

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Ⅱ期（中田工区）道路改良事業，同Ⅲ
期（佐沼工区）道路改良事業，同Ⅳ期（築館工区）
道路改良事業に係る

追加説明資料

- ・再評価調書（抜粋）

平成 27 年 12 月 22 日（火）
土木部道路課

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Ⅱ期 (中田工区) 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：登米市迫町佐沼 至：登米市中田町宝江 【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、栗原地域と登米地域と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2.4kmの地域高規格道路であり、Ⅱ期(中田工区)は、三陸縦貫自動車道登米ICと登米市中心部を結び、既供用区間並びに現道バイパスと一体となって、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)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									
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">事業着手時 (平成23年度)</td> <td style="width: 45%;"> 【計画概要】 延長 L=4.7km 道路幅員 W=6.5(8.5)m 全体事業費 C=60億円 </td> <td style="width: 30%;"> 【計画諸元】 道路規格 第3種第2級 設計速度 60km/h 計画交通量 8,200台/日 </td> </tr> <tr> <td>再評価時 (平成27年度)</td> <td> 【計画概要】 延長 L=4.7km 道路幅員 W=6.5(8.5)m 全体事業費 C=89億円 </td> <td> 【計画諸元】 道路規格 第3種第2級 設計速度 60km/h 計画交通量 9,900~ 10,800台/日 </td> </tr> </table>	事業着手時 (平成23年度)	【計画概要】 延長 L=4.7km 道路幅員 W=6.5(8.5)m 全体事業費 C=60億円	【計画諸元】 道路規格 第3種第2級 設計速度 60km/h 計画交通量 8,200台/日	再評価時 (平成27年度)	【計画概要】 延長 L=4.7km 道路幅員 W=6.5(8.5)m 全体事業費 C=89億円	【計画諸元】 道路規格 第3種第2級 設計速度 60km/h 計画交通量 9,900~ 10,800台/日			
事業着手時 (平成23年度)	【計画概要】 延長 L=4.7km 道路幅員 W=6.5(8.5)m 全体事業費 C=60億円	【計画諸元】 道路規格 第3種第2級 設計速度 60km/h 計画交通量 8,200台/日								
再評価時 (平成27年度)	【計画概要】 延長 L=4.7km 道路幅員 W=6.5(8.5)m 全体事業費 C=89億円	【計画諸元】 道路規格 第3種第2級 設計速度 60km/h 計画交通量 9,900~ 10,800台/日								
要	【事業内容の変更状況とその要因】 <ul style="list-style-type: none"> ・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工事費の増額。 ・軟弱地盤対策工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23年度)	60.0 億円	10.9 億円	33.0 億円	27.0 億円	- 億円	- 億円
再評価時 (平成27年度)	89.0 億円	11.6 億円	48.9 億円	40.1 億円	- 億円	- 億円

※事業費増加度（重点評価実施基準 指標4）

$$= (再評価時事業費 - 事業着手時事業費) / 事業着手時事業費 = 48.3\%$$

【事業費の変更状況とその要因】

- ・ 軟弱地盤対策工の追加による工事費の増額
- ・ 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23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		72.5% 43.5億円		81.6% 72.6億円		100.3% 29.1億円	
道路改良工	4.7km	43.5億円	4.7km	72.6億円		29.1億円	労務費, 資材単価の高騰 (13.9億円) 軟弱地盤対策工の増 (15.2億円)
測量及び試験費	一式	9.3% 5.6億円	一式	5.4% 4.8億円		-2.7% -0.8億円	数量精査による減工
用地費及び補償費	一式	18.2% 10.9億円	一式	13.0% 11.6億円		2.4% 0.7億円	補償物件の増, 補償単価の上昇
その他工事費等							
合計		100% 60億円		100% 89億円		100% 29億円	

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23年度)		再評価時 (平成27年度)
事業採択予定年度	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. 25年度
工事着手予定年度	H. 25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. 29年度

