

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：都市局 街路交通施設課
担当課長名：荒川 辰雄

事業名 連続立体交差事業 京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間）	事業区分 連続立体交差	事業主体 東京都
起終点 自：東京都世田谷区 給田 至：東京都渋谷区 笹塚		延長 7.2km
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。		
H25年度事業化		H24年度都市計画変更決定
H26年度用地着手		H30年度工事着手
全体事業費 約1,843億円	事業進捗率 約22%	供用済延長 — km
計画交通量 417,952台時／日（踏切交通遮断量）		
費用対効果 B/C （事業全体） 1.3 （残事業） 1.6	総費用 （残事業）/（事業全体） 1,055/1,340億円 事業費：1,046/1,331億円 維持管理費：9.2/9.2億円	総便益 （残事業）/（事業全体） 1,701/1,701億円 移動時間短縮便益：1,606/1,606億円 走行経費減少便益：27/27億円 交通事故減少便益：68/68億円
基準年 令和3年		
感度分析の結果 （事業全体）交通量：B/C=1.2～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.4（事業期間±20%）		
（残事業）交通量：B/C=1.5～1.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.9（事業期間±20%）		
事業の効果等 <ul style="list-style-type: none"> ・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する。 ・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する。 ・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もなくなる。 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る。 		
関係する地方公共団体等の意見 【東京都連続立体交差事業促進協議会（R3.11.26）】 ・連続立体交差事業の計画的な事業促進が図られるよう要望する。		
事業評価監視委員会の意見 事業継続を妥当と認める。		
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等 <ul style="list-style-type: none"> ・本事業で除却する踏切のすべてが、改正踏切道改良促進法に基づいた改良すべき踏切道に指定された。 ・関連する都市計画道路や駅前広場について、事業認可を取得するなど、計画が進んでいる。 		
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率約77%、事業進捗率約22% <ul style="list-style-type: none"> ・未取得用地の早期取得を目指し、引続き取り組んでいく。 ・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。 ・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。 		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 		
施設の構造や工法の変更等 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		

対応方針

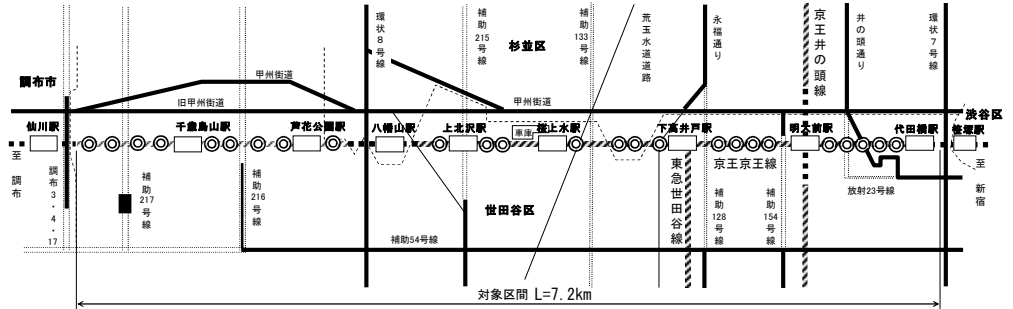
事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。

事業概要図

凡 例	
◎	開かずの踏切
■ ■ ■	既立体交差化箇所
////	鉄道平面区間
.....	未整備都市計画道路



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

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。