

再 評 価 調 書 ( 案 )

I 事業概要						
事業名	道路事業					
地区名	国道 151 号 <sup>みやした</sup> 宮下立体					
事業箇所	愛知県豊川市 <sup>しのづかちやう ひらいちやう</sup> 篠束町～平井町					
事業のあらまし	<p>一般国道 151 号は、長野県飯田市を起点とし、愛知県北設楽郡豊根村、豊川市を経て豊橋市を結び、南信州地域と東三河地域との連携交流を促進する幹線軸であり、東名高速道路へアクセスする主要幹線道路である。さらに、第一次緊急輸送道路に位置づけられており、大規模災害時等に円滑な復旧活動の基幹としての役割を担う防災上重要な路線である。</p> <p>当該事業区間内、本路線と国道 1 号が平面交差する宮下交差点は、主要渋滞箇所になっており、重要港湾である三河港と東名高速道路豊川インターチェンジを結ぶ物流や産業活動に支障をきたしている。</p> <p>このため、東三河地域の交通の円滑化を図るとともに、東名高速道路豊川インターチェンジへのアクセス性の向上や災害時の緊急輸送道路の確保を目的として、一般国道 151 号の宮下交差点の立体化を行うものである。</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 (2017 年度)	再評価時 (1 回目) (2021 年度)	再評価時 (2 回目) (2024 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2017～ 2026 年度	2017～ 2026 年度	2017～ 2029 年度	道路管理者・道路占有事業者ほか関係機関との協議に不測の日時を要したため。	
	事業費 (億円)	51.0	69.0	89.0		
	経費内訳	工事費	48.0	62.8	82.8	・物価上昇による資機材及び労務単価の増加（+16.0 億円） ・豪雨被害における冠水対策の追加（+4.0 億円）
		用補費	0	0	0	
その他	3.0	6.2	6.2			
事業内容	立体交差化 延長=1.3 km 幅員=40m 6 車線	立体交差化 延長=1.3 km 幅員=40m 6 車線	立体交差化 延長=1.3 km 幅員=40m 6 車線	立体交差化 延長=1.3 km 幅員=40m 6 車線		

II 評価

<p>① 事業の必要性の変化</p>	<p>1) 必要性の変化</p> <p><b>【事前評価時の状況】</b></p> <p>①国際競争力を強化する基盤整備（定時性の確保、広域交通性の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三河港は輸入自動車の取扱い台数・金額が24年連続日本一である重要港湾であり、東名高速道路豊川ICを結ぶ幹線道路ネットワークの強化が必要である。</li> </ul> <p>②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備（渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線と一般国道1号が交差する宮下交差点は、交差点処理能力が著しく低下しており、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、地域の主要渋滞箇所指定されている。</li> </ul> <p>③地震・津波対策の強化（広域的な防災機能の向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は地震対策アクションプランの位置付けがある第一次緊急輸送路であり、東名高速道路から一般国道1号、一般国道23号名豊道路へのアクセス機能を担うため、災害時に安定した道路機能の確保を図る必要がある。</li> </ul> <p><b>【再評価時（1回目）の状況】</b></p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三河港は輸入自動車の取扱い台数・金額が28年連続日本一である重要港湾であり、東名高速道路豊川ICを結ぶ幹線道路ネットワークの強化が必要である。</li> </ul> <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線と一般国道1号が交差する宮下交差点は、交差点処理能力が著しく低下しており、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、「地域の主要渋滞箇所」に指定されている。</li> <li>・小坂井バイパスの無料化前の混雑度が1.14(H27 道路交通センサス)となっており、無料化に伴う交通量の増加により混雑度が1.27(H31.1.23 実施)と依然として慢性的な渋滞が発生している。</li> </ul> <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は第一次緊急輸送路に指定されており、さらに物流上重要な道路輸送網である重要物流道路に指定されたことで、災害時の重要性はもとより平常時にも安定した道路機能の確保を図る必要がある。</li> </ul> <p><b>【再評価時（2回目）の状況】</b></p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三河港は輸入自動車の取扱い台数が全国1位の重要港湾であり、三河港と東名高速道路豊川ICを結ぶ当該事業は物流効率化に寄与する。</li> </ul> <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線と一般国道1号が交差する宮下交差点は、引き続き、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、主要渋滞箇所指定されている。</li> <li>・小坂井バイパス無料化に伴う交通量の増加により混雑度は1.17(R6.7 実施の交通量調査結果)と、依然、円滑性に課題のある状態となっている。</li> </ul> <p>③地震・津波対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、引き続き、第一次緊急輸送路、重要物流道路に指定されており、平常時・災害時を問わず、安定した道路機能の確保を図る必要がある。</li> </ul> <p><b>【変動要因の分析】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑度は前回評価時（1.27）から今回評価時（1.17）と低下したものの、小坂井バイパスの無料化後は本事業区間の交通量は増加し、その状態は継続している。</li> <li>・本路線は事業着手後の2019年4月に重要物流道路に指定され、平常時・災害時を問わず重要な路線に位置づけられており、当該事業の必要性は依然として高い。</li> </ul>
--------------------	--

