

【都市整備課所管 再評価審議資料】

○再評価対象箇所一覧表	・・・p1
○再評価対象地区に係る事業制度・費用対効果の分析について	・・・p3
○再評価実施箇所（附図）	・・・p4
○説明資料（パワーポイント）	
3）街路事業「(都)長良糸貫線 正木工区」	・・・p5～13

令和2年度 再評価対象箇所一覧表 11月18日審議箇所

[都市建設部 都市整備課]

番号	事業名	路線・河川名	市町村名	採択年度	完了予定年度	事業概要			全体事業費 (百万円)	実施済み額 (百万円)		進捗率 (%)		経過年数 (R2.3現在)	政策との 位置付け	関連事業の 進捗状況	社会経済情勢 等の変化及び 地域の意向	環境との調 和への配慮 事項	事業費削減	費用対効果 果分析	対応方針 (案)	特記事 項	
						全体事業量 (km)	実施済事業 量 (km)	事業 実施率		用地補償費	工事費等	用地補償費	工事費等										用地補償費
3	街路事業	都市計画道路 長良米貫線 正木工区	岐阜市	H23	R4	0.54	0.47	86.4%	4,993 533 4,460	4,385 533 3,852	87.8% 100.0% 86.4%	9	都市の骨格を 形成する街路 事業の推進	-	車海環状自動 車道(仮称)岐 阜IC開通に向 けての整備推 進	-	-	2.1 (3.5)	継続				

費用対効果分析:()は前回再評価時の投資効果率

令和2年度 再評価対象地区に係る事業制度・費用対効果の分析について

課名 都市整備課

○事業制度について	事業名	街路事業	
	事業目的	都市における円滑な交通の確保、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与すること	
	採択基準	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上を図るために必要であり、又は快適な生活環境の確保若しくは地域の活力の創造に資すると認められるものであること。 ・公共施設その他の公益的施設の整備、管理若しくは運営に関連して、又は地域の自然的若しくは社会的な特性に即して行われるものであること。 	
	概要 (メニュー)	<p>都市計画決定された道路（都市計画道路）を整備する事業で「都市計画法」に基づき、主に既成市街地（用途区域）内において実施する次のもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の拡幅や線形改良またはバイパス等の建設 ・鉄道の連続及び単独の立体交差化（踏切除却など） ・交通結節点整備（駅または駅前広場など） ・電線類の地中化（電線共同溝など） 	
○費用対効果の分析について	効果の項目	うち貨幣換算する項目 《B》	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差 ・走行経費減少便益 道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差 ・交通事故減少便益 道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差
		その他項目	
費用便益 B/C	費用 《C》 の算定	<p>費用の算定＝道路整備に要する事業費＋維持管理に要する費用 ここで、道路整備に要する事業費とは工事費、用地費、補償費、間接経費である。 費用及び便益の前提</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討年数：50年（道路施設の耐用年数等を考慮して設定） ・基準年次：評価時点 ・社会的割引：4%（国債等の実質利回りを参考値として設定） 	
	費用便益比の 基準	費用便益比（B/C）が1.0以上	

令和2年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔都市整備課〕

番号	3	事業名 (路線・河川名等)	街路事業 都市計画道路 長良系貫線 正木工区
事業実施箇所	岐阜県岐阜市正木南 ～岐阜県岐阜市正木	事業主体	岐阜県
採択年度	平成23年度	完了予定年度	令和4年度
再評価の実施基準	再評価を実施した後5年間が経過した時点で継続中の事業（経過措置）		
事業目的	<p>都市計画道路長良系貫線は、岐阜市を起点とし本巣市へ至る路線である。当該事業はこのうち0.5km区間を整備するものであり、東海環状自動車道（仮称：岐阜IC）へのアクセス向上、周辺道路の混雑緩和、地域間の連携を強化するネットワークの形成、災害時に有効に機能するネットワークの確保、安全で快適な歩行区間の確保を目的としている。</p>		
事業概要	<p>計画延長 L=543m 計画幅員W=37.3～23.3m 車道拡幅（3.25m×4車線）、自転車歩行者道設置（両側）、橋梁設置（L=208+143m）</p>		
概要図			
写真①	写真②	写真③	

事業再評価 街路事業

都市計画道路 長良系貫線 (正木工区)

