

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規着工準備箇所）

担当課：都市・地域整備局 街路課
担当課長名：松谷 春敏

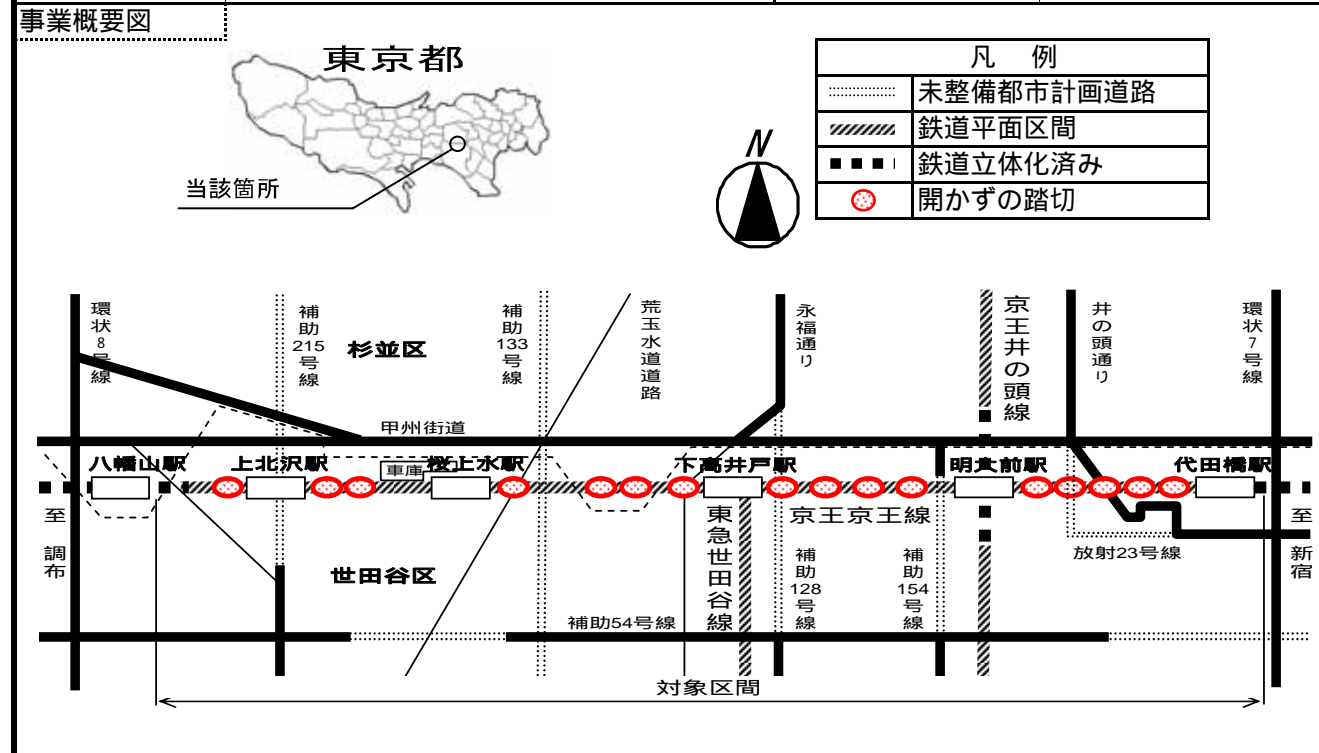
事業の概要

事業名	けいおうでんてつけいおうせんれんぞくりつたいこうまじぎょう 京王電鉄京王線連続立体交差事業 (代田橋駅～八幡山駅付近)	事業区分	街路	事業主体	東京都
起終点	自：とうきょうとしひぶやくまづか 東京都渋谷区笹塚 至：とうきょうとすぎなみくかみたかいど 東京都杉並区上高井戸	延長	約4.3 km		

事業概要
本事業は、京王電鉄京王線の代田橋駅～八幡山駅付近の約4.3kmにおいて鉄道を立体化することにより、16箇所の踏切(うち開かずの踏切16箇所)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。

