

新規事業採択時評価結果（令和4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：荒川 辰雄

事業の概要

事業名	連続立体交差事業 京成電鉄京成本線等（京成高砂駅～江戸川駅付近）	事業区分	連続立体交差	事業主体	東京都
起終点	自：東京都葛飾区高砂 至：東京都江戸川区北小岩	延長	5.3km		
事業概要	本事業は、京成電鉄京成本線等の京成高砂駅から江戸川駅付近の約5.3kmにおいて、鉄道を高架化又は地下化することにより、13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。				
事業の目的、必要性	本事業区間は、中川から江戸川駅及び柴又駅の間に位置し、区間内には開かずの踏切2箇所、歩行者ボトルネック踏切6箇所（開かずと重複）を含む13箇所の踏切が存在する。また、補助第264号線、補助第143号線及び補助第282号線の都市計画道路（未整備含む）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本格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、13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。				
全体事業費	2,640億円	踏切交通遮断交通量	228,828台時/日（13箇所計）		
事業概要図					

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.3	総費用：1,238億円 （事業費：1,200億円 維持管理費：38億円）	総便益：1,558億円 （移動時間短縮便益：1,401億円 走行経費減少便益：139億円 交通事故減少便益：18億円）	基準年：令和3年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1（交通量 -10%）	B/C=1.4（交通量 +10%）		
		事業費変動	B/C=1.1（事業費 +10%）	B/C=1.4（事業費 -10%）		
事業期間変動		B/C=1.2（事業期間 +10%）	B/C=1.3（事業期間 -10%）			
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	◎	<ul style="list-style-type: none"> 開かずの踏切2箇所を含む13箇所の踏切における渋滞の解消が図られる。 最大ピーク時踏切遮断時間：57分（京成高砂第1・2号踏切） 最大踏切自動車交通遮断量：119,006台時/日（京成高砂第1号踏切） 最大踏切歩行者等交通遮断量：84,036台（人）時/日（京成高砂第1号踏切） 連続立体交差事業と併せて都市計画道路（補助第264号線、補助第143号線及び補助第282号線）を整備することで、より一層の効果発現が期待できる。 		
		事故対策	◎	<ul style="list-style-type: none"> 踏切事故の解消が図られる。 当該区間で平成26年度以降、踏切事故2件（うち1件死亡） 当該区間の踏切事故発生率1.92件/百か所・年（全国平均0.75件/百か所・年） 		
		歩行空間	◎	<ul style="list-style-type: none"> 京成高砂第1号踏切84,036台（人）時/日や、京成小岩第1号踏切54,390台（人）時/日を含む388,037台（人）時/日（踏切13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、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"> 道路と鉄道を立体交差化することにより、踏切が除却され、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。 		
		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。踏切が除却されることにより、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"> 広域的な避難場所（都営高砂団地一帯、柴又野球場・江戸川緑地一帯）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"> 交通ボトルネックとなっている複数の踏切を除却することにより、地域分断が解消され、交通結節機能の強化や良好な市街地形成が期待できる。 				
事業実施環境	◎	<ul style="list-style-type: none"> 沿線住民等から道路と鉄道の立体化による踏切解消を強く求められており、地元区より早期の事業化を要望されている。また、鉄道事業者の京成電鉄も事業の必要性を認識しており、東京都と事業化することに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。 				

関係する地方公共団体等の意見

葛飾区及び江戸川区は、地元住民とともに駅周辺まちづくりの検討を進めるとともに、東京都に京成本線の連続立体交差事業の早期実現に関する要望書を提出している等、地元の踏切解消に向けた意欲が高い。

学識経験者等の第三者委員会の意見

—

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。

採択の理由

- 事業主体である東京都が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が1.3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。
 - また、開かずの踏切、歩行者ボトルネック踏切を含む13箇所の踏切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、事業の必要性、効果は高いと判断される。
 - 連続立体交差化に対する事業実施の環境が整っていると判断される。
- 以上から、本事業は令和4年度の新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※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。