

資料4-4
令和3年度第5回
事業評価委員会

東京都都市計画都市高速鉄道事業
京王電鉄京王線(笹塚駅～仙川駅間)
(世田谷区給田三丁目～
渋谷区笹塚一丁目)

令和3年12月20日(月)

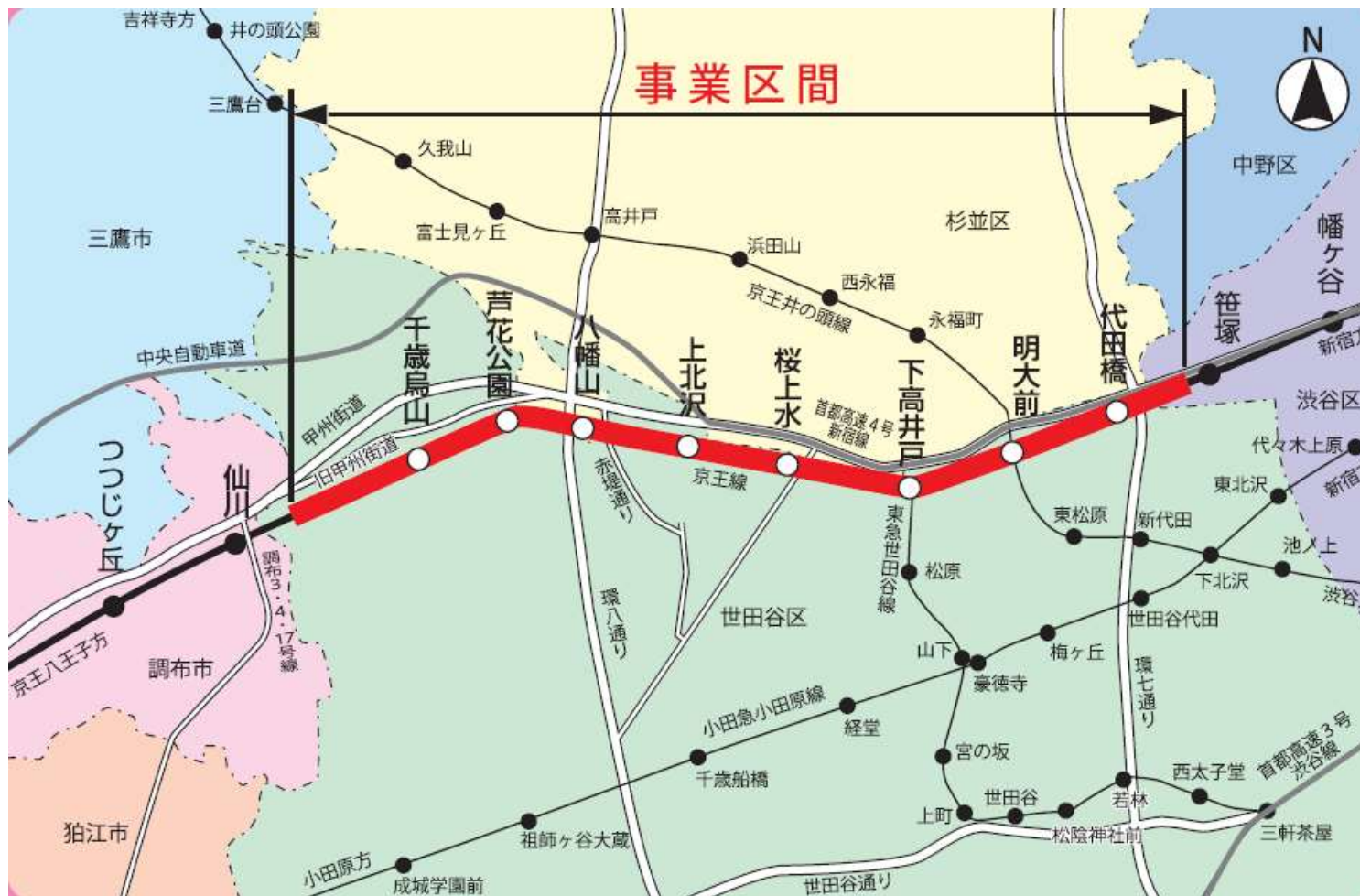
建設局 道路建設部

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	.....	6
4. 事業の進捗状況	.....	11
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

