

一般県道大島浪板線浪板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 10 月 20 日（火）
土木部道路課

事業の必要性	上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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、”本市においても、日常生活の利便性向上や産業・経済の振興発展を図るとともに、災害時などの安全・安心を支える防災道路として、平成30年度完成に向け整備を促進します”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
事業の有効性	○社会経済情勢	<p>(一) 大島浪板線については、三陸縦貫自動車道（仮称）大島IC～大島本土までのアクセスについて、県において整備中であり、平成30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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 現況交通（H22センサス） 903台/日 ((一) 大島浪板線)
	○地元情勢、地元の意見	<p>現道（一）大島浪板線は線形が悪く幅員が狭いが、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、災害時の避難道路、防災集団移転団地へのアクセス、離島大島からのアクセス及び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>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> <p>なお、複数の事業が関連するような事業を早期に進めるためには、あらかじめまちづくりの青写真について地元合意を得ておくことが重要である。</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) 車両通行の安全の確保</p> <p>現道（一）大島浪板線は、大型車両の交互通行が困難な狭隘道路であるが、当該道路整備にて幅員が広がることで車両及び歩行者の交通の安全が確保される。</p> <p>(2) 津波避難路としての機能</p> <p>現道（一）大島浪板線は、東日本大震災時に津波浸水被害を受けているが、当該道路は津波浸水範囲を外して内陸側に計画しているため、防災集団移転団地住民等のための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</p> <p>当該道路は、離島大島からのアクセス道路にもなるため、離島の隔絶性解消に寄与する。</p> <p>(4) 三陸縦貫自動車道へのアクセス向上</p> <p>当該道路は三陸縦貫自動車道ICへのアクセス道路であるため、観光、物流ルートとしての利便性が向上する。</p>

事業の効率性	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 ~ 気仙沼市大島) : 事業主体 宮城県 平成 30 年度完成予定</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>	
	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 23 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、盛土材に購入土を用いて施工することとしていたが、他の公共事業と施工時期等の調整を行った結果、発生土を使用することが可能となったことから、約 1.2 億円の節減を行っている。</p> <p>【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) (今回) ・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し、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>また、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) を計画することで 20 年期間におけるコスト削減を図った。(91 百万円のコスト削減)</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	38.8億円	60.6億円	25.4億円
	維持管理費	3.5億円	3.4億円	3.4億円
	総費用	42.3億円	64.0億円	28.8億円
	現在価値（C）	33.5億円	60.4億円	24.5億円
便 益 項 目	走行時間短縮便益	157.0億円	143.0億円	143.0億円
	走行経費減少便益	19.5億円	19.3億円	19.3億円
	交通事故減少便益	4.0億円	6.4億円	6.4億円
	総便益	180.5億円	168.6億円	168.6億円
	現在価値（B）	63.9億円	68.3億円	68.3億円
費用便益比（B/C）		1.91	1.13	2.8

【便益の概要、主な算出根拠等】

- ・現況交通（H22センサス）903台/日
 - ・計画交通量 4,100～5,500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

