

東京都市計画都市高速鉄道事業
東武鉄道伊勢崎線
(とうきょうスカイツリー駅付近)
(墨田区押上二丁目～向島一丁目)

令和2年10月19日(月)

墨田区 都市整備部 立体化推進担当

目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	9
3. 事業の投資効果	.....	12
4. 事業の進捗状況	.....	19
5. 事業の進捗の見込み	.....	24
6. コスト縮減等	.....	25
7. 対応方針(原案)	.....	26

1. 事業概要

○ 都内における連続立体交差（連立）事業の状況

- ・ 都内では**6路線8箇所**で事業中（区施行2箇所含む）
- ・ 東武伊勢崎線では、**竹ノ塚駅付近（足立区施行）**及び**とうきょうスカイツリー駅付近（墨田区施行）**で事業中



事業箇所図（東京都建設局連立事業ポータルサイトより抜粋）

1. 事業概要

○ 路線名

都市高速鉄道 東武鉄道伊勢崎線

○ 区間

とうきょうスカイツリー駅付近
(墨田区押上二丁目～向島一丁目)

○ 延長

約0.9km

○ 駅施設

とうきょうスカイツリー駅

○ 除却する踏切

伊勢崎線第2号踏切 (図中☆)



位置図

1. 事業概要

○伊勢崎線第2号踏切の位置づけと事業の背景

- ・東京都の「踏切対策基本方針(H16.6)」において伊勢崎線第2号踏切は、令和7年度までに対策すべき**重点踏切の約390箇所の1つ**に位置付け
- ・平成17年度に「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」の改正があり、連立事業の**施行者が拡大されたため、特別区が施行可能**に

従来の施行者	都道府県、政令指定都市
平成17年度 施行者拡大後	上記 + 県庁所在都市、人口20万人以上の都市、特別区

連立事業の事業施行者

- ・平成18年3月に、**新タワー（現在の東京スカイツリー）の建設地が墨田区**に決定

⇒ **踏切除却や市街地分断解消等の気運が地域で高まったため、連立事業の検討着手**



踏切対策基本方針（H16.6）
（東京都都市整備局HPより抜粋）

1. 事業概要

○事業期間と目的

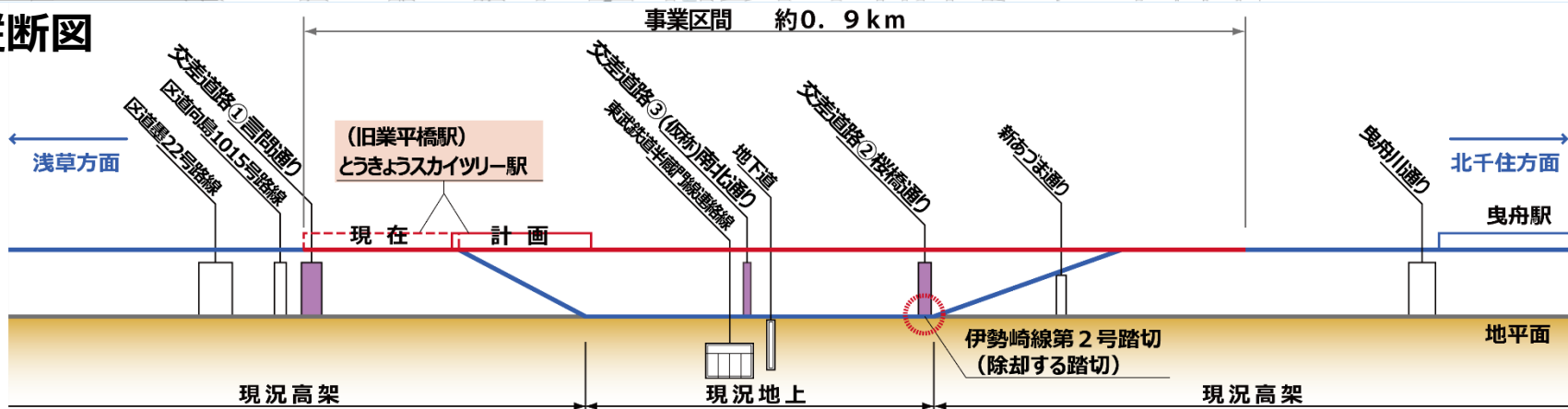
事業期間	平成29年6月～令和7年3月
目 的	<p>東武鉄道伊勢崎線のとうきょうスカイツリー駅付近約0.9kmの区間について、鉄道を高架化する事業である。</p> <p>これにより、桜橋通りにある伊勢崎線第2号踏切を除却し、道路と鉄道それぞれの安全性向上、交通流動のボトルネック解消を図り、交通流動の円滑化を図る。</p> <p>また、これまで鉄道によって隔てられていた南北の市街地の行き来を容易にし、都市機能や居住環境の向上を図る。</p>

