

【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

- 平成30年度 再評価実施箇所
 - 再評価実施箇所（附図） p 3
 - 6) 連続立体交差事業「名古屋鉄道名古屋本線」 p 4～9

平成30年度 再評価対象箇所一覧表 11月2日審議箇所

[都市建設部 都市整備課]

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			全体事業費 (百万円)	実施済み額 (百万円)		進捗率 (%)		経過年数 (H29.3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	事業費削減	費用対効果 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
6	連続立体交 差 事業	名古屋線・河川名 名古屋線名古屋本線	岐阜市	H11	H40 以降	2.10	0.00	0.0%	41,060 1,421 39,639	0 0 0	0.0% 0.0% 0.0%	18	都市建設部主 要施策 ・都市の道路 交通の円滑化 ・拠点性の高い 都市の形成	進捗率 0.0%	地元は早期完 成を要望。	騒音の低減	関連事業と の仮線供用 など	1.1 (1.3)	継続	H25 再評価			

費用対効果分析：()は前回再評価時の投資効果率

平成30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	名鉄名古屋本線高架事業は、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ヶ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ヶ所以上において立体交差させ、かつ、2ヶ所以上の踏切道の除却を行うもの。	
	概要 (メニュー)	<ul style="list-style-type: none"> ・連立事業区間 L=約2,100m ・踏切除却（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 ・境川改修計画（橋梁架替え）、(都)岐阜駅那加線整備の関連事業区間と一体的整備 	
○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"> ・走行時間短縮便益（自動車） 鉄道を高架化しない場合の総走行時間費用から、鉄道を高架化した場合の総走行時間費用を減じた差 ・走行時間短縮便益（歩行者・自転車） 高架化により解消される踏切遮断による待ち時間の費用 ・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"> ・踏切除却に伴うその他踏切(交通量配分によらない)の移動時間短縮便益 ・踏切除却や駅前広場整備に伴う歩行者の快適性向上(歩行者等快適性向上便益) ・高架下に新たに利用できる空間の創出(高架下空間価値) ・踏切によるアイドリング解消や交通の円滑化に伴うCO2・NOx排出量削減(環境負荷軽減便益)
	費用 ≪C≫ の算定	<p>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。</p> <p>費用及び便益の前提</p> <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%（国債等の実質利回りを参考値として設定） 	
	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〉（平成30年2月 国土交通省） ・費用便益比（B/C）が1.0以上 	

平成30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） 名古屋鉄道名鉄名古屋本線
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	平成45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	名鉄名古屋本線高架事業は、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。		
事業概要	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2.1km区間を高架化し、12箇所の踏切を除却するとともに、(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。効率的な事業の促進のため、境川河川改修（鉄道橋梁架け替え）と(都)岐阜駅那加線整備（鉄道交差部拡幅）及び名鉄岐阜駅付近の改築を関連事業区間として一体的な施工を行い、効果を高める。		
概要図			

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
平成30年11月

01 政策上の位置付け

岐阜県長期構想



都市建築部の基本方針

地域と協働し、個性や資源を活かした「住みたい、訪れたい、魅力あふれるまちづくり」の推進

政策の4本柱



- | | |
|-----------------|------------------------|
| 1 安心して暮らせるまちづくり | 2 にぎわいあふれるまちづくり |
| 3 交流を生み出すまちづくり | 4 良好な環境を創り出すまちづくり |

主要施策



- 都市の道路交通の円滑化
・安全で円滑な交通を確保する名鉄高架事業の推進
- 拠点性の高い都市の形成
・都市機能の集約化を図る市街地整備(土地区画整理事業など)への支援

