

第1号議案

社会資本整備総合交付金事業(連続立体交差)

JR両毛線・東武鉄道伊勢崎線 伊勢崎市

着工年度
評価理由平成9年度
再評価後5年

1. 事業の目的

- ・ 鉄道による市街地の分断を解消する。
- ・ 踏切を除去し、踏切部での交通渋滞と事故を解消する。
〔踏切除去数〕JR両毛線：7箇所、東武伊勢崎線：13箇所
- ・ 伊勢崎市が実施する駅周辺土地区画整理事業と協調し、快適で魅力的な『まちづくり』を推進する。



2. 事業概要と進捗状況

事業概要

事業場所	伊勢崎市		
	今回	20年～21年 計画変更時	前回再評価時(H18)
区分	今回	20年～21年 計画変更時	前回再評価時(H18)
全体事業費	28,796百万円	28,796百万円	28,957百万円
全体事業費増減の理由		高架橋設計の見直し	
事業期間	H9～H26	H9～H26	H9～H26
事業内容	高架工事 JR線 L=2.5km 東武線 L=2.2km 側道工事 JR関連 L=1.5km 東武関連 L=2.0km	高架工事 JR線 L=2.5km 東武線 L=2.2km 側道工事 JR関連 L=1.5km 東武関連 L=2.0km	高架工事 JR線 L=2.5km 東武線 L=2.2km 側道工事 JR関連 L=1.5km 東武関連 L=2.0km