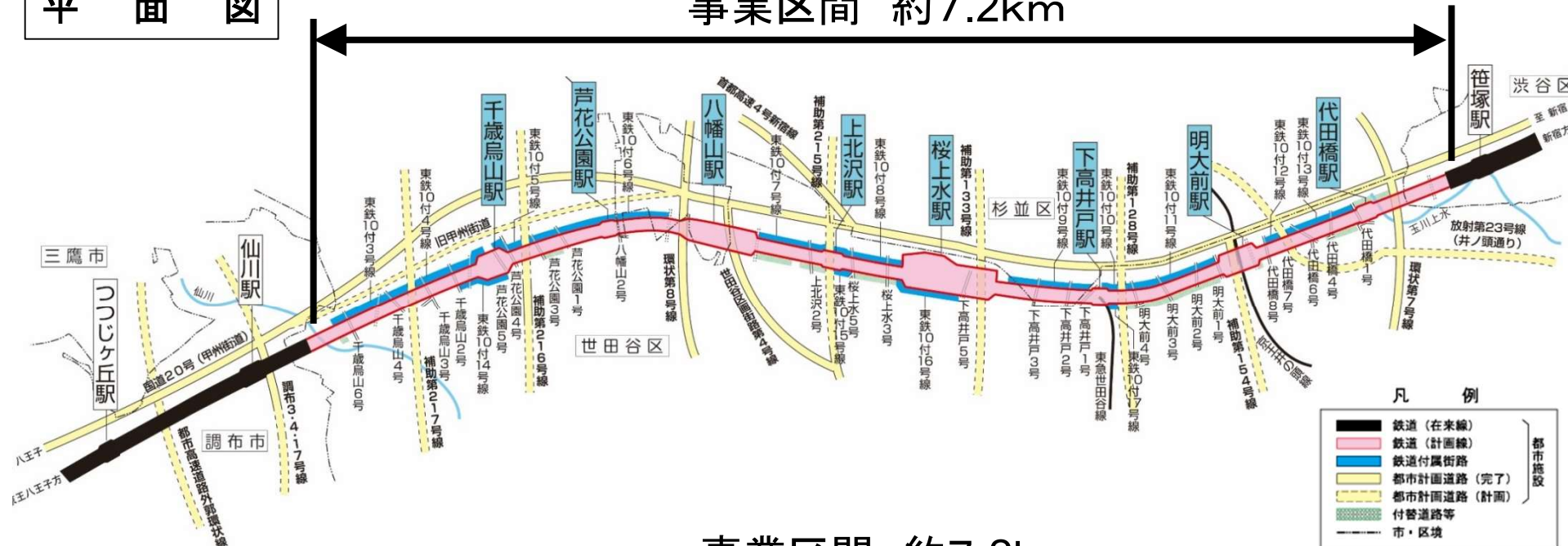
位置図



1. 事業概要

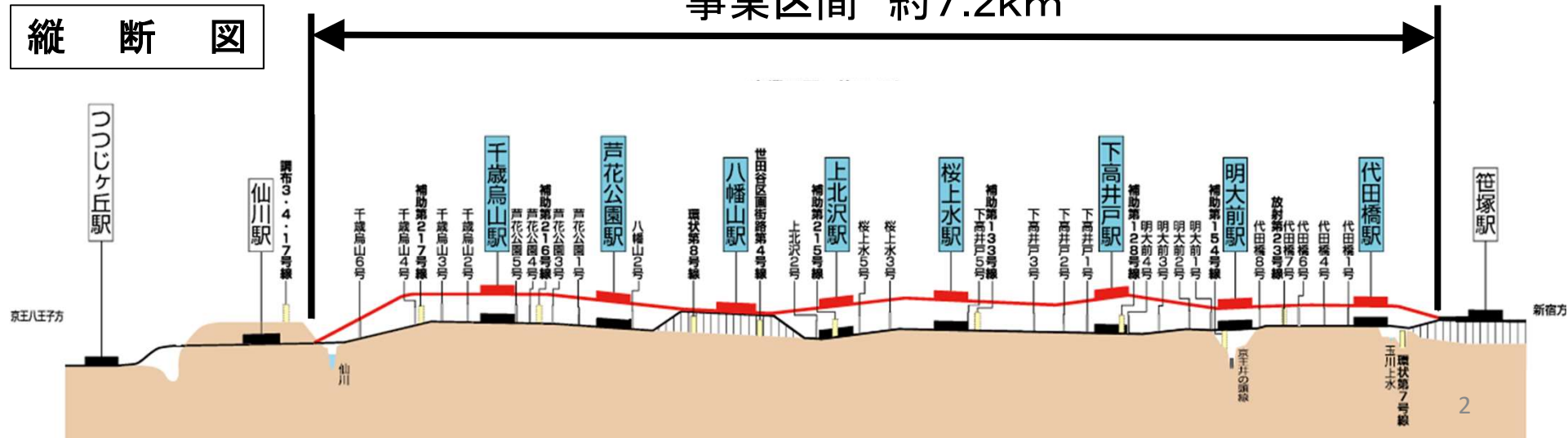
平面図

事業区間 約7.2km



縦断図

事業区間 約7.2km



1. 事業概要

事業期間

平成25年度～令和4年度

事業の概要

本事業は、京王電鉄京王線の笹塚駅から仙川駅間の約7.2kmにおいて鉄道を高架化することにより、25箇所踏切を除却し、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 月	計画等
平成24年10月	都市計画変更
平成26年2月	都市計画事業認可

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21年度	令和元年度
代田橋4号	49分	53分
代田橋8号	57分	55分
明大前1号	50分	57分
明大前2号	56分	57分
芦花公園5号	58分	57分



井ノ頭通り(代田橋6号踏切)の状況

関連する他事業等の進捗状況の変化

- ・都市計画道路放射第23号線 (平成27年12月 事業認可取得)
- ・都市計画道路補助第154号線 (平成26年 2月 事業認可取得)
- ・都市計画道路補助第216号線 (平成26年 2月 事業認可取得)

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)	走行時間短縮便益	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)
	1606.0億円	26.7億円	67.8億円	1700.5億円	
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	1.3 (1.30)
	1030.9億円	299.8億円	9.2億円	1339.9億円	

