

### 電車を走らせながら 工事を進めます

この高架化工事は、完成まで約8年間かかりますが、できるだけ電車の運行を妨げることなく、限られた時間や狭いスペースで工事を進めるために、様々な工夫を行っています。

高架化工事の方法は、「仮線方式」と呼ばれる一時的に隣に仮の線路を設けて元々の位置に高架橋を作る方法を採用しています。電車の動いていない夜間に、一度に約700人で線路の切替工事を行うこともあります。

また、とうきょうスカイツリー駅付近は、特急始発駅の浅草駅に近いこともあり、上下線本線のほかに留置線（一時的に電車を待機させる線路）や保守施設が多くあります。この留置線を一時的に減らして、ダイヤも工夫することで高架化工事の用地を確保しています。

高架化工事へのご理解ご協力をお願いします。

事業概要・高架化工事の映像をまとめた動画を墨田区公式YouTubeチャンネルで公開しています。



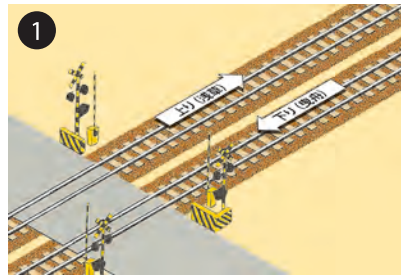
高架化工事の施行順序や平面図、断面図を掲載しているパンフレットです。

ご自由にお持ちください。



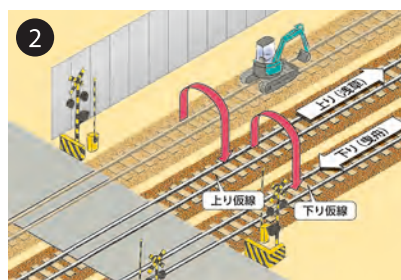
パンフレットの電子版をご覧ください。

### 工事の進め方



#### 1 工事前・準備工事

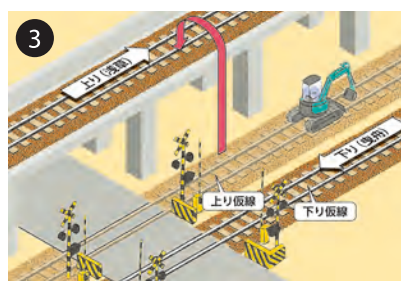
工事前の様子です。上下、合わせて2本の線路が走っていて、道路と交わる場所には踏切もあります。まずは、線路を移設するための準備工事（用地の確保、建物や設備の移設・撤去）を行います。



#### 2 仮線化（留置線、上下線）

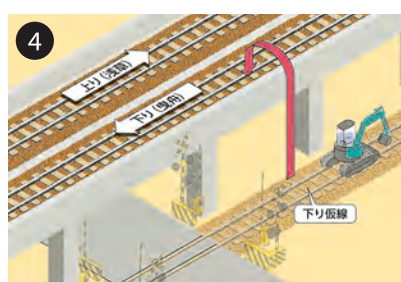
元の線路の横に仮線を作り、夜間に切替え工事を行って線路をずらします。

平成30（2019）年3月  
留置線の仮線化完了  
令和2（2020）年3月  
上下線の仮線化完了



#### 3 上り線高架化

元々の上り線のあった部分に高架橋をつくります。高架橋を支える基礎杭を作ってから、上り高架橋と上り駅舎・ホームを作って切替えます。



#### 4 下り線高架化

地上の使わなくなった上り線部分を撤去して、下り高架橋を作ります。この事業では、留置線部分も高架化します。



#### 5 踏切の除去・事業の完了

下り線が高架化すると、いよいよ踏切が無くなります。緊急車両も踏切を待たずにスムーズに走行できます。

高架化工事の進展にあわせて、周辺の道路（高架下に新しい道路、狭い歩道の拡幅や駅前広場）や高架下を整備して、事業が完了します。

\*このパネルは平成30年度に「すみだ子どもPR大使」の現場見学時に作成した子ども向けのものを再編集したもので、イラストや説明は簡略化しています。詳細はパンフレットもご覧ください。

# 事業概要

## － これまでの経緯と概要 －

### 主な経緯

桜橋通り沿いにある伊勢崎線第2号踏切は、地元で大踏切（または請地大踏切）と呼ばれており、以前から道路交通の円滑化が課題となっていました。新タワー（東京スカイツリー®）建設地が墨田区に決定し、周辺の土地区画整理事業などを計画する段階で渋滞の懸念が大きく顕在化し、区では踏切除却方法について検討を開始しました。

