

# 東武野田線（野田市）連続立体交差事業再評価



1. 事業概要
2. 事業の進捗状況
3. 事業の必要性
4. 事業投資効果(費用便益分析)
5. 今後の対応方針

千葉県

# 1. 事業概要

## (1) 事業目的

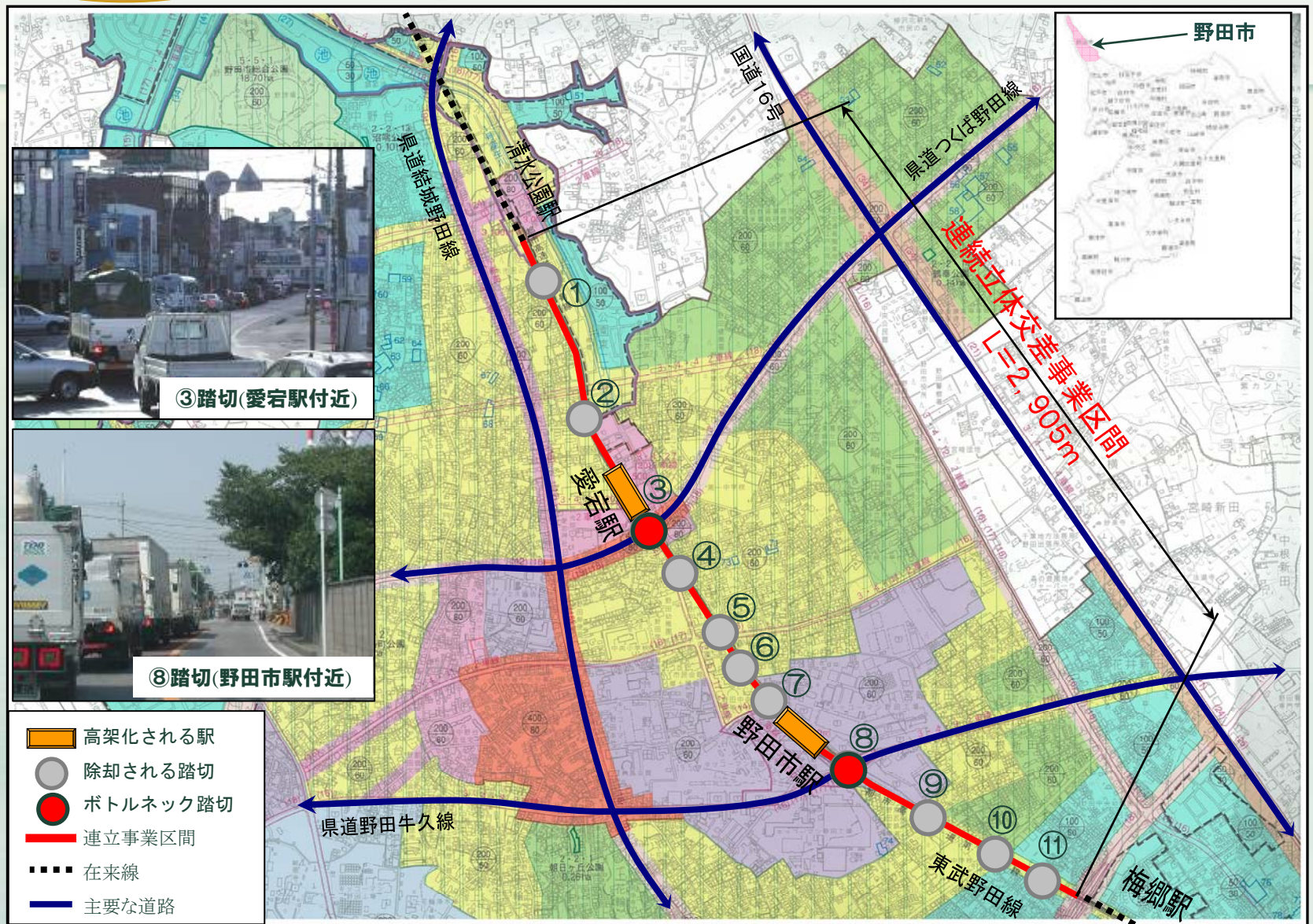
この事業は、東武野田線の清水公園駅付近から梅郷駅付近にかけて約2.9 kmの鉄道を高架化し、既存の11箇所の踏切を除却するものです。

- ①踏切による事故や交通渋滞の解消
- ②消防・救急活動の迅速化
- ③駅前広場の整備や周辺市街地整備などの  
関連事業とあわせ、  
将来のまちづくりに大きく寄与

