

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路3・4・310伏見町線					
事業箇所	清須市西枇杷島町地内					
事業のあらまし	<p>都市計画道路伏見町線は、名古屋市から清須市を経て、都市計画道路名古屋環状2号線に至り、その先は、都市計画道路名古屋岐阜線として、一宮市や岐阜市に至る主要幹線道路であり、並走する一般国道22号と一体となって尾張地域における重要な南北軸を形成するとともに、緊急輸送道路にも指定されています。また、本事業区間である清須市西枇杷島町地域においては、鉄道や河川によって分断された地域間を結ぶ道路としても重要な役割を担っています。</p> <p>本事業区間については、現況2車線であり交通容量が不足しているため、慢性的な交通渋滞が発生しております。</p> <p>また、副道部に通過交通が流れ込むため、通学路として利用する小学校児童の安全を確保する必要があります。</p> <p>このため、本事業においては、現在の2車線から4車線へ拡幅することによって幹線道路としての交通機能を確保し、渋滞緩和を目指すとともに、副道への不要な交通を排除することによって交通安全対策の推進を図るものです。</p> <p>なお、隣接する枇杷島橋については、特定構造物改築事業※として、名古屋市施行で本事業と同時に架替を実施します。</p> <p>※特定構造物改築事業</p> <p>平成12年東海豪雨を契機に、一級河川庄内川で国土交通省が実施している河川激甚災害対策特別緊急事業に合わせ、治水安全度向上のため、東海道新幹線橋梁、東海道本線橋梁及び枇杷島橋梁の架け替えと当該橋梁上下流の堤防整備を行うもの。</p> <p>このうち、東海道新幹線橋梁及び東海道本線橋梁とそれらに係る堤防整備は、国土交通省が費用負担し施行する。また、枇杷島橋とそれに係る堤防整備は、道路拡幅が伴うため、国土交通省、愛知県、名古屋市3者の費用負担により、名古屋市が施行する。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>○渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>【副次目標】</p> <p>○交通安全対策の推進</p> <p>○地震減災対策の推進、風水害への対応力の強化</p>					
事業費	事業費		内訳			
	53.3億円		□工事費29.07億円、□用補費22.17億円、□その他2.1億円			
事業期間	採択予定年度	平成26年度	着工予定年度	平成26年度	完成予定年度	平成42年度
事業内容	<p>多車線化（伏見町線の名鉄名古屋本線跨線部の改築および4車線化）</p> <p>第4種第1級（V=60km/h）、L=560m、W=24~35m</p>					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>○交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業区間は、尾張地域における重要な南北軸の一部でありながら、混雑度が1.88（平成22年センサス）であり、日常的に渋滞が発生しています。 愛知県主要渋滞箇所に指定されており、渋滞削減に向けた取り組みが必要となります。 <p>○通学路の安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業区間は、副道が小学校の通学路に指定されていますが、通過交通が副道を利用するため安全性の確保が必要です。 <p>○災害に強い道路ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業区間は、「第2次緊急輸送道路」に位置付けられており、災害時や緊急時の救援・救助に影響が及ばないように整備を図る必要があります。 				
	判定	A	<p>A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】</p> <p>尾張地域における重要な南北軸でありながら、慢性的に渋滞が発生していること、また、通学路の安全性が脅かされているなど、事業の必要性が高いため。</p>			

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】

■事前評価

区分		事前評価時 (基準年: H25)	備考
費用 (億円)	事業費	36.8	
	維持管理費	0.3	
	合計 (C)	37.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	70.0	
	走行経費減少便益	5.4	
	交通事故減少便益	1.0	
	合計 (B)	76.4	
(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	43,000	
費用対効果分析結果 (B/C)		2.1	

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【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

- ・当該事業に対応する貨幣価値化困難な効果としては、通学路の安全性向上に資する事業であることから「交通弱者に対する安全性の向上」、第2次緊急輸送道路の強化に資する事業であることから「広域的な防災機能の向上」、愛知県「主要な渋滞箇所」に位置づけられておりこの緩和が期待できることから「主要な渋滞箇所の緩和」があります。
- ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」における評価値は0.89であり、基準値の0.6を上回っています。

