

東武鉄道伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近） 連続立体交差化計画について

東武鉄道伊勢崎線の連続立体交差化計画は、とうきょうスカイツリー駅付近において踏切で道路と交差する部分を中心に、鉄道を約 0.9km 高架化するものです。

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ます。

また、鉄道と交差する都市計画道路及び交通広場等をあわせて整備することにより、これまで鉄道により隔てられていた南北の市街地の行き来が容易になるなど、まちが一体化され、安全性、快適性が向上します。

計画の概要

- ①路線名 都市高速鉄道 東武鉄道伊勢崎線
- ②区間 とうきょうスカイツリー駅付近
(墨田区押上二丁目～墨田区向島一丁目)
- ③延長 約 .0km
(立体化予定区間 約 0.9km ※留置線を含む)
- ④駅施設 とうきょうスカイツリー駅
・ホーム延長 約 0～ 0m
・ホーム幅員 約 ～ m
(駅のホームを東側に移設します)
- ⑤構造形式 高架式(嵩上式)
かさあげしき

立体交差化されることにより除却される踏切

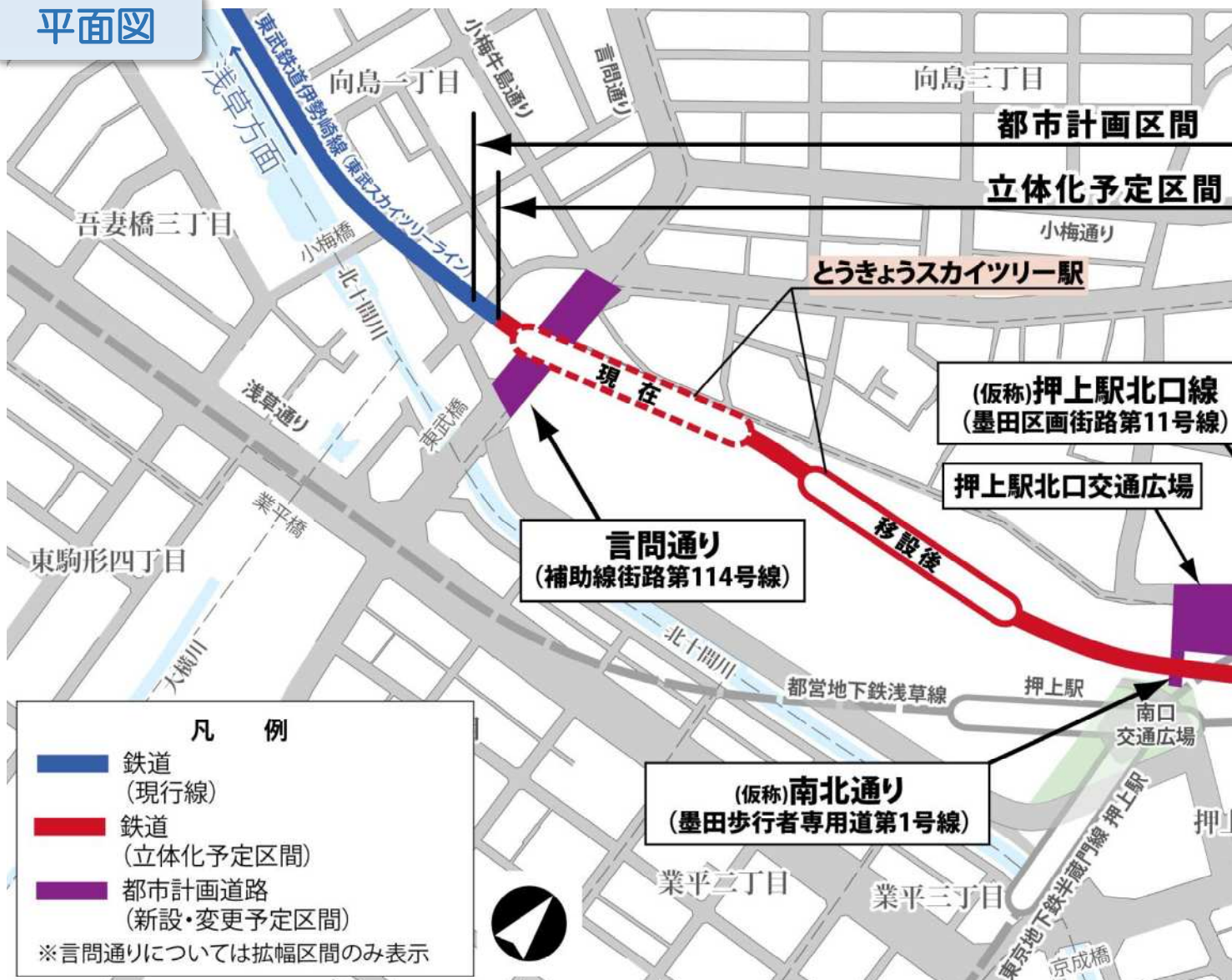
踏切の名称	道路の名称	踏切道の現況幅員
伊勢崎線第 号踏切	桜橋通り	.0m

交差する都市計画道路

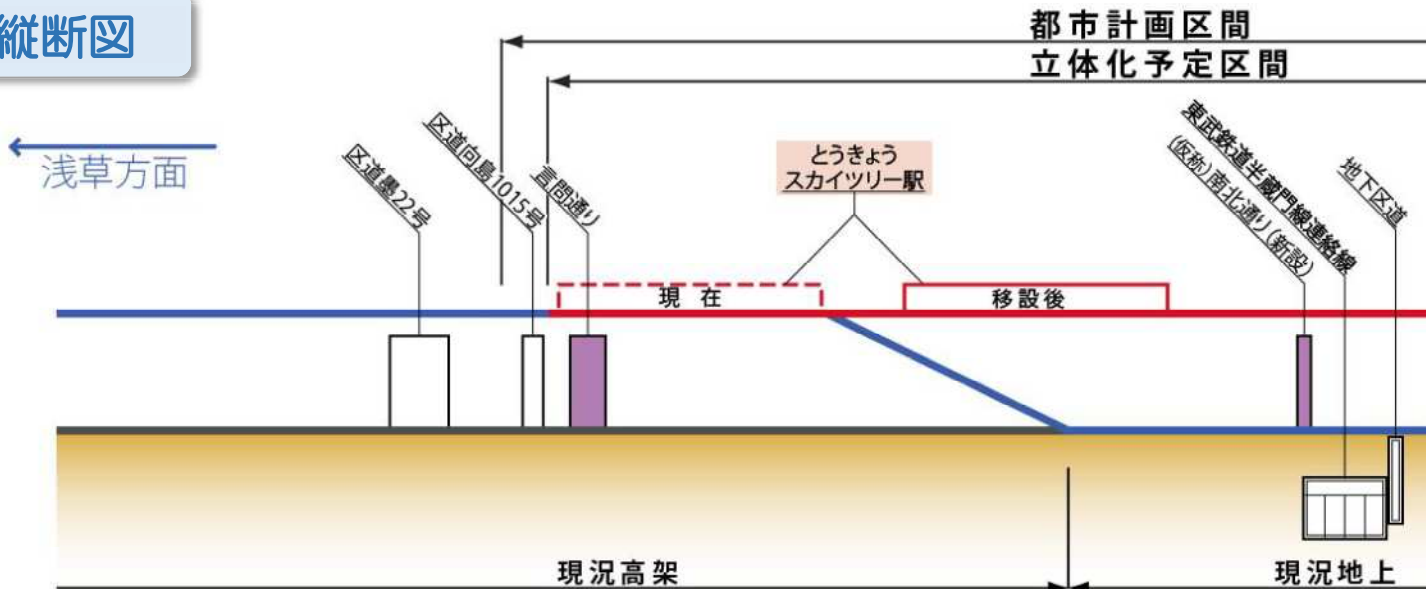
都市計画道路の名称	計画幅員	現況幅員	備考
補助線街路第 号線 (言問通り)	.0～ .0m	.0～ .0m	幅員の一部変更 車線数の決定
墨田区画街路第 0 号線 (桜橋通り)	.0m	.0m	幅員構成の変更 車線数の決定
墨田歩行者専用道第 号線 (仮称 南北通り)	.0m	—	新設

