新規事業採択時評価結果（令和7年度新規事業化箇所）

担　当　課：　道路局　国道・技術課
担当課長名：　西川　昌宏

事業の概要

事業名	一般国道２２号 名岐道路（一宮～一宮木曽川）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県一宮市丹陽町九日市場 至：愛知県一宮市大毛			延長	6．9km

事業概要

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10kmの高規格道路である。

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6．9kmの自動車専用道路である。

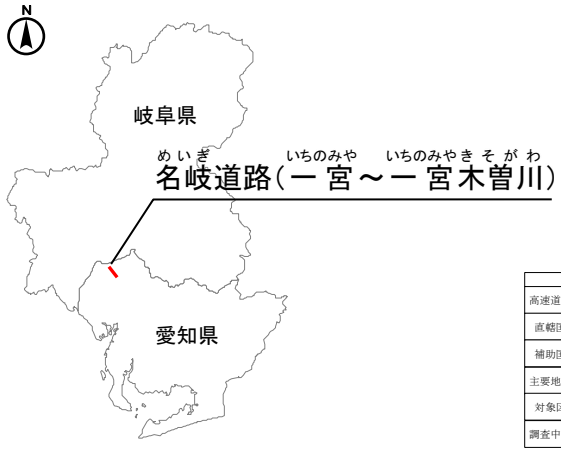
また、名岐道路の機能を最大限発現させるために一宮ICをJCT化し、名神高速道路との相互利用を可能にする。

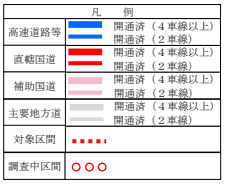
事業の目的、必要性

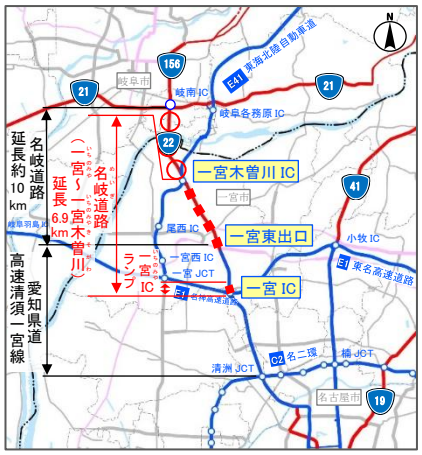
当事業の整備により、名古屋と岐阜地域を最短で結ぶ時間信頼性の高い自専道ネットワークが構築され、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与する。また、現道国道22号の渋滞緩和による地域交通の円滑化、世界に誇る観光地へのアクセス向上による観光産業の活性化を支援することを目的とする。

全体事業費	約　2，700　億円	計画交通量	約　46，700　台／日

事業概要図







関係する地方公共団体等の意見

【愛知県知事】

「一般国道22号名岐道路（一宮～一宮木曽川）」の令和7年度予算化について同意します。

名岐道路は、名神高速道路や東海北陸自動車道とネットワークを形成するとともに、名古屋高速道路と直結して名古屋駅へと繋がることで、リニア中央新幹線の開業によるインパクトを中部圏全体へと広く波及させ、名古屋圏域と岐阜圏域の連携を促進する大変重要な道路であります。

また、本道路の整備により、都市間の移動時間の短縮や国道22号を始めとする周辺道路の交通混雑緩和が図られるとともに、災害時の緊急輸送道路として機能することで、国土強靱化の観点からも大きく寄与するものであります。

本県としましては、本道路の整備が進むよう地域一丸となって取り組むとともに、インターチェンジへのアクセス強化につながる国道155号など関連道路整備についても全力で取り組んでまいります。

つきましては、令和7年度新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いするとともに、本道路の早期整備に向け、有料道路事業の活用についてご検討いただきますようよろしくお願いします。

学識経験者等の第三者委員会の意見

・新規事業化については妥当である。

対応方針（採択理由）

名岐道路（一宮～一宮木曽川）の整備により時間信頼性の高い自専道ネットワークを構築し、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展や渋滞緩和による地域交通の円滑化、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など必要性・効果が高く見込まれる。また、事業採択の前提条件を満たしており、本事業の新規事業化については妥当である。

事業評価結果（総合評価）

事業採択の前提条件

☑便益が費用を上回っている
☑事業実施環境が整っている

費用便益分析																		
B/C				（参考）	EIRR	総費用	6,107億円	総便益	28,345億円		感度分析		基準年
		〔4%〕	4.6 （ 1.1 ）	5.7	23.0% （ 4.3%）	事　業　費: 維持管理費: 更　新　費:	4,884億円 1,033億円 189億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	26,514億円 1,524億円 306億円	（参考） 時間信頼性向上便益: CO2排出削減便益:	6,398億円 31億円	交通量変動	B/C＝ 4.2～5.1（変動ケース:±10%）	令和6年
	（参考）	〔2%〕	5.1 （ 1.6 ）	6.3								事業費変動	B/C＝ 4.5～4.8（変動ケース:±10%）	
		〔1%〕	5.5 （ 2.1 ）	6.8								事業期間変動	B/C＝ 4.6～4.6（変動ケース:±20%）	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cは清州JCT～一宮木曽川ICを対象とした場合の値、（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）

