令和５年度　第４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（R5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（R22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 ※R5.10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 （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）	重点	岩手	（復興支援道路） 東北横断自動車道 釜石秋田線 釜石～花巻 ［約80km］	開通後 ５年以内 （H31.3）	H29	完成2車線 1,415億円	完成2車線 1,415億円	完成2車線 8年 H23～H30	完成2車線 8年 H23～H30	9,000台/日 ■H29事業化ネットワーク ■H17OD	8,900台/日 【-100台/日】 将来OD見直しによる減 ■R5事業化ネットワーク ■H27OD	1.8	1.7 【-0.1】 OD見直し、維持単価見直し等により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	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。	6,700台/日	8,700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）
2 （資料3-1）	要点	青森	一般国道45号 上北天間林道路 ［7.8km］	開通後 ５年以内 （H31.3）	H28 【H26】	完成2車線 269億円	完成2車線 269億円	完成2車線 11年 H20～H30	完成2車線 11年 H20～H30	14,700台/日 ■H26事業化ネットワーク ■H17OD	19,700台/日 【+5,000台/日】 ネットワーク条件及び将来OD見直しによる増 ■R5事業化ネットワーク ■H27OD	3.9	4.9 【+1.0】 OD見直し、交通量増等によりB/C増	②事故減少 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	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。	9,900台/日	10,700台/日 【将来交通量との差】 将来交通量は、R5事業化ネットワークにおいてR22年度で推計しているものに対して、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。
3 （資料3-2）	要点	青森	一般国道101号 鰺ヶ沢道路 ［3.7km］	開通後 ５年以内 （H31.3）	H27	完成2車線 87億円	完成2車線 87億円	完成2車線 12年 H19～H30	完成2車線 12年 H19～H30	8,000台/日 ■H27事業化ネットワーク ■H17OD	6,800台/日 【-1,200台/日】 将来OD見直しによる減 ■R5事業化ネットワーク ■H27OD	1.3	1.04 【-0.26】 OD見直し、交通量減等によりB/C減	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	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。	5,600台/日	5,800台/日 【将来交通量との差】 将来交通量は、R5事業化ネットワークにおいてR22年度で推計しているものに対して、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。
4 （資料3-3）	要点	宮城	一般国道4号 金ヶ瀬拡幅 ［3.7km］	開通後 5年以内 （H30.11）	H28 【H25】	完成4車線 84億円	完成4車線 84億円	完成4車線 15年 H16～H30	完成4車線 15年 H16～H30	25,200台/日 ■H25事業化ネットワーク ■H17OD	25,300台/日 【+100台/日】 ネットワーク条件及び将来OD見直しによる増 ■R5事業化ネットワーク ■H27OD	1.7	1.7 【±0.0】	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	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。	25,700台/日	25,100台/日

令和５年度　第４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（R5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（R22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 ※R5.10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 （再評価）	今回 【 】は前回との差	前回 （再評価）	今回 【 】は前回との差				
5 （資料3-4）	要点	秋田	国道７号鷹巣大館道路 ［8.3㎞］	開通 （H28.10）	H25	完成2車線 242億円	完成2車線 242億円	完成2車線 12年 H17～H28	完成2車線 12年 H17～H28	13,300台/日 ■H25事業化ネットワーク ■H17OD	11,400台/日 【-1,900台/日】 将来OD見直しによる減 ■R5事業化ネットワーク ■H27OD	2.9	2.9 【±0.0】	⑫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	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。	9,200台/日	10,100台/日 【将来交通量との差】 将来交通量は、R5事業化ネットワークにおいてR22年度で推計しているものに対して、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。
		秋田	国道７号鷹巣大館道路 （Ⅱ期） ［5.6㎞］	開通後 5年以内 （R2.12）	H30	完成2車線 270億円	完成2車線 270億円	完成2車線 14年 H19～H32	完成2車線 14年 H19～R2	11,500台/日 ■H30事業化ネットワーク ■H22OD	9,900台/日 【-1,600台/日】 将来OD見直しによる減 ■R5事業化ネットワーク ■H27OD	2.5	2.6 【+0.1】 OD見直し等によりB/C増			8,400台/日	8,900台/日 【将来交通量との差】 将来交通量は、R5事業化ネットワークにおいてR22年度で推計しているものに対して、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。