

平成20年度第8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】

○ 事後評価審議箇所一覧表	……………1
○ 公共街路事業、地方道路整備臨時交付金事業【大垣一宮線】	
平成20年度 事後評価箇所表	……………2～3
パワーポイント	……………4～13

平成20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	事業名	路線名(地区名)	施工場所
		補助	県単						
1	街路公園課	○		H7	H18	8,400	公共街路事業、地方道路整備臨時交付金事業	大垣一宮線	羽島市竹鼻
事業数計		1	1						

平成20年度事後評価箇所表

番号		事業名 (路線名等)	公共街路事業・地方道路交付金事業 羽島都市計画道路 大垣一宮線
実施箇所	羽島市舟橋町～羽島市江吉良町		全体事業費 8,400百万円
採択年度	平成7年度	完了年度	平成18年度
事業目的			

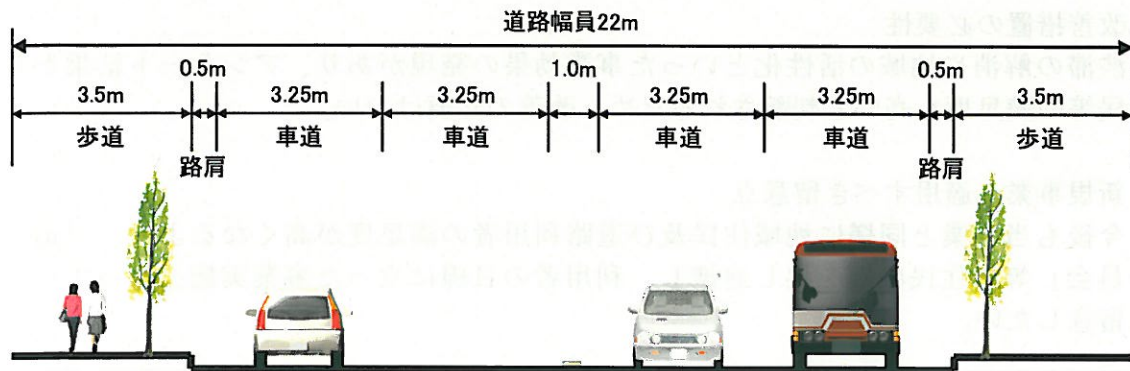
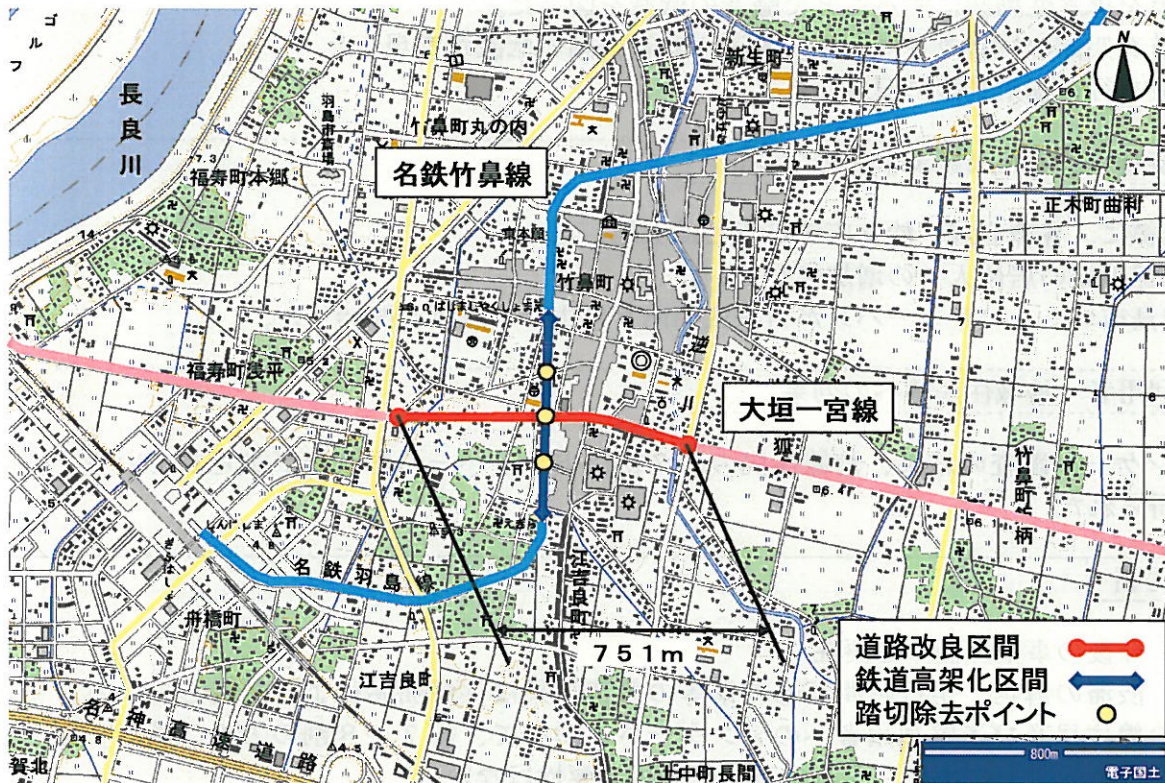
羽島都市計画道路・大垣一宮線は、JR東海道新幹線岐阜羽島駅北東に位置し、岐阜県大垣市と愛知県一宮市を結ぶ幹線道路である。

