

【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

- 平成 29 年度 再評価実施箇所
 - 街路事業 p 2
 - 6) (都) 大野揖斐川線 相羽工区 p 3 ~ 20
 - 7) (都) 広見宮前線 p 21 ~ 37
 - 8) (都) 長良糸貫線 三橋工区 p 38 ~ 53

平成29年度 再評価対象箇所一覧表 10月27日審議箇所

[都市建築部 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		実施済み額		進捗率		経過年数 (H28.3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 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	(百万円)		(%)												
									用地補償費	用地補償費	用地補償費	用地補償費											
									工事費等	工事費等	工事費等	工事費等											
6	街路事業	(都)大野揖斐川線	大野町	H24	H33	1.08	0.00	0.0%	1,310	384	29.3%	5	都市の骨格を 形成する街路 事業の推進	-	地域の経済活 性化を支援。 地元は事業の 継続、早期完 成を要望。	騒音の低減 地下水の涵 養	他現場発生 土の有効活 用	4.4 (-)	継続				
									529	245	46.3%												
									781	139	17.8%												
7	街路事業	(都)広見宮前線	可児市	H24	H31	0.36	0.00	0.0%	854	630	73.8%	5	都市の骨格を 形成する街路 事業の推進	-	駅前の再整 備、企業誘致 による交通需 要の増加。 地元は事業の 継続、早期完 成を要望。	騒音の低減 地下水の涵 養	現場発生土 の有効活用	1.9 (-)	継続				
									638	533	83.5%												
									216	97	44.9%												
8	街路事業	(都)長良糸貫線 三橋工区	本巣市	H24	H32	0.49	0.00	0.0%	857	602	70.2%	5	都市の骨格を 形成する街路 事業の推進	-	東海環状自動 車道西回り ルートの整備 に合わせた事 業の推進。 地元は事業の 継続、早期完 成を要望。	環境保全型 材料の活用	現場発生土 の有効活用	1.2 (-)	継続				
									497	459	92.4%												
									360	143	39.7%												

費用対効果分析:()は前回再評価時の投資効果率

平成29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。
○費用対効果の分析について *費用便益B/C*	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）
	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 <p>その他項目</p>
	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）
基準	費用便益比（B/C）が1.0以上	

平成29年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔都市整備課〕

番 号	6	事業名 (路線・河川名等)	街路事業 (都市計画道路 大野揖斐川線 相羽工区)
事業実施箇所	いびぐんおおのちょうあいば 揖斐郡大野町相羽 ～いびぐんおおのちょうろくり ～揖斐郡大野町六里		事業主体 岐阜県
採択年度	平成24年度	完了予定年度	平成33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（経過措置）		
事業目的	<p>(都)大野揖斐川線は、(国)303号と揖斐郡大野町相羽地内で接続し、揖斐郡揖斐川町までを結ぶ延長約9.1kmの幹線道路であり、大野町都市計画マスタープランでは、大野町と周辺都市および町内各地域を結ぶ機能を有する都市連携軸を形成する路線として位置付けられている。</p> <p>本事業はこのうち、揖斐郡大野町相羽から揖斐郡大野町六里に至る延長約1.1kmを整備するものであり、東海環状自動車道とのアクセス向上、並行する(国)303号の混雑緩和による円滑な交通の確保、安全で快適な歩行空間の確保、災害時に有効に機能するネットワークの確保を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：1,082m 車道幅員：3.25m×2車線 歩道幅員：3.50m（両側）</p>		
概要図			

事業再評価
街路事業

都市計画道路 大野揖斐川線
相羽工区

都市建築部 都市整備課

平成29年10月

政策との位置づけ

長期構想における政策の方向性に沿って、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』を目標とする。



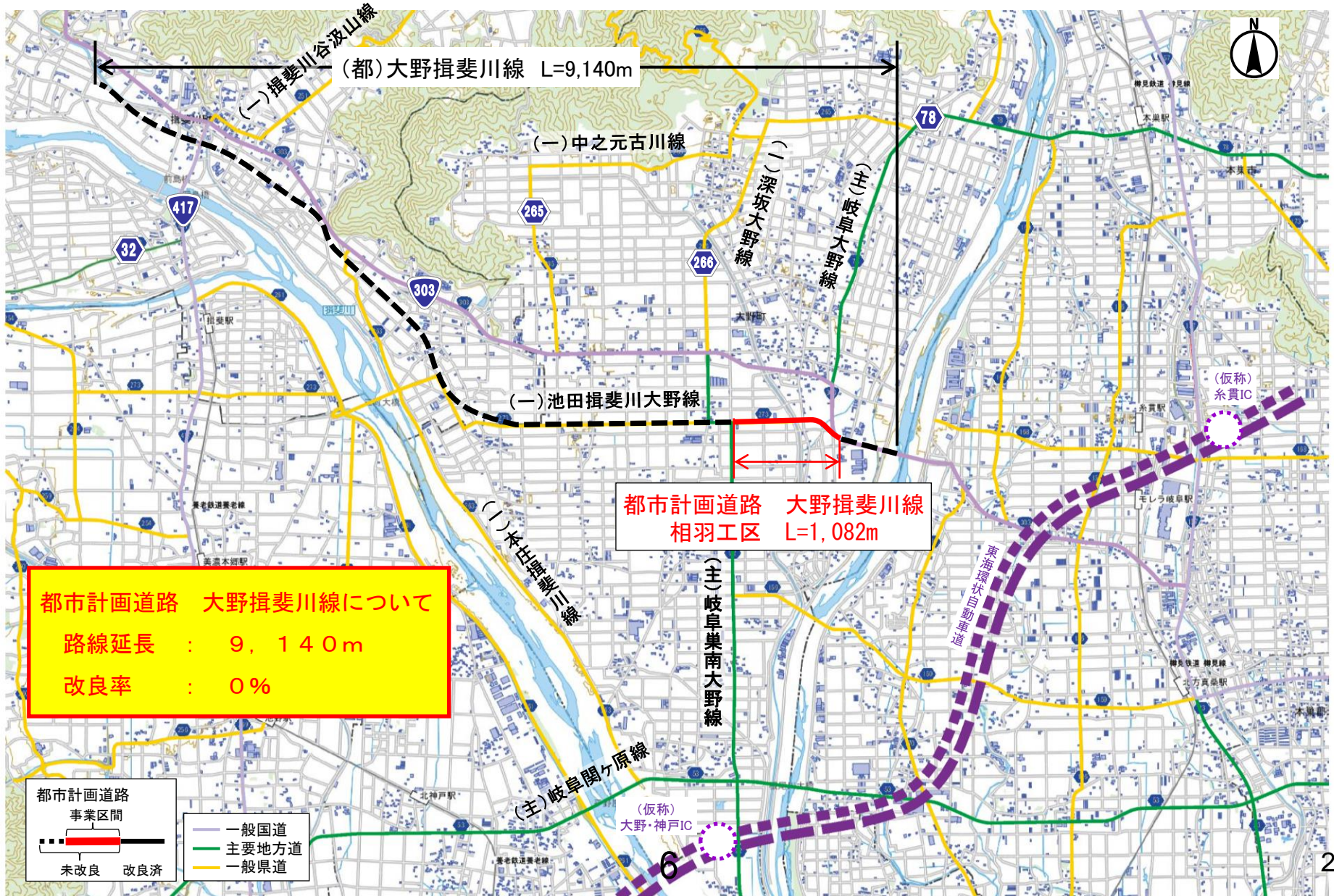
都市機能の集約化、円滑な都市交通の確保など、人口減少時代に対応した拠点性の高い、にぎわいあふれるまちづくりを進める。



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
- 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への支援
 - ・地域の特性を生かした個性あふれるまちづくりの支援

位置図



路線の概要

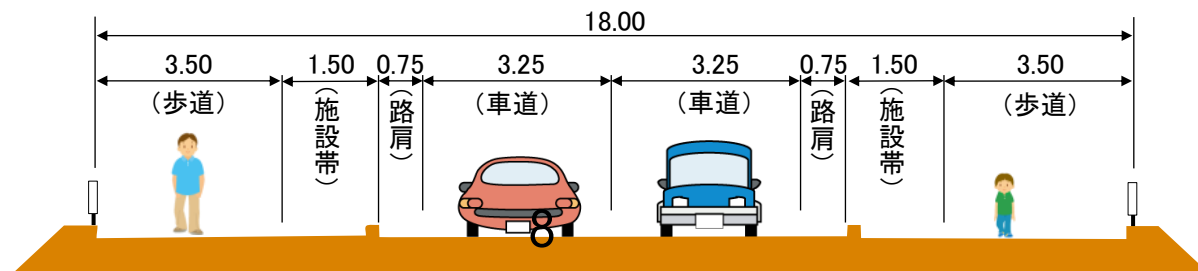
- 本整備区間は、(都)大野揖斐川線の一部であり、平成24年度より事業着手している。
- 大野町と周辺都市および町内各地域を結ぶ機能を有し、都市連携軸を形成する本路線の整備が望まれている。



事業概要

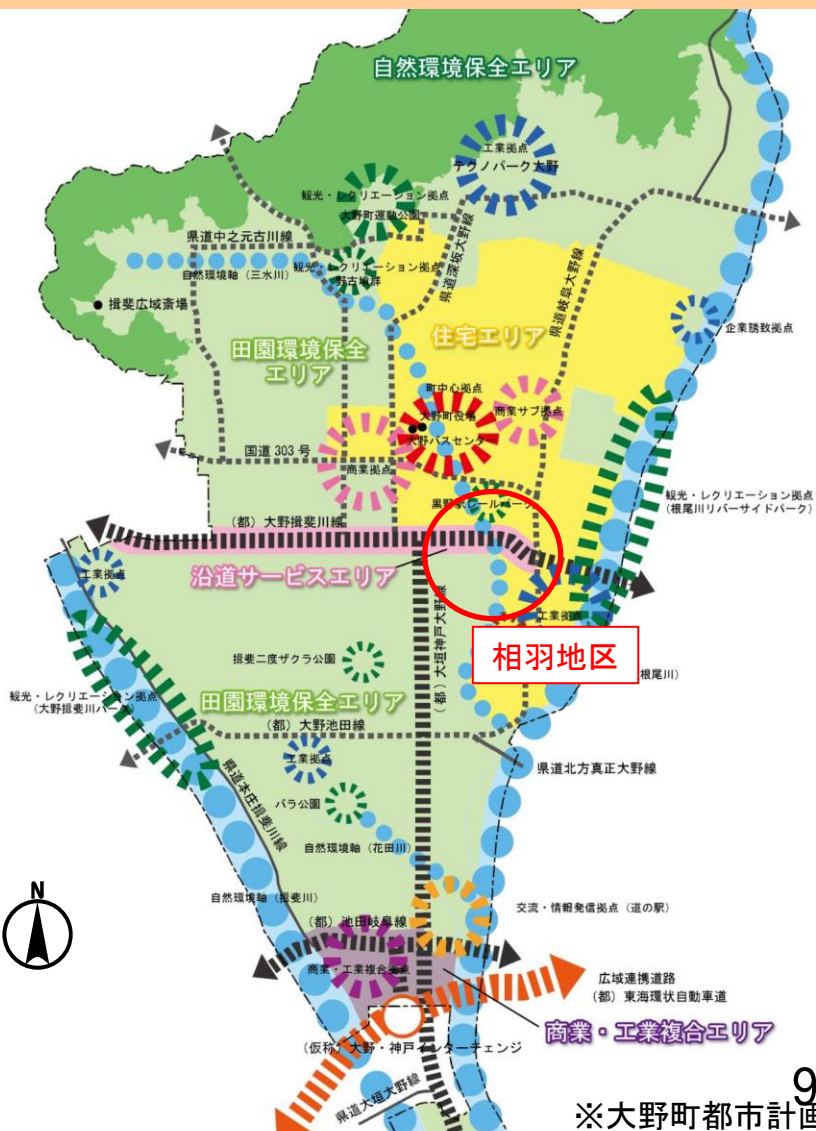
- ◆起終点：揖斐郡大野町相羽^{いび おおの あいば}～揖斐郡大野町六里^{いび おおの ろくり}
- ◆全体延長：1,082m
- ◆総事業費：13.1億円
- ◆事業着手：平成24年度
- ◆完成予定：平成33年度
- ◆幅員：車道 3.25m×2車線
：歩道 3.5m（両側）
- ◆道路規格：第3種第2級

