

評価結果

		調書作成年月日	平成21年11月24日										
		事業担当課	道路課										
事業名	主要地方道河南築館線 松崎道路改良事業	補助・単独の別	単独	事業主体 宮城県									
施行地名	遠田郡涌谷町松崎地内	【位置図後掲】		管理主体 宮城県									
根拠法令	道路法第49条												
事業の概要	事業目的	<p>主要地方道河南築館線は、石巻市河南の主要地方道河南米山線からの分岐を起点とし栗原市築館の国道4号交差点を終点とした幹線道路であり、石巻圏から大崎圏を經由し栗原圏へと至る相互連携に欠かせない重要路線である。 当箇所は、未だ未改良区間なため、幅員が4.0～5.0m程度と狭隘な状態であり、急勾配箇所や線形不良箇所も点在している状況である。 本事業を実施することにより、生活道路として安全で円滑な交通を確保することは基より、大崎圏とその他の圏域を結ぶ幹線ネットワークの強化を図るものである。</p>											
	事業内容	<table border="1"> <tr> <td>事業着手時 (平成7年度)</td> <td>〈計画概要〉 延長 L=2,100m 計画幅員 W=6.5(12.0)m 全体事業費 C=825百万円</td> <td>〈計画諸元〉 設計速度：60km/h</td> </tr> <tr> <td>再評価時 (平成16年度)</td> <td>延長 L=2,100m 計画幅員 W=6.5(12.0)m 全体事業費 C=825百万円</td> <td>設計速度：60km/h</td> </tr> <tr> <td>再々評価時 (平成21年度)</td> <td>延長 L=1,941m 計画幅員 第1工区 W=6.5(12.0)m 第2工区 W=6.0(9.75)m 第3工区 W=6.0(7.5)m 全体事業費 C=684百万円</td> <td>設計速度：50km/h</td> </tr> </table>			事業着手時 (平成7年度)	〈計画概要〉 延長 L=2,100m 計画幅員 W=6.5(12.0)m 全体事業費 C=825百万円	〈計画諸元〉 設計速度：60km/h	再評価時 (平成16年度)	延長 L=2,100m 計画幅員 W=6.5(12.0)m 全体事業費 C=825百万円	設計速度：60km/h	再々評価時 (平成21年度)	延長 L=1,941m 計画幅員 第1工区 W=6.5(12.0)m 第2工区 W=6.0(9.75)m 第3工区 W=6.0(7.5)m 全体事業費 C=684百万円	設計速度：50km/h
	事業着手時 (平成7年度)	〈計画概要〉 延長 L=2,100m 計画幅員 W=6.5(12.0)m 全体事業費 C=825百万円	〈計画諸元〉 設計速度：60km/h										
	再評価時 (平成16年度)	延長 L=2,100m 計画幅員 W=6.5(12.0)m 全体事業費 C=825百万円	設計速度：60km/h										
再々評価時 (平成21年度)	延長 L=1,941m 計画幅員 第1工区 W=6.5(12.0)m 第2工区 W=6.0(9.75)m 第3工区 W=6.0(7.5)m 全体事業費 C=684百万円	設計速度：50km/h											
【事業内容の変更状況とその要因】	<p>第1工区については、事業計画を見直し、国道346号から東側の区域については、整備区域から除外するものとする。 残工区については、道路計画を見直し、車道幅員を6.5mから、6.0mに縮小する。 歩道整備については、人家連担区域である2工区についてのみ、整備を行うこととし、3工区については、旧道を歩道として利用できるため、整備は行わないものとした。 なお、当路線は小里小学校の通学路に指定されている。 この結果、下記のとおり事業規模が縮小され、少ない投資で早期に事業効果を発揮させることが可能となった。 第1工区：施工延長をL=609mから450mに縮小。 第2工区：道路幅員をW=6.5(12.0)mからW=6.0(9.75)mに縮小。 ・第3工区：道路幅員をW=6.5(12.0)mからW=6.0(7.5)m歩道無しに縮小。但し、現道を歩道としても利用することとする。</p>												

