

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要					
事業名	道路事業（道路改良事業）				
地区名	主要地方道 名古屋岡崎線				
事業箇所	愛知県豊田市吉原町～岡崎市橋目町				
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋岡崎線は、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方とを連絡する総延長約 30 kmの主要幹線道路であり、一般国道 1 号に並行し、一般国道 155 号、248 号などの幹線道路に接続する東西都市間交通を支える重要な路線である。</p> <p>当路線は交通混雑を解消し、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、この地域の産業・経済・文化の発展に寄与することを目的とし、バイパスとしての整備が進められているが、当該事業区間が未整備となっているため、地元からも一刻も早い整備が強く望まれている。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備</p> <p>②渋滞のないスムーズな移動空間の提供</p> <p>③地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>④風水害への対応力の強化</p> <p>⑤観光力強化</p>				
計画変更の推移		事業採択時 (S63)	再評価時 (H26)	変動要因の分析	
	事業期間	S63～H29	S63～H31 (H46)	地元調整の長期化	
	事業費（億円）	60.7	61.3 (69.9)	事業費精査のため	
	経費内訳	工事費	—	21.1 (29.7)	
		用補費	—	36.0	
その他		—	4.2		
事業内容	延長 L=2.78km (2車線) 幅員:30m	延長 L=2.78km (2車線) 幅員:30m 〔延長 L=2.78km〕 (4車線)			

※括弧内は完成 4 車線整備のもので参考値

II 評価	
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化
	<p>【事業採択時の状況】</p> <p>自動車産業等県内有数の工場が集積する地域であるため、人・モノが集積しており、自動車交通量が多い地域である。そのため、周辺地域では渋滞が発生し、高速道路 IC へのアクセス性の低下、地域間アクセスの低下などが生じており、渋滞の緩和による地域間アクセスの向上や物流効率化が必要である。</p> <p>【再評価時の状況】</p> <p>自動車産業等の工場が集積していることに加えて、伊勢湾岸自動車道の開通に伴い、豊田南 IC へのアクセスとして重要性が増加。地域の主要産業を支援するためにも、物流の効率化が必要。(伊勢自動車道(豊田南 IC～豊田 JCT)の交通量は、事業採択前(未供用): 0 台/日、事業採択後(H22): 79,600 台/日)</p> <p>また、伊勢湾岸自動車道と共に開業した刈谷ハイウェイオアシスは県内有数の観光施設であり、今後更なる観光客増加と交通増加が期待される。(刈谷ハイウェイオアシス観光入れ込み客数は、事業採択前(未開業): 0 人、事業採択後(H25): 833 万人/年)</p> <p>東海・東南海・南海地震等の災害が懸念される中、豊田南 IC と西三河地方とを連絡する緊急輸送道路網として重要な路線である。</p>

【変動要因の分析】

伊勢湾岸自動車道の開通・刈谷ハイウェイオアシスの開業による交通需要の増加、東日本大震災を起因とした東海・東南海・南海地震等災害への危機意識の高まりがある。

判定

A

- A： 事業採択時に比べ必要性が増大している。
- B： 事業採択時に比べ必要性にほとんど変化がない。
- C： 事業採択時に比べ必要性が著しく低下している。

【理由】

・伊勢湾岸自動車道の開通・刈谷ハイウェイオアシスの開業による交通需要の増加、東海・東南海・南海地震等の災害への危機意識の高まりにより、名古屋岡崎線の必要性が高まっている。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】（暫定2車線整備）

		S63~H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
工種区分	調査・設計	←											
	用地補償	←											
	工事	←											
事業費(億円)	計画							12.0				1.8	
	実績	24.5	23.0										

【事業計画及び実績】（4車線整備）

		S63~H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32~H41	H42	H43	H44	H45	H46	
工種区分	調査・設計	←																		
	用地補償	←																		
	工事	←																		
事業費(億円)	計画							12.0				1.8								
	実績	24.5	23.0									8.6								

【進捗率】（暫定2車線整備）

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】
延長(km)		0.00		2.78	0%
事業費(億円)	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	47.5	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	61.3	77%
工事費		9.4		21.1	45%
用補費		34.4		36.0	96%
その他		3.7		4.2	88%

