

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5年6月30日（金）

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 | | 4 |
| 3. | 事業の投資効果 | | 5 |
| 4. | 事業の進捗状況 | | 12 |
| 5. | 事業の進捗の見込み | | 17 |
| 6. | コスト縮減等 | | 18 |
| 7. | 対応方針(原案) | | 19 |
| 8. | 周辺まちづくり(参考) | | 20 |

1. 事業概要

位置図



1. 事業概要

事業期間

平成25年度～令和6年度(令和12年度まで延伸予定)

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につ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。

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 | 平成26年度 | 令和元年 | (備考) |
|--------|--------|------|------------------------|
| 久米川第2号 | 24分 | 25分 | 自動車ボトルネック 歩行者ボトルネック |
| 久米川第3号 | 35分 | 35分 | 自動車ボトルネック 歩行者ボトルネック |
| 東村山第1号 | 33分 | 34分 | 歩行者ボトルネック |



久米川2号踏切道
(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事業3・3・8号府中所沢線 (平成25年度～令和8年度) 用地取得中
- ・東村山都市計画道路事業3・4・10号東村山多摩湖駅線 (平成29年度～令和8年度) 用地取得中
- ・東村山都市計画道路事業3・4・31号東村山野口線 (平成29年度～令和8年度) 用地取得中

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5年度
- 供用年次 : 令和9年度(想定)
- 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
- 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

■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) | 走行時間短縮便益 | 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) |
| | 1,112.3億円 | 91.6億円 | 8.7億円 | 1,212.6億円 | |
| 費用 (C) | 連続立体交差事業費 | 関連道路整備費 | 維持管理費 | 総費用 | 1.1 (1.3) |
| | 883.1億円 | 174.1億円 | 7.9億円 | 1,065.1億円 | |

注1) 費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉(国土交通省 令和4年2月)に基づき分析した。

注2) 費用(C)の算定は、都市側負担額で算出している。

注3) 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4) 便益及び費用合計額は、表示桁数の関係で計画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

| | 事 項 | 説明資料 |
|-----|------------------------|------|
| 交通 | 交通渋滞の解消、歩行者・自転車の回遊性の向上 | 有 |
| | バスの定時性の向上 | |
| くらし | 高架下空間の活用による都市機能の向上 | |
| | 市街地分断の解消 | |
| 安全 | 緊急車両のアクセシビリティの向上 | |
| | 通学路の安全性確保 | 有 |
| 環境 | 自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減 | |
| 防災 | 都市防災機能の向上 | |
| その他 | 関連事業の誘発 | 有 |

