

令和6年度 第2回 名古屋市公共事業評価監視委員懇談会

日時：令和6年11月5日（火）午後1時30分～
場所：名古屋市役所西庁舎12階 西12E会議室

次 第

- 1 開会
- 2 事後評価等の確認
- 3 その他
- 4 閉会

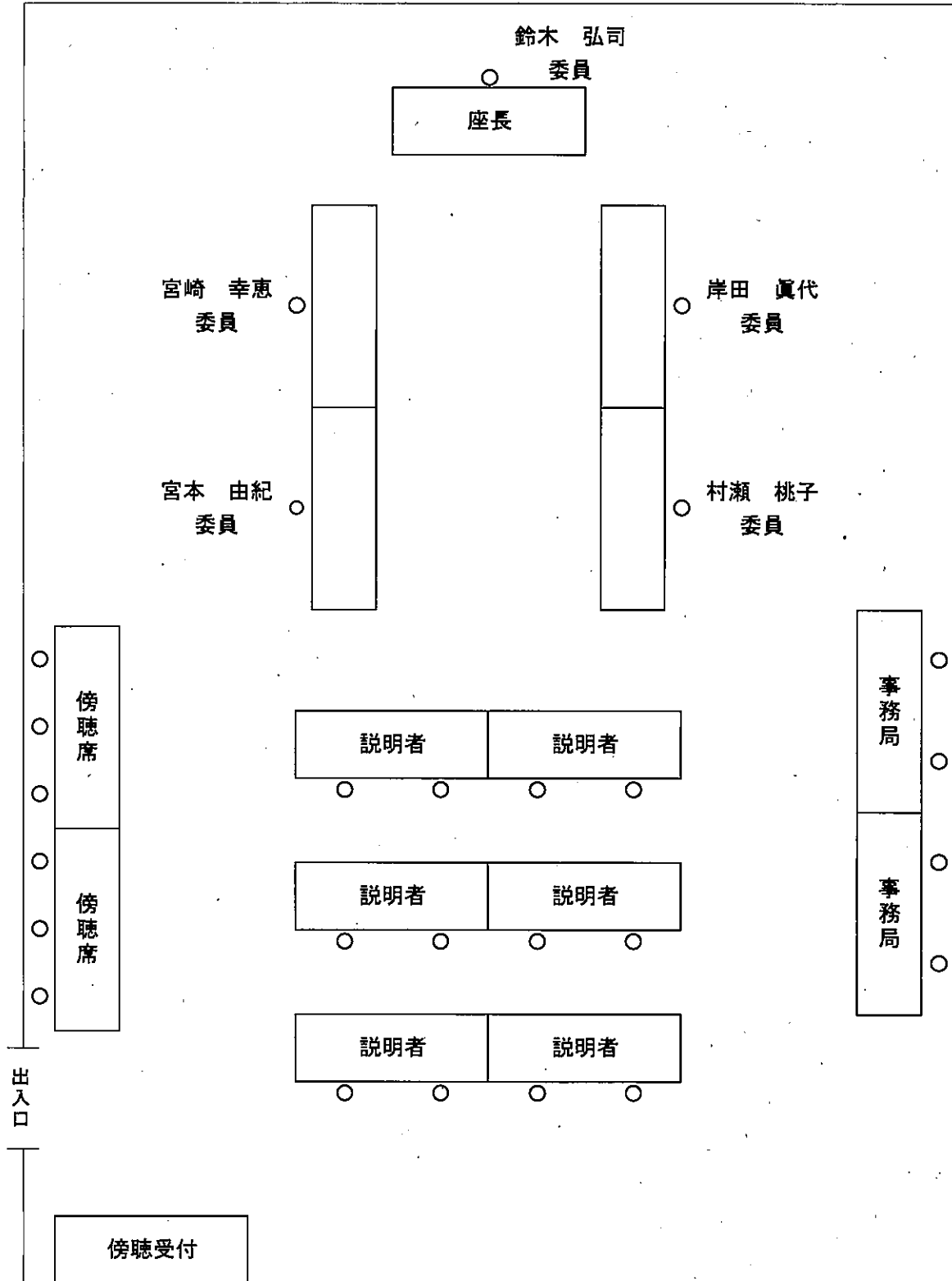
◆ 配席表	1
◆ 委員名簿	2
◆ 評価対象計画・事業一覧	3
◆名古屋都市圏の活力を高め広域交流を支える道路ネットワークの整備(緑政土木局)	5
◆地域居住機能再生推進事業(住宅都市局)	25
◆堀川事業間連携河川事業(緑政土木局)	33
◆ 事業における問い合わせ先	43



配席表

日時：令和6年11月5日（火） 午後1時30分～

場所：名古屋市役所西庁舎12階 西12E会議室



令和6年度 名古屋市公共事業評価監視委員懇談会 委員名簿

岸田パートナーシップ研究所長	岸田 眞代
名古屋工業大学 教授	鈴木 弘司
東海学園大学名誉教授	宮崎 幸恵
名城大学 教授	宮本 由紀
ひのき綜合法律事務所 弁護士	村瀬 桃子

(50音順、敬称略)

令和6年度公共事業評価監視委員懇談会 対象事業

社会資本整備総合交付金事業

通番	基幹事業	計画名	所管課	頁
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 道路建設課	5

都市再生整備計画関連事業

通番	基幹事業	計画名	所管課	頁
1		中村地区都市再生整備計画 (都市構造再編集中支援事業)	スポーツ市民局 区政課	-
2		栄・伏見・大須地区(第2期)都市再生整備計画 (まちなかウォークアブル推進事業)	住宅都市局 都心まちづくり課	-
3		中川運河にぎわいゾーン地区都市再生整備計画 (まちなかウォークアブル推進事業)	住宅都市局 名港開発振興課	-

国土交通省所管公共事業

通番	基幹事業	事業名	計画所管課	頁
1		地域居住機能再生推進事業	住宅都市局 住宅整備課	25
2		堀川事業間連携河川事業	緑政土木局 河川工務課	33



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)

「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」

事後評価

計画概要

- 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。
計画期間：平成31年度～令和5年度（5年間）

指標の定義

指標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>

$$\text{(旅行時間の短縮率の平均)} = 100 - \left(\frac{\text{2024年現在の旅行時間}}{\text{2018年現在の旅行時間}} \right) \times 100$$

指標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>

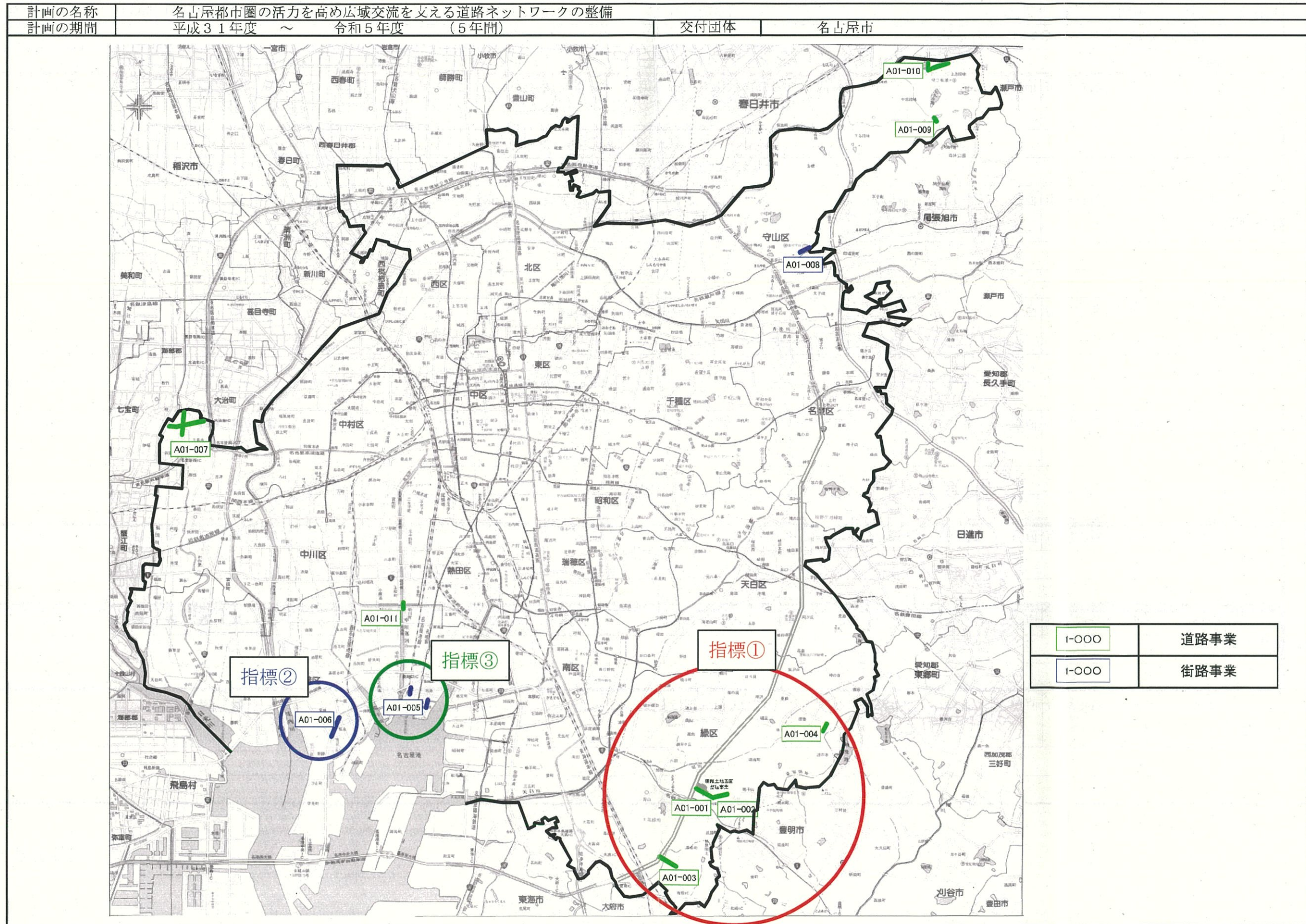
$$\text{(最大滞留長の短縮率)} = 100 - \left(\frac{\text{2024現在の最大滞留長}}{\text{2018現在の最大滞留長}} \right) \times 100$$

