

再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	一般国道 247 号 西知多道路 青海IC〔仮称〕～常滑JCT〔仮称〕						
事業箇所	常滑市金山北キロ～常滑市多屋字茨廻間						
事業のあらまし	<p>西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至る延長約 18.5km の自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道路）を直結するとともに、名古屋高速道路を経由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結ぶなど、中京圏の主要な交通の要衝間の連携強化を図り、知多地域のみならず中京圏の将来の発展に寄与する重要な路線である。</p> <p>西知多道路は、新東名高速道路の東海JCT から西知多産業道路の長浦IC までの北部区間を現道拡幅で、西知多産業道路 長浦IC から知多横断道路 常滑JCT〔仮称〕 までの南部区間を新設のバイパスで整備する計画となっている。2016 年度に東海JCT 部を国による権限代行で、青海IC〔仮称〕 から常滑JCT〔仮称〕 間を県による国庫補助事業で事業化、また、2019 年度に日長IC〔仮称〕 から青海IC〔仮称〕 間を県による国庫補助事業で事業化、さらに、2021 年度には長浦IC から日長IC〔仮称〕 間を国による権限代行で事業化、大田IC〔仮称〕 を県による国庫補助事業で事業化している。</p> <p>今回の再評価対象区間は、県施行区間である青海IC〔仮称〕 から常滑JCT〔仮称〕 間の約 4.0km である。本区間は、当初暫定 2 車線で事業化されているが、2021 年 2 月に国において長浦IC から日長IC〔仮称〕 間が新規事業化候補箇所となったことをうけ、計画交通量の増大や、空港島をはじめとする周辺開発に伴う対応も必要であることから、2020 年度の事業再評価において完成 4 車線に事業内容を変更した。さらには、2027 年度までの完成を図るため、有料道路事業を活用することとし、2021 年 12 月に長浦 JCT〔仮称〕～常滑 JCT〔仮称〕 間について有料道路事業許可を取得した。また、2021 年 2 月定例愛知県議会において愛知県道路公社の整備に関する基本計画の変更を行った。</p> <p>現状の交通課題としては、並行する現道の国道 155 号では、信号が連担し、その内複数の交差点が主要渋滞箇所指定されるなど慢性的な渋滞が発生している。また、死傷事故率が愛知県管理国道の平均を大きく上回る状況にある。さらに、防災面においても、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過するなど、被災時における緊急輸送機能の確保が課題となっている。このような課題を踏まえ、国際拠点空港へのアクセス性向上や、災害時における円滑な救援・復旧活動に資する道路として、西知多道路の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) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路・地域高規格道路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（緊急輸送道路のネットワーク強化）</p> <p>(4) 交通事故対策（通学路の安全性向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2015 年度)	再評価時 (1 回目) (2020 年度)	再評価時 (2 回目) (2021 年度)	再評価時 (3 回目) (2024 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2016～2027	2016～2027	2016～2027	2016～2027	・材料費、人件費の高騰による増額（+101 億円） ※主な増額は上部工（鋼橋）、改良工（生コン、鉄筋等）。 ・橋梁下部工仮設土留めの工法変更による増額（+9 億円） ・工用道路及び	
	事業費（億円）	230	410	455.0	577.0		
	経費内訳	工事費	162	337	375.4		455.5
		用補費	53	53	53.1		53.1
その他		15	20	26.5	68.4		
事業内容	バイパス整備 (L=4.0km) 暫定 2 車線	バイパス整備 (L=4.0km) 完成 4 車線	バイパス整備 (L=4.0km) 完成 4 車線 有料道路事業	バイパス整備 (L=4.0km) 完成 4 車線 有料道路事業			

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性の変化

【事前評価時の状況】

(1) 地震減災対策の推進 (広域的な防災機能の向上)

・ 第一次緊急輸送道路に指定されている現道の国道 155 号は、南海トラフ地震など大地震に伴う津波浸水区間を通過していることから、津波浸水区間を回避した緊急輸送道路の代替ルートを確保し、常滑市から名古屋市間の防災・救急搬送機能を向上させる必要がある。

(2) 渋滞のないスムーズな移動空間の提供 (渋滞緩和)

・ 現道の国道 155 号では信号交差点の連担による速度低下および混雑が発生している。当該区間の混雑は中部国際空港等への定時性確保に支障をきたしているため、信号交差点の連担区間を回避したバイパス整備により、交通の円滑化を図る必要がある。

(3) 交通安全対策の推進 (交通弱者に対する安全性向上)

・ 現道の国道 155 号では混雑に起因する追突事故が多発しているほか、生活道路への通過交通流入による交通事故が発生していることから、通過交通と生活交通の分離により、交通の安全性を確保する必要がある。

