

# 事業概要書

事業名 道路事業	路線名等 主要地方道 <small>なごやこうなん いちのみや</small> 名古屋江南線 (一宮工区)
----------	---

## 1. 事業のあらまし

主要地方道名古屋江南線は、名古屋市と江南市を結ぶ幹線道路である。本事業区間は、一宮市周辺における東西の幹線道路である国道155号に接続しており、名神高速道路の高規格道路へのアクセスにおいても重要な幹線道路である。また、第二次緊急輸送道路として位置づけられており、防災上重要な路線でもある。

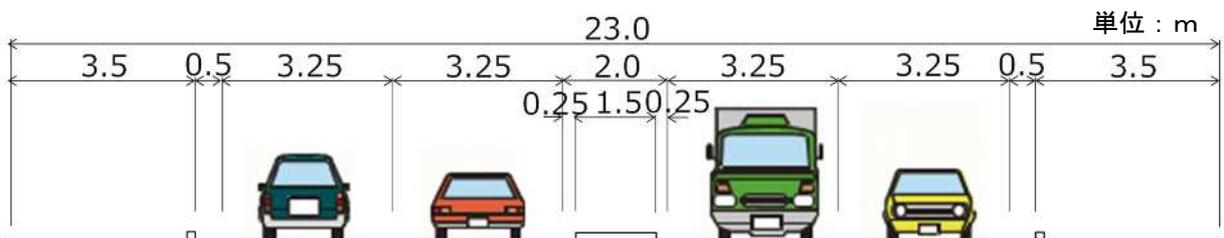
当該事業区間は2車線で整備されているが、その前後区間においては4車線で整備されているため、交通容量の低下による速度低下が発生し、特に朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的に渋滞するなどの交通課題を抱えている。

このため、高規格道路等へのアクセス性向上や、災害時の緊急輸送道路ネットワークの強化を図るため、主要地方道名古屋江南線の4車線化整備を行うものである。

## 2. 事業概要

- a. 事業箇所
- b. 事業内容
- c. 全体事業費
- d. 事業期間
- e. 根拠法令

いちのみやしち あきちようまち やはたばた ちあきちようかのうまんばきたたかす  
 一宮市千秋町 町屋端畑～千秋町 加納馬場北高砂  
 L=1.5km、3種2級(60km/h)、W=23m (4車線化)  
 4,270百万円  
 2021～2038年度  
 道路法



<標準断面図>

## 再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道名古屋江南線 <small>なごやこうなん いちのみや</small> （一宮工区）				
事業箇所	一宮市千秋町 <small>ちあきちようまち</small> 町屋端畑 <small>やはたばた</small> ～千秋町 <small>ちあきちようか</small> 加納馬場北高砂 <small>のうましば きたたかす</small>				
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋江南線は、名古屋市と江南市を結ぶ幹線道路である。本事業区間は、一宮市周辺における東西の幹線道路である国道 155 号に接続するとともに、名神高速道路の高規格道路へのアクセスにおいても重要な幹線道路である。また、第二次緊急輸送道路として位置づけられており、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は 2 車線で整備されているが、その前後区間においては 4 車線で整備されているため、交通容量の低下による速度低下が発生し、特に朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的に渋滞するなどの交通課題を抱えている。</p> <p>このため、高規格道路等へのアクセス性向上や、災害時の緊急輸送道路ネットワークの強化を図るため、主要地方道名古屋江南線の 4 車線化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（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2020 年度)	再評価時 (2025 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2021～2038 年度	2021～2038 年度	—	
	事業費（億円）	42.7	42.7	—	
	経費内訳	工事費	9.9	9.9	—
		用補費	31.4	31.4	
その他		1.4	1.4		
事業内容	現道拡幅 延長:1.5km 幅員:23.0m 4車線	現道拡幅 延長:1.5km 幅員:23.0m 4車線	—		

