

## 再 評 価 調 書

I 事業概要							
事業名	道路事業						
地区名	一般県道 須美福岡線						
事業箇所	愛知県額田郡幸田町大字永野～岡崎市福岡町						
事業のあらまし	<p>一般県道須美福岡線は、西三河地域の岡崎市と幸田町を結ぶ路線であり、一般国道 23 号や主要地方道岡崎碧南線などの幹線道路と接続し、地域間の南北交通を支える重要な路線である。このうち、当該事業区間の周辺には、鉄道駅や工場などの施設が立地し、現道では朝夕の通勤時間帯に慢性的な渋滞が発生している。また、現道のうち住宅地内では、狭隘区間や歩道の無い区間があるほか、周辺には小中学校もあり、通学路に指定されていることから、通学児童を含む歩行者の安全性が懸念され、地元から一刻も早い整備が強く望まれている。</p> <p>このため、本事業は、物流の効率化、地域間交通の円滑化、現道における交通安全の向上を目的として、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>「あいち社会資本整備方針 2025 11 の取組方針」より</p> <p>①陸・海・空一体の国際競争力の強化（主要物流拠点・生産拠点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交通事故対策（歩行者の安全性向上）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>						
計画変更の推移		事前評価時 (2011 年度)	再評価時 (1 回目) (2015 年度)	再評価時 (2 回目) (2020 年度)	再評価時 (3 回目) (2025 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2011 年度 ～ 2017 年度	2011 年度 ～ 2020 年度	2011 年度 ～ 2028 年度	2011 年度 ～ 2030 年度	・関係機関との協議により時間を要したため。	
	事業費（億円）	23.0	23.0	23.0	26.6	・物価上昇による資機材及び労務単価の増加（+1.2 億円）	
	経費内訳	工事費	15.3	15.2	12.0	15.1	・軟弱地盤対策による工事費の増加（+2.1 億円）
		用補費	6.8	6.8	9.4	9.4	・残事業における委託費用の増（+0.3 億円）
その他		0.9	1.0	1.6	2.1		
事業内容	延長 L=2.0km バイパス 整備 (2車線) 幅員 W=14.5m	延長 L=2.1km バイパス 整備 (2車線) 幅員 W=14.5m	同左	同左			

## II 評価

### 1) 必要性 の変化

#### 【事前評価時の状況】

- ・岡崎市、幸田町は、製造品出荷額等が県内上位の工業地帯であり、本路線周辺は、鉄道駅や工場などの施設が立地しており、交通需要が高くなっている。
- ・現道と主要地方道岡崎碧南線の接続部北側直近の高須北交差点では、現道からの流入交通などの交通集中により慢性的に渋滞が発生しており、速度低下も著しい状況となっている。
- ・現道のうち住宅地内には、歩道の無い区間があり、歩行者の安全性が懸念される。

#### 【再評価時（1回目）の状況】

- ・岡崎市、幸田町は、製造品出荷額等が依然として県内上位であり、周辺地域には自動車産業を中心に工場が集積しており、物流の効率化を図るため南北の幹線道路の整備が必要である
- ・2013年に公表された愛知県内の「地域の主要渋滞箇所」に近隣の「高須北交差点」が選定され、また、JR東海道本線・相見駅が開業（2012年3月）するなど、整備の重要性は依然高い状態である。
- ・現道のうち住宅地内には、歩道の無い区間があり、周辺には小中学校もあり、通学路に指定されていることから、歩行者の安全性、児童の交通事故が懸念される。

#### 【再評価時（2回目）の状況】

##### ①国際競争力を強化する基盤整備

- ・岡崎市・幸田町は、製造品出荷額等が依然として県内上位である。
- ・周辺地域には自動車産業を中心に工場が立地する産業集積地であり、地域間のアクセシビリティ向上により、国際物流拠点である衣浦港・三河港への物流の効率化を図る基盤整備として、南北軸となる幹線道路の整備が必要である。

##### ②人の交流を支え地域を活性化する基盤整備

- ・2013年に公表された愛知県内の「地域の主要渋滞箇所」に近隣の「高須北交差点」が選定され整備の重要性は依然高い状態である。
- ・2020年4月に藤田医科大学・岡崎医療センター（2次救急医療施設）が開院し、幸田町南部から病院へのアクセシビリティ向上が必要である。

##### ③交通安全対策の強化

- ・現道のうち住宅地内には、歩道の無い区間があることや、周辺には小中学校もあり、通学路に指定されていることから、歩行者の安全性、児童の交通事故が懸念され、地元からも整備が強く望まれている。

