

平成22年度第5回岐阜県事業評価監視委員会

【街路公園課所管 事後評価審議資料】

○公共街路事業・地方道路整備臨時交付金事業（都市計画道路 中濃大橋御嵩線）

- ・事後評価実施箇所一覧表
- ・事後評価箇所表
- ・説明資料（パワーポイント）

平成22年度 事後評価実施箇所一覧表

番号	担当課名	県事業		事業採択年度	完了年度	全体事業費 (百万円)		路線名(地区名)	施工場所
		補助	県単			上段:当初	下段:最終		
5	街路公園課	○		H11	H20	5,700	5,000	都市計画道路 中瀬大橋御嵩線	可児市
公共街路事業・地方道路整備臨時交付金事業									

平成22年度事後評価箇所表

番号		事業名 (路線名等)	公共街路事業・地方道路整備臨時交付金 都市計画道路 中濃大橋御嵩線	
実施箇所	可児市土田～可児市今渡地内		当初全体事業費	5,700百万円
			最終全体事業費	5,000百万円
採択年度	平成11年度		完了年度	平成20年度
事業目的				

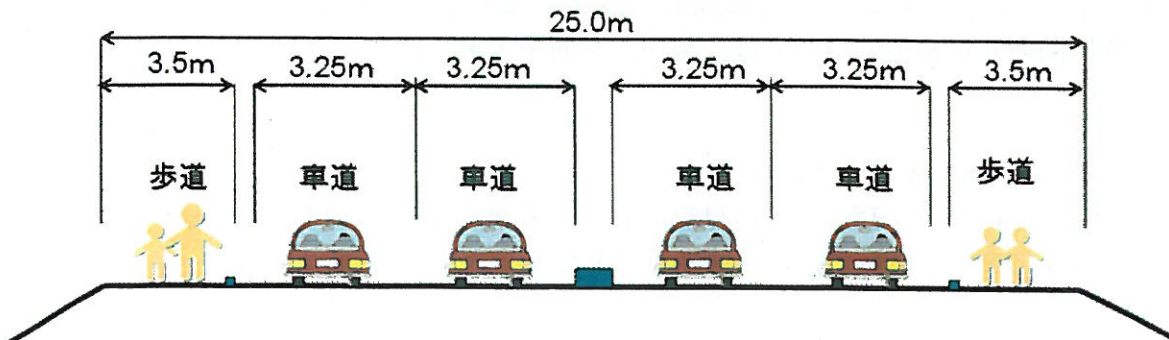
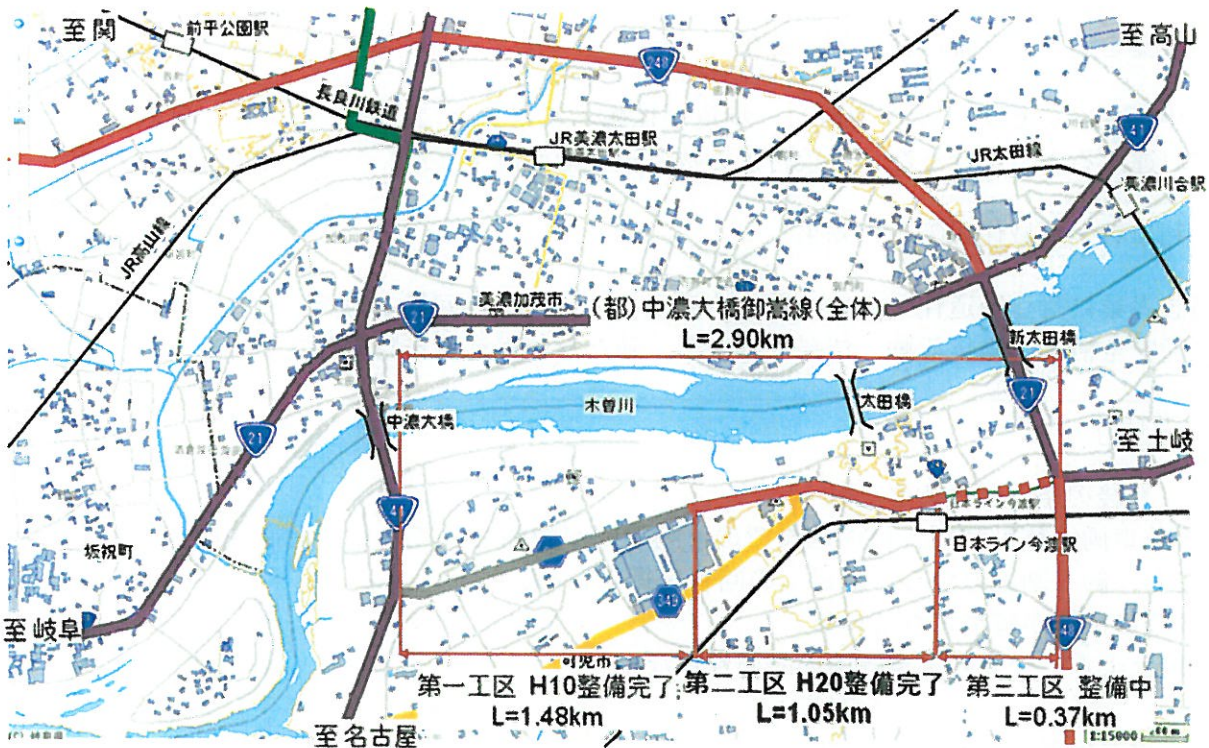
都市計画道路・中濃大橋御嵩線は、可児市の北西部に位置し、可児市街地の東西軸となる幹線道路であり、国道21号や国道41号への通過車両により交通が集中する道路である。