都市建築部 都市整備課
令和2年11月18日



政策上の位置づけ

岐阜県創生総合戦略 → 都市建築部の基本方針

地域と協働し、個性や資源を活かした「住みたい、訪れたい、魅力あふれるまちづくり」の推進

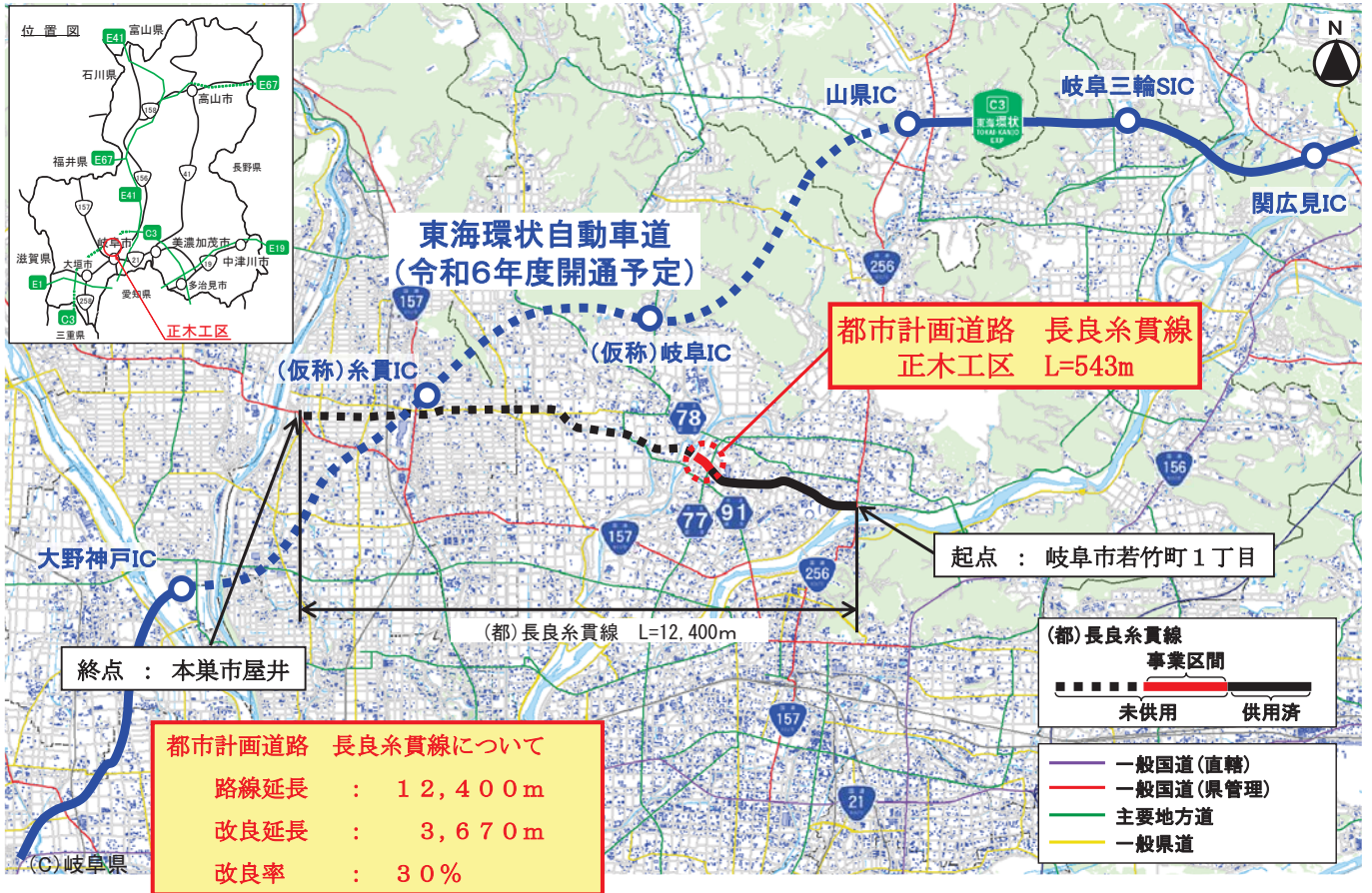
政策の4本柱

- 1 安心して暮らせるまちづくり
- 2 にぎわいあふれるまちづくり
- 3 交流を生み出すまちづくり
- 4 良好な環境を創り出すまちづくり

主要施策

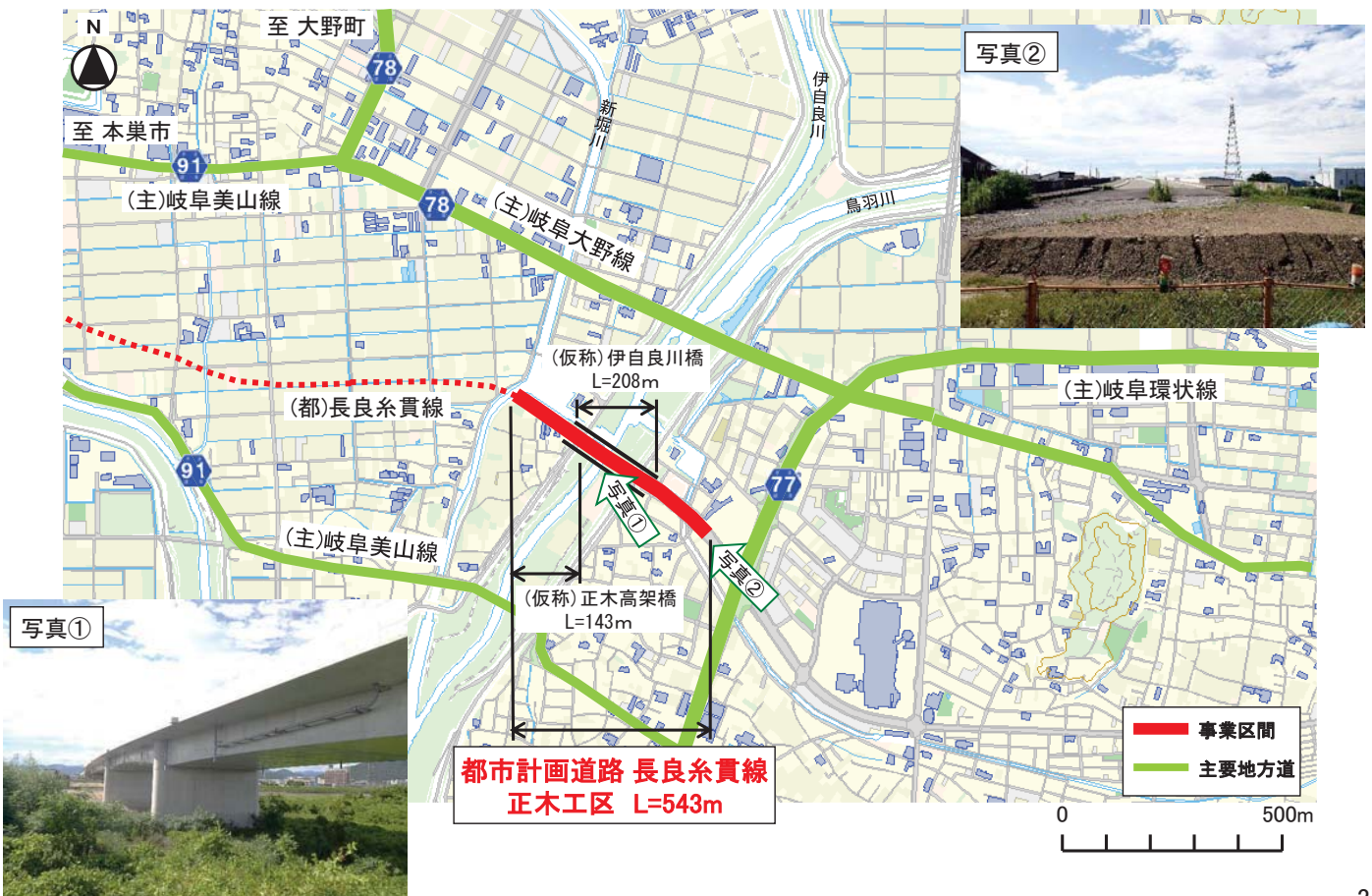
- 都市の道路交通の円滑化