1. 事業概要

○ 平面図



○ 縦断図



1. 事業概要

○ 除却する踏切

踏切の名称	道路の名称	踏切道の 現況幅員	踏切の状況（1日あたり）※		
			遮断回数	遮断時間	自動車踏切 交通遮断量
伊勢崎線第2号踏切	墨田区画街路 第10号線（桜橋通り）	15.0m	281回	7時間38分	54,838台時

※ 踏切道実態調査（H26,国土交通省）

○ 関連事業（鉄道と交差する道路）

路線名	延長	幅員（車線数）		主な計画内容
		現況	計画	
① 補助線街路第114号線 （言問通り）	約120m	22.0m （4車線）	26.0m （4車線 +左折車線）	<ul style="list-style-type: none"> 歩道を2.5mから4.0mに 拡幅（道路構造令等に 適合させる）
② 墨田区画街路第10号線 （桜橋通り）	約330m	15.0m （2車線）	15.0m （2車線）	<ul style="list-style-type: none"> 歩道を3.0mから4.0mに 拡幅（同上）
③ 墨田区歩行者専用道路 第1号線（(仮称)南北通り）	約 30m	—	8.0m	<ul style="list-style-type: none"> 新たに歩行者専用道路を 整備

1. 事業概要

○高架化後のイメージ



高架化前の様子（同右）



高架化後のイメージ（伊勢崎線第2号踏切付近）

1. 事業概要

○連立事業の経緯

時期	内容
平成28年3月	都市計画決定
平成29年6月	事業認可取得
～令和7年3月	事業認可期間

○関連事業（鉄道と交差する道路）の経緯

時期	内容
平成28年3月	都市計画決定

2. 社会経済情勢等の変化

○東京スカイツリータウンの来場者数

- ・平成24(2012)年5月に開業
- ・平成30(2018)年の来場者数は約3000万人（延べ約2.4億人が来場）

○周辺鉄道駅の乗降客数

平成24(2012)年度の東京スカイツリータウン開業以降、とうきょうスカイツリー駅や押上駅の乗降客数は増加の傾向

周辺鉄道駅の乗降客数（※）

駅名	平成23年度	平成29年度
とうきょうスカイツリー	2,988万人	4,409万人
押上（半蔵門線）	4,404万人	6,471万人
押上（浅草線）	6,513万人	8,027万人

※ 東京都統計年鑑（H23及びH29,東京都）より作成

2. 社会経済情勢等の変化

○自動車交通量の東京スカイツリー開業前後での比較

本事業付近の道路の現況交通量（平成27年度道路交通センサス等）は平成22年度道路交通センサス等と比較しても、あまり変化していない

自動車交通量【平日12時間】

道路名	2010年※1	2015年※2
①(都) 三ツ目通り	21,868台	20,041台
②(都) 浅草通り	12,775台	11,265台
③(区) 言問通り	16,992台	16,132台
④(区) 桜橋通り	5,399台	4,200台

※1 都道は道路交通センサス（H22,国土交通省）
区道は交通量調査（H22,墨田区）に基づく
 ※2 都道は道路交通センサス（H27,国土交通省）
区道は交通量調査（H27,墨田区）に基づく



道路交通センサス等実施箇所図（図中●）

2. 社会経済情勢等の変化

○歩行者・自転車交通量の東京スカイツリー開業前後での比較
 付近の道路の現況交通量（平成27年度道路交通センサス等）は平成22年度道路交通センサス等と比較しても、あまり変化しておらず、一部の道路では増加が見られる

歩行者・自転車交通量【平日12時間】

道路名	2010年※1	2015年※2
①(都) 三ツ目通り	3,408人	4,431人
②(都) 浅草通り	2,511人	2,039人
③(区) 言問通り	10,819人	10,226人
④(区) 桜橋通り	3,343人	3,745人

