

再 評 価 調 書

		作 成 年 月 日		平成 30 年 6 月 18 日	
		事 業 担 当 課		道路課	
事業名	おおしまなみいた 一般県道大島浪板線 浪板工区道路改良事業	補助・交付金・ 単独の別	補助	事業主体	宮城県
施行地名	けせんぬましなみいた 気仙沼市浪板地内	【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	<p>一般県道大島浪板線（浪板工区）は、三陸縦貫自動車道の（仮称）大島 I C、（仮称）気仙沼北 I C 及び国道 45 号と接続することにより震災復興、救急医療の確保及び地域間交流等に寄与する道路である。</p> <p>また、当該道路は浪板・大浦地区の防災集団移転団地へのアクセス道路であり気仙沼本土と離島大島を結ぶ唯一の道路でもあるため、津波浸水区域を避けた位置に計画しており、周辺地域における災害時等の緊急避難路及び復興支援道路として必要不可欠な道路である。</p>			
	事業内容				
	事業着手時 （平成 23 年度）	【計画概要】 延長 L = 2.75 km 道路幅員 W = 6.0 (10.0) m 全体事業費 C = 40 億円	【計画諸元】 道路規格 第 3 種第 3 級 設計速度 50 km/h 計画交通量 3,500 台/日		
	再評価時 （平成 27 年度）	【計画概要】 延長 L = 2.74 km 道路幅員 W = 6.5 (10.5) m 全体事業費 C = 64 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 4,100 ~ 5,500 台/日		
再々評価時 （平成 30 年度）	【計画概要】 延長 L = 2.74 km 道路幅員 W = 6.5 (10.5) m 全体事業費 C = 74 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 4,300 ~ 6,800 台/日			
	【事業内容の変更状況とその要因】 （再々評価時） <ul style="list-style-type: none"> ・ 函渠施工において労働者不足によるプレキャスト製品への見直し及び地盤改良範囲等の変更（8.5 億円） ・ 流用土の土質状況による盛土法面植生工法の変更（1.5 億円） 				

事業費

	全体事業費		費用負担内訳			
		内用地費 及び 補償費	国 [50 %]	県 [50 %]	市町村 [- %]	その他 () [- %]
事業着手時 (平成23年度)	億円 40.0	億円 14.1	億円 20.0	億円 20.0	億円 -	億円 -
再評価時 (平成27年度)	億円 64.0	億円 28.2	億円 32.0	億円 32.0	億円 -	億円 -
再々評価時 (平成30年度)	億円 74.0	億円 28.2	億円 37.0	億円 37.0	億円 -	億円 -

事

※事業費増加度（重点評価実施基準 指標4）

$$= (\text{再々評価時事業費} - \text{再評価時事業費}) / \text{再評価時事業費} = 15.6\% \\ (74.0 \text{ 億円} - 64.0 \text{ 億円}) / 64.0 \text{ 億円} = 0.156$$

業

【事業費の変更状況とその要因】（再々評価時）

- ・ 函渠施工において労働者不足によるプレキャスト製品への見直し及び地盤改良範囲等の変更（8.5億円）
- ・ 流用土の土質状況による盛土法面植生工法の変更（1.5億円）

の

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成23年度)		再評価時 (平成27年度)		再々評価 (平成30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		61.5% 24.6億円		51.9% 33.2億円		58.4% 43.2億円		100% 10.0億円	
道路改良工	2.8km	24.6億円	2.7km	33.2億円	2.7km	43.2億円		10.0億円	・ 函渠工の見直し等
測量及び試験費	一式	3.25% 1.3億円	一式	4.0% 2.6億円	一式	3.5% 2.6億円			
用地費及び補償費	一式	35.25% 14.1億円	一式	44.1% 28.2億円	一式	38.1% 28.2億円			
その他工事費等									
合計		100% 40億円		100% 64億円		100% 74億円		100% 10億円	

要

※増減は再々評価時と再評価時を比較したもの

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23年度)		再評価時 (平成27年度)		再々評価時 (平成30年度)	
事業採択予定年度	H. 23年度	事業採択年度	H. 23年度	事業採択年度	H. 23年度
用地買収着手予定年度	H. 24年度	用地買収着手年度	H. 24年度	用地買収着手年度	H. 24年度
工事着手予定年度	H. 24年度	工事着手年度	H. 24年度	工事着手年度	H. 24年度
		計画変更実施(予定)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	完成予定年度	H. 31年度

