

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道名古屋岡崎線 <small>なごやおかざき</small> （豊明刈谷工区 <small>とよあけかりや</small> ）				
事業箇所	豊明市沓掛町 <small>くつかけちょう</small> ～刈谷市井ヶ谷町 <small>いがやちょう</small>				
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋岡崎線（（都）名古屋岡崎線）は、名古屋市と岡崎市を結ぶバイパス道路で、名古屋第二環状自動車道や伊勢湾岸自動車道といった高規格道路にアクセスする重要な幹線道路である。また、第二次緊急輸送道路として位置づけられており、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は、豊明市から刈谷市に至る境川を跨ぐ、約 1.1km の区間であり、事業区間の周辺では、現道や主要地方道豊田知立線などにおいて、慢性的に渋滞が発生している。また、伊勢湾岸自動車道の刈谷パーキングエリアにおいては刈谷スマートインターチェンジの整備が進められている。</p> <p>このため、交通の円滑化を図るとともに、整備中の刈谷スマートインターチェンジへのアクセス性の向上や災害時の緊急輸送道路の確保を図ることを目的として、主要地方道名古屋岡崎線のバイパスを整備するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>②陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路へのアクセス性向上）</p> <p>③地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2016 年度)	再評価時 (2021 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2017～2025 年度	2017～2025 年度		
	事業費（億円）	42.2	49.1		
	経費内訳	工事費	18.7	24.8	・交通状況等を踏まえた道路計画の変更（暫定 2 車線から完成 4 車線への変更） 工事費 8.4 億円→14.5 億円 その他（委託費） 1.8 億円→2.6 億円
		用補費	20.8	20.8	
その他		2.7	3.5		
事業内容	バイパス整備 延長:1.1km 幅員:30.0m 2 車線	バイパス整備 延長:1.1km 幅員:30.0m 4 車線	・道路計画の変更（暫定 2 車線から完成 4 車線整備への変更）		

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人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間と並行する主要地方道名古屋岡崎線現道区間、一般県道岡崎豊明線及び一般県道三好沓掛線は混雑時旅行速度 20km/h を下回る。 (現道区間の H22 センサス混雑時旅行速度 上り 16.1km/h、下り 12.5km/h) ・また、上記並行区間の混雑度は 1.0 を上回っており、慢性的な混雑が発生している状況である。特に主要地方道名古屋岡崎線の現道区間は主要渋滞区間及び箇所指定されている。 (H22 センサス交通量(混雑度) 現道区間: 14,016 台/日(1.12)、一般県道岡崎豊明線: 12,290 台/日(1.48)、一般県道三好沓掛線: 7,873 台/日(1.43)) ・当該事業区間と交差する主要地方道豊田知立線も主要渋滞区間及び箇所指定されている。 <p>②国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊勢湾岸自動車道の刈谷パーキングエリアのスマートインターチェンジ整備が計画されており、スマートインターチェンジへのアクセス強化が重要である。 <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道名古屋岡崎線は第二次緊急輸送道路として位置づけられており、緊急時の避難・救助機能を向上することができる。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>①地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺路線は交通量が多く、混雑度も 1.0 を上回っており、引き続き慢性的な渋滞が発生している状況である。また、主要地方道名古屋岡崎線の現道区間が引き続き主要渋滞区間及び箇所指定されている。 (H27 センサス交通量(混雑度) 現道区間: 11,930 台/日(0.85)、一般県道岡崎豊明線: 11,803 台/日(1.07)、一般国道1号: 45,673 台/日(1.22)、一般県道みよし沓掛線: 8,425 台/日(1.33)) <p>②陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊勢湾岸自動車道の刈谷パーキングエリアにおいて刈谷スマートインターチェンジの整備が進められており、本路線は製造品出荷額等で全国上位の豊田市・刈谷市などから、伊勢湾岸自動車道へのアクセス道路となるため、物流の効率化に寄与することが引き続き期待される。 <p>③地震・津波対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道名古屋岡崎線は第二次緊急輸送道路として位置づけられており、緊急時の避難・救助機能や災害時の円滑な通行機能を向上させる必要性は変わらない。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺路線の交通量は依然として多く、慢性的に渋滞が発生している。 ・刈谷スマートインターチェンジへのアクセス性の強化の必要性は依然として高い。
	<p>判定</p> <p style="text-align: center;">B</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。 ※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"> ・主要渋滞箇所等の渋滞緩和、高規格道路へのアクセス強化、緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性に大きな変化がないため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	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	18.5				23.7					42.2
	実績	31.2									31.2
	今回計画	31.2				17.9					49.1

【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	1.1	0
事業費(億円)	18.5	31.2	169	49.1	64
工事費	0.8	10.3	1288	24.8	42
用補費	16.3	17.3	106	20.8	83
その他	1.4	3.5	250	3.5	100

※用地取得率（面積ベース）は約95%

【施工済みの内容】

- ・供用済み区間はなし。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・完了予定年度に変更なし。

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】

- ・2025年度に整備が完了する予定である。

判定

A

- 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。
 - ・これまでの事業長期化により、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】

- ・事業は順調であり、2025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】

- ・交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定

【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:2016年)	再評価時 (基準年:2021年)	備考
費用 (億円)	事業費	31.2	45.7	
	維持管理費	0.9	1.1	
	合計(C)	32.1	46.8	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	106.7	230.5	
	走行経費減少便益	17.8	24.5	
	交通事故減少便益	-1.2	8.1	
	合計(B)	123.4	263.1	
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	17,400	28,200	
費用対効果分析結果(B/C)		3.8	5.6	

※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の。

【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(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

- ・暫定2車線から完成4車線への計画変更により、計画交通量が増えたため、便益が増加し、B/Cは依然として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】

- ・貨幣価値化困難な効果として、広域的な防災機能の向上、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和がある。
- ・「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 0.89 である。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX	2
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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			6		
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX	3
			<input type="checkbox"/> 高速道路・地域高規格道路・自動車専用道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1	
合計			6		
◎	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX	3
			<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3		
総合計				9	8
評価値				0.89	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(平成 28 年 7 月 愛知県建設部都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【再評価時の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる生産拠点への定時制の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上がある。
- ・「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	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	<input type="checkbox"/> a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・生産拠点への定時性の確保が期待できる	MAX	3
			■ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑(混雑度1.25以上)を緩和する事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1	
◎	②地域の活性化	◎	■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX	3
			<input type="checkbox"/> 高規格幹線道路・地域高規格道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する	1	
合計			6	6	
◎	◎	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX	3
			<input type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2	
			<input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	3	
2 を守るあいち	③地震・津波対策	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX	3
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	3	
総合計				12	12
評価値				1.00	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和 3 年 3 月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

- ・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については 0.6 を超えている。

判定	A	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	【理由】	<p>・ 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。</p>
Ⅲ 対応方針（案）		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>	
Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容		
<p>■対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/>対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・ 交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度</p>		
Ⅴ 事業評価監視委員会の意見		
主要地方道名古屋岡崎線（豊明刈谷工区）の対応方針（案）[事業継続]を了承する。		
Ⅵ 対応方針		
事業継続		