

事業概要書

事業名 街路事業

路線名等 都市計画道路 ふくおか 福岡線

1. 事業のあらまし

都市計画道路 ふくおか 福岡線は、おかざき 岡崎市南部において、主要地方道の おかざきかりや 岡崎刈谷線と おかざきへきなん 岡崎碧南線を南北に結ぶ路線であり、ふくおか 岡崎市都市計画マスタープランにおいては、地域内相互、地域外を連絡する道路として位置づけられる都市幹線道路である。

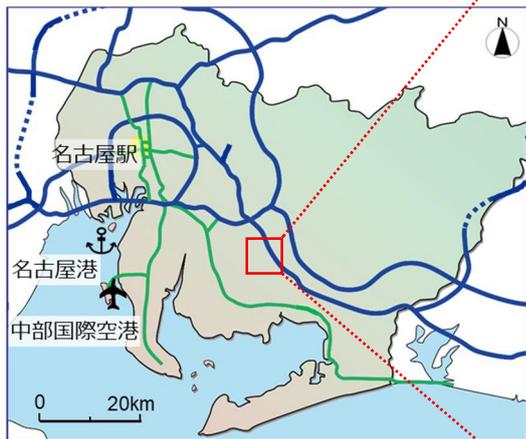
本路線が縦断する岡崎駅の南西地域では、おかざきえきみなみとちくかくせいりじぎょう 岡崎駅南土地区画整理事業の施行により、ぬかたぐんこうた 本市及び額田郡幸田町方面の救急医療を担う ふじたいかだいがおかざきりょう 藤田医科大学岡崎医療センターや大型商業施設等が立地するなど、新たなまちづくりが進展しており、当区域及び交通結節点である JR 岡崎駅へのアクセス道路となる本事業区間の整備が求められている。

また、本事業区間は岡崎市が策定した自転車ネットワーク計画において、整備対象路線として位置付けられており、歩道とあわせて自転車通行空間を整備することにより、自転車・歩行者の安全確保も求められている。

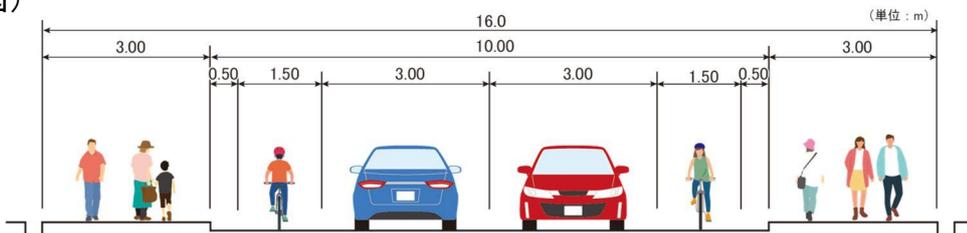
このため、岡崎市の南部地域における幹線道路ネットワークの形成とともに、「まちづくりと一体となった道路整備」及び「自転車・歩行者の安全な通行空間の確保」を目的として、バイパス整備を実施するものである。

2. 事業概要

- | | |
|----------|--------------------------------------|
| a. 事業箇所 | <small>おかざきしふくおかしやう</small> 岡崎市福岡町 |
| b. 事業内容 | 道路整備 延長 L=335m、幅員 W=16.0m~18.0m(2車線) |
| c. 全体事業費 | 20.8 億円 |
| d. 事業期間 | 2017~2029 年度 |
| e. 根拠法令 | 都市計画法 |



(標準横断面図)



評 価 調 査 書 (案)

