

資料3-2
令和7年度第3回
事業評価委員会
(街-6)

東京都市計画都市高速鉄道事業 西武鉄道新宿線（中井駅～野方駅間）

令和7年10月28日（火）

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	.....	6
3. 事業の投資効果	.....	8
4. 事業の進捗状況	.....	14
5. 事業の進捗の見込み	.....	20
6. コスト縮減等	.....	21
7. 対応方針(原案)	.....	22

1. 事業概要

『2050東京戦略』

(令和7年3月)

スマートシティ 戦略18【インフラ・交通】

2. 誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワークの形成

踏切の解消に向けた連続立体交差事業の推進

・6路線8か所で整備推進

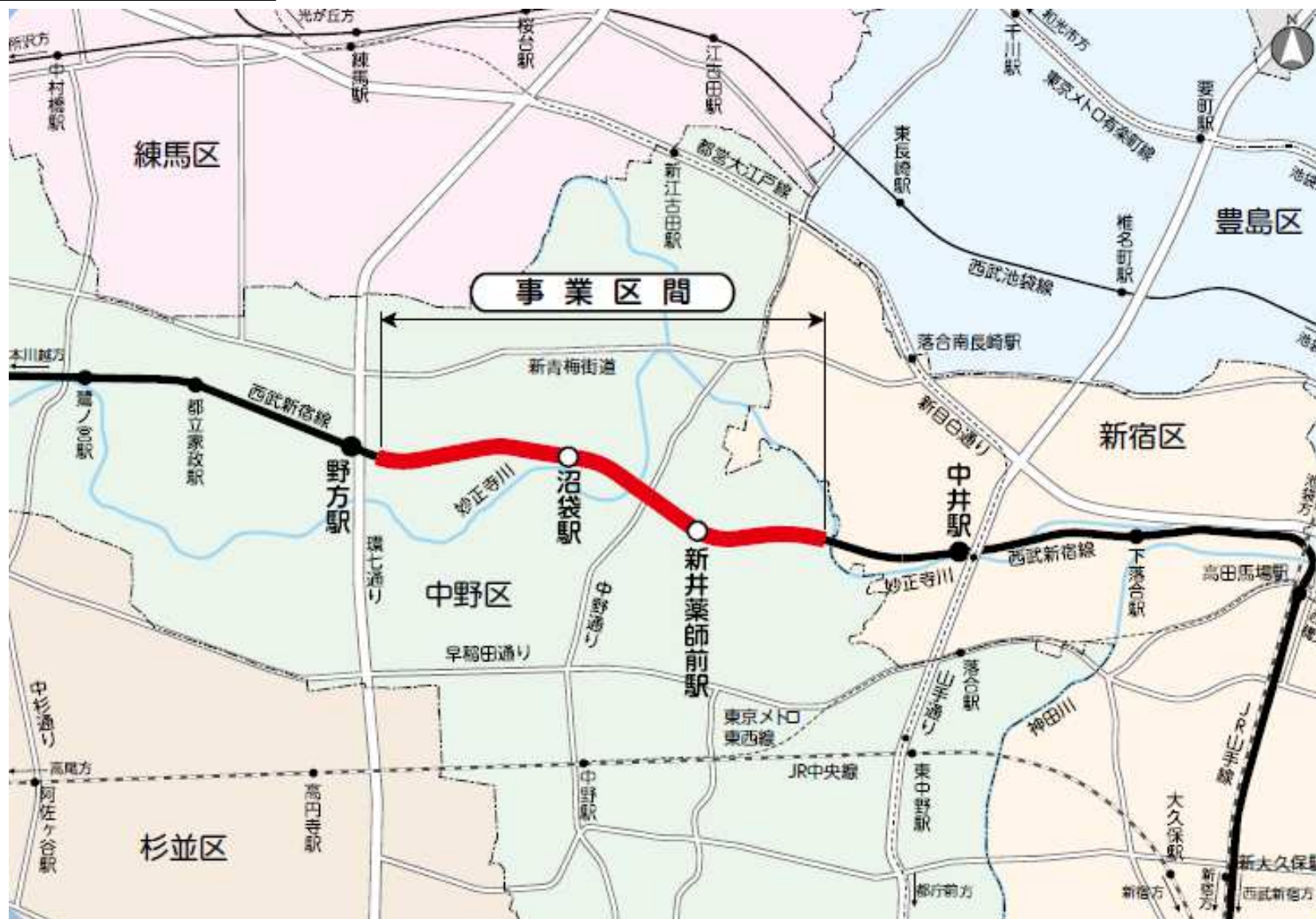
・4路線4か所で事業化の準備を推進

■ 連続立体交差事業 事業箇所図



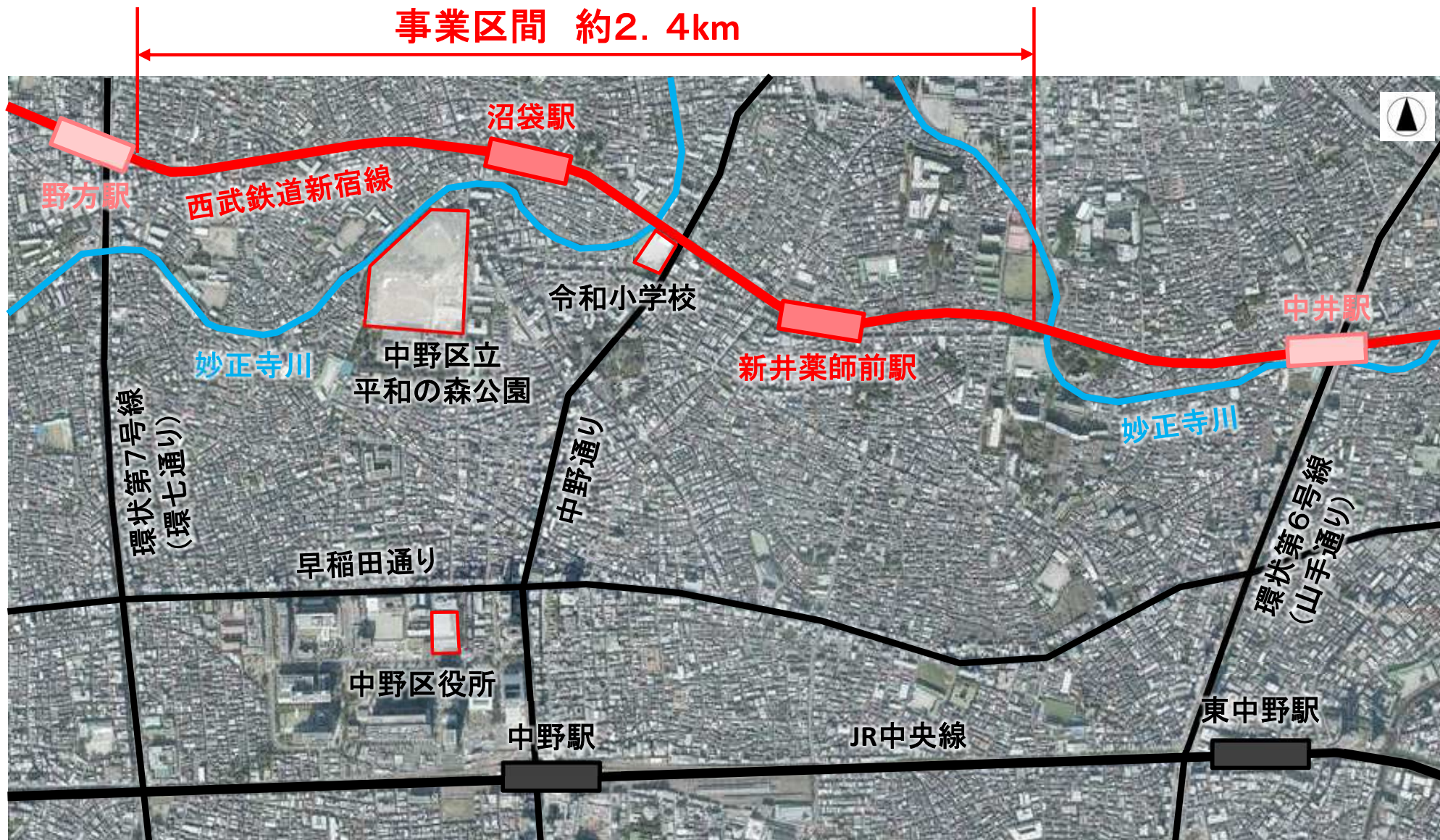
1. 事業概要

位置図



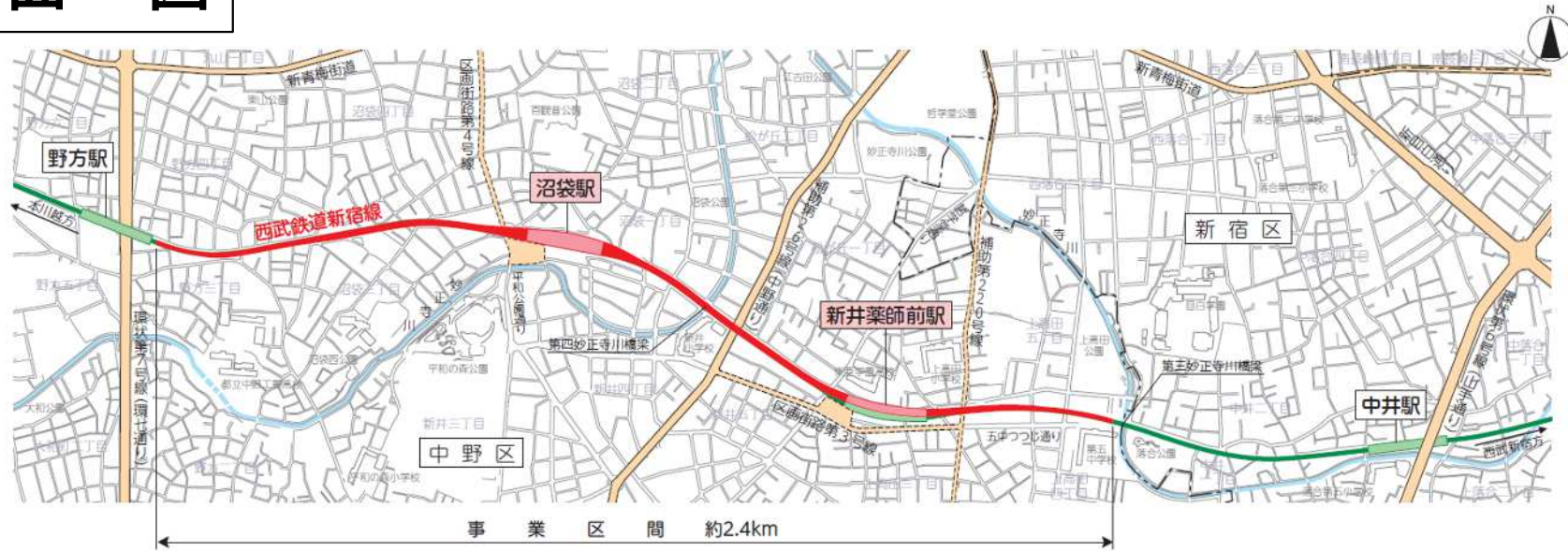
1. 事業概要

空中写真

