

再 評 価 調 書

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	一般国道 155 号 (布袋 ^{ほてい} 拡幅)						
事業箇所	こまきしいるか でしんでん こうなんしごみょうちよう 小牧市入鹿出新田～江南市五明町						
事業のあらまし	<p>一般国道 155 号は、常滑市から弥富市に至る延長約 161km の主要幹線道路であり、名古屋圏の第 3 環状道路及び尾張北部地域における東西交通軸となっている。また、第一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>当該事業区間は、現在、2 車線で供用されており、沿線には製造業・物流企業が立地し、大型貨物車の交通が集中しており、朝夕のピーク時を中心として交差点部などにおいて渋滞が発生している。また、名鉄犬山線の踏切は 2007 年 4 月に踏切道改良促進法の指定を受けている。</p> <p>このため、物流拠点施設へのアクセス性向上や主要渋滞箇所の解消、緊急輸送道路ネットワークの強化を主な目的として、限度額立体交差事業による名鉄犬山線の踏切除却に合わせ、一般国道 155 号の 4 車線化を図る事業である。</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（主要物流拠点・生産拠点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 (2005)	再評価時 (1 回目) (2012)	再評価時 (2 回目) (2017)	再評価時 (3 回目) (2022)	変動要因の分析	
	事業期間	2006 年度 ～2013 年度	2006 年度 ～2020 年度	2006 年度 ～2024 年度	2006 年度 ～2027 年度	用地交渉が難航しているため	
	事業費 (億円)	60.0	60.0	65.5	118.5	・地質調査の結果、鉄道基礎工事において湧水対策として薬液注入工事や、道路工事において軟弱地盤対策として地盤改良工事が追加で必要となった。 (+37.6 億円) ・公安委員会との協議の結果、切り替えステップの追加等、施工方法が変更となった。 (+15.4 億円)	
	経費内訳	工事費	56.0	56.0	56.5		109.5
		用補費	1.0	1.7	4.7		4.7
その他	3.0	2.3	4.3	4.3			
事業内容	拡幅整備 延長 L=4.8km 幅員 W=23~30m 4 車線	拡幅整備 延長 L=4.8km 幅員 W=23~30m 4 車線	拡幅整備 延長 L=4.8km 幅員 W=23~30m 4 車線	拡幅整備 延長 L=4.8km 幅員 W=23~30m 4 車線	拡幅整備 延長 L=4.8km 幅員 W=23~30m 4 車線		

II 評価

1) 必要性 の変化

【事前評価時の状況】

- ・1999年度道路交通センサスにおける本事業区間(調査地点:小牧市村中字大島、調査区間番号11131)の交通状況は、交通量19,078台/日、混雑度1.06、混雑時旅行速度21.5km/hであり、朝夕を中心に渋滞するため、鉄道高架及び4車線化により、交通の円滑化を図る必要がある。

【再評価時(1回目)の状況】

(1)国際競争力を強化する基盤整備

- ・2010年度道路交通センサスにおける本事業区間(調査地点:小牧市村中字大島、調査区間番号11600)の交通状況は、交通量23,594台/日、混雑度2.06、混雑時旅行速度上り20.2km/h、下り23.0km/hであり、依然として渋滞が発生している。

(2)人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・愛知県第4次渋滞対策プログラム(計画期間2006年度~2012年度)において、事業区間内の交差点が主要渋滞ポイントに指定されている。
- ・踏切自動車交通遮断量が50,000台・時以上であるため、名鉄犬山線との踏切が自動車ボトルネック踏切に指定されている。

(3)地震・津波減災対策

- ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。

【再評価時(2回目)の状況】

(1)国際競争力を強化する基盤整備

- ・2015年度道路交通センサスにおける本事業区間(調査地点:小牧市村中字大島、調査区間番号11990)の交通状況は、交通量35,394台/日、混雑度4.83、混雑時旅行速度上り22.1km/h、下り16.0km/hであり、依然として渋滞が発生している。

