

【都市整備課所管 再評価審議資料】

| | |
|------------------------------|---------|
| ○再評価対象箇所一覧表 | ・・・p. 1 |
| ○再評価対象地区に係る事業制度・費用対効果の分析について | ・・・p. 2 |
| ○再評価実施箇所（附図） | ・・・p. 3 |
| ○説明資料（パワーポイント） | |
| 1) 連続立体交差事業 「名古屋鉄道名古屋本線」 | ・・・p. 5 |

令和5年度再評価対象箇所一覧表 8月7日審議箇所
 [都市建設部 都市整備課]

| 番号 | 事業名 | 路線・地区・河川名等 | 実施箇所 (市町村名) | 採択 年度 | 完了 予定 年度 | 事業概要 | | | 全体事業費 (百万円) 用地補償費 工事費等 | 実施済み額 (百万円) 用地補償費 工事費等 | | | 進捗率 (%) 用地補償費 工事費等 | | 経過年数 (R6.3現在) | 政策との 位置付け | 関連事業の進 捗状況 | 社会経済情勢 等の変化及び 地元の意向 | 環境との調 和への配慮 事項 | 事業費縮減 | 費用対効 果分析 | 対応方針 (案) | 特記事 項 |
|----|--------------|----------------|----------------|----------|----------------|---------------|----------------|-----------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------|-------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|--------------|---------------|---------------------------|----------------------|------------|-------------|-------------|----------|
| | | | | | | 全体事業量 (km) | 実施済事業量 (km) | 事業 実施率 | | 用地補償費 | 工事費等 | 用地補償費 | 工事費等 | 用地補償費 | | | | | | | | | |
| 1 | 連絡立体 交差事業 | 名古屋鉄道 名古屋本線 | 岐阜市 | H11 | R18 | 2.05 | 0.00 | 0.0% | 41,897 10,589 31,308 | 1,100 342 758 | 2.6% 3.2% 2.4% | 25 | 安全で円滑な 交通を確保す る名古屋架橋 事業の推進 | 連立事業にあ わせ実施中 | 岐阜市中心市 街地における、 まちづくり事業 の推進 | 騒音の低減 | - | 1.1 (1.1) | 継続 | H30 再評価 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

費用対効果分析:()は前回新規採択評価時の投資効果率

令和5年度 再評価対象地区に係る事業制度・費用対効果の分析について

課名 都市整備課

| | | | |
|---------------|--------------|---|--|
| ○事業制度について | 事業名 | 連続立体交差事業（補助事業） | |
| | 事業目的 | 名鉄名古屋本線鉄道高架化事業は、鉄道で分断された地域において交通の円滑化や住みよいまちづくりの推進のために鉄道を高架化する事業。 | |
| | 採択基準 | 鉄道と幹線道路とが2箇所以上において交差し、かつ、その交差する両端の幹線道路の中心間距離が350m以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3箇所以上において立体交差させ、かつ、2箇所以上の踏切道の除去を行うもの。 | |
| | 概要 (メニュー) | <ul style="list-style-type: none"> ・連立事業区間 L=2,049m ・踏切除去（12箇所）による渋滞の解消 【関連事業】 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道と交差する幹線道路や高架側道の整備 ・（仮称）統合駅を中心とした土地区画整理事業との一体整備 ・境川河川修事業、（都）岐阜駅那加線街路事業との一体的整備 | |
| ○費用対効果の分析について | 効果の項目 | うち貨幣換算する項目（B） | <ul style="list-style-type: none"> ・移動時間短縮便益（自動車） 鉄道を高架化しない場合の総移動時間費用から、鉄道を高架化した場合の総移動時間費用を減じた差 ・移動時間短縮便益（歩行者・自転車） 踏切遮断がある場合の移動時間と、踏切遮断がない場合の移動時間の差 ・走行経費減少便益 鉄道を高架化しない場合の走行経費から、鉄道を高架化した場合の走行経費を減じた差 ・交通事故解消便益（道路・踏切） 鉄道を高架化しない場合の交通事故による社会的損失から、鉄道を高架化した場合の交通事故による社会的損失を減じた差 |
| | | その他項目 | <ul style="list-style-type: none"> ・まちの分断の解消、電車による騒音・振動の低減、踏切による騒音の解消 ・道路整備や踏切廃止により、交通の安全性・安心感の向上 ・新しい道路整備やまちづくりによる地域の活性化と防災の向上 |
| | *費用便益B/C* | 費用の算定 | 費用の算定＝連続立体交差事業に要する事業費＋関連する道路の維持管理に要する費用 ここで、連続立体交差事業に要する費用とは、用地補償費、道水路整備費、鉄道施設建設費、工事付帯、事務費のうち、鉄道事業者負担を除いたものである。 費用及び便益の前提 <ul style="list-style-type: none"> ・検討年数：50年 ・基準年次：評価時点 ・社会的割引率：4% |
| | 費用便益比の基準 | <ul style="list-style-type: none"> ・算定基準：費用便益分析マニュアル（連続立体交差事業編）（令和4年2月 国土交通省） ・費用便益比（B/C）が1.0以上 | |