事業費

	全体事業費		費用負担内訳			
		内用地費	国 [- %]	県 [100 %]	市町村 [- %]	その他 [- %]
事業着手時 (平成7年度)	8.3億円	3.0億円	-億円	8.3億円	-億円	-億円
再評価時 (平成16年度)	8.3億円	3.0億円	-億円	8.3億円	-億円	-億円
再々評価時 (平成21年度)	6.8億円	2.7億円	-億円	6.8億円	-億円	-億円

※事業費増加度(重点評価実施基準 指標4)
 = (再評価時事業費 - 事業着手時事業費) / 事業着手時事業費
 = (6.84 - 8.25) / 8.25 = ▲17.1%

【事業費の変更状況とその要因】

○減額要因

【全体事業費】

残工事部分の整備延長及び歩道幅員等の計画を見直したことから、

- ・改良工 : 0.2億円減額(延長・幅員 現道拡幅)
- ・舗装費 : 0.4億円減額(延長・幅員縮小)
- ・測量試験費 : 0.2億円減額(延長・幅員縮小)
- ・用地費 : 0.7億円減額(減額買収面積・補償戸数減少)
- 合計 前回再評価時と比較し、全体で1.5億円が縮減された。

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成7年度)		再評価時 (平成16年度)		再々評価時 (平成21年度)		増減		変更の 主な理由
	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費	
本工事費		(47.0%) 3.9億円		(47.0%) 3.9億円		(50.8%) 3.3億円		(40.0%) ▲0.6億円	
改良工	L=2100m	2.5億円	L=2100m	2.5億円	L=1941m	2.3億円	-159m	▲0.2億円	延長・幅員縮小
舗装工	L=2100m	1.4億円	L=2100m	1.4億円	L=1941m	1.0億円	-159m	▲0.4億円	延長・幅員縮小
測量試験費	一式	(12.0%) 1.0億円	一式	(12.0%) 1.0億円	一式	(11.8%) 0.8億円		(13.3%) ▲0.2億円	用地測量縮小
用地補償費	一式	(41.0%) 3.4億円	一式	(41.0%) 3.4億円	一式	(41.5%) 2.7億円	一式	(46.7%) ▲0.7億円	延長・幅員縮小
合計		(100.0%) 8.3億円		(100.0%) 8.3億円		(100.0%) 6.8億円		(100.0%) ▲1.5億円	

事業の進捗状況 規則第24条第1号関係

○事業期間

	事業着手時 (平成7年度)	再評価時 (平成16年度)	再々評価時 (平成21年度)
事業採択予定年度	H.7年度	事業採択年度 H.7年度	事業採択年度 H.7年度
用地買収着手予定年度	H.8年度	用地買収着手年度 H.8年度	用地買収着手年度 H.8年度
工事着手予定年度	H.15年度	工事着手年度 H.15年度	工事着手年度 H.15年度
			計画変更実施年度 一年度
完成予定年度	H.19年度	完成予定年度 H.24年度	完成予定年度 H.24年度

※事業停滞年数(重点評価実施基準資料1) = 0年
 ※事業工期延伸度(重点評価実施基準指標3)
 = (変更後予定事業期間) / (当初予定事業期間) = 18/13 = 1.38

