

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</small> 名古屋岡崎線 (<small>とよたあんじょう</small> 豊田安城工区) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業箇所 | 愛知県豊田 <small>よしほら</small> 市吉原町 ~ 岡崎 <small>ほしめ</small> 市橋目町 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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車線で供用済みであるが、2022年度末に前後区間の4車線化が完了し、交通のボトルネックになっている。</p> <p>このため、高規格道路へのアクセス性向上、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>(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> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 | 事業費 | | 内訳 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 6.0億円 | | □工事費5.6億円、□用補費 0億円、□その他0.4億円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業期間 | 採択予定年度 | 2022年度 | 着工予定年度 | 2023年度 | 完成予定年度 | 2025年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業内容 | 現道拡幅(延長 L=2.8km 4車線 幅員:30m) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| II 評価 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ① 事業の必要性 | 1) 必要性 | <p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <p>本路線は、暫定2車線で供用済みであるが、2022年度末に前後区間の4車線化が完了し、交通のボトルネックになっている。周辺には自動車産業等の生産拠点が集積しており、本路線が生産拠点から伊勢湾岸自動車道の豊田南ICへのアクセス経路となっていることから、物流の効率化のため、高規格道路へのアクセス性向上を図る必要がある。</p> <p>(2) 地震・津波対策の推進</p> <p>第2次緊急輸送道路に指定されており、大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を行うため、緊急輸送道路ネットワークの強化を図る必要がある。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 判定 | A | <p>A: 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B: 現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p> <p>【理由】・高規格道路へのアクセス性向上、防災機能の向上のため、事業実施の必要性が高い。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ② 事業の実効性 | 1) 事業計画 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td>←→</td> <td>←→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td>←→</td> <td>←→</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>・舗装工</td> <td></td> <td>←→</td> <td>←→</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費(億円)</td> <td colspan="3">6.0</td> <td>6.0</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | 2023 | 2024 | 2025 | 合計 | 工種区分 | 調査・設計 | ←→ | | | | 用地補償 | | | | | 工事 | | ←→ | ←→ | | ・土工 | | ←→ | ←→ | | | ・舗装工 | | ←→ | ←→ | | 事業費(億円) | | 6.0 | | | 6.0 |
| | | | 2023 | 2024 | 2025 | 合計 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工種区分 | 調査・設計 | ←→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 用地補償 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 工事 | | ←→ | ←→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ・土工 | | ←→ | ←→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ・舗装工 | | ←→ | ←→ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費(億円) | | 6.0 | | | 6.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|---|--|---|---|
| | 2) 地元の合意形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体より名古屋岡崎線の4車線道路整備の要望を受けている。 ・用地はすべて取得済みである。 | |
| | 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 | | | |
| 事業実施が妥当である | 事業実施が妥当である。：上記①及び②の評価がすべて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 | | | |
| <p>■対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/>対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p style="margin-left: 20px;">—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p style="margin-left: 20px;">交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度</p> | | | |