

事後評価調書

| 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 <small>なごやてつどうとこなめ</small> 名古屋鉄道常滑線・河和線 <small>こうわ</small> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業箇所 | 愛知県東海市荒尾町 <small>とうかい あらお</small> ～東海市高横須賀町 <small>とうかい たかよこすか</small> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業のあらまし | <p>東海市を南北に貫く名古屋鉄道（以下、「名鉄」）常滑線・河和線は、名古屋市と知多半島及び中部国際空港を結ぶ交通軸として、東海市をはじめとする知多半島各都市の発展に重要な役割を果たしてきた。</p> <p>一方、車社会の進展とともに、踏切による交通の遮断は渋滞を引き起こし、地域の分断等市街地の健全な発展の支障になっていた。</p> <p>特に、太田川駅は名鉄常滑線と河和線の双方が乗り入れていることから、鉄道による地域分断の影響が大きく、周辺地域の都市機能の低下が顕著となっていた。</p> <p>このような中で、良好な都市機能の構築と東海市の表玄関にふさわしいまちづくりを行うため、「中心市街地の交通円滑化」「魅力ある市街地の形成」を主な目標として、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの関連事業とともに太田川駅周辺の名鉄常滑線・河和線の連続立体交差事業を進めたものである。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業目標 | <p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 中心市街地の交通円滑化</p> <p>② 魅力ある市街地の形成</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | 事業費 | 内訳 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 371.4 億円 | □工事費 310.2 億円、□用補費 34.1 億円、□その他 27.1 億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 採択年度 | 平成 10 年度 | 着工年度 | 平成 10 年度 | 完成年度 | 平成 25 年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業内容 | <p>鉄道高架化</p> <p>延長：2,045m（常滑線）、720m（河和線）、踏切除却：6 箇所、交差道路整備：15 箇所</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| II 評価 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ① 事業目標の達成状況 | 1) 主要目標の達成状況 | <p>【達成状況】</p> <p>① 中心市街地の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業によって自動車交通量は 12.5%増加した。また、既に立体交差化されていた路線に集中していた交通が分散された。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th colspan="2">交通量 (12h)</th> <th>整備前 (H18 実測)</th> <th>整備後 (H30 実測)</th> <th>整備後－整備前</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>立体交差済路線</td> <td>(市)大池北線</td> <td>15,793 台</td> <td>10,962 台</td> <td>▲4,831 台 (▲30.6%)</td> </tr> <tr> <td>踏切除却・交差道路整備路線</td> <td>6 路線 (計) (国道 247 号他)</td> <td>10,830 台</td> <td>18,994 台</td> <td>8,164 台 (75.4%)</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">合計</td> <td>26,623 台</td> <td>29,956 台</td> <td>3,333 台 (12.5%)</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> 本事業によって 6 箇所の踏切が除却され、最大 49.3 分/時間の踏切遮断時間、最大 110m の踏切滞留長が解消された。また、踏切が除却された区間の旅行速度は 3.3～5.5km/h 向上した。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3">旅行速度</th> <th>整備前 (H18 実測)</th> <th>整備後 (H30 実測)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(国) 247 号</td> <td>浜新田交差点</td> <td>⇔ 市役所西交差点</td> <td>20.5km/h</td> <td>23.8km/h</td> </tr> <tr> <td>(一) 東海緑線</td> <td>浜新田南交差点</td> <td>⇔ 寺下交差点</td> <td>15.9km/h</td> <td>21.4km/h</td> </tr> <tr> <td>(市) 大田本通り線</td> <td>日本福祉大 (北) 交差点</td> <td>⇔ 太田小学校入口交差点</td> <td>16.3km/h</td> <td>21.1km/h</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | 交通量 (12h) | | 整備前 (H18 実測) | 整備後 (H30 実測) | 整備後－整備前 | 立体交差済路線 | (市)大池北線 | 15,793 台 | 10,962 台 | ▲4,831 台 (▲30.6%) | 踏切除却・交差道路整備路線 | 6 路線 (計) (国道 247 号他) | 10,830 台 | 18,994 台 | 8,164 台 (75.4%) | 合計 | | 26,623 台 | 29,956 台 | 3,333 台 (12.5%) | 旅行速度 | | | 整備前 (H18 実測) | 整備後 (H30 実測) | (国) 247 号 | 浜新田交差点 | ⇔ 市役所西交差点 | 20.5km/h | 23.8km/h | (一) 東海緑線 | 浜新田南交差点 | ⇔ 寺下交差点 | 15.9km/h | 21.4km/h | (市) 大田本通り線 | 日本福祉大 (北) 交差点 | ⇔ 太田小学校入口交差点 | 16.3km/h | 21.1km/h |
| | 交通量 (12h) | | 整備前 (H18 実測) | 整備後 (H30 実測) | 整備後－整備前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 立体交差済路線 | (市)大池北線 | 15,793 台 | 10,962 台 | ▲4,831 台 (▲30.6%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 踏切除却・交差道路整備路線 | 6 路線 (計) (国道 247 号他) | 10,830 台 | 18,994 台 | 8,164 台 (75.4%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 合計 | | 26,623 台 | 29,956 台 | 3,333 台 (12.5%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 旅行速度 | | | 整備前 (H18 実測) | 整備後 (H30 実測) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (国) 247 号 | 浜新田交差点 | ⇔ 市役所西交差点 | 20.5km/h | 23.8km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (一) 東海緑線 | 浜新田南交差点 | ⇔ 寺下交差点 | 15.9km/h | 21.4km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (市) 大田本通り線 | 日本福祉大 (北) 交差点 | ⇔ 太田小学校入口交差点 | 16.3km/h | 21.1km/h | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

