【再評価】

平成20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：残事業、下段：全線】						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	CO2削減 ※4	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※1	進捗率	全線※1	進捗率	残事業	全線	＋10	－10	＋10	－10	＋20	－20				%※3	t/年	バイパス	現道		
道路	1	山形	高規格 日本海沿岸東北自動車道（温海～鶴岡JCT）	0/26km	2	H15再評価後5年経過	新直轄方式	H15	H9 H8、H11 H12 H12	・平成23年度 L=26km全線2車線供用予定	1,117 (1,236)	57%	－	－	132	99%	5.2 (1.8)	2.3 (1.7)	5.8 【2.5】	4.7 【2.0】	4.8 【2.1】	5.7 【2.5】	5.0 【2.1】	5.3 【2.4】	2089 【1438】	27.0% 【9.3%】	15/29	99.9	37,529	13,800 (7,500)	4,000 －	①東北地方日本海側の交流・連携の促進 ②国道7号の代替機能、信頼性の高い道路ネットワークの充実 ③観光地へのアクセス向上	－
道路	2	山形 福島	高規格 東北中央自動車道（福島JCT～米沢）	0/28km	2	H15再評価後5年経過	新直轄方式	H15	H 10 H 10 H 13 H 16	・平成20年代後半 L=28km全線2車線供用予定	1,549 (1,726)	39%	－	－	128	99%	2.3 (2.3)	1.3 (2.2)	2.5 【1.4】	2.1 【1.2】	2.1 【1.2】	2.5 【1.4】	2.1 【1.1】	2.5 【1.4】	1024 【398】	9.4% 【5.1%】	13/29	47.8	29,000	14,400 (6,500～11,600)	5,300 －	①福島県と山形県以北の交流・連携の促進 ②現道通行止め時の代替路の確保 ③経済・産業基盤ネットワークの構築	－
道路	3	秋田	高規格 日本海沿岸東北自動車道（大館北～小坂JCT）	0/14km	2	H15再評価後5年経過	新直轄方式	H15	H10 － H13 H16	・平成20年代中頃 L=14km全線2車線供用予定	705 (836)	47%	－	－	28	99%	2.3 (1.5)	1.2 (1.4)	2.6 【1.3】	2.1 【1.1】	2.1 【1.1】	2.5 【1.3】	2.2 【1.1】	2.4 【1.2】	451 【107】	10.7% 【4.7%】	14/29	53.3	5,429	5,200 (4,800)	7,800 －	①秋田県北地域の広域交流・連携の促進 ②主要施設へのアクセス向上（救急医療施設・大館能代空港等） ③緊急輸送道路の信頼性向上	－
道路	4	山形	高規格 東北中央自動車道（東根～尾花沢）	0/23km	2	H15再評価後5年経過	新直轄方式	H15	H10 H8 H18 H19	・平成20年代後半 L=23km全線2車線供用予定	745 (889)	10%	－	－	115	27%	1.9 (3.1)	1.7 (3.1)	2.1 【1.9】	1.8 【1.6】	1.8 【1.6】	2.1 【1.9】	1.8 【1.6】	2.0 【1.8】	535 【463】	8.4% 【7.3%】	15/29	87.8	7,938	22,500 (13,200～15,100)	16,000 －	①東北内陸部の産業、経済、文化の広域的な交流・連携の促進 ②緊急時における代替および迂回等のネットワーク機能の強化 ③三次救急医療施設へのアクセス向上	－
道路	5	岩手	高規格 東北横断自動車道釜石秋田線（宮守～東和）	0/24km	2	H15再評価後5年経過	新直轄方式	H15	H10 H8 H17 H17	・平成20年代中頃 L=24km全線2車線供用予定	772 (842)	41%	－	－	117	99%	2.1 (2.3)	1.3 (2.3)	2.3 【1.4】	1.9 【1.1】	1.9 【1.2】	2.3 【1.4】	2.0 【1.1】	2.2 【1.3】	503 【196】	10.2% 【5.3%】	15/29	89.6	12,703	9,200 (9,300～11,000)	1,500 －	①東北地方北部の太平洋側と日本海側の交流・連携の促進 ②物流効率化の支援 ③緊急輸送道路の信頼性向上	－
道路	6	青森 45号	高規格 八戸南道路	3.4km/8.7km	4	都市計画決定後10年経過継続	－	－	H7 H11 H14 H15	・平成19年度 L=3.4km暫定2車線供用済み 【平成20年代中頃全線暫定供用予定】	306	57%	235	75%	64	97%	3.2	1.5	3.5 【1.7】	2.9 【1.4】	2.9 【1.4】	3.5 【1.6】	2.9 【1.3】	3.4 【1.8】	267 【154】	12.7% 【5.8%】	16/29	87.8	1,140	15,700	5,300	①八戸市～久慈市間の交流・連携の促進 ②三次救急医療施設へのアクセス向上 ③物流効率化による地域の生活・産業の活性化	－
道路	7	宮城 45号	高規格 登米志津川道路	0/16.1km	4	H15再評価後5年経過	H10再評価後5年経過	H15	H6 － H15 H16	・平成21年度 L=5.0km暫定2車線供用予定 ・平成20年代後半 L=11.1km暫定2車線供用予定 【平成20年代後半全線暫定供用予定】	550 (550)	25%	390 (390)	36%	50 (50)	60%	2.7 (2.6)	1.6 (2.5)	2.9 【1.8】	2.4 【1.5】	2.5 【1.5】	2.9 【1.8】	2.4 【1.3】	2.9 【1.9】	500 【309】	10.1% 【6.2%】	9/29	96.3	3,869	13,600 (14,000)	2,900 (1,800)	①三陸沿岸地域の交流・連携の促進 ②災害時におけるリダンダンシーの確保 ③高次医療施設へのアクセス向上	－
