

再評価チェックリスト

資料2-2

1 事業概要

事業の名称	西武鉄道新宿線(中井駅～野方駅間) 連続立体交差事業		評価該当要件	事業費増額のため	4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23年度	事業認可年度(当初)	平成25年度	事業期間: H25年度～H32年度	
都市計画決定(最新)	平成23年度	事業認可年度(最新)	令和2年度	事業期間: H25年度～R8年度	
事業箇所	中野区上高田五丁目～同区野方四丁目	事業規模	評価対象区間延長 2,354m		
事業概要	本事業は、西武鉄道新宿線の中井駅～野方駅付近の約2.4kmにおいて鉄道を地下化することにより、7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・変更内容)	
○踏切名称	
中井第7号踏切	: 50分(平成26年度) ⇒ 47分(令和元年度) 開かず
新井薬師前第1号踏切	: 49分(平成26年度) ⇒ 46分(令和元年度) 開かず、歩行者ボトルネック
新井薬師前第2号踏切	: 44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、自動車ボトルネック
新井薬師前第3号踏切	: 42分(平成26年度) ⇒ 47分(令和元年度) 開かず
沼袋第1号踏切	: 46分(平成26年度) ⇒ 44分(令和元年度) 開かず、歩行者ボトルネック
沼袋第2号踏切	: 48分(平成26年度) ⇒ 45分(令和元年度) 開かず
沼袋第3号踏切	: 46分(平成26年度) ⇒ 45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	
・東京都市計画道路事業幹線街路補助線街路第220号線 I 期区間 用地取得中 (事業期間:平成27年度～令和11年度 用地取得率:46%)	
・東京都市計画道路事業区画街路中野区画街路第3号線 用地取得中 (事業期間:平成28年度～令和11年度 用地取得率:45%)	
・東京都市計画道路事業区画街路中野区画街路第4号線 用地取得中 (事業期間:平成29年度～令和7年度 用地取得率:47%)	

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※	1.1	(参考)	1.8 [2%]	2.4 [1%]
現在価値化総便益額(B)	1,311.6億円	現在価値化総費用額(C)	1,168.6億円	
移動時間短縮便益	1,168.5億円	連続立体交差事業費	982.4億円	
走行経費減少便益	125.1億円	関連道路整備費	183.2億円	
交通事故減少便益	18.0億円	維持管理費	3.0億円	
定量的効果 残事業B/C※	2.6	(参考)	4.0 [2%]	5.1 [1%]
現在価値化総便益額(B)	1,311.6億円	現在価値化総費用額(C)	501.8億円	
移動時間短縮便益	1,168.5億円	連続立体交差事業費	380.8億円	
走行経費減少便益	125.1億円	関連道路整備費	118.0億円	
交通事故減少便益	18.0億円	維持管理費	3.0億円	
定性的効果	<ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞の解消、歩行者・自転車の回遊性の向上 ・バスの定時性の向上 ・上部空間の活用による都市機能の向上 ・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 ・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 			

※現在価値算出のための社会的割引率は4%を用い、比較のために参考として2%及び1%として算出した結果を併記する。
なお、参考比較のための値は平成15年(2003年)～令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた1%、及び、平成5年(1993年)～令和4年(2022年)の期間の国債の実質利回りを踏まえた2%としている(公共事業評価に関する技術指針(令和6年9月国土交通省))。

※費用便益分析マニュアル(国土交通省 令和7年8月)に基づき分析
(国土交通省による原単位等の訂正(令和7年8月29日公表)に基づき、都の原単位を再算出)

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(R6年度末時点)			
	用地費	工事費	合計
全体事業費	9,955百万円	153,549百万円	163,504百万円
執行済額	9,777百万円	62,882百万円	72,659百万円
(執行率)	98.2%	41.0%	44.4%
用地取得状況(R6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)	
5,365㎡	5,339㎡	99.5%	
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			
用地については約99%取得している。 工事については掘削工事や躯体構築工事を実施しているほか、シールドマシンの掘進に向けた準備工事を進めている。			

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
用地については、早期の取得完了を目指し、折衝を進めていく。 工事については、駅部の掘削やシールドの掘進が完了した後、躯体構築や軌道の敷設、電気通信工事などを進めていく。

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) 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。
その他、日々の事業執行におけるコスト縮減等の取組み
・運転・電気司令部などの関係部署と協議し、夜間における線路内の作業時間を変更(延長)することで、作業能率補正の見直しを行い、工事費の減額につながった。 ・施工ヤードを確保するため、関連事業(中野区施行)の事業用地や西武鉄道の近隣所有地を無償使用することで、借地相当額を縮減した。 ・今後とも、工事コストの削減の可能性を検討していく。

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