

## 【街路事業(県事業) 再評価審議資料】

- 再評価対象箇所一覧表 . . . p 1
  
- 平成27年度 再評価実施箇所
  - 街路事業 . . . p 3
    - 7) 都市計画道路 長良糸貫線(正木工区) . . . p 5～16



平成27年度 再評価対象箇所一覧表 9月4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 (H27.3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 分析	対応方針 (案)	特記事 項	
						全体事業量 (km)	実施事業 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	工事費等										
7	街路事業	(都)長良谷貫線 正木工区	岐阜市	H23	H29 (認可 期間)	0.40	0.00	0.0%	3,500 72 3,428	948 72 876	27.1% 100.0% 25.6%	4	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(仮称)岐 阜IC開通に向 けての整備推 進	LED照明採 用	他事業にお ける現場発 生の有効 利用	1.6 ( - )	継続					

費用対効果分析:(-)は前回再評価時の投資効果率



平成27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（社会資本整備総合交付金事業）
	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
○費用対効果の分析について	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"> <li>・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</li> <li>・鉄道の連続及び単独の立体交差化（踏切除却など）</li> <li>・交通結節点整備（駅または駅前広場など）</li> <li>・電線類の地中化（電線共同溝など）</li> </ul>
	効果の項目	<p>うち貨幣換算する項目 ≪B≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>その他項目</p>
*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"> <li>・検討年数：50年（道路施設の耐用年数等を考慮して設定）</li> <li>・基準年次：評価時点</li> <li>・社会的割引：4%（国債等の実質利回りを参考値として設定）</li> </ul>
	費用便益比の基準	費用便益比（B/C）が1.0以上



# 平成27年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔都市整備課〕

番号	7	事業名 (路線・河川名等)	街路事業 (都市計画道路 長良糸貫線 正木工区)
事業実施箇所	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	(事業認可期間) 平成29年度
再評価の実施基準	事業着手年度から5年間が経過した時点で継続中の事業		
事業目的	<p>(都) 長良糸貫線は岐阜市北部における岐阜市郊外との連携を強化する主要な幹線道路であり、東海環状自動車道(仮称)岐阜ICおよび第三次救急医療機関である岐阜大学医学部附属病院へのアクセス機能を強化し、岐阜市中心部への西の玄関口として期待される主要な路線です。</p> <p>当該箇所は(主)岐阜大野線が東西方向の交通を担っていますが、東海環状自動車道(仮称)岐阜ICの開通に伴う交通量の増加への対応や快適な走行空間の確保のため、伊自良川渡河橋梁を含めた本路線の整備を進めるものです。</p>		
事業概要	<p>計画延長 L=400m</p> <p>計画幅員 一般部 W=37.3m (3.25m×4車線 自転車歩行者道設置)</p> <p>橋梁部 W=23.3m (3.25m×4車線 自転車歩行者道設置)</p>		
概要図			