#### 【再評価時（3回目）の状況】

##### ①陸・海・空一体の国際競争力の強化（主要物流拠点・生産拠点へのアクセシビリティ向上）

- ・岡崎市・幸田町は、製造品出荷額等が依然として県内上位である。
- ・周辺地域には自動車産業を中心に工場が立地する産業集積地であり、地域間のアクセシビリティ向上により、国際物流拠点である衣浦港・三河港への物流の効率化を図る基盤整備として、南北軸となる幹線道路の整備が必要である。

##### ②地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）

- ・2013年に公表された愛知県内の「地域の主要渋滞箇所」に近隣の「高須北交差点」が選定され整備の重要性は依然高い状態である。
- ・2020年4月に藤田医科大学・岡崎医療センター（2次救急医療施設）が開院し、幸田町南部から病院へのアクセシビリティ向上が必要である。

##### ③交通事故対策（歩行者の安全性向上）

- ・現道のうち住宅地内には、歩道の無い区間があることや、周辺には小中学校もあり、通学路に指定されていることから、歩行者の安全性、児童の交通事故が懸念され、地元からも整備が強く望まれている。

#### 【変動要因の分析】

- ・前回の再評価と同様に事業の必要性は依然として高い。

判定	B	A：事前着手時に比べ必要性が増大している。 B：事前着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C：事前着手時に比べ必要性が著しく低下している																																																																																																																																																
	【理由】	・物流の効率化、医療機関へのアクセス性向上、歩行者の安全性向上など、必要性に大きな変化がないため。																																																																																																																																																
1) 進捗状況	【事業計画及び実績】	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2011</th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</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>2030</th> <th>計</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><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>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></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><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 colspan="3">1.9</td> <td colspan="3">8.3</td> <td colspan="3">7.8</td> <td colspan="3">5.0</td> <td colspan="5"></td> <td>23.0</td> </tr> <tr> <td>実績</td> <td colspan="3">1.9</td> <td colspan="3">8.3</td> <td colspan="3">8.0</td> <td colspan="5"></td> <td>18.2</td> </tr> <tr> <td>今回計画</td> <td colspan="3">1.9</td> <td colspan="3">8.3</td> <td colspan="3">8.0</td> <td colspan="3">8.4</td> <td colspan="5"></td> <td>26.6</td> </tr> </tbody> </table>		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	計	工種区分	調査・設計																					-	用地補償																					-	工事																					-	事業費(億円)	前回計画	1.9			8.3			7.8			5.0								23.0	実績	1.9			8.3			8.0								18.2	今回計画	1.9			8.3			8.0			8.4								26.6
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	計																																																																																																																												
工種区分	調査・設計																					-																																																																																																																												
	用地補償																					-																																																																																																																												
	工事																					-																																																																																																																												
事業費(億円)	前回計画	1.9			8.3			7.8			5.0								23.0																																																																																																																															
	実績	1.9			8.3			8.0								18.2																																																																																																																																		
	今回計画	1.9			8.3			8.0			8.4								26.6																																																																																																																															
【進捗率】	<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>2.1</td> <td>1.4</td> <td>67%</td> <td>2.1</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td>事業費(億円)</td> <td>23.0</td> <td>18.2</td> <td>79%</td> <td>26.6</td> <td>68%</td> </tr> <tr> <td>  工事費</td> <td>12.0</td> <td>10.5</td> <td>88%</td> <td>15.1</td> <td>70%</td> </tr> <tr> <td>  用地補償費</td> <td>9.4</td> <td>6.0</td> <td>64%</td> <td>9.4</td> <td>64%</td> </tr> <tr> <td>  その他</td> <td>1.6</td> <td>1.7</td> <td>106%</td> <td>2.1</td> <td>81%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※用地取得率（面積ベース）は約 67%</p> <p>【施工済みの内容】</p> <p>・本事業区間の内南側 1.4km が 2023 年 8 月に供用済み</p>		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)	2.1	1.4	67%	2.1	67%	事業費(億円)	23.0	18.2	79%	26.6	68%	工事費	12.0	10.5	88%	15.1	70%	用地補償費	9.4	6.0	64%	9.4	64%	その他	1.6	1.7	106%	2.1	81%																																																																																																								
	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)	2.1	1.4	67%	2.1	67%																																																																																																																																													
事業費(億円)	23.0	18.2	79%	26.6	68%																																																																																																																																													
工事費	12.0	10.5	88%	15.1	70%																																																																																																																																													
用地補償費	9.4	6.0	64%	9.4	64%																																																																																																																																													
その他	1.6	1.7	106%	2.1	81%																																																																																																																																													
2) 未着手_又は長期化の理由	・残区間における用水管理者、市道管理者との協議に不測の日時を要した。																																																																																																																																																	
3) 今後の事業進捗の見込み	【阻害要因】 ・関係機関との調整により事業期間の延長をしたが、その他大きな阻害要因はない。 【今後の見込み】 ・2030 年度に整備が完成する予定である。																																																																																																																																																	
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：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】	・事業期間は 2 年間延長しているものの、今後は大きな阻害要因もなく、2030 年度に整備完成が見込まれるため。																																																																																																																																																

