資料3

# 第２回　事業評価監視委員会　事業箇所一覧

| | 資料番号 | 審議区分 | 県・政令指定都市名 | 事業名 | 前回評価年度<br>【 】で前々回評価年度を記載している事業は、前回評価で前々回の費用便益分析結果を用いた事業<br>( )は今回再評価理由 | 車線数 | 事業延長<br>(km) | 開通済み延長の変化 | | | 事業期間の変化<br>※費用便益分析に用いる便宜的な期間 | | | 事業費の変化<br>(完成事業費) | | | 計画交通量の変化 | | | 費用便益比の変化 | | | | | H30年度以降開通予定<br>(H29.8時点) | 整備効果資料<br>(今回評価で資料を省略している場合に記載) | 対応方針<br>(原案) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | 今回<br>(H29開通予定含む)<br>(km) | 前回<br>(km) | 変更内容 | 今回 | 前回 | 変更内容 | 今回<br>(億円) | 前回<br>(億円) | 変化要因 | 計画交通量<br>今回<br>(台/日) | 計画交通量<br>前回<br>(台/日) | 変化要因 | 全体<br>今回 | 全体<br>前回 | 残事業<br>今回 | 残事業<br>前回 | 変化要因 | | | |
| ① | 4-1 | 重点 | 山形県 | 東北中央自動車道<br>東根～尾花沢 | H26再<br>【前々回H23再】<br>(前回再評価から３年) | 2/2 | 23.0 | 5.3<br>(完２) | 0.0 | ■大石田村山IC～尾花沢IC5.3km(H29開通予定) | 17年<br>(H17～33)<br>[＋３年] | 14年<br>(H17～30) | 事業進捗等を踏まえた事業期間の延長 | 835<br>【+12%】 | 745 | ■軟弱地盤対策の変更　45億<br>■法面変状対策の追加　15億<br>■発生土安定処理の追加　15億<br>■切土構造の変更　15億<br><br>計90億 | 24,500<br>(H17OD第二段階改善版) | 【前々回】<br>20,100<br>(H17OD第一段階改善版) | ●ネットワークの変化による増<br>・H27事業化：R13横堀道路、R13新庄金山道路<br>・H29事業化：R13真室川雄勝道路 | 1.4 | 【前々回】<br>1.5 | 5.1 | 【前々回】<br>2.0 | ■全体<br>・事業費増により、B/Cが減少<br><br>■残事業<br>投資によるCの減少により、B/Cが増加 | ■H30東根IC～東根北IC間4.3km開通予定(完２) | — | 事業継続 |
| ② | 4-2 | 重点 | 山形県 | 一般国道47号<br>新庄古口道路<br>(防災面の効果が特に大きい事業であり、B/C対象外) | H28再<br>【前々回H25再】<br>(社会情勢変化) | 2/４ | 10.6 | 2.4<br>(暫２) | 2.4<br>(暫２) | — | 23年<br>(H13～35) | 23年<br>(H13～35) | — | 502<br>【+14%】 | 441 | ■トンネル掘削にかかる地山等級の変更　41億<br>■重金属対策の追加　18億<br>■橋梁上部工架設工法の変更　2億<br><br>計61億 | 17,100<br>(H17OD第二段階改善版) | 【前々回】<br>17,700<br>(H17OD第一段階改善版) | ●ネットワークの変化による減<br>・H27事業化：R13横堀道路、R13新庄金山道路<br>・H29事業化：R13真室川雄勝道路<br><br>※新庄以南～秋田北部方面のODがR47・日沿道経由→東北中央道・秋田道経由に転換 | B600<br>C544 | 【前々回】<br>B516<br>C410 | B478<br>C264 | 【前々回】<br>B516<br>C260 | ■全体<br>・事業費増により<br>B/C減少<br><br>■残事業<br>・事業費増により、B/Cが減少 | ■H30津谷地区～古口地区間2.2km開通予定(暫２) | — | 事業継続 |
| ③ | 5-1 | 要点 | 青森県 | 一般国道103号<br>奥入瀬(青橅山)バイパス<br>（直轄権限代行） | H24新規<br>(事業化から５年) | 2/2 | 5.2 | 0.0 | 0.0 | — | ９年<br>(H25～33) | ９年<br>(H25～33) | — | 230 | 230 | — | 3,200<br>(H17OD第二段階改善版) | 3,000<br>(H17OD第一段階改善版) | ●将来OD表の変更による増 | 1.1 | 1.1 | 1.4 | – | – | — | H25.4.24 道路分科会第9回事業評価部会資料参照 | 事業継続 |