- ・ 再評価時の完成予定年度は変更無し。

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。 登米市総合計画（平成18年2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。 登米市都市交通計画マスタープラン（平成20年3月策定） 「広域交通体系の充実や市内地域間ネットワークの強化」として、宮城県北高速幹線道路の早期整備の実現を、宮城県に要請するとしている。 	
事業の必要性	事業を巡る社会経済情勢等	規則第24条2号関係
	<p>○社会経済情勢</p> <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> <p>○地元情勢，地元の意見</p> <p>現道（主）築館登米線は登米市迫町市街地部等で渋滞が発生しているが、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	
	<p>○効果の発現状況</p> <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> <p>○想定される事業効果</p> <p>(1) 渋滞対策 現道（主）築館登米線は登米市中心部を通過しており渋滞が発生しているが、通過交通の排除に伴い交通量が最大4,100台/日減少し、登米市中心部の渋滞が緩和される。</p> <p>(2) 車両通行の安全の確保 登米市中心部から通過交通が排除され、（主）築館登米線では交通量が最大4,100台/日減少するなどことにより、通過交通に起因する交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>(3) 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>(4) 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>(5) 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>	

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	60.057.5億円	89.088.9億円	42.7億円
	維持管理費	6.5億円	6.7億円	6.7億円
	総費用	66.564.0億円	95.795.6億円	49.4億円
	現在価値（C）	51.3億円	89.7億円	38.3億円
便益項目	走行時間短縮便益	176.1億円	301.7億円	301.7億円
	走行経費減少便益	16.5億円	72.0億円	72.0億円
	交通事故減少便益	29.1億円	34.8億円	34.8億円
	総便益	221.6億円	408.5億円	408.5億円
	現在価値（B）	78.5億円	171.7億円	171.7億円
費用便益比（B/C）		1.53	1.91	4.48

【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 9, 900～10, 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

【事業着手時との違いの要因】

- ・計画交通量の増（8, 200台/日→9, 900～10, 800台/日）
- ・事業費増（60億円→89億円）

当初軟弱地盤対策工については、地質調査の密度が低いため一般的な対策工費を計上していたが、事業採択後に詳細調査を進めた結果当初想定よりも地盤が弱いことが判明し、対策工の追加が必要となったため事業費が増額となった。

なお、事業着手後の事業費増減可能性を考慮し、事業着手時の費用算出にあたっては、過去の同種事業の多くの実績を基に行うことで精度の高い事業費を計上しておくことが重要であることを確認したことから、地質調査結果のデータベース化や、多種多様な工種を実施している復旧復興事業の実績をデータベース化し、今後の事業費算定に役立てていく。

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
(主) 築館登米線	宮城県北 高速幹線道路 Ⅱ期(中田工区)	L=4.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,900~10,800	2	宮城県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	89億円	6.7億円	96億円
基準年における 現在価値(C)	87億円	2.7億円	90億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成27年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	7.1億円	1.7億円	0.82億円	9.6億円
基準年における 現在価値(B)	127億円	30億円	14.6億円	172億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.9
経済的純現在価値(B-C)	82億円
経済的内部収益率(EIRR)	5.5% 4.1%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:(主)築館登米線(宮城県北高速幹線道路Ⅱ期(中田工区))

