

ご挨拶

痛ましい踏切事故から7年7ヶ月、いよいよ足立区民の悲願とも言うべき竹ノ塚駅付近鉄道高架化工事に着手いたします。

事故発生以来、連続立体交差事業の施行者拡大、事業採択基準の緩和、さらには都による事業への補助金の交付など、数々の課題を克服できましたのも、関係各位の並々ならぬご理解とご協力の賜物です。心から感謝申し上げます。

また、鈴木恒年前区長をはじめ、足立区議会の皆様のご英断により、都内初の区施行による事業決定がなされ、工事完成までの財源となる基金の積み立ても行っていただきました。

そして何より、周辺住民の皆様による国や都に対する積極的な要請活動がなければ、このような異例のスピードでの工事着手はありえませんでした。重ねて深く御礼申し上げます。

完成までには約10年を要する難工事となりますが、東武鉄道や施工業者とともに安全第一に進めてまいります。

最後に忘れてならないのは、鉄道高架化それ自体が最終目的ではないということです。当区の北の玄関口にふさわしい竹ノ塚駅周辺のまちづくりを通じて、地域の更なる発展を目指し、今後とも職員一同力を合わせて、全力で取り組んでまいります。

足立区長 近藤 やよい

工事着手までの あゆみ

東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)
連続立体交差事業

平成24年11月4日

足立区
東武鉄道株式会社

表紙の絵画について

竹ノ塚駅周辺の小学校7校(伊興・栗原北・竹の塚・西保木間・東伊興・淵江・保木間小学校)の5年生の皆さんに、将来の「竹の塚のまち」を描いて頂きました。

平成23年11月30日の第32回まちづくり連絡会において審査を行い、約700点にもものぼる作品の中から入賞作品が選ばれました。そのうち金賞の作品について、今回の表紙に採用させていただきました。

金賞(上から順に)

伊興小学校	関根 菜帆 さん
栗原北小学校	小山 優 さん
竹の塚小学校	小林 真菜 さん
西保木間小学校	佐野 翔牙 さん
東伊興小学校	栗原 徹 さん
淵江小学校	林 知葉 さん
保木間小学校	安斎 七海 さん

工事着手までの取組

平成16年以前

平成17年

平成18年

平成19年

平成20年

平成21年

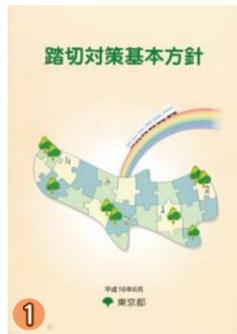
平成22年

平成23年

平成24年

● 昭和55年7月
竹ノ塚駅南側踏切鉄道高架化の請願採択

① 平成16年6月
踏切対策基本方針に竹ノ塚駅付近が鉄道立体化の検討対象区間(20区間)として位置づけられる



● 平成17年3月
第37号踏切において死傷事故

● 平成17年4月
連続立体交差事業の施行者が拡大

② 平成17年6月
緊急対策の一環として第37・38号踏切を拡幅



● 平成17年9月
第37・38号踏切の自動化、駅西口にエレベーター新設



③ 平成17年4月及び12月
北側国土交通大臣へ要請

● 平成17年4月
足立区議会鉄道高架化促進議員連盟の発足

● 平成17年6月
竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体化検討会の開催



● 平成17年8月
竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現を求める要請書の提出 署名216,993名

④ 平成17年9月
竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会を結成(以降、継続的に定期大会を開催)

● 平成18年4月
連続立体交差事業の採択要件緩和

● 平成19年4月
連続立体交差事業の着工準備が採択



⑤ 平成18年3月
緊急対策で設置した跨線橋の供用開始

⑥ 平成19年2月
冬柴国土交通大臣へ要請



⑦ 平成20年2月
冬柴国土交通大臣へ要請



⑧ 平成20年11月
金子国土交通大臣へ要請



⑪ 平成22年9月
都民の意見を聴く会



⑨ 平成21年6月
都市計画素案説明会の開催



⑩ 平成22年4月
都市計画案及び環境影響評価書案説明会の開催

⑫ 平成22年11月
馬淵国土交通大臣へ要請



⑬ 平成23年3月
都市計画決定

● 平成23年5月
用地測量説明会の開催

⑭ 平成23年12月
事業認可取得



● 平成24年4月
用地補償説明会の開催

● 平成24年10月
工事説明会の開催



● 平成24年11月
起工式の開催

● 平成24年3月
施行協定締結【足立区・東武鉄道】



事業のあらまし

本事業は、東武伊勢崎線竹ノ塚駅を中心とした約1.7kmの区間において鉄道を連続的に高架化するものです。赤山街道など区道2か所のいわゆる「開かずの踏切」を除却することにより、踏切での慢性的な交通渋滞が解消され、道路と鉄道それぞれの安全性が向上されます。さらに、鉄道と交差する都市計画道路および駅前広場等をあわせて整備することにより、鉄道により隔てられていた東西地域が一体化され、安全で快適なまちづくりが実現されます。

事業の概要

- 路線名 都市高速鉄道東武鉄道伊勢崎線
- 区間 竹ノ塚駅付近
(足立区栗原四丁目～足立区東伊興三丁目)
- 延長 約1.7km
- 構造形式 高架式(高上式)および地表式
- 除却される踏切 伊勢崎線第37号踏切(区道足立第2号線:赤山街道) 幅員14.0m
伊勢崎線第38号踏切(区道舎人第282号線) 幅員 5.8m