当該事業箇所は、鉄道により東西に分断され、踏切が交通渋滞の原因となるとともに既成市街地の活性化が阻害されていたため、鉄道を高架にして交通渋滞及び中心市街地分断の解消を図るため、751m（鉄道高架890m）を整備したものである。

事業概要

- 事業延長 道路 L=751m 鉄道 L=890m
- 車道幅員 14m (22m) 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	
<p>①事業化以前から推進会議等を重ねて検討を進めた。地元説明会等を開催し、地域住民の理解を得て事業を実施した。</p> <p>②沿線自治会による「ぎふ・ロードプレーヤー」活動等、地元の方々の積極的な道路管理がなされている。</p>	
② 事業効果	
<p>①平均旅行速度は、整備前に比べ約11km/h向上した。(18.2→29.1km/h)</p> <p>②踏切による渋滞が解消された。(渋滞長最大600m程度の渋滞が解消)</p> <p>③交通事故件数が減少した。</p> <p>④歩行者・自転車の安全性が確保された。</p>	
③ 環境面への配慮	
<p>①歩道を透水性舗装、車道の排水性舗装によりヒートアイランド対策を図った。</p> <p>②車道を排水性舗装にすることで騒音の低減を図った。</p> <p>③鉄道高架部の構造改良により、鉄道の騒音振動の低減が実現した。</p> <p>④植栽を行い都市景観に配慮した。</p>	
④ 事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<p>①沿線に、各種店舗、飲食店等が新たに立地した。</p> <p>②沿線地域の居住人口の増加率が高い。</p> <p>③羽島市コミュニティーバスが当該区間内を經由して運行を開始した。</p>	
⑤ 利用者・地域住民等への効果	
<p>①アンケート調査の結果、沿線住民の約7割、ドライバーの約8割が満足しているとの回答が得られた。</p>	
対応方針	
<p>(1) 今後の事業評価の必要性      渋滞の解消、走行時間短縮効果等の事業効果は供用開始後より発現している。また、沿線住民及び道路利用者へのアンケートにおいて、約7～8割の方の「満足」との回答を得た。以上により、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      渋滞の解消や地域の活性化といった事業効果の発現があり、アンケート結果から地域住民等の満足度も高いと判断されるため、改善の必要はない。</p> <p>(3) 新規事業へ適用すべき留意点      今後も当事業と同様に地域住民及び道路利用者の満足度が高くなるよう、「道づくり委員会」等の住民参画を促し連携し、利用者の目線に立った事業実施を行っていくことに留意したい。</p>	

