

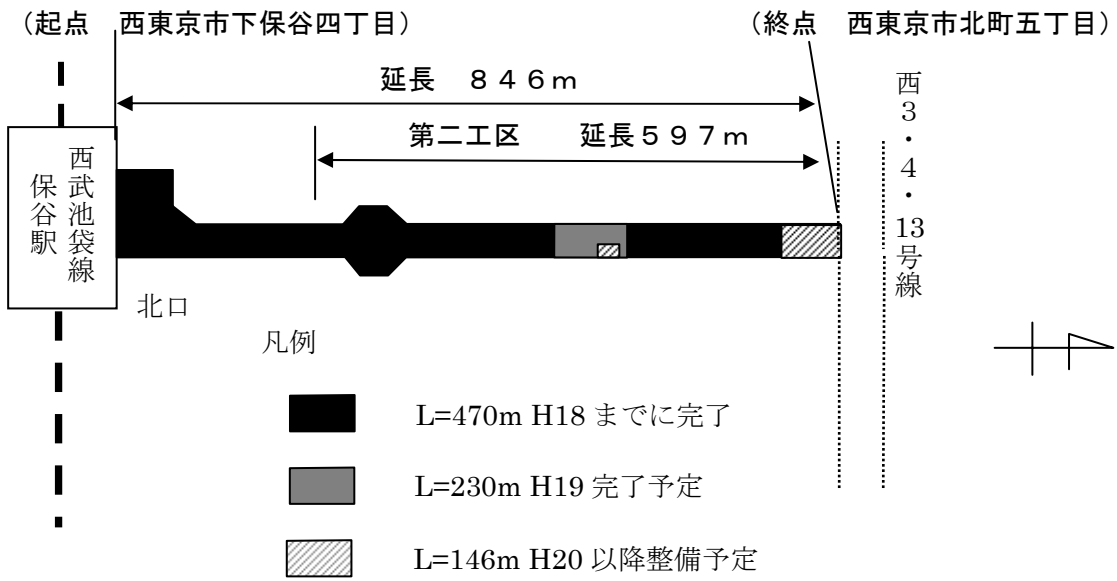
再評価結果（平成20年度事業継続箇所）

担当課：都市・地域整備局街路課

担当課長名：松谷春敏

| | | | | | | | |
|--------------------------|---|--|---|--------------|-----------|-------|-------|
| 事業名 | 都市計画道路保谷北荒屋敷線 | | 事業区分 | 街路 | 事業主体 | 西東京市 | |
| 起終点 | 自：西東京市下保谷四丁目 至：西東京市北町五丁目 | | | | 延長 | 0.6km | |
| 事業概要 | 西東京3・4・15号線は、西武池袋線保谷駅より北へ西東京3・3・14号線に結ぶ延長846mの道路である。すでに第一工区として249mが完成しており、残り597mを進めており、駅へのアクセス、地域環境の向上を図っている。 | | | | | | |
| H10年度事業化 | S42 年度都市計画決定 (H16年度変更) | | H10年度用地着手 | | H10年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 38 億円 | | 事業進捗率 | 91% | | 供用済延長 | 0.5km |
| 計画交通量 | 10,000 台/日 | | | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 3.7 | 総費用 (残事業)/(事業全体) 2 / 36 億円 事業費: 2.1 / 36 億円 維持管理費: 0.06 / 0.06 億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 8 / 54 億円 走行時間短縮便益: 6.6 / 52 億円 走行経費減少便益: 1.2 / 2.1 億円 交通事故減少便益: 0.15/0.15 億円 | 基準年 平成19年 | | | |
| 感度分析の結果 | 交通量変動: B/C=4.0(交通量+10%) | | B/C=3.3(交通量-10%) | | | | |
| | 事業費変動: B/C=3.4(事業費+10%) | | B/C=4.1(事業費-10%) | | | | |
| | 事業期間変動: B/C=3.6(期間+10%) | | B/C=3.7(期間-10%) | | | | |
| | 割引率変動: B/C=3.2(割引率+10%) | | B/C=4.3(割引率-10%) | | | | |
| 事業の効果等 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域ネットワークの構築（地区の交通拠点である保谷駅を中心に、生活圏の向上が図られる） ・ 無電柱化による町並み形成（無電柱化の促進により景観等の向上が図られる） 他4項目に該当 | | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | 西東京都市計画道路3・4・15号保谷北荒屋敷線は、地域交流の促進、交通アクセスに重要な役割をはたしており、東京都市建設行政協議会にて要望を行っている。 | | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | 鉄道駅への集中化により、周辺地域における交通量集中で危険である。 | | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | 一部用地において用地買収が難航していたが、残り3箇所となり積極的に進めている。 | | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | 平成23年までに用地買収を終わり、全線工事を進めていく予定である。 | | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | 再生砂の利用や建設発生土の再利用等を実施し、コスト縮減に努めている。 | | | | | | |
| 対応方針 | 事業継続 | | | | | | |
| 対応方針決定の理由 | 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。 | | | | | | |

事業概要図



位置図



※ 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。