令和元年度　第2回事業評価監視委員会　審議案件一覧（道路事業：再評価）

資料１

番号	審議区分	県名	事業名	前回評価年度 【 】で前々回評価年度を記載している事業は、前々回の費用便益分析結果を用いた事業 （ ）は今回再評価理由	車線数	事業延長の変化 （ ）内は開通済み延長（R元予定含む）		全体事業費の変化		事業期間の変化		計画交通量の変化		費用便益比の変化				R元年度以降開通予定 （R1.11時点）	対応方針（原案）	県知事意見
														全体		残事業				
						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	前回	今回 【 】は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差			
1 （資料3-1）	重点	青森	一般国道45号 天間林道路	H28 （社会情勢変化）	2/2	8.3km （0km）	8.3km （0km）	260億円	340億円 【＋80億円(31%)】 ○軟弱地盤改良の増加 ○発生土安定処理の追加	11年 H24～R4	11年 H24～R4	11,100台/日 ■推計：H17OD （第２段階改善）	12,500台/日 【＋1,400台/日】 将来OD変更による増加 ■推計：H22OD	2.4	2.0 【－0.4】 事業費増によるB/Cの減	3.1	4.5 【＋1.4】 残事業費の減少によるB/Cの増		事業継続	事業継続
2 （資料4-1）	要点	岩手	一般国道4号 北上拡幅	H27 【H25】 （社会情勢変化）	4/4	12.2km （9.2km）	12.2km （9.2km）	180億円	180億円	38年 S57～R1	42年 【＋4年】 S57～R5 用地買収難航による工程精査	27,000台/日 【前々回】 ■推計：H17OD （第２段階改善）	27,400台/日 【＋400台/日】 将来OD変更による増加 ■推計：H22OD	1.6 【前々回】	1.4 【－0.2】 事業期間延長によるB/Cの減	3.1 【前々回】	5.4 【+2.3】 残事業費の減少によるB/Cの増		事業継続	事業継続
3 （資料3-2）	重点	山形	（防災面の効果が大きい事業） 一般国道47号 高屋道路	H28 （社会情勢変化）	2/2	3.4km （0km）	3.4km （0km）	147億円	217億円 【＋70億円(48%)】 ○JR近接対策費用	14年 H18～R1	19年 【＋5年】 H18～R6 JR近接施工による工程精査	11,800台/日 ■推計：H17OD （第２段階改善）	11,000台/日 【－800台/日】 将来OD変更による減少 ■推計：H22OD	－	－	－	－		事業継続	事業継続
4 （資料4-2）	要点	山形	一般国道113号 梨郷道路	H29 （社会情勢変化）	2/2	7.2km （0km）	7.2km （0km）	188億円	238億円 【＋50億円(27%)】 ○軟弱地盤対策の増	13年 H20～R2	16年 【＋3年】 H20～R5 軟弱地盤改良の増加	10,300台/日 ■推計：H17OD （第２段階改善）	11,300台/日 【＋1,000台/日】 将来OD変更による増加 ■推計：H22OD	1.3	1.02 【－0.28】 事業費増によるB/Cの減	2.2	2.8 【+0.6】 残事業費の減少によるB/Cの増		事業継続	事業継続
5 （資料4-3）	要点	福島	一般国道4号 鏡石拡幅	H28 （社会情勢変化）	4/4	4.5km （0km）	4.5km （2.3km）	112億円	120億円 【＋8億円(7%)】 ○軟弱地盤改良の追加	18年 H15～R2	19年 【＋1年】 H15～R3 軟弱地盤改良の追加	33,000台/日 ■推計：H17OD （第２段階改善）	31,600台/日 【－1,400台/日】 将来OD変更による減少 ■推計：H22OD	2.5	2.1 【－0.4】 交通量減、事業費増によるB/Cの減	10.1	9.8 【－0.3】 部分供用によるBの減少によるB/Cの減	■北工区 L=2.3km(R1)	事業継続	事業継続
6 （資料4-4）	要点	福島	一般国道121号 湯野上バイパス	H28 （社会情勢変化）	2/2	8.3km （0km）	8.3km （0km）	240億円	275億円 【＋35億円(15%)】 ○重金属対策の追加	14年 H24～R7	14年 H24～R7	9,200台/日 ■推計：H17OD （第２段階改善）	8,500台/日 【－700台/日】 将来OD変更による減少 ■推計：H22OD	1.3	1.1 【－0.2】 交通量減、事業費増によるB/Cの減	1.5	1.5 【±0.0】 投資によるCの減少・事業費増により変動無し		事業継続	事業継続

