

資料4-1
令和4年度第4回
事業評価委員会

東京都計画都市高速鉄道事業
京浜急行電鉄湘南線及び第1号線分岐線
(港区高輪二丁目～品川区北品川二丁目)

令和4年11月7日(月)

建設局 道路建設部

目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	4
3. 事業の投資効果	.....	5
4. 事業の進捗状況	.....	11
5. 事業の進捗の見込み	.....	19
6. コスト縮減等	.....	20
7. 対応方針(原案)	.....	21

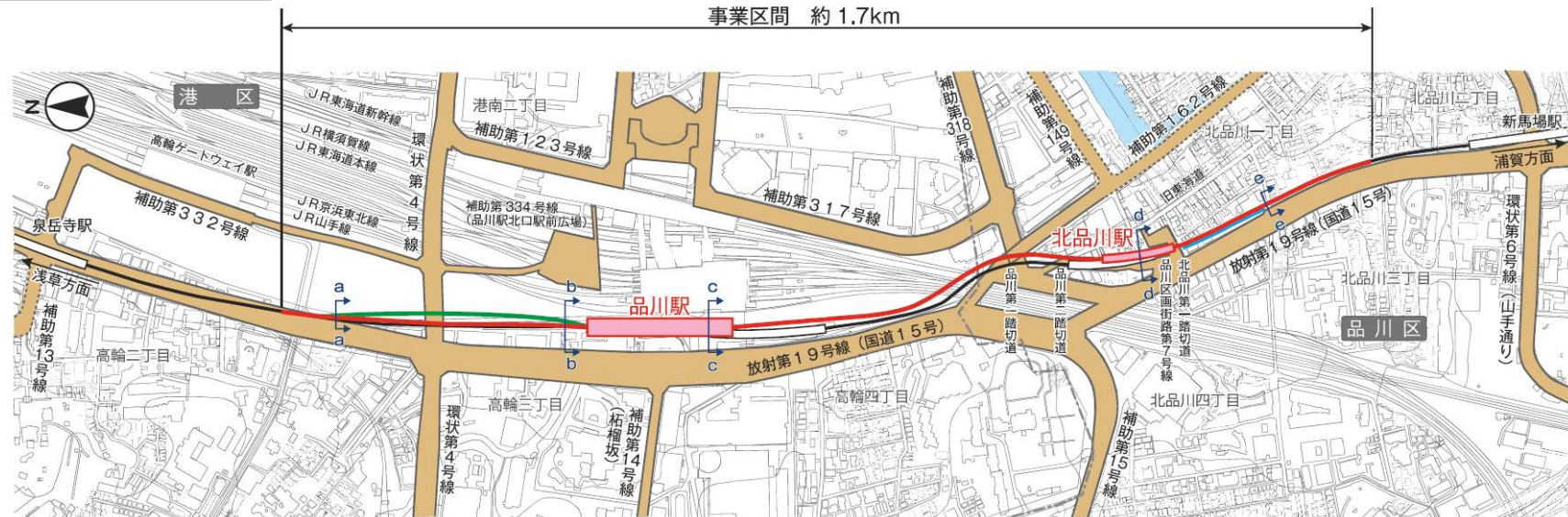
1. 事業概要

位置図

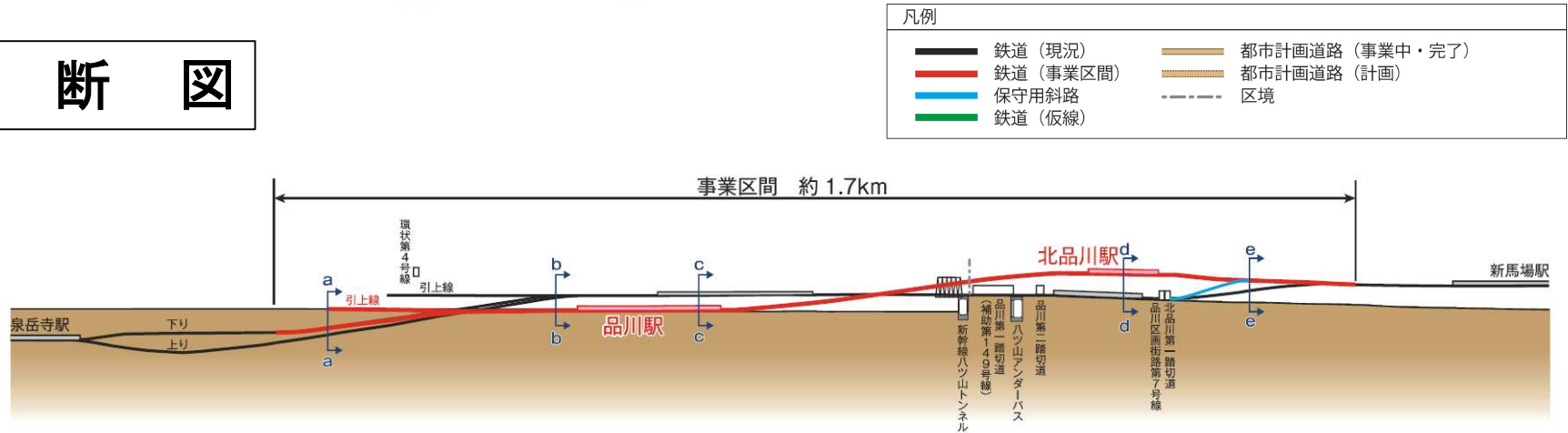


1. 事業概要

平面図



縦断図



1. 事業概要

事業期間

令和2年度～令和11年度

事業の概要

本事業は、京浜急行本線の泉岳寺駅～新馬場駅間の約1.7kmにおいて、鉄道を立体化することにより、3箇所の踏切を除却し、都市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。

経緯

年度	計画等
昭和37年 8月 昭和46年 1月	都市計画決定(第1号線分岐線) 都市計画決定(京浜急行電鉄湘南線)
平成30年12月	都市計画変更
令和 2年 4月	都市計画事業認可 (令和2年度～令和11年度)

2. 社会経済情勢等の変化

ピーク時1時間当たりの踏切遮断時間の変化

踏切名称	平成26年度	令和元年度
品川第1	47分	57分
品川第2	48分	50分
北品川第1	43分	54分



品川1号踏切

関連する他事業等の進捗状況の変化

- ・東京都市計画道路事業区画街路品川区画街路第7号線
(令和2年4月 事業認可取得)
- ・東京都市計画土地区画整理事業品川駅街区地区土地区画整理事業
(認可公告日:平成31年4月)

3. 事業の投資効果

便 益 算 定
フ ロ ー 図

■費用および便益算定の前提