【再評価時 (1 回目) の状況】

(1) 地震・津波対策の強化 (緊急輸送道路の強化)

・ 現道の国道 155 号は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過している。今回対象区間の整備により、被災時における緊急輸送機能を確保する必要性は依然として高い。

(2) 交通安全対策の強化 (交通弱者に対する安全性向上)

・ 現道の国道 155 号の死傷事故率は、愛知県管理国道平均の約 1.5 倍と高い状況が続いており、大口交差点は事故危険箇所指定されている。今回対象区間の整備により、通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性を確保する必要性は依然として高い。

(3) 国際競争力を強化する基盤整備 (高規格幹線道路等へのアクセス性向上)

・ 現道の国道 155 号は、信号が連担するとともに、2016 年度より新たに本郷南交差点・多屋交差点が主要渋滞箇所に指定されるなど、高規格幹線道路等へのアクセス性に課題がある。今回対象区間の整備により、高速道路ネットワークへのアクセス強化及び物流の効率化を図り、国際競争力を強化する必要性は依然として高い。

(4) 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 (主要渋滞箇所の渋滞緩和)

・ 現道の国道 155 号は、信号が連担するとともに、そのうち複数の交差点が主要渋滞箇所に指定されるなど、全線にわたり慢性的な渋滞が発生している。このため、今回対象区間の整備により、中部国際空港等へのアクセス性の向上や定時性の確保を図る必要性は依然として高い。

【再評価時 (2 回目) の状況】

(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化 (高規格道路等へのアクセス性向上)

・ 現道の国道 155 号は、信号が連担するとともに、2016 年度より新たに本郷南交差点・多屋交差点が主要渋滞箇所に指定されるなど、高規格道路等へのアクセス性に課題がある。今回対象区間の整備により、高速道路ネットワークへのアクセス強化及び物流の効率化を図り、国際競争力を強化する必要性は依然として高い。

(2) 地域の活性化 (主要渋滞箇所の渋滞緩和)

・ 現道の国道 155 号は、信号が連担するとともに、2016 年度より新たに本郷南交差点・多屋交差点が主要渋滞箇所に指定されるなど、全線にわたり慢性的な渋滞が発生している。今回対象区間の整備により、中部国際空港等へのアクセス性の向上や定時性が確保されることから必要性は依然として高い。

(3) 地震・津波対策 (緊急輸送道路の強化)

・ 現道の国道 155 号は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想

		<p>定区域を通過している。今回対象区間の整備により、被災時における緊急輸送機能が確保されることから必要性は依然として高い。</p> <p>(4) 交通事故対策（交通弱者に対する安全性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道155号の死傷事故率は、愛知県管理国道平均の約1.5倍と高い状況が続いており、大口交差点は事故危険箇所指定されている。今回対象区間の整備により、通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性が確保されることから必要性は依然として高い。 <p>【再評価時（3回目）の状況】</p> <p>(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化（高規格道路等・地域高規格道路へのアクセス性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道155号は、信号が連担するとともに、2016年度より新たに本郷南交差点・多屋交差点が主要渋滞箇所指定されるなど、高規格道路等へのアクセス性に課題がある。今回対象区間の整備により、高速道路ネットワークへのアクセス強化及び物流の効率化を図り、国際競争力を強化する必要性は依然として高い。 <p>(2) 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道155号は、信号が連担するとともに、2016年度より新たに本郷南交差点・多屋交差点が主要渋滞箇所指定されるなど、全線にわたり慢性的な渋滞が発生している。今回対象区間の整備により、中部国際空港等へのアクセス性の向上や定時性が確保されることから必要性は依然として高い。 <p>(3) 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道155号は、第一次緊急輸送道路指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過している。今回対象区間の整備により、被災時における緊急輸送機能が確保されることから必要性は依然として高い。 <p>(4) 交通事故対策（通学路の安全性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道155号の死傷事故率は、愛知県管理国道平均の約1.2倍と高い状況が続いており、美城ヶ根交差点と多屋交差点は事故危険箇所指定されている。今回対象区間の整備により、通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性が確保されることから必要性は依然として高い。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回評価時から必要性の高い状況は変わっていない。
判定	B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>※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"> ・前回評価時から必要性の高い状況は変わっていない。

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2016 ～ 2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	合計	
工 種 区 分	調査・設計												
	用地補償												
	工事												
事業費 (億円)	前回計画	3.5	186.2			265.3			455.0				
	実績	3.5	234.2			234.2			234.2				
	今回計画	3.5	234.2			339.3			577.0				