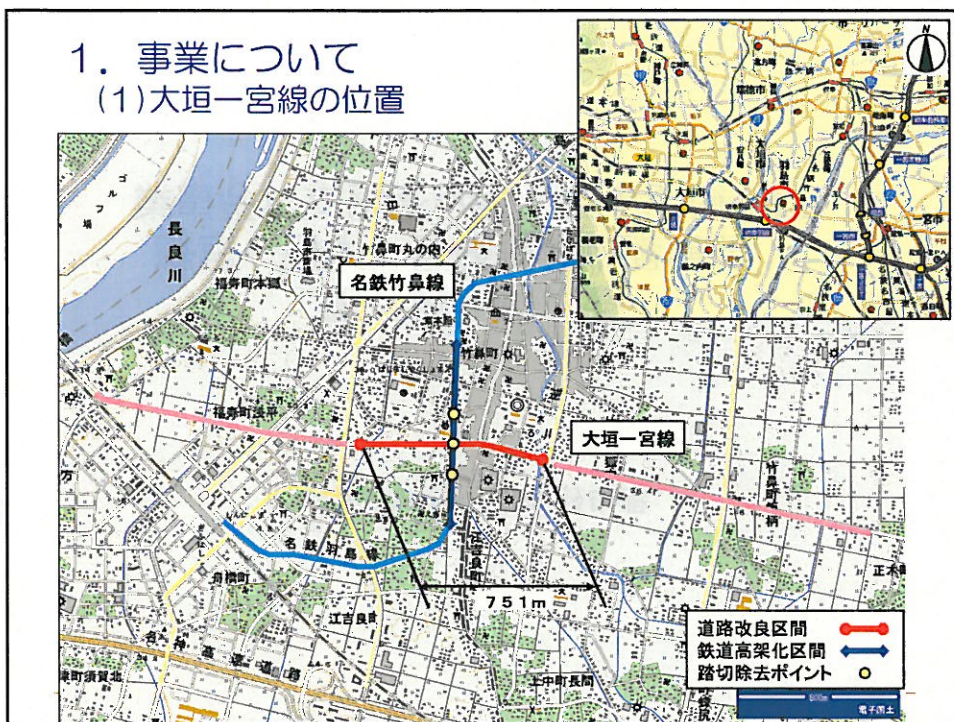
公共街路事業・地方道路交付金事業  
羽島都市計画道路 大垣一宮線  
事後評価

都市建築部 街路公園課

目次

1. 事業について
  2. 事業の効果
  3. 環境面への配慮
  4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化
  5. 利用者・地域住民等への効果
  6. 住民参加・協働による効果
  7. 費用対効果分析
  8. 対応方針
-

1. 事業について  
 (1)大垣一宮線の位置



1. 事業について  
 (2)事業目的

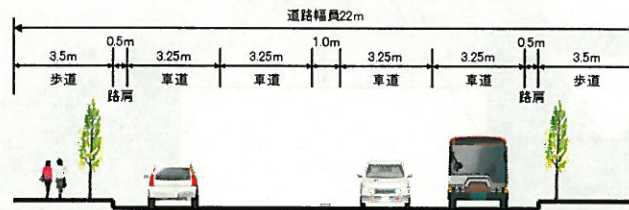
- ① 安全で円滑な自動車交通の確保（交通渋滞の解消）
- ② 自転車・歩行者の安全性の確保
- ③ 既成市街地の活性化



## 1. 事業について

### (3)事業概要

延長	道路 L=751m 鉄道 L=890m
幅員	W=22m 4車線 両側歩道
道路規格	第4種第1級
設計速度	V=50km/h
事業期間	平成7年度 ~ 平成18年度
総事業費	約84億円