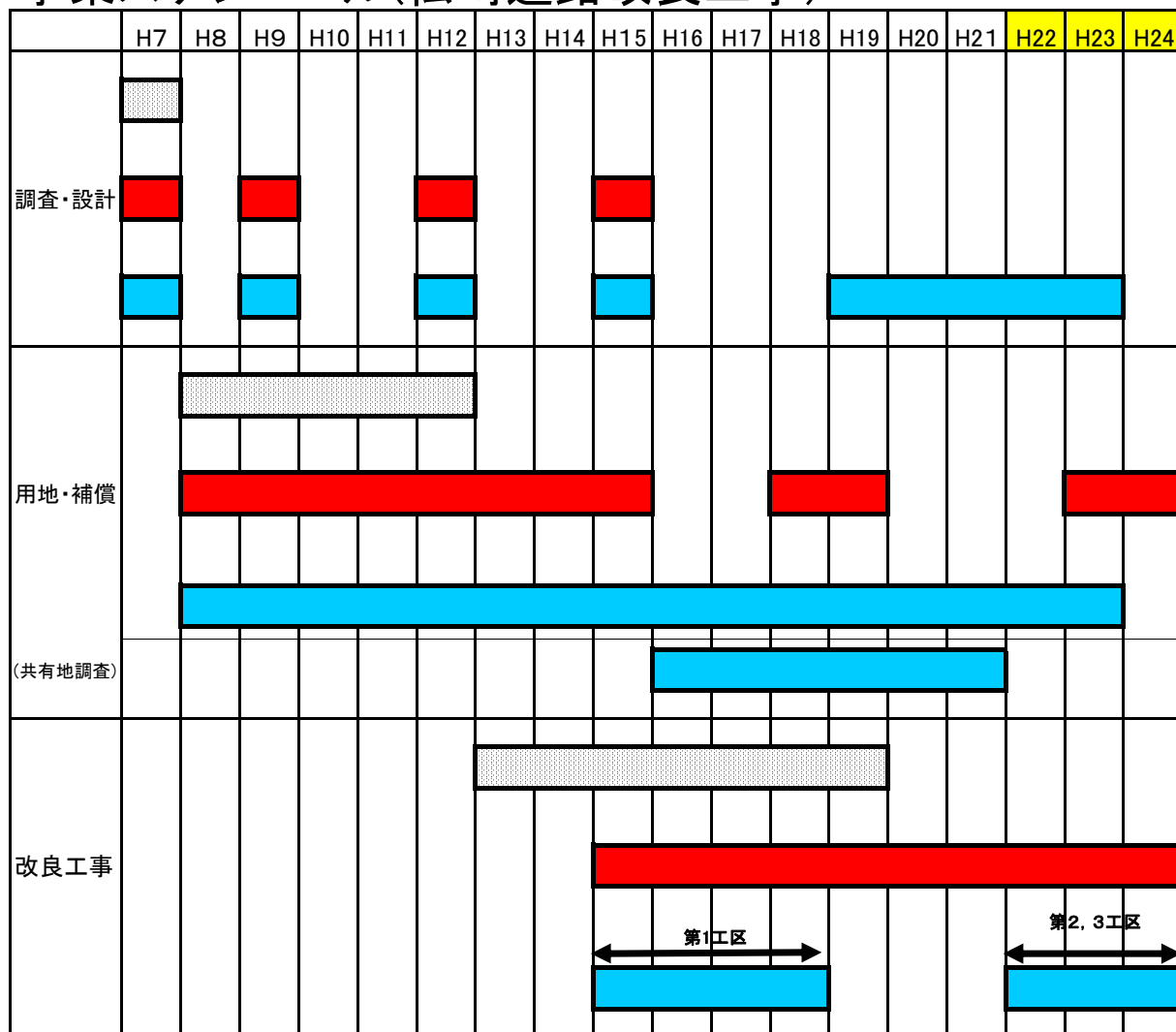
事業の概要	○進捗率																
	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">平成21年度までの</td> <td colspan="2">※(): 前回再評価時</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>進捗率</td> <td>内用地費</td> <td>進捗率</td> </tr> <tr> <td>(-)</td> <td>(-)</td> <td>(-)</td> <td>(-)</td> </tr> <tr> <td>3.68億円</td> <td>53.8 %</td> <td>2.21億円</td> <td>80.7 %</td> </tr> </table>		平成21年度までの		※(): 前回再評価時		事業費	進捗率	内用地費	進捗率	(-)	(-)	(-)	(-)	3.68億円	53.8 %	2.21億円
平成21年度までの		※(): 前回再評価時															
事業費	進捗率	内用地費	進捗率														
(-)	(-)	(-)	(-)														
3.68億円	53.8 %	2.21億円	80.7 %														
事業の概要	<p>※事業工程乖離度(重点評価基準指標2) = (累加投資事業費/現全体事業費) - (累加年単純割額/現全体事業費) = 3.68/6.84-5.70/6.84=-29.5%</p> <p>【事業の進捗状況(順調でない場合にはその要因)】 第1工区(L=450m)については、平成18年度に部分供用している。 以前の再評価時において「今後の事業実施に当たっては、一層の経費節減に努めること」と答申されていることから、既に用地買収が完了している以外の工区について、平成19年度より事業計画見直しの検討を行っている。 また、計画路線内に3箇所の共有地が存在しているため、買収のためには多数の関係地権者との調整が必要である。そのため平成16年度より登記のための整理を行っており、今年度中に整理を完了させ平成22年度より用地買収及び工事を着手することとしている。</p> <p>【今後の進捗の見込(事業スケジュール後掲)】 国道346号と主要地方道古川登米線とを連絡する幹線道路であり、平成17年度に新田ノ目地区、平成18年度には1工区が完了し、未改良区間は松崎工区内の2、3工区を残すのみとなっている。 当路線において未改良区間がボトルネックとなっており、事業効果を発現させるため、残工区の整備は不可欠な状況である。 地元では、課題となっている共有地(3筆 関係地権者数129名)の登記に向け、事前準備が着実にすすめられている。</p>																
	<p>施設管理の予定・管理状況</p> <p>施設は宮城県が管理することとなるが、平成13年度から全県的に推進しているアドプト制度「みやぎスマイルロード・プログラム」※の活用等により、官民一体となった管理体制の実現を図っていききたい。 なお、国道346号線に接した450m区域は、平成18年度に部分的に供用開始しており、県が管理を開始している。</p> <p>※「みやぎスマイルロード・プログラム」 道路美化等のボランティア活動に意欲を持つ地域住民や企業を「スマイルサポーター」に認定し、スマイルサポーター・地元市町村・宮城県(道路管理者)の三者のパートナーシップにより、県管理道路の一定区間の清掃や緑化等の美化活動、歩道の除雪などを実施する制度。</p>																
事業の必要性	<p>上位計画等</p> <p>土木行政推進計画 宮城県土木部(平成13年3月策定、平成20年5月改定) 第4次涌谷町総合計画(平成18年3月策定)</p>																
	<p>事業を巡る社会経済情勢等 規則第24条2号関係</p> <p>(1) 社会経済情勢 H17センサス交通量 638台/日</p> <p>当該路線は、国道346号と主要地方道古川登米線とを連絡する幹線道路であり、かつ、周辺集落を結ぶ生活道路ともなっている。平成17年度に新田ノ目地区が完了し、更に第1工区が平成19年1月に供用開始となっていることから、未改良区間は、本整備区間を残すのみとなっている。そのため地元住民や涌谷町から道路改良による交通上の安全確保を強く要望されている。 本路線周辺には、蕪栗沼(ラムサール条約指定湿地)、国指定史跡の黄金山神社などの全国にも貴重な自然環境、歴史・教養施設が残存し、また、「天平ろまん館」、「わくやろまんの湯」や「加護坊温泉さくらの湯」などの観光施設もあるため、これら利用者への利便性向上も求められている。</p>																

