| 事業名〔地区名〕 | 主要地方道女川牡鹿線<br>大谷川浜小積浜道路改良事業 | 全体事業費（億円） | 76.8 | 採択年度 | 平成29年度 | 完成目標年度 | 令和9年度 | 担当部(局)課名 | 土木部道路課 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 評価対象理由 | 事業着手から10年経過で継続中 | 前回評価時の対応方針 | － | | | | | | |

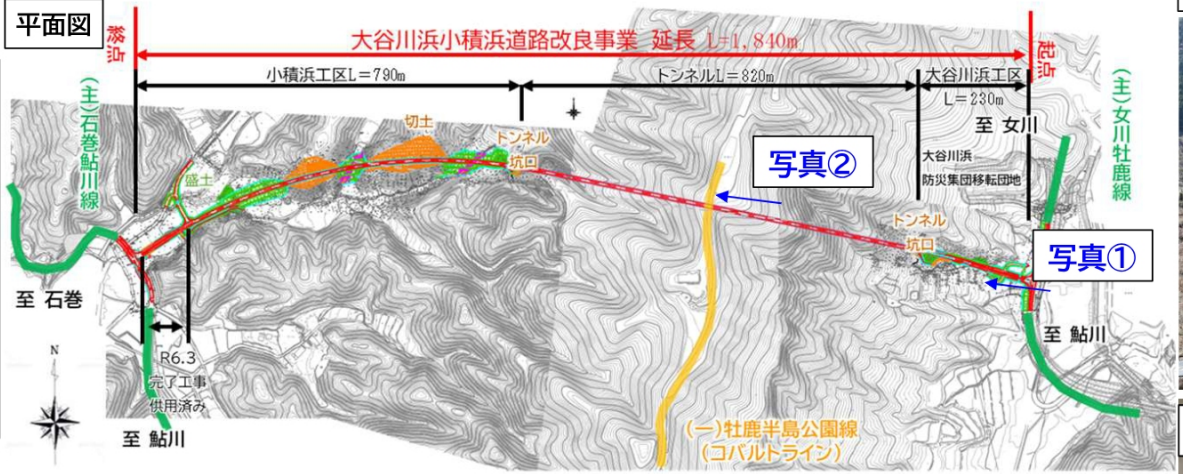
## 1 事業の概要

大谷川浜小積浜道路改良事業は、強靱で信頼性の高い、災害に強い防災道路ネットワークの構築を図るため、牡鹿半島の主要地方道石巻鮎川線と女川牡鹿線を東西に接続する、道路改良を実施するもの。

位置図




平面図

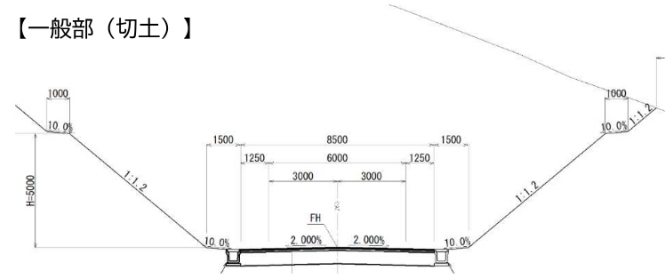




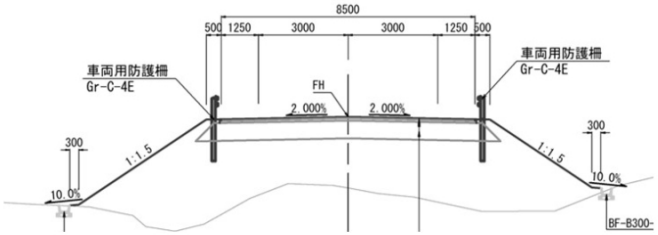


標準断面図

【一般部（切土）】




【一般部（盛土）】



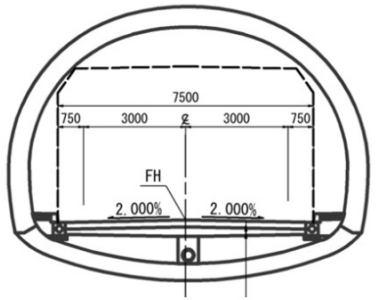

現地の状況写真（令和８年４月）







【トンネル部】



## 2 事業の進捗状況等

(1)事業内容

- 令和7年度末時点の事業費ベースでの進捗率は86.5%であり、その内用地費ベースの進捗率は98.7%となっている。
- 令和7年度工事は、トンネル工及び道路改良工を実施。
- 令和8年度は引き続き、トンネル工及び道路改良工を実施予定。

