

評価事業 1

<道路>

名古屋都市圏の活力を高め広域交流を支える
道路ネットワークの整備

(緑政土木局)

社会資本総合整備計画 事後評価書

計画の名称	名古屋都市圏の活力を高め広域交流を支える道路ネットワークの整備											
計画の期間	平成31年度 ~ 令和05年度 (5年間)										重点配分対象の該当	
交付対象	名古屋市											
計画の目標	名古屋大都市圏の中核都市として、地域間連携を高める道路ネットワークの整備を進めるとともに、交通の円滑化を図り、圏域全体を牽引する活力あるまちづくりを目指す。 また、居住環境改善などの地区的な視点も踏まえて、選択と集中により整備を推進する。											
全体事業費(百万円)	合計(A+B+C+D)	3,891	A	3,891	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C/(A+B+C+D)	0 %

番号	計画の成果目標(定量的指標)			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
		2018		2022
1	補助幹線道路の整備により、円滑な道路交通の確保を図る 旅行時間の改善 (旅行時間の短縮率の平均) = 100 - (2022年現在の旅行時間) / (2018年現在の旅行時間) × 100	0%	%	32%
2	物流拠点からのアクセス道路の改善により、滞留時間を短縮し、大型車両の利便性の向上を図る 滞留長の短縮 (最大滞留長の短縮率) = 100 - (2022現在の最大滞留長) / (2018現在の最大滞留長) × 100	0%	%	25%
3	福祉のまちづくり事業として、安全かつ快適に利用できる道路の整備を進める 築地地区における安全な歩行者空間の確保 (築地地区における名古屋港線の歩道設置率) = (歩道が設置されている道路の延長) / (築地地区における名古屋港線の延長)	91%	%	100%

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靱化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-
-----	-----------	---	----------	---	----------	---	------------	---	------------	---	-----------	---

A 基幹事業

基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名/ 港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
												H31	R02	R03	R04	R05			
一体的に実施することにより期待される効果																			
備考																			
道路事業	A01-001	道路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	市町村道	新設	(市)敷田大久伝線第4号	道路改良 L=0.4km	名古屋市						785	-	
	A01-002	道路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	都道府県道	改築	(県)新田名古屋線	道路改良 L=0.5km	名古屋市						79	-	
	A01-003	道路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	市町村道	新設	(市)桶狭間勅使線第9号	道路改良 L=0.3km	名古屋市						459	-	
	A01-004	道路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	市町村道	新設	(市)熊野豊明線	道路改良 L=0.39km	名古屋市						200	-	
	A01-005	街路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	S街路	改築	名古屋港線	街路築造 L=0.8km	名古屋市						156	-	
	A01-006	街路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	S街路	改築	梅ノ木線(稲永工区)	街路築造 L=0.8km	名古屋市						242	-	
	A01-007	道路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	市町村道	新設	(市)千音寺線ほか1	道路改良 L=1.7km	名古屋市						550	-	

A 基幹事業

基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名/ 港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況	
												H31	R02	R03	R04	R05				
一体的に実施することにより期待される効果																				
備考																				
道路事業	A01-008	街路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	S街路	新設	山の手通線	街路築造 L=0.05km	名古屋市						270	-		
	A01-009	道路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	都道府 県道	改築	(県)春日井長久手線ほ か1	道路改良 L=0.2km	名古屋市						400	-		
	A01-010	道路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	国道	改築	(国)155号(志段味 拡幅)	道路改良 L=1.0km	名古屋市						150	-		
	A01-011	道路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	市町村 道	改築	(市)中川運河東線	道路改良 L=0.25km	名古屋市						600	-		
												小計						3,891		
												合計						3,891		

