

事前評価調書

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	主要地方道春日井一宮線（岩倉・一宮工区） <small>かすが いいちのみや</small>						
事業箇所	岩倉市北島町～一宮市丹陽町 <small>いわくらしきたじまちょう いちのみやしたんようちょう</small>						
事業のあらまし	<p>主要地方道春日井一宮線は、春日井市を起点とし、小牧市、岩倉市を經由し、一宮市に至る尾張北部地域の東西軸の道路ネットワークを形成する幹線道路である。</p> <p>当該事業区間周辺には産業拠点の計画や物流施設、工場の立地が多数あり、当該路線の現道は高規格道路へのアクセス経路の一部となっているものの、朝夕の通勤時間帯を始め、交通量が多く混雑している。周辺企業の物流効率化のためにも交通の円滑化を図り、高規格道路へのアクセス性を向上させる必要がある。また、現道は一部区間が通学路に指定されており、多数の児童が通行している。しかしながら、現道の交差点では死傷事故率が高く、歩道未整備の区間もあり、歩行者等の安全が十分に確保されていないため、本事業区間へ交通の転換を行い、安全性向上を図る必要がある。</p> <p>これらの現状から、高規格道路へのアクセス性向上、通学路の安全性向上を図るため、本事業区間のバイパス整備を行うものである。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>② 交通事故対策の推進（通学路の安全性向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
事業費	事業費		内訳				
	31.6 億円		■工事費	17.4 億円、	■用補費	9.9 億円、	■その他
事業期間	採択予定年度	2022 年度	着工予定年度	2023 年度	完成予定年度	2033 年度	
事業内容	バイパス整備事業（延長：1.4 km、車線数：2車線、幅員：18.0m）						

II 評価																																				
①事業の必要性	<p>1) 必要性</p> <p>① 陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺に産業拠点の計画や物流施設や工場の立地が多数あり、現道は朝夕の通勤時間帯を始め、交通量が多く混雑している。また、岩倉川井野寄地区工業用地や物流施設の完成により、さらなる交通量の増大が見込まれる。企業の物流効率化のため、高規格道路へのアクセス性向上を図る必要がある。 <p>② 交通事故対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道は一部区間が通学路に指定されており、多数の児童が通行している。しかしながら、現道の交差点では227(件/億台km)を始め死傷事故率が高く、歩道未整備の区間もあり、歩行者等の安全が十分に確保されていないため、本事業区間へ交通の転換を行い、安全性向上を図る必要がある。 <p>【都市計画決定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道春日井一宮線の都市計画決定は、昭和46年3月31日(県告示第264号)に当初決定がされている。(都市計画道路名:3・4・46 萩原多気線、代表幅員:18.0m、代表車線数:2車線、延長:13.95km、起点:一宮市萩原町滝字北裡、終点:小牧市多気中町) 																																			
	<p>判定</p> <p>A</p> <p>A: 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 B: 現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路へのアクセス性向上、通学路の安全性向上を図る観点から、事業実施の必要性が高いため。 																																			
②事業の効果	<p>1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年:2022年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>22.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>23.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>46.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>10.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>58.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>10,400</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>2.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入の影響で、端数が合わない場合がある。 ※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したもの。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアル(令和4年2月国土交通省 道路局 都市局)に基づき実施。 	区分		事前評価時 (基準年:2022年)	備考	費用 (億円)	事業費	22.7		維持管理費	0.9		合計(C)	23.6		効果 (億円)	走行時間短縮便益	46.9		走行経費削減便益	10.9		交通事故減少便益	0.6		合計(B)	58.4		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	10,400		費用対効果分析結果(B/C)		2.5	
	区分		事前評価時 (基準年:2022年)	備考																																
費用 (億円)	事業費	22.7																																		
	維持管理費	0.9																																		
	合計(C)	23.6																																		
効果 (億円)	走行時間短縮便益	46.9																																		
	走行経費削減便益	10.9																																		
	交通事故減少便益	0.6																																		
	合計(B)	58.4																																		
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	10,400																																	
費用対効果分析結果(B/C)		2.5																																		