令和5年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔都市整備課〕

| | | | |
|----------|---|------------------|------------------------------|
| 番号 | 6 | 事業名 (路線・河川名等) | 連続立体交差事業（補助事業） 名古屋鉄道名古屋本線 |
| 事業実施箇所 | 起点：岐阜県岐阜市下川手 終点：岐阜県岐阜市加納 | 事業主体 | 岐阜県 |
| 採択年度 | 平成11年度 | 完了予定年度 | 令和18年度 |
| 再評価の実施基準 | 事業採択後長期間が経過した時点で継続中の事業 | | |
| 事業目的 | <p>名鉄名古屋本線鉄道高架化事業は、鉄道で分断された地域における交通の円滑化や住みよいまちづくりを推進する。</p> | | |
| 事業概要 | <p>名古屋鉄道名古屋本線連続立体交差事業では、境川～名鉄岐阜駅間の約2.05km区間を高架化し、12箇所の踏切を除去するとともに、（仮称）統合駅を中心としたまちづくりを行い、地域を一体的に整備する。また、境川河川改修事業と（都）岐阜駅那加線街路事業と一体的に事業を行う。</p> | | |
| 概要図 | <p>写真①</p> <p>写真②</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業区間 高速道路 一般国道(国管理) 一般国道(県管理) 主要地方道 一般県道 <p>(C)岐阜県</p> | | |

事業再評価 連続立体交差事業

名古屋鉄道名古屋本線

都市建築部 都市整備課
令和5年8月7日



都市建築部の整備方針

基本方針

「魅力にあふれ、安心して暮らせる」まちづくりの推進

政策の3本柱

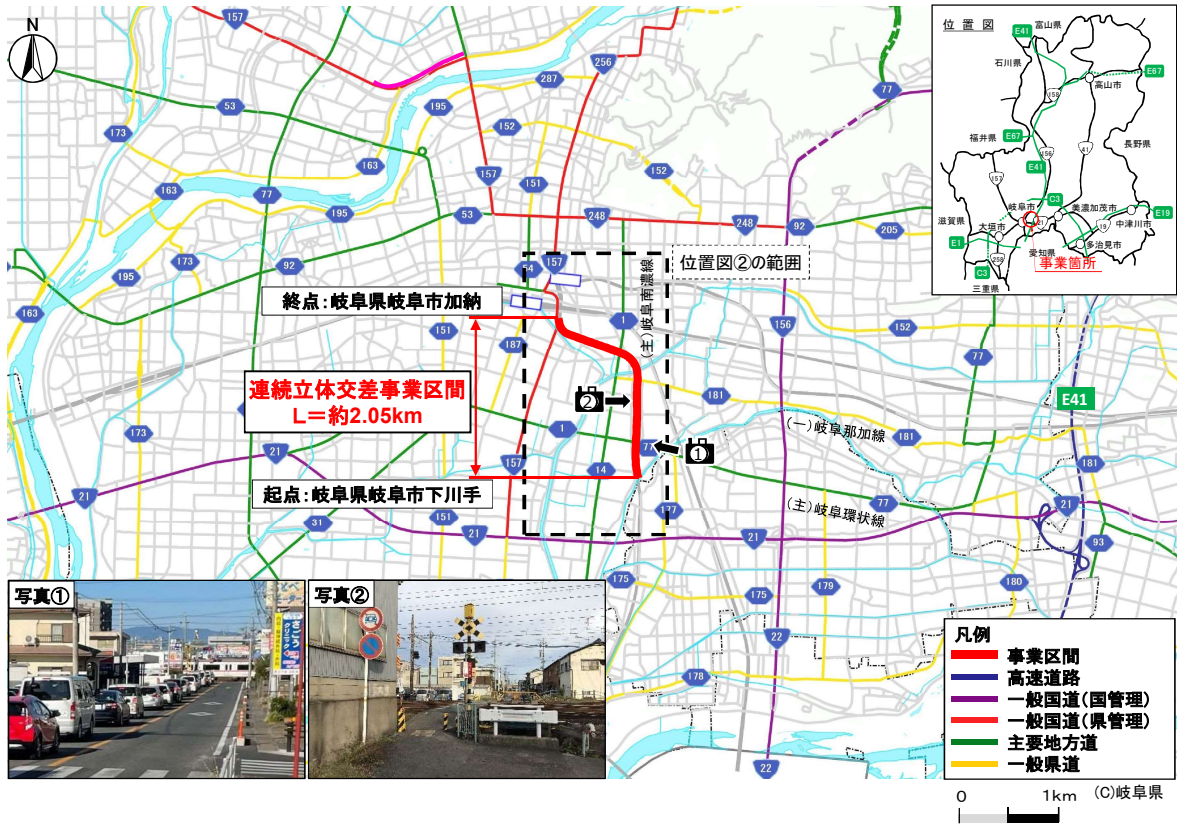
- ① 「清流の国ぎふ」を支える人づくり
- ② 健やかで安らかな地域づくり
- ③ 地域にあふれる魅力と活力づくり