②事業の効果

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 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 <input type="checkbox"/> 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 <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	MAX3 3 2 1 3 3
		■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <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 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	MAX3 3 2 1 3 2
	④風水害への対応力の強化	■ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・モノづくり拠点へのアクセス道路の機能的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	MAX3 3 2 1 0 0
		■ b) 広域交通性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特別市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 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	MAX3 3 2 1 0 0
2 連携力・地域力・魅力	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 <input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック路切の渋滞緩和に資する事業に該当する <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"/> 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	MAX3 3 2 1 3 3
		■ b) 魅力ある市街地の形成が期待される <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	MAX3 3 2 1 0 0
	⑨魅力ある市街地の形成	■ a) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	MAX3 3 2 1 0 0
		■ a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待される <input type="checkbox"/> 高速道路IC・自動車専用道路ICと主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 最寄駅と主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 主要観光地周辺へのアクセス性に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1 0 0
3 環境	⑬温暖化対策の推進	■ a) 道路沿道環境の改善が期待される <input type="checkbox"/> 交通内汚染(渋滞対策・環状道路整備等)によるCO2の総量削減が期待される <input type="checkbox"/> 公共交通利用促進(バス路線整備・主要駅へのアクセス性向上等)によるCO2の総量削減が期待される <input type="checkbox"/> 街路樹や法面緑化等によるCO2削減が期待される	MAX3 3 2 1 0 0
		合計	9 8
総合計			9 8
評価値			0.89

※道路・街路事業の事業評価マニュアル (平成 25 年 3 月、愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課) による。

	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】 費用対効果分析より十分な効果が期待できること、また、貨幣価値化困難な効果についても十分な事業効果が期待できるため。																																																																																																													
③事業の実効性	1) 事業計画	事業計画及び実績 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> <th>H37</th> <th>H38</th> <th>H39</th> <th>H40</th> <th>H41</th> <th>H42</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>調査・設計</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> <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> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</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> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>0.3</td> <td>0.3</td> <td>4.7</td> <td>4.7</td> <td>4.7</td> <td>4.7</td> <td>4.7</td> <td>1.6</td> <td>0.6</td> <td>3.2</td> <td>3.2</td> <td>3.5</td> <td>3.7</td> <td>3.8</td> <td>2.5</td> <td>3.0</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="4">14.8</td> <td colspan="13">38.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、事業区間と隣接して実施される特定構造物改築事業と一体となって事業を進め、歩調を合わせて実施することにより事業効果が高まります。 			H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42	調査・設計	←																	用地補償			←															工事							←										→	事業費(億円)	0.3	0.3	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7	1.6	0.6	3.2	3.2	3.5	3.7	3.8	2.5	3.0	3.8		14.8				38.5												
		H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42																																																																																													
	調査・設計	←																																																																																																													
	用地補償			←																																																																																																											
工事							←										→																																																																																														
事業費(億円)	0.3	0.3	4.7	4.7	4.7	4.7	4.7	1.6	0.6	3.2	3.2	3.5	3.7	3.8	2.5	3.0	3.8																																																																																														
	14.8				38.5																																																																																																										
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・伏見町線の都市計画手続の中で説明会を開催しております。 (都市計画説明会：平成16年3月18日、19日) ・清須市議会に当該整備に関連する委員会（枇杷島特定構造物対策特別委員会）が設置されており地元の協力体制が整っております。 																																																																																																														
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業により、幹線交通と生活交通が分離し、生活環境の向上が期待されることから、事業の実効性は高い状況にあります。 																																																																																																														
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】 地元の協力体制等、円滑な事業執行環境が整っており事業の実効性が高いため。																																																																																																														
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路であるため、代替性はありません。 																																																																																																													
	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】 都市計画道路であるため、手段の代替性は無く妥当です。																																																																																																															
III 対応方針（案）																																																																																																															
妥当	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】 当該路線（本線および副道）の交通量、旅行速度、渋滞長・滞留長																																																																																																															
V 事業評価監視委員会の意見																																																																																																															
VI 対応方針																																																																																																															