(2)事業費(単位:億円)

| 全体事業費 | | 年度別執行額 | |
|---|---|---|---|
| 事業着手時 | 今回<br>(前回差比) | ~R7(2025)年度<br>(事業費執行率) | R8(2026)年度見込 |
| 52.0億円 | 76.8億円<br>(+24.8億円) | 66.4億円<br>(86.5%) | 10.4億円 |

(3)事業の進捗状況(規則第24条第1号関係)

| 評価指標 | 採択時<br>(H29/2017) | 今回評価時<br>(R8/2026) | 完成時<br>(R9/2027) |
|---|---|---|---|
| 道路改良延長<br>1.84km | 0.0km<br>(0%) | 0.12km<br>(7%) | 1.84km<br>(100%) |

(4)事業を巡る社会経済情勢等(規則第24条第2号関係)

①社会経済情勢
・主要地方道女川牡鹿線は女川町の一般国道398号を起点とし、石巻市大原浜の主要地方道石巻鮎川線に至る牡鹿半島地域の観光や産業振興を担う重要な路線である。
・本路線は、災害対策基本法に基づき、宮城県防災会議が策定した宮城県地域防災計画において第3次緊急輸送道路として指定されており、県内で被災があった際には、本路線を介して被災地への物資輸送等に利用されるなど、災害時の緊急輸送道路として重要な役割を果たしている。
②地元情勢、地元の意見
・当該工区は、急峻な地形に阻まれた牡鹿半島の東西を、円滑に往来することが困難となっており、緊急時の安全な通行に課題のある箇所である。
・本事業が完成することで、牡鹿半島を東西に接続し、強靱で信頼性の高い、災害に強い防災道路ネットワークの構築が図られる。また、地域間の連絡強化や、石巻市街地及び三陸縦貫自動車道へのアクセス向上が図られ、牡鹿半島地域の観光及び産業振興に寄与することが期待されるため、地元関係者から早期完成の期待が寄せられており、事業効果の早期発現に向けて、引き続き事業を推進していく。

(5)期待される効果

(1)災害に強い防災道路ネットワークの構築
近年激甚化・頻発化する災害時においても寸断されることのない、信頼性の高い防災道路ネットワークが構築され、緊急輸送道路としての機能強化が期待される。
(2)安全で安心な暮らしと利便性向上
土砂災害警戒区域を回避することや、牡鹿半島の東西の走行時間が約10分短縮されることから、道路利用者の利便性向上が期待される。
(3)広域道路ネットワークの強化
牡鹿半島の東西を接続し、地域間の連絡強化や、石巻市街地及び三陸縦貫自動車道へのアクセス向上を図り、牡鹿半島地域の地域間交流や観光及び産業振興などの更なる活性化が期待される。

(6)代替案との比較検討(規則第24条第3号関係)

- 事業着手時において、複数案で比較検討を実施しており、経済性等の観点から評価し、最も優位となる案を選定した現計画が最良であり、代替案はない。

(7)コスト縮減計画(規則第24条第4号関係)

- 道路改良工事に使用する砕石、アスファルト合材について、再生資材を積極的に活用していく。
- 本事業で発生する建設発生土については、付近の港湾の埋め立て材として流用しており、資源の有効活用や工事のコスト削減を図っていく。

(8)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 令和7年版)
社会的割引率:4% 便益算定期間:50年

| 区分 | | 事業着手時<br>基準年<br>(平成29年度) | 再評価時<br>基準年<br>(令和8年度) | |
|---|---|---|---|---|
| | | 全体 | 全体 | 残事業 |
| 費用項目 | 建設費 | - | 70.05 | 9.46 |
| | 維持管理費 | - | 4.49 | 4.49 |
| | 総費用 | - | 74.54 | 9.41 |
| | 現在価値(C) | - | 77.69 | 11.34 |
| 便益項目 | 走行時間短縮便益 | - | 65.56 | 65.56 |
| | 走行経費減少便益 | - | 14.22 | 14.22 |
| | 交通事故減少便益 | - | 0.99 | 0.99 |
| | 総便益 | - | 80.77 | 80.77 |
| | 現在価値(B) | - | 80.77 | 80.77 |
| 費用便益比(B/C) | | - | 1.04 | 7.12 |

