

再評価結果（平成16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：斉藤 親

事業名	日暮里・舎人線	事業区分	街路	事業主体	東京都
起終点	自：東京都荒川区西日暮里地内	至：東京都足立区舎人地内	延長	9.8 km	
<p>事業概要：新交通専用道日暮里・舎人線は、荒川区のJR日暮里駅を起点として、足立区の舎人地区に至る延長約10kmの路線である。昭和60年7月の運輸政策審議会答申第7号において、新交通システムの導入が位置づけられた。</p> <p>東京区部北東部における交通利便性の向上と沿線地域の開発誘導を促進するとともに、持続的発展を確保し環境の改善を図るため、公共交通への利用転換として新交通事業を実施している。</p>					
H 4年度事業化	H 9年度都市計画決定	H 9年度用地着手	H 9年度工事着手		
全体事業費	約789億円	事業進捗率	42%	供用済延長	km
需要予測(成熟時)	74,000人/日				
費用便益分析結果	B/C(事業全体) 2.4 (残事業)	総費用(事業)/ (事業全体) / 746億円 事業費： / 715億円 維持管理費： / 31億円	総便益(事業)/ (事業全体) / 1,773億円 走行時間短縮便益： / 1940億円 走行費用減少便益： / -176億円 交通事故減少便益： / 9億円	基準年 平成15年	
<p>事業の効果等</p> <p>円滑なモビリティの確保（足立区舎人地区からJR日暮里駅までラッシュ時の所要時間バスで約60分、新交通システムで約20分）</p> <p>都市の再生（日暮里駅前市街地再開発、高野地区土地区画整理等の沿道まちづくりと連携）等</p>					
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>「東京構想2000」（平成12年12月策定）により、本路線の整備が位置づけられている。</p> <p>沿線関係3区選出の都議会議員からなる日暮里・舎人線建設促進議員連盟や、関係区長・区議会より、早期整備の要望を受けている。（平成15年12月17日）</p> <p>運輸政策審議会答申第7号「東京圏における都市高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」（昭和60年7月）</p>					
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>本路線の導入空間である放射第11号線は、日交通量4万台以上の慢性的な渋滞を抱えており、道路混雑が解消されていない。</p> <p>舎人地区は公共交通機関が未整備で交通不便地域となっており、JR日暮里駅までラッシュ時はバスで約60分を要している。本路線の整備に合わせ、駅前広場整備事業や沿線の土地区画整理事業・市街地再開発事業等が進められている。</p>					
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>用地取得が概ね完了しており、全箇所の支柱工事に着手した。引き続き、けた、走行路、駅舎等の整備を進める。</p>					
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>一部箇所用地取得が難航していたが、主要構造物部分の用地取得が概ね終了した。現在、全線にわたって工事を進めており、平成19年度開業へ向け整備を行う。</p>					
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>仮設材の転用・再利用、建設発生土の抑制・再利用、塗装方法の見直しなどにより、コスト縮減を図っている。</p>					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				
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。