

再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	東京都計画都市高速鉄道事業 京浜急行電鉄湘南線及び第1号線分岐線		評価該当要件	5年間継続	1回目
実施主体	東京都(建設局)	事業所管部署	道路建設部 鉄道関連事業課		
都市計画決定(当初)	湘南線:昭和46年 分岐線:昭和37年	事業認可年度(当初)	令和2年度	事業期間: R2年度~11年度	
都市計画決定(最新)	平成30年度	事業認可年度(最新)	令和2年度	事業期間: R2年度~11年度	
事業箇所	港区高輪二丁目~品川区北品川二丁目	事業規模	評価対象区間延長 1.7km		
事業概要	本事業は、京浜急行本線の泉岳寺駅~新馬場駅間の約1.7kmにおいて、鉄道を立体化することにより、3箇所の踏切を除却し、都市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。				

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)
(ピーク時1時間当たりの踏切遮断時間の変化)
○踏切名称 品川第1踏切 : 47分(平成26年度) ⇒ 57分(令和元年度) 品川第2踏切 : 48分(平成26年度) ⇒ 50分(令和元年度) 北品川第1踏切 : 43分(平成26年度) ⇒ 54分(令和元年度)

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	1.5	
現在価値化総便益額(B)	1,708.4億円	現在価値化総費用額 1,119.2億円
移動時間短縮便益	1,700.8億円	連続立体交差事業費 883.5億円
走行経費減少便益	7.9億円	関連道路整備費 227.4億円
交通事故減少便益	-0.3億円	維持管理費 8.3億円
定性的効果	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者、自転車の回遊性の向上 交通混雑の緩和 自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減 都市防災機能の向上 高架下空間の活用による都市機能の向上 市街地分断の解消 緊急車両のアクセシビリティの向上 関連事業の誘発 	

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 (R3年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	7,219百万円	117,481百万円	124,700百万円
執行済額	1,713百万円	1,351百万円	3,064百万円
(執行率)	23.7%	1.1%	2.5%

用地取得状況 (R3年度末時点)		
取得予定面積(A)	既取得面積(B)	用地取得率(B/A)
1,959㎡	647㎡	33.0%

一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況

地元の理解・協力の状況はおおむね良好である。

事業の進捗状況・残事業の内容

<事業の進捗状況>
令和3年6月に工事着手し、現在は、準備工事や文化財調査、用地取得等を進めている。
<残事業の内容>
仮設工事: 仮線化工事、品川駅の仮駅舎化、北品川駅の仮地下道構築
本設工事: 地下躯体・高架橋・駅部の構築
用地: 北品川駅周辺の用地取得

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
<1工区~3工区> 近接する他事業(環状4号線、品川駅周辺開発等)との施工調整を密に行うことで、地平化切替に向けた施工上の課題を解決し、事業工程に影響が出ないよう努めている。
<ハツ山工区> JR在来線及び東海道新幹線と交差するハツ山橋梁は、鉄道運行の安全を期すため、JR東日本に設計・施工を委託し、事業を推進している。
<4工区> 用地の取得が必要な箇所については、工事工程との整合を図るため、進捗管理を徹底している。
<5工区> 国道歩道部の一部を占用して仮設材を設置するため、施工時期を見据え、道路管理者との協議を進めている。

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
(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を選定していることから、代替案の可能性は極めて少ない。
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取り組み
・資機材等の搬入計画の見直しを行い、既存の搬入路を活用する計画とすることで仮設費の減少に取り組んでいく。 ・詳細設計の深度化に伴い、構造物を経済設計とすることで、構造変更による工事費の減少に取り組んでいく。

7 対応方針(原案)

総合評価	本事業の実施により、3箇所の踏切が除却され、踏切での交通渋滞が解消される。また、鉄道により分断されていた地域の一体化や、本事業に合わせた駅前広場の整備や品川駅東西自由通路の延伸などにより、安全で快適なまちづくりが実現されるなど、早期完成に向け事業を進めていく必要がある。
対応方針(原案)	継続 中止の場合は、事業効果を発現できないだけでなく、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。また、品川駅周辺のまちづくり計画は京急線の地平化が前提となっており、中止による影響は大きい。