

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 築館登米線 みやぎ県北高速幹線道路整備事業(I期)	補助・単独の別	補助	事業主体	宮城県
施行地名	栗原市築館加倉～栗原市若柳新田 地内	【位置図後掲】		管理主体	宮城県
根拠法令	道路法第56条				
事業の概要	事業目的	<p>主要地方道築館登米線は、栗原市築館から登米市登米町までの県北部を横断的に結ぶ幹線道路である。現道は、沿線の点在する集落内を結びその中を通過することから、道路線形が悪く円滑な交通が確保されていない。また、中間部の登米市迫町内の市街地は混雑しており、通過時間を要している状況である。</p> <p>みやぎ県北高速幹線道路は、栗原・登米地方の中心都市相互の連携を強化し、地域の活性化および産業振興に資する道路として、東北縦貫自動車道築館インターから三陸縦貫自動車道登米インターに至る約28kmの高速性・定時制に優れた自動車専用道路として整備をするものである。</p> <p>事業中のI期区間は、特に事業効果の高い栗原市築館加倉地内から登米市迫町北方地内の国道398号までの約8.8kmを暫定2車線で整備するものである。</p>			
	事業内容				
	事業着手時 (平成7年度)	<計画概要> 延長 L=8,800m 計画幅員 W=7.0(12.0)m 全体事業費 C=31,500百万円	<計画諸元> 設計速度 80km/h		
	再評価時 (平成16年度)	<計画概要> 延長 L=8,800m 計画幅員 W=7.0(12.0)m 全体事業費 C=31,500百万円	<計画諸元> 設計速度 80km/h		
再々評価時 (平成21年度)	<計画概要> 延長 L=8,800m 計画幅員 W=7.0(12.0)m 全体事業費 C=25,000百万円	<計画諸元> 設計速度 80km/h			
	【事業内容の変更状況とその要因】 現地精査を踏まえ、地盤改良工および法面工法、橋梁形式の変更を行いコスト縮減を図り全体事業費の見直しを行った。				

事業費

	全体事業費		費用負担内訳			
		内地費	国 [55%]	県 [45%]	市町村 [- %]	その他 [- %]
事業着手時 (平成7年度)	315 億円	54.9 億円	173.2 億円	141.8 億円	— 億円	— 億円
再評価時 (平成16年度)	315 億円	54.9 億円	173.2 億円	141.8 億円	— 億円	— 億円
再々評価時 (平成21年度)	250 億円	54.9 億円	137.5 億円	112.5 億円	— 億円	— 億円

※事業費増加度（重点評価実施基準 指標4）

$$= (再評価時事業費 - 事業着手時事業費) / 事業着手時事業費$$

$$= (250 - 315) / 315 = -20.6\%$$

【事業費の変更状況とその要因】

全体事業費については、前回再評価時から65億円削減している。その主な要因としては、地盤改良工の見直し、橋梁構造物の構造形式変更及び法面緑化工法の変更などによるコスト縮減によるものである。

○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		76.6 % 241.4億円		76.6 % 241.4億円		67.0 % 176.4億円		-65.0億円	
改良工	8,800m	37.3 % 117.6億円	8,800m	37.3 % 117.6億円	8,800m	33.5 % 92.8億円		-24.8億円	地盤改良、法面工法の変更
橋梁工	一式	23.3 % 73.5億円	一式	23.3 % 73.5億円	一式	15.9 % 43.4億円		-30.1億円	橋梁形式の変更
舗装工	8,800m	16.0 % 50.3億円	8,800m	16.0 % 50.3億円	8,800m	17.6 % 40.2億円		-10.1億円	交通安全施設の変更
測量及び試験費	一式	5.9 % 18.7億円	一式	5.9 % 18.7億円	一式	9.0 % 18.7億円		0億円	
用地費及び補償費	一式	17.5 % 54.9億円	一式	17.5 % 54.9億円	一式	24.0 % 54.9億円		0億円	
用地費	一式	9.2 % 28.8億円	一式	9.2 % 28.8億円	一式	11.5 % 28.8億円		0億円	
補償費	一式	8.3 % 26.1億円	一式	8.3 % 26.1億円	一式	12.5 % 26.1億円		0億円	
合計		100 % 315億円		100 % 315億円		100 % 250億円		-65億円	