連続立体交差化

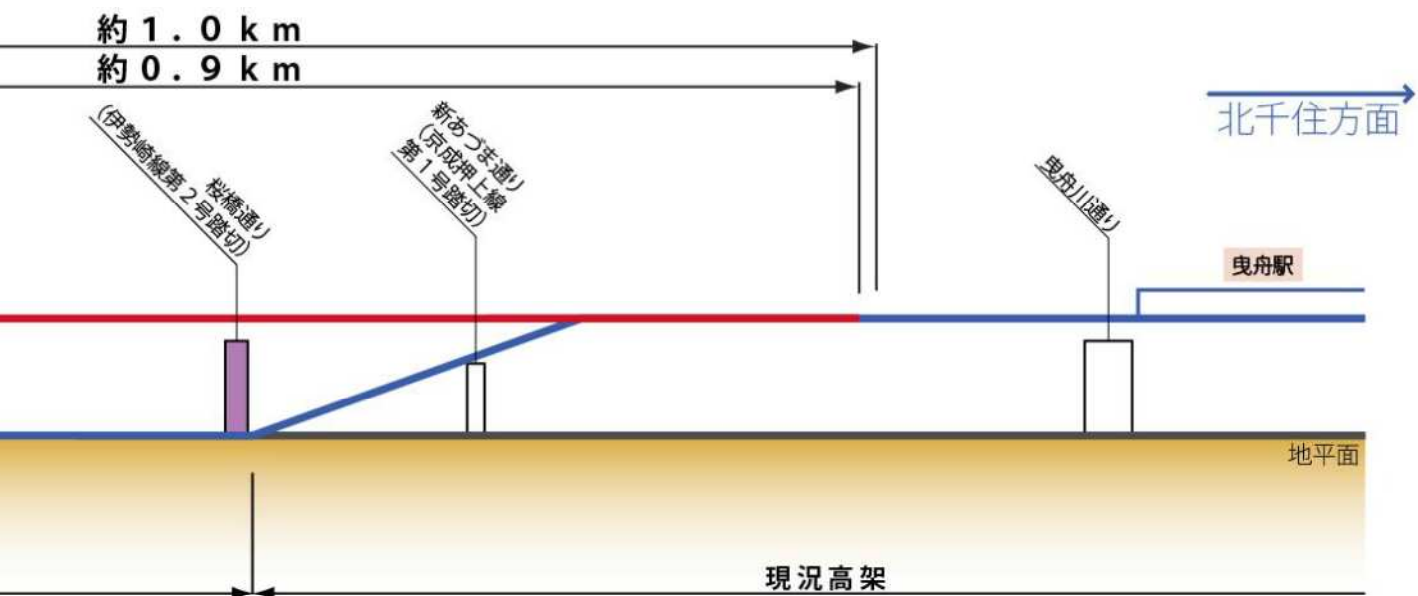