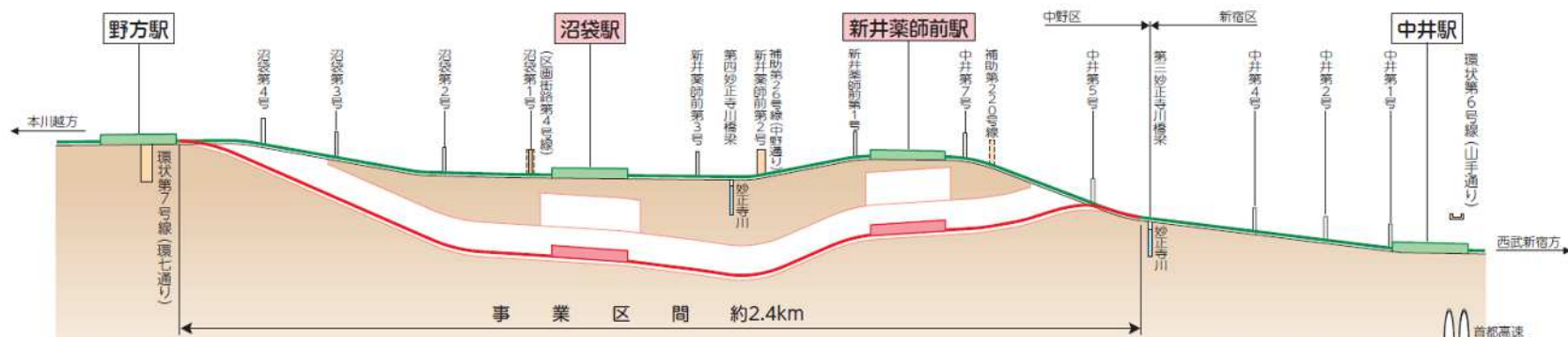


1. 事業概要

平面図



縦断図



構造形式	地表	掘削	箱型トンネル	円形トンネル	箱型トンネル	円形トンネル	箱型トンネル	円形トンネル	掘削	地表
施工方法	地表	開削	シールド	開削	シールド	開削	シールド	開削	地表	

凡例	● 鉄道(現況)	--- 都市計画道路(計画)
	● 鉄道(計画)	● 河川
	● 都市計画道路	--- 区境

1. 事業概要

事業期間

平成25年度～令和8年度(令和15年度まで延伸予定)

事業の概要

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23年8月	都市計画変更
平成25年4月	都市計画事業認可 平成25年度～平成32年度
令和2年4月	事業認可変更 平成25年度～令和8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

本事業により除却される7か所の踏切は、いずれもピーク時1時間あたりの遮断時間が40分以上の「開かずの踏切」であり、平成26年から令和元年の期間において、変化はない。

踏切名称	平成26年	令和元年	備考
中井第7号	50分	47分	開かずの踏切
新井薬師前第1号	49分	46分	開かずの踏切 歩行者ボトルネック※1