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

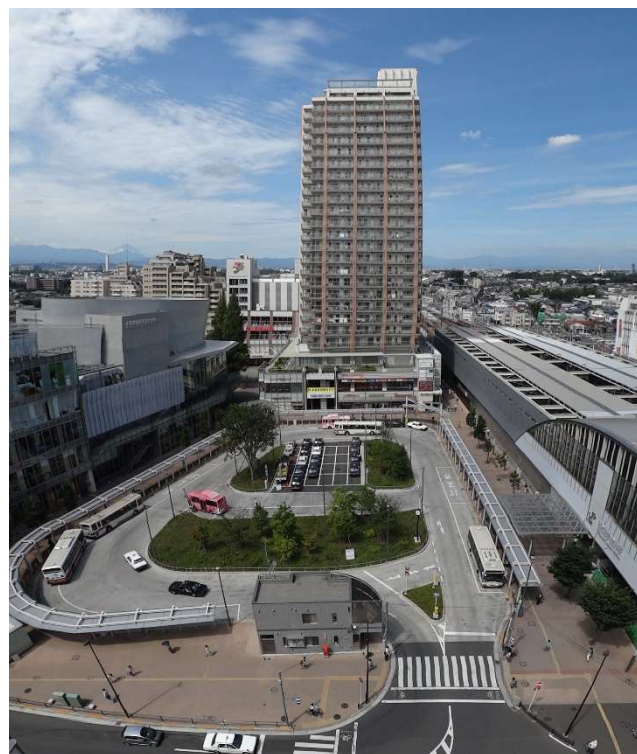
定性的効果

＜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	44,913百万円 (45,628百万円)	139,396百万円 (138,681百万円)	184,309百万円 (184,309百万円)
執行済額	26,991百万円 (4,024百万円)	12,992百万円 (1,312百万円)	39,983百万円 (5,336百万円)
(執行率)	60.1 % (9 %)	9.3 % (1 %)	21.7 % (3 %)

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)
51,103m ² (35,982m ²)	39,503m ² (5,319m ²)	77.3 % (14.8 %)

4. 事業の進捗状況

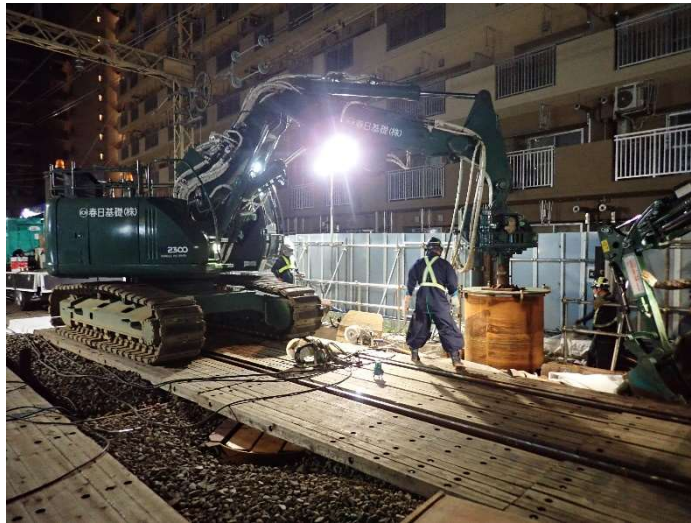
事業の進捗状況・残事業の内容

- 未取得用地の早期取得を目指し、引続き取り組んでいく。
- 全8工区のうち、6つの工区で鉄道工事に着手しており、工事ヤードの整備や土留杭の設置、基礎杭の構築等を進めている。
- 未着手である2つの工区は、用地取得の進捗状況に応じて順次着手していく。

4. 事業の進捗状況

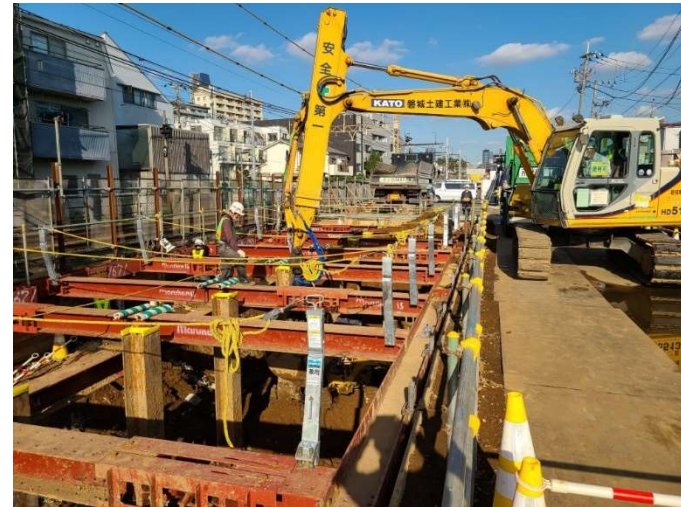
事業の進捗状況 (H30着手工区)