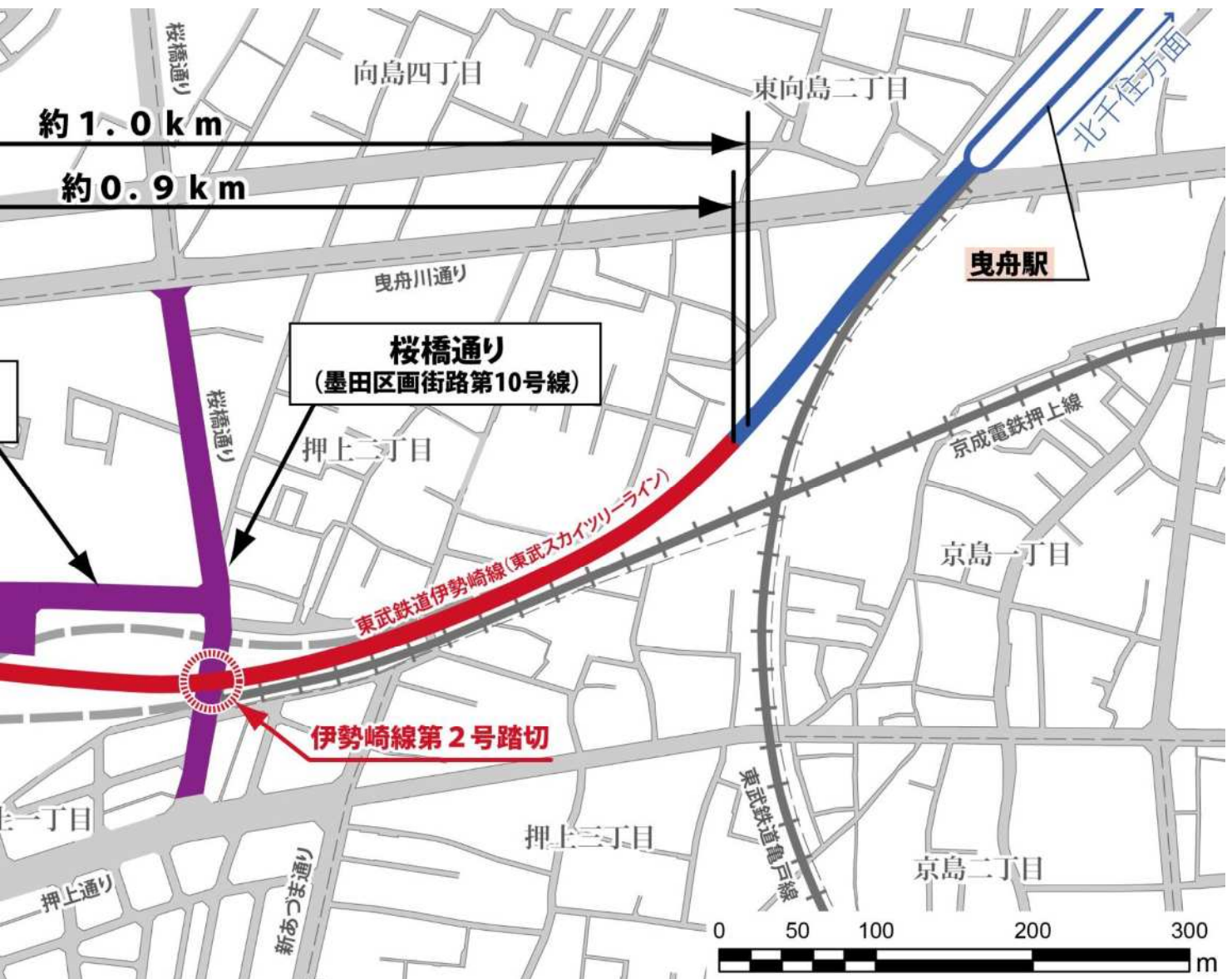
平面図



