資料2

# 「道路事業・街路事業にかかる再評価実施要領細目」

（H29.3.15施行）

# を踏まえた再評価の効率化判定について

# ■　再評価の効率化とは

再評価実施要領細目　第４　には下記が記載

**１）事業を巡る社会経済情勢等の変化**

原則として、別に定める評価指標のうち、事業の効果や必要性を評価するための指標、その他事業採択時より再評価実施時までの周辺環境等を確認するものとする。ただし、以下の事業については、その限りではない。

・事業採択時（再評価実施後は前回の再評価）に確認した事業を巡る社会経済情勢等に変化が見られない事業

**２）事業の投資効果**

事業の投資効果やその変化を検証するため、原則として、別に定める費用便益分析マニュアルに基づき、費用対効果分析を実施するものとする。ただし、以下の事業についてはその限りではない。

・事業採択時（再評価実施後は前回の再評価実施時）に実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない事業等

上記を踏まえ、当面の運用として

下記に該当する事業について資料作成(現道課題や整備効果)と費用便益分析を省略

■資料作成は、下記の全てを満たす場合に省略

・事業を巡る社会経済情勢等の変化がない
・前回評価からの事業費・事業期間の一定以上の増加がない
・前回評価で資料の作成を省略していない

■費用便益分析は、下記の全てを満たす場合に省略

・事業を巡る社会経済情勢等の変化がない
・前回評価からの事業費・事業期間の一定以上の増加がない
・前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化がない
・前回評価で費用便益分析を省略していない
・前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響がない

⇒　別紙の判定票にて上記を確認

# ■　判定結果一覧

| 番号 | 事業名 | 資料 | 費用便益分析 |
|---|---|---|---|
| 1 | 東北中央自動車道　東根～尾花沢 | 作成 | 実施 |
| 2 | 一般国道47号　新庄古口道路 | 作成 | 実施 |
| 3 | 一般国道103号　奥入瀬(青橅山)バイパス | 省略 | 実施 |
| 4 | 一般国道4号　築館バイパス | 省略 | 実施 |
| 5 | 一般国道7号　下浜道路 | 省略 | 省略 |
| 6 | 日本海沿岸東北自動車道　能代～小坂<br>（一般国道7号　二ツ井今泉道路<br>一般国道７号　鷹巣大館道路（Ⅱ期）） | 作成 | 実施 |
| 7 | 日本海沿岸東北自動車道　酒田～由利本荘<br>（日本海沿岸東北自動車道(酒田みなと～遊佐)<br>一般国道７号　遊佐～象潟） | 作成 | 実施 |
| 8 | 一般国道112号　霞城改良 | 作成 | 実施 |
| 9 | 一般国道113号　梨郷道路 | 作成 | 実施 |
| 10 | 一般国道4号　伊達拡幅 | 作成 | 実施 |
| 11 | 一般国道49号　猪苗代拡幅 | 作成 | 実施 |
| 12 | 一般国道49号　北好間改良 | 作成 | 実施 |

別　紙

# 1. 東北中央自動車道（東根～尾花沢）

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | | ☑ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | **12%増加**（90億増　前回745億　→　今回835億） | □ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | **21%増加**（3年増　前回及び前々回H17～30の14年　→　今回H17～33の17年） | □ 増加無し | □ 20%以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化なし（11,562,698TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | **新規事業化あり**<br>・H25：R7（日沿道）朝日温海道路、遊佐象潟道路<br>・H27：R13（東北中央道）新庄金山道路、R13（東北中央道）横堀道路<br>・H29：R13（東北中央道）真室川雄勝道路 | □ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | **いずれも満たしていない**<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が7,341百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.1%）<br>・前回評価時は感度分析を行っていない | □ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | **省略している** | □ | |
| ☆その他の事由 | **前回評価以降に部分開通があり、残事業便益に影響がある** | － | |

以上より、　資料　：　**作成**　費用便益分析　：　**実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 2. 一般国道47号　新庄古口道路

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | | ☑ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | **14%増加**（61億増　前回441億　→　今回502億） | □ 増加無し | 感度分析対象外 |
| 事業期間の増加 | 増加無し（H13～35の23年） | ☑ 増加無し | 感度分析対象外 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化なし（11,562,698TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | **新規事業化あり**<br>・H29：R13（東北中央道）真室川雄勝道路 | □ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | ・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が2,168百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.2%）<br>・「防災面の効果が特に大きい事業」であり、感度分析を行っていない | ― | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | **省略している** | □ | |
| ☆その他の事由 | 前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない | ― | |
| 以上より、　資料　：　**作成**　費用便益分析　：　**実施**　とする。 | | | |

