

再 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	名古屋鉄道三河線（若林駅付近）連続立体交差事業					
事業箇所	豊田市花園町～若林東町地内					
事業のあらまし	本事業は、豊田市の中心市街地を南北に縦断する名古屋鉄道（以後名鉄）三河線のうち、若林駅付近を含む約 2.2km を連続的に高架化して、4 箇所の踏切を除却することにより、道路交通の円滑化を図るとともに、鉄道により分断された地域を一体化して、良好な市街地を形成するものである。					
事業目標	【達成（主要）目標】 ① 踏切除却による道路交通の円滑安全で円滑な道路交通環境の確保 【副次目標】 ② 魅力あるまちづくりの推進（市街地の分断の解消）					
事業費	事業費		内 訳			
	334.8 億円		■工事費 289.1 億円	■補償費 22.5 億円	■その他 23.2 億円	
事業期間	採択年度	平成 30 年度	着工年度	令和 3 年度	完成予定年度	令和 9 年度
事業内容	名古屋鉄道三河線鉄道高架化 L=約 2.2km					
Ⅱ 評価						
① 事業の必要性	1) 必要性	① 安全で円滑な道路交通環境の確保 ・当地区には 4 箇所の踏切が存在しており、踏切渋滞による経済的損失を引き起こすとともに、事故発生の原因となっている。 ・このうち、三河八橋 8 号踏切や若林 3 号踏切では、6,000 台/日以上 of 自動車交通量があり踏切渋滞が発生している。また、駅に最も近い若林 1 号踏切では、3,200 人/日の踏切横断歩行者（自転車含む）があるが、踏切幅員が 2.6m と狭く、自動車と歩行者が錯綜し危険な状況にある。 ・狭隘な踏切による交通の錯綜や踏切事故などの地区の安全性が損なわれている状況を解消することで、安全・安心なまちづくりの推進を図る必要がある。 ・鉄道高架化が実現すれば、踏切除却及びこれに伴う地区幹線道路整備による市街地の骨格形成により、踏切渋滞を解消するとともに、円滑な道路交通が確保できる。 ・また、公共交通機関の定時性確保や物流の効率化など、経済的損失の軽減に寄与する。さらに、鉄道騒音・振動の軽減、CO2 排出量の削減などにより、地域に与える社会的損失を軽減でき、安全で快適な住環境が形成に寄与する。 ② 魅力あるまちづくりの推進市街地分断の解消 ・若林駅周辺では、小中学校の学区が鉄道によって分断されており、通学時に狭小な踏切横断が必要となり、自動車と児童・生徒が錯綜するなど、安全上の問題が発生している。また、生涯学習の場である若林交流館を鉄道東側の市街地から利用する際、狭小な踏切横断が必要となるため危険である。さらに、緊急・災害時における一時避難地である小学校などへの移動においても踏切横断が必要となるが、避難路として安全性・確実性が確保されていない。 ・若林駅周辺は、都市計画マスタープランと豊田市立地適正化計画により豊田市南部地域の「拠点地域核」に位置づけられ、将来の市街化編入を視野に入れた積極的な都市機能の集積によって、若林駅を中心とした一体的な市街化を形成し、安全・快適で魅力あるまちづくりの推進を目指している。 ・鉄道高架化、および関連する新たな市街地の整備、周辺の都市計画道路及び駅前広場の整備を総合的に進めることによって、東西市街地の分断解消による一体的な市街地形成し、都市機能の集約効果を高め、利便性の高い生活拠点の形成を図ることができる。				
	判定	A	A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。			

		【理由】 ○本事業区間での道路交通の円滑化、踏切事故の解消、市街地分断の解消及び駅を中心とした市街地の再生などが一体的に実現できる鉄道高架化の必要性が高いため。					
②事業の効果	1) 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）分析結果】					
		区 分		事前評価時 （基準年：R05）		備考	
		費用 （億円）	事業費		304.18		※現在価値化
			維持管理費		0.16		
			合計（C）		304.34		
		効果 （億円）	走行時間短縮便益	自動車	288.55	289.36	
				歩行者・自転車	0.81		
			走行経費削減便益		36.09		
			交通事故減少便益	踏切事故解消	0.00	2.02	
				交通流円滑化	2.02		
合計（B）			327.47				
（参考）	踏切除却数		4 箇所				
費用対効果分析結果（B/C）			1.08				
※四捨五入等により端数が合わないことがある							
		【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＞（令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局）					
	2) 貨幣価値化困難な効果	・ 貨幣価値化困難な効果として、 「交通弱者に対する安全性向上」 「自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上」 「広域的な防災機能の向上」 「地域の防災性の向上」 「広域交通性の向上」 「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」 「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0.83（詳細は次頁参照）である。 ・ また、「高架下利用便益」、「カーボンニュートラルに関する便益」等が想定される					
	判定	A	A：十分な事業効果が期待できる。 B：十分な事業効果が期待できない。				
			【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おいても0.6を超えているため、事業効果の発現が期待できる。				