縦断図



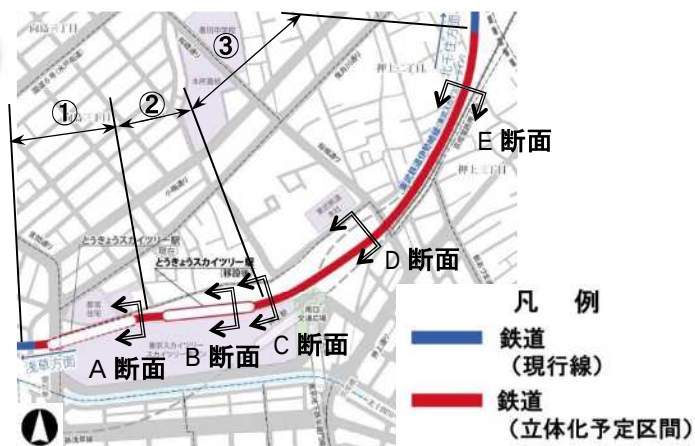
計画の概要図



横断図

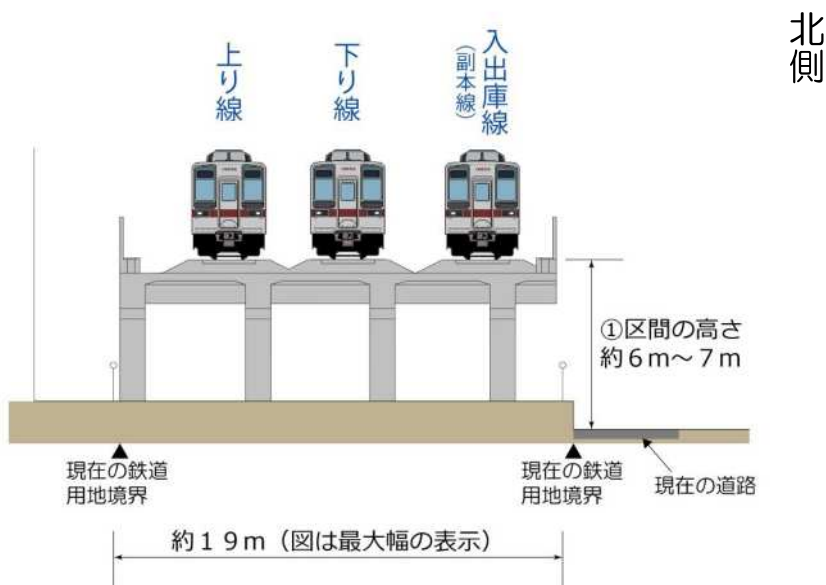
横断図の位置について

- ①浅草方～駅部区間
- ②駅部
- ③駅部～曳舟方区間



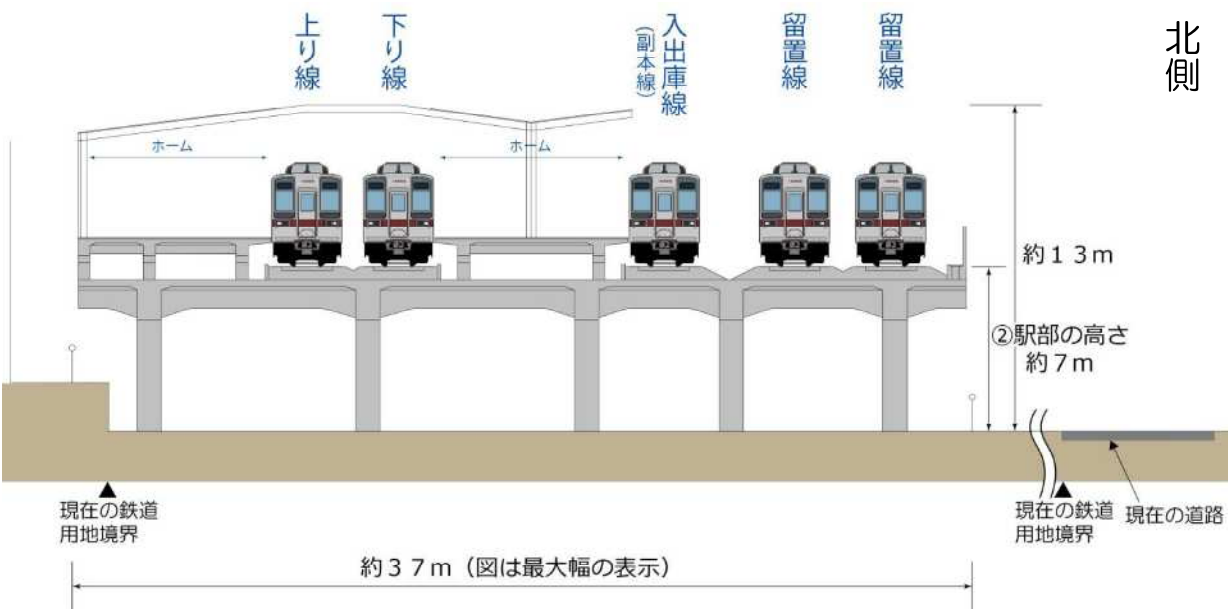
①浅草方～駅部区間：幅約11m～19m (断面 都営住宅付近)

南側 (スカイツリータウン側)



②とうきょうスカイツリー駅部：幅約19m～37m (断面)