※1 都道は道路交通センサス（H22,国土交通省）
 区道は交通量調査（H22,墨田区）に基づく
 ※2 都道は道路交通センサス（H27,国土交通省）
 区道は交通量調査（H27,墨田区）に基づく



道路交通センサス等実施箇所図（図中●）

3. 事業の投資効果

○費用便益分析の前提

- ・費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編> (H30,国土交通省) に基づき算定
- ・鉄道側便益及び費用は本事業の評価対象外
(理由) 鉄道側は、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」に基づき、受益相当額で費用を負担しており、費用と便益とが相殺されるため
- ・便益は、評価手法の確立している3便益(次ページ参照)で定量的に算定
- ・費用は、連立事業費と関連事業費(交差道路整備)の工事費を計上
なお、本事業においては用地費及び追加で発生する維持管理費は発生しない

○費用内訳(鉄道側負担、交差道路整備含む)

関連事業費 ※ 10.8億円		連続立体交差(連立)事業費 313.0億円	
都市側負担 (100%) 10.8億円	+	都市側負担 (74.561%) 233.4億円	鉄道側負担 (25.439%) 79.6億円 【事業評価対象外】
		全体事業費	

※ 連立事業の実施に伴い、鉄道と立体交差化する道路(言問通り、桜橋通り、(仮称)南北通り)の整備費

3. 事業の投資効果

○費用対効果（定量的評価）

【便益（B）の算定】

走行時間短縮便益	274.7億円
走行経費減少便益	7.2億円
交通事故減少便益	-1.4億円
現在価値化 総便益	280.5億円

【費用（C）の算定】

連続立体交差事業費	233.4億円
関連事業費※	10.8億円
現在価値化 総費用	244.2億円

※ 連続立体交差事業の実施に伴い、鉄道と立体交差化する道路（言問通り、桜橋通り、（仮称）南北通り）の整備費

【費用便益比（B/C）の算定】 $B/C=1.1$

3. 事業の投資効果

○費用対効果(定性的評価)

1. 交通混雑の緩和
2. 路線バス、観光バスの定時性、速達性の向上
3. 歩行者、自転車の回遊性の向上
4. 高架下空間の活用による都市機能の向上
5. 緊急車両のアクセシビリティの向上
6. 自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減
7. 都市防災機能の向上
8. 市街地の一体化によるコミュニティの活性化
9. 土地利用の高度化促進

3. 事業の投資効果

1. 交通混雑の緩和

踏切待ちの渋滞が無くなり、交通混雑が緩和・沿道環境改善



伊勢崎線第2号踏切の渋滞の様子

3. 事業の投資効果

2. 路線バス、観光バスの定時性、速達性の向上

踏切の解消によって、路線バスや観光バスの定時性・速達性が向上

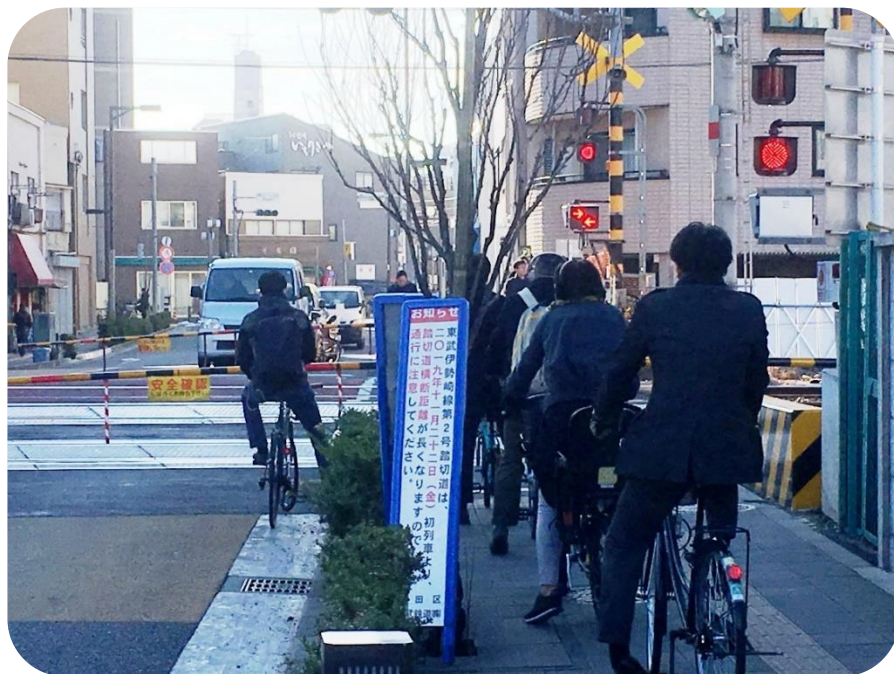


踏切の影響を受ける路線バス・観光バス
(伊勢崎線第2号踏切周辺の様子)