事後評価

事後評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制 名古屋市	事後評価の実施時期 令和6年9月～11月
	公表の方法 名古屋市HP上にて公表
事業効果の発現状況	
定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	<p>【指標】市道敷田大久伝線第4号はじめ4路線の整備が完了し、道路ネットワークが構築されたことで、交通の円滑化が図られ、指標とした旅行時間の短縮率は、目標値を達成した。しかし一部の路線では整備前より旅行時間を要する区間が発生している。</p> <p>【指標】一部整備が完了した箇所については、道路環境や交通安全の向上、災害に向けた安心安全の確保に一定程度寄与したものと考えられる。ただし、整備完了箇所は道路延長の一部であり、定量的指標の目標値を達成できていないことから、事業効果の発現は限定的であると考えられる。</p> <p>【指標】一部整備が完了した箇所については、道路環境の改善や交通安全の向上に一定程度寄与したものと考えられる。ただし、整備完了箇所は道路延長の一部であり、定量的指標の目標値を達成できていないことから、事業効果の発現は限定的であると考えられる。</p>
定量的指標以外の交付対象事業の 効果の発現状況（必要に応じて記述）	都市計画道路を整備することにより、災害発生時における避難通路や救護活動のための通路が確保されるとともに、火災等の拡大を遅延・防止するための空間が確保されることにより防災の向上が図られた。
特記事項（今後の方針等）	
<p>当該事業の実施により新たな道路ネットワークが形成され、交通の円滑化を図ることができた。一方で、周辺に未開通道路が存在することにより、交通量が集中し、交通の円滑化が図られなかった事業や用地取得が難航したことにより整備を行うことができなかった事業が存在した。今後の方針として、社会資本整備総合交付金を活用し、根気強く交渉を行うことにより用地取得を進めるとともに、未開通道路の整備を行うことで、更なる地域間連携を高める道路ネットワークの整備を進めて交通の円滑化を図り、圏域全体を牽引する活力あるまちづくりを目指していく。</p>	

目標値の達成状況			
番号	指標（略称）		
	目標値 / 実績値	目標値と実績値に差が出た要因	
1	旅行時間の改善		
	最終目標値	32%	市道敷田大久伝線第4号はじめ4路線を整備し、途切れた道路ネットワークが解消されたことで、円滑な交通ルートが確保された。これにより旅行時間の短縮率の平均値では、目標値を達成することができた。しかし一部の路線では整備前より旅行時間を要する区間が発生している。原因として、周辺道路において未開通の道路が存在したことにより、一部の路線において交通量が集中したことが考えられる。今後においては、未開通の都市計画道路の整備を行い、道路ネットワークを形成することにより、交通の分散を図り、円滑な道路交通を確保できるように努めていく。
	最終実績値	34%	
2	滞留長の短縮		
	最終目標値	25%	用地取得が一部しかできなかったことにより、計画期間中の道路整備が一部に留まったため、2018年当初現況値と2022年現在の実績値とで滞留長に変化は無かった（ともに70m）。このため、短縮率の最終実績値は0%となり目標を達成するには至らなかった。今後も継続して用地取得を進めるとともに道路整備の進捗を図り、事業収束を目指していく。
	最終実績値	0%	
3	築地地区における安全な歩行者空間の確保		
	最終目標値	100%	用地取得が難航したことにより、計画期間中に整備が完了した歩道が片側のみ（約120m）であったため、歩道設置率は当初現況値の91%から変わらなかった。今後も継続して用地取得を進めるとともに道路整備の進捗を図り、事業収束を目指していく。
	最終実績値	91%	

評価事業 2

<国土交通省所管公共事業>
地域居住機能再生推進事業

(住宅都市局)

再評価結果および対応方針

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
戸田明正地区 地域居住機能再生推進 事業 (愛知県名古屋市) 進捗率43.1%	再々評価	134	63	【内訳】 家賃:59億円 駐車場利用料:2.5億円 用地の残存価値:0.9億円 建物の残存価値:0.5億円 【主な根拠】 市場家賃:114千円/ 月・戸	67	【内訳】 事業費:56億円 維持管理費:11億円	0.94	・老朽住宅の建替による耐震性等の向上やバリアフリー化の推進 【投資効果等の事業の必要性】 ・市営住宅の建替事業を実施することにより、耐震性能は改善された。 ・市営住宅の老朽化や設備の陳腐化などの諸問題に対し、建替事業を実施することにより、バリアフリーや居住水準、断熱性能の向上が可能となるため、事業継続の必要性がある。 【事業の進捗の見込み】 ・計画通り進捗している。 【コスト縮減等】 ・標準設計による規格等の統一	継続	
名城東地区 地域居住機能再生推進 事業 (愛知県名古屋市) 進捗率55.1%	再々評価	203	200	【内訳】 家賃:175億円 駐車場利用料:7.1億円 用地の残存価値:13.8億円 建物の残存価値:3.4億円 【主な根拠】 市場家賃:98千円/月・戸	225	【内訳】 事業費:195億円 維持管理費:30億円	0.89	・老朽住宅の建替による耐震性等の向上やバリアフリー化の推進 【投資効果等の事業の必要性】 ・市営住宅の耐震性能や老朽化、設備の陳腐化などの諸問題に対し、建替事業を実施することにより、耐震性能やバリアフリー、居住水準、断熱性能の向上が可能となるため、事業継続の必要性がある。 【事業の進捗の見込み】 ・全ての団地で建替事業に着手しており、うち4団地で完了し、その他の団地についても計画通り進捗している。 【コスト縮減等】 ・標準設計による規格等の統一	継続	

