

【都市整備課所管 事後評価審議資料】

○ 街路事業【（都）国道 248 号線 多治見バイパス】

- ・ 平成 27 年度事後評価箇所表
- ・ 説明資料（パワーポイント）

東側から住吉町5交差点を望む



西側から住吉町交差点を望む



多治見IC交差点より東を望む



住吉町5交差点より西を望む



評価結果	
① 住民参加・協働による効果	<ul style="list-style-type: none"> ○当該箇所（市施行区間＋県施工区間）を事業化するにあたり、ポケットパーク、インターパーク、植樹柵を整備 ○地元住民への説明会や地元中学生を対象としたワークショップを実施 <ul style="list-style-type: none"> ・花壇やモニュメントのレイアウトやその他必要な施設、整備後の維持管理方法を検討 ○整備後は、年に一度、ライオンズクラブ会員らにより花壇整備を行うほか、地元町内会、地元企業らがゴミ拾い等のボランティア活動を実施
② 事業効果	<p>(1) 慢性的な渋滞の緩和</p> <p>【整備前】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化交通、通過交通が混在し、慢性的な渋滞が発生 ・渋滞を避けて周辺道路（国道248号、国道19号）を迂回する交通によって、周辺道路が混雑 <p>【整備後】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現況2車線を4車線に拡幅したことによって、交通容量が増加し、渋滞が緩和 ・周辺道路を迂回していた交通が本線を利用することで、周辺道路の交通分散が図られ、混雑が緩和 <p>（具体事例）○渋滞による信号待ち2～3回→解消 ○多治見市内への移動5～10分短縮 ※ヒアリング調査による</p> <p>(2) 安全で快適な歩行空間の確保</p> <p>【整備前】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幅員狭小な片側歩道（北側のみ）であり、防護柵等による完全な歩車分離は図られていない。マウントアップ形式であるため、バリアフリーの観点からも、安全で快適な歩道とは言えない状態 <p>○片側歩道、幅員1.50～2.50m（施設帯含む）、マウントアップ形式</p> <p>【整備後】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広い歩道幅員を確保、歩車道境界にガードパイプを設けることで歩車分離を実現し安全性を向上。セミフラット形式としたことでバリアフリーの観点からも快適で安全な歩道を確保 <p>○両側歩道、幅員2.50～3.25m（施設帯含む）、セミフラット形式</p> <p>(3) 費用対効果</p> <p>○B/Cは、2.1（費用便益分析マニュアルH20年）</p>

③ 環境面への配慮

- 排水性舗装(車道)と透水性舗装(歩道)の使用
車両の走行に伴う騒音を低減。蒸発作用(太陽熱の蓄熱緩和)による照返しの緩和

④ 事業を巡る社会情勢の変化

- ・(都)国道248号線多治見バイパスの拡幅事業が完了(H25.3)
- ・(国)248号光ヶ丘工区(L=521m)について事業化を目指しており、さらなる交通需要の向上が予想される。
- ・当該路線沿線の企業誘致により、大型商業施設の物流拠点のほか、工場等が進出、当該路線の交通需要が向上

⑤ 利用者・地域住民等への効果

- ・「拡幅による安心通行」「移動の迅速化」「渋滞の緩和」に関して
約7割の利用者が「満足、やや満足」と回答
- ・「所要時間短縮」「歩道空間拡大による快適さ」に関して
約6割の利用者が「満足、やや満足」と回答
- 当該区間の整備により、約7割の利用者が「満足、やや満足」と回答

⑥ 対応方針(案)

