

## 【街路事業（県事業） 再評価審議資料】（都市整備課）

○再評価実施箇所一覧表	・・・p. 1
○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	・・・p. 3
○再評価実施箇所（附図）	・・・p. 5
○説明資料（パワーポイント）	
・事業の政策上の位置づけ	・・・p. 7
5) 街路事業 「都市計画道路 新土岐津線」	・・・p. 9
6) 街路事業 「都市計画道路 犬山東町線バイパス 1期工区」	・・・p. 17



令和4年度 再評価対象箇所一覧表 10月12日審議箇所

[ 都市建設部 都市整備課 ]

番号	事業名 (補助/交付金/ 県庫)	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 (R5.3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 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									
5	街路事業 (交付金)	都市計画道路 新土岐津線	土岐市	H25	R9	0.41	0.18	43.8%	2,400	2,345	97.7%	10	都市の骨格を 形成する街路 事業の推進	-	周辺施設への アクセス向上等 に伴う整備推 進	-	現場発生土 の流用による 処分費縮 減	1.3 (1.2)	継続	前回 再評価 H29			
									1,975	1,953	98.9%												
									425	392	92.3%												
6	街路事業 (交付金)	都市計画道路 大山町線バイパス 1期工区	各務原市	H30	R9	0.47	0.00	2,700	2,001	74.1%	5	都市の骨格を 形成する街路 事業の推進	-	沿道の土地利 用の向上等に 伴う整備推進	-	路床改良の 実施による 処分費縮減	1.4	継続					
								1,819	1,649	90.7%													
								881	353	40.1%													

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4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"> <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>
	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>
○費用対効果の分析について	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>
		その他項目
*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



# 令和4年度 再評価実施箇所（附図）

担当課〔都市整備課〕

番号	5	事業名 (路線・河川名等)	街路事業 都市計画道路 新土岐津線
事業実施箇所	土岐市 泉町久尻字西本町 ～同市同字新土岐津西町		事業主体 岐阜県
採択年度	平成25年度	完了予定年度	令和9年度
再評価の実施基準	再評価を実施した後5年が経過した時点での継続中の事業		
事業目的	<p>(都) 新土岐津線は、土岐市の中心部に位置する延長約950mの都市計画道路であり、土岐市駅と土岐市南西部を結ぶ幹線道路として都市計画決定されている。当該地区は土岐市の「中心的商業地」であり、土岐市の都市計画マスタープランでは、本路線は公共交通の結節点機能を有する道路として、市街地環境の魅力・利便性を高め、市の玄関口にふさわしい中枢性の高い都市空間の形成を促進する路線として位置づけられている。前後区間は既に完成しており、本事業は残り411m区間の整備による安全で円滑な交通及び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>計画延長 L=411m 計画幅員 W=16.0m (3.00m×2車線 両側3.50m歩道設置)</p>		
概要図			
	<p>写真① 改良済区間(起点)</p>		<p>写真② 本事業区間(未改良)</p>
	<p>写真③ 改良済区間(終点)</p>		

# 令和4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 犬山東町線バイパス 1期工区
事業実施箇所	各務原市鵜沼南町6丁目 ～各務原市鵜沼南町1丁目	事業主体	岐阜県
採択年度	平成30年度	完了予定年度	令和9年度
再評価の実施基準	事業着手年度から5年間に経過した時点で継続中の事業		
事業目的	<p>(都)犬山東町線バイパスは、各務原市鵜沼南町を起点とし、同市鵜沼東町に至る延長1,360mの都市計画道路である。当該事業はこのうち470m区間をバイパス整備するものであり、円滑な交通の確保、安全・安心で快適な歩行者・自転車空間の確保、災害時に有効に機能するネットワークの確保、広域道路ネットワークの形成と地域振興の期待を目的としている。</p>		
事業概要	<p>計画延長：L=470m 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：4.5m（両側）</p>		
概要図			
		写真①	
		写真②	

