

事業番号 2
千葉県 県土整備
公共事業評価審議会
平成26年度 第1回

事業再評価

社会資本整備総合交付金事業

東武野田線(野田市)連続立体交差事業

平成26年11月13日

千葉県 県土整備部 道路整備課

目 次

1. 事業の概要
 2. 事業の状況
 3. 事業の必要性
 4. 整備効果
 5. 事業投資効果
 6. コスト縮減
 7. 対応方針(案)
-
-

1. 事業の概要

(1) 事業の目的



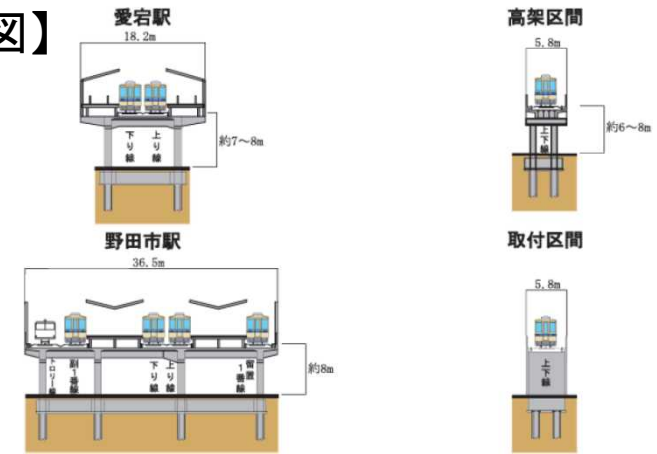
**【目的】 野田市中心市街地の踏切による交通渋滞の解消
踏切事故の解消、鉄道により分断された市街地の一体化**

1. 事業の概要

(2) 事業内容

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
 認可期間 : 平成19年度～平成29年度
 事業費 : 324億円 ほか鉄道負担 29億円
 高架化する駅 : 愛宕駅、野田市駅

