

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要						
事業名	街路事業（連続立体交差事業）					
地区名	都市高速鉄道東海旅客鉄道武豊線（半田駅付近） <small>とうかいりよかくてつどうたけとよせん はんだえきふきん</small>					
事業箇所	半田市本町1丁目～半田市神明町3丁目 <small>ほんまち しんめいちょう</small>					
事業のあらまし	<p>半田市の東部には、南北に東海旅客鉄道（以後JR）武豊線が走っており、半田駅周辺は市の中心市街地として発展してきた。</p> <p>しかし、街の発展やモータリゼーションの進展に伴い、主要な踏切では慢性的な渋滞が発生している。また、鉄道により市街地が分断されており、半田駅周辺地域は健全で一体的なまちの発展が阻害されている。さらに、踏切では過去に死亡事故も発生しており、踏切の除却が急務となっている。</p> <p>これらの課題解決のため、「踏切除却による道路交通の円滑化、安全性の向上」「都市機能の強化」を図り、良好な市街地を形成するため、JR武豊線約2.6kmを連続的に高架化するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 地域の活性化（踏切除却による交通の円滑化、一体的なまちづくりの促進）</p> <p>② 交通事故対策の推進（踏切事故の解消）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更の推移			事前評価時 (2015年度)	再評価時 (1回目) (2020年度)	再評価時 (2回目) (2023年度)	変動要因の分析
	事業期間		2016～2027	2016～2027	2016～2027	—
	事業費（億円）		162.8	182.7	249.6	
	経費内訳	工事費	130.5	144.6	200.1	資材価格や労務費の増 (2015年単価→2023年単価) (+25.4億円) 地質状況による基礎工や仮設工の変更(+23.5億円) 工事に支障となる水路の移設費用等の増加(+6.6億円)
		その他	12.2	18.0	29.4	労務費の増 (2015年単価→2023年単価) (+2.9億円) その他として主に事業損失防止調査等の調査費の追加及び全体事業費変更に伴う事務費の増加(+8.5億円)
事業内容		JR武豊線 鉄道高架化 L=約2.6km	JR武豊線 鉄道高架化 L=約2.6km	JR武豊線 鉄道高架化 L=約2.6km	—	

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【事前評価時の状況】

①踏切除却による道路交通の円滑化、踏切事故の解消

- ・ JR 半田駅周辺は、市の都市計画マスタープランで中心拠点に位置付けられており、道路と鉄道との立体交差化は、踏切渋滞や事故の解消において極めて重要な事業である。

- ・ 都市計画道路 前明山中蓮線（第3半田街道踏切、一般県道衣浦西港線）

自動車交通量が17,676台/日、踏切渋滞長が最大910mとなっており、市民生活に支障を来している。また当踏切は、「愛知県の地域の主要渋滞箇所（踏切）」（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会、名古屋国道事務所）に指定されており、渋滞削減に向けた取り組みが必要である。

- ・ 都市計画道路 荒古線（荒古踏切、市道荒古線）

自動車交通量が10,476台/日、踏切渋滞長が最大320mとなっており、同じく市民生活に支障を来している。

- ・ 都市計画道路 土井山新居線（勤の内踏切、国道247号）

自動車交通量が23,721台/日であり、広域ネットワークを形成する主要幹線道路であるが、踏切渋滞長は最大250mであり、鉄道を挟む地域間交通に支障を来している状況である。また当踏切は、「愛知県の地域の主要渋滞箇所（踏切）」（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会、名古屋国道事務所）に指定されており、渋滞削減に向けた取り組みが必要である。

- ・ 本事業区間内の踏切で過去5年間に死亡事故が1件発生しており、踏切事故の解消が急務である。さらに本事業区間付近には2つの小学校が立地し、上半田踏切、第3半田街道踏切、中島踏切が通学路に指定されているため、安全性の確保が必要である。

②都市機能の強化（市街地の分断の解消、駅を中心とした市街地の再生）

- ・ 知多半田駅前土地区画整理事業が2015年度に完了。

- ・ JR 半田駅付近は幅員4m未満の道路が多く残る密集市街地で、老朽化した木造建築物も多く、都市計画道路の未整備区間が多い状況となっている。

- ・ 本事業は、合わせて計画されているJR半田駅前土地区画整理事業（約6.2ha）や街路事業と一体的な整備をすることで、鉄道による市街地の分断を解消し、JR半田駅を中心とした良好な市街地を形成する上で、重要な役割を担っている。