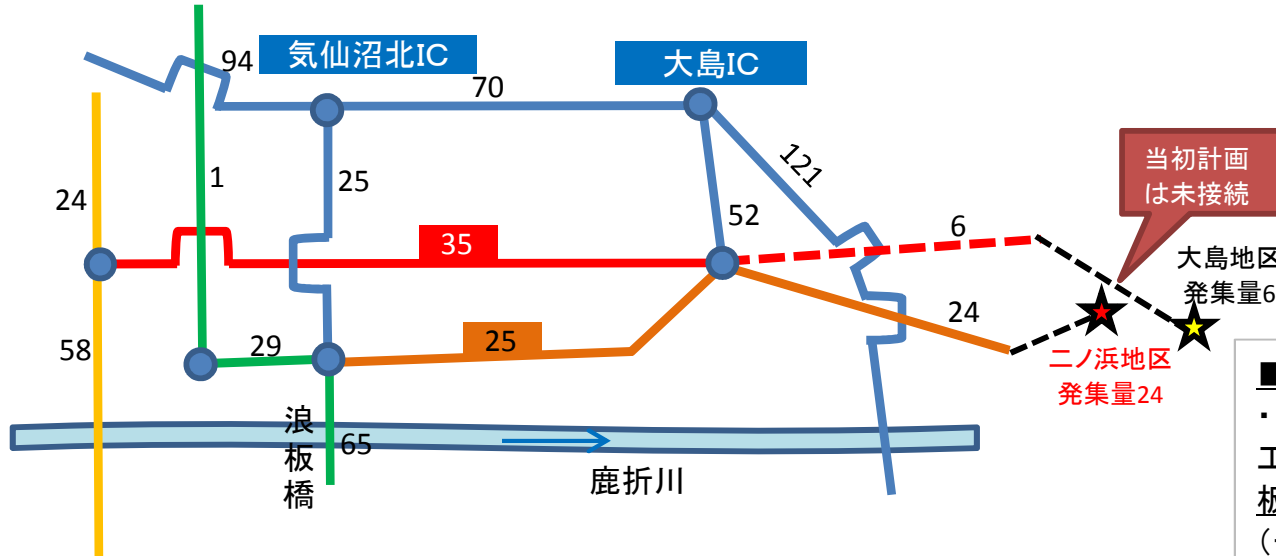
【事業着手時との違いの要因】

- ・交通ネットワーク変更に伴う計画交通量の増
 （3,500台/日 → 4,100～5,500台/日）
- ・補償費算定の条件の違い
 当初物件補償については、市の街づくり計画及び河川災害復旧事業と錯綜しない、確実に事業実施可能な地区のみ計上（14軒）していたが、再評価時は、他事業との調整で補償範囲が確定したことにより、補償すべき物件が増加した（14軒⇒37軒）。
 また、当初物件補償単価については、当該地域が津波による全半壊住居が多かったため、住居の利用は不可と判断し、補償費を解体費として一律5百万円/軒と想定していたが、増工した物件（23軒）は概ね健全であったため補償単価が高いこと及び、従来計上分（14軒）についても民家を補修して居住し続けたこと等により補償単価が上昇しており、平均補償単価は上昇している。（500万円/軒⇒4,600万円/軒）
- ・事業費増（40億円→64億円）及び事業期間の延伸（7年間→8年間）

なお、事業着手時の費用算出にあたっては、他事業財源による費用負担の有無にかかわらず、当該事業の用地に関して用地補償費を全て計上する必要がある。また、将来的に不確実な用地補償費についても期待値として計上しておくことが重要である。

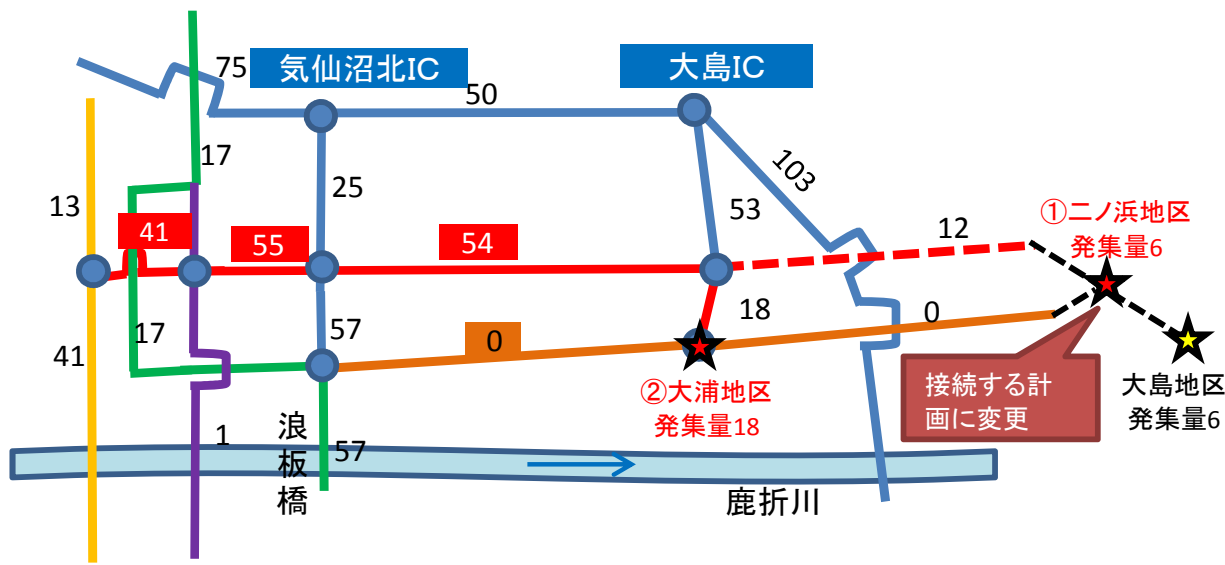
■当初(H23)と再評価時(H27)のネットワーク及び交通量の比較

●当初(H23)のネットワーク及び交通量配分(単位:百台/日)