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.031	4.67	0.14

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-7年目	H 23	1.1699	92.1	0.60	0.69		
-6年目	H 24	1.1249	91.3	4.20	4.71		
-5年目	H 25	1.0816	91.1	13.40	14.49		
-4年目	H 26	1.0400	91.1	20.00	20.80		
-3年目	H 27	1.0000	91.1	8.00	8.00		
-2年目	H 28	0.9615	91.1	7.50 10.00	7.21 9.62		
-1年目	H 29	0.9246	91.1	35.25 32.65	32.59 30.19		
供用開始年次	H 30	0.8890	91.1			0.13	0.12
1年目	H 31	0.8548	91.1			0.13	0.11
2年目	H 32	0.8219	91.1			0.13	0.11
3年目	H 33	0.7903	91.1			0.13	0.11
4年目	H 34	0.7599	91.1			0.13	0.10
5年目	H 35	0.7307	91.1			0.13	0.10
6年目	H 36	0.7026	91.1			0.13	0.09
7年目	H 37	0.6756	91.1			0.13	0.09
8年目	H 38	0.6496	91.1			0.13	0.09
9年目	H 39	0.6246	91.1			0.13	0.08
10年目	H 40	0.6006	91.1			0.13	0.08
11年目	H 41	0.5775	91.1			0.13	0.08
12年目	H 42	0.5553	91.1			0.13	0.07
13年目	H 43	0.5339	91.1			0.13	0.07
14年目	H 44	0.5134	91.1			0.13	0.07
15年目	H 45	0.4936	91.1			0.13	0.07
16年目	H 46	0.4746	91.1			0.13	0.06
17年目	H 47	0.4564	91.1			0.13	0.06
18年目	H 48	0.4388	91.1			0.13	0.06
19年目	H 49	0.4220	91.1			0.13	0.06
20年目	H 50	0.4057	91.1			0.13	0.05
21年目	H 51	0.3901	91.1			0.13	0.05
22年目	H 52	0.3751	91.1			0.13	0.05
23年目	H 53	0.3607	91.1			0.13	0.05
24年目	H 54	0.3468	91.1			0.13	0.05
25年目	H 55	0.3335	91.1			0.13	0.04
26年目	H 56	0.3207	91.1			0.13	0.04
27年目	H 57	0.3083	91.1			0.13	0.04
28年目	H 58	0.2965	91.1			0.13	0.04
29年目	H 59	0.2851	91.1			0.13	0.04
30年目	H 60	0.2741	91.1			0.13	0.04
31年目	H 61	0.2636	91.1			0.13	0.04
32年目	H 62	0.2534	91.1			0.13	0.03
33年目	H 63	0.2437	91.1			0.13	0.03
34年目	H 64	0.2343	91.1			0.13	0.03
35年目	H 65	0.2253	91.1			0.13	0.03
36年目	H 66	0.2166	91.1			0.13	0.03
37年目	H 67	0.2083	91.1			0.13	0.03
38年目	H 68	0.2003	91.1			0.13	0.03
39年目	H 69	0.1926	91.1			0.13	0.03
40年目	H 70	0.1852	91.1			0.13	0.02
41年目	H 71	0.1780	91.1			0.13	0.02
42年目	H 72	0.1712	91.1			0.13	0.02
43年目	H 73	0.1646	91.1			0.13	0.02
44年目	H 74	0.1583	91.1			0.13	0.02
45年目	H 75	0.1522	91.1			0.13	0.02
46年目	H 76	0.1463	91.1			0.13	0.02
47年目	H 77	0.1407	91.1			0.13	0.02
48年目	H 78	0.1353	91.1			0.13	0.02
49年目	H 79	0.1301	91.1	-11.58	-1.51	0.13	0.02
合計				77.37 77.27	87.00	6.70	2.66
単純事業費計				88.95 88.85		6.70	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

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Ⅲ期 (佐沼工区) 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：登米市迫町北方 至：登米市迫町佐沼 【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、栗原地域と登米地域と 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2.4kmの地域高規格道路であり、Ⅲ期（佐沼工区）は、同時整備中のⅡ期（中田工区）に接続し、三陸縦貫自動車道登米ICと登米市中心部を結び、既供用区間並びに現道バイパスと一体となって、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道（三陸沿岸道路）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 = 3.6 km 道路幅員 W = 6.5 (8.5) m 全体事業費 C = 96 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 6,000 台/日		
	再評価時 (平成27年度)	【計画概要】 延長 L = 3.6 km 道路幅員 W = 6.5 (8.5) m 全体事業費 C = 148 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 7,000 台/日		
要	【事業内容の変更状況とその要因】 <ul style="list-style-type: none"> ・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)	96.0 億円	5.7 億円	52.8 億円	43.2 億円	- 億円	- 億円
再評価時 (平成27年度)	148.0 億円	10.0 億円	81.4 億円	66.6 億円	- 億円	- 億円