## 事業再評価



## 政策との位置づけ

長期構想における政策の方向性のひとつである『新たな「成長・雇用戦略」の展開』に沿って、『にぎわいあふれるまちづくり』を目標とする。



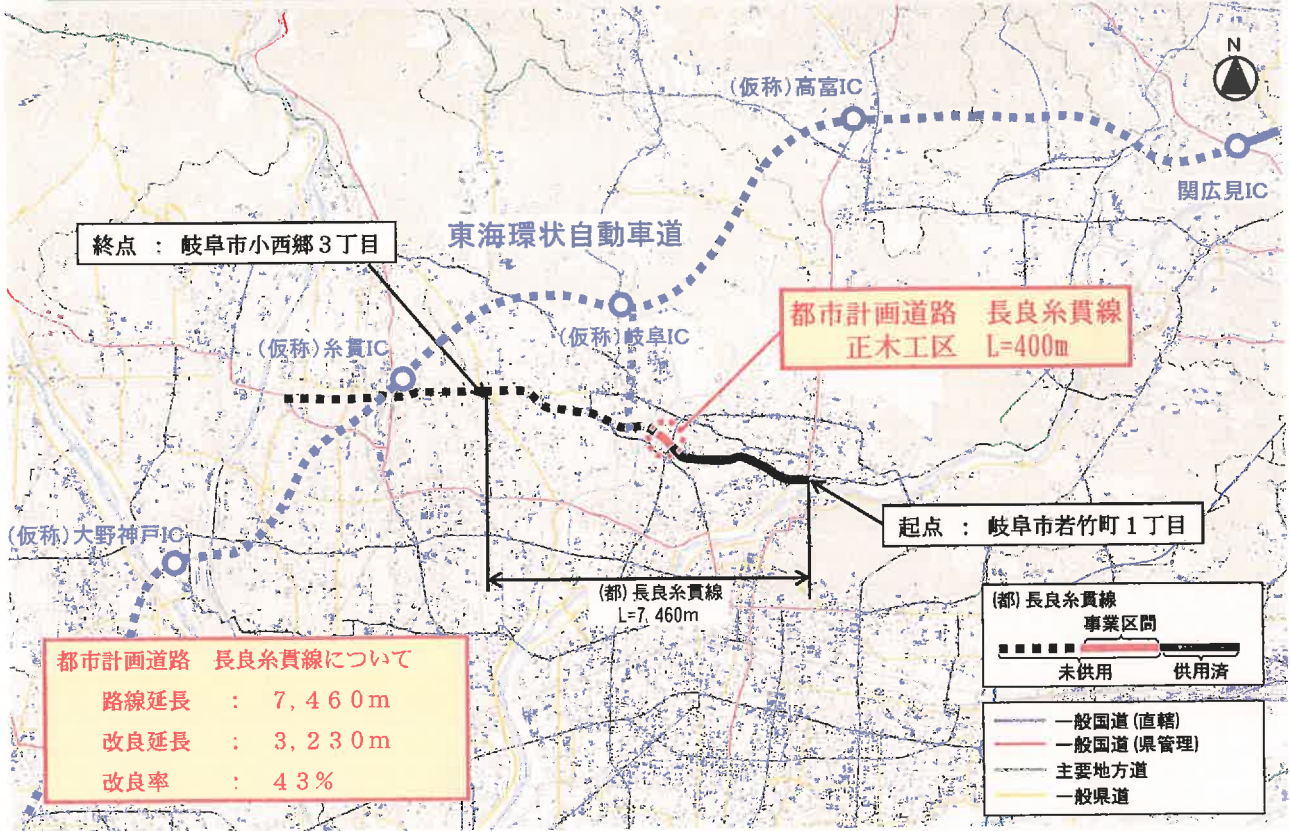
集約型都市構造の構築を目指すなど、人口減少時代に対応した拠点性の高い、にぎわいあふれるまちづくりを進める。



### 主要施策

- 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）
- 都市機能の集約化促進による中心市街地活性化など、集約型都市構造の実現に向けた都市計画の推進（市街地再開発事業・土地区画整理事業の促進、市町村との勉強会の開催等）
- 地域の特性を活かした個性あふれるまちづくりへの支援（市町村が行う都市計画やまちづくり事業に対する助言等）