3. 事業の投資効果

3. 歩行者、自転車の回遊性の向上

踏切が解消されて道路上の段差が無くなり、南北市街地の行き来も容易になるため、歩行者・自転車の移動が円滑化され、回遊性が向上



伊勢崎線第2号踏切の踏切待ちの様子



鉄道により分断されている市街地の様子
(写真左側が東京スカイツリータウン)

3. 事業の投資効果

4. 高架下空間の活用による都市機能の向上

高架下空間や駅前交通広場等の活用によるにぎわいの創出



高架下等活用のイメージ

4. 事業の進捗状況

○事業の執行状況（令和元年度末時点）

項目	工事費
全体事業費（A）	24,415百万円
執行済額（B）	4,273百万円
残事業費【参考】	20,142百万円
執行率（B/A）	17.5%

4. 事業の進捗状況

○一定期間を要した背景

都市計画決定後、翌年に事業認可を取得して高架化工事に着手しているが、鉄道運行を継続しながらの工事となることから、一定の期間を要している

○地元の理解・協力の状況

沿道の町会や商店会では踏切除却に向けた地元協議会が設立されている
事業に協力的であり、理解が得られている

○事業の進捗状況

- ①平成28年3月に都市計画決定し、平成29年6月に事業認可を取得
- ②令和2年3月に仮線への切替が完了
- ③令和2年から高架橋築造工事を施工中

4. 事業の進捗状況

○事業進捗状況（現場写真）



仮線移設が完了した伊勢崎線第2号踏切付近の様子（令和2年9月撮影）

4. 事業の進捗状況

○事業進捗状況（現場写真）



スカイツリータウンからの事業箇所の様子（令和2年6月撮影）

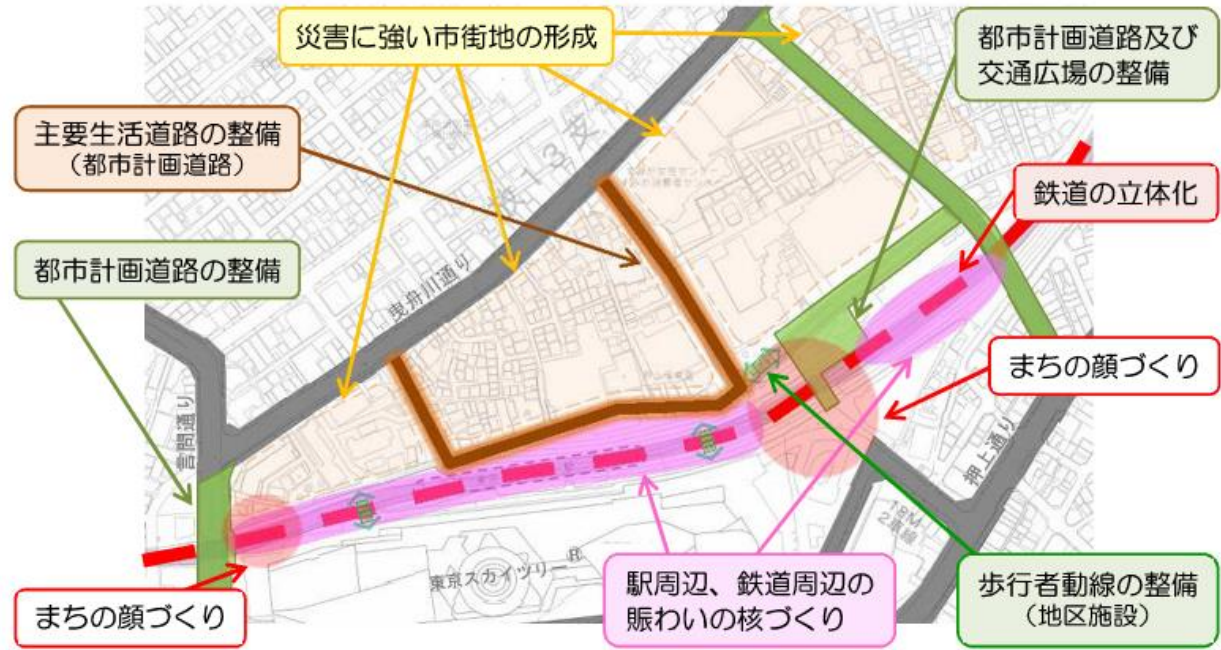
4. 事業の進捗状況

○周辺まちづくりの進展状況

鉄道の立体化を契機として、鉄道北側市街地のまちづくりを進めている

【主な進展状況】

- 平成27年4月 不燃化特区押上二丁目地区指定（事業期間令和3年3月まで）
