事　業　概　要　書

事業名　道路事業 （無電柱化事業）	路線名等 一般県道　碧南半田常滑線（十一号地工区）

1．事業のあらまし

一般県道碧南半田常滑線は、半田市中心部を通り、衣浦トンネルと国道 247 号を結ぶ重要な幹線道路である。また、本事業区間は重要物流道路に指定されており、平常時は円滑な物流を支え、災害時は緊急輸送機能を担うことから、防災・減災の観点からも重要な路線である。

さらに、本事業区間は緊急輸送道路に指定されており、その中でも県庁所在地や地方中心都市等を連絡し、広域的な緊急輸送を担う第一次緊急輸送道路に位置付けられている。また、事業区間周辺には、市役所をはじめとする広域避難場所となる施設など、災害時の重要な拠点が立地している。しかしながら、歩道内には多数の電柱が設置されており、地震や台風等の災害時には電柱の倒壊により道路閉塞が発生し、緊急車両等の通行に支障を及ぼすおそれがある。

こうした背景から、本事業は電線共同溝の整備により、防災・減災対策の加速ならびに、景観の向上を図るものである。

2．事業概要

ａ．事業箇所　半田市十一号地地内ほか

ｂ．事業内容　電線共同溝整備
事業延長 L=2.20km（整備延長 L=2.57 km）
幅員 W=29.6～33.0 m（6 車線）
第 3 種第 2 級（V=60km/h）

ｃ．全体事業費　21.3 億円

ｄ．事業期間　2022～2034 年度

ｅ．根拠法令　電線共同溝の整備等に関する特別措置法





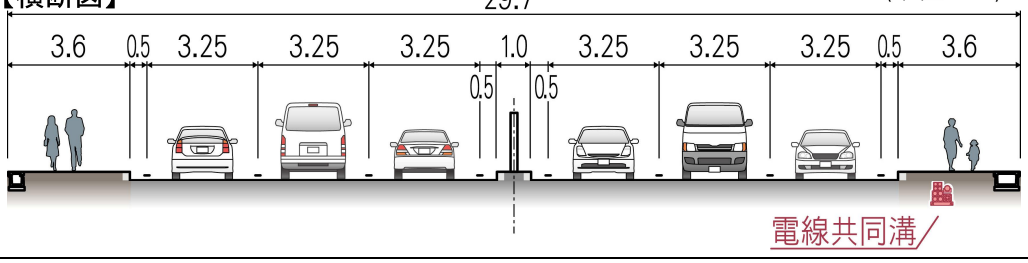
※地理院地図より

【現況写真】



2026 年 7 月撮影

【横断図】



（単位：m）

（別紙２）

再　評　価　調　書　（案）

<table>
<tr><th colspan="5">Ⅰ 事業概要</th></tr>
<tr><td>事 業 名</td><td colspan="4">道路事業（無電柱化事業）</td></tr>
<tr><td>地 区 名</td><td colspan="4">一般県道　碧南半田常滑線（十一号地工区）</td></tr>
<tr><td>事業箇所</td><td colspan="4">半田市十一号地地内ほか</td></tr>
<tr><td>事業のあらまし</td><td colspan="4">一般県道碧南半田常滑線は、半田市中心部を通り、衣浦トンネルと国道 247 号を結ぶ重要な幹線道路である。また、本事業区間は重要物流道路に指定されており、平常時は円滑な物流を支え、災害時は緊急輸送機能を担うことから、防災・減災の観点からも重要な路線である。
さらに、本事業区間は緊急輸送道路に指定されており、その中でも県庁所在地や地方中心都市等を連絡し、広域的な緊急輸送を担う第一次緊急輸送道路に位置付けられている。また、事業区間周辺には、市役所をはじめとする広域避難場所となる施設など、災害時の重要な拠点が立地している。しかしながら、歩道内には多数の電柱が設置されており、地震や台風等の災害時には電柱の倒壊により道路閉塞が発生し、緊急車両等の通行に支障を及ぼすおそれがある。
こうした背景から、本事業は電線共同溝の整備により、防災・減災対策の加速ならびに、景観の向上を図るものである。</td></tr>
<tr><td>事業目標</td><td colspan="4">【達成（主要）目標】
① 防災・減災対策を加速（緊急輸送道路ネットワークの強化）
② まちを活性化（景観の向上）
【副次目標】
① 交通安全対策を強化（歩行者等の安全性向上）</td></tr>
<tr><td rowspan="6">計画変更の推移</td><td colspan="2"></td><td>事前評価時
（2021 年度）</td><td>再評価時
（2026 年度）</td><td>変動要因の分析</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業期間</td><td>2022 年度
～2034 年度</td><td>2022 年度
～2034 年度</td><td>変動なし</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業費
（億円）</td><td>21.0</td><td>21.5</td><td>下記内訳の要因による</td></tr>
<tr><td rowspan="3">経費内訳</td><td>工事費</td><td>20.8</td><td>20.8</td><td>変動なし</td></tr>
<tr><td>用補費</td><td>0.0</td><td>0.0</td><td>変動なし</td></tr>
<tr><td>その他</td><td>0.2</td><td>0.7</td><td>隣接工区において、電線管理者等所有の既設管路（既存ストック）を活用した整備計画へ変更した。そのため、接続部分の見直しに係る修正設計が必要となったため。