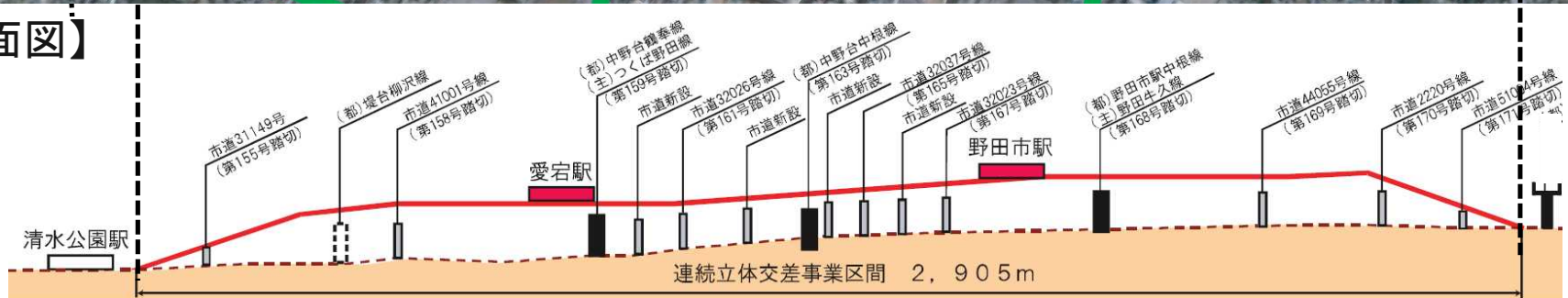
【一般断面図】



【平面図】



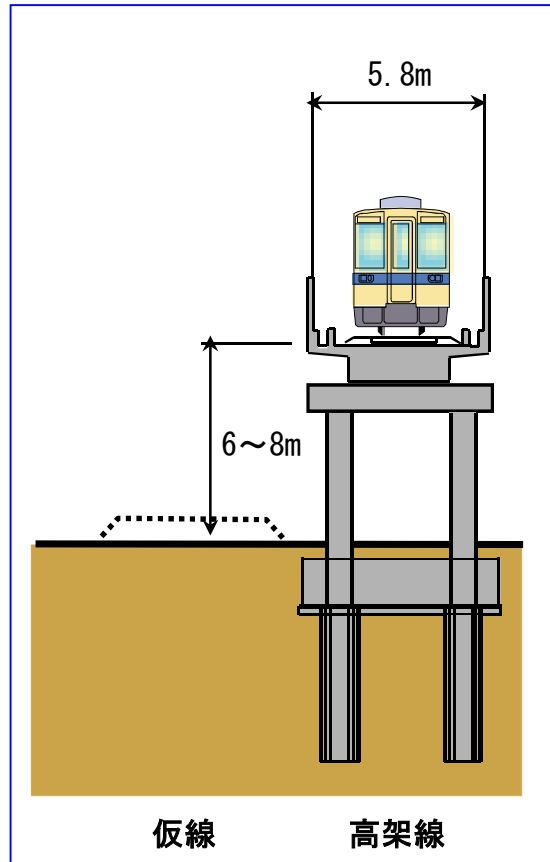
【側面図】



1. 事業の概要

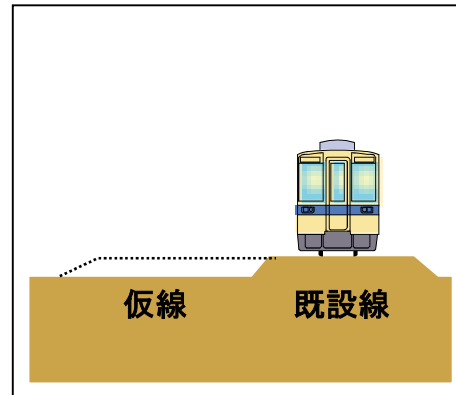
(3) 施工方法

〔標準断面〕

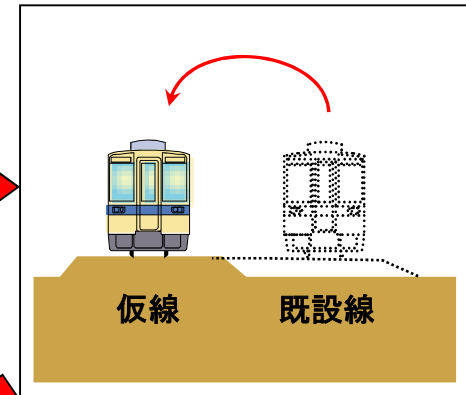


〔施工手順〕

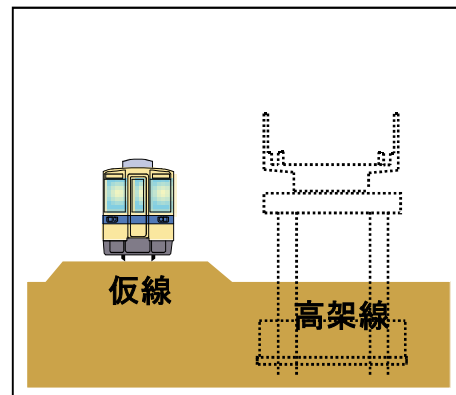
STEP1: 仮線を構築



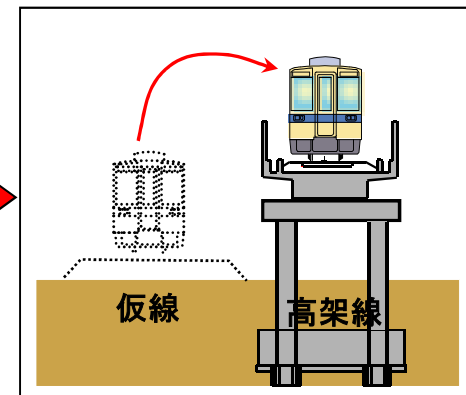
STEP2: 既設線から仮線に切替



STEP3: 跡地に高架橋を構築



STEP4: 仮線から高架橋に切替



2. 事業の状況

(1) 事業経緯

平成12年度	着工準備採択
平成17年度	都市計画決定
平成19年度	都市計画事業認可
平成20年度	用地及び工事に着手
平成24年度	仮線工事着手
平成25年度	仮線切替（清水公園駅～愛宕駅 L=0.4km）
〃	高架橋工事着手（清水公園駅～愛宕駅 一部区間）
平成26年度	仮線切替（野田市駅～梅郷駅 L=1.5km）

