

## 評価結果

		作成年月日	平成20年11月25日						
		事業担当課	都市計画課						
事業名	J R 仙石線 多賀城地区連続立体交差事業	補助・単独の別	補助	事業主体 宮城県					
施行地名	多賀城市東田中2丁目～多賀城市伝上山1丁目地内 【位置図後掲】	管理主体	J R 東日本 多賀城市						
根拠法令	道路法第56条、道路整備費の財源等の特例に関する法律第4条、都市計画法第59条								
事業の概要	事業目的	<p>多賀城駅周辺地区では、市中心部を横断するJ R 仙石線により市街地が分断されているため、踏切による慢性的な交通渋滞解消と良好な市街地形成が大きな課題となっている。特に、駅西側の東田中踏切は国土交通省が定める緊急対策踏切として位置付けられており、抜本的な対策が早急に求められている。</p> <p>このため、県は本事業の実施により、J R 仙石線多賀城駅付近において延長1.78kmを高架化し、4箇所の踏切を除却することにより道路交通の円滑化を図るとともに、多賀城市が駅周辺で施行している土地区画整理事業と一体的に整備することにより、土地の高度利用、地域の相互連携など都市機能の向上を図り、もって秩序ある都市の発展と均衡のとれた都市構造の形成を図ることを目的としている。</p>							
	事業内容	<table border="1"> <tr> <td>事業着手時 (平成11年度)</td> <td>           起点：多賀城市東田中2丁目321番地            終点：多賀城市伝上山1丁目199番地            延長 L = 1,780m, 線路数 2線 (駅部3線)         </td> </tr> <tr> <td>再評価時 (平成15年度)</td> <td>同上</td> </tr> <tr> <td>再々評価時 (平成20年度)</td> <td>同上</td> </tr> </table>			事業着手時 (平成11年度)	起点：多賀城市東田中2丁目321番地 終点：多賀城市伝上山1丁目199番地 延長 L = 1,780m, 線路数 2線 (駅部3線)	再評価時 (平成15年度)	同上	再々評価時 (平成20年度)
事業着手時 (平成11年度)	起点：多賀城市東田中2丁目321番地 終点：多賀城市伝上山1丁目199番地 延長 L = 1,780m, 線路数 2線 (駅部3線)								
再評価時 (平成15年度)	同上								
再々評価時 (平成20年度)	同上								
要	【事業内容の変更状況とその要因】	<p>前回再評価時から変更なし</p>							
	<p>※ 連続立体交差事業は、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱及び同細目要綱」(平成16年3月30日 国都街第131号 国土交通省都市・地域整備局長)に基づき、都市計画事業として都道府県、指定都市、県庁所在都市及びそれに準ずる都市(人口20万人以上の都市及び特別区)が施行している。</p>								

事業費

※H17年度から事業費の一部を交付金事業（下段負担割合）にて実施

	全体事業費		費用負担内訳			
		内用地費	国	県	市町村	その他 (JR)
			[ 47.50 % ] [ 52.25 % ]	[ 27.36 % ] [ 24.62 % ]	[ 20.14 % ] [ 18.13 % ]	[ 5.0 % ] [ 5.0 % ]
事業着手時 (平成11年度)	132.0億円	15.3億円	62.7億円	36.1億円	26.6億円	6.6億円
再評価時 (平成15年度)	132.0億円	15.3億円	62.7億円	36.1億円	26.6億円	6.6億円
再々評価時 (平成20年度)	130.5億円	11.5億円	64.4億円	34.4億円	25.4億円	6.3億円

事業の概要

※事業費増加度（重点評価基準指標4）

$$= (\text{再々評価時事業費} - \text{事業着手時事業費}) / \text{事業着手時事業費}$$

$$= (130.5 - 132.0) / 132.0 = \Delta 1.1\%$$

【事業費の変更状況とその要因】

- 測量試験費は、環境影響調査や地質調査をはじめとする各種調査設計に係る費用が増額となった。
- 用地補償費は、本事業と近接する市の区画整理事業と事業調整を図り、用地買収対象面積が減少したため、減額となった。