事業の影響	評価項目		評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	・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、旅行速度が向上。 【国道22号の旅行速度】 現況:平均14km/h ⇒ 整備後:平均32km/h
		事故対策	○	・速度低下に起因する追突事故等が減少し、交通安全性が向上。 【国道22号の死傷事故率】 現況:60件/億台キロ ⇒ 整備後:48件/億台キロ(約2割減少)
		歩行空間	○	・幅員の拡幅により、歩行者の安全性が向上。
	社会全体への影響	住民生活	○	・電柱の倒壊等により道路が寸断し、緊急輸送路としての機能が喪失する可能性。 ・無電柱化により、道路の防災性の向上に貢献。 ※中部圏広域地方計画 中間とりまとめ(素案)「強靭な国土の構築」に対応 ※中部ブロックにおける社会資本整備重点計画「防災・減災が主流となる社会の実現」に対応
		地域経済	◎	・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。 ・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し、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与。 ＜貨幣換算困難な効果＞ [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:79分 ⇒ 整備後:65分(約14分短縮) ※中部圏広域地方計画 中間とりまとめ(素案)「ものづくりを礎に世界をリードし続ける産業への進化」に対応 ※中部ブロックにおける社会資本整備重点計画「経済の好循環を支える基盤整備」に対応
		災害	○	・当該道路に並行する高速ネットワークは東海北陸自動車道のみであり、災害等におけるリダンダンシーが確保されていない。 ・高速ネットワークの構築により、太平洋側と日本海側を結ぶ南北軸の多重性・代替性が確保され、住民の避難や復旧活動、緊急輸送道路の強化に貢献。 ※中部圏広域地方計画 中間とりまとめ(素案)「強靭な国土の構築」に対応 ※新広域道路交通ビジョン 広域ネットワーク基本方針「多重性・代替性の確保」に対応
		環境	○	・本事業により、年間24,128tのCO2排出削減が期待され、カーボンニュートラル等に貢献。
		地域社会	◎	・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しており、リニア開業により更なる需要増加が見込まれるが、 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。 ・高速ボトルネック箇所を通過しない時間信頼性の高い自専道ネットワークの構築により、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が向上し、観光産業の活性化に貢献。 ＜貨幣換算困難な効果＞ [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:33分 ⇒ 整備後:7分(約26分短縮) ※中部ブロックにおける社会資本整備重点計画「経済の好循環を支える基盤整備」に対応 ※新広域道路交通計画 中部ブロック版「空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化」に対応

事業実施環境

・計画段階評価手続き完了（R1.12）、都市計画手続き完了（R6.10）
・名岐道路整備促進期成同盟会、名岐道路整備促進期成協議会などより早期事業化を要望

事業評価結果（防災機能）

事業の必要性

当事業の整備により、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が構築され、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与する。また、現道国道22号の渋滞緩和による地域交通の円滑化、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を支援することを目的とする。

評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等	・当該道路に並行する高速ネットワークは東海北陸自動車道のみであり、リダンダンシーが確保されていない。	※一宮市地域強靭化計画（R2.6） ・災害時の多様な代替性を確保するため、名岐道路の実現に向けた取組を進めるとともに、北尾張中央道等のインターチェンジへのアクセス道路の整備、リニア中央新幹線駅へのアクセス性向上を検討する必要がある。
住民生活	・国道 22 号は、交通集中と一宮市内の信号連坦により、朝夕ピーク時に慢性的に速度低下が発生。 ・災害時において、災害拠点病院への迅速な輸送を可能とする高速道路ネットワークが必要。	※第７次 一宮市総合計画（H30.3） ・一宮ジャンクションや国道22号の渋滞対策として、名岐道路の早期整備が必要です。 ・市としての一体感をもたらし、地域間の活発な交流を生むとともに、災害時には周辺市町との緊急輸送が可能な道路ネットワークの構築が必要です。
地域経済 地域社会	・災害時においても安定的な物流輸送を確保するため、名古屋と岐阜地域を最短で結ぶ高速道路ネットワークが必要。	※一宮市都市計画マスタープラン（R2.6） ・名岐道路延伸区間を広域幹線道路に位置づけ、産業振興などに資する重要な路線として関係機関との整備促進に向けた調整を行います。
その他		

事業の有効性

・当該事業の実施により、太平洋側と日本海側を結ぶ南北軸の多重性及び代替性が確保され、災害時における住民の避難や復旧活動、緊急輸送道路の強化に貢献する。
・また、本事業において、日本の航空宇宙産業等の地域経済の発展や渋滞緩和による地域交通の円滑化、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に寄与するなど、有効性の高い事業と評価できる。

	主な区間		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	
道路ネットワークの防災機能	岐阜県庁	愛知県庁	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）	○ （○）

事業の効率性

計画段階評価手続き完了（R1.12）、都市計画手続き完了（R6.10）

※道路ネットワークの防災機能の値は、清州JCT～一宮木曽川ICを対象とした場合の値、（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。