

社会資本総合整備計画 (安心・安全で賑わいのある快適都市の充実) フォローアップ 概要

1. 地区概要

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 計画期間 | 平成30年度～令和4年度 |
| 交付期間 | 平成30年度～令和4年度 |
| 主な事業 | <p>【基幹事業】 都市再生整備計画（都市拠点周辺地区都市再生整備計画事業、保健医療福祉拠点周辺地区都市再生整備計画事業（都市再構築）） 道路（（都）太田川駅北線（地中化事業）、東海太田川駅周辺土地地区画整理事業、（都）養父森岡線、（都）横須賀駅西通線、元藪下1号線、市道三ツ池線始め10路線、市道石田線始め2路線、市道太田川駅前通り線始め6路線、市道向山南北線始め10路線、市道冬至池南線始め2路線、市道順見4号線、市道東扇廻間1号線、市道八丁ヶ根1号線始め2路線、市道元浜加木屋線、市道南柴田8号線始め2路線、市道元浜線、市道新池線、西知多道路大田インターチェンジ1号線始め3路線（大田IC関連工区）、市道西御門3号線始め4路線） 都市・地域交通戦略推進事業（都市・地域交通戦略推進事業（公共通路整備）、都市・地域交通戦略推進事業（鉄道施設整備））</p> <p>【効果促進事業】 社会資本整備総合交付金事業効果分析</p> |
| 交付額 | 21,257百万円 |

2. まちづくりの目標

まちづくりの目標

- 市の玄関である太田川駅周辺の土地地区画整理事業などの整備を行い、持続的な賑わいを創出する都市拠点の充実を図るとともに、住民の安全・安心で快適な住環境を整備する
- 新駅の設置に伴う駅前広場や周辺の道路等の基盤整備を行い、住民が心地よく暮らすことができる新たな市街地を形成する

3. 目標を定量化する指標(数値目標)と達成状況

指標1:生活環境の向上による満足度(%)

生活環境の向上による満足度を集計する。

| | |
|-------------|----------|
| 従前値(H27) | 54.8% |
| 目標値(R4) | 60.0% |
| 評価値(R4) | 60.1% |
| フォローアップ(R7) | 56.6%(△) |

《効果発現要因(総合所見)》

アクセス性の向上や電線類地中化などを目的とした道路整備が完了した箇所があるものの、現在も整備が完了していない事業が多くある。この結果から満足度は従前値から増加しているが、目標値には届いていないと考える。また、今後、土地地区画整理事業や道路整備が完了することにより、住環境が整備され、満足度の向上が期待できる。

指標2:鉄道主要駅における乗降客数(人/日)

鉄道駅におけるの乗降客数を集計する。

| | |
|-------------|------------|
| 従前値(H27) | 49,518人 |
| 目標値(R4) | 49,518人 |
| 評価値(R4) | 46,569人 |
| フォローアップ(R7) | 52,780人(○) |

《効果発現要因(総合所見)》

駅周辺の利便性が向上したことが鉄道駅の乗降客数増加へ寄与したと考えられる。また、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行により行動制限の影響がほとんど無くなったことや、令和6年3月に加木屋中ノ池駅が開業したことにより、鉄道利用者が増加したと考えられる。(令和6年3月開業の加木屋中ノ池駅の乗降客数を除いた場合の令和6年度の乗降客数は51,853人)

指標3:車での移動に満足している人の割合(%)

まちづくりアンケートによる、市内を車で移動する時にスムーズにできていると思う人の割合を集計する。

| | |
|-------------|----------|
| 従前値(H27) | 72.1% |
| 目標値(R4) | 75.0% |
| 評価値(R4) | 73.5% |
| フォローアップ(R7) | 70.1%(×) |

《効果発現要因(総合所見)》

事後評価時点では完了していなかった（都）養父森岡線が令和7年3月に開通したことなどの道路事業の進捗により、市内の道路ネットワークが強化されたものの、市全域での抜本的な渋滞解消には至らないため、目標値には届いていないと考えられる。今後、さらなる道路整備が完了することにより、車での移動環境が改善され、満足度の向上が期待される。

その他指標1:日常生活の移動がしやすいと思う人の割合(%)

アンケートで日常生活で移動がしやすいと感じている人の割合を集計する。

| | |
|-------------|----------------------|
| 従前値(H29) | 57.3% |
| 目標値(R4) | - |
| 評価値(R4) | 63.1% |
| フォローアップ(R7) | 62.7%(-) ※従前値より増加 |

《効果発現要因(総合所見)》

東海太田川駅周辺土地地区画整理事業や道路整備事業の完了により公共交通機関や自動車での移動の利便性が向上するとともに、自転車・徒歩での移動のしやすさも向上したと考えられる。その結果、日常生活の移動がしやすいと思う人の割合が、評価値からわずかに下回っているものの、従前値からは増加した。

4. 実施過程の評価

《持続的なまちづくり体制の構築》

都市再生推進法人である㈱まちづくり東海と連携し、にぎわいづくりのための太田川駅周辺でのイベントを実施する等、官民連携による持続的なまちづくり体制を構築している。

5. 今後のまちづくり方策の検証(改善策を含む)

