

街路事業（県事業）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
連続立体交差事業 . . . p 2
- 平成 25 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） . . . p 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） . . . p 4～p 8

平成25年度 再評価対象箇所一覧表 9月5日審議箇所
 [都市建業部街路公園課]

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		全体事業費 (百万円)	実施済み額 (百万円)		進捗率 (%)		経過年数 (H25.3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	費用対効果分析	対応方針(案)	特記事項		
						全体事業量	実施済み事業量		用地補償費	工事費等	用地補償費	工事費等										用地補償費	工事費等
1	連続立体交差事業 (社会資本整備総合交付金)	名古屋鉄道 名古屋本線	岐阜市	H11	H40以降	2.1km	0	0.0%	30,000	7,598	22,402	360	0	360	1.2%	15	0.0%	1.6%	1.3 (2.8)	継続	統合駅入 出区線の短 縮等により事 業費を約45 億円削減し た。		

費用対効果分析:()は前回再評価時の投資効果率

平成25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（社会資本整備総合交付金）	
	事業目的	名鉄名古屋本線高架事業は、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、安全性の向上及び分断された市街地の一体化による都市の活性化を図ることを目的とする。	
	採択基準	鉄道と幹線道路とが2カ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350メートル以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3カ所以上において立体交差させ、かつ、2カ所以上の踏切道の除却を行うもの。	
	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（12箇所の踏切を除却）し、併せて、高架側道及び交差道路の整備を行う。	
○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・歩行者・自転車） ・走行経費減少便益 ・交通事故解消便益（交通事故減少・踏切事故解消）
		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、土地区画整理事業）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。
	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	
	費用便益比の基準	費用便益比（B/C） \geq 1.0	

平成25年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔街路公園課〕

番号	1	事業名 (路線・河川名等)	連続立体交差事業（社会資本整備総合交付金） 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	平成40年度以降	
再評価の実施基準	再評価を実施した後5年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、JR線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。			
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2.1km区間を高架化し、12箇所の踏切を除却するとともに、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。事業の効率性と早期効果発現の観点から、事業区間を2つに分けた段階施工とし、事業効果のより高い名鉄岐阜駅寄りの約1.5kmを一期施工とし、引続き二期施工として境川まで高架を延伸する。</p>			
事業概要				

～連続立体交差事業～

(社会資本整備総合交付金)

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25年8月

街路事業の整備方針

基本目標

長期構想における政策の方向性のひとつである「ふるさと岐阜県の資源を活かした活力づくり」に沿って、『にぎわいあふれるまちづくり』を目標とする

基本戦略

- ・都市における安全・円滑な交通の確保に資する都市計画道路の整備
- ・中心市街地の活性化に資する都市計画道路の整備
- ・まちづくりに資する都市計画道路の整備

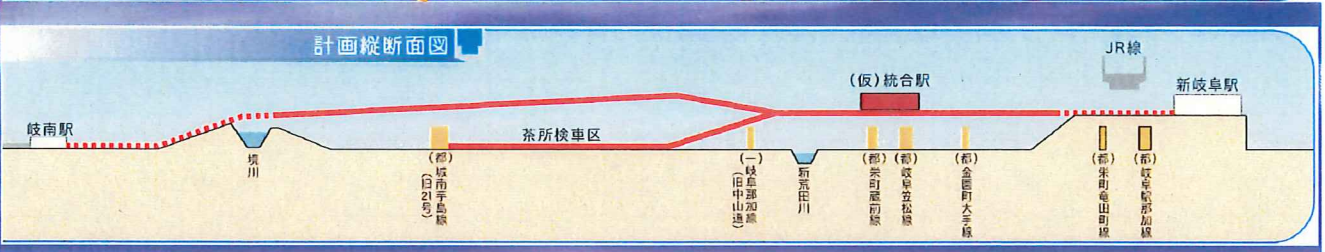
具体的な推進事業(重点項目)