凡例	
(一)大島浪板線 (補助工区)	——
(一)大島浪板線 (交付金路線)	- - - -
(一)大島浪板線 (現道)	——
三陸縦貫自動車道	——
(主)気仙沼唐桑線	——

●再評価時(H27)のネットワーク及び交通量配分(単位:百台/日)



■留意点

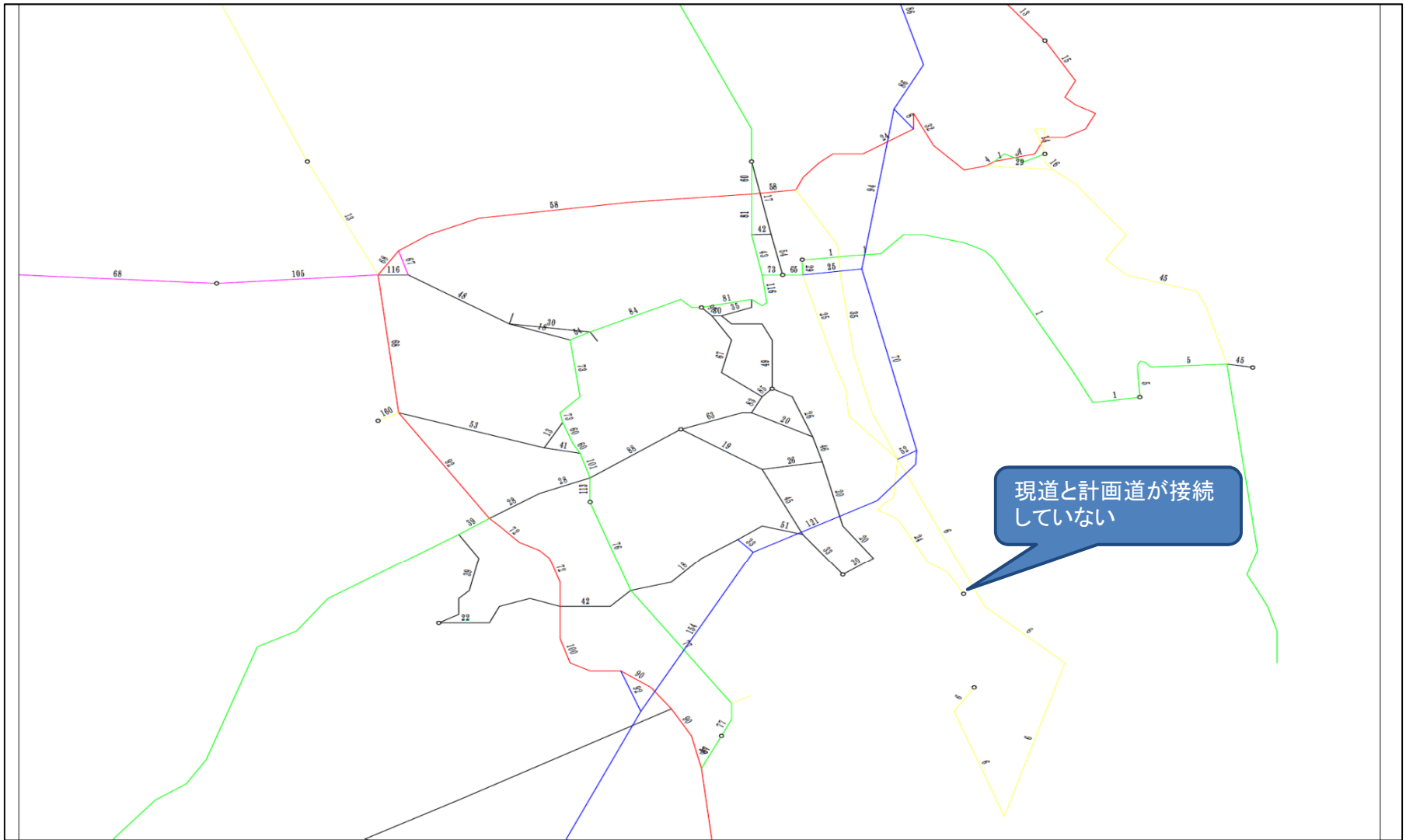
- ・当初は気仙沼北ICと(一)大島浪板線(補助工区)は立体交差であったため、(一)大島浪板線(補助工区)の交通量は35百台/日、(一)大島浪板線(現道)の交通量は25百台/日であった。
- ・再評価時は気仙沼北ICと(一)大島浪板線(補助工区)は平面交差となったため、(一)大島浪板線(現道)の交通量が大幅に減ることになり、(一)大島浪板線(補助工区)の交通量は54百台/日、(一)大島浪板線(現道)の交通量は0百台/日となった。