標準横断図



周辺環境 ①

◆大野町都市計画マスタープランでの位置付け



路の整備促進と
く利便性の向上。
形改良等による
の向上が必要。

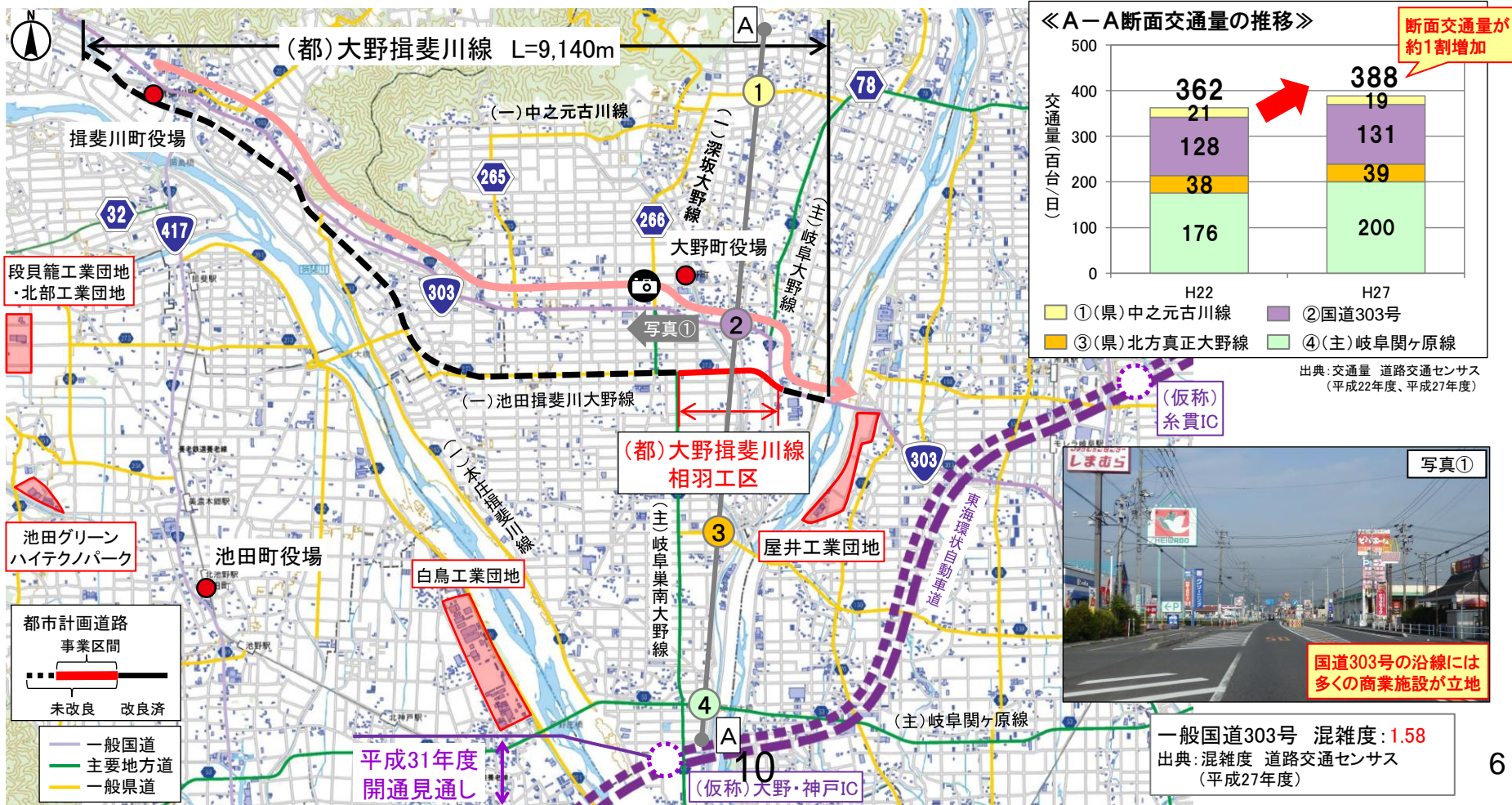
「通勤・通学の
機関の利便性」の
高い。

野町と周辺都市
ぶ機能を有する

凡例	
	住居系
	商業系
	工業系
	その他（農地、集落他）
	その他（森林他）

周辺環境 ②

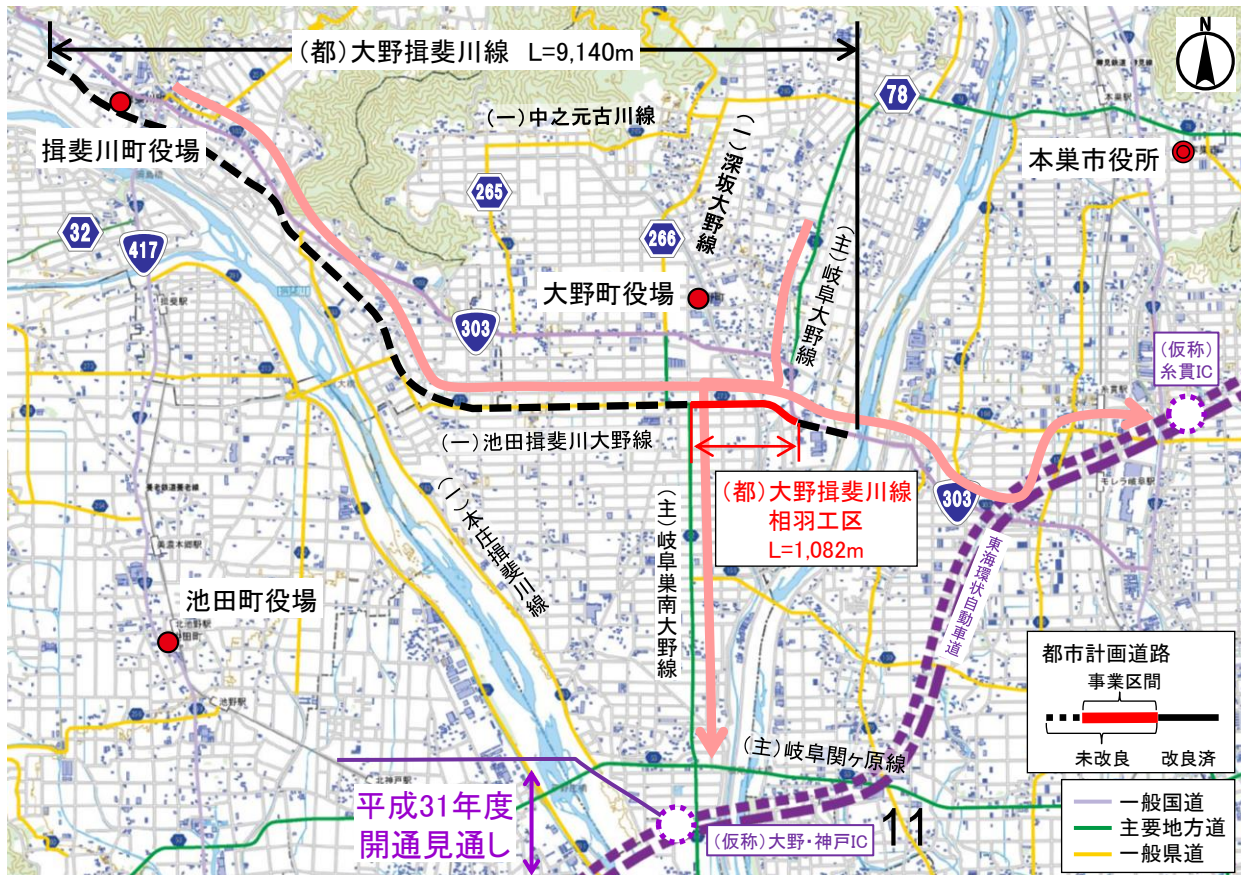
- 地域の主要幹線道路である国道303号は、沿道の発展に伴い交通量が増加。
- 東海環状自動車道の整備が進展し、大野・神戸IC（仮称）が平成31年度に開通見込み。
- 「屋井工業団地」が当該道路の沿線に立地し、分譲販売開始後、年々分譲率が増加。



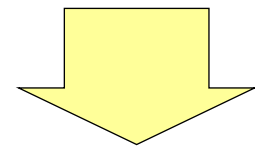
事業の目的①

◆東海環状自動車道とのアクセス向上

- 東海環状自動車道（西回り区間）の整備が進展し、大野・神戸IC（仮称）～大垣西IC間が平成31年度に開通する見込み。
- （都）大野揖斐川線 相羽工区は、揖斐川町・大野町の市街地と、東海環状自動車道（仮称）大野・神戸IC、（仮称）糸貫ICを結ぶアクセス道路として機能。



東海環状自動車道（仮称）大野・神戸IC～大垣西ICが平成31年度に開通を予定されており、今後も整備が進められる



周辺地域と東海環状自動車道を結ぶアクセス路線として、国との足並みを揃えた整備が必要

事業の目的②

◆ 並行路線の混雑緩和・円滑な交通の確保

- 地域の主要幹線道路である国道303号は沿道が発展し、交通量も増加している。特に三水川を渡河する幹線道路として交通が集中し、朝夕を中心に渋滞が発生。
- (都) 大野揖斐川線の整備により交通が分散し、国道303号の混雑が緩和。



○交通の円滑化

	H27センサス	H42(整備あり)
(国)303号	131百台/日	75百台/日
(都)大野揖斐川線	0百台/日	94百台/日

事業の目的③

◆安全で安心な快適な歩行空間の確保

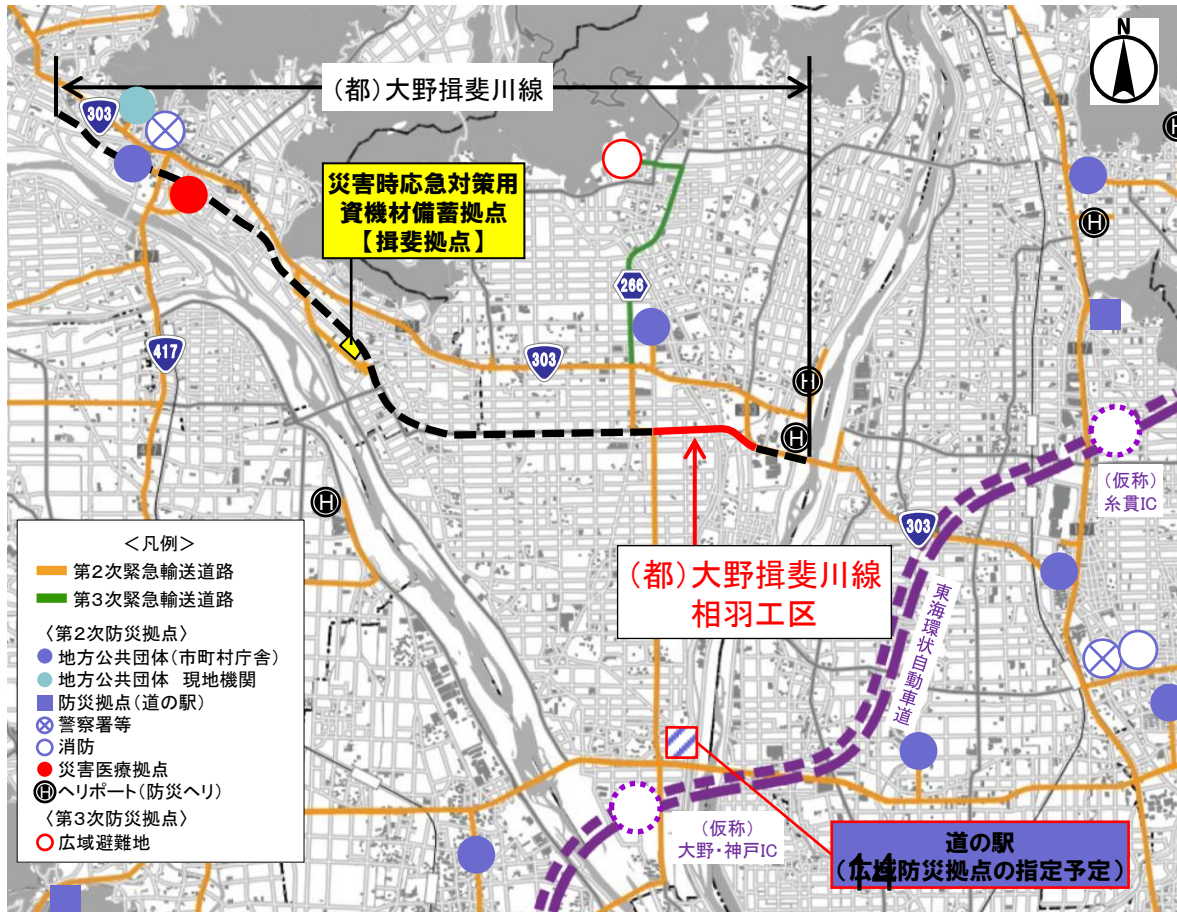
- 事業区間周辺の三水川の渡河部は、幅員が狭く、歩道が設置されていない橋梁が通学路に指定されているため、早急な整備が求められている。
- （都）大野揖斐川線の整備により、安全で快適な歩行空間を確保。



