

資料4-2
令和3年度第5回
事業評価委員会

東村山都市計画都市高速鉄道事業 西武鉄道新宿線、国分寺線及び 西武園線（東村山駅付近）

令和3年12月20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	.....	5
3. 事業の投資効果	.....	6
4. 事業の進捗状況	.....	11
5. 事業の進捗の見込み	.....	15
6. コスト縮減等	.....	16
7. 対応方針(原案)	.....	17

1. 事業概要

位置図

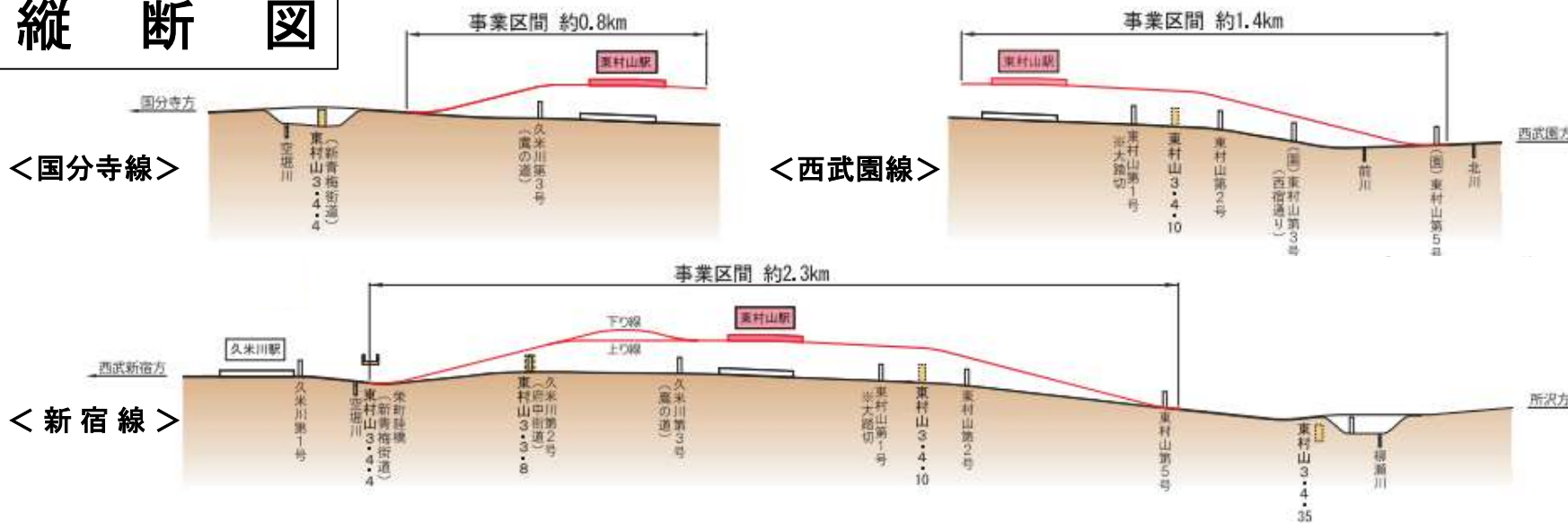


1. 事業概要

平面図



縦断図



1. 事業概要

事業期間

平成25年度～令和6年度

事業の概要

本事業は、西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線の東村山駅付近の約4.5kmにおいて鉄道を高架化することにより、5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。

1. 事業概要

経緯

年度	計画等
平成24年10月	都市計画決定
平成25年12月	都市計画事業認可 平成25年度～令和6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 (道路名称等)	平成21年度	令和元年度
久米川第2号 (府中街道)	24分	26分
久米川第3号 (鷹の道)	38分	36分
東村山第1号 (大踏切)	32分	35分



久米川第2号踏切(府中街道)

関連する他事業等の進捗状況の変化

- ・東村山都市計画道路3・4・10号東村山多摩湖駅線
(事業認可取得: 令和2年1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3年度
- 供用年次 : 令和5年度
- 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)
- 移動時間短縮便益 (歩行者・自転車)
- 走行経費減少便益 (自動車)
- 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
- 道路維持管理費

■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】

※()内は前回評価時

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)
	1,058.7億円	75.3億円	5.7億円	1,139.7億円	
費用 (C)	事業費	関連道路 整備費	維持管理費	総費用	1.3 (1.25)
	667.5億円	172.8億円	10.8億円	851.1億円	

注1) 費用(C)の算定は、都市側負担額で算出している。

注2) 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3) 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

