

## 新規事業箇所調書

				調書作成年月日	平成 20年 2月 12日																									
				事業担当課	道路課																									
事業名	一般国道347号宇津野拡幅(2)事業			補助・単独の別	補助	事業主体	宮城県																							
施行地名	加美郡加美町宇津野地内				管理主体	宮城県																								
根拠法令	道路法第12号,第74条第2項,道路施行規則第8条																													
事業の概要	事業目的	<p>当該路線の加美町宇津野地内の延長5.3km区間は,劣悪な線形から視距も確保されず,走行性・安全性の面で大きな問題を有しており,防災点検結果からも危険箇所が多数存在する未整備区間において,現在事業を進めている工区に次ぐ劣悪・狭隘等の優先度の高い箇所において,整備を進めるものであり,他圏域との広域的なネットワーク機能向上を図る。</p>																												
	事業内容	<p>延長 680m, 幅員 5.5(7.5)m 橋梁 1橋</p>																												
	事業費	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">全体事業費</th> <th colspan="4">費用負担内訳</th> </tr> <tr> <th></th> <th>内用地費</th> <th>国</th> <th>県</th> <th>市町村</th> <th>その他</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>[ 50 %]</th> <th>[ 50 %]</th> <th>[ %]</th> <th>( ) [ %]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6.0 億円</td> <td>0.5 億円</td> <td>3.0 億円</td> <td>3.0 億円</td> <td>億円</td> <td>億円</td> </tr> </tbody> </table>						全体事業費		費用負担内訳					内用地費	国	県	市町村	その他			[ 50 %]	[ 50 %]	[ %]	( ) [ %]	6.0 億円	0.5 億円	3.0 億円	3.0 億円	億円
全体事業費		費用負担内訳																												
	内用地費	国	県	市町村	その他																									
		[ 50 %]	[ 50 %]	[ %]	( ) [ %]																									
6.0 億円	0.5 億円	3.0 億円	3.0 億円	億円	億円																									
事業期間	<table border="1"> <tr> <td>事業期間</td> <td colspan="5">平成 20年度～平成 23度(4年間)</td> </tr> <tr> <td>用地買収着手予定年度</td> <td>平成 21年度</td> <td>工事着手予定年度</td> <td colspan="3">平成 21年度</td> </tr> </table>						事業期間	平成 20年度～平成 23度(4年間)					用地買収着手予定年度	平成 21年度	工事着手予定年度	平成 21年度														
事業期間	平成 20年度～平成 23度(4年間)																													
用地買収着手予定年度	平成 21年度	工事着手予定年度	平成 21年度																											
施設管理の予定	<p>完成後の施設管理主体は,宮城県となるが,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」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>																													

事業の必要性	<b>上位計画等</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宮城の将来ビジョン（平成19年3月） 「宮城の飛躍を支える産業基盤の整備」の実現に向けた取組「広域道路ネットワークの整備」としての整備促進。</li> <li>・土木行政推進計画（宮城県土木部） 大崎圏域発展の基盤となるとともに山形県との交通ネットワーク形成のため、宇津野拡幅事業を進めていくこととしている。</li> </ul>
事業の有効性	<b>事業を巡る社会経済情勢等</b>
	<p style="text-align: center;"><b>社会経済情勢</b></p> <p>国道347号は、二次生活圏中心都市である山形県寒河江市と宮城県大崎市とを結ぶ重要な幹線道路であり、2県を跨いで通勤、観光、帰省としてのネットワーク機能の向上及びアクセス強化が求められている。 また県境から山形側は既に整備済みであり、宮城県側の早期整備が必要とされている。</p> <p style="text-align: center;"><b>地元情勢、地元の意見</b></p> <p>宮城・山形の2県の周辺市町村からなる国道347号改良促進期成同盟会は、毎年整備促進に対する強い要望がある。 また県境から山形側は既に整備が済みであり、宮城県側の早期整備に対し、地元の熱意も高い。</p>
事業の有効性	<b>事業効果</b>
	<p style="text-align: center;"><b>想定される事業効果</b></p> <p>(1) 狭隘箇所や屈曲部の解消により、視距も確保されることでこれまでの旅行速度の向上が2倍に向上され、定時性や速達性を備えた生活幹線道路ネットワークの機能が確保される。</p> <p>(2) 当該地区の現道での未改良区間において、現在事業中である2工区を含めて本計画区間の整備により、現在の事前通行規制区間のうち約2割減少され、安心安全な生活エリアが確保される。</p> <p>(3) 隘路区間及び屈曲部の解消により、県境までの所要時間が約3分短縮され、観光・物流輸送の効率化、宮城・山形両県の生活中心都市圏の交流促進が向上される。</p>