(2)人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・愛知県道路交通渋滞対策推進協議会(2013年1月)において、本事業区間及び本事業区間内の交差点、踏切が主要渋滞区間・箇所指定されている。
- ・名鉄犬山線との踏切は踏切自動車交通遮断量が70,341台・時であるため、自動車ボトルネック踏切となっている。また、通学路に指定されているため、新たに通学路要対策踏切にも指定された。

(3)地震・津波減災対策

- ・第一次緊急輸送道路であり第3次あいち地震対策アクションプラン(2014年12月策定)において緊急輸送道路の整備推進が位置づけられている。

【再評価時(3回目)の状況】

(1)陸・海・空一体の国際競争力の強化

- ・当該路線沿線には主要幹線道路や高速道路への接続など好立地を活かして、物流施設の進出が進んでおり、交通需要が増加している。
- ・2019年4月に重要物流道路及び代替・補完路に指定された。

(2)地域の活性化

- ・愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、本事業区間及び本事業区間内の交差点が主要渋滞区間・箇所指定されている。(2022年9月時点)
- ・2020年度に名鉄犬山線の踏切除却が完了し、一定の整備効果を発揮しているが、交通容量が不足しているため依然として渋滞が発生している。

(3)地震・津波対策の推進

- ・第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の救助活動等において重要な役割を担っている。

		【変動要因の分析】 ・ 前回の再評価時と比べ、新たな物流施設の進出により交通需要が増加しており、また重要物流道路及び代替・補完路に指定されたことから、本事業の必要性は増大している。																																																																																																																												
	判定	A 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。																																																																																																																												
		【理由】 ・ 新たな物流施設の進出による交通需要の増加や重要物流道路等に指定されたことから、物流・生産拠点へのアクセス性向上や主要渋滞箇所の解消等、前回の再評価時に比べ事業の必要性が増大している。																																																																																																																												
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】 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2006～2011</th> <th>2012～2016</th> <th>2017～2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="7">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td>←→</td> <td>←</td> <td>←</td> <td></td> <td>→</td> <td></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> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>鉄道高架</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td></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>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> </tr> <tr> <td>・土工</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> </tr> <tr> <td>・橋梁</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> </tr> <tr> <td>・舗装</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> <td>←</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費 (億円)</td> <td>前回評価</td> <td>7.4</td> <td>26.6</td> <td>19.2</td> <td colspan="3">12.3</td> <td colspan="3"></td> <td>65.5</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>7.4</td> <td>26.6</td> <td>61.1</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="3"></td> <td>95.1</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>7.4</td> <td>26.6</td> <td>61.1</td> <td colspan="3"></td> <td colspan="2">21.6</td> <td>1.8</td> <td>118.5</td> </tr> </tbody> </table>			2006～2011	2012～2016	2017～2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	合計	工種 区分	調査・設計	←→	←	←		→						用地補償	←→		←→	→							鉄道高架	←	←	←		→						工事			←	←	←	←	←	←	←	←	・土工			←	←	←	←	←	←	←	←	・橋梁			←	←	←	←	←	←	←	←	・舗装			←	←	←	←	←	←	←	←	事業費 (億円)	前回評価	7.4	26.6	19.2	12.3						65.5	実績	7.4	26.6	61.1							95.1	今回計画	7.4	26.6	61.1				21.6		1.8	118.5
			2006～2011	2012～2016	2017～2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	合計																																																																																																																		
	工種 区分	調査・設計	←→	←	←		→																																																																																																																							
		用地補償	←→		←→	→																																																																																																																								
		鉄道高架	←	←	←		→																																																																																																																							
		工事			←	←	←	←	←	←	←	←																																																																																																																		
		・土工			←	←	←	←	←	←	←	←																																																																																																																		
		・橋梁			←	←	←	←	←	←	←	←																																																																																																																		
		・舗装			←	←	←	←	←	←	←	←																																																																																																																		
	事業費 (億円)	前回評価	7.4	26.6	19.2	12.3						65.5																																																																																																																		
実績		7.4	26.6	61.1							95.1																																																																																																																			
今回計画		7.4	26.6	61.1				21.6		1.8	118.5																																																																																																																			
		【進捗率】 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">これまでの計画に対する達成状況</th> <th colspan="2">全体進捗率</th> </tr> <tr> <th>計画 【①】</th> <th>実績 【②】</th> <th>達成率(%) 【②÷①】</th> <th>計画 【③】</th> <th>達成率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長(km)</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0%</td> <td>4.8</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>53.2</td> <td>95.1</td> <td>178%</td> <td>118.5</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>44.2</td> <td>87.1</td> <td>197%</td> <td>109.5</td> <td>79%</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>4.7</td> <td>4.3</td> <td>91%</td> <td>4.7</td> <td>91%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>4.3</td> <td>3.7</td> <td>86%</td> <td>4.3</td> <td>86%</td> </tr> </tbody> </table>		これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率		計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】	延長(km)	0	0	0%	4.8	0%	事業費(億円)	53.2	95.1	178%	118.5	80%	工事費	44.2	87.1	197%	109.5	79%	用補費	4.7	4.3	91%	4.7	91%	その他	4.3	3.7	86%	4.3	86%																																																																																			
	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率																																																																																																																										
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】																																																																																																																									
延長(km)	0	0	0%	4.8	0%																																																																																																																									
事業費(億円)	53.2	95.1	178%	118.5	80%																																																																																																																									
工事費	44.2	87.1	197%	109.5	79%																																																																																																																									
用補費	4.7	4.3	91%	4.7	91%																																																																																																																									
その他	4.3	3.7	86%	4.3	86%																																																																																																																									
		※用地取得率（面積ベース）は約98%																																																																																																																												
		【施工済みの内容】 ・ 名鉄犬山線の踏切除却完了（2020年度）																																																																																																																												
		【事後評価に準ずるフォローアップ】 ・ 踏切除却により当該箇所における旅行速度が向上した。																																																																																																																												
	2) 未着手又は長期化の理由	・ 前回再評価時では事業区間内の交差点3箇所新たに右折帯を整備することとなったため、4年事業期間を延伸しており、今回の評価時には用地買収の難航により、3年事業期間を延伸している。																																																																																																																												

