

再 評 価 調 査 書

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	一般国道420号（足助 ^{あすけ} バイパス）						
事業箇所	豊田市 ^{いのくち} 井ノ口町～安 ^{あじきょう} 美京町						
事業のあらまし	<p>一般国道420号は、愛知県豊田市を起点とし北設楽郡設楽町を經由し、新城市に至る総延長約68kmの主要幹線道路であり、豊田市内においては、2005年4月に合併された旧東加茂郡の町村と豊田市中心市街地を連絡する重要な幹線道路である。</p> <p>本路線（足助バイパス）と並行する現道区間は、国道153号との重複区間を除くと、急峻な地形から急なカーブが連続し十分な視距を確保できない箇所が多い上、通過交通が流入することで、地元住民の日常生活に支障をきたす等の課題がある。また、県内有数の観光地である香嵐溪へのアクセス道路として、紅葉時期を中心に渋滞が発生している。</p> <p>このため、バイパスを形成し通過交通を排除することにより、市街地内道路の混雑解消を図る「地域の魅力向上」、生活道路の安全性、緊急輸送道路の円滑性を確保する「山間・離島対策」を主な目的として国道420号足助バイパスの整備を図るものである。</p>						
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>① 地域の魅力向上</p> <p>② 山間・離島対策</p> <p>【副次目標】（必要に応じて記載する）</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前採択時 (2006年度)	再評価時 (1回目) (2011年度)	再評価時 (2回目) (2016年度)	再評価時 (3回目) (2021年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2007年～ 2014年	2007年～ 2021年	2007年～ 2030年	2007年～ 2033年	地元調整に不測の日時を要したため	
	事業費 (億円)	70.0	70.0	70.0	70.0		
	経費内訳	工事費	60.4	60.4	61.4	61.4	
		用補費	9.6	5.4	4.4	4.4	
その他		0.0	4.2	4.2	4.2		
事業内容	バイパス整備 延長:3.4km 幅員:10m 2車線	バイパス整備 延長:3.4km 幅員:10m 2車線	バイパス整備 延長:3.1km 幅員:10m 2車線	バイパス整備 延長:3.1km 幅員:10m 2車線	バイパス整備 延長:3.1km 幅員:10m 2車線		
II 評価							
①事業の必要性の変化	1) 必要性の変化	<p>【事前採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道沿線には、人家、学校、病院、公共施設があり、通学路として利用されている。しかし、国道153号との重複区間を除くと歩道がなく、また急なカーブが連続し、十分な視距を確保できない箇所が多く存在するが、山と巴川にはさまれており、道路幅を広げるには大規模な土地の改変が必要であり、現実的ではない。 ・また、足助町には第二次救急医療施設である「足助病院」が立地するが、幹線道路が未改良であることにより救急患者の移送に時間を要する状況である。 ・さらに、周辺は香嵐溪をはじめ豊富な観光資源に恵まれており、2005年の交通量が約11,700台/日であり、特に紅葉時期の交通渋滞が著しく、追分交差点及び足助八幡宮交差点が愛知 					

県道路交通渋滞対策推進協議会で主要渋滞ポイントに指定されている。

- ・このため、現道における通過交通をバイパスに誘導し、奥三河地域への幹線道路の確保及び渋滞対策を図る必要がある。

【再評価時（1回目）の状況】

- ・足助町市街地の道路交通の安全確保・円滑化のため、国が整備を進めていた国道153号足助バイパスは2008年3月に中心市街地を迂回するバイパス部が開通し、また2010年10月に全線開通した。しかし、国が実施したバイパス部開通の効果測定結果（2009年3月）によると、観光交通と通過交通の分離により、秋季観光ピーク日において足助八幡宮交差点から稲武方面への渋滞長が約1km減少したものの、2010年の交通量が約11,100台/日であり、足助地区中心部の渋滞は依然として著しい状況にあると報告されている。

