

事後評価結果（令和4年度）

担当課：岐阜県県土整備部道路建設課
担当課長名：青木 隆裕

事業名	高規格 IC アクセス 主要地方道岐阜関ヶ原線 丈六道	事業区分	地方道	事業主体	岐阜県				
起終点	自：岐阜県安八郡神戸町丈六道 至：岐阜県安八郡神戸町丈六道	延長	0.76km						
事業概要									
<p>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に至る幹線路線である。 当該箇所は、東海環状自動車道大野神戸インターチェンジの一次アクセス道路となっているため、増加が見込まれる交通に対応すべく同自動車道の整備にあわせて延長約0.76kmを整備する。</p>									
事業の目的・必要性									
<p>主要地方道岐阜関ヶ原線 丈六道は、東海環状自動車道大野神戸インターチェンジへのアクセス道路整備、緊急輸送道路としての機能確保、渋滞緩和などに大きく寄与するものである。</p>									
事業概要図									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	H10年度	用地着手	H11年度	供用年	(再評価)-/R1	変動	1.00倍
		都市計画決定	—	工事着手	H13年度	(暫定/完成)	(実績)-/R1		
	事業費	再評価時	(名目値) —/47億円	実績		(名目値) —/51億円	変動	1.11倍	
		(暫定/完成)	(実質値) —/45億円	(暫定/完成)		(実質値) —/50億円			
	交通量	再評価時	— / 25,400台/日	実績		— / 15,300台/日	変動	60%	
	(当該路線)	(暫定/完成)		(暫定/完成)					
	旅行速度向上	29.4km/h → 60.0km/h		交通事故減少		2件/年 → 1件/年			
(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H27年度 (供用後年次) R1年度		(供用前現道→当該路線)		(供用直前年次) R1年度 (供用後年次) R2年度				
費用対効果分析結果	B/C	総費用	55億円		総便益	149億円	基準年	平成28年	
(再評価)	2.7	事業費：54億円 維持管理費：1.0億円		走行時間短縮便益：129億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：3.9億円					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	73億円		総便益	182億円	基準年	令和3年	
(事後)	2.5	事業費：71億円 維持管理費：1.3億円		走行時間短縮便益：157億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：4.7億円					
事業遅延によるコスト増		費用増加額	—億円		便益減少額	—億円			
事業遅延の理由						—			

	<p>交通量変動の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再評価時の交通量は、東海環状自動車道全線整備した時の値である。 ・実績の交通量は令和3年度観測値であり、東海環状自動車道の犬野・神戸IC～山県IC間は開通していない。東海環状自動車道全線開通時には交通量は増加すると予測される。 <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失削減率（約7割削減） ・現道又は並行区間等における踏切道の除却 <p>②安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上 <p>③災害の備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第二次緊急輸送道路に位置づけ <p>④地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量（0.6千t-CO2/年） <p>⑤生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率（約1割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約1割削減） <p>⑥他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置付けられている（県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の主要骨格補完ネットワーク道路に位置づけ） ・関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果（東海環状自動車道）
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業と同時期である令和元年12月に東海環状自動車道犬野神戸IC～大垣西ICが開通した。 ・東海環状自動車道養老IC～大安IC、山県IC～犬野神戸ICが整備中である。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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等の必要性はないと考える。
	<p>特記事項</p> <p>特になし。</p>

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