事業の目的④

◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- （都）大野揖斐川線 相羽工区は、第2次緊急輸送道路に指定。
- 「災害時応急対策用資機材備蓄拠点：（揖斐拠点）」が（都）大野揖斐川線の沿線に整備。道路整備により、今後想定される大規模な自然災害発生時の応急対策を支援



【第2次緊急輸送道路の整備基準】

原則車線数2以上であること。
ただし、2車線が確保できない区間においては、待避所等があること。
待避所等の相互間の距離は300m以内を基本とするが、当面の間、500m以内とする。

出典：岐阜県緊急輸送道路ネットワークについて(岐阜県HP)

【災害時応急対策用資機材備蓄拠点】

道路等の公共土木施設の応急対策に必要な資機材を調達し、備蓄する拠点



<備蓄する主な資機材>大型土のう袋、ブルーシート、連節ブロック、根固ブロック、袋詰玉石、発電機、投光機等

出典：岐阜県発表資料「災害時応急対策用資機材備蓄拠点の運用開始について」
(平成29年8月28日(月)発表)

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 4%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 2%

投資的效果率

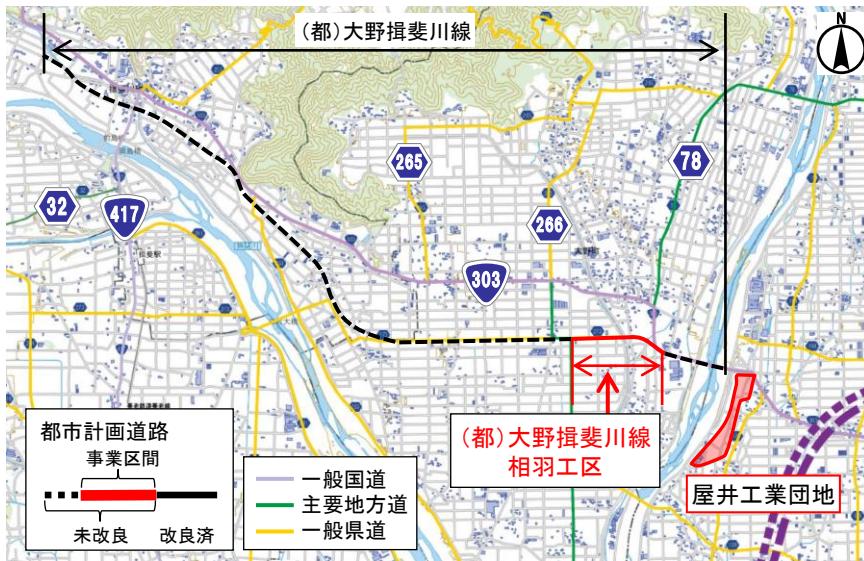
$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 4.4$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

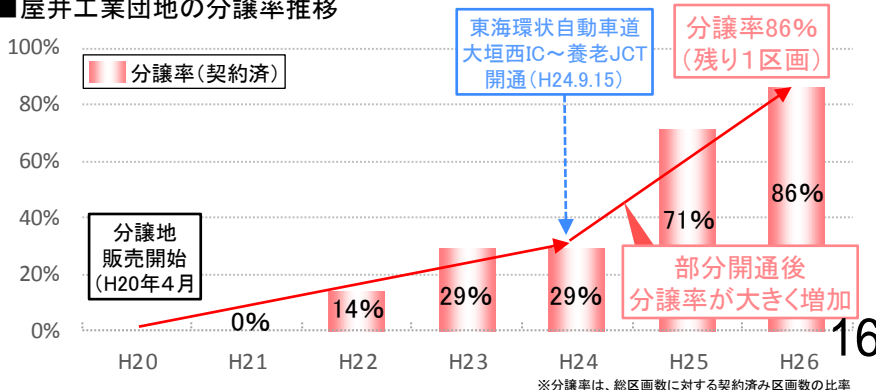
事業を巡る社会経済情勢等の変化

◆地域の経済活性化を支援

■当該事業の沿線地域に立地する「屋井工業団地」は、分譲販売開始後、年々分譲率が増加。道路整備により、周辺地域の経済活性化を支援。



■屋井工業団地の分譲率推移



事業の進捗状況

全体進捗率 29%*

用地補償進捗率 46%*

工事進捗率 17%*

※ 平成28年度末事業費ベース

都市計画道路 大野揖斐川線
相羽工区 L=1,082m

終点 揖斐郡大野町六里

起点 揖斐郡大野町相羽

写真①



写真①

写真②

写真③

写真②



写真③



大野町立東小学校

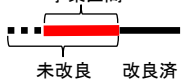
至 滋賀県米原市

至 本美市屋井

(主) 岐阜県南大野線

都市計画道路

事業区間

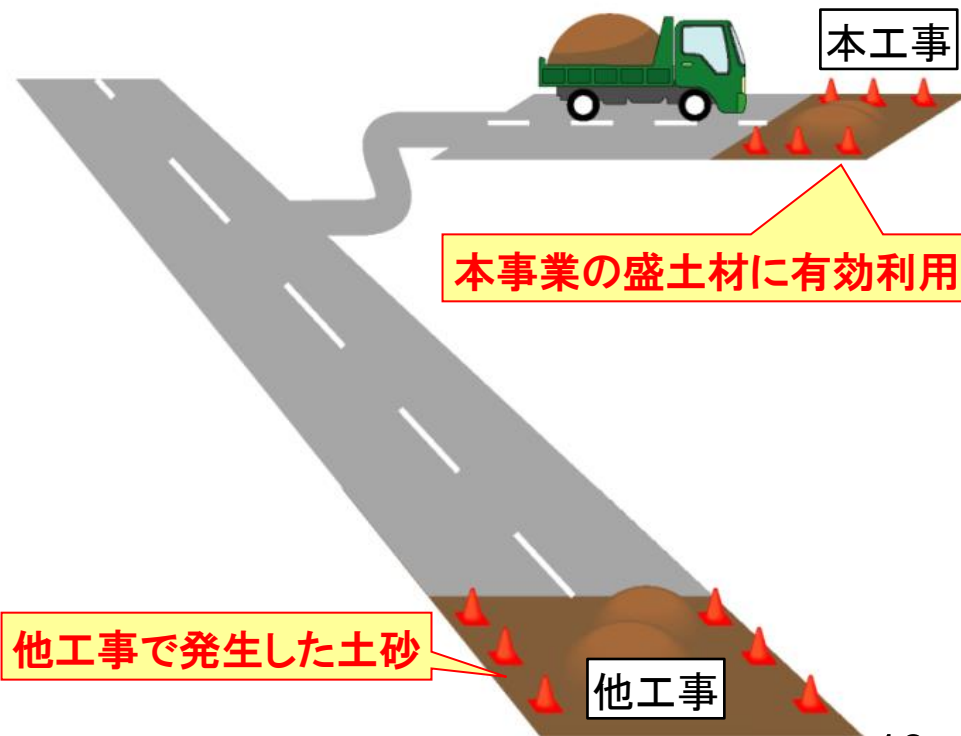


— 一般国道
— 主要地方道
— 一般県道

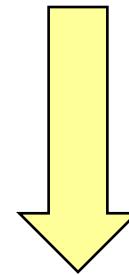
コスト削減の取り組み

◆盛土材の有効利用

- 他工事で発生した土砂、 $V = \text{約} 15,000 \text{ m}^3$ を盛土部に有効利用 **約7.5千万円のコスト削減**



盛土材(約1.5万 m^3)について
他工事からの発生土を活用



盛土材購入費用
約7,500万円のコスト削減

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

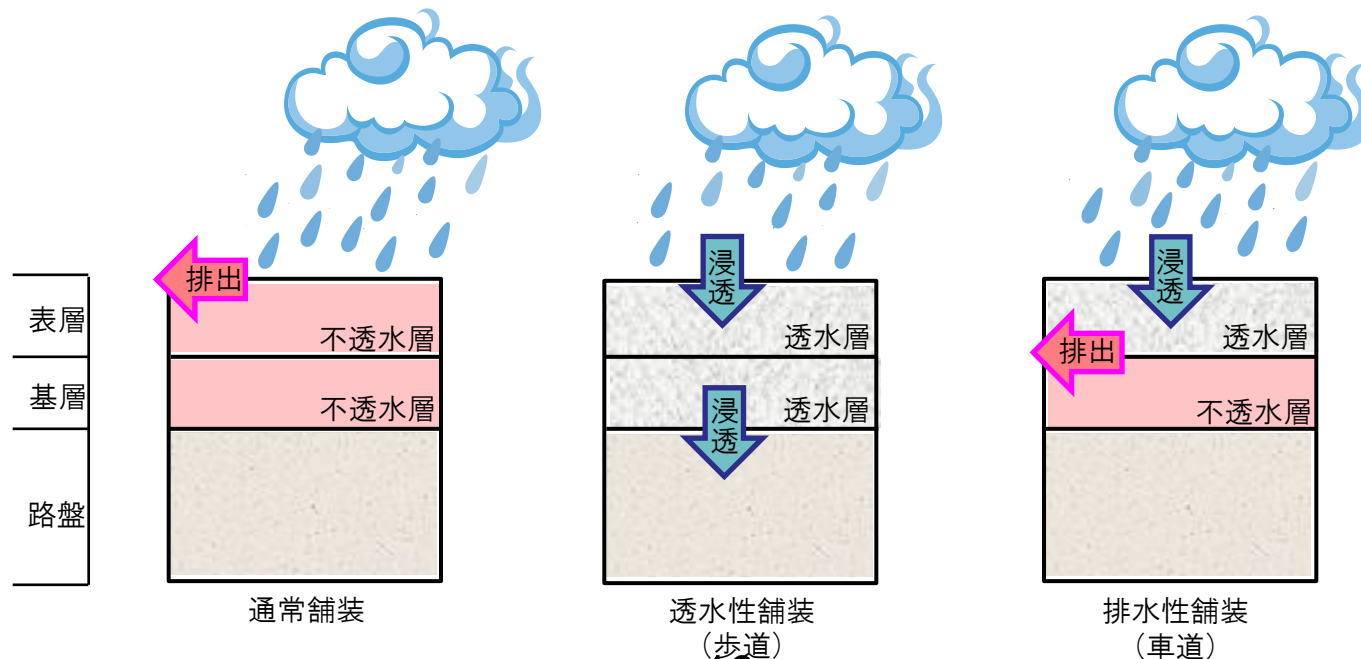
■排水性舗装（車道）

- ・車両の走行に伴う騒音を低減

（ハイドロプレーニング減少の防止、水しぶき等の緩和・視認性の向上にもつながる）

■透水性舗装（歩道）

- ・雨水が直接地中内部に浸透 → 地下水の涵養



対応方針（案）

（都）大野揖斐川線 相羽工区の整備は

- ・東海環状自動車道へのアクセス向上
- ・並行路線の混雑緩和、円滑な交通の確保
- ・安全で快適な歩行空間の確保
- ・災害時に有効に機能するネットワークの確保

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＝

平成29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 広見宮前線
事業実施箇所	かにかにしもえどしよた 可児市下恵土豊田 ～かにかにしもえどみやま 可児市下恵土宮前		事業主体 岐阜県
採択年度	平成24年度	完了予定年度	平成31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（経過措置）		
事業目的	<p>(都)広見宮前線は、可児市中心部に位置する延長1.2kmの都市計画道路であり、可児市西部における主要な道路である(国)248号と中心市街地を結ぶ幹線道路である。また、可児市都市計画マスタープランでは、市街地環状線の一部を担う路線として位置づけられている。本事業はこのうち、名鉄新可児駅、J R 可児駅の南側に位置する0.36km区間の整備であり、都市機能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、歩道の設置による安全で円滑な歩行空間の確保を目的としている。</p>		
事業概要	<p>事業延長：L = 360m 車道幅員：3.00m × 2車線 交差点部：3.00m × 3車線 歩道幅員：4.00m（両側） 交差点部：3.25m（両側）</p>		
概要図			