新井薬師前第2号	44分	47分	開かずの踏切 歩行者ボトルネック 自動車ボトルネック※2
新井薬師前第3号	42分	47分	開かずの踏切
沼袋第1号	46分	44分	開かずの踏切 歩行者ボトルネック
沼袋第2号	48分	45分	開かずの踏切
沼袋第3号	46分	45分	開かずの踏切



新井薬師前2号踏切道(中野通り)

※1 歩行者ボトルネック踏切

自動車、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が
50,000台(人)時/日以上

かつ、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が
20,000台(人)時/日以上

※2 自動車ボトルネック踏切

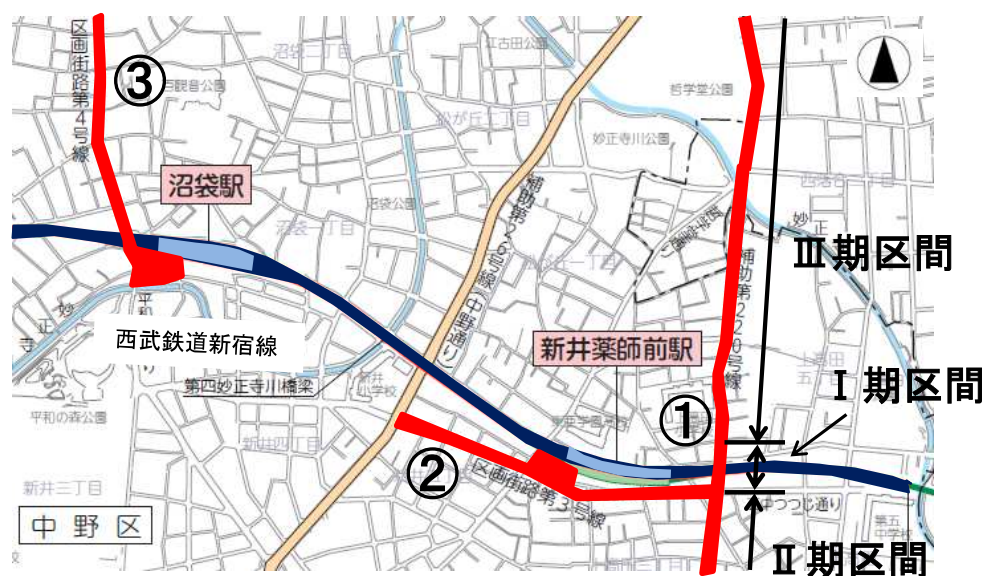
自動車の踏切交通遮断量が
50,000台時/日以上

2. 社会経済情勢等の変化

関連する他事業等の進捗状況の変化

- ①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%)
- ②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%)
- ③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%)