3. 事業の投資効果

定性的効果

＜交通＞交通渋滞の解消、歩行者・自転車の回遊性の向上

踏切の除却や東村山駅の高架化等により、東西市街地の行き来が容易になり、歩行者・自転車の移動が円滑化され、回遊性が向上する。



府中街道(久米川第2号踏切道)の状況



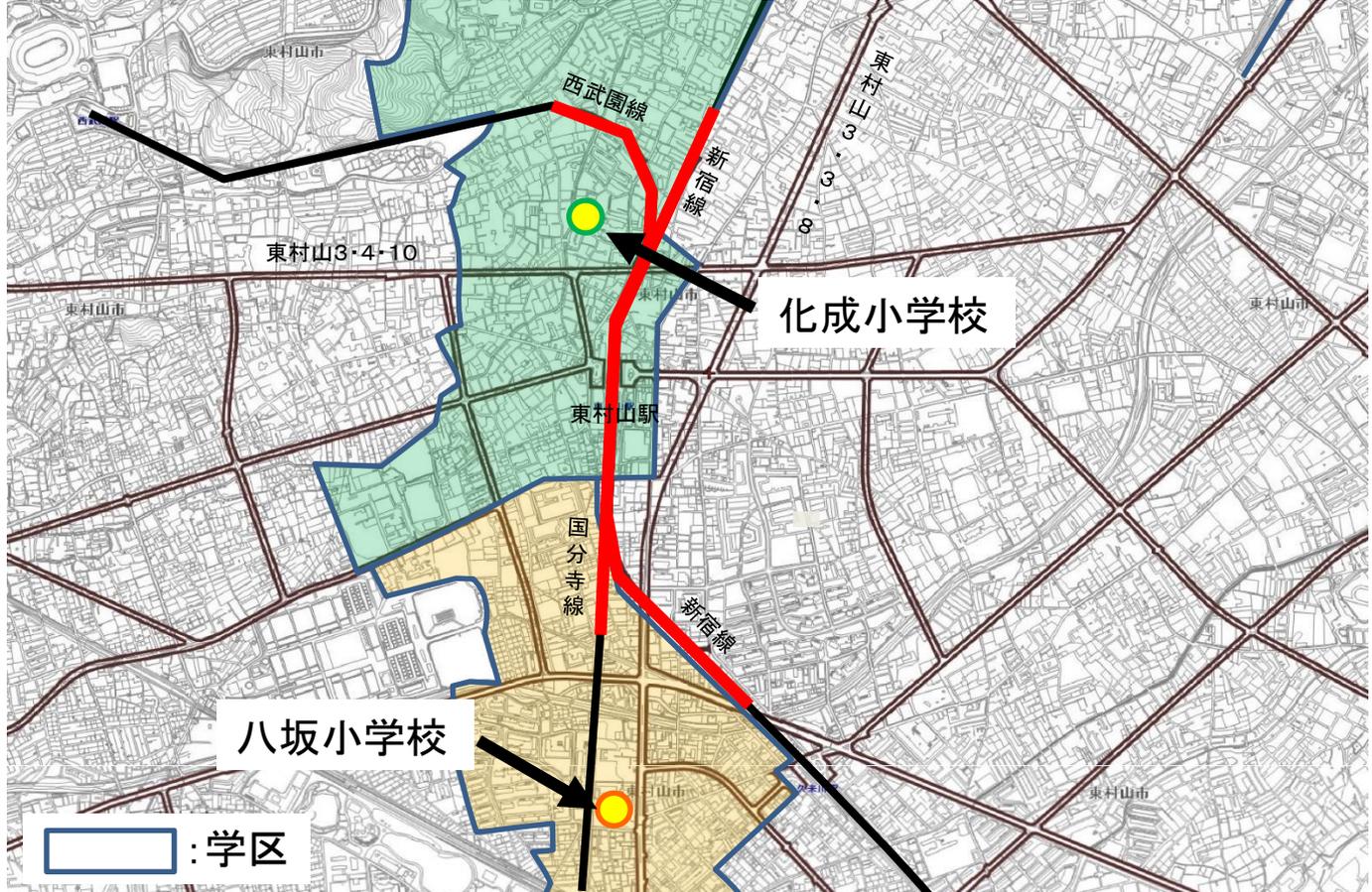
鷹の道(久米川第3号踏切道)の状況

3. 事業の投資効果

定性的効果

<安全> 通学路の安全性確保

踏切の除却により踏切を横断することなく通学できるようになるため通学路の安全が確保がされる。



3. 事業の投資効果

定性的効果

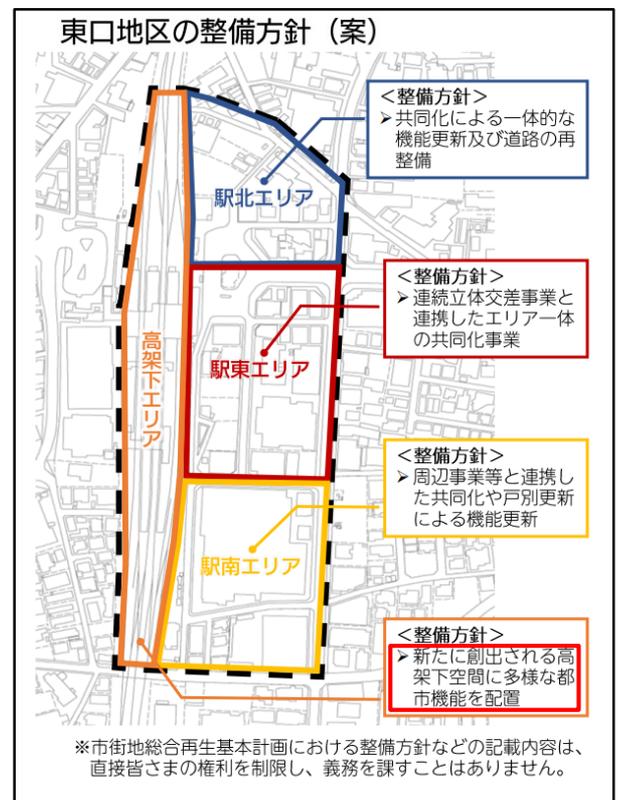
<その他> 関連事業の誘発

西武新宿線東村山駅付近の高架化により、駅前広場の再整備、市街地開発事業等の関連事業の誘発に貢献

○東村山駅周辺まちづくりのイメージ



○東村山駅東口地区整備イメージ



【東村山駅周辺まちづくり実行プラン (東村山市：令和4年3月) より】

3. 事業の投資効果

定性的効果

<その他> 関連事業の誘発

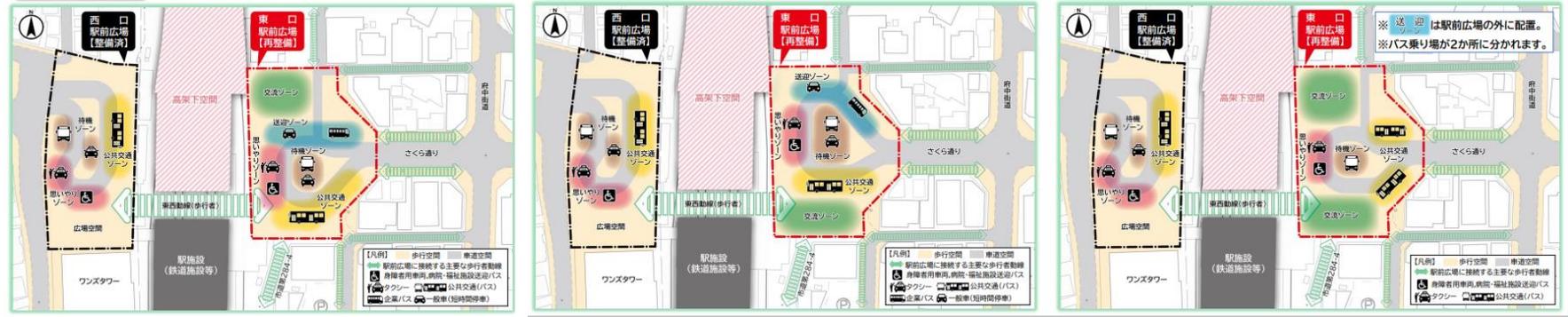
東村山都市計画道路3・4・10号東村山多摩湖駅線、東村山都市計画道路3・4・31号東村山野口線

事業期間：平成29年度～令和8年度



【事業概要及び測量説明会（東村山市：平成30年4月）より】

東口駅前広場再整備の基本方針図(素案)



【東村山市HPより】

4. 事業の進捗状況

事業費の執行状況

※令和4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 | 3,388百万円 (3,421百万円) | 90,139百万円 (69,093百万円) | 93,527百万円 (72,514百万円) |