事業再評価 街路事業

都市計画道路 広見宮前線

都市建築部 都市整備課
平成29年10月

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。



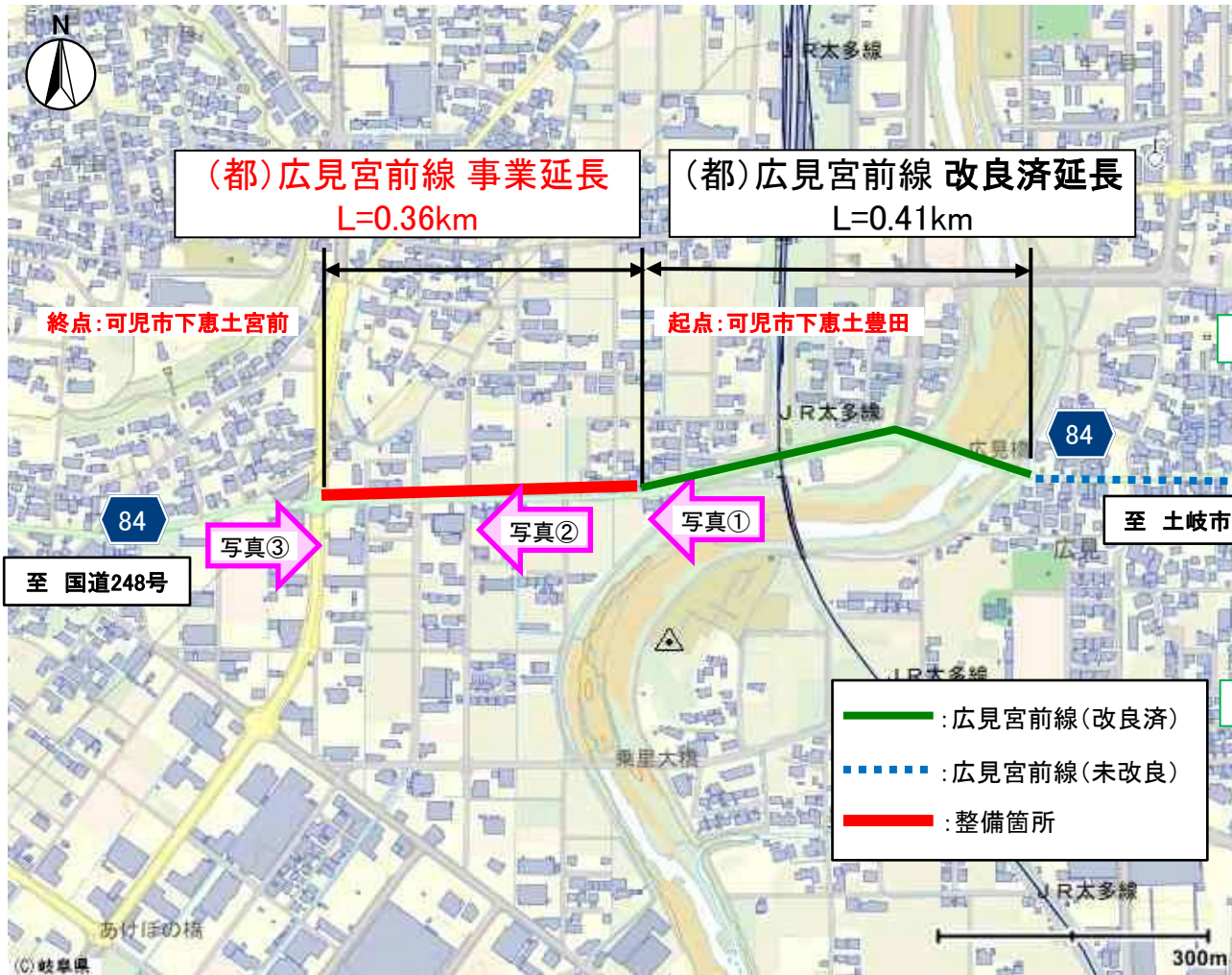
主要施策

- 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
- 拠点性の高い年の形成
 - ・都市機能の集約化を図る市街地整備への支援
 - ・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

位置図 ①



位置図 ②



写真①



写真②



写真③

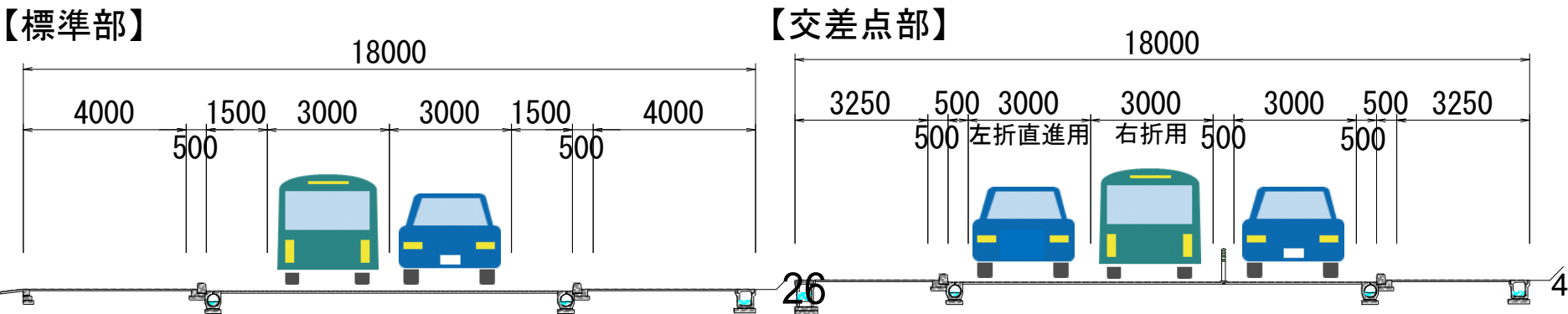


※改良済み区間について:改良済みの延長(0.63km)は、「岐阜県の都市計画 資料編(H29.3)」に基づく。延長は、実際に改良済みである延長 0.41kmに、今回計画の延長 0.36kmに事業費ベース(H27.3時²⁵)での進捗率を乗算し、算出した改良済仮延長 0.22kmを加えた値である。

事業概要

- ◆起終点：かにししもえどとよた 可見市下恵土豊田～かにししもえどみやまえ 可見市下恵土宮前
- ◆全体延長：360m
- ◆総事業費：8.5億円
- ◆事業着手：平成24年度
- ◆完成予定：平成31年度
- ◆幅員：車道3.00m×2車線 交差点部×3車線
歩道4.00m（両側） 交差点部3.25m（両側）
- ◆道路規格：第4種第2級










標準横断面

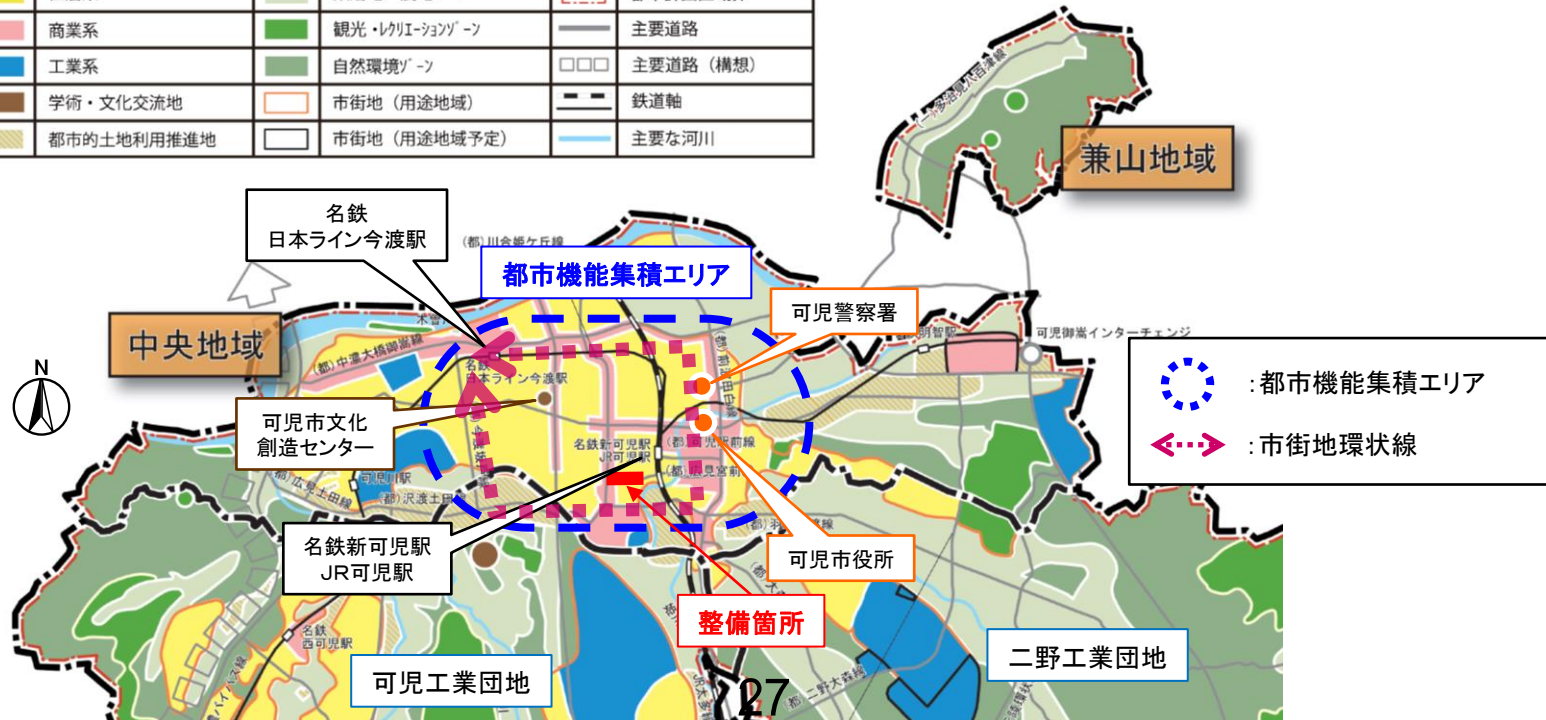


周辺環境 ①

可児市マスタープランによる当路線の位置付け

- 当路線周辺は、市役所やJRや名鉄の駅などが立地する都市機能集積エリアとして位置づけ。
- 当路線は「市街地環状線として通過交通を迂回分散させるとともに、都市機能集積エリアへのアクセス性を強化する路線」として位置づけ。
- 既存の都市機能の連携、新たな商業・業務機能の集積による求心性の向上、円滑な自動車交通を推進する。
- 近隣には可児工業団地、二野工業団地、可児駅周辺の商業系ゾーンが立地。