 - ・都市の骨格を形成する街路事業の推進
(東海環状自動車道ICアクセス道路の整備等)
- 拠点性の高い都市の形成
 - ・都市機能の集約化を図る市街地整備(土地区画整理事業等)への支援

位置図①



2

位置図②



3

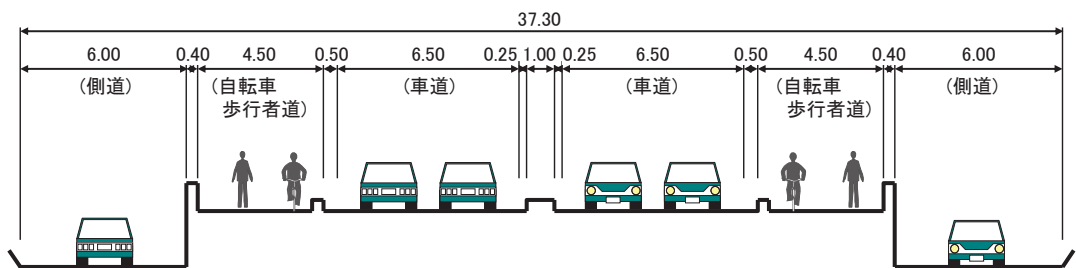
事業概要

- ◆ 起 終 点：岐阜市正木ぎふしまさき
- ◆ 全体延長：543m
- ◆ 総事業費：約49.9億円
- ◆ 事業着手：平成23年度
- ◆ 完成予定：令和 4年度
- ◆ 幅 員：車道 3.25m×4車線
 自転車歩行者道
 一般部 4.50m（両側）
 橋梁部 3.50m（両側）