# 令和4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10月12日

## 都市建築部の整備方針

### 基本方針

地域の個性や資源を活かした「魅力にあふれ、安心して暮らせるまちづくり」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  
(東海環状自動車道ICアクセス道路の整備等)
- 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(土地区画整理事業等)への支援

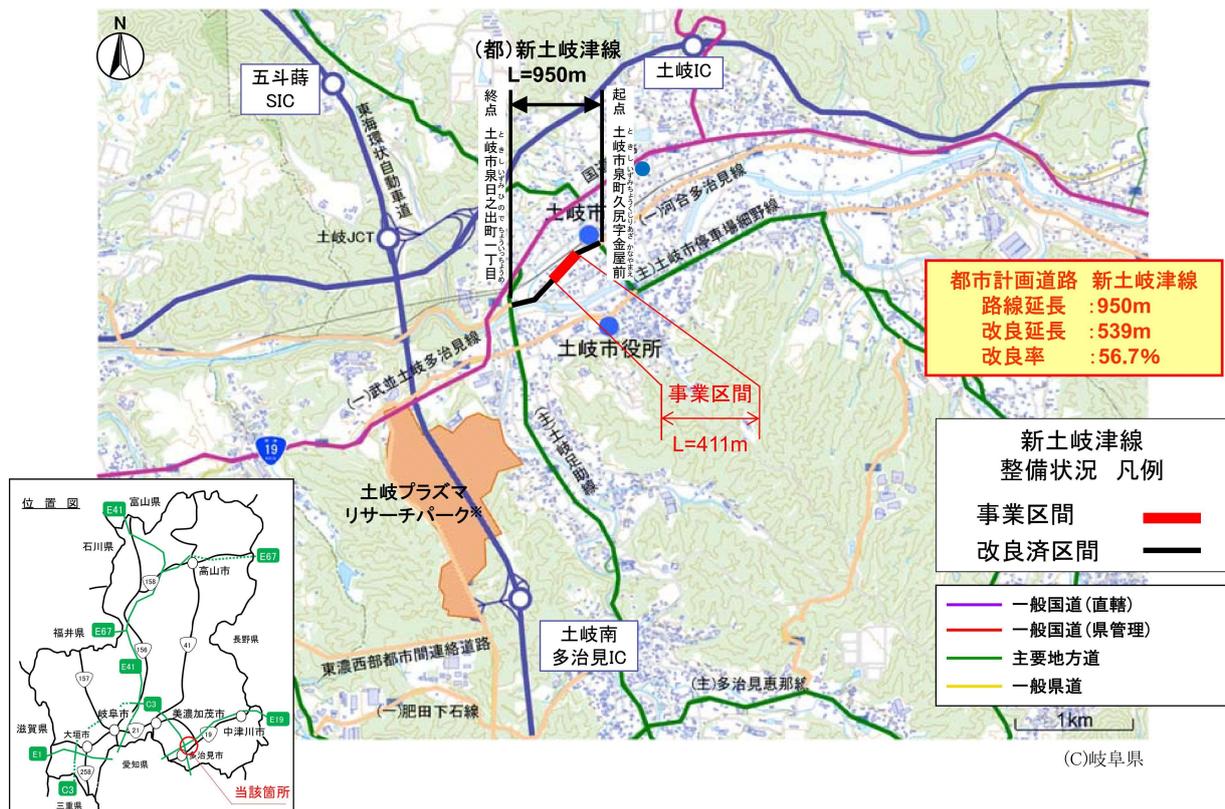


# 事業再評価 街路事業

## しんときつ 都市計画道路 新土岐津線

都市建築部 都市整備課  
令和4年10月12日

### 位置図①



## 位置図②



写真①  
改良済区間(起点)



写真②  
本事業区間(未改良)



写真③  
改良済区間(終点)



