

# 平成28年度第2回事業評価委員会資料

## チェックリスト及び再々評価比較表

平成28年 8月23日（火）

# 目 次

1	三鷹都市計画道路3・2・6号線 武蔵野都市計画道路3・3・6号線 (三鷹市野崎二丁目～武蔵野市関前一丁目)	.....	P. 1
2	町田都市計画道路3・3・36号線 (町田市本町田～旭町三丁目)	.....	P. 5
3	国分寺都市計画道路3・2・8号線 (府中市武蔵台三丁目～国分寺市東戸倉二丁目)	.....	P. 8
4	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) (東村山市本町四丁目～久米川町五丁目、本町二丁目～ 本町一丁目、本町二丁目～野口町四丁目)	.....	P. 11
5	東京都市計画都市高速鉄道事業 京成電鉄押上線 (四ツ木駅～青砥駅間) (葛飾区四ツ木一丁目～葛飾区立石七丁目)	.....	P. 14
6	東京都市計画都市高速鉄道事業 京王電鉄京王線 (笹塚駅～仙川駅間) (世田谷区給田三丁目～渋谷区笹塚一丁目)	.....	P. 18
	【参考】 前回再評価時資料	.....	P. 21

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（１／３）

番号：街－７

事業の名称	三鷹都市計画道路3・2・6号線 武蔵野都市計画道路3・3・6号線	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々評価)
事業所管部署	道路建設部		街路課		
都市計画決定 (当初)	昭和37年 7月	事業認可年度 (当初)	平成14年度		
都市計画変更 (最新)	平成12年 10月	事業認可年度 (最新)	平成21年度		
事業箇所	三鷹市野崎二丁目～武蔵野市関前一丁目			評価対象区間延長 3,100m	
事業期間	平成14年 7月 ～ 平成31年 3月				
事業目的	<p>多摩南北主要5路線の1つである調布保谷線は、稲城市矢野口を起点とし、調布市、三鷹市、武蔵野市、西東京市を經由して埼玉県境を終点とする延長約14.2kmの都市計画道路である。このうち、本事業区間「三鷹・武蔵野区間」は、三鷹市野崎二丁目から武蔵野市関前一丁目までの延長約3.1kmの区間である。</p> <p>本事業区間の整備により、都市の骨格をなす幹線道路ネットワークの形成、多摩地域における都市間の相互連携の強化を図る。また、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯として地域の防災性向上を図るほか、ゆとりある歩道・自転車走行空間の整備や電線類の地中化により、安全で快適な歩行空間を確保し、都市景観の向上を図る。</p>				
	用地費		工事費		合計
全体事業費	51,562百万円		8,050百万円		59,612百万円
執行済額 (執行率) 平成27年度末	50,898百万円 (98.7%)		6,645百万円 (82.5%)		57,543百万円 (96.5%)
用地取得率	取得予定面積 (A)		既取得面積 (B)		用地取得率 (B/A)
平成27年度末	81,027㎡		80,210㎡		99.0%

## 事業の必要性等に関する視点（１）

事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）	
1. 事業の進捗状況	
○進捗率 用地は、約99%取得済みである。工事については、約83%執行している。なお、平成24年度に全線を暫定的に2車線で交通開放している。	
○残事業 未取得用地は約1%であり、残る未取得用地の早期更地化を目指し、折衝を進めている。完成に向け順次工事を進めている。	
○その他 特になし	
2. 一定期間を要した背景	
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 用地取得において、事業反対のあった一部地権者との折衝に時間を要した。	
○地元の理解・協力の状況 本事業区間では、歩道、自転車走行空間及び植樹帯等で構成される環境施設帯を整備するにあたり、「環境施設帯検討協議会」を設置し、地元と合意形成を図りながら、環境施設帯の整備形態を決定した。	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）	
1. 社会経済情勢の変化（有・ <del>無</del> ）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。
現況自動車交通量【並行する武蔵境通り】（道路交通センサスによる平日12時間交通量） 平成11年：5,394台（武蔵野市境2-4）                      ○本路線に並行する路線の交通量は増加傾向である。 平成17年：6,390台（武蔵野市境2-4）                      交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるため 平成22年：6,874台（三鷹市井口1-25-1）                      にも、本路線の整備が必要である。	
2. 関連計画の変更（ <del>有</del> ・無）	「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。
『東京都長期ビジョン』（平成26年12月策定）における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、三鷹3・2・6号及び武蔵野3・3・6号調布保谷線等の多摩南北道路の整備が、平成36年度までに概ね完成することになっている。	

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

番号：街－7

事業の名称				三鷹都市計画道路3・2・6号線 武蔵野都市計画道路3・3・6号線			
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）							
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。					
本路線の沿道に、店舗やマンションが新たに建設されている。							
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。					
連続立体交差事業として、平成22年11月に本路線と交差するJR中央線（三鷹駅～立川駅）が高架化した。また、調布保谷線のうち、調布・三鷹区間約2.2kmを平成21年3月に4車線で交通開放し、西東京区間についても、埼玉県境までの約1kmを平成27年8月に暫定2車線で交通開放し、約3.9kmが通行可能となった。							
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況							
路線延長：約14.2km 着手区間：約14.2km 未着手区間：0km							
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）							
1. 定性的効果							
（該当番号を○で囲む）							
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）							
（主な内容）							
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、多摩地域における都市の骨格をなす重要な幹線道路である。</li> <li>・本路線の整備により、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯として地域の防災性向上を図る。また、ゆとりある歩道・自転車走行空間の整備とともに、電線類の地中化により、安全で快適な歩行空間を確保し、都市景観の向上を図る。</li> </ul>							
2. 定量的効果							
B/C=1.46		（前回再評価時 B/C=1.54 ）					
○便益（B）の算定（項目と金額）				○費用（C）の算定（項目と金額）			
走行時間短縮便益 938.1億円				現在価値化総便益額（平成28年度基準）			
走行経費減少便益 104.8億円				事業費 739.7億円			
交通事故減少便益 72.2億円				維持管理費 22.7億円			
現在価値化総便益額 1115.1億円				総額 762.3億円			
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由				
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	用地は約99%が取得済みであり、工事についても、平成24年度に全線を暫定2車線で交通開放するなど、着実に整備を進めている。				
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。					
		B：障害はあるが、解決の見込みがある。					
	C：解決が非常に困難な障害がある。						
事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	平成27年度には調布保谷線を全線で交通開放（一部暫定2車線）するなど、着実に整備を進めている。今後、本事業区間の4車線化により、多摩地域における南北方向の交通円滑化が図られることから、早期完成が望まれる。					
	A：事業の必要性が高まった。						
	B：事業の必要性は変化していない。						
C：事業の必要性が低下した。							

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3）

番号：街－7

事業の名称		三鷹都市計画道路3・2・6号線 武蔵野都市計画道路3・3・6号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本事業区間の整備により、交通渋滞の緩和、安全で快適な歩行空間の確保、地域の防災性や都市景観の向上など十分な効果が発揮することができる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
<b>事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）</b>			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	すでに約99%の用地を取得しており、事業に対する地元の理解も得られている。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。	
<b>コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）</b>			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<input type="checkbox"/> 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 一般的な街路築造工事であるため、新工法を採用する余地は極めて少ない。  <input type="checkbox"/> 事業手法、施設規模等の見直しの可能性 一般的な街路築造工事であるため、事業手法や施設規模等を見直す余地は極めて少ない。		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	工事において、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っている。		
<b>評価の視点</b>			
<b>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）</b>			
継続すべきか否か（継続） 本事業区間の整備により、交通渋滞の緩和、安全で快適な歩行空間の確保、地域の防災性や都市景観の向上など十分な事業効果が期待できることから、本事業を継続すべきである。			
<b>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）</b>			
継続すべきか否か（継続） すでに約99%の用地を取得しており、今後、工事の着実な進捗が見込まれることから、本事業を継続すべきである。			
<b>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）</b>			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、現時点において代替案は作成しない。			
<b>総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）</b>			
平成27年度には、本事業区間を含む調布保谷線を全線で交通開放（一部暫定2車線）するなど、着実に整備を進めている。今後、本事業区間の4車線化により、多摩地域における南北方向の交通円滑化が図られる。 中止の場合、事業効果を発現できないだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。 以上のことから、事業者として本事業を「継続」とする。			
対応方針（案）		継続 ・ 中止	