(1) 今後のまちづくり方策の進捗状況

《成果を持続させるために行う方策》

| 項目 | 実施した具体的な内容 | 実施した結果 | 今後の課題 |
|---|--|---|---|
| 都市計画道路、都市公園等の未整備箇所の整備を進め、都市基盤の充実を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> ・東海太田川駅周辺土地区画整理事業 ・道路整備事業（(都)横須賀駅西通線、市道太田川駅前通り線、市道元浜線） | 東海太田川駅周辺土地区画整理事業により道路、公園等の一体的な整備を実施し、面的な都市基盤の充実を図った。 | 今後も継続して都市基盤の充実を図るため、市道太田川駅前通り線、市道元浜線、御洲浜公園等の整備を実施していく必要がある。 |
| 太田川駅・尾張横須賀駅・大田川一帯の景観形成により、歩行空間確保によるネットワークの強化を図るとともに、賑わい創出の効果を促進させる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・東海太田川駅周辺土地区画整理事業 ・道路整備事業（(都)横須賀駅西通線） ・社会資本整備総合交付金事業効果分析 | 東海太田川駅周辺土地区画整理事業により太田川駅・大田川一帯の景観形成及び歩行空間を確保し、ネットワークの強化を図った。 | 引き続き駅周辺の整備を進めネットワークの強化を図り、賑わい創出の効果を促進させる必要がある。 |
| 様々な世代の住民が利用可能な生活サービス施設の充実を図ることで誰もが住みやすい市街地の形成を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> ・東海太田川駅西土地区画整理事業 ・優良建築物等整備事業 | 東海太田川駅西土地区画整理事業により都市基盤整備を進め、生活サービス施設の誘導を図った。また、太田川駅東地区では優良建築物等整備事業により医療施設の建設が進んでいる。 | 今後も生活サービス施設の充実が望まれるため、継続して誰もが住みやすい市街地の形成を図っていく必要がある。 |

《改善策》

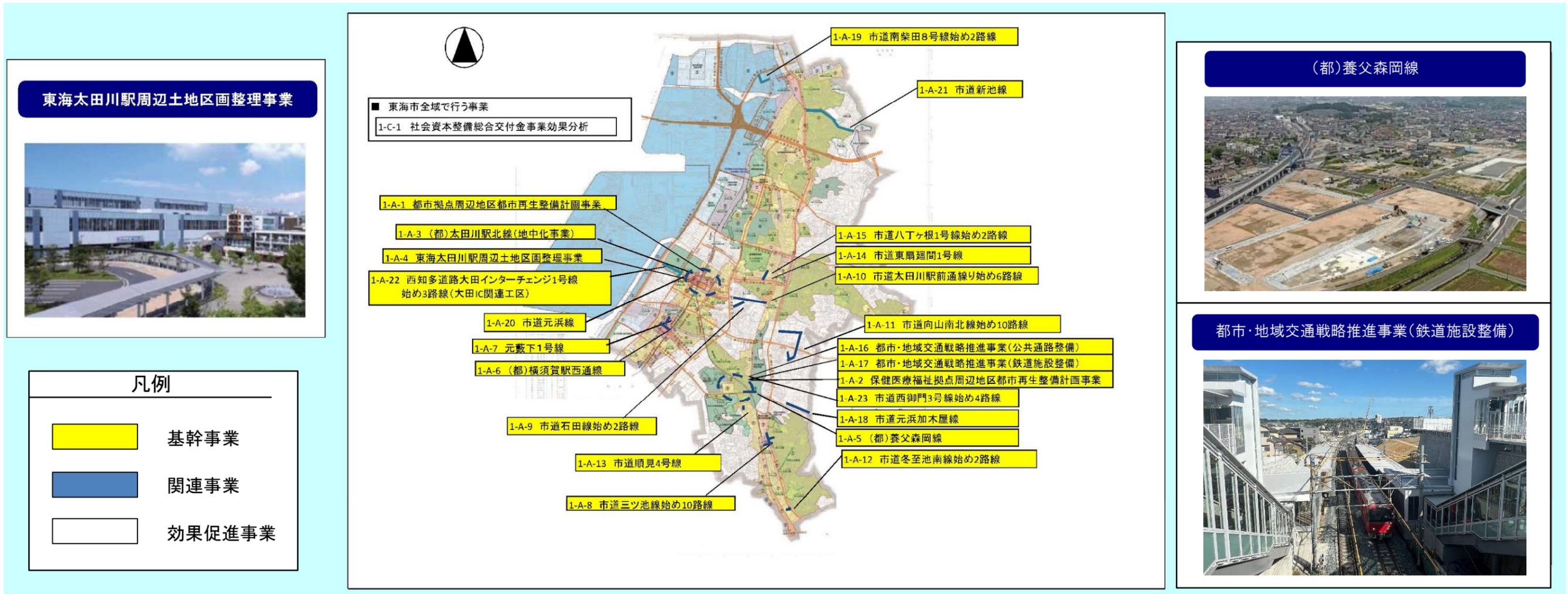
| 項目 | 実施した具体的な内容 | 実施した結果 | 今後の課題 |
|--|---|--|---|
| 太田川駅周辺の未整備箇所を整備することで拠点性の向上を図るとともに、尾張横須賀駅の拠点性も高め、相乗効果を期待する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・優良建築物等整備事業 ・東海太田川駅西土地区画整理事業 ・道路整備事業（(都)横須賀駅西通線） ・地域生活基盤施設：横須賀文化の香るまちづくり広場整備事業 ・高次都市施設：東海市創造の杜交流館 | 太田川駅周辺では優良建築物等整備事業や土地区画整理事業、尾張横須賀駅周辺では、道路整備事業（都）横須賀駅西通線、東海市創造の杜交流館の整備により、拠点性が高まってきている。 | 各駅周辺の事業を引き続き進め、複数事業の相乗効果による拠点性を高める必要がある。 |
| 大田川沿いのエコプロムナードの整備に加え、ポケットパークの整備等を行い、各駅の地区拠点を中心に歩行者の利便性・まちの回遊性の向上を図る。 | <ul style="list-style-type: none"> ・東海太田川駅周辺土地区画整理事業 ・横須賀駅西広場シェルター整備事業 ・地域生活基盤施設事業（ポケットパーク整備事業） | 東海太田川駅周辺土地区画整理事業により歩道、公園、駅前広場等を整備し、回遊性の向上を図った。また、シェルターやポケットパークの整備に向けた設計を実施した。 | 今後、シェルターやポケットパークの整備等を行い、継続して各駅の地区拠点を中心とした歩行者の利便性・まちの回遊性の向上を図る必要がある。 |
| 計画で定められたスケジュールに対して早期整備を心掛ける。 | <ul style="list-style-type: none"> ・優良建築物等整備事業 ・東海太田川駅周辺土地区画整理事業 | 東海太田川駅周辺土地区画整理事業は竣工した。太田川駅東地区では、優良建築物等整備事業による医療施設の建設が進んでいる。 | 継続して計画で定められたスケジュールに対して早期整備を心掛ける必要がある。 |

