

再評価審議資料【街路事業（県事業）】（都市整備課）

○再評価対象箇所一覧表	・・・p1
○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	・・・p3
○再評価実施箇所（附図）	・・・p5
○説明資料（パワーポイント）	
・街路事業の政策上の位置づけ	・・・p7
① 街路事業（社会資本整備総合交付金） 「（都）岐阜駅城田寺線早田大通工区」	・・・p9～15
② 街路事業（社会資本整備総合交付金） 「（都）花里本母線」	・・・p17～23

令和3年度 再評価対象箇所一覧表 2月7日審議箇所
 [都市建設部 都市整備課]

番号	事業名	路線・地区 ・河川名等	実施箇所 (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 (R4.3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	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	用地補償費									
1	街路事業	都市計画道路 岐阜歌城田寺線 早田大通工区	岐阜市	H24	R6	0.52	0.00	0.0%	5,730 3,986 1,744	5,175 3,974 1,201	90.3% 99.7% 68.9%	10	都市の骨格を 形成する街路 事業の推進	-	-	-	-	1.2 (1.5)	継続					
2	街路事業	都市計画道路 花里本母線	高山市	H29	R5	0.26	0.1	38.5%	1,568 1,206 362	1,127 914 213	71.9% 75.8% 58.8%	5	都市の骨格を 形成する街路 事業の推進	-	-	-	-	1.1 (1.2)	継続					

費用対効果分析-()は前回新規採択評価時の投資効果率

令和3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。 	
	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） 	
○費用対効果の分析について	効果の項目	うち貨幣換算する項目 《B》	<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
		その他項目	
*費用便益	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） 	
B/C *	費用便益比の 基準	費用便益比（B/C）が1.0以上	

令和3年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔都市整備課〕

番号	1	事業名 (路線・河川名等)	街路事業 都市計画道路 岐阜駅城田寺線 早田大通工区
事業実施箇所	岐阜県岐阜市島栄町1丁目 ～岐阜県岐阜市則武中1丁目	事業主体	岐阜県
採択年度	平成24年度	完了予定年度	令和6年度
再評価の実施基準	再評価を実施した後5年間が経過した時点で継続中の事業		
事業目的	<p>都市計画道路岐阜駅城田寺線は、岐阜駅前から城田寺地区を繋ぐ延長約5,860mの路線である。当該事業はこのうち520m区間を4車線化整備するものであり、東海環状自動車道 岐阜ICへのアクセス向上、安全で快適な自転車・歩行区間の確保、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>計画延長：L = 520m 計画幅員 一般部 W = 25m 車道幅員：3.25m × 4車線、自転車歩行者道：4.25m（両側）</p>		
概要図			
	<p>写真①</p>	<p>写真②</p>	

令和3年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔道路建設課〕

番 号	2	事業名 (路線・河川名等)	街路事業 都市計画道路 花里本母線	
事業実施箇所	たかやましはなさとちよう 高山市花里町5丁目 ～ たかやましはなさとちよう 高山市花里町6丁目		事業主体	岐阜県
採択年度	平成29年度	完了予定年度	令和5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>都市計画道路花里本母線は、高山市花里町に位置する延長約2,250mの都市計画道路である。当該事業はこのうち264m区間を整備するものであり、高山駅周辺土地区画整理事業等により整備された都市計画道路や駅前広場などの公共施設と合わせて、高山駅周辺の一体的な事業を推進するとともに、安全・安心で快適な歩行空間、ならびに駅前における混雑緩和に資する道路ネットワークの確保を目的としている。</p>			
事業概要	<p>計画延長：L = 264 m 計画幅員 一般部 W = 20 m 車道幅員：3.00 m × 2車線、自転車歩行者道幅員：4.5 m（両側）</p>			
概要図				

令和3年度事業再評価 街路事業の政策上の位置付け

都市建築部 都市整備課
令和4年2月7日

政策上の位置

岐阜県創生総合戦略 → 都市建築部の基本方針

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」の推進

政策の4本柱

- 1 安心して暮らせるまちづくり
- 2 にぎわいあふれるまちづくり
- 3 交流を生み出すまちづくり
- 4 良好な環境を創り出すまちづくり

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・土地区画整備事業の促進、市町村との勉強会等)
- 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)

