

再 評 価 調 査 (案)

I 事業概要					
事業名	街路事業(限度額立体交差事業)				
地区名	都市計画道路3・4・103 布袋駅線				
事業箇所	愛知県江南市布袋町地内ほか				
事業のあらまし	本事業は、江南市南部における鉄道による踏切渋滞を解消し、都市交通の円滑化を図るため、都市計画道路布袋駅線を整備するとともに、布袋駅付近約1.4km区間の鉄道施設を高架化するものである。これにより、一般国道155号踏切を始めとする6箇所の踏切が除却され、分断された地域の一体化など良好な市街地も形成される。				
事業目標	【達成(主要)目標】 ①渋滞のないスムーズな移動空間の提供(踏切渋滞の解消) 【副次目標】 ②魅力あるまちづくり(地域分断の解消)				
計画変更の推移		事業採択時(平成21年度)	再評価時(平成26年度)	変動要因の分析	
	事業期間	H21~H27	H21~H32		
	事業費(億円)	197.99	197.99		
	経費内訳	工事費	170.63	170.63	
		用補費	17.78	17.78	
その他		9.58	9.58		
事業内容	・(都)布袋駅線 L=257m ・名鉄犬山線鉄道高架化 L=1.8km	・(都)布袋駅線 L=257m ・名鉄犬山線鉄道高架化 L=1.8km			
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	【事業採択時の状況】 <ul style="list-style-type: none"> 布袋駅周辺地区は、市の都市計画マスタープランで都市核の一つとして位置づけられており、東西軸道路と鉄道との立体交差化は、東西地区の分断解消、広域ネットワークの形成、地区内交通の利便性の向上を図り、地域の一体化を図る上で、きわめて重要な役割を担っている。 (都)布袋駅線の現道である「市道味岡線」(布袋1号踏切付近)では、自動車交通量:5,825台/日、歩行者・自転車交通量:3,461台(人)/日であり、当該地域の生活交通を支える重要路線であるが、ピーク時における1時間あたりの踏切遮断が約26分、踏切自動車交通遮断量40,193台時/日(平成16年度調査)となっており、市民生活に支障をきたしている状況である。また、歩行者ボトルネック踏切として指定されている。 一般国道155号のうち鉄道交差箇所(石仏13号踏切付近)の交通状況は、自動車交通量14,177台/日、ピーク時における1時間あたりの踏切遮断が約26分/時、踏切自動車交通遮断量97,752台時/日(平成16年調査)であり、交通渋滞の発生により、鉄道を挟む地域間交通に支障をきたしている状況である。また、自動車ボトルネック踏切として指定されている。 「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、一般国道155号鉄道交差部直近の小郷町交差点が「主要渋滞ポイント」に指定されている。 【再評価時の状況】 <ul style="list-style-type: none"> 布袋駅周辺地区の都市核の一つとしての位置づけは変わらず、東西軸道路と鉄道との立体交差化、東西地区の分断解消、広域ネットワークの形成、地区内交通の利便性の向上を図り、地域の一体化を図る上で、きわめて重要な役割を担っている。 			

- ・ 「市道味岡線」(布袋1号踏切付近)では自動車交通量：5,406台/日、歩行者・自転車交通量：3,020台(人)/日であるとともに踏切遮断時間に変化はなく、踏切自動車交通遮断量37,301台時/日となっており、事業採択時と同様、市民生活に支障をきたしている(平成21年度調査)。また、歩行者ボトルネック踏切として指定されている。
 - ・ 一般国道155号(石仏13号踏切付近)の交通状況は、交通量14,092台/日、ピーク時における1時間あたりの踏切遮断が約27分/時、踏切自動車交通遮断量97,235台時/日であり、依然として交通渋滞が継続している(平成21年度調査)。また、自動車ボトルネック踏切として指定されている。
 - ・ 「愛知県地域の主要渋滞箇所(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、一般国道155号鉄道交差部周辺区間が「主要渋滞区間」に指定されている。
- 【変動要因の分析】
- ・ 生活交通の支障状況および地域間交通の支障状況について大きな変動はない。