厳しい財政状況を踏まえ、事業箇所を厳選し、効率的・集中的な街路整備を推進する

- ①都市圏の交通円滑化及び都市の骨格となる幹線道路(放射・環状道路)の整備推進
- ②まちづくりの核を形成する交通結節点の整備
- ③連続立体交差事業などの踏切対策となる事業推進
- ④快適な街路空間の整備(歩行者空間の整備、無電柱化)
- ⑤大規模プロジェクトの支援(東海環状自動車道のICアクセス道路など)

事業概要

- ▶事業区間:約2.1km(境川～JR交差点)
- ▶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

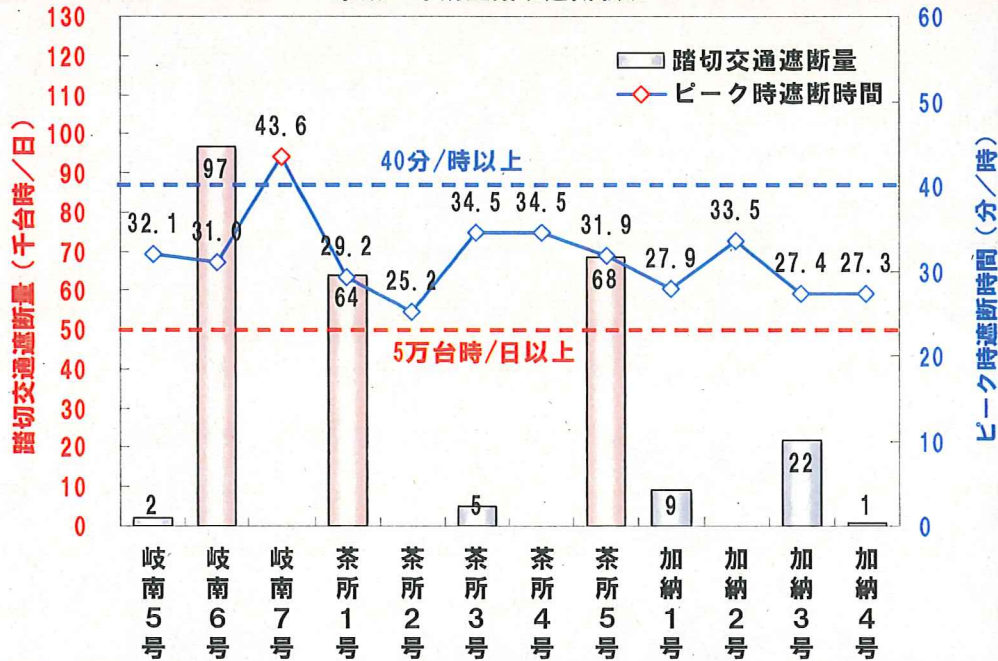
事業の必要性②

●交通渋滞の緩和と踏切交通の安全性確保