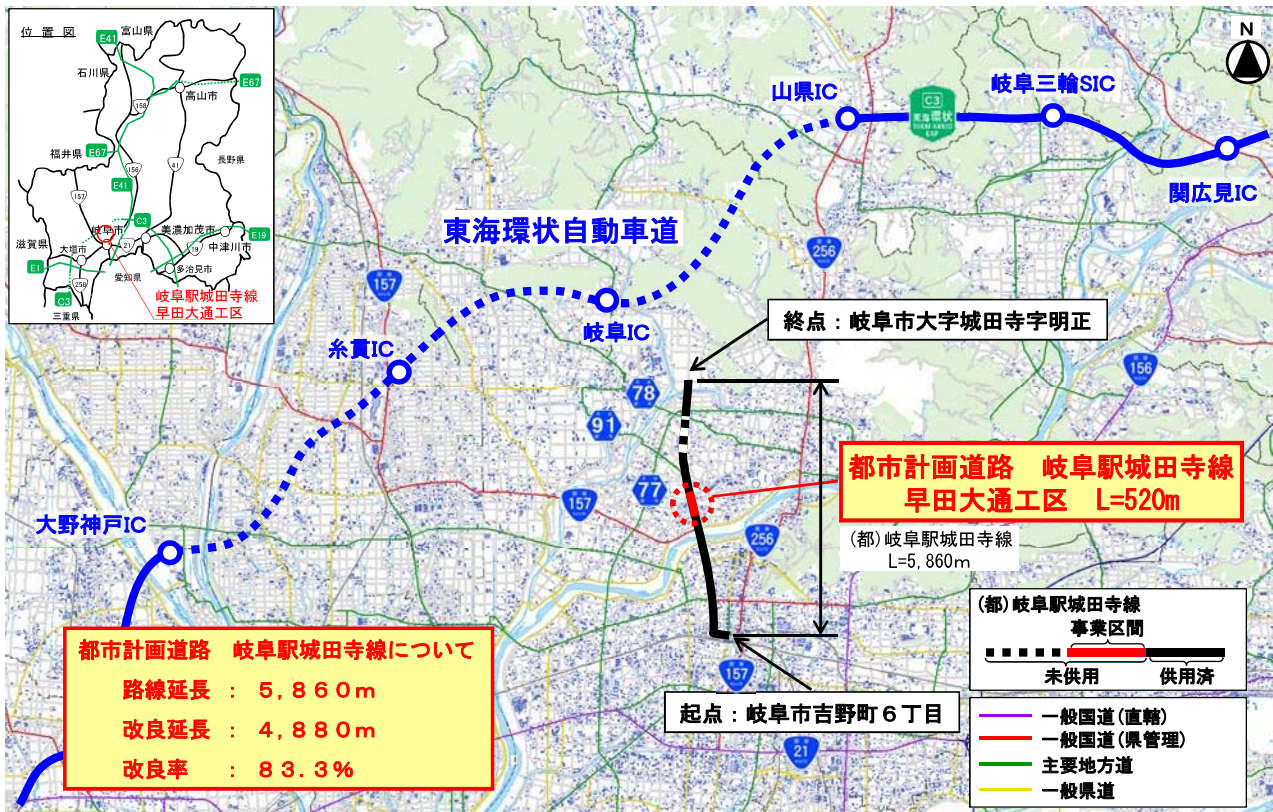
事業再評価 街路事業

都市計画道路 岐阜駅城田寺線 ぎふえききだいじ

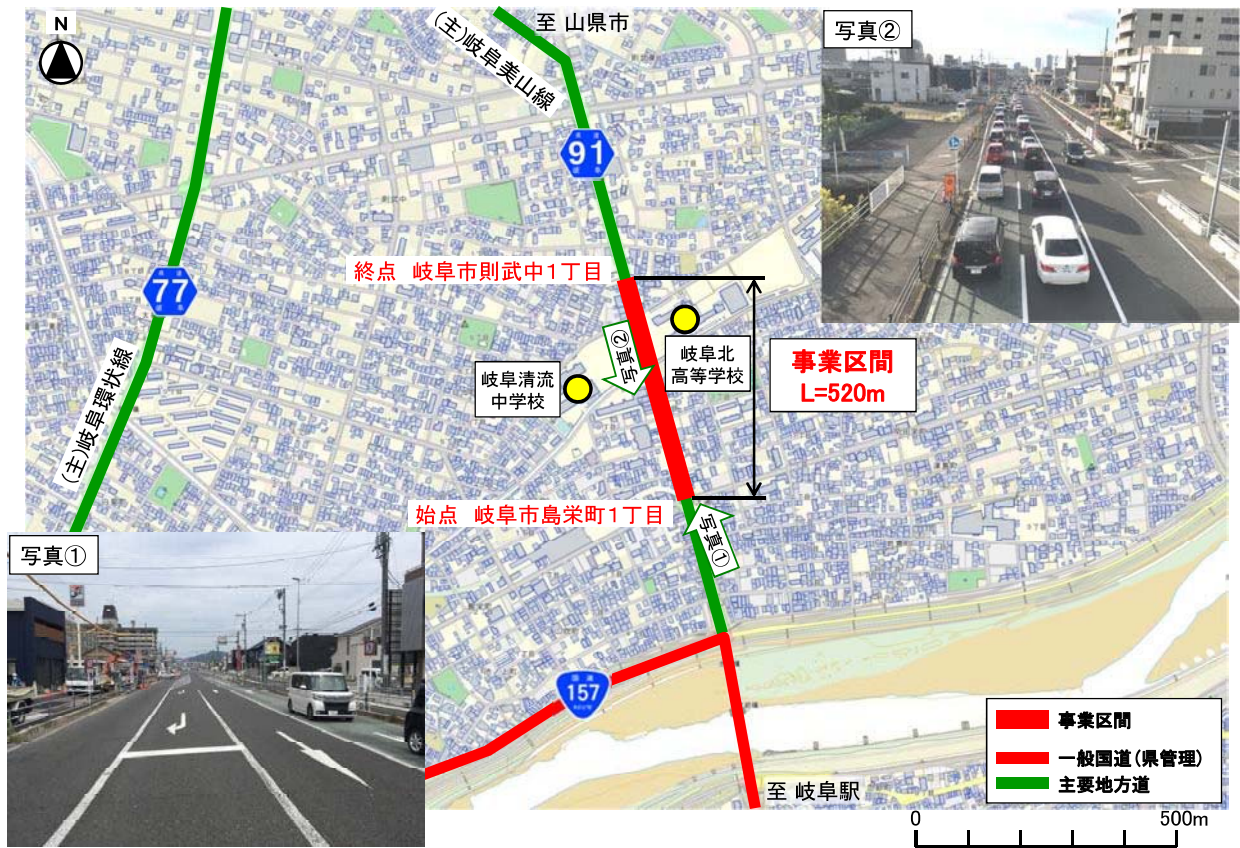
(早田大通工区)

