

新規事業採択時評価結果（平成21年度新規着工準備箇所）

担当課：都市・地域整備局 街路交通施設課
担当課長名：松井 直人

事業の概要

事業名	西武鉄道新宿線他2路線連続立体交差事業 (東村山駅付近)	事業区分	街路	事業主体	東京都
起終点	自：東京都東村山市本町 至：東京都東村山市久米川町	延長	約4.3km		
事業概要	<p>本事業は、西武新宿線の東村山駅付近の約4.3kmにおいて鉄道を立体化することにより、5箇所の踏切（うちボトルネック踏切3箇所）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。</p>				
事業の目的、必要性	<p>本事業区間は、多摩南北道路である府中街道の西側約100mに位置し、区間内にある5箇所のうち3箇所がボトルネック踏切である。また、東村山3・3・8号線（府中街道）や東村山3・4・10号線の計画幹線道路と交差しているが、これらの路線は未整備であり、道路ネットワーク形成上の課題となっている。</p> <p>このような状況から、交通渋滞や地域分断解消のための抜本的な対策が求められている。本事業では、当該区間を立体化し、円滑な道路交通の確保、一体的なまちづくり、踏切事故の解消、併せて、都市計画道路や交通結節機能の強化等により、地域の活性化を図るものである。</p>				
全体事業費	580億円	踏切交通遮断量	約180,000台時/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
 東村山市において、踏切対策として鉄道立体化の検討を独自で実施している。東村山駅北側の東村山1号踏切は5差路の交差点上にあり、踏切対策を強く求められている。

事業採択の前提条件
 事業の効率性： 便益が費用を上回っている
 事業実施環境： 円滑な事業執行の環境が整っている

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.8	総費用： 375億円 (事業費： 374億円 維持管理費： 1.7億円)	総便益： 682億円 (移動時間短縮便益： 646億円 走行経費減少便益： 35億円 交通事故減少便益： 1.0億円)	基準年 平成20年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 2.0 (交通量 +10%)	B/C= 1.6 (交通量 -10%)	
		事業費変動	B/C= 1.7 (事業費 +10%)	B/C= 2.0 (事業費 -10%)	
	事業期間変動	B/C= 1.9 (事業期間 +10%)	B/C= 1.8 (事業期間 -10%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	◎	5箇所の踏切における渋滞の解消が図られる。 ・ピーク時渋滞長：970m（久米川第2号） ・ピーク時遮断時間：29分（久米川第3号） ・最大踏切自動車交通遮断量：約72,000台時/日（久米川第2号） ・最大踏切歩行者等交通遮断量：約48,000台(人)時/日（久米川第3号） 鉄道と交差する幹線道路（東村山3・3・8、市道81-1号、都道128号）が整備されることにより、周辺道路の渋滞緩和が期待できる。	
		事故対策	◎	東村山第1号踏切は、一般都道128号と市道2本が踏切部で交差しているため、線路内で車が停止する状況であり、立体交差化により本踏切における事故の危険性が解消される。	
	社会全体への影響	歩行空間	◎	踏切歩行者等交通遮断量が約11万台(人)時/日（踏切5箇所合計）と非常に多く、これらの踏切が除却されることで、歩行者及び自転車交通の円滑化、安全性や快適性の向上が図られる。	
		住民生活	◎	道路と鉄道が立体交差化されることにより、東西間の移動時間が飛躍的に短縮する。また、駅アクセス道路や駅前広場等が一体的に整備されることにより、交通結節機能が強化され、利便性が大幅に向上する。	
		地域経済	◎	鉄道と交差する道路が整備されることにより、物流の効率化が図られる。道路と鉄道が立体交差化されることで東西の商店街が一体となり、地域経済の活性化が期待できる。	
	災害	○	広域的な避難場所（市立小学校、中学校等のグラウンド）へのアクセスが向上する。		
	環境	◎	交通渋滞の解消により、CO2排出量の削減が期待できる。		
	地域社会	◎	幹線道路や駅に近接する複数の踏切が除却されることにより、交通ボトルネックが解消され、交通結節機能の強化や良好な市街地形成が図られる。		
事業実施環境	◎	当該区間には5箇所の踏切があり、そのうちの3箇所がボトルネック踏切である。そのため、幹線道路である東村山3・3・8（府中街道）では交通渋滞が慢性的に発生しており、その他の踏切でも歩行者及び自転車交通量が非常に多く、沿線住民の生活に支障をきたしていることから、道路と鉄道の立体化による踏切除却が強く求められている。			

採択の理由

・事業主体である東京都が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が1.8と便益が費用を上回っており、着工準備採択の前提条件が確認できる。
 ・5箇所の踏切（うちボトルネック踏切3箇所）を除却することにより、円滑な道路交通の確保等が図られ、事業の必要性・効果は高いと判断される。
 ・立体化に対する事業実施の環境が整っていると判断される。
 以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額に割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。