

## とうきょうスカイツリー駅付近における連続立体交差事業について

東武鉄道伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅付近連続立体交差事業は、墨田区が施行者となって鉄道事業者（東武鉄道株式会社）と協力して実施している都市計画事業である。

「中板橋駅～上板橋駅区間の連続立体化に向けた取組」及び「下板橋駅及び上板橋駅～成増駅付近の連続立体化に向けた取組」の調査の参考にするため、当該事業に関して各委員より提出された質問事項について、墨田区に回答を依頼した。受領した回答は、別紙のとおりであった。

## 【質問回答票】

- (1) 東京都が定める「踏切対策基本方針」における検討対象区間に位置づけられていないにも関わらず、区が施行者となって立体化を進める決断をした理由・経緯について

東京都では、数多くの対策すべき踏切があり、多くの事業費や期間もかかることから、優先順位をつけて対策が進められている。本事業で除却する伊勢崎線第2号踏切は、開かずの踏切でないこと、都の幹線道路がないことなどから、優先的に事業を行う対象に入っていない。東京都による事業化には、相当の年数がかかることが推測され、一方で、東京スカイツリーの建設地が墨田区に決定したことから、踏切除却や市街地分断の解消に向けた機運が地元を高まったことから、区で施行することを決断した。

- (2) 事業費において、区の負担となった約73.5億円の財源確保策（基金・区債等）と内訳について

鉄道立体化基金、区債、都市計画交付金等で賅っている。鉄道立体化基金については平成26年度に5億円、その後、年1億円積み立てており、平成29年度から基金の取り崩しを行っている。また、基本的には都市計画交付金（財政調整交付金含む）で賅っているが、財政調整交付金が当該年度以降に交付されることから不足分については、起債を充てている。

- (3) 各説明会における参加者の意見について（賛成・反対など）

日時	説明会	意見
H24. 2. 8～ H24. 3. 10	東武鉄道伊勢崎線連続立体交差事業（曳舟駅～業平橋駅）と関連事業に係る地元町会説明 （7町会延べ156名）	地元の悲願であることから賛成
H24. 3. 11, 12	東武鉄道伊勢崎線連続立体交差事業（曳舟駅～業平橋駅）と関連事業に係る説明会開催 （1日目18名、2日目7名）	地元の悲願であることから賛成
H27. 3. 26, 27	都市計画素案説明会開催（鉄道・道路・地区計画・都市計画マスタープラン） （1日目132人、2日目132人）	連立事業についてはおおむね賛成
H27. 9. 28, 30	都市計画原案説明会開催（道路・地区計画・都市計画マスタープラン） （1日目52人、2日目32人）	本説明会において、連立事業の説明は無し
H27. 12. 1, 2	都市計画案説明会開催（鉄道・道路・地区計画・都市計画マスタープラン） （1日目133人、2日目105人）	連立事業についてはおおむね賛成

【参考】工事説明会における主な質問、意見（平成30年1月26、27日開催）

Q1：鉄道の高架化は、いつ完了するのか。

A1：2024年度の完成を予定している。

Q2：高架下の歩道が狭い言問通りは、どうなるのか。

A2：高架下部分の歩道を4mに拡幅する。

Q3：言問通りと桜橋通り以外に高架下を通行できるのか。

A3：押上駅南北の交通広場を結ぶ歩行者専用道路（仮称・南北通り）を整備するほか駅付近の高架下にも通路を整備する予定である。

Q4：南北通りはいつから通行できるのか。

A4：2024年度の通行開始を目指す。

Q5：新しくできる高架下の空間はどう利用するのか。

A5：今後、区と東武鉄道で協議して検討していく。

(4) 周辺地域の環境変化など（立ち退き等があればそれも含む）に伴う地域住民からの意見について

本連立事業においては、鉄道事業地内で工事を実施することから、用地買収は無し。

(5) 除却となる踏切の1時間当たりの最大遮断時間について

1時間の最大遮断時間32分、1日の遮断時間7.6時間（平成26年踏切道実態調査より）

(6) 側道の整備状況または予定について

本連立事業は、鉄道事業用地内で工事を行うことから、用地買収もなく、関連側道もない。周辺道路整備として、言問通り、桜橋通り、交通広場の整備はあるが、現時点では、事業認可を取得しておらず、連立事業の進捗状況を見ながら進めていく。

(7) 事業の具体化による交通状況改善の見通しについて

平成29年度に調査を行った際のデータで、最大約180mの滞留長（渋滞長は110m）を計測しており、これが0mになることからボトルネック踏切が解消される。

(8) 促進連絡協議会の概要及び組織図に示される関係機関の役割について

促進連絡協議会は、東武伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）連続立体交差事業の早期実現と円滑な事業推進を目指し、鉄道高架化にあわせた鉄道周辺の一体的なまちづくりを促進していくことを目的としている。  
主な活動は、地域住民、議会、行政が三位一体となって、国、東京都、鉄道事業者に対して、予算確保、まちづくり協力などの要望活動を行っていく。

(9) 社会資本総合整備計画位置づけの経緯及び立体化推進担当部設立の関係性について

社会資本総合整備計画に位置づけられたことにより、事業を本格的に推進していくため、立体化推進担当部を設立した。

(10) とうきょうスカイツリー駅の移設理由・新駅舎の概要・駅舎の高度利用の有無及び駅前広場の整備計画の有無について（新駅舎のパース図があれば併せてご提供をお願いいたします）

本事業の実施に当たっては、既存駅舎を一時的に移設する必要があり、一時的に仮駅舎を設置し、新駅舎完成後、仮駅舎を撤去するよりは、仮駅舎を本駅舎として使用することが事業費削減になることから駅の移設を行うものである。新駅舎の概要は未定であり、現時点で、新駅舎のパースはなく、高度利用もない。交通広場については、墨田区画街路第11号線の周辺道路整備で計画している。

(11) 事業完了年度及び計画変更があれば、変更理由とそのためが生じる計画延長の期間について

現時点で、事業完了年度の変更、事業計画の変更はない。

(12) 平成19年～平成23年に実施している、「東武鉄道伊勢崎線鉄道立体化事業調査に係る調査設計」に関する委託内容・費用について

年度	委託内容	費用
平成19年度	高架化案の概略検討 東武鉄道敷地内の駅施設、線路、電留線の概略検討	7,000千円
平成21年度	概略の鉄道線形案の検討及び事業費の算出	10,500千円
平成22年度	鉄道高架化の概略設計（平面設計、縦断設計、横断設計、工事費概算算出）	15,000千円
平成23年度	高架化計画詳細検討（鉄道の平面・縦断面・横断面、駅業務施設、施工順序）	8,473千円

(13) 平成 26 年 3 月 28 日付締結の東武鉄道との基本協定の内容について

基本協定書の内容は下記のとおり

第 1 条（基本方針）都市における道路と鉄道の連続立体交差化に関する要綱及び都市細目要綱に定めるところによるほか、これに関係する通達に従って施行する。

第 2 条（相互協力）事業が円滑に推進されるよう相互に協力を図る。

第 3 条（公正性及び透明性の確保）公正性及び透明性の確保に努め、適切な事業の遂行に努める。

第 4 条（事業の範囲）事業の範囲は、事業範囲図のとおりとする。

第 5 条（施行協定）事業の施行は、甲乙協議の上、施行協定を締結する

第 6 条（事業の先行施行）事業の円滑な施行を図るため必要と認めたときは、施行協定の締結に先立って、事業のための用地処理、調査設計等を行うことができるものとし、別途協定を締結する。

第 7 条（疑義等の処理）この協定に定めのない事項の疑義は、その都度協議する。