令和２年度　第２回 事業評価監視委員会　審議案件一覧（道路事業：再評価）

資料１

番号	審議区分	県名	事業名	前回評価年度 【 】で前々回評価年度を記載している事業は、前々回の費用便益分析結果を用いた事業 （ ）は今回再評価理由	車線数	事業延長の変化 （ ）内は開通済み延長（R2予定含む）		全体事業費の変化		事業期間の変化		計画交通量の変化		費用便益比の変化				R2年度以降開通予定 （R2.11時点）	対応方針（原案）	県知事意見
														全体		残事業				
						前回	今回 （ ）は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差			
1 （資料4-1）	要点	山形	東北中央自動車道 東根～尾花沢	H29 （社会情勢変化）	2/2	23.0km （0km）	23.0km （9.6km） （＋9.6km） ○東根IC～東根北IC（4.3km） ○大石田村山IC～尾花沢IC（5.3km）	835億円	888億円 【＋53億円(6%)】 ○豪雨による浸水被害対策の追加 ○地質の変化による工法の変更 ○大旦川内水対策の追加 ○法面保護工の変更 ○法面崩壊対策の追加	17年 H17～R3	18年 【＋1年】 H17～R4 軟弱地盤対策の進捗状況から事業工程精査	24,500台/日 ■推計：H17OD （第２段階改善）	23,600台/日 【-900台/日】 将来OD変更、ネットワーク条件見直しによる減少 ■推計：H22OD	1.4	1.1 【－0.3】 事業費増によるB/Cの減	5.1	6.5 【+1.4】 残事業費の減少によるB/Cの増	■東根北IC～大石田村山IC間 L=13.4km （R4）	事業継続	事業継続
2 （資料3-1）	重点	山形	東北中央自動車道 新庄～横手 一般国道13号 泉田道路	R1 （社会情勢変化）	2/2	8.2km （0km）	8.2km （0km）	190億円	246億円 【＋56億円(29%)】 ○盛土材料の見直し ○橋台の構造変更 ○防雪柵種別の変更 ○土質改良の追加	11年 H24～R4	11年 H24～R4	8,100台/日 （11,200台/日） ■推計：H22OD	8,000台/日 （11,200台/日） -100台/日 【0台/日】 ネットワーク条件の見直しによる減少 ■推計：H22OD	1.2 （1.5）	1.1 （1.1） -0.1 【-0.4】 事業費増によるB/Cの減	1.5 （3.0）	1.6 （2.7） +0.1 【-0.3】 残事業費の減少によるB/Cの増	■新庄北IC（仮）～昭和IC（仮）間 L=8.2km（R4）	事業継続	事業継続
3 （資料3-1）	重点	山形	東北中央自動車道 新庄～横手 一般国道13号 新庄金山道路	R1 （社会情勢変化）	2/2	5.8km （0km）	5.8km （0km）	175億円	175億円	12年 H27～R8	11年 【-1年】 H27～R7 事業が円滑に進捗したことによる事業工程の見直し	8,100台/日 （10,900台/日） ■推計：H22OD	8,000台/日 （10,900台/日） -100台/日 【0台/日】 ネットワーク条件の見直しによる減少 ■推計：H22OD	1.2 （1.5）	1.1 （1.4） -0.1 【-0.1】 事業費増によるB/Cの減	1.5 （1.7）	1.6 （1.8） +0.1 【+0.1】 残事業費の減少によるB/Cの増	■昭和IC（仮）～金山IC（仮）間 L=5.8km（R7）	事業継続	事業継続
4 （資料3-1）	重点	山形	東北中央自動車道 新庄～横手 一般国道13号 金山道路	R1 （社会情勢変化）	2/2	3.5km （0km）	3.5km （0km）	130億円	130億円	10年 H30～R9	10年 H30～R9	8,100台/日 （6,100台/日） ■推計：H22OD	8,000台/日 （6,000台/日） -100台/日 【-100台/日】 ネットワーク条件の見直しによる減少 ■推計：H22OD	1.2 （1.3）	1.1 （1.3） -0.1 【0.0】 事業費増によるB/Cの減	1.5 （1.3）	1.6 （1.4） +0.1 【+0.1】 残事業費の減少によるB/Cの増		事業継続	事業継続
5 （資料3-1）	重点	秋田 山形	東北中央自動車道 新庄～横手 一般国道13号 真室川雄勝道路	R1 （社会情勢変化）	2/2	7.2km （0km）	7.2km （0km）	247億円	247億円	10年 H29～R8	10年 H29～R8	8,100台/日 （4,500台/日） ■推計：H22OD	8,000台/日 （4,400台/日） -100台/日 【-100台/日】 ネットワーク条件の見直しによる減少 ■推計：H22OD	1.2 （1.01）	1.1 （1.01） -0.1 【0.0】 事業費増によるB/Cの減	1.5 （1.04）	1.6 （1.1） +0.1 【+0.06】 残事業費の減少によるB/Cの増		事業継続	事業継続
6 （資料3-1）	重点	秋田	東北中央自動車道 新庄～横手 一般国道13号 横堀道路	R1 （社会情勢変化）	2/2	3.7km （0km）	3.7km （0km）	112億円	145億円 【＋33億円(29%)】 ○橋梁形式の見直し ○仮設工法の変更 ○軟弱地盤対策の追加	12年 H27～R8	11年 【－1年】 H27～R7 事業が円滑に進捗したことによる事業工程の見直し	8,100台/日 （5,400台/日） ■推計：H22OD	8,000台/日 （5,400台/日） -100台/日 【0台/日】 ネットワーク条件見直しによる減少 ■推計：H22OD	1.2 （1.1）	1.1 （0.9） -0.1 【-0.2】 事業費増によるB/Cの減	1.5 （1.6）	1.6 （1.4） +0.1 【-0.2】 残事業費の減少によるB/Cの増	■下院内IC（仮）～雄勝こまちIC間 L=3.7km（R7）	事業継続	事業継続