基準年次 : 令和4年度
供用年次 : 令和9年度(想定)
検討年数 : 供用後50年間
社会的割引率 : 4%

■便益の算定

- 移動時間短縮便益
 - ・ 自動車利用者の移動時間短縮
 - ・ 歩行者・自転車の踏切待ち解消
 - ・ 歩行者の迂回解消
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

■費用の算定

- 連続立体交差事業
(都市側負担のみ)
- 関連道路整備費
- 道路維持管理

■現在価値の算定

便益の現在価値 (B)

費用の現在価値 (C)

社会的割引率

費用便益分析の実施 (B/C)

3. 事業の投資効果

定量的効果

【事業全体】

便益 (B)	移動時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	1,700.8億円	7.9億円	-0.3億円	1,708.4億円	
費用 (C)	連続立体交差事業費	関連道路整備費	維持管理費	総費用	1.5
	883.5億円	227.4億円	8.3億円	1,119.2億円	

注1) 費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>(国土交通省 令和4年2月)に基づき分析

注2) 費用(C)の算定は、都市側負担額で算出している。

注3) 便益・費用については、基準年度における現在価値化後の値である。

注4) 便益及び費用の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

3. 事業の投資効果

定性的効果

	事 項	該 当
交通	歩行者、自転車の回遊性の向上	◎
	交通混雑の緩和	○
環境	自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減	○
防災	都市防災機能の向上	○
くらし	高架下空間の活用による都市機能の向上	◎
	市街地分断の解消	○
安全	緊急車両のアクセシビリティの向上	○
その他	関連事業の誘発	◎

