

## 事前評価調書(案)

| I 事業概要      |  |  |  |        |        |        |      |
|-------------|--|--|--|--------|--------|--------|------|
| 事業名         | 街路事業   |  |  |        |        |        |      |
| 地区名         | 都市計画道路 北尾張中央道(観音工区)  |  |  |        |        |        |      |
| 事業箇所        | 一宮市観音町～一宮市松降通八丁目   |  |  |        |        |        |      |
| 事業の<br>あらまし | <p>都市計画道路 北尾張中央道は、一宮市を起点とし、小牧市を経て春日井市に至る延長約31kmの主要幹線道路であり、名古屋市周辺の主要都市や国道22号・国道41号等の幹線道路を結ぶ環状機能を有し、生活・産業を支える重要な路線である。</p> <p>本事業区間の周辺では、名古屋と岐阜圏域を結ぶ高規格道路である名岐道路の計画が進んでおり、国道22号との交差点付近にICが整備予定であることから、周辺地域からの高規格道路へのアクセス性の向上が望まれている。</p> <p>さらに、本事業区間の西側で接続する県道一宮各務原線は第2次緊急輸送道路に指定されており、沿線に災害拠点病院が立地していることから、第1次緊急輸送道路である国道22号及び国道155号バイパスから防災拠点へのアクセス性向上が必要である。</p> <p>このため、「高規格道路へのアクセス性向上」「緊急輸送道路ネットワークの強化」を主な目的として、道路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) 地震・津波対策の推進(緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>  |  |  |        |        |        |      |
| 事業費         | 事業費  |  | 内訳   |        |        |        |      |
|             | 58.7億円   |  | □工事費   | 21.6億円 | □用補費   | 33.9億円 | □その他 |
| 事業期間        | 採択予定年度   | 2025年度   | 着工予定年度   | 2025年度 | 完成予定年度 | 2031年度 |      |
| 事業内容        | 道路整備(延長:630m、車線数:4車線、幅員:23.0~32.5m)  |  |  |        |        |        |      |
| II 評価       |  |  |  |        |        |        |      |
| ①事業の<br>必要性 | 1)必要性  | <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>・一宮市は繊維工業事業所数が全国3位(2022年時点)と繊維産業が盛んであり、関連する事業所も多く立地している。</p> <p>・名古屋と岐阜圏域を結ぶ高規格道路である名岐道路の計画が進んでおり、国道22号との接続部周辺には常願通南入口(仮称)が整備予定である。このため、周辺地域からの高規格道路(名岐道路)へのアクセス性の向上が望まれている。</p> <p>(2) 地震・津波対策の推進(緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <p>・本事業区間の西側で接続する県道一宮各務原線は第2次緊急輸送道路に指定されており、沿線に災害拠点病院が立地している。</p> <p>・本事業区間の整備により、第1次緊急輸送道路である国道22号及び国道155号バイパスから、病院・市役所等の防災拠点へのアクセス性を向上させる必要がある。</p> |  |        |        |        |      |
|             | 判定   | A  | <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。</p> <p>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> <p>・高規格道路へのアクセス性向上や緊急輸送道路ネットワークの強化が図られるため、事業実施の必要性が高い。</p> |        |        |        |      |

1) 貨幣価値化可能な効果 (費用対効果分析結果)

【貨幣価値化可能な効果 (費用対効果) 分析結果】

| 区分              |              | 事前評価時<br>(基準年:2024年度) | 備考     |
|-----------------|--------------|-----------------------|--------|
| 費用<br>(億円)      | 事業費          | 44.6                  |        |
|                 | 維持管理費        | 0.5                   |        |
|                 | 合計 (C)       | 45.1                  |        |
| 効果<br>(億円)      | 走行時間短縮便益     | 117.3                 |        |
|                 | 走行経費減少便益     | 19.1                  |        |
|                 | 交通事故減少便益     | 1.6                   |        |
|                 | 合計 (B)       | 138.0                 |        |
|                 | (参考)<br>算定要因 | 計画交通量<br>(台/日)        | 20,500 |
| 費用対効果分析結果 (B/C) |              | 3.1                   |        |