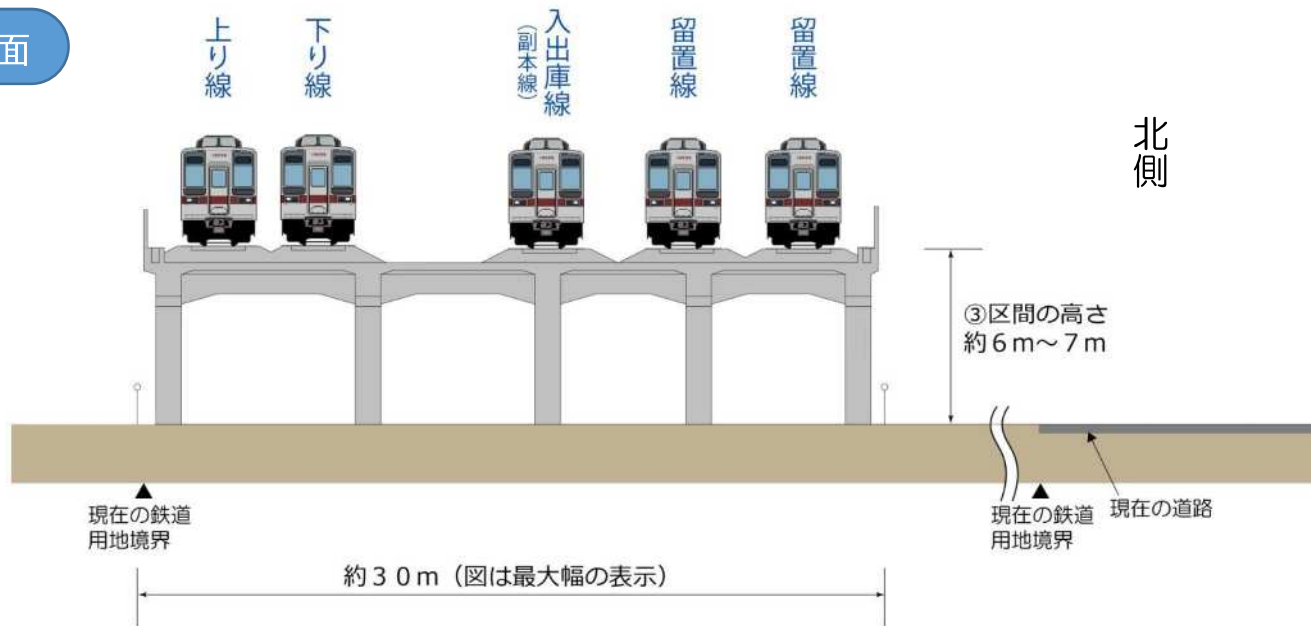
南側 (スカイツリータウン側)