指標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>

$$\text{(築地地区における名古屋港線の歩道設置率)} = \left(\frac{\text{歩道が設置されている道路の延長}}{\text{築地地区における名古屋港線の延長}} \right)$$

参考図面



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) 敷田人久伝線第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		—	

指標①

指標③

指標②

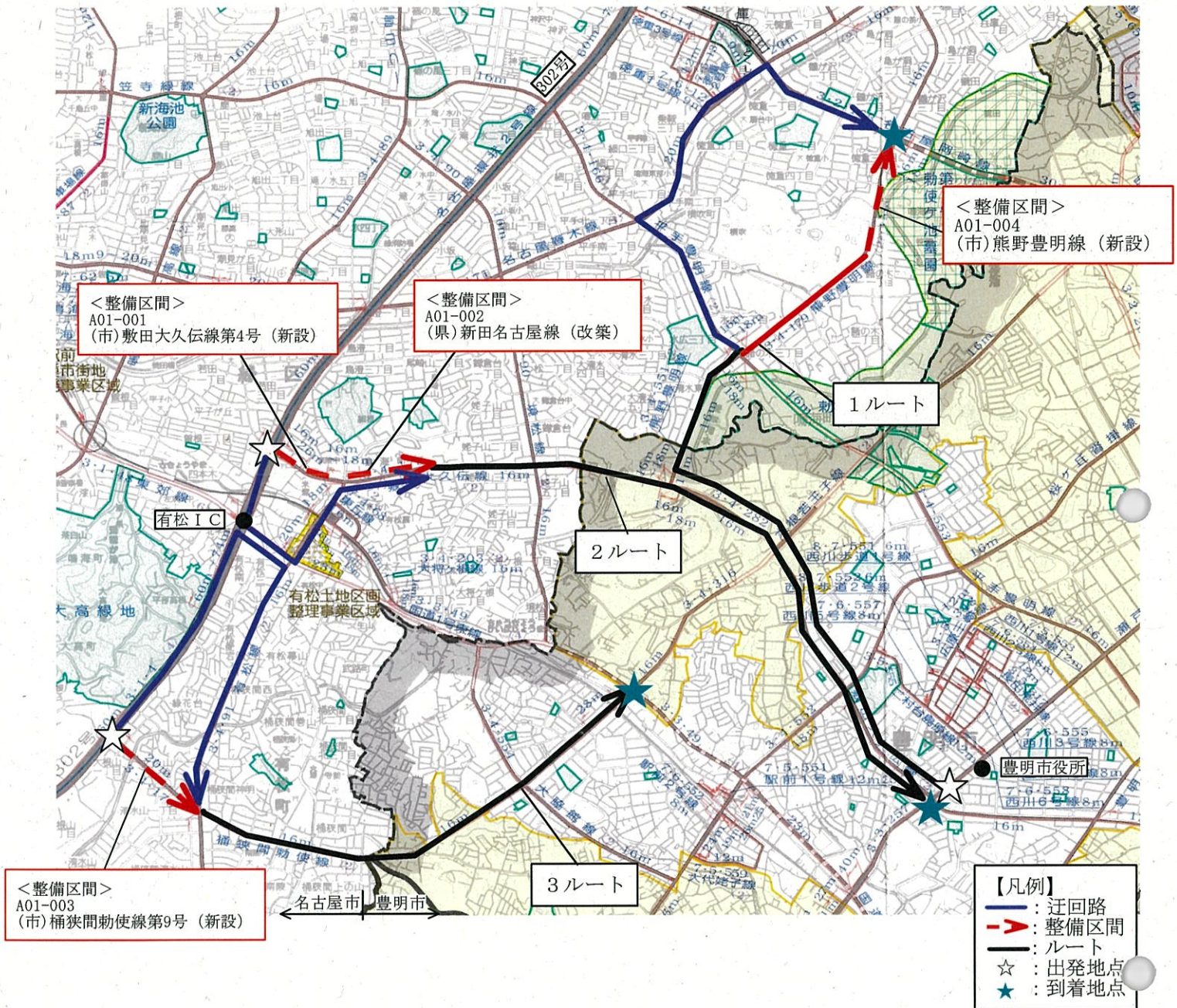
A 基幹事業																				
基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名(事業箇所)	事業内容(延長・面積等)	市区町村名/港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費(百万円)	費用便益比	個別施設計画策定状況	
												H31	R02	R03	R04	R05				
		一体的に実施することにより期待される効果																		
		備考																		
道路事業	A01-008	街路	一般	名古屋市	直接	名古屋市	S街路	新設	山の手通線	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		

定量的指標の達成状況

指標	定量的指標の現況値及び目標値		
	当初現況値 (H31 当初)	最終目標値 (R05 末)	最終実績値 (R05 末)
<p>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)</p> <p>【対象路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(市) 敷田大久伝線第4号 (A01-001) ・(県) 新田名古屋線 (A01-002) ・(市) 桶狭間勅使線第9号 (A01-003) ・(市) 熊野豊明線 (A01-004) 	0%	32%	34%
<p>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)</p> <p>【対象路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・梅ノ木線(稲永工区) (A01-006) 	0%	25%	0%
<p>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)</p> <p>【対象路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋港線 (A01-005) 	91%	100%	91%