事業費増減対照表

	再評価時 (平成15年度)		再々評価時 (平成20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		81.4% 107.4億円		82.3% 107.4億円		0.9% 0.0億円	
仮線工	1式	229億円	1式	21.1億円		-1.8億円	既設軌道のレール等を再利用することによる工事費の減
高架橋	1式	79億円	1式	79億円		0億円	なし
駅舎工	1式	5億円	1式	6.3億円		1.3億円	バリアフリー対応施設(エレベーター、エスカレーター)整備費の増
側道工	1式	0.5億円	1式	1億円		0.5億円	擁壁工の追加による増
測量及び試験費	1式	7.0% 9.3億円	1式	8.9% 11.6億円		1.8% 2.3億円	環境影響調査等踏査費の増
用地費及び補償費	1式	11.6% 15.3億円	1式	8.8% 11.5億円		-2.8% -3.8億円	区画整理事業と調整し、買収対象面積が減少した。
その他工事費等	1式	0.0% 0億円	1式	0.0% 0億円		0.0% 0億円	
合計		100% 132億円		100% 130.5億円		100% -1.5億円	

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11年度)		再評価時 (平成15年度)		再々評価時 (平成20年度)	
事業採択予定年度	H. 11年度	事業採択年度	H. 11年度	事業採択年度	H. 11年度
用地買収着手予定年度	H. 16年度	用地買収着手(予定)年度	H. 16年度	用地買収着手年度	H. 16年度
工事着手予定年度	H. 17年度	工事着手(予定)年度	H. 17年度	工事着手年度	H. 17年度
		計画変更実施年度	H. - 年度	計画変更実施年度	H. 16年度
				計画変更実施予定年度	H. 21年度
完成予定年度	H. 23年度	完成予定年度	H. 23年度	完成予定年度	H. 24年度
<p>今回再評価時の完成予定年度は平成21年度に都市計画法第63条に基づき見直し予定のもの            ※事業停滞年数(重点評価基準 指標1) = 1年            ※事業工期延伸度(重点評価基準指標3) = 1.08</p>					
○進捗率					
平成20年度までの					
事業費		進捗率		内用地費	
49.4億円		37.9%		6.9億円	
				60.0%	
<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) - (累加単純割額/現全体事業費)            = (49.4/130.5) - (93.2/130.5) = △33.6%</p> <p><b>【事業の進捗状況(順調でない場合にはその要因)】</b>            本事業は、多賀城市が施行する駅周辺土地区画整理事業と一体となって進めており、平成24年度の事業完了に向けて事業を展開中である。            仮線路敷の地権者が事業に反対していたため、用地買収が予定より1年程度遅延したが、事業は概ね順調に進展している。            事業を円滑に推進するため、県、多賀城市及びJRで構成する協議会を平成17年5月に設置し、毎年1回協議会を開催している。            高架橋工事の前段として必要となる営業線の仮線路への切替は、平成19年12月に完了している。            用地費の残事業は、事業遂行に必要な工事ヤード等の借地費用である。</p> <p><b>【今後の進捗の見込み(事業スケジュール表後掲)】</b>            営業線を仮線路へ切替える作業が、平成19年12月に完了していることから、今後は高架橋工事を進捗させ、営業線を仮線路から高架橋に順次切替えを行い、計画から1年遅れて平成24年度に完了する見込みである。            近傍には営業線があり狭い作業スペースでの高架橋工事を強いられるため、用地補償の完了が約1年遅延したことが工事工程に影響し、完了時期が1年遅延する見込みである。</p>					
施設管理の予定・管理状況		<p>工事完了後、高架施設及び駅舎等の鉄道施設は東日本旅客鉄道(株)に財産が帰属され管理することとなる。            また、線路と交差する道路及び線路と並行する側道は、全て市道であることから多賀城市が管理することとなる。</p>			



