第4回事業評価監視委員会　審議案件一覧（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）	費用対効果分析の要因の変化								H29現況交通量 （加重平均値）		主な整備効果	対応方針(案)
						全体事業費		事業期間		H42将来交通量 （加重平均値） 将来交通量推計が過大にならないよう、２段階で改善(全国統一) ■第1段階改善：H22年度から反映。将来人口等を見直すとともに、各交通分野毎に推計していた生成交通量(推計のベース)を統合して推計 ■第2段階改善：H25年度から反映。各交通分野毎に推計していた分布交通量(OD表)を統合して推計		《参考》 B/C		実測値 ※H29.10実測	《参考》 推計値 ※H29開通ネット(実測値と同条件のネットワーク)で算出		
						前回	今回 【 】は前回との差	前回	今回 【 】は前回との差	前回	今回 【 】は前回との差	前回	今回 【 】は前回との差				
1 (資料2-1)	重点	岩手	（復興支援道路） 東北横断自動車道 釜石秋田線 遠野～宮守 ［9.0km］	開通後 ５年以内 （H27.12）	H25	完成２車線 237億円	完成２車線 206億円 【-31億円】 地盤改良の減、防雪柵設置延長の減	完成２車線 13年 H15～27	完成２車線 13年 H15～27	12,400台/日 ■H25事業化ネット ・当該道路：２車線 ■推計：第2段階改善を反映	12,400台/日 ■H29事業化ネット ・当該道路：２車線 ■推計：第2段階改善を反映	1.6	1.8 【+0.2】 事業費減によりB／C増	7,500台/日	7,900台/日 ■H42将来交通量との条件の違い：隣接区間未開通	②国道283号等の事故減少 ③国道283号通行め時の広域迂回解消 ④岩手医大病院へのアクセス性向上 ⑧妊婦さんの通院支援 ⑤釜石港経由による自動車関連部品輸送効率化 ⑤釜石港のコンテナ取扱量等増加 ⑥世界遺産の平泉及び橋野鉄鉱山等、周遊観光支援 ⑦釜石市や遠野市で企業立地が推進	③ 釜石JCT～花巻JCT間全線開通後に改めて事後評価
			（復興支援道路） 東北横断自動車道 釜石秋田線 宮守～東和 ［23.7km］	開通後 ５年以内 （H24.11）	H23	完成２車線 542億円	完成２車線 503億円 【-39億】 地盤改良の減、防雪柵設置延長の減	完成２車線 10年 H15～24 H10事業化 H15直轄高速に移行	完成２車線 10年 H15～24	9,100台/日 ■H23事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：釜石～花巻全線事業化 ■推計：第1段階改善を反映	8,400台/日【-700】 推計モデル変更による減 ■H29事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：釜石～花巻全線事業化 ■推計：第2段階改善を反映	1.6	1.5 【-0.1】 交通量減によりB／C減	8,200台/日	8,300台/日		
2 (資料2-2)	重点	秋田	一般国道46号 角館バイパス ［6.1km］	開通後 ５年以内 （H25.3）	H23	完成４車線 230億円	暫定２車線 171億円 【-59億円】 車線数の減	完成４車線 21年 H9～29	暫定２車線 17年 H9～25 【-4年】 車線数の減	8,900台/日 ■H23事業化ネット ・当該道路：４車線 ■推計：第1段階改善を反映	6,200台/日【-2,700】 車線数変更による減 ■H29事業化ネット ・当該道路：２車線 ■推計：第2段階改善を反映	1.4	1.3 【-0.1】 交通量減によりB／C減	6,600台/日	6,300台/日	①角館町中心部を通過する旧国道46号の混雑緩和 ②旧国道46号の事故減少 ⑥角館桜まつり期間中の混雑緩和 ⑤秋田～盛岡間の物流ルートとして機能	②