(2) 事業の進捗（平成26年度末見込み）

事業費ベース	12 %
仮線用地借地率	100 %

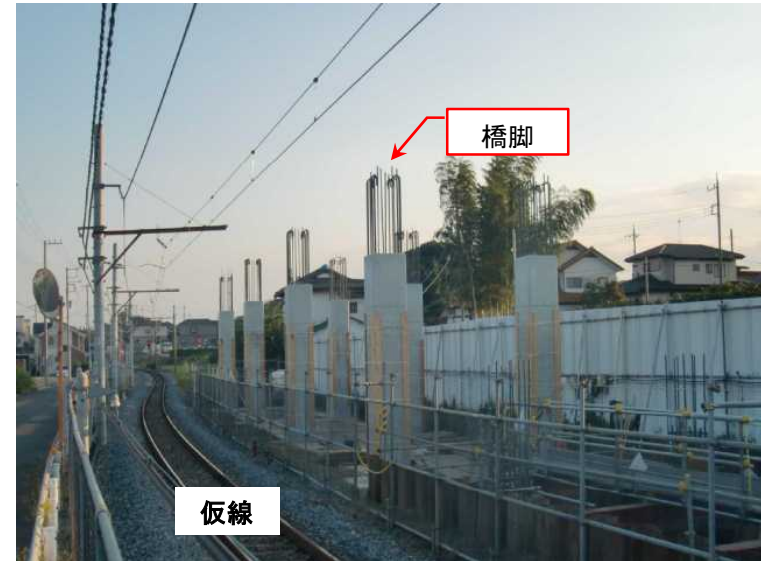
2. 事業の状況

(3) 事業の進捗(現在の状況写真)



仮線敷設状況

(野田市駅～梅郷駅)



高架橋施工状況

(清水公園駅～愛宕駅)

