

東京都市計画都市高速鉄道事業
京成電鉄押上線（四ツ木駅～青砥駅間）
（葛飾区東四つ木三丁目
～同区青戸三丁目）

令和3年12月20日（月）

建設局 道路建設部

目次

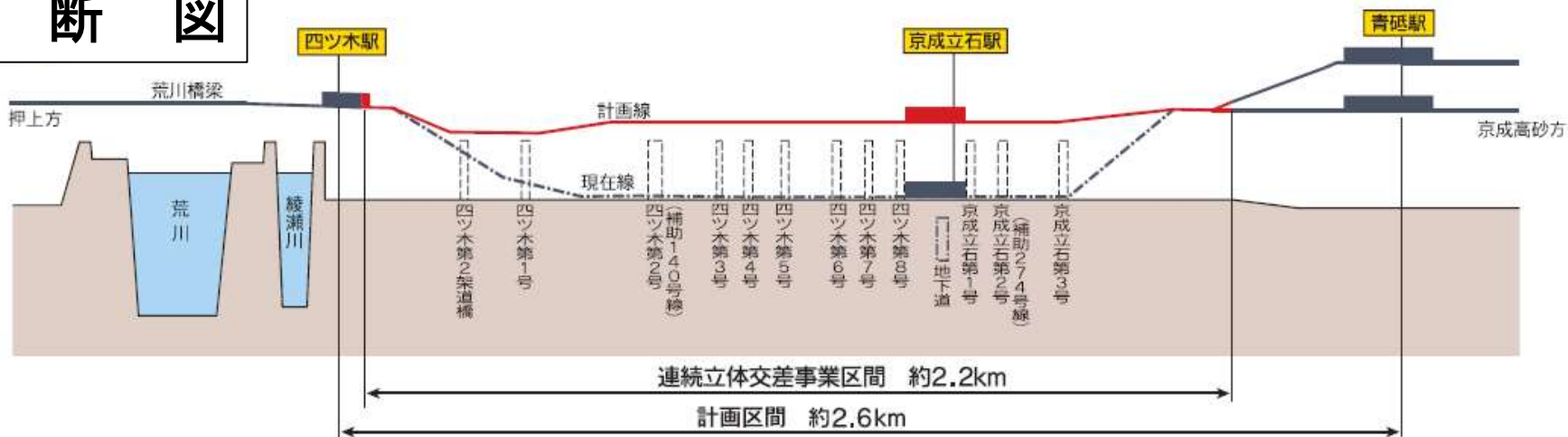
1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	5
3. 事業の投資効果	.....	7
4. 事業の進捗状況	.....	12
5. 事業の進捗の見込み	.....	16
6. コスト縮減等	.....	17
7. 対応方針(原案)	.....	18

1. 事業概要

平面図



縦断図



1. 事業概要

事業期間

平成14年度～令和4年度

事業の概要

- 本事業は、京成電鉄押上線の四ツ木駅～青砥駅付近約2.2kmにおいて鉄道を高架化することにより、11箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。

1. 事業概要

経緯

年度	計画等
平成13年1月	都市計画決定
平成15年2月	都市計画事業認可(当初) 平成14年度～平成24年度
平成25年1月	事業認可変更(最新) 平成14年度～令和4年度

2. 社会経済情勢等の変化

ピーク時1時間当たりの踏切遮断時間の変化

踏切名称	平成11年度	令和元年度
四ツ木2号	25分	42分
四ツ木4号	29分	40分
京成立石1号	29分	42分
京成立石2号	31分	42分
京成立石3号	29分	50分