(1)今の段階では必要なし


- ・車道及び歩道の安心・快適な空間の確保等、事業効果を確認
- 当該区間の整備により、約7割の利用者が「満足、やや満足」と回答

(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

周辺事業との連携に留意し、効果発現性の高い新規事業を推進する



事後評価
街路事業

都市計画道路 国道248号線
多治見バイパス

岐阜県 都市整備課

平成28年1月

位置図①



位置図②

至
可
児
市



至
土
岐
市

写真①



写真②



写真③



事業概要 ①

たじみしすみよしちょう たじみしすみよしちょう

◆起終点：多治見市住吉町～多治見市住吉町

◆全体延長：320m

◆総事業費：約9億円

◆事業着手：平成21年度

◆完成：平成25年度

◆幅員：22m

一般部 車道 3.25m×4車線

歩道 3.25m（両側）

交差点部 車道 3.00m×4車線

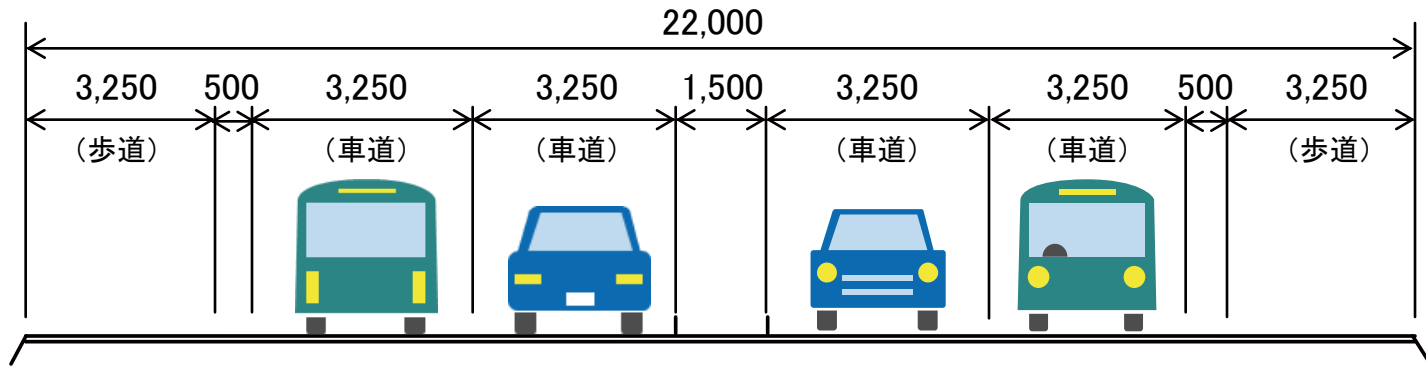
付加車線 2.75m×1車線

歩道 2.50m（両側）

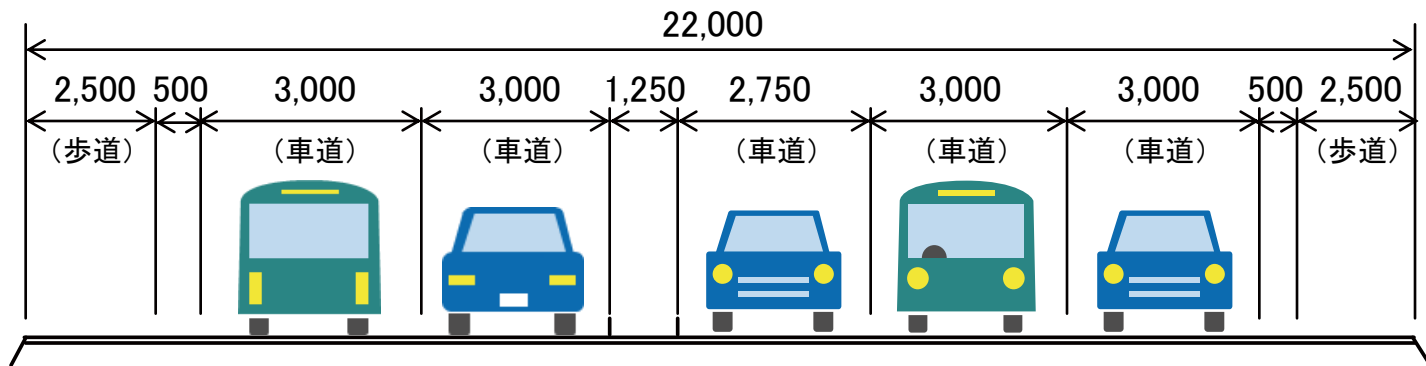
事業概要 ②

◆標準横断図

【一般部】



【交差点部】



住民の参加・協働による効果

事業前・事業後の住民参加効果

- 当該箇所（市施行区間+県施工区間）を事業化するにあたり、ポケットパーク、インターパーク、植樹柵を整備（多治見市まちづくりの目標：「過ごしやすい暮らしに満ちた都市環境の形成」：公園面積の確保）
- 地元住民への説明会や地元中学生を対象としたワークショップを実施
→花壇やモニュメントのレイアウトやその他必要な施設、整備後の維持管理方法を検討
- 整備後は、年に一度、ライオンズクラブ会員らにより花壇整備を行うほか、地元町内会、地元企業らがゴミ拾い等のボランティア活動を実施



▲ポケットパークプラン（案）



▲ポケットパーク完成状況



▲インターパークプラン（案）



▲インターパーク完成状況

○地元の中学生を対象としてワークショップを実施
※開催回数：H23.5、H23.6、H23.7の3回実施

緑地やモニュメント等で住民が安らげる空間を形成するとともに、都市環境の向上を図るため、気温上昇を抑制する舗装材やソーラー発電機等を設置

事業の効果①

4車線化による円滑な交通の確保

- 整備前：市街地交通、通過交通が混在し、慢性的な混雑が発生
- 整備後：
 - ・ 4車線化により交通容量が増加し、交通が円滑化
 - ・ 多治見ICへのアクセス性向上に寄与

