

再評価チェックリスト

資料 2-4

1 事業概要

事業の名称	東急電鉄大井町線(戸越公園駅付近)連続立体交差事業		評価該当要件	事業認可取得時の再評価
実施主体	東京都(建設局)	事業所管部署	道路建設部 計画課	
都市計画決定(当初)	令和5年度	事業認可年度(当初)	—	事業期間: 11年間(予定)
都市計画決定(最新)	令和5年度	事業認可年度(最新)	—	事業期間: 11年間(予定)
事業箇所	品川区豊町二丁目~品川区戸越六丁目	事業規模	評価対象区間延長 約0.9km	
事業概要	東急電鉄大井町線の戸越公園駅付近の約0.9kmについて鉄道を高架化することにより、6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。			

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・変更内容)
○踏切名称
・下神明1号 :37分(平成26年度)⇒42分(令和元年度) 開かず、歩行者ボトルネック
・下神明2号 :35分(平成26年度)⇒40分(令和元年度) 開かず
・戸越公園1号 :37分(平成26年度)⇒44分(令和元年度) 開かず、歩行者ボトルネック
・戸越公園2号 :39分(平成26年度)⇒44分(令和元年度) 開かず、歩行者ボトルネック
・戸越公園3号 :38分(平成26年度)⇒42分(令和元年度) 開かず
・戸越公園4号 :36分(平成26年度)⇒41分(令和元年度) 開かず
○関連する他事業等の進捗状況の変化
・東京都市計画道路 補助線街路第29号線(戸越公園駅周辺地区): 用地取得中
・東京都市計画道路 区画街路品川区画街路第8号線(交通広場): 用地測量中
・戸越五丁目19番地区第一種市街地再開発事業 : 令和6年5月 建築工事完了
・戸越公園駅北地区第一種市街地再開発事業 : 令和7年5月 都市計画決定

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※	1.8	(参考)	2.8 [2%]	3.7 [1%]
現在価値化総便益額(B)	477.6億円	現在価値化総費用額(C)	268.7億円	
移動時間短縮便益	409.3億円	連続立体交差事業費	266.0億円	
走行経費減少便益	62.4億円	関連道路整備費	2.1億円	
交通事故減少便益	5.9億円	維持管理費	0.7億円	
定量的効果 残事業B/C※	—	(参考)	— [2%]	— [1%]
定性的効果	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の解消 歩行者・自動車の回遊性の向上 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 交通事故の減少 通学路の安全性確保 			
	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリー化 緊急車両のアクセシビリティの向上 都市防災機能の向上 自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減 関連事業の誘発 			

※現在価値算出のための社会的割引率は4%を用い、比較のために参考として2%及び1%として算出した結果を併記する。
 なお、参考比較のための値は平成15年(2003年)~令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた1%、及び、平成5年(1993年)~令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた2%としている(公共事業評価に関する技術指針(令和6年9月国土交通省))。

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和7年8月)に基づき分析
 (国土交通省による原単位等の訂正(令和7年8月29日公表)に基づき、都の原単位を再算出)

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 (R6年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	—	—	—
執行済額	—	—	—
(執行率)	—	—	—
用地取得状況 (R6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)	
—	—	—	
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"> 構造形式や施工方法の検討を実施。 地元の理解・協力の状況は概ね良好である。 			
事業の進捗状況・残事業の内容			
令和5年10月 都市計画決定 令和5年12月 用地測量説明会 現在、事業化に向けて国との協議、用地測量を実施中。			

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
今後、都市計画事業認可取得予定

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)
<ul style="list-style-type: none"> 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、代替案立案の可能性は極めて小さい。 施工計画立案過程で、仮設の規模を最小限に抑えることや、経済的な構造形式を採用するなどの工夫を行い、コスト縮減を図っている。
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み
工事を実施するまでに、引き続き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(原案)	継続