

再 評 価 調 書

		調書作成年月日	平成27年10月19日	
		事業担当課	道路課	
事業名	地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路 主要地方道築館登米線Ⅳ期 (築館工区) 道路改良事業	補助・交付金・ 単独の別	補助	事業主体 宮城県
施行地名	自：栗原市志波姫南堀口 至：栗原市築館萩沢 【位置図後掲】		管理主体	宮城県
根拠法令	道路法第56条			
事業概要	事業目的	宮城県北高速幹線道路は、宮城県北部において、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道（三陸沿岸道路）を直接結ぶ延長約24kmの地域高規格道路であり、Ⅳ期（築館工区）は、国道4号築館バイパスに接続し、既供用区間並びに国道398号北方バイパスを経由し登米市中心部を結ぶとともに、同時整備中のⅢ期（佐沼工区）及びⅡ期（中田工区）と一体となつて、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道とともに、広域交通ネットワークを形成する道路である。 並行する横断軸（仙台周辺・東北横断道（約120km間隔））を補完し、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道間を最短で接続し、格子状骨格道路ネットワークの形成に寄与する。沿道の自動車関連産業等の企業立地を支援する道路である。 また、東日本大震災に伴う復興支援道路として必要不可欠な道路である。		
	事業内容			
	事業着手時 (平成25年度)	【計画概要】 延長 L = 1.7 km 道路幅員 W = 6.5 (8.5) m 全体事業費 C = 35億円	【計画諸元】 道路規格 第3種第2級 設計速度 60 km/h 計画交通量 9,000台/日	
	再評価時 (平成27年度)	【計画概要】 延長 L = 1.7 km 道路幅員 W = 6.5 (8.5) m 全体事業費 C = 59億円	【計画諸元】 道路規格 第3種第2級 設計速度 60 km/h 計画交通量 10,000台/日	
要	【事業内容の変更状況とその要因】 ・交通ネットワーク見直しに伴う計画交通量の見直し。 ・労務費・資材単価の高騰等による全体事業費の増加。 ・軟弱地盤対策工の増加及び橋梁区間の増加に伴う全体事業費の増加。			

事業費

	全体事業費		費用負担内訳			
		内用地費 及び 補償費	国	県	市町村	その他 ()
			[55 %]	[45 %]	[- %]	[- %]
事業着手時 (平成25年度)	35.0 億円	6.2 億円	19.25 億円	15.75 億円	- 億円	- 億円
再評価時 (平成27年度)	59.0 億円	3.0 億円	32.45 億円	26.55 億円	- 億円	- 億円

※事業費増加度（重点評価実施基準 指標4）

$$= (再評価時事業費 - 事業着手時事業費) / 事業着手時事業費 = 68.6\%$$

【事業費の変更状況とその要因】

- ・軟弱地盤対策工の増加及び橋梁区間の増加に伴う工事費の増額
- ・労務費・資材単価の高騰等による工事費の増額

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成25年度)		再評価時 (平成27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	
本工事費		68.3% 23.9億円		89.1% 52.6億円		119.6% 28.7億円	
道路改良工	1.7 km	23.9億円	1.7 km	52.6億円		28.7億円	労務費、資材単価の高騰
測量及び試験費	一式	14.0% 4.9億円	一式	5.8% 3.4億円		-6.3% -1.5億円	数量精査による減工
用地費及び補償費	一式	17.7% 6.2億円	一式	5.1% 3.0億円		-13.3% -3.2億円	補償物件の減
その他工事費等							
合計		100% 35億円		100% 59億円		100% 24億円	

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25年度)		再評価時 (平成27年度)
事業採択予定年度	H. 25年度	事業採択年度	H. 25年度
用地買収着手予定年度	H. 26年度	用地買収着手年度	H. 26年度
工事着手予定年度	H. 26年度	工事着手年度	H. 26年度
		計画変更実施(予定)年度	-
完成予定年度	H. 29年度	完成予定年度	H. 30年度

※事業停滞年数（重点評価実施基準指標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）
 ＝6／5＝1.20

○進捗率

平成27年度までの		※（ ）：前回再評価時	
事業費	進捗率	内用地費 及び補償費	進捗率
（ - ）	（ - ）	（ - ）	（ - ）
21.2億円	35.9%	2.2億円	72.4%

※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）
 ＝（21.2／59.0）－（（59.0／6×3）／59.0）＝△14.1%

【事業の進捗状況（順調でない場合にはその要因）】

現在事業用地の買収が完了した箇所から先行して道路改良工事を進捗させている。途中一部地区で未買収地が数筆存在しており、用地交渉を行っている。

【今後の進捗の見込み（事業スケジュール表後掲）】

平成27年度内に軟弱地盤改良工事が概ね完成する予定であり、平成28年度以降は用地買収が完了し、残工事も徐々に発注可能となるため、平成30年度の事業完成を見込んでいる。

