

事後評価結果(令和7年度)

担当課: 愛知県 道路建設課

担当課長名: 山田 健爾

事業名	高規格ICアクセス 主要地方道 岐阜稲沢線(西尾張IC)	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地内 至: 愛知県一宮市大和町地内			延長	0.72km					
事業概要										
<p>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路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>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。</p>										
事業の目的・必要性										
<p>現道の主要地方道岐阜稲沢線の当該区間周辺には、主要渋滞箇所や名鉄尾西線の踏切が存在し、高速利用の通過交通と地域内交通の混在等により、渋滞が発生している状況であった。また、東海北陸自動車道で岐阜方面へ向かう場合、直近の一宮西ICは出口のみであり、さらに北に位置する尾西ICを利用しなければならず、アクセス性に課題があった。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、現道の主要地方道岐阜稲沢線から東海北陸自動車道へ接続する一宮稲沢北ICを新たに設置するものである。</p>										
事業概要図										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H20年度	用地着手	H23年度	供用年	(当初) H31	変動	1.1 倍	
		都市計画決定	S37年度	工事着手	H22年度	(暫定/完成)	(実績) R2			
	事業費	計画時	(名目値)	70億円	実績	(名目値)	82億円	変動	1.2 倍	
		(暫定/完成)	(実質値)	66億円	(暫定/完成)	(実質値)	- 億円			
交通量 (当該路線)	計画時		23,900台/日	実績		21,627台/日	変動	90.5%		
	(暫定/完成)			(暫定/完成)						
旅行速度向上		18.9 → 23.8 km/h		交通事故減少		→ 件/億台キロ				
		(供用前現道→当該路線) (供用直前年次) H31年度 (供用後年次) R2年度				(供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) 年度 (供用後年次) 年度				
費用対効果 分析結果 (当初)		B/C	1.1	EIRR	4.5%	総費用	66.7億円	総便益	70.8億円	基準年 平成28年
						事業費: 65.8億円 維持管理費: 0.8億円 更新費: 0億円	走行時間短縮便益: 49.7億円 走行経費減少便益: 12.2億円 交通事故減少便益: 8.9億円			

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	- 億円	総便益	- 億円	基準年
	-	-%	事業費: 維持管理費: 更新費:	億円 億円 億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	億円 億円 億円	令和7年
事業遅延による コスト増	費用増加額		-		便益減少額		- 億円
事業遅延の理由							
関係機関との工程調整により事業期間を変更した。							
交通量変動の理由							
一宮稲沢北ICの整備により、主要地方道岐阜稲沢線から東海北陸自動車道へ一部交通が転換したことで、一宮稲沢北IC北側区間では混雑が緩和したと考えられる。							
客観的評価指標に対応する事後評価項目							
①国際競争力を強化する基盤整備							
<ul style="list-style-type: none"> 一宮南西部や稲沢市などから東海北陸自動車道へのアクセス時間が短縮し、利便性が向上 <ul style="list-style-type: none"> ■稲沢市役所から東海北陸自動車道最寄りICへのアクセス時間(平日・夕方ピーク時間帯) 約20分(尾西IC利用)→約7分(一宮稲沢北IC利用)※ETC2.0データ 一宮稲沢北IC周辺では、新たな企業進出があり、地域・経済交流の活性化や物流の効率化に貢献 							
②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備							
<ul style="list-style-type: none"> 一宮稲沢北IC北側区間では混雑が緩和 <ul style="list-style-type: none"> ■交通量(苅安賀南交差点～北高井交差点) 約23,900台/日(H17センサス)→21,627台/日(R3実測値) ■(主)岐阜稲沢線 上り線の平均旅行速度 ※ETC2.0データ IC北側区間 18.9km/h→23.8km/h 							
③地震・津波対策の強化							
<ul style="list-style-type: none"> 災害時の避難・救助活動や物資輸送の支援など、広域的な防災機能向上に貢献 							
その他評価すべきと判断した項目							
-							
事業による 環境変化	環境影響評価に対応する項目						
	-						
事業による 環境変化	その他評価すべきと判断した項目						
	<ul style="list-style-type: none"> 一宮稲沢北ICを利用することで、信号交差点と踏切を回避でき、一宮市南西部や稲沢市などから東海北陸自動車道へのアクセス性が向上した。 一宮稲沢北IC周辺では、新たな企業進出や企業立地に関する問合せが増加し、地域・経済交流の活性化や物流の効率化が向上した。 第一次緊急輸送道路かつ重要物流道路である東海北陸自動車道と主要地方道岐阜稲沢線は、一宮稲沢北ICの開通により、アクセスが強化され、災害時の避難・防災機能が向上した。 						
事業評価監視委員会の意見							
-							
事業を巡る社会経済情勢等の変化							
<ul style="list-style-type: none"> 一宮稲沢北IC開通後、他の近隣ICの交通量が増加傾向にある中、尾西ICの利用が減少している。 尾西ICから一宮稲沢北ICへの利用交通の転換が考えられる。 							
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性							
<ul style="list-style-type: none"> 事業目標を達成しており、今後の事業評価の必要性はない。 							
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性							
<ul style="list-style-type: none"> 事業目標に対する効果が十分に発現しており、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。 							
特記事項							
-							

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。