判定

B

- 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。

【理由】

- ・ 市道味岡線における生活交通の支障状況、および一般国道155号における地域間交通の支障状況は変わらず、この解消に向けた鉄道高架化の必要性が依然として高いため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
工種区分	調査・設計	←→												
	用地補償	←→									←→			
	工事													
	・ 鉄道高架化	←→												
	・ (都) 布袋駅線												←→	
事業費(億円)	計画	-					106.4					27.1		
	実績	64.5												

【進捗率】

	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)		0.0	-	1.8	
事業費(億円)	-	64.5	-	198.0	32.6%
工事費	-	51.1	-	170.6	29.9%
用補費	-	5.4	-	17.8	30.4%
その他	-	8.0	-	9.6	83.5%

【施工済みの内容】

- ・ 鉄道高架事業のうち仮線工事まで完了している。
- ・ 仮線用地の用地交渉に時間を要したため、仮線工事に遅れが生じた。

2) 未着手又は長期化の理由

②事業の進捗状況及び見込み

	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部の仮線用地の確保に時間を要したが、現在はすべて確保できており、今後大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、鉄道構造物の築造中であり、鉄道高架事業を計画通り進めている。 																																																		
	判定	B	<p>A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。</p> <p>B：多少の阻害要因があるが、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。</p> <p>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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 阻害要因は解決し、鉄道事業者との協定も締結済みであるため、今後は計画通りの完成が見込まれる。 																																																	
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	<p>【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】</p> <p>-</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時</th> <th>再評価時 (基準年:H26)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td rowspan="5">事業採択時 評価無し</td> <td>190.27</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.02</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>190.29</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>①移動時間短縮便益 自動車</td> <td>218.42</td> <td></td> </tr> <tr> <td>② " 歩行者・自転車</td> <td>1.96</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③走行経費減少便益</td> <td>1.20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④交通事故減少便益 交通事故減少</td> <td>0.61</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑤ " 踏切事故解消</td> <td>8.36</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計(B)</td> <td></td> <td>230.55</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">(参考)</td> <td>踏切除却数</td> <td>6箇所</td> <td>変更なし</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td></td> <td>1.21</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業採択時は「貨幣価値化可能な効果分析」を実施していない。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <p>【変動要因の分析】</p> <p>-</p>				区分		事業採択時	再評価時 (基準年:H26)	備考	費用 (億円)	事業費	事業採択時 評価無し	190.27		維持管理費	0.02		合計(C)	190.29		効果 (億円)	①移動時間短縮便益 自動車	218.42		② " 歩行者・自転車	1.96		③走行経費減少便益	1.20		④交通事故減少便益 交通事故減少	0.61		⑤ " 踏切事故解消	8.36		合計(B)			230.55		(参考)		踏切除却数	6箇所	変更なし	費用対効果分析結果(B/C)			1.21	
	区分		事業採択時	再評価時 (基準年:H26)	備考																																															
	費用 (億円)	事業費	事業採択時 評価無し	190.27																																																
		維持管理費		0.02																																																
		合計(C)		190.29																																																
	効果 (億円)	①移動時間短縮便益 自動車		218.42																																																
		② " 歩行者・自転車		1.96																																																
		③走行経費減少便益	1.20																																																	
		④交通事故減少便益 交通事故減少	0.61																																																	
		⑤ " 踏切事故解消	8.36																																																	
合計(B)			230.55																																																	
(参考)		踏切除却数	6箇所	変更なし																																																
費用対効果分析結果(B/C)			1.21																																																	

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

・ 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。

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
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	MAX3
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック路切の渋滞緩和に資する事業に該当する	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"/> 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
	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	MAX3
			<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	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	3
		<input type="checkbox"/> b) 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			9	9
評価値			1.00	

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】

- ・ 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。
- ・ 踏切による渋滞は依然として発生しており、6箇所の踏切が除去されることによる、渋滞解消の効果が事業採択時と同様に期待できるため。

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(交通量及び旅行速度)

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針