

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 濑戸大府東海線																																				
事業箇所	愛知県長久手市長湫町地内																																				
事業のあらまし	<p>主要地方道瀬戸大府東海線は、瀬戸市と大府市・東海市を結び、名古屋市東部地域を南北に結ぶ主要幹線道路である。また、第二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ある。</p> <p>本事業の現道区間の横道交差点は主要渋滞箇所に指定され慢性的に混雑しており、瀬戸市や、長久手市から交通結節点である名古屋 IC 等へのアクセス性の向上が課題となっている。</p> <p>また、長久手中央土地区画整理事業等の基盤整備が進み、さらに大型商業施設の進出など、新たな交通需要が見込まれている。</p> <p>このため、バイパスを整備することにより、長久手市内の渋滞緩和を図る「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、名古屋 IC までのアクセス時間短縮を図る「国際競争力を強化する基盤整備」、災害時の緊急輸送道路の確保を図る「地震・津波対策の強化」を主な目的として、主要地方道瀬戸大府東海線のバイパス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人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ②国際競争力を強化する基盤整備 ③地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>一</p>																																				
計画変更の推移	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時 (H14)</th> <th>再評価時 (H28)</th> <th>変動要因の分析</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">事業期間</td> <td>H14～H36</td> <td>H14～H36</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費（億円）</td> <td>38.6</td> <td>38.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">経費 内訳 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>14.7</td> <td>14.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用補費</td> <td>20.0</td> <td>20.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>その他</td> <td>3.9</td> <td>3.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業内容</td> <td>バイパス整備 (2/4～4/4 車線) L=1.2km W=25m 3種2級 (60km/h)</td> <td>バイパス整備 (2/4～4/4 車線) L=1.2km W=25m 3種2級 (60km/h)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					事業採択時 (H14)	再評価時 (H28)	変動要因の分析	事業期間		H14～H36	H14～H36		事業費（億円）		38.6	38.6		経費 内訳 (億円)	工事費	14.7	14.7		用補費	20.0	20.0			その他	3.9	3.9		事業内容		バイパス整備 (2/4～4/4 車線) L=1.2km W=25m 3種2級 (60km/h)	バイパス整備 (2/4～4/4 車線) L=1.2km W=25m 3種2級 (60km/h)	
		事業採択時 (H14)	再評価時 (H28)	変動要因の分析																																	
事業期間		H14～H36	H14～H36																																		
事業費（億円）		38.6	38.6																																		
経費 内訳 (億円)	工事費	14.7	14.7																																		
	用補費	20.0	20.0																																		
	その他	3.9	3.9																																		
事業内容		バイパス整備 (2/4～4/4 車線) L=1.2km W=25m 3種2級 (60km/h)	バイパス整備 (2/4～4/4 車線) L=1.2km W=25m 3種2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"> 現道区間の H11 センサス混雑度は 1.30 (交通量 : 14,406 台/日) と高く、1.0 を超えていることから、当該区間の整備による渋滞区間の解消が必要であった。 当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから人口増加が著しく、長久手市は H4～H14 年の 10 年間で 32,000 人から 40,500 人へ 8,500 人増加している。 また、該当路線がアクセスするリニモ（愛知高速交通）長久手古戦場駅の開業が H16.3 と迫っていた。 <p>【再評価時の状況】</p> <p>① 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の混雑度は 1.01、交通量 : 14,759 台/日 (H22 センサス) であり、また横道交差点は主要渋滞箇所に指定されている。 当該事業区間周辺は、名古屋市のベッドタウンとなっていることから人口増加が著しく、長久手市は H14～H27 年で 13,300 人増加しており、人口増加は続いている。また、長久手中央土地区画整理事業やリニモ開業等の基盤整備が進み、大型商業施設の開業が予定され 																																			

		<p>ているなど、新たな交通需要対策が求められている。</p> <p>②国際競争力を強化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間を整備することにより、本地域周辺から交通結節点である名古屋 ICへのアクセス向上が望まれる。 <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> (主)瀬戸大府東海線は第二次緊急輸送道路としての位置づけがあり、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道区間は H25 年に主要渋滞箇所に指定され、また区画整理事業などの基盤整備や大型商業施設の計画が進み、新たな交通需要が見込まれるなど、交通渋滞緩和が必要である。 本地域周辺から交通結節点である名古屋 ICへのアクセス向上が必要である。 第二次緊急輸送道路に位置づけている。 以上より、事業の必要性が増大している。 																																																																																																																										
	判定	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;">A</td><td>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。</td></tr> </table> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道区間は H25 年に主要渋滞箇所に指定され、また区画整理事業など基盤整備が大型商業施設の計画が進み、新たな交通需要が見込まれることから、主要渋滞箇所の解消や、交通結節点へのアクセス向上などがいっそう高まっており、事業採択時に比べ事業の必要性が増加しているため。 	A	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。																																																																																																																								
A	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。																																																																																																																											
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" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H14～H16</th> <th>H17～H19</th> <th>H20～H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>H32</th> <th>H33</th> <th>H34</th> <th>H35</th> <th>H36</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">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> </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> </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> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">事業費(億円)</td> <td>計画</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>12.3</td> <td></td> <td></td> <td>8.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td></td> <td>17.6</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>【進捗率】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <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>0.1</td> <td>—</td> <td>1.2</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>—</td> <td>17.6</td> <td>—</td> <td>38.6</td> <td>46%</td> </tr> <tr> <td> 工事費</td> <td>—</td> <td>0.5</td> <td>—</td> <td>14.7</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td> 用地補償費</td> <td>—</td> <td>14.9</td> <td>—</td> <td>20.0</td> <td>74%</td> </tr> <tr> <td> その他</td> <td>—</td> <td>2.2</td> <td>—</td> <td>3.9</td> <td>56%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地進捗率(面積ベース)は、約 60%</p>			H14～H16	H17～H19	H20～H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	工種区分	調査・設計	←						→						用地補償		←					→						工事			←									→	事業費(億円)	計画								12.3			8.7		実績		17.6												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)	—	0.1	—	1.2	8%	事業費(億円)	—	17.6	—	38.6	46%	工事費	—	0.5	—	14.7	3%	用地補償費	—	14.9	—	20.0	74%	その他	—	2.2	—	3.9	56%
