

令和7年度 新規事業候補箇所の説明資料（修正）

[訂正] 以下の誤りがあったため費用便益分析結果の内、B/C[1%]、EIRR、総便益の値を訂正している。

- ・令和7年2月に公表した費用便益分析マニュアルに記載された時間価値原単位、走行経費原単位及び交通事故損失額算定式の誤り
- ・走行経費原単位が令和4年2月の値から令和7年2月の値へ更新されていなかった誤り



一般国道22号 名岐道路(一宮～一宮木曽川)に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要



図1 広域図

凡 例	
高速道路等	開通済(4車線以上) 開通済(2車線)
直轄国道	開通済(4車線以上) 開通済(2車線)
補助国道	開通済(4車線以上) 開通済(2車線)
主要地方道	開通済(4車線以上) 開通済(2車線)
対象区間	
調査中区間	○○○

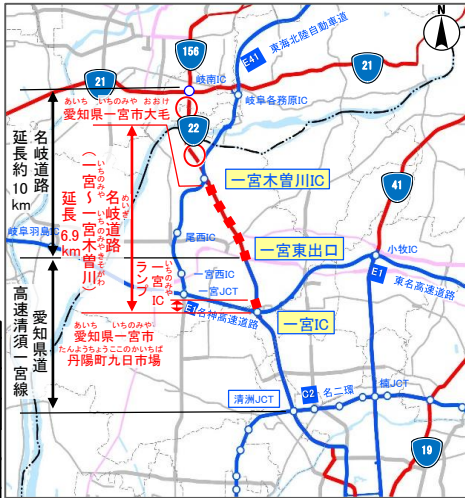


図2 事業位置図

- ・起終点: 愛知県一宮市丹陽町九日市場～愛知県一宮市大毛
- ・延長等: 6.9km
- (第2種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約2,700億円 ・計画交通量: 約46,700台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約24,900台/日	約5,300台/日	約16,500台/日

①路線概要

- ・名岐道路は愛知県一宮市から岐阜県岐阜市に至る延長約10キロの高規格道路。このうち、名岐道路(一宮～一宮木曽川)は、愛知県一宮市丹陽町九日市場から愛知県一宮市大毛の区間における延長6.9キロの自動車専用道路。
- ・また、名岐道路の機能を最大限発現させるために一宮ICをJCT化し、名神高速道路との相互利用を可能にする。

②事業目的

- ・名古屋と岐阜地域を最短で結ぶ時間信頼性の高い自専道ネットワークの構築
- ・道路ネットワークの階層化により、現道国道22号の渋滞が緩和し、地域交通の円滑化に寄与
- ・日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与
- ・世界に誇る観光地へのアクセス向上により、地方の観光産業の活性化を支援

③事業実施に向けた検討状況

- ・名岐道路は上位計画として地域高規格道路(H10.6月)、尾張都市計画区域マスタープラン(H31.3月)、新広域道路交通計画中部ブロック版(R3.3月)に位置づけ
- ・地域課題等をふまえ、計画段階評価(R1.6月～R1.12月)において以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討

①都市間の物流・人流アクセス性向上、産業活性化支援

②交通の円滑化

③交通安全の確保

2. 評価結果

費用便益分析

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益
4%	4.6(1.1)	5.7			28,345億円※2 (1,962億円※2)
[2%]※3	5.1(1.6)	6.3	23.0%(4.3%)	6,107億円※2 (1,831億円※2)	(参 考) 走行時間信頼性向上便益: 6,398億円 CO2排出削減便益: 31億円
[1%]※3	5.5(2.1)	6.8			

注)費用便益分析結果は、清洲JCT～一宮木曽川ICを対象とした場合 ()書きの値は事業化区間を対象にした場合

※1: EIRR: 経済的内部収益率

※2: 基準年(令和6年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

※4: 参考として多様な便益を算出

防災機能評価

■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
1 (1)	0.00 [A] (0.00) [A]	0.00 [A] (0.00) [A]	0.00 (0.00)	0.09 (0.02)	0.09 (0.02)	○ (○)

注)上記の値、清洲JCT～一宮木曽川ICを対象とした場合、下段()書きの値は事業区間を対象とした場合の防災機能評価結果※被災する拠点の最寄りインターチェンジを拠点とし評価

