

新規事業採択時評価結果（平成19年度新規着工準備箇所）

担当課：都市・地域整備局街路課  
担当課長名：松谷 春敏

事業の概要

事業名	東武伊勢崎線連続立体交差事業 (竹ノ塚駅付近)	事業区分	街路	事業主体	東京都足立区
起終点	自：東京都足立区竹ノ塚六丁目 至：東京都足立区栗原四丁目	延長	約1.5 km		
<p>事業概要</p> <p>本事業は東武伊勢崎線の竹ノ塚駅付近を連続立体交差化し、踏切2箇所（ともに開かずの踏切）を除却することにより、踏切事故の抜本的解消、安全かつ円滑な駅東西交通の確保等を図るとともに、周辺のまちづくりを進め、地域の活性化・一体化を図るものである。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近においては鉄道が市街地を分断し、2箇所の開かずの踏切が駅東西間の主要な交通動線を遮断している。また当該地区では、歩行者や自転車での東西交通が特に多く、安全で快適な日常生活が阻害されている。平成17年3月には、伊勢崎第37号踏切にて4名が死傷する事故が発生している。本事業は、連続立体交差化によりこれらの問題を解決するとともに、駅前広場や都市計画道路の整備、交通結節機能の強化、都市機能と土地利用の更新を進め、区北部の地域拠点として活性化を図るものである。</p>					
全体事業費	約500億円	踏切交通遮断量	約26万台（人）時/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

当該地区は、足立区都市計画マスタープランにおいて、鉄道立体化の推進が位置付けられており、併せて交通結節機能の強化、地域商業の活性化、都市機能の更新により、良好な複合市街地形成を図ることとなっている。また、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現を求める要請書が地元から提出されている。（署名人数216,993名）

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている。  
地元の要請状況、足立区の事業推進に係る取組状況から、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	1.4	総費用：315億円 （事業費：315億円 維持管理費：0.00億円）	総便益：438億円 （走行時間短縮便益：388億円 走行費用減少便益：35億円 交通事故減少便益：15億円）	基準年 平成18年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.5（交通量+10%）	B/C=1.3（交通量-10%）	
		事業費変動	B/C=1.3（事業費+10%）	B/C=1.5（事業費-10%）	
	事業期間変動	B/C=1.4（事業期間+10%）	B/C=1.4（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		開かずの踏切の除却や道路交通の円滑化が図れる。 開かずの踏切2箇所の除却による渋滞解消 最大渋滞長：100m（伊勢崎第37号） 踏切交通遮断量（車両）：59,679台時/日（伊勢崎第37・38号合計） 踏切交通遮断量（歩行者・自転車）：202,101台・人時/日（伊勢崎第37・38号合計） 遮断時間：伊勢崎第37号 15.8時間/日、58分35秒/時間（ピーク時） ：伊勢崎第38号 15.3時間/日、57分32秒/時間（ピーク時） 都市計画道路（補助261号線）を地平で整備することが可能になり、新たな東西連絡道路により渋滞の緩和が期待できる。	
		事故対策		踏切事故の解消が図られる。 当該連立区間で、平成17年3月に踏切事故（2人死亡2人負傷） 踏切における死亡事故発生率10件/百箇所・年（東京都内平均0.34件/百箇所・年）	
	社会全体への影響	歩行空間		歩行者・自転車踏切交通量は12,981人・台/日と非常に多く、東西間の歩行者や自転車交通を分断している。更に駅自由通路、横断歩道橋の交通量は8,480人・台/日に及ぶ。踏切除却、立体横断施設、駅部平面化により、歩行者・自転車交通の利便性、安全性の向上が図られる。	
		住民生活		拠点としての機能を高めるため、未整備である西口駅前広場の整備を行うことにより、現在狭隘なスペースで利用されているバス、タクシー、自家用車などの交通利便性が向上し、交通結節機能の強化が図られる。 東西で分断されている生活圏が一体となり、商業・交通施設などへのスムーズなアクセスが期待できる。	
		地域経済		歩行者・自転車等の地区内回遊動線の整備が可能となり、伝統ある沿道型商業の発展が期待できる。	
		災害		西口側では、基盤整備が遅れており細街路や木造住宅が多い。駅前広場整備に併せて、建替えやセットバックなどの誘導が図られる。	
環境		踏切渋滞の解消により、CO <sub>2</sub> 排出量の削減が図られる。			
地域社会		足立区北部の地域拠点として、交通結節機能の強化、地域商業の活性化、良好な居住地の形成など地域社会への貢献が期待できる。			
事業実施環境		竹ノ塚駅付近の鉄道高架化は、昭和55年に地元から請願書が提出され区議会で採択されている。それ以降も鉄道高架化を求める要望書が提出されている。足立区の重点施策に位置付けられ、鉄道立体化基金の積立等、事業推進に向けた取組みがなされている。			

採択の理由

費用対便益が1.4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。  
また、当該地区では歩行者や自転車の東西交通が特に多く、2箇所の開かずの踏切の除却により、安全で円滑な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。  
地元、足立区などからの要請、事業推進の取組から、円滑な事業執行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、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。