道路を高架化するか鉄道を高架化するか、実現性や経済性の比較を国や東京都、識者を交えて検討を進めた結果、連続立体交差事業によって鉄道を高架化する現在の事業が平成28年3月に都市計画決定されました。

その後、高架橋の詳細な設計や工事順序の検討を進めて平成29年6月に事業認可を取得、事業に着手しています。

事業認可期間は、令和7年3月末まで（計7年10か月）を予定して、事業を鋭意進めています。

### 年表

平成18（2006）年度	新タワー（東京スカイツリー®）建設地が墨田区に決定
平成19（2007）年度	踏切除去について予備調査（高架化概略検討など）を開始
平成20（2008）～平成22（2010）年度	連続立体交差事業の調査開始（平成20年度から国庫補助対象化）
平成23（2011）年3月	社会資本整備総合計画に位置付け
平成24（2012）年5月	東京スカイツリータウン®開業
平成26（2014）年7月	促進連絡協議会（住民・区議会・区）の設立
平成28（2016）年3月	都市計画決定
平成29（2017）年1月	踏切道改良促進法に基づき国から「改良すべき踏切道」に指定
平成29（2017）年6月	事業許可取得・事業着手
平成29（2017）年7月	墨田区・東武鉄道（株）間の施行協定締結
平成30（2018）年1月	工事説明会（1月26日、27日）、工事着手（1月29日）
平成31（2019）年3月	留置線の仮線切替完了
令和2（2020）年3月	上下線の仮線切替完了、上り（浅草方面）高架橋工事に着手
令和7（2025）年3月（予定）	事業認可期限

### 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0.9 km
駅施設	とうきょうスカイツリー駅 （旧業平橋駅）
除去する踏切	伊勢崎線第2号踏切（図中★）
構造形式（方法）	高架式・嵩上げ式（仮線方式）※1
乗降場形式	2面3線（現況1面2線）※2
特記事項	・ 副本線1線を含む留置線※3を6線 高架化（現況10線） ・ 乗降場位置を東側に約150 m 移設



