

令和4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 回の費用使 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 (R4.12時点)	対応方針 (原案)	県知事 意見
						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	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			
1 (資料6-1)	重点	秋田	日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂  一般国道7号 二ツ井今泉道路	R3  (社会情勢 変化)	2/2	約4.5km (0km)	約5.9km (0km) 【+1.4km】 現道活用区間への接続位置 変更に伴う増	335 億円	543 億円 【+208億円(62%)】  ○斜面崩落対策工の追加 ○法面工の変更 ○表層崩壊対策の追加 ○現道活用区間への接続位置変 更	12年  H24～R5	21年 【+9年】 H24～R14  現道活用区間への 接続位置変更による 工程の精査 ※開通見通しは 未公表	12,100台/日	9,000台/日 (10,900台/日) 【-3,100台/日】 【(-1,200台/日)】 一体評価の実施、 及び最新ODへの見直し	0.6	1.2 (0.6) 【+0.6】 【(0.0)】	2.0	1.4 (1.3) 【-0.6】 【(-0.7)】		事業 継続	事業 継続
2 (資料7-1)	要点	岩手	一般国道4号 北上拡幅	R3  (社会情勢 変化)	4/4	約12.2km (9.2km)	約12.2km (9.2km)	189億円	207億円 【+18億円(9.5%)】  ○路床地盤改良の追加 ○既設舗装の補修による増	42年  S57～R5	44年 【+2年】 S57～R7  路床地盤改良の追加 による工程の精査 ※開通見通しは 一部未公表	28,200台/日	30,600台/日 【+2,400台/日】 最新ODへの見直し	1.3	1.4 【+0.1】	6.1	4.9 【-1.2】	■洞泉寺前交差点 ～南部工業団地口 交差点 L = 0.5km (R5)	事業 継続	事業 継続
3 (資料7-2)	要点	宮城	一般国道4号 築館バイパス	H29  (社会情勢 変化)	2/2 ～ 4/4	約7.0km (3.8km)	約6.4km (3.8km) 【-0.6km】 都市計画変更に伴う 事業計画変更	180 億円	180 億円	43年  S58～H37	50年 【+7年】 S58～R14  事業計画変更による 工程の精査 ※開通見通しは 未公表	14,600台/日	12,000台/日 【-2,600台/日】 ネットワーク条件の変更、 及び最新ODへの見直し	1.3	1.01 【-0.29】	1.7	1.4 【-0.3】		事業 継続	事業 継続

令和4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 (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 (R4.12時点)	対応方針 (原案)	県知事意見	
						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	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				
4 (資料7-3)	要点	山形	東北中央自動車道 東根～湯沢 一般国道13号 新庄金山道路	R2 (社会情勢変化)	2/2	約5.8km (0km)	約5.8km (0km)	175億円	264億円 【+89億円(51%)】 ○切土箇所の土質改良等 ○重金属対策の追加	11年 H27～R7	11年 H27～R7	8,000台/日 (10,900台/日)	14,600台/日 (12,000台/日) 【+6,600台/日】 【(+1,100台/日)】 一体評価区間の考え方、 及び最新ODへの見直し、 ネットワーク条件の変更 ■推計：H22OD	1.1 (1.4)	1.1 (1.05) 【0.0】 【(-0.35)】	1.6 (1.8)	1.4 (1.7) 【-0.2】 【(-0.1)】	■新庄真室川IC～ (仮称)金山IC L = 5.8km (R7)	事業継続	事業継続	
		山形	東北中央自動車道 東根～湯沢 一般国道13号 金山道路	R2 (社会情勢変化)	2/2	約3.5km (0km)	約3.5km (0km)	130億円	130億円	10年 H30～R9	10年 H30～R9 ※開通見通しは 未公表	8,000台/日 (6,000台/日)	14,600台/日 (7,000台/日) 【+6,600台/日】 【(+1,000台/日)】 一体評価区間の考え方、 及び最新ODへの見直し、 ネットワーク条件の変更 ■推計：H22OD	1.1 (1.3)	1.1 (1.4) 【0.0】 【(+0.1)】	1.6 (1.4)	1.4 (1.7) 【-0.2】 【(+0.3)】		事業継続	事業継続	
		山形 秋田	東北中央自動車道 東根～湯沢 一般国道13号 真室川雄勝道路	R2 (社会情勢変化)	2/2	約7.2km (0km)	約7.2km (0km)	247億円	247億円	10年 H29～R8	10年 H29～R8 ※開通見通しは 未公表	8,000台/日 (4,400台/日)	14,600台/日 (6,300台/日) 【+6,600台/日】 【(+1,900台/日)】 一体評価区間の考え方、 及び最新ODへの見直し、 ネットワーク条件の変更 ■推計：H22OD	1.1 (1.01)	1.1 (1.4) 【0.0】 【(+0.39)】	1.6 (1.1)	1.4 (1.7) 【-0.2】 【(+0.6)】		事業継続	事業継続	
		秋田	東北中央自動車道 東根～湯沢 一般国道13号 横堀道路	R2 (社会情勢変化)	2/2	約3.7km (0km)	約3.7km (0km)	145億円	215億円 【+70億円(48%)】 ○トンネル支保パターンの変更 ○地質の変更による工法変更 ○転石処理 ○防雪備見直し	11年 H27～R7	11年 H27～R7	8,000台/日 (5,400台/日)	14,600台/日 (7,000台/日) 【+6,600台/日】 【(+1,600台/日)】 一体評価区間の考え方、 及び最新ODへの見直し、 ネットワーク条件の変更 ■推計：H22OD	1.1 (0.9)	1.1 (0.8) 【0.0】 【(-0.1)】	1.6 (1.4)	1.4 (1.9) 【-0.2】 【(+0.5)】	■(仮称)下院内 IC～雄勝こまちIC L = 3.7km (R7)	事業継続	事業継続	
5 (資料7-4)	要点	山形	(防災面の効果が大い事業) 一般国道47号 新庄古口道路	R2 (社会情勢変化)	4/4	約10.6km (4.6km)	約10.6km (4.6km)	558億円	570億円 【+12億円(2%)】 ○地すべり対策 ○トンネル復旧	26年 H13～R8	27年 【+1年】 H13～R9 地すべり発生に伴う対策、 トンネル復旧の追加による 工程の精査 ※開通見通しは 未公表	14,600台/日	16,600台/日 【+2,000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：H22OD	-	-	-	-	防災面の効果が大いため、 B/Cに よらない事業	防災面の効果が大いため、 B/Cに よらない事業	事業継続	事業継続