

## 再 評 価 調 査 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、豊明市を經由し大府市・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量の増加に伴うさらなる渋滞が発生しており、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>「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 ～2027 年度	地元調整による構造物の追加による延伸	
	事業費（億円）	2.0	2.9		
	経費内訳	工事費	1.0	1.9	地元調整による構造物の追加（+0.9 億円）
		用補費	0.7	0.7	
その他		0.3	0.3		
事業内容	現道拡幅 延長 L=0.2km 幅員 W=20.0m 2 車線	現道拡幅 延長 L=0.2km 幅員 W=20.0m 2 車線			
II 評価					
① 事業の必要性	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</p> <p>・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。</p>			

	<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16.7 km/h、朝夕ピーク時下り191 km/h、昼間12時間上り20.3km/h、昼間12時間下り186 km/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> <p>【再評価時の状況】</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"> <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(地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和)</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</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</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、また、長久手中央土地区画整理事業が進展し、大型商業施設も開業しており、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・津波対策の推進(緊急輸送道路ネットワークの強化)</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> <p>【変動要因の分析】</p> <p>—</p>	
判定	B	<p>A：事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B：事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C：事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p>
	<p>【理由】</p> <p>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。</p>	

②事業の進捗状況及び見込み	1) 進捗状況	【事業計画及び実績】							
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	合計	
	工種区分	調査・設計	←————→						/
		用地補償		←————→					
		工事			←————→				
	事業費(億円)	前回計画	1.5		0.5			2.0	
		実績	0.1	0.3	1.0			1.4	
		今回計画	0.1	0.3	1.0	1.5		2.9	
		【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	0.75	0			
	事業費(億円)	2.0	1.4	68	2.9	47			
	工事費	1.0	0.6	59	1.9	31			
	用補費	0.7	0.5	74	0.7	74			
	その他	0.3	0.3	100	0.3	100			
	2) 未着手又は長期化の理由	地元調整による構造物の追加による延伸。							
	3) 今後の事業進捗の見込み	<b>【阻害要因】</b> ・大きな阻害要因はない。 <b>【今後の見込み】</b> ・事業を着実に進め、2027年度までに整備が完了する予定である。							
	判定	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。							
		<b>【理由】</b> ・2027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