

事業概要書

事業名 道路事業	路線名等 一般県道 <small>ぜんじのにしきたの</small> 善師野西北野線
-----------------	---

1. 事業のあらまし

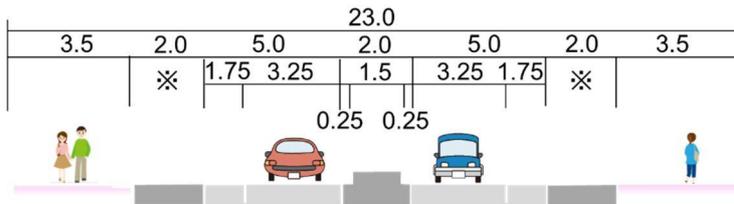
一般県道善師野西北野線は、犬山市役所の東部を南北に縦断し、犬山市ぜんじの善師野からにしきたの西北野に至る延長 7.2 km の路線であり、国道 41 号などの主要な幹線道路に接続するとともに、地域の生活道路にもなっている。

当該事業区間の周辺には、犬山城や博物館明治村、入鹿池など県内有数の観光地があり、当該路線と並行する主要地方道春日井各務原線や国道 41 号付近は慢性的に渋滞が発生している。また沿線には新たな産業集積エリアも計画されており、新たな交通需要の発生に伴う渋滞の増加が懸念されることから、市街地内や周辺地域間の円滑な移動、各観光地へのアクセス性向上、加えて、新たな産業拠点と小牧東 IC や国道 41 号への接続性の向上が課題になっている。

このため、当該地域周辺の渋滞緩和、高規格道路や主要観光地へのアクセス性向上を図ることを目的として、一般県道善師野西北野線のバイパス整備を実施するものである。

2. 事業概要

- | | |
|----------|---|
| a. 事業箇所 | 犬山市 <small>とうのじ</small> 塔野地～ <small>まえはら</small> 前原 |
| b. 事業内容 | L=0.9km 3種2級 (60km/h) W=23.0m (2車線) |
| c. 全体事業費 | 61.5億円 |
| d. 事業期間 | 1999年度～2030年度 |
| e. 根拠法令 | 道路法 |



単位：m

※完成4車線整備の用地



- : 対象区間
- : 高速道路
- : 一般国道
- : 主要地方道
- : 一般県道
- : 市道等
- : 新たな産業集積エリア (候補地区)
- : 産業用地(既存)



再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	一般県道 善師野西北野線						
事業箇所	犬山市塔野地～前原						
事業のあらまし	<p>一般県道善師野西北野線は、犬山市役所の東部を南北に縦断し、犬山市善師野から西北野に至る延長 7.3 km の路線であり、国道 41 号などの主要な幹線道路に接続するとともに、地域の生活道路にもなっている。</p> <p>当該事業区間の周辺には、犬山城や博物館明治村、入鹿池など県内有数の観光地があり、当該路線と並行する主要地方道春日井各務原線や国道 41 号付近は慢性的に渋滞が発生している。また沿線には新たな産業集積エリアも計画されており、新たな交通需要の発生に伴う渋滞の増加が懸念されることから、市街地内や周辺地域間の円滑な移動、各観光地へのアクセス性向上、加えて、新たな産業拠点と小牧東 IC や国道 41 号への接続性の向上が課題になっている。</p> <p>このため、当該地域周辺の渋滞緩和、高規格道路や主要観光地へのアクセス性向上を図ることを目的として、一般県道善師野西北野線のバイパス整備を実施するものである。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>「あいち社会資本整備方針 2025 11 の取組方針」より</p> <p>①地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>②地域の魅力向上（主要観光地へのアクセス性向上）</p> <p>③陸・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>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事業採択時 (1999 年度)	再評価時 (1 回目) (2016 年度)	再評価時 (2 回目) (2021 年度)	再評価時 (3 回目) (2025 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	1999～2023	1999～2023	1999～2027	1999～2030	・ 土壌汚染が確認され、汚染土の調査、関係機関協議及び汚染土除去が必要となったため	
	事業費(億円)	25.0	25.0	25.0	61.5		
	経費内訳	工事費	12.9	12.9	12.4	46.1	・ 物価上昇による資機材及び労務単価の増加 (+11.3 億円) ・ 汚染土除去による工事費、調査費の増加 (+23.6 億円) ・ 将来道路用地の防草対策及び安全対策の追加 (+1.6 億円)
		用補費	10.7	10.7	10.8	10.8	
その他		1.4	1.4	1.8	4.6		
事業内容	バイパス整備 延長：0.9km 幅員：23.0m 2/4 車線	バイパス整備 延長：0.9km 幅員：23.0m 2/4 車線	バイパス整備 延長：0.9km 幅員：23.0m 2/4 車線	バイパス整備 延長：0.9km 幅員：23.0m 2/4 車線	バイパス整備 延長：0.9km 幅員：23.0m 2/4 車線		