※用地取得率は、令和6年度末時点における面積ベースの取得率を表す。



区画街路第3号線 事業用地の取得状況

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7年度
- 供用年次 : 令和14年度
- 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

※ 《》内：令和7年度 第3回事業評価委員会資料（令和7年10月28日）

※ （）内：前回評価時

【事業全体】

便益（B）	移動時間短縮便益	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)
	1,168.5億円 《1,221.6億円》	125.1億円 《133.9億円》	18.0億円 《18.7億円》	1,311.6億円 《1,374.2億円》	
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 《1.2》 (1.5)
	982.4億円	183.2億円	3.0億円	1,168.6億円	

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7年2月)に基づき分析した。

(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)

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	上部空間の活用による都市機能の向上	有
	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	
	通学路の安全確保	
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・自転車の回遊性及びバスの定時性の向上

踏切の除却や新井薬師前駅・沼袋駅の地下化により、南北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。

さらに、踏切渋滞が解消されて、バスの定時性が向上する。



新井薬師前駅周辺
(新井薬師前第1号踏切)の状況



沼袋駅前周辺(沼袋第1号踏切)の状況

【参考】

- ・ 歩行者等交通量
新井薬師前第1号踏切: 9,971(人/日)
沼袋第1号踏切: 14,523(人/日)
- ・ 平日のバス運行台数
新井薬師前第1号踏切: 199(台/日)
沼袋第1号踏切: 109(台/日)

