

再評価チェックリスト

1 事業概要

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、国分寺線及び西武園線(東村山駅付近)		評価該当要件	5年間継続	2回目
実施主体	東京都(建設局)	事業所管部署	道路建設部 鉄道関連事業課		
都市計画決定(当初)	平成24年度	事業認可年度(当初)	平成25年度	事業期間: H25年度~R6年度	
都市計画決定(最新)	平成24年度	事業認可年度(最新)	平成25年度	事業期間: H25年度~R6年度	
事業箇所	東村山市本町四丁目~同市久米川町五丁目ほか		事業規模	評価対象区間延長 4,480m	
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。				

2 社会経済情勢等の変化(事業の必要性等に関する視点)

社会経済情勢等の変化 (認可時点から変化がある場合は変化・変更内容欄に記載)												
(ピーク時1時間当たりの踏切遮断時間の変化)												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>踏切名称(道路名称等)</th> <th>平成21年度</th> <th>令和元年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>久米川第2号(府中街道)</td> <td>24分</td> <td>26分</td> </tr> <tr> <td>久米川第3号(鷹の道)</td> <td>38分</td> <td>36分</td> </tr> <tr> <td>東村山第1号(大踏切)</td> <td>32分</td> <td>35分</td> </tr> </tbody> </table>	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
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										
(関連する他事業等の進捗状況の変化・変更内容)												
・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(事業の必要性等に関する視点)

定量的効果 B/C	1.3		
現在価値化総便益額(B)	1,139.7億円	現在価値化総費用額(C)	851.1億円
移動時間短縮便益	1,058.7億円	事業費	667.5億円
走行経費減少便益	75.3億円	関連道路整備費	172.8億円
交通事故減少便益	5.7億円	維持管理費	10.8億円
定性的効果	<ul style="list-style-type: none"> 高架下の有効利用による生活の質の向上 連立事業を契機とした街の活性化 踏切除却による防災性の向上 		

4 事業の進捗状況(事業の必要性等に関する視点)

事業費の執行状況 (R2年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	3,421百万円	69,093百万円	72,514百万円
執行済額	3,296百万円	30,019百万円	33,315百万円
(執行率)	96.3%	43.4%	45.9%
用地取得状況 (R2年度末時点)			
取得予定面積(A)	既取得面積(B)		用地取得率(B/A)
4,341㎡	4,275㎡		98.5%
一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況			
・地元の理解・協力の状況はおおむね良好である。			
事業の進捗状況・残事業の内容			
<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。 			

5 事業の進捗の見込みの視点

事業の実施のめど、進捗の見通し等
<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。

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性
(新工法の採用など)
特になし
(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。
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み
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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。
対応方針(原案)	継続