・再々評価時の完成予定年度は、今回見直したもの。

(平成30年度に、完成予定年度を平成30年度から平成31年度へ見直し)

※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)
= 9 / 7 = 1.29

○進捗率

平成30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
(37.0億円)	(57.8%)	(18.9億円)	(67.0%)
64.0億円	86.5%	28.2億円	100%

※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)

= (64.0 / 74.0) - ((74.0 / 9 × 8) / 74.0) = Δ2.4%

【事業の進捗状況(順調でない場合にはその要因)】

現在、浪板地区や大浦地区の工事を進めており、これまで防災集団移転団地の浪板2地区や大浦地区に接続する一部を供用するなど、道路改良工事が進捗している。

一方、東八幡前地区の用地取得率は84%であるが、浪板地区周辺に一部未買収地が存在し改良工事の着手が遅れていることから、鋭意、用地交渉を進めている。

【今後の進捗の見込み(事業スケジュール表後掲)】

延長L=2.7kmのうち、浪板橋から(仮称)大島ICまでの1.7kmは平成30年、国道45号から浪板橋までの1kmは、平成30年度から道路改良工事に着手し、平成31年度の完成を予定している。

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。

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。

事業の必要性	上位計画等	<p>①宮城県震災復興計画（平成23年10月策定） 「国道、県道の整備及び市町村道整備の支援」として、「沿岸部においては、離島振興のため大島架橋事業を進める」としている。</p> <p>②宮城の将来ビジョン・震災復興・地方創生実施計画（平成30年3月策定） 「主要幹線となる国道、県道の整備及び復興まちづくりと一体となった関連道路の整備」として、「沿岸部においては復興のシンボルである、気仙沼市の大島架橋の架橋事業を進める」としている。</p> <p>③気仙沼市震災復興計画（平成23年10月策定） 「大島架橋の整備」として、「災害時などの安全・安心の確保、日常生活の利便性向上及び産業・経済の振興等を図るため大島架橋を含む道路改良事業を促進します」としている。</p>
	事業を巡る社会経済情勢等	規則第24条2号関係
事業の有効性	事業効果	<p>○社会経済情勢 （一）大島浪板線の三陸縦貫自動車道（仮称）大島ICから大島浦の浜の区間については、県が整備を進めており、（仮称）大島ICから大島磯草（暫定接続）までは平成30年度、大島磯草（暫定接続）から大島浦の浜までは平成32年度の完成を予定している。 また、三陸縦貫自動車道については、国直轄事業として整備が進められ、平成30年度以降に（仮称）大島IC、（仮称）気仙沼北ICが供用される予定となっている。 ・現況交通（H27センサス） 1,014台/日（一）大島浪板線</p> <p>○地元情勢，地元の意見 （一）大島浪板線の現道は、線形が悪く幅員も狭いことから、道路整備を行う事で車両及び歩行者の安全が確保されることになる。 また、当該道路は、離島大島と国道45号を結ぶ道路であり、災害時の避難道路、防災集団移転団地への接続、三陸縦貫自動車道へのアクセス機能をもつなど、地域の防災力向上や交流人口の増加が期待されることから、地元からは早期完成が望まれている。 ※気仙沼大島架橋促進期成同盟会（会長 気仙沼市長） 平成22年3月18日提出 気仙沼大島架橋の早期整備に関する要望書</p>
	事業効果	<p>○効果の発現状況 平成27年度に防災集団移転団地の浪板2区地区や大浦地区に接続する402mを供用しており、部分的ではあるものの現道幅員狭小部の危険が軽減するなど一部整備効果が見られる。</p> <p>○想定される事業効果</p> <p>①車両通行の安全の確保 現道（一）大島浪板線は狭隘でカーブも多く、車両の交互通行が困難な道路であり、当該道路の整備により車両及び歩行者の安全が確保される。</p> <p>②津波避難路としての機能 現道（一）大島浪板線は、東日本大震災時の津波により浸水被害を受けており、当該道路を津波浸水範囲外の内陸側に計画したことで、津波避難路としての機能が確保される。</p> <p>③離島大島からのアクセス確保 現道（一）大島浪板線は、離島大島から本土へのアクセス道路であり、離島の隔絶性が解消される。</p> <p>④三陸縦貫自動車道へのアクセス向上 現道（一）大島浪板線は、三陸縦貫自動車道ICへのアクセス道路であり、三陸復興国立公園などの観光資源へのアクセスや地域産業の物流ルートとしての利便性の向上が図られる。</p>

