

### 連続立体交差事業とは

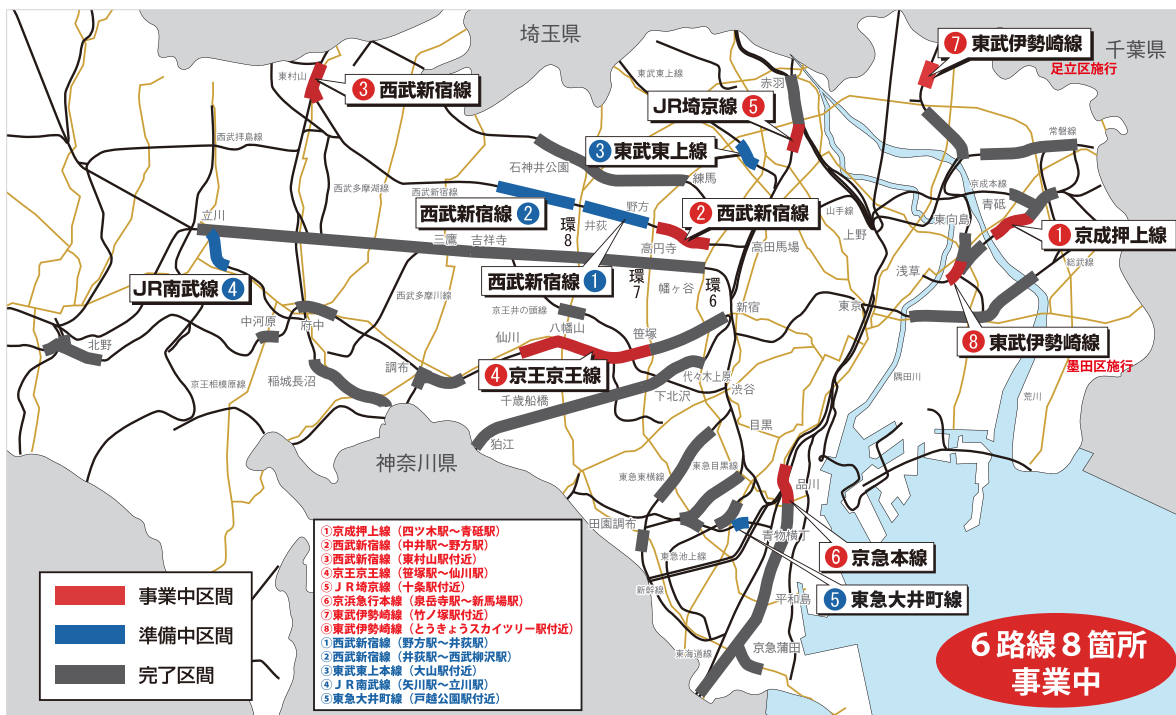
東京では、都市計画道路がいまだ6割程度しか完成していないなど、道路ネットワークの形成が不十分な状況にあるため、慢性的な交通渋滞が生じています。さらに、約 1,050 箇所（うち墨田区は 18 箇所）におよぶ踏切があり、道路交通円滑化の大きな妨げになっています。

朝夕のピーク時にほとんど遮断された状態の開かずの踏切や多くの歩行者や自動車が通行するボトルネック踏切（区内では伊勢崎線第 2 号踏切など）が存在し、事故の危険性をはらんでいます。

これらの問題を道路整備の一環として抜本的に解決するために、道路と平面交差している鉄道を一定区間で高架化または地下化して踏切を除却する事業が“連続立体交差事業”です。

連続立体交差事業は、「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」及び「同細目要綱」に基づき都道府県または政令指定都市が事業主体となって進められてきましたが、平成 17 年度からは人口 20 万人以上の都市や特別区も事業主体となって施行することが可能となりました。

区内ではとうきょうスカイツリー駅付近を含めて 8 箇所で事業中、5 箇所で準備中（いずれも令和 3 年 4 月時点）となっています。

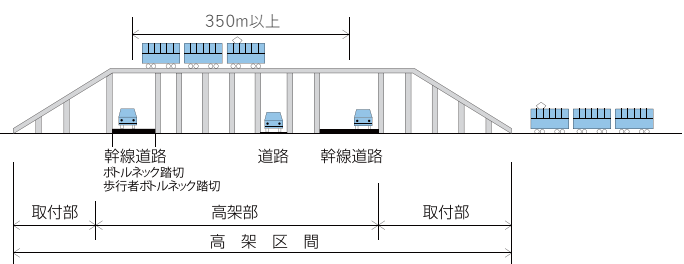


### 連続立体交差事業の定義

次のいずれかに該当する鉄道区間で、鉄道と道路とを 3 箇所以上で立体交差させるものです。

- 両端で 350m 以上離れた幹線道路※1 を含み、踏切※2 を 2 箇所以上除却
- 幹線道路のボトルネック踏切※3 を除却
- 生活道路※4 の歩行者ボトルネック踏切※5 を除却

- ※1 道路法による国道、都道及び都市計画道路
- ※2 既に立体交差して踏切はないが、道路の車線を増やすか道路構造令に適合させる改築箇所（通称“見なし踏切”）を含む
- ※3 ピーク時遮断時間 40 分 / 時以上の開かずの踏切または自動車の踏切交通遮断量※6 が 50,000 台時 / 日以上の踏切
- ※4 ※1 以外の都市計画決定されていない区市町村道
- ※5 自動車、歩行者などの踏切交通遮断量が 50,000 台（人）時 / 日以上 且つ歩行者・軽車両の交通遮断量が 20,000 人（台）時 / 日以上
- ※6 日交通量（自動車、軽車両・歩行者）× 踏切遮断時間