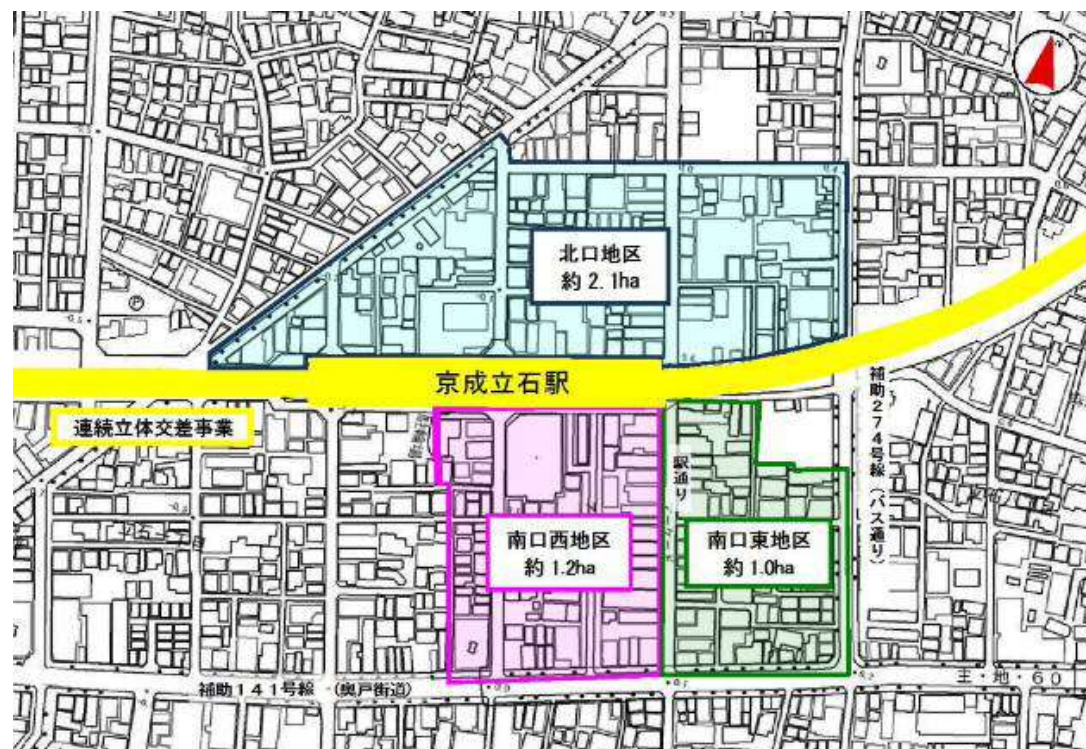


四ツ木第2号踏切(平和橋通り)

2. 社会経済情勢等の変化

関連する他事業等の進捗状況の変化

- ・都市計画道路補助第274号線（平成15年2月 事業認可取得）
- ・立石駅北口地区第一種市街地再開発事業（再開発組合設立認可：令和3年4月）
- ・立石駅南口東地区第一種市街地再開発事業（都市計画決定：令和元年6月）
- ・立石駅南口西地区第一種市街地再開発事業（準備組合設立：平成29年2月）



3. 事業の投資効果

便益算定 フロー図

■費用および便益算定の前提

- 基準年次 : 令和3年度
- 供用年次 : 令和11年度(想定)
- 検討年数 : 供用後50年間
- 社会的割引率 : 4%

■便益の算定

- 移動時間短縮便益(自動車)
- 移動時間短縮便益(歩行者・自転車)
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

■費用の算定

- 連続立体交差事業
(都市側負担のみ)
- 関連道路整備費
- 道路維持管理

■現在価値の算定

便益の現在価値 (B)

費用の現在価値 (C)

社会的割引率

費用便益分析の実施 (B/C)

3. 事業の投資効果

定量的効果

【事業全体】

※()内は前回評価時

便益 (B)	移動時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	669.7億円	67.8億円	14.9億円	752.4億円	
費用 (C)	連続立体交差 事業費	関連道路 整備費	維持管理費	総費用	1.6 (1.41)
	406.8億円	74.7億円	3.7億円	485.1億円	