	判定	A	①: 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。																																																																																																																																	
		・本事業区間の交通量が増大しており、重要物流道路に指定されるなど、事前評価時から事業の必要性が増大しているため。																																																																																																																																		
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></th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">工種 区分</td> <td>調査・設計</td> <td colspan="12">←—————→</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td colspan="12">←—————→</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> <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> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>・橋梁工</td> <td></td> <td></td> <td>←—————→</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>前回計画</td> <td>2.7</td> <td></td> <td></td> <td>35.8</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>30.5</td> <td></td> <td>-</td> <td></td> <td>-</td> <td>69.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>2.6</td> <td></td> <td></td> <td>25.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>28.3</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>2.6</td> <td></td> <td></td> <td>25.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>56.5</td> <td></td> <td></td> <td>4.2</td> <td>89.0</td> </tr> </tbody> </table>		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	合計	工種 区分	調査・設計	←—————→													用地補償	←—————→													工事			←—————→											・土工			←—————→											・橋梁工			←—————→											事業費 (億円)	前回計画	2.7			35.8				30.5		-		-	69.0	実績	2.6			25.7									28.3	今回計画	2.6			25.7					56.5			4.2	89.0
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	合計																																																																																																																					
	工種 区分	調査・設計	←—————→																																																																																																																																	
		用地補償	←—————→																																																																																																																																	
		工事			←—————→																																																																																																																															
		・土工			←—————→																																																																																																																															
		・橋梁工			←—————→																																																																																																																															
	事業費 (億円)	前回計画	2.7			35.8				30.5		-		-	69.0																																																																																																																					
		実績	2.6			25.7									28.3																																																																																																																					
今回計画		2.6			25.7					56.5			4.2	89.0																																																																																																																						
		【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	0	0	1.3	0																																																																																																																													
		事業費(億円)	38.5	28.3	74	89.0	32																																																																																																																													
		工事費	33.5	24.0	72	82.8	29																																																																																																																													
		用地補償費	0.0	0.0	0	0.0	0																																																																																																																													
		その他	5.0	4.3	86	6.2	69																																																																																																																													
		※新規の用地取得はなし。																																																																																																																																		
		【施工済みの内容】																																																																																																																																		
		・供用済み区間はなし。																																																																																																																																		
	2) 未着手又は長期化の理由	道路管理者・道路占用事業者ほか関係機関との協議に不測の日時を要したため。																																																																																																																																		
	3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・関係機関との協議に不測の期間を要したが、現在は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】 ・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: ・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。																																																																																																																																	

