

平成20年度第6回岐阜県事業評価監視委員会

【街路公園課所管事業審議資料】

○ 再評価対象箇所一覧表	…………… 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 連続立体交差事業	…………… 2
○ 平成20年度 再評価実施箇所（附図） 連続立体交差事業（名古屋鉄道名古屋本線）	…………… 3
○ パワーポイント 連続立体交差事業（名古屋鉄道名古屋本線）	…………… 4～8

平成20年度 再評価対象箇所一覽表 8月22日審議箇所

[都市建設部街路公園課]

番号	事業名	路線・河川名	市町村名	採択年度	完了予定年度	事業概要		進捗率 (%)	経過年数 (H20.3現在)	地元意向	関連事業の進捗状況	社会経済情勢等の変化	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											
	連続立体交差事業	名古屋鉄道名古屋本線	岐阜市	H11	H37	2.1km	0	0.0%	9	事業継続・早期事業化の要望がある	加納茶所土地区画整理事業、境川改修事業、名鉄岐阜駅側関連事業との一体的施工について調整中	岐阜駅周辺地区の整備が進捗している・用地単価の下落	高架化に伴う周辺への影響について下記の4項目について調査検討している。 ①騒音 ②振動 ③日照障害 ④テレビ電波の受信障害	結合駅、由緒線緩和等により事業費を約45億円削減した。	2.8	継続		
							30,000 用地補償費 工事費等	340 用地補償費 工事費等	1.1%									
							7,598 用地補償費 工事費等	0 用地補償費 工事費等	0.0%									
							22,402 用地補償費 工事費等	340 用地補償費 工事費等	1.5%									

平成20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 街路公園課

○事業制度について	事業名	連続立体交差事業
	事業目的	名鉄名古屋本線連続立体交差事業は、J R高架事業と一体となって、岐阜市における交通の円滑化や住みよいまちづくりの推進のために実施する
	採択基準	以下5点について全てに該当すること。 ①両端で350m以上離れた幹線道路を2本以上含む。②都市計画街路を含む道路と3箇所以上で立体交差 ③2箇所以上の踏切を除却 ④あらゆる1kmの区間内の踏切における5年後の踏切交通遮断量の和が2万台時/日以上 ⑤まちづくりの上で効果があり、事業費が10億円以上。
	概要 (メニュー)	本事業は、名鉄名古屋本線の岐南駅～名鉄岐阜駅間の約2.1kmにおいて、道路と交差している鉄道を連続して高架化し、12箇所踏切を除却する。それにより、交通の円滑化や安全性の向上を図るとともに、地域分断を解消し、地域の活性化を図る。
○費用対効果の分析について *費用便益B/C*	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) ・移動時間短縮便益 (歩行者・自転車) ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 ・踏切事故解消便益 その他項目 <ul style="list-style-type: none"> ・関連する事業 (境川・新荒田川河川改修、(都)岐阜駅那加線拡幅) との一体的整備により、それぞれの事業の投資効果をより高めることができる。 ・その他、上記概要が該当すると思われる。
	費用 ≪C≫ の算定	費用 = 連続立体交差に要する費用 + 関連道路整備に要する費用 + 関連道路の維持管理に要する費用 関連道路・・・連続立体交差事業の効果発現のために最低限必要となる側道と鉄道交差道路を対象とし、その道路整備に要する費用
費用便益費の基準	<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〉(国土交通省道路局・都市・地域整備局 平成16年4月) による ・連立立体交差事業の評価においては、投資効果を示す指標として費用便益比 (B/C) を用いており、新規採択においては費用が便益を上回っていること (B/C ≧ 1.0) を事業採択の前提条件としている。 	

平成20年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔街路公園課〕

番 号	事業名 (路線・河川名等)	連続立体交差事業 名古屋鉄道名古屋本線	
事業実施箇所	岐阜市加納～下川手	事業主体	岐阜県
採択年度	平成11年度	完了予定年度	平成37年度

