

# 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王電鉄京王線(笹塚駅～仙川駅間)			評価該当要件	5年間継続	2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)	昭和44年度	事業認可年度(当初)	平成25年度	事業期間: H25年度～R4年度		
都市計画決定(最新)	平成24年度	事業認可年度(最新)	平成25年度	事業期間: H25年度～R4年度		
事業箇所	世田谷区給田三丁目～渋谷区笹塚一丁目		事業規模	評価対象区間延長 7, 225m		
事業概要	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。					

## 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)			
(関連計画の変化・変更内容)			
	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
(関連する他事業等の進捗状況の変化・変更内容)			
東京都計画道路事業幹線街路放射線街路第23号線	事業認可取得:	平成27年12月	
東京都計画道路事業幹線街路補助線街路第154号線	事業認可取得:	平成26年2月	
東京都計画道路事業幹線街路補助線街路第216号線	事業認可取得:	平成26年2月	

## 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>1.3</b>		
現在価値化総便益額(B)	1,700.5億円	現在価値化総費用額(C)	1,339.9億円
走行時間短縮便益	1,606.0億円	連続立体交差事業費	1,030.9億円
走行経費減少便益	26.7億円	関連道路整備費	299.8億円
交通事故減少便益	67.8億円	維持管理費	9.2億円
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	44,913百万円	139,396百万円	184,309百万円
執行済額	26,991百万円	12,992百万円	39,983百万円
(執行率)	60.1%	9.3%	21.7%
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)	
51,103㎡	39,503㎡	77.3%	
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>用地取得の遅れによる。</li> <li>事業認可取消訴訟で都市側勝訴の最高裁判決が下された。(令和2年10月)</li> <li>地元の理解・協力の状況はおおむね良好であるが、一部強硬な事業反対者も存在している。</li> </ul>			
事業の進捗状況・残事業の内容			
<ul style="list-style-type: none"> <li>未取得用地の早期取得を目指し、引続き取り組んでいく。</li> <li>全8工区のうち6つの工区では、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。</li> <li>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。</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>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。</li> <li>着手済工区では、引続き高架橋構築を進め、未着手工区は、用地の状況を見極め、早期着手を目指す。</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
(新工法の採用など)
現在のところ特にないが、高架橋工事等の進捗、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。
(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・事業手法となっているため、代替案の可能性はない。
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み
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	<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、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。</li> </ul>
対応方針(原案)	<b>継続</b>