※四捨五入の影響で、事業費の合計値と全体事業費が合わない場合がある。

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況 2016年～2023年			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)	4.0	0.0	0%	4.0
事業費(億円)	189.7	234.2	132%	577.0	41%
工事費	134.6	162.3	129%	455.5	36%
用補費	34.7	34.7	100%	53.1	65%
その他	20.4	37.2	203%	68.4	54%

※四捨五入の影響で、端数が合わない場合がある。

※用地進捗率（面積ベース）98%（2023年度末時点）

【施工済みの内容】

- ・特になし。

【事後評価に準ずるフォローアップ】

2) 未着手又は長期化の理由

- ・完了予定年度（2027年度）に変更なし。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・関係機関との調整が図られており、地元自治体の協力も得られていることから、大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

- ・2027年度までに事業が完了する予定である。

判定

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】

- ・事業進捗を図る上での阻害要因は無く、2027年度までの完成が見込まれる。

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】
 ・交通量推計に用いたデータの変更

【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 暫定2車線 (基準年: 2015年)	再評価時 (1回目) 完成4車線 (基準年: 2020年)	再評価時 (2回目) 完成4車線 有料道路事業 (基準年: 2021年)	再評価時 (3回目) 完成4車線 有料道路事業 (基準年: 2024年)	備考
費用 (億円)	事業費	161	326	368	525	
	維持管理費	2	3	3	3	
	合計(C)	162	328	371	528	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	182	603	532	989	
	走行経費減少便益	25	57	51	29	
	交通事故減少便益	7.2	15	12	1.7	
	合計(B)	213	675	596	1,020	
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	9,900	28,100	17,300	20,500
費用対効果分析結果(B/C)		1.3	2.1	1.6	1.9	

※四捨五入の影響で、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（令和5年12月 国土交通省 道路局 都市局）

【変動要因の分析】

・貨幣価値困難な効果（B/C）分析を行った結果、費用が増加しているものの、効果も増加していることから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】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「交通弱者に対する安全性向上」、「広域的な防災機能の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などの面からの効果が期待される。
- ・「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0.78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 安心・安全	①交通安全対策の推進	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業又は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に該当する	3	
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	
合計			3	3	
1 安心・安全	②地震減災対策の推進 ④風水害への対応力の強化	◎	<input type="checkbox"/> 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	
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	2	
2 連携力・地域力	⑦渋滞のないスムーズな移動空間の提供	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	2
			<input type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた渋滞交差点、又はボトルネック踏切の渋滞緩和に資する事業に該当する	3	
			<input checked="" 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	2	
総合計				9	7
評価値				0.78	

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(平成25年3月 愛知県 建設部 都市整備課・道路維持課・道路建設課)

【再評価時(1回目)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」、「交通弱者に対する安全性向上」、「広域交通性の向上」、「主要な渋滞箇所の渋滞の緩和」などの面からの効果が期待される。
- ・「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0.92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	◎	<input type="checkbox"/> 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	
			<input checked="" type="checkbox"/> 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	2	
1 防御力	③交通安全対策の強化	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 通学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	
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	
合計			3	3	
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 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"/> 日常生活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	
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3	3
			<input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または踏切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	3	
総合計				12	11
評価値				0.92	

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和2年11月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

【再評価時(2回目)の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、「主要物流拠点・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」、「交通弱者に対する安全性向上」などの面からの効果が期待される。

・「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0.93である。

達成目標 (社会資本整備方針)		評価 対象 の判断	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期待できる	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(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する	2	
	②地域の活性化	◎	□ 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	3
			□ 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				
□ 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			
2 あいちを守る	③地震・津波対策	◎	□ 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	
	⑥交通事故対策	◎	□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	2
			□ b) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	
			□ 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			
合計		3			
総合計			15	14	
評価値					0.93

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和3年3月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

【再評価時(3回目)の状況】

・貨幣価値化困難な効果として、「主要物流拠点・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・沿道環境の改善」、「広域的な防災機能の向上」、「通学路の安全性向上」などの面からの効果が期待される。

・「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0.87である。

達成目標 (社会資本整備方針)		評価 対象 の判断	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期待できる	MAX3	2
			□ 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(混雑度1.0以上)を緩和する事業に該当する	2	
	②地域の活性化	◎	□ 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	3
			□ 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				
□ 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		5			
2 あいちを守る	③地震・津波対策の推進	◎	□ 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	
	⑥交通事故対策	◎	□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	2
			□ b) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	
			□ 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		2			
合計		2			
総合計			15	13	
評価値					0.87

道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和6年2月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課)

【変動要因の分析】

・事業評価マニュアルが改訂されているが、評価値は依然として0.6を超えている。

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、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。
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）、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		