| 執行済額 | 3,305百万円 (3,296百万円) | 49,925百万円 (30,019百万円) | 53,230百万円 (33,315百万円) |
| (執行率) | 97.6% (96.3%) | 55.4% (43.4%) | 56.9% (45.9%) |

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 (4,341m ²) | 4,339m ² (4,275m ²) | 99.9% (98.5%) |

4. 事業の進捗状況

事業費・工期変更の要因

○ 事業費変更要因

- ・物価上昇
- ・設計標準の変更
- ・施工計画変更

○ 工期変更要因

- ・用地取得の遅れ
- ・電線共同溝施工による側道工事期間の延伸

事業の進捗状況

平成25年度に事業着手し、用地については約99%を取得している。工事については、仮線に切替え、駅部・一般部の高架橋、取付部の盛土構築を実施している。

4. 事業の進捗状況

1 工区：工事状況



踏切部の作業構台設置状況



高架橋構築状況



4. 事業の進捗状況

2・3工区：工事状況



高架橋構築状況



高架橋構築状況



4. 事業の進捗状況

4 工区：工事状況



高架橋構築状況

盛土構築状況



5. 事業の進捗の見込み

事業の進捗の見通し

用地については、早期の取得及び更地化を目指す。

工事については、高架橋、駅舎及び電力・通信等の高架化切替に向けた工事を進める。

6. コスト縮減等

代替案立案の可能性

- 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を選定していることから、代替案立案の可能性は極めて小さい。

