

事後評価調書(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 <small>なごやおかざき</small> 名古屋岡崎線 (豊田安城工区) <small>とよたあんじょう</small>					
事業箇所	豊田市吉原町 <small>よしわらちょう</small> ～岡崎市橋目町 <small>はしめちょう</small>					
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バイパス道路で、名古屋第二環状自動車道や伊勢湾岸自動車道といった高規格道路にアクセスする重要な幹線道路である。また、第二次緊急輸送道路として位置づけられており、防災上重要な路線でもある。</p> <p>しかし、一般国道155号、248号などの幹線道路に接続する当該路線周辺において慢性的な渋滞が発生しているなど、地域の課題となっており、地元からも一刻も早い整備が強く望まれていた。</p> <p>本事業は、「モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備」「渋滞のないスムーズな移動空間の提供」「地震減災対策の推進」を主な目的とし、交通混雑を解消し、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、この地域の産業・経済・文化の発展に寄与することを目的とし、主要地方道名古屋岡崎線の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モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備 ②渋滞のないスムーズな移動空間の提供 ③地震減災対策の推進</p> <p>【副次目標】</p> <p>④風水害への対応力の強化 ⑤観光力強化</p>					
事業費	事業費		内訳			
	71.3億円	□工事費 28.7億円、□用補費 38.5億円、□その他 4.2億円				
事業期間	採択年度	1988年度	着工年度	1988年度	完成年度	2019年度
事業内容	バイパス整備(暫定2車線) 延長L=2.78km、幅員W=30m					

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モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備
 - ・事業区間の整備により交通が分散し、(主)名古屋岡崎線(現道)の混雑度が緩和したほか、現道上の主要企業等から豊田南 IC へのアクセス性が向上し、物流の効率化に繋がった。
(現道混雑度 : 1.27 (H27 センサス値)→0.95 (R3 センサス値))
(所要時間 : 下り 現道経由 約 31 分→バイパス経由 約 17 分
上り 現道経由 約 31 分→バイパス経由 約 22 分)
- ②渋滞のないスムーズな移動空間の提供
 - ・事業区間の整備により、現道における断面交通量が減少した。

交通量	路線名	供用前 (2019.11)	供用 (2020.3)	供用後 (2020.12)	増減
	広美町郷南交差点(東断面)	11,763台/12h		8,798台/12h	-2,965台/12h

- ・事業区間への交通転換により、現道の渋滞が解消された。

渋滞長	路線名	供用前 (2019.11)	供用 (2020.3)	供用後 (2020.12)	増減
	広美町郷南交差点(東断面)	160m		0m	-160m

- ・混雑時における旅行速度が、上りが 3.9km/h、下りが 5.8km/h 向上した。

旅行速度	区間		供用前 (2019.12)	供用 (2020.3)	供用後 (2020.12)	増減
	若林東町新屋敷交差点～ 広美町郷南交差点	上り	18.8km/h		22.7km/h	+3.9km/h
		下り	27.3km/h	33.1km/h	+5.8km/h	

③地震減災対策の推進

- ・事業区間は、第 2 次緊急輸送道路に位置付けられており、本事業により豊田南 IC と岡崎市役所を連絡する緊急輸送道路網が強化され、緊急時の輸送能力が向上した。

【達成状況に対する評価】

- ・本事業の整備により、モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備、地震減災対策の推進については事業目標を達成している。渋滞のないスムーズな移動空間の提供については、現道の渋滞が改善し、事業目標の効果があらわれている。

2) 副次目標の達成状況

【達成状況】

- ④風水害への対応力の強化
 - ・事業区間は、第 2 次緊急輸送道路に位置付けられており、本事業により豊田南 IC と岡崎市役所とを連絡する緊急輸送道路網が強化され、風水害時の輸送能力が向上した。
- ⑤観光力強化
 - ・事業区間の利用により、伊勢湾岸自動車道から刈谷ハイウェイオアシスや岡崎城など周辺観光の回遊性を高めることに寄与した。例えば、岡崎市中心市街地から刈谷ハイウェイオアシスへの所要時間が、下りは約 6 分、上りは約 2 分短縮された。
(所要時間 : 下り 国道 1 号経由 約 46 分→バイパス経由 約 40 分
上り 国道 1 号経由 約 44 分→バイパス経由 約 42 分)

【達成状況に対する評価】

- ・本事業の整備により、風水害への対応力の強化については緊急輸送道路網が強化され、風水害時の輸送能力が向上した。観光力強化については刈谷ハイウェイオアシスへのアクセス性が向上したことで事業目標の効果があらわれている。

②事業効果の発現状況

【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 1988年度	再評価時 2014年度	実績 2019年度	備考
事業期間		1988年度～ 2017年度	1988年度～ 2019年度	1988年度～ 2019年度	
暫定2車線 事業費 (億円)	工事費	-	21.1	28.7	
	用地補償費	-	36.0	38.5	
	その他	-	4.2	4.2	
	合計	60.7	61.3	71.3	※1
計画交通量			13,700台/日	13,852台/日 ※2	

※1 費用の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

※2 12時間交通量(2020.12調査)に(主)名古屋岡崎線(現道)の昼夜率を乗じたもの

【事業期間に対する評価】

- ・再評価時に想定した事業期間通りに完了できた。

【事業費に対する評価】

- ・最終事業費は71.3億円であり、前回評価時の61.3億円から10.0億円増額となった。要因としては、通学路の安全向上のため横断歩道橋(2橋)を設置したことや、物件調査の結果、補償費が増加したためである。

【効果の算定要因に対する評価】

- ・(主)名古屋岡崎線の整備により、現道における渋滞が緩和したため、事業目標の効果があらわれている。

【その他】

-

③事業実施による環境の変化

- ・本事業により、並行路線から交通が事業区間へ転換されたことで、周辺路線の交通環境が改善した。

Ⅲ 対応方針(案)

今後の事後評価の必要性

- ・事業目標に対する効果が十分に発現しているため、今後の事後評価の必要性はない。

改善措置の必要性

- ・当初の事業目標に対する効果が発現しており、本事業として改善措置の必要性はない。

同種事業に反映すべき事項

- ・当該地は主要渋滞箇所が点在するなか、段階的な整備計画を検討したことで、早期の効果実現を図れたため、同種事業においても類似の状況が見られれば、反映すべき事項と考えられる。

Ⅳ 事業評価監視委員会の意見

Ⅴ 対応方針