| ④ | 5-2 | 要点 | 宮城県 | 一般国道4号<br>築館バイパス | H26再<br>(前回再評価から３年) | 2/4 | 7.0 | 3.8<br>(暫２) | 3.1<br>(暫２) | ■堀口地区0.7km(H27.12) | 43年<br>(S58～H37) | 43年<br>(S58～H37) | — | 180 | 180 | — | 14,600<br>(H17OD第二段階改善版) | 14,200<br>(H17OD第二段階改善版) | ●ネットワークの変化による増<br>・H28事業化：R4大衡拡幅<br>・H29事業化：R4金ヶ崎拡幅 | 1.3 | 1.2 | 1.7 | 1.7 | ■全体<br>・交通量増によるB/C増加<br><br>■残事業<br>・部分開通によるBの減少が、投資によるCの減少で相殺され、B/C変動なし | — | H26.10.31 第2回事業評価監視委員会資料参照 | 事業継続 |
| ⑤ | 5-3 | 要点 | 秋田県 | 一般国道7号<br>下浜道路 | H26再<br>(前回再評価から３年) | 2/4 | 6.2 | 0.0 | 0.0 | — | 13年<br>(H19～31)<br>[－3年] | 16年<br>(H19～34) | H31開通目標と整合 | 177 | 177 | — | 省略 | 21,400<br>(H17OD第二段階改善版) | — | 省略 | 1.8 | 省略 | 2.6 | — | ■H31全線開通予定(暫２) | H26.10.31 第2回事業評価監視委員会資料参照 | 事業継続 |

| | 資料番号 | 審議区分 | 県・政令指定都市名 | 事業名 | 前回評価年度<br>【 】で前々回評価年度を記載している事業は、前回評価で前々回の費用便益分析結果を用いた事業<br>( )は今回再評価理由 | 車線数 | 事業延長<br>(km) | 開通済み延長の変化 | | | 事業期間の変化<br>※費用便益分析に用いる便宜的な期間 | | | 事業費の変化<br>(完成事業費) | | | 計画交通量の変化 | | | 費用便益比の変化 | | | | | H30年度以降開通予定<br>(H29.8時点) | 整備効果資料<br>(今回評価で資料を省略している場合に記載) | 対応方針<br>(原案) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | 今回<br>(H29開通予定含む)<br>(km) | 前回<br>(km) | 変更内容 | 今回 | 前回 | 変更内容 | 今回<br>(億円) | 前回<br>(億円) | 変化要因 | 計画交通量<br>今回<br>(台/日) | 計画交通量<br>前回<br>(台/日) | 変化要因 | 全体<br>今回 | 全体<br>前回 | 残事業<br>今回 | 残事業<br>前回 | 変化要因 | | | |
| ⑥ | 5-4 | 要点 | 秋田県 | 日本海沿岸東北自動車道<br>能代～小坂<br>(一般国道７号<br>二ツ井今泉道路) | H28再<br>(社会情勢変化) | 2/2 | 4.5 | 0.0 | 0.0 | — | 10年<br>(H24~33) | 10年<br>(H24~33) | — | 150 | 150 | — | 一体<br>12,100<br>(個別12,600)<br>(H17OD第二段階改善版) | —<br>(個別12,600)<br>(H17OD第二段階改善版) | — | 一体<br>2.3<br>(個別1.4) | —<br>(個別1.4) | 一体<br>3.3<br>(個別2.4) | —<br>(個別1.8) | ■個別(残事業)<br>・投資によるCの減少でB/C増加 | — | — | 事業継続 |
