

資料4-1
令和3年度第5回
事業評価委員会

東京都市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)

令和3年12月20日

建設局道路建設部鉄道関連事業課

目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	6
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	.....	14
6. コスト縮減等	.....	15
7. 対応方針(原案)	.....	16

1. 事業概要

位置図

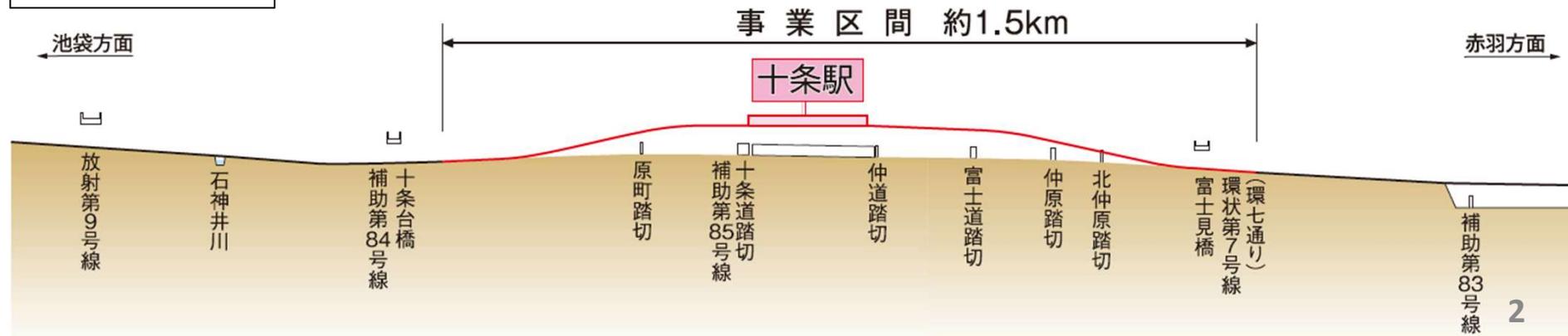


1. 事業概要

平面図

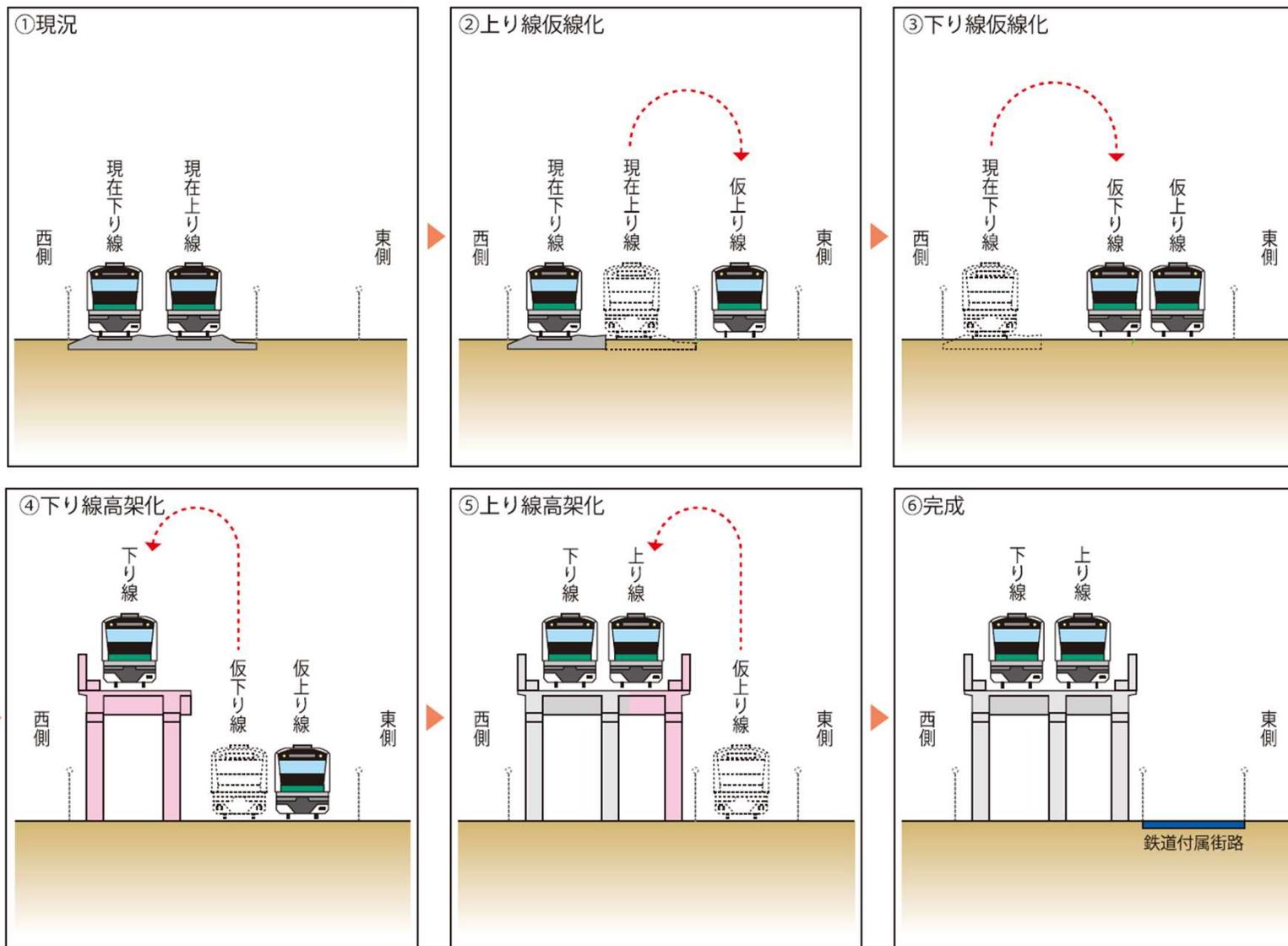


断面図



1. 事業概要

施工順序図（一般部）



1. 事業概要

事業期間

令和元年度～令和12年度

事業の概要



十条道踏切(補助第85号線)

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¹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。

1. 事業概要

経緯

年度	計画等
平成29年11月	都市計画決定
令和 2年 3月	都市計画事業認可 令和元年度～令和12年度

2. 社会経済情勢等の変化

ピーク時1時間あたりの踏切遮断時間の变化

踏切名	平成26年度	令和元年度
原町	37分	37分
十条道	39分	41分
仲道	35分	35分



十条道踏切遮断に起因した渋滞状況

関連する他事業等の進捗状況の変化

- ・東京都市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)
- ・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)

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
- 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】

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)
