

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般県道 ^{はるひこまき} 春日小牧線				
事業箇所	西春日井郡 ^{かすがい} 豊山町 ^{あおやま} 大字青山				
事業のあらまし	<p>一般県道春日小牧線は、清須市から小牧市に至る路線であり、名古屋高速道路小牧線や国道 41 号などに接続し、尾張北部地域の道路ネットワークを構成する道路である。</p> <p>当地域にある県営名古屋空港に隣接する地区は、南海トラフ地震やスーパー伊勢湾台風等に伴う大規模災害時に全国からの応援人員や物資等を円滑に受け入れ、被災物資を地域の防災拠点に迅速かつ的確に供給する機能を担う基幹的広域防災拠点の計画地とされている。</p> <p>このため、名古屋高速道路や国道 41 号などの幹線道路から基幹的広域防災拠点へのアクセス性向上を主な目的として、豊山町道を一般県道春日小牧線に指定し、県道として現道拡幅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地震・津波対策の推進（広域的な防災機能の向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2021 年度)	再評価時 (2025 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2022 年度～2025 年度	2022 年度～2028 年度	交差点の計画変更及び埋蔵文化財調査の追加により延伸	
	事業費（億円）	13.7	30.9		
	経費内訳	工事費	7.1	11.6	・ 交差点の計画変更に伴う増額 ・ 資材や労務費の上昇 2021 単価→2025 単価 (+13.2 億円)
		用補費	5.7	14.3	
		その他	0.9	4.9	埋蔵文化財調査の追加 (+4.0 億円)
事業内容	現道拡幅整備 延長：1.1km 幅員：17.5m 2車線	現道拡幅整備 延長：1.1km 幅員：17.5m 2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>【事前評価時の状況】</p> <p>① 地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当地域にある県営名古屋空港に隣接する地区は、南海トラフ地震及びスーパー伊勢湾台風等の大規模災害時に全国からの応援人員や物資等を円滑に受け入れ、被災物資を地域の防災拠点に迅速かつ的確に供給する機能を担う基幹的広域防災拠点の計画地とされている。当該事業区間は基幹的広域防災拠点へのアクセスを担う道路として、交通を円滑にする必要がある。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 地震・津波対策の推進（広域的な防災機能の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当地域にある県営名古屋空港に隣接する地区は、南海トラフ地震及びスーパー伊勢湾台風等の大規模災害時に全国からの応援人員や物資等を円滑に受け入れ、被災物資を地域の防災拠点に迅速かつ的確に供給する機能を担う基幹的広域防災拠点の計画地とされている。当該事業区間は基幹的広域防災拠点へのアクセスを担う道路として、交通を円滑にする必要がある。 ・ 当該事業区間は 2024 年度の愛知県防災会議にて、第 1 次緊急輸送道路（計画）に指定されている。 ・ また、2025 年 9 月に地震調査委員会より公表された地震の発生確率値の更新では、南海トラフ地震の 30 年以内の発生確率が「70～80%」から「60～90%程度以上、20～50%（BPTモデル）」に引き上げられており、基幹的広域防災拠点へのアクセス性向上の必要性は増大している。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 前回再評価時に比べ、第 1 次緊急輸送道路（計画）に指定されていることや、南海トラフ地震の発生確率が引き上げられていることから、事業の必要性は増大している。
	<p>判定</p> <p>A</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。</p> <p>※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>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急輸送道路ネットワークの強化など、事業着手時に比べ必要性が増大しているため。

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】
 ※事前評価時未実施

【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：2021年)	再評価時 (基準年：2025年)	備考
費用 (億円)	事業費	—	24.6	
	維持管理費	—	0.8	
	合計(C)	—	25.4	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	28.4	
	走行経費削減便益	—	2.1	
	交通事故減少便益	—	0.1	
	合計(B)	—	30.6	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	—	2,600
費用対効果分析結果(B/C)		—	1.2	

※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。

※国土交通省 道路局 令和7年2月27日付 事務連絡「道路事業における費用便益分析に用いる費用について」により電線共同溝に係る工事費は事業費に含まないものとする。

【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)

【変動要因の分析】

- ・事前評価時は貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析を実施していないため変動要因等はないが、貨幣価値化可能な効果(B/C)は1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

※事前評価時未実施

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の強化などが期待できる。
- ・「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1.00である。

達成目標 (社会資本整備方針)		評価対象の判断	評価項目	基礎点	得点
2 あいちを守	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	3
			■ 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	
総合計				3	3
評価値				1.00	

※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】

- ・事前評価時は貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析を実施していないため変動要因等はないが、貨幣価値化困難な効果の評価値は0.6を超えている。

判定	A	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	【理由】	<p>・ 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。</p>
III 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：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		
<p>■対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/>対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・ 交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度</p>		
V 事業評価監視委員会の意見		
一般県道春日小牧線の対応方針（案）〔事業継続〕を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		