

## 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 <small>なごやおかざきせん</small> 名古屋岡崎線 <small>はしめ</small> (橋目工区)					
事業箇所	岡崎市 <small>はしめちよう</small> 橋目町 ~ 岡崎市 <small>きたのちよう</small> 北野町					
事業の あらまし	<p>主要地方道 名古屋岡崎線は、名古屋市から岡崎市に至る総延長約 26km の主要幹線道路で、中京圏の中心都市である名古屋市と自動車産業の集積地である西三河地域とを連絡しており、一般国道 1 号に並行するとともに、一般国道 155 号、一般国道 248 号などの幹線道路と接続し、東西都市間交通を支える重要な路線である。</p> <p>また、岡崎市においては、主要地方道 岡崎環状線と一体となり、市街地への通過交通を排除する環状道路の機能を有し、更には東名高速道路や伊勢湾岸自動車道に連絡する路線のひとつである。加えて、第 2 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>当該事業区間は、2005 年 9 月に暫定 2 車線で整備を終え、以後、豊田・安城・刈谷市域など西側区間でバイパス整備を進めている中、当該事業区間では現道とバイパスの交点を起点とした交通集中による慢性的な渋滞が発生しており、物流や人の交流などの点で地域の課題となっている。</p> <p>更には、2020 年 3 月に安城市内のバイパスが開通したことで刈谷ハイウェイオアシスまでつながり、加えて 2021 年度に(仮称)刈谷スマートインターチェンジの供用が予定されていることから渋滞の悪化が懸念されている。</p> <p>このため、西三河地域における渋滞緩和を図るとともに、自動車産業が集積する当地域と伊勢湾岸自動車道・豊田南 IC や主要地方道 岡崎環状線を介し東名高速道路・岡崎 IC を結ぶことで高規格幹線道路へのアクセス性の向上、加えて、大規模災害時等における円滑な救援・復旧活動を行うため、主要地方道 名古屋岡崎線バイパスの 4 車線化整備するものである。</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(高規格幹線道路へのアクセス向上)</p> <p>(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備(渋滞緩和)</p> <p>(3) 地震・津波対策の強化(緊急輸送道路の強化)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	7.0 億円	■工事費 6.4 億円、■用補費一億円、■その他 0.6 億円				
事業期間	採択予定年度	2021 年度	着工予定年度	2021 年度	完成予定年度	2025 年度
事業内容	現道拡幅(延長:L=2.4km・車線数:完成 4 車線・幅員 W=30.0m)					
II 評価						

① 事業の必要性

1) 必要性

(1) 国際競争力を強化する基盤整備

- ・本路線は、自動車産業を始めとする産業集積地と高規格幹線道路を結ぶ幹線道路であり、本路線を整備することによって、物流の効率化が図られ、生産性が向上することで国際競争力の強化につながる。
- ・当該事業区間の交通量は、H27 センサスで 11,971 台/日（混雑度：0.84）であったが、隣接する伊勢湾岸自動車道・豊田南 IC、刈谷ハイウェイオアシスまでの区間開通（2020.3）後には、21,488 台/日（2020.9 観測）と大幅に増加しており、交通容量を増大する必要がある。

(2) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・当該事業区間の混雑時における旅行速度は、  
 上り線：8.2km/h（H22 センサス）⇒7.6km/h（H27 センサス）  
 下り線：13.6km/h（H22 センサス）⇒15.7km/h（H27 センサス）  
 と、上り線で低下している。また、下り線では若干改善されているものの上・下線とも 20km/h 未満と低い。
- ・また、当該事業区間の東側では、本路線の現道や本バイパスと結節する主要地方道 岡崎環状線が愛知県道路交通渋滞対策協議会において、地域の主要渋滞区間に位置付けられ、混雑時の旅行速度が上・下とも低く、地域の円滑な交通確保が必要である。  
 【主要地方道 名古屋岡崎線・現道】※主要地方道 岡崎環状線はデータ無し  
 上り線：8.8km/h（H27 センサス） 下り線：22.2km/h（H27 センサス）  
 混雑度：1.15

(3) 地震・津波対策の強化

- ・当該事業区間は、第二次緊急輸送道路に指定されており、災害時における救援物資供給等の迅速な活動を支援するため、機能向上が必要である。

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】

- ・西三河地域における渋滞緩和を図るとともに、自動車産業が集積する当地域と高規格幹線道路とを結ぶことで高規格幹線道路へのアクセス性の向上、さらには大規模災害時における円滑な救援・復旧活動を行うため整備が必要である。

② 事業の実効性

1) 事業計画

【事業計画】

		2021	2022	2023	2024	2025	合計
工種 区分	調査・設計	←→					/
	工事	←	→			→	
事業費（億円）		7.0					7.0

※用地は 4 車線分取得済み

2) 地元の合意形成

- ・地元自治体より早期整備の要望を受けており、用地も取得済みである。

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。

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