

事後評価結果(平成 21 年度)

担 当 課: 名古屋高速道路公社 企画調査部調査課

担当課長名: 鈴木 正実

事業名	愛知県道高速清須一宮線		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:清須市朝日 至:一宮市緑四丁目		延長	8.9km					
事業概要									
愛知県道高速清須一宮線(16号一宮線)は名神高速道路や東名阪自動車道と連絡するとともに、愛知県道高速名古屋朝日線(6号清須線)と接続する8.9kmの都市高速道路で平成17年2月に全線供用した。									
事業の目的・必要性									
愛知県道高速清須一宮線(16号一宮線)は愛知県道高速名古屋朝日線(6号清須線)と一体となり、愛知県尾張北西部及び岐阜方面と名古屋都心部とを連結する放射幹線道路として、名古屋環状2号線とともに放射環状網を形成することにより効率的な交通処理を可能とする。また、緊急輸送路として、災害時の道路機能の確保に資する。									
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H 8 年度	用地着手	H12 年度	供用年	(当初) H17	変動	なし
		都市計画決定	H 8 年度	工事着手	H 9 年度		(実績) H17		
	事業費	計 画	1,390 億円		実 績	1,440 億円		変動	1.04 倍
	交通量 (当該路線)	計 画	46,600 台/日		実 績	42,800 台/日		変動	92%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	供用前(H11 道路交通センサス) 34km/h →供用後 80km/h(規制速度)		交通事故減少 (供用前現道→当該路線)		供用前(H11 道路交通センサス) 70 件/億台 km →供用後(H20 公社交通統計年報) 9 件/億台 km			
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C	総費用	2,166 億円	総便益	3,417 億円		基準年	平成 21 年
		1.6	事業費	1,786 億円	走行時間短縮便益	2,493 億円			
		維持管理費	380 億円	走行経費減少便益	532 億円				
				交通事故減少便益	392 億円				
		事業遅延によるコスト増	費用増加額	便益減少額					
		事業遅延の理由							

	<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"> ● 平成 19 年 12 月に供用開始した愛知県道高速名古屋朝日線(6号清須線)と一体となり、名古屋都心⇄一宮方面を直結したことで、名古屋市都心部⇄愛知県北部方面の交通の効率化が図られた。 <ul style="list-style-type: none"> ・並行する愛知県道高速名古屋小牧線(11号小牧線)の交通量が減少 (H20/H19 0.85) ・並行する国道 22 号の渋滞損失時間の改善 渋滞損失時間の解消:68 万人・時間/年 (H17/H11 0.53) ・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 48 分 → 高速道路利用 27 分 (21 分短縮) ・当該路線の整備による高速バス路線の利便性向上 名古屋都心から岐阜・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～名神一宮IC 平面道路利用 33 分 → 高速道路利用 14 分 (19 分短縮) ● 愛知県地域防災計画において愛知県緊急輸送道路に位置付けられた。 												
事業による環境変化	<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"> ● 当該路線の供用前後の調査結果では、供用後の二酸化窒素は環境影響評価における環境保全目標を満たしている。(環境保全目標:0.04ppm～0.06ppm 又はそれ以下) NO₂ (日平均値の最大値) H16:0.057ppm → H21:0.052ppm (9%減) 測定値:当該路線に並行する国道 22 号沿線 4 地点の平均値 ● 当該路線の供用前後の調査結果では、供用後の SPM は環境基準を満たしている。 (環境基準:0.10mg/m³ 以下かつ 1 時間値が 0.20mg/m³ 以下であること) SPM (日平均値の最大値) H16:0.087mg/m³ → H21:0.035mg/m³ (60%減) 測定値:当該路線に並行する国道 22 号沿線 4 地点の平均値 <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、環境保全目標に対して朝、昼、夕の時間帯で 0～5dB、夜の時間帯で 4～6dB 下回っており、環境影響評価における環境保全目標を満たしている。(環境保全目標:アセス時測定値) <p>その他評価すべきと判断した項目</p>												
事業評価監視委員会の意見	<p>公社が示した事業評価結果及び対応方針案について了承。</p>												
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ● 中部国際空港の開港(H17.2.17)、愛・地球博の開催(H17.3.25～H17.9.25) ● 当該路線の沿線人口及び従業者数(一宮市、稲沢市、清須市、北名古屋市、春日町) <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>人口</td> <td>H12 63.9 万人</td> <td>→</td> <td>H20 66.0 万人</td> <td>3%増</td> <td>愛知県人口動向調査</td> </tr> <tr> <td>従業者数</td> <td>H13 24.7 万人</td> <td>→</td> <td>H18 26.0 万人</td> <td>5%増</td> <td>愛知県事業所・企業統計調査</td> </tr> </table> 	人口	H12 63.9 万人	→	H20 66.0 万人	3%増	愛知県人口動向調査	従業者数	H13 24.7 万人	→	H18 26.0 万人	5%増	愛知県事業所・企業統計調査
人口	H12 63.9 万人	→	H20 66.0 万人	3%増	愛知県人口動向調査								
従業者数	H13 24.7 万人	→	H18 26.0 万人	5%増	愛知県事業所・企業統計調査								
今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>愛知県道高速清須一宮線はその事業効果の発現が認められる。従って、今後の事業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、利用促進及び管理コストの縮減に努めることが望ましい。</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>現時点では、名古屋高速道路事業に対し、計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p>												
特記事項													

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