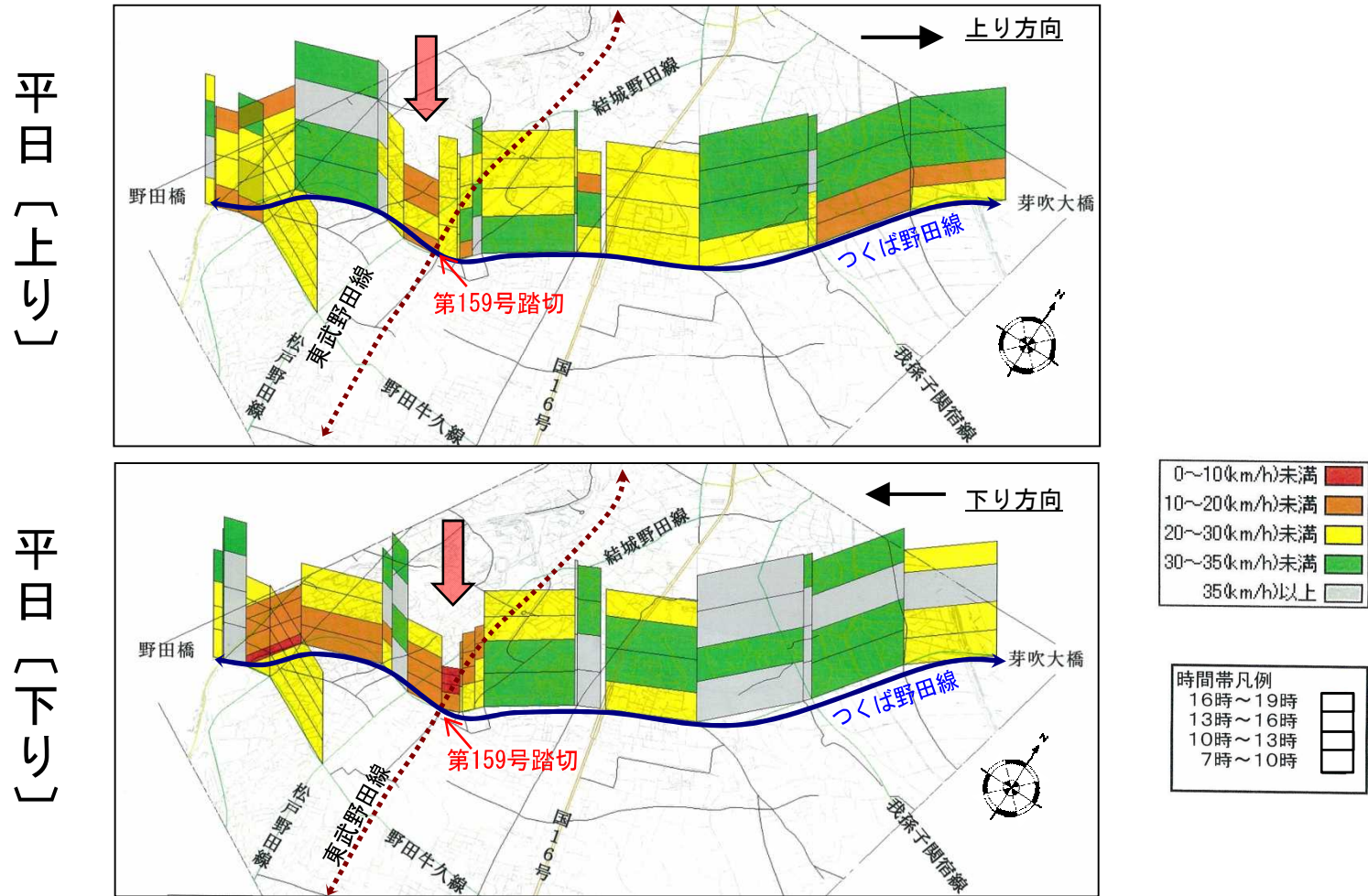
3. 事業の必要性

(1) 踏切の状況



3. 事業の必要性

(2) 交通状況 (主要地方道つくば野田線の旅行速度)



資料：千葉県プローブデータ（平成19年度）

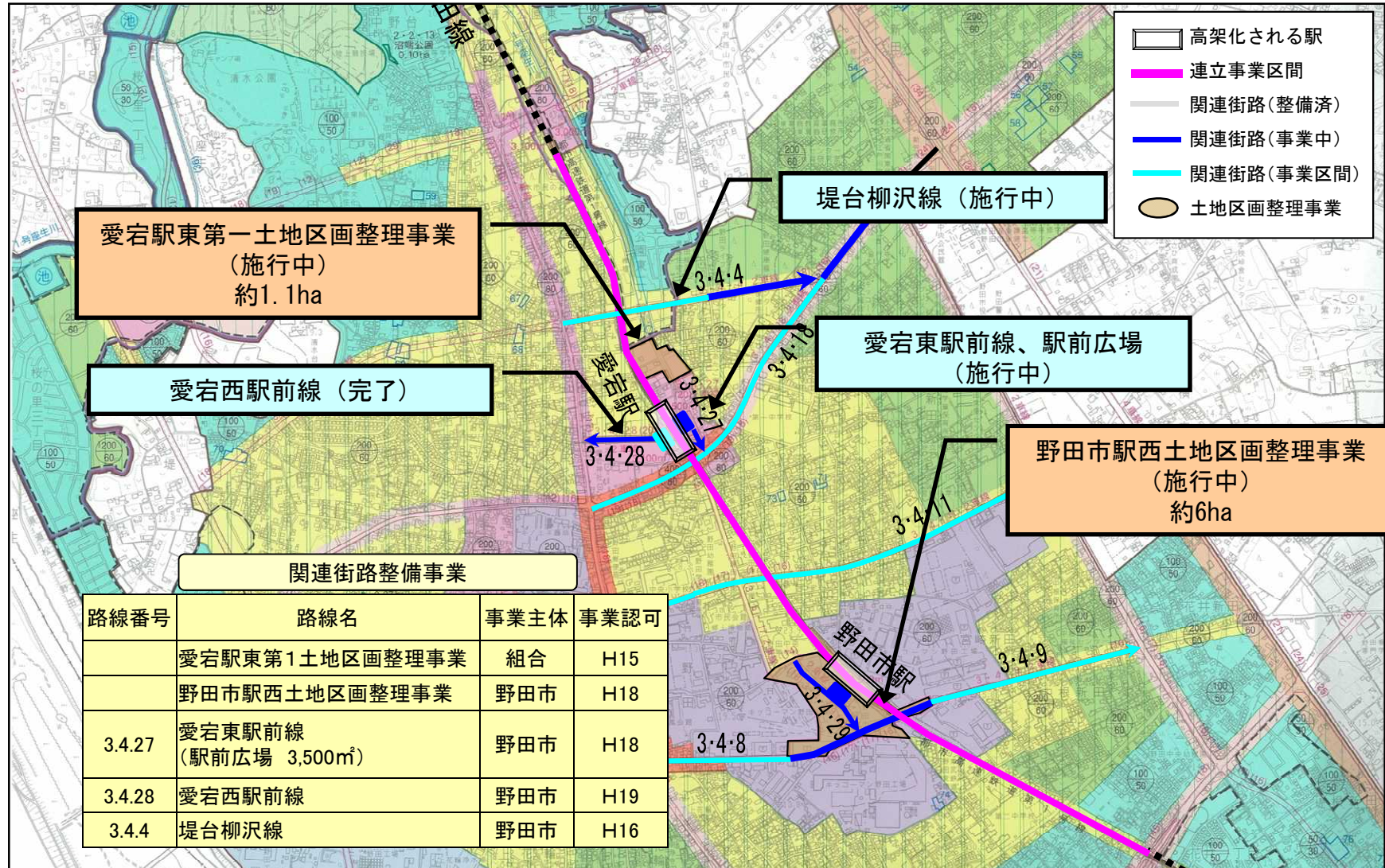
3. 事業の必要性

(3) 踏切事故件数(H21~25)



