

平成25年度事後評価箇所表

担当課〔街路公園課〕

番 号	4	事業名 (路線名等)	街路事業 (都市計画道路 岐阜鵜沼線)															
実施箇所	各務原市蘇原地内		全体事業費	(当初5,200百万円) 5, 178百万円														
採択年度	平成16年度	完了年度	平成22年度															
事後評価の実施基準	全体事業費5億円以上で、事業完了後概ね1年経過したもの																	
事業目的	<p>本路線は、各務原市中心部北側を東西に縦貫し、岐阜市東部と連絡する重要な幹線道路である。本路線の北側にある県道長森各務原線は交通量が多く、渋滞をきたしている。さらに、本路線現道は幅員狭小で歩道も設置されていないことから、地域住民からも改良の要望が強い。このため当該区間を整備することにより、機能的な幹線道路のネットワークを形成し、交通の円滑化及び安全で安心な道づくりを図る。</p>																	
事業概要	<p>起終点：<small>かかみがはらしそはらはなぞのちよう</small> 各務原市蘇原花園町～<small>かかみがはらしそはらせいうんちよう</small> 各務原市蘇原青雲町</p> <p>事業延長：1, 558m 全幅員：25.0m</p> <p>車道幅員：13.0m (3.25m×4車線)</p> <p>歩道幅員：4.5m (両側歩道)</p>																	
概要図	<p style="text-align: center;">位置図</p> <p style="text-align: center;">標準横断面図【整備後】</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">4500</td> <td style="text-align: center;">500</td> <td style="text-align: center;">6500</td> <td style="text-align: center;">2000</td> <td style="text-align: center;">6500</td> <td style="text-align: center;">500</td> <td style="text-align: center;">4500</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(歩道)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">(車道)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">(車道)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">(歩道)</td> </tr> </table>				4500	500	6500	2000	6500	500	4500	(歩道)		(車道)		(車道)		(歩道)
4500	500	6500	2000	6500	500	4500												
(歩道)		(車道)		(車道)		(歩道)												

【整備前】

中間地点から終点方向へ



【整備後】

中間地点から終点方向へ



評価結果

① 住民参加・協働による効果

当該工区の整備に当り、地域住民や学識経験者からなる道づくり委員会を開催し、道路整備にかかる地域住民の声を反映した「道づくりの提言」を作成（H14年～H15）

- 【目標】
- （1）あんな道づくり（安全で安心できる暮らし）
 - （2）べんりな道づくり（使いやすさの向上）
 - （3）やさしい道づくり（生活の質の向上）

② 事業の効果

（1）幹線道路の渋滞の緩和（その1）

○県道長森各務原線の混雑度の減少

並行する県道長森各務原線では交通量が多く渋滞が発生していたが、

（都）岐阜鶉沼線の整備により県道長森各務原線の交通量が減少し、渋滞が緩和
混雑度：1.28（H11）→1.00（H24）

（2）幹線道路の渋滞の緩和（その2）

○各務原市内における東西軸の円滑な交通の確保に寄与

（都）岐阜鶉沼線の整備により、北側の県道長森各務原線および南側の（都）岐阜蘇原線は交通量がそれぞれ1～2割程度減少し、各務原市内における東西軸の円滑な交通の確保に寄与した。

路線名	県道長森各務原線	（都）岐阜鶉沼線	（都）岐阜蘇原線
H11交通量調査	12,000台／12h	3,600台／12h	15,500台／12h
H24交通量調査	9,800台／12h	12,000台／12h	13,500台／12h
増減率 （H24 - H11）	▲約2,200台／12h	約8,400台／12h	▲約2,000台／12h
増減率%	▲19.2%	233%	▲13.3%

（3）移動時間の短縮

沿線住民等へのアンケート調査結果より

○移動時間に対し、約6割が「短縮した」と回答

○医療福祉施設までのアクセス時間に対し、約3割が「短縮した」と回答
（平均で4分程度短縮したと回答）

（4）安全で快適な歩行空間の確保

○当区間整備前は歩道がなく、歩行者は車道の路肩部分を通行していたが、歩道の整備により、歩行者の安全性が確保された。

(5) 費用対効果

○B/Cは、3.2（費用便益分析マニュアルH20年）

③ 環境面への配慮

(1) 植栽による緑豊かな道路空間を創出

○各務原市の「緑の基本計画」に基づき、美しいまちなみの形成に向け、街路樹を整備し緑豊かな道路空間を創出

(2) LED照明の採用による環境への配慮

○長寿命かつ低消費電力であるLED照明を橋梁部、交差点部に使用し蛍光灯を用いた場合に比べて環境負荷を低減

④ 事業を巡る社会経済情勢の変化

(1) 東海北陸自動車道の延伸とテクノプラザの開発

○平成9年3月～平成10年10月にかけて岐阜各務原IC～一宮JCT区間が順次供用開始

○平成9年にテクノプラザが分譲開始し、平成10年に本館が完成

(2) 地価の変化

○事業区間沿線（2地点）では地価が約40%下落（H11年とH24年を比較）

⑤ 利用者・地域住民等への効果

沿道住民等へのアンケート調査結果により

○時間短縮効果に対し、約6割が「満足」「やや満足」と回答

○「車と車の分離」が図られたことに対し、約8割が「満足」と回答

○「運転のしやすさ」に対し、約8割が「満足」と回答

⑥ 対応方針（案）

(1) 今後の事後評価の必要性

今の段階では必要なし

○走行時間短縮、交通の円滑化などの事業効果を確認

○沿線住民等へのアンケートにより、6割以上の「満足」を確認

(2) 改善措置の必要性

今の段階では必要なし

(3) 新規事業への適用すべき留意点

事業効果を効率的に発現させるため、段階的な整備目標や重点投資区間の設定等の工夫に努める。