【指標①の算出方法】

指標①の算出にあたり3つのルートを選定



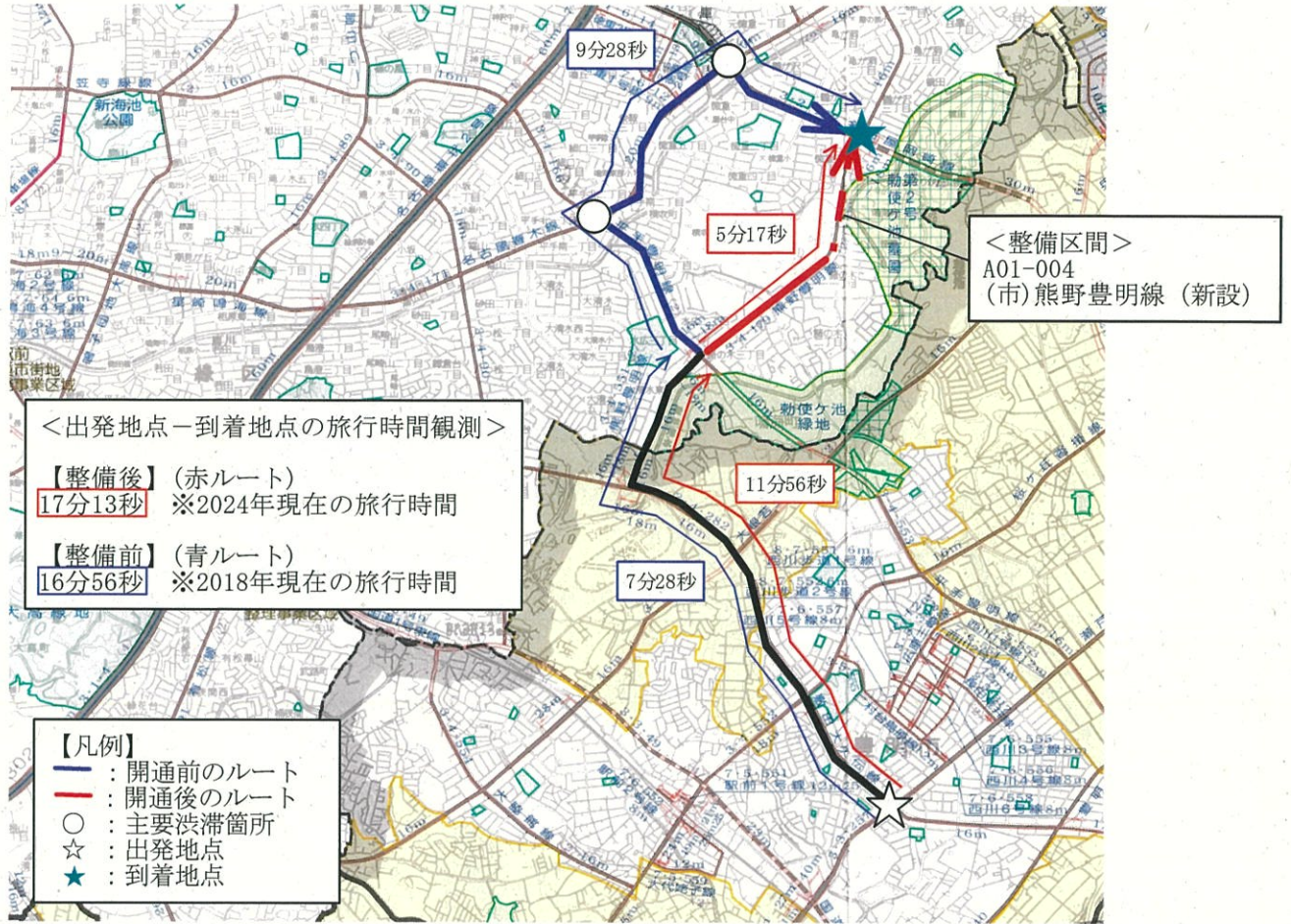
2018年現在の旅行時間：☆（出発）から → を経由して★（到着）までにかかる旅行時間
⇒2回計測して平均値を算出

2024年現在の旅行時間：☆（出発）から -> を経由して★（到着）までにかかる旅行時間
⇒2回計測して平均値を算出

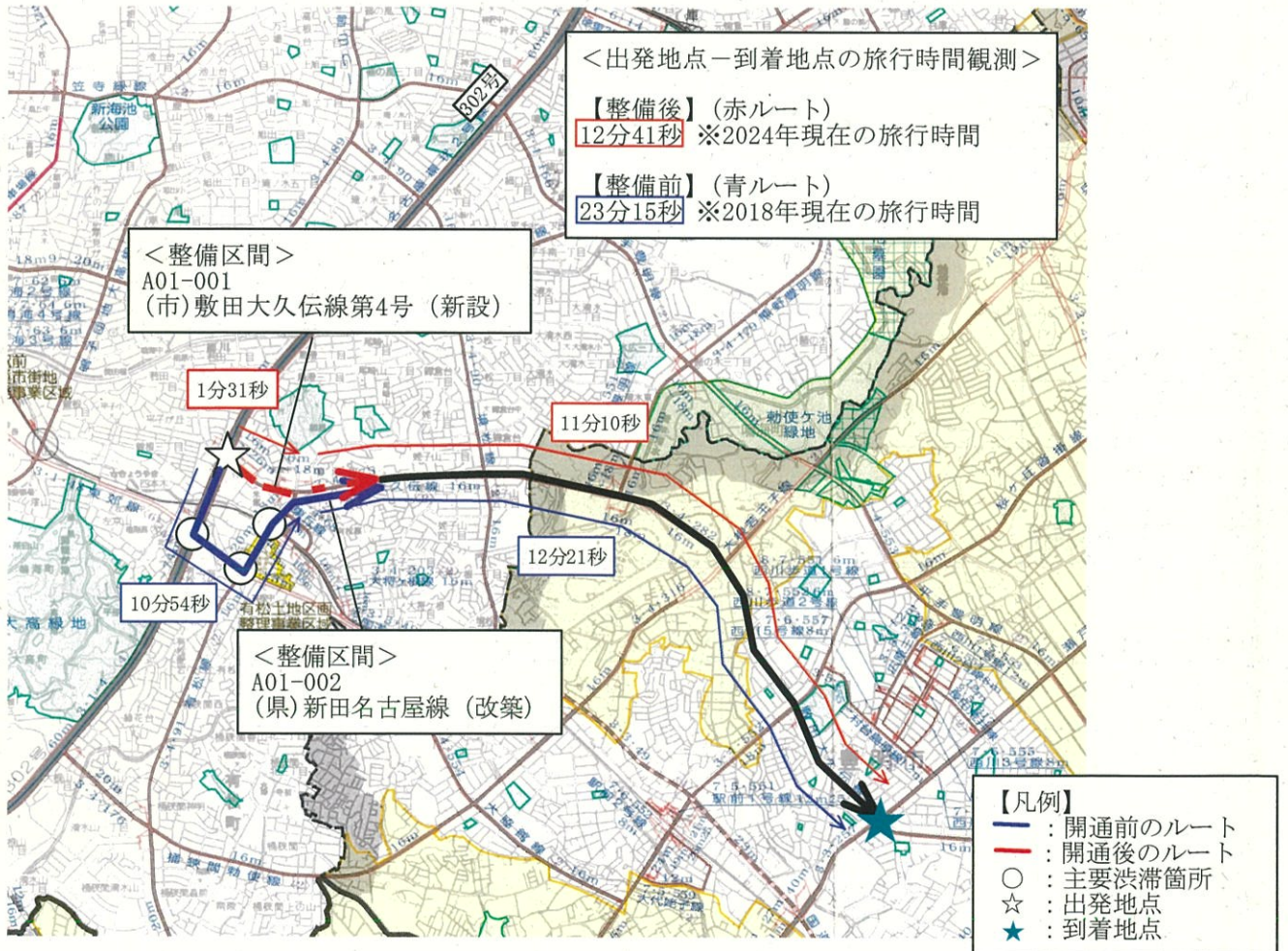
$$(\text{旅行時間の短縮率の平均}) = 100 - \left(\frac{\text{2024年現在の旅行時間}}{\text{2018年現在の旅行時間}} \right) \times 100$$