都市建築部 都市整備課
令和4年2月7日

位置図 ①



位置図②



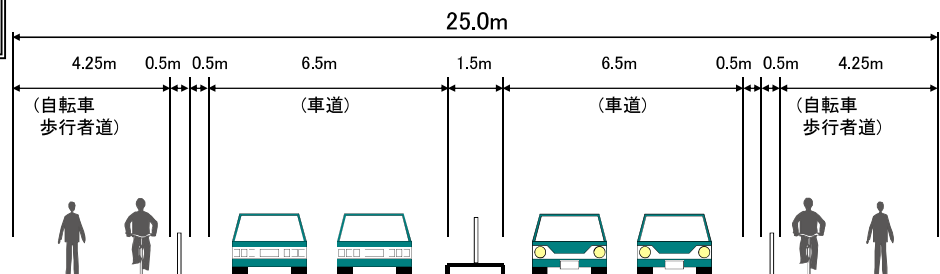
2

事業概要

- ◆起 終 点： ぎ ふ し し ま さ か え ま ち 岐阜市島栄町1丁目～ ぎ ふ し の り た け な か 岐阜市則武中1丁目
- ◆全体延長： 520m
- ◆総事業費： 約57億円
- ◆事業着手： 平成24年度
- ◆完成予定： 令和 6年度
- ◆道路規格： 第4種第1級
- ◆幅 員： 車道 3.25m×4車線
自転車歩行者道 4.25m（両側）

標準横断図

(一般部)



3

事業の目的①

◆東海環状自動車道 岐阜ICへのアクセス向上

- (都)岐阜駅城田寺線は岐阜市中心部と東海環状自動車道 岐阜ICを結ぶアクセス道路として機能
- 岐阜ICとのアクセスによる交通量の増加を4車線化により円滑化

岐阜ICへのアクセスルート

- > 正木古川東交差点以北では、都市計画道路の整備により、複数ルートを確認
- > 正木古川東交差点以南では、(都)岐阜駅城田寺線のみ

(都)岐阜駅城田寺線に交通が集中し混雑が予想される

(都)岐阜駅城田寺線の4車線化により交通の円滑化を図る



4

事業の目的②

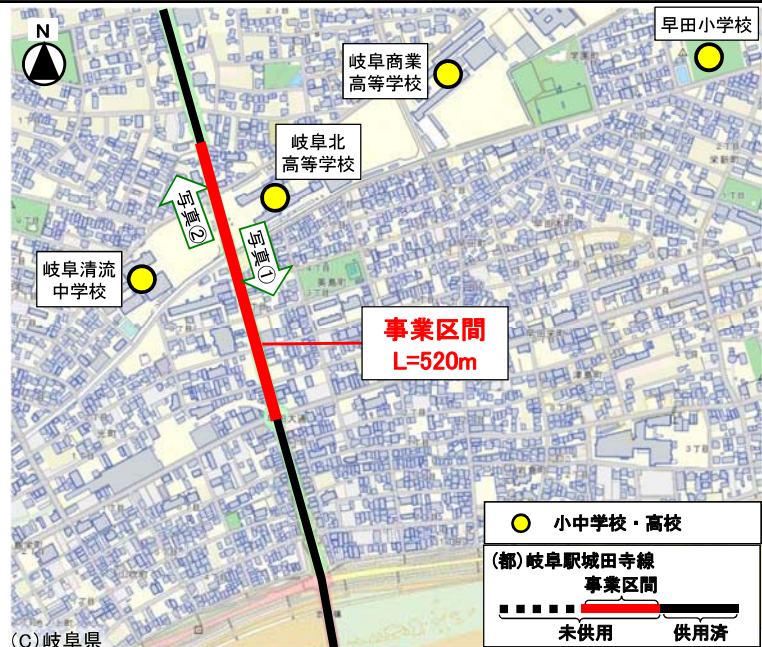
◆安全で快適な自転車・歩行空間の確保

- 事業区間は、早田小学校（岐阜清流中学校）の通学路に指定
- 沿道付近には、岐阜北高等学校、岐阜商業高等学校も立地し、自転車や歩行者も多い
- 本工程の整備により歩道幅員が十分確保され、安全で快適な自転車・歩行者空間を確保

