

街路事業（県事業）審議資料

- 再評価対象箇所一覧表 . . . 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
街路事業（社会資本整備総合交付金） . . . p 2

- 平成26年度 再評価実施箇所（附図）
街路事業【（都）新所平島線 平成工区】 . . . p 3～p 4

- パワーポイント説明資料
街路事業【（都）新所平島線 平成工区】 . . . p 5～p 12

平成26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 街路公園課

○事業制度について	事業名	街路事業（社会資本整備総合交付金）
	事業目的	踏切除去、4車線化および歩道設置等の整備を行うことにより、渋滞緩和および交通の円滑化を図るとともに、安全な歩行空間の確保を図る。
	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)	・現道拡幅、踏切除去（アンダーパス）、歩道設置
○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"> ① 走行時間短縮便益 ② 走行経費減少便益 ③ 交通事故減少便益 <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。</p> <p>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）
費用便益比B/C	費用便益比の基準	街路事業の評価においては、投資効果を示す指標として費用便益比（B/C）を用いており、総便益《B》／総費用《C》が1.0以上となれば、その事業は妥当なものと評価される。

平成26年度 再評価実施箇所 (附図)

担当課〔街路公園課〕

番号	7	事業名 (路線・河川名等)	街路事業 (都市計画道路 新所平島線 平成工区)
事業実施箇所	羽島郡岐南町平成	事業主体	岐阜県
採択年度	平成22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

事業目的

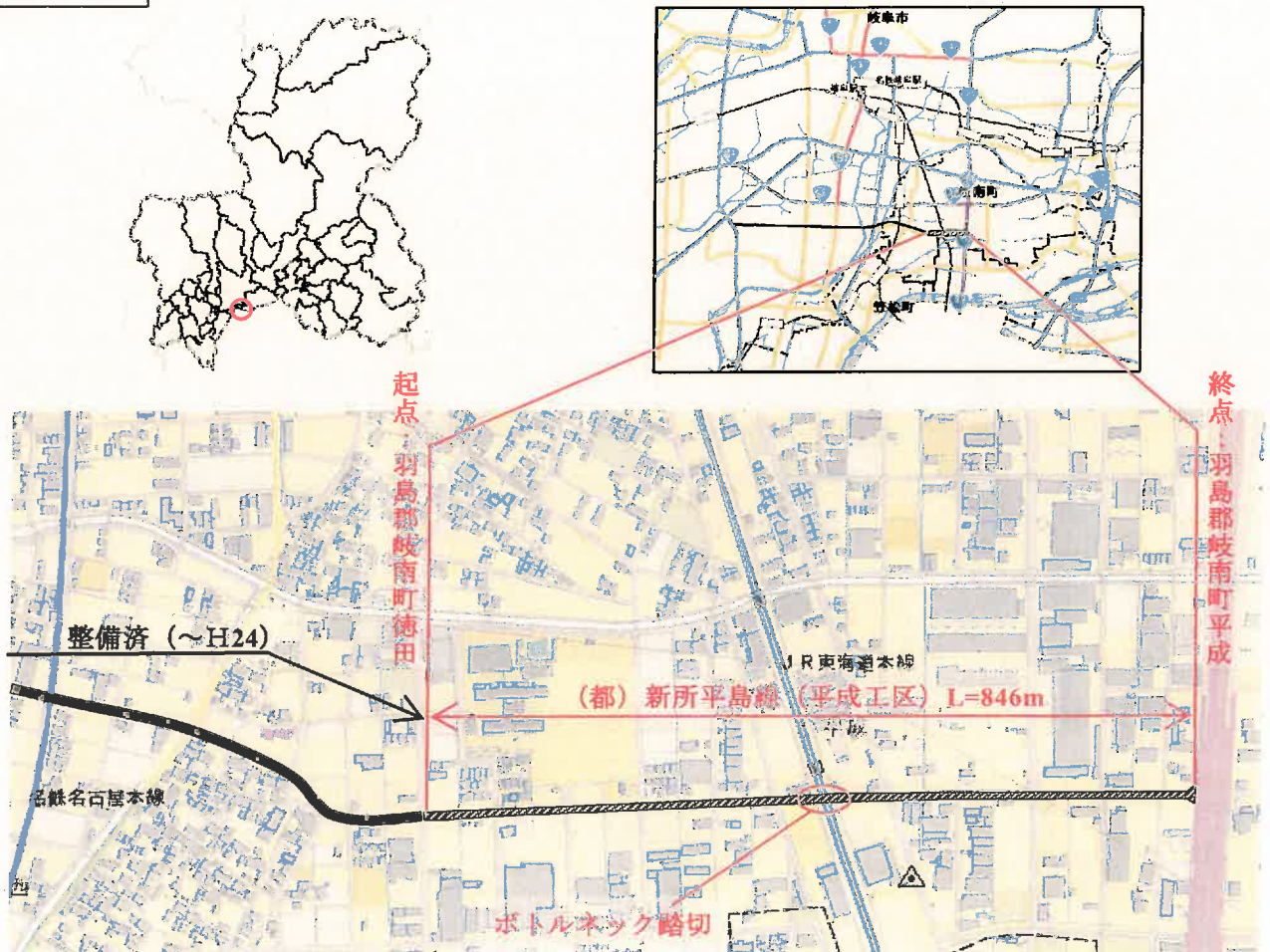
本工区にはJR東海道本線と交差するボトルネック踏切があり、慢性的な渋滞が発生している。また、現道2車線は、将来交通量に対応した道路構造となっておらず、歩行者のための連続的な歩道も整備されていない。並行する国道21号など周辺道路も含めた渋滞の解消が大きな課題となっているため、車道の4車線化、踏切の除去及び歩道の整備を行うことにより、渋滞緩和および交通の円滑化を図るとともに、安全な歩行空間の確保を図る。