II 評価	
<p>1) 必要性の変化</p> <p style="text-align: center;">① 事業の必要性の変化</p>	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・犬山市は、成田山や入鹿池など県内でも有数の観光地を抱えており、名古屋市内や高速道路からの円滑なアクセスが求められている。 ・犬山市の中心部を南北に縦断する（主）春日井各務原線には、多くの主要渋滞箇所が存在し、H11年で交通量が約17,100台/日、混雑度が1.65と激しい渋滞が発生している箇所もあり、犬山市中心部へのアクセスや周辺地域との結びつきに障壁となっている。 <p>【再評価時（1回目）の状況】</p> <p>①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・尾張北部地域では、物流拠点施設などの企業立地が進み、（主）春日井各務原線ではH22で交通量が約21,600台/日とH11から約4,500台/日増加（約28%増加）し、混雑度が2.1と混雑している。この路線の国道41号付近では慢性的に渋滞が発生しているため、環状道路網の形成が必要不可欠である。 <p>②国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線沿線は、犬山市の総合計画および都市計画マスタープラン（H23.3）において産業集積エリアに位置付けられており、新たな工業団地の計画が検討されている。犬山市の新たなものづくり拠点の形成においては、これらの産業集積エリアと小牧ICや国道41号等の広域幹線道路との交通を円滑化することは必要不可欠である。 <p>【再評価時（2回目）の状況】</p> <p>①地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線と並行する（主）春日井各務原線は依然として主要渋滞箇所が存在し、国道41号付近は混雑度が1.12と1.0を超えており、市内アクセスや周辺地域間の円滑な移動を阻害する要因となっている。環状道路網の形成等により、通過交通の分担と市内交通の円滑化が求められる。 <p>②地域の魅力向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・犬山市は総合計画において市内の観光地の渋滞緩和を促進し、観光客の満足度の向上を図ることとしており、各観光地への円滑なアクセスの必要性は事業採択時から変わらない。 ・当該路線から西側2km弱に位置する橋爪・五郎丸地区（国道41号沿線）では、名鉄線の新駅の設置や道の駅の設置が計画されており、当該路線はこれら地域を環状的に囲む骨格路線の一部となる。 <p>③陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回の再評価時から変わらず、当該路線沿線は、犬山市が総合計画および都市マスタープランにおいて産業集積エリアに位置付けている。犬山市と周辺市町を結ぶとともに都市拠点や産業拠点などの各拠点間を連絡し、円滑に自動車交通を処理する（都）成田富士入鹿線（当該路線が一部を形成）等の整備を推進することとしている。 ・犬山市の製造品出荷額等は、直近5年間（2015年→2019年）で約14%増加しており、産業の成長を支える基盤整備が求められる。 <p>【再評価時（3回目）の状況】</p> <p>① 地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線と並行する（主）春日井各務原線は依然として主要渋滞箇所が存在し、国道41号付近は混雑度が1.04と1.0を超えており、市内アクセスや周辺地域間の円滑な移動を阻害する要因となっている。環状道路網の形成等により、通過交通の分担と市内交通の円滑化が求められる。 <p>②地域の魅力向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・犬山市は総合計画において市内の観光地の渋滞緩和を促進し、観光客の満足度の向上を図ることとしており、各観光地への円滑なアクセスの必要性は事業採択時から変わらない。 ・当該路線から西側2km弱に位置する橋爪・五郎丸地区（国道41号沿線）は、犬山市都市計画マスタープラン・緑の基本計画（令和5年3月）において、都市拠点に位置付けられており、名鉄線の新駅の設置の可能性が検討されている。当該路線はこれら地域を環状的に囲む骨格路線の一部となることから道路整備の必要性が高まっている。