(2) フォローアップにより新たに追加が考えられる今後のまちづくり方策

| 追加項目 | 具体的な内容 | 実施時期 | 実施にあたっての課題・その他特記事項 |
|----------------|--|--------|---|
| 市内の道路ネットワークの強化 | <ul style="list-style-type: none"> ・市道下畑9号線始め3路線 ・市道成宝新田4号線始め4路線 | 令和8年度～ | 国道155号の4車線化整備に合わせて、取付道路の整備を実施していく必要がある。 |

※「都市再生整備計画事業評価の手引き」において、【確定値の計測・評価、及び、今後のまちづくり方策の進捗状況を確認した結果、今後のまちづくり方策に新たに追加すべき事項がある場合に記入します。特に、確定値が従前値又は評価値と比較して大きく差異がある場合や改善が見られない場合には、今後の方策を検討して下さい。】と記載。

整備概要図



<参考 指標データ補足>

指標1: 生活環境の向上による満足度(%)

本指標の満足度の集計は、下記のアンケート項目の平均値を算出している。

- ・歩道の設置は十分である
- ・まちの公園・街路樹などに満足している
- ・住環境が整備され、快適な生活が確保されている

| アンケート項目 | 回答数 | 満足している人 | | 目標値の達成状況 |
|-----------------------|-------|---------|-------|----------|
| | | 回答数 | 回答割合 | |
| 歩道の設置は十分である | 1,675 | 636 | 38.0% | × |
| まちの公園・街路樹などに満足している | 1,675 | 1,103 | 65.9% | ○ |
| 住環境が整備され快適な生活が確保されている | 1,675 | 1,104 | 65.9% | ○ |
| 平均値 | - | - | 56.6% | - |

【歩道の設置は十分である】に対する満足度の割合が低くなっているが、道路整備事業は、事業実施中の箇所が多くあるため、整備完了後の満足度の向上が期待される。

指標2: 鉄道主要駅における乗降客数(人/日)

令和5年度以降の乗降客数は、令和5年度(令和6年3月)に開業した加木屋中ノ池駅の利用者を含む値となっている。

| 年度 | 乗降客数1日平均 ※新駅(加木屋中ノ池駅)を含む | 乗降客数1日平均 ※新駅(加木屋中ノ池駅)を除く | 乗降客数1日平均 加木屋中ノ池駅の利用者数 |
|-------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 令和2年度 | 42,679 | - | - |
| 令和3年度 | 45,210 | - | - |
| 令和4年度 | 48,566 | - | - |
| 令和5年度 | 51,230 | 51,189 | 41 |
| 令和6年度 | 52,780 | 51,853 | 927 |

加木屋中ノ池駅の利用者を除いた場合も、乗降客数は上昇傾向にあるため、新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行により行動制限の影響がほとんど無くなったことが大きく影響していることが考えられる。

社会資本総合整備計画 フォロワーアツプ報告書

安心・安全で賑わいのある快適都市の充実

令和8年2月

愛知県東海市

1. 数値目標の達成状況の確認(確定値)

様式4-① 都市再生整備計画に記載した目標を定量化する指標の確定

| 指標 | 単位 | 従前値 | 目標値 | 評価値 | 事後評価 | | | フォローアップによる確定値 | 計測時期 | フォローアップ時点での達成度 | 確定値が評価値と比較して大きな差異がある場合や改善が見られない場合等 | | 総合所見 |
|-----|-----|--------|--------|--------|----------|-------|------------|---------------|---------|----------------|--|--|------|
| | | | | | 見込み・確定の別 | 目標達成度 | 1年以内の達成見込み | | | | 理由 | 改善策の方向性 | |
| 指標1 | % | 54.8 | 60.0 | 60.1 | 確定 | ○ | あり | 56.6 | 令和7年12月 | △ | <input type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる | アクセス性の向上や電線類地中化などを目的とした道路整備が完了した箇所があるものの、現在も整備が完了していない事業が多くある。この結果から満足度は従前値から増加しているが、目標値には届いていないと考える。また、今後、土地区画整理事業や道路整備が完了することにより、住環境が整備され、満足度の向上が期待できる。 | |
| 指標2 | 人/日 | 49,518 | 49,518 | 46,569 | 確定 | △ | あり | 52,780 | 令和7年9月 | ○ | <input type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる | 駅周辺の利便性が向上したことが、駅周辺の乗降客数増加へ寄与したと考えられる。また、新型コロナウイルス感染症の影響がほとんど無くなったことや、令和6年3月に加木屋中ノ池駅が開業したことにより、鉄道利用者が増加したことから、令和6年3月開業の加木屋中ノ池駅の乗降客数を除いた場合の令和6年度の乗降客数は51,853人 | |
| 指標3 | % | 72.1 | 75.0 | 73.5 | 確定 | x | あり | 70.1 | 令和7年12月 | x | <input type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる | 事後評価時点では完了していなかった(都)養父線同線が令和7年3月に開通したことなどの道路事業の進捗により、市内の道路ネットワークが強化されたものの、市全域での抜本的な渋滞解消には至らないため、目標値には届いていないと考えられる。今後、さらなる道路環境が改善することにより、車での移動環境が改善され、満足度の向上が期待される。 | |

