

個別踏切対策に関する検討結果について

1 対象踏切

板橋区交通政策基本計画において、優先的に安全対策等に取り組むべき踏切と位置づけた、第38号、第40号、第49号、第58号踏切における安全対策を実施する上での参考となる費用便益比の検討を行ったので、その結果を報告する。

2 対策メニュー

下表は、踏切の除却を行わず、当面の安全性の向上等を図る事業メニュー（速効対策）であり、踏切の安全対策は、下表（1）～（4）に紐づく事業メニューの中から選定し適用する。

対 策	事業メニュー
(1)構造改良	①車道の拡幅
	②歩道の設置又は拡幅
	③通行区分の明確化 (カラー舗装等の整備)
	④道路と踏切との交差角度の改良
(2)歩行者等立体横断施設整備	①跨線橋の整備
	②地下道の整備
(3)保安設備の設置	①踏切遮断機の設置
	②踏切警報器の設置
	③踏切警報時間制御装置の設置
	④踏切支障報知装置の設置
(4)その他（交通の転換、交通規制等）	①交通転換（駅前広場等の整備等）
	②迂回路の設置
	③注意喚起・交通規制

3 対象踏切における事業メニューの選定

対象踏切において、有効性と早期実現の観点から可能性があると考えられる事業メニューを選定し、費用対効果を示す費用便益比(B/C)を算出した。

踏 切	事業メニュー
第38号 (東武練馬駅周辺)	(1)－②歩道の設置又は拡幅
第40号 (東武練馬駅周辺)	(2)－①跨線橋の整備、②地下道の整備 (4)－③注意喚起・交通規制
第49号（下赤塚駅周辺）	(4)－②迂回路の設置
第58号（成増駅周辺）	(1)－③通行区分の明確化

4 費用便益比の算出方法

費用便益比（B/C）の算出方法は下表のとおりとし、個別踏切対策の便益を算出できる直接的なマニュアルがないため、適用基準欄にあるマニュアルを参照した。

項目	算出方法
費用（C）	事業費＋整備後 50 年までの維持管理費
便益（B）	整備後 50 年までの整備による歩行者・自転車の移動時間短縮便益 ＋歩行者の移動サービス向上便益＋交通事故減少便益等
費用便益比	便益（B）÷費用（C）＝B/C
適用基準	・広場や歩行者通路（自由通路、デッキ等）の整備に関する費用便益分析マニュアル（都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル（案）） ・鉄道の連続立体交差事業に関する費用便益分析マニュアル

5 費用便益比の評価基準

B/Cの比が1.0を超えると、事業にかけた費用よりも社会的便益が上回っている状態であり、投資効率性の観点から、その事業に妥当性があると考えられる。

なお、各踏切対策の事業可否は、費用便益比に加え、周辺への波及効果や影響、実施環境、将来的な立体化も見据え、総合的に判断する必要がある。

6 費用便益比と考察

速効対策は、将来的な立体化を見据えた当面の安全対策であり、早期実現性が求められる。このため、以下の（1）～（3）に示す整備後 50 年間の費用便益比の算出結果のうち、1.0 以下の事業メニューは、投資効率性の観点からは難しいと考えられる。

- （1）第 38 号踏切の拡幅案については、費用便益比は 4.97 であるが、今後、拡幅する用地の整備に伴い、踏切内の更新に必要な保安設備や電気設備の費用を「事業費（C）」に追加する必要がある。

また、第 58 号踏切のカラー舗装案については、費用便益比は 12.09 であり、費用対効果が高い対策であるが、「社会的便益（B）」の効果を発現させるためには、歩行者空間と車両空間の再配分を行い、安全性を確保した通行区分が前提となる。

- （2）第 40 号踏切の跨線橋・地下道案については、それぞれの利用人数を一定の前提条件のもと算出すると、費用便益比はそれぞれ 0.37、1.00 であるが、今後、整備にあわせて更新に必要な保安設備や電気設備の費用を「事業費（C）」に追加する必要がある。

交通規制案については、費用便益比は 42.35 であり、費用対効果が高い対策である。

- （3）第 49 号踏切の迂回路案については、迂回路案の利用人数を一定の前提条件のもと算出すると、費用便益比は 2.60 であるが、今後、整備にあわせて更新に必要な保安設備や電気設備の費用を「事業費（C）」に追加する必要がある。

7 今後の方針

(1) 第38号踏切は、踏切の拡幅にあわせて前後道路の拡幅も必要であり、新たな用地の取得が必要となるため、踏切を横断する自動車と歩行者との錯綜の解消に向けて、今後、拡幅に必要な民間事業地等の建替えのタイミング等に合わせて、用地取得の可能性を検討する。

また、第58号踏切は、交通管理者、鉄道事業者とカラー舗装の整備に向けた協議を進める。

(2) 第40号踏切は、費用対効果の高い交通規制案について取組を進める。

跨線橋・地下道の整備については、単独による整備事業の検討は行わないが、周辺の商業施設等の更新のタイミングに合わせた都市づくり事業による整備の可能性について、引き続き検討を続ける。

(3) 第49号踏切は、迂回路の設置について、将来的な周辺の開発・建替え等を想定しつつ、歩行者、自転車の交通動態を調査・分析し、迂回路の有効性を検証する。

参考 対象踏切の位置図