前回再評価と今回再々評価の比較							番号	街 - 7			
事業の名称	三鷹都市計画道路3・2・6号線、武蔵野都市計画道路3・3・6号線				前回再評価時		今回再々評価		前回と今回の比較		
事業概要の比較		前回再評価時		今回再々評価		前回と今回の比較		事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）	平成26年度 事業完了予定	平成30年度 事業完了予定	用地取得において、一部地権者との折衝に時間を要したため、事業期間を延伸した。
全体事業費（百万円） 内、用地費 内、工事費		55, 875 51, 175 4, 700		59, 612 51, 562 8, 050		用地費及び工事費の精査により、増額となっている。					
執行済額（執行率, %） 内、用地分（執行率, %） 内、工事分（執行率, %） *済額は百万円単位		42, 469（76. 0） 41, 762（81. 6） 708（15. 1）		57, 543（96. 5） 50, 898（98. 7） 6, 645（82. 5）		用地は約99%取得した。工事についても順調に進んでいる。					
用地取得予定面積, m <sup>2</sup> 既取得面積, m <sup>2</sup> 用地取得率, %		81, 000 61, 485 75. 9		81, 027 80, 210 99. 0		用地は約99%取得した。		コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）	建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、現時点において代替案立案等の可能性はない。	建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、現時点において代替案立案等の可能性はない。	変更なし
事業期間		平成 14年～ 平成 27年		平成 14年～ 平成 30年		事業認可期限を延伸した。		総合評価	本事業区間の完成により、多摩の南北道路である調布保谷線が完成し、東西方向の幹線道路を合わせた幹線道路ネットワークの形成に寄与する。中止の場合、想定される事業効果を発現できない。	本事業区間の完成により、多摩地域における南北方向の交通円滑化及び、東西方向の幹線道路を合わせた幹線道路ネットワークの形成に寄与する。中止の場合、想定される事業効果を発現できない。  （継続・中止）	平成27年度には、本事業区間を含む調布保谷線を全線で交通開放（一部暫定2車線）するなど、着実に整備を進めている。これまでの投資を無駄にすることなく、事業効果を発現するためにも、事業継続の必要性は益々高まってきている。
事業規模等		延長 3, 100m		延長 3, 100m		変更なし					
(その他)											
事業の必要性等に関する視点（Ⅰ）		前回再評価時		今回再々評価		前回と今回の比較		評価主体のコメント	用地取得は約99%と順調に進んでおり、工事についても早期完成に向け鋭意進めている状況である。平成27年度には、本事業区間を含む調布保谷線を全線で交通開放（一部暫定2車線）するなど、着実に整備を進めており、本事業区間における地元の期待や事業に併せた沿道開発等の進捗状況を考慮すると、事業の必要性は十分認められることから、事業を継続すべきと考える。		
①事業の順調さ ②事業を取り巻く状況の変化 ③事業の効果		①用地は約76%取得済 工事は約15%執行済 ②調布・三鷹区間が4車線で交通開放し、西東京区間の整備も順調に進んでいる。 ③都市機能及び都市空間の確保、歩行者の安全性向上、地域環境の保全、都市防災の強化		①用地は約99%取得済 工事は約83%執行済 ②調布保谷線が全線で交通開放（一部暫定2車線）した。 ③交通渋滞の緩和、安全で快適な歩行空間の確保、地域の防災性や都市景観の向上		調布保谷線を全線で交通開放（一部暫定2車線）するなど、着実に整備を進めており、本事業の必要性は益々高まっている。		前回付議時の委員会の指摘事項等	特になし		
定量的効果（B／C）		1. 54		1. 46				前回再評価年度	平成 23年度	付議委員会	平成 23年度 第 1 回事業評価委員会

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（１／３）

番号：街－８

事業の名称	町田都市計画道路 ３・３・３６号線	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続
事業所管部署	道路建設部 街路課				
都市計画決定（当初）	昭和３６年 １０月	事業認可年度（当初）	平成１９年度		
都市計画変更（最新）	年 月	事業認可年度（最新）	平成２５年度		
事業箇所	町田市本町田～同市旭町三丁目	評価対象区間延長	８００m		
事業期間	平成１９年 ９月 ～ 平成３３年 ３月				
事業目的	<p>町田３・３・３６号線は、町田市相原町から同市鶴間に至る延長約１８．１kmの都市計画道路で、多摩地域の骨格を形成する幹線道路である。</p> <p>本事業は、町田市本町田を起点とし、町田市旭町三丁目に至る延長０．８kmの区間について、幅員２５mの道路を新設するものである。</p> <p>当該区間の整備により、町田市中心部へのアクセスが向上するとともに、周辺道路の交通分散が図られる。また、歩道の整備や、電線類の地中化を行うことで、快適で安全な歩行空間が確保される。</p>				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	５,１００ 百万円	１,９７０ 百万円	７,０７０ 百万円		
執行済額 （執行率） 平成２７年度末	４,８４９ 百万円 （ ９５．０ ％）	５８４ 百万円 （ ２９．７ ％）	５,４３３ 百万円 （ ７６．８ ％）		
用地取得率	取得予定面積（Ａ）	既取得面積（Ｂ）	用地取得率（Ｂ／Ａ）		
平成２７年度末	１９,８２６ ㎡	１８,７６５ ㎡	９５．０％		
事業の必要性等に関する視点（１）					
事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）					
<p>１．事業の進捗状況</p> <p>○進捗率 用地は９５％取得済みである。工事については約３０％執行している。</p> <p>○残事業 未取得用地は５％である。残る未取得用地については、早期更地化を目指して折衝を進めている。</p> <p>現在、橋梁下部工事及び街路築造工事、電線共同溝設置工事を進めている。</p> <p>○その他 特になし。</p>					
<p>２．一定期間を要した背景</p> <p>○５年間未着工又は10年間継続等となった原因</p> <p>平成１９年度から用地取得を開始しているが、共有私道の取得及び高低差処理の調整に時間を要している。</p> <p>○地元の理解・協力の状況</p> <p>事業に関する理解は概ね得られている。</p>					
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）					
<p>１．社会経済情勢の変化（有・<u>無</u>）</p> <p>「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。</p>					
<p>現況自動車交通量【町田街道】（道路交通センサスによる平日１２時間交通量）</p> <p>平成１７年度：１１,６１３台（町田市中町2-20）○本路線に並行する路線の交通量は、平成１７年度から</p> <p>平成２２年度：１３,５１６台（町田市中町2-20）増加している。交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本線の整備が必要である。</p>					
<p>２．関連計画の変更（有・<u>無</u>）</p> <p>「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。</p>					
『東京都長期ビジョン』（平成26年12月策定）における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、町田３・３・３６号線等の骨格幹線道路の整備を推進している。					

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（２／３）

番号：街－８

事業の名称		町田都市計画道路３・３・３６号線	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
３．周辺施設の整備状況の変化（有・ <del>無</del> ）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
なし			
４．関連する他事業等の進捗状況の変化（ <del>有</del> ）無		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
・本事業区間北側の区間は、平成１９年に完成し、交通開放している。また、南東側の約５．４kmの区間については、第四次事業化計画の優先整備路線として平成３７年度までに着手することとしている。			
５．評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
路線延長 約１８．１km 事業中区間延長：約２．６km、未着手区間：７．５km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
１．定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）			
（主な内容）			
本事業区間の整備により、町田市中心部へのアクセスが向上するとともに、周辺道路の交通が分散され、渋滞緩和が図られる。また、歩道を整備し電線類を地中化することで、安全で快適な歩行者空間が確保される。			
２．定量的効果			
B/C＝ １．８６			
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
時間便益 １４６．１億円		現在価値化総費用額（平成２８年度基準）	
走行便益 ３．０億円		事業費 ７６．５億円	
事故損失益 ０．５億円		維持管理費 ３．８億円	
現在価値化総便益額 １４９．５億円		総 額 ８０．２億円	
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	用地は、９５％が取得済みであり、着実に工事を進めている。
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。	
		B：障害はあるが、解決の見込みがある。	
C：解決が非常に困難な障害がある。			
事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	隣接区間が完成するとともに、優先整備路線に指定されるなど、本区間の必要性は高まっている。	
	A：事業の必要性が高まった。		
	B：事業の必要性は変化していない。		
C：事業の必要性が低下した。			



事業の名称		町田都市計画道路3・3・36号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本事業区間の整備により周辺道路の交通が分散され、渋滞緩和が図られる。また、歩道を整備し電線類を地中化することで、安全で快適な歩行者空間が確保される。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。	
		B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。	
		C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
<b>事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）</b>			
評価	当該評価を付した理由		
A	すでに95%の用地を取得しており、周辺住民の当該事業に対する理解も概ね得られている。現在、橋梁下部工事及び街路築造工事、電線共同溝設置工事を進めており、着実な事業進捗が見込まれる。		
A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
<b>コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）</b>			
コスト縮減や代替案立案等の可能性（有）無		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。	
<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 今後実施する橋梁の上部工事については総合評価方式（技術・実績等）による入札を予定している。その他区間は一般的な街路築造工事であるため、施工にあたって新工法を採用する余地は極めて少ない。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 橋梁形式は既に決定している。その他区間は一般的な街路築造工事であるため、今後、事業用地や施設規模等を見直す余地は極めて少ない。</p>			
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取り組み			
施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っている。			
<b>評価の視点</b>			
<b>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）</b>			
継続すべきか否か（継続） 本事業区間の整備により、周辺道路の交通が分散され、渋滞緩和が図られる。また、安全で快適な歩行者空間が確保されるなど、十分な効果が期待できることから、事業を継続するべきである。			
<b>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）</b>			
継続すべきか否か（継続） すでに95%の用地を取得しており、今後、工事の進捗が見込まれることから、継続させるべきである。			
<b>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）</b>			
見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト削減は図るが、代替案は作成しない。			
<b>総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）</b>			
本路線は、多摩地域の骨格を形成する幹線道路であり、本区間の整備により、周辺道路の交通が分散され、渋滞緩和が図られる。また、安全で快適な歩行者空間が確保されるなど、整備効果が見込まれる。 中止の場合、想定される整備効果が発現出来ないだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。以上のことから、事業者としての本事業は「継続」とする。			
対応方針（案）	継続 ・ 中止		