事業	関連事業の概要・進捗状況等	
	<p>① (一) 大島浪板線の整備 ((仮称) 大島 I C ~ 大島浦の浜) : 事業主体 宮城県 平成 30 年度完成予定 (仮称) 大島 I C ~ 大島磯草 (暫定接続) 平成 32 年度完成予定 大島磯草 (暫定接続) ~ 大島浦の浜</p> <p>② 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>	
業 の 効 率 性	代替案との比較検討	規則第 24 条第 3 号関係
	<p>住民説明会で概ねの合意を得て、平成 23 年度から平成 30 年度にかけて用地買収及び工事の進捗を図っており、代替案はない。</p>	
率 性	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> <p>① 盛土材の見直し (前回) 当初、盛土材については購入土を用いることとしていたが、他事業と施工時期等の調整を行ったところ、発生土の受け入れが可能となり約 1.2 億円の削減を図っている。 【参考】 (当初) ・切土 28 万 m³、盛土 36 万 m³、購入土 8 万 m³ → (8 万 m³ × 2 千円 / m³ = 1.6 億円) (再評価時) ・切土 28 万 m³、盛土 36 万 m³、発生土 8 万 m³ → (8 万 m³ × 500 円 / m³ (運搬費) = 0.4 億円) ⇒ 1.2 億円のコスト削減</p> <p>道路計画にあたっては、近接する防災集団移転促進事業と調整を図り、道路と防災集団移転団地で発生する土工量の低減に配慮している。</p> <p>② 舗装設計の見直し (前回) 舗装の長寿命化 (耐用年数 10 年の設計 ⇒ 耐用年数 20 年の設計) を図ることで 20 年間における維持管理費の削減を図った。(91 百万円のコスト削減)</p> <p>③ 維持管理の見直し (今回) 雑草の繁殖を抑えるため法面端部 (法肩部、法尻部) に路肩コンクリートを設置し、除草の維持管理費を減らすことで 20 年で約 33 百万円のライフサイクルコストの削減を図る。</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 都市局）

（平成30年版）

社会的割引率： 4 %

便益算定期間： 50 年

事業の効性

区分	事業着手時 基準年（平成23年度）	再評価時 基準年（平成27年）		再々評価時 基準年（平成30年）		
	<全体>	<全体>	<残事業>	<全体>	<残事業>	
費用項目	建設費	38.8億円	60.6億円	25.4億円	70.0億円	9.3億円
	維持管理費	3.5億円	3.4億円	3.4億円	2.5億円	2.5億円
	総費用	42.3億円	64.0億円	28.8億円	72.5億円	11.8億円
	現在価値（C）	33.5億円	60.4億円	24.5億円	77.3億円	9.9億円
便益項目	走行時間短縮便益	157.0億円	143.0億円	143.0億円	162.7億円	162.7億円
	走行経費減少便益	19.5億円	19.3億円	19.3億円	22.8億円	22.8億円
	交通事故減少便益	4.0億円	6.4億円	6.4億円	4.5億円	4.5億円
	総便益	180.5億円	168.6億円	168.6億円	190.0億円	190.0億円
	現在価値（B）	63.9億円	68.3億円	68.3億円	83.8億円	83.8億円
費用便益比（B/C）		1.91	1.13	2.8	1.08	8.5

【便益の概要、主な算出根拠等】

- ・現況交通（H27センサス）1,014台/日
- ・計画交通量 4,300～6,800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

【前回評価時との違いの要因】

○全体事業費の増（64億円→74億円）

- ・現場条件の変更（函渠工）

当初、函渠工は現場打ちコンクリートで計画していたが、近年、鉄筋工や型枠工などの労働者不足が顕著となり、入札不調を防止し予定通り事業進捗を図るためプレキャスト製品を採用するもの。

また函渠部のボーリングを行った結果、当初想定より地盤が悪く改良範囲の見直しや工法変更が生じた。（8.5億円増）

- ・現場条件の変更（植生工）

当初、流用土盛土区間の法面については、搬出先の土質を確認した上で種子散布としていたが、搬出先の変更に伴い土質が変わったことから（細粒分が少ない岩・礫質土）植生基材吹付への変更が必要となった。（1.5億円増）

