

再 評 価 調 書

| 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 岐阜稲沢線（西尾張IC） | | | | | |
| 事業箇所 | 一宮市大和町地内 | | | | | |
| 事業のあらまし | <p>主要地方道岐阜稲沢線は、尾張西部地区と岐阜県を南北に結ぶ幹線道路であり、また東海北陸自動車道など高規格道路へのアクセスに資する重要な路線である。さらに第一次緊急輸送路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>また一宮JCTに新たなインターを設置することにより、東海北陸自動車道との連携が強化され、中部地区から北陸地区への更なるアクセス性向上が図られることとなる。</p> <p>このため、「国際競争力を強化する基盤整備」、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、現道の主要地方道岐阜稲沢線の上下車線を外側に移設し、中央に東海北陸自動車道へ接続する西尾張ICを新たに設置する。これにより中部地区から北陸地区への更なるアクセス性と緊急時の広域的な避難・救助機能の向上をはかるものである。</p> | | | | | |
| 事業目標 | <p>【達成（主要）目標】</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備 ②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ③地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p> | | | | | |
| 計画変更の推移 | | 事業採択時 (H20) | 再評価時 (H28) | 再々評価時 (H29) | 変動要因の分析 | |
| | 事業期間 | H20～H31 | H20～H31 | H20～H32 | | |
| | 事業費（億円） | 69.9 | 69.9 | 77.7 | 料金所追加 | |
| | 経費内訳 | 工事費 | 62.3 | 62.3 | 70.1 | 料金所（7.8億円追加） |
| | | 用補費 | 5.0 | 5.0 | 5.0 | |
| | | その他 | 2.6 | 2.6 | 2.6 | |
| 事業内容 | インター新設 (4/4車線) L=0.72km W=25m 4種1級(60km/h) | インター新設 (4/4車線) L=0.72km W=25m 4種1級(60km/h) | インター新設 (4/4車線) L=0.72km W=25m 4種1級(60km/h) | | | |
| II 評価 | | | | | | |
| ①事業の必要性の変化 | 1) 必要性の変化 | <p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道岐阜稲沢線は、尾張西部地区と岐阜県を南北に結ぶ幹線道路であるが、東海北陸道を利用する場合、一宮西ICは北側方面のみの接続のため、現状ではさらに北に位置する尾西ICを利用する必要があるが、アクセスが悪い。 ・当該区間は、H17 センサスで約23,900台/日の交通量があり、大型車混入率(12h)も21.3%と高く、物流ネットワークとしても重要な機能を担っており、高速道路へのアクセス強化が必要である。 ・主要地方道岐阜稲沢線は、第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、東海北陸自動車道と一体で広域的な緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道岐阜稲沢線は、尾張西部地区と岐阜県を南北に結ぶ幹線道路であるが、東海北陸道を利用する場合、一宮西ICは北側方面のみの接続のため、現状ではさらに北に位置する尾西ICを利用する必要があるが、アクセスが悪い。 | | | | |
| | | | | | | |