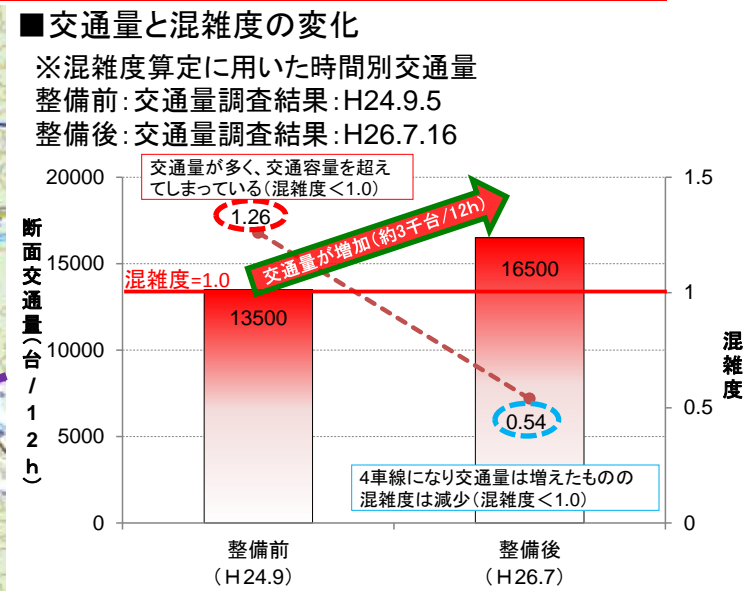


写真①：混雑



写真②：混雑解消

【路線利用者からの声】
 以前は混雑していたため、国道19号と国道248号の音羽交差点から国道248号、(主)多治見犬山線を迂回路として使っていたが、迂回する必要がなくなった。供用前は滞留した列で信号が2~3回変わるのを待ったが、供用してからは4車線になったことで滞留が少なくなり、多治見市内への運搬時間が5~10分短縮した



※混雑度算定方法
 ・H22道路交通センサスの混雑度算定手法と同様の方法で算定

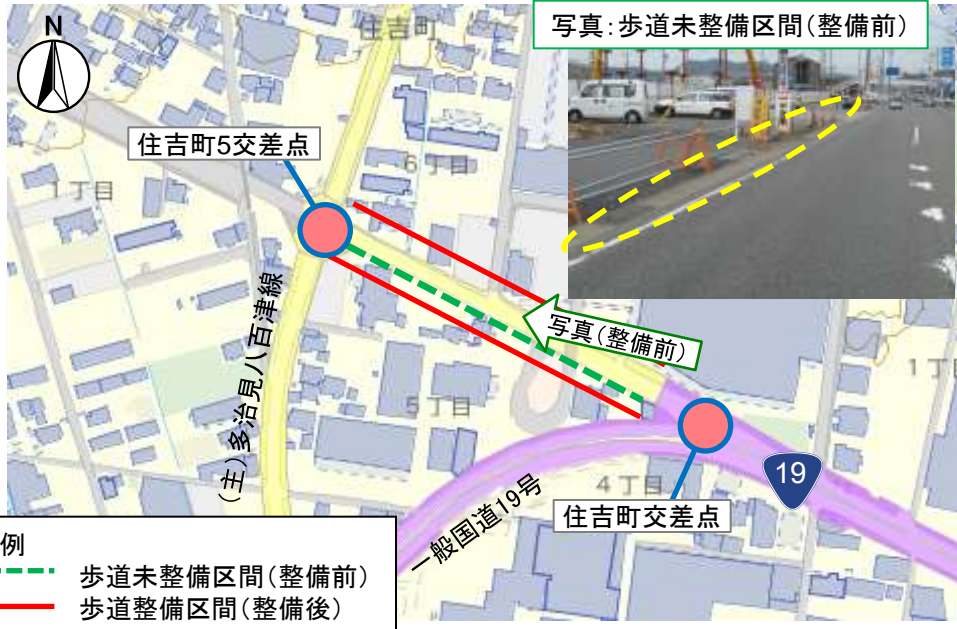
整備前後で当該工区沿線の交通量が増加しているが、混雑度は減少しており、慢性的に発生していた混雑が緩和した

※リアリング調査(H26.11実施)

事業の効果②

安全で快適な歩行空間の確保

- 整備前：歩道幅員1.5～2.5m 歩道構造：マウントアップ形式
 - 整備後：歩道幅員2.5～3.25m 歩道構造：セミフラット形式
- 安全性に配慮する他、バリアフリー化を実施し、快適な歩行空間を確保



【整備前：マウントアップ形式】

1.5m～2.5m

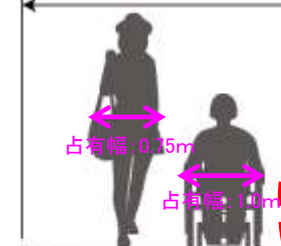


- ・歩道幅員(1.5m～2.5m)※南側は歩道が未整備
- ・歩道はマウントアップされており歩道の接続部は段差が存在



【整備後：セミフラット形式】

2.5m～3.25m



- ・歩道幅員(2.5m～3.25m)
- ・歩車道境界には構造物を設置(ガードパイプを設置し安全性に配慮)
- ・歩道はバリアフリー化

歩車道境界にガードパイプを設置

【路線利用者からの声】

ガード付きのしっかりした歩道ができたので、安全性が向上していると思われる。両側に歩道が整備されたことが大変ありがたい。



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 75%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 15%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 10%