(単位:億円)
(ただし,B/Cの単位は除く)

※事業着手の前年度に行う事業箇所評価が震災以降休止していたため、事業着手時のB/Cは算出していない。

## 3 評価

| (1)県の対応方針案 | (2)理由 |
|---|---|
| 事業継続 | 当該道路の整備により、車両通行の安全確保や第3次緊急輸送道路として防災道路ネットワークの機能向上につながるため、目標である令和9年度の早期完成に向け、事業を進めていく必要がある。 |

# （補足資料）事業費増額となった要因について（1／2）

事業名:主要地方道女川牡鹿線大谷川浜小積浜道路改良事業

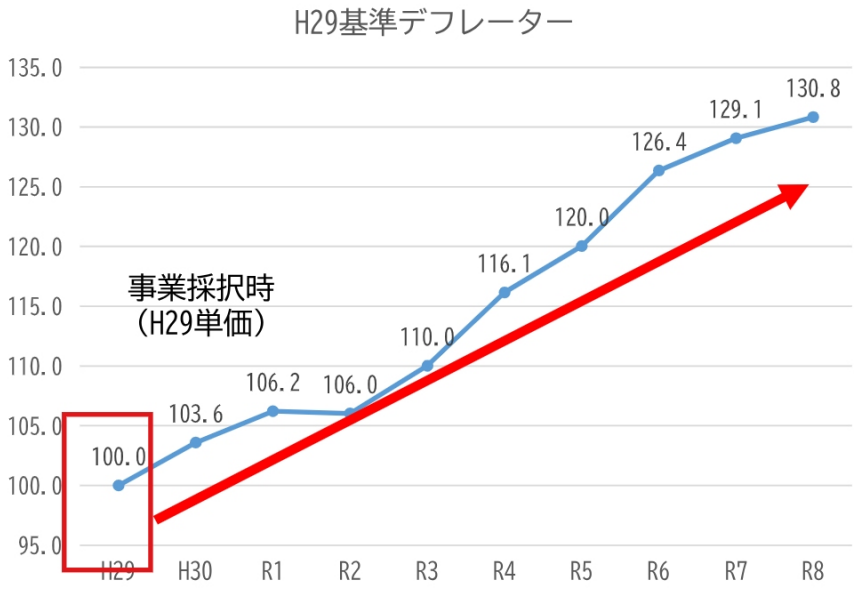
**社会的要因の変化【物価変動や働き方改革にかかる諸経費率上昇などに伴う増額】 ＋20.3億円**
事業採択時からの物価上昇や働き方改革にかかる諸経費率上昇などにより、事業費が増額したもの。

