

再 評 価 調 査 書

I 事業概要							
事業名	街路事業						
地区名	都市計画道路 ^{たかね} 高根線						
事業箇所	^{はんだししちほんぎちよう} 半田市七本木町 ～ ^{ひらちちよう} 半田市平地町						
事業のあらまし	<p>都市計画道路^{たかね}高根線は、^{はんだ}半田市北部を縦断する都市計画道路^{おおぶはんだ}大府半田線から半田市の市街地を経て、都市計画道路^{ふじえかめざき}藤江亀崎線に至る路線であり、半田市都市計画マスタープランにおいて、市街地内の円滑な交通処理機能を担う道路として位置づけられている幹線道路である。</p> <p>本事業区間は、^{たけとよ}JR武豊線の^{かめざき}亀崎駅へのアクセス道路となっているが、現道は幅員が狭小であり、円滑な通行状況が確保されていない状況となっている。</p> <p>また、^{かめざき}亀崎中学校の通学路に指定されているにも関わらず歩道が未整備であり、通学する生徒をはじめとする歩行者等の安全確保が課題となっている。</p> <p>このため、半田市の北部地域における幹線道路ネットワークを強化するとともに、「駅へのアクセス機能の強化」及び「安全な歩行空間の確保」を目的として、現道の拡幅整備を実施するものである。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 地域の活性化（駅へのアクセス機能の強化）</p> <p>② 交通事故対策の推進（安全な歩行空間の確保）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2013年度)	再評価時 (1回目) (2018年度)	再評価時 (2回目) (2023年度)	再評価時 (3回目) (2025年度)	変動要因 の分析	
	事業期間	2014年度～ 2018年度	2014年度～ 2020年度	2014年度～ 2027年度	2014年度～ 2030年度	用地交渉に時間を要したことによる延伸	
	事業費(億円)	6.1	9.4	9.8	12.8		
	経費内訳	工事費	1.5	2.0	2.0	3.4	事業費の精査によるもの
		用地補償費	4.2	6.4	6.8	8.2	物件調査の結果によるもの
その他		0.4	1.0	1.0	1.2	事業費の精査によるもの	
事業内容	道路整備 延長 L=581m 幅員 W=16m 2車線	同左	同左	同左			

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性
の変化

【事前評価時の状況】

①駅へのアクセス機能の強化

JR 武豊線の亀崎駅の乗降客数は 2,245 人（2013 年）であり、駅への送迎等の需要がある。当該路線は駅へのアクセス機能を担っているが、一部幅員が 4m 程度の 1 車線道路であり、走行性が確保されていない。また、交通量は 4,889 台/日（2010 年センサスペース）、旅行速度は 22.3km/h（2010 年センサスペース）となっている。

②交通安全対策の強化

亀崎中学校の通学路に指定されているが、歩道が未整備であり、歩行者や自転車等の安全確保が求められている。

【再評価時（1 回目）の状況】

- ・ JR 武豊線の亀崎駅の乗降客数は 2,573 人（2016 年）となっている。
- ・ H27 センサスペースでは交通量は 4,828 台/日、旅行速度は 17.1km/h となっている。

【再評価時（2 回目）の状況】

- ・ JR 武豊線の亀崎駅の乗降客数は 2,782 人（2019 年）となっている。
- ・ R3 センサスペースでは交通量は 4,685 台/日、旅行速度は 19.3km/h となっている。

【再評価時（3 回目）の状況】

①駅へのアクセス機能の強化

- ・ JR 武豊線の亀崎駅の乗降客数は 2,632 人（2023 年）となっている。
- ・ 駅へのアクセス機能を担っているが、一部幅員が 4m 程度の 1 車線道路であり、円滑で安全な走行性が確保されていないことから、事業の必要性は変わらない。

②歩行者・自転車の安全性向上

- ・ 事業区間周辺には亀崎駅や亀崎中学校が立地しており、通勤・通学の利用者が多いものの、歩道が未整備であり、歩行者や自転車等の安全確保が求められていることから、事業の必要性は変わらない。

【変動要因の分析】

大きな変動要因はない

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】

- ・ 「駅へのアクセス機能の強化」、「歩行者・自転車の安全性向上」の観点から、事業の必要性は依然として高いため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計
工種 区分	調査・設計																		
	用地補償																		
	工事																		
事業費 (億円)	前回計画		0.2					3.3					6.3						9.8
	実績		0.2					3.3			2.9								6.4
	今回計画		0.2					3.3			2.9					6.4			12.8

【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)	0.58	0.00	0%	0.58	0%
事業費(億円)	9.8	6.4	65%	12.8	50%
工事費	2.0	0.7	35%	3.4	21%
用補費	6.8	5.1	75%	8.2	62%
その他	1.0	0.6	60%	1.2	50%

※用地取得率（面積ベース）は約72%

【施工済みの内容】

- ・区間はなし。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・用地取得に時間を要しているため、事業が長期化している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・用地取得に時間を要している。

【今後の見込み】

- ・2030年度までに整備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（該当する項目に「○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】

- ・事業区間の一部が密集市街地であり、用地取得に時間を要しているものの、用地が取得できる見通しであり、2030年度までに事業が完了する見込みである。

Ⅲ 対応方針	
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>
Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容	
<p>■対象（事業完了後5年目） □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度、安全性の改善状況（アンケート）</p>	