事後評価シート 様式2-1及び添付様式2-①から転記 ※全ての指標について記入

※フォローアップの必要のある指標について記入

※全ての指標について記入

様式4-② その他の数値指標の確定

| 指標 | 単位 | 従前値 | 目標値 | 評価値 | 事後評価 | | | フォローアップによる確定値 | 計測時期 | フォローアップ時点での達成度 | 確定値が評価値と比較して大きな差異がある場合や改善が見られない場合等 | | 総合所見 |
|-----------|----|------|-----|------|----------|-----|------------|---------------|---------|----------------|--|---|------|
| | | | | | 見込み・確定の別 | 達成度 | 1年以内の達成見込み | | | | 理由 | 改善策の方向性 | |
| その他の数値指標1 | % | 57.3 | | 63.1 | 確定 | | | 62.7 | 令和7年12月 | | <input type="checkbox"/> 改善策はそのまま <input type="checkbox"/> 改善策に補強が必要 <input type="checkbox"/> 新たに改善策をたてる | 東海太田川駅周辺土地区画整理事業や道路整備事業の完了により公共交通機関や自動車での移動の利便性が向上するとともに、自転車・徒歩での移動のしやすさも向上したと考えられる。その結果、日常生活の移動がしやすくなったと思われ、評価値からわずかに下回っているものの、従前値からは増加した。 | |

事後評価シート 様式2-1及び添付様式2-②から転記 ※全ての指標について記入

※フォローアップの必要のある指標について記入

※全ての指標について記入

2. 今後のまちづくり方策の検証

様式4-1-3 「今後のまちづくり方策」の進捗状況

| 事後評価シート 今後のまちづくり方策(事項) | 実施した具体的な内容 | 実施した結果 | 今後の課題 その他特記事項 |
|---|---|---|--|
| <p>事後評価シート 添付様式5-③に記載した今後のまちづくり方策(事項)</p> <p>都市計画道路、都市公園等の未整備箇所の整備を進め、都市基盤の充実を図る。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 東海太田川駅周辺土地区画整理事業 道路整備事業((都)横須賀駅西通線、市道太田川駅前通り線、市道元浜線) | <p>東海太田川駅周辺土地区画整理事業により道路、公園等の一体的な整備を実施し、面的な都市基盤の充実を図った。</p> | <p>今後も継続して都市基盤の充実を図るため、市道太田川駅前通り線、市道元浜線、御洲浜公園等の整備を実施していく必要がある。</p> |
| <p>・成果を持続させるために 行う方策</p> | <p>太田川駅・尾張横須賀駅・大田川一帯の景観形成により、歩行空間確保によるネットワークの強化を図ることに、賑わい創出の効果を促進させる。</p> | <p>東海太田川駅周辺土地区画整理事業により太田川駅・大田川一帯の景観形成及び歩行空間を確保し、ネットワークの強化を図った。</p> | <p>引き続き駅周辺の整備を進めネットワークの強化を図り、賑わい創出の効果を促進させる必要がある。</p> |
| <p>様々な世代の住民が利用可能な生活サービス施設の充実を図ることにより、誰もが住みやすい市街地の形成を図る。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 東海太田川駅西土地区画整理事業 優良建築物等整備事業 | <p>東海太田川駅西土地区画整理事業により都市基盤整備を進め、生活サービス施設の誘導を図った。また、太田川駅東地区では優良建築物等整備事業により医療施設の建設が進んでいる。</p> | <p>今後も生活サービス施設の充実が望まれるため、継続して誰もが住みやすい市街地の形成を図っていく必要がある。</p> |
| <p>改善策</p> | <p>太田川駅周辺の未整備箇所を整備することで拠点性の向上を図るとともに、尾張横須賀駅の拠点性も高め、相乗効果を期待する。</p> | <p>太田川駅周辺では優良建築物等整備事業や土地区画整理事業、尾張横須賀駅周辺では、道路整備事業(都)横須賀駅西通線、地域生活基盤施設、横須賀文化の森、まちづくり広場整備事業、高次都市施設、東海市創造の社交流館の整備により、拠点性が高まってきている。</p> | <p>各駅周辺の事業を引き続き進め、複数事業の相乗効果による拠点性を高める必要がある。</p> |
| <p>・まちづくりの目標を達成するための改善策 ・残された課題・新たな課題への対応策 ・その他 必要な改善策</p> | <p>大田川沿いのエコプロムナードの整備に加え、ポケットパークの整備を行い、各駅の地区拠点を中心に歩行者の利便性・まちの回遊性の向上を図る。</p> | <p>東海太田川駅周辺土地区画整理事業により歩道、公園、駅前広場等を整備し、回遊性の向上を図った。また、シエルトーやポケットパークの整備に向けた設計を実施した。</p> | <p>今後、シエルトーやポケットパークの整備等を行い、継続して各駅の地区拠点を中心とした歩行者の利便性・まちの回遊性の向上を図る必要がある。</p> |
| <p>計画で定められたスケジュールに対して早期整備を心掛ける。</p> | <ul style="list-style-type: none"> 優良建築物等整備事業 東海太田川駅周辺土地区画整理事業 | <p>東海太田川駅周辺土地区画整理事業は竣工した。太田川駅東地区では、優良建築物等整備事業による医療施設の建設が進んでいる。</p> | <p>継続して計画で定められたスケジュールに対して早期整備を心掛ける必要がある。</p> |