【再評価時（1回目）の状況】

①踏切除却による道路交通の円滑化、踏切事故の解消

- ・ JR 半田駅周辺は、市の都市計画マスタープランで中心拠点に位置付けられており、道路と鉄道との立体交差化は、踏切渋滞や事故の解消において極めて重要な事業である。

- ・ 都市計画道路 前明山中蓮線（第3半田街道踏切、一般県道衣浦西港線）

自動車交通量が12,438台/日、踏切渋滞長が最大350mであり、依然として市民生活に支障を来している状況である。また当踏切は、「【愛知県】主要渋滞箇所（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会、名古屋国道事務所）」において「主要渋滞箇所（踏切）」に指定されており、渋滞削減に向けた取り組みが必要である。

- ・ 都市計画道路 荒古線（荒古踏切、市道荒古線）

自動車交通量が8,128台/日、踏切渋滞長が最大250mであり、同じく市民生活に支障を来している状況である。

- ・ 都市計画道路 土井山新居線（勤の内踏切、国道247号）

自動車交通量が22,905台/日であり、広域ネットワークを形成する主要幹線道路であるが、踏切渋滞長は最大180mであり、鉄道を挟む地域間交通に支障を来している状況である。また当踏切は、「愛知県の地域の主要渋滞箇所（踏切）」（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会、名古屋国道事務所）に指定されており、渋滞削減に向けた取り組みが必要である。

1) 必要性の変化

・本事業区間付近には2つの小学校が立地し、上半田踏切、第3半田街道踏切、中島踏切が通学路に指定されているが、通学時間帯は車と歩行者が錯綜するため、踏切における歩行者の安全性の確保が必要である。

②都市機能の強化（市街地の分断の解消、駅を中心とした市街地の再生）

- ・知多半田駅前土地区画整理事業が2015年度に完了。
- ・JR半田駅前土地区画整理事業が2017年度に事業化。
- ・土地区画整理事業や街路事業により、JR半田駅を中心とした市街地の再生などが着実に進んでおり、本事業は鉄道による市街地の分断を解消し、JR半田駅を中心とした良好な市街地を形成する上で、重要な役割を担っている。

【再評価時(2回目)の状況】

①-1地域の活性化（踏切除却による交通の円滑化）

		(都)前明山中蓮線	(都)荒古線	(都)土井山新居線
自動車交通量	事前	17,676台/日	10,476台/日	23,721台/日
	1回目	12,438台/日	8,128台/日	22,905台/日
	2回目	12,158台/日	8,162台/日	18,251台/日
最大渋滞長	事前	910m	320m	250m
	1回目	350m	250m	180m
	2回目	450m	260m	230m

・主要路線の自動車交通量、最大渋滞長は事前評価時と比べ下がっているものの、再評価（1回目）時からは大きな変化ない。また、事業区間内には依然として愛知県道路推進協議会において「主要渋滞箇所（踏切）」に指定されている箇所もあり、踏切除却による交通の円滑化の必要性は依然として高い。

①-2地域の活性化（一体的なまちづくりの促進）

- ・土地区画整理事業や街路事業により、JR半田駅を中心とした市街地の再生などが着実に進んでおり、これらの事業の前提となる一体的なまちづくりを促進するための鉄道高架化の必要性は高い。

②交通事故対策の推進（踏切事故の解消）

- ・近年踏切事故は発生していないものの、過去には死亡事故も発生しており、踏切の除却は急務である。さらに、本事業区間付近には2つの小学校が立地し、上半田踏切、第3半田街道踏切、中島踏切が通学路に指定されているが、踏切部は幅員が狭小かつ歩車分離がされておらず、通学時間帯は車と歩行者が錯綜するため、踏切における歩行者の安全性の確保が必要である。

【変動要因の分析】

- ・事業着手時に比べて、必要性にほとんど変化がない。

判定

B

- A：事業着手時に比べ必要性が増大している。
- B：事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。
- C：事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。

【理由】

踏切除却による交通の円滑化、一体的なまちづくりの促進、踏切事故の解消、歩行者・自転車の安全性の向上の観点から、事業の必要性は依然として高いため。

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析の算定基礎となった要因変化の有無】
 交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定
 【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