その他（委託費）
（+0.5 億円）</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業内容</td><td>電線共同溝整備
Ｌ＝2.20Km
（整備延長 L=2.57 Km）
Ｗ＝29.6m～33.0m</td><td>電線共同溝整備
Ｌ＝2.20Km
（整備延長 L=2.57 Km）
Ｗ＝29.6m～33.0m</td><td>変動なし</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="4">Ⅱ 評価</th></tr>
<tr><td rowspan="3">①事業の必要性の変化</td><td>1) 必要性の変化</td><td colspan="2">【防災･減災対策の加速】
・事前評価時 : 事業区間は半田市と碧南市を結ぶ衣浦トンネルから、半田市の中心市街地を経由し、国道 247 号に接続する主要幹線道路であるとともに、愛知県の第一次緊急輸送道路に指定されており、事業箇所周辺には災害拠点となる施設が多く立地している。そのため、災害時の機能確保を優先的に考慮すべき路線として、電柱倒壊により緊急車両等の通行が妨げられることのないよう、無電柱化の推進が必要である。本路線は第３次あいち地震対策アクションプラン及び愛知県無電柱化推進計画に位置付けられた路線であることから、防災・減災対策の推進のため、無電柱化の必要性がある。
・再 評価 時 : 事業区間は引き続き第一次緊急輸送道路に指定されており、愛知県無電柱化推進計画に位置づけられている。さらに、第３次あいち地震対策アクションプランの後継計画である「あいち防災アクションプラン」に位置付けられていることから、防災・減災対策の必要性に大きな変化はない。また、半田市立地適正化計画の改定（2026 年 3 月）によって、緊急輸送道路の防災機能強化が位置付けられたことから、無電柱化の必要性は引き続き高い。

【まちを活性化】
・事前評価時 : 無電柱化により電柱や架空電線を撤去することで、良好な景観形成を図ることができる。
・再 評 価 時 ：沿道環境に大きな変化はなく、無電柱化による良好な景観形成への効果及び必要性は引き続き認められる。

【その他 事業箇所の交通特性等】
〈歩道利用状況〉
・事前評価時 : ・当該路線は、半田市役所や市立病院、消防署等が存在する区域に隣接し、歩行者・自転車の交通量が多い区域となっている。そのため、無電柱化により歩道内の障害となる電柱をなくし安全かつ円滑な通行空間を確保する必要がある。
・再 評 価 時: 上記施設の立地状況に変化はなく、無電柱化に伴い有効幅員が広くなることで、歩行者の更なる安全が確保されるため、必要性に変わりはない。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">判定</td><td>B</td><td>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。
Ⓑ: 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。
※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</td></tr>
<tr><td colspan="2">【理由】
・当該事業箇所を含む路線は、愛知県の第一次緊急輸送道路に指定されており、愛知県無電柱化推進計画に位置付けられている路線であることから、無電柱化による防災・減災対策の加速に係る必要性に変化がないため。
・事業箇所周辺環境に大きな変化はなく、無電柱化による良好な景観形成への効果及び必要性は引き続き認められるため。</td></tr>
</table>