※事業費増加度（重点評価実施基準 指標4）

$$= (再評価時事業費 - 事業着手時事業費) / 事業着手時事業費 = 54.2\%$$

【事業費の変更状況とその要因】

- ・ 軟弱地盤対策工の追加による工事費の増額
- ・ 物件補償額の精査による用地補償費の増額
- ・ 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		89.7% 86.1億円		90.1% 133.4億円		91.0% 47.3億円	
道路改良工	3.6km	86.1億円	3.6km	133.4億円	-	47.3億円	労務費、資材単価の高騰(34.1億円) 軟弱地盤対策工の増(13.2億円)
測量及び試験費	一式	4.4% 4.2億円	一式	3.1% 4.6億円		0.8% 0.4億円	数量精査による増工
用地費及び補償費	一式	5.9% 5.7億円	一式	6.8% 10.0億円		8.3% 4.3億円	補償単価の上昇
その他工事費等							
合計		100% 96億円		100% 148億円		100% 52.0億円	

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. 27年度	工事着手年度	H. 27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. 32年度

事業性の必要性	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。 登米市総合計画（平成18年2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。 登米市都市交通計画マスタープラン（平成20年3月策定） 「広域交通体系の充実や市内地域間ネットワークの強化」として、宮城県北高速幹線道路の早期整備の実現を、宮城県に要請するとしている。
	事業を巡る社会経済情勢等	規則第24条2号関係
事業性の必要性	○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> <ul style="list-style-type: none"> 現況交通（H22センサス） 3,165～15,572台/日（（主）築館登米線）
	○地元情勢，地元の意見	<p>現道（主）築館登米線は登米市迫町市街地部等で渋滞が発生しているが、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>
事業性の必要性	事業効果	<p>○効果の発現状況</p> <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> <p>○想定される事業効果</p> <p>(1) 渋滞対策 現道（主）築館登米線は登米市中心部を通過しており渋滞が発生しているが、通過交通の排除に伴い交通量が最大5,000台/日減少し、登米市中心部の渋滞が緩和される。</p> <p>(2) 車両通行の安全の確保 登米市中心部から通過交通が排除され、国道398号で交通量が最大5,000台/日減少することなどにより、通過交通に起因する交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>(3) 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>(4) 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>(5) 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27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▲4.31億円、用地費▲4.3億円 ・橋梁形式の見直し 長大橋となる2橋の形式を、「従来箱桁橋」から、箱主桁断面を細幅化し小型部材個数を大幅に削減出来る「細幅箱桁橋」に変更し、桁製作費・架設費の低減と工期短縮を図った。 工事費▲3.2億円 【参考】 (当初) 従来箱桁橋+（3主）鉸桁橋 →C=34.2億円 (今回) 細幅箱桁橋+少数（2）主桁橋 →C=31.0億円 ⇒ 3.2億円のコスト削減 ・橋梁延長の見直し 橋梁費が安価となる橋長最短案を採用していたが、橋梁を1径間伸ばすことで支間長バランスを改善させ、上部工形式の変更及び土工区間の地盤改良費及び仮栈橋工の削減を図った。 工事費▲1.0億円 【参考】 (当初) 橋長L=669m（11径間）C=27.1億円、土工+仮栈橋工 C=4.4億円 →計31.5億円 (今回) 橋長L=763m（12径間）C=30.5億円 →計30.5億円 ⇒ 1.0億円のコスト削減 		

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24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	96.091.0億円	148.0億円	118.0億円
	維持管理費	5.0億円	5.1億円	5.1億円
	総費用	101.096.0億円	153.1億円	123.1億円
	現在価値（C）	79.9億円	136.1億円	105.5億円
	便益 項 目	走行時間短縮便益	276.7億円	375.9億円
	走行経費減少便益	64.5億円	89.7億円	89.7億円
	交通事故減少便益	34.6億円	29.54億円	29.4億円
	総便益	375.8億円	495.10億円	495.0億円
	現在価値（B）	140.5億円	184.10億円	184.0億円
費用便益比（B/C）		1.76	1.35	1.74

【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 7, 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】

- ・計画交通量の増（6, 000台/日→7, 000台/日）
- ・事業費増（96億円→148億円）

当初軟弱地盤対策工については、地質調査の密度が低いため一般的な対策工費を計上していたが、事業採択後に詳細調査を進めた結果当初想定よりも地盤が弱いことが判明し、対策工の追加が必要となったため事業費が増額となった。