- ・労働者不足や植生工の変更については、平成27年度（再評価時点）で予測することが出来なかった。

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
	<p>道路改良の法面において緑化を行う。 低騒音振動重機の使用により騒音・振動を低減し、周辺環境に配慮する。</p>

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27年度	
	答 申	答 申	継続妥当
		条 件	なし
		別紙意見	<p>1 審議対象事業の実施に関する意見 今後の建設工事に当たっては、復興支援道路をはじめとする当該事業の目的を踏まえた迅速な施工を行い、早期完成に努めること。</p> <p>2 今後の事業実施に関する意見 今後とも、公共事業の実施に当たっては、必要とされる機能や仕様を十分に精査し、コストの縮減に努めること。 また、費用便益の分析に当たっては、国のマニュアル等を参考にするだけでなく、個別事業の内容に即した分析を加えるなど、その妥当性の確保に努めること。 併せて、公共事業の進捗に当たっての地元との調整時期など、今回の事業実施に際して判明した課題については、他の事業の参考となるよう、要因の分析を行うとともに、情報の共有を図ること。</p>
	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	<p>1 審議対象事業の実施に関する意見への対応方針 今後の建設工事に当たっては、復興支援道路をはじめとする当該事業の目的を踏まえ、引き続き、迅速な施工を行い、早期完成に努める。</p> <p>2 今後の事業実施に関する意見への対応方針 今後とも、公共事業の実施に当たっては、必要とされる構造物の規模や仕様を十分に精査するなどコスト縮減に努める。 また、費用便益の分析については、国のマニュアル等を参考にするだけでなく、個別事業の内容に即した追加の費用や便益の計上可能性等を検討した上で分析を行い、その妥当性の確保に努める。 さらに、今回の復興事業のように、複数の事業が関連する場合に早期に地元計画を示すためには、あらかじめ将来のまちづくりの青写真等について住民合意を得ておくことの重要性を確認したことから、今後の事業の参考となるよう情報の共有を図る。</p>

現在の対応状況

1 審議対象事業の実施に関する意見への対応状況

防災集団移転団地アクセス区間（浪板2区地区・大浦地区）については、平成27年度に供用しており、地域住民の生活に欠かせない道路となっている。

また、浪板橋から大島磯草（暫定接続）までについては、平成30年度完成を目指し、土工や舗装工などの進捗を図っている。

残る国道45号から浪板橋までの区間については、近接している三陸縦貫自動車道や災害復旧工事などと工程調整を行い、早期完成に向け工事の進捗を図っている。

2 今後の事業実施に関する意見への対応状況

(1) コスト縮減

県が実施する公共事業では、建設発生土の有効利用やライフサイクルコスト縮減を考慮した構造の見直し、アスファルト舗装の長寿命化（耐用年数20年の設計）などによるコストの縮減を図っている。

なお、今後実施する事業では、新技術の活用による効率性や品質などを向上することで工期短縮やライフサイクルコスト縮減を図り、事業のコスト縮減に努めていく。

(2) 費用便益

費用便益については、「走行時間短縮」「走行経費減少」「交通事故減少」3項目のみの条件のもと、定量的に算出を行っている。

なお、今後実施する事業では、観光客の増加や医療施設へのアクセス向上などが考えられることから、各事業の目的に沿った項目を検討していく。

(3) 情報の共有

道路や河川の災害復旧や気仙沼市の区画整理など複数の事業が進められており、県と市・施工業者による「鹿折川東八幡前地区及び浪板関係者工事調整会」で各事業の情報共有を図るとともに、地域住民を対象とした工事説明会等で事業計画や進捗状況などの情報提供を行っている。

なお、今後実施する事業では、更にきめ細やかに地域住民に事業の周知を図るよう努める。

総合評価

対応方針（案）

事業継続

○事業スケジュール表

(一) 大島浪板線浪板工区道路改良事業

項目	年度									
	H23	H24	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	■
再々評価時	■

- 用地補償
地権者の移転先の造成、建築に時間を要し、やむをえず用地補償期間を延期している。
- 工事
用地移転に不測の時間を要していることから、工事完成時期を平成30年度から平成31年度としている。

位



置



図