

東武東上本線連続立体交差事業 (大山駅付近)

令和5年12月4日
建設局道路建設部

目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	4
3. 事業の投資効果	.....	5
4. 事業の進捗状況	.....	11
5. 事業の進捗の見込み	.....	13
6. コスト縮減等	.....	14
7. 対応方針(原案)	.....	15

1. 事業概要

位置図



1. 事業概要

平面図

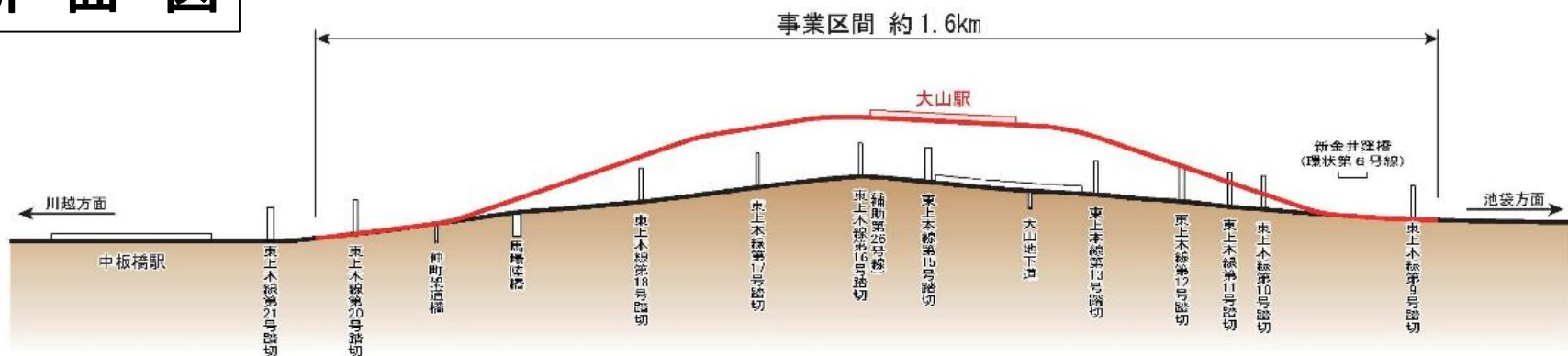


※この地図は、国土地理院長の承認（平 24 規公第 269 号）を得て作成した東京都市地形図（S=1:2,500）を従用（29 号市基交第 562 号）して作成したものです。最新情報を禁じます。この図面は、平成 24 年に実施した航空測量をもとに作成しているため、現在の土地利用が反映されていない場合があります。（承認番号）31 号市基交第 36 号、令和元年 12 月 10 日（承認番号）31 号市基交第 221 号、令和元年 12 月 11 日

凡例

- | | |
|--------------|------------------|
| : 鉄道（現況） | : 都市計画道路（完了） |
| : 鉄道（事業区間） | : 都市計画道路（事業中） |
| : 鉄道付属街路（計画） | : 都市計画道路（計画） |
| : 区境 | : 工事で使用の可能性がある範囲 |

断面図



1. 事業概要

事業期間

令和3年度～令和12年度

事業の概要

本事業は、東武鉄道東上本線の大山駅付近約1.6kmにおいて鉄道を高架化することにより、8箇所の踏切を除却し、都市内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。

経緯

年度	計画等
令和元年12月	都市計画決定
令和3年12月	都市計画事業認可 (令和3年度～令和12年度)

2. 社会経済情勢等の変化

ピーク時1時間あたりの踏切遮断時間の変化

踏切名	平成26年度	令和元年度
東上本線12号	44分	44分
東上本線13号	47分	42分
東上本線15号	41分	42分
東上本線16号	56分	44分
東上本線17号	40分	44分



東上本線15号踏切の状況

関連する他事業等の進捗状況の変化

- ・補助第26号線【東京都都市整備局施行】 用地取得中
 （平成26年度～令和7年度）
- ・板橋区画街路第9号線【板橋区施行】 用地取得中
 （令和3年度～令和12年度）

