

◆ご挨拶

清祥の段、お慶び申し上げます。

早春の候、時下ますますご

いよいよ待ちに待つた3月20日に竹ノ塚駅が高架化され踏切で遮断されていた東西の町が一つになる事がやつてきました。本当に今までご尽力をされた多くの方々、またライフケーとして活動を続けてきた父くじらい光治もこの日をぞれだけ待ち望んでいました。しかし列車を走らせながらも、起工式から9年4月という期間で駅が高架化された背景には国・東京都・足立区の行政のみならず、事業者や地域の皆様が一体となつて高架化事業に取り組んでこられた賜物であると確信しております。そして、私はこれからが本当のスタートだと思っております。高架化後

足立区議会議員
くじらい 実

が重要だと常に訴えをさせて頂いてきましたが、これら先、皆さんのが住んで良かったと思つてもらえるまちづくりを実現する事を願っています。

いよいよ！竹ノ塚駅高架化完成!!



発行
足立区議会議員 くじらい 実
〒121-0807 足立区伊興本町2-2-30
TEL 03(3855)0752
FAX 03(3855)0758

故くじらい光治議員、悲願の竹

塚駅高架化が完成いたします。

これにより、竹の塚・伊興地区の懸案だった竹ノ塚駅南北の、開かずの踏切が解消されます。

高架化される契機となつたのが、2000年(平成12年)3月15日に竹ノ塚駅南側の大踏切で発生した、踏切を横断していた4人が電車にはねられ死傷するという痛ましい事故でした。この踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断しており、ラッシュ時は頻繁に列車が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮するためにあえて踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮するためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮するためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮するためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮するためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮するためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮するためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮するためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮するためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮するためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮のためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故の直接的な原因でした。

足立区は地元住民の強い要望を受け、事故から6年後の2001年(平成13年)3月、竹ノ塚駅を含む西新井・谷塚間約1.7キロメートルの高架化を都市計画決定し、翌2001年(平成12年)

年に着工しました。

鉄道の高架化や地下化による踏切は各駅停車2本、準急急行2本に加え、駅の検査区につながる連絡線の計5本の線路を横断

おり、ラッシュ時は頻繁に列車

が行き交うため「開かずの踏切」として有名でした。当時、踏切の遮断時間を短縮のためにあえて

踏切を自動制御せず、踏切保

安係がタイミングを見計らって手

動で開閉する運用をしていましたが、係員が列車の接近を失念し

たまま遮断機を上げてしまつた

とが事故