①②③: 写真番号及び向き

(C)岐阜県

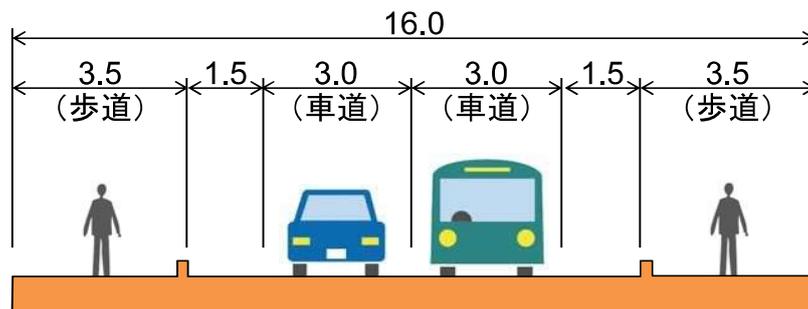
2

## 事業概要

- ◆起 終 点 : 土岐市泉町久尻字西本町～同市同字新土岐津西町
- ◆全体延長 : 4 1 1 m
- ◆総事業費 : 約 2 4 億円
- ◆事業着手 : 平成 2 5 年度
- ◆完成予定 : 令和 9 年度
- ◆道路規格 : 第 4 種 2 級
- ◆幅 員 : 車道 3. 0 0m × 2 車線  
: 歩道 3. 5 0m (両側)

### 標準横断図

(一般部)  
単位:m



3

# 事業の目的①

## ◆活力:円滑な交通環境の創出

- 土岐市街地と広域幹線道路、公的施設・大規模施設等をつないで東西交通を支え、市街地の交通の円滑化を図る重要な路線
- 当路線に並行する国道19号及び(一)武並土岐多治見線は、通勤時間を中心に混雑しており、当区間の整備により交通の分散・円滑化が期待される



# 事業の目的②

## ◆安全・安心:安全・安心で快適な歩行空間の確保

- 学生も含め歩行者・自転車利用者が多く通行しているが、狭小で歩車分離が図られていないため、交通事故が繰り返し発生
- 歩道の整備により快適な歩行者空間の確保



## 事業の目的③

### ◆安全・安心：災害時に有効に機能するネットワークの確保

- (都) 新土岐津線は第2次緊急輸送道路に指定
- 第1次緊急輸送道路である国道19号へアクセス向上



(C)岐阜県

【第2次緊急輸送道路ネットワーク】  
第1次緊急輸送道路と市区町村役場、主要な防災拠点を連絡し、地域内の緊急輸送を伴う道路  
＜主な防災拠点＞  
行政機関、ヘリポート、災害医療拠点等

- 第1次緊急輸送道路
- 第2次緊急輸送道路
- 河川防災拠点
- Ⓜ ヘリポート

6

## 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 事業区間周辺には重要な公共施設（JR土岐市駅、土岐市役所、土岐市立総合病院）のほか、土岐プラズマリサーチパークが立地
- イオンモール土岐（2022年10月7日開業）、東濃厚生病院と土岐市立総合病院の統合新病院の進出が計画され、周辺施設へのアクセス向上が求められる



