

再 評 価 調 査 (案)

I 事業概要							
事業名	街路事業（連続立体交差事業）						
地区名	路線名：都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線等						
事業箇所	名古屋鉄道名古屋本線：刈谷市一ツ木町～知立市内幸町 名古屋鉄道三河線（豊田方面）：知立市池端～牛田町 名古屋鉄道三河線（碧南方面）：知立市池端～東上重原						
事業のあらまし	<p>知立駅周辺は、東西に走る名古屋鉄道名古屋本線、南北に走る名古屋鉄道三河線が結節し、鉄道による影響を大きく受けながら発展してきた知立市の中心市街地である。</p> <p>しかし、自動車交通量の増加に伴い、主要な踏切では慢性的な渋滞が発生している。</p> <p>また、列車本数の増加により、踏切遮断時間が極めて長くなり、無理な横断による踏切事故も起きているうえ、鉄道により市街地が分断され、まちの一体化が阻害されている。</p> <p>これらの課題を解決するため、「都市交通の円滑化」、「踏切事故の解消」を図るとともに、土地区画整理事業等周辺の市街地整備と併せ都市機能の強化を図り、知立市の中心市街地としてふさわしい「魅力あるまちづくり」を進めるために鉄道の高架化を行うものである。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①都市交通の円滑化 ②踏切事故の解消</p> <p>【副次目標】</p> <p>③都市機能の強化、市街地分断の解消</p>						
計画変更の推移		事業採択時 (H12)	再評価時 (H18)	再々評価時 (H23)	再々再評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H12～H26	H12～H26	H12～H35	H12～H35		
	事業費（億円）	421	421	520	511	設計見直し※	
	経費内訳	工事費	360	360	447	430	設計見直し※
		用補費	61	61	73	81	設計見直し※
	事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋鉄道名古屋本線 延長 1.6km 高架化 名古屋鉄道三河線 延長 2.7km 高架化 平成 26 年度 事業完了 予定 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 同左 同左 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 同左 平成 35 年 度 事 業 完 了 予 定 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 同左 同左 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 名古屋鉄道三河線 延長 3.4km 高架化 同左 	<p>設計見直し※</p> <p>※ 三河知立駅の 高架駅から平面駅 への計画変更</p>

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性
の変化

【事業採択時（H12）の状況】

- ・ 愛知県では、「衣浦東部都市計画市街化区域及び市街化調整区域変更計画書」（H2～H22）において、土地の合理的かつ健全な高度利用を促進するとともに、公共施設の整備を図る地区として知立駅周辺が位置づけられており、根幹的交通施設等の整備方針において、既設の平面鉄道を連続立体交差化することにより、市街地の一体化を行うとともに、交通の安全と円滑化を図ることとしている。
- ・ 知立市では、「知立市都市計画マスタープラン」（H8～H18）において、知立駅周辺の中心市街地は、「都市的機能整備ゾーン」として位置づけられており、文化・商業施設等の都市的機能を集約した地域として、連続立体交差事業及び土地区画整理事業を推進することとしている。
- ・ このような位置付けの下、当地域は、次のような踏切遮断状況、踏切渋滞状況を解決するため、都市交通の円滑化、踏切事故の解消に合わせた中心市街地の都市機能の強化等、都市基盤の形成が重要な課題となっている。
- ・ 踏切遮断状況：知立駅東側隣接踏切遮断時間^{※1} 約 45 分/60 分 [H13. 2. 6 朝 9 時台]
- ・ 踏切渋滞状況：最大渋滞長約 720m [H13. 2. 6 朝 7～9 時 県道安城知立線<知立 4 号踏切>]

【再評価時（H18）の状況】

- ・ 踏切遮断状況：知立駅東側隣接踏切遮断時間^{※1} 約 47 分/60 分 [H15. 10. 6 朝 7 時台]
- ・ 踏切渋滞状況：最大渋滞長約 430m [H18. 2. 21 朝 7 時台 県道安城知立線<知立 4 号踏切>]