06 事業効果2 〈住環境の改善〉

①茶所駅と加納駅の曲線

②名鉄岐阜駅手前の曲線



列車通過時に「きしみ音」が発生する急曲線部

防災上の危険性が大きい密集市街地

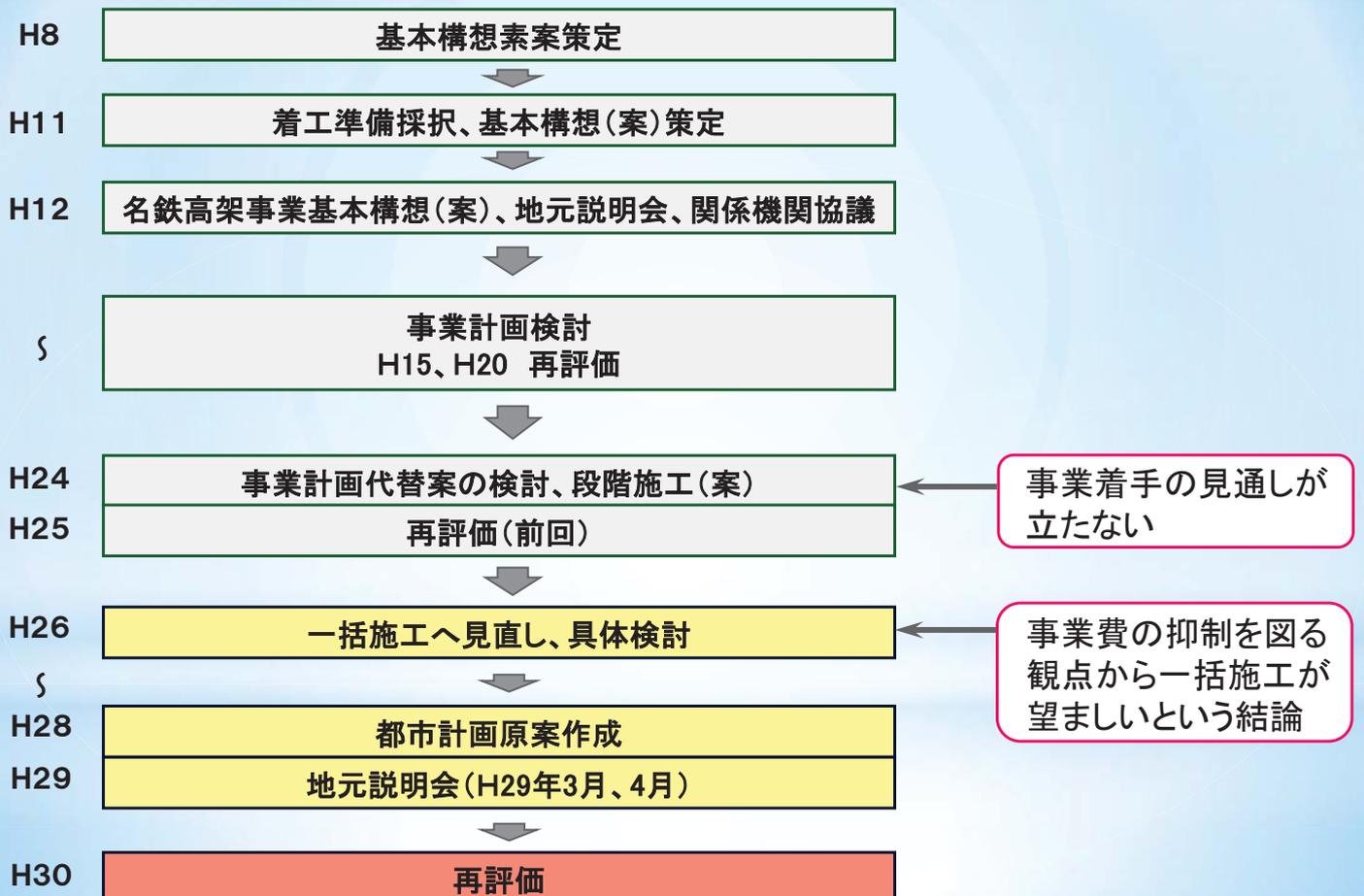
岐南駅

騒音、振動に対する地元住民の意見（H30. 4. 9都市計画原案に関する地元説明会）

- ・昭和55年以降、沿線住民は振動・騒音に悩まされている、沿線住民の気持ちを汲んで欲しい
- ・騒音、振動、環境に関する責任を持って事業を進めて欲しい

6

07 事業の経緯



7

08 都市計画原案説明会(地元説明会)

平成26年度 段階整備の見直し、一括施工の検討

↓
具体検討

鉄道線形検討、環境調査、路線測量、
側道計画、国土交通省等協議 等

平成28年度 都市計画素案を策定するための線形確定

↓
平成29年3月、4月 都市計画原案説明会を開催

- 説明会内容 連続立体交差事業概要及び都市計画原案について
- 参加状況 岐阜市：約360名 岐南町：約40名
- 主なご意見
 - ・ 地域にとってプラスになる事業である。
 - ・ 早く事業を進めてほしい。
 - ・ 事業スケジュールの見込みを知りたい。
 - ・ 移転先はどのようなのか。
 - ・ 高架に伴い電波障害は発生するのか。



8

09 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86.3% |
| ・ // (歩行者・自転車) | 効果全体の 0.5% |
| ・ 走行経費減少便益 | 効果全体の 7.6% |
| ・ 交通事故減少便益(道路) | 効果全体の-0.2% |
| ・ // (踏切) | 効果全体の 2.2% |
| ・ その他便益※ | 効果全体の 3.6% |

※その他踏切移動時間短縮、歩行者快適性向上、環境負荷軽減 等

●投資的效果率

$$\frac{\text{効果額}}{\text{事業費}} = 1.1$$

前回再評価時
(H25年度)
1.3

10 対応方針(案)

- 踏切の除却による渋滞の解消や安全性の向上が急務。
- 平成29年1月に踏切道改良促進法に基づく指定を受けている。
- 境川河川改修事業や(仮称)統合駅周辺土地区画整理事業と一体的に進めることで効率的・効果的な事業が推進できる。
- 投資的効果率は1.0を超える。
- 事業に対する地元の要望は強く、早期の事業着手が望まれている。

事業を継続