第３回事業評価監視委員会　審議案件一覧（道路事業：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						H30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）		《参考》 B/C									
						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	実測値 ※H30.10実測	《参考》 推計値 ※H30開通ネット(実測値と同条件のネットワーク)で算出		
1 （資料2-1）	重点	青森	一般国道7号 浪岡バイパス ［12.6km］	開通後 5年以内 （H26.3）	H22	完成４車線 260億円	暫定２車線 168億円 【-92億円】 車線数の減 事業区間の変更	完成４車線 46年 S49～H31	暫定２車線 37年 S49～H22 【-9年】 車線数の減 事業区間の変更	18,100台/日 ■H22事業化ネット ・当該道路：4車線 ■推計：H17OD第1段階改善を反映	17,600台/日【-500】 車線数変更、将来OD見直しによる減 ■H30事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺：津軽道(柏～浮田)事業化 ■推計：H22OD	2.0	3.2 【+1.2】 事業費減により B／C増	20,300台/日	19,600台/日	①並行する国道7号の混雑緩和 ②並行する国道7号の事故減少 ⑥交通結節点へのアクセス向上、周遊観光を支援 ⑦沿道地域における企業立地の支援 ⑩沿道環境の改善	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。
2 （資料3-1）	要点	岩手	（復興道路(三陸沿岸道路)） 一般国道45号 高田道路 ［7.5km］	開通後 5年以内 （H26.3）	H23	完成４車線 251億円	暫定２車線 194億円 【-57億円】 車線数の減	完成４車線 25年 H6～30	暫定２車線 20年 H6～25 【-5年】 車線数の減	6,600台/日 ■H23事業化ネット ・当該道路：4車線 ・周辺：三沿道未事業化 ■推計：H17OD第1段階改善を反映	11,000台/日【+4,400】 ネットワーク変化による増加 ■H30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：H22OD	1.9	2.7 【+0.8】 交通量増・事業費減によりB／C増	10,900台/日	9,900台/日	②並行現道45号の事故が減少 ④大船渡病院へのアクセス性向上 ⑤三陸沿岸地域の水産加工業の支援 ⑥広域観光ルートの形成により観光客増加を支援	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。
3 （資料3-2）	要点	岩手	（復興道路(三陸沿岸道路)） 一般国道45号 尾肝要道路 ［4.5km］ (防災面の効果が特に大きい事業であり、B/C対象外)	開通後 5年以内 （H26.3）	H22	完成2車線 105億円	完成２車線 105億円	完成2車線 8年 H18～25	完成２車線 8年 H18～25	1,900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 ■推計：H17OD第1段階改善を反映	7,900台/日【+6,000】 ネットワーク変化による増加 ■H30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：H22OD	(0.9)	(3.2) 【+2.3】 交通量増により B／C増	3,000台/日	3,400台/日	②並行現道45号の事故が減少 ③災害時の信頼性が向上 ④岩手県立久慈病院へのアクセス性向上 ⑤地域の畜産業・農業の輸送効率化を支援 ⑥地域の観光地、イベント来客増加を支援	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。
4 （資料3-3）	要点	岩手	（復興道路(三陸沿岸道路)） 一般国道45号 普代バイパス ［4.2km］ (防災面の効果が特に大きい事業であり、B/C対象外)	開通後 5年以内 （H25.10）	H22	完成2車線 156億円	完成２車線 148億円 【-8億円】 道路・橋梁構造の変更	完成2車線 26年 S63～H25	完成２車線 26年 S63～H25	3,100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 ■推計：H17OD第1段階改善を反映	7,500台/日【+4,400】 ネットワーク変化による増加 ■H30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：H22OD	(0.7)	(1.1) 【+0.4】 交通量増により B／C増	2,600台/日	3,300台/日	②並行現道45号の事故が減少 ③災害時の信頼性が向上 ④岩手県立久慈病院へのアクセス性向上 ⑤地域の水産業の輸送の安定性向上に寄与 ⑥地域の観光イベント来客増加を支援	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。

※H22再評価案件の将来交通量及びB/Cは、監視委員会後に総点検を実施しており、総点検の結果を掲載
※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）
※Ｂ／Ｃの（ ）書きは防災面の効果が特に大きい事業のため参考値

第３回事業評価監視委員会　審議案件一覧（道路事業：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						H30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）		《参考》B/C									
						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	実測値 ※H30.10実測	《参考》推計値 ※H30開通ネット(実測値と同条件のネットワーク)で算出		
5 （資料2-2）	重点	秋田	（日本海沿岸東北自動車道） **一般国道7号 大館西道路** ［8.8km］	開通後 ５年以内 （H25.11）	H22	完成4車線 **480億円**	暫定２車線 **383億円** 【-97億円】 車線数の減	完成4車線 **37年** S57～H30	暫定２車線 **25年** S57～H25 【-5年】 車線数の減	**12,900台/日** ■H22事業化ネット ・当該道路：4車線 ・周辺： ■推計：H17OD第1段階改善を反映	**10,800台/日**【-2,100】 車線数変更、将来OD見直しによる減 ■H30事業化ネット ・当該道路：２車線 ・周辺： ■推計：H22OD	**1.8**	**1.8**	**7,900台/日**	**8,400台/日**	<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	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。
			日本海沿岸東北自動車道 大館北～小坂 ［14.0km］	開通後 ５年以内 （H25.11）	H25	完成2車線 **643億円**	完成2車線 **533億円** 【-110億円】 道路構造の変更	完成2車線 **14年** H15～28	完成２車線 **14年** H15～28	**8,100台/日** ■H25事業化ネット ・当該道路：2車線 ■推計：H17第2段階改善を反映	**4,900台/日**【-3,200】 接続リンクの車線数変更、将来OD見直しによる減 ■H30事業化ネット ・当該道路：２車線 ■推計：H22OD	**1.7**	**1.2** 【-0.5】 交通量減により Ｂ／Ｃ減	**3,000台/日**	**3,300台/日**	②並行現道（国道7号）の事故減少 ③災害時の信頼性が向上 ④弘前市内の第三次救急医療施設へのアクセス向上 ⑤リサイクル関連企業と、リサイクルポート能代港の連携強化に寄与 ⑥秋田県北地域や弘前方面の観光・交流支援	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。

※H22再評価案件の将来交通量及びB/Cは、監視委員会後に総点検を実施しており、総点検の結果を掲載

※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）

※Ｂ／Ｃの（ ）書きは防災面の効果が特に大きい事業のため参考値