

## 再評価チェックリスト

## 1 事業概要

事業の名称	東京都市計画都市高速鉄道事業 東武鉄道伊勢崎線 (とうきょうスカイツリー駅付近)		評価該当要件	事業費増額及び 事業期間延伸のため	2回目
実施主体	墨田区	事業所管部署	都市整備部立体化・まちづくり推進担当 立体化推進課		
都市計画決定(当初)	平成27年度	事業認可年度(当初)	平成29年度 事業期間:H29年度～R6年度		
都市計画決定(最新)	平成27年度	事業認可年度(最新)	平成29年度 事業期間:H29年度～R6年度(R10年度まで延伸予定)		
事業箇所	墨田区押上二丁目～向島一丁目		事業規模	対象区間延長	約0.9km
事業概要	東武鉄道伊勢崎線のとうきょうスカイツリー駅付近約0.9kmの区間について、鉄道を高架化する事業である。これにより、桜橋通りにある伊勢崎線第2号踏切を撤却し、道路と鉄道それぞれの安全性向上、交通流動のボトルネック解消を図り交通流動の円滑化を図るとともに、これまで鉄道によって隔てられていた南北の市街地の行き来を容易にし、都市機能や居住環境の向上を図る。				

## 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)					
(事業を取り巻く状況の変化・変更内容)					
○ピーク時1時間当たりの踏切遮断時間			○1日当たりの踏切自動車交通遮断量		
	H26年 (2014年)	R元年 (2019年)		H26年 (2014年)	R元年 (2019年)
踏切遮断時間	32分	31分	踏切自動車交通遮断量	54,838台	35,136台
			踏切歩行者等交通遮断量	50,498台人	60,040台人
○とうきょうスカイツリー駅周辺の交通量の変化					
		R2年度		R5年度	
東京スカイツリータウンの来場者数 (駐車場利用者数)	一般車	43万台		62万台	
	観光バス	2.8万台		4.4万台	
とうきょうスカイツリー駅の乗降者数 (押上駅含む)		3,183万人		4,220万人	

## 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	1.1 (前回:1.1)	(参考)	1.6 [2%]	2.0 [1%]
現在価値化総便益額(B)	411.4億円	現在価値化総費用額(C)	377.4億円	
移動時間短縮便益	386.0億円	連続立体交差事業費	369.2億円	
走行経費減少便益	13.6億円	道路整備費	8.1億円	
交通事故減少便益	11.8億円	道路維持管理費	0.1億円	
定性的効果				
<ul style="list-style-type: none"> <li>交通混雑の緩和</li> <li>路線バス・観光バスの定時性及び速達性の向上</li> <li>歩行者・自転車の回遊性の向上</li> <li>高架下空間の活用による都市機能の向上</li> <li>緊急車両のアクセシビリティの向上</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>通学路の安全性確保</li> <li>自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減</li> <li>都市防災機能の向上</li> <li>関連事業の誘発</li> </ul>		

※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5年9月国土交通省))。

## 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 (令和5年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	-	49,221百万円	49,221百万円
執行済額	-	24,248百万円	24,248百万円
(執行率)	-	49.3%	49.3%
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)
	-	-	-
都市計画上の用地取得状況・供用面積			
	都市計画決定面積	既取得面積(率)	既供用面積(率)
	-	-	-
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
(一定期間を要した背景)			
<ul style="list-style-type: none"> <li>想定外の地中障害物の撤去に時間を要した</li> <li>近隣への騒音に配慮した施工方法へ変更したことで、時間を要した</li> </ul>			
(地元の理解・協力の状況)			
<ul style="list-style-type: none"> <li>近隣の町会や商店会では踏切除却に向けた地元協議会が設置されている</li> <li>事業に協力的であり、理解が得られている</li> </ul>			
事業の進捗状況・残事業の内容			
(事業の進捗状況)			
<ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年3月 都市計画決定</li> <li>平成29年6月 事業認可取得</li> <li>令和2年3月 仮線切替完了</li> <li>令和4年11月 上り線高架切替完了</li> <li>令和5年～ 下り線及び留置線高架工事中</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>引き続き、下り線及び留置線の高架化工事を進める</li> <li>高架化工事の進捗を踏まえて、関連事業(交差道路整備等)を進める</li> </ul>

## 6 コスト縮減の可能性の視点

コスト縮減の取組
<ul style="list-style-type: none"> <li>計画にあたっては、既存の鉄道敷地を最大限活用し、運行上の工夫も行うことで用地費を発生させないスキームとして、コスト縮減を図っている</li> <li>発生材の再利用により、コスト縮減に努めている</li> <li>別の駅構内へ移設予定としていた4線分の留置線について、既存留置線の活用により留置線移設工事を取りやめ、コスト縮減を図った</li> <li>引き続き、残工事のコスト縮減を検討していく</li> </ul>

## 7 対応方針(原案)

総合評価	踏切の除却により、道路と鉄道それぞれの安全性向上、交通流動の円滑化に寄与し、鉄道による地域分断の解消を図るには必要不可欠な事業であり、引き続き、着実に事業を進めていく必要がある 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、国や都の補助金の返還、鉄道事業者の負担金の返還等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
対応方針案	継続