

問い合わせ先=立体化担当  
 ☎3880-5484  
 区のホームページアドレス  
<http://www.city.adachi.tokyo.jp/>

連続立体交差化計画の概要

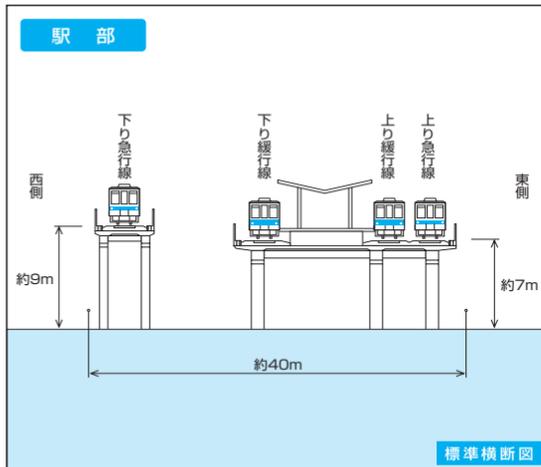
路線名=東武伊勢崎線  
 区間=竹ノ塚駅付近(栗原三丁目~東伊興三丁目)  
 立体化予定区間=約1.5km  
 構造形式=高架式(嵩上式)および地表式

# 竹ノ塚駅付近の鉄道高架化に向けて

22年度都市計画決定、23年度事業着手をめざします

東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の連続立体交差化計画は、同駅を中心とした約1.5kmの区間の鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差させるものです。この計画により、長年区民を悩ませてきた駅南北の「開かずの踏切」(伊勢崎線第37・38号踏切)を解消し、同時に、駅東西が一体となったまちづくりを進めます。

図1 鉄道高架化後の竹ノ塚駅部概念図



高架化後の線路は地上約7~9mの高さになる予定です(図1)。それにより伊勢崎線第37・38号踏切はなくなります。



▲現在の竹ノ塚駅南側踏切(伊勢崎線第37号)付近

安全でにぎわいがあるまちに

竹ノ塚駅付近の鉄道高架化により、慢性的な交通渋滞を解消すると共に、道路と鉄道それぞれの安全性が向上します。

また、鉄道と交差する都市計画道路および駅前広場などを合わせて整備することにより、鉄道で隔てられていた東西地域を一体化し、更なる地域のにぎわいを創り出します。

鉄道立体化の促進事業

区では22年度予算に鉄道立体化の促進のための予算を計上しました。

①竹ノ塚駅付近連続立体交差事業着工準備(1億400万円)

鉄道施設の概略設計や都市計画図書の作成、環境影響評価にかかわる見解書や評価書の作成などを行います。また、まちづくり関連として、駅周辺整備計画作成、用地測量などを行います。

- 鉄道関連 6,300万円
- まちづくり関連 2,500万円
- 環境影響評価関連 1,600万円

②竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会などの運営(85万円)

竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会などを運営します。

竹ノ塚駅付近の鉄道立体化の経過等(表1)

昭和55年7月、竹の塚中町会の請願が採択されたのが、鉄道立体化への出発点でした。また、平成13年には約5万人の署名とともに鉄道高架化に関する要望書が区長に提出されました。その間、足立区では鉄道立体化に関する調査検討を行い、16年には東京都の踏切対策基本方針の中で、竹ノ塚駅付近が鉄道立体化の検討対象区間として位置づけられました。

そうした中、17年3月15日に4人が死傷する痛ましい事故が発生しました。

この事故を受けて、区は、歩道橋の設置などの緊急踏切対策および、国、都、鉄道事業者、足立区で構成する新たな検討会を立ち上げ、立体化の検討を行ってきました。また、地元町会が行った街頭署名活動では、21万を超える署名が集まりました。

これらの「鉄道高架化の早期実現を」という区民の声が実を結び、18年度に連続立体交差事業の採択基準の拡充が盛り込まれ、竹ノ塚駅付近も現状のまま事業化への道が開きました。

