令和４年度　第１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

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（R4予定含む）		全体事業費の変化		事業期間の変化 費用便益比算定上設定した事業期間		計画交通量の変化 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		費用便益比の変化 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				R４年度以降開通予定 （R4.9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3-1）	重点	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	R３ （社会情勢変化）	2／4	約12.0km （5.5km）	約12.0km （5.5km）	412億円	412億円	15年 H21～R5	15年 H21～R5	10,300台/日 （10,700台/日） ■推計：H22OD	11,900台/日 （10,600台/日） 【+1,600台/日】 【(-100台/日)】 最新OD、一体評価区間の考え方の見直し ■推計：H27OD	1.1 （1.2）	1.6 （1.4） 【+0.5】 【(+0.2)】 一体評価区間の考え方、計画交通量の見直し、及び原単位の見直しによる便益増	2.2 （2.8）	2.3 （5.6） 【+0.1】 【(+2.8)】 計画交通量、残事業費の見直し、及び原単位の見直しによる便益増	■遊佐比子IC～遊佐鳥海IC L＝6.5km（R5）	事業継続	事業継続
		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	R３ （社会情勢変化）	2／2	約17.9km （0km）	約17.9km （0km）	575億円	800億円 【+225億円(39%)】 ○橋梁構造への変更 ○岩質の変化による工法の変更 ○転石処理の追加 ○切土部の構造見直し ○市道の補修・補強費の増加	14年 H25～R8	14年 H25～R8	10,300台/日 （10,100台/日） ■推計：H22OD	11,900台/日 （11,000台/日） 【+1,600台/日】 【(+900台/日)】 最新OD、一体評価区間の考え方の見直し ■推計：H27OD	1.1 （1.4）	1.6 （1.2） 【+0.5】 【(-0.2)】 一体評価区間の考え方、計画交通量、事業費の見直し	2.2 （2.4）	2.3 （2.2） 【+0.1】 【(-0.2)】 計画交通量、残事業費の見直し	■（仮称）小砂川IC～象潟IC L＝7.3km（R7） ■遊佐鳥海IC～（仮称）小砂川IIC L＝ 10.6km （R8）	事業継続	事業継続
2 （資料4-1）	要点	青森	津軽自動車道 青森～鰺ヶ沢 一般国道101号 柏浮田道路	H29 （新規採択後5年）	2／2	約12.3km （0km）	約12.3km （0km）	380億円	380億円	10年 H30～R9	10年 H30～R9	9,500台/日 （9,500台/日） ■推計：H22OD	9,100台/日 （7,400台/日） 【-400台/日】 【(-2,100台/日)】 ネットワーク条件の変更及び、最新OD、一体評価区間の考え方の見直し ■推計：H27OD	1.2 （1.2）	1.6 （1.01） 【+0.4】 【(-0.19)】 一体評価区間の考え方、計画交通量の見直し、及び原単位の見直しによる便益増	－	1.1 （1.1）		事業継続	事業継続
3 （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 高屋道路	R１ （社会情勢変化）	2／2	約3.4km （0km）	約3.4km （0km）	217億円	237億円 【+20億円(9%)】 ○トンネル掘削補助工法の追加	19年 H18～R6	19年 H18～R6	11,000台/日 ■推計：H22OD	15,600台/日 【+4,600台/日】 ネットワーク条件の変更及び最新ODへの見直し ■推計：H27OD	－ 防災面の効果が大きいため、B/Cによらない事業	－	－ 防災面の効果が大きいため、B/Cによらない事業	－	■最上郡戸沢村古口 L=3.4km（R6）	事業継続	事業継続
4 （資料4-3）	要点	山形	新潟山形南部連絡道路 長井～高畠 一般国道113号 梨郷道路	R３ （社会情勢変化）	2／2	約7.2km （0km）	約7.2km （0km）	273億円	321億円 【+48億円(18%)】 ○防雪柵見直し ○軟弱地盤対策	16年 H20～R5	16年 H20～R5	11,300台/日 ■推計：H22OD	10,500台/日 （9,900台/日） 【-800台/日】 【(-1,400台/日)】 最新ODへの見直し、及び一体評価の実施 ■推計：H27OD	0.9	0.8 （0.7） 【-0.1】 【(-0.2)】 一体評価の実施、及び計画交通量、事業費の見直し	3.7	2.5 （2.5） 【-1.2】 【(-1.2)】 計画交通量、残事業費の見直し	■長井市大字今泉～南陽市大字竹原 L＝7.2km（R5）	事業継続	事業継続

●費用便益分析マニュアルの改訂

資料－１（参考）

■費用便益分析マニュアルが令和４年２月に改訂。

⇒貨幣価値換算する原単位等の更新
（平成２９年価格⇒令和２年価格）

【原単位】
便益計測にあたり、道路整備により短縮した走行時間等を貨幣価値換算するために乗じる値
※社会経済情勢（人件費や輸送貨物の価値等）を踏まえ変動

【変更内容：走行時間短縮便益の場合】
走行時間短縮便益とは、道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算定

走行時間短縮便益＝道路整備無の走行時間の価値－道路整備有の走行時間の価値
（Without）　（With）

表－１　車種別の時間価値原単位（α_j）

単位：円／分・台

車種（j）	時間価値原単位
乗 用 車	39.60
バ　　ス	365.96
乗用車類	45.15
小型貨物車	50.46
普通貨物車	67.95

注：平成 29 年価格

出典：費用便益分析マニュアル（平成３０年２月　国土交通省　道路局・都市局）

表－１　車種別の時間価値原単位（α_j）

単位：円／分・台

車種（j）	時間価値原単位	
乗 用 車	41.02	増
バ　　ス	386.16	増
乗用車類	46.54	増
小型貨物車	52.94	増
普通貨物車	76.94	増

注：令和 2 年価格

出典：費用便益分析マニュアル（令和４年２月　国土交通省　道路局・都市局）