし続けるうちに、利用者が線路に転落し命を落とすという事故が発生してしまうことです。

もしも本当にそのような事故が起こってしまったら、それは東武鉄道が「営団地下鉄（当時、現・東京メトロ）の検車区と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」として「開かずの踏切」を漫然と放置し続けた結果、2名を犠牲にした5年前の事故を引き起こしたことの二の舞になってしまいます。

私は、地域住民が東武鉄道の不作為によって命を奪われるという理不尽な事態を二度と繰り返させないため、今回の高架化時点で、将来いつでもホームドア設置に耐えうる強度を構造物に持たせておくことを、強く求めます。

2. 竹ノ塚駅ホームの幅員について

高架化後のホーム幅員は、現行と同じ最大9mで計画されています。

竹ノ塚駅は東武伊勢崎線で突出した乗降客を数える駅で、利用者数に対するホームの狭さが、以前から問題点として指摘されています。

具体的には、階段があって有効幅員が狭い部分では始発列車への整列乗車に支障を来したり（割り込み乗車の誘発）、黄色い線の外側を歩いて通り抜けなければならない危険な状況を余儀なくされたりしていることなどです。

しかし、竹ノ塚駅に見られる島式ホーム（ホームが2本の線路の内側に設置されている）は、東武伊勢崎線牛田駅などで見られる相対式ホーム（ホームが2本の線路の外側に設置されている）と異なり、事後の拡幅が極めて困難であり、ましてや高架化後においては事実上不可能です。

高架化後のホーム幅員を計画どおり9mとするのでは、現状の混雑を解消する機会を失い、混雑した状態が半永久的に固定化されてしまうことを意味しています。

これは足立区100年の計を見据えたとき、将来に禍根を残す問題となってしまうことは明らかです。

計画では、下り急行線と下り緩行線の間（現在の下り中線がなくなる部分）に線路2本分（約6～7m）の空間が設けられるようになっていきます。

私は、この空間を活用し下り緩行線を西側へずらす形でホーム幅員を最大限に確保するよう、都市計画案の修正を行うことを求めます。

3. 竹ノ塚駅ホームの長さや列車長との関係などについて

今月12日に広告・縦覧に供された『環境影響評価書案 東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業』の96ページ「表8.1.2-6」（高架化工事中の鉄道騒音の予測条件を示した表）及び107ページ「表8.1.2-12」（高架化工事完了後の鉄道騒音の予測条件を示した表）ではいずれも、上り・下り両方の普通列車の列車長が144mと記載されています。

これは18m車（東京メトロ日比谷線に乗り入れる車両）8両編成列車の長さです。

一方、今月20日（火曜日）と21日（水曜日）に開催された地域住民向け説明会の会場で配布されたパンフレット『都市計画案および環境影響評価書案のあらまし』の2ページ「計画の概要」の項目では、高架化後の竹ノ塚駅のホーム延長について、約170mと記載されています。

これは20m車（東京メトロ日比谷線に乗り入れない車両）の8両編成列車（列車長160m）に対応した長さです。

上に引用した2つの記載が、互いに食い違った、辻褄の合わないものであることは明らかです。

高架化後も上下緩行線に20m車8両編成列車を運転するのであれば、すなわち後者が正しいとすれば、上に掲げた『環境影響評価書案』では、上下緩行線を走行する中で列車長が最も長く、したがって走行時の騒音も最も大きいと予測される20m車8両編成列車を除外して、騒音発生レベルの予測を行っていることとなります。

このことが、騒音発生レベルの予測手法として不適切なものであることは明白です。

このことは同時に「高架化工事中及び高架化完成後は騒音レベルが低下すると予測される」旨の評価記述が誤りである可能性があることをも意味しています。

また、高架化後は上下緩行線に20m車8両編成列車を運転しないのであれば、すなわち前者が正しいのであれば、今回の計画では、高架化後は不要となる（必要以上に長すぎる、設備として過剰な）ホームを建設することになる理屈です。

このことが事業費の無駄遣いであることも、また明白です。

（ただし、私は、将来の列車長延伸を視野に入れた準備工事を行っておくことまでを否定するものではありません。）

私は、上に記した矛盾・問題点について検証し、騒音発生レベルの予測のやり直し、

2010年4月23日：東京都知事あて

「東京都市計画都市高速鉄道東武鉄道伊勢崎線（竹ノ塚駅付近連続立体交差化事業）に関する意見書」

又は高架化後の竹ノ塚駅ホーム延長の見直し（18m車8両編成列車への対応として十分な約154m程度への短縮）のいずれかを行うことを求めます。

以上

記事 本意見書は、2010年4月23日に、足立区役所中央本町本庁舎内の都市建設部住宅・都市建設課担当者（田沼様）に直接手渡し、同課から東京都へ書留で郵送。