※1 仮線方式（別パネル参照）による高架橋新設を基本として、既設高架橋の一部では補強または嵩上げを行います。

※2 1線は10両対応の副本線として通常は留置線として利用します。

※3 一時的に電車（特急など）を留めていく線路のこと

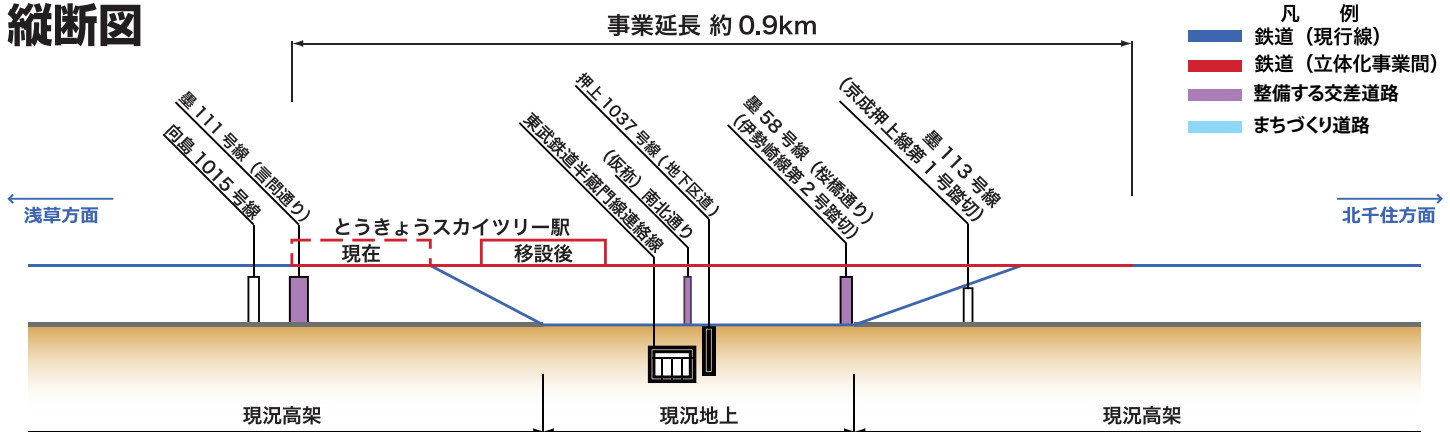
# 事業概要

— 事業周辺の平面図・縦断図・横断図 —

## 平面図

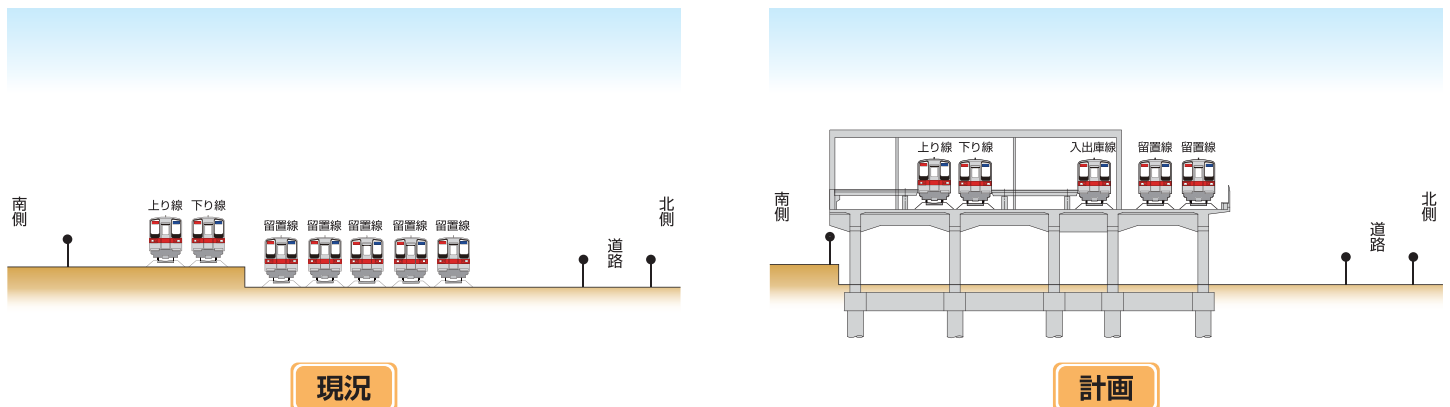


## 縦断図



## 横断図

※とうきょうスカイツリー駅部新駅舎付近の一般的な断面です



### 踏切と交差道路の諸元

連続立体交差事業では、鉄道と交差している道路を“交差道路”と呼んでおり道路の機能向上や新設が行われます。  
 東武伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅付近の事業範囲では、事業開始前では3箇所（北から新あづま通り、桜橋通り、言問通り）の交差道路が存在し、そのうち桜橋通りでは伊勢崎線第2号踏切道が設置されています。

計画では、押上駅の北口に新しく交通広場を整備し、南北市街地の一体的な利用などを目的として、(仮称)南北通りを新たに立体交差する交差道路として新設し、桜橋通りと言問通りを併せて3つの道路を整備します。

なお、新あづま通り付近は既に高架化が完了しており、道路拡幅の必要はありません。

そのほか、押上二丁目付近で周辺まちづくりの一環で整備する路線に、区画街路第11号線、同12号線があります。

### 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）	15.0 m	281 回	7 時間 38 分	54,838 台時

※踏切道実態調査（国土交通省，平成26年度）による

### 整備する交差道路

路線名（通称等）	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120 m	22.0 m (4車線)	26.0 m (4車線 +左折車線)	・道路を4.0m拡幅し、スカイツリータウンへの左折車線を設置 ・歩道を2.5mから4.0mに拡幅し、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330 m	15.0 m (2車線)	15.0 m (2車線)	停車帯を廃止し、歩道を3.0mから4.0mに拡幅（道路構造令等に適合させる）
④特殊街路墨田歩行者専用道第1号線（仮称）南北通り	約30 m	—	8.0 m	歩行者専用道路を新設

### 周辺のまちづくり道路

路線名（通称等）	延長	幅員（車線数）		主な計画内容
		現況	計画	
③墨田区画街路第11号線（仮称）押上駅北口線	約100 m	12.0 m (2車線)	15.0 m (2車線)	・道路を3.0m拡幅（歩道を2.5mから4.0mに拡幅）し、道路構造令等に適合させる ・押上駅北口駅前交通広場（約2,600㎡）を新設
⑤墨田区画街路第12号線（主要生活道路）	約470 m	6.0~12.0 m	12.0 m (2車線)	・道路を最大で約6m拡幅（歩道両側3.0m、車道6.0m） ・沿道建物の不燃化を促進