

事前評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	主要地方道 <small>なごやおかざき</small> 名古屋岡崎線 (豊明中央工区) <small>とよあけちゅうおう</small>					
事業箇所	愛知県豊明市沓掛町勅使～沓掛町小所 <small>くつかけ ちやくし こどころ</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幹線道路にアクセスする重要な幹線道路である。また、第2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>本事業区間は、本路線に残る最後の未事業化区間で、事業区間の周辺道路では、慢性的に渋滞が発生しているなど、交通課題を抱えている。</p> <p>このため、建設部方針2020の11の取組方針の内、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「国際競争力を強化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」に対して、尾張東部地域の交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、高規格幹線道路等へのアクセス性向上や、災害時の緊急輸送道路の確保を図るため、主要地方道名古屋岡崎線の整備を行うものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <p>(3) 地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内訳			
	75.0 億円		■工事費 38.5 億円、■用補費 36.5 億円			
事業期間	採択予定年度	2020 年度	着工予定年度	2020 年度	完成予定年度	2032 年度
事業内容	バイパス整備（延長：L=3.0 km、車線数：4 車線、幅員：W=30）					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>(1) 国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間の現道（主要地方道名古屋岡崎線）の交通量は、H22 センサスの 16,234 台/日から H27 センサスの 18,282 台/日と増加し、混雑度も 0.93 から 1.07 と増加している。また、当該事業区間と並行する一般県道春木沓掛線の交通量は、H28 実測値の 10,766 台から H29 実測値の 12,950 台と増加し、混雑度も 0.89 から 1.07 と増加している。本路線は自動車関連などの産業集積地から高規格幹線道路へのアクセス道路であることから、国際競争力を強化する基盤整備が必要である。 <p>(2) 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"> ・当該事業区間の現道の清水ヶ根交差点は、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所に指定されており、混雑時旅行速度は、上り・下りともに低下している。 <li style="padding-left: 40px;">上り：31.0km/h (H22 センサス) →26.0km/h (H27 センサス) <li style="padding-left: 40px;">下り：27.2km/h (H22 センサス) →24.2km/h (H27 センサス) <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2次緊急輸送道路として位置づけられているため、ミッシングリンクを解消し、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要がある。 <p>○都市計画決定</p> <ul style="list-style-type: none"> 当初決定 1965 年 8 月（延長 4,110m、幅員 20m） 最終決定 2010 年 12 月（延長 3,980m、幅員 30m） 				

