

再評価結果（平成19年度事業継続箇所）

担当課：都市・地域整備局街路課
担当課長名：松谷 春敏

| | | | | | | |
|--------------------------|--|--|--|--------|-------|-----|
| 事業名 | 京王京王線・相模原線 | | 事業 | 街路 | 事業主体 | 東京都 |
| 起終点 | 自：東京都調布市国領 自：東京都調布市布田 | 至：東京都調布市下石原 至：東京都調布市小島町 | 延長 | 3.7 km | | |
| 事業概要 | 京王線の柴崎駅～西調布駅間約2.8 kmの区間と相模原線の調布駅～京王多摩川駅間約0.9 kmの区間を地下化することにより、18箇所の踏切道を解消するとともに8箇所の都市計画道路を立体化する。 | | | | | |
| H14年度事業化 | S44年度都市計画決定 (H13年度変更) | H15年度用地着手 | H16年度工事着手 | | | |
| 全体事業費 | 1,149億円 | 事業進捗率 | 6.8% | 供用済延長 | 0km | |
| 計画交通量 | 431,006台時/日 | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B / C (事業全体) (残事業) | 総費用 (残事業)/(事業全体) - / 659億円 (事業費：- / 680億円) (維持管理費：- / 13億円) (期末残存価値：- / 34億円) | 総便益 (残事業)/(事業全体) - / 1,406億円 (移動時間短縮便益：- / 1,346億円) (走行経費減少便益：- / 15億円) (踏切待ち解消便益：- / 45億円) | 基準年 | 平成18年 | |
| 感度分析の結果 | 交通量、事業費等の変動を想定しても、費用便益分析の結果に問題なし | | | | | |
| 事業の効果等 | 本線を地下化で整備することにより、18箇所の踏切が除却・踏切の解消により、移動時間短縮、走行経費減少、踏切待ち解消等の交通環境改善の効果、また地区の一体的発展による生活環境への効果が十分に期待できる。 | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 地元の理解・協力の状況：調布市の事業に対する理解は得られている。 | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | <ul style="list-style-type: none"> ・コクティ、イトーヨーカ堂等の商業施設の建設。 ・国領駅北市街地再開発事業：平成17年度事業完了。 | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | 進捗率：用地はほぼ50%取得済み。工事は主に杭打ち等の仮設工事を中心に進めている。 残事業：杭打ち工、工事桁工、掘削工、躯体工など | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | ・着工準備路線としての採択を受けた後、都市計画事業認可に関する諸手続き、並びに施工協定締結協議等に長期間を要したため。 ・今後は取得予定用地の過半を取得し、工事も杭打ち等の仮設工事を中心に概ね順調に進んでいる。 | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | ・特になし | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 事業の必要性は非常に高く、また、事業は概ね順調に進捗している状況にある。事業の効果を考えれば、連続立体交差事業に変わる事業手法の立案も困難であり、事業を継続することが妥当である。 | | | | | |
| 事業概要図 | | | | | | |

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。