①

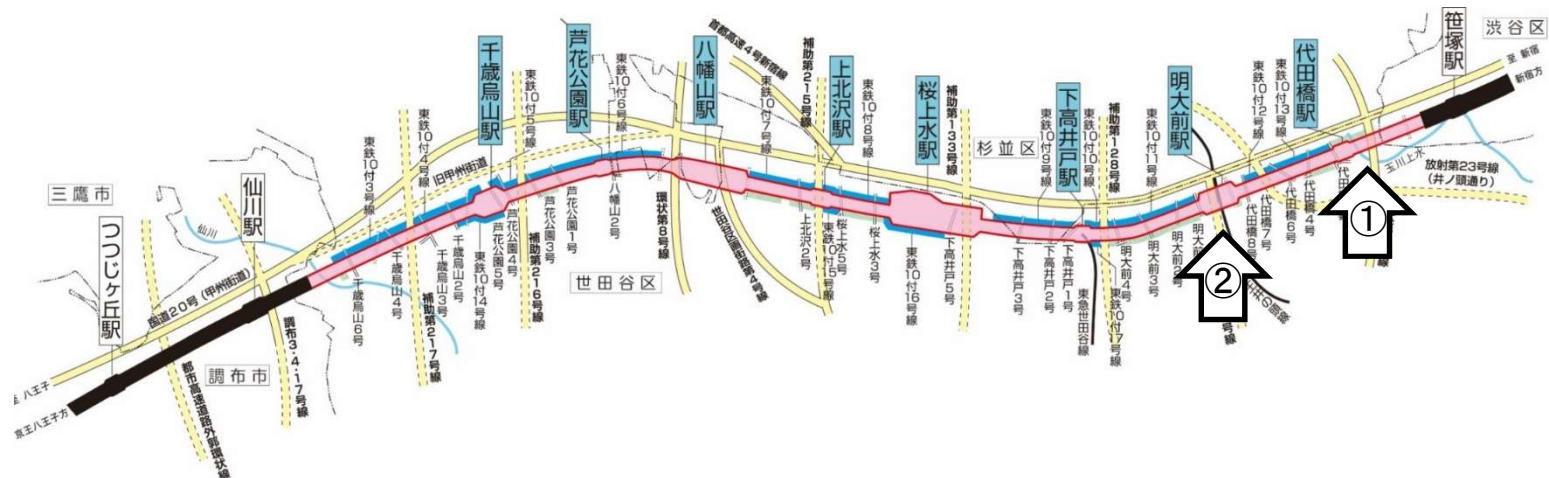


工事桁支持杭工 (笹塚駅側取付部)

②



掘削工 (明大前駅付近)



4. 事業の進捗状況

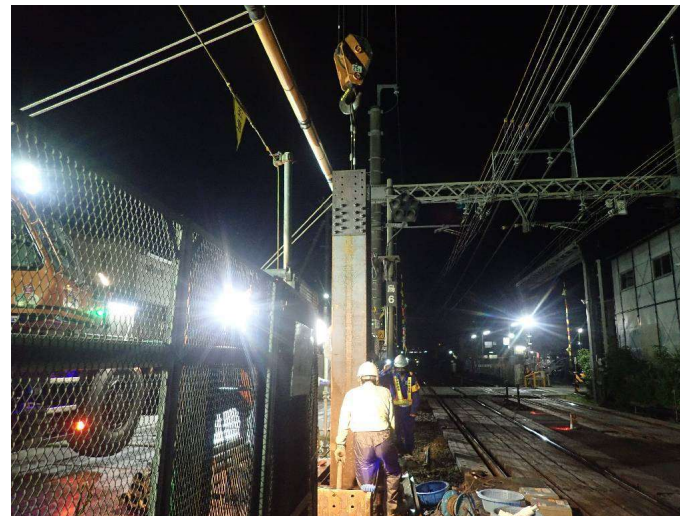
事業の進捗状況 (H30着手工区)