3 (資料2-3)	重点	山形	一般国道13号 米沢拡幅 （４車線化） ［2.4km］	開通後 ５年以内 （H24.12）	H23	４車線化 60億円	４車線化 60億円	４車線化 14年 H11～24	４車線化 14年 H11～24	11,800台/日 ■H23事業化ネット ・当該道路：４車線 ・周辺：米沢中央ICなし ■推計：第1段階改善を反映	9,200台/日【-2,600】 追加ICで東北中央道へ転換 ■H29事業化ネット ・当該道路：４車線 ・周辺：米沢中央ICあり ■推計：第2段階改善を反映	1.08	1.03 【-0.05】 交通量減によりB／C減	10,100台/日 （H29.11東北中央道開通後）	10,800台/日	①国道13号の混雑緩和 ⑨冬期の走行性向上 ②事故減少 ⑤周辺工業団地等の企業等立地促進 ⑥上杉まつり開催時の速度低下改善	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）	費用対効果分析の要因の変化								H29現況交通量 （加重平均値）		主な整備効果	対応方針(案)
						全体事業費		事業期間		H42将来交通量 （加重平均値） 将来交通量推計が過大にならないよう、２段階で改善(全国統一) ■第1段階改善：H22年度から反映。将来人口等を見直すとともに、各交通分野毎に推計していた生成交通量(推計のベース)を統合して推計 ■第2段階改善：H25年度から反映。各交通分野毎に推計していた分布交通量(OD表)を統合して推計		《参考》 B/C		実測値 ※H29.10実測	《参考》 推計値 ※H29開通ネット(実測値と同条件のネットワーク)で算出	＜カテゴリ＞ ①混雑緩和 ②事故減少 ③災害時の信頼性確保 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 ⑧日常生活利便性向上 ⑨冬期の走行性向上 ⑩沿道環境改善	①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。 ②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が、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 ③事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。
						前回	今回 【 】は前回との差	前回	今回 【 】は前回との差	前回	今回 【 】は前回との差	前回	今回 【 】は前回との差				
4 （資料3-1）	要点	青森	（復興道路(三陸沿岸道路)） 一般国道45号 八戸南環状道路 ［8.6㎞］	開通後 ５年以内 （H26.3）	H22	完成２車線 435億円	完成２車線 435億円	完成２車線 23年 H3～25	完成２車線 23年 H3～25	5,600台/日 ■H22事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：三沿道未事業化区間あり ■推計：第1段階改善	6,100台/日【+500】 三沿道全線事業化による増 ■H29事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：三沿道全線事業化 ■推計：第2段階改善を反映	1.2	1.3 【+0.1】 交通量増によりＢ／Ｃ増	4,200台/日	4,100台/日 ■H42将来交通量との条件の違い：隣接区間未開通	①八戸市街地を通過する国道45号等の混雑緩和 ③国道45号通行止め時の広域迂回解消 ④八戸市立市民病院へのアクセス性向上 ⑤当日産の鶏卵出荷量増加 ⑥八戸・久慈の交流推進	③ 宮古中央IC～八戸JCT間全線開通後に改めて事後評価
			（復興道路(三陸沿岸道路)） 一般国道45号 八戸南道路 ［8.7㎞］	開通後 ５年以内 （H25.3）	H23	完成２車線 235億円	完成２車線 226億円 【-9億円】 地盤改良の減	完成２車線 18年 H7～24	完成２車線 18年 H7～24	15,600台/日 ■H23事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：三沿道全線事業化 ■推計：第1段階改善を反映	14,800台/日【-800】 推計モデル変更による減 ■H29事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：三沿道全線事業化 ■推計：第2段階改善を反映	1.5	1.5	7,900台/日	7,200台/日 ■H42将来交通量との条件の違い：隣接区間未開通		
