

事後評価結果（平成24年度）

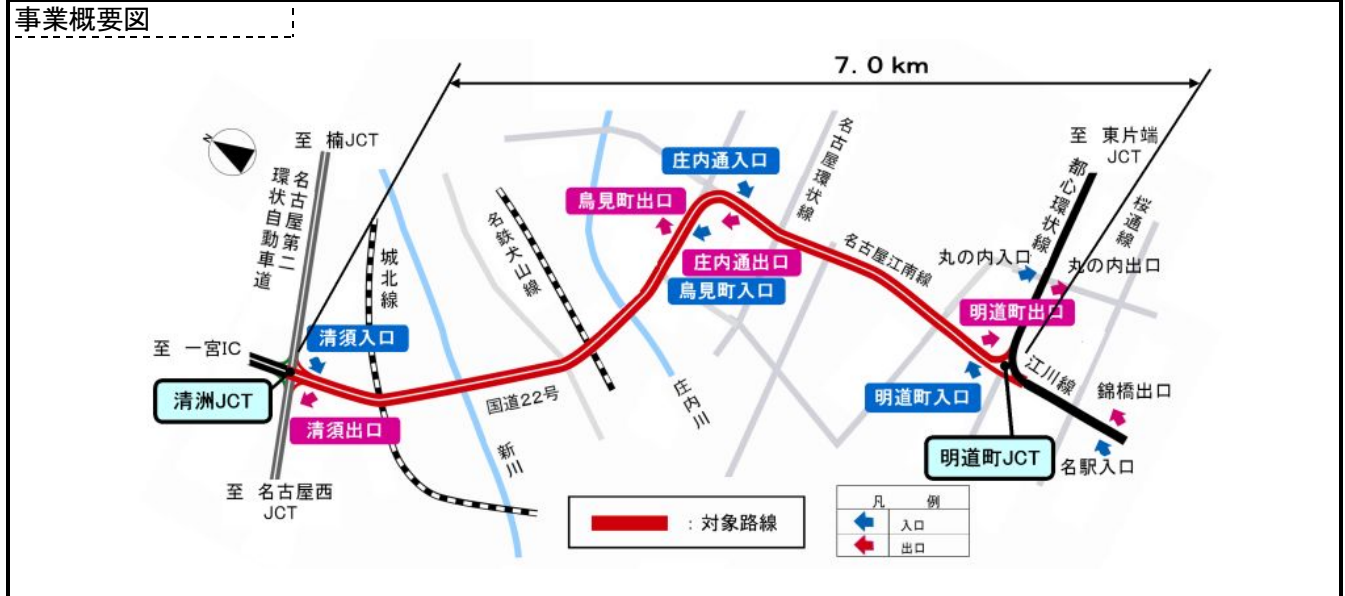
担当課：道路局 高速道路課

担当課長名： 中神 陽一

事業名 愛知県道高速名古屋朝日線（清須線） （名古屋市道高速分岐2号（明道町JCT北渡り））	事業区分 都市高速道路	事業主体 名古屋高速道路公社
起終点 自：名古屋市西区那古野二丁目 至：清須市朝日	延長 7.0km	

事業概要
 愛知県道高速名古屋朝日線（清須線）は、愛知県道高速清須一宮線（清洲JCT）と名古屋市道高速分岐2号（明道町JCT）を結ぶ7.0kmの都市高速道路で、平成19年12月9日に供用した。

事業の目的・必要性
 愛知県高速名古屋朝日線（清須線）は、放射幹線道路である愛知県道高速清須一宮線と一体となって機能することにより尾張北西部・岐阜方面と名古屋都心部とを連絡し、また名古屋第二環状自動車道と放射環状網を形成することにより効率的な交通処理を図るとともに、都市活性化を図る基幹道路として、また一般国道22号等の混雑緩和に資するものとして重要な役割を担っている路線である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度： H7年度 都市計画決定： H6年度	用地着手： H7年度 工事着手： H12年度	供用年： (当初) H16年度 (暫定/完成) (実績) H19年度	変動	1.30倍	
	事業費	計画時 (名目値) /1,430億円 (暫定/完成) (実績値) /1,291億円	実績 (名目値) /1,408億円 (暫定/完成) (実績値) /1,279億円		変動	0.98倍 0.99倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) 49,000~53,400台/日	実績 (暫定/完成)	36,500~38,100台/日		変動	71~74%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	26.8 → 60.0km/h (供用直前年次) 17年度 (供用後年次) 22年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道+当該路線)	151件/億台キロ → 120件/億台キロ (供用直前年次) 17年度 (供用後年次) 22年度			
	費用対効果分析結果 (前回再評価)	B/C : 3.8	総費用 : 1,683億円 (事業費 : 1,457億円 維持管理費 : 226億円)	総便益 : 6,467億円 (走行時間短縮便益 : 5,420億円 走行経費減少便益 : 578億円 交通事故減少便益 : 469億円)	基準年 : 平成16年		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C : 2.4	総費用 : 2,057億円 (事業費 : 1,760億円 維持管理費 : 297億円)	総便益 : 4,886億円 (走行時間短縮便益 : 3,711億円 走行経費減少便益 : 691億円 交通事故減少便益 : 484億円)	基準年 : 平成24年			
事業遅延によるコスト増		費用増加額 : 51億円	便益減少額 : 400億円				
事業遅延の理由 用地買収が難航し、時間を要したため。							

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間（国道22号・名古屋江南線・江川線）の渋滞損失時間の減少 渋滞損失時間の解消：34万人・時間／年（削減率22%） ・名古屋都心部へのアクセスの向上 一宮市役所～名古屋市（栄） 平面道路利用49分 → 高速道路利用29分 (20分短縮 ※うち清須線の時間短縮効果10分) ・当該路線の整備による高速バス路線の利便性向上 名古屋都心部と岐阜・北陸方面を結ぶ高速バス路線の利便性が向上 JR名古屋駅～一宮IC 平面道路利用33分 → 高速道路利用14分 (19分短縮 ※うち清須線の時間短縮効果10分) ・愛知県地域防災計画に指定されている愛知県緊急輸送道路ネットワークの強化が図られた。 他10項目に該当。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の供用後の調査結果では、環境影響評価書における環境保全目標を満たしている。 <NO2>（環境保全目標：0.04ppm～0.06ppm又はそれ以下） H23年度：0.026ppm～0.031ppm（調査期間中（7日間）の1時間値の総平均値で沿線6地点の値を示す。） <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の供用後の調査結果では、朝、昼間、夕、夜間の全ての時間区分で環境影響評価書における環境保全目標を満たしている。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>公社から提示された事業評価結果及び対応方針案について了承。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●中部国際空港の開港（H17.2.17） ●伊勢湾岸自動車道、名古屋第二環状自動車道、東海北陸自動車道などの高速道路が開通し、名古屋圏の高速道路ネットワークが充実した。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>本事後評価区間については、事業効果の発現が認められる。従って、今後の事後評価の必要性はないと考えられるが、引き続き交通量の変動に注視しつつ、利用促進を図る一方で、維持管理の更なる向上に向けて必要な措置をとることが望ましい。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>なし。</p>
	<p>特記事項</p> <p>なし。</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。