

議員提出第8号議案

東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業などを推進する
ための安定的な財源の確保を求める意見書

上記の議案を別紙のとおり、会議規則第13条第1項の規定により提出する。

平成21年10月23日

提出者

足立区議会議員	吉岡	茂
同	うすい	浩一
同	馬場	信男
同	くじらい	光治
同	秋山	ひでとし
同	たきがみ	明
同	前野	和男
同	鈴木	けんいち
同	ぬかが	和子
同	たがた	直昭
同	渡辺	ひであき
同	工藤	哲也
同	ほっち	易隆

足立区議会議長 鴨下稔様

（提案理由）

東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の財源を安定的、継続的に確保するよう強く求めるため、本案を提出する。

東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）連続立体交差事業などを
推進するための安定的な財源の確保を求める意見書

足立区内の東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の第３７号及び第３８号踏切は、「開かずの踏切」としてかねてより懸案の踏切であったが、多額の事業費や法制度の問題などにより、鉄道立体化の実現には至らなかった。

このような状況下、第３７号踏切において平成１７年３月１５日に４名の死傷者を出す痛ましい事故が発生した。

事故後、国、東京都、足立区及び東武鉄道株式会社は協力して、エレベーターつき歩道橋の新設などの緊急対策を講じ安全性は向上したものの、依然として多くの歩行者、自転車が踏切を横断している状況に変わりはない。

「開かずの踏切」による事故の危険性と地域の分断を解消するには、抜本対策である鉄道立体化の早期実現が不可欠である。

同時期に足立区議会では、いち早く全議員で構成する「足立区議会鉄道高架化促進議員連盟」を、地域では「竹ノ塚駅鉄道高架化早期実現の会」を設立した。これらの組織は、地域住民、足立区、足立区議会からなる「竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会」を結成し、鉄道高架化の早期実現を目指し積極的に関係機関への要請活動を行ってきた。

この結果、国は、連続立体交差事業の採択案件を拡充し、平成１９年度には新規着工準備箇所として採択され、平成２１年６月には都市計画素案説明会が開催されるなど、事業は異例ともいえるスピードで進捗している。

現在は、平成２３年度の事業認可取得を目指し、詳細検討及び環境影響評価調査等都市計画決定に向けた手続きを進めている。

この間、足立区は従来都道府県等が事業主体であった連続立体交差事業に、区が事業主体となって取組むという重大な決断をし、今後の財政負担に備え基金を設置し、現在約１１５億円を積み立てるに至っている。

しかしながら、鉄道立体化には約500億円という多額の経費が必要であり、国や都の財政支援なくして事業実施は不可能な状況である。

よって足立区議会は、国会及び政府に対し、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の財源を安定的、継続的に確保するよう強く求めるものである。

以上、地方自治法第99条の規定により、意見書を提出する。

平成 年 月 日

議 長 名

衆議院議長

参議院議長

内閣総理大臣 あ て

総務大臣

財務大臣

国土交通大臣