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p><b>【事前評価時の状況】</b></p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道は慢性的に混雑しており、交通量も増加傾向である。また、混雑時旅行速度は低下しており、改善が必要である。</li> <li>（交通状況 H22：17,009 台/日⇒H27：19,480 台/日）</li> <li>（混雑時旅行速度 上り H22：27.4km/h⇒H27：23.4km/h）</li> <li>（混雑時旅行速度 下り H22：22.6km/h⇒H27：19.6km/h）</li> </ul> <p>②地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要地方道名古屋江南線は第二次緊急輸送道路として位置づけられているため、4車線化により、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要がある。</li> </ul> <p><b>【再評価時の状況】</b></p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道は東西の幹線道路である国道155号に接続し、また、名神高速道路へのアクセスにおいても重要な区間であるが、当該路線の交通量は増加傾向にあり、朝夕を中心に慢性的に混雑しており、事業の必要性に変化はない。</li> <li>交通量 H22：17,009 台/日 ⇒ H27：19,480 台/日 ⇒ R3：20,001 台/日</li> <li>混雑度 H22：0.81 ⇒ H27：0.85 ⇒ R3：1.11</li> <li>混雑時旅行速度 上り H22：27.4km/h ⇒ H27：23.4km/h ⇒ R3：21.8km/h</li> <li>下り H22：22.6km/h ⇒ H27：19.6km/h ⇒ R3：20.1km/h</li> </ul> <li>・尾張一宮 PA スマート IC（仮称）が2024年9月6日に新規準備段階調査着手箇所を選定された。また、三ツ井重吉地区のまちづくり基本構想（案）において、スマート IC 周辺に物流拠点や観光交流施設の立地・誘導が示されており、高規格道路へのアクセス性の向上が期待される。</li> <p>②地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要地方道名古屋江南線は第二次緊急輸送道路として位置づけられており、緊急時の避難・救助機能や災害時の円滑な通行機能を向上させる必要性は変わらない。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要地方道名古屋江南線の交通量は増加傾向にあり、混雑度も上昇しており、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的に混雑している。</li> <li>・尾張一宮 PA スマート IC（仮称）の新規準備段階調査着手による高規格道路へのアクセス強化やまちづくり基本構想（案）における物流拠点や観光交流施設の立地・誘導など、高規格道路へのアクセス性向上の必要性が高まっている。</li> </ul>
	<p style="text-align: center;"><b>A</b></p> <p>○A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。  B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。  C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。  ※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量の増加により渋滞緩和の必要性が高まっているとともに、スマート IC の新規準備段階調査着手箇所への選定などによる高規格道路へのアクセス強化や緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性が増大しているため。</li> </ul>
判定	

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	<b>【事業計画及び実績】</b>											
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027~ 2036	2037	2038	合計
		工種 区分	調査・設計	→									/
			用地補償	→									
			工事	→									
		事業費 (億円)	当初計画	3.2			39.5					42.7	
			実績	2.7			2.7					2.7	
			今回計画	2.7			40.0					42.7	
		<b>【進捗率】</b>											
				これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率						
		計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】							
延長(km)		1.5	0.0	0.0	1.5	0.0							
事業費(億円)		42.7	2.7	6.3	42.7	6.3							
工事費		9.9	0.0	0.0	9.9	0.0							
用補費		31.4	1.6	5.1	31.4	5.1							
その他		1.4	1.1	78.6	1.4	78.6							
<p>※用地取得率（面積ベース）は約9%</p> <p><b>【施工済みの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 供用済み区間はなし。</li> </ul>													
2) 未着手 又は長期化の 理由		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 完了予定年度に変更なし。</li> </ul>											
3) 今後の 事業進捗の 見込み		<p><b>【阻害要因】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大きな阻害要因はない。</li> </ul> <p><b>【今後の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2038年度に整備が完了する予定である。</li> </ul>											
判定		<p><b>A</b></p> <p>○A: これまで事業は順調であり、引き続き計画通り確実な完成が見込まれる。 B: 次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> <li>・ これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> <li>・ これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。</li> </ul> <p>C: 阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。</p>											
<p><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業は順調であり、2038年度の整備完了が見込まれるため。</li> </ul>													

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化

**【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析の算定基礎となった要因変化の有無】**

- ・交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定

**【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 (基準年:2020年)	再評価時 (基準年:2025年)	備考
費用 (億円)	事業費	27.2	30.9	
	維持管理費	0.8	0.9	
	合計(C)	28.0	31.8	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	178.3	196.6	
	走行経費減少便益	9.3	12.3	
	交通事故減少便益	0.7	1.6	
	合計(B)	188.3	210.5	
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	26,400	33,000	
費用対効果分析結果(B/C)		6.7	6.6	

※四捨五入により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】**

- ・事前評価時：費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)
- ・再評価時：費用便益分析マニュアル(令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)

**【変動要因の分析】**

- ・評価基準年の更新により、現在価値化した事業費が増加したものの、近年の交通状況の反映により交通量が増大しており、B/Cは依然として1.0を大きく超えている。

③事業の効果の変化

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・モノづくり拠点への定時性の確保、広域交通性の向上がある。
- ・「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0.78である。

達成目標		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	3	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	1
			<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・モノづくり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 checked="" 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	
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 高速道路・地域高規格道路・自動車専用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	4	
総合計				9	7
評価値				0.78	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

（令和元年9月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課）

**【再評価時の状況】**

- ・貨幣価値化困難な効果として、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、広域交通性の向上、広域的な防災機能の向上がある。
- ・「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0.89である。

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		
			評価項目	基礎点	得点
1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	<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	2
			<input 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 checked="" 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	
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			<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	5	
2 あいちを守る	③地震・津波対策の推進	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	3	
総合計			9	8	
評価値			8/9=0.89		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和7年9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)

**【変動要因の分析】**

- ・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については0.6を超えている。

判定

A

- ◎ A: 事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- B: 事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。
- C: 事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。

**【理由】**

- ・B/Cが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を超えているため。

III 対応方針(案)

**継続**

中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。  
継続：上記以外のもの。

IV 事後評価実施の有無と主な評価内容

- 対象(事業完了後5年目) 対象外
- 【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】
- 
- 【主な評価内容】
- ・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