このため、当該路線の整備により、名鉄今渡駅周辺市街地と国道21号・国道41号を結ぶとともに、円滑な交通の確保、快適な歩行者空間等の確保、災害時における避難路及び緊急車両の通行スペースの確保を図るために整備したものである。

事業概要

- 事業延長 道路 L=1,050m
- 車道幅員 16m (25m) 4車線
- 歩道幅員 7m (両側)

概略図



評価結果	
① 住民参加・協働による効果	
	<ul style="list-style-type: none"> ・平成12年3月～平成14年7月にかけて、地元説明会を開催し、関係住民と意見交換を行った。 ・当該路線の整備後、交通安全活動、緑化活動、清掃活動等の住民活動が開始された。
② 事業効果	
	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運転時や歩行時の安全・安心感が増したなど、沿線住民等の満足度が高くなった。 ・可見市側から木沢記念病院への救急搬送時間が短縮され、救助等の作業スペースも確保できた。 ・当該区間の通過所要時間は、整備前と比べ約3分短縮された。 ・交通事故が大幅に減少した。（整備前H16～H20：19件/年、整備後H21：10件）
③ 環境面への配慮	
	<ul style="list-style-type: none"> ・県産材および岐阜県リサイクル認定製品を積極的に活用した。 ・車道の排水性舗装により、自動車運転時の快適性などが増した。
④ 事業を巡る社会経済情勢等の変化	
	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学校へのヒアリングでは、「歩道が拡幅されたことにより、歩行者・自転車が安全にすれ違えるようになった。学校付近の抜け道交通が減少した」などの意見が得られた。
⑤ 利用者・地域住民等への効果	
	<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業に対し沿道住民の約半数から満足しているとの回答を得た。 ・交通安全活動、緑化活動、清掃活動など、新たな住民活動を誘発している。
対応方針	
	<p>(1) 今後の事業評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急車両の移動時間、目的地までの移動時間が短縮されており、沿道住民へのアンケートでも、約5割の方から「満足」の回答を得ている。 ・周辺の渋滞が解消されている。 <p>⇒以上より、今後の事業評価の必要性はない。</p> <p>(2) 改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本ライン今渡駅より東の未整備区間の早期4車線整備を望む声がある。 ・未整備区間の4車線化については、現在、整備中であるため、それ以外の改善の必要性はない。 <p>(3) 新規事業へ適用すべき留意点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の意見を踏まえ、利用者等の目線に立った事業実施を行っていくとともに、事業の重点化・効率化を図り事業効果の早期発現に努める