—【参考】道路と鉄道の連続立体交差事業パンフレット（東京都建設局、令和 3 年 4 月）ほか—

# 事業概要

## — とうきょうスカイツリー駅付近の連続立体交差事業 —

### 踏切の渋滞・事故ゼロ、 まちの一体化のために

墨田区と東武鉄道(株)は、東武伊勢崎線(東武スカイツリーライン)とうきょうスカイツリー駅付近の、約0.9kmの区間を高架化する工事を進めています。

桜橋通りにある伊勢崎線第2号踏切を無くすことで、踏切事故の心配もなくなり、車や歩行者も安全に通行できるようになります。

これにより、鉄道で隔てられていた南北市街地の行き来がし易くなり、安全で便利なまちになります。

#### 桜橋通りの踏切高架化

Before  
高架化前



##### 渋滞の様子

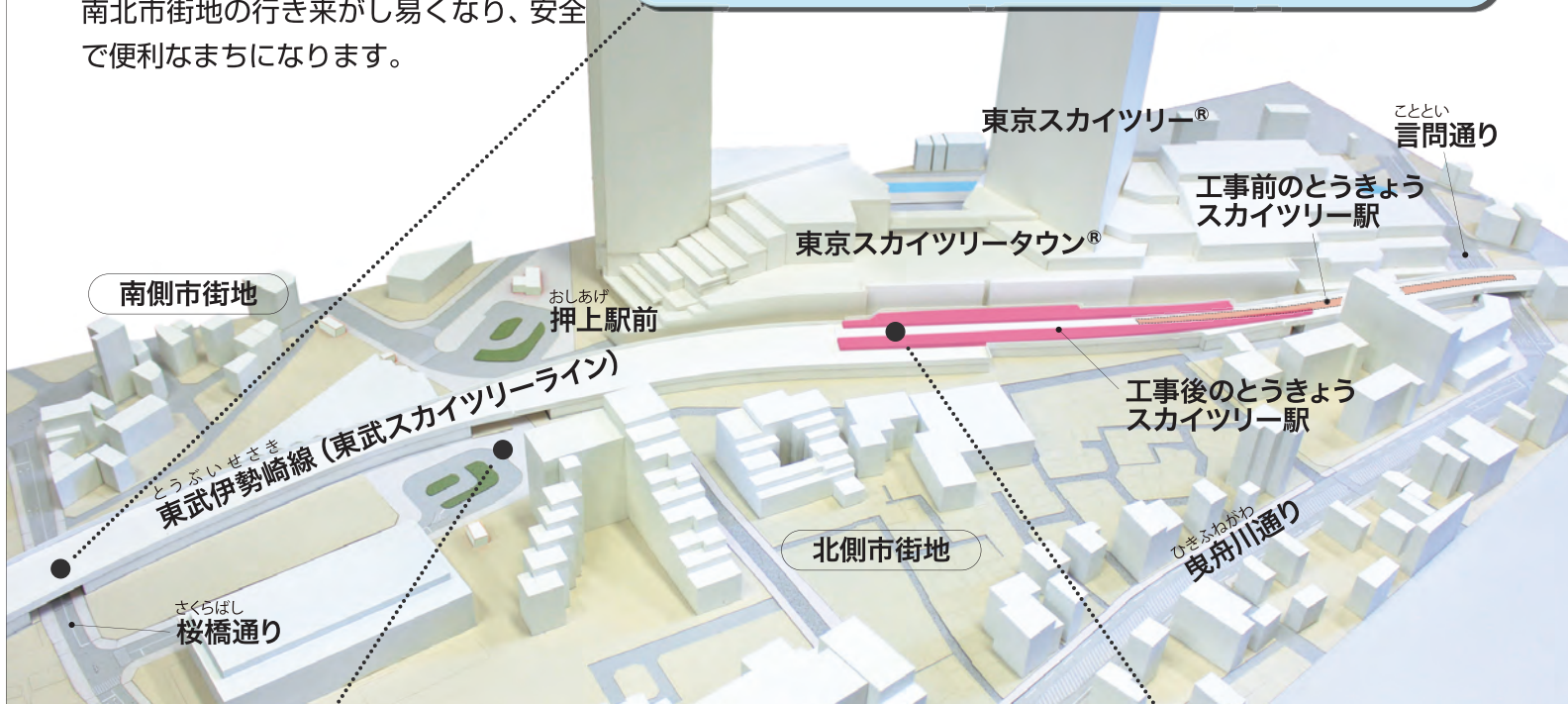
伊勢崎線第2号踏切は1日の遮断時間が約8時間もあり、交通渋滞の原因となっています。

After  
高架化後



##### 高架化後のイメージ

踏切除去後は、交通渋滞が解消されて踏切事故の心配も無くなります。



#### 駅前交通広場のイメージ



駅周辺を安全で便利に使えるよう、交通広場や歩行者用の道路を整備します。高架下の空間も生まれます。

#### 新たなとうきょうスカイツリー駅



とうきょうスカイツリー駅も大きくし、ホームを2面にして3線が発着する駅にします。