

# 平成26年度事後評価箇所表

担当課〔都市整備課〕

番号	4	事業名 (路線名等)	都市計画道路 新所平島線 (徳田工区)														
実施箇所	羽島郡岐南町徳田地内		全体事業費 (当初8,000百万円) 8,082百万円														
採択年度	平成14年度	完了年度	平成24年度														
事後評価の実施基準	全体事業費5億円以上で、事業完了後概ね1年経過したもの																
事業目的	<p>本路線は、国道21号南を併走し岐阜市南部から羽島郡岐南町中心部までを結ぶ主要な東西道路軸である。現道(市道含む)の名鉄名古屋本線との平面交差部では朝夕を中心に渋滞が発生しており、国道21号など周辺道路も含めた混雑の解消が大きな課題となっていた。また、付近には小中学校があるが、歩道は未整備であった。当該工区の踏切除却(立体交差化)、4車線化および両側歩道の整備により、円滑な走行空間と安全な歩行空間の確保を図るものである。</p>																
事業概要	<p>起終点：岐阜市東川手～羽島郡岐南町徳田                  事業延長：1,093m 全幅員：22.0～38.0m                  車道幅員：3.25m×4車線 歩道幅員：3.25m×2</p>																
概要図	<p style="text-align: center;">位置図</p> <p style="text-align: center;">標準横断面図【整備後】</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 10%;">3250</td> <td style="width: 10%;">500</td> <td style="width: 20%;">6500</td> <td style="width: 10%;">1500</td> <td style="width: 20%;">6500</td> <td style="width: 10%;">500</td> <td style="width: 10%;">3250</td> </tr> <tr> <td>(歩道)</td> <td></td> <td>(車道)</td> <td>(中央帯)</td> <td>(車道)</td> <td></td> <td>(歩道)</td> </tr> </table>			3250	500	6500	1500	6500	500	3250	(歩道)		(車道)	(中央帯)	(車道)		(歩道)
3250	500	6500	1500	6500	500	3250											
(歩道)		(車道)	(中央帯)	(車道)		(歩道)											

【整備前】

笠松 9号踏切（県道）



県道（旧道）①



県道（旧道）②



県道（旧道）③



【整備後】

高架橋部①



高架橋部②



一般部①



一般部②



評価結果																			
① 住民参加・協働による効果																			
○地域住民からなる「住民参加型道づくり委員会」を設置 当該路線の整備にあたり、地域住民と行政が道路整備計画について検討「あんぜんな道づくり」「便利な道づくり」「やさしい道づくり」を反映																			
○地元住民や地元小学校児童に対し、現場見学会を開催 (1)小学校児童に対し、橋梁工事の苦労話や工夫した点等を説明 (2)境川に架かる新橋の名称を地元の小学生に募集し、関心を深めた																			
② 事業効果																			
(1)踏切部（平面交差）の解消による混雑の緩和 名鉄名古屋本線踏切の除却により混雑を解消 整備前：踏切遮断時間（平日）町道笠松7号踏切・・・約8時間 踏切遮断交通量（平日）3,326（台/日） ※調査H26.2実施 車45台程度からなる渋滞が朝夕中心に発生 整備後：岐阜南濃線～国道22号までの移動時間が3分短縮 （17.6分→14.6分）																			
(2)円滑な道路ネットワーク形成の支援 4車線化により交通容量が拡大され、周辺の東西連絡道路への交通集中を緩和させ、地域間の間交通を支援に寄与した。																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">調査箇所</th> <th>H17センサス</th> <th>H26.5調査</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th colspan="2">交通量（台/12h）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新所平島線</td> <td>7,670</td> <td>9,173</td> <td>1,503増</td> </tr> <tr> <td>岐阜環状線</td> <td>11,363</td> <td>10,543</td> <td>820減</td> </tr> <tr> <td>参考)国道21号</td> <td>52,949</td> <td>50,022</td> <td>2,927減</td> </tr> </tbody> </table>		調査箇所	H17センサス	H26.5調査	備考	交通量（台/12h）		新所平島線	7,670	9,173	1,503増	岐阜環状線	11,363	10,543	820減	参考)国道21号	52,949	50,022	2,927減
調査箇所	H17センサス		H26.5調査	備考															
	交通量（台/12h）																		
新所平島線	7,670	9,173	1,503増																
岐阜環状線	11,363	10,543	820減																
参考)国道21号	52,949	50,022	2,927減																
(都)新所平島線の整備後、当該路線の交通量は整備前交通量の約2割にあたる1,503台/12h増加し、北側に併走する岐阜環状線においては、整備前交通量の約1割にあたる820台/12h減少した。国道21号の混雑も緩和傾向にある。																			
(3)安全で快適な歩行空間の確保 当区間整備前は部分的に片側歩道があるのみで、歩行者は車道の路肩部分を通行していたが、両側歩道の整備により、周辺小中学校の児童生徒をはじめとする歩行者の安全性が確保された。																			
(4)費用対効果 ○B/Cは、1.5（費用便益分析マニュアルH20年）																			

### ③ 環境面への配慮

#### (1) 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照明を橋梁部、交差点部に使用し蛍光ランプを用いた場合に比べて環境負荷を低減

#### (2) 排水性舗装(車道)と透水性舗装(歩道)の使用

車両の走行に伴う騒音を低減。蒸発作用(太陽熱の蓄熱緩和)による照返しの緩和  
透水機能による地下水のかん養

### ④ 事業を巡る社会情勢の変化

- ・隣接する(都)新所平島線 平成工区が平成22年度より事業化
- ・徳田工区～国道22号接続までの連続的な4車線化への拡幅と踏切の解消を目指し  
推進中

### ⑤ 利用者・地域住民等への効果

- ・移動の迅速化及び所要時間短縮
  - ・安全・安心な通行、交通混雑の緩和
  - ・踏切部の解消
  - ・周辺中学生からの意見・・・円滑な通学ができる、所要時間が短くなった
- 約7割の利用者が満足と回答  
・・・約8割の利用者が満足と回答

### ⑥ 対応方針

#### (1) 今後の事後評価の必要性の有無

今の段階では必要なし

- ・踏切部解消による混雑緩和、安全な歩行空間の確保等、事業効果を確認
- ・住民アンケートで、7～8割程度の「満足」を確認

#### (2) 改善措置の必要性

今の段階では必要なし

#### (3) 新規事業への適用すべき留意点

事業期間が長く早期の効果発現が難しい事業については、今後も引き続き、段階的な整備目標を立てながら事業推進を図る。