(追記)

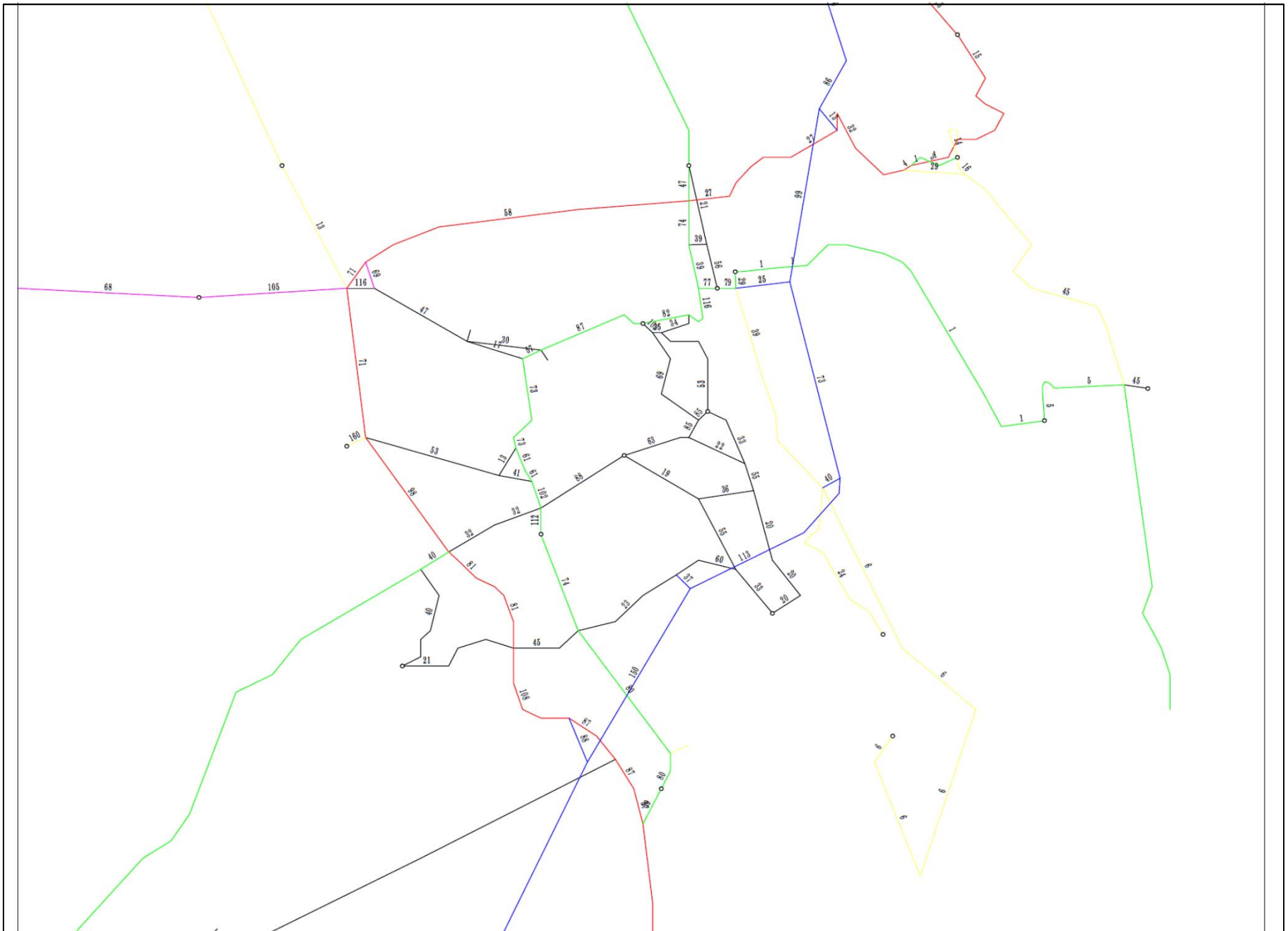
- ・当初は現道とは接続しない計画だったが、再評価時には現道と接続する計画に変更。
- ・また、再評価時は現道交通量の再現性確保のため、二ノ浜地区の発生点を①二ノ浜地区と②大浦地区とに2分割。

