

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)

令和6年11月5日(火)

墨田区

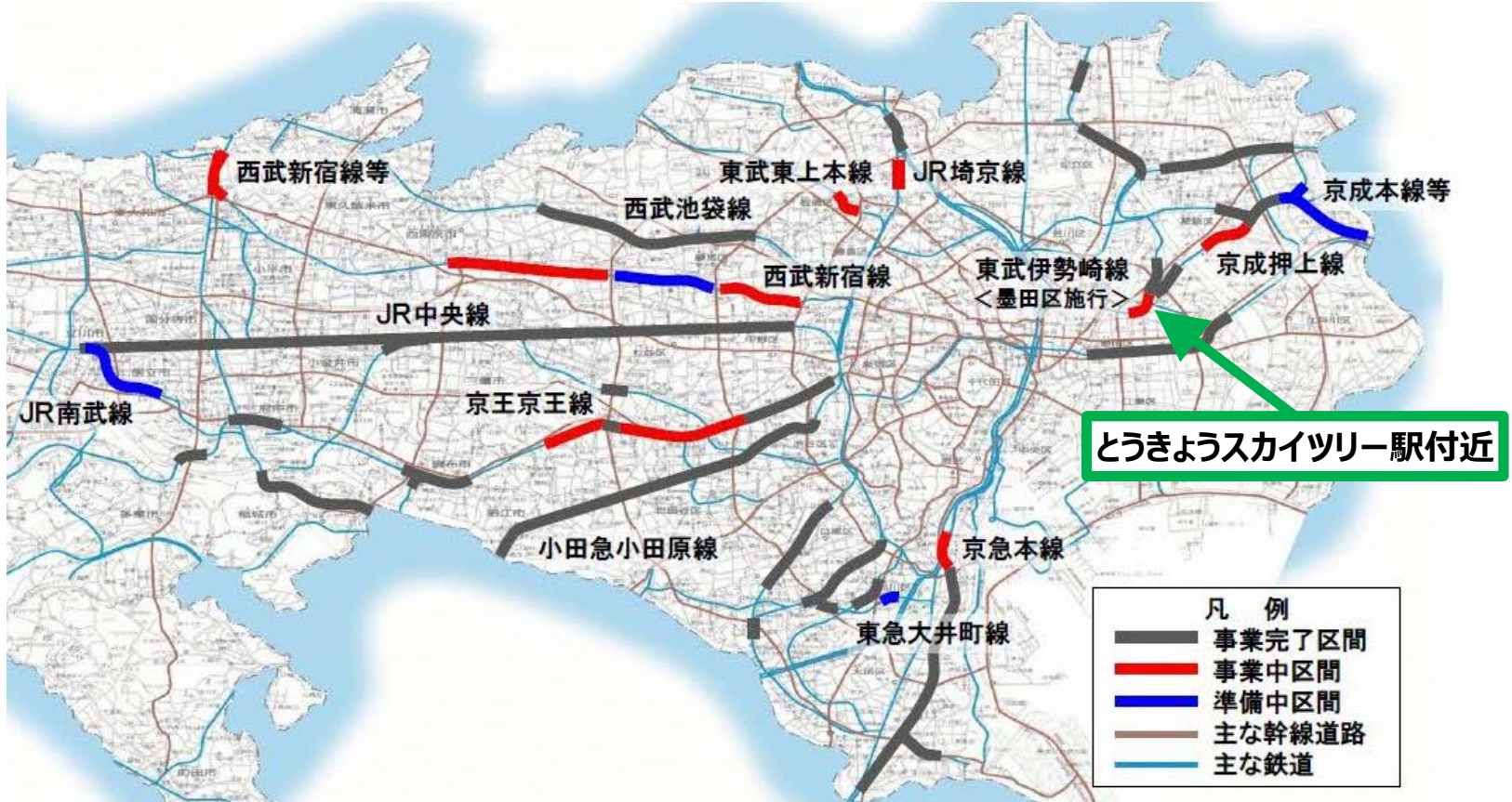
目次

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	.....	11
4. 事業の進捗状況	.....	18
5. その他事業の進捗状況	.....	21
6. コスト縮減の取組	.....	22
7. 対応方針(原案)	.....	23

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**7路線9箇所**で事業中（墨田区施行**1路線1箇所**含む）
- 墨田区では、**東武伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅付近**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号踏切の位置付けと事業の背景

- 東京都の「踏切対策基本方針(H16.6)」で、伊勢崎線第2号踏切は、**重点踏切※の約390箇所の1つ**に位置付け
※重点踏切：2025年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切
- 平成17(2005)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