事業の必要性	<b>上位計画等</b> <p>平成18年度に策定した「宮城の将来ビジョン」の行動計画において、コンパクトで機能的なまちづくりと地域生活の充実を図るための主要事業としてJR仙石線多賀城地区連続立体交差事業が記載され、併せて「土木行政推進計画」(H20年5月)では「まちの活性化」に向けた主要な事業として位置づけられている。</p> <p>平成13年3月に策定された「第4次多賀城市総合計画」の基本計画の中では、中心市街地について、以下のように記載されている。</p>
	<p>JR仙石線多賀城駅周辺地域は、市の中心部でありながら、鉄道により市街地が南北に分断されていること等から、中心市街地としての形成が不十分なため、JR仙石線の連続立体交差事業と駅周辺土地区画整理事業を行い、整然とした街並みを創設し、商業施設と住民との共存が図られ、史都にふさわしい景観を持つ良好な市街地の整備を進めています。</p> <p>土地区画整理事業は市の事業として、連続立体交差事業は県の事業として平成11年度から事業が進められており、早期完成が地域住民から強く求められています。</p> <p>また、平成15年3月に出された「多賀城市都市計画マスタープラン」において、JR仙石線の連続立体交差の推進が記載されている。</p>
事業の概要	<b>事業を巡る社会経済情勢等 規則第24条第2号関係</b> <p>(1) <b>社会経済情勢</b>          東部伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」で平成17年3月に発生した死傷事故を契機に国土交通省が、踏切交通実態総点検を実施した結果、本事業で除却予定の東田中踏切を含む全国で1,960箇所の緊急対策踏切が抽出された。現在、国土交通省は、この社会問題化している「開かずの踏切」等の抜本的な対応を図るため、連続立体交差事業等の推進について重点的に取り組んでいる。</p> <p>(2) <b>地元情勢、地元の意見</b>          平成12年に学校前踏切、平成16年に東田中踏切で死傷事故が発生している。          毎年、塩釜地区広域行政連絡協議会(塩竈市他4市町)から事業の促進に関する要望書が提出されている。</p>
	<b>事業効果</b> <p>○効果の発現状況          現在、工事中であり、事業効果は未だ発現されていない。</p> <p>○想定される事業効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆円滑なモビリティの確保           <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切が除却されることにより、踏切に起因する渋滞(600m)が解消される。</li> <li>・駅の南北を連絡する自由通路が整備されることに加え、駅舎にはエスカレータやエレベーターも設置されることから、鉄道利用者の利便性が向上する。</li> </ul> </li> <li>◆都市の再生           <ul style="list-style-type: none"> <li>・多賀城市が駅周辺で区画整理事業を実施しているが、線路で分断されていた街並みが高架化により一体的な街並みに形成される。</li> <li>・高架下の有効利用により駅周辺の活性化が期待される。</li> </ul> </li> <li>◆安全な生活環境の確保           <ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切が除却されることにより、踏切事故がなくなる。</li> </ul> </li> <li>◆大気汚染や騒音等、地球環境負荷の低減           <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線の整備により渋滞の改善され、大気汚染や騒音の低減が期待される。</li> </ul> </li> </ul>
事業の有効性	