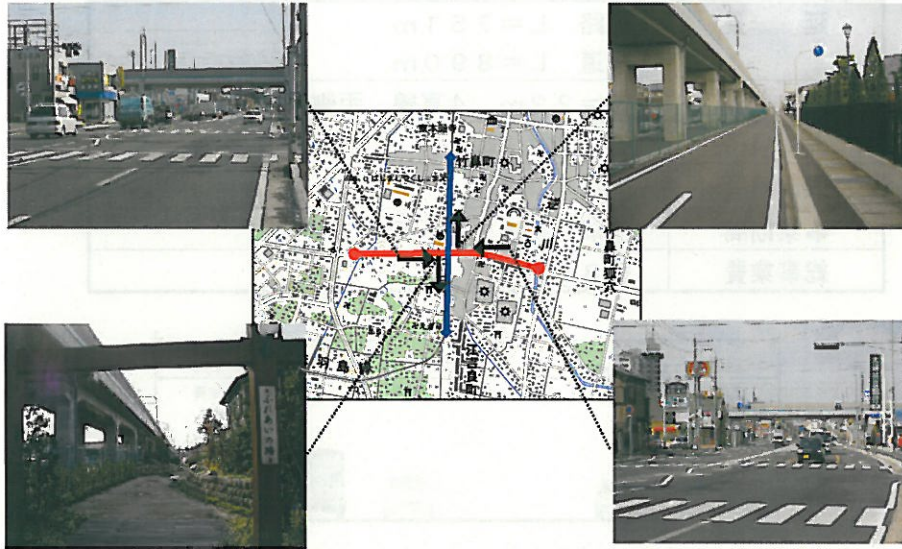
## 1. 事業について

### (4)事業の経緯

- 平成3年度：「羽島市総合都市交通体系調査」検討委員会にて立体交差整備方針を決定  
(宮城委員長(岐阜大学教授)、国、県、市関係者)
- 平成4年度：大垣一宮線と名鉄竹鼻線立体交差に係る検討会  
(県、市、名鉄)
- 平成5年度：羽島市まちづくり推進会議(県、市、名鉄)
- 平成6年度：立体交差に係る推進会議(県、市、名鉄)
- 平成7年度：事業着手  
県と名鉄間で協議開始、地元説明会の開催、都市計画決定の変更、
- 平成8年度：事業説明会、用地説明会開催
- 平成9年度：事業認可
- 平成10年度：用地買収開始
- 平成11年度：工事着手
- 平成17年度：鉄道高架完了
- 平成18年度：事業完了

## 1. 事業について

### (5) 事業完了後の状況



## 2. 事業の効果

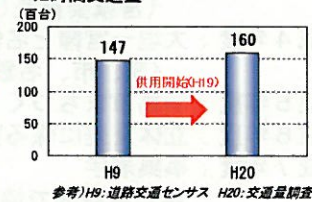
### (1) 交通量・旅行速度の推移

大垣一宮線の交通量は約1割増加している。  
混雑時の平均旅行速度※は、整備前に比べ約11km/h向上している。

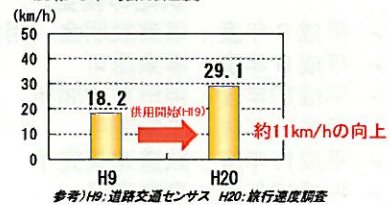


※混雑時の平均旅行速度とは、朝のピーク時において、対象区間距離を实际走行するのに要した時間で除したもの(3回実測した平均値)  
※区間は竹鼻町飯柄～舟橋町江北西の2km区間(事業区間を含む)

12時間交通量



混雑時平均旅行速度



※ H9は工事着手前



## 2. 事業の効果

### (2) 渋滞状況の変化

踏切による渋滞(最大600m程度)が解消



渋滞の解消

27,100台時/日(H17時点)の踏切交通遮断量が解消された  
(踏切交通遮断量=1日当り自動車交通量(台/日)×1日当り踏切遮断時間(時/日))