②事業の進捗状況及び見込み

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	計
工種区分	調査・設計	←					→								0.7
	工事														
	・既設管路の移設					←		→							1.0
	・共同溝本体							←						→	19.8
事業費（億円）	当初計画	4.2				9.3					7.5				21.0
	実　績	0.6													0.6
	今回計画	0.6				11.7					9.2				21.5

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
	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%	2.20	0%
事業費（億円）	4.2	0.6	14%	21.5	3%
工事費	4.0	0	0%	20.8	0%
用地費	0	0	―	0	－
その他	0.2	0.6	300%	0.7	86%

※本事業について用地取得の必要は無い。

【施工済みの内容】

・なし（2025 年度末時点で未着工）

2) 未着手又は長期化の理由

・隣接工区（瑞穂町工区）の無電柱化計画を、既存ストックを活用した整備に変更したことにより、本事業箇所との接続部分についても計画を見直すなどの、実施設計の修正を行う期間を要した。そのため、工事は未着工（事前評価時:2025 年度着工予定）となるが、事業期間の延伸はない。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・関係機関との調整が図られており、大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・2034 年度に事業完了の見込みである。

判定

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（該当する項目に「〇印」を付ける）

・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】

・　事業進捗を図る上での大きな阻害要因は無く、2034 年度中の事業完了が見込まれるため。

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】

・本事業は無電柱化による防災・減災対策を主目的とした事業であるため対象外となる。

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】

―

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】

―

【変動要因の分析】

―

	2) 貨幣価値化困難な効果の変化	・貨幣価値化困難な効果は該当する無電柱化事業として、事前評価時および再評価時: 3 項目で評価を行った結果、評価値は全ての評価時点で基準値の 0.6 を満たしている。 「評価値」 ○事前評価時：(1＋3＋2)点/(Max3 点×該当 3 項目)＝ 6 点/9 点＝0.67 ○再 評 価 時：(1＋3＋2)点/(Max3 点×該当 3 項目)＝ 6 点/9 点＝0.67 **【変動要因の分析】** **〈歩行者等の安全性確保〉** **１）集約型まちづくりへの寄与** ・事前評価時：無電柱化により沿道の景観が向上するため、得点は「1」 ・再 評 価 時：無電柱化を実施することに変わりはないため、得点は「1」 **２）広域的な防災機能の向上** ・事前評価時：「第３次あいち地震対策アクションプラン」に位置付けられている事業であるため、得点は「3」 ・再 評 価 時：上記計画の後継計画である「あいち防災アクションプラン」に引き続き位置付けられており、得点は「3」 **３）交通弱者に対する安全性向上** ・事前評価時：事業箇所周辺に学校や市役所など、公共・公益施設が位置しており、得点は「2」 ・再 評 価 時：上記の状況に変化はなく、無電柱化に伴い歩道の有効幅員が確保されることにより、歩行者の更なる安全性が確保されるため、得点は「2」 **【事前評価時の評価結果】**

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
1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	□ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	1
			□ 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	3	
2 あいちを守る	③地震・津波対策 ④風水害対策	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			□ 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する	2	
			□ 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	1	
			合計	3	
	⑤交通事故対策	◎	□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	2
			□ 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	
			■ 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	
			□ 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	
			合計	3	
総合計				9	6
評価値				0.67	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和３年３月　愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課）による。

【再評価時の評価結果】

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 成長する大都市圏づくり	②まちを活性化	◎	☐ b）集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	1
			☐ 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	3	1
2 安全・安心な県土づくり	③防災・減災対策を加速	◎	☐ a）広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ あいち防災アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			☐ 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する	2	
			☐ 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	1	
			合計	3	3
	⑤交通安全対策を強化	○	☐ b）交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	2
			☐ 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	
			■ 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	
			☐ 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	
			合計	3	2
総合計				9	6
評価値				**0.67**	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和８年４月　愛知県 道路維持課・道路建設課・都市整備課）による。

判定

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。
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】
- 貨幣価値化困難な効果について、事前評価時、再評価時共に評価値が基準の 0.6 を超えており、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ため。

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】
- 防災上の支障となる要素の解消状況
- 周辺景観の向上

Ⅴ 事業評価監視委員会の意見

Ⅵ 対応方針