事業の影響

評価項目

評価

内容

自動車や歩行者への影響

渋滞対策 (政策目標②)	◎ 経済成長・ 物流強化
事故対策 (政策目標③)	○
歩行空間	○

渋滞を緩和し、地域交通の円滑化に寄与
【課題】国道22号は、一宮市内の信号連坦と交通集中により、朝夕ピーク時に慢性的に速度低下。
愛知県内の直轄国道の平均旅行速度に対し、国道22号の対象区間は約6割程度の速度。
【効果】広域移動を受け持つ名岐道路と、地域交通を受け持つ国道22号とで道路ネットワークが階層化されることで、国道22号の交通が分散され、旅行速度が向上。
〔〇国道22号の旅行速度
【現況】平均14km/h → 【整備後】平均32km/h
出典:ETC2.0プローブ情報(R6年10月平日平均7時台より)
【現況】一宮中～一宮木曽川IC【整備後】一宮IC～一宮中(整備済み区間)と同等になると想定



写真1 朝ピーク時交通状況 (国道22号 富士4交差点付近)

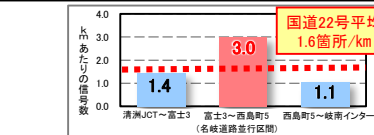


図3 国道22号の信号数

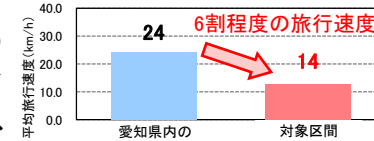


図4 平均旅行速度

社会全体への影響

評価項目

評価

内容

地域経済

地域経済 (政策目標①)	◎ 経済成長・ 物流強化
-----------------	--------------------

全国シェアを誇る航空宇宙産業関連事業等の物流強化
【課題】当該地域は日本の航空宇宙産業の拠点であり、岐阜地域で製造された部品等の多くが名古屋港周辺まで運搬されているが、速達性に課題。
【効果】名古屋と岐阜地域を結ぶ最短距離の自専道ネットワークの整備により、速達性や時間信頼性が向上。
〔〇岐阜地域(部品工場)～名古屋港周辺(組立工場)までの所要時間
【現況】約79分 → 【整備後】約65分(約14分短縮)
※航空機メーカー 部品工場(岐阜)～組立工場(名古屋)間の最大所要時間を比較
出典:【現況】ETC2.0プローブ情報(R6年10月平日平均、国道21号・国道22号・名古屋高速道路・名古屋第二環状自動車道を通行)
【整備後】ETC2.0プローブ情報(R6年10月平日平均、名岐道路は80km/hとして算出、国道21号・国道22号・名岐道路・名古屋高速道路・名古屋第二環状自動車道を通行)



図5 部品製造から空輸までの流れ

災害

災害	○
----	---

高速ネットワークの構築により、多重性・代替性を確保

環境

環境	○
----	---

環境(CO2排出量)の改善 【CO2排出削減便益: 31億円】

地域社会

地域社会 (政策目標①)	◎ 観光立国の推進 交通モード間の連携強化
-----------------	-----------------------------