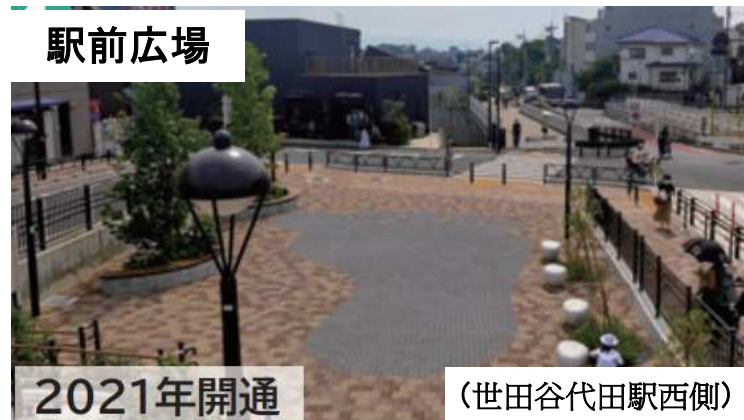
3. 事業の投資効果

定性的効果

<くらし> 上部空間(鉄道跡地)の活用による都市機能の向上

上部空間や駅前広場の活用による地域の利便性の向上

小田急線における地上部の活用事例

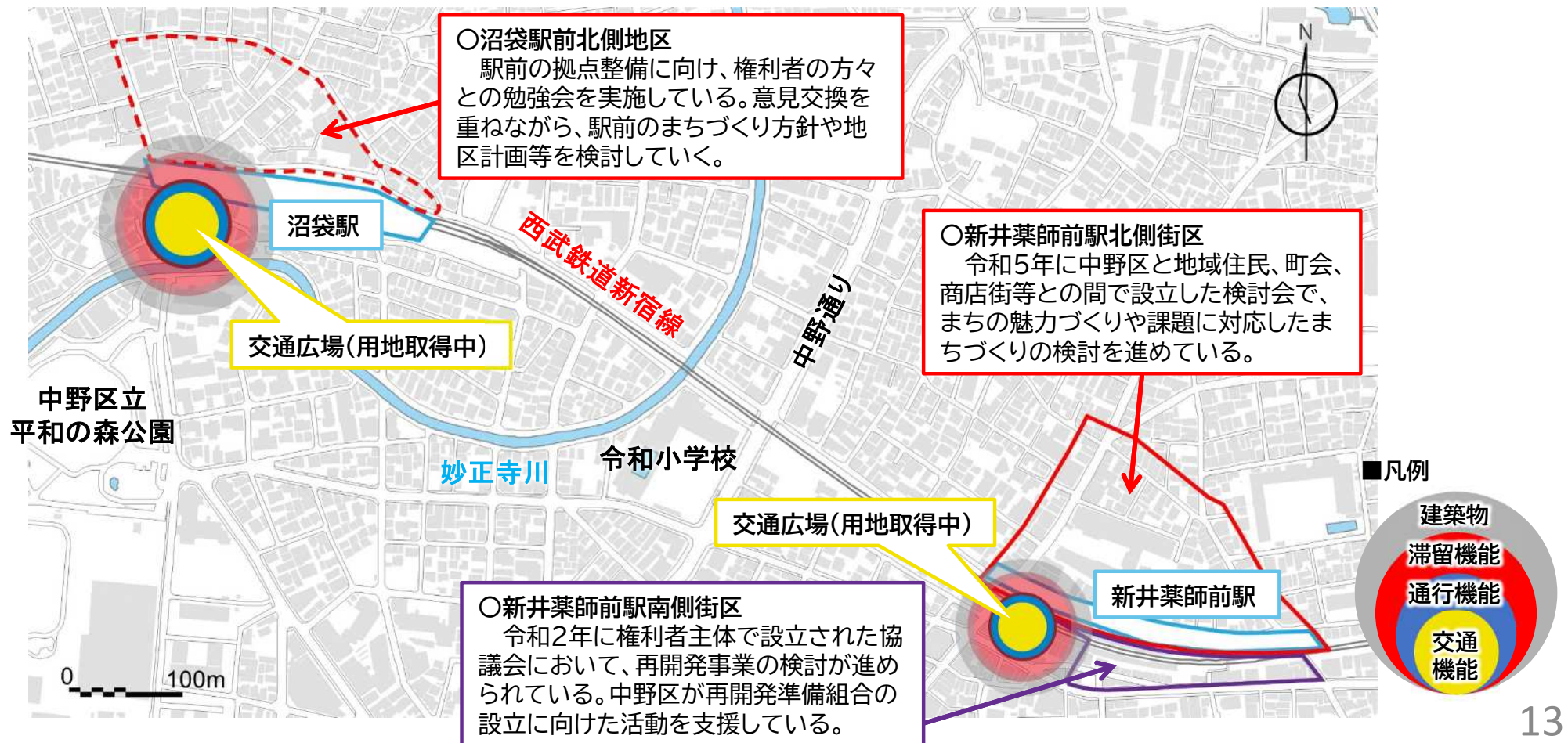


3. 事業の投資効果

定性的効果

＜その他＞関連事業の誘発

本事業で地下化される駅周辺において、交通広場の整備や市街地再開発事業の検討が進められるなど、まちづくりの取組に貢献



4. 事業の進捗状況

事業費の執行状況

※令和6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	9,955百万円 (9,955百万円)	153,549百万円 (111,957百万円)	163,504百万円 (121,912百万円)
執行済額	9,777百万円 (9,768百万円)	62,882百万円 (45,354百万円)	72,659百万円 (55,122百万円)
(執行率)	98.2% (98.1%)	41.0% (40.5%)	44.4% (45.2%)

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)
5,366㎡ (5,366㎡)	5,339㎡ (5,245㎡)	99.5% (97.7%)

