令和２年度　第４回　事業評価監視委員会　審議案件一覧（道路事業：事後評価）

資料５

番号	審議区分	県名	事業名 ［ ］は事業延長	事後評価実施理由 （ ）は開通年月	前回評価年度 （再評価）	費用対効果分析の要因の変化								主な整備効果	対応方針(案)	R2現況交通量 （加重平均値）	
						全体事業費		事業期間		R12将来交通量 （加重平均値）		B/C				実測値	《参考》 推計値 ※R2開通ネット(実測値と同条件のネットワーク)で算出
						前回 （再評価）	今回 【 】は前回との差	前回 （再評価）	今回 【 】は前回との差	前回 （再評価）	今回 【 】は前回との差	前回 （再評価）	今回 【 】は前回との差				
1 （資料6-1）	重点	岩手	一般国道4号 盛岡北道路（モリオカキタ） ［3.6km］	開通後 ５年以内 （H28.3）	H25	完成4車線 54億円	完成4車線 54億円	完成4車線 9年 H19～H27	完成4車線 10年 H19～H28 【+1年】 供用後に附属物工事対応が生じたため	35,500台/日 ■H25事業化ネットワーク ・当該道路：4車線 ■推計：H17OD第2段階改善を反映	36,800台/日【+1,300台】 将来OD見直しによる増 ■R2事業化ネットワーク ・当該道路：4車線 ■推計：H22OD	3.3	3.5 【+0.2】 交通量増によりB／C増	①現道4号の混雑緩和 ②現道4号の事故が減少 ③災害時の信頼性が向上 ④安定した救急搬送の支援 ⑤盛岡市北部地域の産業支援 ⑧盛岡市北部地域と盛岡市間のアクセス性向上等日常生活の利便性向上	事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善の必要性はない。	29,300台/日 ※R2.10実測	29,700台/日
2 （資料7-1）	要点	岩手	（復興道路(三陸沿岸道路)） 一般国道45号 吉浜道路（ヨシハマ） ［3.6km］	開通後 ５年以内 （H27.11）	H26	完成2車線 140億円	完成2車線 140億円	完成2車線 9年 H19～H27	完成2車線 9年 H19～H27	10,200台/日 ■H26事業化ネットワーク ・当該道路：2車線 ■推計：H17OD第2段階改善を反映	10,900台/日【+700台】 将来OD見直しによる増 ■R2事業化ネットワーク ・当該道路：2車線 ■推計：H22OD	2.8 （H23再評価）	3.1 【+0.3】 交通量増によりB／C増	②並行現道45号の事故が減少 ③災害時の信頼性が向上 ④安定した救急搬送の支援 ⑤三陸沿岸地域の産業支援 ⑥周遊観光ルートの形成による地域観光振興の支援 ⑧安定したスクールバスの運行等、日常生活利便性向上	事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。	7,000台/日 ※R2.10実測	7,600台/日
3 （資料7-2）	要点	宮城	一般国道45号 坂下拡幅（サカシタ） ［1.2km］	開通後 ５年以内 （H28.3）	H25	完成4車線 77億円	完成4車線 77億円	完成4車線 44年 S47～H27	完成4車線 44年 S47～H27	30,600台/日 ■H25事業化ネットワーク ・当該道路：4車線 ■推計：H17OD第2段階改善を反映	30,900台/日【+300台】 将来OD見直しによる減 ■R2事業化ネットワーク ・当該道路：4車線 ■推計：H22OD	1.4	1.4	①現道45号の混雑緩和 ②現道45号の事故減少 ⑩現道45号の歩行者・自転車の安全性・快適性の向上（沿道環境改善）	事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善の必要性はない。	37,300台/日 ※R2.9実測	33,700台/日
4 （資料7-3）	要点	宮城	一般国道108号 花渕山バイパス（ハナブチヤマ） ［6.4km］	開通後 ５年以内 （H27.11）	H24	完成2車線 120億円	完成2車線 114億円 【-6億円】 残土搬出先の変更	完成2車線 8年 H20～H27	完成2車線 8年 H20～H27	3,600台/日 ■H24事業化ネットワーク ・当該道路：2車線 ■推計：H17OD第1段階改善を反映	3,000台/日【-600台】 将来OD見直しによる減 ■R2事業化ネットワーク ・当該道路：2車線 ■推計：H22OD	2.2	2.0 【-0.2】 交通量減によりB/C減	②並行現道108号の事故が減少 ③災害危険箇所を回避した信頼性の高い路線を構築 ④安定した救急搬送の支援 ⑨冬期の走行性向上	事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善の必要性はない。	3,100台/日 ※R2.9実測	3,100台/日
5 （資料7-4）	要点	秋田	一般国道7号 秋田南バイパス（アキタミナミ） ［2.2km］	開通後 ５年以内 （H27.7）	H26	完成4車線 40億円	完成4車線 40億円	完成4車線 8年 H20～H27	完成4車線 9年 H20～H28 【+1年】 供用後に附属物工事対応が生じたため	23,700台/日 ■H26事業化ネットワーク ・当該道路：4車線 ■推計：H17OD第2段階改善を反映	20,800台/日【-2,900台】 将来OD見直しによる減 ■R2事業化ネットワーク ・当該道路：4車線 ■推計：H22OD	3.1 （H23再評価）	2.8 【-0.3】 交通量減によりB/C減	①現道7号の混雑緩和 ②現道7号の事故が減少 ④血液製剤の緊急輸送を支援 ⑤秋田港を発着とした貨物輸送の効率化を支援 ⑦新規企業立地の促進と有効求人倍率等の上昇等による地域活性化	事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善の必要性はない。	23,400台/日 ※R2.9実測	21,000台/日