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（１／３）

番号：街－９

事業の名称	国分寺都市計画道路 ３・２・８号線	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続 (再評価)
事業所管部署	道路建設部 街路課				
都市計画決定（当初）	昭和40年 ４月	事業認可年度（当初）	平成19年度		
都市計画変更（最新）	平成18年 ８月	事業認可年度（最新）	平成27年度		
事業箇所	府中市武蔵台三丁目～国分寺市東戸倉二丁目			評価対象区間延長 2,530m	
事業期間	平成19年11月 ～ 平成32年３月				
事業目的	<p>多摩南北主要５路線の１つである府中所沢線は、府中市住吉町を起点とし、国分寺市、小平市及び東村山市を経由して埼玉県境を終点とする延長約13.6kmの都市計画道路である。このうち、本事業区間「国分寺区間」は、府中市武蔵台三丁目から国分寺市東戸倉二丁目までの延長約2.5kmの区間である。</p> <p>本事業区間の整備により、都市の骨格をなす幹線道路ネットワークの形成、多摩地域における都市間の相互連携の強化を図る。また、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯として地域の防災性向上を図るほか、ゆとりある歩道・自転車走行空間の整備や電線類の地中化により、安全で快適な歩行空間を確保し、都市景観の向上を図る。</p>				
	用地費	工事費	合 計		
全体事業費	35,597百万円	14,379百万円	49,976百万円		
執行済額 (執行率) 平成27年度末	32,032百万円 (90.0%)	9,660百万円 (67.2%)	41,692百万円 (83.4%)		
用地取得率	取得予定面積（A）	既取得面積（B）	用地取得率（B/A）		
平成27年度末	84,061㎡	73,333㎡	87.2%		
<b>事業の必要性等に関する視点（１）</b>					
事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）					
<p>1. 事業の進捗状況</p> <p>○進捗率：用地は約87%取得済みである。工事については約67%執行している。</p> <p>○残事業：未取得用地は約13%であり、残る未取得用地の早期取得を目指し、折衝を進めている。</p> <p>現在、鉄道交差部の立体化工事や街路築造工事を進めている。</p> <p>○その他：特になし。</p>					
<p>2. 一定期間を要した背景</p> <p>○5年間未着工又は10年間継続等となった原因</p> <p>用地取得において、共有私道が多いことや農林水産省動物医薬品検査所といった特殊施設があることから折衝に時間を要している。</p> <p>○地元の理解・協力の状況</p> <p>本事業区間では、歩道、自転車走行空間及び植樹帯等で構成される環境施設帯を整備するにあたり、「環境施設帯検討会」を設置し、地元と合意形成を図りながら、環境施設帯の整備形態を決定した。</p>					
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）					
<p>1. 社会経済情勢の変化（有・<del>無</del>）</p> <p>「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。</p>					
<p>現況自動車交通量【府中街道】（道路交通センサスによる平日12時間交通量）</p> <p>平成17年度：10,768台（国分寺市東戸倉1-28-4）      ○本路線に並行する路線の交通量は増加傾向である。</p> <p>平成22年度：12,920台（国分寺市東戸倉1-28-4）      交通渋滞の緩和に資する道路ネットワークの構築を進めるためにも、本線の整備が必要である。</p>					
<p>2. 関連計画の変更（<del>有</del>・無）</p> <p>「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。</p>					
<p>『東京都長期ビジョン』（平成26年12月策定）における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、国分寺３・２・８号府中所沢線等の多摩南北道路の整備が、平成36年度までに概ね完成することになっている。</p>					

事業の名称		国分寺都市計画道路3・2・8号線	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
沿道の用途地域が平成27年3月に変更された。 （変更前：第一種低層住居専用地域 ⇒ 変更後：第一種住居地域）			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
本事業区間の南側において、府中都市計画道路3・3・8号線が完成している。また、北側では平成25年7月に小平都市計画道路3・2・8号線を事業化している。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
路線延長 約13.6km 事業中区間 約13.6km、未着手区間 0km			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む） ① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ） （主な内容） ・本路線は、多摩地域における都市の骨格をなす重要な幹線道路である。 ・本路線の整備により、自動車交通の分散による交通渋滞の緩和、災害時の避難路や延焼遮断帯として地域の防災性向上を図る。また、ゆとりある歩道・自転車走行空間の整備とともに、電線類の地中化により、安全で快適な歩行空間を確保し、都市景観の向上を図る。			
2. 定量的効果			
B／C＝ 1.9			
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
走行時間短縮便益 1,033.7億円		現在価値化総便益額（平成28年度基準）	
走行経費短縮便益 32.5億円		事業費 553.9億円	
交通事故減少便益 24.5億円		維持管理費 17.8億円	
現在価値化総便益 1,090.7億円		総額 571.7億円	
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	用地は約87%取得しており、用地取得完了区間から着実に工事を実施している。
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。	
		事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A
A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。			

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3）

番号：街－9

事業の名称		国分寺都市計画道路3・2・8号線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本事業区間の整備により、交通渋滞の緩和、安全で快適な歩行空間の確保、地域の防災性や都市景観の向上など十分な効果が発揮することができる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	すでに約87%の用地を取得しており、周辺住民の当該事業に関する理解も得られている。工事についても、鉄道立体交差や街路築造工事が進んでおり、今後、着実な事業進捗が見込まれる。	
	A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。		
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/> ）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 鉄道交差部の立体化工事は概ね完了しており、その他の区間は一般的な街路築造工事であるため、施工にあたって新工法を採用する余地は極めて少ない。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 鉄道交差部の立体化工事は概ね完了しており、その他の区間は一般的な街路築造工事であり、工事も進捗していることから、事業手法、施設規模等を見直す余地は極めて少ない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	施工にあたっては、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っている。		
評価の視点			
<p><b>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）</b> 継続すべきか否か（継続） 本事業区間の整備により、交通渋滞の緩和、安全で快適な歩行空間の確保、地域の防災性や都市景観の向上など十分な事業効果が期待できることから、本事業を継続すべきである。</p> <p><b>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）</b> 継続すべきか否か（継続） すでに約87%の用地を取得しており、今後、工事の着実な進捗が見込まれることから、継続すべきである。</p> <p><b>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）</b> 見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用等コスト縮減は図るが、代替案は作成しない。</p>			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
<p>本事業区間の整備により、多摩地域の都市間連携の向上や交通の円滑化、並行する府中街道の交通分散による渋滞緩和が図られる。また、多摩地域における南北方向の幹線道路ネットワークが形成される。</p> <p>中止の場合は、上記の整備効果を発揮できないだけでなく、これまでの投資に見合った効果も得られなくなる。</p> <p>以上のことから、事業者として本事業は、「継続」とする。</p>			
対応方針（案）		<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ <input type="checkbox"/> 中止	

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（１／３）

番号：街－１０

事業の名称	東村山都市計画都市高速鉄道事業西武 鉄道新宿線他２路線（東村山駅付近）		実施主体	東京都	評価該当要件	５年間継続 （再評価）
事業所管部署	建設局 道路建設部 鉄道関連事業課					
都市計画決定（当初）	平成２４年 １０月	事業認可年度（当初）	平成２５年度			
都市計画変更（最新）	平成２４年 １０月	事業認可年度（最新）	平成２５年度			
事業箇所	東村山市本町～同市久米川町				評価対象区間延長	４，４８０ｍ
事業期間	平成２５年１２月 ～ 平成３７年 ３月					
事業目的	本事業は、西武新宿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。					
	用地費		工事費		合 計	
全体事業費	２，５３８百万円		６８，８５９百万円		７１，３９７百万円	
執行済額 （執行率） 平成２７年度末	１，４１０百万円 （ ５５．６％）		１，５２８百万円 （ ２．２％）		２，９３８百万円 （ ４．１％）	
用地取得率	取得予定面積（Ａ）		既取得面積（Ｂ）		用地取得率（Ｂ／Ａ）	
平成２７年度末	４，１４４㎡		２，２３４㎡		５３．９％	
事業の必要性等に関する視点（Ⅰ）						
事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）						
１．事業の進捗状況 ○進捗率 ・平成２４年１０月に都市計画決定した後、平成２５年１２月に事業認可を取得し、用地取得を進めている。現在取得予定面積の内、約５３．９％を取得済である。 ・工事については、平成２７年１月に着手し、駅部において、仮設工事や高架橋基礎杭打設工事を行っている。 ○残事業 ・用地：用地取得（約４６．１％） ・工事：一般部及び駅部の高架化工事						
２．一定期間を要した背景 ○５年間未着工又は１０年間継続等となった原因 ・都市計画決定後、５年の間に事業認可を取得しており、現在、用地取得及び工事を着実に進めている。 ○地元の理解・協力の状況 ・概ね良好である。						
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）						
１．社会経済情勢の変化（有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無）			「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。			
・除却される５箇所の踏切は、依然として解消されておらず、慢性的な渋滞を引き起こしており、地域分断も解消されていない。						
２．関連計画の変更（ <input checked="" type="checkbox"/> 有・無）			「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。			
・「東京都長期ビジョン」（平成２６年１２月策定）における政策指針として「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、連続立体交差事業により平成３６年度までに４４６か所の踏切を除却（累計）する目標を挙げている。						

