

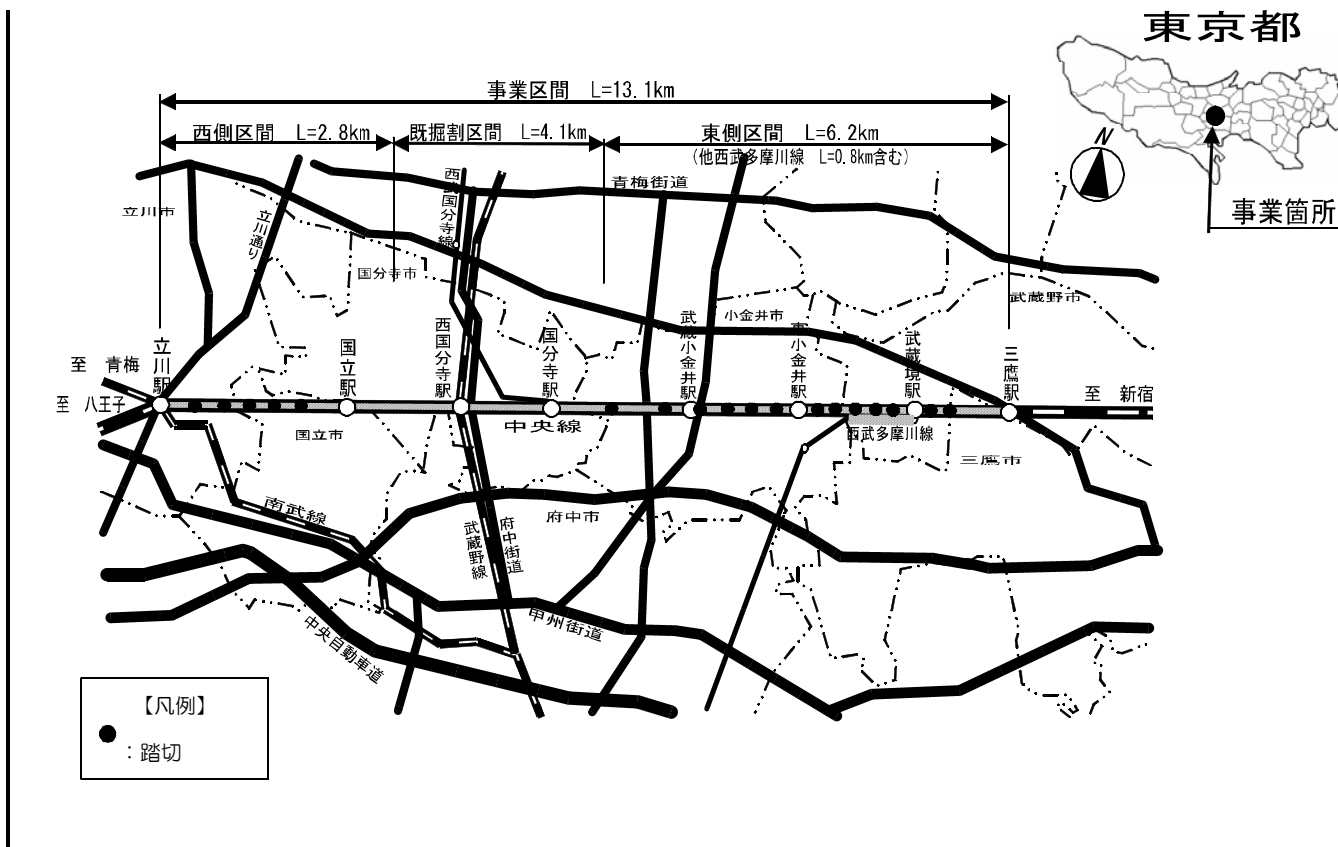
## 再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：都市・地域整備局街路交通施設課

担当課長名：松井 直人

<b>事業名</b>	JR中央線連続立体交差事業(三鷹駅～立川駅間) <small>ちゅうおうせんれんぞくりつたいこうさしぎょう みたかえき たちかわえき</small>	<b>事業区分</b>	街路	<b>事業主体</b>	東京都
<b>起終点</b>	自：三鷹市下連雀三丁目 <small>みたかししもれんじやく</small>	至：立川市錦町一丁目 <small>たちかわしにしきちよう</small>		<b>延長</b>	13.1km
<b>事業概要</b> JR中央線の三鷹駅から立川駅間約13.1kmの区間及び西武多摩川線武蔵境駅付近約0.8kmの区間の鉄道を高架化することにより、18箇所の踏切を除却し、交差する都市計画道路9箇所（踏切5箇所含む）の立体化を一挙に実現し、あわせて側道を整備する。					
H5年度事業化	H6年度都市計画決定 (H14年度変更)	H7年度用地着手	H11年度工事着手		
全体事業費	1793 億円	事業進捗率	66 %	供用済延長	約6.2km (下り線)
<b>踏切交通遮断量</b> 約 612,000 台時/日					
<b>費用対効果分析結果</b>	B/C (事業全体)	<b>総費用</b> (残事業)/事業全体 721/1,679 億円		<b>総便益</b> (残事業)/事業全体 1,993/2,610億円	
	1.6 (残事業) 2.8	事業費：721/1,679億円 維持管理費：0.40/0.40億円		移動時間短縮便益：1944/2557億円 走行経費減少便益：33/37億円 交通事故減少便益：15/15億円	
<b>感度分析の結果</b> 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。					
<b>事業の効果等</b> ・円滑なモビリティの確保（ボトルネック踏切15箇所を含む合計18箇所の踏切が除却され、交通改善が期待される） ・都市の再生（本事業と併せて実施される東小金井駅、武蔵小金井駅および立川駅の3駅周辺市街地再開発事業などの沿線開発と連携することで、総合的なまちづくりが促進される） 他					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 三鷹市、武蔵野市、小金井市、国分寺市、国立市、立川市の沿線6市は、地域の一体化を図りながら総合的なまちづくりを展開していくことを目的に、事業協力を行っている。					
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> 事業の進捗に伴い除却する18箇所の踏切のうち、6箇所で「開かずの踏切」状態が解消した。しかし、現在も踏切部では慢性的な渋滞を引き起こすなど、依然として多摩南北方向の道路交通の円滑化を阻害している。					
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 西武多摩川線（武蔵境駅付近）においては、平成18年12月に高架化が完了している。また、JR中央線の東側区間（三鷹駅～国分寺駅間）では、平成19年7月下り線の高架化が完了している。 現在、全線立体化に向けて、高架橋工事を鋭意進めている。					
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 難航していた用地取得が平成15年度に完了した。その後、夜間工事の増加による作業時間の増大を招いているが、現在、平成22年度末の全線立体化に向け、事業を積極的に取り組んでいる。					
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 先端プレロード場所打ち杭の採用により地中梁のない高架橋を構築することや、気泡モルタル盛土構造の採用により施工性を向上することによって、コスト縮減を図った。					
<b>対応方針</b>	事業継続				
<b>対応方針決定の理由</b>	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。				
<b>事業概要図</b>					

# 東京都



※ 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。