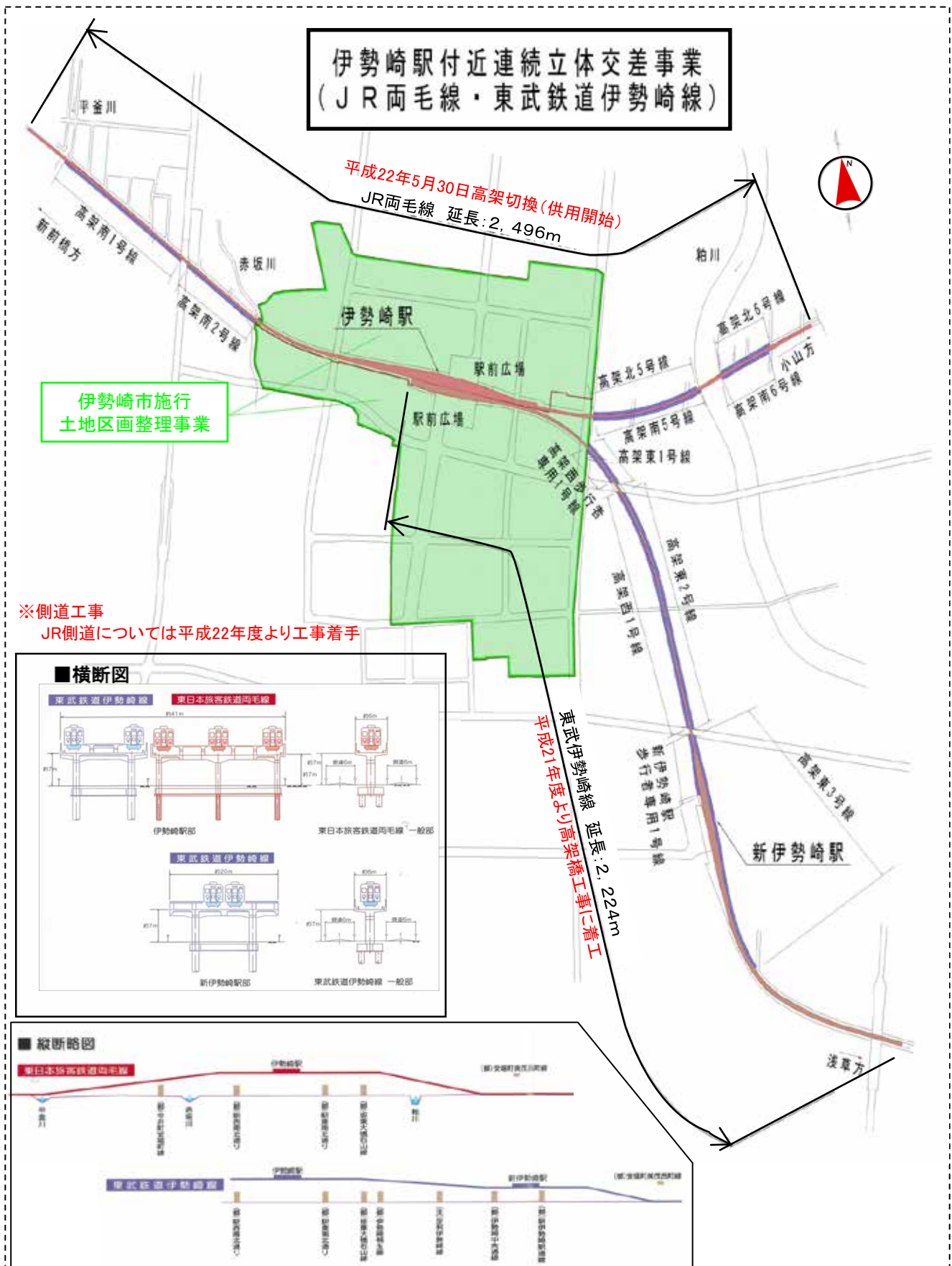
事業経緯

年度	主な経緯
H12	用地買収着工
H17	JR線工事着工
H20	事業認可変更
H21	東武線工事着工
H22	JR線高架切換

進捗状況

	全体計画	現在の進捗状況 (H22末進捗率)	前回評価時の進捗状況 (H17末進捗率)
事業費	28,796百万円	18,125百万円 (62.9%)	2,847百万円 (9.8%)
用地買収	22,227㎡	21,878㎡ (98.4%)	8,199㎡ (36.9%)
計画延長	高架 4.7km	高架 2.5km (53.2%)	高架 0km (0.0%)
	側道 3.5km	側道 0km (0.0%)	側道 0km (0.0%)

2. 事業概要と進捗状況(図面・写真等)



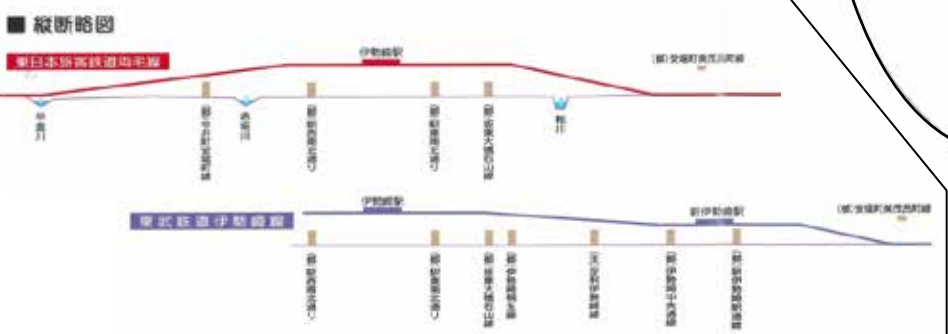
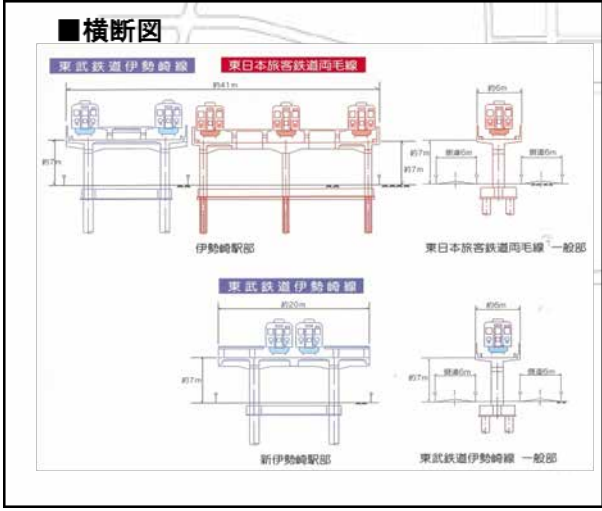
伊勢崎駅付近連続立体交差事業 (JR両毛線・東武鉄道伊勢崎線)