※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の。

【貨幣価値化可能な効果 (費用対効果) 分析手法】

費用便益分析マニュアル (令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局) に基づき実施。

2) 貨幣価値化困難な効果

- ・貨幣価値化困難な効果として、「①陸・海・空一体の国際競争力の強化」、「③地震・津波対策の推進」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0.67である。

| 達成目標<br>(社会資本整備方針)                   |                   | 評価<br>対象<br>の判断 | 貨幣価値化困難な効果 評価基準表                                    |      |    |
|--------------------------------------|-------------------|-----------------|---|------|----|
|                                      |                   |                 | 評価項目  | 基準点  | 得点 |
| 1<br>あいちを<br>高める                     | ①陸・海・空一体の国際競争力の強化 | ◎               | □ 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 | 1  |
|                                      |                   |                 | □ 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    |    |
|                                      |                   |                 | □ 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    |    |
|                                      |                   |                 | ■ 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    |    |
|                                      |                   |                 | □ b) 広域交通性の向上が期待できる                                 | MAX3 |    |
|                                      |                   |                 | ■ 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    |    |
| □ 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                 |                 |   |      |    |
| □ 日常生活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   | 4    |    |
| 2<br>守る                              | ③地震・津波対策の推進       | ◎               | □ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる                              | MAX3 | 2  |
|                                      |                   |                 | □ 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する          | 3    |    |
|                                      |                   |                 | ■ 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する                        | 2    |    |
|                                      |                   |                 | □ 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する                         | 1    |    |
| 合計                                   |                   |                 | 3   | 2    |    |
| 総合計                                  |                   |                 | 9   | 6    |    |
| 評価値                                  |                   |                 |   | 0.67 |    |

道路・街路事業の事業評価マニュアル (令和6年2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)

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 colspan="2"></th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←</td> <td>→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td>33.9</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td>21.6</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="4">45.2</td> <td colspan="3">13.6</td> <td>58.7</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。</p> |      |      |      |      |      |      |      |      |  | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 合計 | 工種区分 | 調査・設計 | ← | → |  |  |  |  |  | 3.2 | 用地補償 |  | ← |  |  |  |  | → | 33.9 | 工事 |  |  | ← |  |  |  | → | 21.6 | 事業費（億円） |  | 45.2 |  |  |  | 13.6 |  |  | 58.7 |
|---|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|--|------|------|------|------|------|------|------|----|------|-------|---|---|--|--|--|--|--|-----|------|--|---|--|--|--|--|---|------|----|--|--|---|--|--|--|---|------|---------|--|------|--|--|--|------|--|--|------|
|   |  |  | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 合計   |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
|   | 工種区分   | 調査・設計  | ←    | →    |      |      |      |      |      | 3.2  |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
|   |  | 用地補償   |      | ←    |      |      |      |      | →    | 33.9 |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| 工事  |  |  |      | ←    |      |      |      | →    | 21.6 |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| 事業費（億円）   |  | 45.2   |      |      |      | 13.6 |      |      | 58.7 |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| 2) 地元の合意形成  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元自治体より早期整備の要望を受けている。</li> <li>・今後、沿線地権者に対して早期に事業説明を行い、合意形成を図っていく。</li> </ul>  |  |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| 3) 環境への影響   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線には既存集落があるため、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器等を使用することで、周辺環境への配慮に努める。</li> </ul>  |  |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| 判定  | <p><b>A</b>      A：事業計画の実効性が期待できる。<br/>B：事業計画の実効性が期待できない。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実効性が確保されているため。</li> </ul> |  |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| 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"> <li>・本路線は都市計画決定された道路であり、接続する区間も都市計画決定されたルートで整備が進められているため、本工程についても都市計画ルートで整備することは妥当である。</li> </ul>   |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
|   | 判定   | <p><b>A</b>      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。<br/>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"> <li>・本路線は都市計画決定された道路であり、接続する区間も都市計画決定されたルートで整備が進められているため、本工程についても都市計画ルートで整備することは妥当である。</li> </ul>  |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| III 対応方針（案）   |  |  |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| 事業実施が妥当である  | 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。<br>事業実施は妥当でない。：上記以外のもの。  |  |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| IV 事後評価実施の有無と主な評価内容   |  |  |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| <input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 対象外<br>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】<br>-<br>【主な評価内容】<br>・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度 |  |  |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| V 事業評価監視委員会の意見  |  |  |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |
| VI 対応方針   |  |  |      |      |      |      |      |      |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |    |      |       |   |   |  |  |  |  |  |     |      |  |   |  |  |  |  |   |      |    |  |  |   |  |  |  |   |      |         |  |      |  |  |  |      |  |  |      |