主要施策

●持続可能なまちづくりの推進

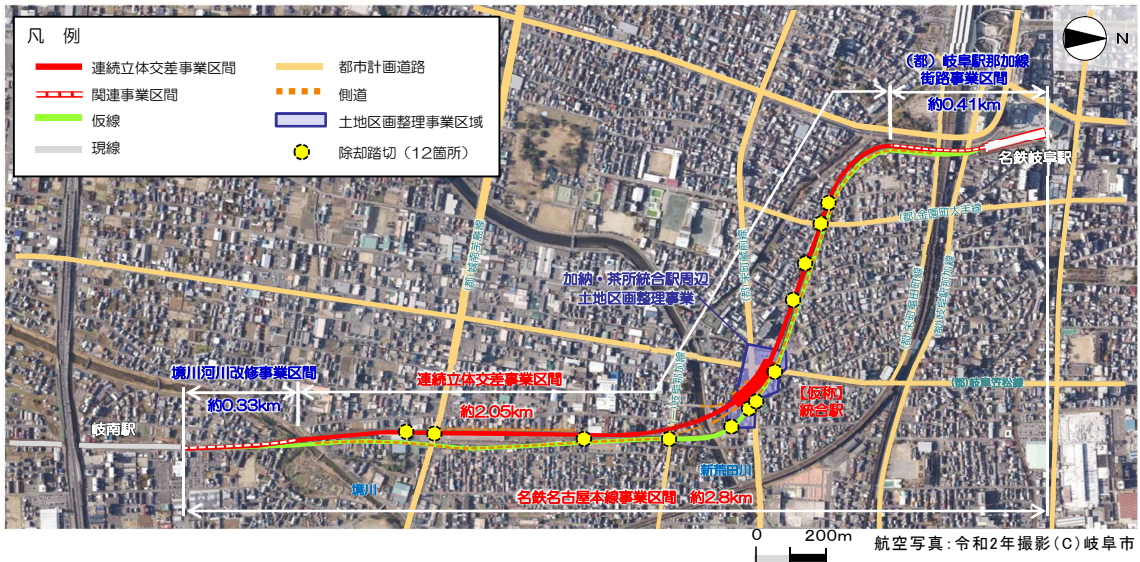
- ・安全で円滑な交通を確保する名鉄高架化事業の推進
- ・市街地再開発事業、土地区画整理事業への支援