② 魅力ある市街地の形成

- ・本事業と一体的に施行された東海太田川駅周辺土地区画整理事業（平成 32 年完了予定）により、太田川駅周辺の基盤整備が行われ、市街地再開発事業のほか、民間再開発、大規模店舗の出店、大学の誘致など都市機能が集積し、鉄道の東西地域が一体となったまちづくりが進んでいる。
- ・本事業によって歩行者・自転車交通量は 91.2%増加した。特に、太田川駅の南北で交差する大田本通り線と下浜田 6 号線に歩行者交通が集中したことで、中心市街地の交通が活性化し、回遊性が向上した。
- ・鉄道高架化により、高架下空間が東海市観光物産プラザやドラッグストア、駐輪場に活用されるとともに、鉄道騒音・振動も低減され、土地の有効活用、生活利便性の向上、都市環境の改善が図られた。

【達成状況に対する評価】

当該事業区間の整備により、中心市街地の交通円滑化が図られるとともに、魅力ある市街地の形成が図られたことから、事業目標は十分に達成している。

2) 副次目標の達成状況

【達成状況】

—

【達成状況に対する評価】

—

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

| | | 再評価時:H19 | 実績:H30 | 備考 |
|-------------|-------------|--|--|-------------------------------------|
| 事業期間 | | H10~H22 | H10~H25 | |
| 事業費 (億円) | 工事費 | 273.0 | 310.2 | |
| | 用地補償費 | 38.1 | 34.1 | |
| | その他 | 29.1 | 27.1 | |
| | 合計 | 340.2 | 371.4 | |
| 効果の 算定要因 | 交差道路 交通量 | 26,623 台/12h 1,181 台/12h 1,520 人/12h | 29,956 台/12h 1,289 台/12h 3,876 人/12h | 上段：自動車交通量 中断：自転車交通量 下段：歩行者交通量 |
| | 旅行速度 | ① 20.5km/h | ① 23.8km/h | ① (国)247号 |
| | | ② 15.9km/h | ② 21.4km/h | ② (一)東海緑線 |
| | | ③ 16.3km/h | ③ 21.1km/h | ③ (市)大田本通り線 |
| | 踏切遮断時間 | 最大49.3分/時 | (解消) | |
| 踏切滞留長 | 最大 110m | (解消) | | |

【事業期間に対する評価】

- ・仮線用地の借地交渉が難航し、それらの解決に期間を要したため、再評価時の見込みより3か年延伸が必要となり事業が長期化した。

【事業費に対する評価】

- ・環境基準を超過した発生土の処理、騒音などの周辺環境対策、物価上昇等により、再評価時に想定した事業費より約1割の増額（約31億円増額）が必要となった。

【効果の算定要因に対する評価】

- ・鉄道交差道路の自動車交通量が約13%、歩行者・自転車交通量が約91%増加、旅行速度は16%~35%向上しているほか、踏切遮断時間と踏切滞留長は、踏切除却と同時に解消されていることから、一定の事業の効果があった。

②事業効果の
発現状況

| | |
|---|--|
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">③ 事業実施による環境の変化</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・本事業により6箇所の踏切が除却され、鉄道高架化されたことから、既に立体交差化されていた大池北線に集中していた交通が分散した。また、踏切部による渋滞が解消されたことから、太田川駅周辺の中心市街地に関する交通環境は改善された。 ・鉄道高架化によるマイナス影響や自然環境へ与えた負荷については、騒音・振動が低減されたことや、沿線住民から苦情がないことから、特に認められなかった。 |
| <p>Ⅲ 対応方針（案）</p> | |
| <p>今後の事後評価の必要性</p> | <p>事業目標に対して目的を達成しており、事業の有効性が認められたので、今後の事後評価の必要性はないものとする。</p> |
| <p>改善措置の必要性</p> | <p>事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はないものとする。</p> |
| <p>同種事業に反映すべき事項</p> | <p>本事業では、仮線用地の借地交渉が難航したことにより、事業期間を延伸することとなった。鉄道高架事業においては、仮線用地が施工時に一括して必要となるため、仮線用地を含めた事業計画、事業の必要性、及び事業効果を適時適切に説明することにより、早期に地元及び地権者との合意形成を図ることで、事業を円滑に進めていくことが重要である。</p> |
| <p>Ⅳ 事業評価監視委員会の意見</p> | |
| <p>都市高速鉄道 名古屋鉄道常滑線・河和線の対応方針（案）[改善措置等必要なし]を了承する。</p> | |
| <p>Ⅴ 対応方針</p> | |
| <p>改善措置等必要なし。</p> | |