

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：都市局街路交通施設課
担当課長名：本田 武志

| | | | | | | |
|--------------------------|---|--|---|--------|-------|-----|
| 事業名 | なごやてつどうみかわせん わかばやしえきふきん 名古屋鉄道三河線（若林駅付近） | | 事業区分 | 連続立体交差 | 事業主体 | 豊田市 |
| 起終点 | とよたしはなぞのちようこへいでん 自：豊田市花園町小平田 とよたしわかばやしひがしまちたなだ 至：豊田市若林東町棚田 | | | 延長 | 2.3km | |
| 事業概要 | <p>本事業は、名鉄三河線若林駅付近約2.3kmにおいて鉄道を高架化することにより、4箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。</p> | | | | | |
| 平成21年度事業化 | 平成27年度都市計画決定 | 平成30年度用地着手 | 平成31年度工事着手 | | | |
| 全体事業費 | 152億円 | 事業進捗率 | 4.7% | 供用済延長 | 0km | |
| 計画交通量 | 25,117台時/日（踏切交通遮断量） | | | | | |
| 費用対効果分析結果 | B/C (事業全体) 1.2 | 総費用 190億円 事業費：190億円 維持管理費：0.1億円 | 総便益 227億円 走行時間短縮便益：199億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：0.9億円 | 基準年 | 平成29年 | |
| 感度分析の結果 | <p>(事業全体) 交通量：B/C=1.1~1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.3（事業期間±20%）</p> | | | | | |
| 事業の効果等 | <p>(1) 交通混雑の緩和および交通事故の減少 若林駅周辺の現状として、名鉄三河線により地区が東西に分断されているうえに周辺道路が脆弱なため、既存踏切付近での渋滞や生活道路での交通の錯綜が発生している。また、既存の踏切は歩車非分離で狭小なため車両の擦れ違いは困難であり、歩行者や自転車の安全確保が急務となっている。 このため、踏切を4箇所除去し、都市計画道路等の交差道路を整備することにより、道路ネットワークを構築することで、渋滞緩和、交通事故の減少が期待される。</p> <p>(2) 周辺地域のまちづくりの促進に寄与 豊田市では鉄道駅を中心としたまちづくりの推進を図る中で、若林駅は豊田市の南部に位置する地域の拠点駅であり、駅周辺では、駅を中心とした拠点地域核としての土地区画整理事業が計画されており、鉄道高架化による一体的な市街地形成、利便性の高い生活拠点を形成に寄与する。</p> | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | <ul style="list-style-type: none"> 愛知県の望ましい公共交通体系の姿を示した「あいち公共交通ビジョン（平成29年3月、愛知県）」において、名古屋駅と産業集積地間のアクセス機能強化を図る名鉄三河線の重要性が示されている。 豊田市（H30.8.7）や愛知県鉄道立体交差事業促進協議会（H30.11.8）において、連続立体交差事業の計画的な事業促進が図られるよう要望されている。 | | | | | |
| 事業評価監視委員会の意見 | - | | | | | |
| 事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 | ・若林駅周辺土地区画整理事業発起人会が設立（平成29年度） | | | | | |
| 事業の進捗状況、残事業の内容等 | <ul style="list-style-type: none"> 平成27年度に都市計画決定、平成30年度に用地取得に着手。 現在、用地取得を実施しており、平成31年度より準備工事に着手予定。 仮線工事着手は平成32年度、本線工事着手は平成34年度、高架切替は平成36年度を予定。 | | | | | |
| 事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 | 早期仮線工事着手を目指し、用地取得を推進。 | | | | | |
| 施設の構造や工法の変更等 | ・設計の段階から可能な限り工事費の縮減に努める。 | | | | | |

| 対応方針 | 事業継続 | | | | | | | | | | |
|-----------|--|-----|--|---|-----|------|-------------|------|------------|-------|-----------|
| 対応方針決定の理由 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道を連続的に高架化して、踏切を除却することにより、道路交通の円滑化と分断された地域の一体化による良好な市街地形成に大きく寄与することが期待されるため。 | | | | | | | | | | |
| 事業概要図 | <table border="1" data-bbox="986 846 1385 1079"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>踏 切</td> </tr> <tr> <td>●●●●</td> <td>区画整理検討区域(案)</td> </tr> <tr> <td>▨▨▨▨</td> <td>連続立体交差事業区間</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>未整備都市計画道路</td> </tr> </tbody> </table> | 凡 例 | | ○ | 踏 切 | ●●●● | 区画整理検討区域(案) | ▨▨▨▨ | 連続立体交差事業区間 | | 未整備都市計画道路 |
| 凡 例 | | | | | | | | | | | |
| ○ | 踏 切 | | | | | | | | | | |
| ●●●● | 区画整理検討区域(案) | | | | | | | | | | |
| ▨▨▨▨ | 連続立体交差事業区間 | | | | | | | | | | |
| | 未整備都市計画道路 | | | | | | | | | | |

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。