令和４年度　第３回　東北地方整備局　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４

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（R4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 ※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 ※R4.10実測	《参考》 推計値 ※実測値と同条件（開通済み区間のみ）のネットワークでH27ODを用いて算出
						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（R12時点推計） （再評価）	今回（R22時点推計） 【 】は前回との差	前回 （再評価）	今回 【 】は前回との差	《カテゴリ》 ①混雑緩和 ②事故減少 ③災害時の信頼性の確保 ④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 ⑧日常生活利便性向上 ⑨冬期の走行性向上 ⑩沿道環境改善			
1 （資料5-1）	重点	山形	一般国道47号 余目酒田道路 ［12.7㎞］	開通後 5年以内 （H30.3）	H28 【H25】	完成4車線 655億円	暫定2車線 588億円 【-67億円】 車線数の減	完成4車線 22年 H12～H33	暫定2車線 19年 H12～H30 【-3年】 車線数の減	完成4車線 21,200台/日 ■H25事業化ネットワーク ■H17OD	暫定2車線 13,600台/日 【-7,600台/日】 車線数変更による減 ■R4事業化ネットワーク ■H27OD	完成4車線 1.1	暫定2車線 0.8 【-0.3】 交通量減によりB/C減	②交通安全の確保 ④救急医療活動の支援 ⑤酒田港へのアクセス強化 ⑤再生可能エネルギー供給を支援 ⑥観光周遊の活性化による観光振興	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。	暫定2車線 11,300台/日	暫定2車線 10,900台/日 【将来交通量との差】 将来交通量はR4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
2 （資料6-1）	要点	宮城	（復興道路） 一般国道45号 （三陸沿岸道路） 南三陸道路 ［7.2㎞］	開通後 5年以内 （H29.12）	H28	完成2車線 291億円	完成2車線 291億円	完成2車線 10年 H20～H29	完成2車線 10年 H20～H29	12,700台/日 ■H28事業化ネットワーク ■H17OD	12,700台/日 【±0台/日】 ■R4事業化ネットワーク ■H27OD	1.8	1.6 【-0.2】 OD見直しによる便益算定エリア内総交通量減によりB/C減	②事故減少 ③災害時の信頼性の確保 ④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 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。	12,000台/日	12,600台/日
3 （資料6-2）	要点	宮城	（復興道路） 一般国道45号 （三陸沿岸道路） 本吉気仙沼道路 ［7.1㎞］	開通後 5年以内 （H30.3）	H28	完成2車線 255億円	完成2車線 255億円	完成2車線 12年 H18～H29	完成2車線 12年 H18～H29	15,300台/日 ■H28事業化ネットワーク ■H17OD	14,700台/日 【-600台/日】 将来OD見直しによる減 ■R4事業化ネットワーク ■H27OD	1.7	1.3 【-0.4】 OD見直しによる便益算定エリア内総交通量減によりB/C減	②事故減少 ③災害時の信頼性の確保 ④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企業活動支援 ⑧気仙沼市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。	13,600台/日	14,300台/日
		宮城	（復興道路） 一般国道45号 （三陸沿岸道路） 本吉気仙沼道路（Ⅱ期） ［4.0㎞］	開通後 5年以内 （H31.2）	H29	完成2車線 264億円	完成2車線 264億円	完成2車線 8年 H23～H30	完成2車線 9年 H23～R1 【+1年】 供用後に残工事対応が生じたため	14,000台/日 ■H29事業化ネットワーク ■H17OD	15,400台/日 【+1,400台/日】 ネットワーク条件見直しによる増 ■R4事業化ネットワーク ■H27OD	1.04	1.02 【-0.02】		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。	13,800台/日	14,900台/日

令和４年度　第３回　東北地方整備局　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４

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（R4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 ※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 ※R4.10実測	《参考》 推計値 ※実測値と同条件（開通済み区間のみ）のネットワークでH27ODを用いて算出
						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（R12時点推計） （再評価）	今回（R22時点推計） 【 】は前回との差	前回 （再評価）	今回 【 】は前回との差	《カテゴリ》 ①混雑緩和 ②事故減少 ③災害時の信頼性の確保 ④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 ⑧日常生活利便性向上 ⑨冬期の走行性向上 ⑩沿道環境改善			
4 （資料6-3）	要点	山形 福島	東北中央自動車道 福島～米沢 ［28.0㎞］	開通後 5年以内 （H29.11）	H26 【H23】	暫定2車線 1,549億円	暫定2車線 1,403億円 【-146億円】 トンネル地山等級の精査 残土搬出先の変更	暫定2車線 15年 H15～H29	暫定2車線 15年 H15～H29	10,800台/日 ■H23事業化ネットワーク ■H17OD	10,700台/日 【-100台/日】 将来OD見直しによる減 ■R4事業化ネットワーク ■H27OD	1.3	1.3 【±0.0】	①②現道の渋滞緩和・事故減少 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 ⑥観光振興の支援・交流人口の拡大 ⑦新規企業立地・雇用創出による地域経済の活性化	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措置の必要性はない。	10,100台/日 ※R4.7実測	10,300台/日
		山形	東北中央自動車道 米沢～米沢北 ［9.0㎞］	開通後 5年以内 （H29.11）	H28 【H25】	暫定2車線 334億円	暫定2車線 334億円	暫定2車線 15年 H15～H29	暫定2車線 16年 H15～H30 【+1年】 供用後に残工事対応が生じたため	10,700台/日 ■H25事業化ネットワーク ■H17OD	10,300台/日 【-400台/日】 将来OD見直しによる減 ■R4事業化ネットワーク ■H27OD	1.1	1.1 【±0.0】		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。	8,900台/日 ※R4.7実測 【将来交通量との差】 将来交通量はR4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	9,000台/日
5 （資料6-4）	要点	福島	（復興支援道路） 東北中央自動車道 相馬～福島 ［約45㎞］	開通後 5年以内 （R3.4）	R1	完成2車線 2,325億円	完成2車線 2,382億円 【+57億円】 法面変状対策の追加 岩盤掘削量の増加 転石処理の追加	完成2車線 10年 H23～R2	完成2車線 10年 H23～R3.4	9,400台/日 ■R1事業化ネットワーク ■H22OD	9,500台/日 【+100台/日】 将来ODの見直しによる増 ■R4事業化ネットワーク ■H27OD	0.9	0.9 【±0.0】	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。	6,200台/日 【推計交通量との差】 H27ODに東日本大震災からの復旧事業需要が含まれている影響（復旧事業概成による需要の減少）	9,700台/日