# 位置図①



2

# 位置図②



3



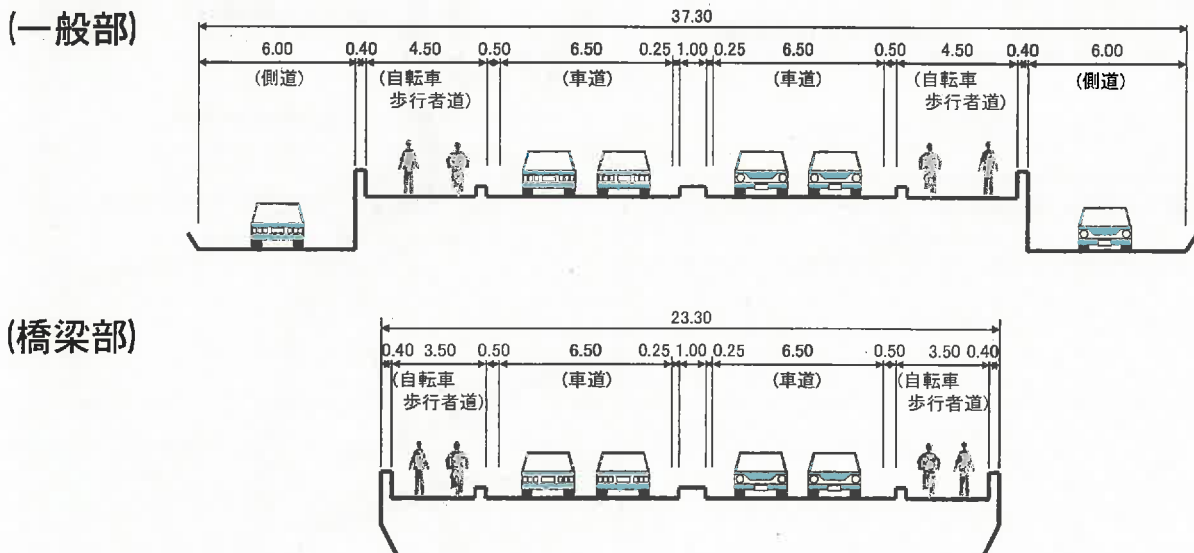
# 事業概要

- ◆起終点：岐阜市正木
- ◆全体延長：400m
- ◆総事業費：約35.0億円
- ◆認可期間：平成23年度～平成29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)

4

# 事業概要

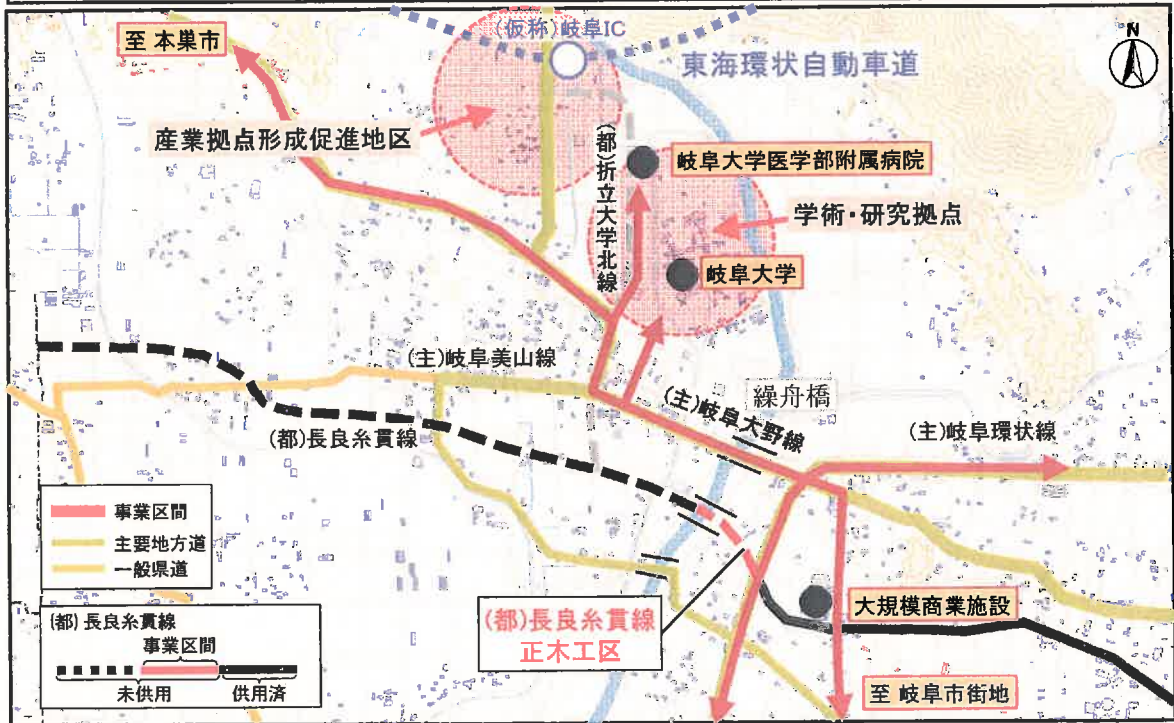
## 標準横断図



5

# 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が建設予定
- 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による混雑