| | | | 秋田県 | 日本海沿岸東北自動車道<br>能代～小坂<br>(一般国道7号<br>鷹巣大館道路(Ⅱ期)) | H26再<br>(前回再評価から３年) | 2/2 | 5.6 | 5.6<br>(完２) | 0.0 | ■あきた北空港IC～鷹巣IC間1.7km(H29開通予定)<br>■鷹巣IC～栄地区3.9km(H28.10開通) | 14年<br>(H19~32)<br>[＋１年] | 13年<br>(H19~31) | 事業進捗等を踏まえた事業期間の延長 | 270 | 270 | — | 一体<br>12,100<br>(個別11,900)<br>(H17OD第二段階改善版) | —<br>(個別12,000)<br>(H17OD第二段階改善版) | ●ネットワークの変化による減<br>・H27事業化：R13横堀道路、R13新庄金山道路<br>・H29事業化：R13真室川雄勝道路<br><br>※山形方面～青森方面のODが日沿道経由→東北中央道～東北道経由に転換 | 一体<br>2.3<br>(個別2.9) | —<br>(個別2.9) | 一体<br>3.3<br>(個別8.8) | —<br>(個別4.3) | ■個別(残事業)<br>・投資によるCの減少でB/C増加 | — | — | 事業継続 |
| ⑦ | 5-5 | 要点 | 山形県 | 日本海沿岸東北自動車道<br>酒田～由利本荘<br>(日本海沿岸<br>東北自動車道<br>(酒田みなと～遊佐)) | H28再<br>(社会情勢変化) | 2/2 | 12.0 | 0.0 | 0.0 | — | 14年<br>(H21～34) | 14年<br>(H21～34) | — | 310 | 310 | — | 一体<br>12,300<br>(個別12,200)<br>(H17OD第二段階改善版) | —<br>(個別12,900)<br>(H17OD第二段階改善版) | ●ネットワークの変化による減<br>・H29事業化：R13真室川雄勝道路<br><br>※山形市以南～秋田市以北のODが、酒田線・日沿道→東北中央道・秋田道経由に転換 | 一体<br>1.8<br>(個別1.6) | —<br>(個別1.7) | 一体<br>2.3<br>(個別2.9) | —<br>(個別2.5) | ■個別（全体）<br>・交通量減少によるB/Cの減少<br><br>■個別(残事業)<br>・投資によるCの減少でB/C増加 | — | — | 事業継続 |
| | | | 秋田県<br>山形県 | 日本海沿岸東北自動車道<br>酒田～由利本荘<br>(一般国道7号<br>遊佐象潟道路) | H24新規<br>(事業化から５年) | 2/2 | 17.9 | 0.0 | 0.0 | — | 12年<br>(H25～36)<br>[＋２年] | 10年<br>(H25～34) | 事業進捗等を踏まえた事業期間の延長 | 520 | 520 | — | 一体<br>12,300<br>(個別12,300)<br>(H17OD第二段階改善版) | —<br>(個別11,600)<br>(H17OD第一段階改善版) | ●ネットワークの変化による増<br>・H25事業化：R7朝日温海道路 | 一体<br>1.8<br>(個別2.3) | —<br>(個別2.3) | 一体<br>2.3<br>(個別2.5) | — | ■個別（全体）<br>・事業期間延長によるBの減少と、交通量増によるBの増加で相殺され、B/C変動なし | — | — | 事業継続 |

| | 資料番号 | 審議区分 | 県・政令指定都市名 | 事業名 | 前回評価年度<br>【 】で前々回評価年度を記載している事業は、前回評価で前々回の費用便益分析結果を用いた事業<br>( )は今回再評価理由 | 車線数 | 事業延長<br>(km) | 開通済み延長の変化 | | | 事業期間の変化<br>※費用便益分析に用いる便宜的な期間 | | | 事業費の変化<br>(完成事業費) | | | 計画交通量の変化 | | | 費用便益比の変化 | | | | | H30年度以降開通予定<br>(H29.8時点) | 整備効果資料<br>(今回評価で資料を省略している場合に記載) | 対応方針<br>(原案) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | 今回<br>(H29開通予定含む)<br>(km) | 前回<br>(km) | 変更内容 | 今回 | 前回 | 変更内容 | 今回<br>(億円) | 前回<br>(億円) | 変化要因 | 計画交通量<br>今回<br>(台/日) | 計画交通量<br>前回<br>(台/日) | 変化要因 | 全体<br>今回 | 全体<br>前回 | 残事業<br>今回 | 残事業<br>前回 | 変化要因 | | | |