【進捗率】（4車線整備）

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】
延長(km)		0.00		2.78	0%
事業費(億円)	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	47.5	年次毎の実施計画は定めていないため記載なし	69.9	68%
工事費		9.4		29.7	32%
用補費		34.4		36.0	96%
その他		3.7		4.2	88%

【施工済みの内容】

- ・今年度、東側の岡崎市境から現道豊田安城線までの約700m区間を供用予定。
- ・また、西側の豊田市境付近の約400m区間についても来年度に供用予定。

2) 未着手又は長期化の

用地取得において、一部用地買収に日時を要している等のため事業が長期化している。

②事業の進捗状況及び見込み

③事業の効果の変化	理由																																															
	3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】 一部用地買収に日時を要している。</p> <p>【今後の見込み】 現在、地権者とは合意に向け必要な調整を進めており、平成31年度の完成供用に向け、用地買収及び改良工事などを計画的に進めている。</p>																																														
	判定	B	<p>A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。</p> <p>B：多少の阻害要因があるが、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。</p> <p>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。</p> <p>【理由】 一部地権者の調整に時間を要しているが、合意が得られるよう、必要な調整を進め、解決できる見通しが立っており、事業の完成が見込まれるため。</p>																																													
1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化	<p>【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】 —</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年：—)</th> <th>再評価時 (基準年：H26)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">88(92)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">13(20)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（C）</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">101(112)</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center;">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">391(494)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">27(41)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">0.2(5.8)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計（B）</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">418(541)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">13,700 (23,600)</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果（B/C）</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">4.1(4.9)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業採択時は「貨幣価値可能な効果分析」を実施していない ※括弧内は完成4車線整備のもので参考値</p> <p>【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20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局）</p> <p>【変動要因の分析】 —</p>				区分		事業採択時 (基準年：—)	再評価時 (基準年：H26)	備考	費用 (億円)	事業費	—	88(92)		維持管理費	—	13(20)		合計（C）	—	101(112)		効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	391(494)		走行経費減少便益	—	27(41)		交通事故減少便益	—	0.2(5.8)		合計（B）	—	418(541)		(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)	—	13,700 (23,600)		費用対効果分析結果（B/C）		—	4.1(4.9)	
区分		事業採択時 (基準年：—)	再評価時 (基準年：H26)	備考																																												
費用 (億円)	事業費	—	88(92)																																													
	維持管理費	—	13(20)																																													
	合計（C）	—	101(112)																																													
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	391(494)																																													
	走行経費減少便益	—	27(41)																																													
	交通事故減少便益	—	0.2(5.8)																																													
	合計（B）	—	418(541)																																													
	(参考) 計画 算定 交通量 要因 (台/日)	—	13,700 (23,600)																																													
費用対効果分析結果（B/C）		—	4.1(4.9)																																													

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

貨幣価値化困難な効果としては、「広域的な防災機能の向上」、「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」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」、「主要観光地へのアクセス性の向上」がある。
また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」による評価値は0.87である。

達成目標(建設部方針)		貨幣価値化可能な効果 評価基準表		
		評価項目	基礎点	得点
1 安心・安全	②地震減災対策の推進	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
	④風水害への対応力の強化	<input checked="" 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	
2 連携力・地域力・魅力	⑥モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備	<input type="checkbox"/> 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が期待できる	MAX3	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	
		<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	
		合計	6	
	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
		<input checked="" 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	3	
⑩観光力強化	<input type="checkbox"/> a) 主要観光地へのアクセス性の向上が期待される	MAX3	1	
	<input type="checkbox"/> 高速道路IC・自動車専用道路ICと主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する	3		
	<input type="checkbox"/> 最寄駅と主要観光地とを結ぶ道路整備に該当する	2		
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要観光地周辺へのアクセス性に資する事業に該当する	1		
合計	3	1		
総合計			15	13
評価値			0.87	

判定

A

- A：事業採択時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- B：事業採択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。
- C：事業採択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。

【理由】

・B/Cは1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果についても0.6を超えており、十分な事業効果の発現が期待できる。

III 対応方針(案)

継続

中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。
継続：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】

・バイパス整備による渋滞の解消状況(現道及びバイパスの交通量、旅行速度)

V 事業評価監視委員会の意見

VI 対応方針