## ○物価変動（労務や資機材等の単価上昇）による増

＋16.2億円

【参考】建設工事デフレーター（道路改良）
推移グラフ（H29～R8）

※事業採択時（H29単価）を100％として算出




## ○消費税率の改定による増

＋1.4億円

事業採択時（H29年）は消費税率が8％であったが、令和元年10月1日から消費税率が10％に引き上げ。

## ○働き方改革にかかる諸経費率上昇に伴う増

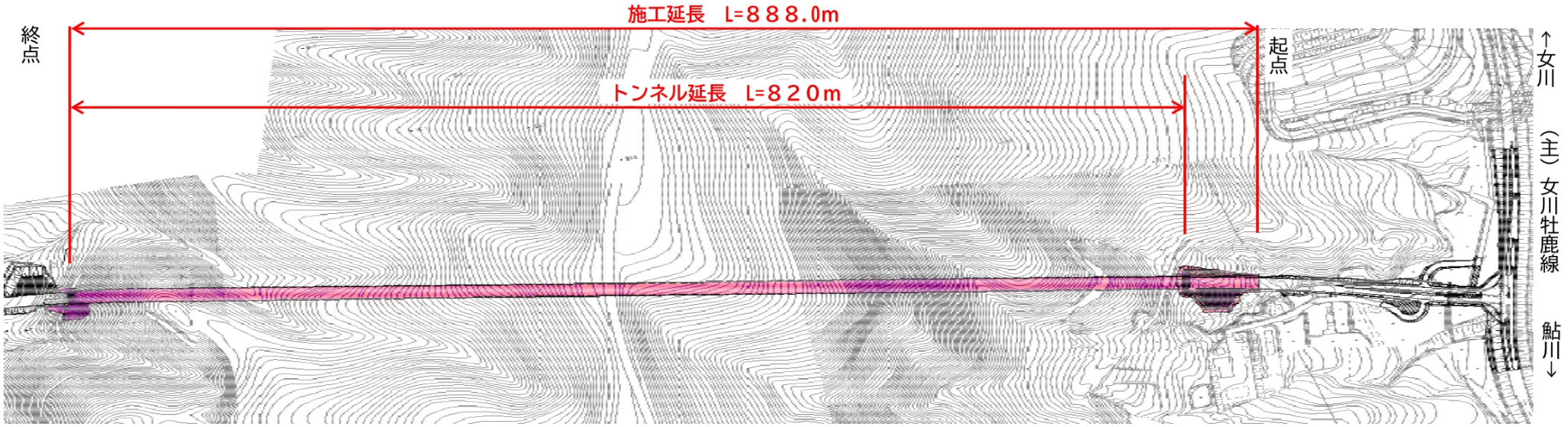
＋2.7億円

宮城県において、建設産業の若手技術者の減少など、将来の担い手確保が大きな課題となっていることから、建設現場では、週休2日の確保を行うことによる就労環境の改善を図るため、令和6年度から“工期全休の週休2日”が標準化されたことに伴い、諸経費率が増えたもの。

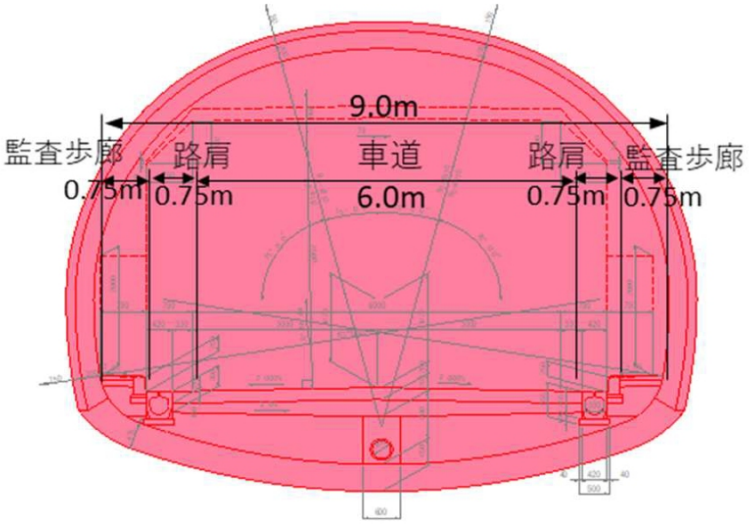
# （補足資料）事業費増額となった要因について（2／2）

事業名:主要地方道女川牡鹿線大谷川浜小積浜道路改良事業

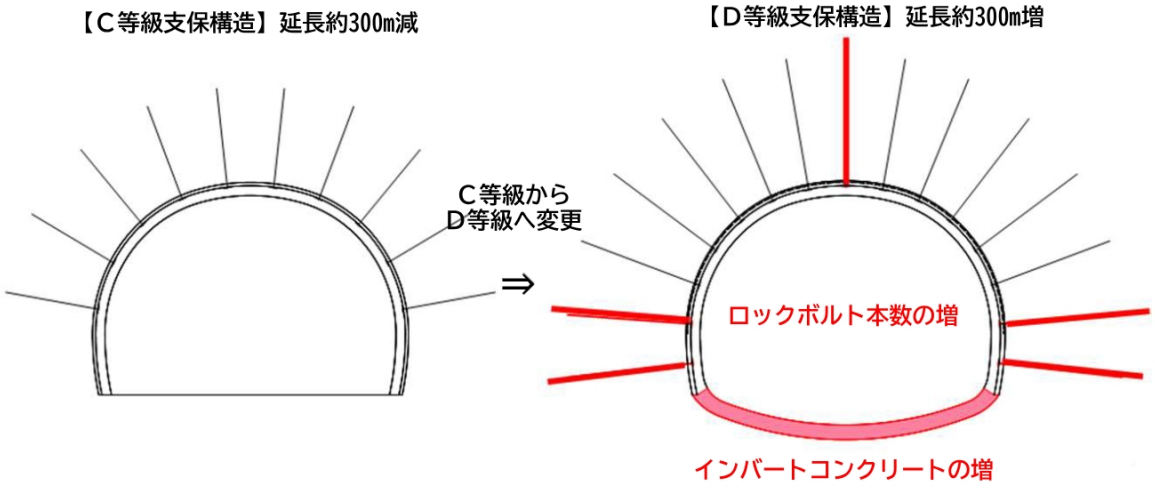
計画内容の変更【現場条件の変更に伴う増額】 ＋4.5億円
地山の状態が、当初想定していたものよりも脆弱な箇所が多く、追加の地山補強対策のため、支保構造を変更したことから、工事費が増額となるもの。