【再々評価時（H23）の状況】

- ・ 平成 19 年 3 月「知立市都市計画マスタープラン」（H19～H33）の改訂。連続立体交差事業の位置付けに変化なし。
- ・ 平成 23 年 9 月「西三河都市計画区域マスタープラン」（H22～H42）の策定。連続立体交差事業は、道路の渋滞を解消し道路と鉄道の機能を強化するとともに一体的な市街地を形成するため必要と示されている。
- ・ 踏切遮断状況：知立駅東側隣接踏切遮断時間^{※1} 約 47 分/60 分 [H23. 10. 6 朝 8 時台]
- ・ 踏切渋滞状況：最大渋滞長約 290m [H23. 10. 6 朝 7 時台 県道安城知立線<知立 4 号踏切>]

【再々再評価時（H28）の状況】

- ・ 踏切遮断状況：知立駅東側隣接踏切遮断時間^{※1} 約 47 分/60 分 [H28. 5. 12 朝 8 時台]
- ・ 踏切渋滞状況：最大渋滞長約 220m [H28. 5. 12 朝 7 時台 県道安城知立線<知立 4 号踏切>]

【変動要因の分析】

- ・ 踏切遮断状況：変化なし
- ・ 踏切渋滞状況：再々評価時（H23）から比べると渋滞状況は減少傾向ではあるが、大きな変化は見られず、依然として約 220m の渋滞が認められる。