③

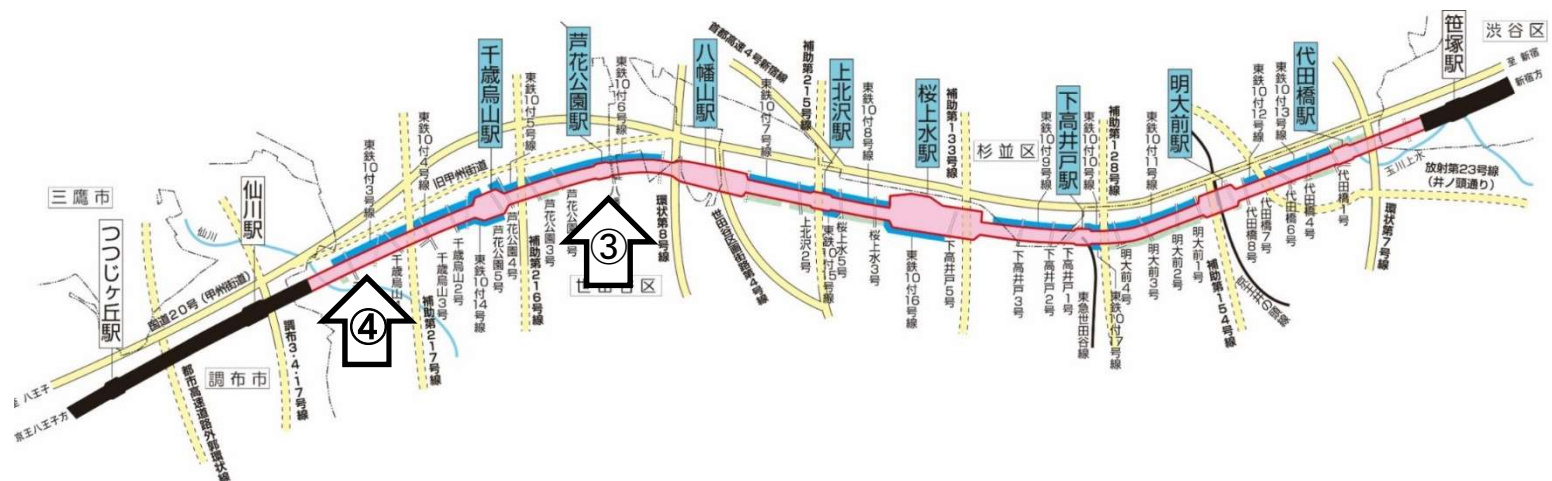


基礎杭工 (芦花公園駅付近)

④



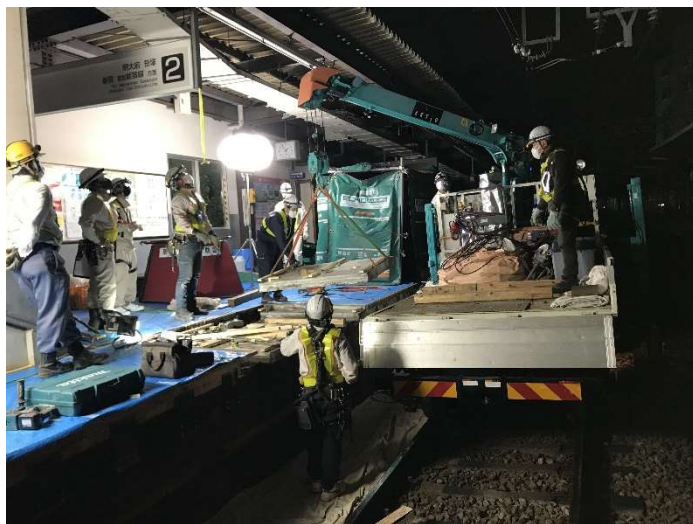
工事桁支持杭工 (仙川駅取付部)