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（２／３）

番号：街－１０

事業の名称		東村山都市計画都市高速鉄道事業西武鉄道新宿線他２路線（東村山駅付近）	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <input type="checkbox"/> 無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
・特に大きな状況の変化はない。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <input checked="" type="checkbox"/> 有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
・東村山都市計画道路３・３・８号（府中所沢線）（本町） 平成２５年１１月事業認可取得 ・東村山都市計画道路３・３・８号（府中所沢線）（久米川） 平成２８年 ３月事業認可取得			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
・西武鉄道新宿線（中井～野方駅間）連続立体交差事業が事業中。			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、⑰ その他（ ）			
（主な内容）			
・踏切がなくなり交通渋滞が解消される ・踏切事故がなくなり道路と鉄道の安全性が向上する ・鉄道による地域の分断が解消され、まちづくりを促進することで、地域が活性化し発展する ・駅施設の利便性が向上する など			
2. 定量的効果			
B／C＝１．２５			
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
移動時間短縮便益 ７４０．３億円		現在価値化投資総額（平成２８年度基準）	
走行経費減少便益 ４８．５億円		事業費 ５５２．７億円	
交通事故減少便益 １７．６億円		関連道路整備費 ９０．６億円	
合計 ８０６．４億円		維持管理費 １．５億円	
		合計 ６４４．８億円	
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	平成２５年１２月に事業認可を取得し、順調に用地取得等を進めている。
			A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。
			B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
事業を取り巻く状況 の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	踏切を除却することによる、交通渋滞、踏切事故の解消及び鉄道による地域分断の解消の必要性は高まっている。	
		A：事業の必要性が高まった。	
		B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。	

事業の名称		東村山都市計画都市高速鉄道事業西武鉄道新宿線他２路線（東村山駅付近）	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。	
		B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。	
		C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
<b>事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）</b>			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	事業はおおむね順調な進捗（実施）が見込まれる。	
	A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。		
	B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。		
C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
<b>コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）</b>			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性</p> <p>・本体工事にあたって、コスト縮減の可能性を検討していく。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性</p> <p>・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となっている。よって、代替案の可能性はない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	・今後の本体工事を実施するまでに、施工計画などにおいてコスト削減を検討していく。		
<b>評価の視点</b>			
<p><b>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）</b></p> <p>継続すべきか否か（<input checked="" type="checkbox"/>継続）</p> <p>・本事業は道路ネットワークの整備、地域の活性化に不可欠な事業である。</p> <p><b>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）</b></p> <p>継続すべきか否か（<input checked="" type="checkbox"/>継続）</p> <p>・工事はおおむね順調な進捗（実施）が見込まれる。</p> <p><b>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）</b></p> <p>見直しの必要の有無（<input checked="" type="checkbox"/>無）</p> <p>・今後もコストの縮減を図るが、現在のところ代替案の可能性はない。</p>			
<b>総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）</b>			
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、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）		<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ 中止	

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（１／３） 番号： 街—１１

事業の名称	東京都市計画都市高速鉄道事業京成電鉄押上線（四ツ木駅～青砥駅間）	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々々評価)
事業所管部所	建設局 道路建設部 鉄道関連事業課				
都市計画決定（当初）	平成13年 1月	事業認可年度（当初）	平成14年度		
都市計画変更（最新）	平成13年 1月	事業認可年度（最新）	平成24年度		
事業箇所	葛飾区四ツ木一丁目～立石七丁目			評価対象区間延長 2. 2 km	
事業期間	平成15年2月～平成35年3月				
事業目的	京成押上線の四ツ木駅から青砥駅までの約2. 2 kmの区間を連続して高架化し、11箇所の踏切を除却することで、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故の解消を図るものである。 また、本事業に合わせ立石駅付近の駅前広場や都市計画道路等の都市基盤を整備し、地区計画や周辺のまちづくりを進め、地域の活性化・一体化を図るものである。				
	用地費		工事費		合 計
全体事業費	18, 778百万円		29, 506百万円		48, 284百万円
執行済額 (執行率) 平成27年度末	12, 170百万円 ( 64. 8%)		117百万円 ( 3. 9%)		12, 287百万円 ( 25. 4%)
用地取得率  平成28年3月現在	取得予定面積（A）		既取得面積（B）		用地取得率（B／A）
	9,531 m <sup>2</sup> （一般部）		9,528.6 m <sup>2</sup> （一般部）		99. 9％（一般部）
	2,994 m <sup>2</sup> （駅 部）		1,100.6 m <sup>2</sup> （駅 部）		36. 7％（駅 部）
	12,525 m <sup>2</sup> （合 計）		10,629.2 m <sup>2</sup> （合 計）		84. 8％（合 計）

## 事業の必要性等に関する視点（Ⅰ）

事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）	
１．事業の進捗状況	
○進捗率	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般部用地取得においては、事業に必要な用地取得を完了した。</li> <li>駅部用地取得においては、取得予定用地の３６．７％を取得した。（残り１９件）今後は、土地収用法の活用も視野に入れ、用地取得を進める。</li> <li>一般部工事については、平成２７年１２月に工事説明会を開催し、家屋事前調査等の準備工事に着手した。</li> </ul>
○残事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地：（一般部）約０．１％（駅部）約６３．３％</li> <li>工事：仮線工事、高架橋工事、建築工事など</li> </ul>
２．一定期間を要した背景	
○５年間未着工又は１０年間継続等となった原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅部の仮線用地については、再開発事業にて確保した用地を借用し、仮線用地として利用する予定であった。しかし、再開発事業の事業化の目途が立たず、時間を要しているため、平成２５年度より連立事業にて駅部の用地取得を開始した。</li> </ul>
○地元の理解・協力の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>連続立体交差事業には概ね良好である。しかし、駅部北側の再開発事業に反対されている方がいる。</li> </ul>

## 事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）

１．社会経済情勢の変化（有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。
<ul style="list-style-type: none"> <li>除却する１１箇所の踏切は、依然として解消されておらず、慢性的な交通渋滞を引き起こしており、地域分断も解消されていない。</li> </ul>	
２．関連計画の変更（有・無）	「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。
<ul style="list-style-type: none"> <li>『東京都長期ビジョン』（平成２６年１２月策定）における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、連続立体交差事業により平成３６年度までに４４６か所の踏切を除却（累計）する目標を挙げている。</li> </ul>	



# 道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3） 番号： 街—1 1

事業の名称	東京都市計画都市高速鉄道事業京成電鉄押上線（四ツ木駅～青砥駅間）		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <input type="checkbox"/> 無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
・当該事業区間周辺は、全般的に木造密集地域であり、特に大きな状況の変化はない。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <input checked="" type="checkbox"/> 有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
・京成立石駅南口地区市街地再開発事業 平成25年度 準備組合設立			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
・京成押上線（押上駅～八広駅間）の連続立体交差事業が事業中 《平成27年8月 高架化完了》			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、4 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、8 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ）			
（主な内容）			
・踏切がなくなり交通渋滞が解消される ・踏切事故がなくなり道路と鉄道の安全性が向上する			
・鉄道による地域の分断が解消され、まちづくりを促進することで、地域が活性化し発展する			
・駅施設の利便性が向上する など			
2. 定量的効果			
B/C=1.41		（前回再評価時B/C=1.54）	
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
・移動時間短縮便益 509.5億円		・連続立体交差事業費 382.8億円	
・走行経費減少便益 64.3億円		・関連道路整備費 64.4億円	
・交通事故減少便益 56.3億円		・維持管理費 0.2億円	
・合計 630.1億円		・合計 447.4億円	
		・費用便益（B/C）	
		630.1÷447.4=1.41	
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）	B	平成27年度末で一般部用地は事業に必要な用地取得を完了している。駅部用地については36.7%取得しており、土地収用法活用も視野にいて用地取得を進めていく。工事については、平成27年12月に工事説明会を開催し、家屋事前調査等の準備工事に着手した。
			A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。
	事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	踏切を除却することによる、交通渋滞、踏切事故の解消及び鉄道による地域分断の解消の必要性は、高まっている。
			A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3） 番号： 街—1 1

