

事業概要書

事業名 街路事業 (連続立体交差事業)	路線名等 都市高速鉄道名古屋鉄道名古屋本線等
------------------------	------------------------

1. 事業のあらまし

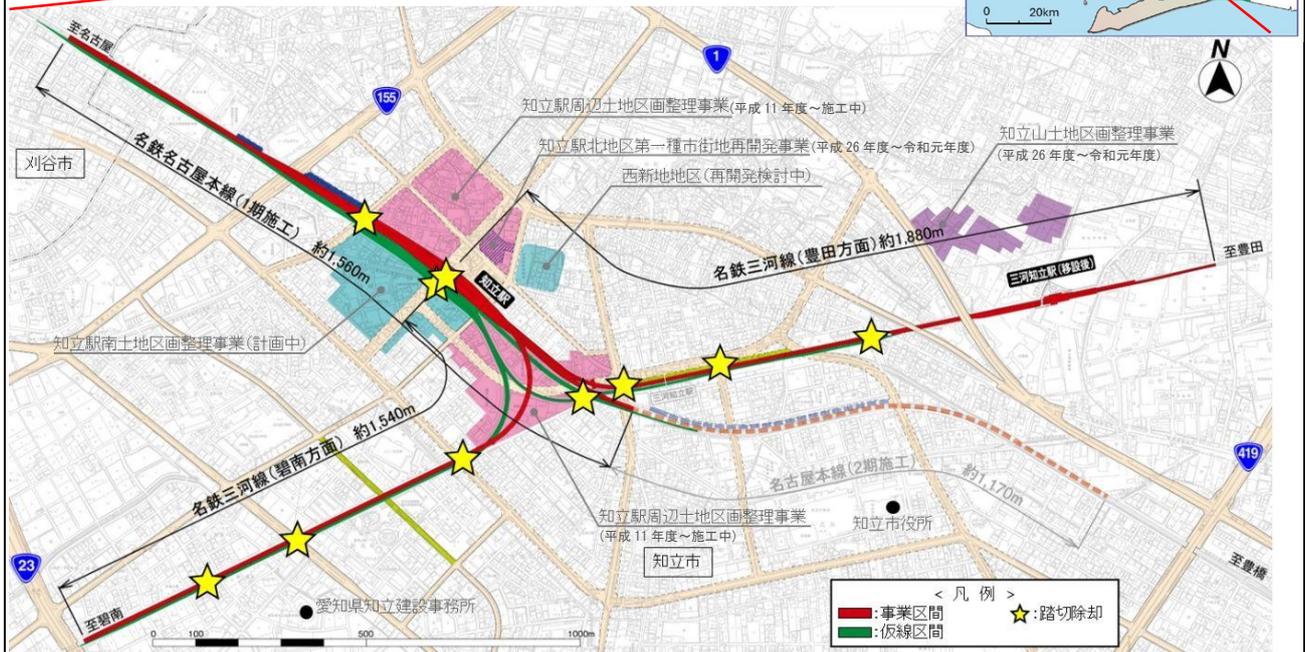
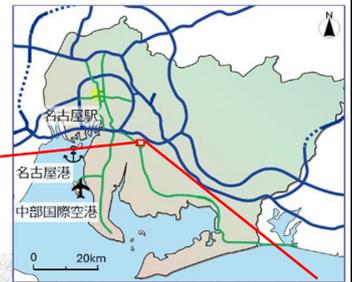
知立駅周辺は、名古屋鉄道の名古屋本線と三河線が交差する交通の要衝であり、鉄道による影響を大きく受けながら知立市の中心市街地として発展してきた。

しかしながら、まち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ほか、鉄道により市街地が分断され、一体的なまちの発展が阻害されている。さらに、踏切遮断時間が極めて長く、また、踏切事故も起きているため、踏切の除却が急務となっている。

これらの課題を解決するため、「踏切除却による交通の円滑化」、「一体的なまちづくりの推進」、「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。

2. 事業概要

- a. 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）：知立市池端～牛田町
 名古屋鉄道三河線（碧南方）：知立市池端～東上重原
- b. 事業内容 名古屋鉄道名古屋本線高架化延長L＝約1.6km
 名古屋鉄道三河線高架化延長L＝約3.4km
- c. 全体事業費 835.2億円
- d. 事業期間 2000年度～2031年度
- e. 根拠法令 都市計画法、道路法、鉄道事業法