また、当初物件補償費については、外観目視による概算額を計上していたが、事業採択後に詳細調査を行った結果、補償動産の増や営業補償の増が必要となったため事業費が増額となった。

なお、事業着手後の事業費増減可能性を考慮し、事業着手時の費用算出にあたっては、過去の同種事業の多くの実績を基に行うことや、用地補償業務に精通した職員による補償費算出を行い、精度の高い事業費を計上しておくことが重要であることを確認したことから、地質調査結果のデータベース化や、多種多様な工種を実施している復旧復興事業の実績をデータベース化し、今後の事業費算定に役立てていく。

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
(主) 築館登米線	宮城県北 高速幹線道路 Ⅲ期(佐沼工区)	L=3.6km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
7,000	2	宮城県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	148億円	5.1億円	153億円
基準年における 現在価値(C)	134億円	1.8億円	136億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成27年度			
供用年	平成33年度			
単年便益 (初年便益)	8.8億円	2.1億円	0.70億円	12億円
基準年における 現在価値(B)	140億円	33億円	11億円	184億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.4
経済的純現在価値(B-C)	48億円
経済的内部収益率(EIRR)	5.7% 4.1%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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、 栗原地域と登米地域と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2.4km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)と一体となって、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)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	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">事業着手時 (平成25年度)</td> <td style="width: 45%;"> 【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 </td> <td style="width: 30%;"> 【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 </td> </tr> <tr> <td>再評価時 (平成27年度)</td> <td> 【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 </td> <td> 【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 </td> </tr> </table>			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
	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】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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(13.1億円) 軟弱地盤対策工の増(10.7億円) 橋梁区間の増(4.9億円)
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

事業性の有効性	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
事業性の有効性	○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>
事業性の有効性	事業効果	<p>○効果の発現状況</p> <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> <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（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、（一）若柳築館線では交通量が最大7,400台/日減少することなど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▲4115億円、用地費▲41億円 ・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24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	35,033.7億円	59,058.6億円	37,837.4億円
	維持管理費	2.5億円	2.4億円	2.4億円
	総費用	37,536.2億円	61,461.0億円	40,239.8億円
	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】

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

当初軟弱地盤対策工については、地質調査の密度が低いため一般的な対策工費を計上していたが、事業採択後に詳細調査を進めた結果当初想定よりも地盤が弱いことが判明し、対策工の追加が必要となったため事業費が増額となった。

なお、事業着手後の事業費増減可能性を考慮し、事業着手時の費用算出にあたっては、過去の同種事業の多くの実績を基に行うことで精度の高い事業費を計上しておくことが重要であることを確認したことから、地質調査結果のデータベース化や、多種多様な工種を実施している復旧復興事業の実績をデータベース化し、今後の事業費算定に役立てていく。

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
(主) 築館登米線	宮城県北 高速幹線道路 IV期(築館工区)	L=1.7km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,000	2	宮城県

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	59億円	2.4億円	61億円
基準年における 現在価値 (C)	56億円	0.90億円	57億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成27年度			
供用年	平成31年度			
単年便益 (初年便益)	4.5億円	0.92億円	0.29億円	5.7億円
基準年における 現在価値 (B)	76億円	16億円	5.1億円	97億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.7
経済的純現在価値 (B-C)	40 億円
経済的内部収益率 (EIRR)	7.5% 4.1%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用の現在価値算定表

