

新規事業採択時評価結果（平成21年度新規事業化箇所）

担当課：中部地方整備局 地域道路課
担当課長名：花木 道治

事業の概要

事業名	市道 那加小網線	事業区分	地方道	事業主体	岐阜県各務原市
起終点	自：岐阜県各務原市上戸町 至：岐阜県各務原市川島小網町	延長	2.6 km		
事業概要	市道那加小網線は、岐阜県各務原市上戸町から上中屋町を経由、途中一級河川木曾川に（仮称）各務原大橋（延長594m）を架橋し終点川島小網町に至る延長約2.6kmの路線であり、各務原市中心部から旧川島町を結び南北交通軸を補完する重要な幹線道路である。				
事業の目的、必要性	各務原市と旧川島町は平成16年11月合併したが、両地域間に木曾川が流れており、直接結ぶ橋梁も無いため、旧川島町から市中心部へ行くには、一度市外（笠松町）を通る必要があり移動に時間を要している。当該路線の整備により旧川島町から市中心部の主要施設（市役所、学校、病院等）や国道21号への移動時間の短縮が図られ、地域の生活の利便性や岐阜各務原ICへのアクセスの向上が図られる。				
全体事業費	12.8億円	計画交通量	9,400台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
・合併に伴う「新市建設計画」において、主要施策として「（仮称）那加小網線・（仮称）各務原大橋」が位置付けられている。なお、計画作成時に実施した住民アンケートにおいても当該計画が重要な施策として多くの回答を得ている。

事業採択の前提条件
・便益が費用を上回っている。
・円滑な事業執行環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.5	総費用	124億円 （事業費：112億円 維持管理費：12億円）	総便益	310億円 （走行時間短縮便益：112億円 走行経費減少便益：204億円 交通事故減少便益：-5.9億円）	基準年	平成20年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 3.0	（交通量 +10%）		B/C= 2.1	（交通量 -10%）	
		事業費変動	B/C= 2.3	（事業費 +10%）		B/C= 2.7	（事業費 -10%）	
	事業期間変動	B/C= 2.4	（事業期間 +20%）		B/C= 2.6	（事業期間 -20%）		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠				
		渋滞対策		並行道路の橋梁に集中する交通を分散させることにより渋滞の緩和が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】約90,521万人時間/年 約90,468万人時間/年 53万人時間/年改善 【1kmあたり渋滞損失時間】江南関線：21.88千人時間/年（199位）（県平均の約1.4倍） 川島三輪線：82.54千人時間/年（82位）（県平均の約5.2倍） 松原芋島線：24.43千人時間/年（187位）（県平均の約1.5倍） （岐阜県平均：15.8千人時間/年） 【渋滞度曲線】川島三輪線は、岐阜県センサス区間の上位2割に含まれる。 【その他の特徴】木曾川渡河部交通の分散が図られる。				
	事故対策		並行道路等の周辺道路における交通の集中に起因する交通事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】江南関線：44.96件/億台キロ 川島三輪線：74.18件/億台キロ 松原芋島線：97.23件/億台キロ （岐阜県平均：67.1件/億台キロ）松原芋島線の死傷事故率比（県内平均比1.4） （全国平均：103.0件/億台キロ） 【事故率曲線】松原芋島線は、岐阜県センサス区間の上位24%に含まれる。（ITARDA区間） 【その他の特徴】木曾川渡河部交通の分散化により、上記3路線の事故率の減少が図られる					
	歩行空間		【歩行者・自転車の安全性向上】 自転車歩行者道整備により歩行者や自転車の安全性の向上					
	社会全体への影響	住民生活		【公共施設へのアクセス向上】 ごみ処理場等広域的公共施設へのアクセスの向上 高速道路ICのアクセスの向上により、地域生活の利便性や地域経済の活性化に寄与する				
		地域経済		【東海北陸自動車道へのアクセス向上】 川島町東部から県道芋島沼沼線経由によるアクセスの向上				
災害			【緊急輸送道路の機能向上】 緊急輸送道路に指定されている主要地方道川島三輪線（もぐり橋）代替ルートの確保					
環境			【沿道環境の改善】渡河部交通の分散が図られ道路の走行性が向上し環境が改善 CO2：1,817t-co2/年削減 NOX：17t/年削減 SPM：0.77 t/年削減					
	地域社会		【地域連携の強化】 合併したものの、木曾川に阻害された旧各務原市と旧川島町の連携強化・アクセスの向上					
事業実施環境			【合併支援道路】 合併支援道路として、早期完成が望まれている。					

採択の理由

事業主体である各務原市が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が2.5と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、交通の分散による渋滞の緩和や交通事故の減少、合併した旧市町間の連携強化など、当該事業の整備の必要性・社会全体への効果は高いと判断できる。
以上により、本事業を採択した。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。