	<p>③陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回の再評価時から変わらず、当該路線沿線は、犬山市が総合計画および都市マスタープランにおいて産業集積エリアに位置付けている。犬山市と周辺市町を結ぶとともに都市拠点や産業拠点などの各拠点間を連絡し、円滑に自動車交通を処理する（都）成田富士入鹿線（当該路線が一部を形成）等の整備を推進することとしている。 ・犬山市の製造品出荷額等は、直近6年間（2019年→2024年）で約17%増加しており、産業の成長を支える基盤整備が求められる。 ・2024年2月に国道41号が五郎丸交差点まで6車線化が完了し、国道41号に接続する（都）成田富士入鹿線（当該路線が一部を形成）の整備を進めることで、国道41号を中心とした広域的な交通体系を構築し、移動利便性を高めることが求められる。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路の混雑度は依然高く、また新たに周辺の開発事業が計画されていることから当該路線の必要性は依然高い。 																																																																																													
	<p>判定</p> <p>B</p> <p>A： 前回評価時に比べ必要性が増大している。 B： 前回評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 前回評価時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要観光地と高速とのアクセス強化、環状道路網の形成、ものづくり拠点のアクセス強化など大きな変化はなく、事業の必要性は依然と高い状況であるため。 																																																																																													
②事業の進捗状況及び見込み	<p>1) 進捗状況</p> <p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>1999～2015</th> <th>2016～2020</th> <th>2021～2024</th> <th>2025</th> <th>2026～2030</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> </tr> <tr> <td>用地補償</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> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>当初計画</td> <td>6.7</td> <td>9.3</td> <td colspan="2">9.0</td> <td></td> <td>25.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>7.4</td> <td>7.2</td> <td>5.8</td> <td colspan="2"></td> <td>20.3</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>7.4</td> <td>7.2</td> <td>5.8</td> <td colspan="2">41.1</td> <td>61.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗状況</th> </tr> <tr> <th>計画【①】</th> <th>実績【②】</th> <th>達成率(%)【②÷①】</th> <th>計画【③】</th> <th>進捗率(%)【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0.0%</td> <td>0.9</td> <td>0.0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>25.0</td> <td>20.3</td> <td>81.2%</td> <td>61.5</td> <td>33.0%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>12.4</td> <td>6.6</td> <td>53.2%</td> <td>46.1</td> <td>14.3%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>10.8</td> <td>10.8</td> <td>100.0%</td> <td>10.8</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>1.8</td> <td>3.0</td> <td>166.7%</td> <td>4.6</td> <td>65.2%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業費は端数処理の関係で合計と一致しない場合がある。</p> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・供用済みの区間はなし。 			1999～2015	2016～2020	2021～2024	2025	2026～2030	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	6.7	9.3	9.0			25.0	実績	7.4	7.2	5.8			20.3	今回計画	7.4	7.2	5.8	41.1		61.5		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況		計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】	延長(km)	0.0	0.0	0.0%	0.9	0.0%	事業費(億円)	25.0	20.3	81.2%	61.5	33.0%	工事費	12.4	6.6	53.2%	46.1	14.3%	用地補償費	10.8	10.8	100.0%	10.8	100.0%	その他	1.8	3.0	166.7%	4.6	65.2%
			1999～2015	2016～2020	2021～2024	2025	2026～2030	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	6.7	9.3	9.0			25.0																																																																																							
	実績	7.4	7.2	5.8			20.3																																																																																							
	今回計画	7.4	7.2	5.8	41.1		61.5																																																																																							
	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況																																																																																										
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】																																																																																									
延長(km)	0.0	0.0	0.0%	0.9	0.0%																																																																																									
事業費(億円)	25.0	20.3	81.2%	61.5	33.0%																																																																																									
工事費	12.4	6.6	53.2%	46.1	14.3%																																																																																									
用地補償費	10.8	10.8	100.0%	10.8	100.0%																																																																																									
その他	1.8	3.0	166.7%	4.6	65.2%																																																																																									
<p>2) 未着手又は長期化の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事に先立ち実施した土壌調査により確認された土壌汚染の範囲確認のための追加調査、関係機関との協議及び汚染土除去が必要となり、期間を延伸している。 																																																																																														