3. 事業の投資効果

便益算定 フロー図

■費用および便益算定の前提
基準年次 : 令和5年度
供用年次 : 令和13年度
検討年数 : 供用後50年間
社会的割引率 : 4%

■便益の算定

- 移動時間短縮便益 (自動車)
- 移動時間短縮便益 (歩行者・自転車)
- 走行経費減少便益
- 交通事故減少便益

■費用の算定

- 連続立体交差事業 (都市側負担のみ)
- 関連道路整備費
- 道路維持管理

■現在価値の算定

便益の現在価値 (B) 費用の現在価値 (C)

社会的割引率

費用便益分析の実施 (B/C)

3. 事業の投資効果

定量的効果

【事業全体】

便益(B)	移動時間短縮便益 (a)	走行経費減少便益 (b)	交通事故減少便益 (c)	総便益 (a+b+c)	費用便益比 (B/C)
	404.4億円	12.8億円	72.4億円	489.6億円	
費用(C)	連続立体交差事業費 (d)	関連道路整備費 (e)	維持管理費 (f)	総費用 (d+e+f)	1.7
	286.9億円	4.7億円	0.4億円	292.0億円	

注1) 費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉(国土交通省 令和4年2月)に基づき分析した。

注2) 費用(C)の算定は、都市側負担額で算出している。

注3) 便益・費用については、基準年度における現在価値化後の値である。

注4) 便益及び費用合計額は、表示桁数の関係で計画値と一致しないことがある。

3. 事業の投資効果

定性的効果

	事 項	説明資料
交通	歩行者・自転車の回遊性の向上	有
	バスの定時性の向上	
くらし	高架下空間の活用による都市機能の向上	有
	市街地分断の解消	
安全	緊急車両のアクセシビリティの向上	
	通学路の安全性確保	有
環境	自動車交通の円滑化による環境負荷の軽減	
防災	都市防災機能の向上	
その他	その他事業の誘発	