番号	審議区分	県名	事業名	前回評価年度 【 】で前々回評価年度を記載している事業は、前々回の費用便益分析結果を用いた事業 ( )は今回再評価理由	車線数	事業延長の変化 ( ) 内は開通済み延長（R元予定含む）		全体事業費の変化		事業期間の変化		計画交通量の変化		費用便益比の変化				R元年度以降開通予定 (R1.11時点)	対応方針(原案)	県知事意見
														全体		残事業				
						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	前回	今回 【 】は 前回との差	前回	今回 【 】は 前回との差			
7 (資料4-5)	要点	福島 茨城	一般国道６号 勿来バイパス	H26 (新規採択後5年)	2/2	4.4km (0km)	4.4km (0km)	185億円	185億円	10年 H27～R6	10年 H27～R6	11,300台/日 ■推計：H17OD （第２段階改善）	11,800台/日 【＋500台/日】 将来OD変更による増加 ■推計：H22OD	1.7	1.5 【－0.2】 原単位見直しによるB/Cの減	－	1.7		事業継続	事業継続
8 (資料4-6)	要点	山形	東北中央自動車道 新庄～横手 一般国道13号 泉田道路	H28 (社会情勢変化)	2/2	8.2km (0km)	8.2km (0km)	190億円	190億円	10年 H24～R3	11年 【＋1年】 H24～R4 JR・河川複合橋の協議により	－　台/日 (10,400台/日) 【前々回】 ■推計：H17OD （第１段階改善）	8,100台/日 (11,200台/日) － （＋800台/日） 全線事業化による増加 ■推計：H22OD	－ (1.4) 【前々回】	1.2 (1.5) － （＋0.1） 交通量の増加によるB/Cの増	－ (－)	1.5 (3.0)		事業継続	事業継続
9 (資料4-6)	要点	山形	東北中央自動車道 新庄～横手 一般国道13号 新庄金山道路	H26 (新規採択後5年)	2/2	5.8km (0km)	5.8km (0km)	175億円	175億円	10年 H27～R6	12年 【＋2年】 H27～R8 用地買収難航による事業工程精査	－　台/日 (8,400台/日) ■推計：H17OD （第２段階改善）	8,100台/日 (10,900台/日) － （＋2,500台/日） 全線事業化による増加 ■推計：H22OD	－ (1.3)	1.2 (1.5) － （＋0.2） 交通量増によるB/Cの増	－ (－)	1.5 (1.7)		事業継続	事業継続
10 (資料4-6)	要点	山形	東北中央自動車道 新庄～横手 一般国道13号 金山道路	H29 (社会情勢変化)	2/2	3.5km (0km)	3.5km (0km)	130億円	130億円	10年 H30～R9	10年 H30～R9	8,000台/日 (6,000台/日) ■推計：H22OD	8,100台/日 (6,100台/日) ＋100台/日 （＋100台/日） 周辺道路事業化により増加 ■推計：H22OD	1.4 (1.3)	1.2 (1.3) －0.2 (±0.0) 評価対象Ｃの増加による減	－ (－)	1.5 (1.3)		事業継続	事業継続
11 (資料4-6)	要点	秋田 山形	東北中央自動車道 新庄～横手 一般国道13号 真室川雄勝道路	H28 (社会情勢変化)	2/2	7.2km (0km)	7.2km (0km)	247億円	247億円	10年 H29～R8	10年 H29～R8	11,200台/日 (6,200台/日) ■推計：H17OD （第２段階改善）	8,100台/日 (4,500台/日) －3,100台/日 (-1,700台/日) 将来OD変更による変化 ■推計：H22OD	1.6 (1.4)	1.2 (1.01) －0.4 （－0.39） 交通量の減少によるB/Cの減	－ (－)	1.5 (1.04)		事業継続	事業継続
12 (資料4-6)	要点	秋田	東北中央自動車道 新庄～横手 一般国道13号 横堀道路	H26 (新規採択後5年)	2/2	3.7km (0km)	3.7km (0km)	112億円	112億円	10年 H27～R6	12年 【＋2年】 H27～R8 用地買収難航による事業工程精査	－　台/日 (4,800台/日) ■推計：H17OD （第２段階改善）	8,100台/日 (5,400台/日) － （＋600台/日） 全線事業化による増加 ■推計：H22OD	－ (1.2)	1.2 (1.1) － （－0.1） 事業期間延長によるB/Cの減	－ (－)	1.5 (1.6)		事業継続	事業継続

※第１段階改善：平成22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：平成25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（将来交通量推計が過大にならないように、全国統一で２段階で改善）

※計画交通量・費用便益比の上段は一体評価で算出した値、下段（ ）書きは個別事業毎に算出した値