【再評価】

平成19年度事業評価監視委員会（道路） 審議ポイント標準項目一覧

事業名	NO	県	事業箇所名	供用延長／計画延長	車線数	評価対象理由	前回評価時の評価理由	前回評価年	事業化年度 都計決定又は変更年度 用地着工年度 工事着工年度	供用目標	事業費（億円）						費用便益比		B/C感度分析【上段：全線、下段：残事業】						純現在価値NPV（億円）※2	経済的内部収益率EIRR ※2	客観的評価指標該当数	渋滞損失時間の削減率 %※3	CO2削減 ※4 t/年	H42計画交通量（台／日）※1		代表的な整備効果	社会情勢の変化等
											完成		暫定		（内用地費（億円））		B/C※1	B/C※1	交通量変動		事業費変動		事業期間変動									
											全線※1	進捗率	全線	進捗率	全線※1	進捗率	残事業	全体	＋10	－10	＋10	－10	＋20	－20						バイパス	現道	
道路	1	岩手45号	高規格高田道路	0.0km／7.5km	4	都市計画決定後10年経過継続	－	－	H6 H10 H13 H13	・平成20年度 L=3.4km暫定2車線供用予定 ・平成20年代前半 L=4.1km暫定2車線供用予定 【平成20年代前半 全線暫定供用予定】	250	44%	190	58%	23	74%	7.7	4.0	4.3 【8.5】	3.6 【7.0】	3.7 【7.1】	4.3 【8.5】	3.2 【7.2】	4.7 【8.3】	733 【854】	11.1% 【15.6%】	14/54	97.4	5,995	11,500	2,700	①隘路区間（R<150mが24箇所）の解消 ②緊急輸送道路の信頼性向上	－
道路	2	宮城45号	高規格桃生登米道路	4.2km／13.8km	4	H14再評価後5年経過	事業採択後10年経過継続	H14	H 5 － H12 H14	・H20年度 L=9.6km暫定2車線供用予定 【平成20年度 全線暫定供用予定】	570 (570)	67%	390 (390)	97%	59 (55)	100%	3.5 (2.4)	2.0 (1.9)	2.2 【3.9】	1.8 【3.2】	1.9 【3.3】	2.2 【3.8】	1.7 【3.4】	2.3 【3.6】	667 【565】	8.1% 【19.1%】	14/54	84.2	1,098	20,200 (10,600)	2,000 (5,000)	①宮城県北沿岸地域の交流促進 ②緊急輸送道路の信頼性向上	－
道路	3	宮城47号	高規格仙台北部道路	5.2km／13.5km	4	H14再評価後5年経過	事業採択後10年経過継続	H14	H 5 H 4 H 6 H 9	・H20年代前半 L=8.3km暫定2車線供用予定 【平成20年代前半 全線暫定供用予定】	1,100 (1,100)	65%	850 (790)	84%	130 (140)	92%	4.7 (4.4)	1.6 (2.4)	1.8 【5.2】	1.4 【4.2】	1.5 【4.3】	1.7 【5.2】	1.3 【4.4】	1.9 【5.0】	801 【1435】	5.9% 【16.7%】	13/54	14.3	7,028	31,500 (36,100)	39,700 (41,300)	①仙台都市圏環状自動車専用道路網の一部を形成 ②交通混雑の緩和 ③物流の効率化	－
道路	4	岩手45号	地域高規格普代バイパス	0.0km／4.15km	2	H14再評価後5年経過	事業採択後10年経過継続	H14	S63 － H 6 H12	・H20年代前半 L=4.15km完成2車線供用予定 【平成20年代前半 全線供用予定】	130 (130)	85%	－ －	－	25 (25)	96%	8.2 (3.2)	1.3 (1.6)	1.5 【9.0】	1.2 【7.3】	1.2 【7.7】	1.4 【8.8】	1.1 【7.9】	1.6 【8.4】	51 【184】	5.7% 【24.6%】	12/54	約100	939	6,100 (4,600)	300 (0)	①隘路区間（直角曲がりを含むR<150mが5箇所）の解消 ②緊急輸送道路の信頼性向上	－
道路	5	秋田13号	一般二次神宮寺バイパス	3.3km／9.6km	4	事業採択後10年経過継続	－	－	H10 H9 H12 H14	・平成19年度 L=3.3km暫定2車線供用 ・平成22年度 L=1.9km暫定2車線供用予定 ・平成20年代前半 L=4.4km暫定2車線供用予定 【平成20年代前半 全線暫定供用予定】	230 (130)	35%	180 (90)	44%	55 (50)	62%	2.9 (2.2)	2.0 (2.4)	2.2 【3.3】 【2.7】	1.8 【2.6】 【2.2】	1.8 【2.7】 【2.3】	2.1 【3.2】 【2.7】	1.7 【2.8】 【2.3】	2.2 【3.1】 【2.6】	241 【311】 【184】	7.2% 【9.3%】 【10.6%】	7/54	97.7	7,040	16,500 (14,600)	4,300 (7,000)	①交通混雑の解消 ②冬期交通の安全確保	－
道路	6	青森7号	一般二次弘前バイパス	8.9km／10.16km	4	H14再評価後5年経過	事業採択後10年経過継続	H14	S56 S63 S57 S56	・H22年度 L=1.26km完成4車線供用予定 【平成22年度 全線供用予定】	170 (190)	94%	－ －	－	42 (43)	100%	7.3 (4.8)	2.9 (2.7)	3.2 【8.5】	2.6 【6.2】	2.8 【7.0】	3.0 【7.7】	2.3 【7.2】	3.5 【7.4】	636 【86】	8.0% 【56.1%】	8/54	97.1	1,013	32,300 (39,800)	－ －	①交通混雑の解消 ②交通安全の確保	－
道路	7	宮城4号	一般二次築館バイパス	0.0km／7.0km	4	H14再評価後5年経過	事業採択後10年経過継続	H14	S58 S56 H 7 H13	・H19年度 L=1.8km暫定2車線供用予定 ・H20年代前半 L=5.2km暫定2車線供用予定 【平成20年代前半 全線暫定供用予定】	180 (130)	29%	140 (90)	36%	50 (50)	46%	2.5 (2.2)	1.6 (2.4)	1.8 【2.7】	1.5 【2.2】	1.5 【2.3】	1.8 【2.7】	1.3 【2.3】	2.0 【2.6】	119 【184】	6.3% 【10.6%】	10/54	93.5	5,116	16,700 (14,600)	4,900 (7,000)	①交通混雑の解消 ②交通安全の確保 ③沿道環境の改善	－

※1：上段は今回、下段（ ）書きは前回評価時
※2：上段は全線、下段【 】書きは残事業
※3：渋滞損失時間の削減率は、当該区間の整備による並行現道区間の値
※4：二酸化炭素（CO2）の削減量は、B/C算出時におけるネットワーク全体の値