投資的效果率

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

※交通量、旅行速度観測結果を用いて簡便的に費用便益比を算定

※整備前の交通量、旅行速度はH17道路交通センサス値、整備後の交通量は交通量調査結果を引用

環境面への配慮

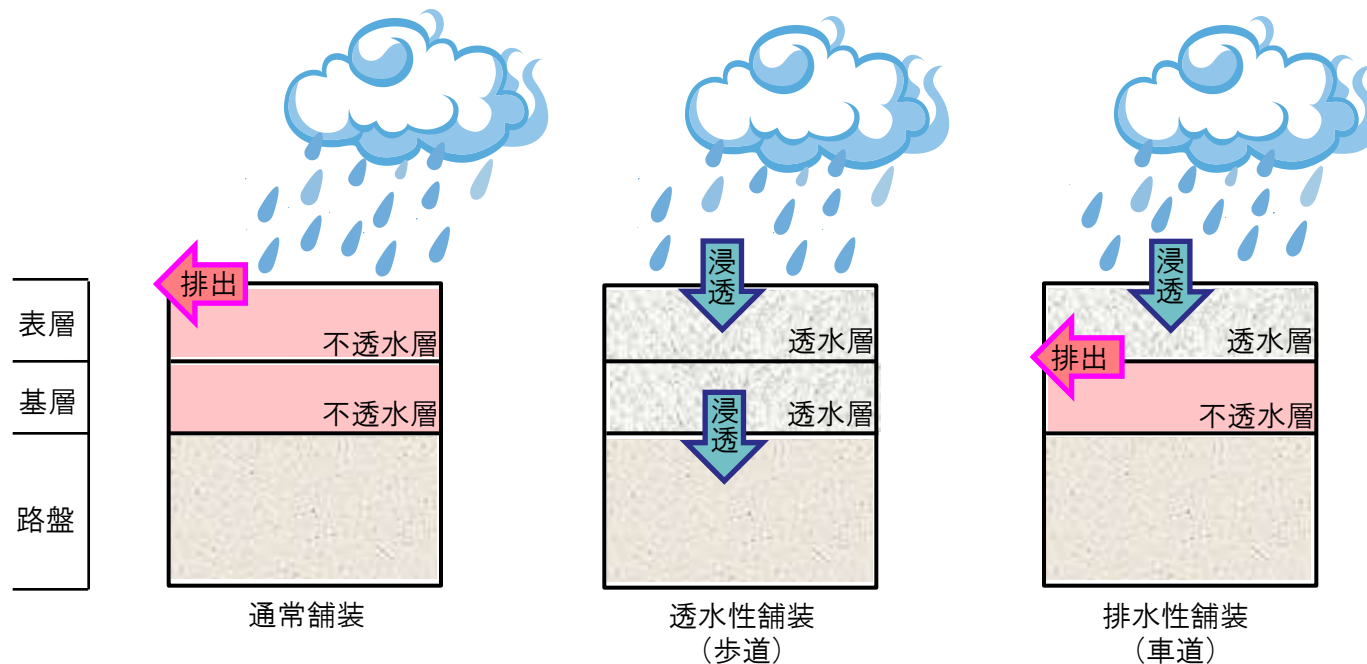
排水性舗装(車道)と透水性舗装(歩道)の使用

■排水性舗装(車道)

- ・車両の走行に伴う騒音を低減

■透水性舗装(歩道)

- ・蒸発作用(太陽熱の蓄熱緩和) → 照返しの緩和



事業を巡る社会経済情勢等の変化①

- (都) 国道248号線多治見バイパスの拡幅事業が完了 (H25.3)
- (国) 248号光ヶ丘工区 (L=521m) について事業化を目指しており、さらなる交通需要の向上が予想される。