※ 該当欄の◎は次頁以降に概要あり

3. 事業の投資効果

定性的効果

＜交通＞ 歩行者、自転車の回遊性の向上

踏切の解消や品川駅の地平化等により、東西市街地の行き来も容易になるため、歩行者・自転車の移動が円滑化され、回遊性が向上



品川駅 東西自由通路



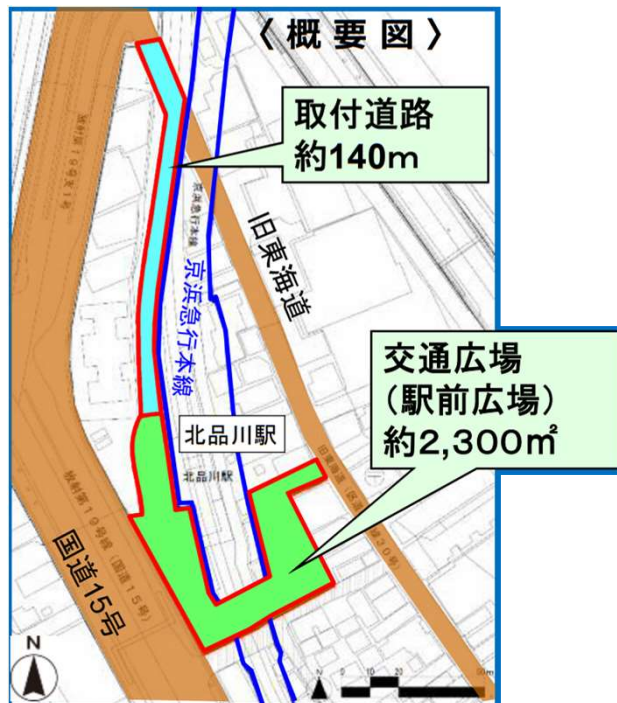
北品川1号踏切

3. 事業の投資効果

定性的効果

<くらし> 高架下空間の活用による都市機能の向上

高架下空間や駅前交通広場等の活用によるにぎわいの創出



北品川駅 駅前広場(品川区HPより)



駅前広場整備事例(京急蒲田駅西口広場)

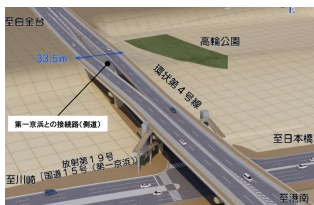
3. 事業の投資効果

定性的効果

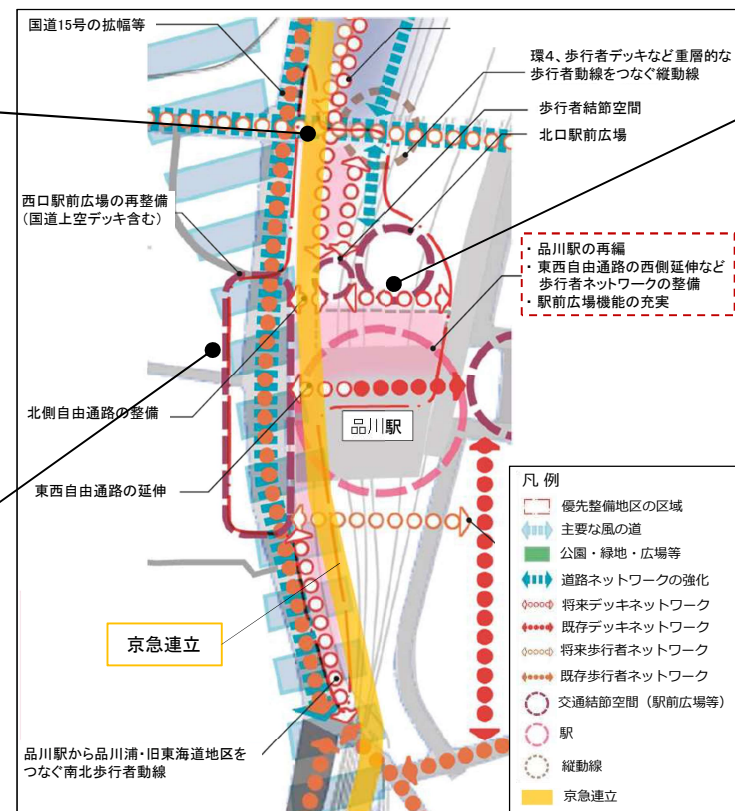
<その他> 関連事業の誘発

国際交流拠点を目指す品川において、京急線の地平化により、品川駅機能の強化を図っていくことで、関連事業の誘発に貢献

環状4号線イメージ図



品川駅街区の将来イメージ



(品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020に一部加筆)