※1 連続した踏切（牛田 6 号と知立 1 号）のいずれかが遮断している時間（ピーク時）を示す。

判定

B

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

【理由】

- ・ 前回評価時に比べ踏切の遮断状況は変化がなく、渋滞状況は減少傾向であるが依然として発生しており、この解消に向けた鉄道高架化の必要性が依然として高いため。

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H12</th> <th>H13</th> <th>H14</th> <th>H15</th> <th>H16</th> <th>H17</th> <th>H18</th> <th>H19</th> <th>H20</th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="11">←</td> <td colspan="11">→</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="11">←</td> <td colspan="11">→</td> </tr> <tr> <td>仮線工事</td> <td colspan="11"></td> <td colspan="11"></td> </tr> <tr> <td>・仮線工事</td> <td colspan="11"></td> <td colspan="11">←</td> </tr> <tr> <td>・本線工事</td> <td colspan="11"></td> <td colspan="11">←</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費(億円)</td> <td>計画</td> <td>5.7</td> <td colspan="3">29.1</td> <td colspan="3">44.3</td> <td colspan="3">161.2</td> <td colspan="6">343.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>5.7</td> <td colspan="3">29.1</td> <td colspan="3">44.3</td> <td colspan="3">89.2</td> <td colspan="6"></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画【①】</th> <th>実績【②】</th> <th>達成率(%)【②÷①】</th> <th>計画【③】</th> <th>達成率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>5.0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>240</td> <td>168</td> <td>70%</td> <td>511</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>187</td> <td>106</td> <td>57%</td> <td>430</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>53</td> <td>62</td> <td>117%</td> <td>81</td> <td>76</td> </tr> </tbody> </table> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋本線用地確保完了 ・知立駅仮設乗換跨線橋及び仮設南改札口の供用開始 ・鉄道高架事業のうち名古屋本線(名古屋行きの線路)の仮線切替及びそれに伴う知立駅仮ホーム切替完了 		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	工種区分	調査・設計	←											→											用地補償	←											→											仮線工事																							・仮線工事												←											・本線工事												←											事業費(億円)	計画	5.7	29.1			44.3			161.2			343.0						実績	5.7	29.1			44.3			89.2										これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況		計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】	延長(km)	0.0	0.0	0.0	5.0	0	事業費(億円)	240	168	70%	511	33	工事費	187	106	57%	430	25	用補費	53	62	117%	81	76
		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35																																																																																																																																																																																												
	工種区分	調査・設計	←											→																																																																																																																																																																																																							
		用地補償	←											→																																																																																																																																																																																																							
		仮線工事																																																																																																																																																																																																																			
		・仮線工事												←																																																																																																																																																																																																							
	・本線工事												←																																																																																																																																																																																																								
	事業費(億円)	計画	5.7	29.1			44.3			161.2			343.0																																																																																																																																																																																																								
		実績	5.7	29.1			44.3			89.2																																																																																																																																																																																																											
		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況																																																																																																																																																																																																																
計画【①】		実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	達成率(%)【②÷③】																																																																																																																																																																																																																
延長(km)	0.0	0.0	0.0	5.0	0																																																																																																																																																																																																																
事業費(億円)	240	168	70%	511	33																																																																																																																																																																																																																
工事費	187	106	57%	430	25																																																																																																																																																																																																																
用補費	53	62	117%	81	76																																																																																																																																																																																																																
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間について、採択時より9年間延伸したものの、再々評価時(H23)と比べ変化はない。 																																																																																																																																																																																																																				
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三河線の仮線用地に関して、碧南方面では現道を利用して仮線を敷設する区間が1kmあり、仮線時に住宅の駐車場への出入りが困難になる居住者に対して調整中である。また、豊田方面では、仮線設置によって現道が通行不可となり、南北の往来が困難となることへの対策が必要となる。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三河線碧南方面の仮線について、継続的に地権者と調整を行うことにより予定どおり事業を進めることが想定され、三河線豊田方面も対策として仮踏切設置で調整しており、用地確保について地元と調整中である。 ・名古屋本線については、平成25年度より本格的な仮線工事に着手し、名古屋本線(名古屋行きの線路)の仮線工事は完了しており、現在名古屋本線(豊橋行きの線路)の仮線工事中である。平成29年度以降に高架本體工事への着手を予定しており、計画どおり事業を進めることが可能と考えられる。 																																																																																																																																																																																																																				
判定	<p>A: これまで事業は順調であり、引き続き計画通り確実な完成が見込まれる。</p> <p>B: 次のいずれか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ・これまで事業長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 <p>⊙ これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</p> <p>C: 阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。</p>																																																																																																																																																																																																																				