上記式より3ルートの旅行時間の短縮率を算出し、平均した数値を最終実績値とする。

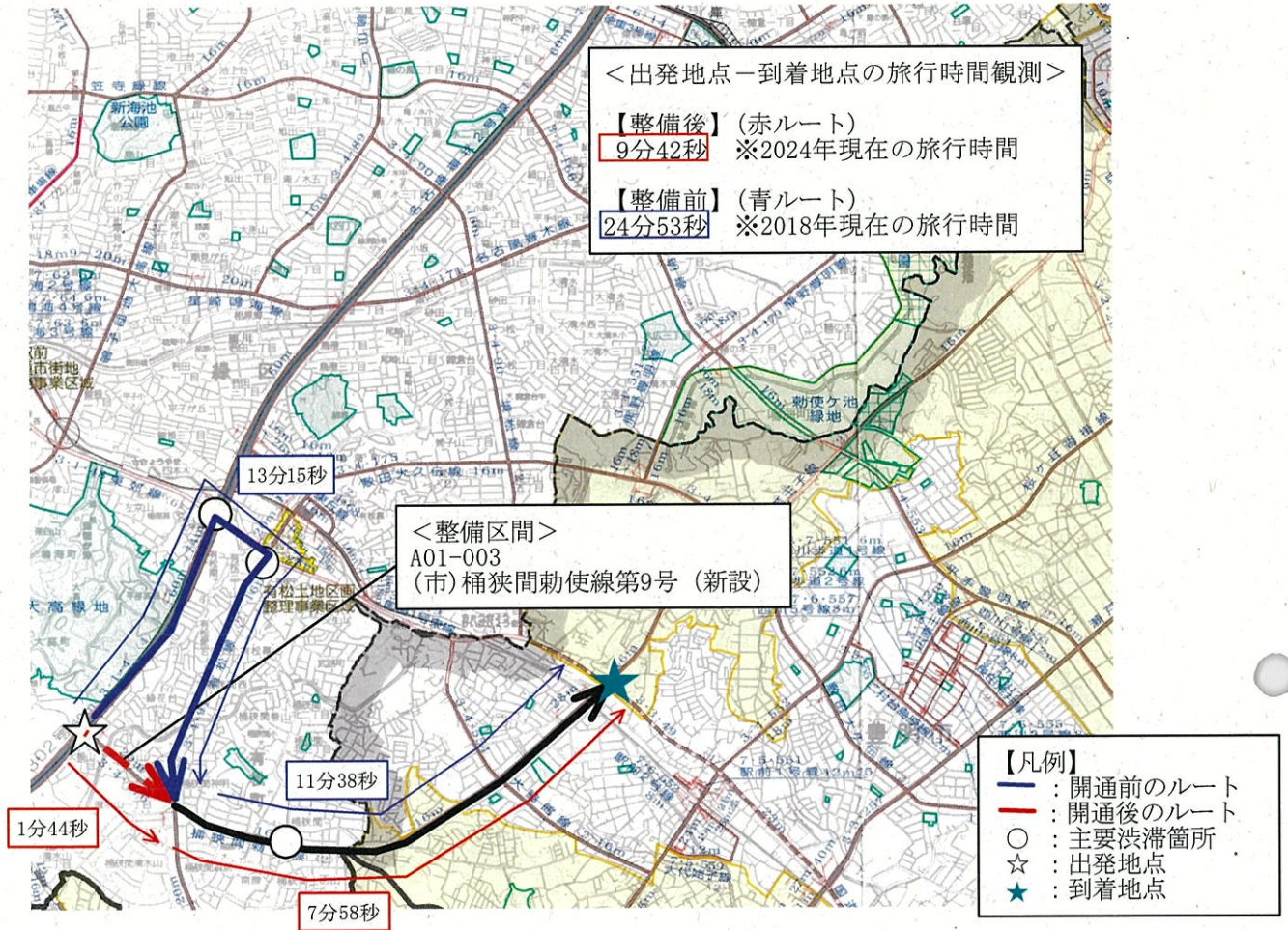
【1ルート】



【2ルート】



【3ルート】



<最終目標値>

	2018年現在の旅行時間 【計測】	2024年現在の旅行時間 【距離÷20(km/h)より算出】	最終実績値 (旅行時間の短縮率)	最終実績値(平均) (旅行時間の短縮率)
1ルート	16分56秒	15分35秒	8.0	32.7 ⇒32%
2ルート	23分15秒	14分50秒	36.0	
3ルート	24分53秒	10分51秒	54.0	

<最終実績値>

	2018年現在の旅行時間 【計測】	2024年現在の旅行時間 【計測】	最終実績値 (旅行時間の短縮率)	最終実績値(平均) (旅行時間の短縮率)
1ルート	16分56秒	17分13秒	-1.7	34.9 ⇒34%
2ルート	23分15秒	12分41秒	45.4	
3ルート	24分53秒	9分42秒	61.0	

○主な事業の事例

【要素事業A01-001】 (市) 敷田大久伝線第4号 <新設> (指標①)

市道敷田大久伝線第4号は国道302号を起点とし、県道新田名古屋線をへて豊明市に至る約1.8kmの補助幹線道路である。

1.8kmのうち未整備区間0.4kmを明願土地区画整理事業と連携して整備することにより、国道302号及び名古屋第二環状自動車道(有松IC)へのアクセスが可能となり、地域の安全で円滑な交通の確保に大きく寄与することができる。

路線名 : (市) 敷田大久伝線第4号





<ul style="list-style-type: none"> ・番号 ・要素事業名 ・事業内容 	事業前	事業後
<ul style="list-style-type: none"> ・A01-001 ・(市) 敷田大久伝線第4号 ・道路改良 L=0.4km 		
		

【要素事業A01-006】梅ノ木線（稲永工区） <街路・改築> （指標②）

都市計画道路梅ノ木線は、国道1号線（熱田区一番町）から、物流と交流の拠点である金城ふ頭を結ぶ延長10,060mの幹線道路で、災害時に避難、救助、消火活動、支援物資輸送などを担う緊急輸送道路にも位置付けられている。

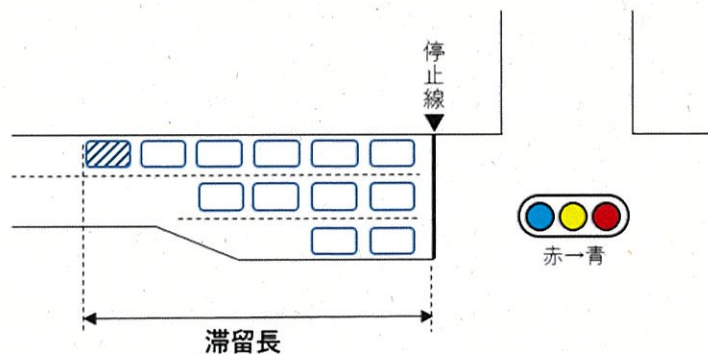
対象区間において、現況幅員24.54mを30mに拡幅し、車道を4車線から6車線に増やすとともに、両側に幅員4mの歩道を設置する事業で、道路環境の改善や交通安全の向上、災害に向けた安心安全の確保を図ることができる。

路線名 : 梅ノ木線(稲永工区)

<ul style="list-style-type: none"> ・番号 ・要素事業名 ・事業内容 	事業前	事業後
<ul style="list-style-type: none"> ・A01-006 ・梅ノ木線(稲永工区) ・街路築造 L=0.8km 		
		

参考（指標の定義）

滞留長・・・信号交差点において、信号灯器が「赤」から「青」に変わった瞬間の停止線から最後尾車両までの距離



【要素事業A1-005 名古屋港線】 <街路・改築> (指標③)

都市計画道路名古屋港線は、築地地区内をめぐる補助幹線道路であり、幹線道路である江川線とともにこの地区の交通を円滑に処理する路線である。

対象区間において、現況幅員10.9mを15mに拡幅して、両側に幅員3mの歩道を設置する事業で、道路環境の改善や交通安全の向上を図ることができる。

路線名 : 名古屋港線

<ul style="list-style-type: none"> ・番号 ・要素事業名 ・事業内容 	事業前	事業後
<ul style="list-style-type: none"> ・A01-005 ・名古屋港線 ・街路築造 L=0.8km 		
		

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	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		2024
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 - (2024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 - (2024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	-	連携中核都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-	避難確保計画の策定	避難行動要支援者名簿の提供
-----	-----------	---	----------	---	----------	---	------------	---	------------	---	-----------	---	-----------	---------------

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

【指標①】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。
【指標②】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。
【指標③】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。

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）

道路ネットワークの整備は地域間連携や交通の円滑化を図るとともに、防災機能の向上にも寄与するものである。引き続き社会資本整備総合交付金を活用し、事業を着実に推進することで、圏域全体をけん引する活力あるまちづくりを目指していく。

案件番号：

○目標値の達成状況			
番号	指標(略称)	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。周辺の都市計画道路において整備未完了路線があるため、道路ネットワークが構築された路線に前後区間も含め交通量が集中していると考えられる。今後さらに未完了の都市計画道路の整備を進め、道路ネットワーク網を形成することで、円滑な道路交通を確保するとともに、交通分散が図られるのかを注視していく。
	最終実績値	34%	
2	滞留長の短縮		
	最終目標値	25%	用地取得が難航したため、計画期間中に整備できた道路は一部に留まった。その結果2018年現在の最大滞留長と2022年現在の最大滞留長に変化はなく、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。今後も事業進捗に努めていく。
	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ため、計画期間中に整備できた道路は一部に留まった。期間中に整備完了した歩道は片側のみであり、指標である築地地区における名古屋港線の歩道設置率は当初現況値(H31当初)の91%から変わらず、目標達成するに至らなかった。今後も事業進捗に努めていく。
	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