4. 事業の進捗状況

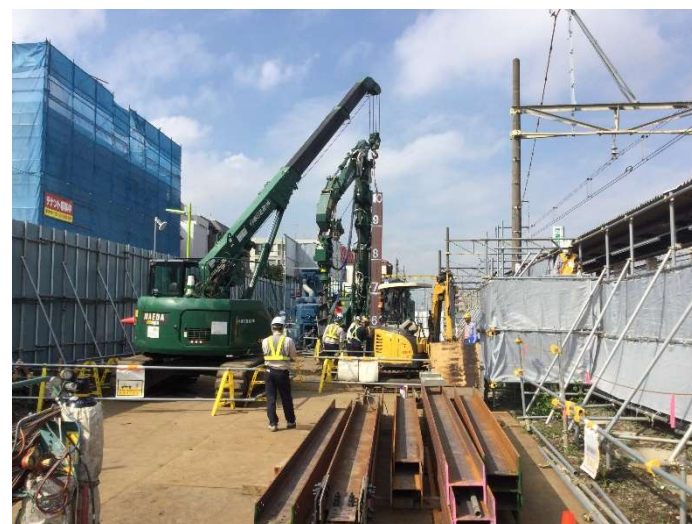
事業の進捗状況 (R3着手工区)

⑤

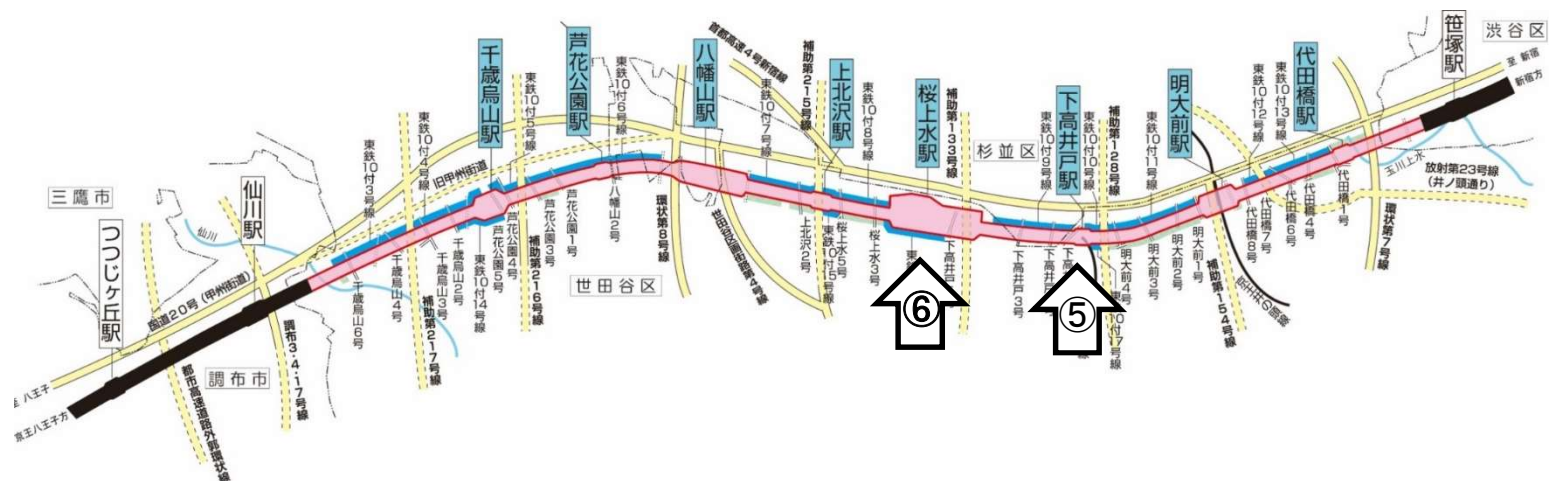


仮ホーム工(下高井戸駅付近)

⑥



土留杭設置工(桜上水駅付近)



5. 事業の進捗の見込み

- 工事工程上、更地化が急がれる用地の進捗管理に力を入れ、効率的な用地取得に努めている。
- 鉄道工事に着手済の工区では、引き続き高架橋の構築を進め、未着手である2つの工区は、用地取得の進捗状況を見極め、早期着手を目指す。

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・事業手法となっているため、代替案の可能性はない。

コスト削減の取組

- 土工に伴う仮設材について、近傍で施工中の関連工事から転用する調整を行い、工事費の縮減を図っている。

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、着実に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。