

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：都市局街路交通施設課
担当課長名：本田 武志

事業名	東武鉄道伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）		事業区分	連続立体交差	事業主体	足立区
起終点	自：足立区栗原四丁目 至：足立区東伊興三丁目				延長	1.7km
事業概要						
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。						
平成23年度事業化	平成23年度都市計画決定	平成24年度用地着手	平成24年度工事着手			
全体事業費	537億円	事業進捗率	27%	供用済延長	0.425km	
計画交通量	38,615台時/日（踏切交通遮断量）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.1 (残事業) —	(残事業)/(事業全体) —/431億円 事業費：—/431億円 維持管理費：—/1億円	(残事業)/(事業全体) —/472億円 移動時間短縮便益：—/373億円 走行経費減少便益：—/61億円 交通事故減少便益：—/38億円	平成28年		
感度分析の結果						
(事業全体) 交通量	: B/C= — ~ — (交通量 ±10%)		(残事業) 交通量	: B/C= — ~ — (交通量 ±10%)		
事業費	: B/C= — ~ — (事業費 ±10%)		事業費	: B/C= — ~ — (事業費 ±10%)		
事業期間	: B/C= — ~ — (事業期間 ±20%)		事業期間	: B/C= — ~ — (事業期間 ±20%)		
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> ・踏切がなくなり歩行者・自転車の移動円滑化 ・踏切事故がなくなり道路と鉄道の安全性が向上する ・鉄道による地域の分断が解消され、まちづくりを推進することで、地域が活性化し発展する ・駅施設の利便性が向上する など 						
関係する地方公共団体等の意見						
平成17年3月の東武伊勢崎線第37号踏切における死傷事故を契機に竹ノ塚駅付近の鉄道高架化早期実現を求める約22万人の署名の要望を受けており、事業への期待も大きい。						
事業評価監視委員会の意見						
継続を了承						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
<ul style="list-style-type: none"> ・「東京都長期ビジョン」における政策指針として、「陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成」が示され、連続立体交差事業により平成36年度までに446カ所の踏切を除却（累計）する目標としているが、本事業の2箇所の踏切も含まれている。 ・竹ノ塚駅中央地区では、当事業による駅東西の分断の解消にあわせ、駅東西が一体となった「にぎわいのある、安全・安心なまち」の実現を目指して、平成29年11月30日に地区計画が決定され、計画をもとにまちづくりが進んでいる。 ・当事業区間にある鉄道と交差する都市計画道路補助第261号線の整備に向け、平成29年2月に事業認可を取得し、東京都にて事業を進めている。 ・補助第261号線と竹ノ塚駅西側とを結ぶ区画街路第14号線（駅前広場含む）の整備に向けて事業認可を平成23年12月に取得し、用地買収を着々と進めている。 						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
高架化する4路線のうち、平成28年5月に下り急行線の高架化が完了している。現在は上り急行線の高架化に向けて、残り路線の仮線移設を行っている。上り急行線高架化後は、下り緩行線及び上り緩行線の高架化を行う。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
高架化する4路線のうち、1路線の高架化が完了している。今後は、残り3路線の高架化を進め、早期の踏切除却を目指す。						

施設の構造や工法の変更等

・なし

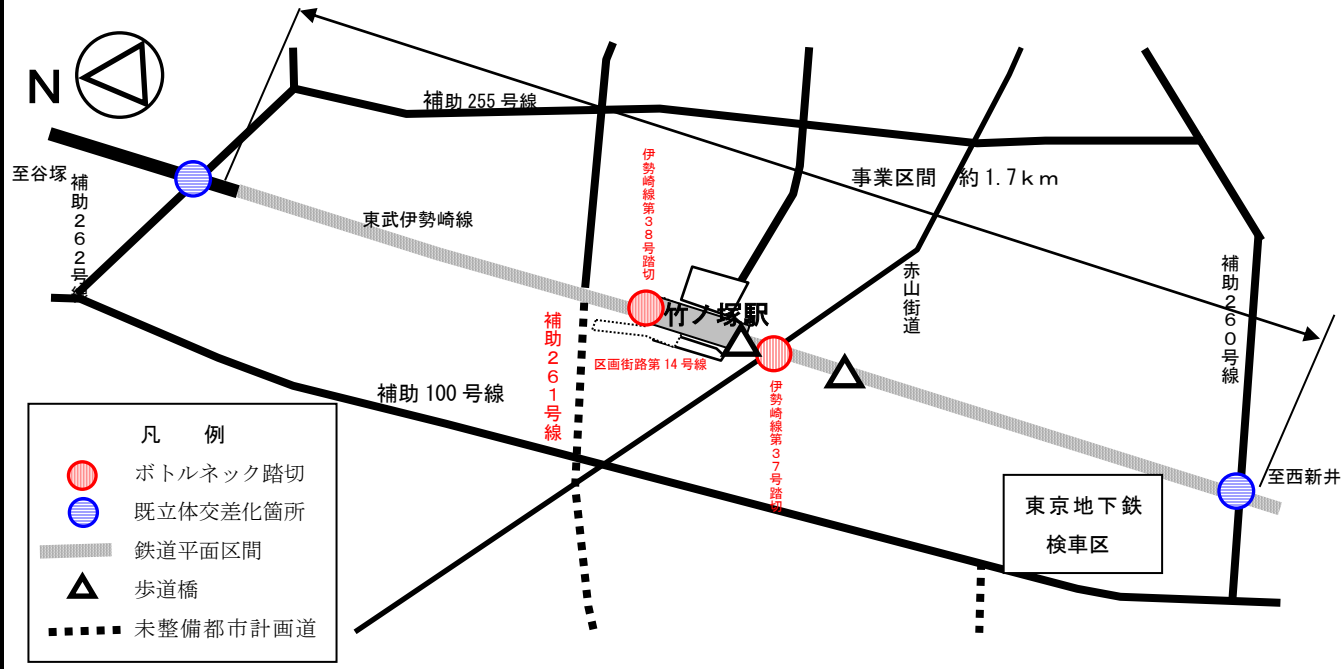
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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、早期事業完了に向けて進めていく必要がある。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。