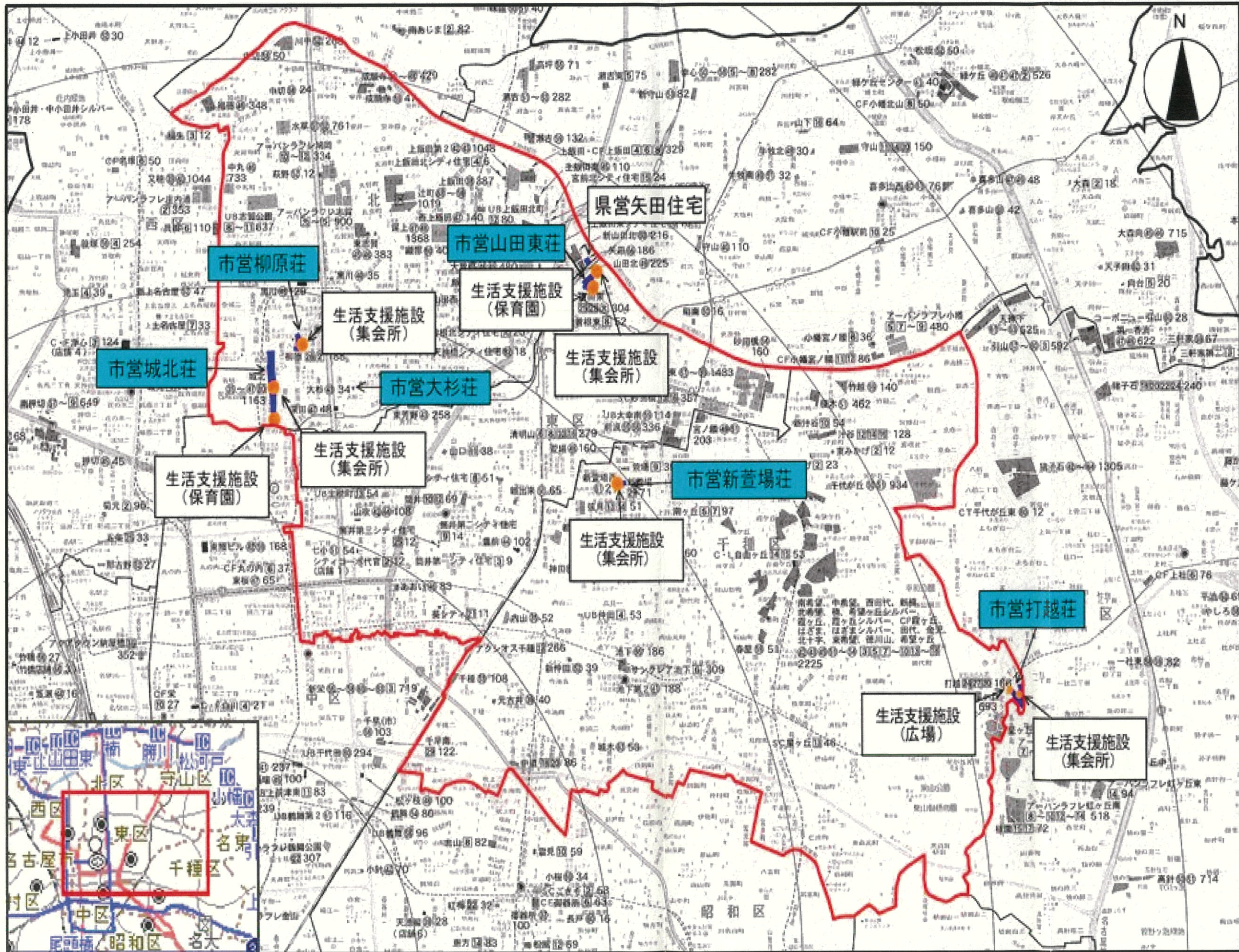
(住宅都市局)

【戸田明正地区】



【名城東地区】

第1回懇談会資料 P71 地図抜粋





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、コスト削減等)	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)	長期間継 続中	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	<ul style="list-style-type: none"> 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】 ・老朽化や設備の陳腐化が進んでいる当該市営住宅の建替により、バリアフリー化や居住水準の向上を図るため、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。 【コスト削減等】 ・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)	長期間継 続中	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	<ul style="list-style-type: none"> 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】 ・老朽化や設備の陳腐化が進んでいる当該市営住宅の建替により、耐震性の確保、バリアフリー化や居住水準の向上を図るため、事業継続の必要性がある。 【事業の進捗の見込み】 ・すべての団地で事業に着手しており、うち4団地で建替を完了し、その他の団地についても計画通り進捗している。 【コスト削減等】 ・標準設計による規格等の統一	継続

○

○

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

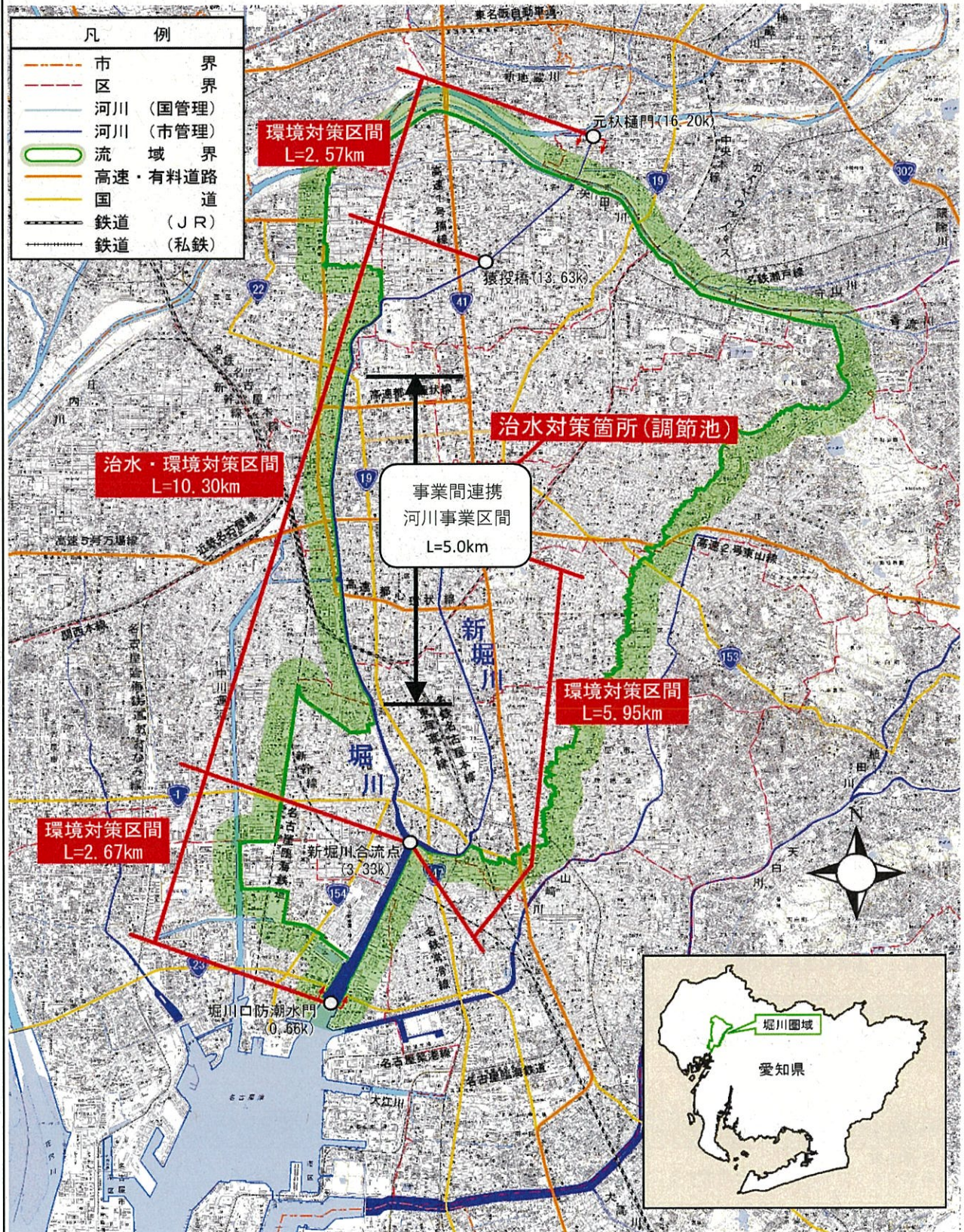
(緑政土木局)