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 <small>なごやてつどう</small> 名古屋鉄道名古屋本線等 <small>なごやほんせん</small>				
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 <small>なごやてつどうなごやほんせん かりやしひとつぎちょう ちりゅうしうちさいわいちょう</small> 名古屋鉄道三河線（豊田方面）：知立市池端～牛田町 <small>なごやてつどう みかわせん とよた いげはた うしたちょう</small> 名古屋鉄道三河線（碧南方面）：知立市池端～東上重原 <small>なごやてつどう へきなん ひがしかみしげはら</small>				
事業のあらまし	<p>知立駅周辺は、名古屋鉄道の名古屋本線と三河線が交差する交通の要衝であり、鉄道による影響を大きく受けながら知立市の中心市街地として発展してきた。</p> <p>しかしながら、まち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ほか、鉄道により市街地が分断され、一体的なまちの発展が阻害されている。さらに、踏切遮断時間が極めて長く、また、踏切事故も起きているため、踏切の除却が急務となっている。</p> <p>これらの課題を解決するため、「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」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		事業採択時 (2000年度)	再評価時 (1回目) (2006年度)	再評価時 (2回目) (2011年度)	
	事業期間	2000～2014年度	2000～2014年度	2000～2023年度	
	事業費（億円）	421.0	421.0	519.6	
	経費内訳	工事費	332.6	332.6	412.3
		用補費	59.2	59.2	69.1
		その他	29.2	29.2	38.2
	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 2014年度事業完了予定 	<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 2014年度事業完了予定 	<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 2023年度事業完了予定 	
		再評価時 (3回目) (2016年度)	再評価時 (4回目) (2021年度)	再評価時 (5回目) (2025年度)	
	事業期間	2000～2023年度	2000～2028年度	2000～2031年度	
	事業費（億円）	511.3	663.5	835.2	
経費内訳	工事費	405.0	516.5	673.6	
	用補費	68.5	93.6	101.3	
	その他	37.8	53.4	60.3	
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3.4km 高架化 2023年度事業完了予定 	<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3.4km 高架化 2028年度事業完了予定 	<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3.4km 高架化 2031年度事業完了予定 		

		変動要因の分析
事業期間		・ 工事用進入路が限定され、鉄道運行の安全に配慮した重機配置による施工効率の低下により、想定以上の時間を要することや、働き方改革に伴う時間外労働規制導入などによる工事の延伸（約3年）
事業費		・ 工事費として主に資材価格や労務費等の物価上昇(2020年度単価⇒2025年度単価)、及び現場発生土の処理方法の変更等に伴う工事費の増加（約157億円）
経費内訳	工事費	・ 用補費として主に借地料の継続費用（約8億円） ・ その他として主に事業期間の延伸に伴う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（約7億円）
	用補費	
	その他	
事業内容		-

II 評価

①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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」（1990～2010）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」（1996～2006）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約45分/60分[2001.2.6朝9時台] ・ 踏切渋滞状況：最大渋滞長約720m[2001.2.6朝7～9時 県道安城知立線<知立4号踏切>] <p>【再評価時（1回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切遮断状況：知立駅東側隣接踏切遮断時間約47分/60分[2003.10.6朝7時台] ・ 踏切渋滞状況：最大渋滞長約430m[2006.2.21朝7時台 県道安城知立線<知立4号踏切>] <p>【再評価時（2回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2007年3月「知立市都市計画マスタープラン」（2007～2021）の改定。連続立体交差事業の位置付けに変化なし。 ・ 2011年9月「西三河都市計画区域マスタープラン」（2010～2030）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約47分/60分[2011.10.6朝8時台] ・ 踏切渋滞状況：最大渋滞長約290m[2011.10.6朝7時台 県道安城知立線<知立4号踏切>] <p>【再評価時（3回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切遮断状況：知立駅東側隣接踏切遮断時間約47分/60分[2016.5.12朝8時台] ・ 踏切渋滞状況：最大渋滞長約220m[2016.5.12朝7時台 県道安城知立線<知立4号踏切>] <p>【再評価時（4回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2019年3月「西三河都市計画区域マスタープラン」の改定。連続立体交差事業は、踏切遮断による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、鉄道により分断された地域が一体となり魅力あるまちづくりを推進するため必要と示されている。 ・ 2020年4月「知立市都市計画マスタープラン」（2020年度～2031年度）の改定。連続立体交差事業の位置付けに変化なし。 ・ 踏切遮断状況：知立駅東側隣接踏切遮断時間約52分/60分[2019.10.31朝8時台] ・ 踏切渋滞状況：最大渋滞長約130m[2019.10.31夜5時台 県道安城知立線<知立4号踏切>]
------------	---

