

事前評価調書(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（豊明刈谷工区）					
事業箇所	愛知県豊明市～刈谷市					
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共に、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>本事業区間は、豊明市および刈谷市の市境となる境川渡河部を含むミッシングリンクとなっており、事業区間の周辺道路では、現道部や主要地方道豊田知立線などにおいて、慢性的に渋滞が発生している。</p> <p>このため、尾張東部地域の交通の円滑化と周辺の渋滞緩和を図る「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、整備が予定されている刈谷 PA スマートインターチェンジへのアクセス向上を図る「国際競争力を強化する基盤整備」、災害時の緊急輸送道路の確保を図る「地震・津波対策の強化」を主な目的として、本路線を整備するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ②国際競争力を強化する基盤整備 ③地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費		内 訳			
	42.2 億円		■工事費 18.7 億円 ■用補費 20.8 億円 ■その他 2.7 億円			
事業期間	採択予定年度	平成 29 年度	着工予定年度	平成 29 年度	完成予定年度	平成 37 年度
事業内容	バイパス整備（延長：L=1.1km、車線数：暫定 2 車線（2/4）、幅員：W=30m）					
II 評価						
①事業の必要性	1) 必要性	<p>①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業区間と並行する主要地方道名古屋岡崎線現道区間、一般県道岡崎豊明線および一般県道三好沓掛線は混雑時旅行速度は 20km/h を下回る。 （現道区間の H22 センサス混雑時旅行速度 上り 16.1km/h、下り 12.5km/h） また、上記並行区間の混雑度は 1.0 を上回っており、慢性的な混雑が発生している状況にある。特に（主）名古屋岡崎線の現道区間は主要渋滞区間・主要渋滞箇所に指定されている。（H22 センサス交通量（混雑度） 並行現道区間：14,016 台/日（1.12）、（主）岡崎豊明線：12,290 台/日（1.48）、（一）三好沓掛線：7,873 台/日（1.43）） 当該事業区間と交差する主要地方道豊田知立線も主要渋滞区間や主要渋滞箇所に指定されている。 <p>②国際競争力を強化する基盤整備（広域交通性の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> 伊勢湾岸自動車道刈谷 PA のスマートインターチェンジ整備が計画されており、スマートインターチェンジへのアクセス強化が重要である。 <p>③地震・津波対策の強化（広域的な防災機能の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、ミッシングリンクを解消し、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。 				
	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。 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】</p> <ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和や交通結節点へのアクセス性の向上、防災機能の向上のため、事業実施の必要がある。 			

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

区分		事前評価時 (基準年：H28)	備考
費用 (億円)	事業費	31.2	
	維持管理費	0.9	
	合計(C)	32.1	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	106.7	
	走行経費削減便益	17.8	
	交通事故減少便益	-1.2	
	合計(B)	123.4	
	(参考) 算定要因	計画交通量(台/日)	17,400
費用対効果分析結果(B/C)		3.8	

※四捨五入等により端数が合わないことがある

※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したものの。

【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)

2) 貨幣価値化困難な効果

・貨幣価値化困難な効果として、「広域的な防災機能の向上」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所での渋滞の緩和」などがある。また、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価値は0.89である。

達成目標(建設部方針)		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表	
			評価項目	基礎点 得点
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3
			<input 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
			■ 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			6	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3
			■ 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、特別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			6	
◎	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3
			■ 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する	3
			<input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する	2
			<input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	1
合計			3	
総合計			9	8
評価値			0.89	

※「道路・街路事業の事業評価マニュアル」

(平成28年7月、愛知県建設部 都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【分析】

・貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については0.6を超えている。

判定

A

A：十分な事業効果が期待できる。
B：十分な事業効果が期待できない。

【理由】

・B/Cは1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値においても0.6を超えているため、事業効果の発現が期待できる。

②事業の効果

③事業の実効性	1) 事業計画	【事業計画】 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> <th>H36</th> <th>H37</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">工 種 区 分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">←————→</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="5" style="text-align: center;">←————→</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">22.5</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">19.7</td> </tr> </tbody> </table>												H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H36	H37	工 種 区 分	調査・設計	←————→											用地補償	←————→											工事						←————→					事業費（億円）		22.5					19.7				
			H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H36	H37																																																											
	工 種 区 分	調査・設計	←————→																																																																				
		用地補償	←————→																																																																				
工事							←————→																																																																
事業費（億円）		22.5					19.7																																																																
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> ・地元より早期整備要望が出されており、合意形成は図られている。 																																																																						
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間沿線に既存集落は少ないため、環境への影響は小さい。 ・本事業により幹線交通と生活交通が分離され、生活環境の向上が期待される。 																																																																						
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。																																																																					
④事業手法の妥当性	1) 代替案の比較検討結果	<ul style="list-style-type: none"> ・完成 4 車線で都市計画決定されているが、ミッシングリンクの早期解消のため、暫定 2 車線整備が妥当と考える。 																																																																					
	判定	A	A：手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。 B：手段には代替性があり、改善の余地がある。 【理由】 ・最適な事業計画であり、当該手段が最も妥当であると判断した。																																																																				
III 対応方針（案）																																																																							
事業実施が妥当である	事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべて 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																																																																							
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後 5 年目） <input type="checkbox"/> 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																																																																							
V 事業評価監視委員会の意見																																																																							
VI 対応方針																																																																							