事業の名称		東京都市計画都市高速鉄道事業京成電鉄押上線（四ツ木駅～青砥駅間）	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
評価	当該評価を付した理由		
	B	平成27年度末で一般部用地は事業に必要な用地取得を完了している。駅部用地については36.7%取得しており、土地収用法を活用するため、事業認定手続きを進めている。工事については、平成27年12月に工事説明会を開催し、家屋事前調査等の準備工事に着手した。	
	A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。		
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。	
		<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性</p> <p>・本体工事にあたって、コスト縮減を図れる新工法は現在のところないが、今後の技術革新等により採用を検討していく。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性</p> <p>・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となっている。よって、代替案の可能性はない。</p>	
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
		・今後の本体工事を実施するまでに、施工計画などにおいてコスト削減を検討していく。	
評価の視点			
<p>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）</p> <p>継続すべきか否か（継続）</p> <p>・本事業は道路ネットワークの整備、地域の活性化に不可欠な事業である。</p> <p>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）</p> <p>継続すべきか否か（継続）</p> <p>・今後、駅部については土地収用法の活用を視野に入れ、着実に用地取得を推進していく。</p> <p>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）</p> <p>見直しの必要の有無（無）</p> <p>・今後もコストの縮減を図るが、現在のところ代替案の可能性はない。</p>			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
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、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	

前回再々評価と今回再々々評価の比較							番号	街- 1 1			
事業の名称	東京都市計画都市高速鉄道事業京成電鉄押上線（四ツ木駅～青砥駅間）				前回再々評価時		今回再々々評価		前回と今回の比較		
事業概要の比較		前回再々評価時	今回再々々評価	前回と今回の比較		事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）	平成2 2年度末で用地を9 2 %取得しているが、工事着手は平成2 4年度の予定である。		前回同様、進捗が見込まれる。		
全体事業費（百万円） 内、用地費 内、工事費		48, 284 18, 778 29, 506	48, 284 18, 778 29, 506								
執行済額（執行率, %） 内、用地分（執行率, %） 内、工事分（執行率, %） *済額は百万円単位		10, 941 (23%) 10, 941 (58%) 0 ( 0%)	12, 287 (25. 4%) 12, 170 (64. 8%) 117 (3. 9%)								
（一般部） 用地取得予定面積, m <sup>2</sup> 既取得面積, m <sup>2</sup> 用地取得率, %  （駅部） 用地取得予定面積, m <sup>2</sup> 既取得面積, m <sup>2</sup> 用地取得率, %		9, 531m <sup>2</sup> 8, 792m <sup>2</sup> 92%  実施無し	9, 531m <sup>2</sup> 9, 528. 6m <sup>2</sup> 99. 9%  2, 994m <sup>2</sup> 1, 100. 6m <sup>2</sup> 36. 7%	駅部の仮線用地については、再開発事業にて確保した用地を借用し、仮線用地として利用する予定であった。しかし、再開発事業の事業化の目途が立たず、時間を要しているため、平成2 5年度より連立事業にて駅部の用地取得を開始した。		コスト削減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）	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となっている。よって、代替案の可能性はない。	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となっている。よって、代替案の可能性はない。	前回同様、代替案の可能性はない。		
事業期間		平成1 5年～平成2 4年	平成1 5年～平成3 4年			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、早期完成に向け事業を進めていく必要がある。		踏切を除却することによる、日常的な交通渋滞の解消や鉄道による地域分断の解消を図るためには、鉄道の連続立体交差事業は必要不可欠な事業であり、早期完成に向けて事業を進めて行く必要がある。 <div>継続・中止</div>		
事業規模等		L＝2. 2km	L＝2. 2km						前回同様、必要不可欠な事業である。		
（その他）											
事業の必要性等に関する視点（Ⅰ）		前回再々評価時	今回再々々評価	前回と今回の比較		評価主体のコメント	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、早期完成に向け事業を進めていく必要がある。				
		取得予定の用地の大半を取得した(残り14件)。再開発事業も行われており、まちづくりが広がっている。 踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。	本事業は道路ネットワークの整備、地域の活性化に不可欠な事業である。 踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。	本事業の必要性は依然として大きい		前回付議時の委員会の指摘事項等	特になし。				
定量的効果（B／C）		1. 5 4	1. 4 1			前回再評価年度	平成2 3年度	付議委員会	平成2 3年度 第1回事業評価委員会		

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（１／３）

番号：街－１２

事業の名称	東京都市計画都市高速鉄道事業 京王電鉄京王線(笹塚駅～仙川駅間)	実施主体	東京都	評価該当要件	５年継続 (再評価)
事業所管部署	建設局 道路建設部 鉄道関連事業課				
都市計画決定（当初）	昭和 ４４年 ５月	事業認可年度（当初）	平成 ２５ 年度		
都市計画変更（最新）	平成 ２４年 １０月	事業認可年度（最新）	平成 ２５ 年度		
事業箇所	世田谷区給田三丁目 ～ 渋谷区笹塚一丁目			評価対象区間延長	７， ２ ２ ５ m
事業期間	平成 ２ ６ 年 ２ 月 ～ 平成 ３ ５ 年 ３ 月				
事業目的	本事業は、京王電鉄京王線の笹塚駅から仙川駅間の約 ７． ２ k m において鉄道を高架化することにより、 ２ 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。				
	用地費		工事費	合 計	
全体事業費	４ ５， ６ ２ ８ 百万円		１ ３ ８， ６ ８ １ 百万円	１ ８ ４， ３ ０ ９ 百万円	
執行済額 (執行率) 平成 ２ ７ 年度末	４， ０ ２ ４ 百万円 ( ９ %)		１， ３ １ ２ 百万円 ( １ %)	５， ３ ３ ６ 百万円 ( ３ %)	
用地取得率	取得予定面積（Ａ）		既取得面積（Ｂ）	用地取得率（Ｂ／Ａ）	
平成 ２ ７ 年度末	３ ５， ９ ８ ２ ㎡		５， ３ １ ９ ㎡	１ ４． ８ %	

## 事業の必要性等に関する視点（１）

事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）	
１． 事業の進捗状況	
○進捗率	・平成 ２ ４ 年 １ ０ 月に都市計画変更した後、平成 ２ ６ 年 ２ 月に事業認可を取得し、用地取得を進めている。現在取得予定面積の内、約 １ ４． ８ % を取得済である。
・工事については、平成 ２ ６ 年度に鉄道の詳細設計に着手し、現在、一般部及び駅部の詳細設計を行っている。	
○残事業	・用地：用地取得（約 ８ ５． ２ %）
・工事：一般部及び駅部の高架工事、側道工事等	
２． 一定期間を要した背景	
○５年間未着工又は１０年間継続等となった原因	・都市計画決定後、５年の間に事業認可を取得しており、現在用地取得を着実に進めている。
○地元の理解・協力の状況	・事業認可取消訴訟（現在係争中）
・沿道の町会や商店街等は協力的であり、全線では良好な理解を得られている。また、連立事業による踏切改良促進に関する請願、連立事業促進に関する要望を受けており、事業への期待も高い。	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）	
１． 社会経済情勢の変化（有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。
・踏切道改良促進法等の一部を改正する法律が成立し、平成 ２ ８ 年 ４ 月 １ 日から施行。	
・本事業箇所の ２ ５ 箇所の踏切のすべてが、改正踏切道改良促進法に基づいた改良すべき踏切道に指定された。	
２． 関連計画の変更（有・無）	「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。
・『東京都長期ビジョン』（平成 ２ ６ 年 １ ２ 月策定）における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、連続立体交差事業により平成 ３ ６ 年度までに ４ ４ ６ か所の踏切を除却（累計）する目標を挙げている。	

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（２／３）

番号：街－１２

事業の名称				東京都市計画都市高速鉄道事業 京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間）			
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）							
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無）				「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。			
・特に大きな状況の変化はない。							
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <input checked="" type="checkbox"/> 有・無）				「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。			
・都市計画道路放射第23号線 平成27年12月 事業認可取得 ・都市計画道路補助第154号線 平成26年 2月 事業認可取得 ・世田谷区画街路第13号線 平成26年 2月 事業認可取得 ・都市計画道路補助第216号線 平成26年 2月 事業認可取得 ・世田谷区画街路第14号線 平成26年 2月 事業認可取得							
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況							
・その他事業中路線なし。							
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）							
1. 定性的効果							
（該当番号を○で囲む）							
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、4 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、8 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ） （主な内容） ・踏切がなくなり交通渋滞が解消される ・踏切事故がなくなり道路と鉄道の安全性が向上する ・鉄道による地域の分断が解消され、まちづくりを促進することで、地域が活性化し発展する ・駅施設の利便性が向上する など							
2. 定量的効果							
B/C= 1.30							
○便益（B）の算定（項目と金額）				○費用（C）の算定（項目と金額）			
移動時間短縮便益 1,659.9億円				現在価値化投資総額（平成28年度基準）			
走行経費減少便益 64.8億円				連続立体交差事業費 1,065.2億円			
交通事故減少便益 15.7億円				関連道路整備費 265.6億円			
合計 1,740.4億円				維持管理費 10.1億円			
				合計 1,340.9億円			
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由				
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	平成26年2月に事業認可を取得し、順調に用地取得等を進めている。				
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。					
		事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	本事業で除却する踏切のすべてが、改正踏切道改良促進法に基づいた改良すべき踏切道に指定され、踏切除却の必要性が高まっている。			
A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。							