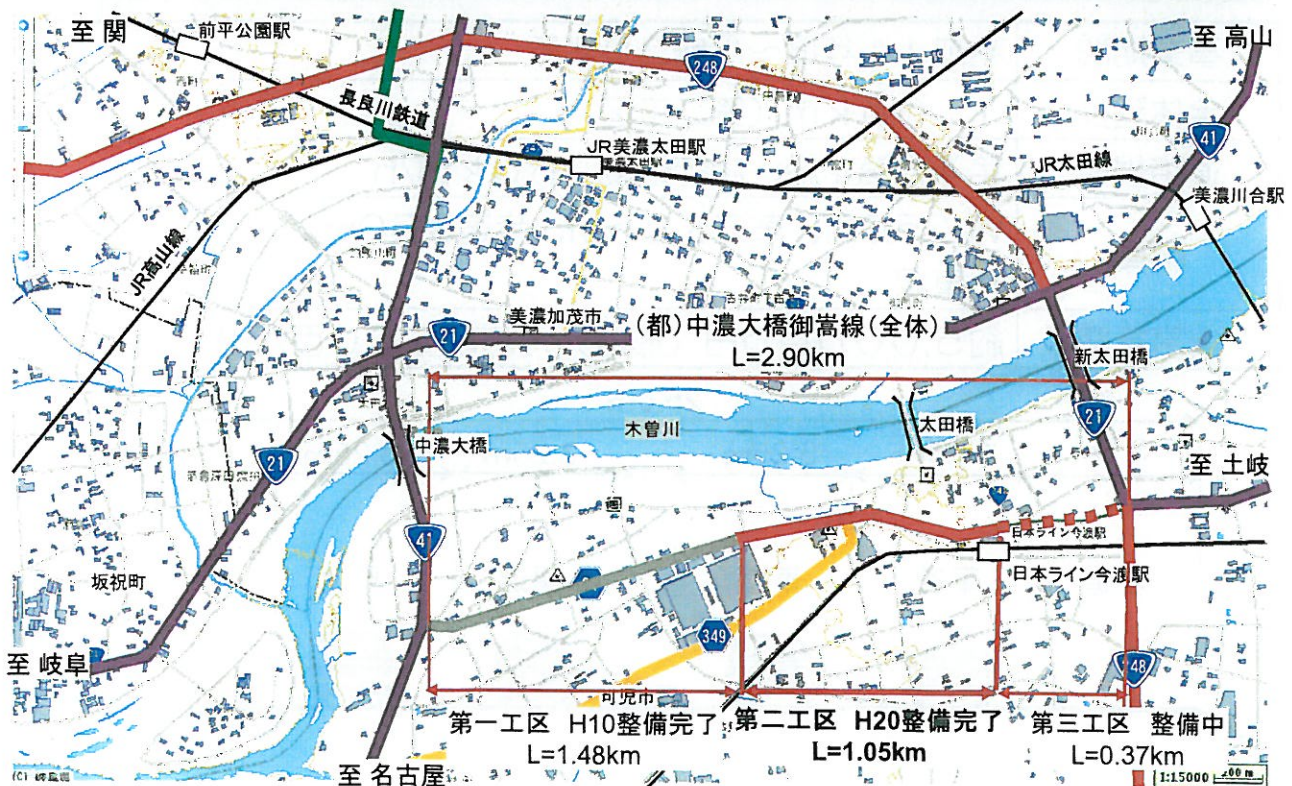
都市計画道路 中濃大橋御嵩線 事後評価



都市建築部 街路公園課
平成22年1月

1. 事業について

(1) 都市計画道路 中濃大橋御嵩線の位置



1. 事業について

(2) 事業の目的

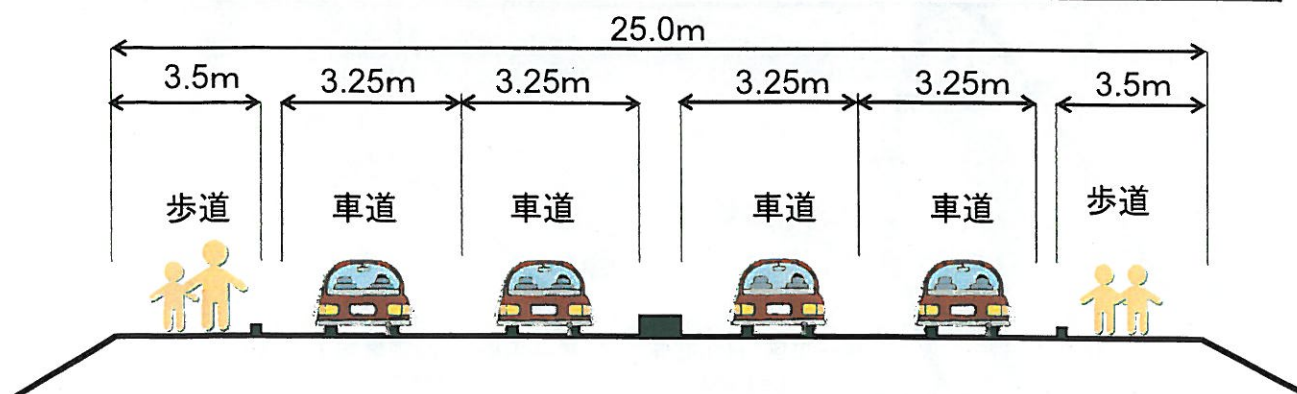
- 円滑な交通の確保 (公共交通機関や国道などへの良好なアクセスの確保)
- 良好な市街地の形成 (歩行者や自転車が快適に通行できる空間の提供)
- 安全で快適な都市生活の提供
(災害時における、避難路及び緊急車両の通行スペースの確保)



1. 事業について

(3) 事業の概要

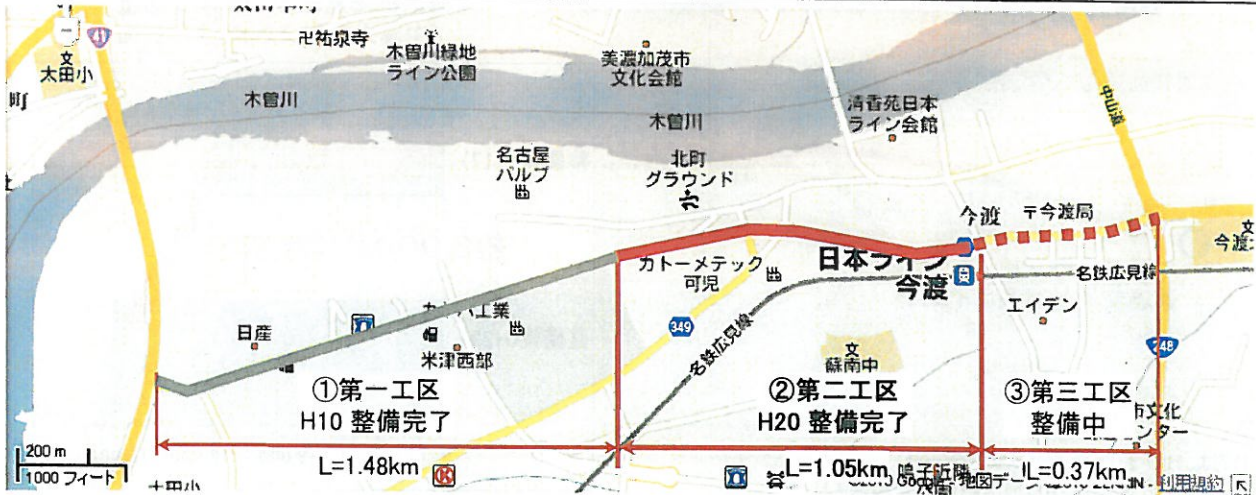
事業期間	平成11年度～平成20年度
全体延長	1.05 km (第二工区)
道路規格	第4種第1級、設計速度：60 km/h
幅員	W=25.0m、車道3.25m、歩道3.50m 4車線
総事業費	約5,000百万円 (最終) / 約5,700百万円 (当初)



1. 事業について

(4) 事業の経緯

年度	経緯
昭和63年度	第一工区(L=1.48km)：事業認可
平成10年度	第一工区(L=1.48km)：整備完了
平成11年度	第二工区(L=1.05km)：事業認可・用地買収着手
平成14年度	第二工区(L=1.05km)：工事着手
平成20年度	第二工区(L=1.05km)：整備完了
平成20年度	第三工区(L=0.37km)：事業認可・用地買収着手 (現在整備中)