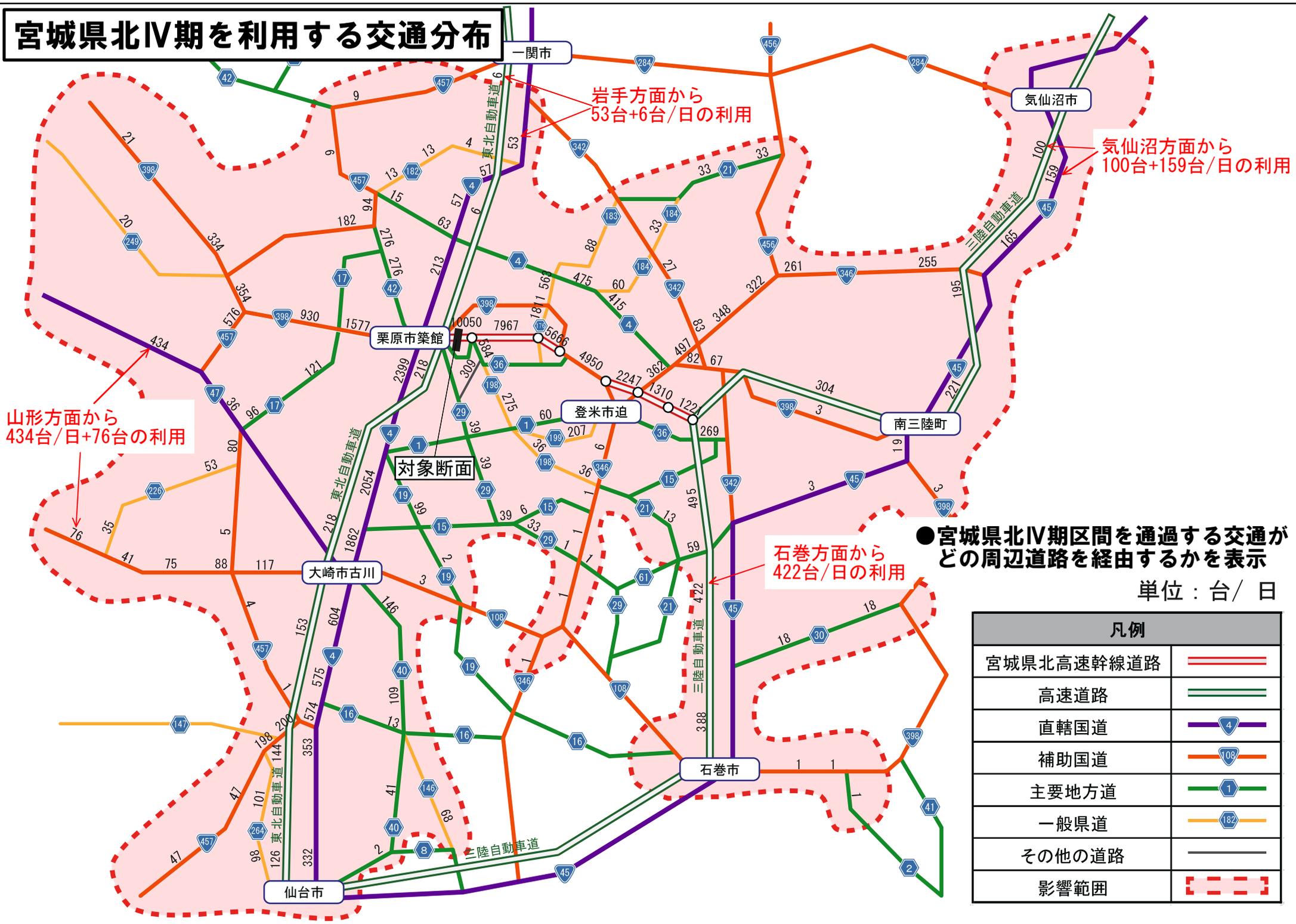
維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:(主)築館登米線(宮城県北高速幹線道路IV期(築館工区))				単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)	
				0.031	1.65	0.05	
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-6年目	H 25	1.0816	91.1	3.00	3.24		
-5年目	H 26	1.0400	91.1	9.80	10.19		
-4年目	H 27	1.0000	91.1	8.40	8.40		
-3年目	H 28	0.9615	91.1	6.00	5.77		
-2年目	H 29	0.9246	91.1	12.30	11.37		
-1年目	H 30	0.8890	91.1	19.50	17.34		
供用開始年次	H 31	0.8548	91.1			0.05	0.04
1年目	H 32	0.8219	91.1			0.05	0.04
2年目	H 33	0.7903	91.1			0.05	0.04
3年目	H 34	0.7599	91.1			0.05	0.04
4年目	H 35	0.7307	91.1			0.05	0.03
5年目	H 36	0.7026	91.1			0.05	0.03
6年目	H 37	0.6756	91.1			0.05	0.03
7年目	H 38	0.6496	91.1			0.05	0.03
8年目	H 39	0.6246	91.1			0.05	0.03
9年目	H 40	0.6006	91.1			0.05	0.03
10年目	H 41	0.5775	91.1			0.05	0.03
11年目	H 42	0.5553	91.1			0.05	0.03
12年目	H 43	0.5339	91.1			0.05	0.03
13年目	H 44	0.5134	91.1			0.05	0.02
14年目	H 45	0.4936	91.1			0.05	0.02
15年目	H 46	0.4746	91.1			0.05	0.02
16年目	H 47	0.4564	91.1			0.05	0.02
17年目	H 48	0.4388	91.1			0.05	0.02
18年目	H 49	0.4220	91.1			0.05	0.02
19年目	H 50	0.4057	91.1			0.05	0.02
