

再 評 価 調 書

I 事業概要					
事業名	道路事業				
地区名	主要地方道名古屋岡崎線 <small>なごやおかざき とよあけひがし</small> （豊明東工区）				
事業箇所	豊明市沓掛町 <small>くつかけちょう</small> 地内				
事業のあらまし	<p>主要地方道名古屋岡崎線は、名古屋市と岡崎市を結ぶとともに、新東名高速道路や名古屋環状2号線などにアクセスする重要な幹線道路である。さらに、第二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>当該事業区間は、暫定2車線で供用が開始されているが、沿線では工業団地の開発が進んでおり、また、伊勢湾岸自動車道の刈谷パーキングエリアにおいては令和4年に刈谷スマートインターチェンジが開通していることから、周辺道路の交通量が増加している。</p> <p>このため、高規格道路へのアクセス性向上、主要渋滞箇所等の渋滞緩和及び緊急輸送道路ネットワークの強化を主な目的として、主要地方道名古屋岡崎線の4車線化を実施するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>「あいち社会資本整備方針 11 の取組方針」より</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・津波対策の推進（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (2021年度)	再評価時 (2025年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2022年度 ～2025年度	2022年度 ～2030年度	電線共同溝の設置が必要となったため延伸	
	事業費（億円）	2.6	9.8		
	経費内訳	工事費	2.1	8.2	電線共同溝設置工事の追加（+6.2億円）
		用補費	0.0	0.0	
その他		0.5	1.4	電線共同溝設計委託の追加（+0.9億円）	
事業内容	4車線化 延長L=1.0km 幅員W=30.0m	4車線化 延長L=1.0km 幅員W=30.0m			
II 評価					
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前評価時の状況】</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> <ul style="list-style-type: none"> 伊勢湾岸自動車道の刈谷パーキングエリアにおいて、刈谷スマートインターチェンジの開通が予定されており、また沿線では工業団地の開発が進んでいる。 製造品出荷額等で全国上位の豊田市・刈谷市や増加傾向にある豊明市から伊勢湾岸自動車道へのアクセス道路となることから、物流効率化に向け、アクセス向上を図る必要がある。 <p>②地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線では工業団地の開発が進んでおり、また人気観光施設である刈谷ハイウェイオアシスへのアクセス道路として周辺道路は休日を中心に混雑が発生しており、交通容量の拡 			

大を図る必要がある。

(H27 センサス交通量 (混雑度 現道区間: 5,794 台/日 (0.66)、一般県道みよし 沓掛線: 8,425 台/日 (1.33)、主要地方道瀬戸大府東海線: 27,881 台/日 (0.90))

③地震・津波対策 (緊急輸送道路ネットワークの強化)

- ・主要地方道名古屋岡崎線は第二次緊急輸送道路として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。

【再評価時の状況】

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)

- ・伊勢湾岸自動車道の刈谷パーキングエリアにおいて、刈谷スマートインターチェンジの開通が予定されており、また沿線では工業団地の開発が進んでいる。
- ・製造品出荷額等で全国上位の豊田市・刈谷市や増加傾向にある豊明市から伊勢湾岸自動車道へのアクセス道路となることから、物流効率化に向け、アクセス向上を図る必要がある。
- ・沿線では工業団地の開発が進んでおり、また人気観光施設である刈谷ハイウェイオアシスへのアクセス道路として周辺道路は休日を中心に混雑が発生しており、交通容量の拡大を図る必要がある。

(H27 センサス交通量 (混雑度 現道区間: 5,794 台/日 (0.66)、一般県道みよし 沓掛線: 8,425 台/日 (1.33)、主要地方道瀬戸大府東海線: 27,881 台/日 (0.90))

③地震・津波対策の推進 (緊急輸送道路ネットワークの強化)

- ・主要地方道名古屋岡崎線は第二次緊急輸送道路として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。

【変動要因の分析】

—

判定

B

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

【理由】

事業着手時の必要性に大きな変化はなく、依然として高い状況にあるため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計	
工 種 区 分	調査・設計	←→				←→						
	用地補償											
	工事											
	・土工			←→								
	・擁壁工			←→								
	・舗装工				←→					←→		
	・電共設置工							←→				
事業費 (億円)	前回計画	2.1			0.5						2.6	
	実績	0.4	0.3	3.1								3.8
	今回計画	0.4	0.3	3.1	3.2	2.8					9.8	

②事業の進捗状況及び見込み

		【進捗率】					
		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)	0.0	0.0	0	1.0	0
		事業費(億円)	2.6	3.8	173	9.8	39
		工事費	2.1	2.8	133	8.2	34
		用補費	0.0	0.0	0	0.0	0
		その他	0.5	1.0	200	1.4	71
		※用補費なし					
2) 未着手又は長期化の理由	電線共同溝の設置が必要となったため。						
3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・大きな阻害要因はない。 【今後の見込み】 ・事業を着実に進め、2030年度までに整備が完了する予定である。						
判定	B	A：事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。 B：次のいずれか（該当する項目に「○印」を付ける） ・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、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。 ○これまで事業が長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。 ・これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、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。 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。					
	【理由】 ・2030年度までに整備完了が見込まれるため。						
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 再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							