3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2021年度末における用地取得率は約98%であり、用地取得に時間を要している箇所はあるものの、地権者から事業の理解を得ることができ、用地を取得できる見通しがあるため、2027年度までの本事業の完了が見込まれている。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2027年度までに整備が完了する予定である。 																																												
判定	<p>B</p> <p>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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで用地買収が遅れ事業が長期化していたが、地権者から事業の理解を得ることができ用地を取得できる見通しがあり、2027年度までに事業完了が見込まれるため。 																																												
1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化	<p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量推計に用いたデータの変更、費用便益分析マニュアルの改定 <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1" data-bbox="395 1055 1425 1603"> <thead> <tr> <th colspan="2">区 分</th> <th>事前評価時 (基準年：2005年)</th> <th>再評価時(1回目) (基準年：2012年)</th> <th>再評価時(3回目) (基準年：2022年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>50.6</td> <td>52.6</td> <td>129.1</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>3.6</td> <td>2.3</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>54.2</td> <td>54.9</td> <td>133.1</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>243.1</td> <td>110.6</td> <td>189.7</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>3.6</td> <td>10.3</td> <td>1.3</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>8.6</td> <td>2.5</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>255.3</td> <td>123.4</td> <td>192.5</td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)</td> <td>21,100~ 32,200</td> <td>29,400</td> <td>29,900</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>4.8</td> <td>2.2</td> <td>1.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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。 ※2017年再評価時(2回目)は、前回評価時と比べ、費用対効果の要因（事業費等）が3割を超えて変化していないため、費用対効果分析を実施していない。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析マニュアル(2022年2月国土交通省 道路局 都市局) <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業費は増加したが、計画交通量の増加や費用便益分析マニュアルの改定により便益が増加したため、B/Cは依然として1.0を超えている。 	区 分		事前評価時 (基準年：2005年)	再評価時(1回目) (基準年：2012年)	再評価時(3回目) (基準年：2022年)	費用 (億円)	事業費	50.6	52.6	129.1	維持管理費	3.6	2.3	4.0	合計(C)	54.2	54.9	133.1	効果 (億円)	走行時間短縮便益	243.1	110.6	189.7	走行経費減少便益	3.6	10.3	1.3	交通事故減少便益	8.6	2.5	1.5	合計(B)	255.3	123.4	192.5	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	21,100~ 32,200	29,400	29,900	費用対効果分析結果(B/C)		4.8	2.2	1.4
区 分		事前評価時 (基準年：2005年)	再評価時(1回目) (基準年：2012年)	再評価時(3回目) (基準年：2022年)																																									
費用 (億円)	事業費	50.6	52.6	129.1																																									
	維持管理費	3.6	2.3	4.0																																									
	合計(C)	54.2	54.9	133.1																																									
効果 (億円)	走行時間短縮便益	243.1	110.6	189.7																																									
	走行経費減少便益	3.6	10.3	1.3																																									
	交通事故減少便益	8.6	2.5	1.5																																									
	合計(B)	255.3	123.4	192.5																																									
	(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	21,100~ 32,200	29,400	29,900																																									
費用対効果分析結果(B/C)		4.8	2.2	1.4																																									