| | | <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、平成 27 年センサスで約 18,000 台/日の交通量があり、大型車混入率(12h)も 18.9%と高く (H22 センサス全国平均は平地面・地方道で 11.9%)、物流ネットワークとしても重要な機能を担っており、高速道路へのアクセス強化が必要である。 ②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間周辺には、^{かりやすか}苅安賀交差点や^{めんじよ}毛受交差点などの主要渋滞箇所が存在するほか、名鉄尾西線の踏切もあり、高速利用の通過交通と域内交通の混在等により、渋滞が発生している状況である。(H27 混雑時旅行速度：稲沢市→岐阜市 18.0km/h、岐阜市→稲沢市 27.9km/h) ③地震・津波対策の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・主要地方道岐阜稲沢線は、第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、東海北陸自動車道と一体で広域的な緊急時の避難・救助機能の向上が必要である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再評価時に必要性の検証を行った結果、東海北陸自動車道など高規格道路へのアクセス強化、一宮 JCT における新たなインター設置など、引き続き必要性がある。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|-----------------|--|-----------------|-----------|-----------------|------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|------------------|-------|---|--|--|--|---|--|--|--|------|--|--|---|--|---|--|--|--|----|--|---|--|--|--|--|--|---|-------------|----|--|--|--|--|--|------|--|--|--|----|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----------------|--|--|--------|--|-----------|-----------|-----------------|-----------|-----------------|---------|---|------|---|------|----|----------|---|------|---|------|-----|--|-----|---|------|---|------|-----|--|-------|---|-----|---|-----|-----|--|-----|---|-----|---|-----|-----|
| | 判定 | <p>B</p> <p>A： 事前評価時に比べ必要性が増大している。 B： 事前評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事前評価時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東海北陸自動車道など高規格道路へのアクセス強化、一宮 JCT における新たなインター設置など、事業着手時の必要性に大きな変化はなく、事業の必要性は依然として高い状況であるため。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ②事業の進捗状況及び見込み | 1) 進捗状況 | <p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1" data-bbox="399 1030 1428 1422"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H20～H21</th> <th>H22</th> <th>H23～27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">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> </tr> <tr> <td>用地補償</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> </tr> <tr> <td rowspan="2">事業費 (億円)</td> <td>計画</td> <td colspan="5"></td> <td colspan="4">40.4</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="5">37.3</td> <td colspan="4"></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" data-bbox="367 1489 1444 1825"> <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">全体進捗状況</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>進捗率(%) 【②÷③】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>延長 (km)</td> <td>-</td> <td>0.00</td> <td>-</td> <td>0.72</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>-</td> <td>37.3</td> <td>-</td> <td>77.7</td> <td>48%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>工事費</td> <td>-</td> <td>29.8</td> <td>-</td> <td>70.1</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>用地補償費</td> <td>-</td> <td>4.9</td> <td>-</td> <td>5.0</td> <td>99%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>その他</td> <td>-</td> <td>2.5</td> <td>-</td> <td>2.6</td> <td>98%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※工事費には負担金が含まれている。</p> | | | H20～H21 | H22 | H23～27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | 工 種 区 分 | 調査・設計 | ← | | | | → | | | | 用地補償 | | | ← | | → | | | | 工事 | | ← | | | | | | → | 事業費 (億円) | 計画 | | | | | | 40.4 | | | | 実績 | 37.3 | | | | | | | | | | 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) | - | 0.00 | - | 0.72 | 0% | 事業費 (億円) | - | 37.3 | - | 77.7 | 48% | | 工事費 | - | 29.8 | - | 70.1 | 43% | | 用地補償費 | - | 4.9 | - | 5.0 | 99% | | その他 | - | 2.5 | - | 2.6 | 98% |
| | | H20～H21 | H22 | H23～27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工 種 区 分 | 調査・設計 | ← | | | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 用地補償 | | | ← | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 工事 | | ← | | | | | | → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 (億円) | 計画 | | | | | | 40.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 実績 | 37.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 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) | - | 0.00 | - | 0.72 | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費 (億円) | - | 37.3 | - | 77.7 | 48% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 工事費 | - | 29.8 | - | 70.1 | 43% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 用地補償費 | - | 4.9 | - | 5.0 | 99% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | その他 | - | 2.5 | - | 2.6 | 98% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2) 未着手又は長期化の理由 | <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関との工程調整により事業期間を変更する。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | <p>3) 今後の事業進捗の見込み</p> | <p>【阻害要因】 ・地元より早期整備要望が出されており、大きな阻害要因はない。</p> <p>【今後の見込み】 ・平成 32 年度に整備完了予定である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|------------------------------------|--|--|--------------------|-------------------------|----|--|--------------------|-------------------|--------------------|----|------------|-----|-----|------|------|--------|-------|-----|-----|--|--------|------|------|--------|------------|----------|------|------|-------------------------|----------|------|------|----------|-----|-----|--------|------|------|--|------|----|--|--|--|--|----|-----|--|--------|--------|--|----|-------|--|--|--|--|-----------------|--|--|-----|-----|--|