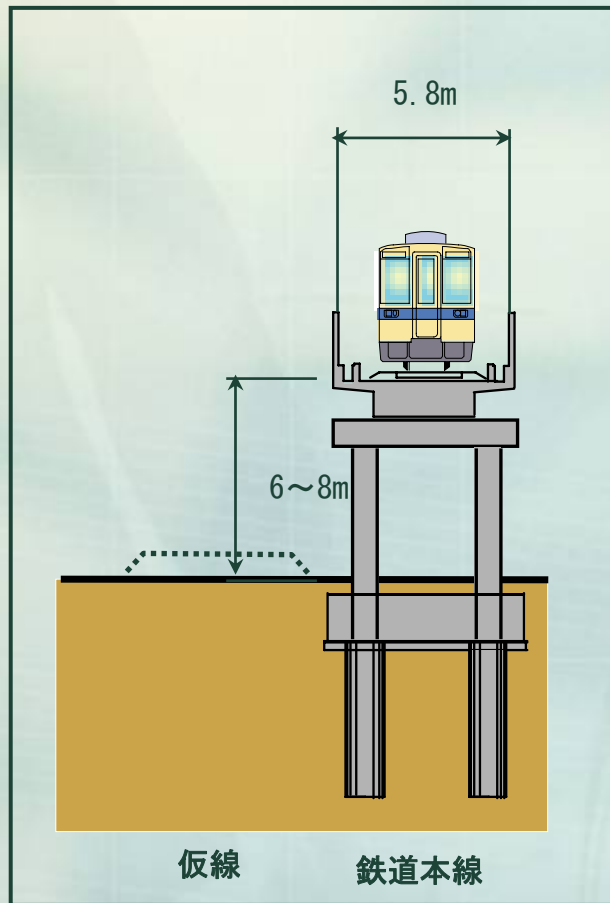
## (2) 事業概要

事業名	東武野田線（野田市）連続立体交差事業
都市計画決定	平成17年8月
事業主体	千葉県
事業区間	清水公園駅～梅郷駅間
事業延長	2,905m
除却踏切数	11箇所
事業年度	平成19年度～平成29年度
総事業費	約353億円（都市側負担 約324億円 鉄道側負担 約29億円）
高架化する駅	愛宕駅、野田市駅
立体交差する道路	16箇所 うち都市計画道路4路線

[事業概要図]