事業の名称		東京都市計画都市高速鉄道事業 京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間）	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。	
		B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。	
		C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	平成26年2月に事業認可を取得し、順調に用地取得等を進めているため。	
	A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。		
	B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。		
C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ <input checked="" type="checkbox"/> 無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本体工事にあたって、コスト縮減の可能性を検討していく。</li> </ul> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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となっている。よって、代替案の可能性はない。</li> </ul>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取り組み			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の本体工事を実施するまでに、施工計画などにおいてコスト削減を検討していく。</li> </ul>		
評価の視点			
<p><b>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）</b></p> <p>継続すべきか否か（ <input checked="" type="checkbox"/> 継続 ）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は道路ネットワークの整備、地域の活性化に不可欠な事業である。</li> </ul> <p><b>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）</b></p> <p>継続すべきか否か（ <input checked="" type="checkbox"/> 継続 ）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得や工事は概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。</li> </ul> <p><b>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）</b></p> <p>見直しの必要の有無（ <input checked="" type="checkbox"/> 無 ）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後もコストの縮減を図るが、現在のところ代替案の可能性はない。</li> </ul>			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
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、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）		<input checked="" type="checkbox"/> 継続 ・ 中止	

平成28年度第2回事業評価委員会

**【参考】 前回再評価時資料**

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（１／３）

番号： 街－５

事業の名称	三鷹都市計画道路３・２・６号及び 武蔵野都市計画道路３・３・６号調布保谷線	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続
事業所管部所	部 課				
都市計画決定（当初）	昭和３７年 ７月	事業認可年度（当初）	平成１４年度		
都市計画変更（最新）	平成１２年 １０月	事業認可年度（最新）	平成２２年度		
事業箇所	三鷹市野崎二丁目～武蔵野市関前一丁目			評価対象区間延長 3,100m	
事業期間	平成１４年 ７月～平成２７年 ３月				
事業目的	<p>本路線は、稲城市矢野口から、調布市・三鷹市・武蔵野市及び西東京市を経由して埼玉県境に至る延長約14.2kmにわたる都市計画道路のうち、東八道路から井の頭通りまでの延長約3.1kmの区間である。本路線の整備目的は、多摩地域の道路ネットワークの形成を図り交通渋滞を軽減し地域環境の保全、都市機能や空間を確保するとともに防災の強化を図ることである。</p> <p>また、沿道環境に配慮するため、車道の両側に歩道や街路樹などの植樹帯で構成される幅員10mの環境施設帯を設け道路整備を行う予定である。</p>				
	用地費	工事費	合 計		
全体事業費	51,175百万円	4,700百万円	55,875百万円		
執行済額（執行率） 平成２２年度末	41,762百万円 (82%)	708百万円 (15%)	42,469百万円 (76%)		
用地取得率	取得予定面積（A）	既取得面積（B）	用地取得率（B/A）		
平成２３年３月現在	81,000㎡	61,485㎡	76%		
事業の必要性等に関する視点（Ⅰ）					
事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 用地取得進捗率は、平成22年度末で約76%である。工事については約15%執行済みであり、歩道設置工事や玉川上水の橋梁工事を行い、引続き平成22年度には一部の区間の電線共同溝設置工事を実施している。					
○残事業 残用地については任意で交渉中であり、平成23年度中に約9割の取得を見込んでいる。また、平成23年度から街路築造工事及び電線共同溝設置工事を本格的に行い平成26年度に完了する予定である。					
○その他 早期事業効果発現のため、平成22年度に中央線交差部を暫定2車線で開放している。					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 用地取得において地権者との交渉に時間を要したため工事着手が遅れている。					
○地元の理解・協力の状況 地元住民との協議会により環境施設帯（車道両側10mの自歩道部）の整備形態について決定した。					
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）					
1. 社会経済情勢の変化（有・無）					
「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。					
現況自動車交通量【並行する武蔵境通り 武蔵野市境2丁目4】（道路交通センサスによる平日12時間交通量） 平成11年：5,394台 ○本路線に並行する路線の交通量は増加傾向であるとともに狭隘な歩道は歩行者 平成17年：6,390台 の安全を確保できず、本路線の整備が必要である。					
2. 関連計画の変更（有・無）					
「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。					
「多摩地域における都市計画道路の第二次事業化計画」（平成8年度から平成17年度） 本計画において、①都市機能の確保 ②地域環境の保全 ③都市防災の強化 ④都市空間の確保の観点から優先して整備すべき路線として位置づけられ、平成14年度より事業に着手している。					



# 道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

番号： 街－5

事業の名称		三鷹都市計画道路3・2・6号及び武蔵野都市計画道路3・3・6号調布保谷線	
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
平成21年12月に本路線と交差するJR中央線が高架化された。また、沿道には、新たに店舗やマンションが建設され利用者の往来が増えている。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（有・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
平成21年12月JR中央線の高架化が完了し、現在、JR東日本が側道整備工事を実施しており平成25年度に完了する予定である。			
平成20年度には調布保谷線の「調布区間」が四車線で供用開始している。			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
路線延長：4.1km			
・西東京区間 事業延長：3,900m 事業期間：平成12年度～平成26年度			
・調布区間 事業延長：2,200m 事業期間：平成12年度～平成23年度（平成20年度 2,000mを四車線で交通開放）			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、③ 土地利用の転換・高度化、④ 都市景観の向上、⑤ バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、⑨ 交通不便地域の解消、⑩ 商業・産業の活性化、⑪ バリアフリー化、⑫ 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ）			
（主な内容）			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩地域における都市の骨格を形成する幹線道路である。</li> <li>・周辺道路の交通渋滞解消や歩行者・自転車等の安全性の確保を図る。</li> <li>・延焼遮断帯及び災害時の避難路として地域防災性が向上。</li> </ul>			
2. 定量的効果			
B／C＝ 1.54		（当初B／C＝3.42 ）	
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
走行時間短縮便益 886.5億円		現在価値化総便益額（平成23年度基準）	
走行経費減少便益 54.96億円		事業費 595.7億円	
交通事故減少便益 7.41億円		維持管理費 21.59億円	
現在価値化総便益額 948.88億円		総額 617.29億円	
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）	B	用地取得率は約76％であるものの、今後、着実な用地取得が見込め、街路築造工事及び電線共同溝設置工事も順次進めていく予定である。
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。	
		B：障害はあるが、解決の見込みがある。	
C：解決が非常に困難な障害がある。			
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	調布保谷線の調布区間が四車線で供用され、西東京区間の整備も順調に進んでいる。今後、三鷹・武蔵野区間の完成により多摩の南北道路である調布保谷線が完成するとともに、東西方向の骨格幹線道路を合わせた幹線道路ネットワークの形成に寄与することから、早期の完成が望まれる。	
		A：事業の必要性が高まった。	
		B：事業の必要性は変化していない。	
C：事業の必要性が低下した。			

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3）

番号： 街－5

事業の名称		三鷹都市計画道路3・2・6号及び武蔵野都市計画道路3・3・6号調布保谷線	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	本路線の完成により、都市機能の確保、地域環境の保全、都市防災の強化、都市空間の確保、歩行者の安全性向上など十分な整備効果が期待できる。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。	
		B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。	
		C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点(Ⅱ)			
評価	A	当該評価を付した理由	
		着実な用地取得が見込め、地元住民との環境施設帯の整備形態についても決定しており、今後、街路築造工事及び電線共同溝設置工事を順次進める予定としており、順調な進捗が見込まれる。	
		A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。	
		B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。	
C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点(Ⅲ)			
コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。	
<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 一般的な街路築造工事及び電線共同溝設置工事であることから新工法を採用する余地はない。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 地元の理解が得られており、今後は着実に街路築造工事及び電線共同溝設置工事を進めていくことから、事業手法や施設規模等を見直す可能性はない。</p>			
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取り組み			
工事実施にあたり、建設発生土の再利用や再生材の使用を実施していく。			
評価の視点			
<p>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ） 継続すべきか否か（継続） 都市機能の確保、地域環境の保全、都市防災の強化、都市空間の確保、歩行者の安全性向上など十分な整備効果が期待できる。</p> <p>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ） 継続すべきか否か（継続） 今後、着実な用地取得及び工事の進捗が見込まれることから事業を継続すべきである。</p> <p>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ） 見直しの必要の有無（無） 建設発生土の再利用や再生材の使用などのコスト縮減は図るが、代替案は作成しない。</p>			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
<p>調布保谷線の調布区間が四車線で供用され、西東京区間の整備が先行して進んでいる。今後、三鷹・武蔵野区間の完成により多摩の南北道路である調布保谷線が完成し、東西方向の骨格幹線道路と合わせた幹線道路ネットワークの形成に寄与することができる。</p> <p>中止の場合、上記事業効果を課することが出来ないことにとどまらず、現道が狭いことから歩行者にとっても危険な状態である。さらに、本事業整備にあたり協力していただいた地元住民の方々の期待に応じられない。</p> <p>以上のことから、事業として「継続」とする</p>			
対応方針（案）	継続・中止		

