

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

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	都市計画道路 大場大枝線	事業区分	街路	事業主体	埼玉県
起終点	起点：埼玉県春日部市大場 終点：埼玉県春日部市大枝	延長	1.04km		
事業概要	<p>本事業は埼玉県さいたま市岩槻区と千葉県野田市を結ぶ重要な幹線道路である現道主要地方道野田岩槻線のバイパス路線として、都市計画道路武里内牧線との交差点から国道4号までの街路整備の推進を図るものであり、当該区間は、東武伊勢崎線武里駅南において、開かずの踏切となっている伊勢崎線第107号踏切の単独立体交差（アンダー）を施行するため交通連携推進事業として推進する。</p>				
事業の目的、必要性	<p>現道は自動車交通の著しい路線であり、当該踏切の交通遮断により慢性的な交通渋滞を招いており、また、歩道も整備されていないため、周辺の小学校などに通学する学童の安全確保や商店街への歩行者、駅利用者の通行の安全確保を図るものである。</p>				
全体事業費	85億円	計画交通量	9,300台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
 ・春日部市では、接続する都市計画道路武里内牧線の整備を進めるなど、本事業の推進に関して積極的な取り組みを行っている。

事業採択の前提条件
 ・便益が費用を上回っている。
 ・既に都市計画決定されており、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	3.5	総費用：70億円 （事業費：69億円 維持管理費：0.82億円）	総便益：246億円 （走行時間短縮便：240億円 走行経費減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：0.17億円）	基準年：平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.8 (交通量 +10%)	B/C=3.3 (交通量 -10%)		
		事業費変動	B/C=3.2 (事業費 +10%)	B/C=3.9 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=2.9 (事業期間 +20%)	B/C=4.6 (事業期間 -20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	ボトルネック踏切による渋滞を解消する。（現況旅行速度8.5km/h） 【渋滞損失時間の改善】 約62万人時/年 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 約11万人時/年・km 【渋滞度曲線】 【その他の特徴】		
		事故対策	○	交通円滑化、踏切除却により事故対策に資する。 【死傷事故率】 (死傷事故率比（県内平均比）) 【その他の特徴】 (事故率曲線における位置：) 自転車歩行者道の鉄道立体構造により、車道と分離され歩行者安全対策に資する。		
		歩行空間	○	2車線の車道部7mの両側に、4.5mの自転車歩行者道を確保する。		
	社会全体への影響	住民生活	○	通過交通（H17センサス交通量12,402台/日）の踏切による交通渋滞（踏切交通遮断量101,398台時/日）が解消されるため、生活交通の円滑化が図られ、住民生活の安全・快適性が高まる。		
		地域経済	○	国道4号へのアクセス時間が大幅に短縮されるなど、地域間の移動性が向上され地域経済の活性化につながる。（現況旅行速度8.5km/h）		
		災害	○	道路拡幅（標準幅員16m）による消防車等の緊急車両のアクセスや避難路（4.5mの自転車歩行者道）としての機能が確保されるとともに、延焼遮断帯としての効果が向上する。		
環境		○	慢性的な交通渋滞（踏切交通遮断量101,398台時/日）の解消、鉄道部の地下化により、通過交通（H17センサス交通量12,402台/日）による排気ガス、騒音、振動の削減が図られる。			
	地域社会	○	春日部市の東西方向の交通（H17センサス交通量12,402台/日）アクセスが強化される。			
事業実施環境	○	道路の整備に関するプログラム（H16.11・埼玉県）に位置づけられている。				

採択の理由

費用便益比が3.5と、便益が費用を上回っていると同時に、平成19年10月に春日部都市計画道路事業として認可されているなど、採択の前提条件が確認できる。
 また、本事業により、東武伊勢崎線武里駅周辺の市街地と国道4号とのアクセスが強化されるとともに、第107号踏切による慢性的な交通渋滞が解消され、更には、周辺の小学校などに通学する学童の安全確保や商店街への歩行者、駅利用者の通行者の安全確保が図られる。
 よって、本事業を採択する。