

# 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 東日本旅客鉄道赤羽線(十条駅付近)		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)	平成29年度	事業認可年度(当初)	令和元年度	事業期間: R元年度~R12年度	
都市計画決定(最新)	平成29年度	事業認可年度(最新)	令和元年度	事業期間: R元年度~R12年度	
事業箇所	北区十条台一丁目~中十条四丁目		事業規模	評価対象区間延長 約1.5km	
事業概要	本事業は、JR赤羽線の十条駅付近の約1.5kmにおいて鉄道を高架化することより、6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時間あたりの踏切遮断時間の変化)		
	平成26年度	令和元年度
踏切名称		
原町	37分	37分
十条道	39分	41分
仲道	35分	35分
(関連する他事業進捗状況の変化・変更内容)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京都計画道路事業補助線街路第85号線 令和2年3月 事業認可取得</li> <li>・十条駅西口地区市街地再開発事業 令和2年3月 権利変換計画認可取得</li> </ul>		

## 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	<b>1.8</b>		
現在価値化総便益額(B)	582.0億円	現在価値化総費用額(C)	329.5億円
移動時間短縮便益	574.9億円	連続立体交差事業費	249.4億円
走行経費減少便益	7.3億円	関連道路整備費	78.6億円
交通事故減少便益	-0.2億円	道路維持管理費	1.5億円
定性的効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高架下の有効利用による生活の質の向上</li> <li>・連立事業を契機とした街の活性化</li> <li>・踏切除却による防災性の向上</li> </ul>		

## 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 (R2年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	3百万円	37,531百万円	37,534百万円
執行済額	0百万円	23百万円	23百万円
(執行率)	0.0%	0.1%	0.1%
用地取得状況 (R2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)	
1.58㎡	0㎡	0.0%	
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○地元の理解・協力の状況</li> <li>・沿道の方からは概ね理解を得ているが、一部の方から反対意見も出ている。</li> </ul>			
事業の進捗状況・残事業の内容			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○進捗状況</li> <li>・令和2年11月に用地補償説明を実施。</li> <li>・用地取得、一時使用地の借地のための折衝を実施している。また、鉄道付属街路事業(北区施行)用地の早期確保に向け、意見交換等を行っている。</li> <li>○残事業</li> <li>・用地:用地取得、一時使用地の借地(仮線・仮付替道路等)</li> <li>・工事:仮付替道路工事、仮線・仮駅舎工事、一般部及び駅部の高架橋工事</li> </ul>			

## 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
<ul style="list-style-type: none"> <li>・仮線路を敷設するためには、北区施行の鉄道付属街路事業の用地が不可欠である。</li> <li>・特に、工事に時間を要する駅部の用地については、優先的に取得を北区に要望している。</li> <li>・早期の工事着手に向け、引き続き関係機関と調整を進めていく。</li> </ul>

## 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
<p>(新工法の採用など)</p> <p>現在のところ特にないが、高架橋工事等の進捗及びコストとの比較を鑑み、今後の動向を踏まえ検討していく。</p> <p>(事業手法、施設規模等の見直しの可能性)</p> <p>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。</p> <p>その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み</p> <p>今後の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。</p>

## 7 対応方針(原案)

総合評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。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。</li> </ul>
対応方針(原案)	<b>継続</b>