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 <small>ふくおかせん</small> 福岡線					
事業箇所	岡崎市福岡町 <small>おかざきしふくおかちょう</small>					
事業の あらまし	<p>都市計画道路福岡線は、岡崎市南部において、主要地方道の岡崎刈谷線と岡崎碧南線を南北に結ぶ路線であり、岡崎市都市計画マスタープランにおいては、地域内相互、地域外を連絡する道路として位置づけられる都市幹線道路である。</p> <p>本路線が縦断する岡崎駅の南西地域では、岡崎駅南土地地区画整理事業の施行により、本市及び額田郡幸田町方面の救急医療を担う藤田医科大学岡崎医療センターや大型商業施設等が立地するなど、新たなまちづくりが進展しており、当区域及び交通結節点である JR 岡崎駅へのアクセス道路となる本事業区間の整備が求められている。</p> <p>また、本事業区間は岡崎市が策定した自転車ネットワーク計画において、整備対象路線として位置付けられており、歩道とあわせて自転車通行空間を整備することにより、自転車・歩行者の安全確保が求められているとともに、緊急輸送道路へ位置づけられる予定である。</p> <p>このため、岡崎市の南部地域における幹線道路ネットワークの形成とともに、「まちづくりと一体となった道路整備」、「自転車・歩行者の安全な通行空間の確保」及び「緊急輸送道路ネットワークの強化」を目的として、バイパス整備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 地域の活性化（まちづくりと一体となった道路整備）</p> <p>② 交通事故対策の推進（自転車・歩行者の安全な歩行空間の確保）</p> <p>【副次目標】</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>					
計画変更 の推移		事前評価時 (2017年度)	再評価時 (1回目) (2022年度)	再評価時 (2回目) (2025年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2017年度～ 2024年度	2017年度～ 2024年度	2017年度～ 2029年度	用地交渉に時間を要したこと及び電線共同溝の埋設工事を追加したことによる延伸	
	事業費（億円）	14.8	14.8	20.8		
	経費 内訳	工事費	2.3	2.3	8.4	電線共同溝の埋設工事費の計上に伴う計画事業費の増加によるもの (0億円→6.1億円)
		用補費	12.0	11.7	11.6	事業費の精査によるもの
その他		0.5	0.8	0.8	—	
事業内容	道路整備 延長 L=335m 幅員W=16.0m ～18.0m 2車線	同左	同左	—		
II 評価						

<p>1) 必要性の変化</p>	<p>【事前評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 岡崎駅南土地区画整理区域内に立地が計画されている大学病院や商業施設及び交通結節点である JR 岡崎駅への主要なアクセス道路の一部であるため、当該事業区間の整備が必要である。 主要なアクセス道路である本路線の整備により、都市交通の円滑化が期待されている。 <p>【再評価時（1回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 岡崎駅南土地区画整理区域内に立地が計画されていた大学病院、商業施設が開業したほか、2024 年度には岡崎警察署の移転も計画されており、主要なアクセス道路の一部である当該事業区間の整備が必要である。 主要なアクセス道路である本路線の整備により、都市交通の円滑化及び土地区画整理区域を中心としたさらなる市街地の発展が期待されている。 <p>【再評価時（2回目）の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 岡崎駅南土地区画整理区域内では、これまで藤田医科大学岡崎医療センター、商業施設が開業したほか、2024 年度には岡崎警察署が移転しており、これらの施設や岡崎駅周辺への主要なアクセス道路の一部として当該事業区間の整備推進が引き続き必要である。 また、岡崎市自転車ネットワーク計画（2020 年 11 月）では、本路線が自転車ネットワーク整備路線に位置付けられており、市街地における歩行者・自転車の安全性・利便性の向上を図るためにも当該事業区間の整備推進が引き続き必要である。 愛知県無電柱化推進計画に基づき、防災上の影響が大きい緊急輸送道路の無電柱化を推進しており、本事業区間は、2024 年度に関係機関と協議をした結果、街路事業と併せて電線共同溝の整備を行うこととなった。整備完了後には緊急輸送道路へ位置づけられる予定である。 <p>【変動要因の分析】 大きな変動要因はない</p>	
<p>判定</p>	<p>B</p>	<p>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。 ※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該路線では自転車・歩行者の安全確保及びまちづくりと一体となった道路整備が引き続き求められており、事業の必要性は変わらないため。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	合計
工程区分	調査・設計													
	用地補償													
	工事													
事業費(億円)	前回計画	3.4				11.4								14.8
	実績	1.3				8.3								9.7
	今回計画	1.3				8.3				11.2				20.8