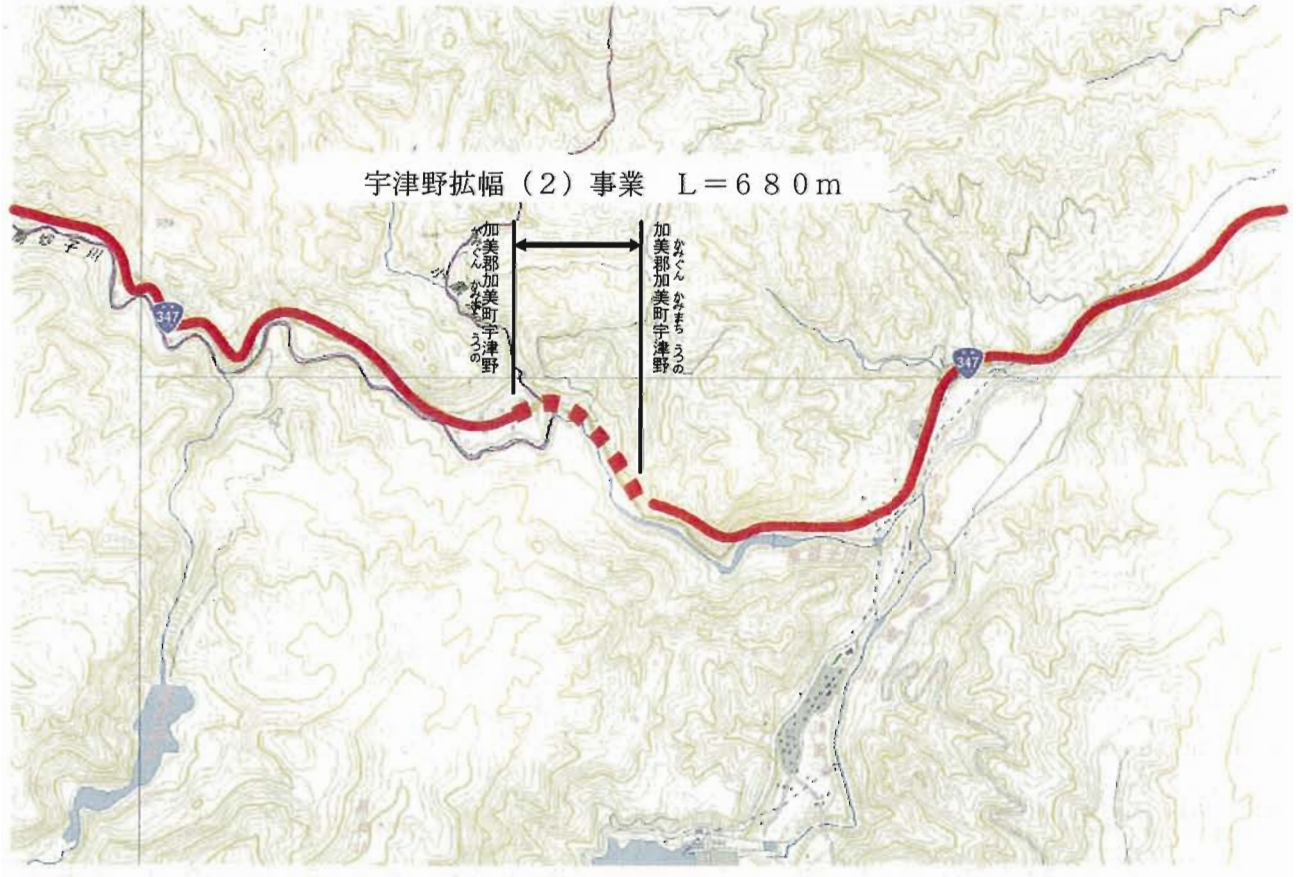
事業の効率的	<b>関連事業の概要・進捗状況等</b>	<p>当該路線の未改良区間 5.3 km において、起点側より宇津野工区にて L = 920 m の整備中（平成 20 年度完成予定）、柳瀬工区にて L = 960 m の整備（平成 21 年度完成予定）を進めているところであり、本計画区間においては平成 23 年度完成を目指す。</p>																														
	<b>代替案との比較検討</b>	<p>本ルートは、現道の拡幅ルートとして防災点検において対策が必要とされる箇所もあることから、本事業による整備とともに対策必要箇所についても一連にて対策を講ずるものであり、より経済的・短期的に整備を実施できる計画としている。</p>																														
	<b>コスト縮減計画</b>	<p>当該事業の土工において、現場内にて発生する残土を隣接する他工区へ有効利用する。</p>																														
	<b>費用対効果</b>	<p>根拠マニュアル：<u>費用便益分析マニュアル 国土交通省道路局（平成 15 年版）</u>  <u>社会的割引率： 4 %</u>  <u>便益算定期間： 40 年</u>  <u>基準年：平成 19 年</u></p>																														
	<b>率</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">費用項目</td> <td style="text-align: center;">建設費</td> <td style="text-align: right;">6.0 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">維持管理費</td> <td style="text-align: right;">2.0 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: right;">8.0 億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">便益項目</td> <td style="text-align: center;">現在価値（C）</td> <td style="text-align: right;">6.1 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: right;">15.8 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">走行費用短縮便益</td> <td style="text-align: right;">0.4 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益</td> <td style="text-align: right;">0.0 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: right;">16.2 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">現在価値（B）</td> <td style="text-align: right;">6.9 億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">費用便益比（B / C）</td> <td style="text-align: right;">1.1</td> </tr> </table>		費用項目	建設費	6.0 億円		維持管理費	2.0 億円		総費用	8.0 億円	便益項目	現在価値（C）	6.1 億円		走行時間短縮便益	15.8 億円		走行費用短縮便益	0.4 億円		交通事故減少便益	0.0 億円		総便益	16.2 億円		現在価値（B）	6.9 億円		費用便益比（B / C）
費用項目	建設費	6.0 億円																														
	維持管理費	2.0 億円																														
	総費用	8.0 億円																														
便益項目	現在価値（C）	6.1 億円																														
	走行時間短縮便益	15.8 億円																														
	走行費用短縮便益	0.4 億円																														
	交通事故減少便益	0.0 億円																														
	総便益	16.2 億円																														
	現在価値（B）	6.9 億円																														
	費用便益比（B / C）	1.1																														