3. 事業の必要性

(4) 関連する他事業



4. 整備効果

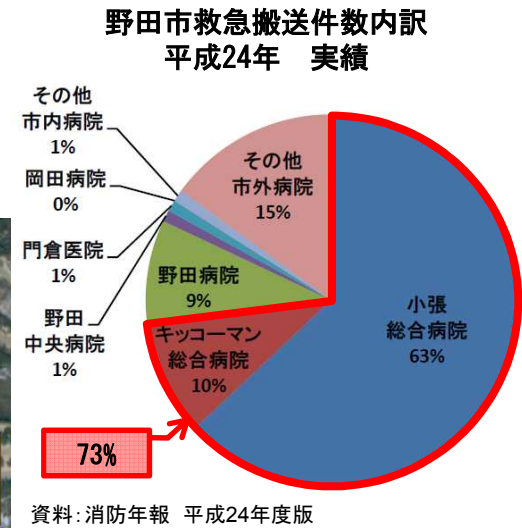
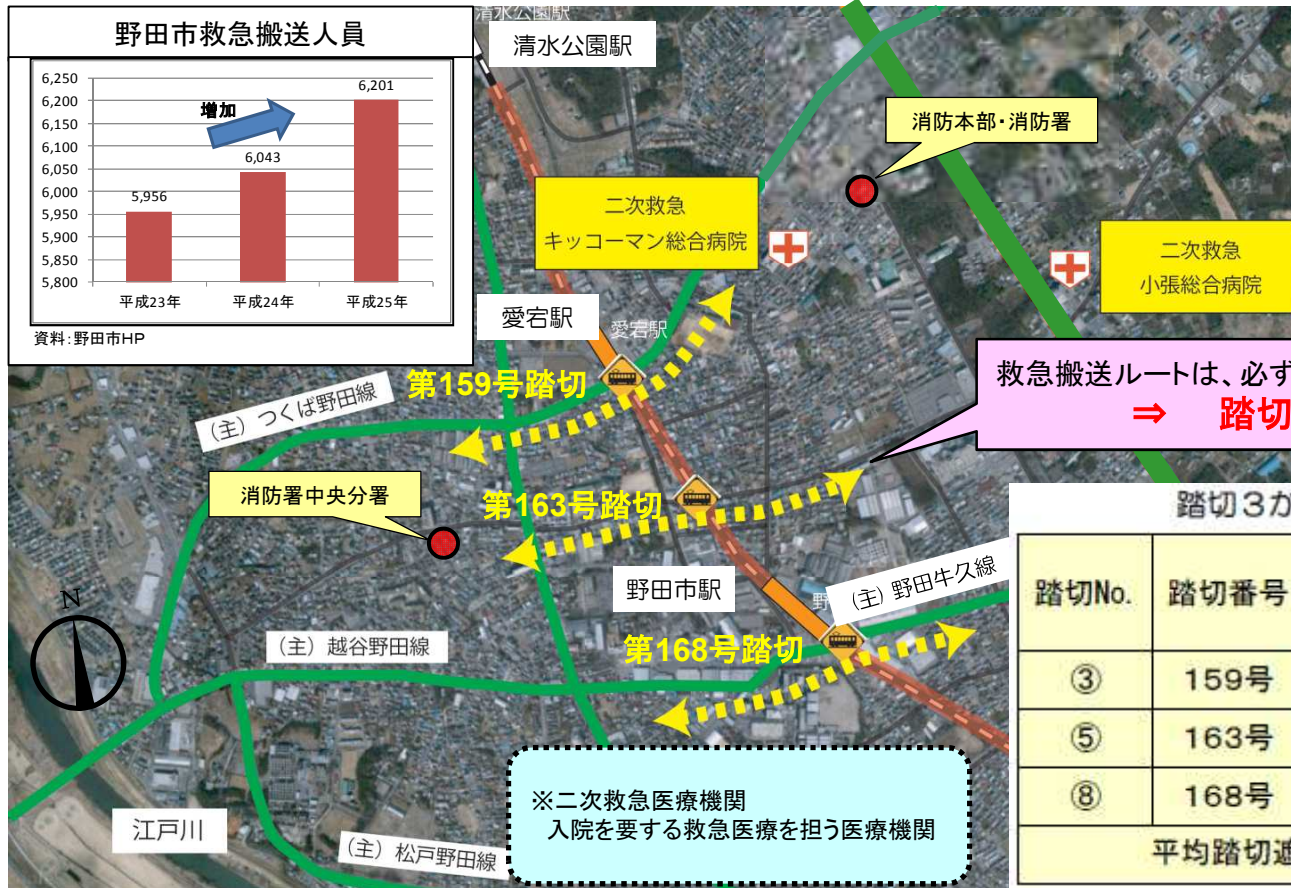
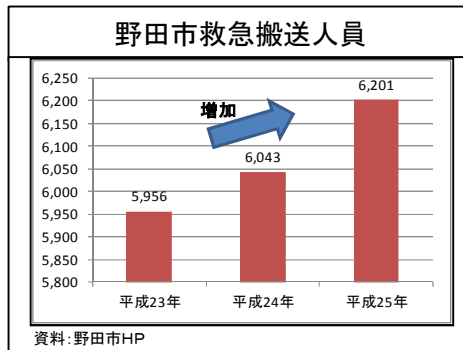
(1) 渋滞の解消、走行性の向上、踏切事故解消