<高架下の有効利用による**生活の質の向上**>

連続立体交差事業によって生み出された高架下の空間を活用することで**地域の利便性が向上**します。



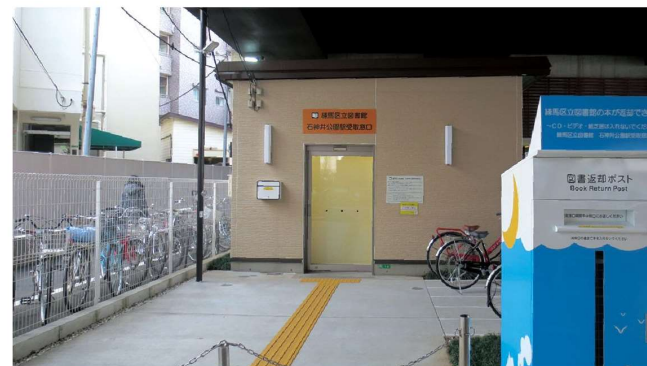
保育所 西武池袋線



デイサービス 小田急小田原線



サイクルシェア施設 JR中央線



図書館受付窓口 西武池袋線

3. 事業の投資効果

定性的効果

＜連立事業を契機とした街の活性化＞

鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進めることにより、総合的な都市基盤整備に貢献します。



京浜急行本線・空港線 京急蒲田駅付近



JR中央線 武蔵小金井駅

3. 事業の投資効果

定性的効果

<踏切除却による**防災性の向上**>

地震時における、列車の駅間停車等による踏切遮断がなくなり、**救急活動等への支障をなく**します。

鉄道沿線の火災において、これまで線路により分断されていた**消火栓や防火水槽が容易に利用**できるようになります。



JR中央線 武蔵境駅付近

4. 事業の進捗状況

事業費の執行状況

※令和2年度末時点
※()内は前回評価時

	用地費	工事費	合計
全体事業費	3,421百万円 (2,538百万円)	69,093百万円 (68,859百万円)	72,514百万円 (71,397百万円)
執行済額	3,296百万円 (1,410百万円)	30,019百万円 (1,528百万円)	33,315百万円 (2,938百万円)
(執行率)	96.3% (55.6%)	43.4% (2.2%)	45.9% (4.1%)

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)
4,341m ² (4,144m ²)	4,275m ² (2,234m ²)	98.5% (53.9%)

4. 事業の進捗状況

事業の進捗状況・残事業の内容

- 未取得用地の早期取得を目指し、引き続き取り組んでいく。
- 駅部では、令和2年度に橋上駅舎の撤去が完了した。引き続き高架橋の構築を進めていく。
- 一般部では、令和3年度に主たる箇所仮線切替が完了した。今後は、高架橋構築を進めていく。

4. 事業の進捗状況

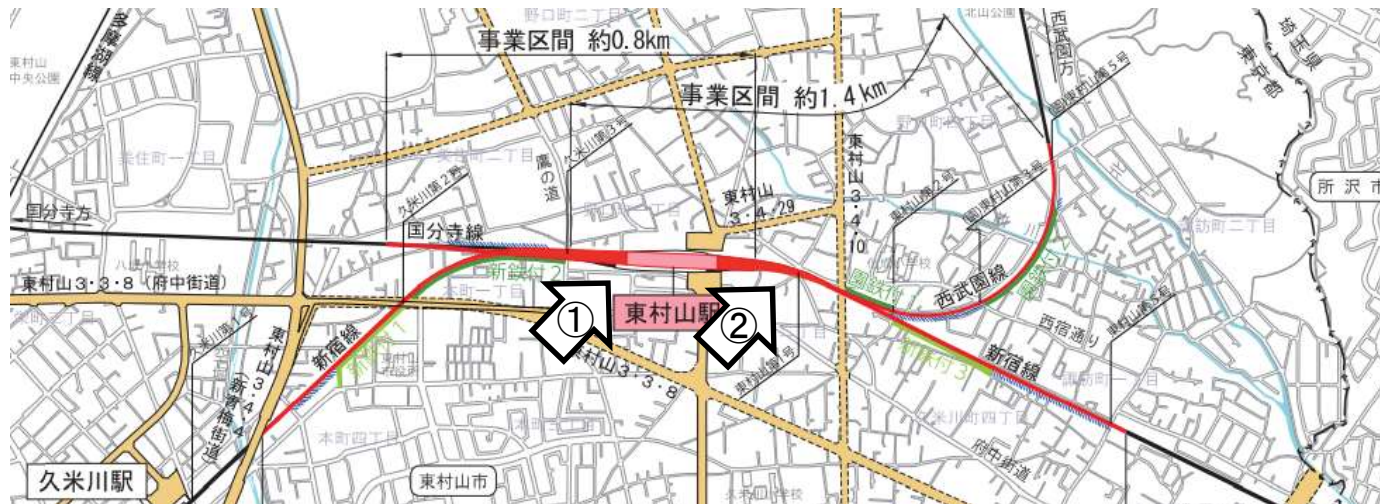
<工事状況>



高架橋構築状況(直上施工)



高架橋構築状況(直上施工)



4. 事業の進捗状況

<工事状況>



基礎杭構築状況



仮線切替完了状況



5. 事業の進捗の見込み

- 都市計画線内の用地については、工程上のクリティカルとなる箇所の取得は完了している。
- 工事施行に必要な都市計画線外の土地の借地が一部遅れているが、施工計画の変更などにより、事業工程に影響しないよう努めている。

6. コスト縮減等

事業手法、施設規模等の見直しの可能性

本事業を事業化するにあたり、鉄道の立体化を高架式、地下式で行う場合や、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・事業手法となっているため、代替案の可能性はない。

コスト縮減の取組

高架化に併せて、駅部の配線を3面6線から2面4線へ集約することで、駅の面積を縮小し、コスト縮減を図っている。

7. 対応方針(原案)

総合評価

踏切の除却により、交通渋滞や踏切事故の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るためには必要不可欠な事業であり、着実に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、構築した構造物の撤去、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。さらに、踏切の除却を強く望む地元住民等の期待に応えられなくなるなど、中止による影響は多大。