環境への影響と対策	地域指定状況等										
	特になし										
総合評価	影響と対策										
	<p>本ルートは、防災点検において対策が必要とされる箇所もあることから対策箇所については必要最小限での対策を講ずるものだが、他区間は極力既存の景観を損なわない線形として周辺環境に与える影響も少ないものである。</p>										
総合評価	事業箇所評価結果										
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">                     評点による順位                 </th> <th style="width: 25%;">                     予算化された箇所数                 </th> <th style="width: 60%;">                     評価結果と予算への反映状況が異なる場合の理由                      (低順位にもかかわらず予算化された理由)                 </th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">                     道路建設事業(国道)                      (新規事業箇所)                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1位 / 2</td> <td style="text-align: center;">2 箇所</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		評点による順位	予算化された箇所数	評価結果と予算への反映状況が異なる場合の理由 (低順位にもかかわらず予算化された理由)	道路建設事業(国道) (新規事業箇所)			1位 / 2	2 箇所	
	評点による順位	予算化された箇所数	評価結果と予算への反映状況が異なる場合の理由 (低順位にもかかわらず予算化された理由)								
	道路建設事業(国道) (新規事業箇所)										
1位 / 2	2 箇所										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; border: 1px solid black;">対応方針</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="border: 1px solid black;">事業実施</td> </tr> </table>			対応方針			事業実施					
対応方針											
事業実施											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; border: 1px solid black;">対応方針</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="border: 1px solid black;">事業実施</td> </tr> </table>			対応方針			事業実施					
対応方針											
事業実施											

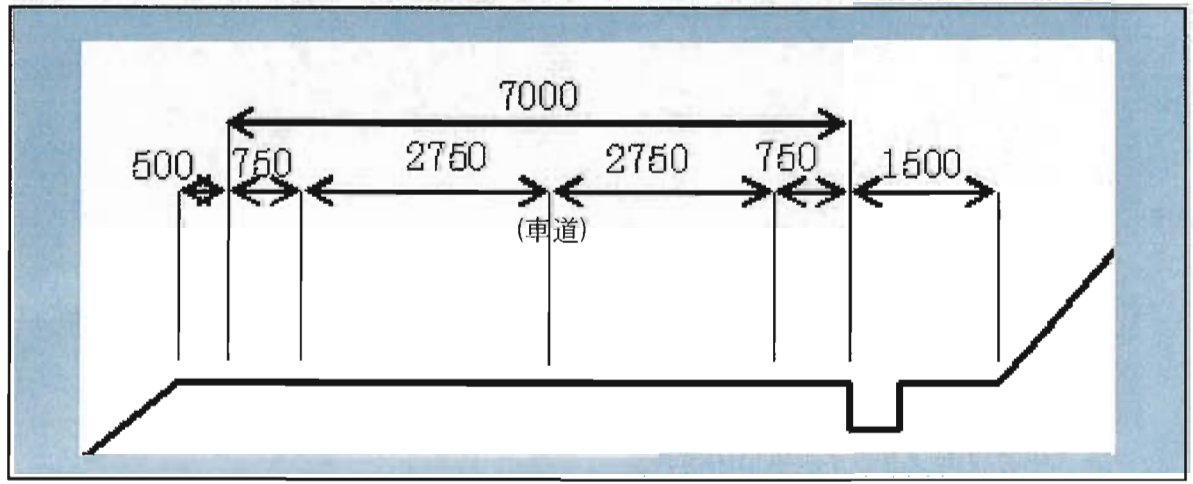


宇津野拡幅(2)

### 平面図



### 標準横断面図



## 現況写真



▲ 幅員狭小によるすれ違い困難状況



▲ 幅員狭小によるすれ違い困難状況