1. 事業について

(5) 路線および周辺の状況

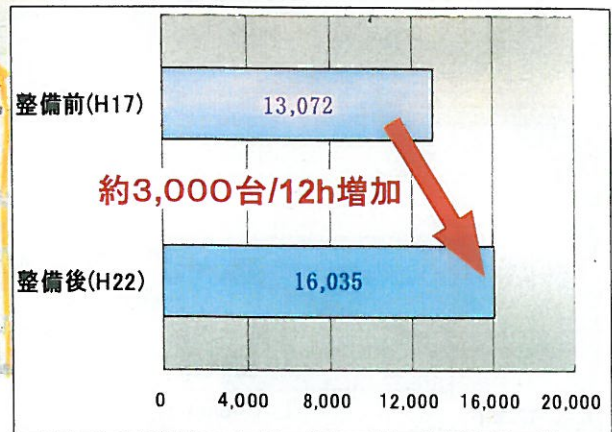


2. 事業の効果 (1) 交通量の状況

中濃大橋御嵩線（第二工区）の供用前と供用後において、第一工区の観測ポイントを通る交通量を比較すると、供用前（H17センサス）より **23%（約3,000台/12h）増加**



中濃大橋御嵩線の12時間交通量
(中濃大橋南交差点 東側断面)



H17は、H17 道路交通センサスデータ
H22は、H22 交差点方向別交通量調査結果より

2. 事業の効果 (2) 時間短縮

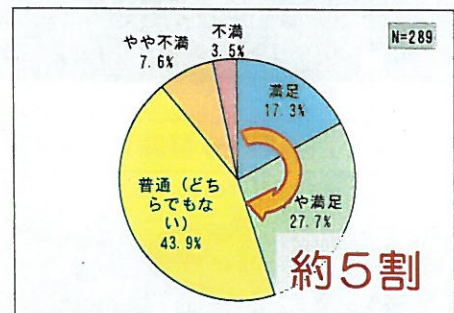
中濃大橋御嵩線（第二工区）の整備前（H17）、整備後（H22）の通過時間を比較すると

整備前（H17）：約8.2分（H17 道路交通センサスデータより）

整備後（H22）：約5.6分（H22 旅行速度調査結果より）

設問：目的地までの移動時間に満足していますか。

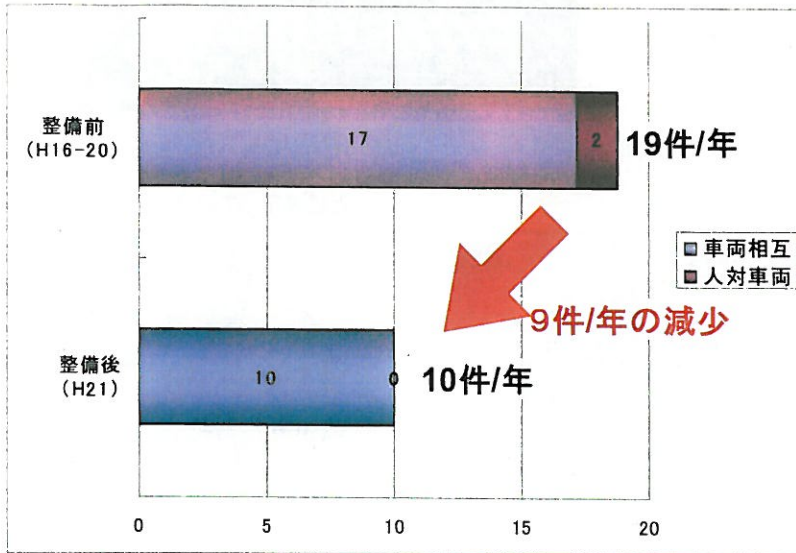
(都)中濃大橋御嵩線 L=2.90km
旅行時間比較(中濃大橋南交差点～住吉南交差点間)



