

【都市整備課所管 再評価審議資料】

○再評価対象箇所一覧表	・・・p. 1
○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	・・・p. 2
○再評価実施箇所（附図）	・・・p. 3
○説明資料（パワーポイント）	
1）街路事業「都市計画道路 新所平島線（平成工区）」	・・・p. 4

令和6年度 再評価対象箇所一覧表 12月25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 (H7.3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 地元の意向	環境との調 和への配慮 事項	事業費縮減	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
1	街路事業 (交付金)	(都)新所平島線 (平成工区)	岐南町	H22	R23	0.84	0.00	0.0%	13,000	4,101	31.5%	15	・都市の骨格を 形成する街路 事業の推進	-	-	・国道21号岐 島市内立体事 業、名鉄高架 化事業の実施 ・地元より早期 完成を要望	-	残土処分費 の削減	1.2 (1.3)	継続	前回 再評価 RI	

費用対効果分析:()は前回再評価時の投資効果率

令和6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	<p>うち貨幣換算する項目 ≪B≫</p> <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年間 ・基準年次：評価時点 ・社会的割引率：4%
	費用便益比の基準	費用便益比（B/C）が1.0以上

令和6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 新所平島線 (平成工区)
事業実施箇所	羽島郡岐南町徳田 ～羽島郡岐南町平成	事業主体	岐阜県
採択年度	平成22年度	完了予定年度	令和23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>都市計画道路新所平島線は、岐阜市茜部大川2丁目を起点とし羽島郡岐南町平島8丁目に至る延長5.38kmの路線である。当事業はこのうち0.84km区間を整備するものであり、4車線化及び踏切(平面交差)の解消による円滑な交通の確保、歩道整備による歩行者・自転車通行の安全性向上を目的としている。</p>		
事業概要	<p>計画延長 L=846m 計画幅員 W=22.0m 現道拡幅(3.25m×4車線)、踏切除却(アンダーパス)、歩道設置</p>		
概要図			
写真①	写真②	写真③	
起点	JR東海道本線の踏切を望む	終点:国道22号方面を望む	

事業再評価 街路事業

都市計画道路 しんしよ へいじま 新所平島線 (平成工区)

都市建築部 都市整備課
令和6年12月25日



都市建築部の整備方針

基本方針

「魅力にあふれ、安心して暮らせる」まちづくりの推進

政策の3本柱

- ① 「清流の国ぎふ」を支える人づくり
- ② 健やかで安らかな地域づくり
- ③ 地域にあふれる魅力と活力づくり

主要施策

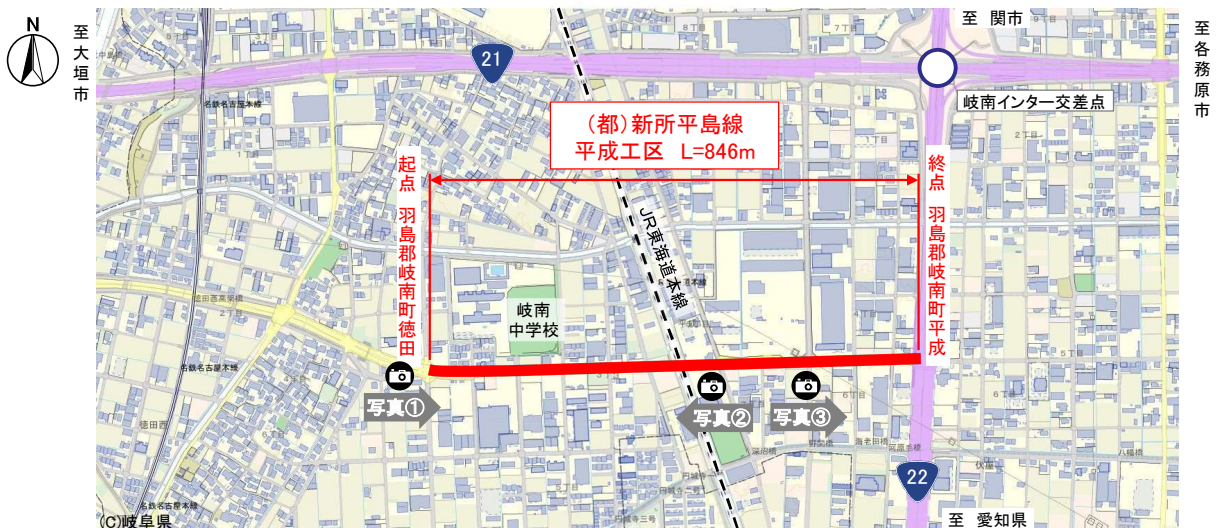
- 広域ネットワーク・インフラの整備
 - ・都市の骨格を形成する街路事業の推進