平成22年5月30日高架切換(供用開始)
JR両毛線 延長: 2,496m

伊勢崎市施行
土地区画整理事業

※側道工事
JR側道については平成22年度より工事着手

東武伊勢崎線 延長: 2,224m
平成21年度より高架橋工事に着手



3. 事業の目的・必要性に変化はあるのか？

踏切部での渋滞は、依然として発生しており、特に朝夕の通勤時間帯は、渋滞長が長くなる傾向が確認されている。

なお、JR両毛線については、平成22年5月30日の高架切替(高架橋供用開始)により、踏切部の渋滞が解消された。



高架切替前



高架切替後

4. 目的を達成するための事業(手段)は適当か？

JR両毛線・東武伊勢崎線による市街地の分断、及び踏切部での渋滞を解消するためには、連続立体交差事業により鉄道施設を高架化する方法が最適である。

また、伊勢崎市が実施している土地区画整理事業と協調することにより、駅周辺市街地の一体的な利用が可能となり、中心市街地の活性化が見込まれる。



高架切替後



高架切替後

費用便益分析

		前回再評価時		今回再評価時		備考	便益説明
算出根拠マニュアル		平成16年4月		平成20年11月			
基準年		平成18年		平成23年			
区分	項目	現在価値	構成比	現在価値	構成比		
費用 (千円)	工事費	24,490,000	75.0%	25,360,000	73.4%		
	維持管理費	8,150,000	25.0%	9,210,000	26.6%		
費用合計(C)		32,640,000		34,560,000			
便益 (千円)	走行時間短縮便益	46,610,000	95.5%	37,370,000	87.3%		踏切除却による移動時間の短縮
	交通事故減少便益	290,000	1.2%	137,000	3.2%		整備されない場合の交通事故による社会的損失
	走行経費減少便益	1,600,000	3.3%	4,070,000	9.5%		踏切による渋滞解消に伴う走行条件の改善
便益合計(B)		48,830,000		42,810,000			
費用対効果分析(B/C)		1.49		1.24			

5. 事業が長期間要している理由は？

【 元々が長期計画

不測の事態により長期化 】

本事業は、JR両毛線と東武伊勢崎線を高架化するとともに、2路線が乗り入れる伊勢崎駅を建設するものである。

伊勢崎駅は、JRと東武の併設駅であり、高架化するにあたり、これまでのJR両毛線が運行していた線路の位置に東武伊勢崎線の高架施設を建設するものであり、東武伊勢崎線はJR両毛線が高架化した後に工事の着工が可能となることから、事業完了までには長い期間が必要な計画である。

なお、平成22年5月30日にJR両毛線の高架施設が供用開始されたことから、現在、東武伊勢崎線の高架工事に着手しており、工事の進捗が図られる見込みである。

伊勢崎駅付近の状況



伊勢崎駅より東側の状況

6. 事業の対応方針は？

事業継続

事業中止

変更なし ・ 事業計画の変更 ・ スケジュールの変更

・平成22年度末の事業の進捗率は約63%である。

・JR両毛線については、平成22年5月30日に高架切替(高架施設供用開始)を行い、平成23年度に事業完了の予定である。

・全体事業費については、用地費の下落等により約10億円程度の縮減となる見込みである。

・東武伊勢崎線については、現在、全線において高架橋工事を進めており、平成25年度中の高架切替を目指して工事を施工中である。

・伊勢崎駅付近連続立体交差事業は、駅周辺市街地の一体的な土地利用を可能にし、中心市街地の活性化にも寄与することから、着実に事業を実施し、平成26年度の事業完了に努めたい。