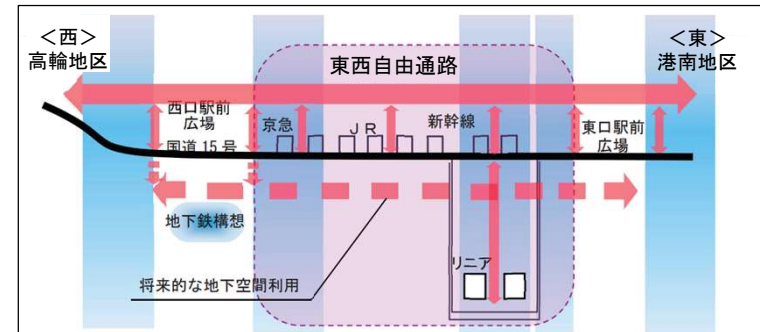
JR北口改札イメージ図



(港区HPより)



品川駅のイメージ(東西方向)



(品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020より)

4. 事業の進捗状況

事業費の執行状況

※令和3年度末時点

	用地費	工事費	合計
全体事業費	7,219百万円	117,481百万円	124,700百万円
執行済額	1,713百万円	1,351百万円	3,064百万円
(執行率)	23.7 %	1.1 %	2.5 %

用地取得状況

取得予定面積(A)	既取得面積(B)	用地取得率(B/A)
1,959m ²	647m ²	33.0 %

4. 事業の進捗状況

事業の進捗状況・残事業の内容

<事業の進捗状況>