区では、区施行による連続立体交差事業を決断し、19年度に新規着工準備採択を受けました。

悲劇を繰り返さないためにも、区は一日も早い事業着手をめざします。

表1 竹ノ塚駅付近の鉄道立体化に関する経過等

年月日	出来事
昭和55年7月7日	竹ノ塚駅南側踏切高架化の請願が区議会で採択される(請願者=竹の塚中町会)
平成13年11月12日	竹ノ塚駅付近の鉄道高架化に関する要望書が地元町会から区長に提出される(署名人数=5万3,929人)
平成16年6月	踏切対策基本方針(東京都)に竹ノ塚駅付近が鉄道立体化の検討対象区間の一つに位置付けられる
平成17年3月15日	踏切事故発生(午後4時50分ごろ、4人死傷)
平成17年4月	連続立体交差事業の施行者が都道府県、指定都市から、更に県庁所在都市およびそれに準ずる都市にも拡充された
平成17年4月22日	竹ノ塚駅付近における緊急踏切対策を発表
平成17年6月	竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体化検討会発足(国土交通省、東京都、足立区、鉄道事業者で構成した、新たな検討会)
平成17年8月	東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現を求める要請書が地元町会から区長に提出される(署名人数=21万6,993人)
平成17年9月30日	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会発足
平成18年3月9日	緊急対策で実施した歩道橋の使用開始
平成18年3月15日	協議会が踏切事故の献花式を実施(毎年実施)
平成18年4月	連続立体交差事業の採択基準が拡充され、竹ノ塚駅付近の踏切は、現状のまま連続立体交差事業の採択基準を満たすこととなった。これにより東武伊勢崎線連続立体交差事業調査(竹ノ塚駅付近)が新規採択された
平成19年4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採択された
平成21年6月23・25日	連続立体交差化および関連まちづくりの都市計画素案説明会
平成22年4月20・21日	連続立体交差化の都市計画案、環境影響評価書案および関連まちづくりの都市計画案説明会(予定)

現場リポート

# 「開かずの踏切」問題のいま 竹ノ塚駅周辺の現状

「開かずの踏切」によって人や車の流れが遮断され、まちが東西に分断されている竹ノ塚駅周辺。17年3月15日には、4人の方が死傷するという痛ましい踏切事故が起きた。地元の悲願である鉄道高架化は、区民の安全と地域の発展のために不可欠な事業だ。

## 3歳の男の子が つぶやいた一言

ある平日の午後、竹ノ塚駅南側の踏切前には人ごみができていた。いつもの光景だ。皆、「開かずの踏切」が開くのを待っているのだ。母親が運転する自転車の後部座席に乗った3歳の男の子が、たま



▲急いで踏切を渡る人たちを誘導員が見守る

りかねたようにつぶやいた。「やっと開いた」

ラッシュ時にはない日中でも、5分近く待ちぼうけ。その間、男の子の目の前を何本もの電車が通り過ぎた。男の子のつぶやきは、踏切前にいた群集の気持ちを代弁していた。

勢崎線第37号踏切。東武伊勢崎線の線路5本と区道足立第2号線(赤山街道)が交わるその踏切は、通過列車が多いため、ラッシュ時には、57分間閉まっている場合もある。

分ごろに起こった踏切事故により、かけがえのない2人の命が失われ、2人が重傷を負った。遺族はもちろん、この事故に関わったすべての人が、辛く、いたたまれない思いに駆られた。

踏切の西側にある伊興本町二丁目に住む小山ていこさんは、踏切の東側、竹の塚一丁目の理容店に70歳を超えた今も勤めている。家から職場まで、直線距離では近いが、線を渡らないと行き来できない。「仕事場はすぐそこなのに、いつもここで待たされる。わたしが生きているうちに何とかしてほしい」と語り、荷物をいっぱい載せた自転車を押しながら踏切を渡った。

事故で母親の高橋俊枝さんを亡くした加山圭子さんは、「あつという間の5年間で、母がいけないという現実が変わらない」と、いまもなお事故で母を失った無念さは強い。それでも、「毎年3月15日に献花式を開いて、事故が風化しないようにしてくれるの

問い合わせ先=▷竹ノ塚駅付近の鉄道高架化・立体化担当  
☎3880-5484  
▷この記事・広報係  
☎3880-5815

約30mある踏切を成人男性が渡るのに、早足でおおよそ15秒掛かる。しかし、子どもや高齢者はそうはいかない。「カンカンカン」警報機の音が響き始める。係員に促されながら、歩を速めて渡る人々。列車は待つてくれない。

17年3月15日の午後4時50分ごろに起こった踏切事故に



「国や都に積極的に訴え掛けている区の姿勢も、ありがたく感じています」と感謝の言葉を何度も繰り返しながら、「一刻も早く高架化して、事故の原因そのものをなくしてほしい」と加山さんは静かに語った。

3月15日の早朝、始発が動き出す前に、根津嘉澄社長をはじめとする東武鉄道の役員たちが踏切事故現場を訪れ、献花台の前で犠牲者の冥福を祈った。同社の広報は今後の対策について「抜本的な安全対策である立体化に以前から取り組んでいます。竹ノ塚駅付近の立体化についても、17



▲3月15日の献花式。事故が起きた午後4時50分ごろに合わせて黙祷する。遺族ら約200人の前を列車が通り過ぎる

区民の想いが国を動かした  
事故から半年、区長を会長とする竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会が結成された。

横山敏夫副会長は、「踏切待ちの車が意外に少ないですよ。初めからあきらめていたんですよ。ここで待つより、遠回りしたほうが早いですからね」と語る。事故が起こる前の13年に区長に提出された鉄道高架化への要望書は、5万4千人弱の署名であった。しかし、事故を受けて「地域の想いを区などへ伝えることは、一地域の問題でなく、区全体の課題だ」と強調したのは、古庄孝夫副会長だ。13年当時は、竹ノ塚駅付近だけで署名活動を行っていたが、「足立区全体の課題」とするべく、署名活動を足立区全域に広げた。その結果、事故から5カ月たった17年8月には、13年当時の4倍以上にもなる、21万人以上の署名を集めた。