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.7年度	用地買収着手年度	H.7年度	用地買収着手年度	H.7年度
工事着手予定年度	H.9年度	工事着手年度	H.10年度	工事着手年度	H.10年度
		計画変更実施年度	—	計画変更実施年度	H.20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.23年度

- ・平成20年度に事業費及び完成年度を変更
- ・再々評価時の完成予定年度は平成20年度の計画変更時に見直したもの。

※事業停滞年数（重点評価実施基準指標1）＝0年

$$\begin{aligned} \text{※事業工期延伸度（重点評価実施基準指標3）} &= (\text{変更後予定事業期間}) / (\text{当初予定事業期間}) \\ &= 17年 / 13年 = 1.31 \end{aligned}$$

事業概要	○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>(154.3億円) 224.1億円</td> <td>(49.0%) 89.6%</td> <td>(26.1億円) 28.8億円</td> <td>(90.6%) 100.0%</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	(154.3億円) 224.1億円	(49.0%) 89.6%	(26.1億円) 28.8億円
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												
(154.3億円) 224.1億円	(49.0%) 89.6%	(26.1億円) 28.8億円	(90.6%) 100.0%												
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) = (224.1/250) - ((250÷17)×15/250) = (89.6%) - (88.2%) = 1.4%</p> <p>【事業の進捗状況(順調でない場合にはその要因)】 用地難航箇所の買収が平成19年度に完了したことから、現在工事を全域的に展開しており、順調な進捗状況であり、平成20年度末で約87%の進捗率となっている。</p> <p>【今後の進捗の見込み(事業スケジュール表後掲)】 用地買収の完了や改良工の軽減により、順調に事業を進捗させることができ、完成年度は予定より1年早い平成23年度となる見込みである。なお、事業効果を早期に発現させるため、若柳南IC～国道398号間については、平成22年度に部分供用させる予定である。</p>														
	<p>施設管理の予定・管理状況</p> <p>本線については宮城県が道路管理者として管理し、側道については、栗原市、登米市が管理する予定である。施設は宮城県が管理することとなるが、平成13年度から全域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たい。</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 ・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月改訂)</p> <p>宮城県北部の高規格道路ネットワークとして、東北縦貫自動車道、三陸縦貫自動車道、仙台北部道路、及び本路線が位置づけられており、拠点間を結ぶ広域道路網を形成している。</p>														
	<p>事業を巡る社会経済情勢等</p>		<p>規則第24条2号関係</p>												
<p>○社会経済情勢 現況交通量(H17センサス) 4,597台/日(築館登米線)5,800台/日(国道398号) ・道路の整備状況 三陸縦貫自動車道は平成21年3月に桃生津山IC～登米IC間が開通し、登米ICアクセス県道である主要地方道中田栗駒線も平成21年3月に開通している。 また、登米IC～志津川IC及び唐桑道路にも着手され、県北部地域における高速幹線道路網の整備は順調に進捗している。</p> <p>○地元情勢, 地元の意見 関連する地域一帯からの早期供用の要望が強い。 平成20年10月23日提出 「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(構成3市2町)</p>															