再評価の実施基準 再評価実施後一定期間（5年）が経過している事業

事業目的

名鉄名古屋本線連続立体交差事業は、JR高架事業と一体となって、岐阜市における交通の円滑化や住みよいまちづくりの推進のために実施する連続立体交差事業。

事業概要

本事業は、名鉄名古屋本線の岐南駅～名鉄岐阜駅間の約2.1kmにおいて、道路と交差している鉄道を連続して高架化し、12箇所の踏切を除却する。それにより、交通の円滑化や安全性の向上を図るとともに、地域分断を解消し、地域の活性化を図る。

概要図



事業区間	名鉄名古屋本線 岐南駅～新岐阜駅間 (延長約2.9km)
交差道路	都市計画道路 4路線 (新設1路線) その他の道路 9路線
除却踏切	12箇所
高架駅	(仮)統合駅(現在の茶所駅と加納駅の統合)
高架化工法	複線仮線方式
関連事業	岐阜駅北口土地区画整理事業 (岐阜市) 加納・茶所駅周辺土地区画整理事業 (岐阜市) 堀川河川改修事業 (岐阜県) 新苑田川河川改修事業 (岐阜県) (都)岐阜駅那加線延伸事業 (岐阜市)



～連続立体交差事業～ (名古屋鉄道名古屋本線)

事業再評価

都市建築部街路公園課

平成20年8月

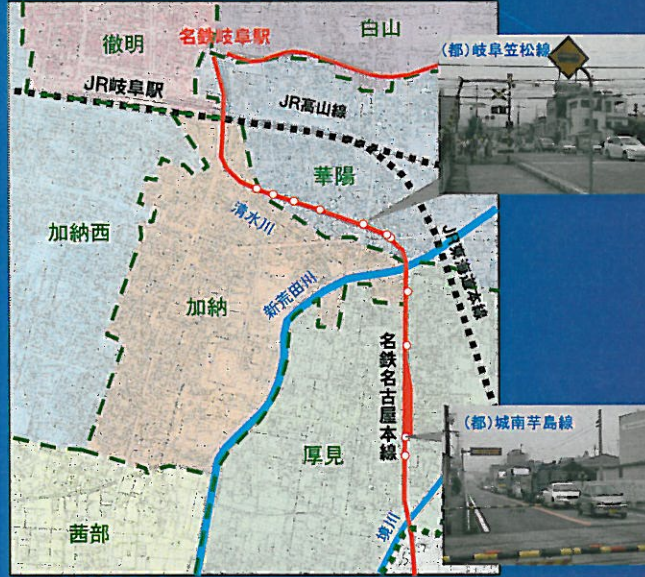
事業概要

- ▶事業区間:約2.1km(境川～JR交差部)
- ▶関連区間:約0.8km(名鉄岐阜駅側、境川側)
- ▶除却踏切12箇所
- ▶統合駅化とまちづくりによる一体的整備
- ▶河川改修事業を同時に施工
- ▶施工方式:複線仮線方式
- ▶仮線跡地に幅員約10mの側道を整備
- ▶全体事業費:約300億円