出展：イオン株式会社 イメージ図

(C)岐阜県

7

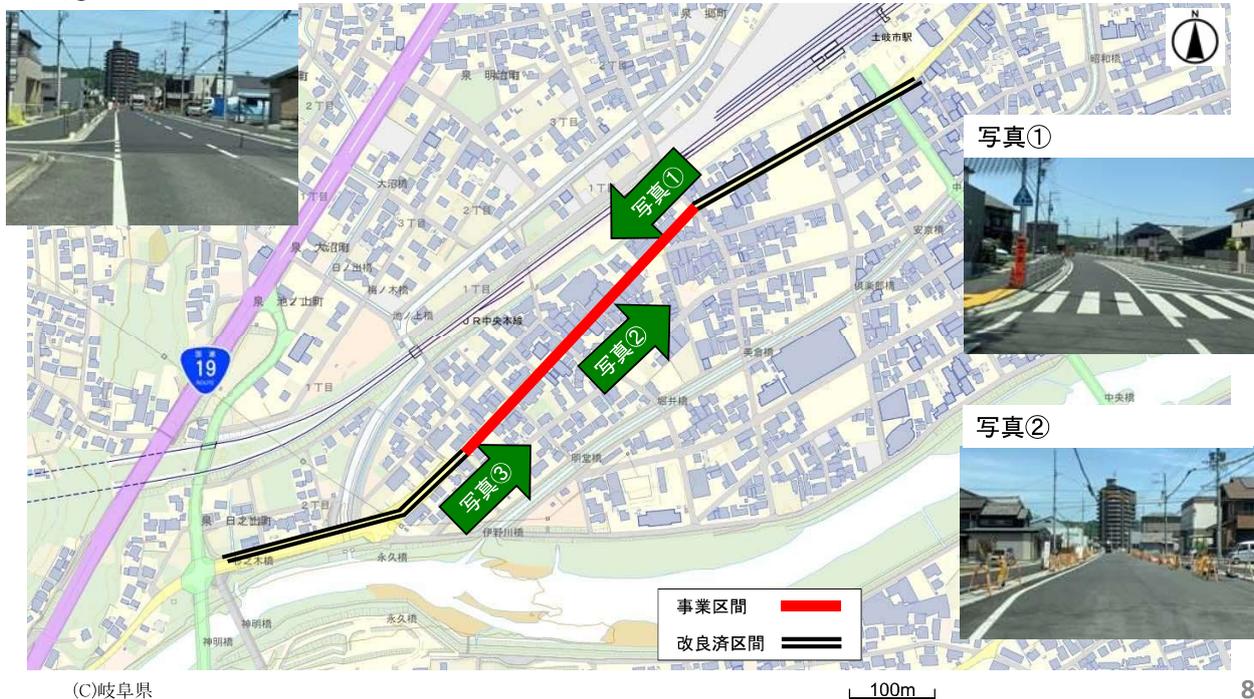
## 事業の進捗状況

全体進捗率 98%

用地補償進捗率 99%

工事進捗率 92%

写真③



8

## コスト削減の取り組み

- 現場発生土を近隣工事に流用(有効活用)する等のコスト削減の取り組みを計画段階から取り入れ、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

9

## 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 79%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約 20%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約 1%

### 投資的効果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.3 \left( \begin{array}{l} \text{前回評価時} \\ \text{(平成29年度)} \\ 1.2 \end{array} \right)$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省R4.2）に基づき算出

10

## 対応方針（案）

○都市計画道路新土岐津線の完成は、周辺道路の円滑な交通環境の創出、安全・安心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などに大きく寄与する。

○地元住民及び土岐市からの事業の継続、早期完成の強い要望がある。



**=事業継続=**

11

**令和4年度 第4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「都市計画道路 新土岐津線」

**■事業内容**

延長L=411m、車道幅員3.00m×2車線、歩道幅員3.50m×2

**■費用対効果分析結果**

区分		前回	今回	備考
		(基準年：H29)	(基準年：R4)	
事業期間		H25～R4	H25～R9	
費用 (億円)	事業費	21.9	27.4	
	維持管理費	0.1	0.1	
	合計 (C)	22.0	27.5	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	25.5	28.9	
	走行経費減少便益	1.1	7.3	
	交通事故減少便益	-0.9	0.2	
	合計 (B)	25.7	36.4	
費用対効果分析結果 (B/C)		1.2	1.3	

※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。

**■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/R4.2

**■費用対効果分析結果の要因変化**

**【費用】【C=+5.5億円】**

- ・費用を現在価値化する際の基準年を平成29年から令和4年に変更したことによる影響。
- ・事業期間が延長されたことによる影響（完成年度R4→R9）

**【便益】【B=+10.7億円】**

- ・将来OD表の見直し（H17→H27）による計画交通量の減少。
- ・費用便益分析マニュアルの改訂（令和4年2月）による、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式の変更に伴う影響。