	<p>3) 今後の事業進捗の見込み</p>	<p>【阻害要因】 ・大きな阻害要因はない。</p> <p>【今後の見込み】 ・汚染土への対応により、完成年度が延長しているものの、2030年度の整備完了が見込まれる。</p>																																																																					
	<p>判定</p>	<p>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） ・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。 ○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。 ・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。 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>【理由】 ・汚染土への対応により、完成年度が延長しているものの、2030年度の整備完了が見込まれるため。</p>																																																																				
<p>② 事業の効果の変化</p>	<p>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</p>	<p>【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訂</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" data-bbox="392 987 1441 1496"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年:1999)</th> <th>再評価時 (1回目) (基準年:2016)</th> <th>再評価時 (2回目) (基準年:2021)</th> <th>再評価時 (3回目) (基準年:2025)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>-</td> <td>23.4</td> <td>27.1</td> <td>64.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>-</td> <td>0.5</td> <td>0.6</td> <td>0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>-</td> <td>23.9</td> <td>27.7</td> <td>65.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>-</td> <td>39.8</td> <td>58.1</td> <td>92.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>-</td> <td>11.8</td> <td>5.5</td> <td>6.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>-</td> <td>7.1</td> <td>0.0</td> <td>0.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>-</td> <td>58.7</td> <td>63.6</td> <td>98.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>-</td> <td>10,800</td> <td>10,000</td> <td>10,800</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>-</td> <td>2.5</td> <td>2.3</td> <td>1.5</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の。</p> <p>【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7年8月 国土交通省 道路局 都市局）</p> <p>【変動要因の分析】 ・貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。</p>					区分		事業採択時 (基準年:1999)	再評価時 (1回目) (基準年:2016)	再評価時 (2回目) (基準年:2021)	再評価時 (3回目) (基準年:2025)	備考	費用 (億円)	事業費	-	23.4	27.1	64.4		維持管理費	-	0.5	0.6	0.7		合計 (C)	-	23.9	27.7	65.0		効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	39.8	58.1	92.0		走行経費削減便益	-	11.8	5.5	6.5		交通事故減少便益	-	7.1	0.0	0.2		合計 (B)	-	58.7	63.6	98.6		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	-	10,800	10,000	10,800		費用対効果分析結果 (B/C)		-	2.5	2.3	1.5	
区分		事業採択時 (基準年:1999)	再評価時 (1回目) (基準年:2016)	再評価時 (2回目) (基準年:2021)	再評価時 (3回目) (基準年:2025)	備考																																																																	
費用 (億円)	事業費	-	23.4	27.1	64.4																																																																		
	維持管理費	-	0.5	0.6	0.7																																																																		
	合計 (C)	-	23.9	27.7	65.0																																																																		
効果 (億円)	走行時間短縮便益	-	39.8	58.1	92.0																																																																		
	走行経費削減便益	-	11.8	5.5	6.5																																																																		
	交通事故減少便益	-	7.1	0.0	0.2																																																																		
	合計 (B)	-	58.7	63.6	98.6																																																																		
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	-	10,800	10,000	10,800																																																																	
費用対効果分析結果 (B/C)		-	2.5	2.3	1.5																																																																		

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

※事前評価未実施

【再評価時（1回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「環状機能の確保と主要渋滞箇所の代替効果」「モノづくり拠点への定時性確保」などがある。
- ・「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（建設部方針）		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
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ 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	
			■ 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	
			合計	6	
	◎	■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3	
		■ 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		
⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3	
		■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3		
		<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進（交通結節点・バス路線の渋滞緩和等）に資する事業に該当する	2		
		<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間（県平均値以上）の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1		
		合計	3		
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」

（平成28年7月 愛知県 建設部 都市整備課・道路維持課・道路建設課）

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「環状機能の確保と主要渋滞箇所の代替効果」「主要観光地へのアクセス性の向上」「モノづくり拠点への定時性確保」などがある。
- ・「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0.83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	◎	□ 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
			<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 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	
			■ 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	
			合計	6	
	◎	□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3	
		■ 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		
◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	3		
	■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3			
	<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進（交通結節点・バス路線の渋滞緩和等）に資する事業に該当する	2			
	<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1			
	合計	3			
3 あいち輝く	⑧地域の魅力向上	◎	□ a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 高規格幹線道路・地域高規格道路から主要観光地へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 駅から主要観光地へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> その他主要観光地周辺へのアクセス性向上に資する事業に該当する	1	
			合計	3	
総合計			12	10	
評価値			0.83		

※「道路・街路事業の事業評価マニュアル」

（令和3年3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（3回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「環状機能の確保と主要渋滞箇所の代替効果」「主要観光地へのアクセス性の向上」「モノづくり拠点への定時性確保」などがある。
- ・「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0.83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 <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 <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 <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	MAX3	1
	②地域の活性化		<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <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 <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 <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	MAX3	
合計				6	4
3 あいちが 輝	③地域の魅力向上	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和と沿道環境の改善が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3	3
			<input type="checkbox"/> a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路から主要観光地へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> 駅から主要観光地へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する <input type="checkbox"/> その他主要観光地周辺へのアクセス性向上に資する事業に該当する	MAX3	
合計				3	3
総合計				12	10
評価値				10/12=0.83	

※「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

B

- 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】

- ・事業着手時より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、事業効果の発現が期待できる。

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