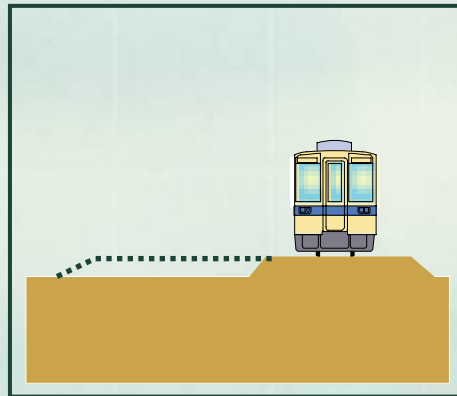


〔標準断面〕

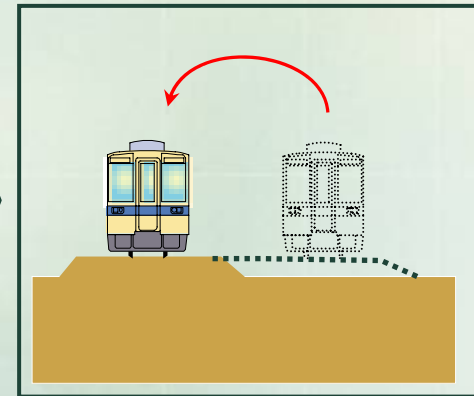


〔施行手順〕

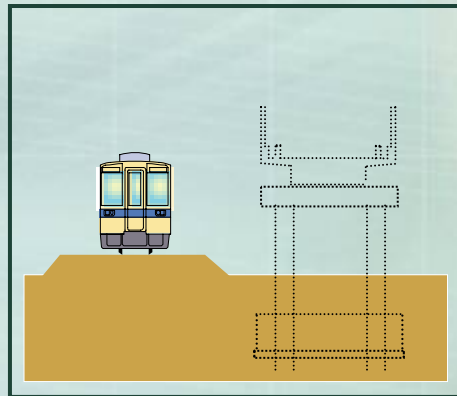
STEP1: 仮線を構築



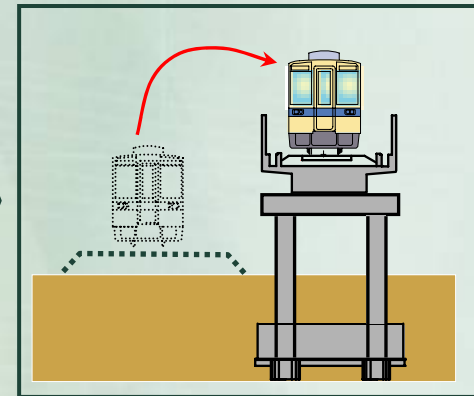
STEP2: 既設線から仮線に切替




STEP3: 跡地に高架橋を構築



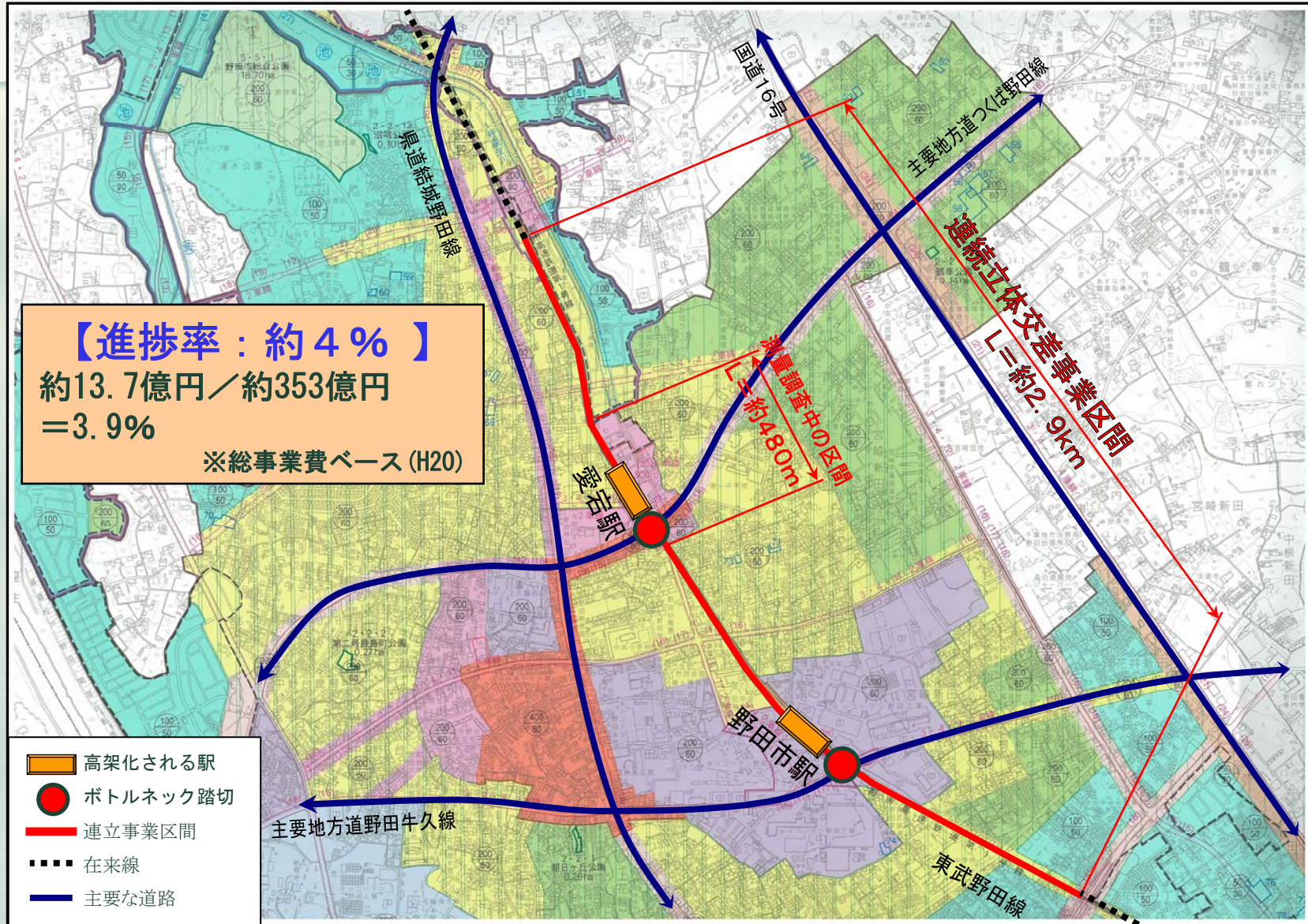
STEP4: 仮線から高架橋に切替



### (3) 事業経緯

平成12年度	(着工準備採択)
平成17年度 (H17. 8)	都市計画決定
平成19年度 (H20. 3)	都市計画事業認可
平成20年度 (H20. 7)	東武鉄道と事業に関する施行協定を締結
平成20年度 (H20. 8)	野田市と費用負担に関する覚書を締結
平成20年度 (H20. 11)	用地測量及び準備工事に着手
	