事業概要

計画延長 L=846m 計画幅員 W=22.0m

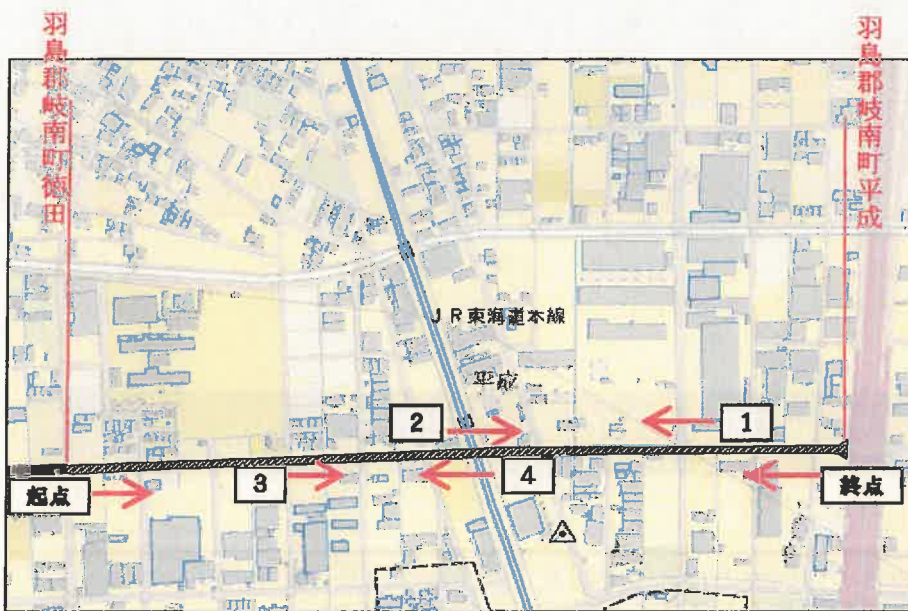
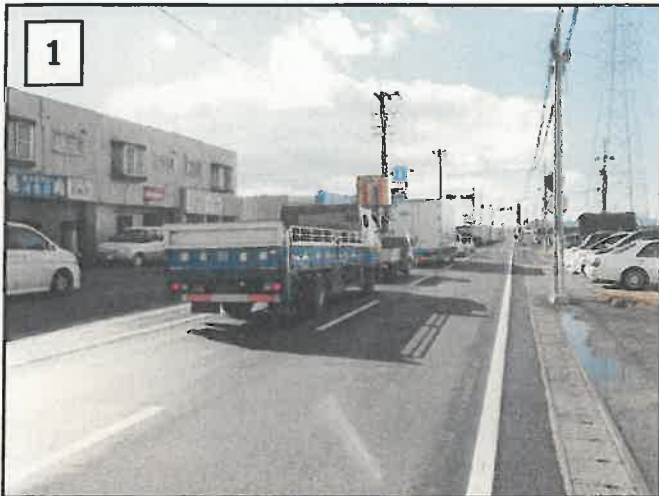
現道拡幅(3.25m×4車線)、踏切除去(アンダーパス)、歩道設置