位置図①



2

位置図②



連続立体交差事業のイメージ図

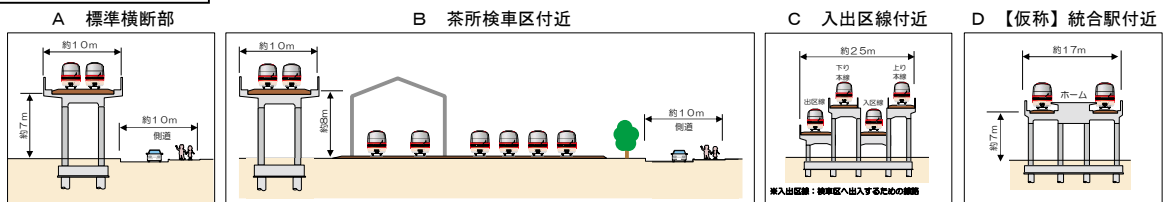


3

事業概要

- ◆事業延長：2,049m(名鉄高架化事業全体2,792m)
- ◆事業費：約419億円
- ◆事業期間：平成11年度～令和18年度(予定)
- ◆都市計画事業認可：令和4年2月
- ◆交差道路：都市計画道路 4路線
その他道路 11路線
踏切除去12箇所
- ◆高架駅：【仮称】統合駅(現在の加納駅と茶所駅を統合)
- ◆高架化方式：複線仮線方式

