

新規事業採択時評価結果(令和8年度新規着工準備箇所)

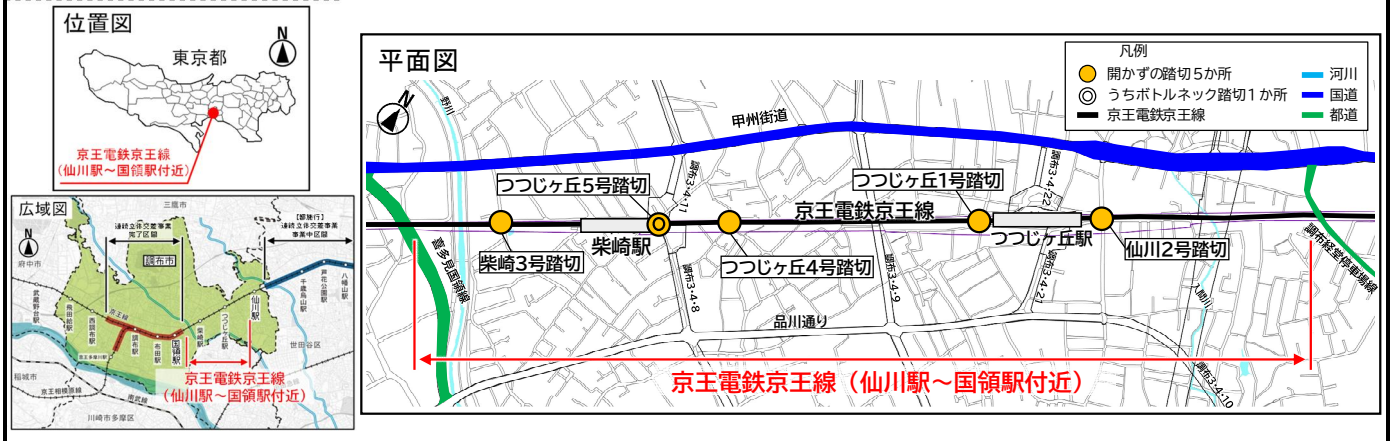
担当課： 都市局街路交通施設課

担当課長名： 筒井 祐治

事業の概要

事業名	連続立体交差事業 京王電鉄京王線(仙川駅～国領駅付近)	事業区分	連続立体交差	事業主体	調布市
起終点	自：東京都調布市仙川町 至：東京都調布市国領町	延長		約2.1km	
事業概要	<p>本事業は、京王電鉄京王線の仙川駅から国領駅付近の約2.1kmにおいて、鉄道を高架化又は地下化することにより、5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。</p>				
事業の目的、必要性	<p>本事業区間は、仙川駅から国領駅の間に位置し、区間内には開かずの踏切5箇所、歩行者ボトルネック踏切1箇所(開かずと重複)が存在する。また、調布3・4・9号線の都市計画道路(交差箇所未整備)と交差しており、道路ネットワーク形成上の課題となっているほか、踏切による交通渋滞や、鉄道による市街地の分断等により、日常生活の快適性や安全性が阻害されており、これらの課題解消のための抜本的な対策が求められている。そのため、本事業では、当該区間の鉄道を立体化し、5箇所の踏切を除却することで、円滑な道路交通の確保や踏切事故の解消とともに、広域避難場所へのアクセス向上を図るものである。併せて、都市計画道路や駅前広場等を整備し、交通結節点機能の強化とともに都市機能と土地利用の更新、一体的なまちづくり等を進め、地域の活性化を図るものである。</p>				
全体事業費	約867億円	踏切交通遮断量	約41,742台・時/日(踏切箇所計)		

事業概要図



関係する地方公共団体等の意見

本事業区間は、調布市総合計画において、開かずの踏切の解消に向け、連続立体交差事業を促進し、駅周辺における利便性向上や歩行者、自転車の安全確保など、交通環境の改善に取り組むとしている。

令和7年1月に、地域住民、調布市議会、調布市を会員とした「京王電鉄京王線(つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区)開かずの踏切解消促進協議会」が設立され、事業着手の要望を受けている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

—

対応方針(採択理由)

事業主体である調布市が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が 1.30 と便益が費用を上回っており、着工準備採択の前提条件が確認できる。さらに、開かずの踏切 5 箇所を除却することにより、交通渋滞や踏切事故の解消が図られるため、事業の必要性、効果は高いと判断される。

