再評価チェックリスト

1 事業概要

事業の名称	西武鉄道新宿線（野方駅～井荻駅付近）連続立体交差事業	評価該当要件	５年間継続　　１回目
実施主体	東京都（建設局）	事業所管部署	道路建設部計画課
都市計画決定（当初）	―	事業認可年度（当初）	―　　事業期間：―
都市計画決定（最新）	―	事業認可年度（最新）	―　　事業期間：―
事業箇所	中野区野方～杉並区下井草	事業規模	評価対象延長区間：約3.1km
事業概要	本事業は、西武鉄道新宿線の野方駅～井荻駅付近の約3.1kmにおいて鉄道を立体化することにより、13か所の踏切（うち開かずの踏切11か所）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・変更内容）

○踏切名称
・都立家政第1号：48分（平成26年度）⇒47分（令和元年度）　開かず、歩行者ボトルネック
・鷺ノ宮第1号　：43分（平成26年度）⇒47分（令和元年度）　開かず、自動車ボトルネック、歩行者ボトルネック
・下井草第1号　：44分（平成26年度）⇒43分（令和元年度）　開かず、歩行者ボトルネック
・下井草第2号　：42分（平成26年度）⇒42分（令和元年度）　開かず

○関連する他事業等の進捗状況の変化
・東京都市計画道路幹線街路補助線街路第227号線　未着手
・東京都市計画道路幹線街路補助線街路第133号線　未着手
・東京都市計画道路幹線街路補助線街路第215号線　未着手

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　1.2

現在価値化総便益額（B）	683.8億円	現在価値化総費用額	567.1億円
移動時間短縮便益	659.9億円	連続立体交差事業費	515.7億円
走行経費減少便益	6.9億円	関連道路整備費	48.9億円
交通事故減少便益	17.0億円	維持管理費	2.5億円

定性的効果

・歩行者・自動車の回遊性及びバスの定時性の向上
・自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減
・市街地分断の解消
・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
・通学路の安全性確保
・自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減
・都市防災機能の向上
・関連事業の誘発

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

	用地費	工事費	合計
全体事業費	―	―	―
執行済額	―	―	―
（執行率）	―	―	―

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）
―	―	―

一定期間を要した背景、地元の理解・協力の状況

・構造形式や施工方法の検討を実施。
・地元の理解・協力の状況は概ね良好である。

事業の進捗状況・残事業の内容

・連続立体交差事業に関しては、現在、構造形式や施工方法などの検討を進めている。
・事業の効果を高めるために重要なまちづくりについては、地元区において駅周辺の基盤施設計画などの検討を進めている。

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

今後とも、地元区や鉄道事業者と連携しながら、鉄道立体化に向けて着実に取り組む。

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

（事業手法、施設規模等の見直しの可能性）
現在、構造形式や施工方法などの検討を進めており、本事業を事業化するにあたり、今後、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う。その後、構造形式及び事業手法を選定することとなる。

その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み

現在、構造形式や施工方法などを検討中。

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（原案）	**継続**