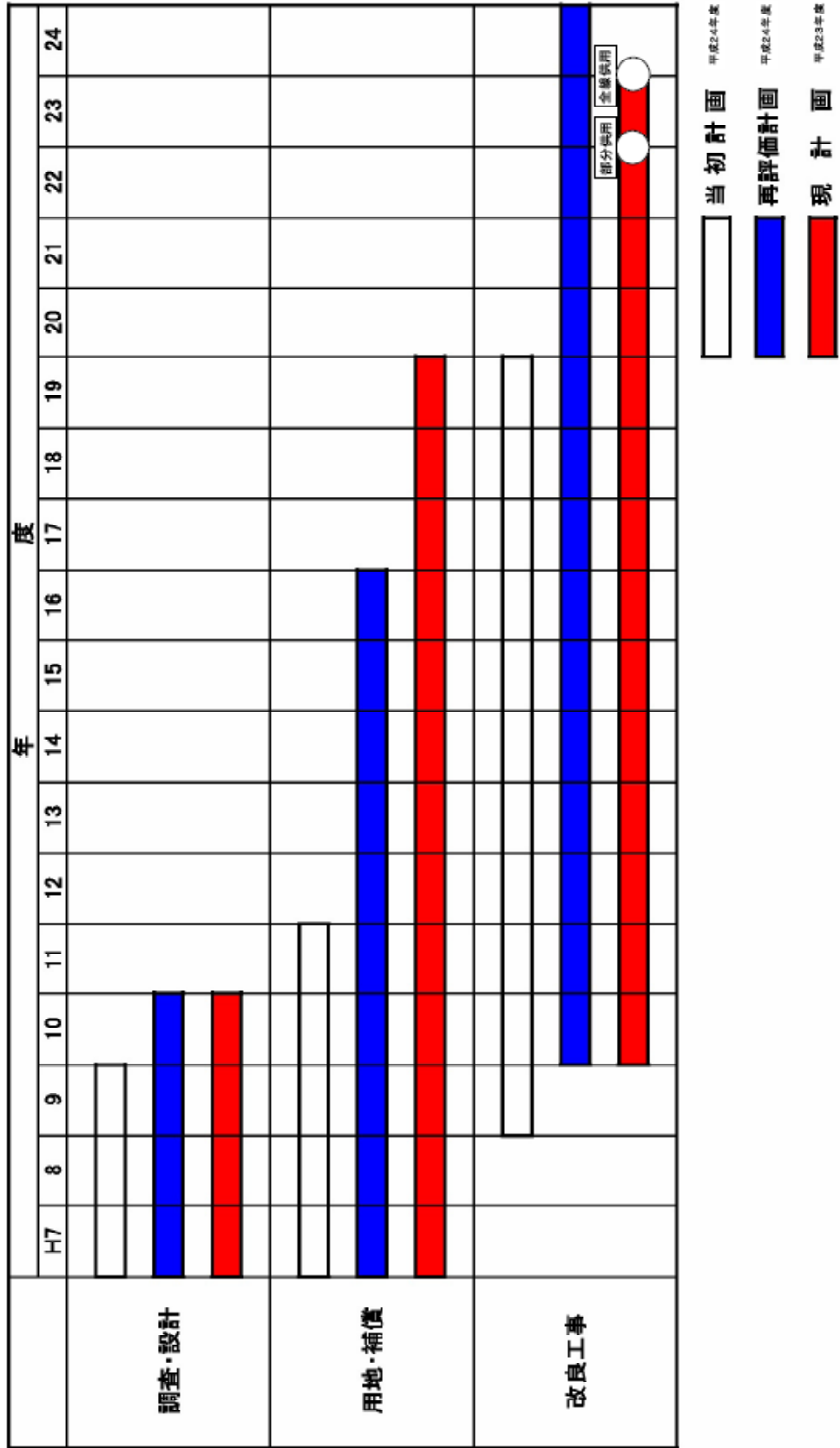
事業の有効性	事業効果	
	○効果の発現状況 現時点で供用している箇所がないため、まだ効果の発現はない。	
事業の有効性	○想定される事業効果	
	<p>本路線を利用することにより、現道の線形不良区間、幅員狭小区間及び交差点等を通行することなく、適正な区間速度による通行車の円滑な移動が確保される。さらに幅員狭小区間が解消されることによって、大型貨物車の通行が容易となり、大型交通量の増加が期待でき、物流の効率化を支援することができる。</p> <p>東北縦貫自動車道、三陸縦貫自動車道を結ぶ重要な路線の一部として、東西軸を形成する主要なネットワークが形成され、他の地域からのアクセス性が向上することにより、伊豆沼等の地域の独自性を生かした交流の促進が期待される。</p>	
事業の有効性	関連事業の概要・進捗状況等	
	<p>本路線へのアクセス道路として2路線の県道を整備しており、若柳南ICにアクセスする一般県道若柳築館線は平成19年度に完成し供用している。</p> <p>伊豆沼ICにアクセスする一般県道くりこま高原停車場伊豆沼線については、平成22年度に完成予定である。</p>	
事業の有効性	代替案との比較検討	規則第24条第3号関係
	<p>再評価時に比較検討したルートに基づき事業を進めており、事業の進捗を踏まえ高規格幹線道路という限られた設計条件の中では、それ以外に優位性のある具体案の検討が困難なため、環境への影響が少なく事業費も優位であった現ルートを採用している。</p>	
事業の有効性	コスト削減計画	規則第24条第4号関係
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地盤改良について、現地の調査結果に基づき、対策工法及び対策範囲、施工量の見直しを行いコスト削減をしている。(約6億円) ・ 橋梁構造物形式の見直し、橋梁の新工法の使用、橋梁から函渠への構造変更及び橋長の見直し等により、構造物費用のコスト削減になった。(約30億円) ・ 樹木の連続性確保のための盛土法面の苗木植栽について、地域の既存樹林から採取した実生や種子を育成した苗木を利用することにより、コスト削減している。(約19億円) ・ 交通安全施設、標識の構造形式見直しによるコスト削減 (約10億円) 	