<<トンネル断面図>>




岩盤に細かい割れ目が多く確認されるなど、地山の状態が脆弱な箇所が多かった
→より地山を補強する支保構造の延長が増加した



| 事業名〔地区名〕 | 主要地方道 仙台三本木線落合工区道路改良事業 | 全体事業費（億円） | 22.9 | 採択年度 | 令和4年度 | 完成目標年度 | 令和11年度 | 担当部(局)課名 | 土木部道路課 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 評価対象理由 | 事業着手から5年経過で継続中 | 前回評価時の対応方針 | － | | | | | | |

## 1 事業の概要

主要地方道仙台三本木線は、国道4号と東北縦貫自動車道を連絡する路線である。大衡IC・大和ICの背後地には、仙台北部中核工業団地群が位置しており、現状の片側1車線区間では輸送車両の集中により交通混雑が発生しているため、交通混雑の緩和及び物流効率化による地域経済支援を目的として、4車線整備を行うもの。

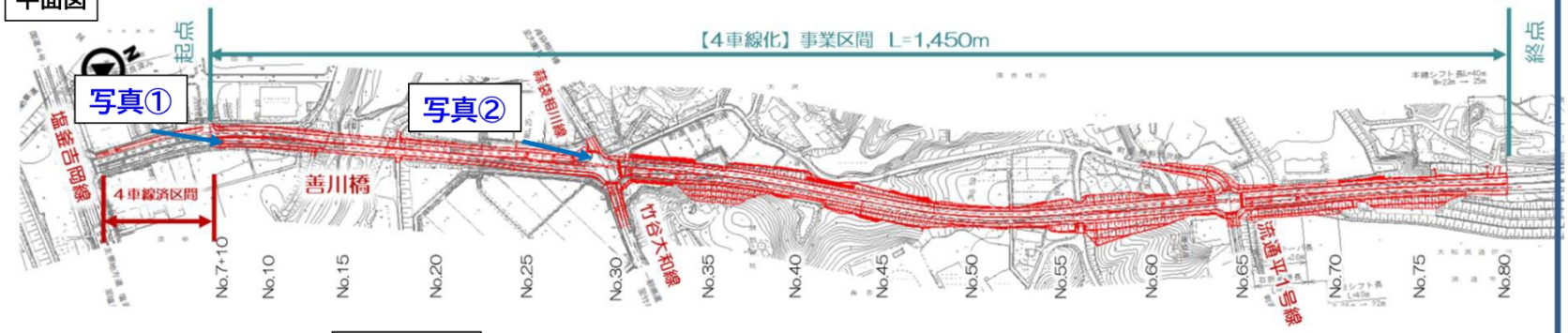
**位置図**





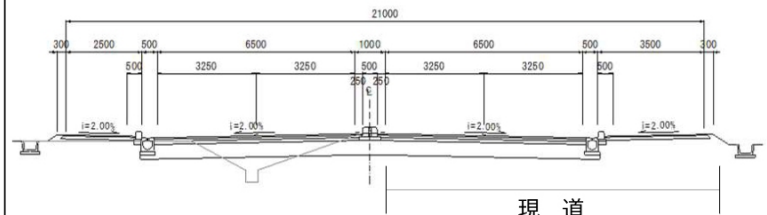


**平面図**

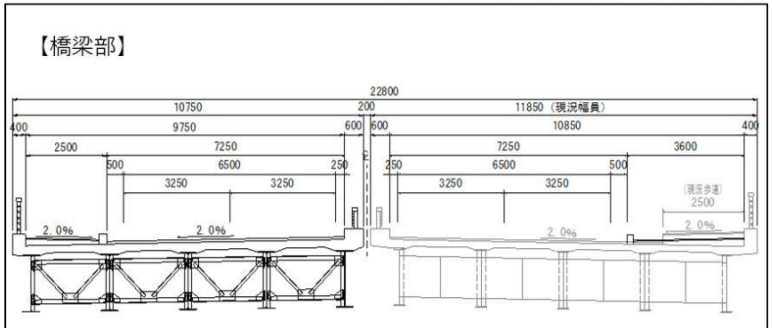



**標準断面図**

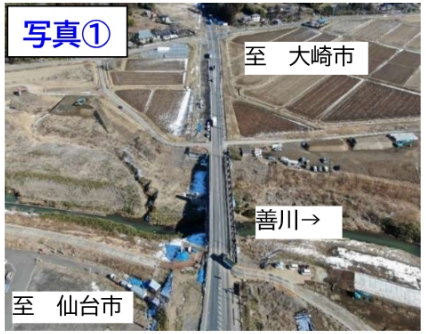
【一般部】




【橋梁部】




**現地の状況写真（令和８年２月）**






## 2 事業の進捗状況等

(1)事業内容

- 令和7年度末時点の事業費ベースでの進捗率は30.6%であり、その内用地費ベースの進捗率は82.2%となっている。
- 令和7年度は、橋梁上部工(桁製作)、既設橋梁の補強工及び道路改良工を実施。
- 令和8年度は、引き続き、橋梁上部工(桁架設)及び道路改良工を実施予定。

(2)事業費(単位:億円)

| 全体事業費 | | 年度別執行額 | |
|---|---|---|---|
| 事業着手時 | 今回<br>(前回差比) | ~R7(2025)年度<br>(事業費執行率) | R8(2026)年度見込 |
| 20.0億円 | 22.9億円<br>(2.9億円) | 7.0億円<br>(30.6%) | 3.0億円 |

(3)事業の進捗状況(規則第24条第1号関係)

| 評価指標 | 採択時<br>(R4/2022) | 今回評価時<br>(R8/2026) | 完成時<br>(R11/2029) |