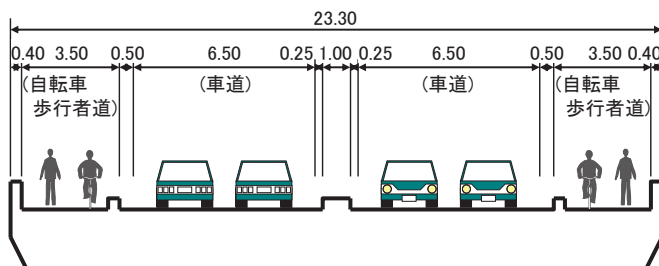
事業概要

標準横断図

(一般部)



(橋梁部)



周辺環境

- 岐阜市中心部～北西部間の交通が(主)岐阜大野線(繰舟橋)に集中
- 岐阜市北西部には東海環状自動車道(仮称)岐阜ICが開通予定
- 岐阜ICの周辺は学術・研究拠点、産業拠点形成促進地区に位置づけ



6

事業の目的①

◆東海環状自動車道(仮称・岐阜IC)へのアクセス向上

- 東海環状自動車道・岐阜ICへのアクセスルートへの集中による混雑

↓ (都)長良糸貫線

- 東海環状自動車道・岐阜ICへのアクセスルートの確保



折立稲場交差点



7

事業の目的②

◆周辺道路の混雑緩和

■ 並行する(主)岐阜大野線は「地域の主要渋滞箇所」に選定



■ (都)長良糸貫線の整備により、周辺道路の混雑を緩和

写真① (主)岐阜大野線の混雑状況



※交通量:H27道路交通センサス

8

事業の目的③

◆地域間の連携を強化するネットワークの形成

■ 岐阜都市計画区域マスタープランにおいて「中心市街地と周辺部との連携を強化する道路」として位置付け






(都)長良糸貫線 正木工区

■ 岐阜市と本巣市を結ぶ幹線ネットワークの一部として機能

岐阜都市計画区域マスタープラン

主要な施設の配置の方針(道路)

-  中心市街地への交通流を円滑にする環状道路を形成する道路
-  中心市街地と周辺部との連携を強化する道路
-  地域相互の連携を強化する主要な道路

9

費用対効果分析

事業の効果

- 走行時間短縮便益 …… 効果全体の約 90%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 9%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 2.1$$