③駅部～曳舟方区間：幅約16m～30m

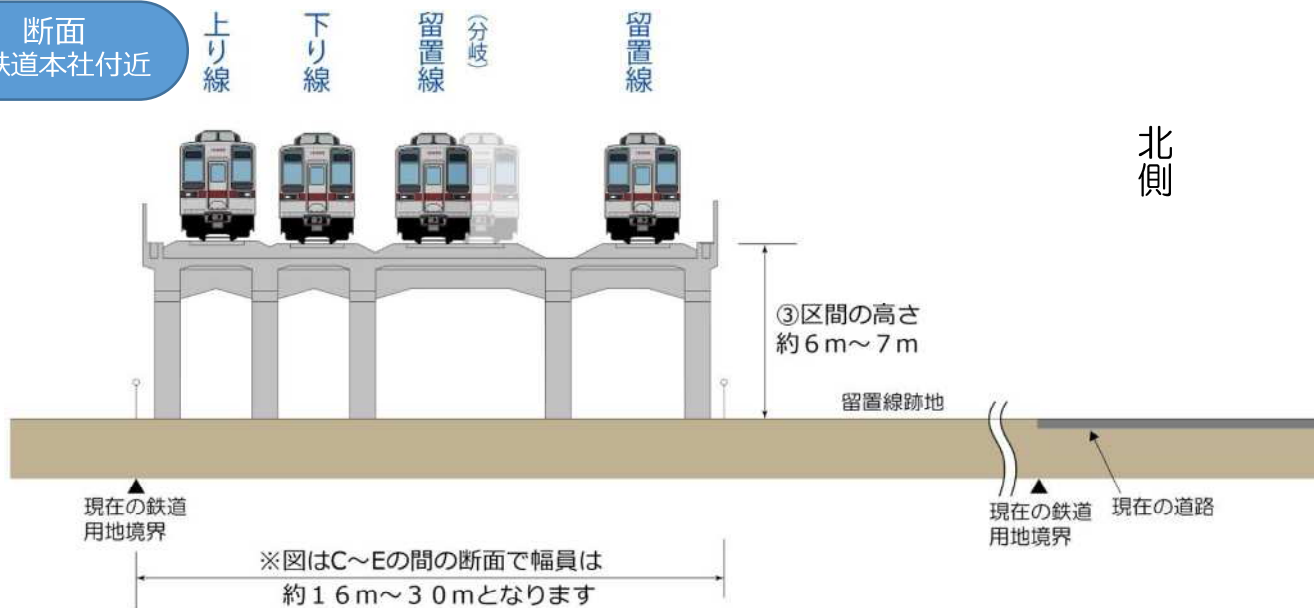
断面

南側（スカイツリータウン側）



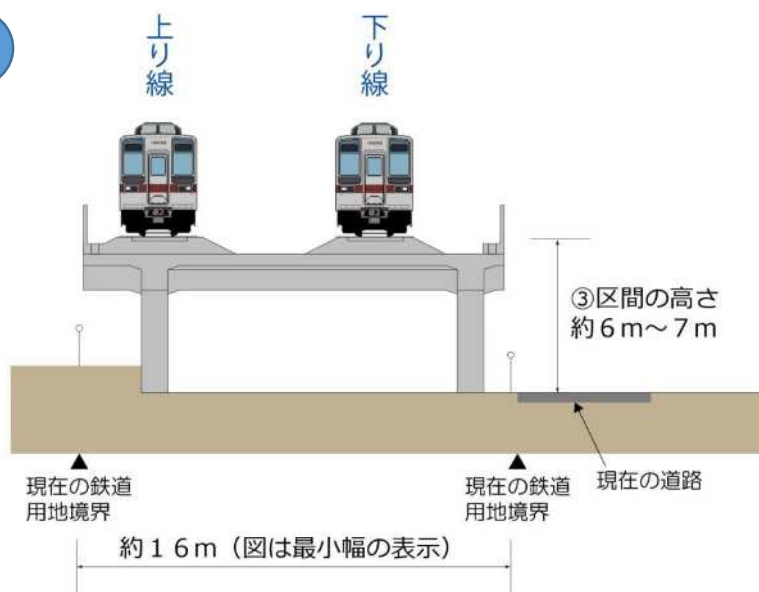
断面 東武鉄道本社付近

南側



断面

南側



連続立体交差化計画による 環境への影響予測 及び 環境保全のための措置

東武鉄道伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）の連続立体交差化計画による周辺環境への影響について、工事の施工中及び完了後における騒音・振動等の予測を行いました。

騒音・振動について

工事の施工中

【建設作業の騒音・振動】

- 工事に伴う建設作業騒音は、既設構造物の撤去や基礎杭打ち等、工種毎に建設機械を稼働した場合について予測しました。敷地境界線上の地上から高さ . m の騒音レベルは、「騒音規制法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」で定める基準値を下回る結果となりました。

単位：d（デシベル）

		騒音規制法	都民の健康と安全を確保する環境に関する条例
建設作業の騒音	予測値	73～80 ※1	74～75 ※2
	基準値	85	80

※1 「騒音規制法」の対象となる建設作業騒音の予測値

※2 「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」の対象となる建設作業騒音の予測値

- 工事に伴う建設作業振動は、既設構造物の撤去や基礎杭打ち等、工種毎に建設機械を稼働した場合について予測しました。敷地境界線上の地盤面の振動レベルは、「振動規制法」及び「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」で定める基準値を下回る結果となりました。

単位：d（デシベル）

		振動規制法	都民の健康と安全を確保する環境に関する条例
建設作業の振動	予測値	63～72 ※	62～69 ※
	基準値	75	70

※3 「振動規制法」の対象となる建設作業振動の予測値

※4 「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」の対象となる建設作業振動の予測値

【 仮線時の鉄道騒音・振動 】

- 仮線時の列車走行に伴う鉄道騒音（等価騒音レベル※）は、現在の上下線のうち近い方の軌道中心から原則として水平距離 12.5m 離れた、地上からの高さ 1.2m の位置において騒音レベルを予測し、現況値を下回る結果となりました。