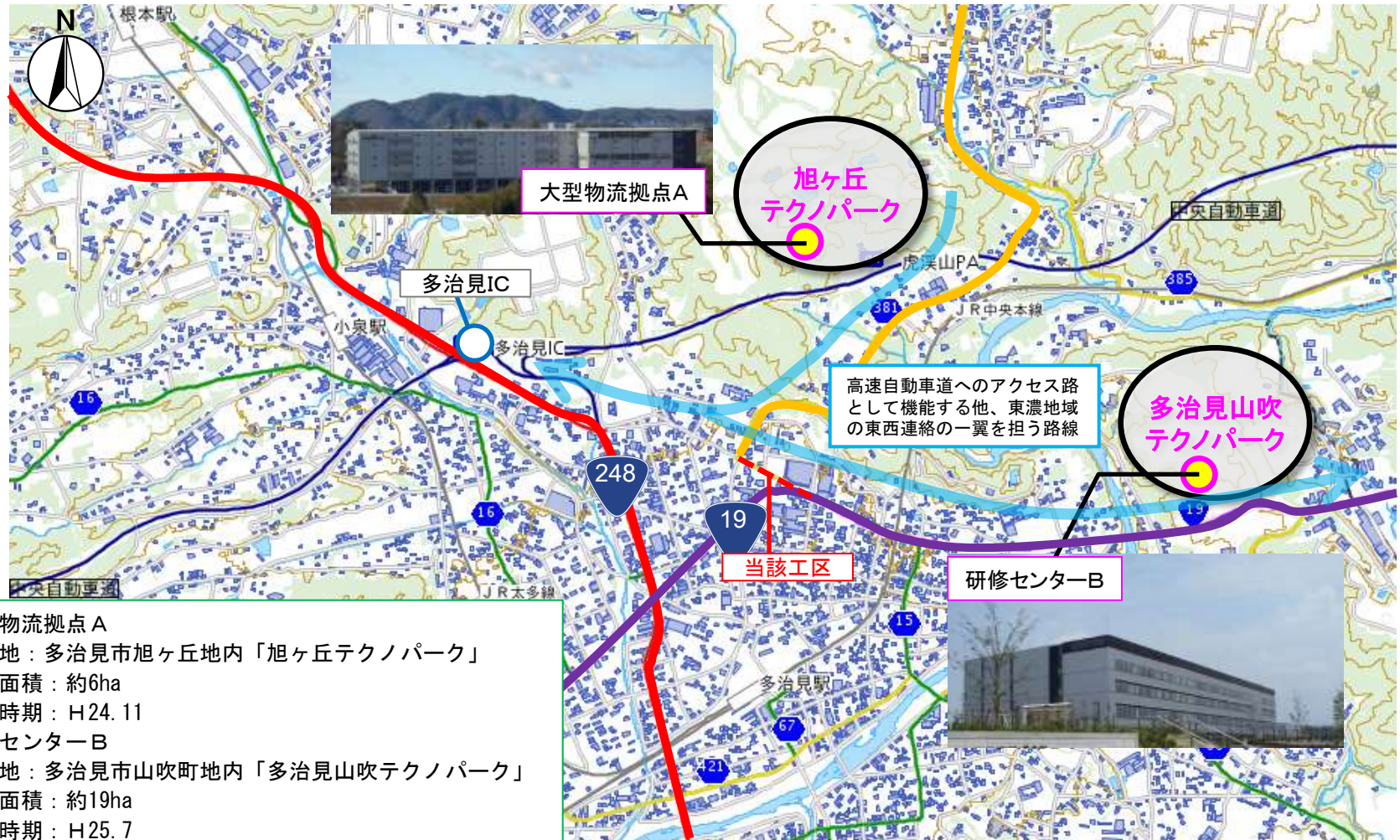
至
可
児
市



至
土
岐
市

事業を巡る社会経済情勢等の変化②

■ 当該路線沿線の企業誘致により、大型商業施設の物流拠点の他、工場等が進出し、当該路線の交通需要が向上



地域住民等への効果

アンケート調査地区の決定

- 当該路線は、沿線自治会区の住民が多く利用
- 当該路線の整備目的は、多治見 I C 周辺の市街地交通、通過交通を分散し、東西方向の交通を円滑化すること
- 当該工区が位置する18区その他、東西に隣接する自治体区を設定

位置図



◇ アンケート配布数の内訳

自治会区	世帯数
17区	478
18区	293
33区	474
合計	1245

◇ アンケート回収数

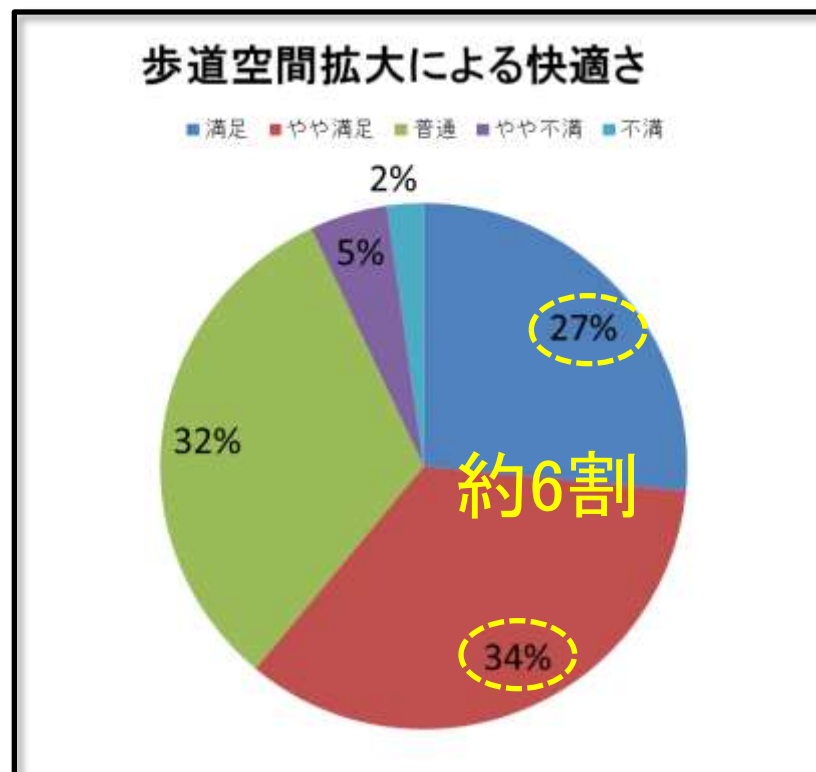
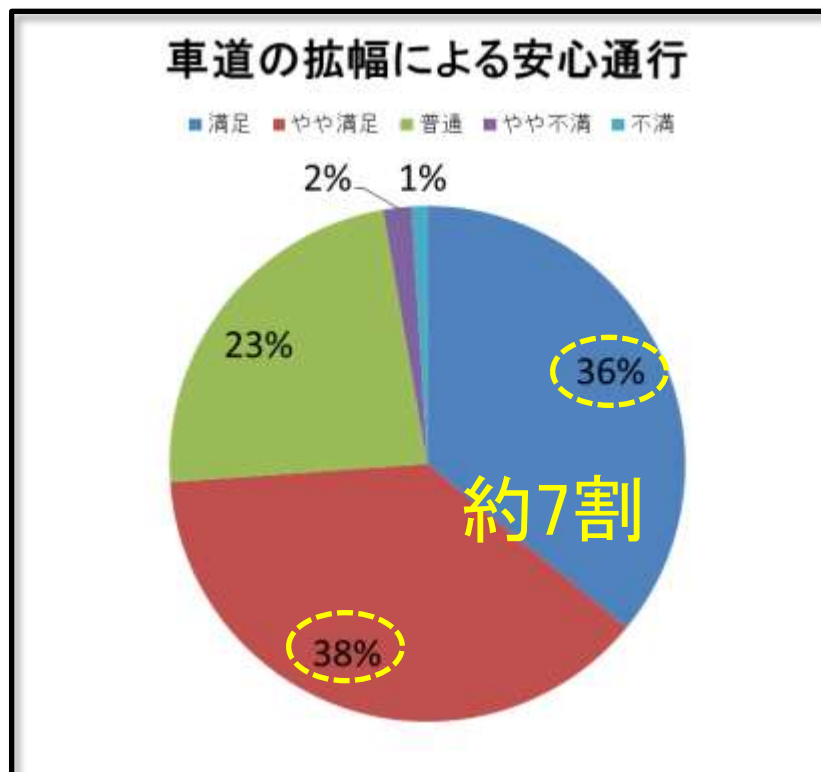
アンケート回収数: 555部
回収率: 44.6%