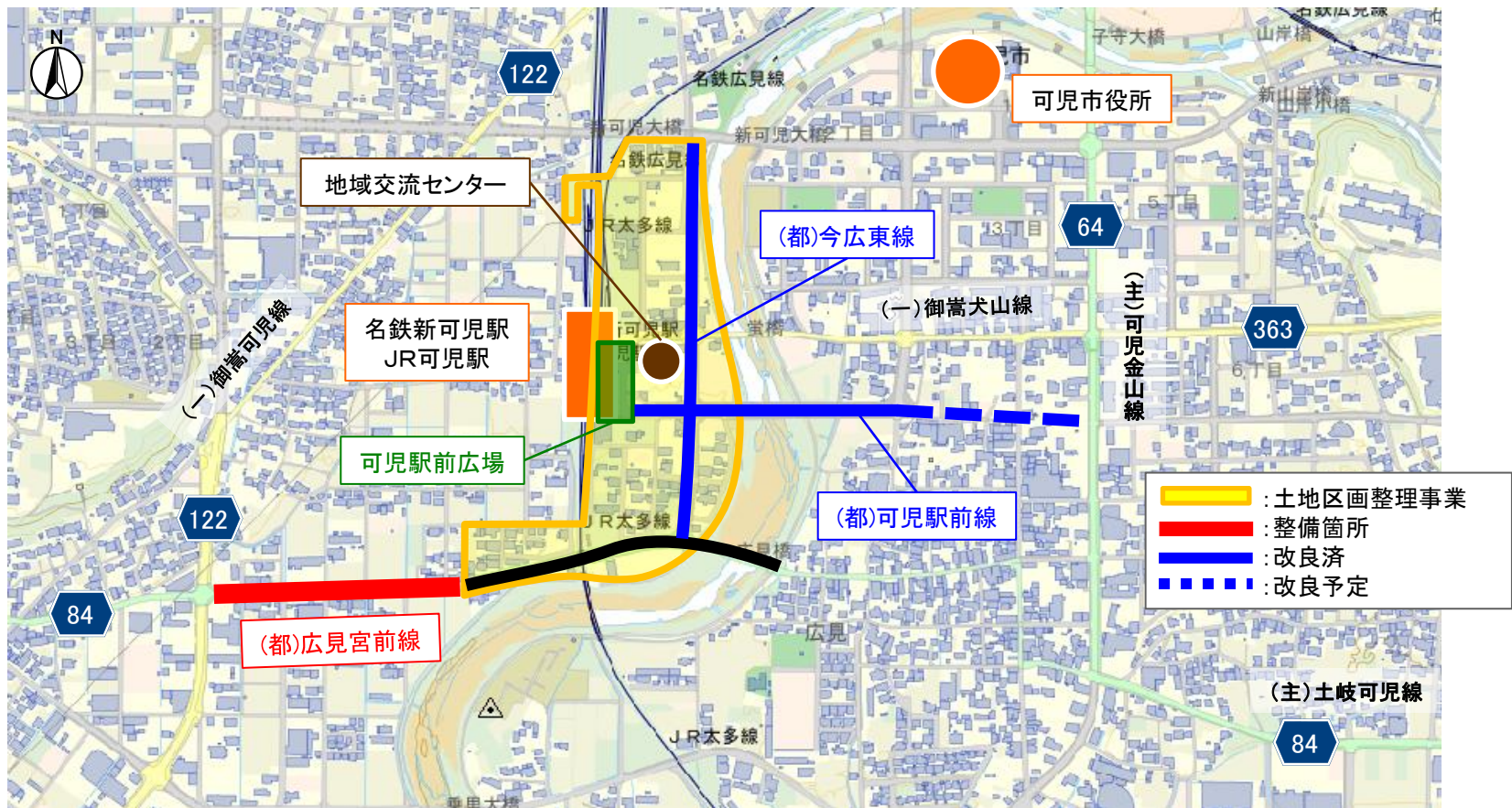
凡 例			
	住居系		集落地・農地ゾーン
	商業系		観光・レクリエーションゾーン
	工業系		自然環境ゾーン
	学術・文化交流地		市街地（用途地域）
	都市的土地利用推進地		市街地（用途地域予定）
	都市計画区域界		主要道路
	主要道路（構想）		鉄道軸
	主要な河川		



周辺環境 ②

当路線周辺の整備状況

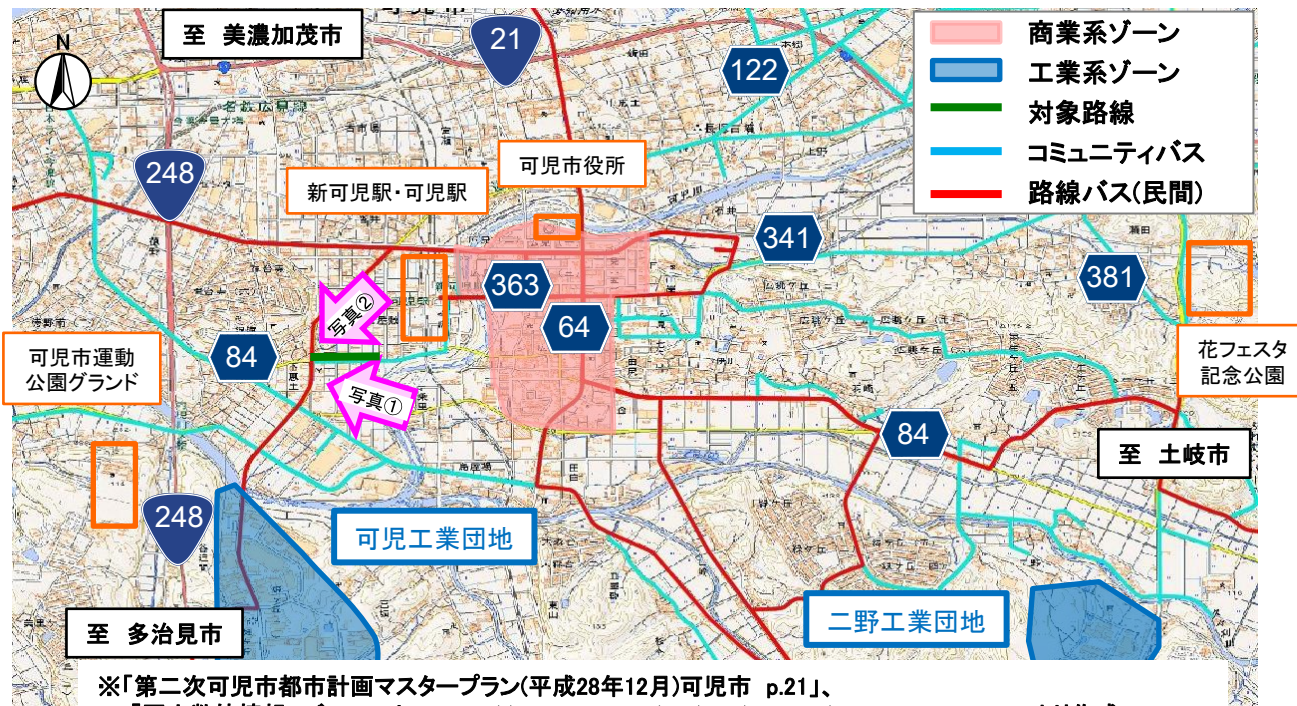
■ 可児市により土地区画整理事業、(都)可児駅前線、(都)今広東線の整備や可児駅周辺の再整備(駅前広場、自由通路)が実施されており、駅利用者の増加が見込まれる。



事業の目的 ①

都市機能の連携を強化するネットワークの形成

- 市と県が連携して駅前周辺を一体的に整備し、交通結節点機能を高める。
- 可児駅を中心に、可児市の各方面に向けたコミュニティバスが走行する路線としても都市機能の連携に寄与する。
- 現道の1車線の狭小な道路を拡幅し、県道御嵩犬山線との交差点に右折レーンを設置して円滑な交通を確保。
- 当該工区の整備により都市機能の連携が強化され、産業振興の推進が期待できる。



※「第二次可児市都市計画マスタープラン(平成28年12月)可児市 p.21」、
「国土数値情報 バスルート」< <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N07.html> >より作成



事業の目的 ②

災害・緊急時に有効に機能するネットワークの確保

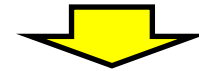
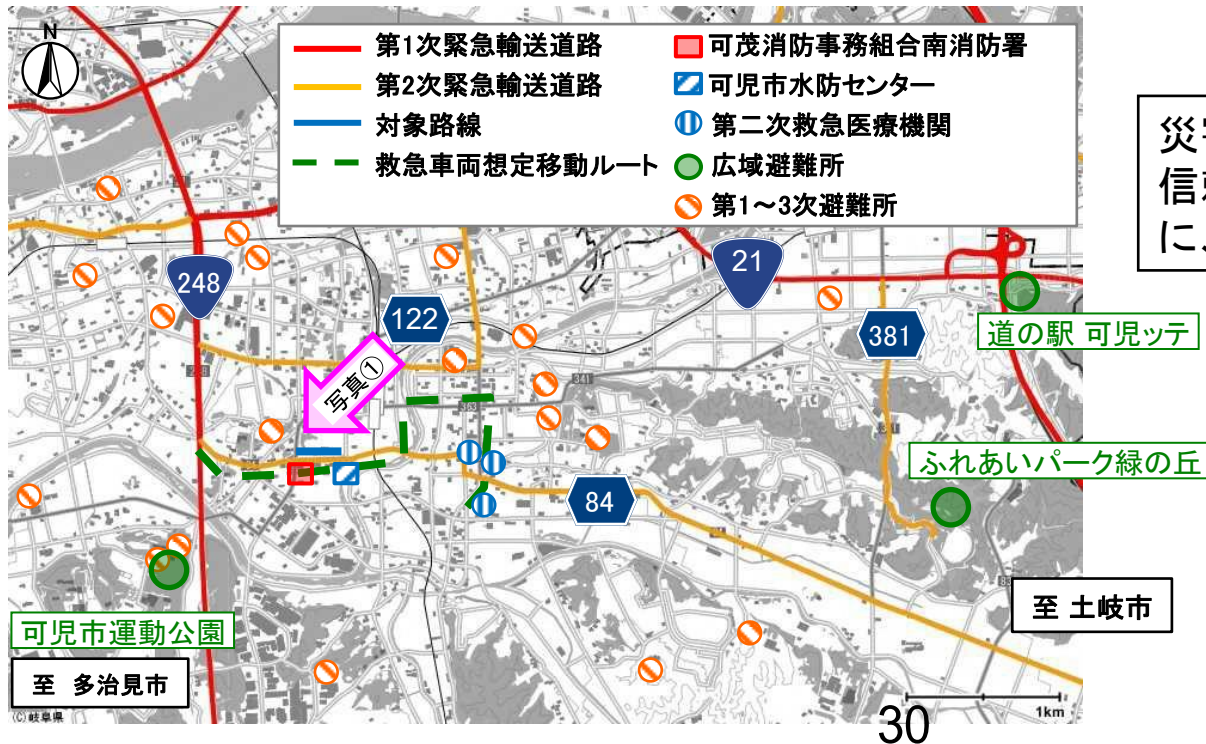
【災害時】

■(都)広見宮前線は第2次緊急輸送道路に指定

【緊急時】

■可茂消防事務組合南消防署の緊急車両出入りに面する路線。

■第2次救急医療機関が近隣に3箇所立地。



災害・緊急時に円滑に支援できる信頼度の高い道路の構築のために、当該工区の整備が重要となる。

写真①: 緊急車両の出入り状況



事業の目的③

歩道の設置による安全で快適な歩行者空間の確保

- 歩道は交差点付近を除き未整備であるため、早急な整備が求められている。
- 歩道整備後は、今渡南小学校の通学路として指定を予定している。
(可児市通学路交通安全プログラムにて)

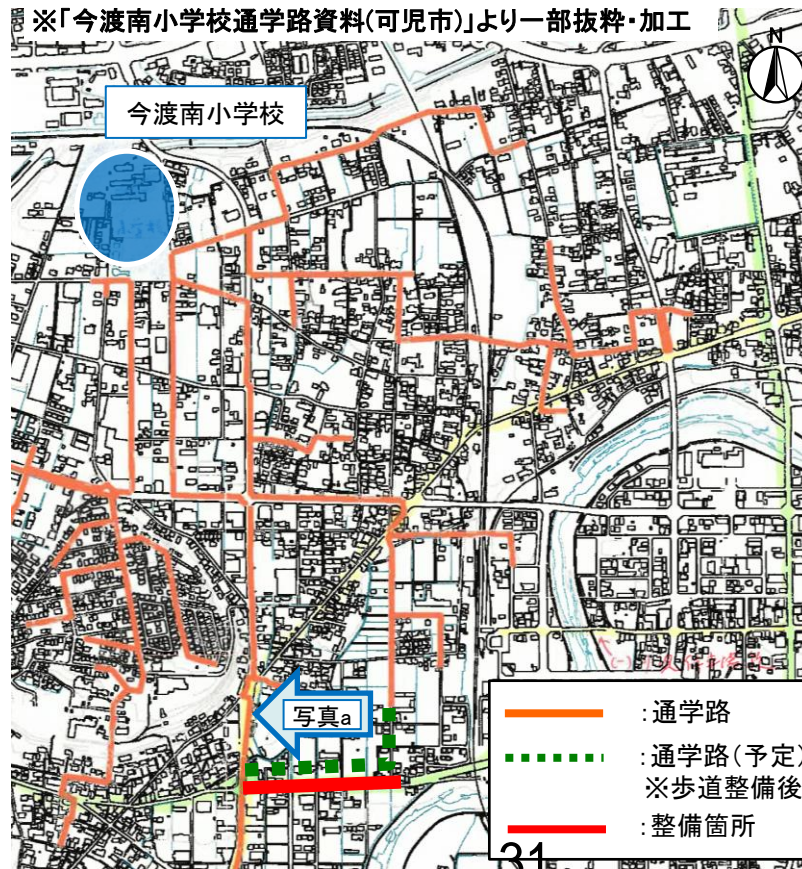
写真①:危険箇所①



写真②:危険箇所②



写真③:自転車とのすれ違い



整備後の路線イメージ

写真a



- 車道
- 歩道

- ◆車道両側に歩道4.0mを確保し、通行人の安全を確保

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66%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約32%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 2%