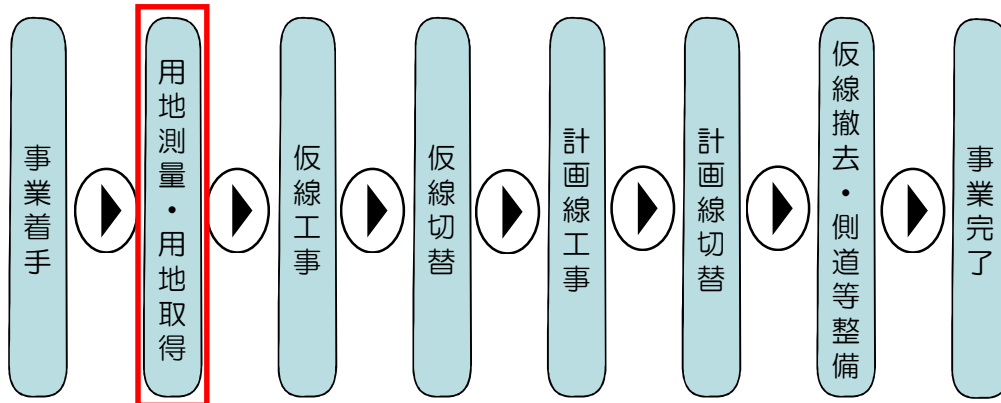
標準横断面図



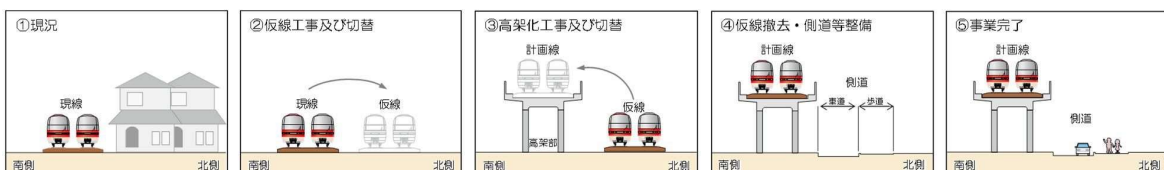
4

事業スケジュール

◆事業の流れ



◆施工順序

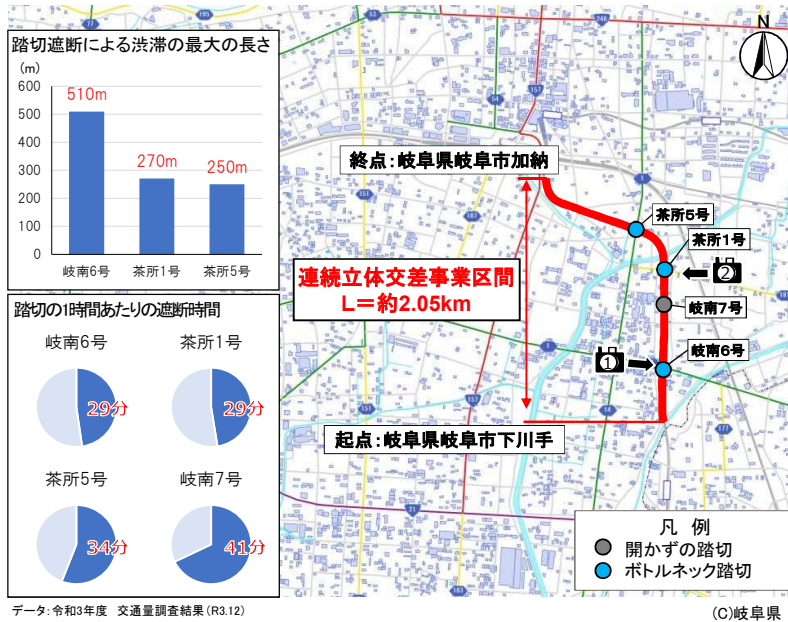


5

事業の目的①

◆踏切渋滞の解消

- 踏切道改良促進法に基づき、事業区間の全ての踏切が「改良すべき踏切道」に指定
- 連続立体交差化により、慢性的な渋滞や踏切待ちを解消



● 開かずの踏切
1日のうち、最も踏切による遮断時間が長い時間帯(ピーク時)が40分/時以上となる踏切

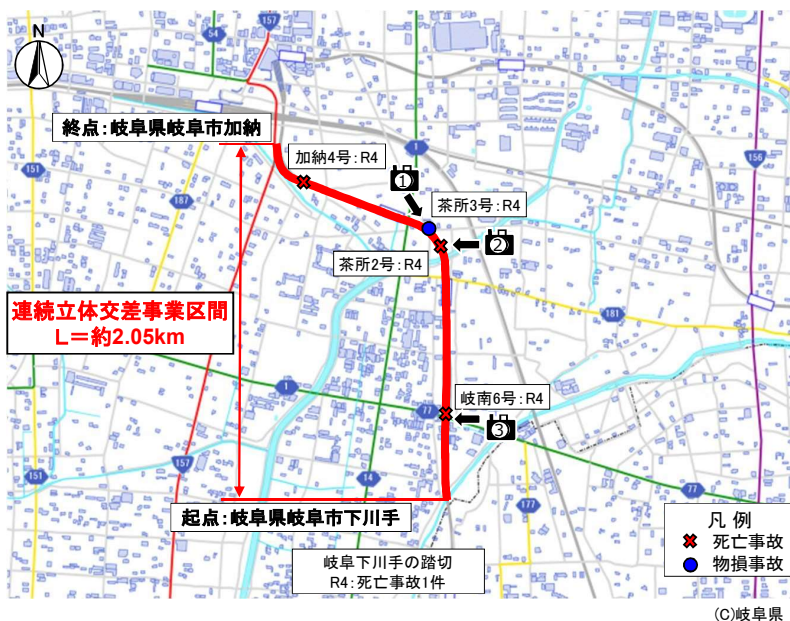
● ボトルネック踏切
当該踏切における自動車(二輪のものを除く)の1日当りの交通量と踏切遮断時間を乗じた値が5万台時/日以上となる踏切

6

事業の目的②

◆踏切事故の解消

- 直近5年間で踏切事故は5件発生し、うち死亡事故が4件発生
- 踏切を除却することで、踏切事故を解消

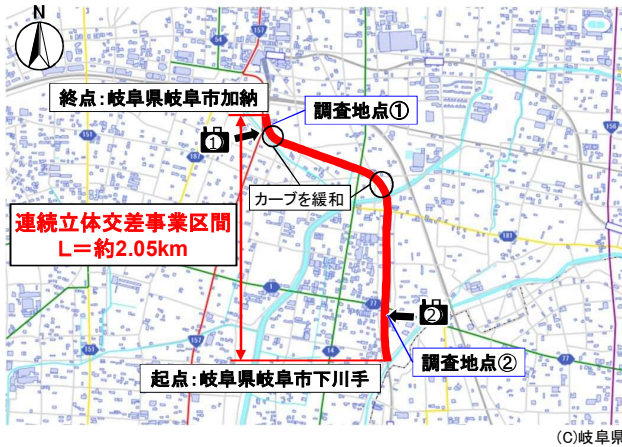


7

事業の目的③

◆住環境の改善

- 高架化することで、沿線沿いの騒音・振動が改善
- 2箇所のカーブを緩和することで、列車の走行による騒音・振動が改善



■騒音

| | 現況値 (H28) | 予測値 (供用後) |
|---------|--------------|--------------|
| ①加納清田Bv | 69dB | 55dB |
| ②岐南5号 | 68dB | 64dB |

■振動

| | 現況値 (H28) | 予測値 (供用後) |
|---------|--------------|--------------|
| ①加納清田Bv | 59dB | 48dB |
| ②岐南5号 | 66dB | 47dB |