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・一般国道 155 号は、災害時に必要となる第一次緊急輸送道路に指定されており、朝夕の慢性的な渋滞が輸送道路としての機能を阻害することから、4 車線化により災害時でも迅速な緊急輸送が可能な道路としての機能が強化される。

【再評価時（1 回目）の状況】

- ・変化なし

【再評価時（2 回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる生産拠点への定時性の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上が挙げられる。
- ・「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 1.00 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	基準点	得点	
1 防衛力	①地震・津波減災対策	◎	■a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3	
			■ 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	3		
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■a) 物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる	MAX3	3	
			■ 主要物流拠点・モノづくり拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑（混雑度1.25以上）を緩和する事業に該当する	3		
			□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑度（混雑度1.0以上）を緩和する事業に該当する	2		
			□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1		
	合計			6	6	
	⑦人の交流を支え地域を活性化 する基盤整備	◎	◎	■b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
				■ 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	
				□ 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事業に該当する	2	
□ 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	6		
			■a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3	
			■ 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		
			□ 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		
			□ 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	3		
総合計				12	12	
評価値				1.00		

道路・街路事業の事業評価マニュアル(2016年7月 愛知県建設部)

【再評価時（3 回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる生産拠点への定時性の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上が挙げられる。
- ・「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 1.00 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	基準点	得点
1 あいちを高める	①陸・海・空一体の国際競争力の強化	◎	■a) 物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・生産拠点への定時性の確保が維持できる	MAX3	3
			■ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の慢性的な混雑（混雑度1.25以上）を緩和する事業に該当する	3	
			□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑度（混雑度1.0以上）を緩和する事業に該当する	2	
				□ 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス性の向上に資する道路事業に該当する	1
	合計			6	6
	②地域の活性化	◎	◎	■b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3
■ 高規格幹線道路・地域高規格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	
□ 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	
			□ 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			3	3	
			■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	3
			■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除	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	2	
			□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	3	
2 守る	③地震・津波対策の推進	◎	■a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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	3	
総合計				12	12
評価値				1.00	

道路・街路事業の事業評価マニュアル(2022年3月 愛知県建設局)

	<p>【変動要因の分析】 ・前回評価時と同様に、貨幣価値化困難な効果の評価値については0.6を超えている。</p>
判定	<p>B</p> <p>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。</p>
	<p>【理由】 前回評価時からB/Cは低下しているものの、1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えているから、十分な事業効果の発現が期待できるため。</p>
<p>III 対応方針（案）</p>	
<p>継続</p>	<p>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。</p>
<p>IV 事後評価実施の有無と主な評価内容</p>	
<p>■対象（事業完了後 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</p>	
<p>V 事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>一般国道155号（布袋拡幅）の対応方針（案）〔事業継続〕を了承する。</p>	
<p>VI 対応方針</p>	
<p>事業継続</p>	