前回再評価時
(H27年度)
3.5

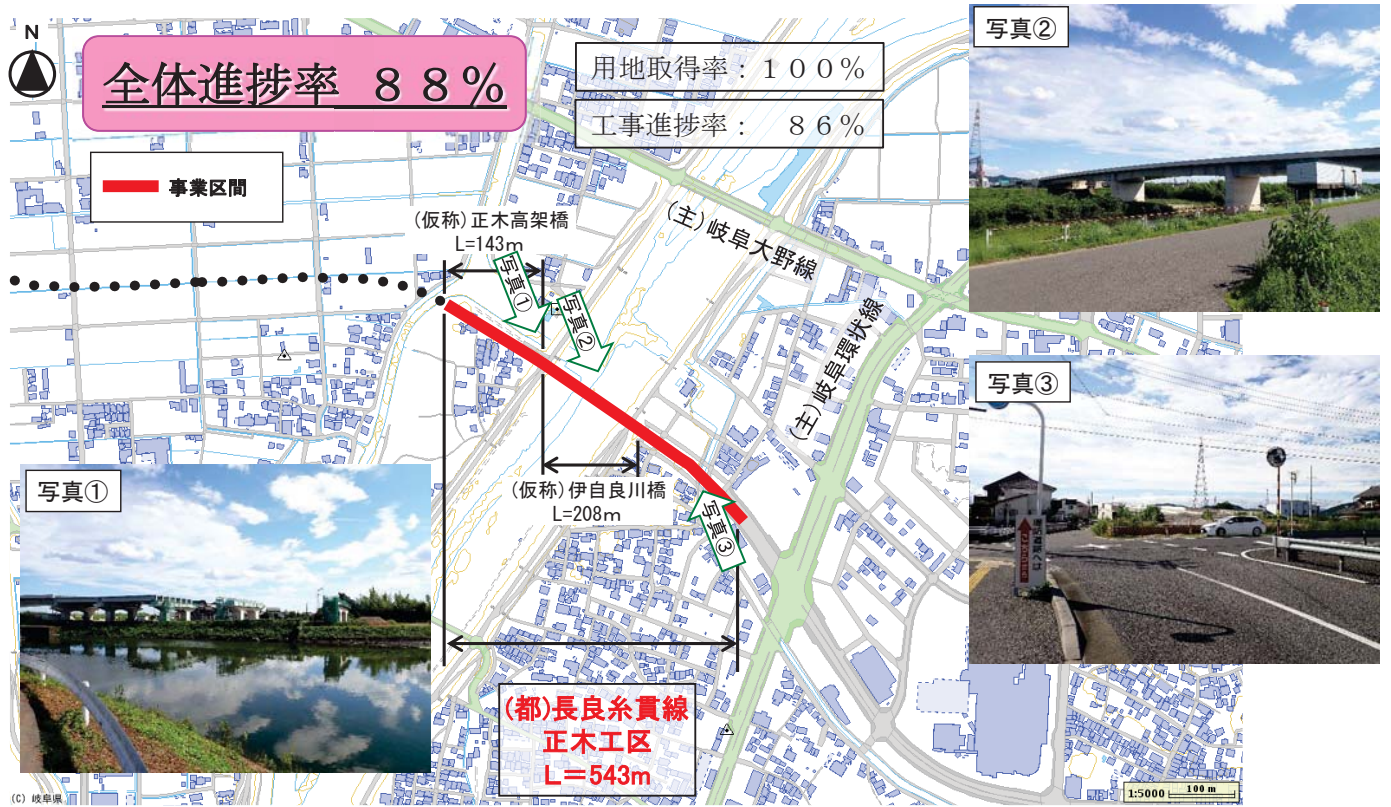
※費用便益分析マニュアル（国土交通省H30.2）に基づき算出

事業を巡る社会情勢の変化

- 東海環状自動車道について、令和元年度までに、大野神戸IC、山県ICまでが開通
- 大野神戸ICから山県IC間も令和6年度の開通に向け着実に整備が進められており、各ICへのアクセス道路を整備する必要がある。



事業の進捗状況



12

現在の状況

(仮称)正木高架橋工区

架設工施工状況

現在の状況



コスト縮減の取り組み

- LED照明の採用などによるコスト縮減は計画段階から取り入れた上で、最適な計画で工事を実施中
- ※ 設計段階において、施工性、安全性、経済性などの項目について、比較検討を実施している

14

対応方針（案）

(都)長良糸貫線 正木工区の整備は

- 東海環状自動車道（仮称・岐阜 I C）へのアクセス向上
- 周辺道路の混雑緩和
- 地域間の連携を強化するネットワークの形成
- 災害時に有効に機能するネットワークの確保
- 安全で快適な歩行空間の確保

に大きく寄与する。

地元から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



＝事業継続＝

**令和2年度第4回
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料**

■事業名

【街路事業】 街路事業「(都)長良糸貫線 正木工区」

■事業内容

車道拡幅・自転車歩行者道設置・橋梁設置 延長L=543m、幅員W=23.3~37.3m

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H27)	(基準年：R2)	
事業期間		H23~H31	H23~R4	
費用 (億円)	事業費	27.0	52.7	
	維持管理費	0.9	1.6	
	合計(C)	27.8	54.3	
	走行時間短縮便益(自動車)	85.6	101.1	
効果 (億円)	走行時間短縮便益 (歩行者・自転車)	-	-	
	走行経費減少便益	11.8	10.5	
	交通事故減少便益(道路)	0.5	0.6	
	交通事故減少便益(踏切)	-	-	
	その他便益 (その他踏切移動時間短縮、歩行者 快適性向上、環境負荷軽減等)	-	-	
	合計(B)	97.9	112.2	
費用対効果分析結果(B/C)		3.5	2.1	

※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したものの。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル/国土交通省 道路局 都市局/H30.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】

- ・事業区間の延伸により事業費が増加することとなった。【19.9億円】
- ・費用を現在価値化する際の基準年が前回の平成27年から令和2年に変更になったことに伴い、社会的割引率が4%に設定されていることから、過去の事業費が増加することとなる。【5.8億円】

【便益】

- ・H30.2に費用便益分析マニュアルの改訂され、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式が見直された。
- ・H30.2に新たな将来OD表が国土交通省より配布され、交通量が増加したことにより、走行時間短縮便益が増加した。