事業の効 率 性	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				
	費 用 項 目	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20年)
		建設費	—	315.0億円	211.0億円
	便 益 項 目	維持管理費	—	25.6億円	15.8億円
		総費用	—	340.6億円	226.8億円
	率 性	現在価値（C）	—	324.8億円	300.0億円
		走行時間短縮便益	—	1939.6億円	1062.9億円
			走行経費減少便益	—	260.2億円
交通事故減少便益			—	66.6億円	74.6億円
総便益			—	2266.4億円	1300.3億円
現在価値（B）	—	825.5億円	549.4億円		
費用便益比（B/C）		—	2.5	1.8	
【便益の概要，主な算出根拠等】 現況交通量（H17センサス） 4,597台/日（築館登米線）5,800台/日（国道398号） 計画交通量（H42推定） 11,300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，分析手法や将来交通量及び交通量の伸び率が総便益の差異となったもの。					
環 境 へ の 影 響 と 対 策	地域指定状況等				
	特に計画路線区域に地域指定されている区域はないが，当路線南側に位置する伊豆沼・内沼はラムサール条約登録湿地であり，県自然環境保全地域に指定されている。				

環境への影響と対策	影響と対策		
	<p>I期事業区間の計画路線周辺は、ラムサール条約の登録湿地である「伊豆沼・内沼」をはじめとする自然環境に恵まれた貴重な地域が広がっていることから、環境対策委員会を設立し、有識者の意見を反映させながら道路整備を進めている。</p> <p>周辺の鳥類生息環境の保全と影響軽減のため、「みやぎ県北高速幹線道路環境対策委員会」を設置し、委員会の討議を踏まえ環境対策を考慮しながら事業を進めている。</p> <p>特に、道路により分断される野生動物の生息環境の連続性を保つため、通路を設置している。また、地域固有の自然環境に配慮し、法面緑化においては従来の外来種子を使用するのではなく、現場で伐採した樹木チップや掘削で生じた表土を活用し、その土中に含まれる埋土種子の発芽による緑化を実施している。地域の既存樹林から採取した実生や種子を育成した苗木を利用している。</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16年度	
	答申	答申	継続妥当
		条件	—
		別紙意見	<p>1 審議対象事業の実施に関する意見 交通量の変化や三陸道石巻河南IC以北の無料化などを踏まえ、幹線交通網の見直しを検討すること。 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。</p> <p>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算定を行うこと。</p>
	評価結果	評価結果	事業継続
		対応方針	—
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 当該事業の実施に際しては、交通量の変化や三陸道石巻河南IC以北の無料化などを踏まえ、幹線交通網の見直しを検討していくとともに、一層の経費削減に努める。</p> <p>2 今後の事業実施に関する意見への対応方針 —</p>	
現在の対応状況			
<p>三陸道石巻河北IC以北の無料化等を踏まえ、幹線道路網の整備状況を考慮し将来交通量については、ネットワークを用いて算定を行った。</p>			
総合評価	対応方針		
	事業継続		

