

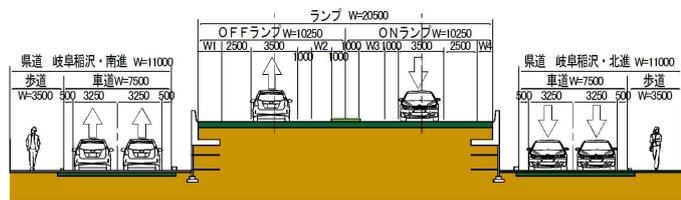
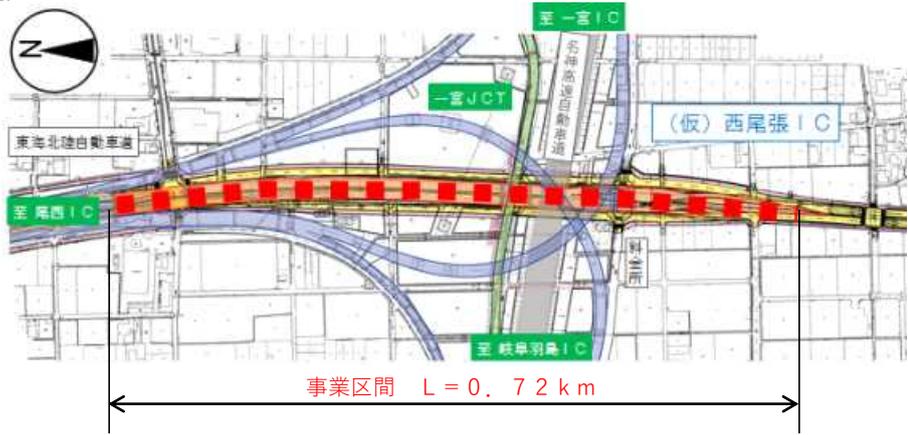
再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：環境安全・防災課

担当課長名：渡辺 学

事業名	高規格ICアクセス 主要地方道岐阜稲沢線 <small>ぎふいなざわ</small> 西尾張IC <small>にしおわり</small>	事業区分	地方道	事業主体	愛知県
起終点	自：愛知県一宮市大和町 <small>いちのみやしやまとちよう</small> 至：愛知県一宮市大和町 <small>いちのみやしやまとちよう</small>	延長	0.72km		
事業概要	主要地方道岐阜稲沢線は、尾張西部地区と岐阜県を南北に結ぶ幹線道路であり、また東海北陸自動車道など高規格道路へのアクセスに資する重要な路線である。さらに第一次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。本事業は、一宮JCTに新たなインターを設置することにより、東海北陸自動車道との連携を強化し、中部地区から北陸地区へのアクセス性向上を目的として延長約0.72kmを整備するものである。				
H20年度事業化	S37年度都市計画決定	H23年度用地着手	H22年度工事着手		
全体事業費	約82億円	事業進捗率	約80%	供用済延長	— km
計画交通量	30,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 4.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 20/85億円 (事業費：20/84億円) 維持管理費：0.67/0.67億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 94/94億円 (走行時間短縮便益：65/65億円) (走行経費減少便益：27/27億円) (交通事故減少便益：2.3/2.3億円)	基準年 令和元年度	
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=1.01~1.2(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1~1.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1~1.1(事業期間±20%) (残事業) 交通量：B/C=4.2~5.0(交通量±10%) 事業費：B/C=4.2~5.1(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.6~4.6(事業期間±20%)				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 一宮JCTに新たなインターを設置することにより、東海北陸自動車道とのアクセス性向上が図れる。 また、高速利用の通過交通が減少することにより、一般道の混雑が緩和される。 主要地方道岐阜稲沢線は、第一時緊急輸送道路としての位置づけがあり、東海北陸自動車道と一体で広域的な緊急時の避難・救助機能が向上する。 				
関係する地方公共団体等の意見	一宮市、稲沢市より早期整備に関する要望があり、自治体の協力は得られている。				
事業評価監視委員会の意見	事業継続を妥当と認める				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	東海北陸自動車道など高規格道路へのアクセス強化、一宮JCTにおける新たなインター設置など、事業着手時の必要性に大きな変化はなく、事業の必要性に変化はない。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地取得率約99%、事業進捗率約80%（令和元年度末時点）				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	残る用地の取得を継続しており、今後は早期完了を目指し、ランプ部の上部工架設、盛土部及び橋梁部の舗装工事を推進していく。				
施設の構造や工法の変更等	今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく				
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果の投資効果も確保されているため。				

事業概要図



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。