- 東海環状自動車道・岐阜ICへのアクセスルートの確保

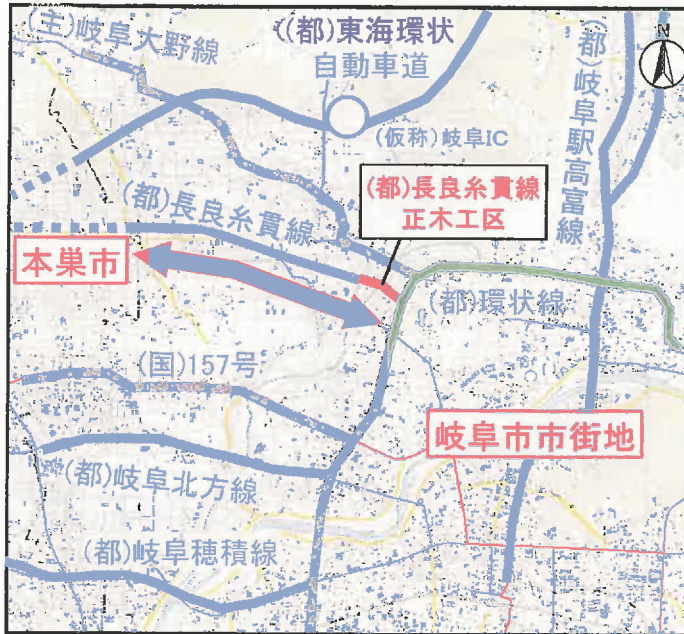


7

## 事業の目的②

### ◆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)

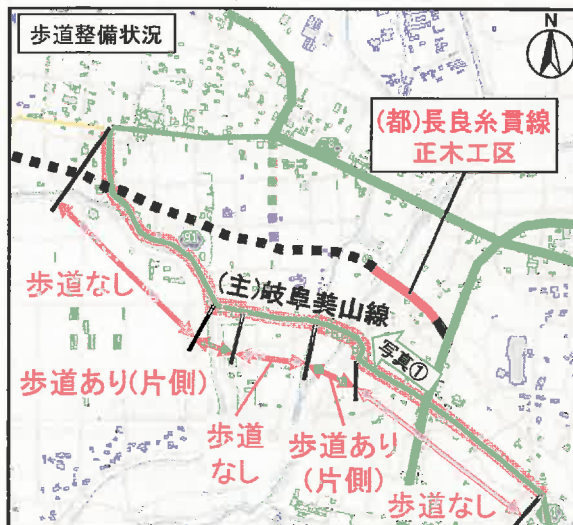
- 中心市街地への交通流を円滑にする環状道路を形成する道路
- 中心市街地と周辺部との連携を強化する道路
- 地域相互の連携を強化する主要な道路

8

## 事業の目的③

### ◆安全で快適な歩行空間の確保

■(都)長良糸貫線正木工区に並行する(主)岐阜美山線の区間には歩道未整備区間が存在



写真①(幅員狭小区間の通行状況)