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（１／３） 番号： 街—7

事業の名称	都市高速鉄道京成電鉄押上線(四ツ木駅～青砥駅間)連続立体交差事業	実施主体	東京都	評価該当要件	5年間継続 (再々評価)
事業所管部所	建設局 道路建設部 鉄道関連事業課				
都市計画決定 (当初)	平成13年 1月	事業認可年度 (当初)	平成14年度		
都市計画変更 (最新)	平成13年 1月	事業認可年度 (最新)	平成14年度		
事業箇所	葛飾区四ツ木一丁目～立石七丁目			評価対象区間延長 2.2 km	
事業期間	平成15年2月～平成25年3月 完了見込年月《平成31年3月》				
事業目的	京成押上線の四ツ木駅から青砥駅までの約2.2 kmの区間を連続して高架化し、11箇所の踏切を除却することで、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故の解消を図るものである。 また、本事業に合わせ立石駅付近の駅前広場や都市計画道路等の都市基盤を整備し、地区計画や周辺のまちづくりを進め、地域の活性化・一体化を図るものである。				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	18,778百万円	29,506百万円	48,284百万円		
執行済額 (執行率) 平成22年度末	10,941百万円 (58%)	0百万円 (0%)	10,941百万円 (23%)		
用地取得率	取得予定面積 (A)	既取得面積 (B)	用地取得率 (B/A)		
平成23年3月現在	9,531㎡	8,792㎡	92%		
事業の必要性等に関する視点 (I)					
事業の順調さ (事業は順調に進んでいるか)					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 ・取得予定の用地の大半を取得した(残り14件)。					
○残事業 ・用地：約8% ・工事：仮線工事、高架橋工事、建築工事など					
○その他 ・高架化完了後、仮線の撤去、交差道路及び関連側道の整備などを行う。					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 ・平成23年度に用地取得を完了予定であり、大型マンション等の用地取得が難航し時間を要した。					
○地元の理解・協力の状況 ・概ね良好である。					
事業を取り巻く状況の変化 (採択時の事業の必要性は変化しているか)					
1. 社会経済情勢の変化 (有・ <input type="checkbox"/> )			「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
・除却する11箇所の踏切は、依然として解消されておらず、慢性的な交通渋滞を引き起こしており、地域分断も解消されていない。					
2. 関連計画の変更 ( <input checked="" type="checkbox"/> ・無)		「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。			
・「10年後の東京」への実行プログラム2011					

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3） 番号： 街—7

事業の名称	都市高速鉄道京成電鉄押上線（四ツ木駅～青砥駅間）連続立体交差事業		
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）			
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <input type="checkbox"/> 無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
・当該事業区間周辺は、全般的に木造密集地域であり、特に大きな状況の変化はない。			
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <input checked="" type="checkbox"/> 有・無）	「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。		
・京成立石駅北口地区市街地再開発事業 平成19年度準備組合設立 ・補助線街路第274号線 平成14年度事業認可取得後、現在事業中			
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況			
・京成押上線（押上駅～八広駅間）の連続立体交差事業が事業中			
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）			
1. 定性的効果			
（該当番号を○で囲む）			
<input checked="" type="checkbox"/> 1 交通渋滞の解消、 <input checked="" type="checkbox"/> 2 物資流動円滑化への寄与、 <input checked="" type="checkbox"/> 3 土地利用の転換・高度化、 <input checked="" type="checkbox"/> 4 都市景観の向上、 <input checked="" type="checkbox"/> 5 バスの定時性、 <input checked="" type="checkbox"/> 6 交通事故の減少、 <input checked="" type="checkbox"/> 7 緊急車両の走行、 <input checked="" type="checkbox"/> 8 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、 <input checked="" type="checkbox"/> 10 商業・産業の活性化、 <input checked="" type="checkbox"/> 11 バリアフリー化、 <input checked="" type="checkbox"/> 12 公共施設へのアクセス向上、 <input checked="" type="checkbox"/> 13 迂回交通の減少、 <input checked="" type="checkbox"/> 14 自転車や歩行者のための空間確保、 <input checked="" type="checkbox"/> 15 災害時の避難路の確保、 <input checked="" type="checkbox"/> 16 消防活動困難地域の解消、17 その他（ ） （主な内容） ・踏切がなくなり交通渋滞が解消される ・踏切事故がなくなり道路と鉄道の安全性が向上する ・鉄道による地域の分断が解消され、地域が活性化し発展する ・駅施設の利便性が向上する など			
2. 定量的効果			
B/C=1.54		（当初B/C=2.38）	
○便益（B）の算定（項目と金額）		○費用（C）の算定（項目と金額）	
・移動時間短縮便益 473.7億円		・連続立体交差事業費 340.9億円	
・走行経費減少便益 72.2億円		・関連道路整備費・維持管理費 49.2億円	
・交通事故減少便益 55.2億円		・合計 390.1億円	
・合計 601.1億円		・費用便益（B/C） 601.1÷390.1=1.54	
評価と理由	評価の項目	評価	当該評価を付した理由
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	B	平成22年度末で用地を92%取得しているが、工事着手は平成24年度の予定である。
		A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。 B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。	
		事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A
A：事業の必要性が高まった。 B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。			

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3） 番号： 街—7

事業の名称		都市高速鉄道京成電鉄押上線（四ツ木駅～青砥駅間）連続立体交差事業	
評価と理由	事業の効果 (事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか)	A	踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。
		A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。	
		B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。	
		C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。	
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	B	平成22年度末で用地を92%取得しているが、工事着手は平成24年度の予定である。	
	A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。		
	B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。		
C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。			
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	<p>○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性</p> <p>・現在採用している工法にかわり、コスト縮減を図れる新工法は現在のところないが、今後の技術革新等により採用を検討していく。</p> <p>○事業手法、施設規模等の見直しの可能性</p> <p>・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となっている。よって、代替案の可能性はない。</p>		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	<p>・今後の本体工事を実施するまでに、施工計画などにおいてコスト削減を検討していく。</p>		
評価の視点			
<p>（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ）</p> <p>継続すべきか否か（継続）</p> <p>・本事業は道路ネットワークの整備、地域の活性化に不可欠な事業である。</p> <p>（事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ）</p> <p>継続すべきか否か（継続）</p> <p>・平成22年度末で用地を92%取得しており、工事着手は平成24年度の予定である。</p> <p>（コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ）</p> <p>見直しの必要の有無（無）</p> <p>・現在のところ代替案の可能性はない。</p>			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
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、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	

前回再評価と今回再々評価の比較							番号	街-7
事業の名称	都市高速鉄道京成電鉄押上線(四ツ木～青砥駅間)連続立体交差事業				前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	
事業概要の比較	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較	事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）	地元から概ね理解が得られており、順調な用地執行が見込まれる。	平成２２年度末で用地を９２％取得しているが、工事着手は平成２４年度の予定である。	前回同様、進捗が見込まれる。	
全体事業費（百万円） 内、用地費 内、工事費	47,518 17,584 29,934	48,284 18,778 29,506	全体事業費は、協定変更により増額					
執行済額（執行率,％） 内、用地分（執行率,％） 内、工事分（執行率,％） *済額は百万円単位	3,379( 7%) 3,379(19%) 0( 0%)	10,941(23%) 10,941(58%) 0( 0%)						
用地取得予定面積,㎡ 既取得面積,㎡ 用地取得率,％	10,177㎡ 2,732㎡ 27%	9,531㎡ 8,792㎡ 92%	用地取得面積は側道幅見直しにより減。 用地取得残物件は14件である。	コスト削減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）	事業認可取得にあたり、道路高架化、道路地下案、鉄道高架案、鉄道地下案の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となっている。よって、代替案の可能性はない。	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となっている。よって、代替案の可能性はない。	前回同様、代替案の可能性はない。	
事業期間	平成１５年～平成２４年	平成１５年～平成２４年						
事業規模等	L＝2.2km	L＝2.2km						
(その他)				総合評価	踏切を除却することによる、日常的な交通渋滞の解消や鉄道による地域分断の解消を図るためには、鉄道の連続立体交差事業は必要不可欠な事業であり、早期完成に向けて事業を進めて行く必要がある。	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、早期完成に向け事業を進めていく必要がある。 <div>（継続）中止</div>	前回同様、必要不可欠な事業である。	
事業の必要性等に関する視点（Ⅰ）	前回再評価時	今回再々評価	前回と今回の比較					
	用地は面積ベースで27％、物件ベースで33％取得完了している。 竹ノ塚踏切をはじめとし多発する踏切事故などにより、本事業の必要性が高まっている。 踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。	取得予定の用地の大半を取得した(残り14件)。再開発事業も行われており、まちづくりが広がっている。 踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。	本事業の必要性は依然として大きい					
定量的効果（B／C）	2. 3 8	1. 5 4		前回付議時の委員会の指摘事項等				
							平成１８年度 第２回事業評価委員会	
				前回再評価年度	平成１８年度	付議委員会		

