

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	都市高速鉄道東海旅客鉄道中央本線（勝川駅付近）				
事業箇所	春日井市長塚町1丁目～柏井町4丁目				
事業の あらまし	<p>春日井市の南部に位置する東海旅客鉄道（以後 JR）中央本線には、市街部に勝川、春日井、神領、高蔵寺の4つの駅が設置されている。名古屋市内までダイレクトに数十分でアクセスできる利便性を活用して、各駅を中心とした市街地が形成されており、春日井市の人口集積や産業振興に重要な役割を果たしてきた。</p> <p>一方、全線が平面鉄道であることから、鉄道が市街地を分断し、まちづくりや都市の健全な発展を阻害しており、踏切による渋滞や事故といった交通処理上の問題も発生していた。</p> <p>特に、勝川駅周辺地区は古くからの住宅密集地となっており、踏切数も限られているため、上述の問題に加え、緊急車両の通行が困難なことや一般車両が生活道路に侵入するなど、防災や居住環境といった都市機能の低下が顕著となっていた。</p> <p>また、本地区は、国道19号と国道302号が交差する道路交通の要衝であるとともに、JR中央本線と東海交通事業城北線が接続する鉄道交通の結節点でもあることから、広域的にも重要な地区である。しかしながら、国道302号は鉄道により分断されており未供用となっている期間が長く続いていた。</p> <p>このような中で、春日井市の西の玄関として位置付けられている勝川駅周辺にふさわしいまちづくりを行うため、また、国道302号を開通させるために、土地区画整理事業や市街地再開発事業など関連事業とともに勝川駅付近の連続立体交差事業を進めた。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①踏切除却による道路交通の円滑化、踏切事故の解消</p> <p>【副次目標】</p> <p>②鉄道による市街地の分断の解消、まちの活性化</p> <p>③住みよい都市環境の形成</p>				
事業費	事業費		内訳		
	191.3億円		■工事費158.0億円、■用補費9.1億円、■その他24.2億円		
事業期間	採択年度	平成7年度	着工年度	平成7年度	完成年度 平成22年度
事業内容	・JR中央本線鉄道高架化 L=約2.5km				
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踏切除却による道路交通の円滑化、踏切事故の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北東山踏切（踏切交通遮断量 26,433 台時/日、ピーク時遮断時間 37.2 分/h）およびボトルネック踏切であった第一勝川踏切（踏切交通遮断量 55,160 台時/日、ピーク時遮断時間 35.8 分/h）の除却により踏切渋滞が解消された。 ・また、2箇所踏切を除却することにより、悲惨な踏切事故の恐れがなくなった。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>①踏切除却による道路交通の円滑化、踏切事故の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切除却により、踏切事故の恐れがなくなった。また、踏切の渋滞は次のように解消された。 <li style="padding-left: 20px;">北東山踏切渋滞長…高架前：最大 120m→高架後：0m <li style="padding-left: 20px;">第一勝川踏切渋滞長…高架前：最大 250m→高架後：0m ・踏切除却や交差道路数の増加により、旧踏切部の旅行速度が上昇した。 <li style="padding-left: 20px;">旅行速度…（北東山踏切）：高架前：19.3km/h→高架後：21.1km/h <li style="padding-left: 40px;">（第一勝川踏切）：高架前：20.0km/h→高架後：21.2km/h 			