9



## 事業の目的④

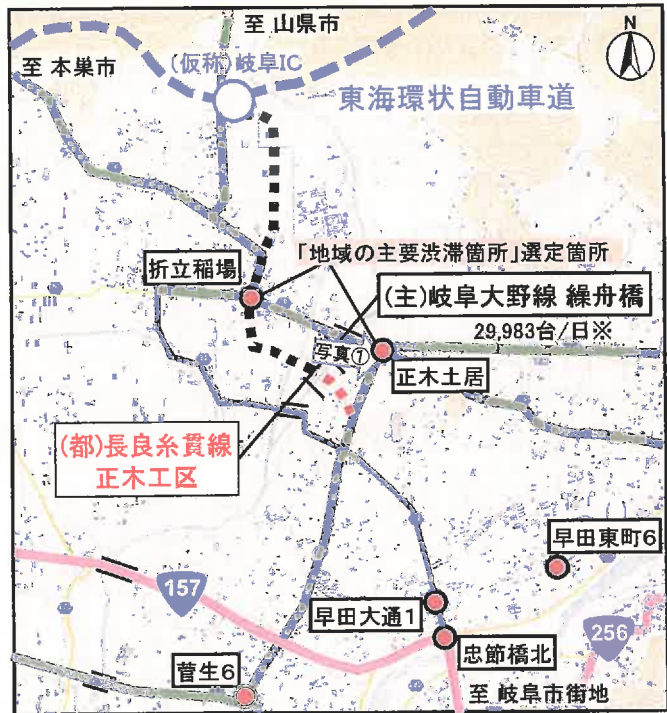
### ◆周辺道路の混雑緩和

■ 並行する(主)岐阜大野線は「地域の主要渋滞箇所」に選定



■ (都)長良系貫線の整備により、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:H22道路交通センサス

10

## 事業の目的⑤

### ◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- (都)長良系貫線は、市街地と第3次救急医療施設等を結ぶ
- 岐阜大野線(繰舟橋)は第2次緊急輸送道路に指定



■ (都)長良系貫線は第2次緊急輸送道路の迂回路としての機能を担う

岐阜県緊急輸送道路

- 1次緊急輸送道路
- 2次緊急輸送道路
- 3次緊急輸送道路

11

## 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 87%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 12%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

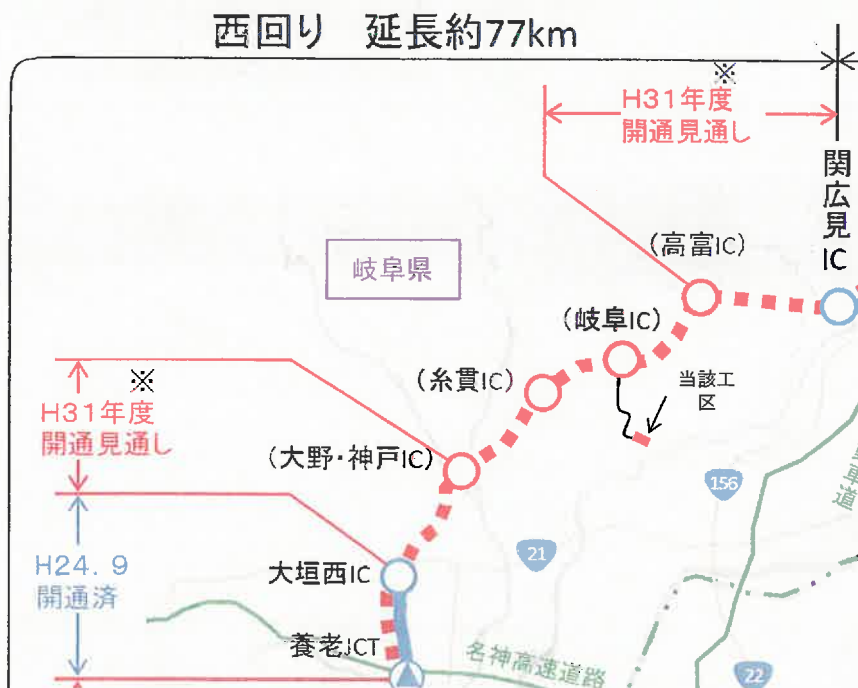
### 投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.6 \text{ (全体)}$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