	連立事業の事業施行者
従来	都道府県、政令指定都市
改正後	上記 + 県庁所在都市、人口20万人以上の都市、 特別区

- 平成18(2006)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の気運が地域で高まったため、区が事業主体として連立事業の検討に着手**



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

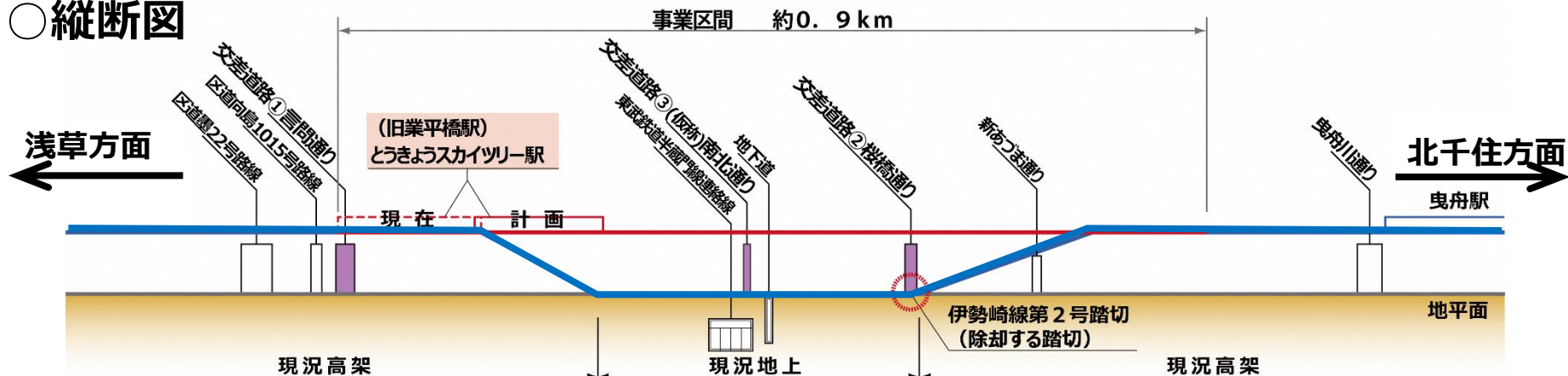
事業期間	平成29(2017)年6月～令和7(2025)年3月 (令和11(2029)年3月まで延伸予定)
目 的	<p>東武鉄道伊勢崎線のとうきょうスカイツリー駅付近約0.9kmの区間について鉄道を高架化する事業である。</p> <p>これにより、桜橋通りにある伊勢崎線第2号踏切を除去し、道路と鉄道それぞれの安全性向上、交通流動のボトルネック解消を図り、交通流動の円滑化を図る。</p> <p>また、これまで鉄道によって隔てられていた南北の市街地の行き来を容易にし、都市機能や居住環境の向上を図る。</p>

1. 事業概要

○ 平面図



○ 縦断図



○ 除却する踏切

踏切の名称	道路の名称	踏切道の現況幅員
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

1. 事業概要

○高架化工事完了後の桜橋通りのイメージ



高架化工事着手前 (H29)



高架化工事中 (R6.10)



高架化工事完了後のイメージ

1. 事業概要

○関連事業 平面図



	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+左折車線)	歩道：2.5m⇒4.0m※
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)	歩道：3.0m⇒4.0m
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	歩行者専用道
④	墨田区画街路第11号線 ((仮称) 押上駅北口線)	約100m	12.0m	15.0m	歩道：2.5m⇒4.0m 交通広場：約2,600m ²

※道路構造令等に適合させるため

1. 事業概要

○連立事業の経緯

時期	内容
平成28(2016)年3月	都市計画決定
平成29(2017)年6月	都市計画事業認可 (平成29(2017)年6月～令和7(2025)年3月※)

※事業認可期間を令和11年3月まで延伸予定

○関連事業の経緯

時期	内容
平成28(2016)年3月	都市計画決定
令和6(2024)年7月	都市計画事業認可【言問通り】 (令和6(2024)年度～令和12(2030)年度)

2. 社会経済情勢等の変化

○ピーク時 1 時間当たりの踏切遮断時間

	平成26年 (2014年)	令和元年 (2019年)	摘要
踏切遮断時間	3 2 分	3 1 分	開かずの踏切 4 0 分以上

出典) 踏切道実態調査 (H26,R1 国土交通省)

○ 1 日当たりの踏切交通遮断量

	平成26年 (2014年)	令和元年 (2019年)	摘要
踏切自動車 交通遮断量	54,838台	35,136台	自動車ボトルネック踏切 5万台以上
踏切歩行者等 交通遮断量	50,498台人	60,040台人	歩行者ボトルネック踏切 歩行者等が2万台人以上かつ 自動車と歩行者等の和が5万台人以上