施設管理の予定・管理状況

事業区間の道路施設は宮城県が管理することになる。
 事業区間の盛土法面端部（法肩部）は防草対策を施工し、将来の除草費用の低減を図る。
 なお、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」※を活用し、清掃や緑化等の美化活動に努めていく。

※「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。

事業概要

事業の必要性	上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> 宮城の将来ビジョン・震災復興実施計画（平成27年3月改訂） 「大規模災害時にも有効に機能する広域道路網として、沿岸部の縦軸や沿岸部と内陸部を結ぶ東西広域連携軸の強化」として、みやぎ県北高速幹線道路の整備を掲げている。 栗原市総合計画（平成19年3月策定） 高規格幹線道路の整備として「みやぎ県北幹線道路の整備促進を関係機関に要請する」としている。 栗原市都市交通マスタープラン（平成20年12月策定） 「広域連携軸の強化」「都市施設整備の実現化方針」として、宮城県北高速幹線道路の整備促進を、関係機関に要望していくとしている。
	事業を巡る社会経済情勢等	規則第24条2号関係
事業の必要性	○社会経済情勢	<p>宮城県北幹線道路については、県においてⅡ期（中田工区）、Ⅲ期（佐沼工区）、Ⅳ期（築館工区）を整備中であり、平成32年度完成予定としている。</p> <p>また、三陸縦貫自動車道については、国直轄事業にて整備中であり、平成27年度には南三陸町の（仮称）志津川ICまで供用される予定であり、平成28年度以降は（仮称）南三陸海岸IC、（仮称）歌津ICが供用される予定となっている。</p> <p>・現況交通（H22センサス） 3, 165～15, 572台/日（（主）築館登米線）</p>
	○地元情勢，地元の意見	<p>現道（主）築館登米線及び（一）若柳築館線の一部は線形不良箇所が存在するが、当該道路を整備することで、線形が改良され、幅員も広がるため、車両及び歩行者の安全が確保されることになる。</p> <p>また、当該道路は、三陸縦貫自動車道へのアクセス機能をもつため、地域の防災力向上に寄与し、かつ都市圏からの交流人口の増加も期待されることから、地元から早期完成が望まれている。</p> <p>みやぎ県北高速幹線道路建設促進期成同盟会（会長 登米市長） 平成26年11月5日提出 みやぎ県北高速幹線道路建設促進に関する要望書</p>
事業の有効性	事業効果	
	○効果の発現状況	<p>現時点で供用している箇所がないため、まだ整備効果の発現には至っていない。</p>
事業の有効性	○想定される事業効果	<p>(1) 車両通行の安全の確保 現道（主）築館登米線及び（一）若柳築館線の一部は宮城県平均を上回る事故率の区間が存在するが、通過交通が排除されることにより交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>(2) 高規格幹線道路へのアクセス向上 当該道路は、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道（三陸沿岸道路）を最短で結ぶ路線となるため、両路線へのアクセス向上及び定時性が確保される。</p> <p>(3) 救急医療施設へのアクセス向上 当該道路を経由することで、地域の第三次救急医療施設（石巻赤十字病院）へのアクセスが向上する。</p> <p>(4) 緊急輸送道路としての機能 東日本大震災発災後、当該道路の供用済区間（Ⅰ期）を経由し、三陸沿岸部と内陸部（東北縦貫道、一般国道4号）を接続し復旧を支援した。</p>

事業の効率性	関連事業の概要・進捗状況等	
	<p>① 三陸縦貫自動車道の整備： 事業主体 国土交通省 平成30年度以降完成予定</p> <p>② 国道4号築館バイパスの整備： 事業主体 国土交通省 平成27年度一部区間暫定供用予定</p>	
	代替案との比較検討	規則第24条第3号関係
	<p>住民説明会にて概ねの合意を得、平成26年度から平成28年度にかけて用地買収及び工事を実施しているところであり、代替案はない。</p>	
	コスト削減計画	規則第24条第4号関係
	<p>道路建設のコスト削減については、以下の項目でコスト削減を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路規格の見直し、幅員縮小 道路規格について、事業着手前はI期区間（供用済）と同一である第1種第3級を想定していたが、「地域高規格道路の構造要件」の見直しを踏まえ、事業着手時に第3種第2級に変更し、幅員をW=12.0mからW=8.5mに変更した。 工事費▲4.1億円、用地費▲4億円 ・橋梁延長の見直し 東北縦貫自動車道に架かる跨道橋について、当初は橋脚を設けず側道も含めた1径間で跨ぐ計画としていたが、各道路管理者との協議の結果、側道の建築限界をH=4.7mからH=3.0mへ縮小が可能となったため、橋長を短縮すべくラーメン式橋台に変更し、橋梁工事費の削減を図った。 工事費▲1.3億円 <p>【参考】 (当初) 橋長L=67.4m（逆T式橋台 2基） (今回) 橋長L=53.0m（ラーメン式橋台 2基）</p>	

