

## 再評価結果(令和7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:青柳 太

事業名	連続立体交差事業 東武鉄道伊勢崎線・野田線(春日部駅付近)	事業区分	連続立体交差	事業主体	埼玉県	
起終点	<伊勢崎線> 自: 埼玉県春日部市南一丁目 至: 春日部市粕壁四丁目 <野田線> 自: 埼玉県春日部市粕壁 至: 春日部市南一丁目			延長	約3.5km	
事業概要						
<p>本事業は、東武鉄道伊勢崎線・野田線の春日部駅付近の約3.5kmにおいて鉄道を高架化することにより、10箇所の踏切(うち開かずの踏切4箇所、ボトルネック踏切1か所)を除却し、都市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>						
R元年度事業化		H30年度都市計画決定		R2年度用地着手		
R2年度工事着手						
全体事業費	約758億円	事業進捗率	約23%	供用済延長	-km	
計画交通量	156,381台時/日(踏切交通遮断量)					
費用対効果分析	B/C(事業全体)	EIRR(事業全体)	総費用(残事業)/(事業全体) 399/543億円		総便益(残事業)/(事業全体) 658/658億円	
	1.2	4.9%	事業費: 399/543億円		移動時間短縮便益: 626/626億円	
	1.9 [2%]		維持管理費: 0.04/0.04億円		走行経費減少便益: 31/31億円	
	2.5 [1%]		更新費: -/-億円		交通事故減少便益: 1/1億円	
	(残事業)	(残事業)				
1.7	7.0%	感度分析(事業全体)		感度分析(残事業)		
2.5 [2%]		交通量	B/C=1.1~1.3(±10%)	交通量	B/C=1.5~1.8(±10%)	
3.2 [1%]		事業費	B/C=1.1~1.3(±10%)	事業費	B/C=1.5~1.8(±10%)	
		事業期間	B/C=1.1~1.4(±20%)	事業期間	B/C=2.0~2.1(±20%)	
事業の効果等						
<p>当該事業により、交通渋滞の緩和、踏切事故の解消を図るとともに、分断された中心市街地の一体化を図るなど、地域の生活や経済活動の発展に寄与する。</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>春日部都市計画区域の整備、開発及び保全の方針や春日部都市計画マスタープランに連続立体交差事業が位置づけられているとともに、地元商工会議所などで構成された春日部駅付近連続立体交差事業促進期成同盟会(会長:春日部市長)より早期事業完成の要望を受けている。</p>						
事業評価監視委員会の意見						
<p>令和6年度埼玉県公共事業評価監視委員会にて再評価の審査を受け、事業継続が了承される。</p>						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
<p>東武鉄道野田線で急行運転が開始されたことや東武鉄道伊勢崎線で地下鉄日比谷線へ直通する有料列車の運行が開始されたことにより交通利便性が高まった。</p>						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
<p>用地取得率約97%、事業進捗率約23%</p> <p>・東武鉄道伊勢崎線仮上り線への切り替え(R6.5)</p> <p>残事業の内容</p> <p>・残る用地の確保を目指し、引き続き取り組んでいく。</p> <p>・東武鉄道伊勢崎線下り線、東武野田線の仮線工事</p> <p>・東武鉄道伊勢崎線、東武野田線の高架化工事</p>						

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・事業の進捗は順調である。
- ・残る用地の取得を継続しており、今後は早期完了を目指し、仮線工事を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

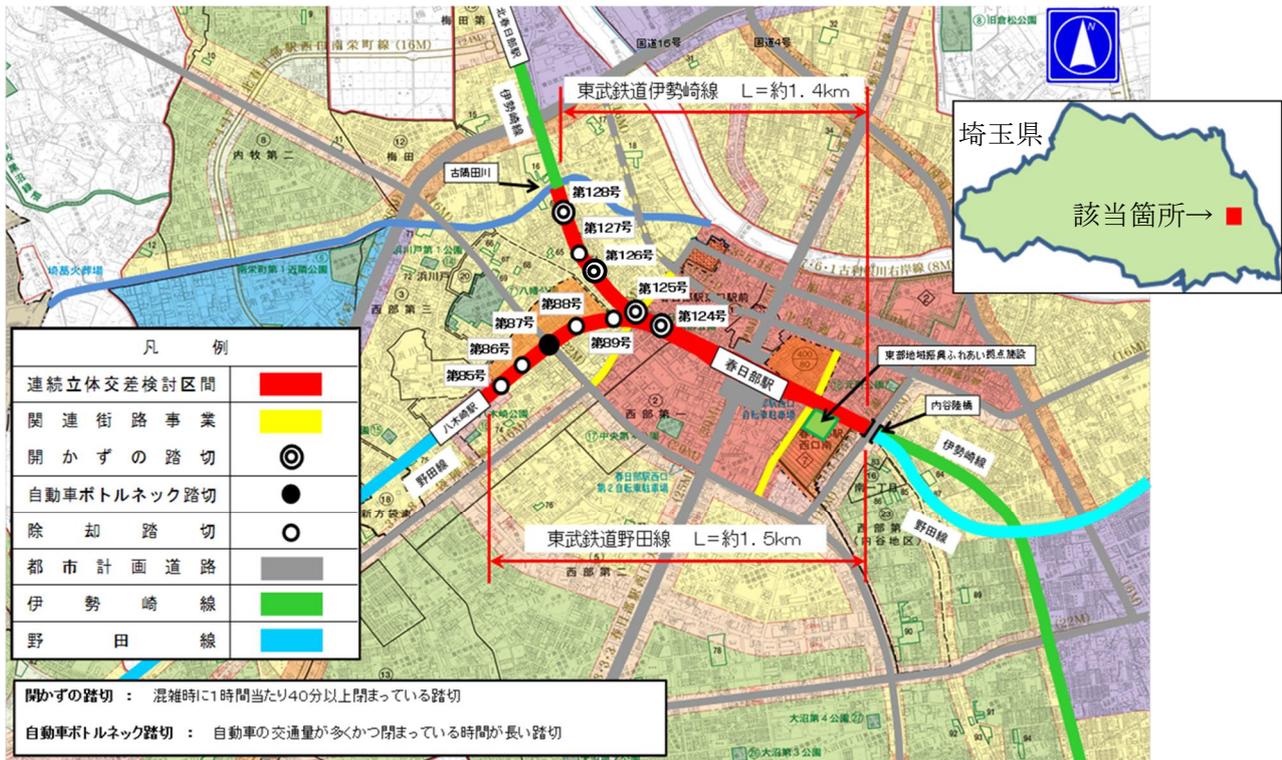
施工方法の比較検討により事業費が最小となる工法とした。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。( [ ] 内は社会的割引率の値)