3. 事業の投資効果

定性的効果

＜交通＞歩行者・自転車の回遊性の向上
踏切の除却や大山駅の高架化等により、南北市街地の行き来が容易になり、歩行者・自転車の移動が円滑化され、回遊性が向上する。



東上本線15号踏切の状況



東上本線17号踏切の状況

3. 事業の投資効果

定性的効果

＜交通＞高架下空間の活用による都市機能の向上

大山駅付近の高架化によって生み出された高架下の空間を活用することで、地域の利便性が向上する。



保育所 西武池袋線



デイサービス 小田急小田原線



サイクルシェア施設 JR中央線



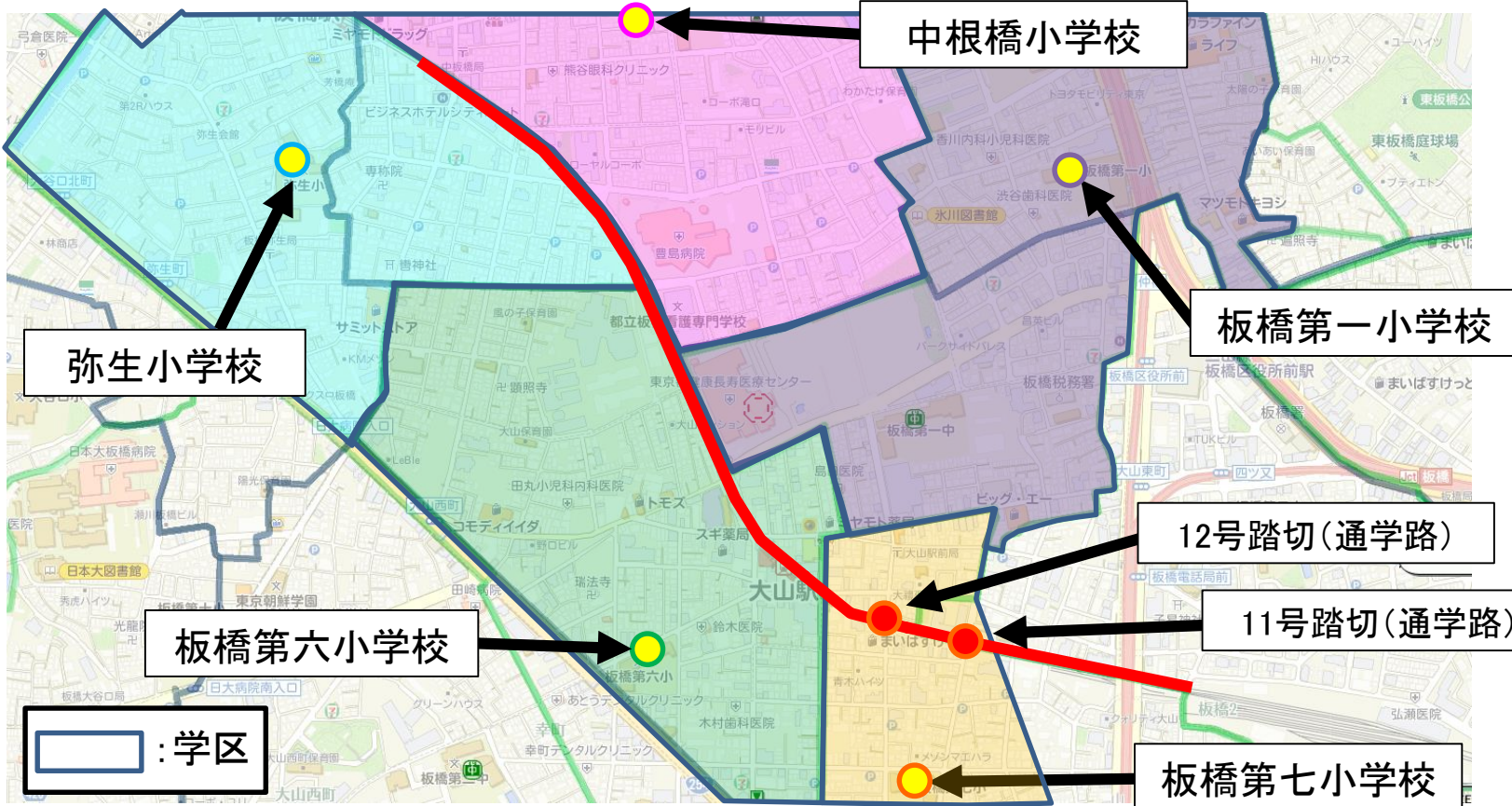
図書館受付窓口 西武池袋線

3. 事業の投資効果

定性的効果

<安全> 通学路の安全性確保

踏切の除却により踏切を横断することなく通学できるようになるため通学路の安全が確保がされる。



4. 事業の進捗状況

事業費の執行状況

(令和4年度末時点)

	用地費	工事費※	合計
全体事業費	1,388百万円	41,417百万円	42,755百万円
執行済額	0百万円	794百万円	794百万円
(執行率)	0.0%	1.9%	1.9%

※設計費を含む

用地取得状況

取得予定面積(A)	既取得面積(B)	用地取得率(B/A)
1,644m ²	0m ²	0.0%

4. 事業の進捗状況

事業の進捗状況・残事業の内容

進捗状況

令和4年8月に用地補償説明会を開催した。

現在、事業用地確保中

- ・用地取得に向け関係権利者との折衝を進めている。
- ・仮付替道路工事に伴う借地の調整を進めている。

残事業

用地：用地取得、一時使用地の借地（仮付替道路等）

工事：仮付替道路工事、仮線・仮駅舎工事、高架橋工事

5. 事業の進捗の見込み

事業の進捗見込み

現時点で用地について契約に至っている画地はないが、引き続き折衝を進めていくとともに、工事着手に向け関係者と調整を図っていく。

6. コスト縮減等

代替案立案の可能性

本事業を事業化するにあたり、鉄道の立体化を高架式、地下式によって行う場合や道路を単独で立体化する場合など、複数案で比較検討を行った結果、現在の構造形式・事業手法となっているため、代替案立案の可能性は極めて低い。

コスト削減の取組

今後、本体工事を実施するまでに、施工計画などにおいてコスト削減を検討していく。

7. 対応方針(原案)

総合評価

踏切の除却により、交通渋滞や踏切事故の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るためには必要不可欠な事業であり、着実に事業を進めていく必要がある。

対応方針案

継続

中止の場合は、事業効果を発現できないだけでなく、国の補助金並びに鉄道事業者及び地元自治体の負担金の返還等の新たな費用が発生する。

さらに、踏切の除却を強く望む地元住民等の期待に応えられなくなるなど、中止による影響は多大。

8. 周辺まちづくり(参考)