概要図



県域統合型 GIS

別添 状況写真および位置図





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。



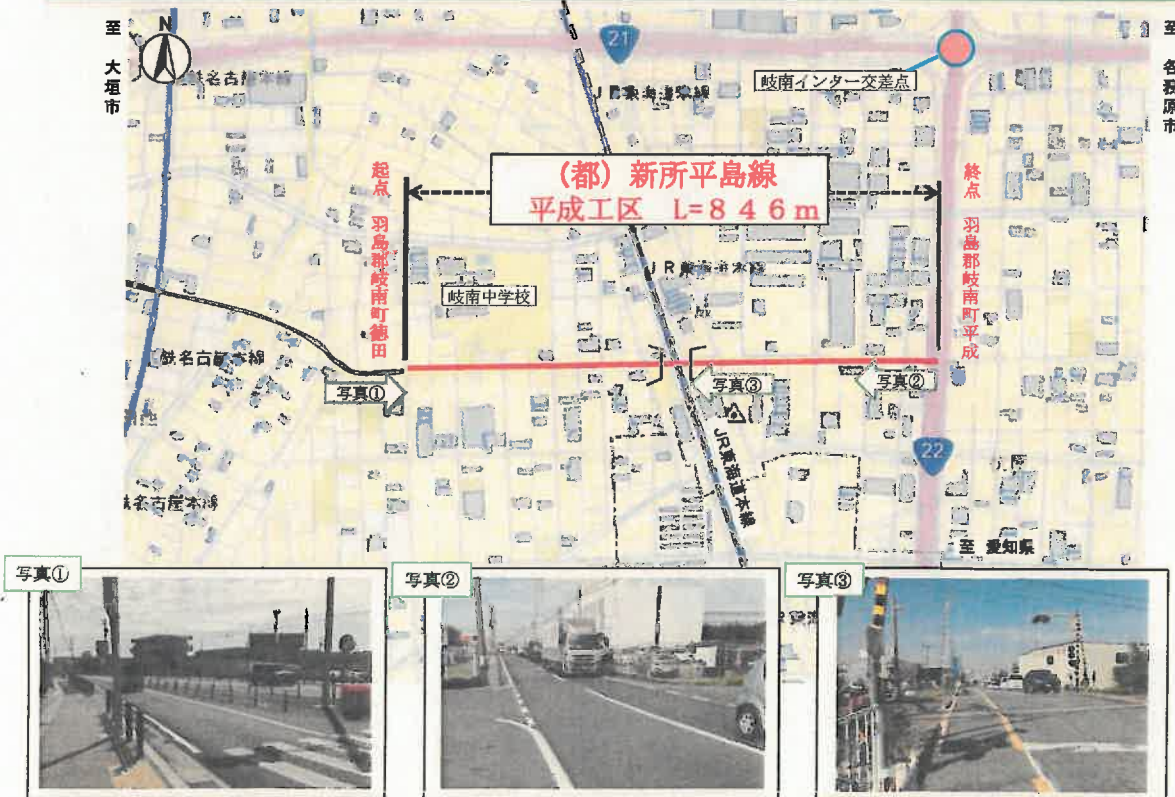
主要施策

- 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）
- 安全で円滑な交通を確保する名鉄高架事業の推進
- 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・土地区画整理事業の促進、市町村との勉強会の開催等）
- 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）