出典) 踏切道実態調査 (H26,R1 国土交通省)

2. 社会経済情勢等の変化

○とうきょうスカイツリー駅周辺の交通量の変化

●東京スカイツリータウンの来場者数（駐車場利用者数）

- 平成24(2012)年5月に開業
- 令和2(2020)年度の駐車場利用者数が一般車は約43万台、観光バスは約2.8万台に対し、令和5(2023)年度は一般車は約62万台、観光バスは約4.4万台に増加

●とうきょうスカイツリー駅の乗降客数

- とうきょうスカイツリー駅の乗降客数は令和2(2020)年度は3,183万人となっていたが、令和5(2023)年度は4,220万人に増加

		令和 2 (2020)年度	令和 5 (2023)年度
東京スカイツリータウンの 来場者数 (駐車場利用者数)	一般車	43万台	62万台
	観光バス	2.8万台	4.4万台
とうきょうスカイツリー駅の乗降者数 (押上駅含む)		3,183万人	4,220万人

3. 事業の投資効果

費用便益分析 フ □ - 図

■ 費用および便益算定の前提
社会的割引率 : 4%
基準年次 : 令和6(2024)年度
供用年次 : 令和12(2030)年度(想定)
検討年数 : 供用後50年間

■ 便益の算定

- 移動時間短縮便益
 - ・自動車利用者の移動時間短縮
 - ・歩行者・自転車の踏切待ち解消
 - ・歩行者の迂回解消
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

※鉄道側に発生する便益を除く。

■ 費用の算定

- 連続立体交差事業
- 関連道路
 - ・整備費
 - ・維持管理費

※鉄道側に発生する費用を除く。

社会的割引率

■ 現在価値の算定

便益の現在価値 (B) 費用の現在価値 (C)

費用便益分析の実施 (B / C)

3. 事業の投資効果

○定量的効果

便益 (B)	移動時間短縮便益		386.0億円
	走行経費減少便益		13.6億円
	交通事故減少便益		11.8億円
	現在価値化総便益		411.4億円
費用 (C)	連続立体交差事業費		369.2億円
	関連事業費※	道路整備費	8.1億円
		道路維持管理費	0.1億円
	現在価値化総費用		377.4億円
費用便益比 B/C カッコ内は前回 (R2年度) 評価時			1.1 (1.1)

※本事業の実施に伴い、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）に係る費用

注1）費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉（国土交通省 令和5年12月）に基づき分析

注2）費用（C）の算定は、都市側負担額で算出

注3）便益（B）・費用（C）については、基準年度における現在価値化後の値

注4）便益及び費用合計額は、表示桁数の関係で一致しないことがある

3. 事業の投資効果

○定性的効果

	事 項	該当
交通	交通混雑の緩和	◎
	路線バス・観光バスの定時性及び速達性の向上	◎
くらし	歩行者・自転車の回遊性の向上	◎
	高架下空間の活用による都市機能の向上	◎
安全	緊急車両のアクセシビリティの向上	○
	通学路の安全性確保	○
環境	自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減	○
防災	都市防災機能の向上	○
その他	関連事業の誘発	○