地域住民等への効果①

アンケート調査結果（事業に対する満足度）

- 拡幅による安心通行に関して、約7割の利用者が「満足、やや満足」と回答
- 歩道空間拡大による快適さに関して、約6割の利用者が「満足、やや満足」と回答

当該路線沿線3自治会区アンケート調査結果（無回答を除く）

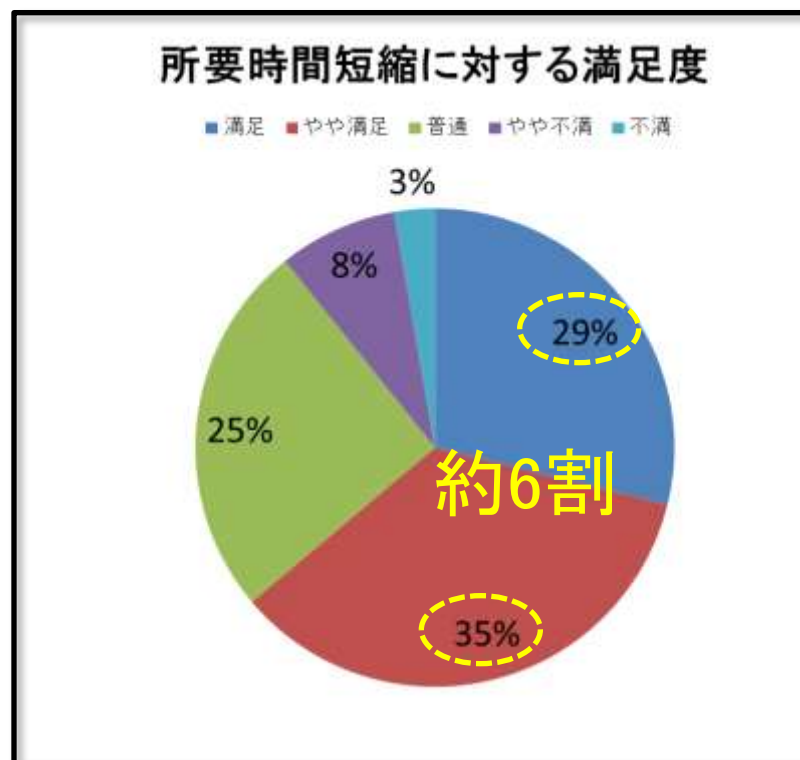
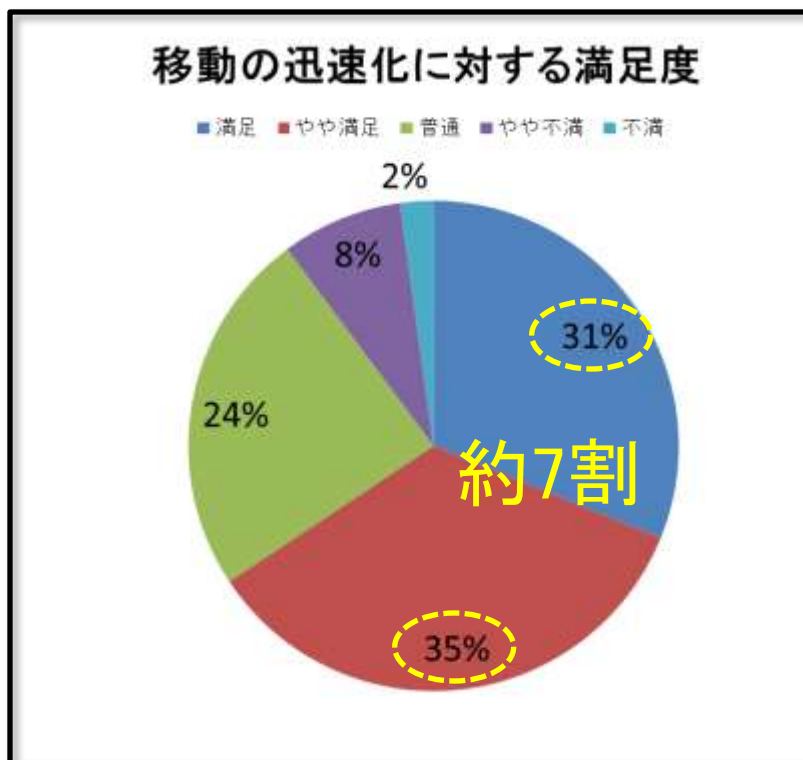