6 (資料7-5)	**要点**	**福島**	**一般国道4号** **白河拡幅**（シラカワ） ［5.2km］	開通後 5年以内 (H27.12)	**H24**	完成4車線 **148億円**	完成4車線 **144億円** 【-4億円】 橋梁構造・架設工法の見直し	完成4車線 **43年** S48～H27	完成4車線 **43年** S48～H27	**29,100台/日** ■H24事業化ネットワーク ・当該道路：4車線 ■推計：H17OD第1段階改善を反映	**25,300台/日**【-3,800台】 将来OD見直しによる減 ■R2事業化ネットワーク ・当該道路：4車線 ■推計：H22OD	**1.5**	**1.3** 【-0.2】 交通量減によりB/C減	①現道4号の混雑緩和 ②現道4号の事故が減少 ④安定した救急搬送の支援 ⑥白河市の観光イベントを支援 ⑦周辺工業団地への工場新設件数や設備投資額の増加	事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善の必要性はない。	**24,600台/日** ※R2.10実測	**24,700台/日**
7 (資料6-2)	**重点**	**福島**	**一般国道121号** **会津縦貫北道路**（アイヅジュウカンキタ） ［13.1km］	開通後 5年以内 (H27.9)	**H26**	完成4車線 **410億円**	暫定2車線 **360億円** 【-50億円】 車線数の減	完成4車線 **23年** H9～R1	暫定2車線 **19年** H9～H27 【-4年】 車線数の減	**20,800台/日** ■H26事業化ネットワーク ・当該道路：4車線 ■推計：H17OD第2段階改善を反映	**12,300台/日**【-8,500台】 車線数変更による減 ■R2事業化ネットワーク ・当該道路：2車線 ■推計：H22OD	**2.1** （H23再評価）	**1.2** 【-0.9】 交通量減によりB/C減	②並行現道121号等の事故が減少 ④安定した救急搬送の支援 ⑥会津地方の周遊観光を支援 ⑦周辺工業団地への企業立地増加 ⑧通勤流動や購買機会の増加等、日常生活利便性向上	事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はないが、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。	**13,300台/日** ※R2.10実測	**11,900台/日**