

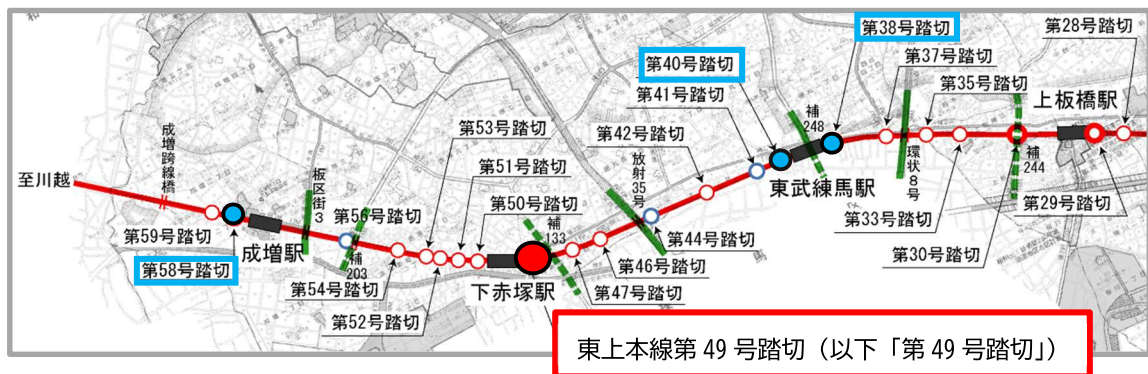
個別踏切対策(東上本線第49号踏切)に関する検討結果について

1 これまでの経緯

(1) 東武東上線の区内における踏切対策について

○板橋区交通政策基本計画(令和2年5月策定)(以下「本計画」)において、東武東上線区内全線の立体化を長期的な視点で目指すことを示した。

○また本計画では、その実現には長期間を要するため、当面の安全対策として東上本線第38号、第40号、第49号、第58号の4か所の踏切を優先的に安全対策等に取り組むべき踏切として位置づけている。



(2) 個別踏切対策の検討について

○本計画に基づき実施された令和2年度「個別踏切対策検討委託」では、優先的に安全対策等に取り組むべき踏切と位置づけた4か所の踏切について踏切毎の対策を検討し、第49号踏切において、以下の方向性を示した。

○この方向性に基づき、令和6年度「東上本線迂回路等整備検討委託」において第1段階の対策を検討した。

第49号踏切対策 方向性

○第1段階

迂回路設置に向けた具体的検討

○第2段階

補助第133号線の整備実現性の見極め

南口駅ビルの建替等による自由通路の整備などの可能性検討



2 迂回路設置に向けた具体的検討

(1) 目的

東上本線第 49 号踏切の迂回路を設置することについて、経済的な側面と実現可能な構造や歩行者等の交通動態を調査分析し、迂回路の経済性や有効性を検証する。

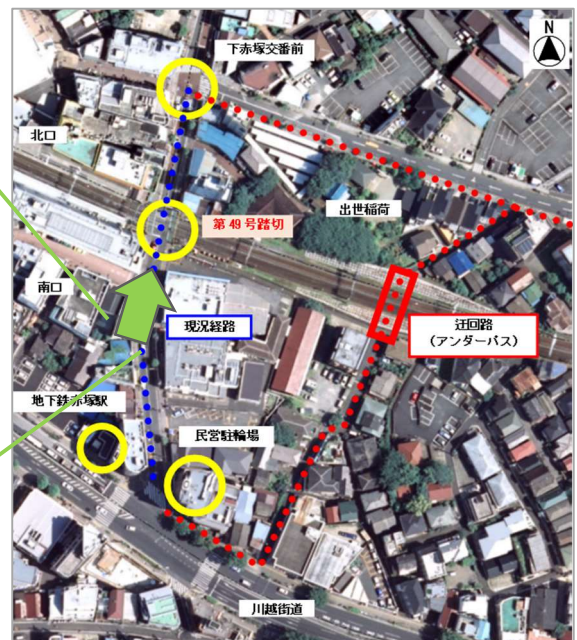
(2) 検討内容

検討業務
① 交差点交通量調査
② 歩行者流動の把握(KDDI ビックデータも併せて活用)
③ 迂回路交差計画
④ 費用便益比の検討

上記検討業務に基づき道路の立体化を含む当該踏切付近の迂回路設置に向けた対策の経済的妥当性を評価するため、迂回路整備及びその施設設置の実現可能性を費用便益比(B/C)で評価し、今後の対策推進に向けて判断材料とする。



東上本線 49 号踏切



(3) 検討結果

① 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の算出と近似的な「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」により算出した。

(基本事項)

項 目	算出方法
便益 (B)	便益＝ 整備後の移動時間が短縮することによる便益 ＋交通事故が減少することによる便益
費用 (C)	費用＝ 迂回路を設置するために要する費用 ＋整備後に行う維持管理に要する費用
費用便益比 (B/C)	便益(B) ÷ 費用(C) = B/C
適用基準	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

(分析条件)

項目	条件(適用基準)
評価期間	50 年間(構造物の耐用年数を考慮)
基準年次	令和5年度

(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。

② 費用便益比算定結果

費用便益比(B/C)は下記の通り0.8となり費用対効果が低い結果になった。

令和6年度			
	便益(円)	事業費(円)	費用便益比
	B(50年)	C(50年)	(B/C)
	約14.9億	約18.5億	0.8
参考(令和2年度)			
	便益(円)	事業費(円)	費用便益比
	B(50年)	C(50年)	(B/C)
	約7.2億	約2.8億	2.6

令和2年度と令和6年度の便益増加要因

・人流と人の移動時間短縮便益の増加

令和2年度と令和6年度の事業費増加要因

・工事方法の変更 非開削によるトンネル工事から開削による橋りょう工事

なお、用地関係の整理・取得に想像以上に時間を要し、かつ物価上昇による維持管理費の高騰の可能性があるため、これ以上に費用便益比(B/C)が下がる可能性がある。

3 今後の方針

東上本線第49号踏切対策について、令和6年度「東上本線迂回路等整備検討委託」の結果から、第1段階対策は投資効率性の観点から効果が見込めず、第2段階対策のうち都市計画道路補助第133号線整備は、第5次優先整備路線の選定中のため、それを注視している状況である。

そのため、現状検討可能な対策である「南口駅ビルの建替等による自由通路の整備」の検討を進めることとし、下赤塚駅周辺の土地・家屋権利者情報を整理して東武鉄道と情報共有を図り、踏切対策を連携していく。