- 平成31年3月 区都市計画マスタープランにまちづくり整備方針（下図参照）を位置づける
- 平成31年3月 地区内の主要生活道路の拡幅整備を都市計画決定
- 現在 地区計画（地区整備計画）指定に向けて
地域住民とまちづくり勉強会を継続的に開催中



鉄道北側市街地のまちづくり整備方針の図

5. 事業の進捗の見込み

○事業進捗のめど、進捗の見通し

- ・引き続き、高架化工事を進める
令和2年度は、上り線（浅草方面）高架橋工事等を施工中
- ・高架化工事の進捗をふまえて関連事業（交差道路整備等）を進めていく



上り高架橋工事（基礎杭打設）の様子
(令和2年8月撮影)



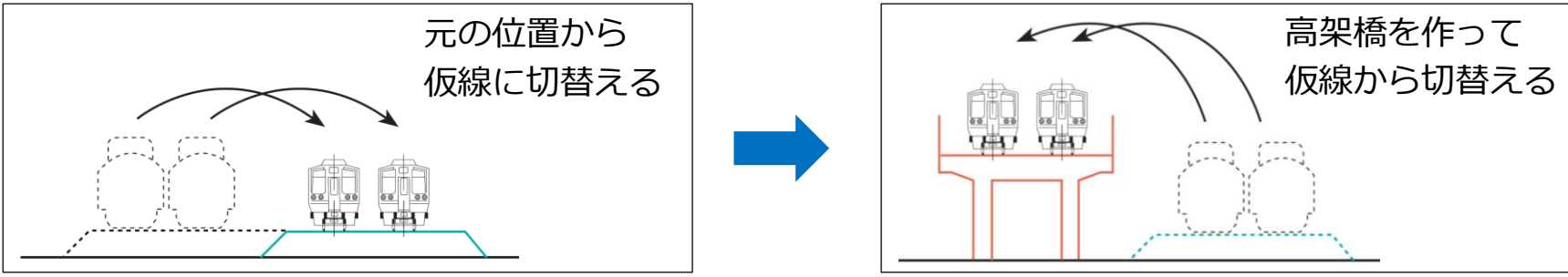
とうきょうスカイツリー駅付近工事の様子
(令和2年8月撮影)

6. コスト縮減等

○代替案立案の可能性

事業化するにあたり、鉄道の立体化を高架式、地下式によって行う場合や道路を単独で立体化する場合等の複数案で比較検討を行った結果、現在の事業手法（仮線方式による鉄道高架化）となっている

⇒ 代替案の可能性はない



仮線方式による鉄道高架化のイメージ

○コスト縮減の取組

- ・計画にあたっては、既存の鉄道敷地を最大限活用し、運行上の工夫も行うことで用地費を発生させないスキームとして、事業費の縮減や事業期間の短縮を図っている
- ・工事にあたっては、発生材（線路碎石、鉄道機器等）の再利用を行い、コスト縮減を図っている

⇒ 引き続き、コスト縮減を検討していく

7. 対応方針(原案)

○総合評価

- ・踏切の除却により、道路と鉄道それぞれの安全性向上、交通流動の円滑化に寄与し、鉄道による地域分断の解消を図るには必要不可欠な事業であり、引き続き、着実に事業を進めていく必要がある
- ・中止の場合は事業効果を発現できないだけでなく、これまでの投資に見合った整備効果も得られなくなる



○対応方針(案)

継 続