写真①



写真②



5

事業の目的③

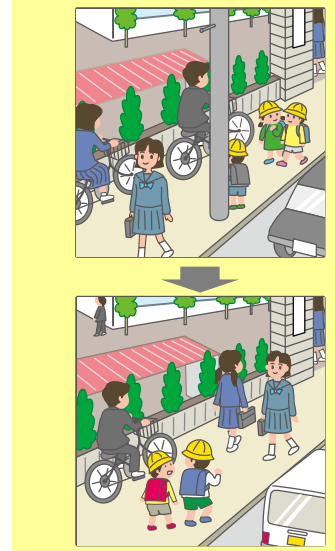
◆災害時に有効に機能するネットワークの確保

- (都)岐阜駅城田寺線は第2次緊急輸送道路に指定
- 岐阜市中心部と第3次救急医療施設(岐阜大学医学部附属病院)を結ぶ
- 無電柱化により安全・安心な道路空間づくりを推進



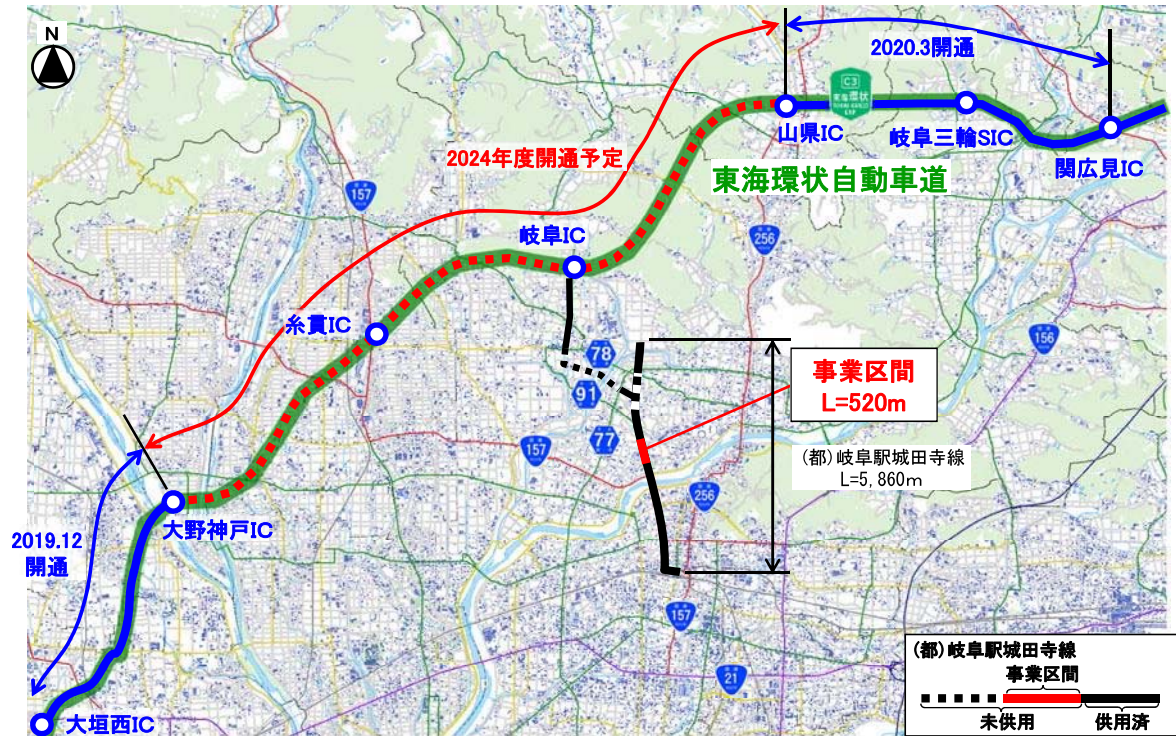
- 第1次緊急輸送道路
- 第2次緊急輸送道路
- 第3次緊急輸送道路
- 災害医療拠点
- ★ 県広域防災拠点
- 物流拠点
- 広域避難地