投資的效果率

$$\frac{\text{総便益(B)}}{\text{総費用(C)}} = 1.9$$

※費用便益分析マニュアル(国土交通省H20.11)に基づき算出

事業をめぐる社会経済情勢等の変化

- 可児駅東地区の再整備(交流センター・立体駐車場等)を実施(H26～H30)。
- 二野工業団地の整備により、企業の誘致を実施。
- 工場誘致で通勤や配送等による当該路線の交通需要が増加、駅前整備により駅利用者の増加が見込まれる。



・可児駅前完成予想図



「可児市HP 可児駅東土地区画整理事業」
 (<http://www.city.kani.lg.jp/2890.htm>)より

・二野工業団地



「企業立地ガイド2017(平成29年)可児市 p.18」より

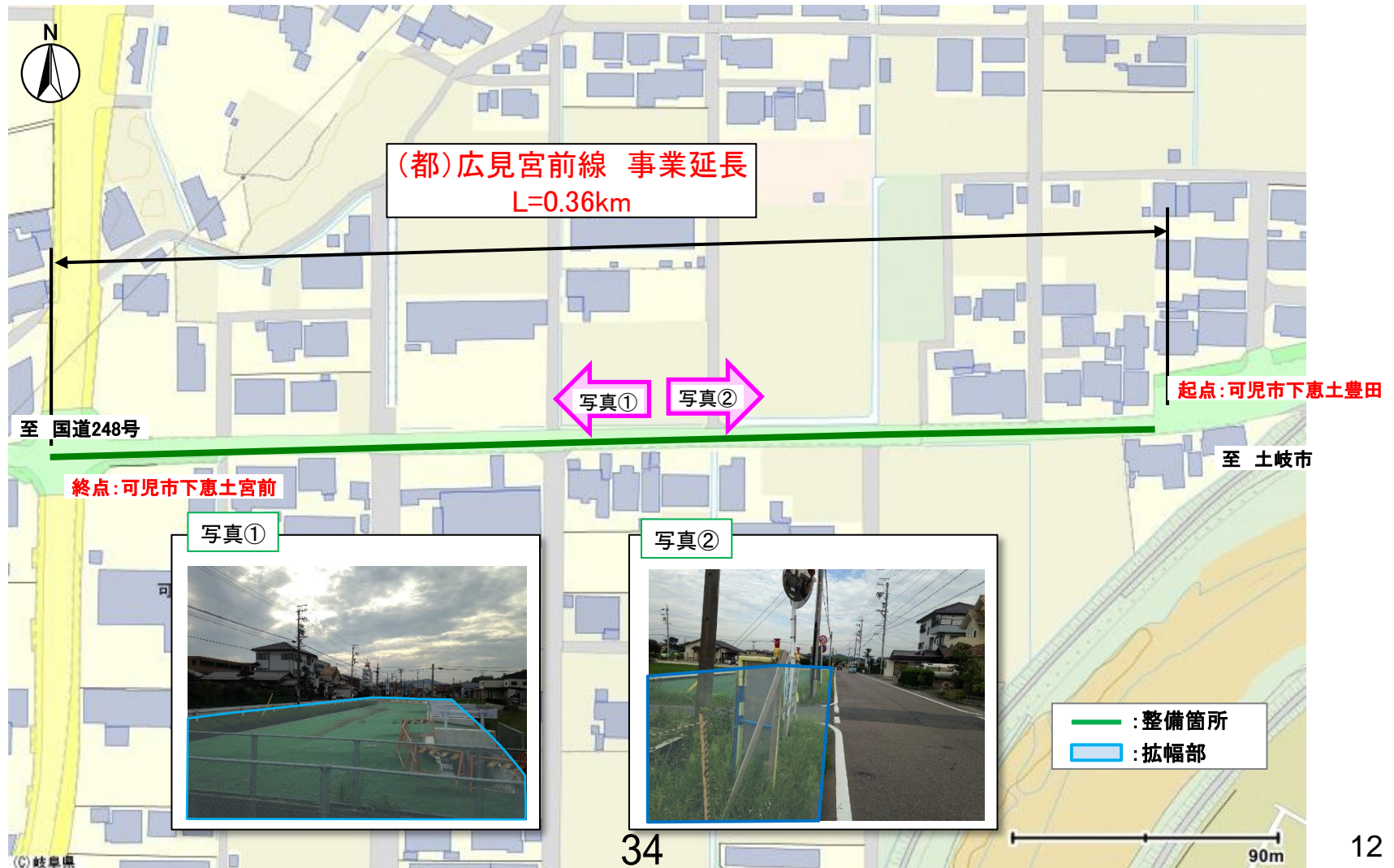
進捗状況

全体進捗率 74%

用地補償進捗率 84%

工事進捗率 41%

※ 平成28年度末事業費ベース



コスト縮減の取り組み

■現場発生土の有効利用による処分費縮減

当初：有料の残土処分場へ運搬し、適正処分の計画



見直後：近隣の工事へ工事間流用



発生土を他事業で有効活用、残土処分費を縮減

約14百万円のコスト縮減

残土
4,600m³

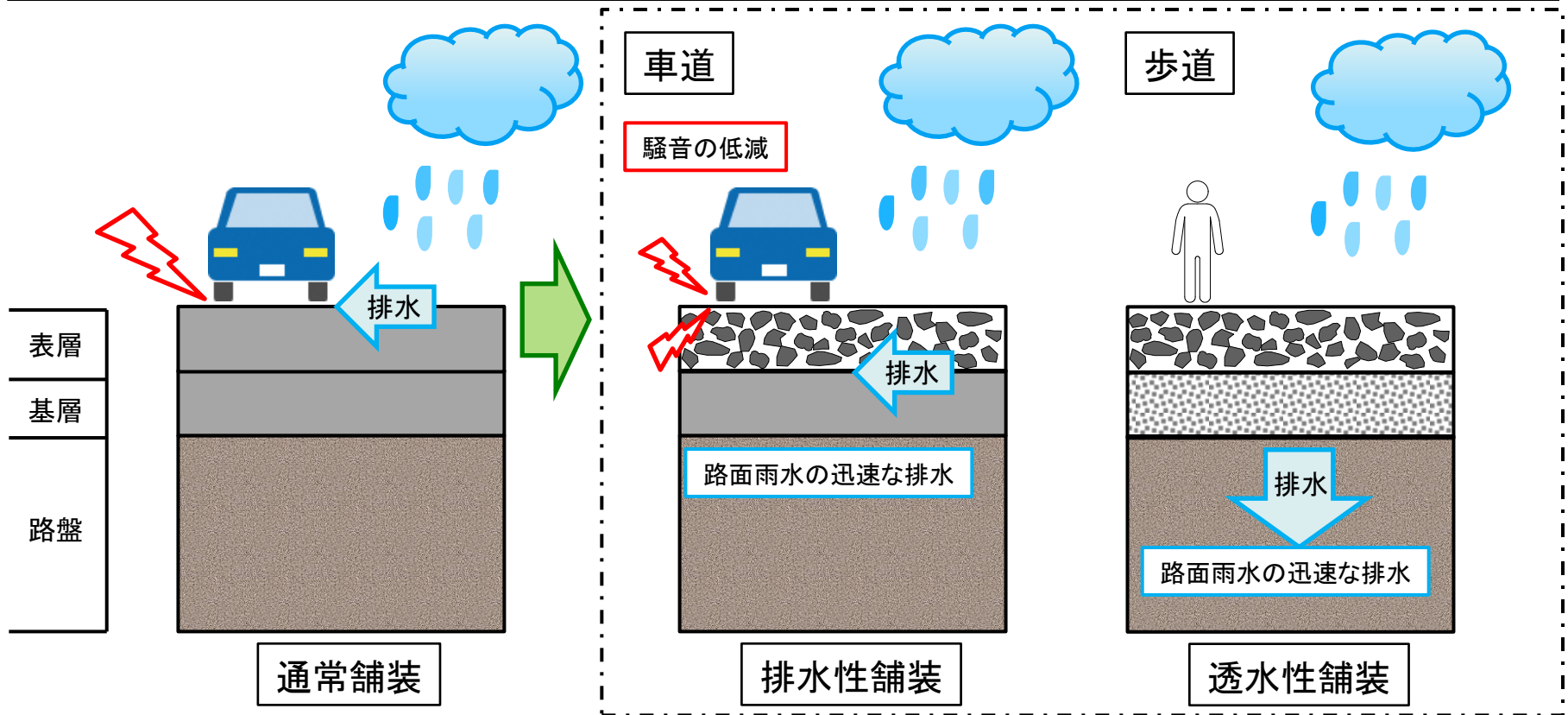
× (処理単価
3,545円/m³ - 運搬単価
424円/m³) =

**コスト縮減額
約14百万円**

環境への配慮

沿線の生活環境に配慮

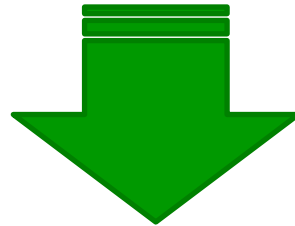
- ◆車道に騒音低減効果のある排水性舗装を採用
(ハイドロプレーニング現象・水しぶきの防止、視認性の向上も期待)
- ◆歩道に雨水を地中へ排水する透水性舗装を採用



今 後 の 方 針

○(都)広見宮前線の改良は、都市機能の連携の強化、幅員狭小区間の解消や歩道の設置による円滑、安全な交通の確保に大きく寄与する。

○地元住民及び可児市から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



＝事業継続＝

平成29年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔都市整備課〕

番 号	8	事業名 (路線・河川名等)	街路事業 (都市計画道路 長良糸貫線 三橋工区)
事業実施箇所	<small>もとししみ のべあざいとぬきかわどおり</small> 本巣市見延字糸貫川通 <small>どうしみつはしあざおおた</small> ～同市三橋字太田		事業主体 岐阜県
採択年度	平成24年度	完了予定年度	平成32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（経過措置）		
事業目的	<p>(都)長良糸貫線は、岐阜市北部から本巣市を結ぶ延長12.4kmの都市計画道路であり、本巣市を東西に連絡する幹線道路として都市計画決定されている。当該地区は居住や産業等の都市活動を促進する地域であり、本巣市都市計画マスタープランにおいて、本路線は都市活動を促進するための都市間連携軸として位置づけられている。</p> <p>本事業はそのうち、(国)157号と接続する0.49km区間の整備であり、(国)157号における道路事業との一体整備により、東海環状自動車道とのアクセス向上や交通の円滑化などを目的としている。</p>		
事業概要	<p>計画延長 L = 490 m</p> <p>計画幅員 W = 25.0 m (3.25 m × 4 車線 両側 3.00 m 歩道設置)</p>		
概要図	 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="1037 1220 1468 1545"> <p>写真①</p>  </div> <div data-bbox="1037 1568 1468 1881"> <p>写真②</p>  </div> </div>		