※B/Cは0.8以上を目標とする。(公営住宅整備事業にかかる新規事業採択時評価手法(平成28年3月 国土交通省住宅局住宅総合整備課))

評価事業 3

<国土交通省所管公共事業>
堀川事業間連携河川事業

(緑政土木局)

事後評価 総括表

名古屋市緑政土木局

事業名	堀川事業間連携河川事業		事業主体	愛知県名古屋市
河川名	一級河川堀川		区名	名古屋市中川区・熱田区・中区・中村区・西区
事業概要				
事業期間	令和元年度～令和5年度			
事業区間	瓶屋橋～幅下橋 L=5,000m			
事業内容	・掘削工 V=30,000m ³ ・護岸工 L=2,300m ・橋梁補強 一式 ・物件補償 一式 など			
総事業費	107億1400万円			
事業目的				
<p>堀川は、本市中心市街地を流下する河川であり、流域の市街化率は97%に達している都市河川である。 現在10年確率降雨に対応した河川整備を実施しているところであるが、未整備区間においては近年の頻発する集中豪雨により、河川の流下能力不足に起因し内水氾濫が多発している状況にあり、平成20年8月豪雨においても床上浸水156戸、床下浸水1,479戸の浸水被害が発生している。このため河川事業を推進し計画降雨に対する治水安全度を確保するとともに、下水道事業と連携した対策により東海豪雨級の超過降雨に対しても床上浸水の軽減を図る。</p>				
事業の諸要因の変化				
	事業採択時	実績値	変化の要因	
事業費	107億1400万円	107億1400万円	-	
事業期間	5年(R1～R5)	4年(R1～R4)	補正予算（5か年加速化対策）による事業推進の加速化	
事業効果の発現状況				
事業効果	<p>下水道事業と連携して河川整備を実施することにより、流域の浸水被害を軽減することができる。 また、継続して事業を進めることで、地下鉄や大学、商業施設などを有する堀川上流域の拠点地域において、豪雨時の営業等の継続や交通の途絶を軽減させるなど、浸水による間接的な被害の軽減に寄与することが期待できる。</p>			
費用対効果分析	事業内容	「一級河川堀川圏域河川整備計画」による事業		
	事業区間	約15.5km		
	事業期間	平成23年度より概ね30年		
	対象降雨	計画降雨（W=1/10）		
	費用	288億円	治水施設の整備及び維持管理に要する総費用	
	便益	629億円	治水施設の整備によって防止し得る被害額及び施設の残存価値	
	B/C	2.2		
	算定方法	「治水経済調査マニュアル(案), H17.4, 国土交通省河川局」に準拠		
社会経済情勢の変化				
<p>リニア中央新幹線の開業を控え名古屋駅周辺では再開発が進められ、堀川流域においても商業施設やマンション、ホテルの開業が相次ぐなど、流域の重要度は高まっている。また、堀川流域の人口は、河川整備計画が策定時点と比べ増加している。</p>				
事業実施による環境の変化				
本事業において環境への影響は確認されていない。				
対応方針				
<p>(1) 評価結果 河川事業の実施により、流下能力向上を図り河川水位が低下することに加え、ポンプ所増強や雨水貯留管設置等の下水道事業が連携して対策を進めることで、より多くの雨を川へ排水できるなど、相乗的な事業効果が発現するものと考えられる。</p> <p>(2) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 本事業は治水経済調査マニュアル(案)に基づいて評価されており、現時点での見直しの必要性はないものの、浸水量の変化や流域内への来訪者への影響など間接的な効果について、今後の国等の動向も見据え検討していく。</p>				

位置図