【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)	0.3	0.0	0.0%	0.3	0%
事業費(億円)	14.8	9.6	65%	20.8	46%
工事費	2.3	0.1	4%	8.4	1%
道路築造費	2.3	0.1	4%	2.3	4%
電線共同溝費	0.0	0.0	0.0%	6.1	0%
用補費	11.7	8.9	76%	11.6	77%
その他	0.8	0.6	80%	0.8	81%

※用地取得率(面積ベース)は約89%

【施工済みの内容】

—

2) 未着手又は長期化の理由

・用地交渉に時間を要しているため、事業が長期化している。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・用地交渉に時間を要している。

【今後の見込み】

・2029年度までに整備が完了する予定である。

判定

B

A：これまで事業は順調であり、引き続き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】

・用地交渉に時間を要している箇所もあるが、用地を取得できる見込みであり、引き続き用地取得及び工事を進めることで、2029年度までに整備が完了する見込みであるため。

③事業の効果の変化

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析の算定基礎となった要因変化の有無】

・一定規模未満の事業に該当したため対象外

【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	再評価時 (1回目)	再評価時 (2回目) (基準年: 2025年)	備考
		未実施	未実施		
費用 (億円)	事業費	—	—	15.3	
	維持管理費	—	—	0.3	
	合計(C)	—	—	15.6	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	—	64.2	
	走行経費減少便益	—	—	0.8	
	交通事故減少便益	—	—	0.7	
	合計(B)	—	—	65.6	
	(参考) 算定 要因	計画交通量 (台/日)	—	—	9,979
費用対効果分析結果(B/C)		—	—	4.2	—

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

※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。

※国土交通省 道路局 令和7年2月27日付 事務連絡「道路事業における費用便益分析に用いる費用について」により電線共同溝に係る工事費は事業費に含まないものとする。

【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(令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

・事前評価時、再評価時(1回目)は愛知県公共事業評価実施要領における評価項目の「一定規模未満の事業」となるため、B/Cの算出は実施していない。

・再評価時(2回目)に貨幣価値化可能な効果(B/C)分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

・一定規模未満の事業に該当したため、対象外となる。

【再評価時（1回目）の状況】

・一定規模未満の事業に該当したため、対象外となる。

【再評価時（2回目）の状況】

・貨幣価値化困難な効果としては、「②地域の活性化」、「③地震・津波対策の推進」、「⑥交通事故対策の推進」があり、「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づく評価値は0.73である。

達成目標 (社会資本整備方針)		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 あいちを高める	②地域の活性化	◎	□ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	1	
			□ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または路切道改良促進法により指定された路切の除却に係る事業に該当する	3		
			□ 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		
			■ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1		
			□ b) 集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3		
			■ 市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3		
			□ 市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2		
			□ 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1		
			合計	6		4
			2 あいちを守る	③地震・津波対策の推進 ④風水害対策の推進 ⑥交通事故対策の推進		○ ◎
□ 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					
□ 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	3	2				
□ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3				
□ 通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3					
□ 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2					
□ その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1					
□ d) 歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される	MAX3		2			
□ 歩行者・自転車交通の多い区間(500人/日程度)において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	3					
■ DID区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間で地域から歩道整備の要望が強く、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	2					
□ その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する	1					
合計	6	5				
総合計				15	11	
評価値				0.73		

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和7年9月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課都市・交通局都市基盤部都市整備課)

【変動要因の分析】

—

判定

A

- Ⓐ: 事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- B: 事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。
- C: 事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。

【理由】

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

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 事後評価実施の有無と主な評価内容	
■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）、安全確保の状況	
V 事業評価監視委員会の意見	
VI 対応方針	