事業再評価
街路事業

都市計画道路 長良糸貫線
三橋工区

都市建築部 都市整備課

平成29年10月

政策との位置付け

長期構想における政策の方向性に沿って、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』を目標とする。



都市機能の集約化、円滑な都市交通の確保など、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

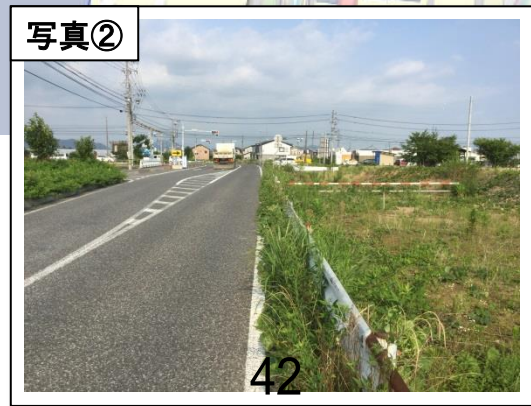
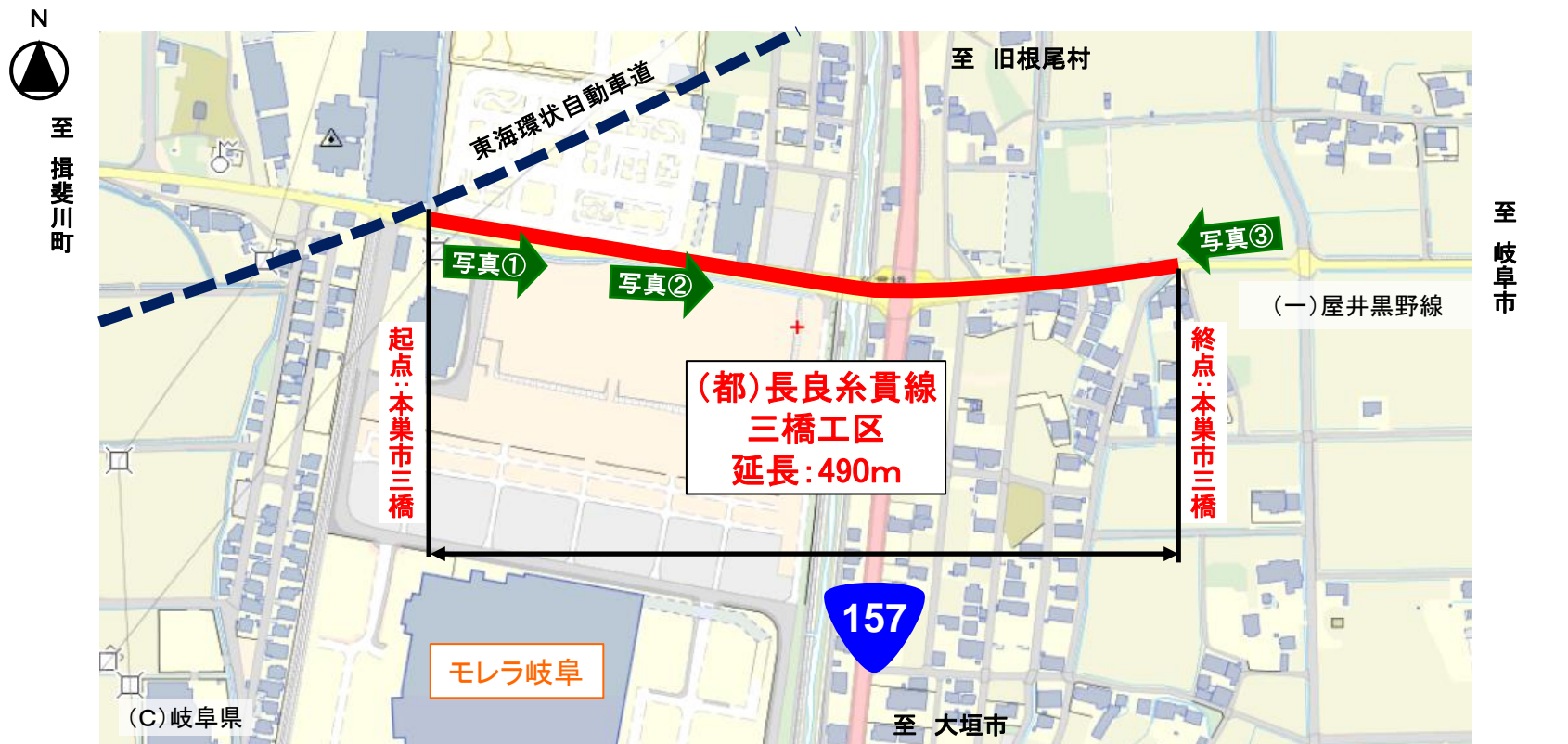
○都市の道路交通の円滑化

- ・都市の骨格を形成する街路事業の推進

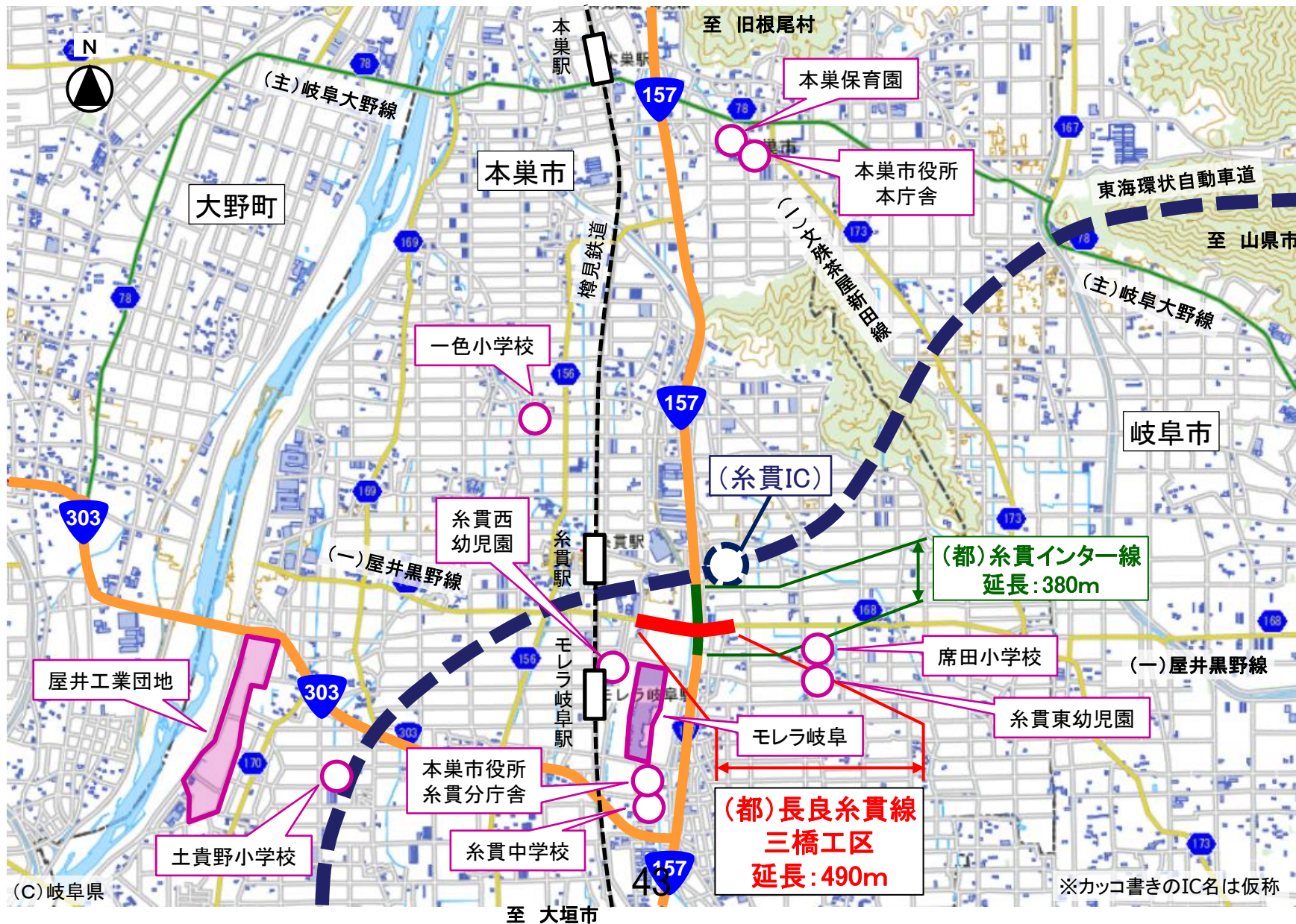
○拠点性の高い都市の形成

- ・都市機能の集約化を図る市街地整備への支援
- ・地域の特性を生かした個性あふれるまちづくりへの支援

位置図②



周辺状況①



周辺状況②

活力: 本巣市都市計画マスタープランにおける位置づけ

- 東海環状自動車道 (仮)糸貫ICとのアクセスや、隣接する都市との連絡を担う動線としての機能
- 都市活動を促進するための、都市間連携軸として位置づけ

○ 将来都市構造図



○ 当該地区周辺の位置づけ

都市活動調整ゾーン

営農環境との調和に留意しつつ、生活利便性やまちの賑わいの向上に資する取り組みを推進する地域

部分的に居住や産業等の都市活動を優先させるゾーン

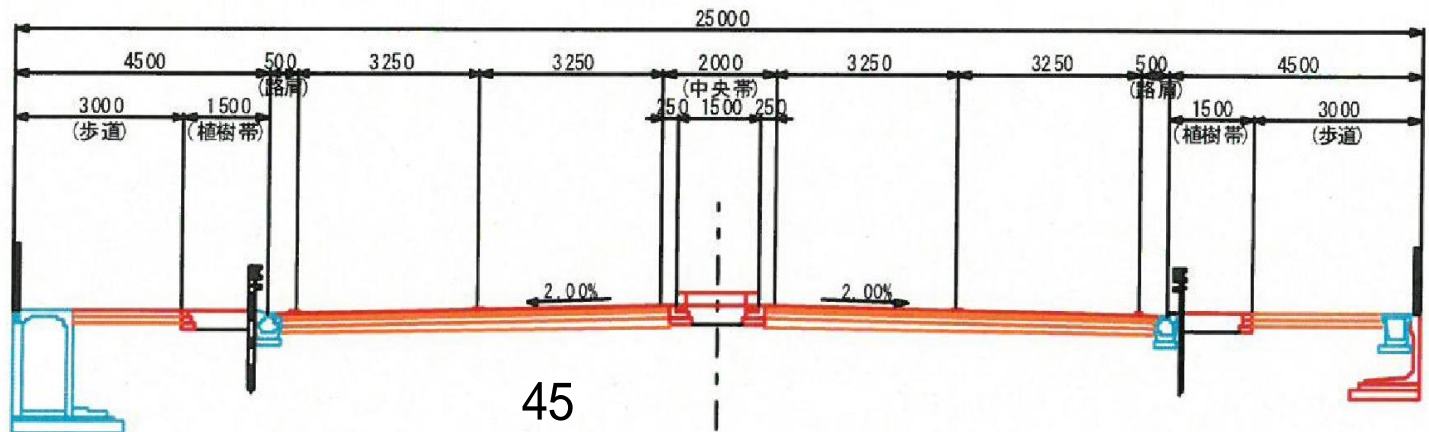
当該路線を都市間連絡軸として位置づけ

岐阜市
郊外部

事業概要

- ◆ 起 終 点 : もとす し みのべ あざ いとぬきかわどおり 本巢市見延字糸貫川通 ~ みつはし あざ おおた 同市三橋字太田
- ◆ 全体延長 : 490m
- ◆ 総事業費 : 8.6億円
- ◆ 事業着手 : 平成24年度
- ◆ 完成予定 : 平成32年度
- ◆ 幅 員 : 車道 3.25m × 4車線
: 歩道 3.00m (両側)
- ◆ 道路規格 : 第4種第1級

標準横断面図



事業の目的①

(仮)糸貫IC周辺地区における交通円滑化

- 東海環状自動車道(仮)糸貫ICが計画区間周辺に開通予定。
- IC利用により交通量増加が見込まれ、その対応が課題。
- 糸貫インター線及び長良糸貫線の一体整備により交差点交通を円滑化。

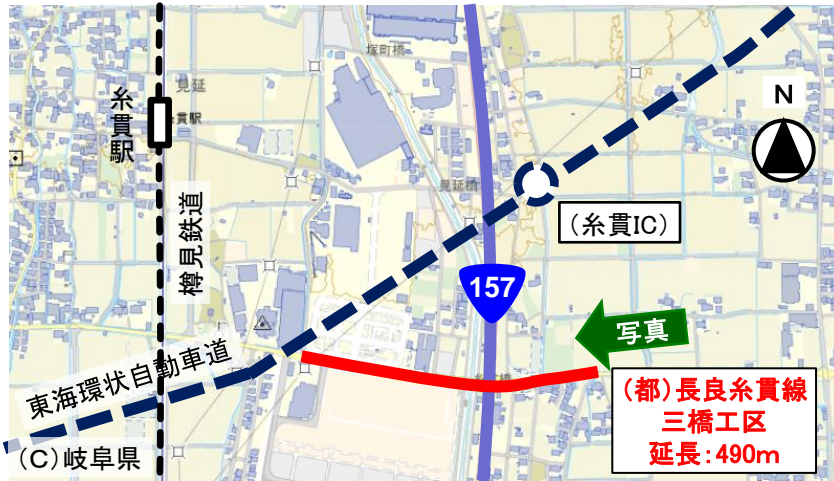


事業の目的②

安全で快適な歩行空間の確保

- 樽見鉄道 糸貫駅、モレラ駅へのアクセス性の向上
- 市民アンケートにおいて「安全施設整備」が重要であると回答
- 当該区間の整備により、周辺地区の安全・安心な歩行空間を確保

○当該空間の現在の整備状況



○市の道路・公園整備における重要点

選択肢	件数	0%	10%	20%	30%	40%	50%
1. (仮称)糸貫インターチェンジまでの道路の早期整備	365					27.3%	
2. 周辺市町と連絡する幹線道路の整備	195			14.6%			
3. 市内各所を結ぶ道路網の整備	165			12.3%			
4. 街なか・市街地における狭い道路の拡幅・改良	393				29.4%		
5. 農林道の整備	47		3.5%				
6. 歩道やガードレールなど、交通安全施設の整備	541					40.4%	
7. 鉄道輸送の充実、駅周辺整備	135		10.1%				
8. バス路線の維持・充実	431				32.2%		
9. 現在のままでよい	63		4.7%				
無回答	56		4.2%				
計	2,391						