事後評価シート 添付様式5-③から転記

様式4-④ フォローアップにより新たに追加が考えられる今後のまちづくり方策

| 追加が考えられる今後のまちづくり方策 | 具体的内容 | 実施時期 | 実施にあたっての課題 その他特記事項 |
|--------------------|--|--------|---|
| 市内の道路ネットワークの強化 | <ul style="list-style-type: none"> ・市道下畑9号線始め3路線 ・市道成室新田4号線始め4路線 | 令和8年度～ | 国道155号の4車線化整備に合わせて、取付道路の整備を実施していく必要がある。 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

社会資本総合整備計画書

(愛知県・東海市)

当初:平成30年3月16日
第一回変更:平成30年8月7日
第二回変更:平成31年2月5日
第三回変更:令和元年10月11日
第四回変更:令和2年10月8日
第五回変更:令和4年1月7日

社会資本総合整備計画

令和4年1月7日

| | | | | | | | |
|---------------|---|------------------------|----------------|--------------|--------------|---------------------------|-----------|
| 計画の名称 | 安心・安全で賑わいのある東通郡市の発表 | | 交付対象 | | 東通市 | | 重点配分対象の該当 |
| 計画の期間 | 平成30年度～令和4年度(5年間) | | | | | | |
| 計画の目標 | <ul style="list-style-type: none"> ・市が主催である本町山崎町の1地区内整備事業などの整備を行い、積極的な賑わいを創出する郡市職員の志を形作ることも、住民の安全・安心で快適な住環境を整備する ・駅前設置に伴う駅前広場周辺の道路等の基礎整備を行い、住民が安心して暮らすことのできる新たな市街地を創出する | | | | | | |
| 計画の成果目標(主要項目) | <ul style="list-style-type: none"> ・生活環境の向上による満足度を54.8%から80.0%に増加 ・生活主眼点における乗降客数49,518人/日に維持 ・車での移動に満足している人の割合を72.1%から75.0%に増加 | | | | | | |
| 定期報告の定数及び算定式 | 備考 | | | | | | |
| | 当初理予算額 (R2当初) | 中期予算額 (R2当初) | 期末予算額 (R4末) | 達成率 (R4末) | 達成率 (R4末) | 達成率 (R4末) | |
| | 54.8% | 59.9% | 60.0% | 60.0% | 60.0% | 60.0% | |
| | 49,518人 | 42,679人 | 49,518人 | 75.0% | 75.0% | 75.0% | |
| | 72.1% | 73.6% | 75.0% | 75.0% | 75.0% | 75.0% | |
| 全体事業費 | (A+B+C+D) | A | B | C | D | 効果促進事業費の割合 C/(A+B+C+D) | |
| | 21,287百万円 | 21,871百万円(うち提案事業分0百万円) | 0百万円 | 2百万円 | - | 0.000% | |

交付対象事業

| 番号 | 事業種別 | 地域種別 | 交付対象 | 事業者 | 事業名 (事業箇所) | 事業内容 (延長・面積等) | 事業実施期間(年度) | | | | | 全体事業費 (百万円) | 費用便益比 | 個別施設計画 進捗状況 | 備考 |
|--------|----------|------|------|-----|----------------------------------|-----------------------------|------------|----|----|----|--------|----------------|-------|----------------|---------------------|
| | | | | | | | R1 | R2 | R3 | R4 | | | | | |
| I-A-1 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 都市拠点周辺地区都市再生整備計画事業(都市再構築) | 病院建設等 | | | | | | 0 | - | - | |
| I-A-2 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 保健医療福祉拠点周辺地区都市再生整備計画事業(都市再構築) | 延長 L=1,300m | | | | | | 276 | 2.33 | - | 駅周辺地区の整備 移住者への移行 |
| I-A-3 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | (都)太田川東端(旧中化事業) | 面積 A=94.3ha 街路整備 | | | | | | 250 | - | - | |
| I-A-4 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 東通市川原田地区地区画整理事業 | 鉄道高架 L=0.8km、道路整備 L=0.3km | | | | | | 436 | - | - | |
| I-A-5 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | (都)養父森園線 | 道路整備 L=0.2km、電線道地下化 L=0.4km | | | | | | 4,771 | - | - | |
| I-A-6 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | (都)横須賀環状線 | 道路整備 L=0.1km | | | | | | 107 | - | - | |
| I-A-7 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 元藪下1号線 | 道路整備 L=1.8km | | | | | | 50 | - | - | |
| I-A-8 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道二ツ池線始め10路線 | 道路整備 L=0.5km | | | | | | 1,885 | - | - | |
| I-A-9 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道石田線始め2路線 | 道路整備 L=1.8km | | | | | | 60 | - | - | |
| I-A-10 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道太田川線前通り線始め6路線 | 道路整備 L=1.8km | | | | | | 1,940 | - | - | |
| I-A-11 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道山崎北線始め10路線 | 道路整備 L=2.1km | | | | | | 1,386 | - | - | |
| I-A-12 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道冬至池線始め2路線 | 道路整備 L=0.2km | | | | | | 383 | - | - | |
| I-A-13 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道順見4号線 | 道路整備 L=0.2km | | | | | | 151 | - | - | |
| I-A-14 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道東厨廻り1号線 | 道路整備 L=0.4km | | | | | | 252 | - | - | |
| I-A-15 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道八丁ヶ根1号線始め2路線 | 道路整備 L=0.4km | | | | | | 60 | - | - | |
| I-A-16 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 都市・地域交通軸推進事業(公共交通整備) | 自由通路 L=300m 等 | | | | | | 1,411 | 1.25 | - | |
| I-A-17 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 都市・地域交通軸推進事業(鉄道施設整備) | 鉄道橋架物(駅舎、ホーム等) | | | | | | 1,427 | 1.25 | - | |
| I-A-18 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道元浜加木線 | 道路整備 L=0.52km | | | | | | 250 | - | - | |
| I-A-19 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道元浜線 | 道路整備 L=0.5km | | | | | | 500 | - | - | |
| I-A-20 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道新池線 | 道路整備 L=0.6km | | | | | | 50 | - | - | |
| I-A-21 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道新池線 | 道路整備 L=1.2km | | | | | | 1,500 | - | - | |
| I-A-22 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道多田路大田インターチェンジ号線始め3路線(大田IC開通工区) | 面積 A=11ha 街路整備 | | | | | | 3,300 | - | - | |
| I-A-23 | 都市再生整備計画 | 一般 | 東通市 | 東通市 | 市道西御門3号線始め1路線 | 面積 A=11ha 街路整備 | | | | | | 800 | - | - | |
| 合計 | | | | | | | | | | | 21,255 | | | | |