# 事業再評価 街路事業

## 都市計画道路 いぬやまひがしまち 犬山東町線バイパス

### 1期工区

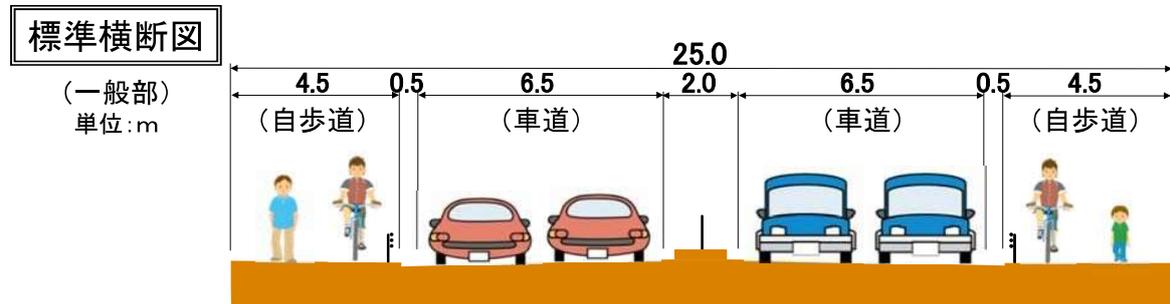
都市建築部 都市整備課  
令和4年10月12日

## 位置図



# 事業概要

- ◆起 終 点：各務原市鶯沼南町6丁目～各務原市鶯沼南町1丁目
- ◆全体延長：470m
- ◆総事業費：約27億円
- ◆事業着手：平成30年度
- ◆完成予定：令和9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 4.5m（両側）



2

# 事業の目的①

## ◆活力：円滑な交通の確保

- 現道の(主)春日井各務原線はJR高山本線、名鉄各務原線のボトルネック踏切を含む「地域の主要渋滞箇所」の区間に指定
- (都)犬山東町線バイパスの整備により踏切も除去され周辺道路の混雑を緩和



3

## 事業の目的②

### ◆安全・安心：安全・安心で快適な歩行者・自転車空間の確保

- 現道の(主)春日井各務原線が混雑するため、生活道路が抜け道となり、一部は小学校の通学路に指定されているため、歩行者等の安全確保が課題
- 自転車歩行者道の整備により快適な歩行者・自転車空間の確保



出典：各務原市教育委員会  
 (「通学路ふれいあい安全マップ 令和4年3月」より作成)



※岐阜県調べ 調査日：平成29年7月11日



4

## 事業の目的③

### ◆安全・安心：災害時に有効に機能するネットワークの確保

- バイパス開通後は、現道の(主)春日井各務原線に代わり2次緊急輸送路としてのネットワーク機能を確保



出典：岐阜県資料

5

## 事業の目的④

### ◆活力：広域道路ネットワークの形成と地域振興の期待

- (都)犬山東町線バイパス整備により坂祝バイパスと接続し、岐阜県中南部地域と愛知県を繋ぐ広域道路ネットワークの形成
- 広域道路ネットワークの形成により、各務原市鶯沼地区の『鶯沼宿』『村国座』『宝積寺地区』の歴史施設への来訪など地域振興の期待

