

# 事前評価調書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道瀬戸大府東海線（瀬戸工区）				
事業箇所	瀬戸市 <sup>はたにし</sup> 幡西町				
事業のあらまし	<p>主要地方道瀬戸大府東海線は、瀬戸市を起点とし長久手市、日進市、東郷町、豊明市を経由し大府市・東海市に至る、名古屋市の東部地域を南北に結ぶ全長 38km の主要幹線道路である。また、第二次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>本事業区間の周辺は、横道交差点などの主要渋滞箇所があるなど慢性的に渋滞しており、長久手中央土地区画整理事業等の基盤整備の進展や、大型商業施設の開業による交通需要の増加に伴うさらなる渋滞が懸念され、瀬戸市や、長久手市から、交通結節点である名古屋インターチェンジ等へのアクセス性の向上が課題となっている。</p> <p>このため、長久手市内の渋滞緩和、名古屋インターチェンジまでのアクセス時間短縮、災害時の緊急輸送道路の確保等を図ることを目的として、主要地方道瀬戸大府東海線の現道の拡幅を実施するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①陸・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>②地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>③地震・津波対策の強化（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	2.0 億円	■工事費 1.0 億円、■用補費 0.7 億円、■その他 0.3 億円			
事業期間	採択予定年度	2021 年度	着工予定年度	2022 年度	完成予定年度 2025 年度
事業内容	現道拡幅（延長：0.2km、車線数：2車線、幅員：20m）				
II 評価					
①事業の必要性	1) 必要性	<p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は山の田工業団地などの産業集積地から名古屋インターチェンジ・長久手インターチェンジへのアクセス道路としての役割を果たす路線であり、物流の円滑化による国際競争力の強化が期待される。</li> </ul> <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の混雑度は 1.10、交通量は 15,255 台/日（H27 センサス）であり、増加傾向である（H22 センサス：14,800 台/日）。</li> <li>・現道の混雑時旅行速度および非混雑時旅行速度がともに低く、時間帯を問わず慢性的に混雑している（H27 センサス旅行速度：朝夕ピーク時上り 16.7km/h、朝夕ピーク時下り 19.1km/h、昼間 12 時間上り 20.3km/h、昼間 12 時間下り 18.6km/h）。</li> <li>・当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから人口増加が著しく、長久手市は 2015～2020 年で約 5,400 人増加しており、人口増加は続いている。また、長久手中央土地区画整理事業が進展し、大型商業施設が開業するなど、今後も交通需要の増加が見込まれる。</li> <li>・現道区間はバス路線として設定されている。</li> </ul> <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要地方道瀬戸大府東海線は、第二次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時に円滑に通行できる緊急輸送道路を確保する必要がある。</li> </ul>			

判定	<b>A</b>	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】	基幹的広域防災拠点へのアクセス性向上のため、事業実施の必要性が高い。																																									
②事業の実効性	1) 事業計画	<b>【事業計画】</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←→</td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td rowspan="5" style="text-align: center;">/</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td>←→</td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> <td>←→</td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・舗装工</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">2.0</td> <td style="text-align: center;">2.0</td> </tr> </tbody> </table>			2022	2023	2024	2025	合計	工種区分	調査・設計	←→	←→			/	用地補償	←→	←→			工事			←→	←→	・土工			←→		・舗装工				←→	事業費（億円）		2.0				2.0
			2022	2023	2024	2025	合計																																				
	工種区分	調査・設計	←→	←→			/																																				
用地補償		←→	←→																																								
工事				←→	←→																																						
・土工				←→																																							
・舗装工					←→																																						
事業費（億円）		2.0				2.0																																					
2) 地元の合意形成	・早期に事業説明会を開催し、沿線地権者の理解を得る。																																										
判定	<b>A</b>	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。																																									
<b>III 対応方針（案）</b>																																											
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。																																										
<b>IV 事後評価実施の有無と主な評価内容</b>																																											
■対象（事業完了後5年目） □対象外 【事業完了後5年を越えて実施する理由・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																																											