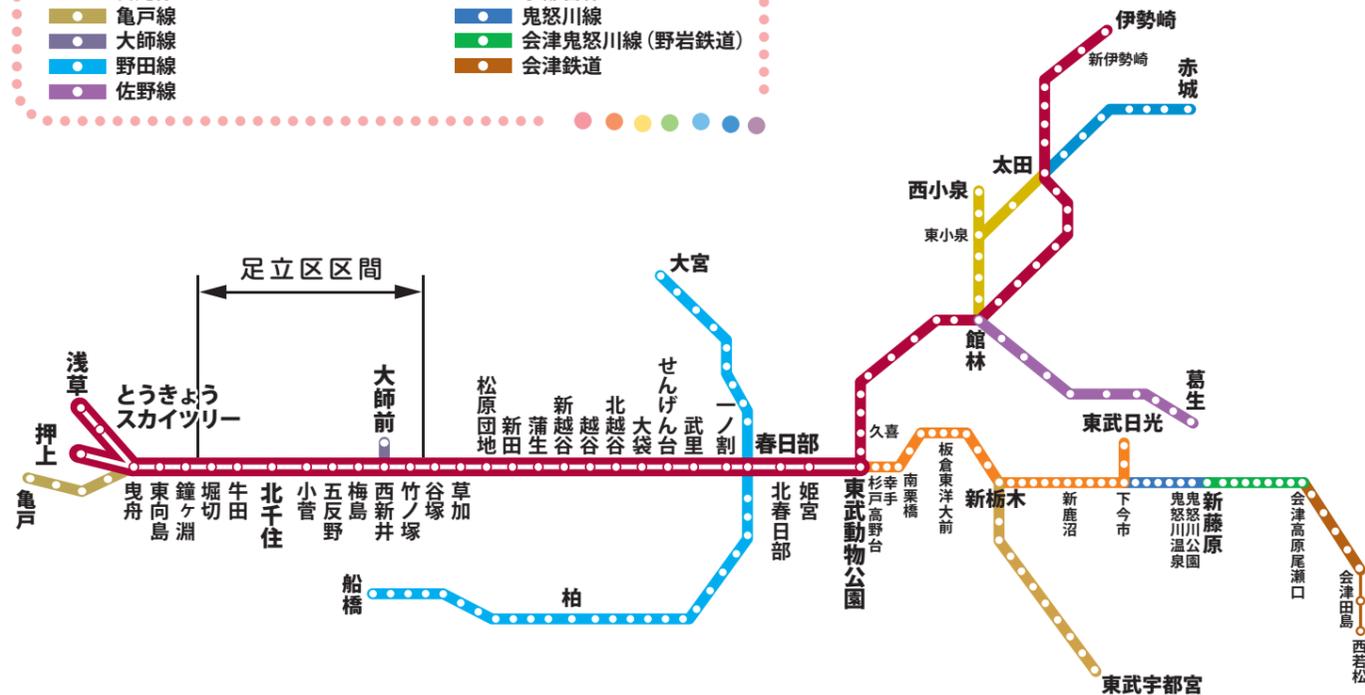
東武伊勢崎線の歴史

- | | |
|--|--|
| 明治32年 8月 北千住～久喜間営業開始 | 昭和49年 7月 北千住～竹ノ塚間複々線が完成
(関東民鉄初の複々線化) |
| 明治33年 3月 竹ノ塚駅開設 | 平成13年 3月 竹ノ塚～北越谷間の高架複々線が完成
北千住～北越谷間(19.0km)が複々線化 |
| 明治43年 7月 新伊勢崎～伊勢崎間開通(伊勢崎線全通) | 平成15年 3月 伊勢崎線・日光線・営団半蔵門線・東急田園都市線(南栗橋～押上～渋谷～中央林間)で相互直通運転を開始 |
| 大正13年10月 浅草(のちの業平橋)～西新井間に電車運転開始 | 平成24年 3月 浅草・押上～東武動物公園間を路線愛称名「東武スカイツリーライン」を導入
業平橋駅をとうきょうスカイツリー駅に改称 |
| 昭和2年10月 館林～伊勢崎間が電化され浅草(のちの業平橋)～伊勢崎間の電化が完了 | |
| 昭和6年 5月 浅草雷門(現浅草)～業平橋間1.1km開通
浅草駅を業平橋駅に改称 | |
| 昭和37年 5月 営団日比谷線との相互直通運転を開始 | |

※営団とは現・東京メトロ

路線図凡例

- | | |
|---------------------|----------------|
| ● 伊勢崎線 | ● 桐生線 |
| ● 伊勢崎線(東武スカイツリーライン) | ● 小泉線 |
| ● 日光線 | ● 宇都宮線 |
| ● 亀戸線 | ● 鬼怒川線 |
| ● 大師線 | ● 会津鬼怒川線(野岩鉄道) |
| ● 野田線 | ● 会津鉄道 |
| ● 佐野線 | |



昭和47年 白旗塚古墳付近



昭和55年頃 堀切駅付近 快速電車



平成14年頃 竹ノ塚駅付近 スペースシア