判定	A	A：現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 B：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。																																												
	【理由】	渋滞緩和や高規格幹線道路へのアクセス性の向上、防災機能の向上のため、事業実施の必要性が高い。																																												
1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)	【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】																																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年：2019)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>48.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>1.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>50.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>192.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>35.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>6.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>234.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>22,300</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>4.7</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入等により端数が合わないことがある ※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)</p>			区分		事前評価時 (基準年：2019)	備考	費用 (億円)	事業費	48.8		維持管理費	1.2		合計(C)	50.0		効果 (億円)	走行時間短縮便益	192.7		走行経費削減便益	35.3		交通事故減少便益	6.6		合計(B)	234.6		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	22,300		費用対効果分析結果(B/C)		4.7									
区分		事前評価時 (基準年：2019)	備考																																											
費用 (億円)	事業費	48.8																																												
	維持管理費	1.2																																												
	合計(C)	50.0																																												
効果 (億円)	走行時間短縮便益	192.7																																												
	走行経費削減便益	35.3																																												
	交通事故減少便益	6.6																																												
	合計(B)	234.6																																												
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	22,300																																											
費用対効果分析結果(B/C)		4.7																																												
2) 貨幣価値化困難な効果	<ul style="list-style-type: none"> 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」などがある。 「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0.75である。 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>達成目標</th> <th>評価対象の判断</th> <th>評価項目</th> <th>基礎点 得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1 防御力</td> <td rowspan="2">◎</td> <td>□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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づ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 □ 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 </td> <td>3</td> </tr> <tr> <td colspan="4">合計 3 3</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">3 成長力</td> <td rowspan="5">◎</td> <td>□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保</td> <td>MAX3</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> □ 主要物流拠点・モノづくり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 ■ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路への混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する 2 □ 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 </td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>□ b) 広域交通性の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 □ 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 □ 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 </td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">7 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</td> <td rowspan="4">◎</td> <td>□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる</td> <td>MAX3</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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」に掛る事業に該当する 3 □ 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 □ 渋滞損失時間の県内上位区間(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 </td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>12</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>評価値</td> <td colspan="2">0.92</td> </tr> </tbody> </table> <p>道路・街路事業の事業評価マニュアル(令和元年9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)</p>			貨幣価値化困難な効果 評価基準表				達成目標	評価対象の判断	評価項目	基礎点 得点	1 防御力	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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づ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 □ 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 	3	合計 3 3				3 成長力	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保	MAX3	<ul style="list-style-type: none"> □ 主要物流拠点・モノづくり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 ■ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路への混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する 2 □ 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	□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 □ 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 □ 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 	3	合計	6	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	MAX3	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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」に掛る事業に該当する 3 □ 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 □ 渋滞損失時間の県内上位区間(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 	3	合計	12	11	評価値	0.92	
貨幣価値化困難な効果 評価基準表																																														
達成目標	評価対象の判断	評価項目	基礎点 得点																																											
1 防御力	◎	□ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3																																											
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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づ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 □ 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 	3																																											
合計 3 3																																														
3 成長力	◎	□ a) 物流の拠点となる空港・港湾(主要物流拠点)・モノづくり拠点への定時性の確保	MAX3																																											
		<ul style="list-style-type: none"> □ 主要物流拠点・モノづくり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 ■ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路への混雑(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する 2 □ 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																																											
		□ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3																																											
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 □ 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 □ 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 	3																																											
		合計	6	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	MAX3																																											
		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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」に掛る事業に該当する 3 □ 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 □ 渋滞損失時間の県内上位区間(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 	3																																											
		合計	12	11																																										
		評価値	0.92																																											

	判定	A	A：十分な事業効果が期待できる。 B：十分な事業効果が期待できない。																																																			
		【理由】 B/Cは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を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。																																																				
③事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026~2032</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工 種 区 分</td> <td>調査・設計</td> <td>↔</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td rowspan="3">/</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="3">25.2</td> <td colspan="3">49.8</td> <td>75.0</td> </tr> </tbody> </table>										2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026~2032	合計	工 種 区 分	調査・設計	↔							/	用地補償		←				→		工事		←				→		事業費（億円）		25.2			49.8			75.0
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026~2032	合計																																												
	工 種 区 分	調査・設計	↔							/																																												
		用地補償		←				→																																														
		工事		←				→																																														
事業費（億円）		25.2			49.8			75.0																																														
2) 地元の合意形成	・地元自治体及び名古屋岡崎線建設推進協議会からの要望があり、地元の合意は得られている。																																																					
3) 環境への影響	・沿線には耕作地が多く既存集落が少ないため、環境への影響は小さいと考えられるが、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器を使用するなど、自然環境を含め可能な範囲で周辺環境への配慮に努める。																																																					
判定	A	A：事業計画の実効性が期待できる。 B：事業計画の実効性が期待できない。																																																				
	【理由】 円滑な事業環境が整っており、計画の実行性が確保されている。																																																					
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	・本路線は接続する前後区間が整備済みの都市計画道路であり、当該区間の新規事業化にあたり、改めて設計検討を行い、都市計画ルートでの整備が妥当であると確認。																																																				
	判定	A	A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。																																																			
【理由】 都市計画決定されたルートの整備である本案が最も妥当であるため。																																																						
III 対応方針（案）																																																						
事業実施が妥当である		事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてA判定であるもの。 事業実施は妥当でない。：上記以外のもの。																																																				
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容																																																						
■対象（事業完了後5年目） □対象外																																																						
【事業完了後5年を超えて実施する理由・対象外の理由】 —																																																						
【主な評価内容】 交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度、（安全性の改善状況）																																																						
V 事業評価監視委員会の意見																																																						
VI 対応方針																																																						