③事業の効果の変化		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 三河線（豊田方面・碧南方面）について地元と調整中であるが、全体の事業進捗は順調であり、平成35年度の事業完了に向け、計画どおりに事業を進めることが可能と考えられるため。 																																																																													
	1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化	<p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> 前回評価時に比べ、費用対効果分析の算定基礎である費用及び便益に大きな変化はない。 <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時</th> <th>再評価時 (基準年:H18)</th> <th>再々評価時 (基準年:H23)</th> <th>再々再評価時 (基準年:H28)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td></td> <td>362</td> <td>438</td> <td>490</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td></td> <td>0.1</td> <td>0.1</td> <td>0.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td></td> <td>363</td> <td>438</td> <td>491</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="6">効果 (億円)</td> <td>①移動時間短縮便益</td> <td>自動車</td> <td>645</td> <td>472</td> <td>593</td> <td></td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>歩行者・自転車</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③走行経費減少便益</td> <td></td> <td>3</td> <td>41</td> <td>31</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④交通事故減少便益</td> <td>交通事故減少</td> <td>0.1</td> <td>0.3</td> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑤</td> <td>踏切事故解消</td> <td>0</td> <td>7</td> <td>0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td></td> <td>654</td> <td>526</td> <td>630</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">(参考) 算定要因</td> <td>除却踏切数</td> <td>10箇所</td> <td>変更なし</td> <td>変更なし</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td></td> <td>1.8</td> <td>1.2</td> <td>—</td> <td>変更なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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。</p> <p>※事業採択時は「貨幣価値化可能な効果分析」を実施していない。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 費用対効果については、「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>（H20.11 国土交通省道路局 都市・地域整備局）」により計算。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現基準年における費用の事業費は、三河知立駅移設にともない全体事業費は減少したものの、現在価値計算の結果、増加している。 交通事故減少便益（踏切事故解消）は、5年間で踏切事故がなかったため減少している。 	区分		事業採択時	再評価時 (基準年:H18)	再々評価時 (基準年:H23)	再々再評価時 (基準年:H28)	備考	費用 (億円)	事業費		362	438	490		維持管理費		0.1	0.1	0.3		合計(C)		363	438	491		効果 (億円)	①移動時間短縮便益	自動車	645	472	593		②	歩行者・自転車	6	6	6		③走行経費減少便益		3	41	31		④交通事故減少便益	交通事故減少	0.1	0.3	1		⑤	踏切事故解消	0	7	0		合計(B)		654	526	630		(参考) 算定要因		除却踏切数	10箇所	変更なし	変更なし		費用対効果分析結果(B/C)			1.8	1.2	—	変更なし
	区分		事業採択時	再評価時 (基準年:H18)	再々評価時 (基準年:H23)	再々再評価時 (基準年:H28)	備考																																																																								
	費用 (億円)	事業費		362	438	490																																																																									
		維持管理費		0.1	0.1	0.3																																																																									
		合計(C)		363	438	491																																																																									
	効果 (億円)	①移動時間短縮便益	自動車	645	472	593																																																																									
		②	歩行者・自転車	6	6	6																																																																									
		③走行経費減少便益		3	41	31																																																																									
		④交通事故減少便益	交通事故減少	0.1	0.3	1																																																																									
⑤		踏切事故解消	0	7	0																																																																										
合計(B)			654	526	630																																																																										
(参考) 算定要因		除却踏切数	10箇所	変更なし	変更なし																																																																										
費用対効果分析結果(B/C)			1.8	1.2	—	変更なし																																																																									
2) 貨幣価値化困難な効果の変化	<ul style="list-style-type: none"> 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」があり、「貨幣価値化困難な効果評価基準表」による評価値は1.00である。 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標(建設部方針)</th> <th>評価対象の判断</th> <th colspan="2">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th></th> <th>評価項目</th> <th>基礎点 得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">3 成長力</td> <td rowspan="4">⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞緩和が期待できる</td> <td>MAX3</td> </tr> <tr> <td>■ 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□ 渋滞損失時間の県上位区間(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</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">4 魅力</td> <td rowspan="4">⑧集約型まちづくりと良質な生活空間の創出</td> <td rowspan="4">○</td> <td>■ a) 集約型まちづくりの実現に寄与する</td> <td>MAX3</td> </tr> <tr> <td>■ 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</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>□ 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</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□ 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td>6</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">総合計</td> <td>9</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td> <td colspan="2">1.00</td> </tr> </tbody> </table>	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する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞緩和が期待できる	MAX3	■ 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	□ 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	□ 渋滞損失時間の県上位区間(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	○	■ a) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	■ 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	□ 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	□ 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1	合計			6		総合計			9	9	評価値			1.00																											
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する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞緩和が期待できる	MAX3																																																																											
			■ 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																																																																											
			□ 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																																																																											
			□ 渋滞損失時間の県上位区間(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	○	■ a) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3																																																																											
			■ 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																																																																											
			□ 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																																																																											
			□ 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1																																																																											
合計			6																																																																												
総合計			9	9																																																																											
評価値			1.00																																																																												
判定	A	<p>A： 前回評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。</p> <p>B： 前回評価時と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。</p> <p>C： 前回評価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> <ul style="list-style-type: none"> 費用対効果分析結果は、前回評価時から大きな変化はなく、貨幣価値化困難な効果は評価値が0.6を超えているため。
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 【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>【主な評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道高架化（踏切除去）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） まちづくりの状況（住宅数、店舗数、人口及び周辺都市施設等の整備状況） 	
V 事業評価監視委員会の意見	
VI 対応方針	