地域住民等への効果②

アンケート調査結果（事業に対する満足度）

- 移動の迅速化に関して、約7割の利用者が「満足、やや満足」と回答
- 所要時間短縮に関して、約6割の利用者が「満足、やや満足」と回答

当該路線沿線3自治会区アンケート調査結果（無回答を除く）



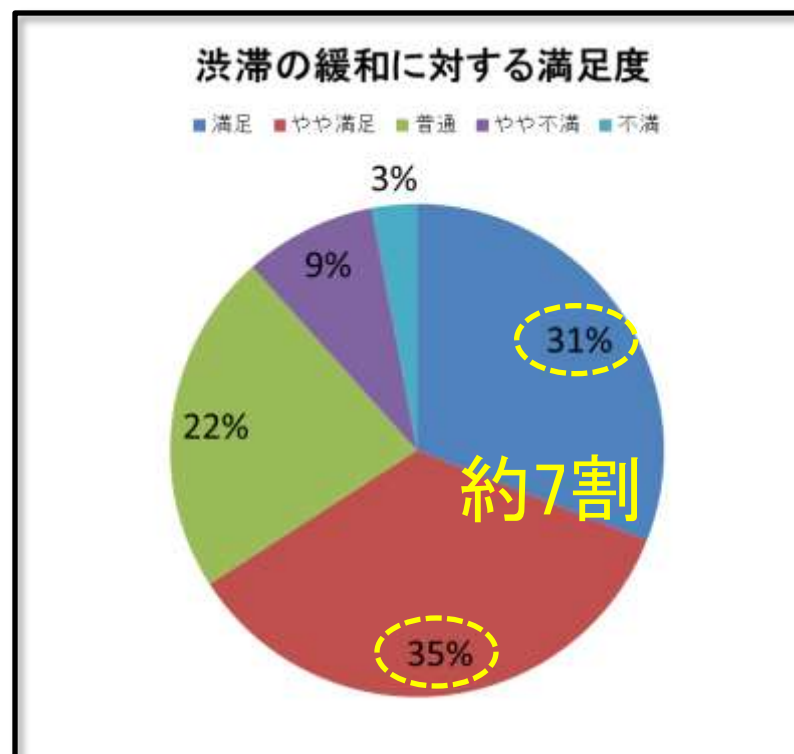
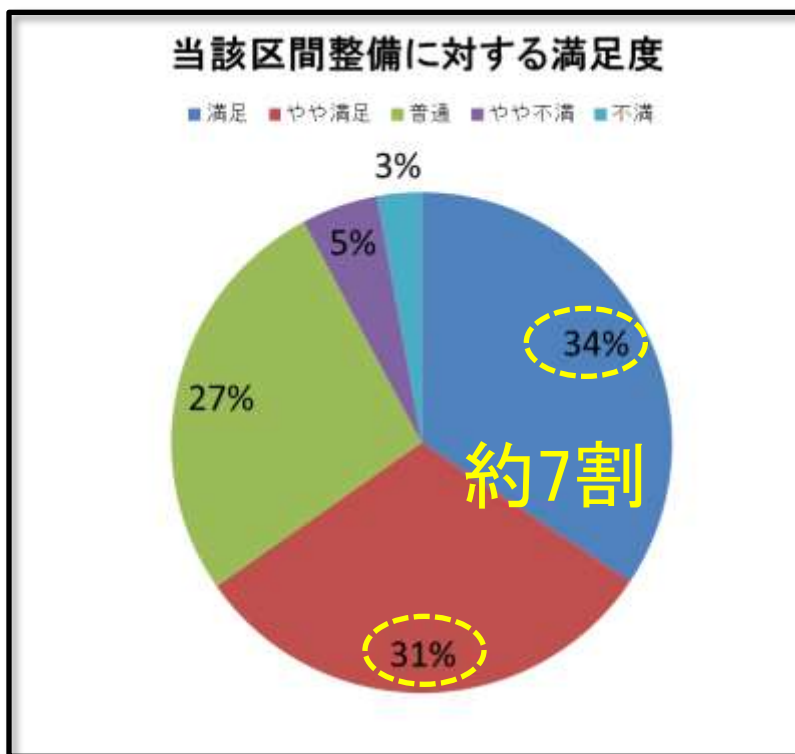
※各アンケート項目に対し、「満足」・「やや満足」と回答した割合を効果として抽出