2) 貨幣価値化困難な効果	<ul style="list-style-type: none"> ・貨幣価値化困難な効果として、主要物流拠点へのアクセス性向上、広域交通性の向上、交通弱者に対する安全性の向上がある。 ・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は1.00である。 																																																																																																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th>評価対象の判断</th> <th colspan="3">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">1 あいちを高める</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">2 あいちを守る</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td>6</td> <td>6</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">◎</td> <td rowspan="4">◎</td> <td><input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="4">3</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td>3</td> <td>3</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">総合計</td> <td>9</td> <td>9</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">評価値</td> <td colspan="3">1.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和4年3月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市・交通局都市基盤部都市整備課)</p>		達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表			1 あいちを高める	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	3	<input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する	3	<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する	2	<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1	2 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3	<input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	<input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2	<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1	合計		6	6		◎	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3	<input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3	<input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2	<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1	合計		3	3		総合計		9	9		評価値		1.00																																																					
達成目標 (社会資本整備方針)	評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表																																																																																																													
1 あいちを高める	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	3																																																																																																											
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する	3																																																																																																												
		<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する	2																																																																																																												
		<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1																																																																																																												
2 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3																																																																																																											
		<input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3																																																																																																												
		<input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2																																																																																																												
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1																																																																																																												
合計		6	6																																																																																																												
◎	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3																																																																																																											
		<input checked="" type="checkbox"/> 通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3																																																																																																												
		<input type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2																																																																																																												
		<input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1																																																																																																												
合計		3	3																																																																																																												
総合計		9	9																																																																																																												
評価値		1.00																																																																																																													
判定	A	A: 十分な事業効果が期待できる。 B: 十分な事業効果が期待できない。																																																																																																													
【理由】	・B/Cは1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。																																																																																																														
③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>2032</th> <th>2033</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">工 種 区 分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="2">←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td colspan="5">12.1</td> <td colspan="5">19.5</td> <td>31.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="11">31.6</td> </tr> </tbody> </table>												2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	合計	工 種 区 分	調査・設計	←→											用地補償			←→									工事				←→								・土工				←→									・舗装工								←→				事業費(億円)	12.1					19.5					31.6		31.6										
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	合計																																																																																																		
工 種 区 分	調査・設計	←→																																																																																																													
	用地補償			←→																																																																																																											
	工事				←→																																																																																																										
	・土工				←→																																																																																																										
	・舗装工								←→																																																																																																						
事業費(億円)	12.1					19.5					31.6																																																																																																				
	31.6																																																																																																														
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地元説明会を実施し、本事業に対する理解が得られている。 ・同盟会からの要望を受けている。 																																																																																																														
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の振動・騒音を低減させる重機・機器を使用するなど、可能な範囲で周辺環境への配慮に努める。 																																																																																																														
判定	A	A: 事業計画の実効性が期待できる。 B: 事業計画の実効性が期待できない。																																																																																																													
【理由】	・円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実行性が確保されている。																																																																																																														

④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は都市計画道路であるため、都市計画ルートでの整備が妥当である。 ・隣接工区も都市計画ルートに基づいて整備中である。 ・本計画位置で、名神高速道路の高架下に本事業用地の空間が確保されている。 	
	判定	A	<p>A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。</p> <p>B：手段には代替性があり、改善の余地がある。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定されたルートであり、隣接工区も都市計画ルートに基づいて整備をしているため、妥当である。
III 対応方針（案）			
事業実施が妥当である		<p>事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。</p> <p>事業実施は妥当でない。：上記以外のもの。</p>	
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容			
<p>■対象（事業完了後5年目） □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度、安全性の改善状況</p>			
V 事業評価監視委員会の意見			
主要地方道春日井一宮線（岩倉・一宮工区）の対応方針（案）[事業実施]を了承する。			
VI 対応方針			
事業実施			