4. 整備効果

(2) 救急搬送時間短縮

救急病院は、鉄道東側に集中している
 ⇒ 踏切除却により鉄道西側からの救急搬送時間が短縮



救急搬送ルートは、必ず踏切通過を余儀なくされている。
 ⇒ 踏切除却で走行性向上

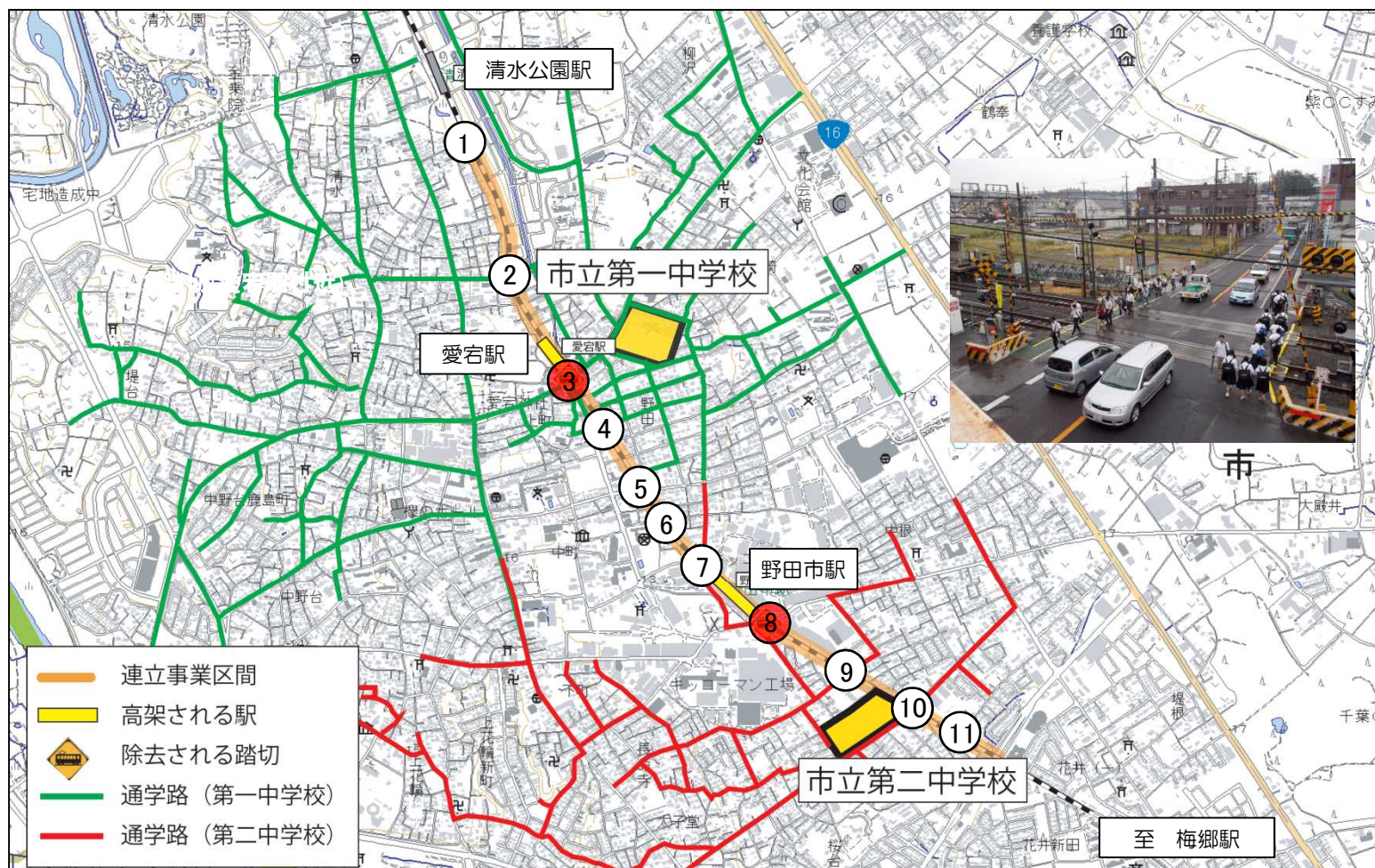
踏切No.	踏切番号	踏切遮断時間 (分/回)		差
		整備無	整備有	
③	159号	1.6	0.0	-1.6
⑤	163号	1.3	0.0	-1.3
⑧	168号	1.5	0.0	-1.5
平均踏切遮断時間(分/回)				-1.5