		<p>○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> <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>																																																										
	【理由】	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係機関との協議に不測の期間を要したが、現在は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、2029年度までの本事業の完成が見込まれる。</li> </ul>																																																										
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	<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"> <li>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</li> </ul> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (基準年: 2019年)</th> <th>再評価時 (1回目) (基準年: 2021年)</th> <th>再評価時 (2回目) (基準年: 2024年)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>42.2</td> <td>64.7</td> <td>80.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.9</td> <td>0.8</td> <td>1.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>43.1</td> <td>65.5</td> <td>81.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>69.5</td> <td>80.5</td> <td>90.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>13.1</td> <td>12.3</td> <td>6.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>5.9</td> <td>5.1</td> <td>1.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>88.5</td> <td>97.9</td> <td>99.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定 要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>9,400</td> <td>10,500</td> <td>12,100</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>2.1</td> <td>1.5</td> <td>1.2</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※四捨五入等により端数が合わないことがある。 ※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。</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"> <li>費用便益分析マニュアル（2023年12月 国土交通省 道路局 都市局）</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物価上昇による資機材及び労務単価の増加により、事業費は増加している。</li> <li>近年の交通状況の反映により、交通量が増大している。</li> <li>その結果、交通量の増大により便益は増加するものの、事業費も増加したため、B/Cは低下しているが、依然として1.0を超えている。</li> </ul>				区分		事前評価時 (基準年: 2019年)	再評価時 (1回目) (基準年: 2021年)	再評価時 (2回目) (基準年: 2024年)	備考	費用 (億円)	事業費	42.2	64.7	80.1		維持管理費	0.9	0.8	1.0		合計(C)	43.1	65.5	81.1		効果 (億円)	走行時間短縮便益	69.5	80.5	90.6		走行経費減少便益	13.1	12.3	6.8		交通事故減少便益	5.9	5.1	1.6		合計(B)	88.5	97.9	99.0		(参考) 算定 要因	計画交通量 (台/日)	9,400	10,500	12,100		費用対効果分析結果(B/C)		2.1	1.5	1.2	
	区分		事前評価時 (基準年: 2019年)	再評価時 (1回目) (基準年: 2021年)	再評価時 (2回目) (基準年: 2024年)	備考																																																						
	費用 (億円)	事業費	42.2	64.7	80.1																																																							
		維持管理費	0.9	0.8	1.0																																																							
		合計(C)	43.1	65.5	81.1																																																							
	効果 (億円)	走行時間短縮便益	69.5	80.5	90.6																																																							
		走行経費減少便益	13.1	12.3	6.8																																																							
		交通事故減少便益	5.9	5.1	1.6																																																							
		合計(B)	88.5	97.9	99.0																																																							
		(参考) 算定 要因	計画交通量 (台/日)	9,400	10,500	12,100																																																						
費用対効果分析結果(B/C)		2.1	1.5	1.2																																																								

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、広域的な防災機能の向上、物流の拠点となる空港・港湾・モノづくり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緩和がある。また、「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	基礎点	得点			
1 防御力	①地震・津波対策の強化 ②風水害・土砂災害対策の強化	◎	■ 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(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				
			■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3				
			■ 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			6	6	
			◎	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備		◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる	MAX3
■ 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、物流の拠点となる空港・港湾・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	基礎点	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 ②地域の活性化	◎	■ 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				
			□ 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				
			■ 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			6	6	
			◎	◎		◎	■ 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
■ 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							
□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1							
合計			3	3				
2 あいちを守る	③地震・津波対策 ④風水害対策	◎	■ 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				
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

(2021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)

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、物流の拠点となる空港・港湾・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がある。特に平面交差道路の渋滞緩和等による環境改善が期待できる。
- ・「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 (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	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
			<input type="checkbox"/> 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	
			<input type="checkbox"/> 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	
			■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
	②地域の活性化	◎	■ 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	3
			<input type="checkbox"/> 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	
			<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	6	
			■ 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	
■ 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				
<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"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1				
合計	3				
2 を守るあいち	◎	■ 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		
		<input 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		
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  
(2024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】

- ・評価基準表により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

B

- 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。
- Ⓑ 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】

- ・事前評価時から B/C は低下したものの、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を越えているため、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） □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