

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	一般県道 <small>こままいわくらいちのみや</small> 小牧岩倉一宮線				
事業箇所	小牧市 <small>たきひがしまち</small> 多気東町～西 <small>かすがい</small> 春日井郡豊山町大字 <small>あおやま</small> 青山				
事業のあらまし	<p>一般県道小牧岩倉一宮線は、小牧市から一宮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、小牧市道を一般県道小牧岩倉一宮線に指定し、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	埋蔵文化財調査の追加により延伸	
	事業費(億円)	12.2	18.4		
	経費内訳	工事費	6.8	10.4	・埋戻土の流用土から購入土への変更 ・資材や労務費の上昇 2021単価→2025単価 (+4.6億円)
		用補費	4.5	5.5	
その他		0.9	2.5	埋蔵文化財調査の追加 (+1.6億円)	
事業内容	現道拡幅整備 延長：0.6km 幅員：17.5m 2車線	現道拡幅整備 延長：0.6km 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、事前評価時に比べ必要性が増大しているため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	合計
工種区分	調査・設計	←————→							
	用地補償	←————→							
	工事			←————→					
	・土工			←————→					
	・橋梁工			←————→					
	・舗装工			←————→					
事業費 (億円)	前回計画	8.8			3.4				12.2
	実績	8.0							8.0
	今回計画	8.0		10.4					18.4

【進捗率】

	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)	0.0	0.0	0	0.6	0
事業費(億円)	8.8	8.0	90.9	18.4	43.5
工事費	3.4	2.3	67.6	10.4	22.1
用補費	4.5	3.8	84.4	5.5	69.1
その他	0.9	1.9	211.1	2.5	76.0

※用地取得率（面積ベース）は約90%

【施工済みの内容】

- ・供用済みの区間はなし。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・試掘の結果、埋蔵文化財の本調査が必要となったため、期間を延伸している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

- ・埋蔵文化財の本調査終了後に工事を再開することで、2028年度の整備完了が見込まれる。

判定

B

- 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。

【理由】

- ・埋蔵文化財の本調査が必要となり、期間を延伸したが、本調査終了後に工事を再開することで2028年度の整備完了が見込まれるため。

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	—	13.8	
	維持管理費	—	0.5	
	合計(C)	—	14.3	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	21.0	
	走行経費削減便益	—	1.8	
	交通事故減少便益	—	0.1	
	合計(B)	—	22.9	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	—	4,200
費用対効果分析結果(B/C)		—	1.6	

※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。

※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	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		
<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		
V 事業評価監視委員会の意見		
一般県道小牧岩倉一宮線の対応方針（案）〔事業継続〕を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		