事後評価 総括表

名古屋市緑政土木局

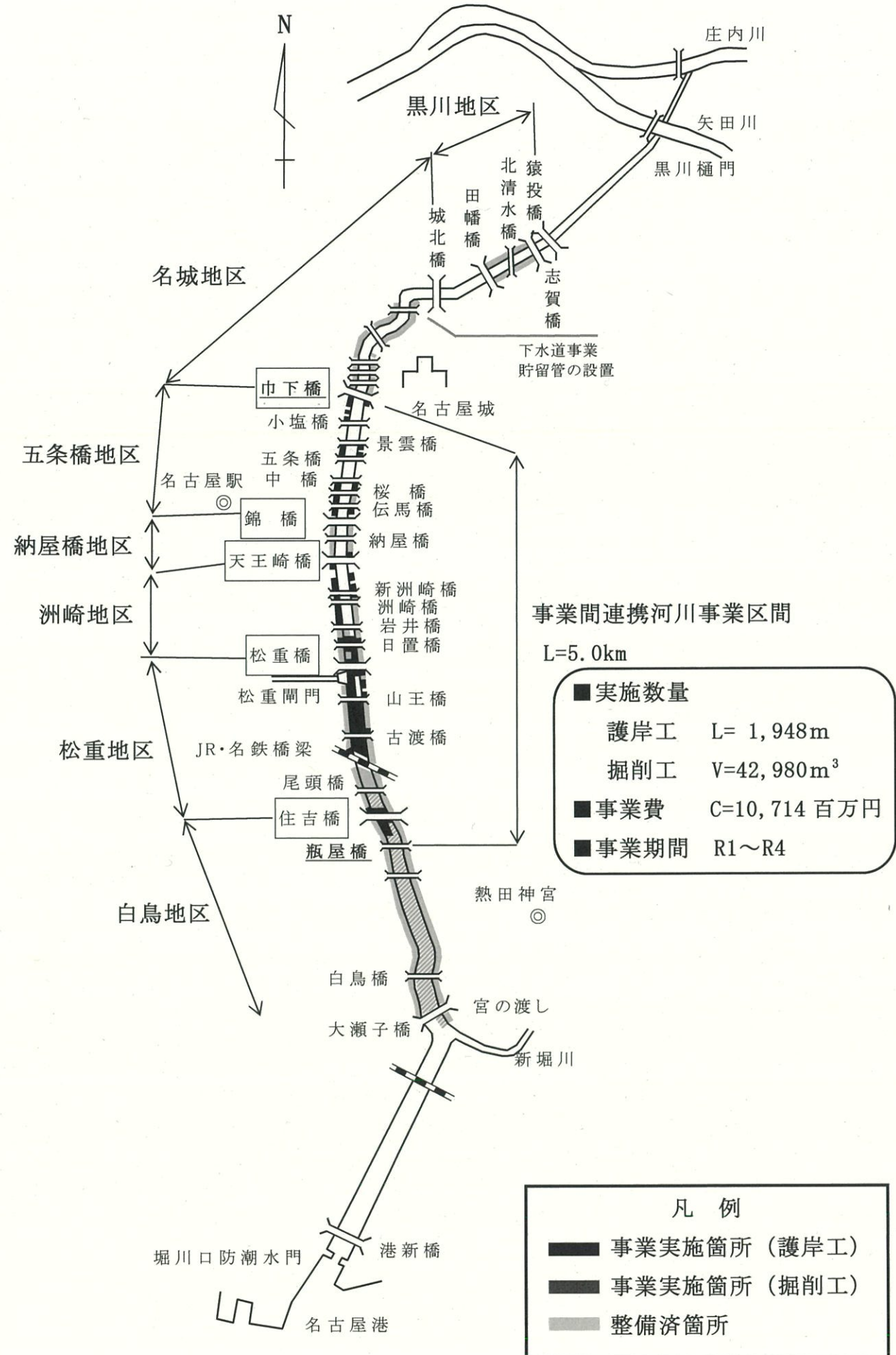
事業名	堀川事業間連携河川事業		事業主体	愛知県名古屋市
河川名	一級河川堀川		区名	名古屋市中川区・熱田区・中区・中村区・西区
事業概要				
事業期間	令和元年度～令和5年度			
事業区間	瓶屋橋～幅下橋 L=5,000m			
事業内容	・掘削工 V=30,000m ³ ・護岸工 L=2,300m ・橋梁補強 一式 ・物件補償 一式 など			
総事業費	107億1400万円			
事業目的				
堀川は、本市中心市街地を流下する河川であり、流域の市街化率は97%に達している都市河川である。現在10年確率降雨に対応した河川整備を実施しているところであるが、未整備区間においては近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。				
事業の前提因の変化				
	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	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。			
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		
社会経済環境の変化				
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。				
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(2)				
(1) 評価結果 本事業のように下水道事業と連携することでより相乗的に事業効果が発現するものと考えられる。				
(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 事業評価手法は、現時点での見直しの必要性はない。				

