

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		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		
						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	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	17,600台/日【-500】 車線数変更、将来OD見直しによる減	2.0	3.2 【+1.2】 事業費減により B/C増	20,300台/日	19,600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	11,000台/日【+4,400】 ネットワーク変化による増加	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向上 ⑤三陸沿岸地域の水産加工工業の支援 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	7,900台/日【+6,000】 ネットワーク変化による増加	(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	7,500台/日【+4,400】 ネットワーク変化による増加	(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		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		
						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				
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	10,800台/日【-2,100】 車線数変更、将来OD見直しによる減	1.8	1.8	7,900台/日	8,400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。 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	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	1.7	1.2 【-0.5】 交通量減により B/C減	3,000台/日	3,300台/日		

※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