データ:平成27年度 環境(騒音・振動)調査結果[①加納清田Bv:H28.1, ②岐南5号:H28.2]

※騒音と振動の値の目安

| 大きさ | 騒音 | 振動 |
|------|-----------|---------|
| 70dB | 電話のベル・街頭 | 震度2~3相当 |
| 60dB | 乗用車・普通の会話 | 震度1~2相当 |
| 50dB | 静かな事務所 | 震度0相当 |



事業を巡る社会経済情勢等の変化

- JR岐阜駅や名鉄岐阜駅周辺の岐阜市中心市街地では、近年、市街地再開発事業などが行われており、連立事業も含めたまちづくりが進んでいる。



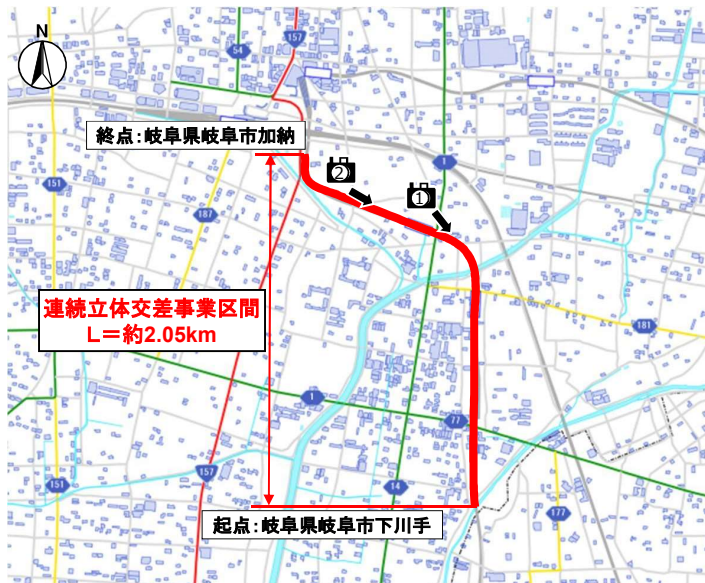
事業の進捗状況

全体進捗率2.6% ※

用地補償進捗率3.2%

工事進捗率0%

※ 測量設計費含む(令和5年度末事業費ベース)



(C)岐阜県

10

コスト縮減の取り組み

- ・ 詳細設計の中で、プレキャスト化工法の検討や、工事段階においては、建設発生土の流用等によるコスト縮減を進めていく。

11

費用対効果分析

事業の効果

- 移動時間短縮便益（自動車） … 効果全体の約 71%
- //（自転車・歩行者） … 効果全体の約 1%
- 走行経費減少便益 … 効果全体の約 12%
- 交通事故減少便益（交通事故減少） … 効果全体の約 5%
- //（踏切事故解消） … 効果全体の約 8%
- その他便益 … 効果全体の約 3%

その他便益とは、その他踏切移動時間短縮便益、歩行快適性の向上、高架下空間の創出 等

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1 \quad \left[\begin{array}{l} \text{前回評価時} \\ \text{(平成30年度)} \\ 1.1 \end{array} \right]$$

※費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉（令和4年2月 国土交通省）に基づき算出

12

対応方針（案）

○ 本事業の完成は、慢性的な渋滞や踏切事故の解消による都市交通の円滑化や、騒音・振動の低減に伴う住環境の改善等に寄与する。

○ 地元住民及び岐阜市や同盟会から事業の継続、早期完成の要望がある。



＝事業継続＝

13

令和5年度 第1回
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料

■事業名

連続立体交差事業 名古屋鉄道名古屋本線

■事業内容

延長：2,049m、除却踏切：12箇所

■費用対効果分析結果

| 区分 | | 前回 (基準年：H30) | 今回 (基準年：R5) | 備考 |
|------------------|--------------------|----------------------|--------------------|----|
| 事業期間 (着工準備段階) | | H30～R15 (H11～H29) | R4～R18 (H11～R3) | |
| 費用 (億円) | 事業費 | 253.3 | 288.3 | |
| | 維持管理費 | 0.0 | 0.0 | |
| | 合計 (C) | 253.3 | 288.3 | |
| 効果 (億円) | 移動時間短縮便益 (自動車) | 240.1 | 226.1 | |
| | 移動時間短縮便益 (歩行者・自転車) | 1.6 | 1.3 | |
| | 走行経費減少便益 | 21.0 | 39.9 | |
| | 交通事故減少便益 (道路) | -0.6 | 16.6 | |
| | 交通事故減少便益 (踏切) | 6.1 | 25.0 | |
| | その他便益 | 9.9 | 8.6 | |
| 合計 (B) | | 278.1 | 317.5 | |
| 費用対効果分析結果 (B/C) | | 1.1 | 1.1 | |

