

## 再評価結果（令和2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	連続立体交差事業 東武鉄道東武野田線（清水公園駅～梅郷駅間）	事業区分	連続立体交差	事業主体	千葉県
起終点	自：千葉県野田市清水公園東 至：千葉県野田市花井新田			延長	2.9km
事業概要					
踏切に起因する交通渋滞や事故の解消、市街地の一体化等、安全・安心のまちづくりや地域の活性化を図るため、東武野田線の清水公園駅から梅郷駅間の延長2.9kmを高架化するものである。					
平成19年度事業化	平成17年度都市計画決定	平成20年度用地着手	平成20年度工事着手		
全体事業費	353億円	事業進捗率	60%	供用済延長	0km
計画交通量	222,734台時/日（踏切自動車交通遮断量）				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3  (残事業) 3.4	総費用 (残事業)/事業全体 132/355億円 事業費：120/338億円 維持管理費：12/17億円	総便益 (残事業)/事業全体 449/449億円 走行時間短縮便益：378/378億円 走行経費減少便益：61/61億円 交通事故減少便益：10/10億円	基準年	令和元年
感度分析の結果					
(事業全体) 交通量：B/C=1.4~1.1(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=3.6~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3(事業費±10%) 事業費：B/C=3.0~3.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.4(事業期間±2年) 事業期間：B/C=3.8~3.8(事業期間±2年)					
事業の効果等					
踏切を除却することにより、踏切の遮断時間がなくなり、踏切に起因する交通渋滞が緩和されるとともに踏切での事故が解消される。					
関係する地方公共団体等の意見					
・特になし					
事業評価監視委員会の意見					
・継続					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
・現在、11箇所の踏切における踏切遮断時間は、平均5.6時間/日・箇所であり、特に、県道つくば野田線及び県道野田牛久線との踏切では、踏切自動車交通遮断量（台時/日）が、各々7万4千台時/日及び5万1千台時/日となっており（いずれもボトルネック踏切（5万台時/日以上））、踏切を起点とする交通渋滞が慢性化している。また、平成26年度から平成30年度の踏切事故件数は、2件（物損事故）である。 周辺市街地の活性化を図るため、本事業により高架化される駅の整備に合わせて、愛宕駅周辺では土地区画整理事業や駅前広場の整備が実施されており、また、野田市駅周辺でも土地区画整理事業が実施されている。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
・令和元年度現在は、高架橋工事（下部工及び上部工）を実施中である。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
・令和5年度までの事業完了が見込まれる。					
施設の構造や工法の変更等					
・資材活用の効率化 ・高架橋形式の変更による工期短縮					
対応方針	継続				
対応方針決定の理由					
費用便益比が1.3であり費用対効果が見込まれる。 高架化により11箇所の踏切が除却され、高架区間内の踏切の遮断時間がゼロとなり、踏切に起因する交通渋滞や事故が解消されること、救急搬送時間の短縮が見込まれること、大規模災害発生時の輸送ルート確保による防災機能の向上につながることから、事業を継続し効果の早期発現を目指す。					

# 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。