【再評価時（2回目）の状況】

① 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・足助地区には県内第3位の利用者数を有する自然系観光資源「香嵐渓」があり、観光振興が地域活性化、地域間交流の柱である。
- ・「香嵐渓」への入込客数は紅葉シーズンの11月に年間利用者の約52%（2014年）が集中し、名古屋圏からの主要アクセス道路である国道153号は著しく渋滞する。
- ・国が実施した国道153号足助バイパスの整備以降、地域の道路交通に大きな影響をもたらす道路供用はなく、また秋季行楽期の渋滞状況にも大きな変化はない。
- ・2010年の交通量が約11,100台/日であり、2013年に公表された愛知県道路交通渋滞対策推進協議会による「主要渋滞箇所」に追分交差点～足助八幡宮交差点の区間が指定されている。

② 山間や離島などの暮らしを支える基盤整備

- ・三河山間地域と名古屋圏を結ぶ国道153号は足助地区で混雑しており、混雑時旅行速度も20km/h未満（平成22年度道路交通センサス）の区間もあるなど、自動車通勤の円滑性を損ねている。
- ・国道420号足助バイパスは、国道153号・420号現道の混雑区間を迂回し、広域連携を強化するとともに、足助地区の生活軸となっている国道153号の混雑緩和に寄与する。
- ・国道420号現道区間は第2次緊急輸送道路に指定されているが、視距が確保しにくい道路線形であり、災害発生時の緊急輸送、救急搬送の障害となっている。また、中学校通学路にも指定されており、通学時の安全確保が必要である。

【再評価時（3回目）の状況】

① 地域の魅力向上

- ・足助地区には県内第1位（自然系観光資源・2019年）の利用者数を有する「香嵐渓」があり、観光振興が地域活性化、地域間交流の柱である。
- ・「香嵐渓」への入込客数は紅葉シーズンの11月に年間利用者の約56%（2019年）が集中し、名古屋圏からの主要アクセス道路である国道153号は著しく渋滞する。
- ・国が実施した国道153号足助バイパスの整備以降、地域の道路交通に大きな影響をもたらす道路供用はなく、また秋季行楽期の渋滞状況にも大きな変化はない。
- ・愛知県道路交通渋滞対策推進協議会による「主要渋滞箇所」（2021年3月10日時点）に追分交差点～足助八幡宮交差点の区間が指定されている。

② 山間・離島対策

- ・三河山間地域と名古屋圏を結ぶ国道153号は足助地区で混雑しており、混雑時旅行速度も20km/h未満（平成27年度道路交通センサス）の区間もあるなど、自動車通勤の円滑性を損ねている。
- ・国道420号足助バイパスは、国道153号・420号現道の混雑区間を迂回し、広域連携を強化するとともに、足助地区の生活軸となっている国道153号の混雑緩和に寄与する。
- ・国道420号現道区間は第2次緊急輸送道路に指定されているが、視距が確保しにくい道路線形であり、災害発生時の緊急輸送、救急搬送の障害となっている。また、中学校通学路にも指定されており、通学時の安全確保が必要である。