無電柱化



事業を巡る社会情勢の変化

- 東海環状自動車道が整備中であり、2024年度には大野神戸～山県IC間が開通予定
- ICへのアクセス道路も事業化され、整備が進んでいる

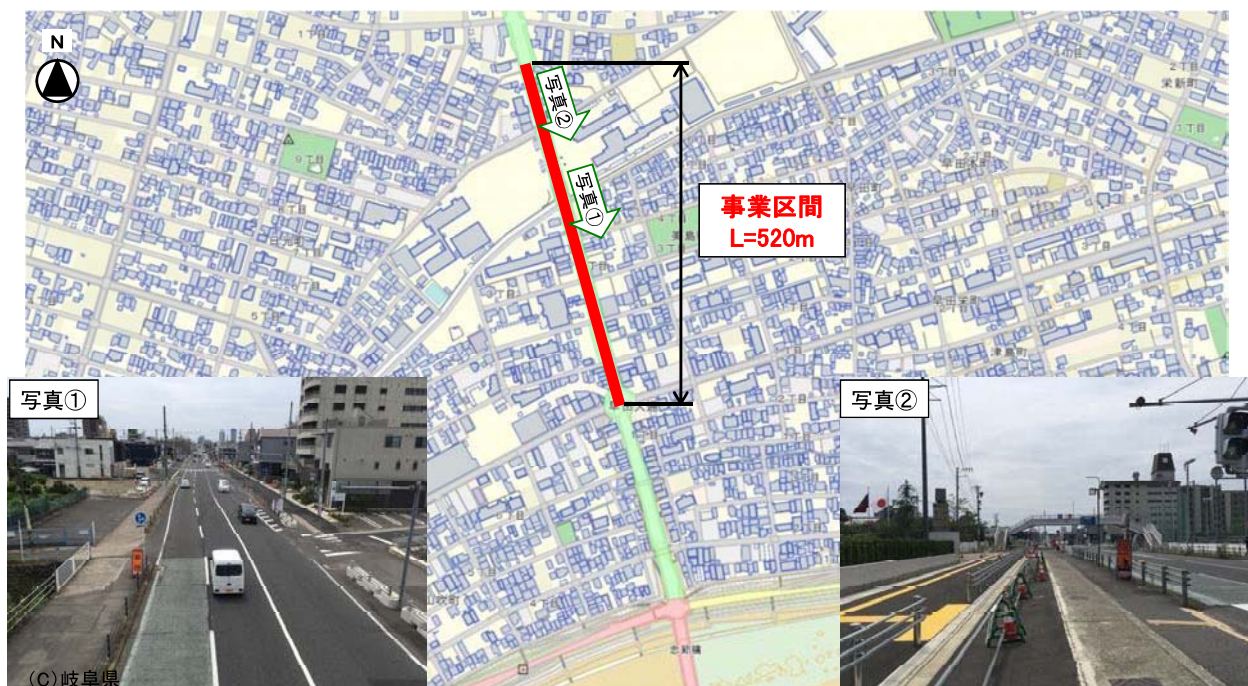


事業の進捗状況

全体進捗率 90%

用地補償進捗率 99%

工事進捗率 69%



8

コスト縮減の取り組み

- 路床改良方法の見直しなどによるコスト縮減は計画段階から取り入れた上で、最適な計画で工事を実施中

※ 設計段階において、施工性、安全性、経済性などの項目について、比較検討を実施している

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 94%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 5%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2 \quad \left[\begin{array}{l} \text{前回評価時} \\ \text{(H28年度)} \\ 1.5 \end{array} \right]$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H30.2）に基づき算出

10

対応方針（案）

○（都）岐阜駅城田寺線 早田大通工区の完成は、東海環状自動車道 岐阜ICへのアクセス向上、安全で快適な自転車・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、周辺道路の混雑緩和や円滑な交通の確保に寄与する。

○地元住民及び岐阜市から事業の継続、早期完成の強い要望がある



＝事業継続＝

令和3年度第5回
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料

■事業名

街路事業「(都)岐阜駅城田寺線 早田大通工区」

■事業内容

延長L=520m、幅員3.25m×4車線、自動車歩行者道4.25m×2

■費用対効果分析結果

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H28)	(基準年：R3)	
事業期間		H24～H32	H24～R6	
費用 (億円)	事業費	41.3	62.9	
	維持管理費	0.2	0.1	
	合計(C)	41.5	63.0	
	走行時間短縮便益(自動車)	48.4	69.3	
効果 (億円)	走行時間短縮便益 (歩行者・自転車)	-	-	
	走行経費減少便益	11.3	4.1	
	交通事故減少便益(道路)	4.6	0.5	
	交通事故減少便益(踏切)	-	-	
	その他便益 (その他踏切移動時間短縮、歩行者 快適性向上、環境負荷軽減等)	-	-	
	合計(B)	64.3	73.9	
費用対効果分析結果(B/C)		1.5	1.2	

※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したものです。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル/国土交通省 道路局 都市局/H30.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】【+21.5億円】

- ・無電柱化事業の追加に伴う事業費の増加
- ・費用を現在価値化する際の基準年が前回の平成28年から令和3年に変更。

【便益】【+9.6億円】

- ・H30.2に費用便益分析マニュアルが改訂され、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式を見直し。
- ・H30.2に新たな将来OD表が国土交通省より配布され、交通量が増加したことにより、走行時間短縮便益が増加。