	574.9億円	7.3億円	-0.2億円	582.0億円	
費用 (C)	連立事業費	関連道路 整備費	道路維持 管理費	総費用	1.8
	249.4億円	78.6億円	1.5億円	329.5億円	

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

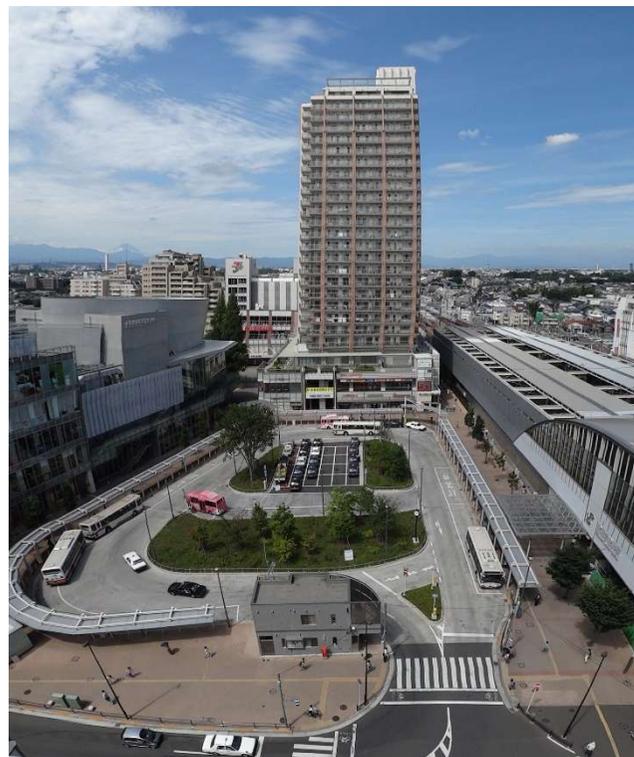
定性的効果

＜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

(令和2年度末時点)

事業費の執行状況

	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

取得予定面積(A)	既取得面積(B)	用地取得率(B/A)
1.58m ²	0m ²	0%

4. 事業の進捗状況

事業の進捗状況・残事業の内容

進捗状況

令和2年11月に用地補償説明を実施。

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、鉄道附属街路事業(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。

残事業

用地: 用地取得、一時使用地の借地(仮線・仮付替道路等)

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

5. 事業の進捗の見込み

事業の進捗の見込み

- ・仮線路を敷設するためには、北区施行の鉄道附属街路事業の用地が不可欠である。
- ・特に、工事に時間を要する駅部の用地については、優先的な取得を北区に要望している。
- ・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。

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

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。

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、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。