

再評価結果（平成15年度事業継続箇所）

担当課：都市・地域整備局街路課  
 担当課長名：齊藤 親

事業名	近鉄名古屋線・JR関西本線		事業区分	連続立体 交差事業	事業主体	名古屋市
起終点	自：名古屋市 <small>なごや</small> 中村区 <small>なかつむら</small> 黄金通 <small>おうごんとおり</small> 至：名古屋市 <small>なごや</small> 中川区 <small>なかがわく</small> 富田町 <small>とみたちょう</small>		延長	3.5km		
事業概要	本事業は、近鉄名古屋線とJR関西本線が並走する黄金陸橋から庄内川間の約3.5kmを同時に連続立体交差化するものである。本事業の実施により15箇所の踏切を取り除き、高畑町線はじめ3路線の都市計画道路を立体交差化し、20箇所の交差道路を整備することにより、踏切事故及び地域分断を解消し、交通流の円滑化を図る。					
H60年度事業化	H2年度都市計画決定	H6年度用地着手	H6年度工事着手			
全体事業費	734.6億円	事業進捗率	79%	供用済延長	km	
計画交通量	踏切交通遮断量：321,986台時/日					
費用便益分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業)	総費用 (残事業)/(事業全体) / 609億円 〔事業費：/ 609億円 維持管理費：/ 億円〕	総便益 (残事業)/(事業全体) / 1,141億円 〔走行時間短縮便益：/ 589億円 走行費用減少便益：/ 62億円 迂回交通減少便益：/ 488億円 高架下利用便益：/ 2億円〕	基準年 平成13年		
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑なモビリティの確保〔踏切交通遮断量10,000台時/日以上踏切道の除却が期待される〕</li> <li>・国土・地域ネットワークの構築〔鉄道により分断されている交通不能区間の解消(都市計画道路横井町五月通線等)〕</li> <li>・個性ある地域の形成〔鉄道により一体的発展が阻害されている地区を解消する〕</li> <li>・その他〔鉄道高架下利用空間の創設(駐輪場などの公共空間の開設)、近鉄及びJRの八田駅を地下鉄八田駅付近に移設し、駅前広場事業との連携により新たな交通結節点が生まれることによる、地域の発展〕</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庄内川に新たな道路橋(横井大橋)が供用され、都市計画道路高畑町線へのルートを選択するようになるなど、踏切通過交通が増加傾向である。</li> <li>・事業に関連して廃止されたセメコン工場跡地にホームセンターが開店。更に、事業による新設交差道路を見越した、新たな商業施設の開店、マンションの建設等が予定されている。</li> </ul>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR関西本線は高架化が完了し、八田駅の全面供用(H16夏頃)に向け二期施行中</li> <li>・近鉄名古屋線は下り線の高架化が完了し、残る上り線の高架化(H17夏頃)に向け施行中</li> <li>・側道復旧・整備、20箇所交差道路の整備</li> </ul>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
施設の構造や工法の変更等						
対応方針						
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図	<p>近鉄名古屋線事業区間 約3.4km                  JR関西本線事業区間 約3.5km</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である。