※二次救急医療機関
 入院を要する救急医療を担う医療機関

4. 整備効果

(3) 通学路の安全性向上

踏切除去に伴い、第一中学校・第二中学校の通学路の安全性が大幅に向上



4. 整備効果

(4) 防災機能の向上

物資などの輸送ルート確保による防災機能の向上

- ・千葉県緊急輸送道路ネットワークとして
 (主)つくば野田線は
 緊急輸送道路の1次路線に指定されている。
- ・踏切除却により、大震災などの大規模災害発生時における、物資などの**輸送ルートとして機能**することが期待される。

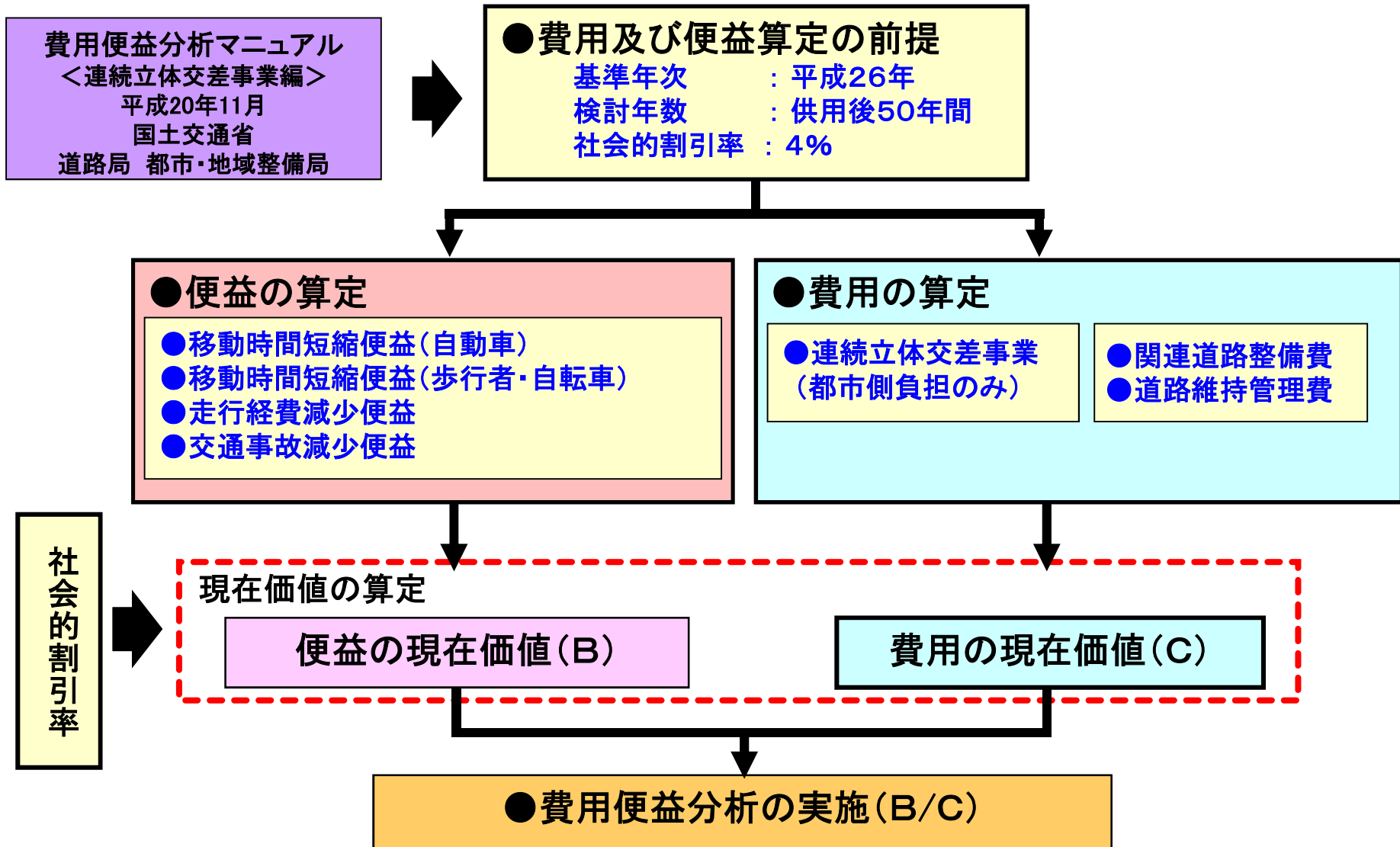
【緊急輸送道路】
 大規模な地震等が起きた場合に、避難・救助や物資の供給等の応急対策活動を実施するため、交通の確保を図ることを目的として、県が指定する道路