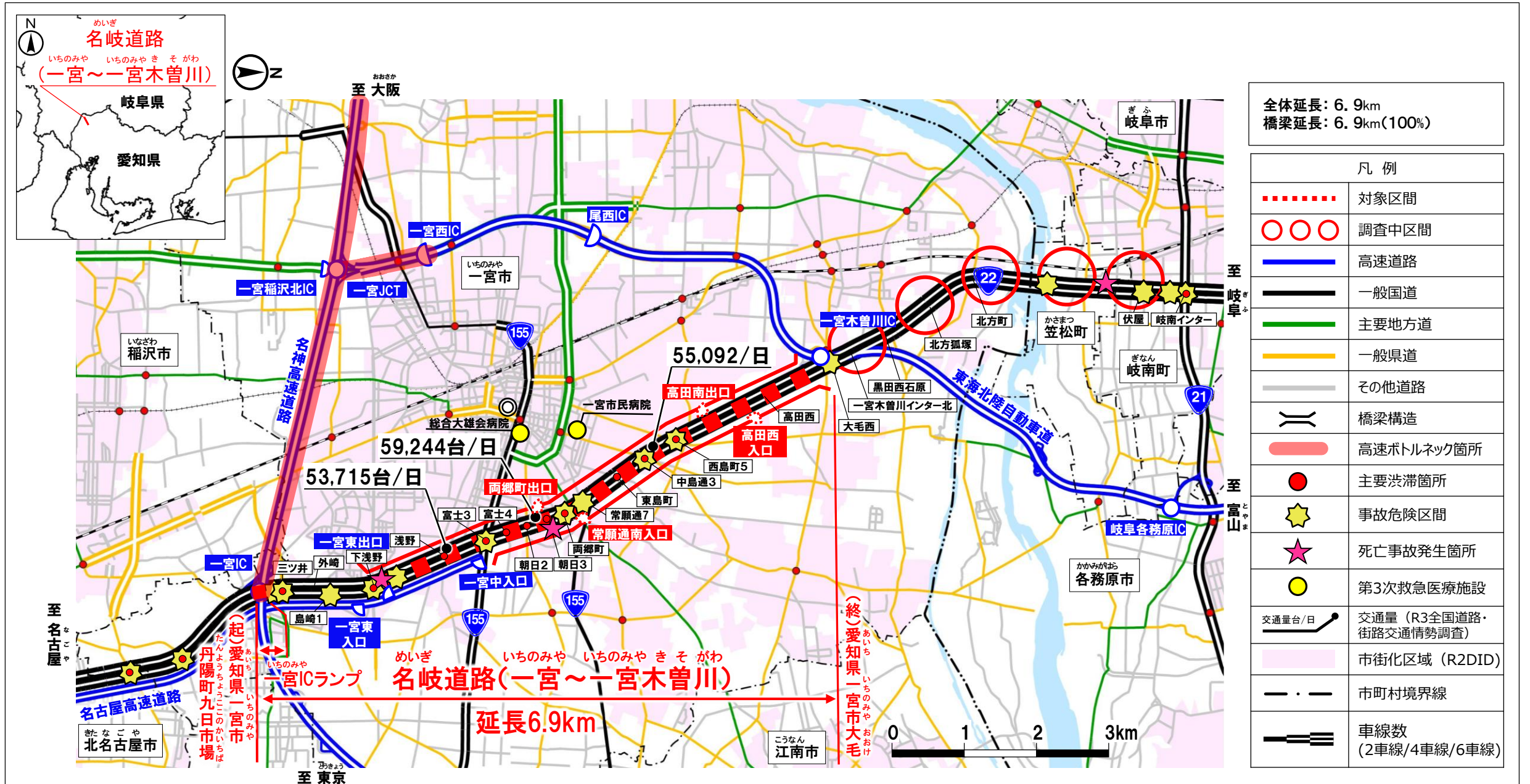
世界に誇る観光地へのアクセス向上による観光産業の活性化
【課題】北陸圏・中部圏では、広域観光周遊ルートである昇龍道プロジェクト等にて、インバウンド観光を促進。また、リニア開業により更なる需要増加が見込まれる。しかし、交通拠点から世界遺産の白川郷をはじめとする観光地へのアクセスには、高速ネットワーク上にボトルネック箇所が存在しているため、渋滞時間を考慮したツアー計画となり、観光地の滞在時間減少等が課題。
【効果】ゲートウェイとなるリニア駅等から観光地へのアクセス性が向上。
〔〇高速ボトルネック箇所(一宮IC⇄一宮木曽川IC)の最大所要時間
【現況】約33分 → 【整備後】約7分(約26分短縮)
※ボトルネック箇所である一宮IC⇄一宮木曽川IC間の最大所要時間を比較
出典:【現況】ETC2.0プローブ情報
(休日最大所要時間の平均(下り:R6年5月3日(金・祝)10時台、上り:R6年8月15日(日)17時台)、名神高速道路・東海北陸道を通行)
【整備後】一宮IC～一宮木曽川IC間を名岐道路の80km/hとして算出(名岐道路・名古屋高速道路を通行)



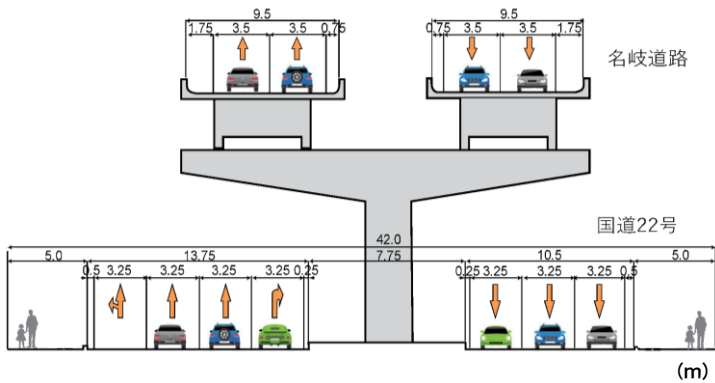
図6 観光拠点へのアクセス経路

※一般国道22号 名岐道路(一宮～一宮木曽川)は、名古屋高速道路公社による有料道路事業との合併施行を前提としており、今後、事業区分に関する調整を行う予定である。
※本事業は、リスク分析を行うとともに、着工前重点準備を実施。

一般国道22号 名岐道路(一宮～一宮木曽川)に係る新規事業採択時評価



標準横断図



計画縦断面図

