令和３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１

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） 【 】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	費用対効果分析の要因の変化								主な整備効果	対応方針(案)	現況交通量（R3時点） ※対象区間の加重平均で算出	
						全体事業費		事業期間		将来交通量（R12時点推計） ※対象区間の加重平均で算出 【推計条件】 ■ネットワーク：評価時点の開通済み及び事業中区間（事業化ネットワーク） ■使用OD：評価時点の最新OD		B/C				実測値	《参考》推計値
						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2-1）	重点	宮城	（復興道路（三陸沿岸道路）） 一般国道45号 矢本石巻道路 ［26.5km］	開通後 5年以内 （H29.3）	H27	完成4車線 1,553億円	完成4車線 1,553億円	完成４車線 32年 S60～H28	完成４車線 32年 S60～H28	36,800台/日 ■H27事業化ネットワーク ■H17OD	28,100台/日 【-8,700台/日】 将来OD見直しによる減 ※仙台二次生活圏～石巻・迫二次生活圏のODが約2割程度減少しているため ■R3事業化ネットワーク ■H22OD	2.4	2.1 【-0.3】 交通量減により B/C減	①混雑緩和 ②並行現道の事故減少 ③災害時リダンダンシーの確保 ④高次救急医療施設へのアクセス性確保 ⑤水産物のブランド価値向上に寄与 ⑥観光の活性化を支援 ⑦企業誘致を支援 ⑧都市間の移動を支える基幹公共交通を支援	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。	31,300台/日	29,500台/日
2 （資料2-2）	重点	福島	一般国道6号 常磐バイパス ［27.7km］	開通後 5年以内 （H30.3）	H28 【H26】	完成4車線 1,050億円	完成4車線 1,050億円	完成4車線 54年 S41～H31 ※H30以降、残工事対応	完成4車線 54年 S41～R1 ※H30以降、残工事対応	29,400台/日 ■H26事業化ネットワーク ■H17OD	32,100台/日 【+2,700台】 将来ODの見直しによる増 ■R3事業化ネットワーク ■H22OD	1.5	1.5	①混雑緩和 ④高次救急医療支援 ⑤地域産業支援・物流支援 ⑥観光・地域交流支援 ⑦企業立地支援	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。	33,400台/日	32,900台/日
3 （資料3-1）	要点	宮城	（復興道路（三陸沿岸道路）） 一般国道45号 登米志津川道路 ［16.1km］	開通後 5年以内 （H28.10）	H27	完成2車線 401億円	完成2車線 401億円	完成2車線 23年 H6～H28	完成2車線 23年 H6～H28	13,200台/日 ■H27事業化ネットワーク ■H17OD	12,100台/日 【-1,100台/日】 将来OD見直しによる減 ■R3事業化ネットワーク ■H22OD	2.5	2.2 【-0.3】 交通量減により B/C減	②現道区間の事故減少 ③災害時のリダンダンシーの確保 ④高次救急医療施設へのアクセス性向上 ⑤地域の基幹産業である水産業の復興を支援 ⑤地域産業の復興・企業の再建を支援 ⑥観光の活性化を支援 ⑧南三陸町の復興まちづくりを支援	事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。	12,500台/日	11,600台/日
4 （資料3-2）	要点	秋田	（防災面の効果が大きい事業） 一般国道13号 院内道路 ［3.0km］	開通後 5年以内 （H28.11）	H26	完成2車線 128億円	完成2車線 128億円	完成2車線 14年 H15～H28	完成2車線 15年 H15～H29 【+1年】 供用後に残工事対応が生じたため	3,600台/日 ■H26事業化ネットワーク ■H17OD	3,400台/日 【-200台】 将来OD及びネットワーク条件見直しによる減 ■R3事業化ネットワーク ■H22OD	－ 防災面の効果が大きいため、B/Cによらない事業	－	③防災機能および災害時における信頼性向上 ⑤地域特産品の輸送効率化・商品価値向上 ⑥地域の観光振興支援 ⑨冬期の快適な走行環境の確保	事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。	1,400台/日 【将来交通量との差】 将来交通量はR3事業化ネットワークで算出に対して、現況・推計値は開通済みネットワークで算出しているため	1,500台/日

5 (資料3-3)	**要点**	**福島**	**一般国道6号 久之浜バイパス** ［6.0㎞］	開通後 5年以内 (H29.2)	**H26**	完成4車線 **261億円**	暫定2車線 **202億円** 【-59億円】 車線数の減	完成4車線 **31年** H1～H31	暫定2車線 **28年** H1～H28 【-3年】 車線数の減	**20,100台/日** ■H26事業化ネットワーク ■H17OD	**12,500台/日** **【-7,600台】** 車線数変更による減 将来OD及びネットワーク条件見直しによる減 ■R3事業化ネットワーク ■H22OD	**1.9**	**1.2** 【-0.7】 交通量減により B/C減	①渋滞解消 ②安全性向上 ③災害に強い道路の整備 ⑤物流支援	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。	**15,500台/日** 【将来交通量との差】 H22ODに反映されていない震災の影響 （双葉地方の復興事業に関する往来の増加）	**12,000台/日**
6 (資料3-4)	**要点**	**福島**	**一般国道49号 平バイパス** ［7.7㎞］	開通後 5年以内 (H29.3)	**H25**	完成4車線 **420億円**	完成4車線 **420億円**	完成4車線 **36年** S56～H28	完成4車線 **36年** S56～H28	**23,700台/日** ■H25事業化ネットワーク ■H17OD	**27,100台/日** **【+3,400台】** 将来OD及びネットワーク条件見直しによる増 ■R3事業化ネットワーク ■H22OD	**1.3**	**1.5** 【+0.2】 交通量増により B/C増	①混雑緩和 ④高次救急医療支援 ⑤地域産業支援・物流支援 ⑧通勤利便性向上	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。	**26,400台/日**	**27,000台/日**
7 (資料3-5)	**要点**	**宮城 福島**	（復興支援道路） (東北中央自動車道(相馬～福島)) **一般国道115号 阿武隈東道路** ［10.7㎞］	開通後 5年以内 (H29.3)	**H27**	完成2車線 **370億円**	完成2車線 **370億円**	完成2車線 **17年** H12～H28	完成2車線 **17年** H12～H28	**9,500台/日** ■H27事業化ネットワーク ■H17OD	**8,800台/日** **【-700台】** 将来ODの見直しによる減 ■R3事業化ネットワーク ■H22OD	**1.7**	**1.3** 【-0.4】 交通量減により B/C減	③災害時における道路ネットワークの信頼性向上 ④高次救急医療の支援 ⑤地域産業の復興支援 ⑥観光振興の支援	事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。	**6,500台/日** 【将来交通量との差】 H22ODに反映されていない震災の影響 （相馬地方の人口減少）	**9,500台/日**