事業の必要性	<p>(2) 地元情勢，地元の意見 涌谷町総合計画には，町内の幹線道路と位置付けられており早期の改良が求められている。また，地元住民からも，安全な道路利用のため改良を求める声強い状況である。</p> <p>○要望内容（平成20年度） 「主要地方道河南築館線道路整備促進についての提言書」平成20年10月21日 （主要地方道河南築館線整備促進期成同盟会）</p>	
事業の有効性	<p>事業効果</p> <p>○効果の発現状況 事業区間1，941mのうち，(国)346号に接する450mがH18年度に供用済みである。</p> <p>○想定される事業効果 事業区間の現道は，地域集落の人家連担区域を通過しているが，幅員が4.0～5.0m程度しかなく，見通しの悪い箇所も点在しているため，走行する際に危険な状態となっているが，事業を完了させることにより，安全な走行が可能となる。</p>	
事業の効率性	<p>関連事業の概要・進捗状況等</p> <p>○主要地方道河南築館線新田ノ目道路改良事業(平成10年度～平成17年度)</p>	
事業の有効性	<p>代替案との比較検討</p>	<p>規則第24条第3号関係</p> <p>○ルート検討 事業開始当初，下記の4案について検討した結果，経済性，施工性，安全性の観点からB'ルートを採用し，現在に至っている。</p> <p>Aルート…全線にわたり生活道路としての機能を確保しつつ，現道を拡幅利用し改良を行うルート。集落部に接する箇所があるため，移転補償等を伴う。 [経済性，安全性に劣る]</p> <p>Bルート…生活道路としての機能を極力確保し，1工区の平面線形を修正し，2工区は現道を拡幅利用，3工区については集落が接する現道を避けると共に用水路の反対側に路線を振るバイパスルート。 [安全性に優れる]</p> <p>◎B'ルート…Bルートを基本とし，未供用の第2，3工区の幅員構成を見直し，さらに第2工区では，現道を拡幅利用することとした。 [経済性に優れる]</p> <p>Cルート…全線バイパスとし集落等を避け，平面線形の改良を行ったルート。 [経済性に劣る]</p>
事業の有効性	<p>コスト縮減計画</p>	<p>規則第24条第4号関係</p> <p>○事業計画変更 施工延長及び道路幅員を縮小し，改良工で約6千万円の減額となった。 用地費では，買収面積，補償戸数が減少となったため，7千万円の減額となった。</p> <p>○建設材料変更 路盤材，アスファルト合材のリサイクル材を使用することにより，コスト縮減を図る。 リサイクル材活用によるコスト縮減 3百万円</p>