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 3. 一般国道103号　奥入瀬（青橅山）バイパス

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | | ☑ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費230億） | ☑ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | 増加無し（H25～33の9年） | ☑ 増加無し | □ 20%以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化10%以内（0.01%増　前回：3,687,394TE/日　→　今回：3,687,969TE/日）<br>H17センサスベース将来OD第1段階改善版　　第2段階改善版 | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | 新規事業化無し | ☑ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | いずれも満たしていない<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が576百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.9%）<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っていない（0.97） | □ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | | ☑ | |
| ☆その他の事由 | 前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない | ― | |

以上より、　資料　：　**省略**　費用便益分析　：　**実施**　とする。



★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 4. 一般国道4号　築館バイパス

| 項目<br>★:資料省略にかかる判定項目<br>☆:費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | | ☑ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費180億） | ☑ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | 増加無し（H58～H37の43年） | ☑ 増加無し | □ 20%以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化無し（5,981,700TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | **新規事業化有り**（R4大衡道路（H28）、R4金ヶ崎拡幅（H29）） | □ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 一方を満たしている<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きい（1%以上）<br>（事業費はH26～28の平均が256百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため1.9%）<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っていない（0.99） | ☑ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | | ☑ | |
| ☆その他の事由 | **前回評価以降に部分開通があり、残事業便益に影響がある** | － | |

以上より、　資料　：　**省略**　費用便益分析　：　**実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 5. 一般国道7号　下浜道路

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | | ☑ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費177億） | ☑ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | 増加無し（3年減　前回H19～34の16年　→　今回H19～31の13年） | ☑ 増加無し | □ 20%以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化無し（2,969,900TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | 新規事業化無し | ☑ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 一方を満たしている<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が1,552百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.3%）<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている（1.6） | ☑ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | | ☑ | |
| ☆その他の事由 | 前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない | ー | |

以上より、　資料　：　**省略**　費用便益分析　：　**省略**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# ６－１．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）

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | 一般国道7号鷹巣大館道路（Ⅱ期）と一体評価を実施 | ☐ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費150億） | ☑ 増加無し | ☐ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | 増加無し（H24～33の10年） | ☑ 増加無し | ☐ 1年以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化無し（25,528,500TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | 新規事業化無し | ☑ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 一方を満たしている<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が1,172百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.4%）<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている（1.2） | ☑ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | 省略している | ☐ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | | ☑ | |
| ☆その他の事由 | 前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない | ― | |
| 以上より、　資料　：　作成　費用便益分析　：　実施　とする。 | | | |

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 6－2. 日本海沿岸東北自動車道　能代～小坂（一般国道7号　鷹巣大館道路（Ⅱ期））

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | **一般国道7号二ツ井今泉道路と一体評価を実施** | □ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費270億） | ☑ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | 8%増（1年増　前回H19～31の13年　→　今回H19～32の14年） | □ 増加無し | ☑ 20%以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化無し（25,528,500TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | **新規事業化あり**<br>・H27：R13（東北中央道）新庄金山道路、R13（東北中央道）横堀道路<br>・H29：R13（東北中央道）真室川雄勝道路 | □ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 一方を満たしている<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が4,918百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.1%）<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている（2.6） | ☑ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | | ☑ | |
| ☆その他の事由 | **前回評価以降に部分開通があり、残事業便益に影響がある** | － | |

以上より、　資料　：　**作成**　費用便益分析　：　**実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 7－1．日本海沿岸東北自動車道　酒田～由利本荘（日本海沿岸東北自動車道（酒田みなと～遊佐））

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | 一般国道7号遊佐象潟道路と一体評価を実施 | □ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費310億） | ☑ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | 増加無し（H21～34の14年） | ☑ 増加無し | □ 2年以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化なし（16,670,421TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | 新規事業化あり<br>・H29：R13（東北中央道）真室川雄勝道路 | □ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 一方を満たしている<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が2,332百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.2%）<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている（1.5） | ☑ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | 省略している | □ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | | ☑ | |
| ☆その他の事由 | 前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない | － | |
| 以上より、　資料　：　作成　費用便益分析　：　実施　とする。 | | | |

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 7－2. 日本海沿岸東北自動車道　酒田～由利本荘（一般国道7号　遊佐象潟道路）

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | 日本海沿岸東北自動車道（酒田みなと～遊佐）と一体評価を実施 | ☐ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費520億） | ☑ 増加無し | ☐ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | 20%増加（2年増　前回H25～34の10年　→　今回H25～36の12年） | ☐ 増加無し | ☑ 20%以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化10%以内（0.01%増　前回：25,525,900TE/日　→　今回：25,528,500TE/日）<br>H17センサスベース将来OD第1段階改善版　　第2段階改善版 | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | 新規事業化あり<br>・H25：R7（日沿道）朝日温海道路<br>・H27：R13（東北中央道）新庄金山道路、R13（東北中央道）横堀道路<br>・H29：R13（東北中央道）真室川雄勝道路 | ☐ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 一方を満たしている<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が734百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.7%）<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている（2.1） | ☑ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | | ☑ | |
| ☆その他の事由 | 前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない | ☐ | |