令和3年6月に工事着手し、現在は、準備工事や文化財調査、用地取得等を進めている。

<残事業の内容>

仮設工事：仮線化工事、品川駅の仮駅舎化、北品川駅の仮地下道構築

本設工事：地下躯体・高架橋・駅部の構築

用地：北品川駅周辺の用地取得

4. 事業の進捗状況

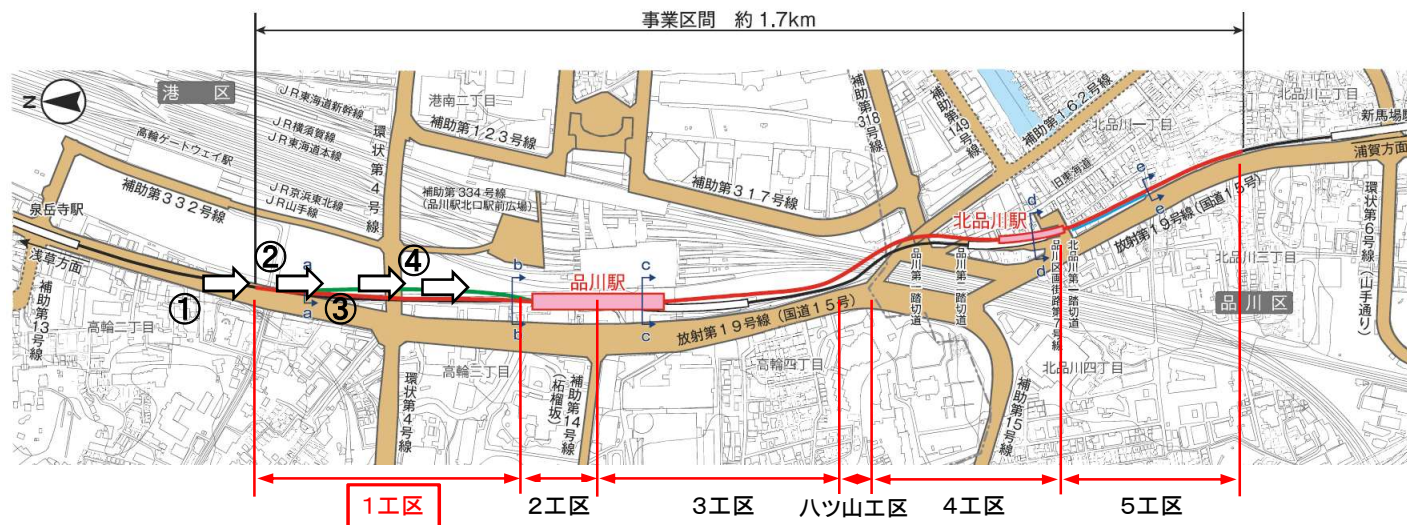
〈1工区：工事状況〉



鋼矢板打設 仮覆工状況



鋼矢板打設 布堀・試掘調査状況



4. 事業の進捗状況

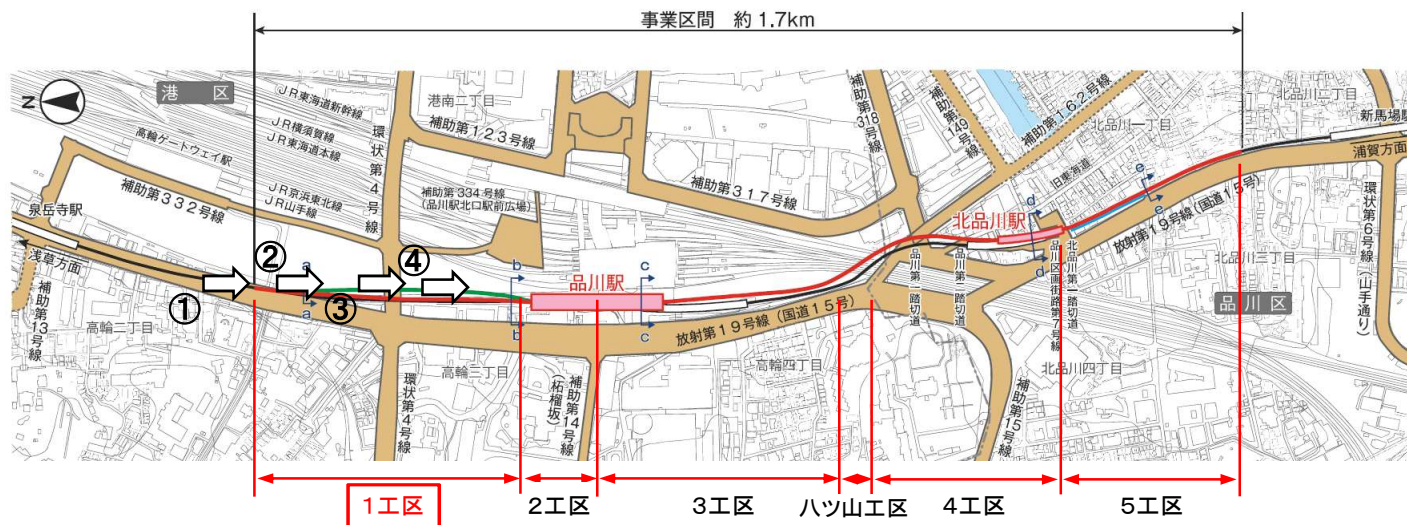
〈1工区：工事状況〉



埋蔵文化財試掘調査状況



工事に用通路鉄板敷設状況



4. 事業の進捗状況

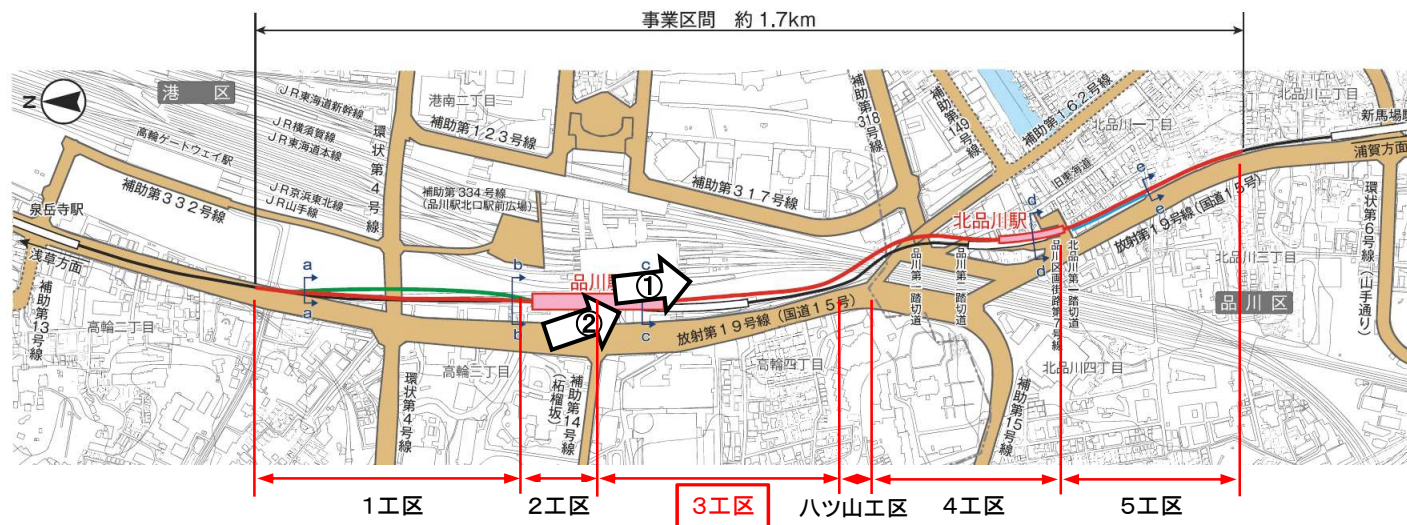
〈3工区：工事状況〉



作業ヤード整備状況