		H14～H16	H17～H19	H20～H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36																																																																																																															
工種区分	調査・設計	←						→																																																																																																																				
	用地補償		←					→																																																																																																																				
	工事			←									→																																																																																																															
事業費(億円)	計画								12.3			8.7																																																																																																																
	実績		17.6																																																																																																																									
	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)	—	0.1	—	1.2	8%																																																																																																																							
事業費(億円)	—	17.6	—	38.6	46%																																																																																																																							
工事費	—	0.5	—	14.7	3%																																																																																																																							
用地補償費	—	14.9	—	20.0	74%																																																																																																																							
その他	—	2.2	—	3.9	56%																																																																																																																							
2) 未着手又は長期化の理由	<ul style="list-style-type: none"> 完了予定年度に変更なし。 																																																																																																																											

	3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 <ul style="list-style-type: none">・地元自治体より早期整備要望が出られており、大きな阻害要因はない。 【今後の見込み】 <ul style="list-style-type: none">・事業は順調であり、平成36年度までに整備が完了する予定である。																																								
	判定	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） <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、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】																																									
	<ul style="list-style-type: none">・事業は順調であり、予定通り平成36年度までに整備完了が見込まれるため。																																									
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>事業採択時 (基準年:H14)</th> <th>再評価 (基準年:H28)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>—</td> <td>39.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>—</td> <td>0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>—</td> <td>39.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>—</td> <td>87.0</td> <td rowspan="4"></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>—</td> <td>9.7</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>—</td> <td>3.4</td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>—</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定 要因</td> <td>計画 交通量 (台/日)</td> <td>—</td> <td>15,600</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td><td>—</td><td>2.5</td><td></td></tr> </tbody> </table>	区分		事業採択時 (基準年:H14)	再評価 (基準年:H28)	備考	費用 (億円)	事業費	—	39.0		維持管理費	—	0.7		合計(C)	—	39.6		効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	87.0		走行経費削減便益	—	9.7	交通事故減少便益	—	3.4	合計(B)	—	100.0	(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	—	15,600		費用対効果分析結果(B/C)		—	2.5
区分		事業採択時 (基準年:H14)	再評価 (基準年:H28)	備考																																						
費用 (億円)	事業費	—	39.0																																							
	維持管理費	—	0.7																																							
	合計(C)	—	39.6																																							
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	87.0																																							
	走行経費削減便益	—	9.7																																							
	交通事故減少便益	—	3.4																																							
	合計(B)	—	100.0																																							
(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	—	15,600																																							
費用対効果分析結果(B/C)		—	2.5																																							
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>事業採択時 (基準年:H14)</th> <th>再評価 (基準年:H28)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>—</td> <td>39.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>—</td> <td>0.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計(C)</td> <td>—</td> <td>39.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>—</td> <td>87.0</td> <td rowspan="4"></td> </tr> <tr> <td>走行経費削減便益</td> <td>—</td> <td>9.7</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>—</td> <td>3.4</td> </tr> <tr> <td>合計(B)</td> <td>—</td> <td>100.0</td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定 要因</td> <td>計画 交通量 (台/日)</td> <td>—</td> <td>15,600</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果(B/C)</td><td>—</td><td>2.5</td><td></td></tr> </tbody> </table>	区分		事業採択時 (基準年:H14)	再評価 (基準年:H28)	備考	費用 (億円)	事業費	—	39.0		維持管理費	—	0.7		合計(C)	—	39.6		効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	87.0		走行経費削減便益	—	9.7	交通事故減少便益	—	3.4	合計(B)	—	100.0	(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	—	15,600		費用対効果分析結果(B/C)		—	2.5
区分		事業採択時 (基準年:H14)	再評価 (基準年:H28)	備考																																						
費用 (億円)	事業費	—	39.0																																							
	維持管理費	—	0.7																																							
	合計(C)	—	39.6																																							