位置図①

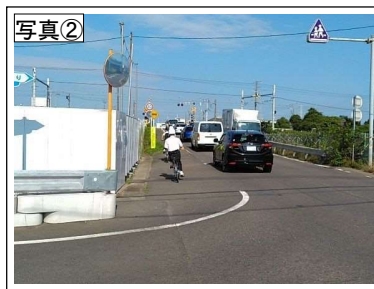


2

位置図②



起点



JR東海道本線の踏切を望む



終点: 国道22号方面を望む

3

事業概要

◆起 終 点：はしまぐん ぎなんちよう とくだ はしまぐん ぎなんちよう へいせい
 羽島郡岐南町徳田～羽島郡岐南町平成

◆全体延長：846m

◆総事業費：約130億円

◆事業着手：平成22年度

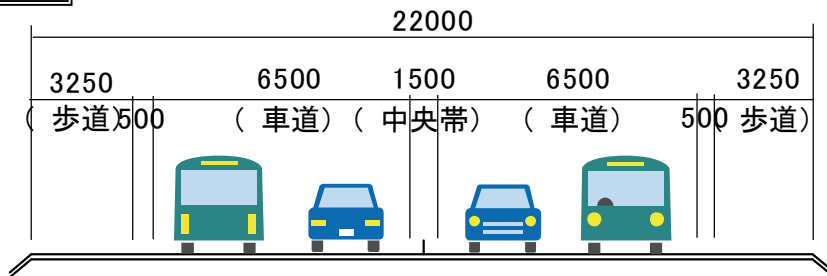
◆完成予定：令和23年度

◆道路規格：第4種第1級

◆幅 員：22.000m

(車道)
 3.25m×4車線
 (歩道)
 3.25m 両側

標準横断面図

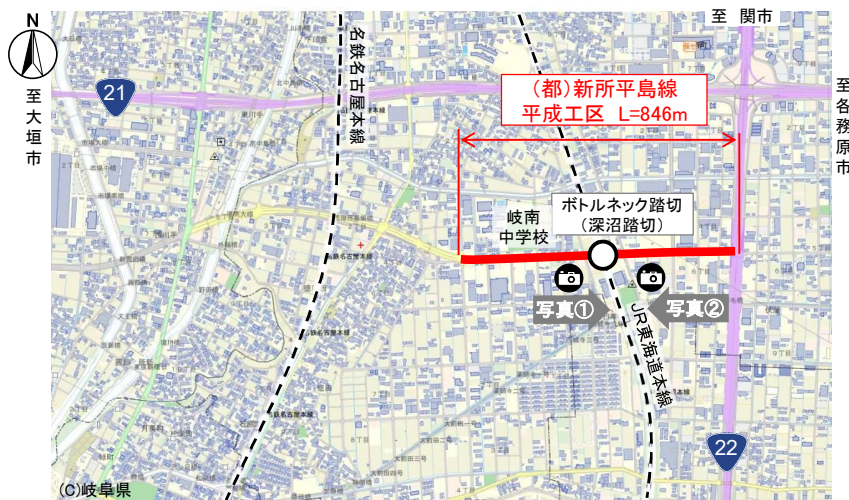


4

事業の目的①

踏切部（平面交差）の解消による混雑の緩和

- 当該区間には、JR東海道本線と交差するボトルネック踏切（深沼踏切）が存在
- 踏切部（平面交差）の解消により、混雑を緩和



【ボトルネック踏切】
 踏切交通遮断量が5万台時/日以上
 の踏切（深沼踏切：62,562台時/日）
 （踏切交通遮断量＝日交通量×踏切遮断時間）
 出典：国土交通省