事業再評価

街路事業

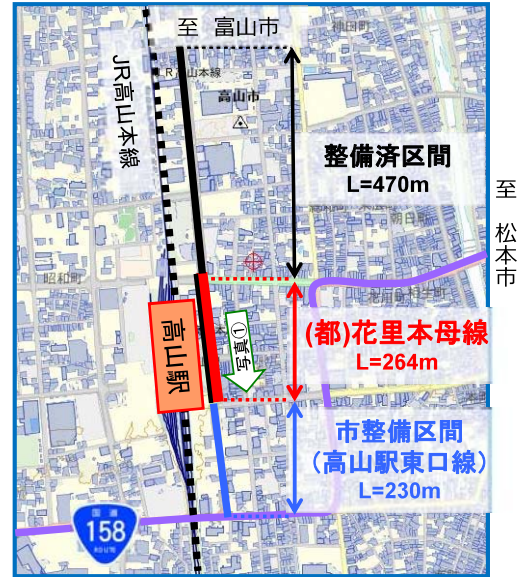
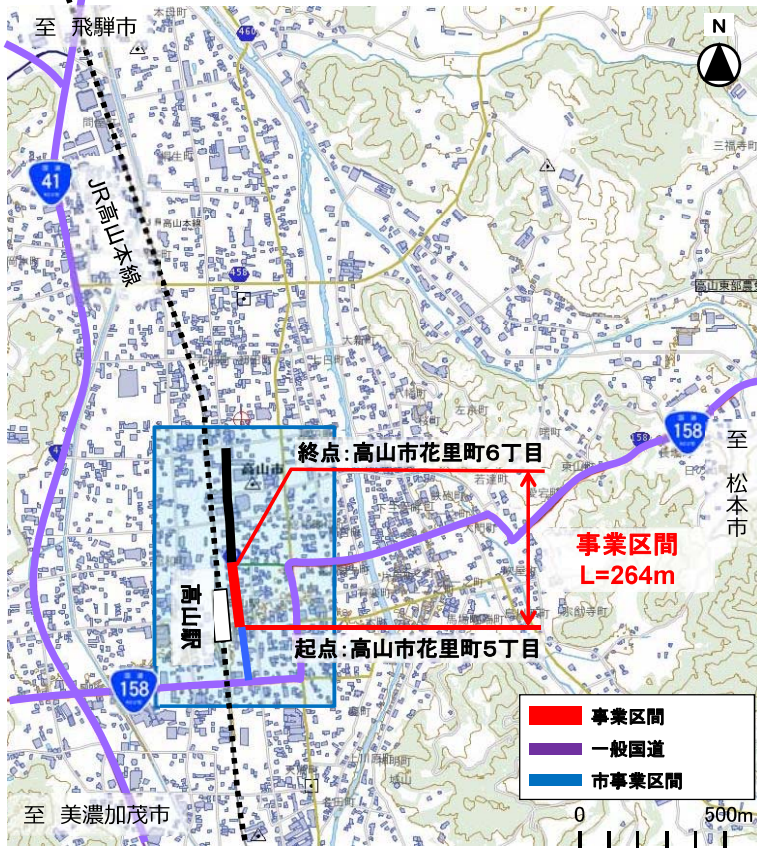
はなさとほのぶ
都市計画道路 花里本母線

都市建築部 都市整備課
令和4年2月7日

位置図 ①



位置図②

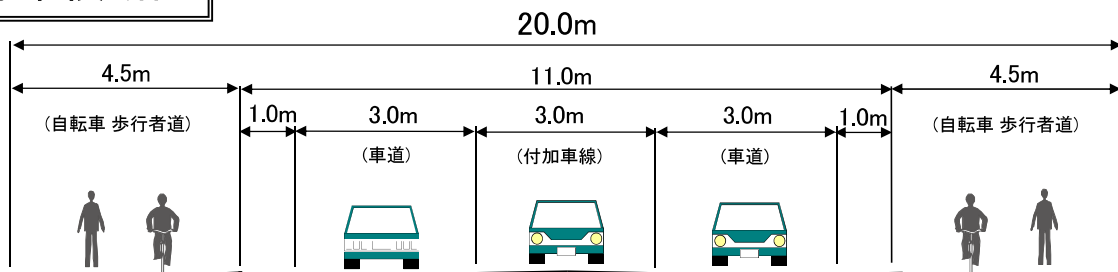


2

事業概要

- ◆起 終 点 : たかやまし はなさとちよう 高山市花里町5丁目～高山市花里町6丁目
- ◆全体延長 : 264m
- ◆総事業費 : 約16億円
- ◆事業着手 : 平成29年度
- ◆完成予定 : 令和5年度
- ◆道路規格 : 第4種第2級
- ◆幅 員 : 車道 3.0m×2車線
自転車歩行者道 4.5m (両側)

標準横断図



3

事業の目的①

◆高山駅周辺の一体的な事業の推進

- 高山市事業として高山駅の橋上駅舎、自由通路、東西の駅前広場等の事業が完了し、現在街路事業を実施中
- それらと一体的に県街路事業を実施することにより、高山市の玄関口として相応しい駅前空間を形成

