

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業（道路改良事業）					
地区名	主要地方道 名古屋祖父江線及び一般県道給父清須線（名鉄名古屋本線新清洲高架）					
事業箇所	愛知県清須市西市場～稲沢市増田東町および愛知県清須市花水木～清須市新清洲					
事業の あらまし	<p>本事業は、名鉄名古屋本線の丸ノ内駅の北から大里駅の南までの約 2.8km を限度額立体事業として鉄道高架を行い、8箇所の踏切を廃止するとともに、交差する(主)名古屋祖父江線をはじめとする道路及び河川を整備するものである。</p> <p>このうち、(主)名古屋祖父江線は名古屋市と稲沢市祖父江町を結ぶ主要幹線道路であるが、稲沢市増田町東地内において、名鉄名古屋本線と新清洲 9 号踏切で平面交差している。当該踏切は平成 29 年 1 月に踏切道改良促進法の指定を受けている。また、愛知県では、広域的な防災機能の向上を目指し、緊急輸送道路に指定されている本路線の機能強化に取り組んでいる。</p> <p>このため、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「交通安全対策の強化」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、主要地方道名古屋祖父江線及び一般県道給父清須線の限度額立体交差事業を実施することにより、交通の円滑化及び都市機能の向上を図るものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>(2) 交通安全対策の強化</p> <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	路線名		全体事業費	各事業費		内 訳
	主要地方道 名古屋祖父江線		110.7 億円	事業費 47.3 億円		工事費 41.5 億円 用補費 0.9 億円 その他 4.9 億円
一般県道 給父清須線		事業費 63.4 億円		工事費 55.6 億円 用補費 1.2 億円 その他 6.6 億円		
事業期間	採択予定年度	平成 29 年度	着工予定年度	平成 29 年度	完成予定年度	平成 52 年度
事業内容	主要地方道 名古屋祖父江線：踏切除却（延長：L=0.4km, 車線数：2 車線, 幅員：W=16m） 一般県道 給父清須線：踏切除却（延長：L=0.1km, 車線数：2 車線, 幅員：W=12m）					

II 評価

① 業の必要性

1) 必要性

- (1) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（渋滞緩和）
- ・（主）名古屋祖父江線（新清洲9号）および（一）給父清須線（新清洲1号）の混雑時上下平均旅行速度は、鉄道踏切周辺で12.8km/hおよび15.2km/hと低下している。
（新清洲9号 東行き：12.0km/h 西行き：13.6km/h[H28.7 交通量調査 朝ピーク時]）
（新清洲1号 北行き：15.3km/h 南行き：15.1km/h[H28.7 交通量調査 朝ピーク時]）
 - ・（主）名古屋祖父江線および（一）給父清須線の断面交通量は11,610台/12hおよび8,615台/12hである（H28.7 交通量調査）。渋滞長は、名古屋祖父江線が夕ピーク時で最大約400m、給父清須線は朝ピーク時で最大約230mと長く、踏切遮断により慢性的な交通渋滞が発生している（H28.7 交通量調査）。
 - ・名鉄名古屋本線と交差する（主）名古屋祖父江線（新清洲9号）および（一）給父清須線（新清洲1号）は踏切道改良促進法に基づいた、緊急対策踏切（自動車ボトルネック踏切）に指定されている。
- (2) 交通安全対策の強化（交通弱者に対する安全性向上）
- ・（主）名古屋祖父江線（踏切名：新清洲9号）および（一）給父清須線（踏切名：新清洲1号）では人身事故等が発生しており、歩行者の踏切横断による列車との接触機会を低減することが求められる。また新清洲1号は、清洲小学校の通学路に指定されており、安全性向上が求められる。
- (3) 地震・津波対策の強化（広域的な防災機能の向上）
- ・（主）名古屋祖父江線は愛知県において第二次緊急輸送道路として位置づけており、緊急時の避難・救助機能を向上することが求められる

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】

・広域的な防災機能、交通安全性の向上および渋滞緩和のため、事業実施の必要がある。

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：H29)	備考
費用 (億円)	改築費	60.4	
	維持修繕費	0.1	
	合計 (C)	60.5	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	84.4	
	走行費用短縮便益	4.8	
	交通事故減少便益	0.0	
	合計 (B)	89.2	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	11,800 7,600
費用対効果分析結果 (B/C)		1.5	

※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（平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）

2) 貨幣価値化困難な効果	達成目標 (建設部方針)		貨幣価値化可能な効果 評価基準表																										
	1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる											MAX3	1													
				<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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											3														
	3 成長力	③交通安全対策の強化	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる											MAX3	2													
<input type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業、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、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、または自転車ネットワーク計画に位置づけられた事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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											3																		
⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備		◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる											MAX3	3														
■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる											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 <input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県上位区間(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											2	1																	
合計			合計											3	2														
総合計			合計											9	6														
評価値			合計											0.67															
<p>・貨幣価値化困難な効果として、「地震・津波対策の強化」「交通安全対策の強化」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などがある。「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.67である。</p> <p>道路・街路事業の事業評価マニュアル(案) (平成28年7月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)</p>																													
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。																										
③事業の実効性	1) 事業計画	【事業計画】																											
			H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42	H43	H44	H45	H46	H47	H48	H49	H50	H51	H52	計		
	工程区分	調査・設計	←————→																										
		用地補償		←————→																									
	工事						←————→																						
事業費(億円)		6.8					7.3					32.9					46.3					17.4					110.7		
※事業費について、今後5年間分の事業費と、それ以降の残事業費を記載する。																													
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地元住民に対し事業概要説明会(平成28年12月21日~23日)を開催し、合意形成を図っている。 ・地元の自治体より整備の要望がなされている。 																												
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域内の鉄道高架事業であり、自然環境へ与える影響は小さいが可能な範囲で低減を図る。 ・周辺生活環境へは北側に側道と緑地を配置することにより、日照に配慮している。 																												
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。																										
手法の	1) 代替案の比較検討結果	・都市計画により、ルート、幅員、車線数(2車線)及び鉄道との立体交差が決定している。																											

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】	・最適な事業計画であり当該手段が最も妥当であると判断した。
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		
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 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】 事業実施前後の交通量（全車、大型車）、平均旅行速度、渋滞長の変化、踏切事故の改善状況		
V 事業評価監視委員会の意見		
VI 対応方針		