事業スケジュール表

事業スケジュール(みやぎ県北高速幹線道路)

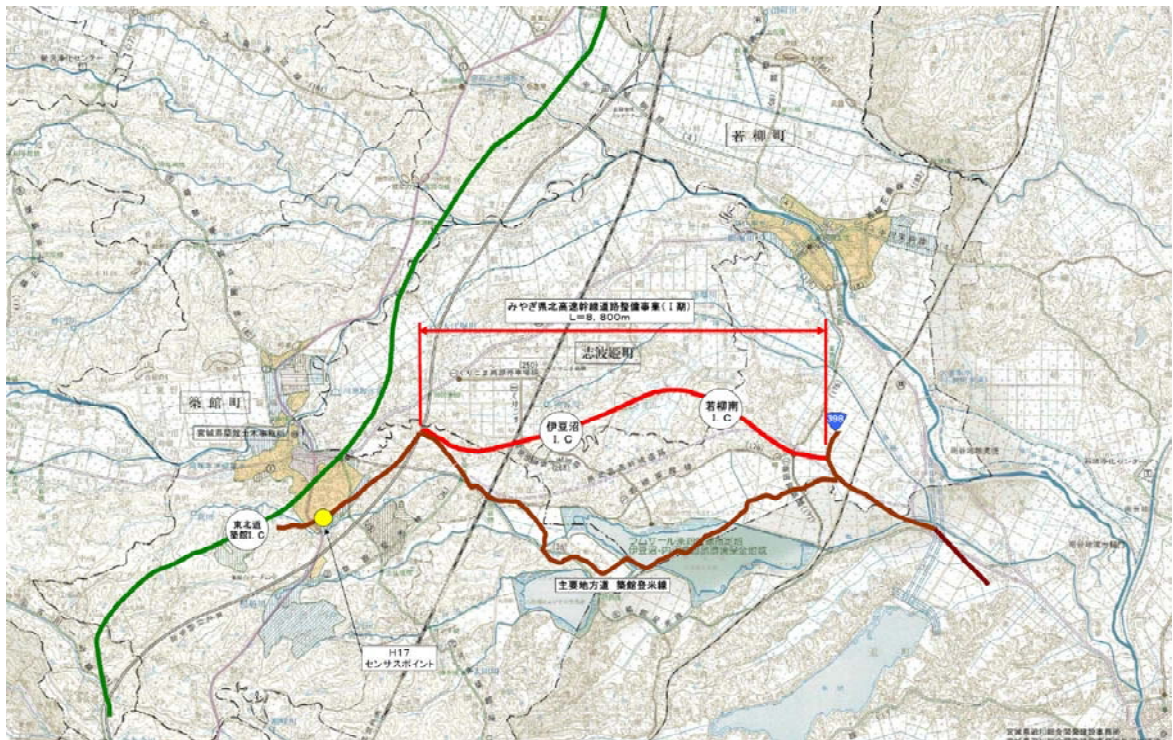


○位置図



位

置



図