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（１／３）

番号：都—建—街—11

事業の名称	都市高速鉄道京成電鉄押上線（四ッ木駅～青砥駅間）連続立体交差事業	実施主体	東京都	評価該当要件	10年間継続
事業所管部所	道路建設部 鉄道関連事業課				
都市計画決定（当初）	平成13年 1月	事業認可年度（当初）	平成14年度		
都市計画変更（最新）	年 月	事業認可年度（最新）	年度		
事業箇所	葛飾区四ッ木一丁目から同区立石七丁目地内			評価対象区間延長2, 198m	
事業期間	平成15年2月～平成25年3月				
事業目的	・京成電鉄押上線の四ッ木駅から青砥駅間を連続して立体化し、補助140号線（平和橋通り）を含む11箇所の踏切を除却することで、日常的な交通渋滞の解消、安全性の向上、鉄道による地域分断の解消を図る。				
	用地費	工事費	合計		
全体事業費	17,584百万円	29,934百万円	47,518百万円		
執行済額 （執行率） 平成17年度末	3,379百万円 （19%）	0百万円 （0%）	3,379百万円 （7%）		
用地取得率	取得予定面積（A）	既取得面積（B）	用地取得率（B/A）		
平成18年3月現在	10,177㎡	2,732㎡	27%		
事業の必要性等に関する視点（I）					
事業の順調さ（事業は順調に進んでいるか）					
1. 事業の進捗状況					
○進捗率 ・平成15年2月14日に事業認可を取得し、現在、用地取得を積極的に進めている。 面積ベース 27% 物件ベース 33%					
○残事業 ・用地取得 7,446㎡、88件 ・工 事 仮線工事、高架橋工事					
2. 一定期間を要した背景					
○5年間未着工又は10年間継続等となった原因 ・鉄道と平面交差する幹線道路は補助140号線と補助274号線。 ・本連立事業は、平成9年度に補助140号線の限度額立体交差事業として採択。また、平成12年に補助274号線の限度額立体交差事業として採択された。 ・その後、都市計画決定等の手続きを行い、平成15年2月に事業認可を取得し、事業に着手した。					
○地元の理解・協力の状況 ・連立事業を契機とした駅周辺まちづくりの気運が高まるなど、事業に協力的。					
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）					
1. 社会経済情勢の変化（有・無）				「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。	
・鉄道と交差する道路のうち、補助140号線（平和橋通り）及び補助274号線は踏切による日常的な交通渋滞を引き起こしている。					
2. 関連計画の変更（有・無）				「有」の場合は変更の内容を、「無」の場合は計画における当該事業の位置づけを記載。	
・東京構想2000（平成12年12月） 「慢性的な渋滞を早期に解消（戦略3）」に位置づけ。					

# 道路・街路事業再評価チェックリスト（2／3）

番号：都—建—街—11

事業の名称				都市高速鉄道京成電鉄押上線（四ッ木駅～青砥駅間）連続立体交差事業			
事業を取り巻く状況の変化（採択時の事業の必要性は変化しているか）							
3. 周辺施設の整備状況の変化（有・ <del>無</del> ）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。					
<ul style="list-style-type: none"> <li>京成立石駅周辺は木造密集市街地である。</li> </ul>							
4. 関連する他事業等の進捗状況の変化（ <del>有</del> ・無）		「有」の場合は変化の内容を、「無」の場合は現況を記載。					
<ul style="list-style-type: none"> <li>補助274号線の拡幅が平成14年度に事業認可された。</li> <li>京成立石駅前の交通広場が平成12年度に都市計画決定された。</li> <li>京成立石駅前再開発事業が、準備組合設立に向けて準備が進められている。</li> </ul>							
5. 評価対象区間以外の当該路線の整備状況							
<ul style="list-style-type: none"> <li>押上駅から八広駅間の連続立体交差事業を実施中。</li> <li>現在、用地取得率 75%</li> </ul>							
事業の効果（事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）							
1. 定性的効果							
（該当番号を○で囲む） ① 交通渋滞の解消、② 物資流動円滑化への寄与、3 土地利用の転換・高度化、4 都市景観の向上、 5 バスの定時性、⑥ 交通事故の減少、⑦ 緊急車両の走行、⑧ 延焼遮断、9 交通不便地域の解消、 10 商業・産業の活性化、11 バリアフリー化、12 公共施設へのアクセス向上、⑬ 迂回交通の減少、 ⑭ 自転車や歩行者のための空間確保、⑮ 災害時の避難路の確保、⑯ 消防活動困難地域の解消、 17 その他（ ） （主な内容） ・踏切除却による交通渋滞の解消と安全性の向上。・鉄道で分断されていた地域が一体化することで地域の発展や街づくりに貢献。・駅施設の利便性が向上。							
2. 定量的効果							
B/C=2.38							
○便益（B）の算定（項目と金額）				○費用（C）の算定（項目と金額）			
移動時間短縮便益		908.2億円		建設費		385.7億円	
走行経費減少便益		11.2億円		維持費		0.2億円	
交通事故減少便益		0.8億円		合 計		385.9億円	
合 計		920.3億円					
評価と理由	評価の項目	評 価	当該評価を付した理由				
	事業の順調さ （事業は順調に進んでいるか）	A	・事業に対する地元の理解が得られており、用地取得は概ね順調に進んでいる。				
			A：特に障害はなく、概ね順調に進んでいる。				
			B：障害はあるが、解決の見込みがある。 C：解決が非常に困難な障害がある。				
事業を取り巻く状況の変化 （採択時の事業の必要性は変化しているか）	A	・竹ノ塚踏切をはじめとし多発する踏切事故などにより、本事業の必要性が高まっている。					
		A：事業の必要性が高まった。					
		B：事業の必要性は変化していない。 C：事業の必要性が低下した。					



# 道路・街路事業再評価チェックリスト（3／3） 番号：都—建—街—11

事業の名称		都市高速鉄道京成電鉄押上線（四ッ木駅～青砥駅間）連続立体交差事業	
評価と理由	事業の効果 （事業の目的に対して十分な効果を発揮することができるか）	A	・踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。
	A：事業の目的に対して、十分な効果が期待できる。 B：事業の目的に対して、一定の効果が期待できる。 C：事業の目的に対して、あまり効果が期待できない。		
事業の進捗の見込みの視点（Ⅱ）			
	評価	当該評価を付した理由	
	A	・地元から概ねの理解が得られており、順調な用地執行が見込まれる。	
	A：概ね順調な進捗（実施）が見込まれる。 B：課題はあるが、努力により進捗（実施）が見込まれる。 C：解決困難な障害の発生（継続）により、進捗（実施）が困難である。		
コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点（Ⅲ）			
	コスト縮減や代替案立案等の可能性（有・ <input checked="" type="radio"/> 無）		「有」の場合はその内容を、「無」の場合は理由を下欄に記載。
	○技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性 ・仮線工法の代わりにコスト縮減を図れる新工法は見当たらない。  ○事業手法、施設規模等の見直しの可能性 ・事業認可取得にあたり、道路高架案、道路地下案、鉄道高架案、鉄道地下案の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となっている。よって、代替案の可能性はない。		
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み			
	・今後、本工事を実施するまでに、施工計画などにおいてコスト縮減を検討していく。		
評価の視点			
（事業の必要性等に関する視点）（Ⅰ） 継続すべきか否か（継続） ・本事業は区部の道路ネットワーク整備と地域の活性化に欠かせない事業である。 （事業の進捗の見込みの視点）（Ⅱ） 継続すべきか否か（継続） ・順調に用地取得を進めており、今後も早期の工事着手に向け順調な進捗が見込める。 （コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点）（Ⅲ） 見直しの必要の有無（無） ・検討の結果、代替案立案の可能性はない。			
総合評価（中止時の影響、事後措置を含む）			
・踏切を除却することによる、日常的な交通渋滞の解消や鉄道による地域分断の解消を図るためには、鉄道の連続立体交差化は必要不可欠な事業であり、早期完成に向けて事業を進めていく必要がある。			
対応方針（案）	継続・中止		