|---|---|---|---|
| 道路改良延長<br>1.5km | 0.0km<br>(0%) | 0.0km<br>(0%) | 1.5km<br>(100%) |

(4)事業を巡る社会経済情勢等(規則第24条第2号関係)

①社会経済情勢
・主要地方道仙台三本木線は、国道4号と東北縦貫自動車道を接続し、仙台北部中核工業団地群への主要なアクセス道路として、企業の円滑な生産・物流活動など「富県宮城」を支える大変重要な路線である。
・本路線は、災害対策基本法に基づき、宮城県防災会議が策定した宮城県地域防災計画において第2次緊急輸送道路として指定されており、県内で被災があった際には、本路線を介して被災地への物資輸送等に利用されるなど、災害時の緊急輸送道路として重要な役割を果たしている。
②地元情勢、地元の意見
・当該工区は、仙台北部中核工業団地群の輸送車両が集中することにより、交通渋滞が頻発しており、円滑な通行に支障をきたしている。
・本事業が完成することで、交通渋滞が緩和し、安全で円滑な交通が確保されるため、地元関係者から早期完成の期待が寄せられており、事業効果の早期発現に向けて、引き続き事業を推進していく。

(5)期待される効果

(1)渋滞対策・事故対策
仙台北部中核工業団地群の輸送車両が集中することにより頻発していた交通渋滞が、4車線化により緩和され、走行時間の短縮や交通混雑により起因していた交通事故の減少が期待される。
(2)歩行空間・住民生活
道路空間の整備により、車両利用者の良好な生活環境の確保や通学路の安全性向上が期待される。
(3)地域経済・地域社会
仙台北部中核工業団地群では新たな工場増設や、工業団地造成がされており、大和ICまでの交通の円滑化、および東北縦貫自動車道を経由した仙台空港・港湾施設へのアクセス性向上による生産性の効率化や、新たな企業進出や工場増設が見込まれ、周辺地域の就業者数の増加が期待される。
(4)災害対策
4車線化により、第2次緊急輸送道路としての機能強化が期待される。

(6)代替案との比較検討(規則第24条第3号関係)

- 事業着手時において、複数案で比較検討を実施しており、経済性等の観点から評価し、最も優位となる案を選定した現計画が最良であり、代替案はない。

(7)コスト縮減計画(規則第24条第4号関係)

- 道路改良工事で使用する砕石、アスファルト合材について、再生資材を積極的に活用することでコスト縮減を図る。
- 本事業で発生する建設発生土については、近隣の別事業で利用することにより、残土処分費用の縮減を図る。

