

## 再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道名古屋祖父江線およ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	清須市西市場～稲沢市増田東町および清須市花水木～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、交差する主要地方道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、主要地方道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。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。また、一般県道給父清須線は、愛西市給父町と清須市を結ぶ県道で、清須市土田小中畑地内において、名鉄名古屋本線と新清洲 1 号踏切で平面交差している。当該踏切も平成 29 年 1 月に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）に指定されている。</p> <p>このため、「地域の活性化」、「交通事故対策」、「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) 地域の活性化（踏切道改良促進法により指定された踏切の除却）</p> <p>(2) 交通事故対策（学校が位置する区間の交通安全性向上）</p> <p>(3) 地震・津波対策の強化（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更 の推移		事前評価時 (2017 年度)	再評価時 (2021 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2017 年度～2040 年度	2017 年度～2040 年度	—	
	事業費(億円)	119.4	119.4	—	
	経費 内訳 (億円)	工事費	101.4		101.4
		用補費	6.5		6.5
その他	11.5	11.5			
事業内容	名古屋祖父江線：踏切除却 延長:0.4km 幅員:16m 4 種 1 級 (60km/h) 給父清須線：踏切除却 延長:0.1km 幅員:12m 4 種 2 級 (50km/h)	名古屋祖父江線：踏切除却 延長:0.4km 幅員:16m 4 種 1 級 (60km/h) 給父清須線：踏切除却 延長:0.1km 幅員:12m 4 種 2 級 (50km/h)	—		
II 評価					
①事業の 必要性	1) 必要性 の変化	<p>【事前評価時の状況】</p> <p>(1) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・（主）名古屋祖父江線（新清洲 9 号踏切）および（一）給父清須線（新清洲 1 号踏切）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 号踏切 東行き：12.0km/h、西行き：13.6km/h） （新清洲 1 号踏切 北行き：15.3km/h、南行き：15.1km/h）</li> </ul>			

	<p>[2016年7月旅行速度調査 朝ピーク時]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)名古屋祖父江線および(一)給父清須線の断面交通量は11,465台/日および8,464台/日である(2016年7月交通量調査)。渋滞長は、(主)名古屋祖父江線が夕ピーク時で最大約400m、(一)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(2016年7月渋滞調査)。</li> <li>・名鉄名古屋本線と交差する(主)名古屋祖父江線(新清洲9号踏切)および(一)給父清須線(新清洲1号踏切)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。</li> </ul> <p>(2)交通安全対策の強化(交通弱者に対する安全性向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)名古屋祖父江線(新清洲9号踏切)および(一)給父清須線(新清洲1号踏切)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号踏切は、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。</li> </ul> <p>(3)地震・津波対策の強化(広域的な防災機能の向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(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。</li> </ul> <p>【再評価時の状況】</p> <p>(1)地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)名古屋祖父江線(新清洲9号踏切)および(一)給父清須線(新清洲1号踏切)の混雑時上下平均旅行速度は、鉄道踏切周辺で18.8km/hおよび17.1km/hと20km/h以下で、踏切遮断による慢性的な渋滞状況は変わらない。 (新清洲9号踏切 東行き:19.4km/h、西行き:18.3km/h) (新清洲1号踏切 北行き:16.8km/h、南行き:17.3km/h) [ETC2.0プロボデータ 2021年4月平日平均 朝ピーク時]</li> <li>・名鉄名古屋本線と交差する(主)名古屋祖父江線(新清洲9号踏切)および(一)給父清須線(新清洲1号踏切)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。</li> </ul> <p>(2)交通事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)名古屋祖父江線(新清洲9号踏切)および(一)給父清須線(新清洲1号踏切)では事前評価時以降も人身事故が発生しており、歩行者の踏切横断による列車との接触機会を低減させる必要がある。また新清洲1号踏切は、清洲小学校の通学路に指定されており、安全性を向上させる必要がある。</li> </ul> <p>(3)地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(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・救助機能を向上させる必要がある。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に大きな変動要因はなく、依然として事業の必要性は高い状況である。</li> </ul>				
判定	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="373 1666 512 1816" style="text-align: center; vertical-align: middle;"><b>B</b></td> <td data-bbox="512 1666 1461 1816"> <p>A: 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B: 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C: 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="373 1816 1461 1930"> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切の交通遮断により旅行速度は低い状況であり、交通安全の強化が求められるなど、事業着手時の必要性に大きな変化はなく、事業の必要性は依然として高い状況であるため。</li> </ul> </td> </tr> </table>	<b>B</b>	<p>A: 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B: 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C: 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p>	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切の交通遮断により旅行速度は低い状況であり、交通安全の強化が求められるなど、事業着手時の必要性に大きな変化はなく、事業の必要性は依然として高い状況であるため。</li> </ul>	
<b>B</b>	<p>A: 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B: 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C: 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p>				
<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切の交通遮断により旅行速度は低い状況であり、交通安全の強化が求められるなど、事業着手時の必要性に大きな変化はなく、事業の必要性は依然として高い状況であるため。</li> </ul>					