位置図



堀川事業間連携河川事業 事業実施箇所図

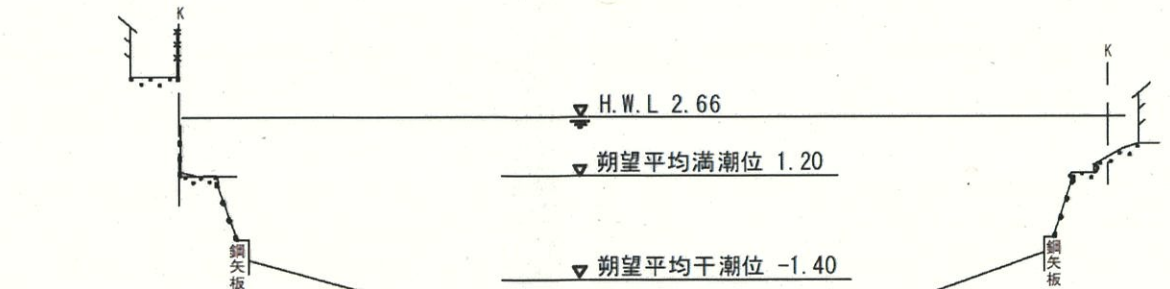
資料1



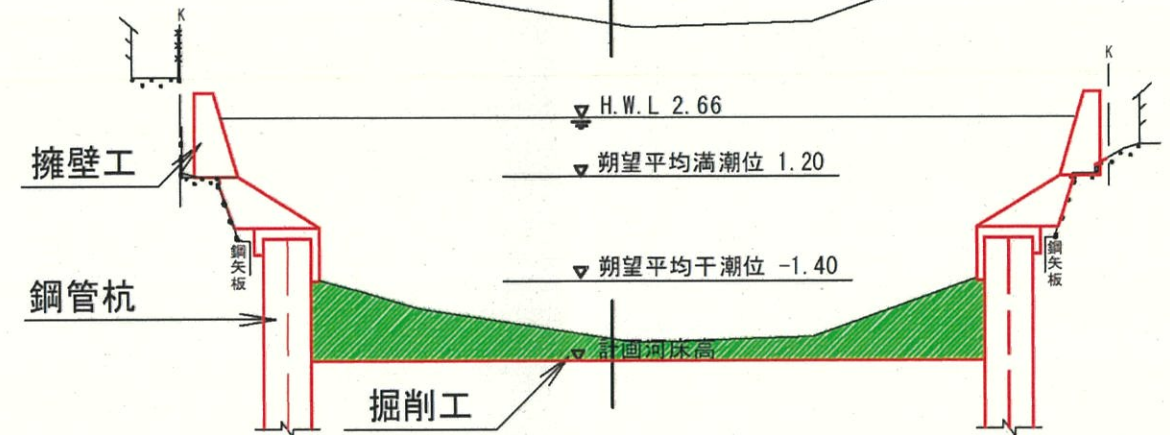
1. 堀川の改修

- (1) 護岸工：非出水期間中に施工できる延長を加味し、複数箇所護岸工を実施
- (2) 掘削工：原則下流より兩岸護岸改修済箇所から掘削工を実施

着工前



完了後



2. 沿川条件

- ・家屋・ビル等が連担し、公有地が少ないことから施工には栈橋が必要



事業間連携河川事業【庄内川水系堀川】の事業効果について

資料2

(1) 事業効果の算定

シミュレーションの条件

【対象降雨】

東海豪雨(名古屋气象台)相当

【検証ケース】

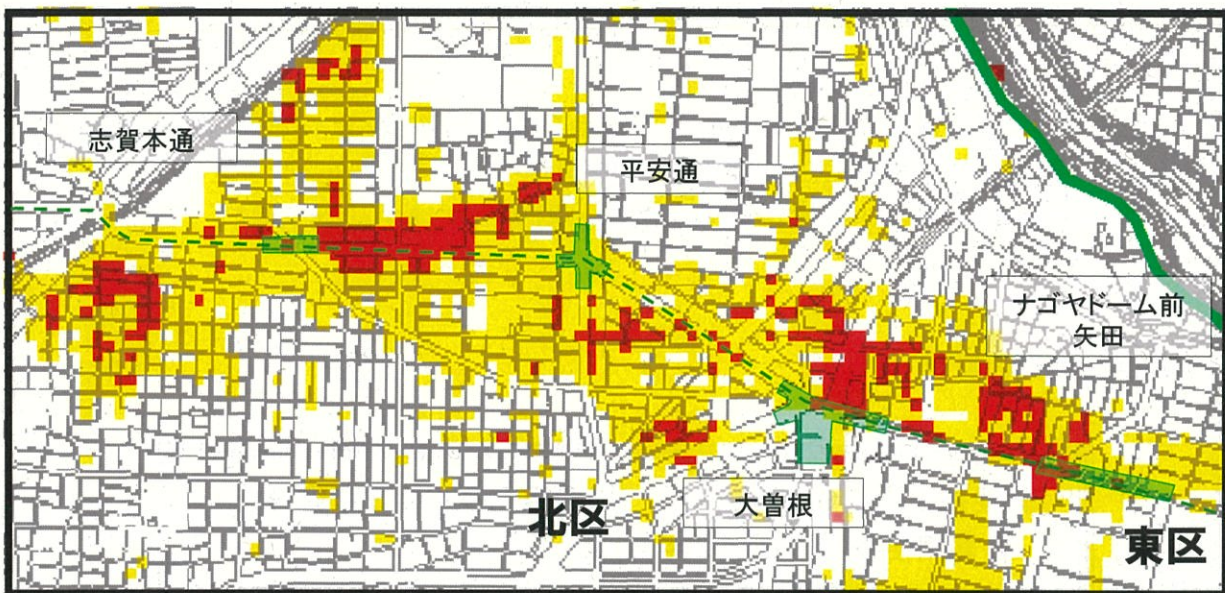
ケース① 東海豪雨時点の河川・下水施設の状況

ケース② 事業間連携事業が完了した時点の河川・下水施設の状況

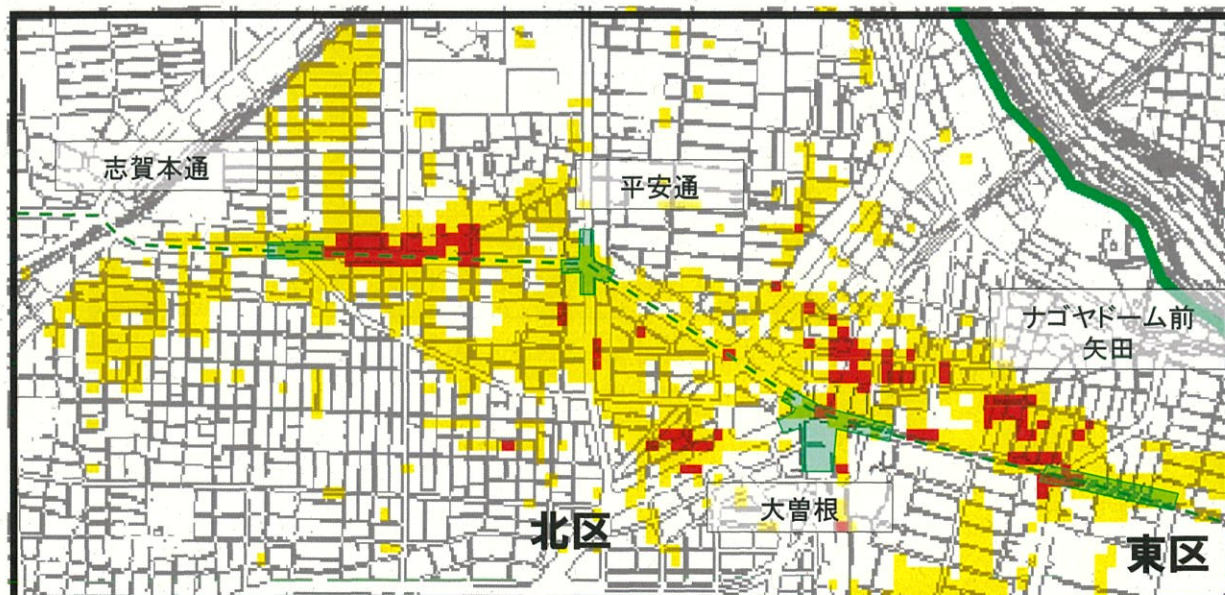
(2) 事業効果

下水道事業と連携して河川整備を実施することによって、東海豪雨相当(計画規模超過降雨)の降雨に対して**浸水面積を約2割(H12比)低減**。

ケース① 東海豪雨時(H12時点)



ケース② 事業間連携事業完了後



資料3 (参考)

堀川整備 (河川整備計画) による費用対効果について

○算定条件

(1) 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

(2) 評価対象期間

整備期間30年、完成後50年

(3) 総費用 C : 治水施設の整備及び維持管理に要する総費用

施設の建設費、用地費、補償費 + 50年間の維持管理費

(4) 総便益 B : 治水施設整備によってもたらされる総便益 (被害軽減)

直接被害額 : 家屋・家庭用品・事務所・公共土木施設等

間接被害額 : 営業停止損失・応急対策費 (清掃・代替活動)

○費用対効果の算定

総便益 : B = 629 億円、 総費用 : C = 288 億円
 > 費用便益比 : B / C = 2.2

	総便益 B (億円)	総費用 C (億円)		費用便益比
	被害軽減額	建設費	維持管理費	B / C
整備中 (30年)	335	257	17	
完了後 (50年)	295	0	14	
合計	629	257	31	2.2
		288		

事業評価における感度分析

	残事業 (B/C)	全体事業 (B/C)
残事業費 (+10%~-10%)	2.01~2.39	2.01~2.39
残工期 (+10%~-10%)	2.24~2.14	2.24~2.14
資産 (+10%~-10%)	2.40~1.97	2.40~1.97

・残事業費 (+10%) の場合

	総便益B (億円)	総費用C (億円)		費用便益比
	被害軽減額	建設費	維持管理費	B/C
整備中(30年)	335	279	18	
完了後(50年)	295	0	16	
合計	629	279	34	2.01
		313		

・残事業費 (-10%) の場合

	総便益B (億円)	総費用C (億円)		費用便益比
	被害軽減額	建設費	維持管理費	B/C
整備中(30年)	335	235	15	
完了後(50年)	295	0	13	
合計	629	235	28	2.39
		263		



令和6年度 名古屋市公共事業評価監視委員懇談会 対象事業

社会資本整備総合交付金事業 各事業に関する問合せ先

番号	計画名	所属・所属長	担当		電話及びFAX
			補職	氏名	
1	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	緑政土木局道路建設課 課長 岩本 隆裕	技師	遠山 将也	TEL : 972-2863 FAX : 972-4168

国土交通省所管公共事業 各事業に関する問合せ先

番号	計画名	所属・所属長	担当		電話及びFAX
			補職	氏名	
1	地域居住機能再生推進事業	住宅都市局住宅整備課 課長 下村 明可	課長補佐	山岸 篤司	TEL : 972-2910 FAX : 972-4172
2	堀川事業間連携河川事業	緑政土木局河川工務課 課長 藤岡 丈夫	課長補佐	岩倉 進悟	TEL : 972-2896 FAX : 972-4165

令和6年度 第1回名古屋市公共事業評価監視委員懇談会 議事録

令和6年10月22日（火） 午後1時30分～
中土木事務所 3階技術研修室

【委員】

岸田 眞代 ・ 鈴木 弘司 ・ 宮崎 幸恵 ・ 宮本 由紀 ・ 村瀬 桃子

【他の出席者の人数】

事務局 5名
説明者 33名

【傍聴者の人数】

1名

【議題】（公開）

- 1 開 会
- 2 名古屋市あいさつ（緑政土木局山田企画経理課長）
- 3 座長の選出
 - ・鈴木委員を選出
- 4 令和6年度懇談会運営について
 - ・資料に沿い懇談会日程、今年度評価対象事業などの説明（事務局）
- 5 評価対象計画及び事業の概要説明
 - ・各事業担当課より、事業別の概要を説明
 - ・質問・要望等は以下のとおり
- 6 その他
 - ・引き続きの現地視察について説明（事務局）

（質問・要望等）

令和6年度懇談会運営について

岸田委員	市側の評価はどの部署で行われているか。
市	所管課が評価を行っている。

【評価事業 1】 中村地区都市再生整備計画（都市構造再編集中支援事業）

岸田委員	もう少し分析した中身をわかりやすく我々に示していただきたい。この課題がこの目標につながった等という議論が既にしてあると思うので、それがわかるような資料をいただきたい。
市	相関関係がわかるような資料を次回用意する。
岸田委員	P20の従前値と目標値の根拠もあわせてお願いしたい。
鈴木座長	3つの指標となった経緯もわかるようにしていただきたい。