(8)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 令和7年版)
社会的割引率:4% 便益算定期間:50年

| 区分 | | 事業着手時<br>基準年<br>(令和4年度) | 再評価時<br>基準年<br>(令和8年度) | |
|---|---|---|---|---|
| | | 全体 | 全体 | 残事業 |
| 費用項目 | 建設費 | 18.21 | 20.85 | 9.94 |
| | 維持管理費 | 2.05 | 3.54 | 3.54 |
| | 総費用 | 20.26 | 24.39 | 13.48 |
| | 現在価値(C) | 15.08 | 22.10 | 10.56 |
| 便益項目 | 走行時間短縮便益 | 57.43 | 74.36 | 74.36 |
| | 走行経費減少便益 | 8.50 | 4.38 | 4.38 |
| | 交通事故減少便益 | 1.03 | 0.12 | 0.12 |
| | 総便益 | 66.96 | 78.86 | 78.86 |
| | 現在価値(B) | 66.96 | 78.86 | 78.86 |
| 費用便益比(B/C) | | 4.4 | 3.57 | 7.47 |

(単位:億円)
(ただし,B/Cの単位は除く)

## 3 評価

| (1)県の対応方針案 | (2)理由 |
|---|---|
| 事業継続 | 当該道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、重要物流道路及び緊急輸送道路として平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保、物流効率化や事故減少および企業誘致や工業団地の生産性向上が期待されるため、目標である令和11年度の早期完成に向け、事業を進めていく必要がある。 |

# (補足資料)事業費増額となった要因について

事業名:主要地方道仙台三本木線落合工区道路改良事業

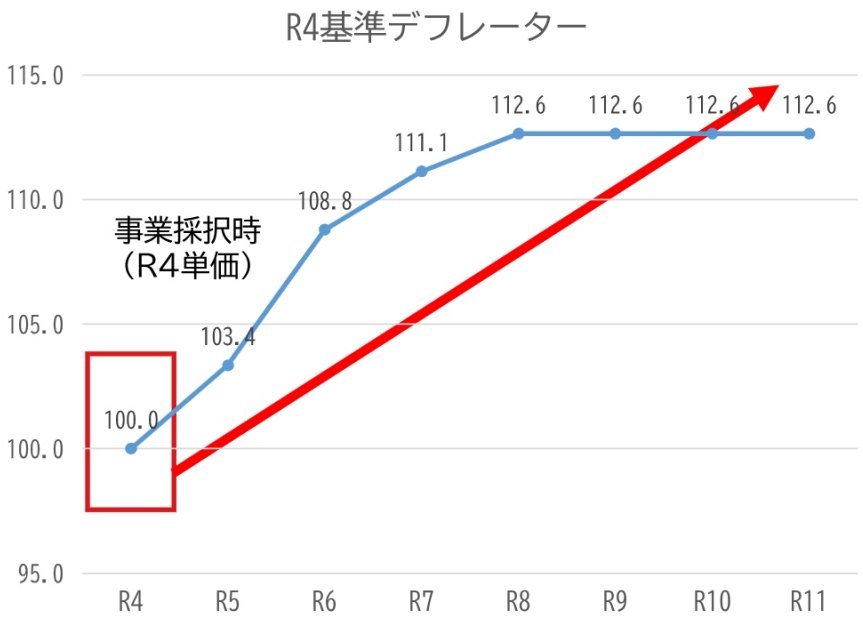
社会的要因の変化【物価変動や働き方改革にかかる諸経費率上昇に伴う増額】 ＋2.9億円
事業採択時からの物価変動や働き方改革にかかる諸経費率上昇により、事業費が増額したもの。

## ○物価変動(労務や資機材等の単価上昇)による増

＋2.2億円

【参考】建設工事デフレーター(道路改良)
推移グラフ(R4～R11)

※事業採択時(R4単価)を100%として算出




※R9以降は建設工事デフレーターがないため、R8年度から変化がないと想定している

## ○働き方改革にかかる諸経費率上昇に伴う増

＋0.7億円

宮城県において、建設産業の若手技術者の減少など、将来の担い手確保が大きな課題となっていることから、建設現場では、週休2日の確保を行うことによる就労環境の改善を図るため、令和6年度から“工期全休の週休2日”が標準化されたことに伴い、諸経費率が増えたもの。