以上より、本事業は令和8年度新規着工準備箇所として妥当である。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件	
<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている <input checked="" type="checkbox"/> 事業実施環境が整っている	

費用便益分析 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	455億円	総便益	592億円	感度分析	基準年	
	[4%]	1.3	1.5	5.3%	事業費: 455億円 維持管理費: 0.14億円 更新費: 0億円	走行時間短縮便益: 510億円 走行経費減少便益: 56億円 交通事故減少便益: 26億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 71億円 CO2排出削減便益: 2.0億円	交通量変動		B/C=1.2~1.4(変動ケース: ±10%)	令和7年
	[2%]	2.1	2.4					事業費変動		B/C=1.2~1.5(変動ケース: ±10%)	
	[1%]	2.8	3.1					事業期間変動		B/C=1.2~1.4(変動ケース: ±20%)	

※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は対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。
 ※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

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎
事故対策		◎	<ul style="list-style-type: none"> 踏切事故や緊急車両の通行障害の解消が図られる。 本事業区間は、開かずの踏切が5箇所(うち通学路指定踏切が3箇所)存在し、慢性的な交通渋滞による事故の発生が危惧されている。さらに、調布3・4・9号線との交差箇所も通学路に指定されており、踏切を迂回する車両が集中するため、児童・生徒の安全確保が課題となっている状況であり、立体交差化により踏切を含む鉄道交差道路における事故が解消される。
歩行空間		◎	<ul style="list-style-type: none"> つつじヶ丘5号踏切146,825台(人)時/日や、仙川2号踏切29,358台(人)時/日を含む214,776台(人)時/日(踏切5箇所合計)もの歩行者等踏切交通遮断量を抱える当該箇所の踏切が除却されることで、歩行者・自転車交通の円滑化、併せて交差道路整備を行うことで安全性や快適性の向上が期待できる。
社会全体への影響	住民生活	◎	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の連続立体交差化による踏切の除却により、移動時間が飛躍的に短縮する。また、駅前広場等を一体的に整備することにより、交通結節機能が強化され、利便性が向上する。 鉄道の連続立体交差化による踏切の除却により、地域の南北分断が解消され、踏切事故の心配がない安心安全な通学路の形成に寄与できる。
	地域経済	◎	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と交差する道路の踏切除却や整備等により、物流の効率化が図られる。 鉄道の連続立体交差化による踏切の除却により、市街地が一体化し、地域経済の活性化が図られる。
	災害	◎	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の連続立体交差化と併せた都市計画道路等の整備により、大町防災備蓄倉庫(東京都地域防災計画における三次指定拠点)から都立神代植物公園周辺等の広域避難場所への最短ルートが整備され、円滑な物資輸送に寄与できる。 都市計画道路(調布3・4・8号線、調布3・4・11号線)整備により、一般延焼遮断帯の形成及び主要延焼遮断帯の機能強化に寄与できる。 鉄道の連続立体交差化と併せた側道整備により、災害時に消防車が通行できる道路の機能が向上し、消防活動が容易にできるようになる。 広域避難場所(大町スポーツ施設、調和小学校周辺や第四中学校、若葉小学校周辺等)へのアクセスが向上する。
	環境	○	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞の解消に伴う騒音、排気ガスなどの低減、踏切除却による警報音の解消が期待できる。
	地域社会	◎	<ul style="list-style-type: none"> 調布市東部の地域拠点として、交通結節機能の強化、地域商業の活性化、良好な居住地の形成等地域社会への貢献が期待できる。 鉄道の連続立体交差化による踏切の除却により、回遊性が向上し来街者が増え、深大寺や都立神代植物公園、多摩川を含めた市域全体の活性化に寄与できる。

事業実施環境
本事業区間5箇所全ての踏切が開かずの踏切となっている。さらに、昭和44年5月に都市計画された都市高速鉄道第10号線のうち、当該区間のみ連続立体交差事業が未着手となっている。そのため、地域住民からは道路と鉄道の立体化による開かずの踏切解消を強く求められており、早期の事業化を要望されている。また、鉄道事業者である京王電鉄においても事業の必要性を認識しており、市、地域住民、鉄道事業者の合意形成が図られているため、事業の見通しが立っている。