20年目	H 51	0.3901	91.1			0.05	0.02
21年目	H 52	0.3751	91.1			0.05	0.02
22年目	H 53	0.3607	91.1			0.05	0.02
23年目	H 54	0.3468	91.1			0.05	0.02
24年目	H 55	0.3335	91.1			0.05	0.02
25年目	H 56	0.3207	91.1			0.05	0.02
26年目	H 57	0.3083	91.1			0.05	0.01
27年目	H 58	0.2965	91.1			0.05	0.01
28年目	H 59	0.2851	91.1			0.05	0.01
29年目	H 60	0.2741	91.1			0.05	0.01
30年目	H 61	0.2636	91.1			0.05	0.01
31年目	H 62	0.2534	91.1			0.05	0.01
32年目	H 63	0.2437	91.1			0.05	0.01
33年目	H 64	0.2343	91.1			0.05	0.01
34年目	H 65	0.2253	91.1			0.05	0.01
35年目	H 66	0.2166	91.1			0.05	0.01
36年目	H 67	0.2083	91.1			0.05	0.01
37年目	H 68	0.2003	91.1			0.05	0.01
38年目	H 69	0.1926	91.1			0.05	0.01
39年目	H 70	0.1852	91.1			0.05	0.01
40年目	H 71	0.1780	91.1			0.05	0.01
41年目	H 72	0.1712	91.1			0.05	0.01
42年目	H 73	0.1646	91.1			0.05	0.01
43年目	H 74	0.1583	91.1			0.05	0.01
44年目	H 75	0.1522	91.1			0.05	0.01
45年目	H 76	0.1463	91.1			0.05	0.01
46年目	H 77	0.1407	91.1			0.05	0.01
47年目	H 78	0.1353	91.1			0.05	0.01
48年目	H 79	0.1301	91.1			0.05	0.01
49年目	H 80	0.1251	91.1	-3.04	-0.38	0.05	0.01
合計				55.96	55.93	2.37	0.90
単純事業費計				59.00		2.37	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