目的地までの移動時間について、沿道住民の約5割が満足していると感じている。

2. 事業の効果 (3) 交通事故の低減

中濃大橋御嵩線の交通事故件数を、整備前（平成16～20年）と整備後（平成21年）で比較すると、
 整備前（H16～20）：19件/年
 整備後（H21）：10件/年



(件/年)

発生形態	整備前 (H16-20)	整備後 (H21)
車両単独	0	0
車両相互	17	10
人対車両	2	0
総計	19	10

可児警察署 貸与データより

2. 事業の効果 (4) 徹底分離作戦による整備（車と人の分離）

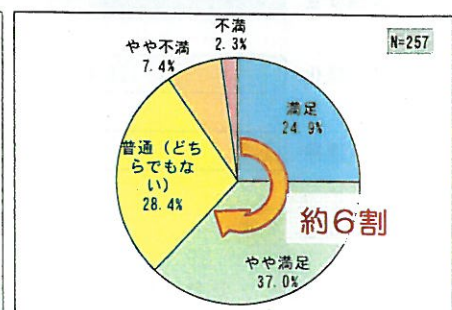
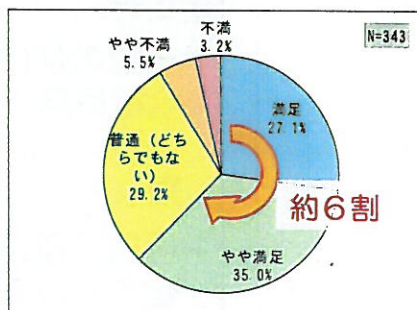
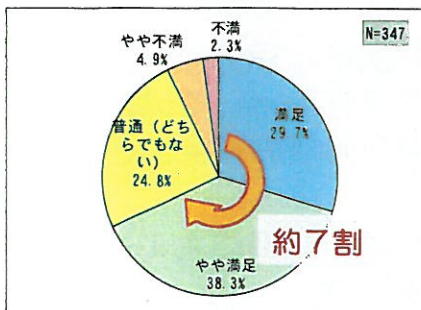
＜沿道住民の方＞
 自動車と歩行者自転車の分離が図られたことで、安全・安心して通行できるようになったと感じている。
 ＜学校関係者の方＞
 通学路としては防犯上、中濃大橋御嵩線のような比較的大きな道路を整備してもらえるのは嬉しい



設問：車と人の分離が図られていることに満足していますか。

設問：車と車の分離が図られていることに満足していますか

設問：歩道を通行するときの安全性（事故の心配がないこと）に満足していますか。



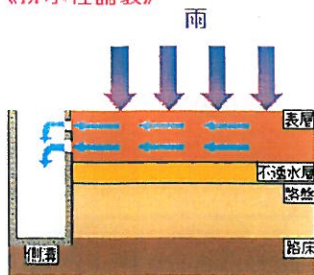
H22 住民アンケート結果より

3. 環境面への配慮 (1) 地域環境への配慮

道路の車道部を排水性舗装としたことにより、周辺住民の約7割の方が運転しやすさに満足している。
また、周辺住民の約5割以上の方が、夜間も安心して通行できると回答している。