【貨幣価値化が困難な効果】の内容

貨幣価値化困難な効果 評価基準表(素案)【判断基準表3】

		貨幣価値化困難な効果 評価基準表					
達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点		
1 安心・安全	①交通安全対策の推進		☐ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3		
			☒ 通学路の安全性向上に資する事業又は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			
			☐ c) 自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される	MAX3			
			☐ 計画交通量20,000台/日以上3種の道路、または計画交通量10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	3	2		
			☒ 計画交通量4,000～20,000台/日の3種道路、または計画交通量4,000～10,000台/日の4種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	2			
			☐ 計画交通量4,000台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する。	1			
			合計			6	5
			②地震防災対策の推進 ④風水害への対応力の強化		☐ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	1
	☐ 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			3		
	☐ b) 地域の防災性の向上が期待できる	MAX3					
	☒ 災害時における避難路や延焼遮断帯としての機能、消防や救援のための活動空間を確保するもので、幅員6m未満の道路を解消するもの	3					
☐ 災害時における避難路や延焼遮断帯としての機能、消防や救援のための活動空間を確保するもの	2						
☐ 地域防災計画に整合した事業である	1						
合計					6	4	
⑥モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備		☐ b) 広域交通性の向上が期待できる			MAX3	3	
		☒ 高速道路・地域高規格道路・自動車専用道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3				
		☐ 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2				
		☐ 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1				
		合計			3	3	
		⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供		☐ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2	
				☐ 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	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
⑨魅力ある市街地の形成				☐ a) 魅力ある市街地の形成が期待される	MAX3	3	
				☒ 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				24	20
評価値				0.83			

③事業の実効性	1) 事業計画	【事業計画】 <table><tr><th colspan="2"></th><th>～H28</th><th>H29</th><th>H30</th><th>R01</th><th>R02</th><th>R03</th><th>R04</th><th>R05</th><th>R06</th><th>R07</th><th>R08</th><th>R09</th></tr><tr><td rowspan="4">工 種 区 分</td><td>調査・設計</td><td colspan="3">←————→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>用地補償</td><td></td><td></td><td>←————→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>鉄道本体工事</td><td></td><td></td><td></td><td colspan="9">←準備工を含む————→</td></tr><tr><td>道路工事等</td><td></td><td></td><td></td><td colspan="9">←準備工を含む————→</td></tr><tr><td colspan="2">事業費（百万円）</td><td>588</td><td>651</td><td>110</td><td>1,049</td><td>1,567</td><td>1,457</td><td>3,459</td><td>3,669</td><td>6,600</td><td>4,426</td><td>3,932</td><td>3,838</td></tr></table>															～H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09	工 種 区 分	調査・設計	←————→												用地補償			←————→										鉄道本体工事				←準備工を含む————→									道路工事等				←準備工を含む————→									事業費（百万円）		588	651	110	1,049	1,567	1,457	3,459	3,669	6,600	4,426	3,932	3,838
			～H28	H29	H30	R01	R02	R03	R04	R05	R06	R07	R08	R09																																																																																	
	工 種 区 分	調査・設計	←————→																																																																																												
		用地補償			←————→																																																																																										
鉄道本体工事					←準備工を含む————→																																																																																										
道路工事等					←準備工を含む————→																																																																																										
事業費（百万円）		588	651	110	1,049	1,567	1,457	3,459	3,669	6,600	4,426	3,932	3,838																																																																																		
2) 地の合意形成	地元からの要望が強く、地元合意形成が図られている。																																																																																														
3) 環境への影響	【騒音】 ・本事業区間周辺の等価騒音レベルは、現状より小さくなる予測（現況昼間 54～66dB→事業後 53dB 程度）であり、「在来線鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」の評価基準値（改良前より改善する）を満足している。 【振動】 ・本事業区間周辺の振動レベルは、現状より小さくなる予測（現況昼間 57～70dB→事業後 54dB 程度）であり、参考基準とする「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」の評価基準値（70dB）を満足している。																																																																																														
判定	A		A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。																																																																																												
	【理由】 ・円滑な事業施行環境が整っており、計画の実行性が確保されている。																																																																																														

④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・道路と鉄道の立体交差方式および施工方法の比較検討を行った。その結果、立体交差方式は鉄道高架案、施工方法は仮線方式を採用し、代替性はなく妥当である。 【立体交差方式の比較】 比較対象：道路高架案 踏切は除却され道路交通の円滑化が図られるが、鉄道による市街地の分断は解消できない。また高架する道路が複数となり経済性も劣る。 【鉄道高架施工方法の比較】 比較対象：仮線方式、別線方式（一部仮線方式採用）、直上方式 別線方式は、当該箇所では、公共用地、鉄道事業者用地の活用が見込めないことから施工費の面で仮線方式の方が経済性に優れている。また、若林駅周辺に新たな市街地が形成されていること、西側で進める予定の関連事業との連携を考慮すると、仮線方式が優位である。直上高架方式は、施工の難易度も高くなり、経済性にも劣るため不採用とした。												
	判定	A		A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。 【理由】 ○道路交通の円滑化と街づくり整備が一体的に図られ、経済性にも優れる別線方式が最適であるため。										

Ⅲ 対応方針（案）														
事業実施が妥当である		事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：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・踏切の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）
V 事業評価監視委員会の意見
事業実施が妥当
VI 対応方針
事業継続