区分		事前評価時 (基準年: 2015)		再評価時(1回目) (基準年: 2020)		再評価時(2回目) (基準年: 2023)		備考
費用 (億円)	事業費	121.8		161.7		220.1		
	維持管理費	0.1		0.0		0.1		
	合計(C)	121.8		161.8		220.2		
効果 (億円)	移動時間	自動車	189.0	189.7	192.9	193.4	241.4	242.1
	短縮便益	歩行者・自転車	0.6		0.5		0.7	
	走行経費減少便益		4.2		17.4		26.5	
	交通事故	交通事故減少	-4.6	2.0	2.5	2.5	2.3	2.3
	減少便益	踏切事故解消	6.6		0.0		0.0	
	合計(B)		195.8		213.3		270.9	
	(参考)算定要因 踏切除去数		9箇所		9箇所		9箇所	
	費用対効果分析結果(B/C)		1.6		1.3		1.2	

※四捨五入等により端数が合わないことがある。

※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したもの。

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】

費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>(令和4年2月 国土交通省 道路局、都市局)

【変動要因の分析】

事業費は増加したが、計画交通量の増加や費用便益マニュアルの改訂により便益が増加したため、B/Cは依然として1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難効果の変化

【事前評価時の評価結果】

・貨幣価値化困難な効果としては、「主要な渋滞箇所の渋滞緩和」、「魅力ある市街地の形成」、「歩行者・自転車の利便性・安全性の向上」が期待できる。

達成目標 (建設部方針)	評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
2. 連携力・地域力・魅力	◎	<input type="checkbox"/> a)主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置づけられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	3	
		<input type="checkbox"/> 現状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
	合計		3	3
	○	<input type="checkbox"/> a)魅力ある市街地の形成が期待される	MAX3	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3	
		<input type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1	
		<input type="checkbox"/> b)歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3	3
<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者・自転車交通の多い区間(500人/日程度)において、歩行者、自転車の利用空間の整備により歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される		3		
<input type="checkbox"/> DID区間内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間における歩道の整備に該当し、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	2			
合計		6	6	
総合計		9	9	
評価値		1.00		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(平成25年3月 愛知県 建設部 都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【再評価時(1回目)の評価結果】

2) 貨幣価値化困難効果の変化

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「主要な渋滞箇所の渋滞緩和」、「集約型まちづくりの実現に寄与」、「歩行者・自転車の利便性・安全性の向上」がある。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は 1.00 である。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化 化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3		
4 魅力	⑧集約型まちづくりと良質な生活空間の創出	○	<input type="checkbox"/> a) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1	
			<input type="checkbox"/> b) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 歩行者・自転車交通の多い区間(500人/日程度)において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	3	
<input type="checkbox"/> DID区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間における歩道の整備に該当し、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	2				
<input type="checkbox"/> その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する	1				
合計			6		
総合計				9	9
評価値					1.00

※道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和2年11月 愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課)

【再評価時(2回目)の評価結果】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「主要な渋滞箇所の渋滞緩和」、「集約型まちづくりの実現に寄与」、「交通弱者に対する安全性向上」、「歩行者・自転車の利便性・安全性の向上」がある。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は 1.00 である。

③事業の効果の変化

達成目標(社会資本整備方針)		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			6	6	
2 あいちを守る	⑥交通事故対策の推進	◎	<input type="checkbox"/> b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1	
			<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	
			<input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、または自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3	
<input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2				
<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1				
合計			6	6	
総合計				12	12
評価値					1.00

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和4年3月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課、都市・交通局 都市基盤部 都市整備課)

	<p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については 0.6 を超えている。
判定	<p>A</p> <p>A：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。 B：事業着手時に比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。 C：事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。</p>
	<p>【理由】</p> <p>B/Cは 1.0 を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても 0.6 を超えていることから、十分な事業効果の発現が期待できるため。</p>
III 対応方針（案）	
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。 継続：上記以外のもの。</p>
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容	
<p>■対象（事業完了後5年目） □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道高架化・踏切の除却による渋滞の解消状況（自動車交通量、旅行速度及び渋滞長） ・鉄道高架化による鉄道横断者数の状況（歩行者、自転車交通量） ・踏切の除却による安全性に関するアンケート調査 	
V 事業評価監視委員会の意見	
VI 対応方針	