

事前評価調書（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）					
事業箇所	半田市本町1丁目～半田市神明町3丁目					
事業のあらまし	本事業は、半田市の中心市街地を南北に縦断する東海旅客鉄道（以後 JR）武豊線約 2.6km を連続的に高架化して、9 箇所の踏切を除却することにより、道路交通の円滑化を図るとともに、鉄道により分断された地域を一体化して、良好な市街地を形成するものである。					
事業目標	<b>【達成（主要）目標】</b> ①踏切除却による道路交通の円滑化、踏切事故の解消 <b>【副次目標】</b> 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）					
事業費	事業費		内訳			
	162.8億円		■工事費130.5億円、■用補費20.1億円、■その他 12.2億円			
事業期間	採択予定年度	平成28年度	着工予定年度	平成28年度	完成予定年度	平成39年度
	事業内容					
・ JR 武豊線鉄道高架化 L=約 2.6 km						
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	①踏切除却による道路交通の円滑化、踏切事故の解消 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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/日であり、地域の生活交通を支える重要路線であるが、踏切渋滞長が南行で最大 530m、北行で最大 910m となっており、市民生活に支障を来している。</li> <li>・ 都市計画道路 荒古線（荒古踏切） 自動車交通量が 10,476 台/日であり、地域の生活交通を支える重要路線であるが、踏切渋滞長が西行で最大 320m、東行で最大 260m となっており、同じく市民生活に支障を来している。</li> <li>・ 都市計画道路 土井山新居線（勘の内踏切、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、踏切渋滞長は西行で最大 150m、東行で最大 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、「愛知県第 4 次渋滞対策プログラム（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「地域の主要渋滞箇所（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となる。</li> <li>・ 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。</li> </ul> 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） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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（6 路線）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。</li> </ul>				
	判定	<b>A</b> A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。	<b>【理由】</b> ○本事業区間での道路交通の円滑化、踏切事故の解消、市街地分断の解消及び駅を中心とした市街地の再生などが一体的に実現できる鉄道高架化の必要性が高いため。			

【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: H27年)		備考
費用 (億円)	事業費	121.75		
	維持管理費	0.06		
	合計(C)	121.81		
効果 (億円)	移動時間短縮便益	自動車	189.01	189.65
		歩行者・自転車	0.64	
	走行経費減少便益	4.15		
	交通事故減少便益	交通事故減少	-4.59	2.00
		踏切事故解消	6.59	
	合計(B)	195.80		
(参考)	踏切除却数	9箇所		
費用対効果分析結果(B/C)		1.61		

【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> (平成 20 年 11 月 国土交通省 道路局、都市・地域整備局)

・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。

②事業の効果

2) 貨幣価値化困難な効果

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	◎	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <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 <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 <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	MAX3 3 2 1	3
		合計	3	3	
◎	○	⑨魅力ある市街地の形成	<input type="checkbox"/> a) 魅力ある市街地の形成が期待される <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 <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 <input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	MAX3 3 2 1	3
		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」

判定

**A**

A : 十分な事業効果が期待できる。  
B : 十分な事業効果が期待できない。

【理由】

○B/Cは 1.0 を超えているとともに、貨幣価値化困難な効果についても 0.6 を超えており、十分な事業効果の発現が期待できるため。

		年度													
		H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	
1) 事業計画	工 種 区 分	調査設計													
		用地取得 建物補償													
		鉄道本体工事													
		道路工事等													
	事業費(百万円)	-	796	596	820	444	631	1,180	1,683	3,270	3,145	2,960	627	128	
③事業の実効性	2) 地元の合意形成	<p>愛知県下で過去実施した連続立体交差事業では、用地取得等に関する協議の難航により、事業期間を延長することがあった。早期供用のためには、事業の必要性をより詳しく説明し、事業への理解を深めてもらうなど、地元及び地権者とのさらなる合意形成に努めていくことにより、事業を円滑に進めていく事が必要である。</p> <p>それを踏まえて、本事業の都市計画決定に先立ち、関連する事業も含めた住民説明会を開催し、本事業に関する情報発信と意見を伺った。その結果、反対意見がなかった。また、都市計画案の縦覧においても意見書の提出がなかったことから、地元との合意形成は図られていると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 武豊線半田駅付近連続立体交差事業及び関連事業（JR 半田駅前土地区画整理事業・街路事業）の住民説明会：平成 26 年 10 月 24、26、29、30 日、11 月 2、3 日 計 6 日間実施</li> <li>・ 都市計画案の縦覧：平成 27 年 4 月 10 日～24 日（意見書 0 件） 都市計画決定の告示：平成 27 年 7 月 24 日</li> </ul>													
	3) 環境への影響	<p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業区間周辺においては、騒音は現状より小さくなる予測（現況 49～59dB→事業後 41～45dB）であり、「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」の指針値（改良前より改善する）を満足している。</li> </ul> <p>【振動】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一部地点においては現状と同程度であるが、大部分の地点では現状より小さくなる予測となっている。(59dB→48dB)</li> </ul> <p>【テレビ電波障害】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一部地域で影響が生じるため、事業進捗に合わせて調査等実施し、必要に応じて対策を講ずる。</li> </ul> <p>【日照障害】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業区間周辺においては、日影は影響基準内に収まる。</li> </ul>													
判定	A	<p>A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。</p>													
	【理由】	<p>○事業計画について、地元の合意形成等が図られ円滑な事業執行体制が整っており、事業の実効性が高いため。</p>													

④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<p>道路と鉄道の立体交差方式（鉄道高架案を採用）、また施工方法（別線方式を採用）の比較検討を行った。</p> <p>【立体交差方式の比較】 比較対象：道路高架案 踏切は除却され道路交通の円滑化は図られるが、鉄道による市街地の分断は解消できない。また高架する道路が複数となり経済性も劣る。</p> <p>【鉄道高架施工方法の比較】 比較対象：仮線方式、直上高架方式 仮線方式は、仮線の新設や撤去が必要であることに対し、当該箇所では公共用地、鉄道事業者用地の活用が見込めることから施工費の面で別線方式の方が経済性に優れている。また、JR 武豊線西側に新たな市街地が形成されていること、東側で進める予定の関連事業（JR 半田駅前土地区画整理事業、街路事業）との連携を考慮すると、別線方式が優位である。</p> <p>直上高架方式は、施工の難易度も高くなり、経済性にも劣るため不採用とした。 以上より、別線方式を選定した。</p>	
	判定	<b>A</b>	<p>A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。</p> <p>B：手段には代替性があり、改善の余地がある。</p> <p>【理由】 ○道路交通の円滑化とまちづくり整備が一体的に図られ、経済性にも優れる別線方式が最適であるため。</p>
III 対応方針（案）			
<b>妥当</b>	<p>事業実施が妥当である：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。</p> <p>事業実施は妥当でない：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年を超えて実施する理由・対象外の理由】 —</p> <p>【主な評価内容】 ○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）</p>			
V 事業評価監視委員会の意見			
VI 対応方針			