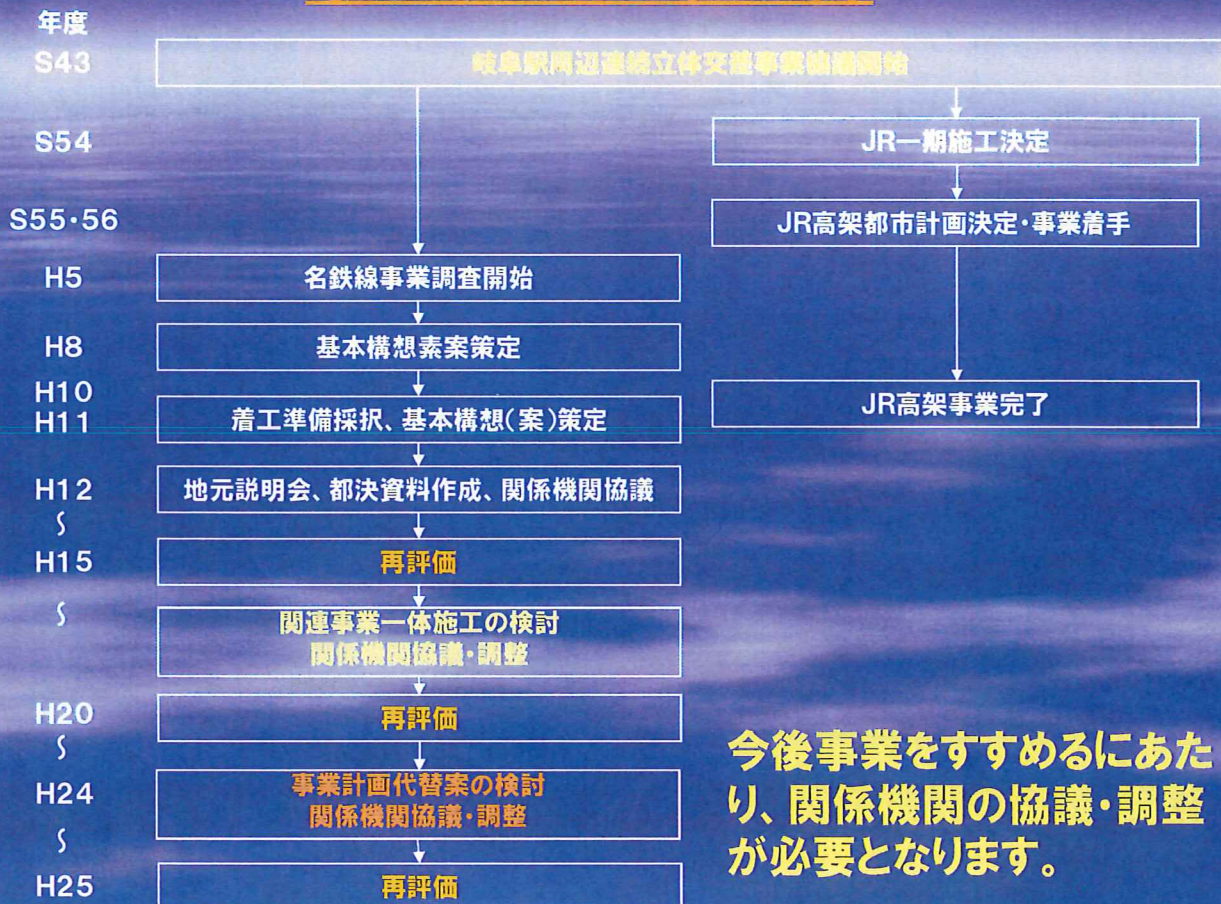
開かずの踏切:ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切
 ボトルネック踏切:一日の踏切自動車交通遮断量が5万台時以上の踏切

※ 国土交通省による定義

平成24年調査踏切遮断状況



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

- ・岐阜市、名鉄との関連区間の計画確定、費用負担の合意
- ・JR交差部における複線化など、鉄道計画との整合

● まちづくり計画や側道計画の策定

- ・土地区画整理事業などのまちづくり計画や現線敷地の活用、側道計画の策定(岐阜市、地元)