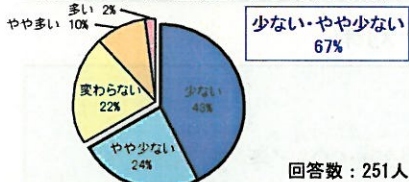
## 2. 事業の効果

### (3) 交通事故の低減

交通事故の危険性については、沿線住民、ドライバーの約7割が少なくなったと感じている

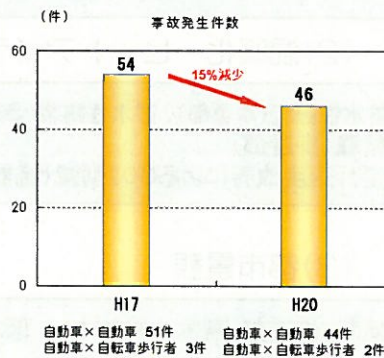
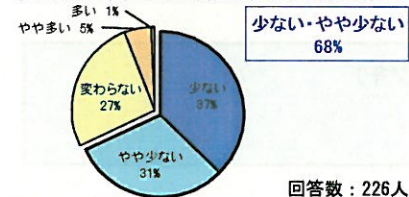
【沿線住民アンケート結果】

整備前より、事故の危険性は少くなりましたか？



【道路利用者アンケート結果】

整備前より、事故の危険性は少くなりましたか？



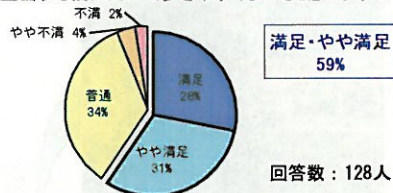
## 2. 事業の効果

### (4) 歩行者・自転車の安全性の確保

沿線住民の約6割が、「歩きやすくなった」と実感  
利用者数も大きく伸びている

【沿線住民アンケート結果】

整備する前に比べて歩きやすくなったと感じますか？



歩行者・自転車交通量の推移(12h)

年度	歩行者	自転車
H9	48人	330台
H20	149人	546台

※H9は交通センサスのデータ

## 3. 環境面への配慮

### (1) 騒音振動対策

- ・排水性舗装(車道部)
- ・鉄道高架部では、壁高欄の採用などによる防音対策を実施

### (2) 温暖化・ヒートアイランド対策

- ・排水性舗装(車道部)、透水性舗装(歩道部)
- ・植栽(歩道部)
- ・走行速度改善によるCO2削減(推計量 1139t-CO2/年 削減量20%)

### (3) 都市景観

- ・植栽(歩道部; 高木 ユリノキ、低木 サツキ)

#### 4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

##### (1) 沿線地域の状況変化 その1

大垣一宮線の沿線に、各種店舗、飲食店等が新たに立地



#### 4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化

##### (1) 沿線地域の状況変化 その2

事業区間沿線地区の人口増加率が高い

➤ 羽島市内における人口増加率の比較 (H6→H20)

羽島市全体 (12地区): 7.9%増

事業区間地区 (4地区): 9.5%増

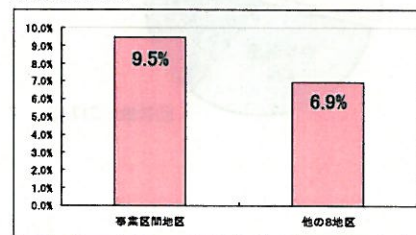
その他の地区 (8地区): 6.9%増

地区別人口の変遷

	H6	H20	増加数	増加率
足近町	4,794	5,150	356	7.4%
小瓶町	5,228	5,566	338	6.5%
新生町	530	448	-82	-15.5%
正本町	13,967	16,061	2,094	15.0%
竹島町	14,546	15,242	696	4.8%
福寿町	5,429	6,736	1,307	24.1%
江吉良町	3,707	3,711	4	0.1%
舟橋町	1,542	1,926	384	24.9%
堀澤町	2,802	3,063	261	9.3%
上中町	5,321	5,503	182	3.4%
下中町	2,698	2,682	-16	-0.6%
桑原町	3,631	3,184	-447	-12.0%
総計	64,195	69,282	5,087	7.9%
事業区間地区	25,224	27,615	2,391	9.5%
他の8地区	38,971	41,667	2,696	6.9%