	<p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再評価時（第3回）において必要性の検証を行った結果、現道区間の混雑は続いており、未改良区間の迂回による地域間連絡強化の必要性など、引き続き整備の必要性がある。 																																																																																																																																																																																																																			
判定	<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。</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"> ・秋季行楽期をはじめとして現道区間の混雑は続いており、未改良区間の迂回による三河山間地域と豊田市街地方面の地域間連絡強化など、事業の必要性は依然として高い状況にあるため。 																																																																																																																																																																																																																			
1) 進捗状況	<p>【事業計画及び実績】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2007</th><th>2010</th><th>2011</th><th>2015</th><th>2016</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>2030</th><th>2031</th><th>2032</th><th>2033</th><th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">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><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>4.2</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><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>4.4</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><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>61.4</td> </tr> <tr> <td>・トンネル工 ・橋梁工 ・一般部</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><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>36.0 11.0 14.4</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">事業費(億円)</td> <td>前回計画</td> <td>2.49</td><td></td><td>0.70</td><td></td><td>6.44</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><td></td><td>70.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td>2.49</td><td></td><td>0.70</td><td></td><td>1.22</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><td></td><td>4.4</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td>2.49</td><td></td><td>0.70</td><td></td><td>1.22</td><td></td><td></td><td>2.67</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>70.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <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>3.1</td> <td>0.0</td> <td>0</td> <td>3.1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>9.63</td> <td>4.41</td> <td>46</td> <td>70.0</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>2.03</td> <td>0.00</td> <td>0</td> <td>61.4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td> 用補費</td> <td>3.40</td> <td>0.66</td> <td>19</td> <td>4.4</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>4.20</td> <td>3.74</td> <td>89</td> <td>4.2</td> <td>89</td> </tr> </tbody> </table> <p>【施工済みの内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・供用済み区間はなし <p>【事後評価に準ずるフォローアップ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・延長の長いバイパス事業の場合、影響範囲が広範囲にわたるため、それぞれの地区において十分な地元合意形成が必要である。 		2007	2010	2011	2015	2016	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	合計	工種区分	調査・設計																				4.2	用地補償																				4.4	工事																				61.4	・トンネル工 ・橋梁工 ・一般部																				36.0 11.0 14.4	事業費(億円)	前回計画	2.49		0.70		6.44															70.0	実績	2.49		0.70		1.22															4.4	今回計画	2.49		0.70		1.22			2.67												70.0		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)	3.1	0.0	0	3.1	0	事業費(億円)	9.63	4.41	46	70.0	6	工事費	2.03	0.00	0	61.4	0	用補費	3.40	0.66	19	4.4	15	その他	4.20	3.74	89	4.2	89
	2007	2010	2011	2015	2016	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	合計																																																																																																																																																																																																
工種区分	調査・設計																				4.2																																																																																																																																																																																															
	用地補償																				4.4																																																																																																																																																																																															
	工事																				61.4																																																																																																																																																																																															
	・トンネル工 ・橋梁工 ・一般部																				36.0 11.0 14.4																																																																																																																																																																																															
事業費(億円)	前回計画	2.49		0.70		6.44															70.0																																																																																																																																																																																															
	実績	2.49		0.70		1.22															4.4																																																																																																																																																																																															
	今回計画	2.49		0.70		1.22			2.67												70.0																																																																																																																																																																																															
	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)	3.1	0.0	0	3.1	0																																																																																																																																																																																																															
事業費(億円)	9.63	4.41	46	70.0	6																																																																																																																																																																																																															
工事費	2.03	0.00	0	61.4	0																																																																																																																																																																																																															
用補費	3.40	0.66	19	4.4	15																																																																																																																																																																																																															
その他	4.20	3.74	89	4.2	89																																																																																																																																																																																																															
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・事業着手以降、地元調整の結果、田畑や地域分断を避けるための複数回のルート変更を余儀なくされた。このルート検討及び地元調整に不測の年月（2007年～2019年）を要したことにより、事業期間を延伸した。 																																																																																																																																																																																																																			
3) 今後の事業進捗の見込み	<p>【阻害要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路計画について地元と協議を重ねた結果、概ね合意が得られており、大きな阻害要因はない。 <p>【今後の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画を見直し、完了予定を2033年度に変更する。 																																																																																																																																																																																																																			
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。 																																																																																																																																																																																																																			