平成29年度	事業完了予定

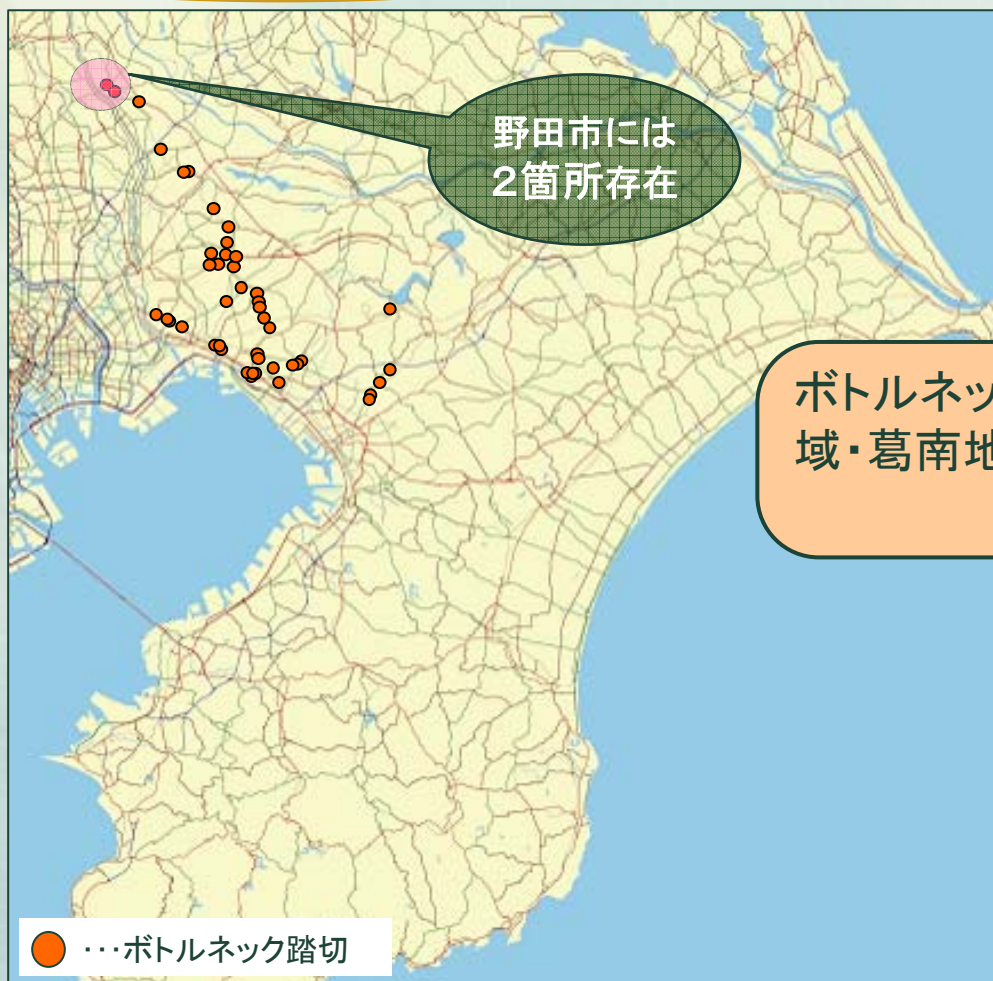
## 2. 事業の進捗状況



### 3. 社会経済情勢等

#### (1) 道路交通状況

[ボトルネック踏切の分布状況]



ボトルネック踏切は都心に近い東葛飾地域・葛南地域に多く分布。(県内46箇所)