【評価事業 2】 栄・伏見・大須地区（第 2 期）都市再生整備計画（まちなかウォークアブル推進事業）

宮本委員	どういった経緯で目標値が立てられたか、もう少し明確にわかるとよい。例えばシェアサイクル利用回数と放置自転車の台数が結びつくと思うが、関係が見えにくいので、この数値となった根拠資料をいただきたい。
市	次回資料を用意する。
岸田委員	放置自転車の目標値があまり変わっていないと思うが。
市	次回資料を用意する。
鈴木座長	今回の指標の対象の範囲や路線を説明いただくと、事業の影響や効果の有無がわかると思うので、定義を示していただきたい。
市	今回の栄・伏見が非常に広いエリアで、例えば歩行者通行量も成果目標の一つに定めているが、どこの通行量なのかなどわかりにくいと思うので、次回説明する。
村瀬委員	この 3 つ以外の指標も候補にあったかと思うが、なぜこの 3 つにしたか。
市	今回の取り組みは栄の特徴でもある面的に広がっている商業空間のにぎわい形成に向け、官民連携で促進していきたいというのが 1 つのねらいであり、その中で歩道空間に人がたくさん歩く、くつろぐことなどが空間としてできるといい。例えば株式会社が整備をしているパークレットで、どれぐらい人が座っているかなどの指標が取れるといいが、指標としてデータが取りづらいところもあり、現実的にやれる範囲で今回はこの 3 つを選んだ。この辺りも次回説明する。
宮本委員	歩行者通行量や放置自転車台数など、どのようにデータを取得したか。
鈴木座長	結果を示すうえで重要な考え方だと思うので、数字が出てくる根拠を示していただきたい。
市	次回説明する。
宮崎委員	歩行者通行量を休日を取るのももちろん大事だが、平日に比べて休日は増えているから休日を中心としたとか、歩行者天国とは別だが、あるときとないとき、それを複合して休日に行っているとか、設定をどうしているか。 にぎわいと言ったときにウォークアブルなので地上になると思うが、栄は地下街も広く色々な店舗があるので、その周遊をどう図っていくのが課題だと思う。にぎわいを考えたときには、こういう切り口から、今回はこれを設定した、と示されるともう少しわかりやすくなる。
鈴木座長	成果目標などの設定の考え方は、ベースとなるところをしっかりと説明し、指標の妥当性がわかるようにしていただきたい。 従前値と目標値について、先ほどの案件は違う年次のものが指標で 3 つあり、こちらは全て令和元年となっているが、なぜこの年と比較しているかわかるようにしていただきたい。
市	今回は第二期の整備計画で、第一期の最終の値を指標としている。

鈴木座長	第一期の段階で最終目標があったとすると、それが今回の目標値になるか。
市	確認して次回回答する。
鈴木座長	目標値に伸び率がないのはそういうところも影響しているなど、そういった背景があると説明が変わるかと思う。
岸田委員	官民連携が大きなポイントかと思うが、具体的に市と株式会社が行ったことがわかるものを出せる範囲でいただきたい。
市	基本的に官民連携ということで、例えば伊勢町通りでは官で歩道を拡幅するという工事を行い、そのあと拡幅された場所に栄ミナミまちづくり株式会社がパークレットを設置したり駐輪施設を設置したり、そういった形で歩道を広げて施設を設置し、ウォークアブルなまちづくりに向けて官民連携して事業に取り組んでいる。
鈴木座長	次回説明をしていただきたい。

【評価事業 3】 中川運河にぎわいゾーン地区都市再生整備計画（まちなかウォークアブル推進事業）

宮崎委員	水辺に人が来るように階段を設置したと思うが、スロープと階段をセットにするだとか、そういう形はないのかと思ったがいかがか。色々な利用者がいるので。階段だけの設置ということか。
市	名古屋港管理組合においてプロムナードの整備が進められている中で、今回のウォークアブル推進計画事業において店舗からプロムナードへアクセスする空間として、階段や植栽等を整備した。この補助事業は、民間事業者へ補助率50%の直接補助という形で、半分は民間事業者の負担となっており、今回は階段のみの設置となった。
宮崎委員	アジアパラということも書いてあるので、もちろんウォークアブルなどは、国の事業として、名古屋市としてはそこを踏まえてやっているが、民間にはそこまでは言えないということか。全体に、移動するとき、子どもも含め色々な方がいるので、民間でもできればこういうことをしてほしいという提言はしたのか。今、色々な施設でバリアフリー化しようとなっているが、配慮をどのくらいしたかということか。
市	バリアフリーは非常に重要な観点と認識しており、市としてもできる限りというところで調整していたところだが、実情としては、事業者の費用負担もあるため計画も何度か変更した経緯もある。民間事業者として可能な限りの中での整備となったが、今後も官民連携での事業を進めていく中で、バリアフリーの観点は非常に重要であると認識している。
岸田委員	市と民間の連携や調整がどうなっているか知りたい。どういう話し合いが行われてきたか、オープンにできるものがあれば、いただきたい。
市	経緯も確認して次回提出する。
村瀬委員	事業者はどう決まったか。

市	物流の倉庫だったエリアをにぎわいのスペースに転用していくため、ルールの見直しやプロムナード整備など進めている。今回の補助事業は、愛知ドビー株式会社が賑わい施設としてレストラン等を展開しており、そういった施設の開業を受けて、行政で整備したプロムナードと民間施設をつなぐことでウォークアブルな空間形成に寄与すると考え、この補助金を活用している。
鈴木座長	P45で関連事業があるが、民間の事業と、事業全体の話、あとは時系列での流れが分かりづらい。P48で目標を定量化する指標が6つあるが、今回評価するのはそのうちの3つと。目標年度が違うというはあるが、こういった意図で分けているか、その繋がりはどうかといった全体像のところを少し教えていただきながら、今回はここを評価した、こういう目標になっているというご説明をいただけるとわかりやすい。 P50の関連事業で期間の終了時点があるが、目標定量化する指標の目標年度と時期がずれているあたり、次回教えていただきたい。事業全体像の話と目標との関係など整理していただきたい。
市	事業全体の話と目標年次との関係性、経緯というところについて、次回資料を用意する。

【評価事業 4】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

鈴木座長	P58～60のルート図は、P57の①の評価に使っていると思うが、32%というのは、3つの路線あるいは対象の整備路線すべてで32%を実現するような考え方なのか？考え方と資料の関係をわかりやすくしてもらいたい。
岸田委員	滞留長というのは、距離のことか。
市	信号が青になった瞬間に車が並んでいる距離のこと。
鈴木座長	定義がわかりやすく資料をつくってもらおうとよい。 P64、65の事業リストと目標との関係、どういう形で評価していくのかの考え方を次回説明してもらいたい。整備が進んでいるところは、全部評価されるということか。
市	指標①から③の3つを示したが、①は整備計画を策定した時点で計画を策定していた、P64の上の4路線の評価を行っている。 ②はP64の下から2つ目の梅ノ木線、③はP64の下から3つ目の名古屋港線について評価している。
鈴木座長	指標①の評価については4つあるが、説明は3つの位置図になっているように見えるが。
市	ルートは①、②、③で示しているが、P59の②のルートに2路線入っている。
鈴木座長	評価する路線がどこで、それがどういった事業か事業リストと対応する資料にしていきたい。

【評価事業 5】 地域居住機能再生推進事業

岸田委員	P71の図を大きくして用意いただきたい。
市	次回用意する。
鈴木座長	事後のものと事業中のもの混ざっているが、再評価と事後評価の案を次回示していただくということか。どこを見たらよいか分からない。
市	令和元年度に再評価をしていて、国土交通省の要領からそのあと5年を経過したということで今回掲載した。
鈴木座長	全て再評価の位置づけか。
市	はい。両地区とも団地の建て替えをこれからまだ進めていく予定で、再評価をお願いするもの。
鈴木座長	完了したものも含まれて、再評価か。
市	この事業では地区を定めてその中の建物を順次建て替えていくので、中には住棟として建て替え自体が終了したものも含まれているが、再評価をお願いするもの。
鈴木座長	次回評価の考え方をに入れて説明をしていただきたい。

【評価事業 6】 堀川事業関連携河川事業

宮本委員	P80に浸水面積が2割減少とあるが、2割というのはどこの地域か？
市	堀川の上流域、地下鉄の駅でいうと、志賀本通、平安通、ナゴヤドーム前矢田あたり。
宮本委員	割と人通りが多いところの浸水区域を食い止めることができるということか。
市	そのとおり。
鈴木座長	今の指摘を、視覚的に図の中に入れてもらえるとよい。
市	次回の資料で提出する。
鈴木座長	事業評価の位置づけは、終わった事業の評価か。
市	事後評価となる。
鈴木座長	P80に残事業と全体事業の表がついているが、どこのことを残事業とするのかわかるように説明してもらえるとよい。表の見方や数値の算出根拠を補強して、次回説明いただきたい。
市	了解。
岸田委員	次回、図の中の説明をもう少し詳しくしてほしい。赤や緑で示しているが、どこのことかわかりにくい。