

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 <small>なごやこうなん いちのみや</small> 名古屋江南線 (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、江南市と名古屋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、名神高速道路等の高規格幹線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 2 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、高規格幹線道路等へのアクセス性向上や、災害時の緊急輸送道路の確保を図るため、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) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>(2) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	42.7 億円		■工事費 9.9 億円、■用補費 31.4 億円 ■その他 1.4 億円			
事業期間	採択予定年度	2021 年度	着工予定年度	2021 年度	完成予定年度	2038 年度
事業内容	延長：L=1.5 km、幅員：W=23 (4 車線化)					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間の現道の交通量は、H22 センサスの 17,009 台/日から H27 センサスの 19,480 台/日と増加している。また、混雑時旅行速度は、上り・下りともに低下している。 上り：27.4km/h (H22 センサス) →23.4km/h (H27 センサス) 下り：22.6km/h (H22 センサス) →19.3km/h (H27 センサス) <p>本路線は尾張北部地域の南北軸を形成する幹線道路であり、尾張北部地域の工業団地や物流拠点と高規格幹線道路とを結ぶ道路であることから、国際競争力を強化するためには重要な基盤整備が必要である。</p> <p>(2) 地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要地方道名古屋江南線は第 2 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。 <p>○都市計画決定</p> <p>当該路線は 1971 年 3 月に都市計画決定した。(延長 2,300m、幅員 23m)</p> <p>2010 年 12 月に都市計画区域の再編に伴う、路線の統合による都市計画の変更を行った。(変更延長 13,100m、幅員 23m)</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>渋滞緩和や高規格幹線道路へのアクセス性の向上、防災機能の向上のため、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 (基準年：2020)	備考
費用 (億円)	事業費	27.2	
	維持管理費	0.8	
	合計(C)	28.0	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	178.3	
	走行経費削減便益	9.3	
	交通事故減少便益	0.7	
	合計(B)	188.3	
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	26,400
費用対効果分析結果(B/C)		6.7	

※四捨五入等により端数が合わないことがある

※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(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)

2) 貨幣価値化困難な効果

・「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	
			合計	6	
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)

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。