費用対効果 規則第24条第5号関係

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）
 (平成20年版)

社会的割引率： 4 %

便益算定期間： 50年

事業の効率性

区分	事業着手時 基準年（平成23年）	再評価時 基準年（平成27年）		
	<全体>	<全体>	<残事業>	
費用項目	建設費	33.7億円	58.6億円	37.4億円
	維持管理費	2.5億円	2.4億円	2.4億円
	総費用	36.2億円	61.0億円	39.8億円
	現在価値（C）	30.7億円	56.8億円	34.5億円
便益項目	走行時間短縮便益	129.1億円	189.2億円	189.2億円
	走行経費減少便益	24.8億円	39.1億円	39.1億円
	交通事故減少便益	13.5億円	12.5億円	12.5億円
	総便益	167.4億円	240.8億円	240.8億円
	現在価値（B）	61.1億円	97.3億円	97.3億円
費用便益比（B/C）		1.99	1.71	2.82

【便益の概要、主な算出根拠等】

- ・現況交通（H22センサス）3,165～15,572台/日
- ・計画交通量 10,000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

【事業着手時との違いの要因】

- ・事業費増（35億円→59億円）
- ・計画交通量の増（9,000台/日→10,000台/日）

環境への影響と対策

地域指定状況等

特になし

影響と対策

道路改良の盛土法面において緑化を行う。
 低騒音振動重機を利用し、周辺環境への騒音・振動に配慮する。

総合評価

対応方針（案）

事業継続

事業スケジュール表

○事業スケジュール表

地域高規格道路宮城県北高速幹線道路

主要地方道築館登米線Ⅳ期（築館工区）道路改良事業

項目	年度						
	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
調査・設計	■						
用地補償		■					
工事		■					

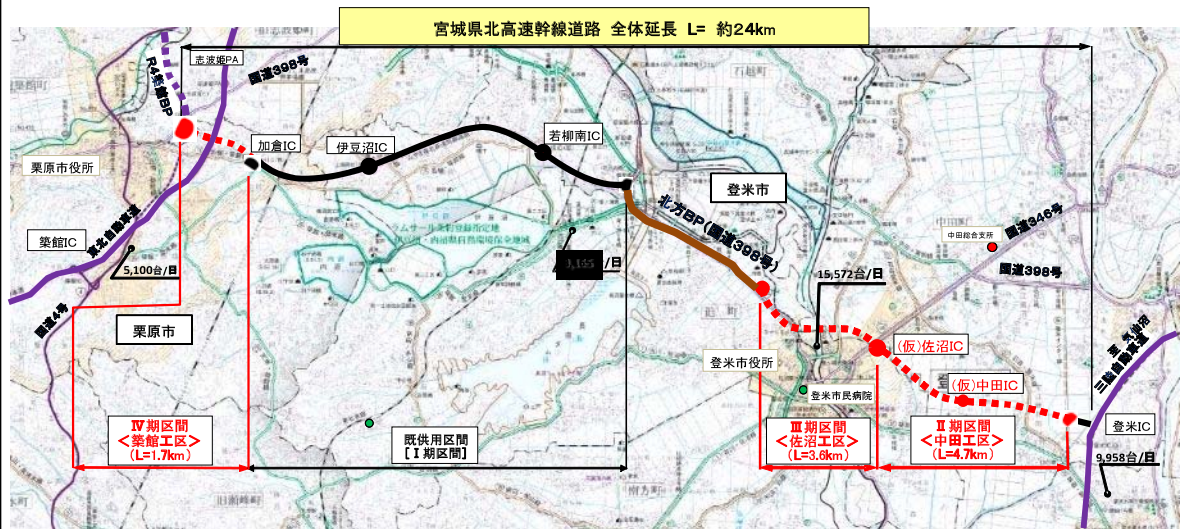
事業着手時	■
再評価時	■

- ・調査・設計
地元要望により交差道路の計画調整に時間を要したため、実施期間を延伸している。
- ・用地補償
変更無し。
- ・工事
調査・設計が遅れるため、工事完成時期を平成29年度から平成30年度としている。

位



置



この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の20万分の1地形図を使用した。
(承認番号 平25東環 第15号)

図