※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。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル(連続立体交差事業編) / 国土交通省 道路局 都市局/R4.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】【C=+35.0億円】

・都市計画事業認可取得により事業費、事業期間等が確定したことに伴う影響【35億円】
※マニュアルに基づき、全体事業費のうち、都市側負担の事業費のみで算定

【便益】【B=+39.4億円】

・将来OD表の見直し (H22→H27) に伴う計画交通量の変更に伴う影響【20.5億円】
・直近5年間の踏切事故増加に伴う、交通事故減少便益 (踏切) の増加【18.9億円】

【参考資料】その他便益一覧表

| 区分 | | 前回 | 今回 | 備考 |
|------------|---------------|-----|-----|----|
| 効果 (億円) | その他踏切移動時間短縮便益 | 3.0 | 2.0 | ① |
| | 歩行快適性の向上 | 6.4 | 4.8 | ② |
| | 高架下空間の創出 | 0.3 | 0.3 | ③ |
| | CO2等の削減 | 0.1 | 1.4 | ④ |
| | 駅前広場の歩行快適性の向上 | 0.1 | 0.1 | ⑤ |
| | 合計 (B) | 9.9 | 8.6 | |

■便益の内容と算出方法

- ①その他踏切移動時間短縮便益
 内容：交通量配分ネットワークに含まれない踏切の自動車交通の移動時間短縮便益
 算出方法：移動時間短縮便益と同様
- ②歩行快適性の向上
 内容：踏切遮断解消に伴う歩行者の快適性の向上便益
 算出方法：便益 = $N \times WTP$
 N ：歩行者数 (人/日)
 WTP ：移動の快適性向上に対する支払い意思額 20円/人
- ③高架下空間の創出
 内容：鉄道の高架化により地方公共団体に利用可能になる高架下空間の価値
 算出方法：便益 = $S \times L \times R \times U$
 S ：高架下貸付可能面積 (㎡) $\times 15\%$ (地方公共団体の利用分)
 L ：高架下平均地価 (円/㎡)
 R ：地代率係数0.06 (土地を貸借した場合の料率)
 U ：商業系用途比率に応じた補正係数
- ④CO2等の削減 (踏切待ちアイドリングの解消、自動車の速度変化)
 ○踏切待ちアイドリングの解消
 内容：踏切待ちアイドリングの解消に伴うCO2等の変化
 算出方法：便益 = $L \times (a \times b + c \times d) \times 365$
 L ：踏切での総損失時間 (台時/日)
 a ：1台1時間あたりのCO2排出量 5.4×10^{-4} (t-C/台時)
 b ：貨幣換算原単位 10,600 (円/t-C)
 c ：1台1時間あたりのNOx排出量 3.0×10^{-7} (t/台時)
 d ：貨幣換算原単位 人口集中地区 292 (万円/t)
- 自動車の速度変化
 内容：整備により平均速度が向上することによるCO2等の変化
 算出方法：便益 = $a \times b + c \times d$
 a ：事業前後のCO2の総排出量の差 (t/年)
 b ：貨幣換算原単位 10,600 (円/t-C)
 c ：事業前後のNOxの総排出量の差 (t/年)
 d ：貨幣換算原単位 人口集中地区 292 (万円/t)
- ⑤駅前広場の歩行快適性の向上
 内容：(仮称)統合駅の駅前広場整備で向上する歩行者の快適性の便益
 算出方法：便益 = $N \times (WTP(A) + WTP(B)) \times 365$
 N ：統合駅利用者数 (歩行者利用者数/2)
 $WTP(A)$ ：移動の快適性向上に対する支払い意思額 20円/人
 $WTP(B)$ ：上下移動の快適性に対する支払い意思額 2円/人

■出典

- ・連続立体交差事業に関する勉強会資料/国土交通省 都市局 /H26.3
- ・費用便益分析マニュアル(連続立体交差事業編)/国土交通省 道路局 都市局/R4.2