5 （資料3-2）	要点	青森	（東北縦貫自動車道八戸線） 一般国道45号 上北道路 ［7.7㎞］	開通後 ５年以内 （H25.3）	H21	完成２車線 245億円	完成２車線 245億円	完成２車線 8年 H17～24	完成２車線 8年 H17～24	9,500台/日 ■フルネット ・当該道路：２車線 ・周辺：三沢・十和田・下田ICハーフ ■推計：改善を未反映	12,900台/日【+3,400】 隣接区間のICフル化による増 ■H29事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：三沢・十和田・下田ICフル ■推計：第2段階改善を反映	3.1	4.1 【+1.0】 交通量増によりＢ／Ｃ増	4,300台/日	4,100台/日 ■H42将来交通量との条件の違い：隣接区間未開通	②国道45号の事故減少 ④八戸市立市民病院アクセス向上 ⑥青森・八戸の連携強化 ⑦沿線工業団地の分譲推進（国内最大の木材加工工場立地）	③ 上北天間林道路、天間林道路開通後に改めて事後評価
6 （資料3-3）	要点	岩手	一般国道4号 石鳥谷バイパス （４車線化） ［2.8㎞］	開通後 ５年以内 （H24.8）	H22	４車線化 27億円	４車線化 27億円	４車線化 5年 H19～23	４車線化 6年 H19～24 【+1年】 東日本大震災による工事遅延	23,400台/日 ■H22事業化ネット ・当該道路：４車線 ・周辺：三沿道未事業化区間あり ■推計：第1段階改善	20,100台/日【-3,300】 三沿道全線事業化で交通が転換 ■H29事業化ネット ・当該道路：４車線 ・周辺：三沿道全線事業化 ■推計：第2段階改善を反映	2.2	2.0 【-0.2】 交通量減によりＢ／Ｃ減	17,500台/日	18,000台/日 ■H42将来交通量との条件の違い：隣接区間未開通	②石鳥谷バイパスの事故減少 ⑤周辺工業団地内企業の物流支援 ③東北道通行止め時の代替路として機能	①
7 （資料3-4）	要点	岩手	（復興道路(三陸沿岸道路)） 一般国道45号 宮古道路 ［4.8㎞］	開通後 ５年以内 （H22.3本線、H25.3宮古中央インター線）	H22	完成４車線 190億円	暫定２車線 140億円 【-50億円】 車線数の減	完成４車線 19年 H11～29	暫定２車線 15年 H11～25 【-4年】 車線数変更による減	5,600台/日 ■H22事業化ネット ・当該道路：４車線 ・周辺：三沿道未事業化区間あり ■推計：第1段階改善を反映	13,400台/日【+7,800】 三沿道全線事業化による増 ■H29事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：三沿道全線事業化 ■推計：第2段階改善を反映	1.4	3.5 【+2.1】 事業費減、開通の前倒し、交通量増によりＢ／Ｃ増	9,300台/日 （H29.11山田～宮古南開通後）	8,000台/日 ■H42将来交通量との条件の違い：隣接区間未開通 ■実測値との乖離理由：復興関係車両の影響	①宮古市街地を通過する国道45号の混雑緩和 ②国道45号の事故減少 ⑤電子部品等の輸送効率化 ③東日本大震災時に緊急輸送道路として機能 ⑤水産業活性化支援	③ 釜石JCT～宮古中央IC間全線開通後に改めて事後評価

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）	費用対効果分析の要因の変化								H29現況交通量 （加重平均値）		主な整備効果	対応方針(案)
						全体事業費		事業期間		H42将来交通量 （加重平均値） 将来交通量推計が過大にならないよう、２段階で改善(全国統一) ■第1段階改善：H22年度から反映。将来人口等を見直すとともに、各交通分野毎に推計していた生成交通量(推計のベース)を統合して推計 ■第2段階改善：H25年度から反映。各交通分野毎に推計していた分布交通量(OD表)を統合して推計		《参考》 B/C		実測値 ※H29.10実測	《参考》 推計値 ※H29開通ネット(実測値と同条件のネットワーク)で算出		
						前回	今回 【 】は前回との差	前回	今回 【 】は前回との差	前回	今回 【 】は前回との差	前回	今回 【 】は前回との差				