道路	8	山形 13号	一般二次 米沢拡幅	0/2.4km	4	事業採択後10年経過継続	－	－	H11 H7 H15 H19	・平成20年代中頃 L=2.4km供用予定	60	58%	－	－	30	70%	2.8	1.2	3.1 【1.4】	2.7 【1.2】	2.6 【1.1】	3 【1.3】	2.8 【1.1】	2.9 【1.3】	48 【13】	13.1% 【5.0%】	13/54	99.4	693	14,000	－	①東北中央自動車道米沢IC供用後の円滑なICアクセス確保 ②交通混雑の緩和 ③周辺の各種開発計画の支援	－
道路	9	福島 4号	地域高規格 郡山バイパス	17.2km/17.2km	4	H15再評価後5年計過	H10再評価後5年経過	H15	S49 H 6 S49 S50	・平成21年度 針生地区立体化4車線供用予定	970 (920)	97%	－	－	325 (320)	98%	7.6 (4.2)	1.8 (3.0)	8.4 【2.0】	6.4 【1.6】	7.0 【1.7】	8.3 【1.9】	7.0 【1.6】	7.9 【2.0】	165 【127】	16.3% 【6.3%】	18/54	94.4	5,735	39,700 (47,000)	30,100 (39,400)	①郡山市街地の交通混雑の緩和 ②物流の効率化 ③交通環境の改善	－
道路	10	宮城 4号	一般二次 三本木古川拡幅	14.2km/16.1km	4	H15再評価後5年経過	H10再評価後5年経過	H15	S41 S58 S42 S43	・平成20年代中頃 L=1.9km供用予定	229 (213)	93%	－	－	50 (50)	92%	3.3 (4.0)	1.3 (1.9)	3.6 【1.5】	2.9 【1.2】	3.0 【1.3】	3.5 【1.4】	3.2 【0.9】	3.3 【1.9】	39 【210】	16.2% 【4.7%】	11/54	57.6	15,516	27,800 (33,800)	－ －	①大衡村及び大崎市内の交通混雑の緩和 ②交通安全の確保	－
道路	11	青森 4号	一般二次 七戸バイパス	2.9km/5.7km	4	H15再評価後5年経過	H10再評価後5年経過	H15	H元 H元 H6 H7	・平成19年度 L=2.9km暫定2車線供用済み 【平成22年度全線暫定供用予定】	94 (94)	69%	72 (72)	90%	20 (20)	100%	2.8 (1.9)	1.3 (1.6)	3.0 【1.4】	2.5 【1.1】	2.6 【1.2】	2.9 【1.4】	2.7 【1.0】	2.8 【1.5】	63 【27】	14.4% 【5.1%】	15/54	88.8	1,399	9,700 (9,700)	3,400 (6,500)	①隘路区間の改良による交通混雑の解消 ②新幹線駅へのアクセス向上	－
道路	12	福島 6号	一般二次 常磐バイパス	16.4km/27.7km	4	H15再評価後5年経過	H10再評価後5年経過	H15	S41 S50 S43 S44	・H20年代中頃 L=5.3km供用予定 【平成30年代前半全線供用予定】	1,040 (1,040)	87%	－ －	－	140 (140)	99%	4.1 (3.7)	1.4 (2.8)	4.5 【1.5】	3.7 【1.2】	3.8 【1.3】	4.5 【1.4】	3.6 【0.8】	4.5 【2.2】	381 【847】	13.4% 【4.3%】	17/54	72.0	41,367	30,100 (41,800)	13,500 (14,700)	①円滑かつ安全な交通の確保 ②観光地アクセスの改善 ③救急医療サービスの向上	－
道路	13	福島 6号	一般二次 久之浜バイパス	2.3km/6.0km	4	H15再評価後5年経過	H10再評価後5年経過	H15	H 元 － H7 H7	・H20年代中頃 全線暫定2車線供用予定	250 (250)	43%	170 (170)	63%	26 (26)	97%	2.3 (2.1)	1.4 (1.6)	2.6 【1.7】	2.2 【1.4】	2.1 【1.3】	2.6 【1.6】	2.2 【1.3】	2.5 【1.6】	160 【111】	9.3% 【5.3%】	17/54	98.3	1,819	19,600 (22,100)	4,200 (2,600)	①主要幹線道路としての機能強化 ②災害に強い道路網の形成 ③沿道環境の改善	－
道路	14	福島 13号	一般二次 福島西道路	7.5km/7.7km	4	H15再評価後5年経過	H10再評価後5年経過	H15	S 57 S 57 S 59 S 62	・平成20年度 L=0.2km全線暫定2車線供用予定 ・平成20年代前半 L=1.7km全線完成4車線供用予定 【平成20年代前半全線供用予定】	645 (620)	99.8%	500 (500)	100%	220 (220)	100%	20.7 (8.4)	1.8 (1.9)	21.8 【2.0】	18.7 【1.6】	20.3 【1.7】	21.2 【2.0】	20.3 【1.4】	20.9 【1.9】	108 【762】	405.7% 【6.2%】	14/54	56.0	9,400	27,700 (36,700)	30,900 (38,000)	①市街地環状軸の形成 ②交通混雑の緩和 ③交通安全の確保	－

※1：上段は今回、下段（ ）書きは前回評価時。ただし、新直轄の5事業については「道路公団民営化検討時」であり、費用便益比、交通量は参考で掲載。

※2：上段は残事業、下段【 】書きは全体　　※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