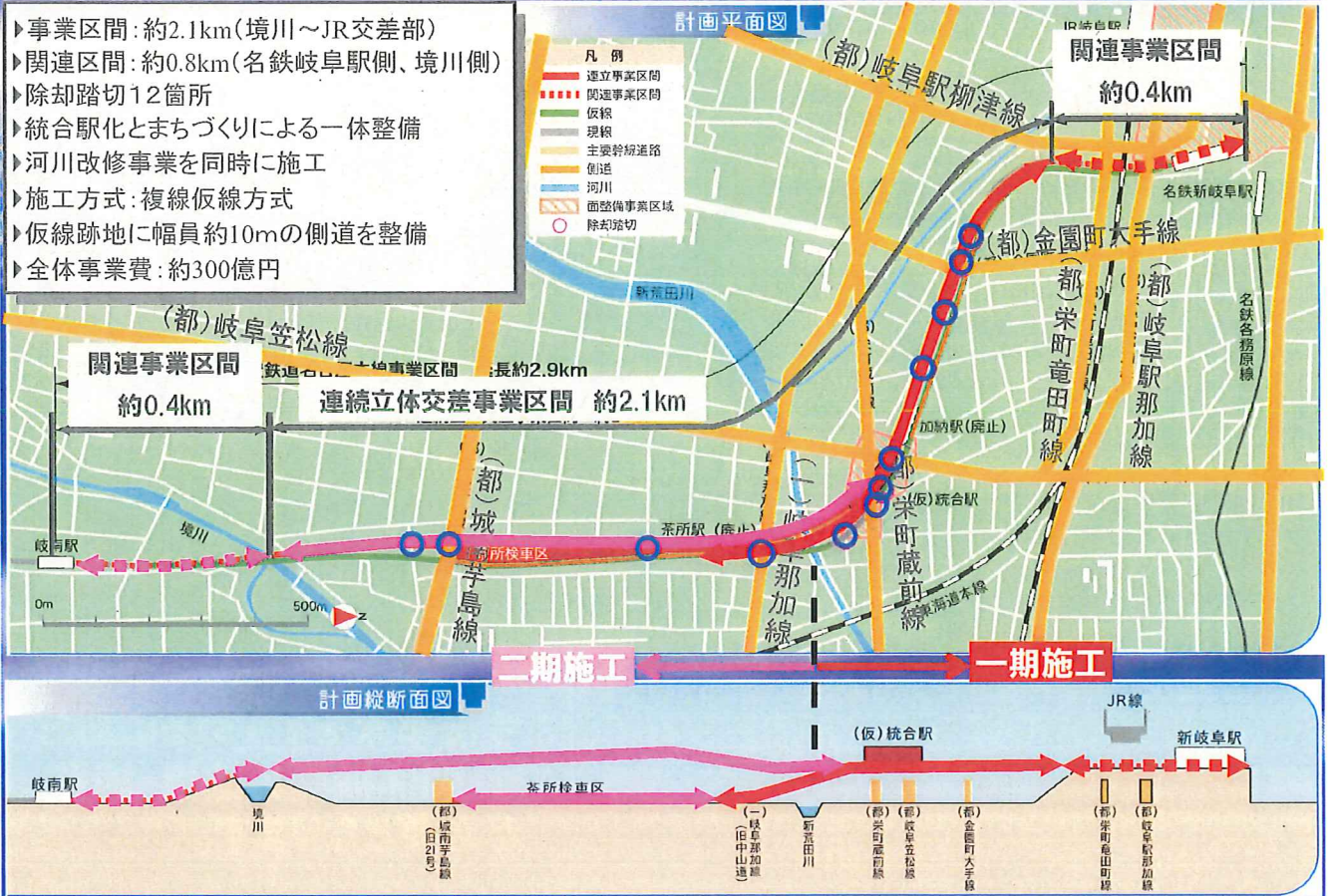
● 用地補償計画の策定

- ・地権者の意向を踏まえた、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

● 財政状況による着手時期の検討

- ・平成21～24年度「緊急財政再建期間」

事業計画代替案の検討



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67%
・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15%
・交通事故減少便益	効果全体の17%
・踏切事故解消便益	効果全体の 0%(0.01)

●投資的効果率

$$\frac{\text{効果額}}{\text{事業費}} = 1.3$$

前回再評価時(H20)

2.8

対応方針

- 交通量は減少傾向にあるものの、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。
- 代替案は、段階施工により事業効果の高い区間の早期高架化が可能となるとともに、円滑に事業を推進することができる。
- 投資的効果率は1.3 (1.0以上を満足している)
- 代替案でも、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であり、効率的・効果的な事業が推進できる。
- 高架事業に対する関係者の要望が強い。



事業を代替案により**継続**する。