位置図①



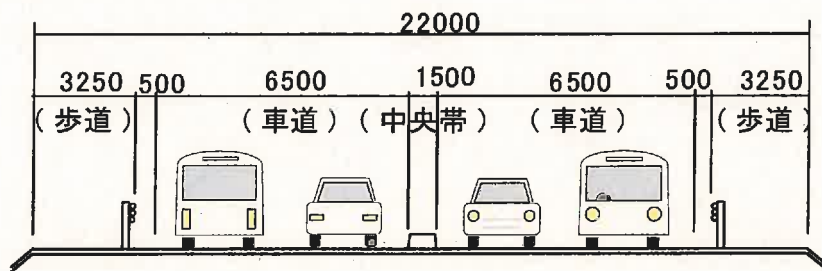
位置図②



事業概要

- はしまぐん ぎなんちょうとくだ はしまぐんぎなんちょうへいせい
- ◆起 終 点：羽島郡岐南町徳田～羽島郡岐南町平成
 - ◆全体延長：846m
 - ◆総事業費：75億円
 - ◆事業着手：平成22年度
 - ◆完成予定：平成33年度
 - ◆幅 員：車道 3.25m×4車線

標準横断図



4

周辺環境

- 国道21号では東西の通過交通と市街地間、ICアクセス等、多様な交通が混在
- JR東海道本線および名鉄名古屋本線が南北に走り、多くの東西路線と平面交差
- 当該路線沿線には中央卸売市場や運送業等、産業が立地



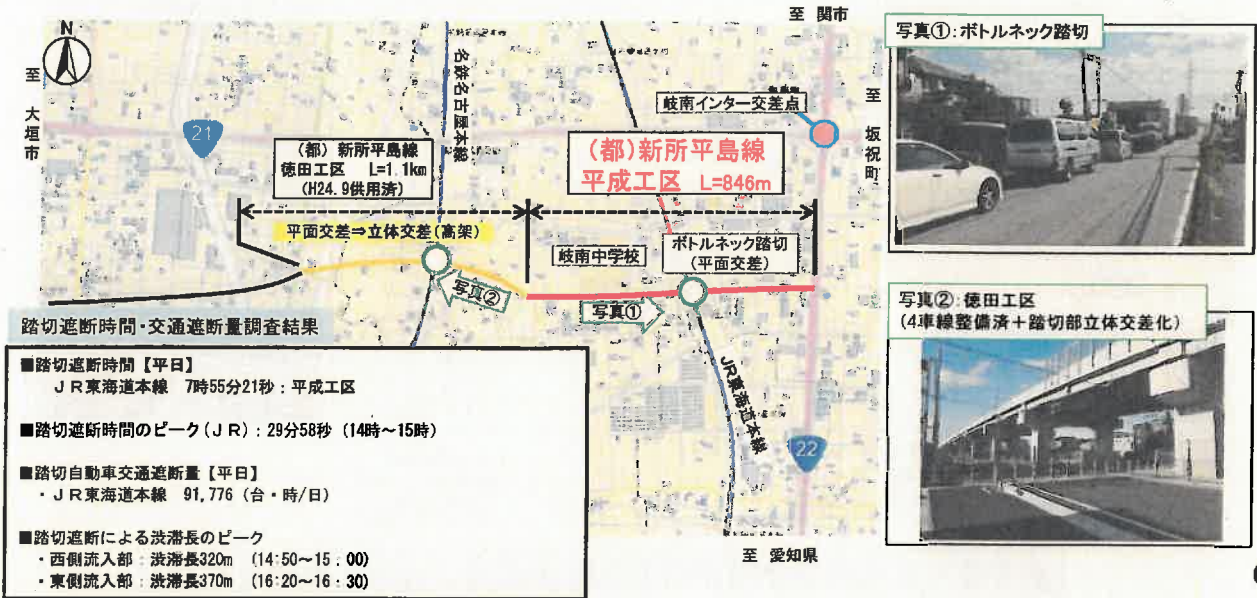
国道21号に多様な交通が集中 ⇒ 他の東西路線への交通分散が課題

5

事業の目的①

連続的な踏切(平面交差)の解消による混雑の緩和

- JR東海道本線と交差するボトルネック踏切の解消
- 連続的な踏切の解消により、混雑を緩和
 - ・ 徳田工区の名鉄名古屋本線踏切解消(高架化)により交通量が2割増



