令和３年度　東北地方整備局　第３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４

資料番号	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（R3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				R3年度以降開通予定 (R3.9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6-1)	重点	福島 茨城	一般国道6号 勿来バイパス	R1 (社会情勢変化)	2 / 2	約4.4km (0km)	約4.4km (0km)	185億円	282億円 【+97億円(52 %)】 ○重金属対策の追加 ○橋梁構造の変更 ○函渠構造の見直し	10年 H27～R6	14年 【+4年】 H27～R10 重金属土発生に伴う対策検討を踏まえた事業工程の精査	11,800台/日 ■推計：H22OD	11,800台/日 ■推計：H22OD	1.5	0.9 【-0.6】 事業費増、事業期間延長によるB/C減	1.7	1.2 【-0.5】 残事業費増、事業期間延長によるB/C減		事業継続	事業継続
2 (資料7-1)	要点	青森	一般国道103号 奥入瀬（青樅山）バイパス	H29 (社会情勢変化)	2 / 2	約5.2km (0km)	約5.2km (0km)	230億円	230億円	9年 H25～H33	15年 【+6年】 H25～R9 施工状況による事業工程の精査	3,200台/日 ■推計：H17OD	2,700台/日 【-500台/日】 将来OD変更による減 ■推計：H22OD	1.1	0.7 【-0.4】 交通量減、事業期間延長によるB/C減	1.4	1.4		事業継続	事業継続
3 (資料7-2)	要点	山形	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 酒田みなと～遊佐	R 2 (社会情勢変化)	2 / 4	約12.0km (0km)	約12.0km (5.5km)	360億円	412億円 【+52億円(14%)】 ○橋梁構造の変更 ○道路排水構造の変更 ○関係機関との調整による変更	15年 H21～R5	15年 H21～R5	10,200台/日 (10,600台/日) ■推計：H22OD	10,300台/日 (10,700台/日) 【+100台/日】 【(+100台/日)】 ネットワーク条件見直しによる増 ■推計：H22OD	1.1 (1.3)	1.1 (1.2) 【0】 【(-0.1)】 事業費増による B / C の減	1.9 (2.9)	2.2 (2.8) 【+0.3】 【(-0.1)】 残事業費増によるB/Cの減	■遊佐比子IC～遊佐鳥海IC L = 6.5km（R5）	事業継続	事業継続
	要点	秋田 山形	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 一般国道7号 遊佐象潟道路	R 2 (社会情勢変化)	2 / 2	約17.9km (0km)	約17.9km (0km)	575億円	575億円	14年 H25～R8	14年 H25～R8	10,200台/日 (10,000台/日) ■推計：H22OD	10,300台/日 (10,100台/日) 【+100台/日】 【(+100台/日)】 ネットワーク条件見直しによる増 ■推計：H22OD	1.1 (1.4)	1.1 (1.4)	1.9 (2.1)	2.2 (2.4) 【+0.3】 【(+0.3)】 残事業費減によるB/Cの増	■（仮称）小砂川IC～象潟IC L = 7.3km（R7） ■遊佐鳥海IC～（仮称）小砂川IC L = 10.6km（R8）	事業継続	事業継続

※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