コスト削減の取組

- 発生材の再利用や再生材の使用により、コスト縮減に努めている。

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。

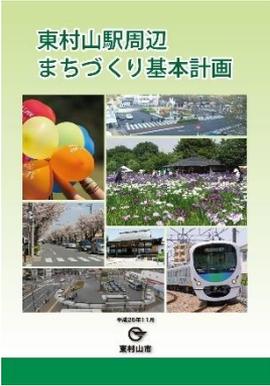
対応方針案

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。

8. 周辺まちづくり(参考)



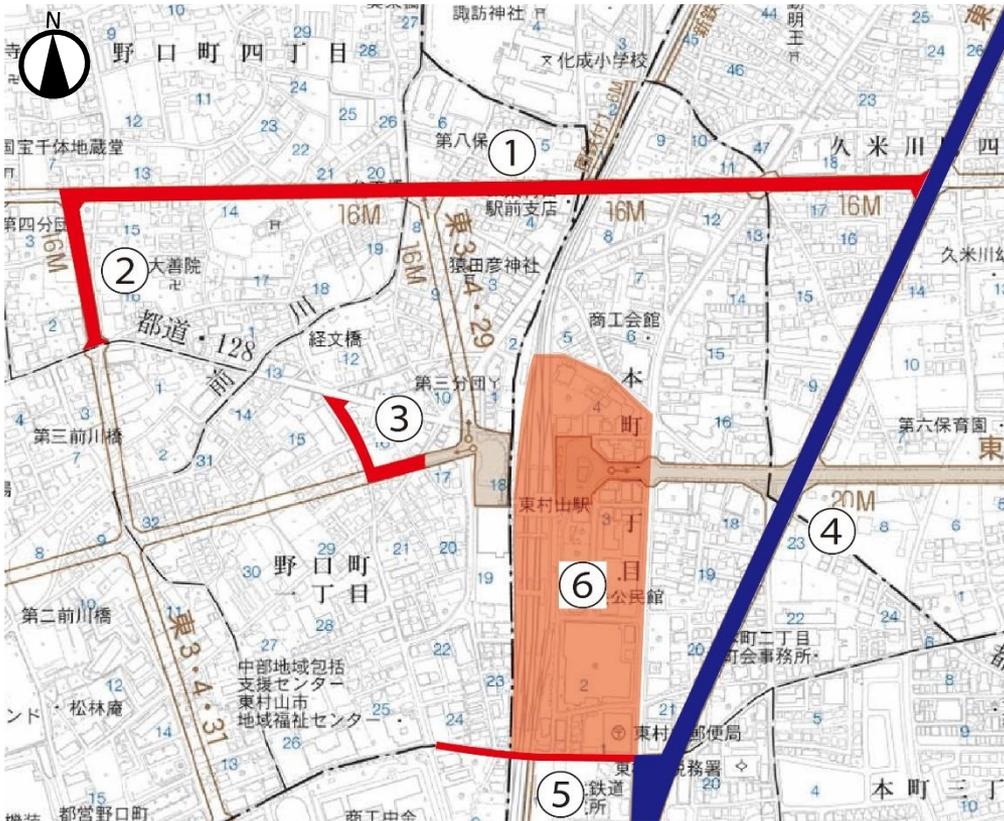
H22.2 『東村山駅周辺まちづくり基本構想』

→ 駅周辺まちづくりの将来像の決定

H26.11 『東村山駅周辺まちづくり基本計画』

→ 将来像の実現に向けた諸課題の整理

R3.3 『第2次東村山市都市計画マスタープラン』



【現在の基盤整備状況】

- ① 東村山3・4・10号線整備
- ② 東村山3・4・31号線整備
- ③ 東村山3・4・9号線整備
区画道路1号線拡幅
- ④ 東村山3・3・8号線整備(都施行)
- ⑤ 市道81号線の1拡幅
- ⑥ 東村山駅東口地区
都市再開発方針促進地区への指定
(R3.3)
市街地総合再生基本計画策定