

## 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>かすがいかみかほら</small> 春日井各務原線 (本庄工区) <small>ほんじょう</small>					
事業箇所	小牧市上末地内 <small>かみすえ</small> ～本庄地内 <small>ほんじょう</small>					
事業のあらまし	<p>主要地方道春日井各務原線は、尾張地域の春日井市と岐阜県各務原市を結ぶとともに、尾張北部地域から名古屋市への主要なアクセス機能を担う重要な道路である。</p> <p>本事業区間の周辺には物流・生産拠点が集積し、春日井各務原線の現道は国道 155 号を經由し高速道路へ接続するルートとなっている。しかし、現道は慢性的な渋滞が発生しており、現道区間内の本庄交差点は主要渋滞箇所指定されている。</p> <p>このため、主要物流拠点から高規格幹線道路へのアクセス性の向上、地域の主要渋滞箇所解消のため、主要地方道春日井各務原線のバイパス整備を行うものである。</p> <p>なお、一級河川大山川以北は「小牧本庄土地区画整理事業」内の幹線道路として整備されるものである。</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（高規格幹線道路へのアクセス性向上）</p> <p>(2) 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	22.6 億円		■工事費 14.2 億円、■用補費 4.7 億円、■その他 3.7 億円			
事業期間	採択予定年度	2023 年度	着工予定年度	2024 年度	完成予定年度	2034 年度
事業内容	バイパス整備（延長：0.8km、車線数：2 車線、幅員：16.0m）					
II 評価						
① 事業の必要性	1) 必要性	<p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格幹線道路へのアクセス性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業区間は既存の物流・生産拠点の集積地を縦貫し、沿道の南部は小牧市都市計画マスタープランで「産業候補地区（先端産業・工業・物流ゾーン）」に位置付けられている。このため、高規格幹線道路との結節点（小牧 IC 及び春日井 IC）へのアクセス性を向上させる必要がある。</li> </ul> <p>(2) 地域の活性化（地域の渋滞箇所の緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業区間に並行する現道上にある本庄交差点は、地域の主要渋滞箇所に指定されている。バイパス整備により交通転換を図り、渋滞を緩和させ、地域間の移動の円滑化を図る必要がある。</li> <li>○都市計画決定</li> <li>当該路線は、【都市計画道路 3・4・17 犬山春日井線】（延長約 10,200m、幅員 16m、2 車線）として、都市計画決定（1971.3.31（愛知県第 264 号））されている。</li> </ul>				
	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>物流・生産拠点から高規格道路へのアクセス性の向上、地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和の観点から、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】																																																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価 (基準年：2023年度)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>11.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>12.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>53.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>6.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>60.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>9,300</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>4.9</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		区分		事前評価 (基準年：2023年度)	備考	費用 (億円)	事業費	11.9		維持管理費	0.6		合計(C)	12.4		効果 (億円)	走行時間短縮便益	53.1		走行経費減少便益	6.9		交通事故減少便益	0.7		合計(B)	60.7		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	9,300		費用対効果分析結果(B/C)		4.9		<p>※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。</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(2022年2月 国土交通省 道路局 都市局)に基づき実施。</p>											
区分		事前評価 (基準年：2023年度)	備考																																														
費用 (億円)	事業費	11.9																																															
	維持管理費	0.6																																															
	合計(C)	12.4																																															
効果 (億円)	走行時間短縮便益	53.1																																															
	走行経費減少便益	6.9																																															
	交通事故減少便益	0.7																																															
	合計(B)	60.7																																															
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	9,300																																														
費用対効果分析結果(B/C)		4.9																																															
②事業の効果	<p>・貨幣価値化困難な効果として、主要物流拠点・生産拠点から高規格道路へのアクセス性の向上、地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和がある。</p> <p>・「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。</p>																																																
2) 地元の合意形成	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th>評価対象 の判断</th> <th colspan="2">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th></th> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1 あいちを 高める</td> <td rowspan="2">①陸・海・空一体の国際競争力の強化</td> <td rowspan="2">◎</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  <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慣性的な混雑(混雑度126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道路の混雑(混雑度10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性の向上に資する道路事業に該当する </td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="2">2</td> </tr> <tr> <td> <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 </td> <td>MAX3 3 2 1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">合計</td> <td></td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <td rowspan="2">②地域の活性化</td> <td rowspan="2">◎</td> <td> <input type="checkbox"/> 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  <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切改良促進法により指定された踏切の撤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 </td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="2">3</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="3">総合計</td> <td></td> <td>9</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td> <td></td> <td colspan="2">0.89</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 都市整備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					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慣性的な混雑(混雑度126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道路の混雑(混雑度10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性の向上に資する道路事業に該当する	MAX3 3 2 1	2	<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 3 2 1	合計				6	5		②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切改良促進法により指定された踏切の撤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 2 1	3	合計	3	3	総合計				9	8	評価値				0.89	
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慣性的な混雑(混雑度126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道路の混雑(混雑度10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性の向上に資する道路事業に該当する	MAX3 3 2 1	2																																												
			<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 3 2 1																																													
合計				6	5																																												
	②地域の活性化	◎	<input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切改良促進法により指定された踏切の撤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 2 1	3																																												
			合計	3		3																																											
総合計				9	8																																												
評価値				0.89																																													
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>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>2034</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="6">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="6">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.7</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="6">←————→</td> <td>14.2</td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="6">←————→</td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td>・橋梁工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="2">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="3">←————→</td> <td>7.6</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5">7.5</td> <td colspan="5">15.1</td> <td>22.6</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="11">22.6</td> <td>22.6</td> </tr> </tbody> </table>															2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	合計	工種区分	調査・設計	←————→												3.7	用地補償	←————→												4.7	工事						←————→						14.2	・土工						←————→						3.3	・橋梁工						←————→							3.3	・舗装工									←————→			7.6	事業費（億円）		7.5					15.1					22.6			22.6											22.6
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	合計																																																																																																																											
	工種区分	調査・設計	←————→												3.7																																																																																																																										
		用地補償	←————→												4.7																																																																																																																										
		工事						←————→						14.2																																																																																																																											
		・土工						←————→						3.3																																																																																																																											
・橋梁工							←————→							3.3																																																																																																																											
・舗装工										←————→			7.6																																																																																																																												
事業費（億円）		7.5					15.1					22.6																																																																																																																													
		22.6											22.6																																																																																																																												
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。今後、沿線地権者に対して早期に事業説明を行い、理解を得ていく。</li> </ul>																																																																																																																																								
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線に福祉施設や工場等があるため、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	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、事業の実効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"> <li>・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。</li> <li>・隣接工区も都市計画ルートに基づいて整備中である。</li> </ul>																																																																																																																																							
	判定	A		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。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。																																																																																																																																					
【理由】		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。  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																																																																																																																																									
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 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、安全性の改善状況																																																																																																																																									
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見																																																																																																																																									
Ⅵ 対応方針																																																																																																																																									