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	…	2036	2037	2038	2039	2040	合計	
工程区分	調査・設計	←————→																	
	用地補償				↔												←————→		
	工事					←————→													
事業費(億円)	当初計画	4.6				114.8													119.4
	実績	2.3																	2.3
	今回計画	2.3				12.3							104.7						119.4

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】
延長(km)	0.5	0.0	0.0%	0.5	0.0%
事業費(億円)	119.4	2.3	1.9%	119.4	1.9%
工事費	101.4	0.0	0.0%	101.4	0.0%
用地補償費	6.5	0.1	1.1%	6.5	1.1%
その他	11.5	2.3	19.6%	11.5	19.6%

2) 未着手又は長期化の理由

・完了予定年度に変更なし。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・地元自治体より早期整備が要望されており、大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

・2040年度までに整備が完了する予定である。

判定

A

①A: 事業は順調であり、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。

・これまでの事業長期化により、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】

・事業は順調であり、2040年度までに整備の完了が見込まれるため。

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析の算定基礎となった要因変化の有無】  
 交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定

【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：2017)	再評価時 (1回目) (基準年：2021)	備考
費用 (億円)	事業費	63.7	73.3	
	維持管理費	0.1	0.8	
	合計(C)	63.8	74.1	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	84.4	94.2	
	走行経費削減便益	4.8	11.3	
	交通事故減少便益	0.0	1.5	
	合計(B)	89.2	107.0	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日) 11,800 7,600	11,300 7,600	名古屋祖父江線 給父清須線
費用対効果分析結果(B/C)		1.4	1.4	

※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したものの。

【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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

- ・貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析を行った結果、B/Cは依然として1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・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 1.00 である。

達成目標 (建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化可能な効果 評価基準表			
			評価項目	基礎点	得点	
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	MAX□	3	
	<input checked="" 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 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	2		1
合計			3	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	MAX□		3
	<input checked="" 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 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	2		
合計			3	3		
総合計				9	9	
評価値					1.00	

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)

【再評価時の状況】

- ・特に変化なし。
- ・「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 1.00 である。

達成目標 (社会資本整備方針)		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表			
			評価項目	基礎点	得点	
1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX□	3	
	<input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または路切道改良促進法により指定された路切の除却に係る事業に該当する <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"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する		3	2		1
合計			3	3		
2 あいちを守る	③地震・津波対策	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX□		3
	④風水害対策		<input checked="" 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 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		
合計			3	3		
3 あいちを守る	⑥交通事故対策	◎	□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX□	3	
	<input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する <input 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	2		
合計			3	3		
総合計				9		9
評価値						1.00

道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和 3 年 3 月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・特に大きな変動要因は無く、評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については変わりがなく 0.6 を超えている。

判定	A	<p>A：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。</p> <p>B：事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。</p> <p>C：事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。</p>
	【理由】	<p>・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ついても0.6を越えているため、事業効果の発現が期待できる</p>
III 対応方針（案）		
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） <input type="checkbox"/>対象外</p> <p>【事業完了後5年を超えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・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</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
<p>主要地方道名古屋祖父江線および一般県道給父清須線（名鉄名古屋本線新清洲高架）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。</p>		
VI 対応方針		
事業継続		