注1) 費用(C)の算定は、都市側負担額で算出している。

注2) 便益・費用については、基準年度における現在価値化後の値である。

注3) 便益及び費用の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3. 事業の投資効果

定性的効果

＜高架下の有効利用による**生活の質の向上**＞

連続立体交差事業によって生み出された高架下の空間を活用することで**地域の利便性が向上**します。



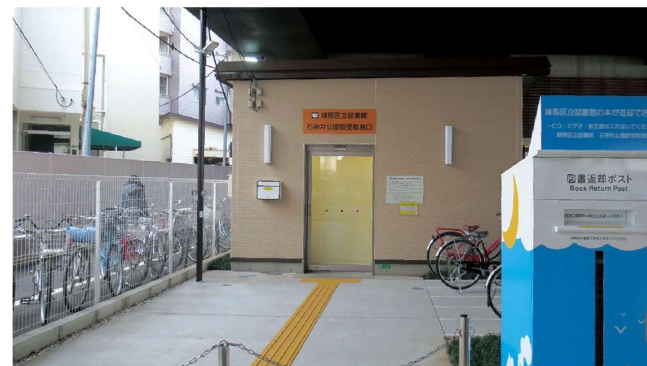
保育所 西武池袋線



デイサービス 小田急小田原線



サイクルシェア施設 JR中央線



図書館受付窓口 西武池袋線

3. 事業の投資効果

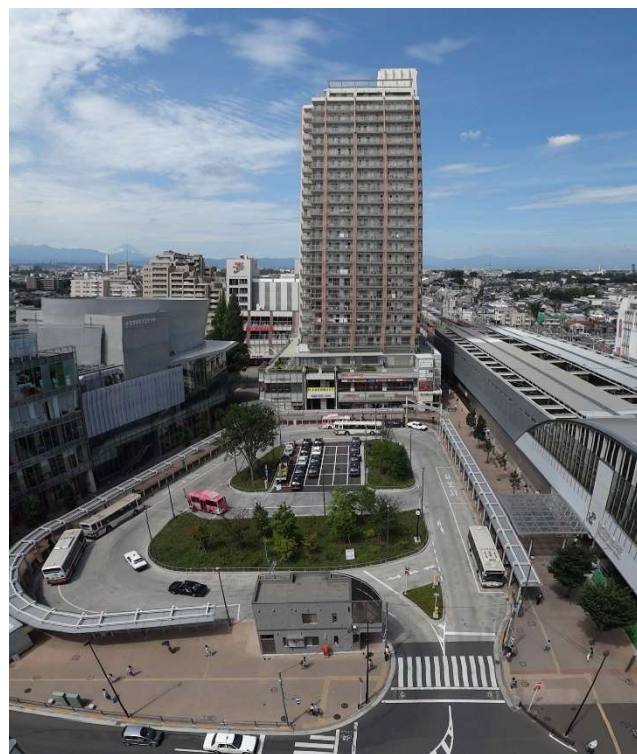
定性的効果

＜連立事業を契機とした街の活性化＞

鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進めることにより、総合的な都市基盤整備に貢献します。



京浜急行本線・空港線 京急蒲田駅



JR中央線 武蔵小金井駅

3. 事業の投資効果

定性的効果

<踏切除却による**防災性の向上**>

地震時における、列車の駅間停車等による踏切遮断がなくなり、**救急活動等への支障をなく**します。

鉄道沿線の火災において、これまで線路により分断されていた**消火栓や防火水槽が容易に利用**できるようになります。



JR中央線 武蔵境駅付近

4. 事業の進捗状況

事業費の執行状況

※令和2年度末時点
※()内は前回評価時

	用地費	工事費	合計
全体事業費	18,778百万円 (18,778百万円)	29,506百万円 (29,506百万円)	48,284百万円 (48,284百万円)
執行済額	15,871百万円 (12,170百万円)	6,848百万円 (117百万円)	22,719百万円 (12,287百万円)
(執行率)	84.5% (64.8%)	23.2% (3.9%)	47.1% (25.4%)

用地取得状況

取得予定面積(A)	既取得面積(B)	用地取得率(B/A)
12,525m ² (12,525m ²)	12,525m ² (10,629m ²)	100% (84.8%)

4. 事業の進捗状況

工期変更の要因

- 用地取得及び更地化の遅れ
 - 用地取得が難航している物件の一部で収用手続きを実施
 - 京成立石駅部において、未更地化の物件が長期間に渡り存在し、駅部の仮線工事に着手できなかったため。

事業の進捗状況・残事業の内容

- 主に京成立石駅部について、仮駅舎工事、地下道延伸工事、計画構造物基礎工事を実施。
- 今後、仮下り線切替に向け、京成立石駅部や踏切部の仮線工事を実施予定。

4. 事業の進捗状況

事業の進捗状況・残事業の内容

＜工事状況＞



4. 事業の進捗状況

事業の進捗状況・残事業の内容

<工事状況>



5. 事業の進捗の見込み

<四ツ木駅～京成立石駅間>

仮線(下り)工事実施中。

<京成立石駅部>

仮駅舎工事、地下道延伸工事、計画構造物基礎工事を実施中。

駅部の用地取得・更地化が完了したのち、仮駅舎工事、仮線(下り)工事を実施。

<京成立石駅部～青砥駅間>

仮線(下り)工事実施中。

⇒仮線工事完了後、順次本体工事に着手する。

6. コスト縮減等

代替案立案の可能性

- 本事業を事業化するにあたり、鉄道の立体化を高架式、地下式等によって行う場合や、道路を単独で立体化する場合など、複数案で比較検討を行った結果、現在の構造形式及び事業手法となっている。よって、代替案の可能性はない。

コスト削減の取組

- 京成押上線(押上駅～八広駅間)連続立体交差事業(平成27年8月全線高架化、全踏切除却済)の仮線で使用した桁及び枕木を本事業でも再利用している。
- 今後、本体工事を実施するまでに、施工計画などにおいてコスト削減を検討していく。

7. 対応方針(原案)

総合評価

- 踏切の除却により、交通渋滞や、踏切事故の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るためには必要不可欠な事業であり、早期完成に向け事業を進めていく必要がある。

対応方針案

- 継続

中止の場合は、事業効果を発現できないだけでなく、構築した構造物の撤去、国の補助金並びに鉄道事業者及び地元自治体の負担金の返還等の新たな費用が発生する。さらに、踏切の除却を強く望む地元住民等の期待に応えられなくなるなど、中止による影響は多大。