※「ちばのみち」平成18年度達成度報告書より

※ボトルネック踏切  
ピーク時における踏切遮断時間が40分以上、または、1日あたりの踏切交通遮断量（交通量×遮断時間）が5万台時を越える踏切

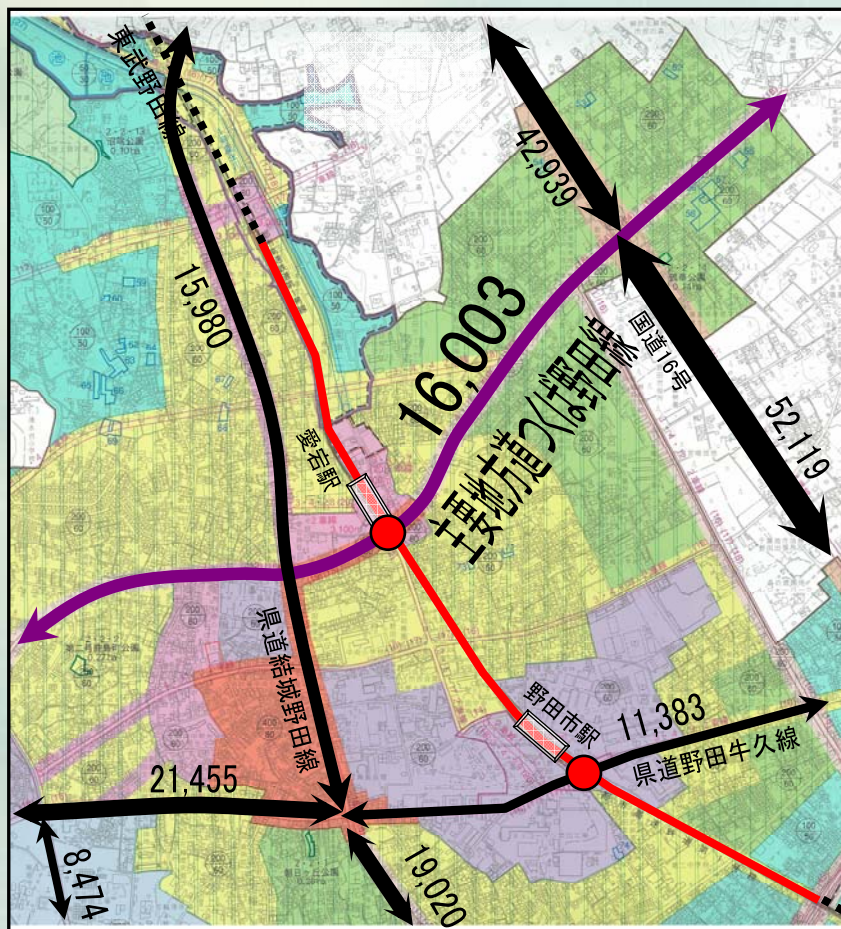


〔連立事業付近の交通量〕

主要地方道つくば野田線は**15%増加**。

【H11】

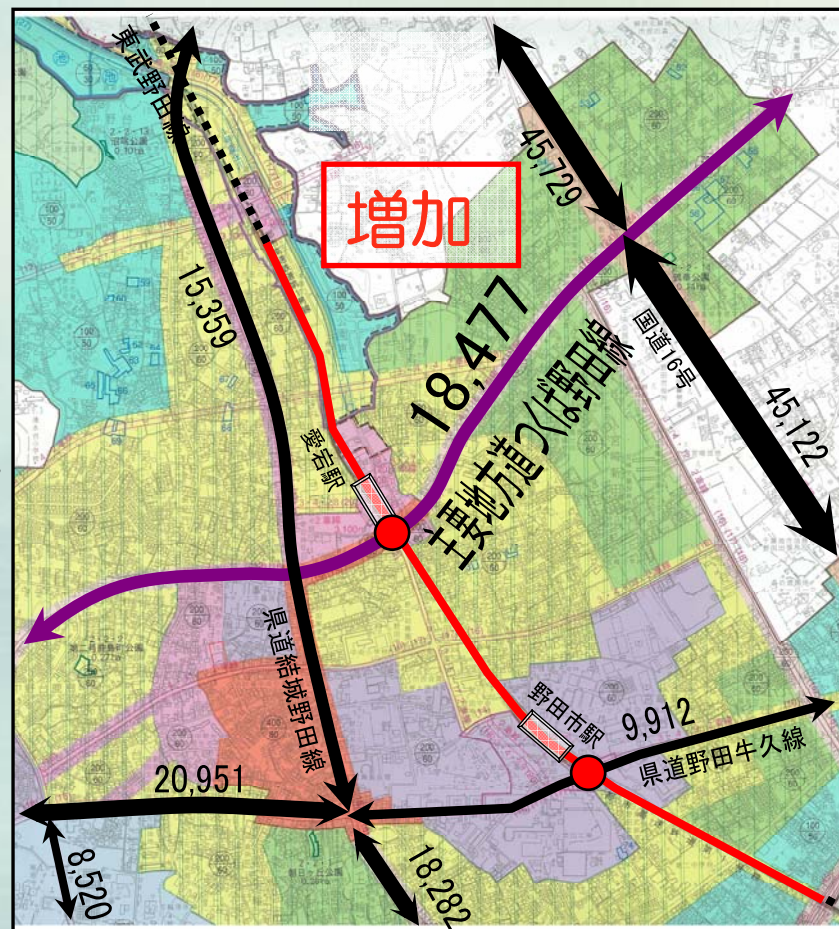
(単位：台／日)



— : 連立事業区間、 ● : ボトルネック踏切

【H17】

(単位：台／日)