当初: 6+24=30 今回: 12+18=30

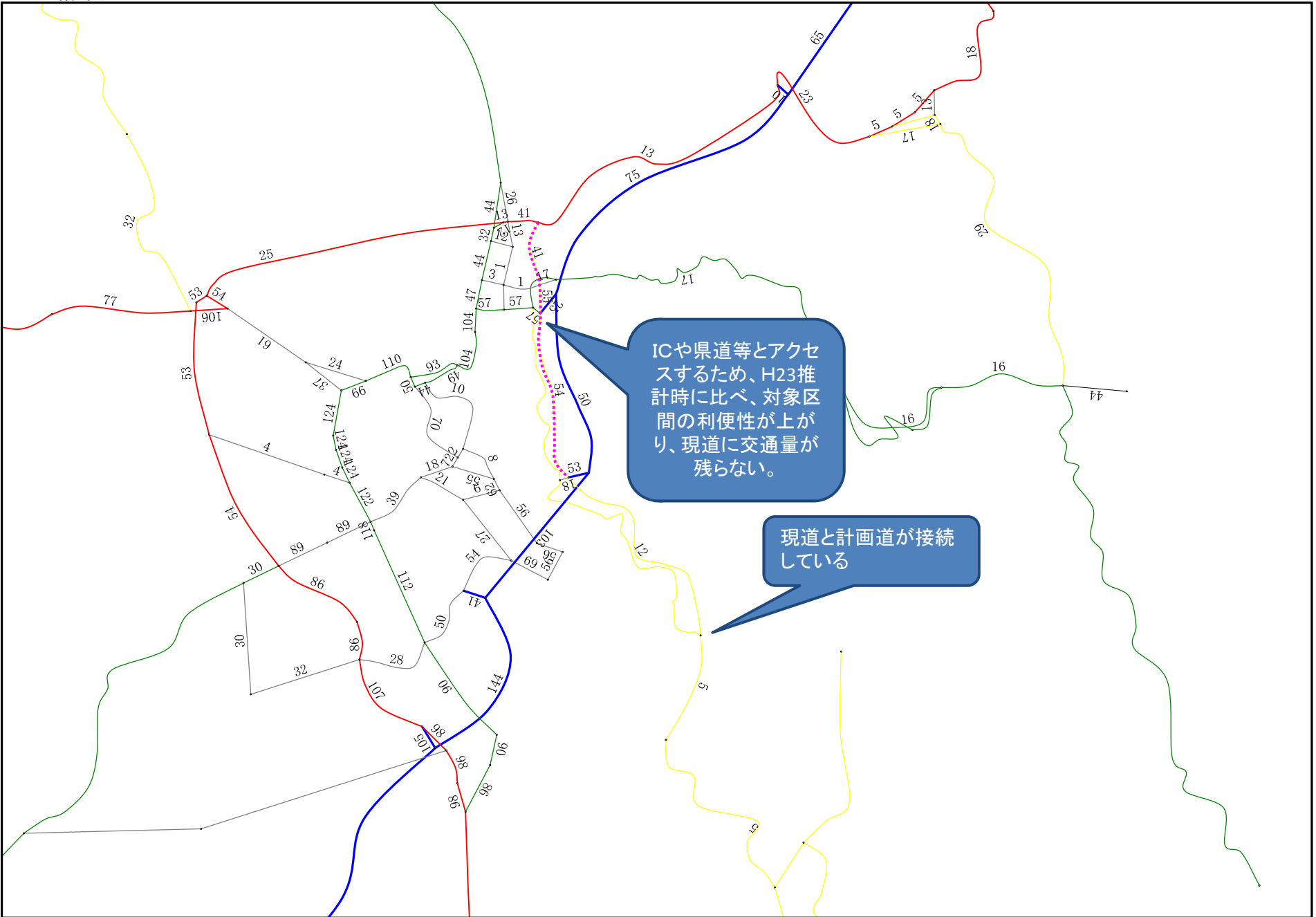
■事業着手時のネットワーク
H42整備あり



H42整備なし



■再評価時のネットワーク
H42整備あり



H42整備なし