宮城県北IV期を利用する交通分布



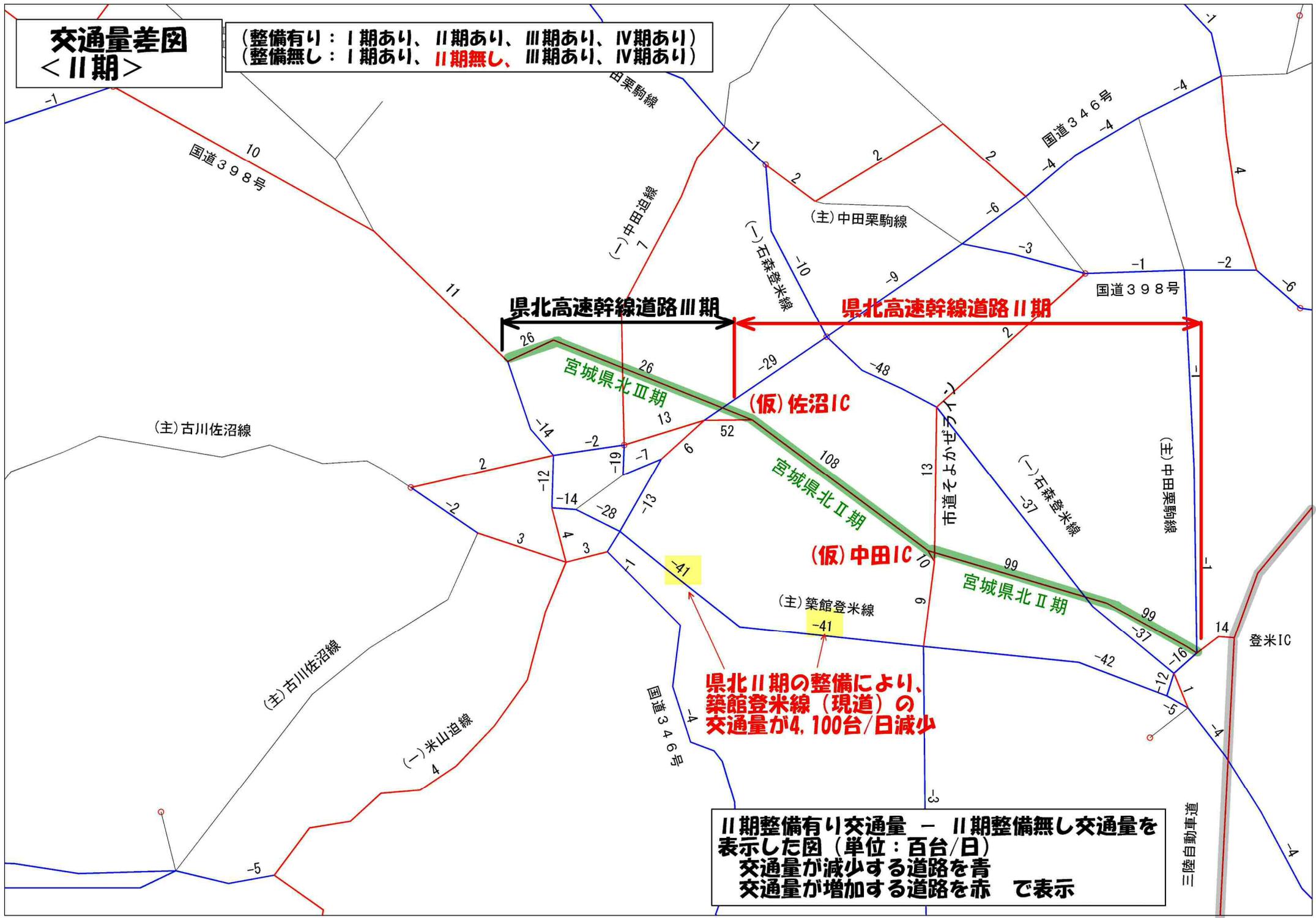
●宮城県北IV期区間を通過する交通がどの周辺道路を経由するかを表示

単位：台/日

凡例	
宮城県北高速幹線道路	
高速道路	
直轄国道	
補助国道	
主要地方道	
一般県道	
その他の道路	
影響範囲	

交通量差図
<II期>

(整備有り: I期あり、II期あり、III期あり、IV期あり)
(整備無し: I期あり、II期無し、III期あり、IV期あり)



II期整備有り交通量 - II期整備無し交通量を
表示した図 (単位: 百台/日)
交通量が減少する道路を青
交通量が増加する道路を赤 で表示

県北高速幹線道路III期

県北高速幹線道路II期

(仮)佐沼IC

(仮)中田IC

県北II期の整備により、
築館登米線(現道)の
交通量が4,100台/日減少

三陸自動車道

交通量差図 <Ⅲ期>

(整備有り：Ⅰ期あり、Ⅱ期あり、Ⅲ期あり、Ⅳ期あり)
(整備無し：Ⅰ期あり、Ⅱ期あり、Ⅲ期無し、Ⅳ期あり)

県北Ⅲ期の整備により、
国道398号の交通量が
5,000台/日減少

県北高速幹線道路Ⅲ期

県北高速幹線道路Ⅱ期

Ⅲ期整備有り交通量 - Ⅲ期整備無し交通量を
表示した図(単位：百台/日)
交通量が減少する道路を青
交通量が増加する道路を赤
で表示