○高山市による高山駅周辺事業の進捗状況

番号	事業名	整備状況
①	高山駅周辺 土地区画整理事業	H31 完了
②	(都)西野一色花岡線	R5 着手予定
③	JRアンダーパス(市道)	H21 供用済
④	(都)高山駅東西線 (自由通路、橋上駅舎)	H28 供用済
⑤	西口駅前広場	H28 供用済
⑥	東口駅前広場	H30 供用済
⑦	(都)高山駅東口線	H29 供用済



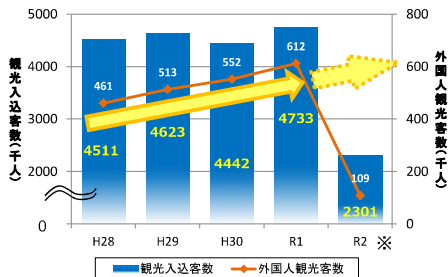
4

事業の目的②

◆観光都市高山の玄関口としての整備の推進

- 外国人観光客と共に、市全体の観光入込客数は増加傾向であり、高山市の注目度は年々高まっている
- 高山市まで高速バス・特急バスを利用し、市内は徒歩で移動する観光客が増加
- 無電柱化により良好な景観を形成し、安全・安心で居心地のよい駅前空間を確保

○観光入込客数および外国人観光客の増加



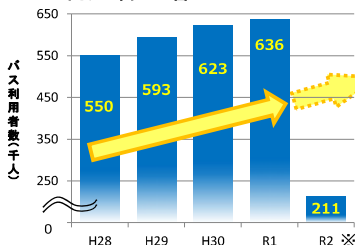
出典:高山市 観光統計 ※R2は新型コロナウイルスの影響により減少



○無電柱化による良好な景観の形成

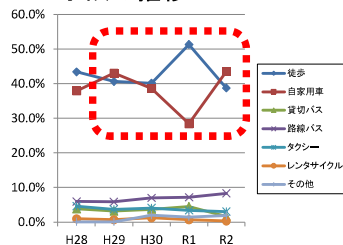


○高速バス・特急バス利用者の増加



出典:高山市 観光統計 ※R2は新型コロナウイルスの影響により減少

○高山市内における移動手段の推移



出典:高山市 観光統計

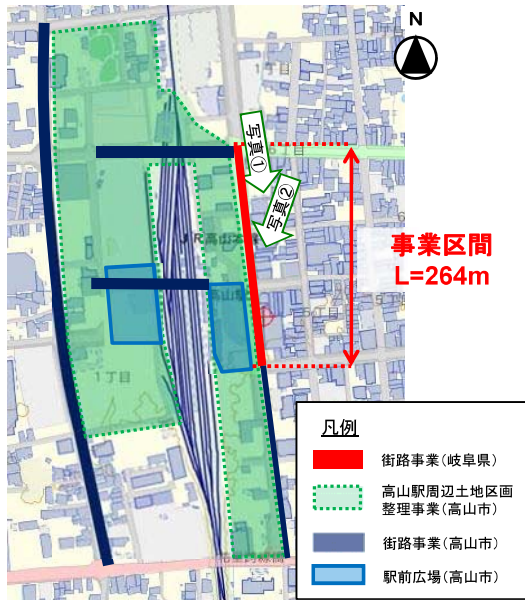
高山市や高山商工会議所などから、高山市の玄関口・顔として、快適で安全な空間を確保するため、市施行事業と合わせた、本街路事業の整備が強く望まれている。

5

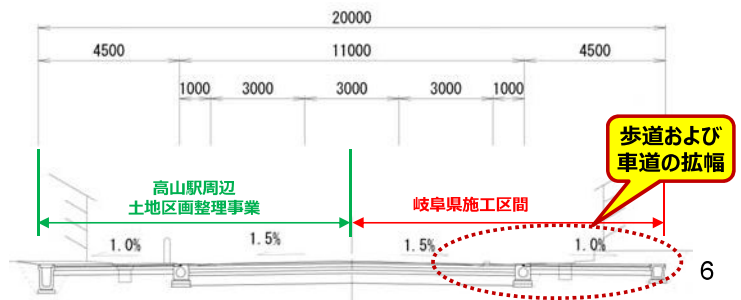
事業の目的③

◆安全・安心な街路空間の確保

- 当該区間の歩道幅は2.0mと狭小であり、利便性・安全性が確保されていない
- 店舗利用を目的とした路上駐停車等により高山駅前が慢性的に混雑
- 歩道・車道の拡幅により、市民や観光客に対し、安全・安心で快適な街路空間を確保