凡 例			
緊急輸送道路	道路種別	ルート	ルート番号
1次路線	高規格幹線道路等	黒線	○
	一般国道(指定)	黄線	○
	一般国道(指定外)	赤線	○
	県道等	青線	○
2次路線	一般国道、県道等	緑線	△
	有料道路	紫線	△

5. 事業投資効果

(1) 費用便益比の算定



5. 事業投資効果

(2) 費用便益比

便益(B)	移動時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)
	322億円	51億円	20億円	393億円	
費用(C)	連続立体交差事業費		関連道路整備費・維持管理費	総費用	1.2
	308億円		30億円	338億円	

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益額は整数止めとする。

注3) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

5. 事業投資効果

(3) 前回再評価との比較

■ B/Cの比較

	前回再評価(H21)	今回再評価(H26)
・費用便益分析マニュアル (連続立体交差事業編)	平成20年11月版	平成20年11月版
・基準年次	平成21年度	平成26年度
・供用予定年次	平成29年度	平成29年度
・分析対象期間	供用後50年間	供用後50年間
・基礎データ	平成17年度道路交通センサス	平成17年度道路交通センサス
・交通量の推計時点	平成42年度	平成42年度
・総便益(B)	354億円	393億円
・総費用(C) ※鉄道負担分除く	307億円	338億円
・B/C	1.2	1.2

■ 事業費の比較

	前回再評価(H21)	今回再評価(H26)	備考
事業費	353.0億円 (323.7億円)	353.0億円 (323.7億円)	※()鉄道負担分除く
うち工事費	334.6億円	334.6億円	測量試験費等を含む
うち用地補償費	18.4億円	18.4億円	

6. コスト縮減

項目	分類	概要
●資材活用の効率化	枕木(軌道材) 砕石(軌道材)	既設線で使用している枕木、路盤材の仮線への転用による資材調達コストの削減
●資材一括購入による効率化	レール等(軌道材) 分岐器等(電気関係)	仮線敷設時等で必要となる資材を鉄道会社にて一括購入することによる資材調達コストの縮減



資材活用の効率化



資材費削減

7. 対応方針(案)

事業を継続し、効果の早期発現を目指す

【理由】

- ・費用便益比(B/C)は1.2であり、費用対効果が見込める。
 - ・踏切除却による渋滞の解消及び走行性の向上、踏切事故の解消。
 - ・救急搬送時間の短縮。
 - ・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。
 - ・周辺市街地における区画整理や駅前広場、道路の整備推進による市街地の一体化。
-
-