写真①：ボトルネック踏切（深沼踏切）



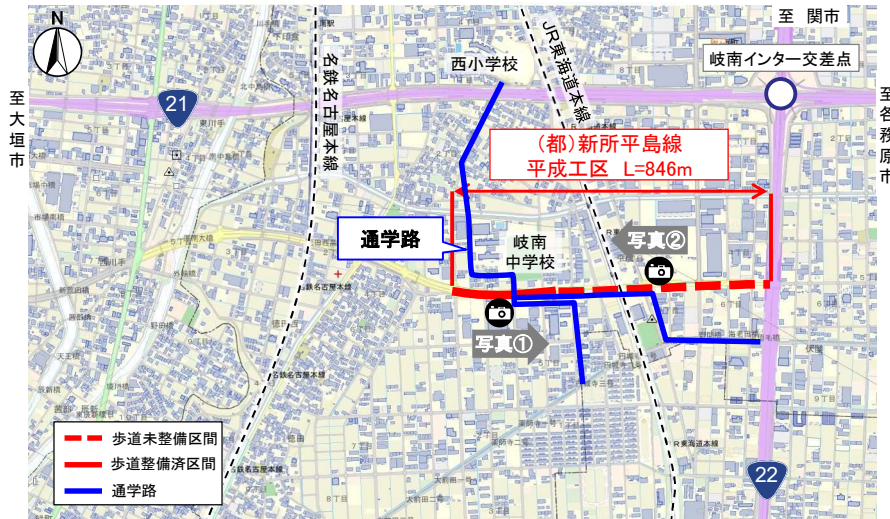
写真②：ボトルネック踏切（深沼踏切）



事業の目的②

安全で快適な歩行空間の確保

- 当該区間は周辺小中学校の通学路に指定されているが、踏切前後において歩道が整備されておらず、歩行者等の安全が確保できていない
- 歩道を整備し、安全で快適な歩行空間を確保



(C)岐阜県

至 愛知県



6

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- H24. 9に開通した徳田工区や本工区の沿線では、商業施設の立地が進むなど沿道利用が進んでいる