事業区間地区

人口増加率の比較



※ H6: H 6年1月1日現在集計値 / H20: H20年12月1日現在集計値  
(羽島市提供)

#### 4. 事業を巡る社会経済情勢等の変化 (2)沿線地域の利便性の向上

羽島市コミュニティバス路線としても利用されている

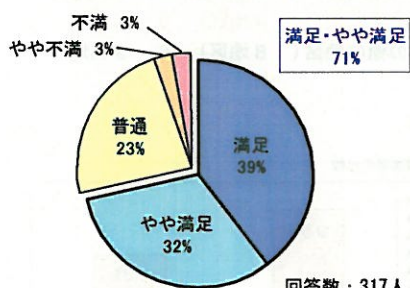


#### 5. 利用者・地域住民等への効果 (1)総合的な満足度

当事業に対して、沿線住民の約7割、ドライバーの約8割が満足

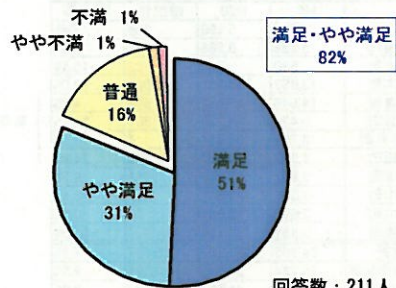
【沿線住民アンケート結果】

今回の道路整備を総合的にみて満足していますか？



【道路利用者アンケート結果】

今回の道路整備を総合的にみて満足していますか？



## 6. 住民参加・協働による効果

### (1) 住民参加状況

道路の清掃・花飾り等の活動への高い意識  
(約6割の方が積極的な姿勢)

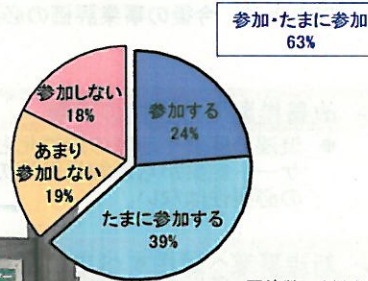
【ぎふ・ロードプレーヤー】

平成13年度より毎週土曜日に活動中



【沿線住民アンケート結果】

今後、道路清掃等の場があれば、あなたは参加しますか？



参加・たまに参加  
63%

回答数：314人



## 7. 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 | 96.6% |
| ● 走行経費削減便益 | 効果全体の | 2.8%  |
| ● 交通事故減少便益 | 効果全体の | 0.6%  |

### ➤ 投資的効果率

$$\frac{\text{効果額}}{\text{事業費}} = 2.7$$

## 8. 対応方針

### ▶ 今後の事後評価の必要性の有無

- 渋滞の解消、走行時間短縮効果等の事業効果は、供用開始後より発現している。
  - 沿線住民及び道路利用者へのアンケートにおいて、約7～8割の方から「満足」の回答を得ました。
- 以上より、今後の事業評価の必要性はない。

### ▶ 改善措置の必要性の有無

- 渋滞の解消や地域の活性化といった事業効果の発現があり、アンケート結果から地域住民等の満足度も高いと判断されるため、改善の必要性はない。

### ▶ 新規事業へ適用すべき留意点

- 今後も当事業と同様に地域住民及び道路利用者の満足度が高くなる様、「道づくり委員会」等の住民参画を促し連携し、利用者の目線に立った事業実施を行っていくことに留意したい。