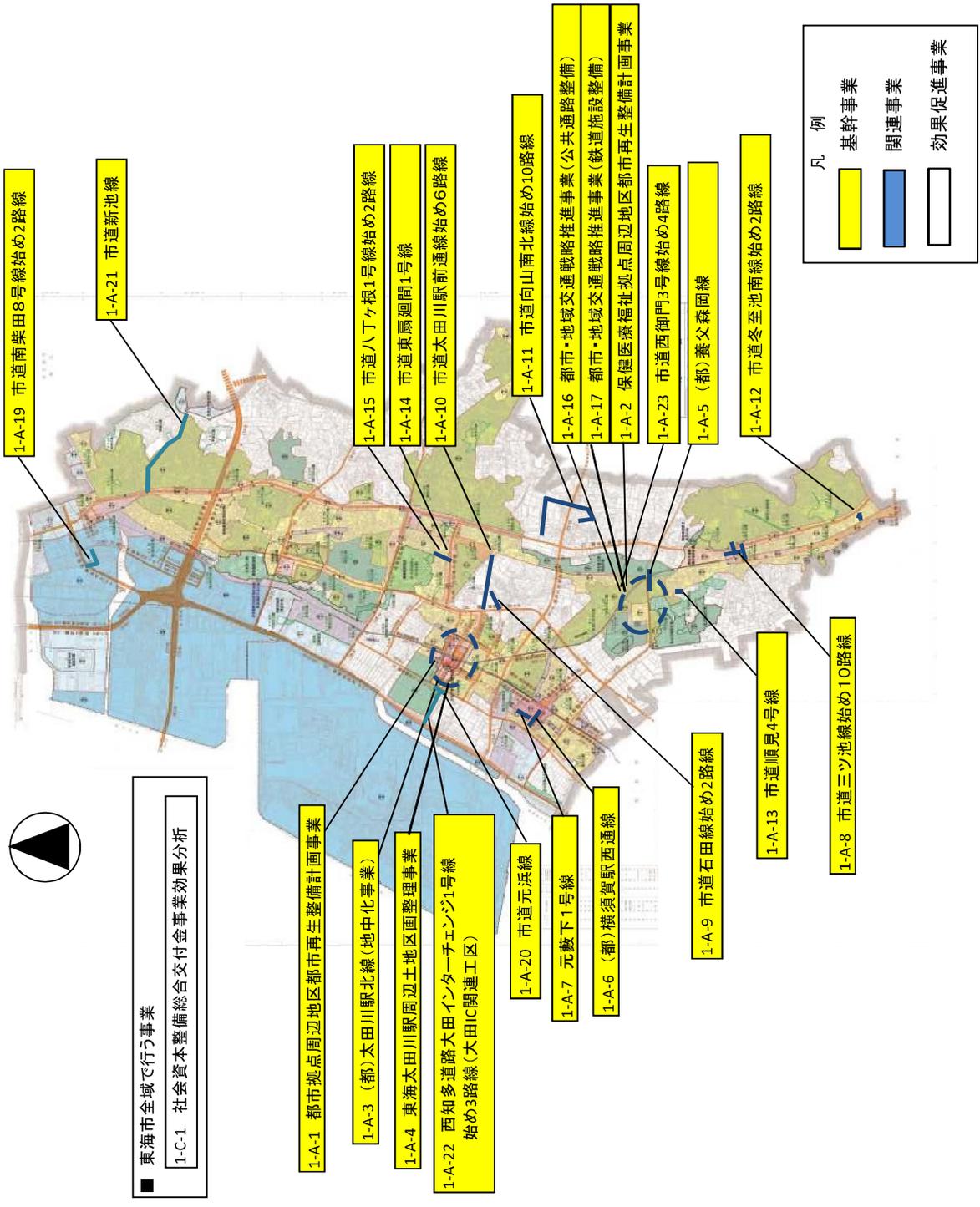
| | | | | | | | | |
|------------|------|------|-----|------------------|------|-------------|----------------|----|
| 明達社会資本整備事業 | 事業種別 | 交付対象 | 事業者 | 事業内容 (延長・面積等) | 中町村名 | 事業実施期間(年度) | 全体事業費 (百万円) | 備考 |
| | | | | | | R1 R2 R3 R4 | | |
| | | | | | | | 0.0 | |

| 番号 一体的に実施することにより期待される効果 | | | | | | | | | | 備考 |
|---|------|------|------|------|-----|-------------------|--------|--------|------------|------------|
| C 効果促進事業 | | | | | | | | | | 備考 |
| 番号 | 事業種別 | 地域種別 | 交付種別 | 直接種別 | 事業者 | 事業となる事業名 | 事業内容 | 市町村名 | 事業実施期間(年度) | 今年度予算(百万円) |
| 1-C-1 | 調査計画 | 一般 | 東海市 | 直接 | 東海市 | 社会資本整備総合交付金事業効果分析 | 事業効果分析 | 港湾・地区名 | R1 | R2 |
| 1-C-2 | 調査計画 | 一般 | 東海市 | 直接 | 東海市 | 社会資本整備総合交付金事業効果分析 | 事業効果分析 | 東海市 | R3 | R4 |
| 合計 | | | | | | | | | | 2 |
| 番号 一体的に実施することにより期待される効果 | | | | | | | | | | 備考 |
| 1-C-1 都市圏臨海沿地区都市再生整備計画事業(1-A-1)及び保健福祉施設拠点周辺地区都市再生整備計画事業(1-A-2)の事業効果検証し、今後の東海市の目指すまちづくりには反映する。 | | | | | | | | | | |
| 1-C-2 保健福祉施設拠点周辺地区都市再生整備計画事業(1-A-2)による基盤整備に合わせ、段々対策事業を実施し、安心・安全なまちづくりを実施する。 | | | | | | | | | | |

