

事後評価調書

I 事業概要					
事業名	街路事業				
地区名	都市計画道路 <small>きぬうらおかざき</small> 衣浦岡崎線				
事業箇所	愛知県岡崎市福岡町 <small>ふくおか</small> ～愛知県岡崎市上地町 <small>うえじ</small>				
事業の あらまし	<p>(都)衣浦岡崎線は、西三河地域の南側に位置し、西尾市から岡崎市を結ぶ都市幹線道路であり、東名高速道路に接続し、衣浦臨海工業地帯とも接続する重要な路線である。また、岡崎市の都市計画マスタープランにおいては計画的な土地利用の誘導を実現する方策として本路線の整備が位置付けられているとともに、第2次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上も重要な路線である。</p> <p>当該路線の現道である主要地方道 <small>おかざきへきなん</small> 岡崎碧南線、一般県道 <small>いちぼふくおか</small> 市場福岡線は、岡崎市内において市街地を通過する狭小な道路で、周辺地域の市街化の進展に伴う交通量の増大に対処できない状況となっており、主要地方道 <small>あんじょうこうた</small> 安城幸田線との交差点は主要渋滞箇所にも指定されている。</p> <p>このため、当該事業は「臨海部へのアクセス機能の強化」「西三河南部地域の交通円滑化」を主な目的とし、(都)衣浦岡崎線のバイパス整備を実施したものである。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>① 臨海部へのアクセス機能の強化</p> <p>② 西三河南部地域の交通円滑化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	116.2億円	■工事費 42.8億円、■用補費 65.9億円、■その他 7.5億円			
事業期間	採択年度	1997年度	着工年度	1997年度	完成年度
					2014年度
事業内容	バイパス整備 延長：1,600m 幅員：33.0～41.8m 車線数：4車線(4/4)				

II 評価

① 事業目標の達成状況

1) 主要目標の達成状況

【達成状況】

① 臨海部へのアクセス機能の強化

- ・ 本事業区間の整備に伴い、並行する主要地方道 岡崎碧南線、一般県道 熊味岡崎線の交通量が減少したが、事業区間の交通量を合わせた断面交通量は約 38%増加しており、本路線沿道に展開する工業地への物流が強化された。

交通量(12h)	整備前	整備後	整備後/整備前
本事業区間	—	17,065 台	—
(一)熊味岡崎線	13,700 台	13,305 台	0.971
(主)岡崎碧南線(現道)	7,239 台	3,875 台	0.535
断面合計	20,939 台	34,245 台	1.383

出典 整備前：平成 22 年度道路交通センサス、

整備後：平成 27 年度道路交通センサス、衣浦岡崎線は 2019 年調査結果

② 西三河南部地域の交通円滑化

- ・ 本事業により、主要渋滞箇所の交差点を迂回するバイパスが整備された。
- ・ 本事業区間の整備に伴い、西尾市方面と岡崎市を結ぶルートの旅行速度が向上し、並行する現道(岡崎碧南線)経由のルートに比べて(一)幸田石井線～(主)安城幸田線間で 2.0～3.4 分、(主)安城幸田線～(一)岡崎幸田線間で 0.7～1.1 分が時間短縮され、交通円滑化に寄与した。

区 間	整備前	整備後	時間短縮
(一)幸田石井線～(主)安城幸田線	東行 25.5km/h	東行 33.8km/h	東行 2.0 分短縮
	西行 22.3km/h	西行 34.4km/h	西行 3.4 分短縮
(主)安城幸田線～(一)岡崎幸田線	東行 26.5km/h	東行 33.4km/h	東行 1.1 分短縮
	西行 17.3km/h	西行 15.9km/h	西行 0.7 分短縮

出典：整備前 H22 道路交通センサス(混雑時旅行速度)

整備後 2019 年調査結果(ピーク時(7～9・16～18 時台)旅行速度)

【達成状況に対する評価】

当該事業区間の整備により、臨海部へのアクセス機能の強化が図られるとともに、西三河南部地域の交通円滑化が図られたことから、事業目標は十分に達成している。

2) 副次目標の達成状況

【達成状況】

—

【達成状況に対する評価】

—

		【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】				
		事業採択時 (1997)	再評価時 (2006)	実績 (2019)	備考	
事業期間		1997年～ 2004年	1997年～ 2009年	1997年～ 2014年		
事業費 (億円)	工事費	23.4	37.7	42.8		
	用地補償費	46.3	51.1	65.9		
	その他	3.6	6.8	7.5		
	合計	73.3	95.6	116.2	+20.6億円	
効果の 算定 要因	交通量 (台/12h) ※1	バイパス	—	—	17,065	—
		現道	21,223	20,291	17,180	▲15.3%
		(計)	21,223	20,291	34,345	+69.3%
	混雑時 旅行速度 (km/h) ※2	バイパス	—	—	東行 33.8 西行 34.4	短縮時間 東行 2.0分 西行 3.4分
現道		37.5	38.3	東行 37.8 西行 26.4		
②事業効果の発現状況		<p>※1 事業採択時：H9セグス、再評価時：H17セグス、実績：現道 H27セグス・バイパス 2019年実測値 (現道は岡崎碧南線、熊味岡崎線の合計)</p> <p>※2 事業採択時：H9セグス混雑時旅行速度、再評価時：H17セグス混雑時旅行速度、実績：2019年実測値。旅行速度算出区間：幸田石井線～安城幸田線間、(現道は岡崎碧南線)</p> <p>【事業期間に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一部の用地買収が難航したため、それらの解決に期間を要したため5か年延伸が必要となり事業が長期化した。これらは、事前の想定が困難な事案であり、やむを得ないものであったと判断する。 <p>【事業費に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 物価、土地単価等の上昇及び用地補償の精査により、約21億円の増加となった。これらは、事前の想定が困難な事案であり、やむを得ないものであったと判断する。 <p>【効果の算定要因に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 西尾市-岡崎市間の交通量は増加しており、所要時間も短縮していることから、事業の効果が現れていると判断する。 				
③事業実施による環境の変化		沿線住民や地域に与える騒音や振動といったマイナス影響や自然環境へ与えた負荷については、沿線住民から苦情がないことやヒアリング等の結果からは、特に認められなかった。				
III 対応方針(案)						
今後の事後評価の必要性	事業目標を達成しており、事業の有効性が認められたので、今後の事後評価の必要性はないものとする。					
改善措置の必要性	事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため、改善措置の必要性はないものとする。					
同種事業に反映すべき事項	延長は短いものの、市街地における事業であり、地権者も多く用地交渉に時間を要したため、同種事業においては、着手時に交渉に時間を要すると考えられる地権者には事前に調整を進めておくよう留意する。					
IV 事業評価監視委員会の意見						
都市計画道路 衣浦岡崎線の対応方針(案) [改善措置等必要なし]を了承する。						
V 対応方針						
改善措置等必要なし						