以上より、　資料　：　**作成**　費用便益分析　：　**実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 8. 一般国道112号　霞城改良

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | | ☑ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費259億） | ☑ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | **2年増加**（前回H14～29の16年　→　今回H14～31の18年） | □ 増加無し | □ 1年以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化無し（1,716,816TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | 新規事業化無し | ☑ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 一方を満たしている<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が1,224百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.4%）<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている（1.2） | ☑ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | | ☑ | |
| ☆その他の事由 | 前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない | ― | |
| 以上より、　資料　：　**作成**　費用便益分析　：　**実施**　とする。 | | | |

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 9. 一般国道113号　梨郷道路

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | | ☑ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費188億） | ☑ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | **2年増加**（前回及び前々回H20～30の11年　→　今回H20～32の13年） | □ 増加無し | □ 1年以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化無し（　11,562.698TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | **新規事業化あり**（H28:R287米沢川西バイパス） | □ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | **いずれも満たしていない**<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が909百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.6%）<br>・前回評価時は感度分析を行っていない | □ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | **省略している** | □ | |
| ☆その他の事由 | 前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない | － | |
| 以上より、　資料　：　**作成**　費用便益分析　：　**実施**　とする。 | | | |

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 10. 一般国道4号　伊達拡幅

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | | ☑ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費198億） | ☑ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | **3年増加**（前回及び前々回S56～H29の37年　→　今回S56～H32の40年） | □ 増加無し | □ 1年以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化無し（6,476,300TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | ・**新規事業化有り**（H25：東北中央道　霊山～福島） | □ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | **いずれも満たしていない**<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きくない（1%未満）<br>（事業費はH26～28の平均が534百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため0.9%）<br>・前回評価時は感度分析を行っていない | □ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | **省略している** | □ | |
| ☆その他の事由 | 前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない | ― | |

以上より、　資料　：　**作成**　費用便益分析　：　**実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 11. 一般国道49号　猪苗代拡幅

| 項目<br>★:資料省略にかかる判定項目<br>☆:費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | | ☑ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費129億） | ☑ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | **2年増加**（前回S63～H29の30年（前々回S63～H27の28年） → 今回S63～H31の32年） | □ 増加無し | □ 1年以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化無し（2,286,486TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | 新規事業化無し | ☑ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 一方を満たしている<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きい（1%以上）<br>（事業費はH26～28の平均が167百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため3.0%）<br>・前回評価時は感度分析を行っていない | ☑ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | **省略している** | □ | |
| ☆その他の事由 | **前回評価以降に部分開通があり、残事業便益に影響がある** | － | |

以上より、　資料　：　**作成**　費用便益分析　：　**実施**　とする。

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略

# 12. 一般国道49号　北好間改良

| 項目<br>★：資料省略にかかる判定項目<br>☆：費用便益分析省略にかかる判定項目 | 判定<br>判断根拠 | チェック欄 | |
|---|---|---|---|
| ★☆事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 事業の効果や必要性、周辺環境等に変化がない | | ☑ | |
| ★☆前回評価からの事業費・事業期間の増加 | | | |
| 事業費の増加 | 増加無し（全体事業費50億） | ☑ 増加無し | □ 10%以内増加 |
| 事業期間の増加 | **43%増加**（3年増　前回H23～29の7年　→　今回H23～32の10年） | □ 増加無し | □ 20%以内増加 |
| ☆前回評価からの費用便益分析に関する影響要因の変化等 | | | |
| 費用便益分析マニュアルに変更がない | 変更無し（費用便益分析マニュアル　平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局） | ☑ | |
| 需要量の変化（需要量等の減少が10%以内） | 変化無し（1,394,500TE/日　H17センサスベース将来OD第2段階改善版） | ☑ | |
| 周辺ネットワークで新規事業化がない | 新規事業化なし | ☑ | |
| 下記のうち、一方もしくは両方を満たしている<br>・事業費に比して費用便益分析に要する費用が大きい<br>・前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている | 一方を満たしている<br>・事業費に対する費用便益分析に要する費用の割合が大きい（1%以上）<br>（事業費はH26～28の平均が91百万円、費用便益分析費用に要する費用は5百万円のため5.0%）<br>・前回評価時は感度分析を行っていない | ☑ | |
| ★前回評価で資料の作成を省略していない | | ☑ | |
| ☆前回評価で費用便益分析を省略していない | **省略している** | □ | |
| ☆その他の事由 | 前回評価以降に部分開通がなく、残事業便益に影響はない | － | |
| 以上より、　資料　：　**作成**　費用便益分析　：　**実施**　とする。 | | | |

★の項目の全てにチェックが付けば資料省略　☆の項目の全てにチェックが付けば費用便益分析省略