6

事業の目的②

4車線化による円滑な交通の確保

- 将来交通量に対応した道路構造の構築
- 当該路線における従来区間の所要時間を短縮し、地域間交通を支援
- 東海北陸自動車道(岐阜各務原IC)、国道22号、21号へのアクセス性向上により、円滑な交通ネットワークを形成



7

事業の目的③

安全で快適な歩行空間の確保

現況：起点側（岐南町徳田）から体育館前交差点まで片側歩道が整備済み
 （両側歩道は整備されていない）
 体育館前交差点より東は歩道が未整備（歩行者・自転車は路肩を通行）



歩行者・自転車は歩道未整備区間を通行する際、路肩を通行

8

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93%
- 走行経費減少便益 …… 効果全体の約6%
- 交通事故減少便益 …… 効果全体の約1%

投資的效果率

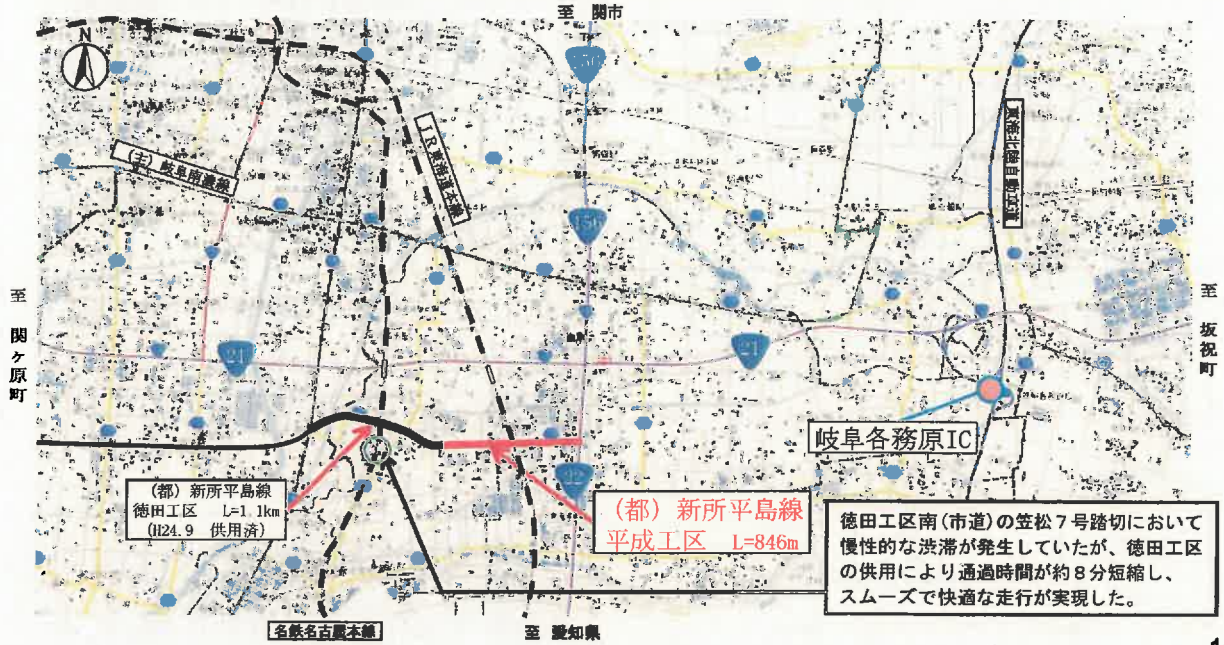
$$\frac{\text{総便益 (B)}}{\text{総費用 (C)}} = 1.2 \quad (\text{全体})$$

※費用便益分析マニュアル（国土交通省H20.11）に基づき算出

9

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- (都) 新所平島線 (徳田工区) が、H24.9に開通
【2車線⇒4車線拡幅整備、名鉄名古屋本線踏切部の立体交差化】
- 徳田工区の整備により日当たり交通量が約2割増加



