

新規事業採択時評価結果（平成18年度新規着工準備箇所）

事業の概要

事業名	名鉄名古屋本線連続立体交差事業	事業区分	連続立体交差事業	事業主体	名古屋市
起終点	自：愛知県名古屋市瑞穂区妙音通 至：愛知県名古屋市南区阿原町	延長	4 km		
<p>事業概要</p> <p>本事業は、名鉄名古屋本線の呼続駅から本星崎駅付近を連続立体交差化し、踏切14箇所（うちボトルネック踏切4箇所）を除却することにより、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通の円滑化と鉄道による地域分断の解消を図るものである。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>連続立体交差事業にあわせ、交差道路や側道等の都市基盤を整備し、都市交通の円滑化を図るとともに、周辺のまちづくりを進め、地域の活性化・一体化を図るものである。</p>					
全体事業費	約600億円	踏切交通遮断量	6.4万台時/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

名古屋市都市計画マスタープランで鉄道の立体交差化の推進が位置づけられているとともに、名古屋市より早期実現の要望が出されている。（平成17年7月22日）

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.1	総費用	334億円	総便益	689億円	基準年	平成17年
			（事業費：334億円 維持管理費：0億円）		（走行時間短縮便益：682億円 走行費用減少便益：3億円 交通事故減少便益：4億円）			
	感度分析の結果		交通量変動	B/C=2.3 (交通量+10%)	B/C=1.9 (交通量-10%)			
			事業費変動	B/C=1.9 (事業費+10%)	B/C=2.3 (事業費-10%)			
			事業期間変動	B/C=2.0 (事業期間+10%)	B/C=2.1 (事業期間-10%)			
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠				
		渋滞対策	◎	ボトルネック踏切の除却や道路交通の円滑化が図られる。 ボトルネック踏切の除却による渋滞解消 ボトルネック踏切：4箇所 最大渋滞長：955m（星崎鳴海線） 踏切交通遮断量：星崎鳴海線：約218,470台時/日（全国6番目） 東海橋線：約214,500台時/日（全国7番目） 車線数の増加を伴う計画がある、もしくは道路法30条の規定に基づく道路の構造の基準に適合しない既設の立体交差を解消し、交通改善が期待される。 名古屋環状線において、架道橋の改築により車線数の増加（4車線→6車線）及び道路の構造の基準への適合が可能である。				
		事故対策	◎	踏切事故の解消が図られる。 当該連立区間で、 過去5年間に5件の踏切事故（うち、死亡事故4件） 踏切における死亡事故発生率：5.71件/百箇所・年（名古屋市平均2.39件/百箇所・年の約2.4倍）				
	歩行空間	○	踏切除却及び立体横断施設の平面化により歩行者利便性の向上、バリアフリー化を促進。 現在14箇所の踏切のみで横断。10箇所の交差道路を新たに設置し24箇所での自由な横断が可能となる。（歩行者・自転車交通量：計約22,000人/日）					
	社会全体への影響	住民生活	○	鉄道交差道路の拡幅整備や新設により、幹線道路から住宅地に入り込む交通が減少し、地域の安全性が向上する。				
		地域経済	○	鉄道交差道路の踏切除却及び新設等により物流の効率化が図られる。				
災害		○	緊急輸送道路の位置づけがある路線の整備が図られる。 名古屋市地域防災計画における地震防災対策編に指定（名古屋環状線）					
	環境	○	踏切渋滞の解消により、CO ₂ 排出量の削減が図られる。					
	地域社会	○	幅員6m以上の道路がない地区も存在。連続立体交差事業に合わせて側道を整備することにより、消火活動が出来ない地区の解消が図られる。					
事業実施環境		○	名古屋市都市計画マスタープランで鉄道の立体交差化の推進が位置づけられている。					

採択の理由

費用便益比が2.1と便益が費用を上回っており、着工準備採択の前提条件が確認できる。
 また、ボトルネック踏切の除却など、道路交通の円滑化や踏切事故の解消等に対する事業の必要性・効果は高いと判断される。

以上より、本事業を採択した。

※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。