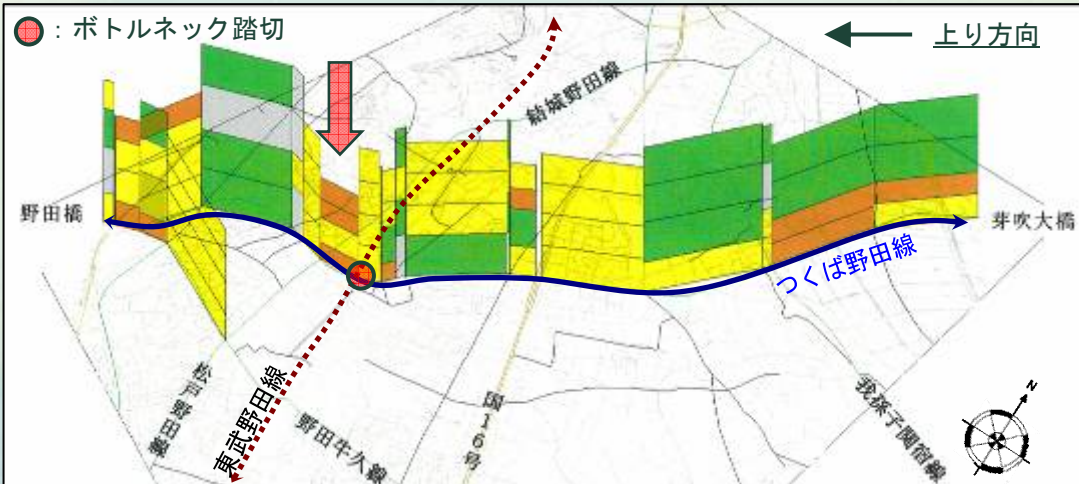


— : 連立事業区間、 ● : ボトルネック踏切

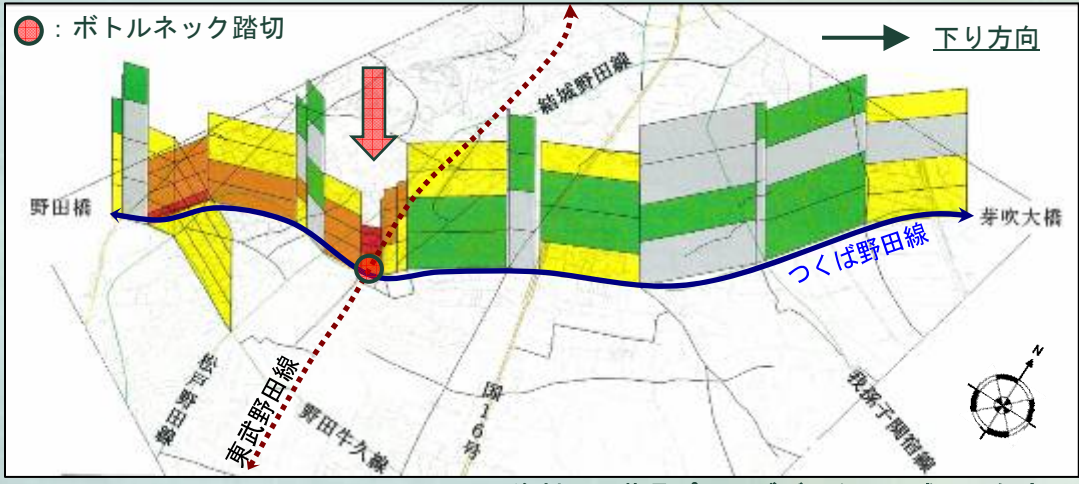
〔旅行速度—つくば野田線〕

主要地方道つくば野田線では、ボトルネック踏切付近で旅行速度が低下。

平日〔上り〕



平日〔下り〕

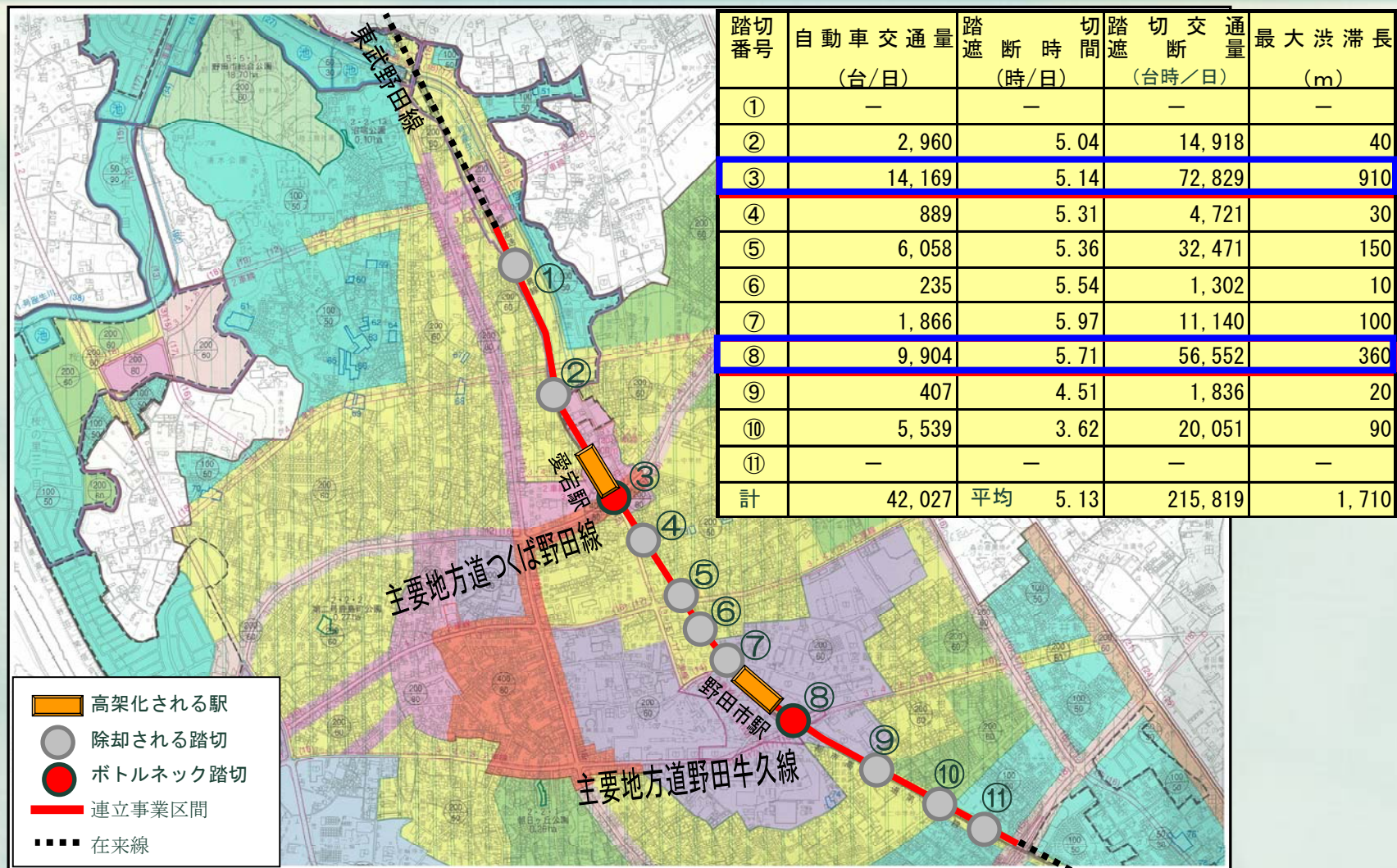


0~10km/h未満	■