②事業の進捗状況及び見込み

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、費用便益分析マニュアルの改定

【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 (基準年:2011)	再評価時 (1回目) (基準年:2015)	再評価時 (2回目) (基準年:2020)	再評価時 (3回目) (基準年:2025)	備考
費用 (億円)	事業費	19.0	-	21.5	30.1	
	維持管理費	1.4	-	1.4	1.5	
	合計(C)	20.4	-	22.8	31.7	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	33.3	-	32.7	59.2	
	走行経費減少便益	5.1	-	4.7	5.7	
	交通事故減少便益	0.0	-	0.6	1.0	
	合計(B)	38.4	-	38.0	65.9	
	(参考)算定要因	計画交通量 (台/日)	4,000	3,900	4,100	4,600
費用対効果分析結果(B/C)		1.9	-	1.7	2.1	

※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。

【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7年8月 国土交通省 道路局 都市局)

【変動要因の分析】

・貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析を行った結果、事業費が増額となったが、交通量が増大し、便益が増加したため、B/Cが0.4増加。依然として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】

- ・南北交通の渋滞緩和による地域産業支援
- ・歩道整備による安全性の向上（現道は歩道未整備区間が存在）

【再評価時（1回目）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、物流の拠点となる生産拠点への定時制の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和がある。
- ・「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0.67である。

達成目標 (建設部方針)		評価の対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基準点	得点
1 安心・安全	1. 交通安全対策の強化	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<input 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 <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 <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	3 2 1	
			合計	3	
2 連携力・地域力・魅力	6. モノづくりを支え、国際競争力を高める広域交通基盤の整備	◎	■ 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	1
			<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <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事業に該当する	3 2 1	
			■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			<input 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	3 2 1	
合計	6				
7. 渋滞のないスムーズな移動空間の提供	◎	◎	■ a) 主要な渋滞箇所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、又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 <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 <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	
総合計				12	8
評価値					0.67

※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（2回目）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、物流の拠点となる生産拠点への定時制の確保、広域交通性の向上、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和がある。
- ・「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0.67である。

達成目標 (建設部方針)		評価の対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基準点	得点
1 防御力	3. 交通安全対策の強化	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	3
			<input 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又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又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 <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 <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	3 2 1	
			合計	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	1
			<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑（混雑度1.00以上）を緩和する事業に該当する <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事業に該当する	3 2 1	
			■ b) 広域交通性の向上が期待できる	MAX3	
			<input 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	3 2 1	
合計	6				
7. 人の交流を支え地域を活性化させる基盤整備	◎	◎	■ a) 主要な渋滞箇所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、又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 <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 <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	
総合計				12	8
評価値					0.67

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

（令和元年9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、物流の拠点となる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、交通弱者に対する安全性向上がある。
- ・「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0.67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	◎	<input type="checkbox"/> 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 <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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" 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	MAX3 3 2 1	1
			<input type="checkbox"/> b) 広域交通性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" 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	MAX3 3 2 1	
合計			6	3	
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 <input 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 <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"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	2
			合計	3	
合計			6	3	
2 あいちを守る	⑥交通事故対策の推進	◎	<input type="checkbox"/> b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる 通学路や未就学児が日常的に移動する経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 <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 <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	MAX3 3 2 1	3
			合計	6	
総合計			12	8	
評価値					8/12=0.67

※道路・街路事業の事業評価マニュアル

(令和7年9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

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】

- ・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を越えているため、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、安全性の改善状況

V 事業評価監視委員会の意見

一般県道須美福岡線の対応方針(案)〔事業継続〕を了承する。

VI 対応方針

事業継続