■中山道「鶯沼宿」



■各務の舞台「村国座」



出典：各務原市HP、令和2年岐阜県観光入込客統計調査

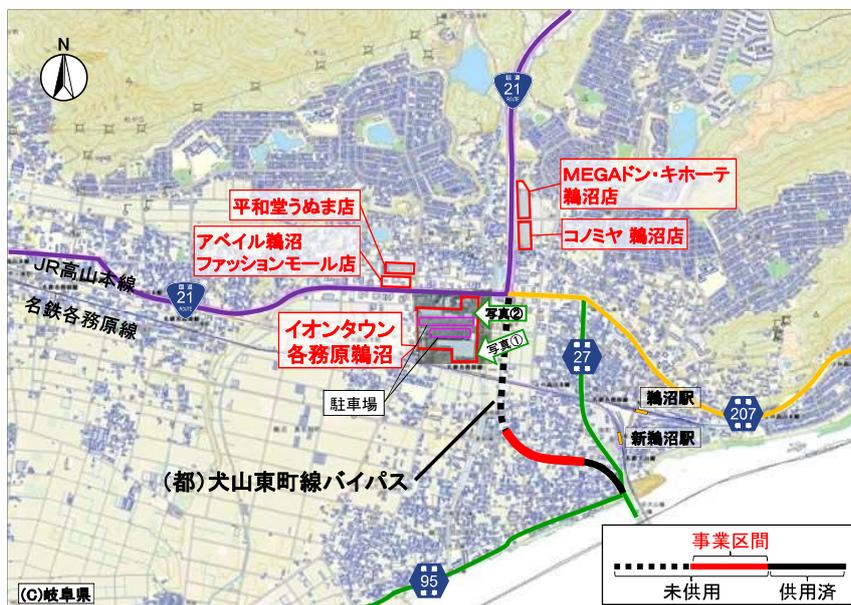
■宝積寺地区  
「日本初の女優『川上貞奴』ゆかりの地」



6

## 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 平成21年の坂祝バイパス開通後、国道21号沿道に大規模商業施設の開業
- 『イオンタウン各務原鶯沼』が令和元年11月にオープン
- (都)犬山東町線バイパスの整備により愛知県からの来場者のさらなる増加



■イオンタウン各務原鶯沼 概要

敷地面積：5万8000㎡  
延床面積：1万8200㎡  
店舗数：約30店舗  
駐車台数：737台  
駐輪台数：370台

出典：イオン株式会社HP



7

## 事業の進捗状況

全体進捗率74%

用地補償進捗率91%

工事進捗率40%



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

9

## 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 95%
- 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 0%

### 投資的效果率

$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.4 \quad \left[ \begin{array}{l} \text{前回評価時} \\ \text{(平成29年度)} \\ 2.4 \end{array} \right]$$

※費用便益分析マニュアル(R4.2 国土交通省)に基づき算出

10

## 対応方針(案)

○(都)犬山東町線バイパス1期工区の完成は、周辺道路の円滑な交通の確保、安全・安心で快適な歩行者・自転車空間の確保、岐阜県南部地域の広域交通の確保などに大きく寄与する。

○地元住民および各務原市から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



**= 事業継続 =**

11

令和4年度第4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)犬山東町線バイパス 1期工区」

■事業内容

延長L=470m、車道幅員3.25×4車線、自転車歩行者道4.5m×2

■費用対効果分析結果

区分		前回 (L=1, 120m)	今回 (L=470m)	【参考】今回(L=1, 120m)
		(基準年：H28)	(基準年：R4)	(基準年：R4)
事業期間		H30～R10	H30～R9	H30～R15
費用 (億円)	事業費	38.4	25.5	62.5
	維持管理費	1.0	0.1	0.3
	合計 (C)	39.4	25.6	62.8
効果 (億円)	走行時間短縮便益	80.5	34.1	100.3
	走行経費減少便益	12.8	1.7	7.5
	交通事故減少便益	1.6	0.0	0.6
	合計 (B)	94.9	35.8	108.4
費用対効果分析結果 (B/C)		2.4	1.4	1.7

※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/R04.2

■費用対効果分析結果の要因変化

【費用】 ※

- ・埋蔵文化財発掘調査費の増加。
- ・費用を現在価値化する際の基準年を平成28年から令和4年に変更したことによる影響。

【便益】 ※

- ・将来OD表の見直し (H17→H27) による計画交通量の増加。
- ・費用便益分析マニュアルの改訂 (令和4年2月) による、時間価値原単位、走行経費原単位、交通事故損失額算定式の変更に伴う影響。

※ 費用・便益の要因変化については、当該事業区間での要因変化を記載