事業の目的、必要性
本事業区間は、環状第7号線と環状第8号線の間位置し、区間内にある踏切16箇所全てが「開かずの踏切」である。また、重要な幹線道路である放射第23号線が未整備であるなど、道路ネットワーク形成上の課題となっている。そのような状況から、交通渋滞や地域分断解消のための抜本的な対策が求められている。
本事業では、当該区間を立体化し、円滑な道路交通の確保、市街地の一体化、踏切事故の解消を図るものである。併せて、放射第23号線等の都市計画道路の整備や明大前駅の駅前整備等を進め、交通結節点機能の強化とともに土地利用の更新、地域の活性化を図るものである。

全体事業費	1,020 億円	踏切交通遮断量	293,100 台時/日
-------	----------	---------	--------------



関係する地方公共団体等の意見
世田谷区や杉並区において、地元住民や地元区による駅周辺のまちづくり検討が進められているとともに、世田谷区の自治会や商店連合会などによる「開かずの踏切」解消促進大会が開催されるなど、地元の踏切解消に向けた意欲が高い。

事業採択の前提条件
事業の効率性：便益が費用を上回っている
事業実施環境：円滑な事業執行の環境が整っている

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.5	総費用：465 億円 事業費：458 億円 維持管理費：6.7 億円	総便益：1,185 億円 移動時間短縮便益：1,101 億円 走行経費減少便益：81 億円 交通事故減少便益：2.7 億円	基準年：平成19年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C = 2.7 (交通量 +10%)	B/C = 2.2 (交通量 -10%)	
	事業費変動	B/C = 2.3 (事業費 +10%)	B/C = 2.8 (事業費 -10%)		
		事業期間変動	B/C = 2.5 (期間 +10%)	B/C = 2.6 (期間 -10%)	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
自転車や歩行者への影響	渋滞対策		16箇所の踏切における渋滞の解消が図られる。 ・最大渋滞長：270m(代田橋6号踏切) ・最大ピーク時踏切遮断時間：56分(下高井戸5号踏切) ・最大自動車踏切交通遮断量：85,553台時/日(代田橋6号踏切) ・最大歩行者自転車等踏切交通遮断量：158,107人(台)時/日(下高井戸1号踏切) 新たな南北道路である都市計画道路(放射23号線、補助154号線等)を整備することにより、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。
	事故対策		踏切事故の解消が図られる。 ・当該区間で平成14年以降に踏切事故3件(死亡2人、脱線2回) ・当該区間の踏切事故発生率3.75件/百箇所・年(都内平均0.7件/百箇所・年)
	歩行空間		歩行者自転車等踏切交通遮断量が540,852人(台)時/日(踏切16箇所合計)と非常に多く、南北間の歩行者及び自転車交通を分断しており、踏切除却により、歩行者及び自転車交通の利便性、安全性の向上が図られる。
社会全体への影響	住民生活		道路と鉄道を立体交差化することにより、南北間の移動時間が飛躍的に短縮する。また、駅アクセス道路や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。
	地域経済		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。道路と鉄道の立体交差化によって南北の商店街が一体となり、地域経済の活性化が期待できる。
	災害		東京都震災対策条例に基づく、広域的な避難場所へのアクセスが向上する。
	環境		交通渋滞の解消により、CO2排出量の削減が期待できる。
	地域社会		踏切16箇所(うち開かずの踏切16箇所)を除却することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。また、交通結節機能の強化が図られる。
事業実施環境			当該区間には16箇所の踏切があり、全てが「開かずの踏切」である。そのため、沿線地域には、交通渋滞の発生や地域分断による生活の不便など様々な課題があり、沿線住民等から道路と鉄道の立体化による踏切解消が強く求められている。

採択の理由
・費用便益費が2.5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。
・16箇所の踏切(全て開かずの踏切)を除却することにより、円滑な道路交通の確保等が図られ、事業の必要性・効果は高いと判断される。
・立体化に対する地元からの要望等が強いこと等から、円滑な事業実施の環境が整っていると判断される。
以上より、本事業を採択した。

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。