

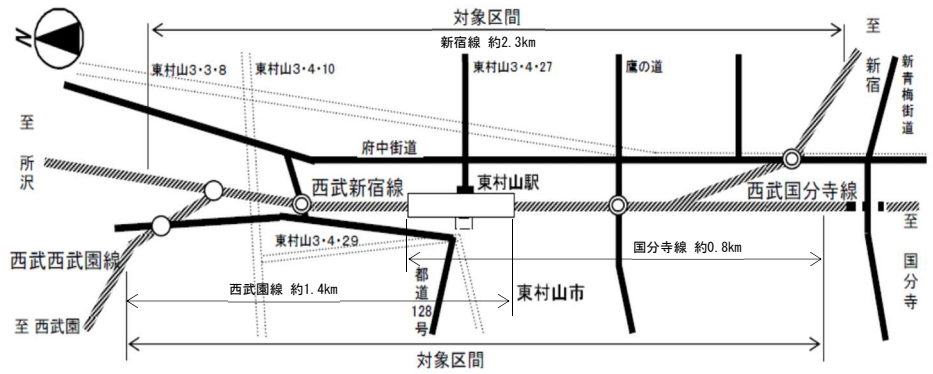
再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：都市局 街路交通施設課
担当課長名：荒川 辰雄

事業名 連続立体交差事業 西武鉄道新宿線他2路線 (東村山駅付近)	事業区分	連続立体交差	事業主体	東京都
起終点 自：東村山市本町 至：東村山市久米川町			延長	4.5km
事業概要 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。				
H25年度事業化		H24年度都市計画決定		H25年度用地着手
H26年度工事着手				
全体事業費		約725億円		事業進捗率
		約46%		供用済延長
				- km
計画交通量 195,510台時/日（踏切交通遮断量）				
費用対効果	B/C	総費用 (残事業)/(事業全体) 405 / 851億円 事業費：394/840億円 維持管理費：11/11億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,140 / 1,140億円 (移動時間短縮便益：1,059/1,059億円 走行経費減少便益：75/75億円 交通事故減少便益：5.7/5.7億円)	基準年 令和3年
	(事業全体) 1.3 (残事業) 2.8			
感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=1.2~1.5 (交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=2.5~3.1 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.3~1.4 (事業費±10%) 事業費：B/C=2.6~3.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.3~1.4 (事業期間±20%) 事業期間：B/C=2.7~2.9 (事業期間±20%)				
事業の効果等 <ul style="list-style-type: none"> ・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する。 ・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する。 ・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もなくなる。 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る。 				
関係する地方公共団体等の意見 【東京都連続立体交差事業促進協議会 (R3.11.26)】 ・連続立体交差事業の計画的な事業促進が図られるよう要望する。				
事業評価監視委員会の意見 事業継続を妥当と認める。				
事業採択時より再評価実施までの周辺環境変化等 東村山3・4・10号線が事業着手するなど、関連する街路事業の計画が進んでいる。				
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率約99%、事業進捗率約46% <ul style="list-style-type: none"> ・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。引き続き高架橋構築を進めていく。 ・一般部では、令和3年度に主たる箇所の仮線切替が完了した。今後は、高架橋の構築を進めていく。 				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 				
施設の構造や工法の変更等 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。				
対応方針		事業継続		
対応方針決定の理由 事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。				

事業概要図

凡 例	
.....	未整備都市計画道路
////	鉄道平面区間
■■■■	鉄道立体化済み
◎	ボトルネック踏切
○	その他の踏切



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価値を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳と一致しないことがある。