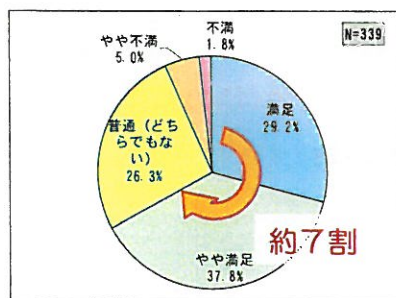


《排水性舗装》

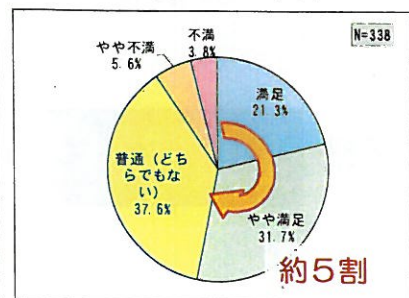


- 排水
水ハネによる視界障害の防止
高速走行時のハイドロプレーニングの防止
- 騒音低減
車の走行騒音の低減
沿道環境の改善

設問：路面も綺麗で幅も広く、運転しやすくなったか。



設問：照明が設置され、夜間でも安心して通行できるようになったことに満足していますか。

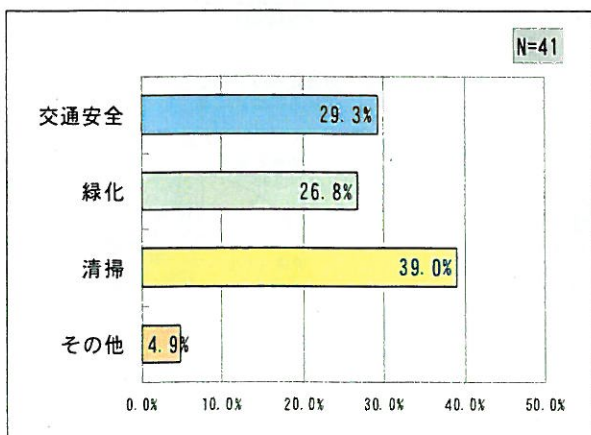


11

4. 利用者・地域住民等への効果 (1) 各種住民活動への参加状況等

当該路線の整備後に、交通安全活動、緑化活動、清掃活動等の住民活動が実施され始めた。

設問：開始された住民活動はどのような内容ですか。(複数回答可)

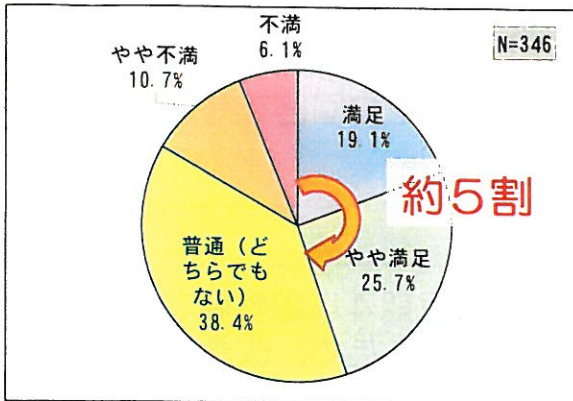


○アンケートにおけるその他の意見

- 歩道を走行中、店からの駐車場から車が出て来る際に、急に車が出て来る事が多く、“ヒヤッ”とした経験が度々ある。
- 交差点の色別表示、または矢印等で道路に表示してあると分かりやすい。
- 予算の都合もあると思いますが、全線早急の完成を期待しています。安全のため中央分離の完全化を実現して欲しい。
- 植樹の適正な維持管理による景観を向上して欲しい。

4. 利用者・地域住民等への効果 (2) 満足度評価 及び 具体的提案

設問：路線が整備されたことによる満足度はどのくらいですか。



＜当該路線に対する意見＞

- ・日本ライン今渡駅前信号機より、住吉南信号機までの区間を早く4車線化を望みます。
- ・走りやすいのか、スピードをすごく出している車が多い気がします。とてもあぶないです。

当該事業における沿線住民の満足度は、不満とする回答が約2割なのに対して、約5割の方々は満足しているとの回答を得た。
また、日本ライン今渡駅前信号機より、住吉南信号機までの4車線化については、現在、整備中である。

H22 住民アンケート結果より

5. 費用対効果分析

○事業の効果

走行時間短縮便益	93%
走行経費削減便益	6%
交通事故減少便益	1%

○費用対効果

$$\text{総便益} / \text{総事業費} = 3.4$$

6. 対応方針

今後の事後評価の必要性の有無

- ▶中濃大橋御嵩線の整備により、緊急車両の移動時間、目的地までの移動時間が短縮されている。
- ▶当該事業における沿線住民の満足度は、不満とする回答が約2割に対し、約5割の方々は満足しているとの回答を得た。
- ▶以上より、今後の事後評価の必要性はない。

改善措置の必要性

- ▶日本ライン今渡駅より東の未整備区間の早期4車線整備を望む声が聞かれたが、現在整備中の箇所であるため、改善の必要はない。

新規事業へ摘要すべき留意点

- ▶今後も地域住民の満足が高くなるよう、地域の意見を踏まえて利用者等の目線に立った事業実施を行っていくとともに、事業の重点化・効率化を図り事業効果の早期発現に努める。