交付金の執行状況

| | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 |
|--------------------------------|------|-------|-------|------|----|
| 配分額 (a) | 1211 | 465 | 440 | 841 | |
| 計画別は流用額△減額 (b) | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 交付額 (c=a+b) | 1211 | 465 | 440 | 841 | |
| 前年度からの繰越額 (d) | 0 | 356 | 169 | 185 | |
| 支払済額 (e) | 855 | 652 | 424 | 661 | |
| 翌年度繰越額 (f) | 356 | 169 | 185 | 365 | |
| うち未契約繰越額 (g) | 52 | 87 | 73 | 0 | |
| 不用額 (h = c+d-e-f) | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 未契約繰越率 + 不用率 (h = (g+h)/(c+d)) | 4.29 | 10.59 | 11.98 | 0.00 | |
| 未契約繰越率 + 不用率が10%を超えている場合その理由 | | 補正のため | 補正のため | | |

※ 平成26年度以降の各年度の決算額を記載。



社会資本総合整備計画 事後評価シート

安心・安全で賑わいのある快適都市の充実

令和5年3月

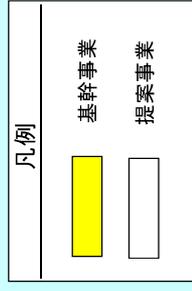
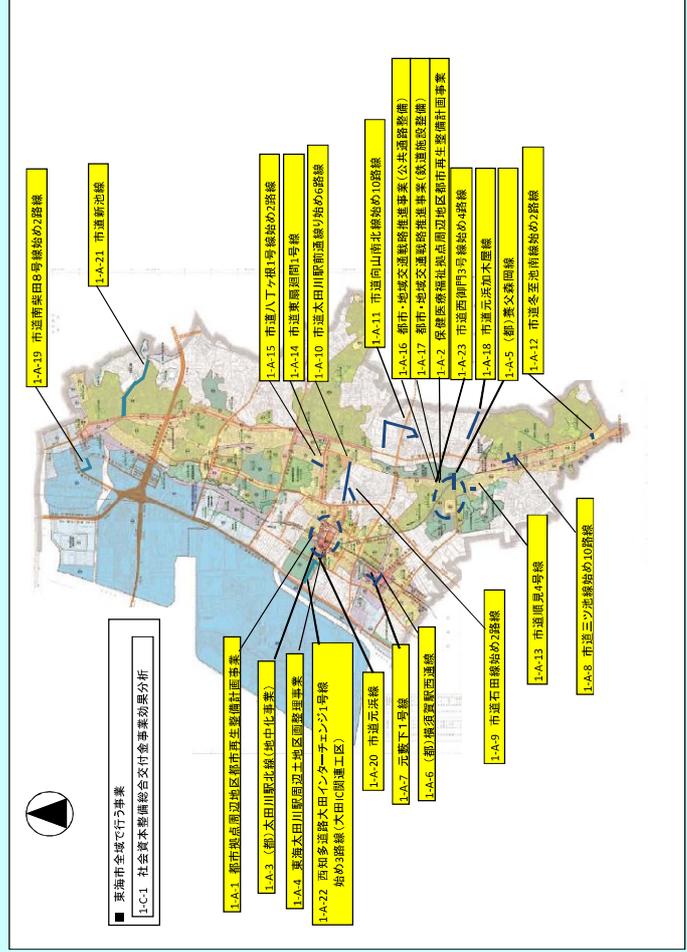
愛知県東海市

