本体事業は、「春日部都市計画都市高速鉄道事業東武鉄道伊勢崎線及び東武鉄道野田線」として令和元年12月17日付けで都市計画事業の認可を受けており、都市計画法（昭和43年法律第100号）第69条の規定により、法第３条各号の一に規定する事業に該当するものとみなされている。

本件事業は、伊勢崎線及び野田線（以下「両路線」という。）が公共交通機関としての機能を維持するための附帯工事であり、本体事業を施行するために欠くことができない施設であることから、法第３条第35号に掲げる事業に該当する。

したがって、本件事業は、法第20条第１号の要件を充足すると判断される。

２　法第20条第２号の要件への適合性

本体事業は埼玉県が都市計画事業施行者となり都市計画事業の認可を受けていることなどから起業者である埼玉県は、本体事業を施行する充分な意思と能力を有していると認められ、本体事業を施行するために必要となる本件事業についても、これを遂行する充分な意思と能力を有すると認められる。

したがって、本件事業は、法第20条第２号の要件を充足すると判断される。

３　法第20条第３号の要件への適合性

⑴　得られる公共の利益

両路線は、ともに複数県を跨ぐ旅客鉄道路線として通勤・通学及び都心へのアクセス路線として重要な役割を果たしている。両路線が結節する春日部駅は、伊勢崎線においては、伊勢崎線特急電車を除く全ての電車が停車し、野田線においても急行をはじめとする全ての電車が停車することから走行本数も多く主要な駅となっている。

しかしながら、両路線は路面走行であることから、全体計画区間においては、春日部駅付近の西側に伊勢崎線で５箇所、野田線で５箇所の合計10箇所の踏切が密集しており、これら10箇所の踏切のうち、一日当たりの踏切自動車交通遮断量が５万以上の自動車ボトルネック踏切が１箇所、ピーク時において40分／時以上遮断する開かずの踏切が４箇所存在している。起業者が令和５年11月に踏切実態調査を実施したところ、伊勢崎線第124号踏切においては210m、伊勢崎線第126号踏切においては110m、野田線第87号踏切においては230ｍの渋滞長が確認されているほか、県道さいたま春日部線の伊勢崎線第124号踏切及び伊勢崎線第126号踏切の箇所は埼玉県の主要渋滞箇所にも指定されており慢性的な交通渋滞が発生している。また、両路線は路面走行であることから、沿線地域を分断しており、地域住民の日常生活等のみならず住民間のコミュニティ形成の妨げとなり、沿線地域の一体的な市街地形成の大きな支障にもなっている。

さらに、一部の踏切が春日部市立八木崎小学校及び春日部中学校の指定通学路になっているにもかかわらず、踏切部において、埼玉県が管理する県道の構造等の基準を定める条例や春日部市道路の構造の技術的基準等を定める条例で規定する歩道の幅員に適合していないため、歩行者の安全な通行が確保できておらず非常に危険な状況にあり、踏切付近での交通事故も懸念される状況となっている。

本体事業の完成により、全体計画区間において両路線が高架化され、10箇所の踏切が除却されることで、慢性的な交通渋滞の緩和が図られるとともに、踏切に関連する事故発生の軽減や円滑な交通の確保に寄与することが認められる。

全体計画区間にある春日部駅は、両路線が結節し１日当たり６万人を超える利用者がいることから、利用者に与える影響を考慮すると列車の運行を休止させずに本体事業を施行する必要があると認められ、本体事業を完成させるためには、現在線の隣接地等に仮線を敷設する本件事業の施行が必要である。

したがって、本体事業の施行に欠くことのできない本件事業の施行により得られる公共の利益は、相当程度存すると認められる。

⑵　失われる利益

本体事業等が生活環境等に与える影響については、環境影響評価法（平成９年法律第81号）等の規定による環境影響評価の実施が必要な規模の事業ではないが、起業者が平成30年11月に環境影響評価法等に準じて、任意で列車供用時における騒音・振動、日照阻害及び電波障害について調査をしたところ、騒音・振動は仮線時、供用時においても環境基準を満足し、日照阻害については、本体事業に合わせて施行する道路事業により、日影となる時間が基準以下になり、電波障害については、計画区域周辺の一部の地域にテレビ電波受信障害が発生する可能性があるため、起業者は電波障害の予想される受信施設に対して、必要に応じて既設アンテナの移設・改善及び高性能アンテナへの交換等の措置を講じるなどの保全措置を行うこととしている。

このほか、工事の実施における建設機械の稼働による騒音及び振動については、環境基準を満足しており、景観については、関係機関と協議を行い周辺環境との調和を図っていること、廃棄物等については、廃棄物の発生抑制及び再生利用を行うことなどから、生活環境に与える影響は軽微であるとされている。

自然環境における動植物について、本体事業及び本件事業の範囲が春日部駅付近の既成市街地であること、全体計画区間及びその周辺において、希少な動植物は確認されていないことなどから、希少な動植物の生息又は生育の可能性は低く、また、周辺に同様の生息又は生育環境が広く残されることから、自然環境に与える影響は軽微であるとされている。

さらに、全体計画区間内の土地には、文化財保護法（昭和25年法律第214号）による周知の埋蔵文化財包蔵地が１箇所存在するが、埼玉県教育委員会と協議の上で、工事着手する際には春日部市教育委員会に予め発掘通知を行うこととし、工事中に新たな文化財が発見された場合は、直ちに工事を中止し、取り扱いについて協議を行い、必要に応じて適切な措置を講ずることとしている。

したがって、本体事業の施行に欠くことのできない本件事業の施行により失われる利益は軽微であると認められる。

⑶　事業計画の合理性

本体事業の事業計画は、平成31年３月８日付けで都市計画決定された内容と基本的事項において整合していると認められる。

⑴で述べたように、本体事業は、列車の運行を休止させずに施行する必要があると認められるため、本体事業の工法検討として、伊勢崎線及び野田線それぞれについて、上り線と下り線を一括して施工する場合と分離して施工する場合の比較が行われており、社会的、技術的及び経済的な面を総合的に勘案すると、伊勢崎線は上下線一括施工が、野田線は上下線分離施工が合理的であると認められる。

次に、本体事業及び本件事業の施工方法として、両路線の既設線東側に仮線を整備して高架化する案（以下「①案」という。）、両路線の既設線東側に別線を整備して高架化する案（以下「②案」という。）、両路線の既設線西側に仮線を整備して高架化する案（以下「③案」という。）、両路線の既設線西側に別線を整備して高架化する案（以下「④案」という。）、両路線の既設線直上で高架化する案（以下「⑤案」という。）、伊勢崎線の既設線の東側に仮線を整備し、野田線は既設線の直上で高架化する案（以下「⑥案」という。）及び両路線を地下化する案（以下「⑦案」という。）の７案が比較検討されており、②③④案については社会的（用地・支障物件等）に見て不利な点が多く、⑦案については事業費が最大となり、⑤⑥案については、技術的（施工性等）について課題があることから、①案が総合的に判断すると社会的、技術的及び経済的に最も合理的な計画であると認められる。

本件事業は、この①案の施行に欠くことのできない仮線を敷設する事業である。したがって、本件事業の事業計画については、合理的であると認められる。

以上のことから、本件事業の施行により得られる公共の利益と失われる利益とを比較衡量すると、得られる公共の利益は失われる利益に優越すると認められる。したがって、本件事業の事業計画は、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものと認められるため、法第20条第３号の要件を充足すると判断される。