3つ以上を回答した 1人 を含む

道路・公園の整備について、本巣市民は、「歩道やガードレールなど、交通安全施設の整備」が最も重要であると考えている

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 96%
- 走行経費減少便益 効果全体の約 3%
- 交通事故減少便益 効果全体の約 1%

投資的效果率

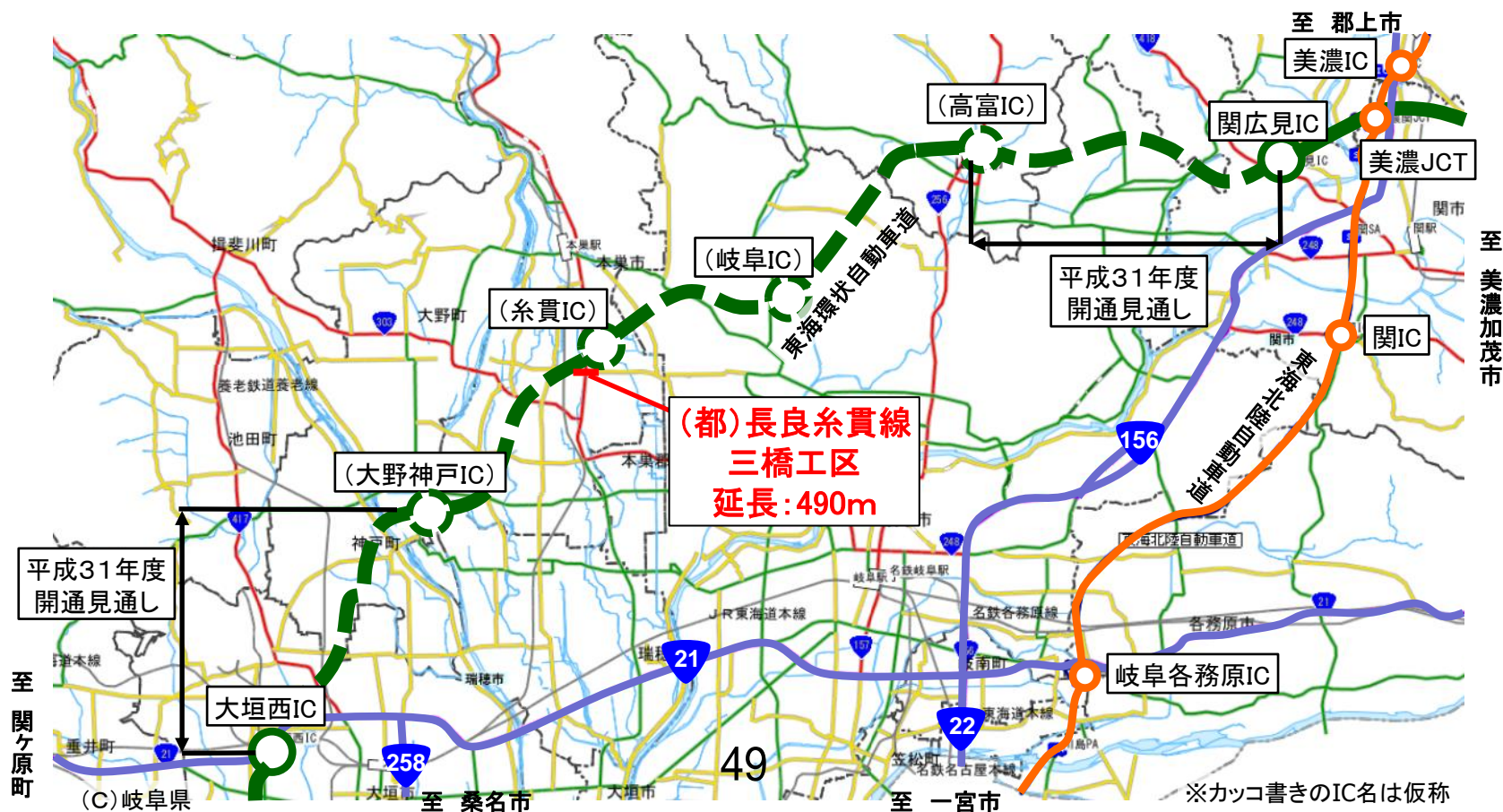
$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

事業を巡る社会経済情勢等の変化

活力：東海環状自動車道西回りの整備に合わせた事業の推進

- 全線開通を目標に東海環状自動車道西回りの整備が進められている
- 平成31年度には大垣西～(仮)大野神戸IC、関広見～(仮)高富ICが開通見通し
- (仮)糸貫ICのアクセス道路として国との足並みをそろえた整備が必要



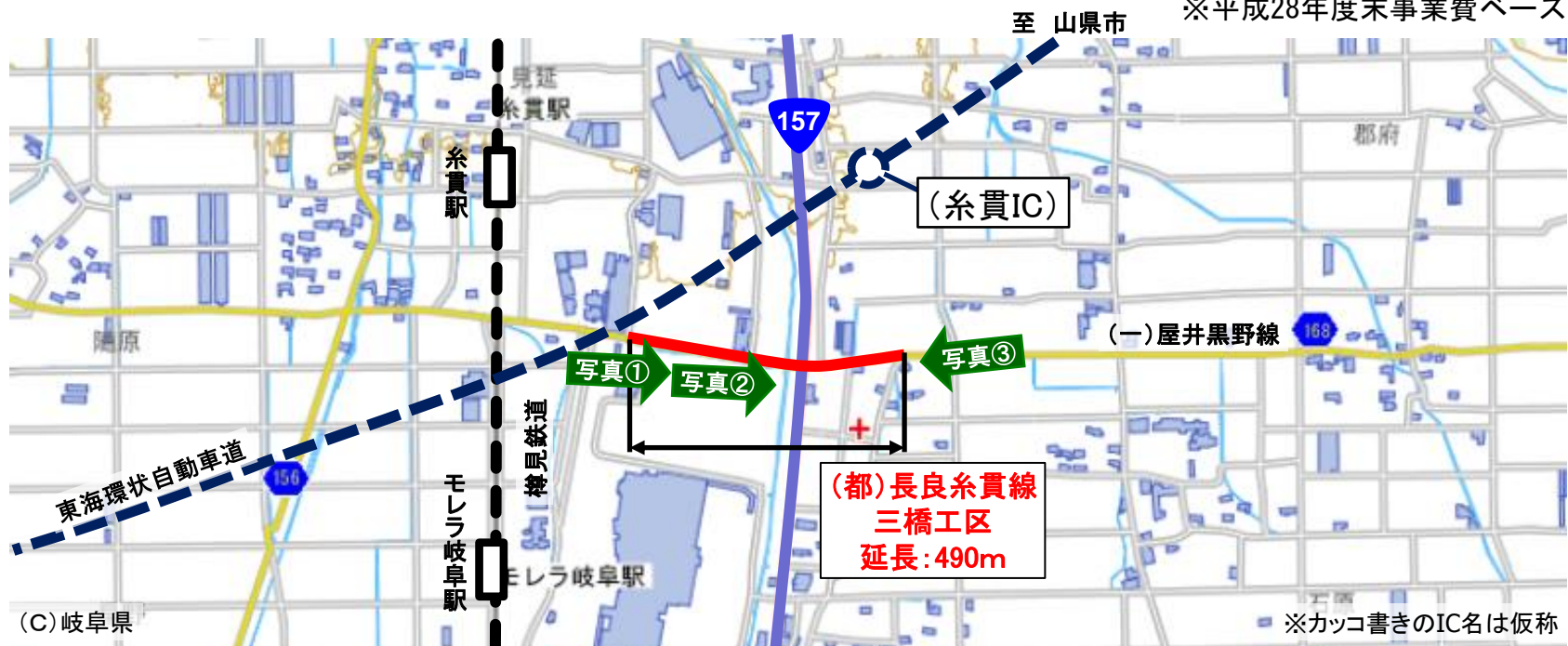
進捗状況

全体進捗率 70%※

用地補償進捗率92%※

工事進捗率 26%※

※平成28年度末事業費ベース



写真①



写真②



写真③

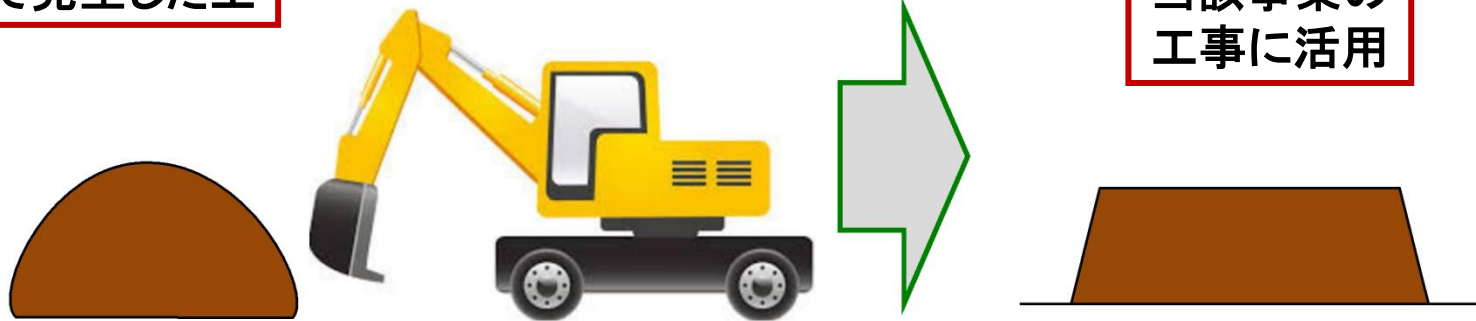


至岐阜市

コスト削減の取り組み

◆建設発生土の活用、残土処分費削減によるコスト削減

工事で発生した土



当該事業の
工事に活用

既設オープン水路を撤去した際の埋め戻しとして
当該事業の工事における現場発生土を活用

約3,100m³の発生土を有効活用、残土処分費を削減

約2千万円のコスト削減

環境面への配慮

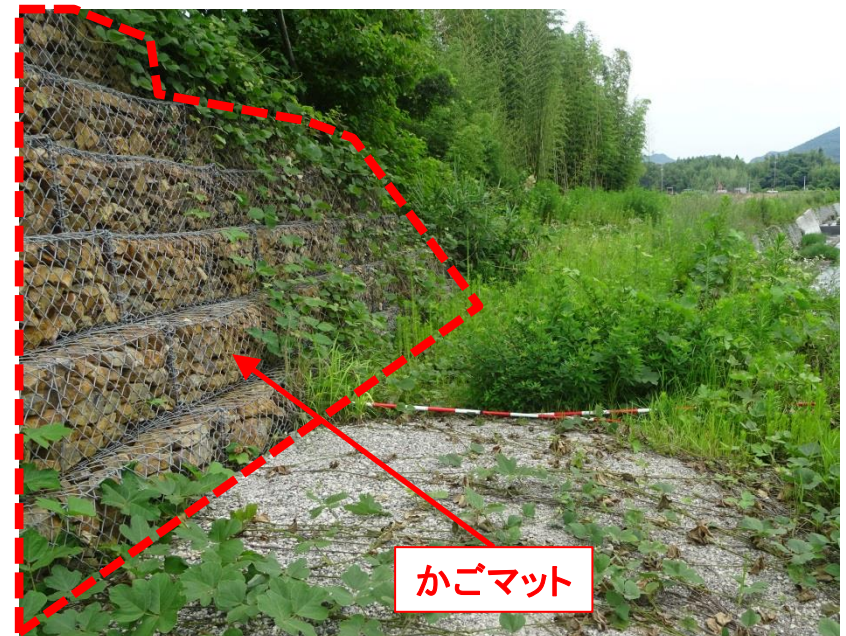
◆環境保全型材料の活用

- 糸貫橋の下部工工事に伴う護岸復旧に使用する材料として、環境保全型ブロック積やかごマットを使用。
- 河川内の植生の回復や生態系の保全に配慮。

○環境保全型ブロック積



○かごマット設置



今後の方針

○都市計画道路 長良糸貫線三橋工区の完成は、高速道路ICへのアクセス向上や地域間の広域道路網構築等、当地域の発展に大きく寄与する。

○地元住民及び関係市町から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



＝事業継続＝