| ⑧ | 5-6 | 要点 | 山形県 | 一般国道112号<br>霞城改良<br>(現道拡幅) | H26再<br>(前回再評価から３年) | 4/4 | 1.3 | 0.4<br>(完４) | 0.4<br>(完４) | — | 18年<br>(H14～31)<br>[＋２年] | 16年<br>(H14～29) | 事業進捗等を踏まえた事業期間の延長 | 259 | 259 | — | 28,900<br>(H17OD第二段階改善版) | 28,900<br>(H17OD第二段階改善版) | — | 1.1 | 1.3 | 9.0 | 5.0 | ■全体<br>・事業期間延長によるB/C減少<br>■残事業<br>・投資によるCの減少により、B/Cが増加 | ■H31全線開通予定(完４) | — | 事業継続 |
| ⑨ | 5-7 | 要点 | 山形県 | 一般国道113号<br>梨郷道路 | H26再<br>【前々回H23再】<br>(前回再評価から３年) | 2/2 | 7.2 | 0.0 | 0.0 | — | 13年<br>(H20～32)<br>[＋２年] | 11年<br>(H20～30) | 事業進捗等を踏まえた事業期間の延長 | 188 | 188 | — | 10,300<br>(H17OD第二段階改善版) | 【前々回】<br>12,100<br>(H17OD第一段階改善版) | ●ネットワークの変化による減<br>・H28事業化：R287米沢川西バイパス（山形県事業）<br>※米沢方面～長井方面のODが転換 | 1.3 | 【前々回】<br>1.7 | 2.2 | 【前々回】<br>1.7 | ■全体<br>・事業期間の延長と交通量減少によりB/Cが減少<br>■残事業<br>・投資によるCの減少により、B/Cが増加 | — | — | 事業継続 |
| ⑩ | 5-8 | 要点 | 福島県 | 一般国道4号<br>伊達拡幅<br>(現道拡幅) | H27再<br>【前々回H24再】<br>(社会情勢変化) | 4/4 | 9.1 | 5.8<br>(完４) | 5.8<br>(完４) | － | 40年<br>(S56～H32)<br>[＋３年] | 37年<br>(S56～H29) | 事業進捗等を踏まえた事業期間の延長 | 198 | 198 | — | 23,300<br>(H17OD第二段階改善版) | 【前々回】<br>22,000<br>(H17OD第一段階改善版) | ●将来OD表の変更による増<br>（中通り～宮城のOD量が増） | 1.7 | 【前々回】<br>1.9 | 5.2 | 【前々回】<br>2.1 | ■全体<br>・事業期間の延長によるB/Cの減少<br>■残事業<br>・投資によるCの減少でB/Cが増加 | — | — | 事業継続 |
| ⑪ | 5-9 | 要点 | 福島県 | 一般国道49号<br>猪苗代拡幅<br>(現道拡幅) | H27再<br>【前々回H24再】<br>(社会情勢変化) | 2/2<br>4/4 | 7.3 | 3.3<br>(完２)<br>1.1<br>(完４) | 2.6<br>(完２)<br>1.1<br>(完４) | ■堅田～磐里地区0.7km<br>(H28.11) | 32年<br>(S63～H31)<br>[＋２年] | 30年<br>(S63～H29) | 事業進捗等を踏まえた事業期間の延長 | 129 | 129 | — | 9,400<br>(H17OD第二段階改善版) | 【前々回】<br>9,300<br>(H17OD第一段階改善版) | ●将来OD表の変更による増<br>（猪苗代～郡山のOD量が増） | 1.02 | 【前々回】<br>1.2 | 7.0 | 【前々回】<br>4.8 | ■全体<br>・事業期間の延長によるB/Cの減少<br>■残事業<br>・投資によるCの減少でB/Cが増加 | — | — | 事業継続 |
| ⑫ | 5-10 | 要点 | 福島県 | 一般国道49号<br>北好間改良 | H27再<br>【前々回H22新規】<br>(社会情勢変化) | 2/2 | 2.2 | 0.0 | 0.0 | － | 10年<br>(H23～32)<br>[＋３年] | 7年<br>(H23～29) | 事業進捗等を踏まえた事業期間の延長 | 50 | 50 | — | 10,700<br>(H17OD第二段階改善版) | 【前々回】<br>10,900<br>(H17OD第一段階改善版) | ●ネットワークの変化による減<br>・H23事業化：小名浜道路(福島県事業)<br>※中通り～いわき方面のODが転換 | 1.3 | 【前々回】<br>1.4 | 1.5 | － | ■全体<br>・事業期間の延長と交通量減少でB/Cが減少 | — | — | 事業継続 |