②事業の進捗状況及び見込み

		<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>																																																																					
		<p>【理由】</p> <p>・道路計画について地元調整に時間を要したが、概ねの合意が得られており、工事工程の見直しにより、一定の期間等を要すれば事業の完成が見込まれるため。</p>																																																																					
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】																																																																					
		-																																																																					
		【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】																																																																					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事前評価時 (2006年度)</th> <th>再評価時 (第1回) (2012年度)</th> <th>再評価時 (第2回) (2016年度)</th> <th>再評価時 (第3回) (2021年度)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>55.0</td> <td>52.7</td> <td>—</td> <td>64.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>2.0</td> <td>1.5</td> <td>—</td> <td>5.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>57.0</td> <td>54.2</td> <td>—</td> <td>69.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>205.0</td> <td>69.2</td> <td>—</td> <td>61.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>16.0</td> <td>10.0</td> <td>—</td> <td>11.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>3.0</td> <td>1.6</td> <td>—</td> <td>1.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>224.0</td> <td>80.8</td> <td>—</td> <td>74.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)</td> <td>6,200</td> <td>4,000</td> <td>4,000</td> <td>4,600~ 4,800</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td> <td>3.9</td> <td>1.5</td> <td>—</td> <td>1.5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						区分		事前評価時 (2006年度)	再評価時 (第1回) (2012年度)	再評価時 (第2回) (2016年度)	再評価時 (第3回) (2021年度)	備考	費用 (億円)	事業費	55.0	52.7	—	64.0		維持管理費	2.0	1.5	—	5.8		合計(C)	57.0	54.2	—	69.8		効果 (億円)	走行時間短縮便益	205.0	69.2	—	61.0		走行経費減少便益	16.0	10.0	—	11.8		交通事故減少便益	3.0	1.6	—	1.3		合計(B)	224.0	80.8	—	74.1		(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	6,200	4,000	4,000	4,600~ 4,800		費用対効果分析結果(B/C)		3.9	1.5	—	1.5	
		区分		事前評価時 (2006年度)	再評価時 (第1回) (2012年度)	再評価時 (第2回) (2016年度)	再評価時 (第3回) (2021年度)	備考																																																															
		費用 (億円)	事業費	55.0	52.7	—	64.0																																																																
			維持管理費	2.0	1.5	—	5.8																																																																
			合計(C)	57.0	54.2	—	69.8																																																																
		効果 (億円)	走行時間短縮便益	205.0	69.2	—	61.0																																																																
			走行経費減少便益	16.0	10.0	—	11.8																																																																
交通事故減少便益	3.0		1.6	—	1.3																																																																		
合計(B)	224.0		80.8	—	74.1																																																																		
(参考) 計画交通量 算定要因 (台/日)	6,200		4,000	4,000	4,600~ 4,800																																																																		
費用対効果分析結果(B/C)		3.9	1.5	—	1.5																																																																		
※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(平成30年2月 国土交通省 道路局 都市局)																																																																							
【変動要因の分析】																																																																							
・再評価時(第3回)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。																																																																							

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

- ・災害時に必要となる緊急輸送道路における未改良区間の解消
- ・渋滞緩和による観光振興支援

【再評価時（1回目）の状況】

- ・特に変化なし

【再評価時（2回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、主要な渋滞個所の渋滞緩和、自動車の安全性・走行性の向上、日常生活の利便性向上、広域交通性の向上がある。
- ・「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0.89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
3 成長力 ①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「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	
		<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	
4 魅力 ②山間や離島などの暮らしを支える基盤整備	○	<input type="checkbox"/> a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる	MAX3	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 自動車すれ違い困難区間(幅員5.5m未満)や線形不良区間(急カーブ・急勾配)における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する	3	
		<input type="checkbox"/> 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1	
		<input type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 市町村役場(支所)や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する	3	
		<input checked="" type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> 代替路が確保され、自動車移動による信頼性の向上が期待できる	1	
合計	6	5		
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)

【再評価時（3回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果としては、主要な渋滞個所の渋滞緩和・沿道環境の改善、自動車の安全性・走行性の向上、日常生活の利便性向上がある。
- ・「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0.89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	○	<input type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	3	
2 あいちを守る ⑦山間・離島対策	○	<input type="checkbox"/> a) 自動車の安全性・走行性の向上が期待できる	MAX3	3
		<input checked="" type="checkbox"/> 自動車すれ違い困難区間(幅員5.5m未満)や線形不良区間(急カーブ・急勾配)における自動車の安全性・走行性向上に資する事業に該当する	3	
		<input type="checkbox"/> 大型車両のスムーズな走行に資する事業に該当する	2	
		<input type="checkbox"/> 降雨時・冬期間の走行性の向上が期待できる	1	
		<input type="checkbox"/> b) 日常生活の利便性向上が期待できる	MAX3	2
		<input type="checkbox"/> 市町村役場(支所)や公民館など日常活動圏内での移動の安全性・利便性向上に資する道路整備に該当する	3	
		<input checked="" type="checkbox"/> 救急医療施設へのアクセス性向上に資する道路整備に該当する	2	
<input type="checkbox"/> 代替路が確保され、自動車移動による信頼性の向上が期待できる	1			
合計		6	5	
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(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)

【変動要因の分析】

- ・再評価時（3回目）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】	・再評価時（第3回）に検証した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		
<p>■対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/>対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度 ・未改良区間の迂回ルート整備による走行安全性の向上〔現道及びバイパスの交通量、旅行速度〕 ・交通安全に関する住民の満足度〔住民アンケート〕 		
V 事業評価監視委員会の意見		
一般国道420号（足助バイパス）の対応方針（案）〔事業継続〕を了承する。		
VI 対応方針		
事業継続		