効果 (億円)	走行時間短縮便益	—	87.0																																							
	走行経費削減便益	—	9.7																																							
	交通事故減少便益	—	3.4																																							
	合計(B)	—	100.0																																							
(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	—	15,600																																							
費用対効果分析結果(B/C)		—	2.5																																							

2) 貨幣価値化困難な効果の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <p>※事業採択時未実施</p> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨幣価値化困難な効果として、バス路線の渋滞緩和や、名古屋 ICへのアクセス性向上、緊急輸送道路のネットワーク強化の向上などが期待できる。 																																																																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">達成目標(建設部方針)</th> <th rowspan="2">評価対象の判断</th> <th colspan="2">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>評価項目</th> <th>基礎点</th> <th>得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">1 防御力</td> <td rowspan="2">①地震・津波対策の強化</td> <td rowspan="2">◎</td> <td>■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="2">3</td> </tr> <tr> <td> <input checked="" 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 <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 <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 </td> <td>3 2 1</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">3 成長力</td> <td rowspan="2">⑥国際競争力を強化する基盤整備</td> <td rowspan="2">◎</td> <td>■ b) 広域交通性の向上が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="2">3</td> </tr> <tr> <td> <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 <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 <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 </td> <td>3 2 1</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>合計</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</td> <td rowspan="2">◎</td> <td>■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる</td> <td>MAX3</td> <td rowspan="2">2</td> </tr> <tr> <td> <input 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 <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 <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 </td> <td>3 2 1</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>合計</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="3">総合計</td><td></td><td>9</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td colspan="3">評価値</td><td></td><td colspan="2">0.89</td></tr> </tbody> </table>				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	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3	<input checked="" 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 <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 <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	3 2 1				合計	3	3	3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ 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 <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 <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	3 2 1				合計	3	3	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	2	<input 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 <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 <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	3 2 1				合計	3	2	総合計				9	8	評価値				0.89
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	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3																																																													
			<input checked="" 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 <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 <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	3 2 1																																																														
			合計	3	3																																																													
3 成長力	⑥国際競争力を強化する基盤整備	◎	■ 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 <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 <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	3 2 1																																																														
			合計	3	3																																																													
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	2																																																														
		<input 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 <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 <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	3 2 1																																																															
			合計	3	2																																																													
総合計				9	8																																																													
評価値				0.89																																																														
<p>「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)</p> <p>【分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>																																																																
		<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。 																																																																
III 対応方針（案）																																																																		
継続	<p>中止：上記①～③の評価で一つでも C 判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>																																																																	
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 checked="" 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 																																																																		
V 事業評価監視委員会の意見																																																																		
<p>主要地方道瀬戸大府東海線の対応方針（案）[事業継続] を了承する。</p>																																																																		
VI 対応方針																																																																		
<p>事業継続</p>																																																																		