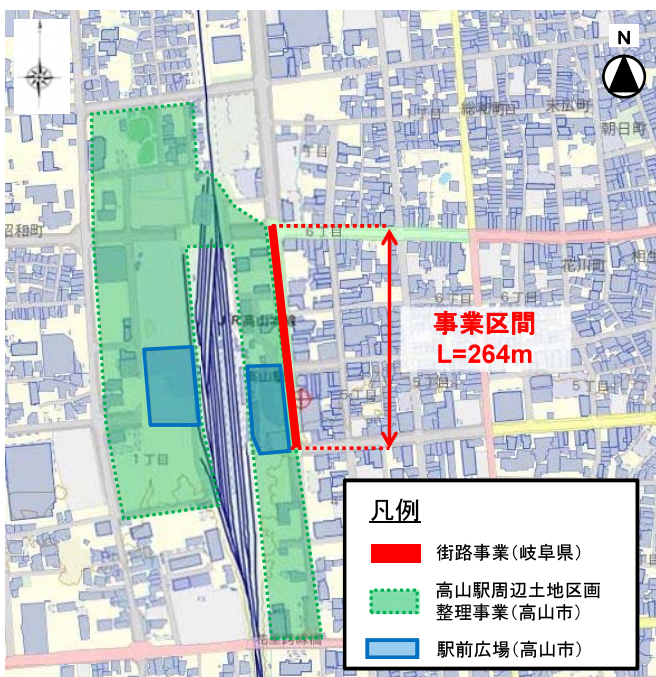


○現況状況



事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 高山駅周辺では、土地区画整理事業等が進み、平成28年に高山駅の新駅舎が完成
- 高山市の玄関口として相応しい駅前空間を形成するために着実に整備を進める必要がある

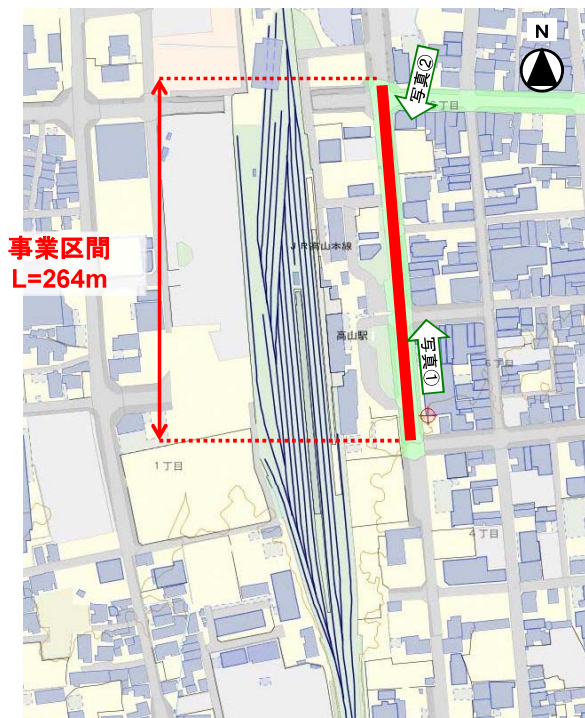


事業の進捗状況

全体進捗率 72%

用地補償進捗率76%

工事進捗率59%



8

コスト縮減の取り組み

- ・ 現場発生土を近隣工事に流用(有効活用)する等のコスト縮減を取り入れたうえで、最適な計画で工事を実施中

※ 設計段階において、施工性、安全性、経済性などの項目について、比較検討を実施している

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 89%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 10%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.1 \quad \left[\begin{array}{l} \text{前回評価時} \\ \text{(H27年度)} \\ 1.2 \end{array} \right]$$

※費用便益分析マニュアル(H30.2 国土交通省)に基づき算出

10

対応方針(案)

○(都)花里本母線の完成は、高山駅周辺の一体的な事業を推進し、高山市の玄関口としての整備、安全・安心な歩行空間の確保、駅前の交通混雑の緩和に大きく寄与する。

○地元住民及び高山市から事業の継続、早期完成の強い要望がある



＝事業継続＝

令和3年度第5回
岐阜県事業評価監視委員会
費用対効果分析資料

■事業名

街路事業「(都)花里本母線」

■事業内容

延長L=264m、幅員3.0m×2車線、自動車歩行者道4.5m×2

■費用対効果分析結果

区分		前回 (基準年：H27)	今回 (基準年：R3)	備考
事業期間		H28～R2	H29～R5	
費用 (億円)	事業費	12.6	14.8	
	維持管理費	0.1	0.1	
	合計 (C)	12.7	14.9	
	効果 (億円)			
	走行時間短縮便益	13.2	14.5	
	走行経費減少便益	1.9	1.7	
	交通事故減少便益	0.1	0.1	
	合計 (B)	15.2	16.4	
費用対効果分析結果 (B/C)		1.2	1.1	

※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したものの。

■費用対効果分析の分析方法

・費用便益分析マニュアル/国土交通省 道路局 都市局/H30.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】【+約2.2億円】

・費用を現在価値化する際の基準年が前回の平成27年から令和3年に変更。

【便益】【+約1.2億円】

・H30.2に費用便益分析マニュアルが改訂され、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式を見直し。
・H30.2に新たな将来OD表が国土交通省より配布され、交通量が増加したことにより、走行時間短縮便益が増加。