4. 事業の進捗状況

事業費・工期変更の要因

○事業費変更の主な要因

- ・物価上昇
- ・施工計画の変更

○工期変更の主な要因

- ・用地取得の遅れ
- ・シールドの掘進計画の見直し

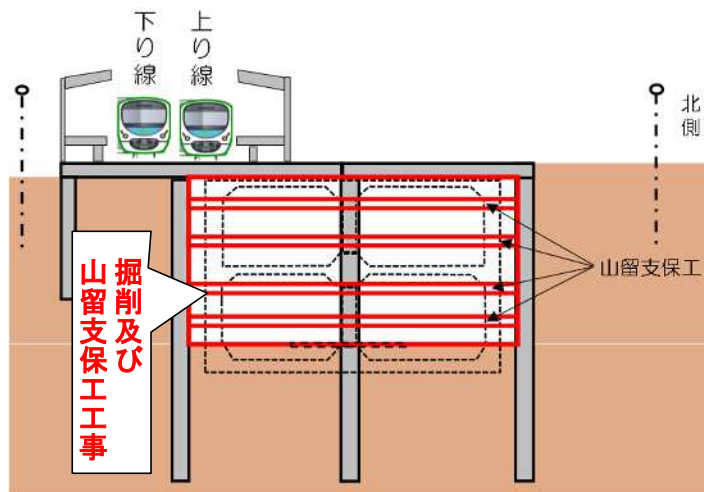
事業の進捗状況

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。

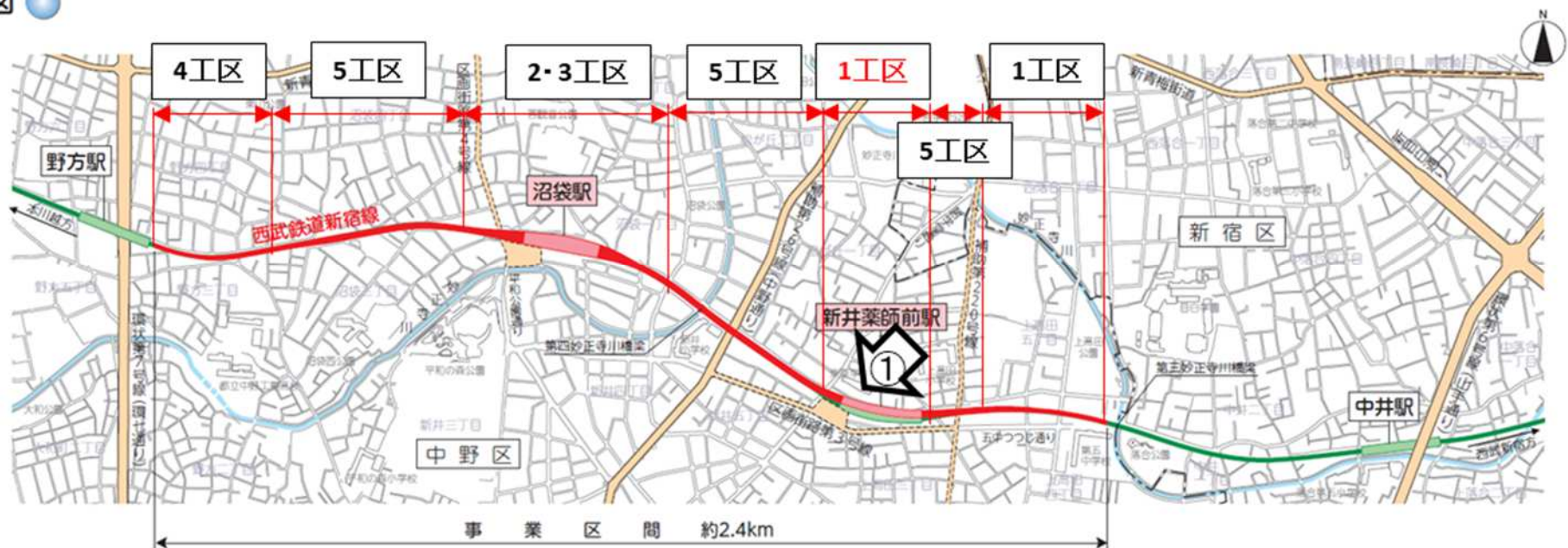
4. 事業の進捗状況

工事状況：新井薬師前駅部（1工区）



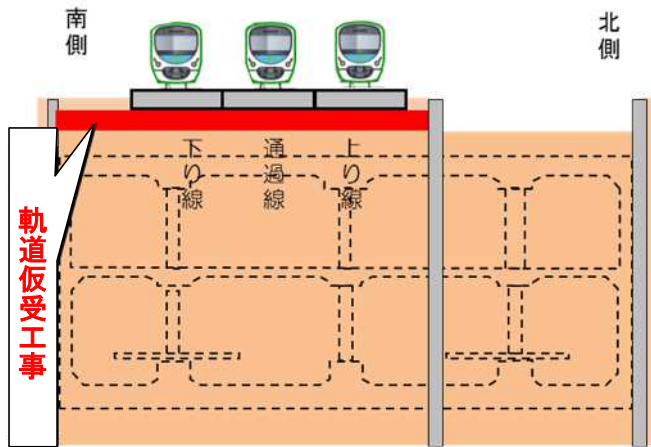
掘削及び山留支保工工事を
実施している。

● 平面図 ●



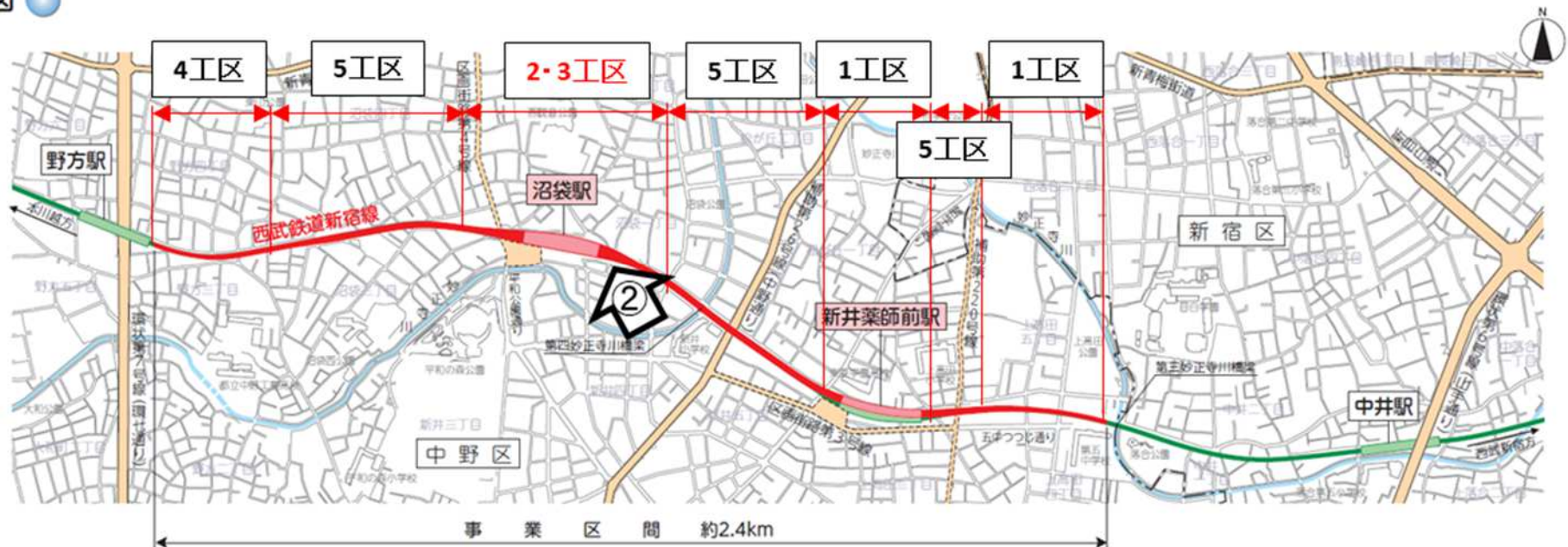
4. 事業の進捗状況

工事状況：沼袋駅部（2・3工区）



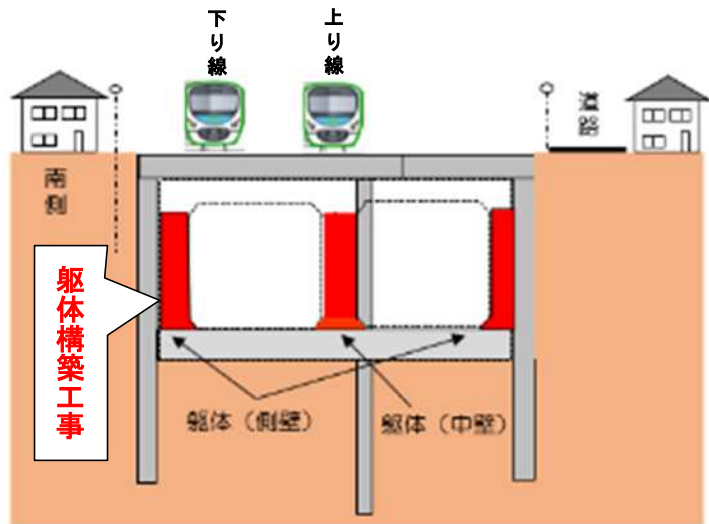
線路横断方向のパイプルーフ*による軌道仮受工事が完了し、掘削工事を実施している。
※鋼管(パイプ)によって屋根(ルーフ)を作り、線路を仮受けする工法