10~20km/h未満	■
20~30km/h未満	■
30~35km/h未満	■
35km/h以上	■

時間帯凡例	
16時~19時	■
13時~16時	■
10時~13時	■
7時~10時	■

資料：千葉県プローブデータ（平成19年度）

## (2) 踏切遮断時間等







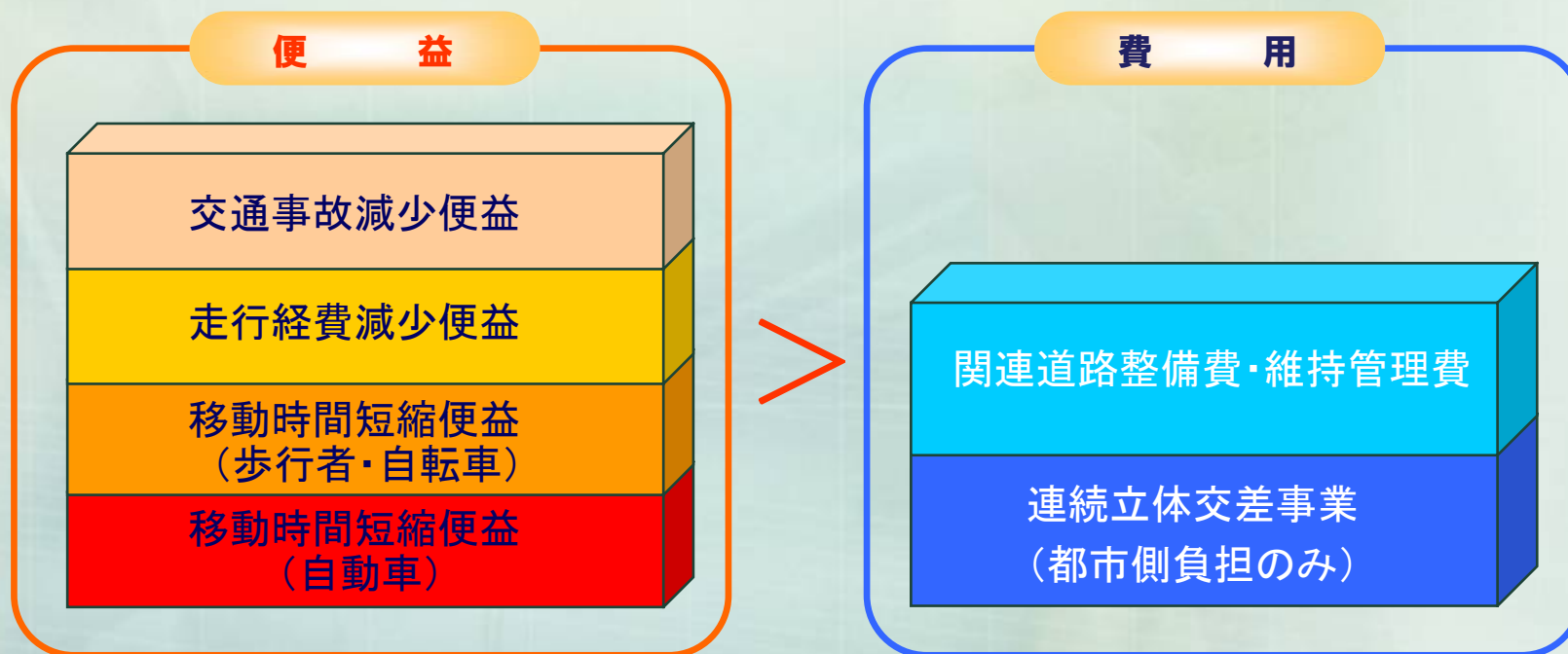


## 4. 事業投資効果 (費用便益分析)

[費用便益比(B/C)の内容]