7

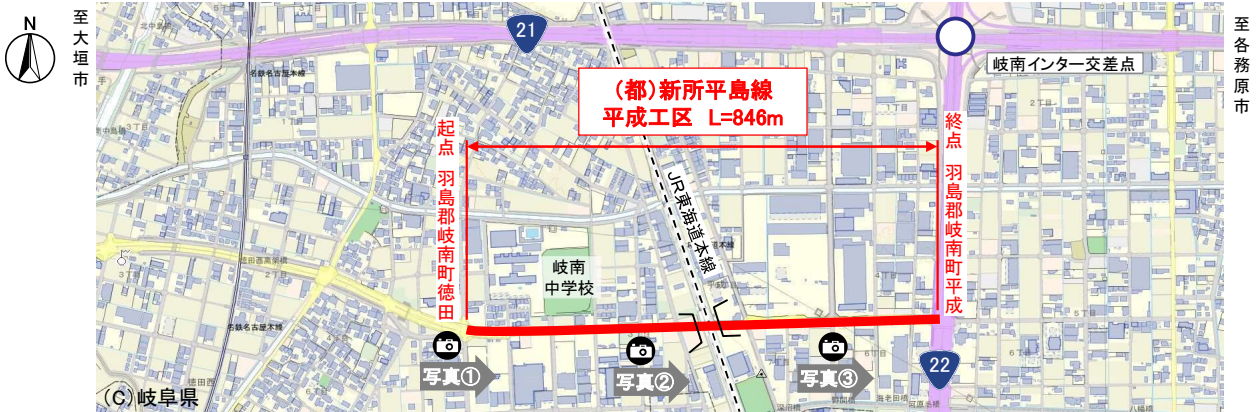
事業の進捗状況

全体進捗率 32%*

用地補償進捗率96%*

工事進捗率12%*

※ 令和6年度末事業費ベース



起点



JR東海道本線の踏切を望む



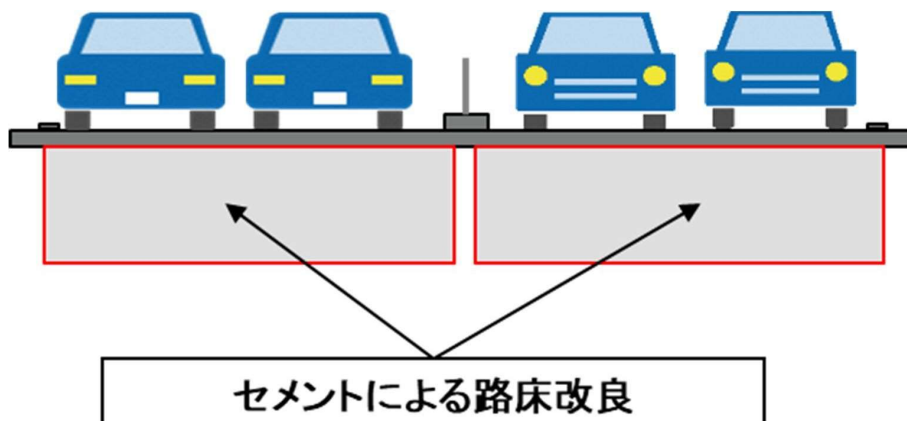
終点: 国道22号方面を望む

8

コスト削減の取り組み

路床改良の工法をセメント改良に変更

- 路床改良の工法を良質土への入替えから、セメント改良とすることで残土処分費など、約4千万円のコストを削減



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 94%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 5%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2$$

[前回再評価時
(令和元年度)
1.3]

※費用便益分析マニュアル(R5.12 国土交通省)に基づき算出

10

今後の方針(案)

○(都)新所平島線 平成工区の完成は、ボトルネック踏切の除却による混雑の緩和、歩行者の安全な交通確保に大きく寄与する。

○地元住民および関係自治体から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



=事業継続=

**令和6年度第6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 (都) 新所平島線 平成工区

■事業内容

現道拡幅 延長 L=846m、幅員 W=22.0m

■費用対効果分析結果

区分		前回 (基準年：R1)	今回 (基準年：R6)	備考
事業期間		H22～R10	H22～R23	
費用 (億円)	事業費	68.8	116.3	
	維持管理費	0.1	0.1	
	合計 (C)	69.0	116.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	82.9	129.5	
	走行経費減少便益	6.8	6.9	
	交通事故減少便益	1.7	0.1	
	合計 (B)	91.4	136.5	
費用対効果分析結果 (B/C)		1.3	1.2	

※上記の事業費は、国のマニュアルに基づき社会的割引率を用いて現在価値に換算しているため、実際の事業費と異なる。

■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/R5.12

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用の主な変化要因】 【+47億円】

- ・JR東海道本線とのアンダーパスについて、列車通行時の工事休止に伴う工事費や安全対策費の増加、軟弱地盤対策に伴う薬液注入工の追加などに伴い、費用が増加した。【39億円】
- ・評価基準年の更新や事業期間の延長により、現在価値化した費用が増加した。【8億円】

【便益の主な変化要因】 【+45億円】

- ・将来道路網条件や将来OD表の変更に伴い、事業区間と平行する路線の走行時間短縮便益などが増加した。【60億円】
- ・費用便益分析マニュアルの改訂 (R5年12月) による、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式の変更に伴い便益が増加した。【7億円】
- ・評価基準年の更新や事業期間の延長により、現在価値化した便益が減少した。【▲22億円】

【費用対効果分析結果の変化】

- ・費用対効果分析結果は、前回の1.3から1.2に減少しているが、費用便益比は1を上回っており、十分な事業効果が確保される見通しである。