8 （資料3-5）	要点	宮城	一般国道4号 三本木古川拡幅 （４車線化） ［16.1km］	開通後 ５年以内 （H25.3）	H23	４車線化 231億円	４車線化 231億円	４車線化 47年 S41～H24	４車線化 47年 S41～H24	26,800台/日 ■H23事業化ネット ・当該道路：４車線 ■推計：第1段階改善を反映	27,300台/日【+500】 隣接区間拡幅事業化による増 ■H29事業化ネット ・当該道路：４車線 ・周辺：大衡道路H28事業化 ■推計：第2段階改善を反映	1.2	1.3 【+0.1】 交通量増によりB／C増	28,700台/日	29,100台/日	①国道４号の混雑緩和 ②国道４号の事故減少 ⑤電子部品等の輸送効率化 ⑧大衡～大崎間の通勤利便性向上	①
9 （資料3-6）	要点	秋田	（日本海沿岸東北自動車道） 一般国道7号 象潟仁賀保道路 ［13.7km］	開通後 ５年以内 （H27.10）	H27	完成４車線 440億円	暫定２車線 340億円 【-100億円】 車線数変更による減	完成４車線 21年 H12～32	暫定２車線 18年 H12～29 【-3年】 車線数変更による減	17,600台/日 ■H27事業化ネット ・当該道路：４車線 ・周辺：真室川雄勝道路(東北中央道)なし ■推計：第2段階改善を反映	13,200台/日【-4,400】 車線数変更等による減 ■H29事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：真室川雄勝道路H29事業化 ■推計：第2段階改善を反映	1.9	1.7 【-0.2】 交通量減によりB／C減	6,000台/日	5,800台/日 ■H42将来交通量との条件の違い：隣接区間未開通	①国道７号の混雑緩和 ②国道７号の事故減少 ③国道７号通行止め時の広域迂回解消 ④秋田市の高次医療施設へのアクセス向上 ⑤電子部品等の輸送効率化 ⑥道の駅への入込客数増加	③ 酒田みなと～遊佐、遊佐象潟道路開通後に改めて事後評価
			（日本海沿岸東北自動車道） 一般国道7号 仁賀保本荘道路 ［12.5km］	開通後 ５年以内 （H24.10）	H21	完成４車線 588億円	暫定２車線 406億円 【-182億円】 車線数変更による減	完成４車線 20年 H10～29	暫定２車線 15年 H10～24 【-5年】 車線数変更による減	19,500台/日 ■フルネット ・当該道路：４車線 ・周辺：東北中央道未事業化区間複数あり ■推計：改善を未反映	15,400台/日【-4,100】 車線数変更等による減 ■H29事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：真室川雄勝道路ほか複数区間事業化 ■推計：第2段階改善を反映	2.1	1.9 【-0.2】 交通量減によりB／C減	10,600台/日	10,400台/日 ■H42将来交通量との条件の違い：隣接区間未開通		
10 （資料3-7）	要点	秋田	一般国道13号 神宮寺バイパス ［9.6km］	開通後 ５年以内 （H25.3）	H23	完成４車線 230億円	暫定２車線 141億円 【-89億円】 車線数変更による減	完成４車線 19年 H10～28	暫定２車線 15年 H10～24 【-4年】 車線数変更による減	17,600台/日 ■H23事業化ネット ・当該道路：４車線 ■推計：第1段階改善を反映	13,700台/日【-3,900】 車線数変更による減 ■H29事業化ネット ・当該道路：２車線 ■推計：第2段階改善を反映	2.1	3.0 【+0.9】 事業費減、事業期間短縮によりB／C増	14,200台/日	14,500台/日	①旧国道13号の混雑緩和 ②旧国道13号の事故減少 ③雄物川氾濫時の通行止め回避 ④大仙市の2次救急医療施設へのアクセス向上 ⑩旧国道13号沿線の騒音低減	②
11 （資料3-8）	要点	山形	一般国道112号 鶴岡北改良 ［2.0km］	開通後 ５年以内 （H24.12）	H22	完成４車線 98億円	完成４車線 98億円	完成４車線 10年 H15～24	完成４車線 10年 H15～24	15,300台/日 ■H22事業化ネット ・当該道路：４車線 ・周辺：鶴岡バイパス４車線 ■推計：第1段階改善を反映	13,500台/日【-1,800】 車線数変更による減 ■H29事業化ネット ・当該道路：４車線 ・周辺：鶴岡バイパス一部２車線 ■推計：第2段階改善を反映	1.2	1.1 【-0.1】 交通量減によりB／C減	15,300台/日	15,100台/日	①鶴岡市街地を通過する旧国道112号の混雑緩和 ②旧国道112号の事故減少 ④鶴岡市の2次救急医療施設へのアクセス性向上 ⑤鶴岡北改良と一体となって沿線開発が促進	①