評価結果のまとめ

| 都道府県名 | 愛知県 | 市町村名 | 東海市 | 計画名 | 安心・安全で賑わいのある快適都市の充実 | 面積 | | | |
|---------------------------------------|----------------------|---|--|--------------------------|------------------------|-----|------------|---|-------------|
| 交付期間 | 平成30年度～令和4年度 | 事後評価実施時期 | 令和4年度 | 全体事業費 | 21,257 | 国費率 | | | |
| 1) 事業の実施状況 | 当初計画に位置づけ、実施した事業 | 事業名 | | | | | - | | |
| | | 調査計画(社会資本整備総合交付金事業効果分析)(事業効果分析) | | | | | | | |
| | | 当初計画から削除した事業 | 事業名 | 削除/追加の理由 | 削除/追加による目標、指標、数値目標への影響 | | | | |
| | | 効果促進事業 | - | - | - | | | | |
| | | 基幹事業 | - | - | - | | | | |
| | | 効果促進事業 | - | - | - | | | | |
| | | 基幹事業 | 市街化区域編入等の都市計画決定の進捗に合わせて、事業の位置付けを行ったもの。 | 目標、指標、数値目標への影響はなし | | | | | |
| | | 効果促進事業 | - | - | - | | | | |
| | | 交付期間の変更 | 平成30年度～平成34年度 平成30年度～令和4年度 | 交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響 | 元号の修正であるため特になし。 | | | | |
| | | 指標 | 従前値 基準年度 | 目標値 目標年度 | 数値 モニタリング | 評価値 | | 達成度 | 1年以内の達成見込み |
| 指標1 | 生活環境の向上による満足度 | 54.8 H27 (H28当初) | 60.0 R4 | 59.9 | 60.1 | ○ | あり | 道路整備によるアクセス性の向上や電線類地中化による、景観が改善されたことが、快適な生活空間の向上による満足度に寄与したと考えられる。 | 令和6年7月 |
| 指標2 | 鉄道主要駅における乗降客数 | 49,518 H27 (H28当初) | 49,518 R4 | 42,679 | 46,569 | △ | あり | 駅周辺の利便性が向上したことが軌道駅の乗降客数増加へ寄与したと考へられ、新型コロナウイルス感染症による行動制限の影響で目標達成とはならなかった。 | 令和6年7月 |
| 指標3 | 車での移動に満足している人の割合 | 72.1 H27 (H28当初) | 75.0 R4 | 73.6 | 73.5 | x | あり | 目標値には達しなかったが、令和4年度に開通した(新)名古屋半田線や、今後完了予定の(新)養父線開通を始めたことにより、日常生活の移動がしやすいと思われ、ネットワーキングが強化され、満足度が向上すると考えられる。 | 令和6年7月 |
| 3) その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現状況 | 指標 | 従前値 基準年度 | 目標値 目標年度 | 数値 モニタリング | 評価値 | 達成度 | 1年以内の達成見込み | 効果発現要因(総合所見) | フォローアップ予定時期 |
| その他の数値指標1 | 日常生活の移動がしやすいと認める人の割合 | 57.3 H29 | 63.1 | 63.1 | 63.1 | △ | あり | 東海太田川駅周辺上地区画整理事業や道路整備事業により公共交通機関や自動車での移動の利便性が向上し、日常生活の移動がしやすいと思われ、ネットワーキングが強化され、満足度が向上すると考えられる。 | 令和6年7月 |
| 4) 定性的な効果発現状況 | 特になし | | | | | | | | |
| 5) 実施過程の評価 | 実施内容 | | | | | | | | |
| | モニタリング | 令和3年度にモニタリングを実施し、モニタリングシートを作成した。 | | | | | 実施状況 | 今後の対応方針等 | |
| | 住民参加プロセス | 【実施経緯】年1回(実施時期)平成30年度～令和4年度(最終)【実施結果】まちづくりニュースを発行、ホームページへ掲載し、事業の進捗状況や事業完了までの流れを住民に説明することで、情報発信を行った。 | | | | | 実施状況 | 今後も定期的に指標の推移を確認する。 | |
| | 持続的なまちづくり体制の構築 | 都市再生推進法人である株式会社東海と連携し、まちづくりのための太田川駅周辺でのイベントを実施する等、住民連携による持続的なまちづくり体制を構築している。 | | | | | 実施状況 | 今後も定期的に指標の推移を確認する。 | |
| | | | | | | | 実施状況 | 今後も定期的に指標の推移を確認する。 | |

地区の概要

| 計画名(愛知県東海市) 社会資本総合整備計画の成果概要 | | | | |
|--|---|---|--|--|
| 計画の目標 | 目標を定量化する指標 | 従前値 | 目標値 | 評価値 |
| 目標 ・市の玄関である太田川駅周辺の土地活用整理事業などの整備を行い、持続的な賑わいを創出する都市拠点の充実を図るとともに、住民の安全・安心で快適な住環境を整備する。 ・新駅の設置に伴う駅前広場や周辺の道路等の基盤整備を行い、住民が心地よく暮らすことができる新たな市街地を形成する。 | 生活環境の向上による満足度 % 鉄道主要駅における乗降客数 人/日 車での移動に満足している人の割合 % | 54.8 (H28当初) 49,518 (H28当初) 72.1 (H28当初) | 60.0 R4 49,518 R4 75 R4 | 60.1 R4 46,569 R4 73.5 R4 |



課題の変化

【達成されたこと】
 ・駅を中心とした周辺の利便性向上と同時に、電線類地中化事業により快適な景観形成が図られた。また、どんな広場や文庫相模広島のイベント開催による交通の空間ができたことにより賑わいの場としての役割が形成された。
 ・公立西宮総合病院の整備により知多半島医療圏北西部における中核病院としての役割を果たしている。また、様々な世代の住民が利用可能な生活サービス施設が従前よりも充実した。
 【残された未解決の課題】
 ・太田川駅周辺の拠点性をさらに高めるため、駅の西側の未整備箇所の整備が必要である。
 ・太田川周辺の公園緑地等の身近な緑等の資源のネットワークのさらなる強化を図ることが必要である。また、持続可能な賑わい創出に向け、太田川駅・尾張橋須賀駅の双方の拠点性を高め相乗効果から人の流れを創出することが求められる。
 ・引き続き、周辺の基盤整備の推進が必要であり、早期の事業進捗を図ることが求められる。

今後の社会資本整備の方策(改善策を含む)

【効果を持続させるために行う方策】
 ・都市計画道路・都市公園等の未整備箇所の整備を進め、都市基盤の充実を図る。
 ・太田川駅・尾張橋須賀駅・太田川一帯の景観形成により、歩行空間確保によるネットワークの強化を図るとともに、賑わい創出の効果促進させる。
 ・様々な世代の住民が利用可能な生活サービス施設の充実を図ることにより、誰もが住みやすい市街地の形成を図る。
 【改善策】
 ・太田川駅周辺の未整備箇所を整備することで拠点性の向上を図るとともに、尾張橋須賀駅の拠点性も高め、相乗効果を期待する。
 ・太田川沿いのエコプログラムロードの整備に加え、ポケットパークの整備を行い、各駅の地区拠点を中心に歩行者の利便性・まちの回遊性の向上を図る。
 ・計画で定められたスケジュールに対して早期整備を心掛ける。