注) 該当欄の◎は次ページ以降に概要あり

3. 事業の投資効果

<交通> 交通混雑の緩和

踏切待ちの渋滞が無くなり、交通混雑が緩和し、沿道環境が改善



伊勢崎線第2号踏切の渋滞の様子

3. 事業の投資効果

<交通> 路線バス・観光バスの定時性及び速達性の向上

踏切の解消によって、路線バス・観光バスの定時性及び速達性が向上



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

<くらし> 歩行者・自転車の回遊性の向上

踏切除却のほかに、関連街路等を整備することで、南北移動の利便性の向上と、北側市街地の利便性や回遊性が向上



伊勢崎線第2号踏切の踏切待ちの様子



(仮称) 南北通り、交通広場等のイメージ

3. 事業の投資効果

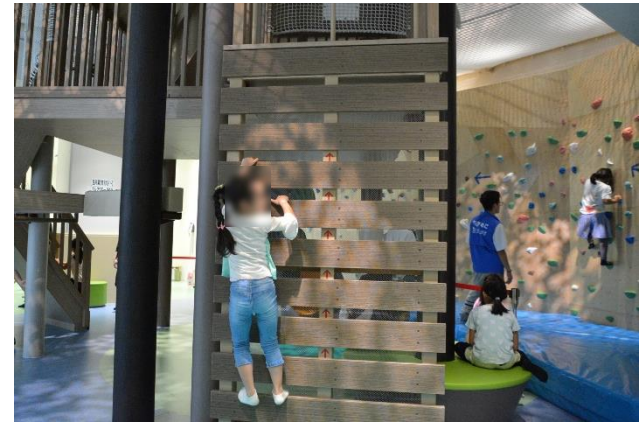
<くらし> 高架下空間の活用による都市機能の向上

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

高架下利用の事例（京成電鉄押上線（押上駅～八広駅間））



東向島児童館分館（外観）



東向島児童館分館（内観）



ひいらぎ広場



曳舟なごみ広場

4. 事業の進捗状況

○連立事業費の執行状況

	前回 (R2年度)	今回 (R6年度)
全体事業費※	31,299百万円	49,221百万円 (予定額)
前年度までの執行済額※	5,468百万円 (R元年度末時点)	24,248百万円 (R5年度末時点)
執行率	17.5%	49.3%

※鉄道側負担額を含む

4. 事業の進捗状況

○事業費・事業期間変更の主な要因

(事業費変更の主な要因※)

- 労務・資材単価の上昇
- 地中障害物の撤去
- 近隣への騒音に配慮した施工方法へ変更

※令和6年6月分までの変更内容を反映

(事業期間変更の主な要因)