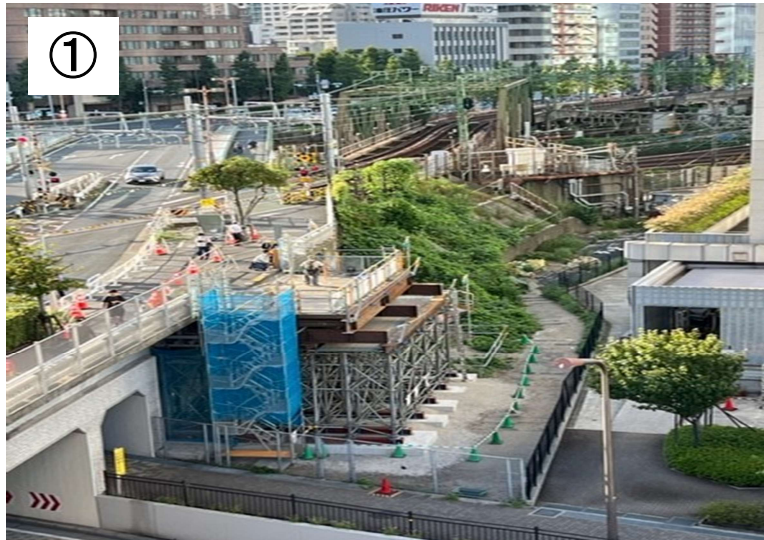


ホーム仮設化状況



4. 事業の進捗状況

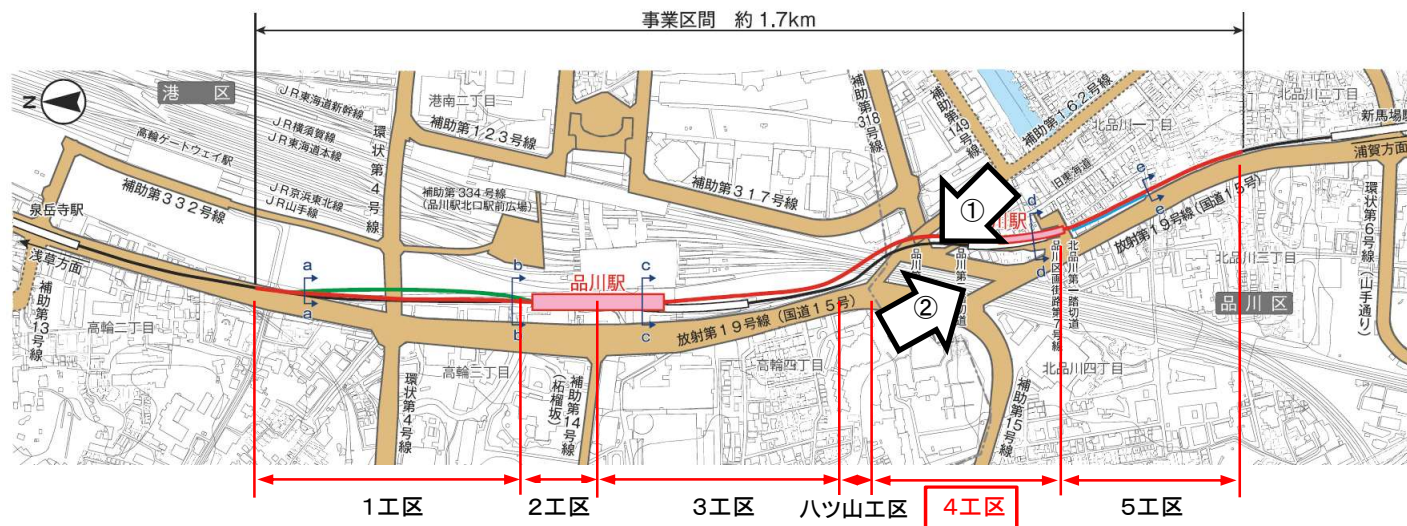
〈4工区：工事状況〉



R16橋脚部 作業構台設置状況



北品川駅部 木製覆工設置状況



4. 事業の進捗状況

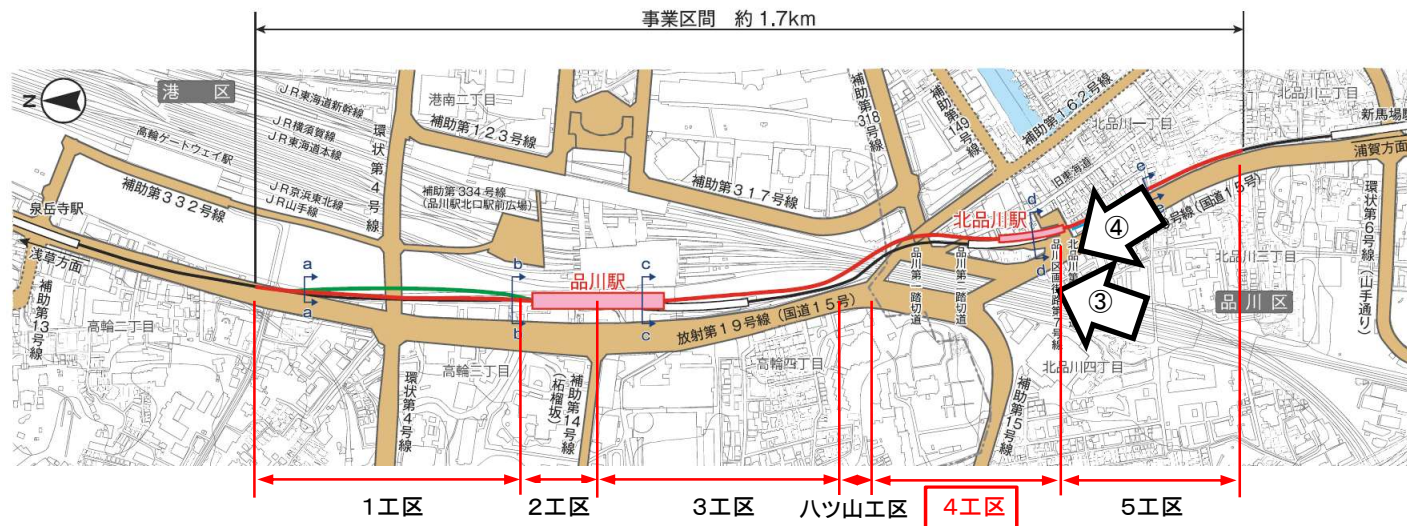
〈4工区：工事状況〉



作業ヤード整備状況



北品川駅部 ホーム仮設化状況



4. 事業の進捗状況

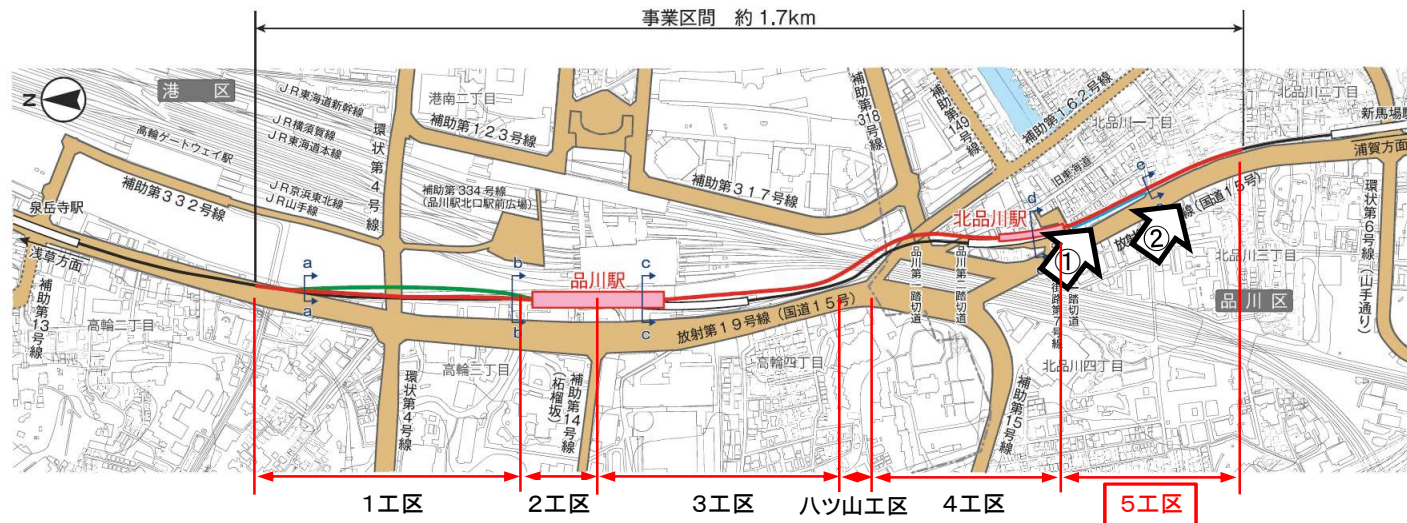
〈5工区：工事状況〉



作業ヤード整備状況



作業ヤード整備状況



5. 事業の進捗の見込み

<1工区～3工区>