事業の効率的性	費用対効果		根拠マニュアル：費用便益分析マニュアル（国土交通省 道路局 都市・地域整備局） 社会的割引率： 4.0% 便益算定期間： 50年 (平成20年版)		
	区 分		事業着手時 基準年(平成7年)	再評価時 基準年(平成16年)	再々評価時 基準年(平成21年)
	費用項目	建設費	—	8.3億円	6.5億円
		維持管理費	—	4.8億円	2.3億円
		総費用	—	13.1億円	8.8億円
		現在価値(C)	—	9.6億円	8.1億円
	便益項目	走行時間短縮便益	—	17.1億円	10.0億円
		走行経費減少便益	—	4.0億円	7.5億円
		交通事故減少便益	—	0.4億円	5.5億円
		総便益	—	21.5億円	23.0億円
		現在価値(B')	—	6.4億円	/
		歩行者安全便益	—	2.1億円	
		住民生活効果便益	—	2.4億円	
		現在価値(B'')	—	4.4億円	
	総計 (B)	—	10.8億円	1.1	
費用便益比(B/C)		—	1.1	1.1	
【便益の概要，主な算出根拠】 現況交通量 (H17センサス) 638台/日 計画交通量 (H42推定) 823台/日 ※算出便益 「走行時間短縮便益」：道路の整備の有無による総走行時間費用の差で表す便益 「走行経費減少便益」：道路の整備の有無による走行経費（燃料費や車両償却費等の走行条件により改善される経費）の差で表す便益 「交通事故減少便益」：道路の整備の有無による社会的損失（交通事故による人的，物的損失等）の差で表す便益 （暫定供用便益を考慮）					
【事業着手時（前回再評価時）との違いの要因】 便益については，分析手法や将来予測交通量の違いが総便益の差異となったもの。 また，前回，「歩行者安全便益」，「住民生活効果便益」について計上しているが，これら付加便益について，未だ整理されていないことから基本3便益での便益計算を行っている。					
環境への影響と対策	地域指定状況等		なし		
	影響と対策		切土及び盛土法面には植生等による緑化を施し，生態系や景観への配慮を行っている。		

再評価部会意見への対応状況	再評価実施状況		
	再評価実施年度	平成16年度	
	答	答 申	継続妥当
		条 件	なし
	申	別紙意見	1 審議対象事業の実施に関する意見 今後の事業実施に当たっては、一層の経費節減に努めること。
			2 今後の事業実施に関する意見 道路の便益については、事業対象部分だけでなく、周辺道路の状況を考慮した便益を算定を行うこと。
	評 価 結 果	評価結果	事業継続
		対応方針	なし
		別紙意見に対する対応方針	1 審議対象事業の実施に関する意見への対応方針 当該事業の実施に際しては、一層の経費節減に努めていく。 2 今後の事業実施に関する意見への対応方針 —
	現在の対応状況		
<p>残工区については、道路規格を見直し車道幅員を6.5mから、6.0mに縮小するなど道路計画を見直し、更に経費節減に努めた。 便益については、周辺道路整備の状況を考慮し算定を行った。</p>			
総合評価	対 応 方 針		
	事業継続		

事業スケジュール(松崎道路改良工事)



△
H18年度
部分供用

-  当初計画(H7)
-  再評価時(H16)
-  再々評価時(H21)

事業
スケ
ジュ
ール
表

位置図