- 想定外の地中障害物の撤去に時間を要した
- 近隣への騒音に配慮した施工方法へ変更したことで、時間を要した

○地元の理解・協力の状況

- 近隣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

平成28(2016)年 3月 都市計画決定

平成29(2017)年 6月 事業認可取得

令和 2(2020)年 3月 仮線切替完了

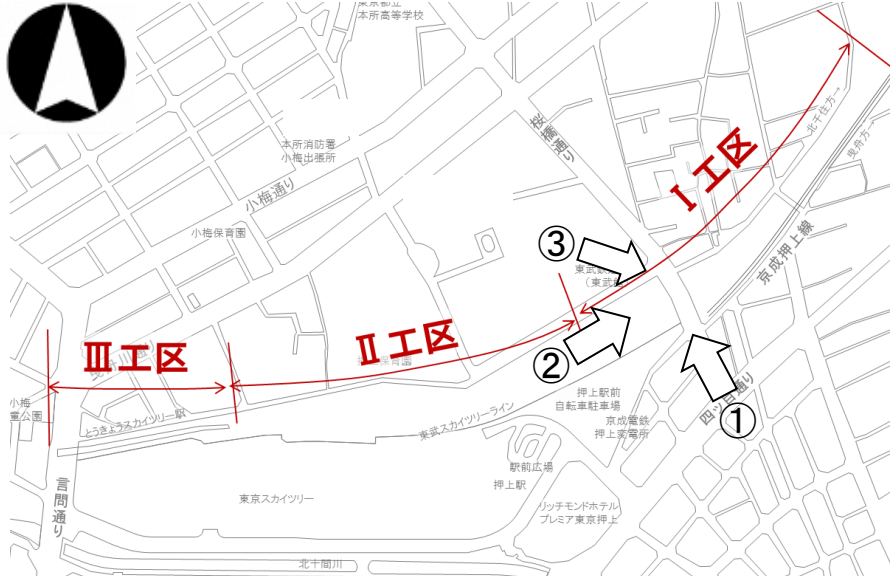
令和 4(2022)年11月 上り線高架切替完了

令和 5(2023)年～ 下り線及び留置線高架工事中

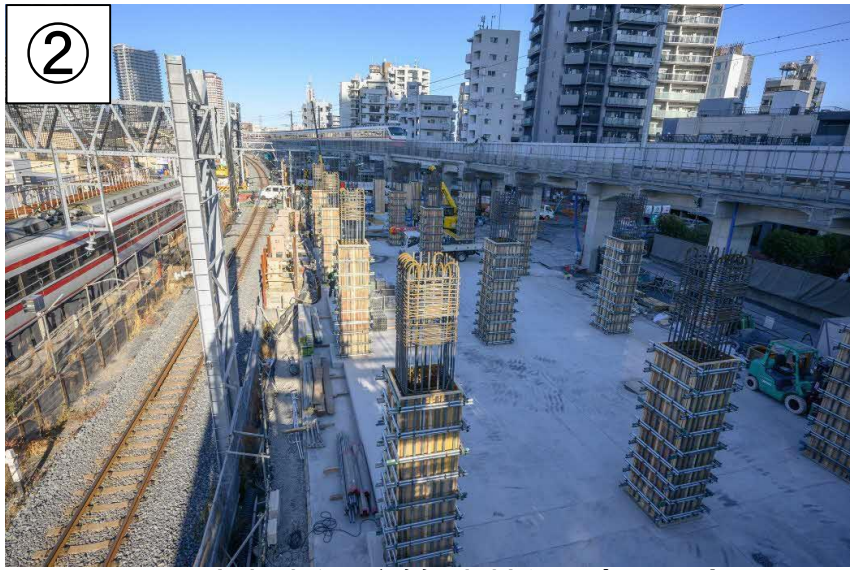
○事業の進捗見込み

- 引き続き、下り線及び留置線の高架化工事を進める
- 高架化工事の進捗を踏まえて、関連事業（交差道路整備等）を進める

4. 事業の進捗状況



① 上り高架橋（踏切部） 桁架設状況（R4.4）



② 下り高架橋 柱築造状況（R6.1）



③ 下り高架橋 構築状況（R6.10）

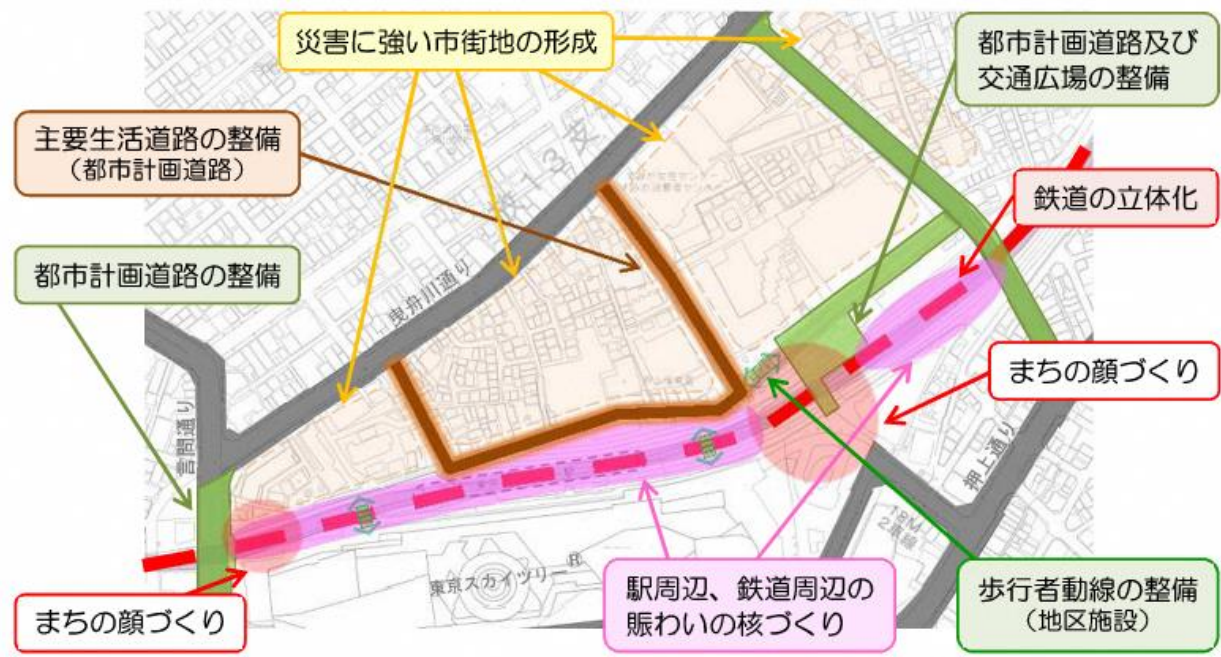
5. その他事業の進捗状況

○周辺まちづくりの進展状況

鉄道の立体化とあわせて、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(2015)年4月 押上二丁目地区を不燃化特区に指定
- 平成31(2019)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)を位置付け
- 平成31(2019)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
- 令和 3(2021)年3月 押上二丁目地区における不燃化特区の指定を終了
- 現在 地区整備計画の策定に向けて地域住民とまちづくり勉強会等を継続的に開催中



鉄道北側市街地のまちづくり整備方針図

6. コスト縮減の取組

○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、コスト縮減を図っている
- 発生材の再利用により、コスト縮減に努めている
- 別の駅構内へ移設予定としていた4線分の留置線について、既存留置線の活用により留置線移設工事を取りやめ、コスト縮減を図った
- 引き続き、残工事の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、構築した構造物の撤去、国や都の補助金の返還、鉄道事業者の負担金の返還等新たな費用が発生する
- さらに、踏切の除却を強く望む地元住民等の期待に応えられなくなる

○対応方針(案)

継 続