番号	審議区分	県名	事業名	前回評価年度 【 】で前々回評価年度を記載している事業は、前々回の費用便益分析結果を用いた事業 ( )は今回再評価理由	車線数	事業延長の変化 ( ) 内は開通済み延長（R2予定含む）		全体事業費の変化		事業期間の変化		計画交通量の変化		費用便益比の変化				R2年度以降開通予定 (R2.11時点)	対応方針(原案)	県知事意見
														全体		残事業				
						前回	今回 ( ) は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差			
7 (資料4-2)	要点	山形	(防災面の効果が大きい事業) 一般国道47号 新庄古口道路	H29 (社会情勢変化)	2/4	10.6km (2.4km)	10.6km (4.6km) (＋2.2km) ○戸沢村大字津谷～戸沢村大字古口（2.2km）	502億円	558億円 【＋56億円(11%)】 ○トンネル地山変状対策の追加 ○盛土材料の変更 ○土質改良の追加 ○防雪柵種別の変更	23年 H13～R5	22年 【－1年】 H13～R4 事業が円滑に進捗したことによる事業工程の見直し	17,100台/日 ■推計：H17OD （第２段階改善）	14,600台/日 【-2,500台/日】 将来OD変更、ネットワーク条件見直しによる減少 ■推計：H22OD	－	－	－	－	■新庄市大字升形～戸沢村大字津谷 L=6.0km（R4）	事業継続	事業継続
8 (資料4-3)	要点	福島	一般国道4号 伊達拡幅	H29 (社会情勢変化)	4/4	9.1km (5.8km)	9.1km (7.5km) (＋1.7km) ○桑折町大字北半田～国見町大字藤田（1.7km）	198億円	215億円 【＋17億円(9%)】 ○周辺環境に配慮した施工方法の変更 ○道路付属物施設の構造変更	40年 S56～R2	43年 【＋3年】 S56～R5 用地買収難航による事業工程精査	23,300台/日 ■推計：H17OD （第２段階改善）	21,200台/日 【-2,100台/日】 将来OD変更による減少 ■推計：H22OD	1.7	1.2 【－0.5】 交通量減、事業費増によるB/Cの減	5.2	1.9 【-3.3】 部分供用による便益の減少によるB/Cの減	■国見町大字藤田～国見町大字石母田 L=1.6km（R5）	事業継続	事業継続
9 (資料4-4)	要点	福島	一般国道49号 北好間改良	H29 (社会情勢変化)	2/2	2.2km (0km)	2.2km (0km)	50億円	50億円	10年 H23～R2	15年 【＋5年】 H23～R7 用地買収難航による事業工程精査	10,700台/日 ■推計：H17OD （第２段階改善）	10,600台/日 【-100台/日】 将来OD変更による減少 ■推計：H22OD	1.3	1.1 【-0.2】 事業期間延長によるB/Cの減	1.5	2.0 【+0.5】 残事業費の減少によるB/Cの増		事業継続	事業継続

※第１段階改善：平成22年度から反映。将来人口等を見直すとともに、各交通分野毎に推計していた生成交通量（推計のベース）を統合して推計
※第２段階改善：平成25年度から反映。各交通分野毎に推計していた分布交通量（ＯＤ表）を統合して推計（将来交通量推計が過大にならないように、全国統一で２段階で改善）

※計画交通量・費用便益比の上段は一体評価で算出した値、下段（ ）書きは個別事業毎に算出した値