| | <p>判定</p> | <p>A</p> | <p>A：事業は順調であり、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>1) 貨幣価値化可能な効果（費用対効果分析結果）の変化</p> | <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> <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="371 936 1444 1507"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年:H20)</th> <th>再評価時 (基準年:H28)</th> <th>再々評価時 (基準年:H29)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td rowspan="6">未実施</td> <td>65.8</td> <td>75.6</td> <td>料金所の追加</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.8</td> <td>0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>66.7</td> <td>76.4</td> <td>料金所の追加</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>49.7</td> <td>57.6</td> <td rowspan="3">高速 IC 追加のため、便益範囲の見直しを実施</td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>12.2</td> <td>13.5</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>8.9</td> <td>9.5</td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>70.8</td> <td>80.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考)</td> <td>計画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>算定</td> <td>交通量</td> <td></td> <td>30,000</td> <td>30,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>要因</td> <td>(台/日)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td></td> <td>1.1</td> <td>1.1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※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。</p> <p>【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）</p> <p>【分析】 ・再評価時に貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析を行った結果、B/Cは 1.0 を超えている。</p> | | | | 区分 | | 事業採択時 (基準年:H20) | 再評価時 (基準年:H28) | 再々評価時 (基準年:H29) | 備考 | 費用 (億円) | 事業費 | 未実施 | 65.8 | 75.6 | 料金所の追加 | 維持管理費 | 0.8 | 0.7 | | 合計 (C) | 66.7 | 76.4 | 料金所の追加 | 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | 49.7 | 57.6 | 高速 IC 追加のため、便益範囲の見直しを実施 | 走行経費削減便益 | 12.2 | 13.5 | 交通事故減少便益 | 8.9 | 9.5 | 合計 (B) | 70.8 | 80.7 | | (参考) | 計画 | | | | | 算定 | 交通量 | | 30,000 | 30,000 | | 要因 | (台/日) | | | | | 費用対効果分析結果 (B/C) | | | 1.1 | 1.1 | |
| 区分 | | 事業採択時 (基準年:H20) | 再評価時 (基準年:H28) | 再々評価時 (基準年:H29) | 備考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用 (億円) | 事業費 | 未実施 | 65.8 | 75.6 | 料金所の追加 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 維持管理費 | | 0.8 | 0.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 合計 (C) | | 66.7 | 76.4 | 料金所の追加 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 効果 (億円) | 走行時間短縮便益 | | 49.7 | 57.6 | 高速 IC 追加のため、便益範囲の見直しを実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 走行経費削減便益 | | 12.2 | 13.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 交通事故減少便益 | | 8.9 | 9.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 合計 (B) | 70.8 | 80.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (参考) | 計画 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 算定 | 交通量 | | 30,000 | 30,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 要因 | (台/日) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 費用対効果分析結果 (B/C) | | | 1.1 | 1.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

※事前評価未実施

【再評価時の状況】

- ・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、主要な渋滞箇所の渋滞緩和などがある。
- ・「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 0.89 である。

| 貨幣価値化困難な効果 評価基準表 | | | | |
|------------------|---------|--|------|------|
| 達成目標（建設部方針） | 評価対象の判断 | 評価項目 | 基礎点 | 得点 |
| 1 防御力 | ◎ | ■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる | MAX3 | 2 |
| | | <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 | | | 3 | |
| 3 成長力 | ◎ | ■ 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 | |
| | | <input type="checkbox"/> 指定市、中核市、特例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 | | | 3 | |
| ◎ | ◎ | ■ 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、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却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】

- ・再評価時に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：事前評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
- B：事前評価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：事前評価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、貨幣価値化困難な効果の評価値についても 0.6 を超えているため、事業効果の発現が期待できる。

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） □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

主要地方道岐阜稲沢線（西尾張 IC）の対応方針（案）[事業継続] を了承する。

Ⅵ 対応方針

事業継続