

## 事後評価結果（令和5年度）

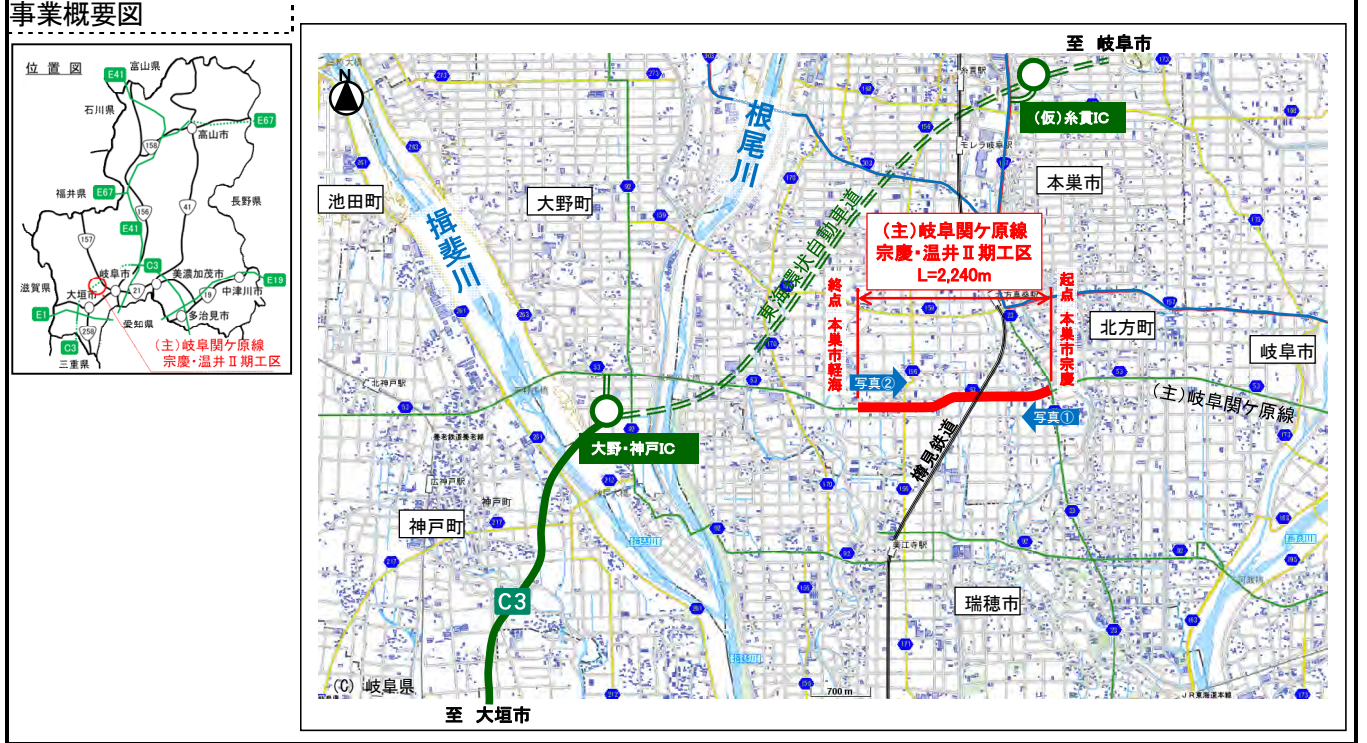
担当課：岐阜県 道路建設課

担当課長名：青木 隆裕

<b>事業名</b>	高規格 I C アクセス道路 主要地方道 岐阜関ヶ原線 宗慶・温井 II 期工区	<b>事業区分</b>	地方道	<b>事業主体</b>	岐阜県
<b>起終点</b>	自：岐阜県本巣市宗慶 至：岐阜県本巣市軽海	<b>延長</b>			2.2km

**事業概要**  
 主要地方道岐阜関ヶ原線は岐阜県岐阜市を起点とし、岐阜県不破郡関ヶ原町へ至る延長約30kmで、緊急輸送道路にも指定されている重要な幹線道路である。  
 宗慶・温井 II 期工区は、本巣市宗慶～本巣市軽海の延長約2.24kmの道路改築事業である。

**事業の目的・必要性**  
 当該事業は、渋滞緩和による円滑な交通の確保、東海環状自動車道（大野神戸 I C）へのアクセス向上、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。



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度	H23年度	用地着手	H25年度	供用年	(再評価) R3	変動		
		都市計画決定	—	工事着手	H23年度	(暫定/完成)	(実績) R3	1.0 倍		
	<b>事業費</b>	再評価時	(名目値) /40.7億円	実績	(名目値) /50.9億円			1.3 倍		
		(暫定/完成)	(実質値) /40.8億円	(暫定/完成)	(実質値) /51.5億円					
	<b>交通量</b>	再評価時		実績				79%		
	(当該路線)	(暫定/完成)	/30,000台/日	(暫定/完成)	/23,800台/日					
	<b>旅行速度向上</b>	30.2	→	28.3km/h	<b>交通事故減少</b>	5.0	→	0件/億台キロ		
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次)	H27年度	(供用後年次)	R3年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次)	H29-R2年度	(供用後年次)	R3年度
	<b>費用対効果</b>	B/C	総費用	42.1億円	総便益	74.8億円	基準年	平成30年		
	分析結果	(当初)	1.8	事業費：41.5億円	維持管理費：0.6億円	更新費：0億円	走行時間短縮便益：70.3億円	走行経費減少便益：0.5億円	交通事故減少便益：4億円	

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 3.1	総費用 63.5億円 (事業費: 62.7億円 維持管理費: 0.8億円 更新費: 0億円)	総便益 197.2億円 (走行時間短縮便益: 184.8億円 走行経費減少便益: 8.6億円 交通事故減少便益: 3.8億円)	基準年 令和5年
事業遅延による コスト増		費用増加額 —	便益減少額 —	
事業遅延の理由 特になし。				
交通量変動の理由 計画時の交通量に対して、接続の東海環状自動車道（(仮称)糸貫IC）が令和6年度供用予定となり、実績交通量にIC利用交通が含まれていないため、約21%の交通量が減少している。				
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ○岐阜市～関ヶ原町間の広域連携強化 ・当該工区の整備により東海環状自動車道（大野神戸IC）、周辺市街地へのアクセス性が向上した。 ○樽見鉄道高架化等による円滑な交通の確保 ・当該工区の整備により踏切通過時の速度低下が解消し、円滑な交通が確保された。 ○災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・当該工区の整備により路線の信頼性が向上し、災害時における円滑な救援活動、救援物資輸送に寄与している。				
その他評価すべきと判断した項目 特になし。				
事業による 環境変化	環境影響評価に対応する項目 環境影響評価は実施していない。			
	その他評価すべきと判断した項目 特になし。			
事業評価監視委員会の意見 特になし。				
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・東海環状自動車道関広見IC～山県IC（岐阜三輪SIC）が令和2年3月に開通した。 ・東海環状自動車道山県IC～大野神戸ICが令和6年度開通予定である。				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 事業の評価、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はなし。				
特記事項 特になし。				

※ 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。