		<p>【再評価時（5回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2019年3月「西三河都市計画区域マスタープラン」及び、2020年4月「知立市都市計画マスタープラン」において、位置づけに変化なし。 ・踏切遮断状況：知立駅東側隣接踏切遮断時間約38分/60分 [2023.5.16朝7時台市道知立中央通線<牛田6号・知立1号踏切>] ・踏切渋滞状況：最大渋滞長約170m [2023.5.16朝8時台 県道安城知立線<知立4号踏切>] <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切遮断状況：2023年3月21日に名古屋本線豊橋方面行きが高架線に切り替わっており、知立駅東側隣接踏切のピーク時における踏切遮断時間は、再評価時（4回目）と比べ減少し、開かずの踏切^{※1}から解消されたものの、依然として踏切遮断時間は長い。 ・踏切渋滞状況：知立4号踏切の渋滞は、事前評価時及び再評価時（1～3回目）と比べて減少したものの、再評価時（4回目）と比べると約40m増加しており、依然として交通渋滞は発生している。 <p>※1 ピーク1時間当たり40分以上遮断している踏切。</p>																																																																																																																																																																																			
	<p>判定</p>	<p>B</p> <p>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。</p> <p>【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、踏切事故の解消の観点から、事業の必要性は依然として高いため。</p>																																																																																																																																																																																			
<p>②事業の進捗状況及び見込み</p>	<p>1) 進捗状況</p>	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2000</th> <th>2001~2005</th> <th>2006~2010</th> <th>2011~2015</th> <th>2016~2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="15">←</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="15">←</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・仮線工事 ・本線工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2013~</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td>5.7</td> <td>29.1</td> <td>44.3</td> <td>88.9</td> <td>182.5</td> <td colspan="3">189.6</td> <td colspan="3">123.5</td> <td colspan="3"></td> <td>663.5</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>5.7</td> <td>29.1</td> <td>44.3</td> <td>88.9</td> <td>182.5</td> <td colspan="3">150.0</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="3"></td> <td>500.4</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>5.7</td> <td>29.1</td> <td>44.3</td> <td>88.9</td> <td>182.5</td> <td colspan="3">150.0</td> <td colspan="3">334.8</td> <td colspan="3"></td> <td>835.2</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>進捗率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>4.98</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>663.5</td> <td>500.4</td> <td>75%</td> <td>835.2</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>516.5</td> <td>382.5</td> <td>74%</td> <td>673.6</td> <td>57%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>93.6</td> <td>96.4</td> <td>103%</td> <td>101.3</td> <td>95%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>53.4</td> <td>21.5</td> <td>40%</td> <td>60.3</td> <td>36%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地取得について、面積ベースの用地取得率は約100%。 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2023年3月21日に名古屋本線豊橋方面行き高架線へ切替済み。 		2000	2001~2005	2006~2010	2011~2015	2016~2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	合計	工種区分	調査・設計	←																用地補償	←																工事																		・仮線工事 ・本線工事					2013~													事業費(億円)	前回計画	5.7	29.1	44.3	88.9	182.5	189.6			123.5						663.5	実績	5.7	29.1	44.3	88.9	182.5	150.0									500.4	今回計画	5.7	29.1	44.3	88.9	182.5	150.0			334.8						835.2		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】	進捗率(%)【②÷③】	延長(km)	0.00	0.00	0.00	4.98	0%	事業費(億円)	663.5	500.4	75%	835.2	60%	工事費	516.5	382.5	74%	673.6	57%	用補費	93.6	96.4	103%	101.3	95%	その他	53.4	21.5	40%	60.3	36%
	2000	2001~2005	2006~2010	2011~2015	2016~2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	合計																																																																																																																																																																				
工種区分	調査・設計	←																																																																																																																																																																																			
	用地補償	←																																																																																																																																																																																			
	工事																																																																																																																																																																																				
	・仮線工事 ・本線工事					2013~																																																																																																																																																																															
事業費(億円)	前回計画	5.7	29.1	44.3	88.9	182.5	189.6			123.5						663.5																																																																																																																																																																					
	実績	5.7	29.1	44.3	88.9	182.5	150.0									500.4																																																																																																																																																																					
	今回計画	5.7	29.1	44.3	88.9	182.5	150.0			334.8						835.2																																																																																																																																																																					
	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】	進捗率(%)【②÷③】																																																																																																																																																																																
延長(km)	0.00	0.00	0.00	4.98	0%																																																																																																																																																																																
事業費(億円)	663.5	500.4	75%	835.2	60%																																																																																																																																																																																
工事費	516.5	382.5	74%	673.6	57%																																																																																																																																																																																
用補費	93.6	96.4	103%	101.3	95%																																																																																																																																																																																
その他	53.4	21.5	40%	60.3	36%																																																																																																																																																																																
	<p>2) 未着手又は長期化の理由</p>	<p>本事業は、前回再評価時（4回目）において、2028年度事業完了予定として進めていたが、工事用進入路が限定され、鉄道運行の安全に配慮した重機配置による施工効率の低下により、想定以上の時間を要することや、働き方改革に伴う時間外労働規制導入などによる工事への影響により、事業期間を3年間延伸し、2031年度事業完了としたもの。</p>																																																																																																																																																																																			