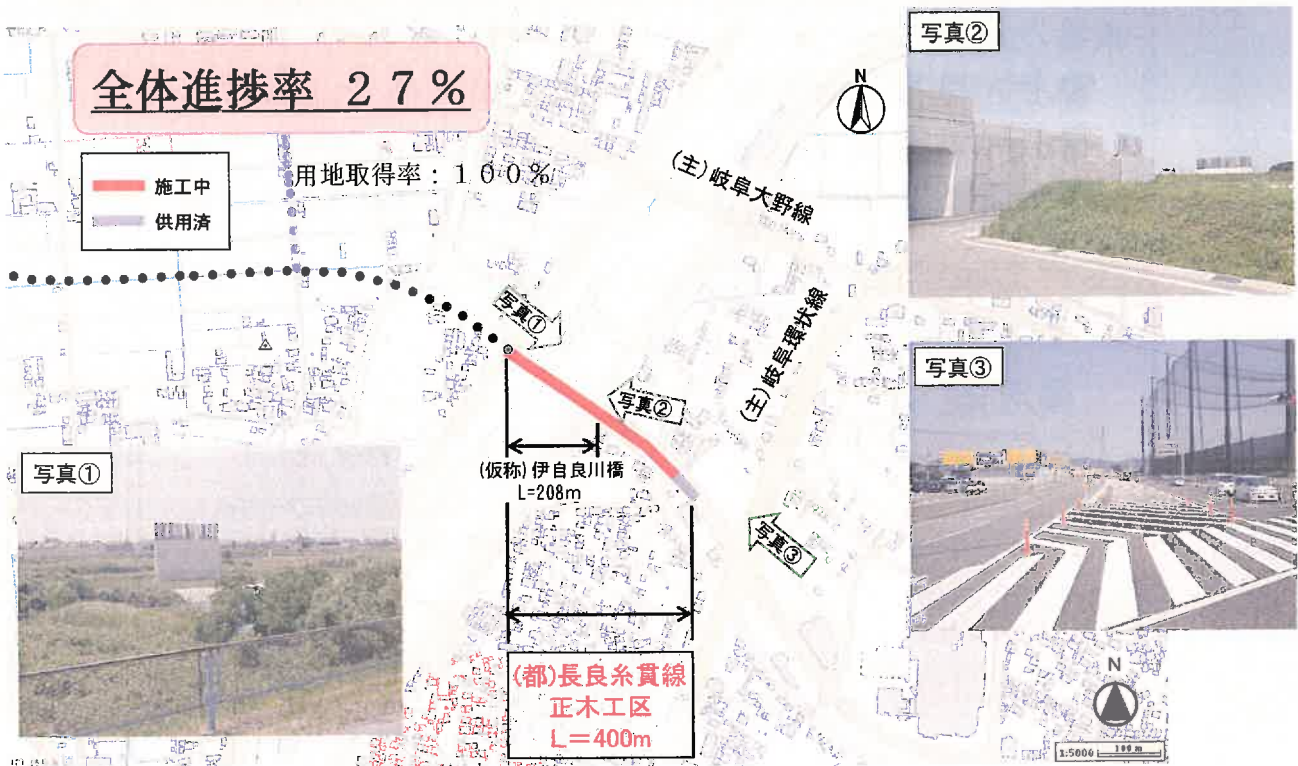
## 事業を巡る社会情勢の変化

- 平成32年度までの全線開通を目標に東海環状自動車道の整備が進められている
- (仮称) 岐阜ICのアクセス道路として、国との足並みを揃えた整備が求められる



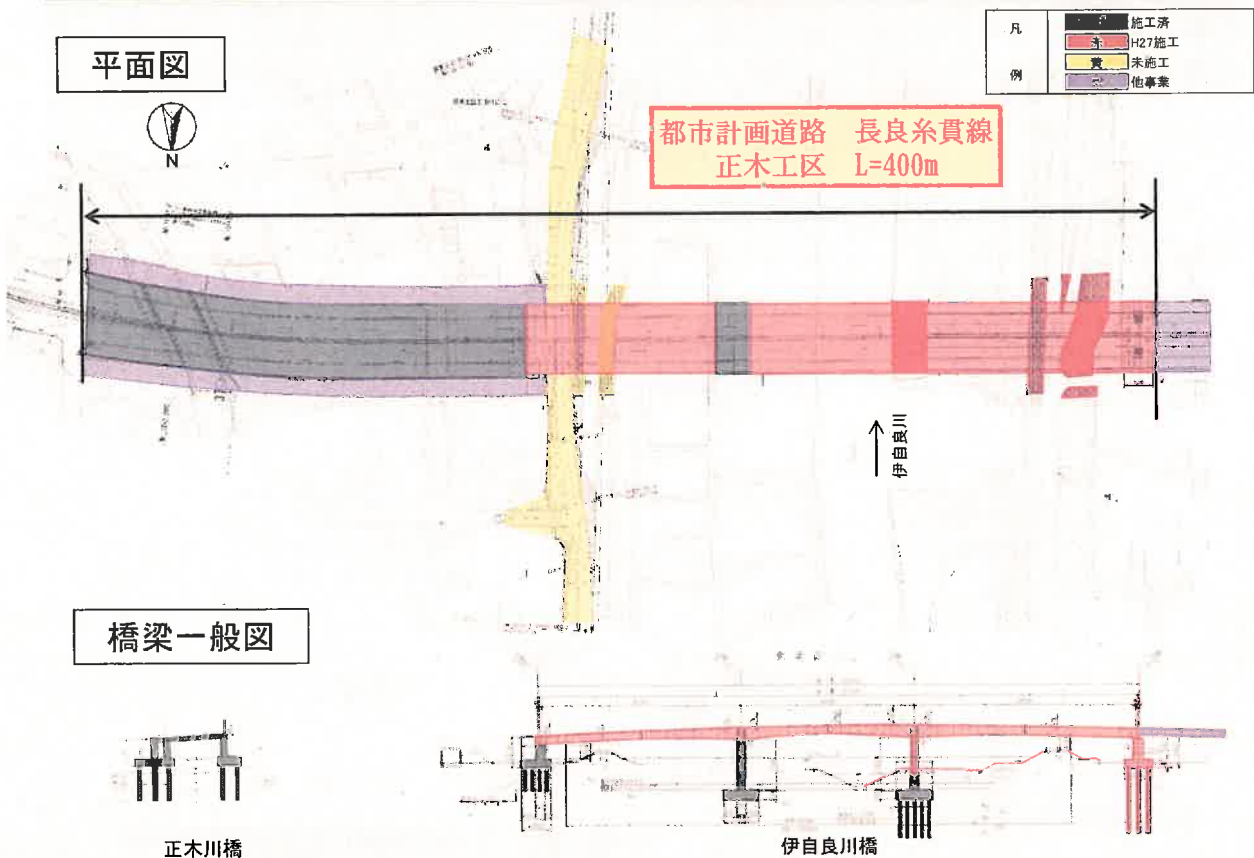
出典：国土交通省岐阜国道事務所HP

# 事業の進捗状況



平成26年度末事業費ベース

# 事業の進捗状況



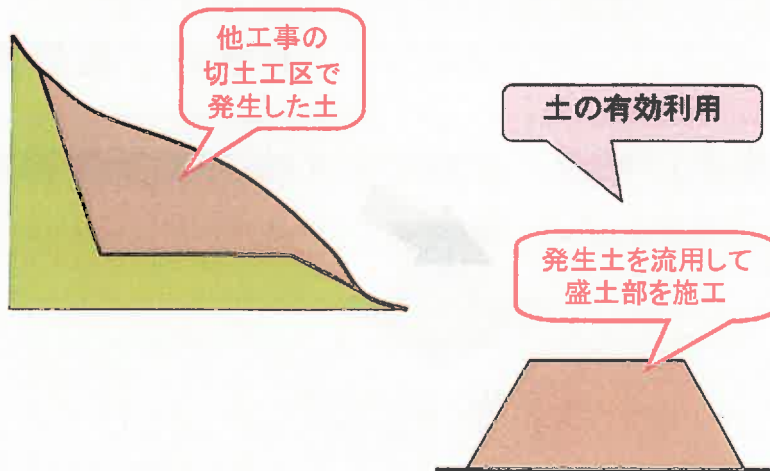


## コスト縮減や代替案の可能性

### ◆他事業における現場発生土の有効利用

- 他事業で発生した切土による発生土(約2,500m<sup>3</sup>)を工程調整等により事業区間内の盛土部に有効利用し、

約10百万円のコスト縮減



16

## 環境面への配慮

### ◆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照明を採用
- 蛍光ランプを用いた場合に比べ環境負荷を低減



17

## 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
- ・ 地域間の連携を強化するネットワークの形成
- ・ 安全で快適な歩行空間の確保
- ・ 周辺道路の混雑緩和
- ・ 災害時に有効に機能するネットワークの確保

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＝