● 平面図 ●



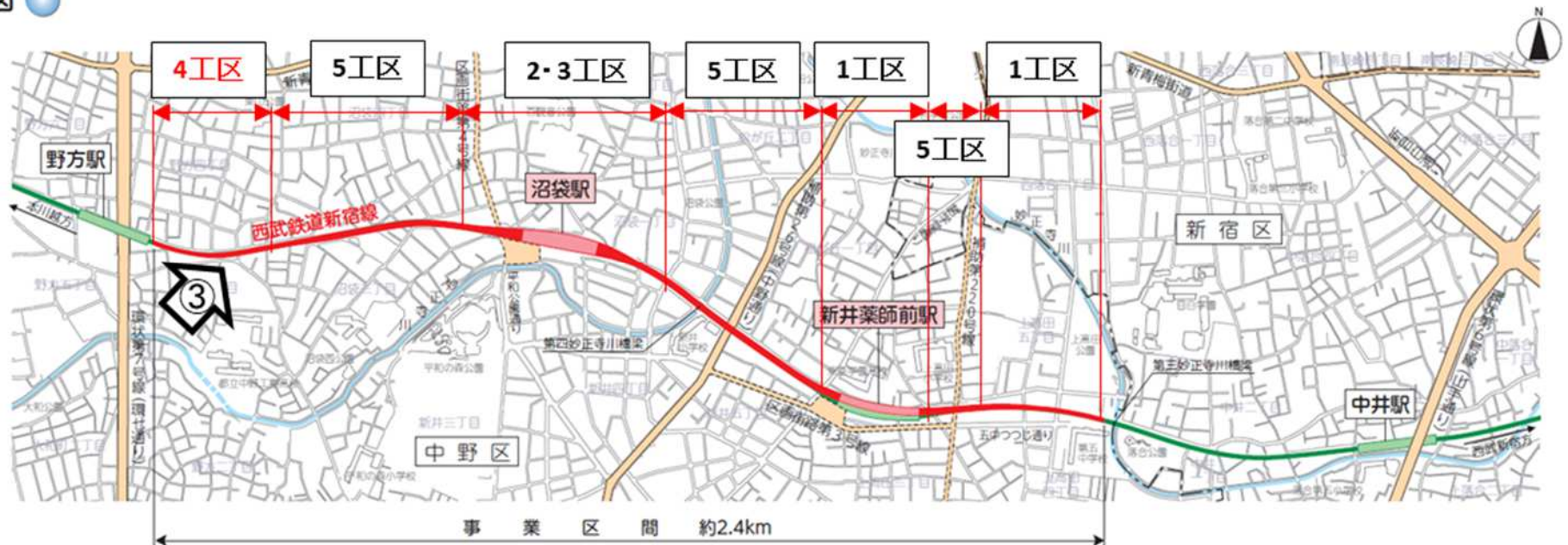
4. 事業の進捗状況

工事状況：終点側取付部（4工区）



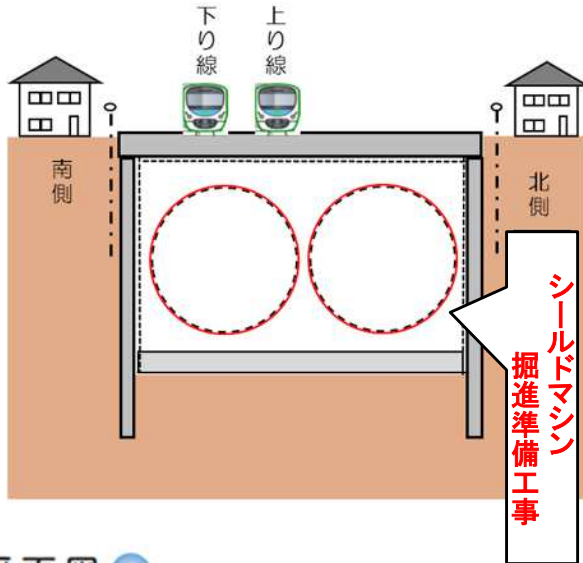
掘削工事が概ね完了し、
躯体構築工事に着手している。

● 平面図 ●



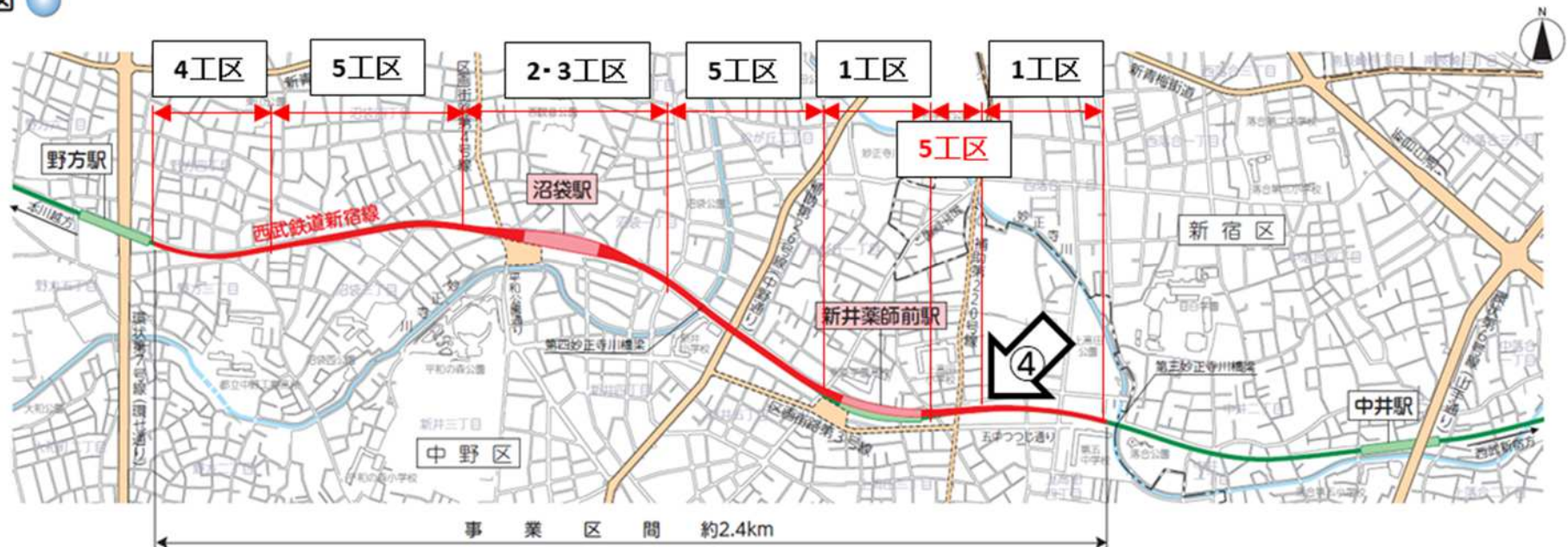
4. 事業の進捗状況

工事状況：シールド発進部（5工区）



シールドマシンの掘進開始に向けて、シールドマシンの組立作業を行うなど、準備工事を進めている。

● 平面図 ●



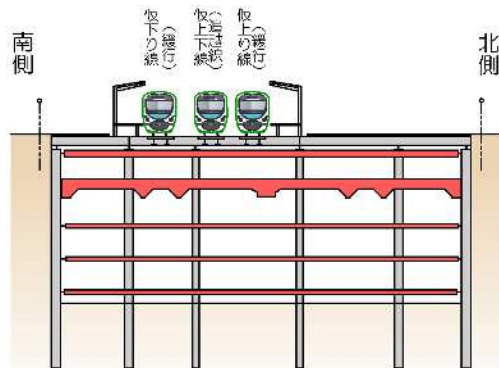
5. 事業の進捗の見込み

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。

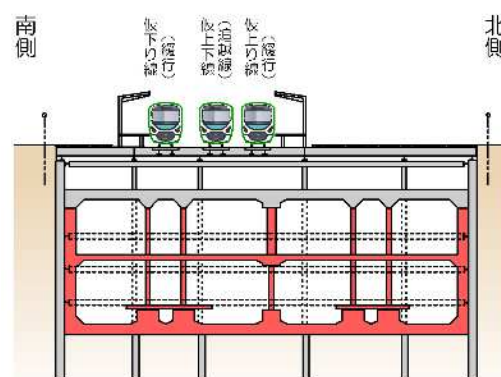
工事については、駅部の掘削やシールドの掘進が完了した後、躯体構築や軌道の敷設、電気通信工事などを進めていく。