3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 特になし。 【今後の見込み】 名古屋本線については、高架本体工事が概ね完了しており、三河線についても、仮線切替が完了し、高架本体工事に着手していることから、計画通りに事業が完了する見込みである。
----------------	---

判定	B	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。 B：次のいずれか ・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。 ○これまで事業が長期化していたが、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。 ・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。 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。
----	---	--

【理由】
 働き方改革に伴う時間外労働規制導入などによる工事への影響により、事業期間を2028年度完了予定から2031年度完了予定と3年間延伸する予定ではあるものの、名古屋本線及び三河線において高架本体工事が順調に進んでおり、2031年度の事業完了に向け、計画通り事業を進めることが可能と考えられるため。

③事業の効果の変化

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		事業採択時	再評価時 (1回目) <small>(基準年：2006)</small>	再評価時 (2回目) <small>(基準年：2011)</small>	再評価時 (3回目) <small>(基準年：2016)</small>	再評価時 (4回目) <small>(基準年：2021)</small>	再評価時 (5回目) <small>(基準年：2025)</small>	備考
費用 (億円)	事業費	算定なし	362.4	437.9	490.4	687.7	927.2	
	維持管理費		0.1	0.1	0.3	0.2	0.3	
	合計C		362.5	438	490.7	687.8	927.5	
効果 (億円)	①移動時間短縮便益 自動車		664.9	471.6	592.5	719.1	1,055.1	
	② " 歩行者・自転車		5.7	6.4	6.3	6.2	8.1	
	③走行経費減少便益		3.1	40.8	30.5	39.5	52.8	
	④交通事故減少便益 交通事故減少		0.1	0.3	1.1	2.2	1.6	
	⑤ " 踏切事故解消		0.0	6.6	0	0	0	
	合計(B)		653.8	525.7	630.4	767.0	1,117.5	
(参考) 算定要因	踏切除却数		10箇所	変更なし	変更なし	変更なし	変更なし	
費用対効果分析結果(B/C)			1.8	1.2	-	1.1	1.2	

※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の、
 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

【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7年8月 国土交通省 道路局、都市局）
【変動要因の分析】
 ・再評価時（5回目）に貨幣価値化可能な効果（B/C）分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難効果の変化

【事業採択時の状況】

※事業採択時評価の未実施

【再評価時（1回目、2回目）の状況】

※貨幣価値化困難効果分析の導入前であるため未実施

【再評価時（3回目）の状況】

・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	貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
3 成長力	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
		■ 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	
4 魅力	○	□ a) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	3
		■ 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	
		□ 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
		■ 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	
□ 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			
□ 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	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(2016年7月 愛知県 都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【再評価時（4回目）の状況】

・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・沿線環境の改善」、「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」が期待できる。
 ・「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(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	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿線環境の改善が期待できる	MAX3	3
		■ 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	
		□ 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	
		□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
		□ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	3
		■ 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	6	
2 あいちを守る	○	□ d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3	3
		■ 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	
		□ 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	
		□ 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		3	3	
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(2021年3月 愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課)

【再評価時（5回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、「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」が期待できる。
- ・「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 (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	
			<input type="checkbox"/> b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	
			<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	
合計			6		
2 あいちを守る	⑥交通事故対策の推進	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<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、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	
			<input type="checkbox"/> d) 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			12	12	
評価値				1.00	

道路・街路事業の事業評価マニュアル（2025年5月 愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課）

【変動要因の分析】

- ・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

A

- 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。

【理由】

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、事業効果の発現が期待できるため。

III 対応方針（案）

継続

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。

IV 事後評価実施の有無と主な評価内容

■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】

—

【主な評価内容】

- ・鉄道高架化（踏切除却）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