<p>2) 副次目標の達成状況</p>	<p>【達成状況】</p> <p>②鉄道による市街地の分断の解消、まちの活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道交差道路が歩行者専用道路を含めて 8 路線から 17 路線に増加した。 ・ 勝川駅周辺では、鉄道高架にあわせて、土地区画整理事業や市街地再開発事業など関連事業が施行され、ホテル、マンション、複合商業施設が立地した。 ・ 勝川駅を南北に結ぶ自由通路（コンコース）が整備された。 <p>③住みよい都市環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地区画整理事業等により健全な市街地が整備された。 ・ 本事業により、高架駅となった勝川駅はバリアフリー化され、駅の南北に駅前広場が整備された。 ・ 高架下に商業施設、駐車場及び駐輪場が整備された。 ・ 線路沿いの側道に歩行者・自転車通行帯が整備された。 ・ 勝川駅付近に公園が整備された。
	<p>【達成状況に対する評価】</p> <p>②鉄道による市街地の分断の解消、まちの活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切除却や交差道路数の増加により、交差道路交通量が増加した。 交差道路の交通量…高架前（H17）：42,947 台/12h→高架後（H27）：49,627 台/12h ・ 勝川地区の人口は、高架前（H17）の 31,398 人から高架後（H26）は 34,995 人へ増加しており、まちの活性化という目標を達成している。 ・ 鉄道を横断する歩行者数は、商業施設を含めて南北一体の市街地が形成されたことで、高架前（H17）の 2,038 人/12h から高架後（H27）は 3,993 人/12h へ約 2 倍に増加し、まちの分断の解消という目標を達成している。 <p>③住みよい都市環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿道にあふれた自転車の解消、駅のバリアフリー化及び歩行者、自転車通行帯の整備により、安全な都市環境が形成された。 ・ 公園の整備や商業施設の立地により、魅力ある都市環境が形成された。

		【費用便益分析の算定基礎となった要因の変化】			
		再々評価時：H18	実績：H27	備考	
事業期間		平成7～21年度	平成7～22年度	(当初) 平成7～18年度	
事業費 (億円)	工事費	204.6	158.0		
	用地補償費	11.2	9.1		
	その他	(工事費に計上)	24.2		
	合計	215.8	191.3		
効果の 算定 要因	交差道路交通量 (台/12h)	自動車	42,947	49,627	
		歩行者	2,038	3,993	
		自転車	2,552	2,103	
	旧踏切部旅行速度 (km/h)		19.3	21.1	(北東山踏切)
			20.0	21.2	(第一勝川踏切)
②事業効果の 発現状況		<p>【事業期間に対する評価】 用地取得や建物補償に関する協議の難航により、当初計画から4年、再々評価時の予定より事業期間が1年延伸し、効果発現が1年遅れた。</p> <p>【事業費に対する評価】 工事期間は延伸したが、大幅な事業内容の変更はなかった。なお、鉄道事業者による事業費の精査が行われたことにより、再々評価時と比較し、事業費を削減することができた。</p> <p>【効果の算定要因に対する評価】 再々評価時と比較して、交差道路全体の自動車交通量と歩行者交通量は増えていることから、鉄道による市街地の分断の解消やまちの活性化に寄与していると考えられる。 また、旅行速度が向上しており、道路交通が円滑になっていると考えられる。</p>			
③事業実施による環境の変化		<p>鉄道騒音と鉄道振動は、高欄の設置や軌道の防振対策などによって、着手前よりも完成後の方が改善された。高架橋区間において、鉄道騒音は昼間時には3～12dBの減少、夜間時には5～14dBの減少、振動は2～18dBの減少となった。</p>			
Ⅲ 対応方針（案）					
今後の事後評価の必要性	<p>事業の目標である主要目標を達成していることや副次目標についても効果が確認できることから、事業の有効性が認められるため、今後の事後評価の必要性はないと考えられる。</p>				
改善措置の必要性	<p>事業目標を達成したほか、鉄道騒音・振動が低下したことで、環境面でも改善が図られたことから改善の措置の必要性はないと考えられる。</p>				
同種事業に反映すべき事項	<p>本事業では、用地取得等に関する協議の難航により、事業期間を延伸することとなった。そこで、同種他事業においても今後同様のことが起こる可能性があるため、早期供用のために、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重要である。</p>				
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見					
都市高速鉄道東海旅客鉄道中央本線（勝川駅付近）の対策方針（案）〔改善措置等必要なし〕を了承する。					
Ⅴ 対応方針					
改善措置等必要なし					