施工順序図 (沼袋駅部)

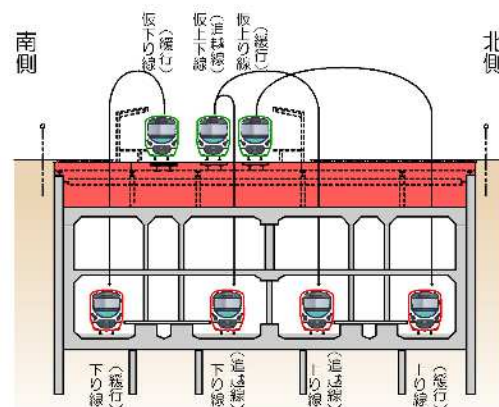


(現在) 掘削、支保工設置、上床版構築

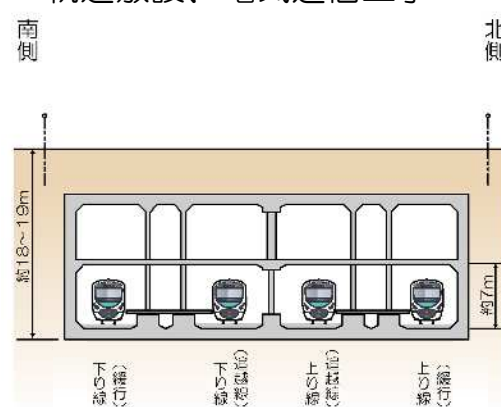
シールド掘進
※駅部通過



1. 躯体構築、支保工・中間杭撤去、軌道敷設、電気通信工事



2. 上下線切替、工事桁撤去、埋戻し



3. 完成

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

- 運転・電気司令部門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。

対応方針案

継続

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ほか、周辺まちづくりの取組が打ち切りとなるなど、本事業の中止による影響は多大。

また、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。