近接する他事業(環状4号線、品川駅周辺開発等)との施工調整を密に行うことで、地平化切替に向けた施工上の課題を解決し、事業工程に影響が出ないように努めている。

<ハツ山工区>

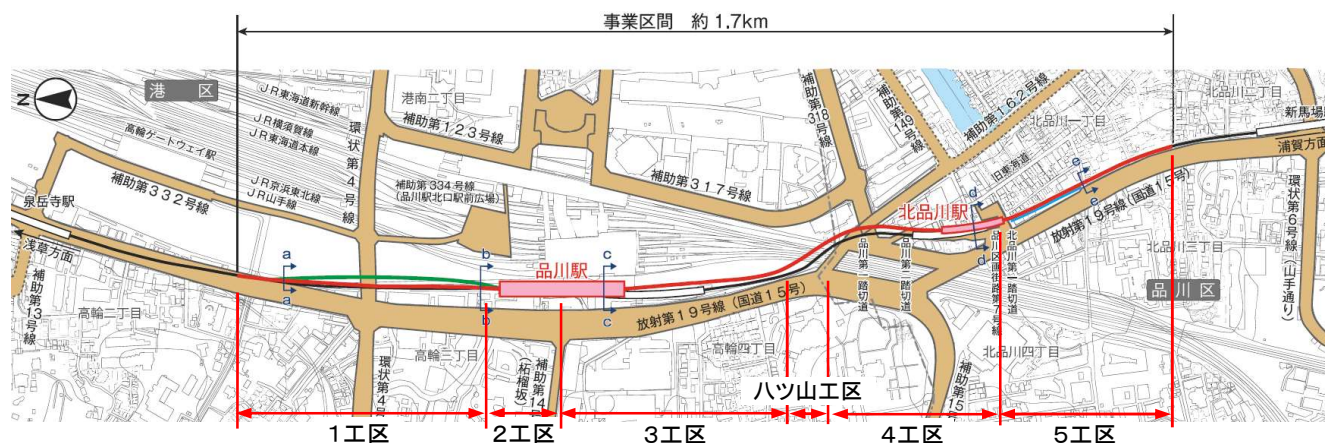
JR在来線及び東海道新幹線と交差するハツ山橋梁は、鉄道運行の安全を期すため、JR東日本に設計・施工を委託し、事業を推進している。

<4工区>

用地の取得が必要な箇所については、工事工程との整合を図るため、進捗管理を徹底している。

<5工区>

国道歩道部の一部を占用して仮設材を設置するため、施工時期を見据え、道路管理者との協議を進めている。



6. コスト縮減等

代替案立案の可能性

本事業を事業化するにあたり、鉄道の立体化を高架式、地下式等によって行う場合や、道路を単独で立体化する場合など、複数案で比較検討を行った結果、現在の構造形式及び事業手法を選定していることから、代替案の可能性は極めて少ない。

コスト削減の取組

- 資機材等の搬入計画の見直しを行い、既存の搬入路を活用する計画とすることで仮設費の減少に取り組んでいく。
- 詳細設計の深度化に伴い、構造物を経済設計とすることで、構造変更による工事費の減少に取り組んでいく。

7. 対応方針(原案)

総合評価

本事業の実施により、3箇所踏切が除却され、踏切での交通渋滞が解消される。また、鉄道により分断されていた地域の一体化や、本事業に合わせた駅前広場の整備や品川駅東西自由通路の延伸などにより、安全で快適なまちづくりが実現されるなど、早期完成に向け事業を進めていく必要がある。

対応方針案

継続

中止の場合は、事業効果を発現できないだけでなく、国の補助金並びに鉄道事業者及び地元自治体の負担金の返還等の新たな費用が発生する。また、品川駅周辺のまちづくり計画は京急線の地平化が前提となっており、中止による影響は大きい。