

再評価結果(令和7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:青柳 太

事業名	連続立体交差事業 とうきょうスカイツリー駅付近 東武鉄道伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）				事業区分	連続立体交差	事業主体	墨田区		
起終点	自：東京都墨田区押上二丁目 至：東京都墨田区向島一丁目						延長	約0.9km		
事業概要										
本事業は、東武鉄道伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅付近の約0.9kmにおいて鉄道を高架化することにより、1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。										
H29年度事業化			H27年度都市計画決定		用地買収なし		H29年度工事着手			
全体事業費		約492億円		事業進捗率		約65%		供用済延長	-km	
計画交通量		35,136台時／日（踏切交通遮断量）								
費用対効果分析	B/C		EIRR		総費用		総便益		基準年	
	(事業全体)		(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)			
	1.1				169/377億円		284/411億円			
	(参考)	1.6	[2%]	-%	事業費：168.9/377億円		移動時間短縮便益：264/386億円		令和6年	
		2.0	[1%]		維持管理費：0.1/ 0.1億円		走行経費減少便益：12/ 13億円			
					更新費：-/ -億円		交通事故減少便益：8/ 12億円			
	(残事業)	(残事業)		(残事業)		(事業全体)		(残事業)		
		1.6		感度分析	交通量	B/C=1.0～1.2(±10%)		交通量	B/C=1.5～1.8(±10%)	
2.2		[2%]	-%		事業費	B/C=1.0～1.1(±10%)		事業費	B/C=1.5～1.9(±10%)	
2.7		[1%]	事業期間		B/C=1.1～1.1(±20%)		事業期間	B/C=1.7～1.7(±20%)		
事業の効果等										
・交通混雑の緩和 踏切待ちの渋滞が無くなり、交通混雑が緩和し、沿道環境が改善										
・バスの定時性及び速達性の向上 踏切の解消によって、路線バス・観光バスの定時性及び速達性が向上										
・歩行者、自転車の回遊性の向上 踏切除却のほかに、関連街路等を整備することで、南北移動の利便性の向上と、北側市街地の利便性や回遊性が向上										
・高架下空間の活用による都市機能の向上 高架下空間や駅前交通広場等の活用によるにぎわいの創出										
関係する地方公共団体等の意見										
—										
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時までの周辺環境変化等										
観光客の増加に伴い、とうきょうスカイツリー駅周辺の交通量が増加										
事業の進捗状況、残事業の内容等										
・事業進捗率約65%										
・令和7年3月下り線高架切替（踏切除却）										
・令和7年度以降、留置線の高架橋工事を実施										
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等										
今後の見通し										
・引き続き、留置線の高架橋工事を実施										
・高架化工事の進捗をふまえて、交差道路整備を実施										

施設の構造や工法の変更等	
・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、コスト削減を図っている。 ・発生材の再利用により、コスト削減に努めている。 ・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、コスト削減を図った。 ・引き続き、残工事のコスト削減を検討していく。	
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	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([])内は社会的割引率の値)