単位：dB（デシベル）

		昼間	夜間
仮線時の 鉄道騒音	予測値	47～59	43～53
	現況値	57～67	53～62
仮線時の 鉄道振動	予測値	46～64	
	現況値	46～60	

注）等価騒音レベルとは、一定時間内に受けた騒音エネルギーを時間平均した騒音レベルのことです。

- 仮線時の列車走行に伴う鉄道振動は、現在の上下線のうち近い方の軌道中心から原則として水平距離 12.5m 離れた地盤面の振動レベルを予測し、現況値を上回る結果となりましたが、適切な環境保全のための措置を実施し、振動の低減に努めます。

● 環境保全のための措置

工事にあたっては、仮囲いを設置します。さらに、最新の技術や低騒音・低振動の建設機械等を積極的に採用します。また、可能な限りレールの継ぎ目をなくし、軌道の保守作業を実施することなどにより、騒音・振動の低減に努めます。



■音のめやす

dB（デシベル）

80	地下鉄の車内（窓を開けた時）・ピアノ	
70	掃除機・騒々しい事務所	
60	普通の会話・チャイム	
50	静かな事務所	
40	深夜の市内・図書館	

■振動のめやす

dB（デシベル）

70	大勢の人に感じる程度で戸、障子がわずかに動く	
60	静止している人だけに感じる	
50	人体に感じない程度	

資料：東京都環境局資料より作成

工事の完了後

【 鉄道騒音・振動 】

□ 列車の走行に伴う鉄道騒音（等価騒音レベル）は、現在の上下線のうち近い方の軌道中心から原則として水平距離 . m 離れた、地上からの高さ . m の位置において現況値を下回る結果となりました。

単位：d（デシベル）

		昼間	夜間
工事完了後の鉄道騒音	予測値	48～56	43～51
	現況値	57～67	53～62
工事完了後の鉄道振動	予測値	38～45	
	現況値	46～60	

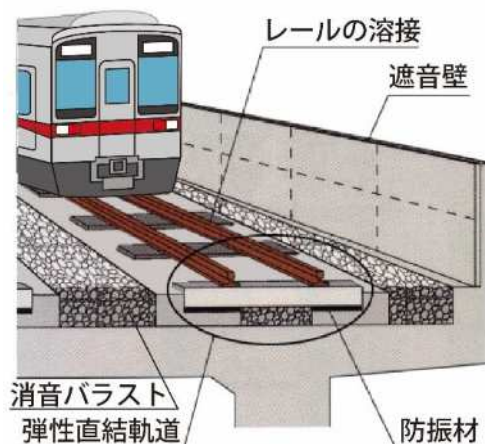
□ 列車走行に伴う鉄道振動は、現在の上下線のうち近い方の軌道中心から原則として水平距離 . m 離れた地盤面の振動レベルを予測し、現況値を下回る結果となりました。

● 環境保全のための措置

遮音壁を設置するとともに弾性直結軌道※ や消音バラスト※₂などを採用します。また、可能な限りレールの継ぎ目を無くし、軌道の保守作業を実施することなどにより、騒音・振動の低減に努めます。

※1 弾性直結軌道とは、道床コンクリート上に、防振材を取り付けたマクラギを固定する軌道構造です。

※2 消音バラストとは、吸音性を高める粒径の小さいバラストです。



日影について

□ 既に高架となっている部分を含めて、工事完了後、高架橋の北側に日陰が発生しますが、「建築基準法」や「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」で定める規制時間を超えることはありません。

景観について

- 新たにつくる高架橋の高さは、階建ての建物程度となります。なお、高架橋の細部の形状などを工夫することにより、周辺環境に配慮します。
- 駅舎等については、周辺の街並みとの調和を図るなど、景観に配慮した計画とします。

○ 伊勢崎線第2号踏切を桜橋通り北側から見た様子



廃棄物について

- 既存構造物の撤去などにより発生する建設廃棄物や掘削工事などに伴い発生する建設発生土などについては、可能な限り再利用に努めます。再利用が困難なものについては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」などに基づき、適切に処理します。

電波障害について

- 工事完了後において、テレビ電波の遮へい障害やテレビ画質に影響を及ぼす反射障害は発生しないと予測されます。