地域住民等への効果③

アンケート調査結果（事業に対する満足度）

- 当該区間の整備により、約7割の利用者が「満足、やや満足」と回答
- 渋滞の緩和に関して、約7割の利用者が「満足、やや満足」と回答

当該路線沿線3自治会区アンケート調査結果（無回答を除く）

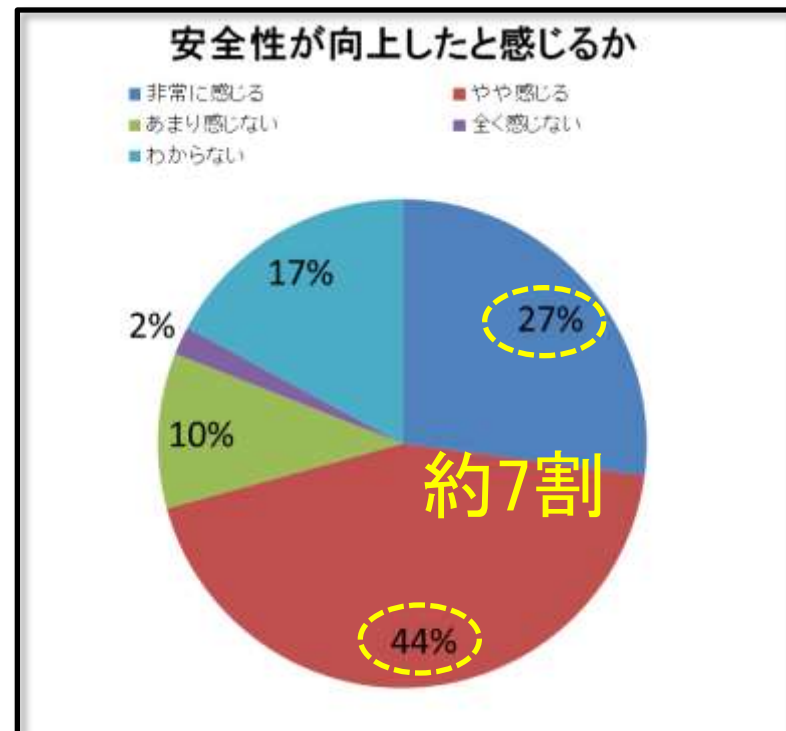
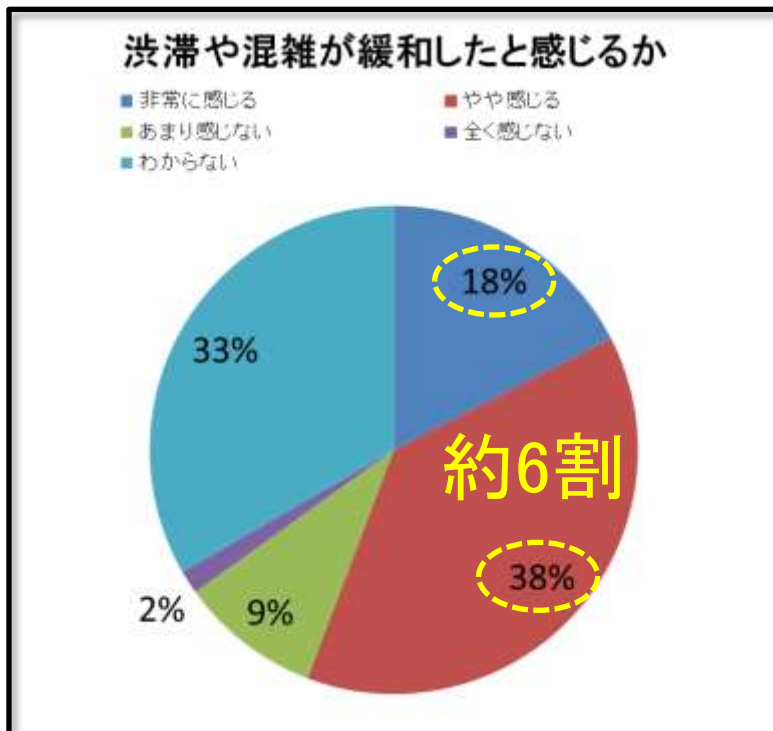


道路利用者等への効果

WEBアンケート調査結果（広域的な利用者に対する効果）

- 広域的な道路利用者に対する効果を把握するため、多治見市と近隣市町の沿線利用者に対しWEBアンケートを実施
- 約6割～7割の回答者が渋滞や安全性向上に効果があったと回答

WEBアンケート調査結果(回答数321名)



※各アンケート項目に対し、「非常に感じる」・「やや感じる」と回答した割合を効果として抽出

対応方針

◆今後の事後評価の必要性

今の段階では必要なし

- 車道及び歩道の安心・快適な空間の確保等、事業効果を確認
- 沿線住民へのアンケートでは、約7割が事業に対して「満足」と回答

◆改善措置の必要性

今の段階では必要なし

◆新規事業への適用すべき留意点

周辺事業との連携に留意し、効果発現性の高い新規事業を推進する