10

事業の進捗状況

全体進捗率 23%

用地取得率：52%

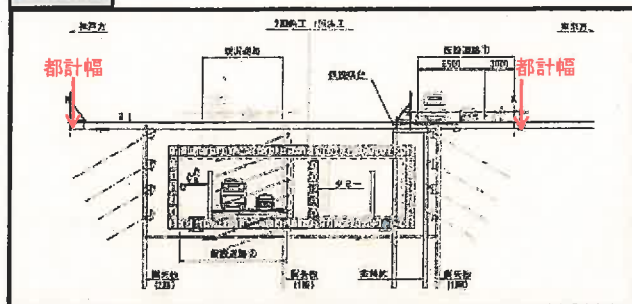


11

コスト縮減や代替案の可能性

アンダーパスの構築手順の見直しによる事業費縮減

当初案

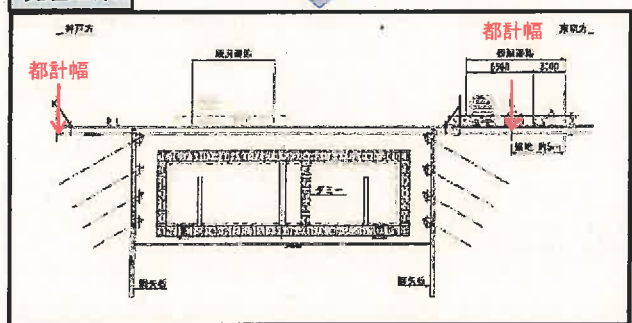


- 1期施工: 現踏切を供用しながら函体を半断面構築
- 2期施工: 仮設道路①に道路交通の切廻しを行い、現況道路下の残り半断面の函体と仮設道路②を構築。

仮設道路①から仮設道路②への道路交通の切廻しを行う。

1期施工で構築した半断面の内部工事を行う。

見直し案



- ・仮設道路を設け、道路交通を切廻して作業ヤードを確保
- ・函体を一括で構築

構築手順の見直しにより
事業費を1割程度縮減

12

環境面への配慮

◆LED照明の採用による環境への配慮

- 長寿命かつ低消費電力であるLED照明を採用
- 蛍光ランプを用いた場合に比べ環境負荷を低減



13

環境面への配慮

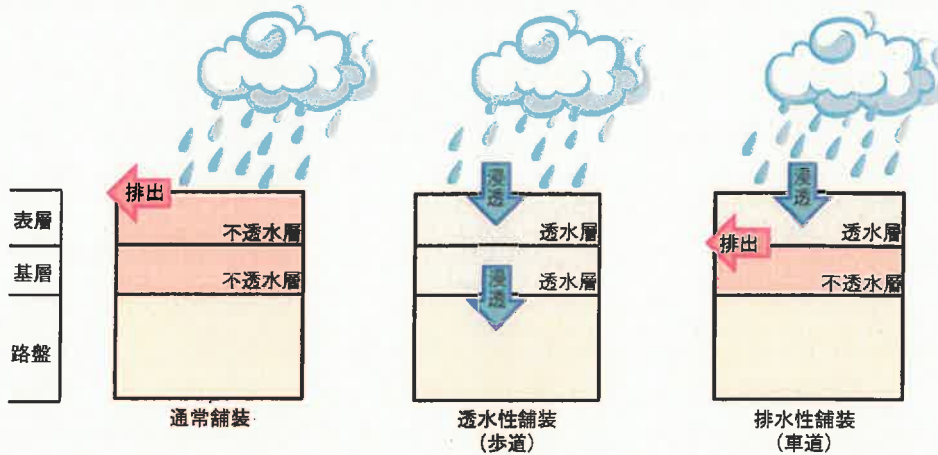
排水性舗装(車道)と透水性舗装(歩道)の使用

排水性舗装(車道)

- 車両の走行に伴う騒音を低減

透水性舗装(歩道)

- 蒸散作用(太陽熱の蓄熱緩和) → 照返しの緩和
- 地下水のかん養



14

対応方針(案)

(都)新所平島線 平成工区の整備は

- ・ 踏切の立体交差化による渋滞の解消
- ・ 4車線化による円滑な交通の確保
- ・ 東海北陸自動車道や国道22号、21号へのアクセス性向上
- ・ 安全で快適な歩行空間の確保

に大きく寄与する。

地元から事業の継続、早期完成の強い要望がある。



継続して事業を実施する

15

