

1 事業概要

事業の名称	東京都計画都市高速鉄道事業 東武鉄道伊勢崎線 (とうきょうスカイツリー駅付近)		評価該当要件	5年間継続	1回目
実施主体	墨田区	事業所管部署	都市整備部立体化推進担当立体化推進課		
都市計画決定(当初)	平成27年度	事業認可年度(当初)	平成29年度	事業期間: H29年度~R6年度	
都市計画決定(最新)	平成27年度	事業認可年度(最新)	平成29年度	事業期間: H29年度~R6年度	
事業箇所	墨田区押上二丁目 ~ 向島一丁目	事業規模	対象区間延長 927m		
事業概要	東武鉄道伊勢崎線のとうきょうスカイツリー駅付近約0.9kmの区間について、鉄道を高架化する事業である。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、交通流動の円滑化を図る。 また、これまで鉄道によって隔てられていた南北の市街地の行き来を容易にし、都市機能や居住環境の向上を図る。				

2 社会経済情勢等の変化(事業の必要性等に関する視点)

社会経済情勢等の変化 (認可時点から変化がある場合は変化・変更内容欄に記載)					
(事業を取り巻く状況の変化・変更内容)					
①事業箇所付近の2駅(とうきょうスカイツリー駅、押上駅)では乗降客数が増加している。(統計年鑑による) 【主な要因】周辺に平成24年5月に東京スカイツリータウンが開業。2018年来場者数は約3,000万人 【とうきょうスカイツリー駅】平成23(2011)年度: 2,988万人→平成29(2017)年度: 4,409万人 【押上駅(半蔵門線・浅草線合計)】平成23(2011): 10,917万人→平成29(2017)年度: 14,498万人					
②周辺の自動車交通量は横ばいとなっている。(道路交通センサス、区道交通量調査による)					
③周辺の歩行者・自転車交通量は概ね横ばいで、一部では増加している。(同上)					
表 周辺道路の交通量					
道路名	自動車交通量/12h		歩行者・自転車交通量/12h		交通量出典
	H22	H27	H22	H27	
(都道)三ツ目通り	21,868	20,041	3,408	4,431	道路交通センサス
(都道)浅草通り	12,775	11,265	2,511	2,039	道路交通センサス
(区道)言問通り	16,992	16,132	10,819	10,226	区道交通量調査
(区道)桜橋通り	5,399	4,200	3,343	3,745	区道交通量調査
(関連する他事業等の進捗の変化)					
平成28年3月 関連事業(交差道路3路線)の拡幅整備等を都市計画決定					
平成31年3月 墨田区都市計画マスタープラン改定、まちづくり整備方針を策定					
平成31年3月 地区内の主要な生活道路の拡幅整備を都市計画決定					

3 事業の投資効果(事業の必要性等に関する視点)

定量的効果 B/C	1.1		
現在価値化総便益額(B)	280.5億円	現在価値化総費用額	244.2億円
走行時間短縮便益	274.7億円	工事費	244.2億円
走行経費減少便益	7.2億円	用地費	-
交通事故減少便益	-1.4億円	維持管理費	-
定性的効果			
1. 交通混雑の緩和	6. 自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減		
2. 路線バス、観光バスの定時性、速達性の向上	7. 都市防災機能の向上		
3. 歩行者、自転車の回遊性の向上	8. 市街地の一体化によるコミュニティの活性化		
4. 高架下空間の活用による都市機能の向上	9. 土地利用の高度化促進		
5. 緊急車両のアクセシビリティの向上			

4 事業の進捗状況(事業の必要性等に関する視点)

事業費の執行状況 (令和元年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	-	24,415百万円	24,415百万円
執行済額	-	4,273百万円	4,273百万円
(執行率)	-	17.5%	17.5%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
(一定期間を要した背景) 都市計画決定後、翌年に事業認可を取得し工事着手し、現在高架化工事を進めているが、鉄道運行を継続しながらの工事となることから一定の期間を要している。 (地元の理解・協力の状況) 沿道の町会や商店会等は協力的であり、理解が得られている。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
(事業の進捗状況) ①平成28年3月に都市計画決定し、平成29年6月に事業認可を取得 ②令和2年3月に上下線の仮線への切替が完了 ③令和2年から高架橋築造工事を施工中			

5 事業の進捗の見込みの視点

事業の実施のめど、進捗の見通し等
引き続き、高架化工事を進める。 高架化工事の進捗を踏まえて関連事業(交差道路整備等)を進めていく。

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性
(新工法の採用など) 特になし
(事業手法、施設規模等の見直しの可能性) 本事業を事業化するにあたり、鉄道の立体化を高架式、地下式によって行う場合や、道路を単独で立体化する場合などの複数案で比較検討を行った結果、現在の事業手法(仮線方式による鉄道高架化)となっている。 よって、代替案の可能性はない。
その他のコスト縮減の取組
工事に際して、発生材(線路碎石や鉄道機器)の再利用などのコスト縮減を引き続き検討していく。

7 対応方針案

総合評価	本事業で除却する伊勢崎線第2号踏切は、東京都の「踏切対策基本方針」において、重点的に対策を実施、検討すべき重点踏切として位置づけられている。費用を効果が上回ると推定され、令和2年3月に上下線の仮線への切替えが完了するなど、着実に進捗も図られている。 踏切の除却により、道路と鉄道それぞれの安全性向上、交通流動の円滑化に寄与し、鉄道による地域分断の解消を図るには必要不可欠な事業であるため、引き続き、着実に事業を進めていく必要がある。 なお、中止の場合は事業効果を発現できないだけでなく、これまでの投資に見合った整備効果も得られない。
対応方針案	<b>継続</b>