○社会費用便益比

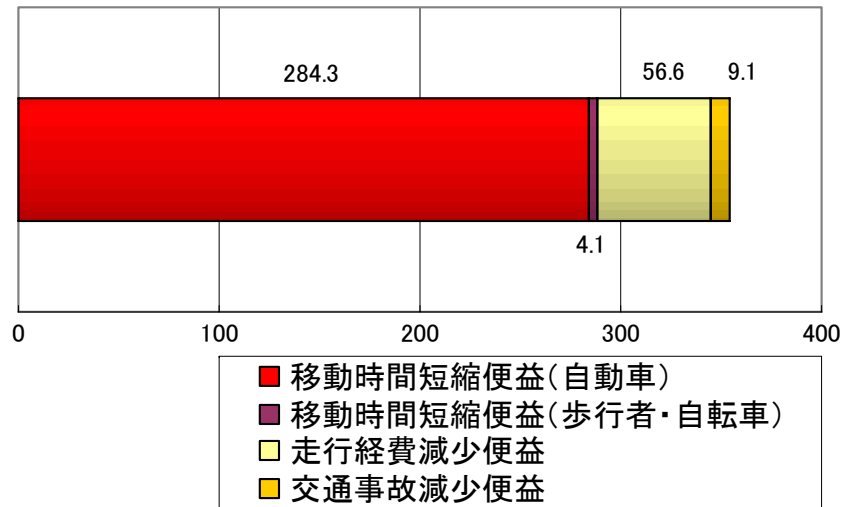
$B/C = (\text{プロジェクト便益の現在価値}) \div (\text{プロジェクト費用の現在価値})$



$B/C \geq 1.0$

# 〔費用便益比(B/C)〕

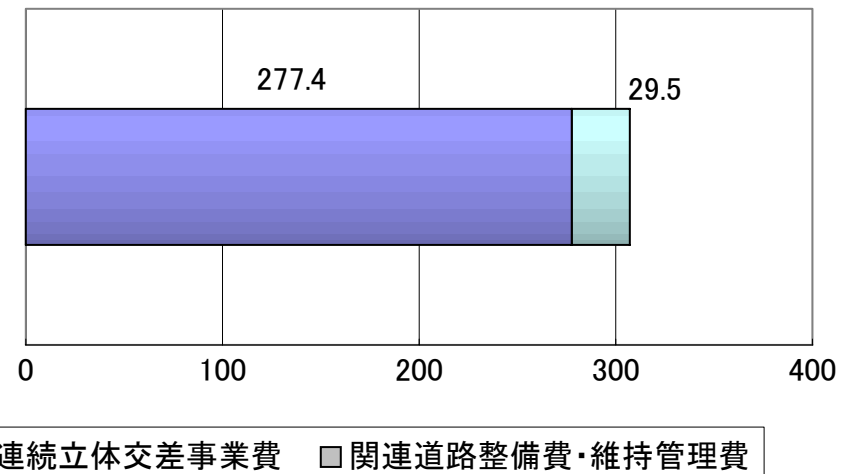
便  
益



約354億円

$B/C \div 1.2$

費  
用



約307億円



## 再評価時との比較

### 再評価時の概要

再評価実施年度	平成16年
供用開始年度	平成27年度
総費用	310億円
総便益	696億円
B/C	2.2

### 再々評価時の概要

再々評価実施年度	平成21年
供用開始年度	平成29年度
総費用	307億円
総便益	354億円
B/C	1.2

# 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル(案)

## 新旧比較表

項目		H16マニュアル		H20マニュアル		増減
評価期間		40年		50年		+10年
移動時間 便益	車種別 時間価値 原単位	乗用車	62.86 円/分・台	乗用車	40.10円 /分・台	36%減
	歩行者・ 自転車 時間価値 原単位		35.60 円/分・人		25.57 円/分・人	28%減
走行経費 減少便益	車種別 走行経費 原単位		16.09 円/台・km		23.57 円/台・km	46%増
交通事故 減少便益	損害額の 原単位	死亡事故	36,163 千円/人	死亡事故	245,674 千円/人	579%増
		負傷事故	1,532 千円/人	負傷事故	1,378 千円/人	10%減
		物的損害	518 千円/件	物的損害	469 千円/件	9%減

## 【今後の対応方針】



継続

### 【理由】

○ 費用便益比(B/C)は1.2であり、事業投資効果が見込める。

○ 愛宕駅第一土地区画整理事業及び野田市駅西土地区画整理事業が施行中であり、野田市の中心市街地の再生に向け、官民一体のまちづくりへの取り組みが進んでいる。

○ 本事業は、交通渋滞の解消等と共に、計画的な街づくりの一翼を担う事業として不可欠である。