事業の必要性①

●地域分断の解消と有効な土地利用



名鉄名古屋本線沿線は

鉄道路線や河川が集中

道路整備が十分でない



土地が不整形で有効な土地利用がなされていない

地域が東西・南北に分断され土地利用が極めて不便

自治区が分断され、コミュニティ意識が低下

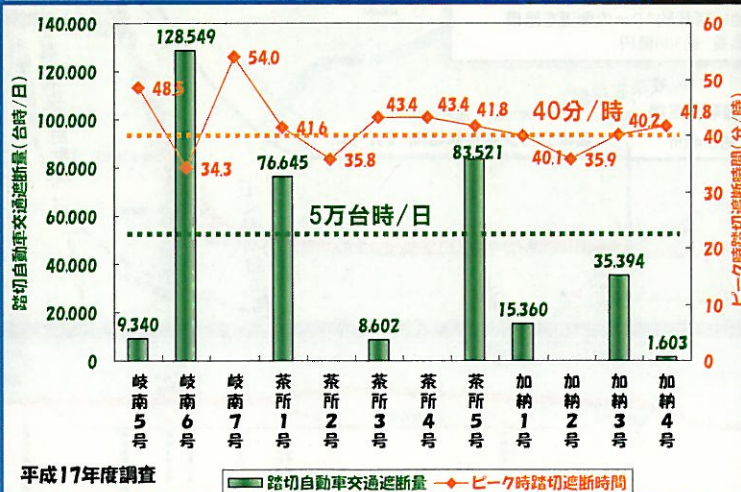
密集市街地や細街路が多く緊急車両の通行等、防災上の危険性大

事業の必要性②

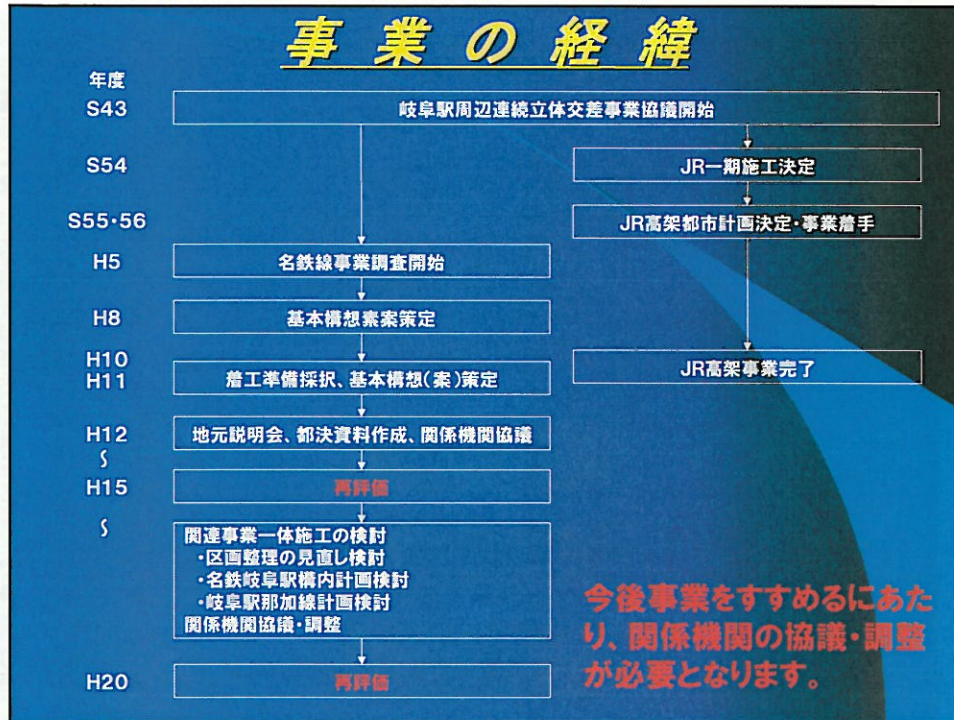
●交通渋滞の緩和と踏切交通の安全性確保

開かずの踏切: ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切
 ボトルネック踏切: 一日の踏切自動車交通遮断量が5万台以上の踏切

※ 国土交通省による定義



事業の経緯



事業着工に向けた課題

- **関係事業者との合意形成**
 - ・費用負担についての岐阜市、名鉄との基本合意
 - ・JR交差部における複線化など、鉄道計画との整合
- **現線跡地の活用や側道計画の見直し**
 - ・土地区画整理事業の縮小により区域外となった現線敷地の活用や側道計画の見直し
- **地権者の意向を踏まえた用地補償を円滑に行う計画の策定**
 - ・この事業により支障となる家屋(約200戸)に対する代替用地の確保等を含めた移転補償・用地取得計画の策定
 - ・事業への沿線住民の理解とニーズの高まり

事業着工までの手順



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92%
・移動時間短縮便益(歩行者・自転車)	効果全体の 1%
・走行経費減少便益	効果全体の 4%
・交通事故減少便益	効果全体の 3%
・踏切事故解消便益	効果全体の 0%(0.2)

●投資的效果率

$$\frac{\text{効果額}}{\text{事業費}} = 2.8$$

対応方針

- 慢性的な踏切渋滞や踏切事故の危険性は今後も続くとみられ、早期の踏切除却が必要である。
- 投資的効果率は2.8と高い。
- 境川の改修や岐阜駅那加線、統合駅を中心としたまちづくりと一体的に整備することが可能な現在の計画案が効率的である。
- 高架事業に対する住民の関心が高い。



事業を継続する。