事 業 の 効 率 性	<b>関連事業の概要・進捗状況等</b>																																															
	<p>多賀城市は、多賀城駅周辺で約8.2haの土地区画整理事業を平成24年度の完成を目途に実施しており、平成19年度末で約78%の進捗率となっている。</p> <p>また、多賀城駅北地区においては、第一種市街地再開発事業が民間主導で平成19年度から着手されており、平成26年度の完成を予定している。</p> <p>多賀城駅駅舎については、「多賀城地区連続立体交差事業協議会」でデザイン案が了解されており、今後詳細な設計の後、関係機関との調整を行った上で決定を予定している。</p> <p>駅前広場については、「多賀城駅南北駅前広場周辺景観検討委員会」から施設・配置計画案が示されており、多賀城市が駅舎改築に併せて実施を予定している。</p>																																															
	<b>代替案との比較検討</b>	<b>規則第24条第3号関係</b>																																														
	<p>本事業は、線路を横断する道路とJR仙石線とを連続的に立体交差化するものであるが、仮線高架方式、直上高架方式、直下地下方式の各施行方式について、経済性、施工性等の観点から検討した結果、仮線高架方式が用地補償の対象面積も少なく最も経済的であり、かつ工事期間を短く出来ることから最適案であるという結論に至った。</p> <p>なお、平成11年3月の都市計画審議会において、現況線路のルート上において高架方式による都市高速鉄道として都市計画決定がなされ、告示されている。</p>																																															
	<b>コスト縮減計画</b>	<b>規則第24条第4号関係</b>																																														
	既設軌道のレール等を仮線路工事で再利用すること等により、コスト縮減を図っている。																																															
	<b>費用対効果</b>	<p>根拠マニュアル：費用便益分析マニュアル&lt;連続立体交差事業編&gt;H16年4月</p> <p>社会的割引率：4% (国土交通省道路局・都市・地域整備局)</p> <p>便益算定期間：40年</p>																																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>事業着手時 基準年(平成一年)</th> <th>再評価時 基準年(平成15年)</th> <th>再々評価時 基準年(平成20年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">費用</td> <td>建設費</td> <td>—</td> <td>12,573 百万円</td> <td>12,424 百万円</td> </tr> <tr> <td>現在価値(C)</td> <td>—</td> <td>10,211 百万円</td> <td>12,164 百万円</td> </tr> <tr> <td rowspan="7">便益 項目</td> <td>走行時間短縮</td> <td>—</td> <td>66,262 百万円</td> <td>64,821 百万円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少</td> <td>—</td> <td>8,402 百万円</td> <td>8,079 百万円</td> </tr> <tr> <td>踏切事故減少</td> <td>—</td> <td>299 百万円</td> <td>288 百万円</td> </tr> <tr> <td>迂回交通減少</td> <td>—</td> <td>4,110 百万円</td> <td>3,200 百万円</td> </tr> <tr> <td>高架下利用</td> <td>—</td> <td>33 百万円</td> <td>58 百万円</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>—</td> <td>79,105 百万円</td> <td>76,446 百万円</td> </tr> <tr> <td>現在価値(B)</td> <td>—</td> <td>27,437 百万円</td> <td>32,586 百万円</td> </tr> <tr> <td>費用便益比(B/C)</td> <td>—</td> <td>2.69</td> <td>2.68</td> </tr> </tbody> </table>	区 分	事業着手時 基準年(平成一年)	再評価時 基準年(平成15年)	再々評価時 基準年(平成20年)	費用	建設費	—	12,573 百万円	12,424 百万円	現在価値(C)	—	10,211 百万円	12,164 百万円	便益 項目	走行時間短縮	—	66,262 百万円	64,821 百万円	走行経費減少	—	8,402 百万円	8,079 百万円	踏切事故減少	—	299 百万円	288 百万円	迂回交通減少	—	4,110 百万円	3,200 百万円	高架下利用	—	33 百万円	58 百万円	総便益	—	79,105 百万円	76,446 百万円	現在価値(B)	—	27,437 百万円	32,586 百万円	費用便益比(B/C)	—	2.69	2.68	
区 分	事業着手時 基準年(平成一年)	再評価時 基準年(平成15年)	再々評価時 基準年(平成20年)																																													
費用	建設費	—	12,573 百万円	12,424 百万円																																												
	現在価値(C)	—	10,211 百万円	12,164 百万円																																												
便益 項目	走行時間短縮	—	66,262 百万円	64,821 百万円																																												
	走行経費減少	—	8,402 百万円	8,079 百万円																																												
	踏切事故減少	—	299 百万円	288 百万円																																												
	迂回交通減少	—	4,110 百万円	3,200 百万円																																												
	高架下利用	—	33 百万円	58 百万円																																												
	総便益	—	79,105 百万円	76,446 百万円																																												
	現在価値(B)	—	27,437 百万円	32,586 百万円																																												
費用便益比(B/C)	—	2.69	2.68																																													
	<p><b>【事業着手時(前回再評価時)との違いの要因】</b></p> <p>事業着手時は、費用対効果分析の手法が確立されていなかったため、データは無い。</p> <p>踏切交通量の伸びについて、再評価時は供用開始まで毎年1%の伸びを見込んでいたが、再々評価時は南東北ブロック走行台キロの伸びを適用したことに加えて平成43年以降に減少傾向に転じることも反映した。</p> <p>自動車及び歩行者の時間価値原単位について、再々評価時には平成15年価格を採用したこと等により、単純総便益額は再評価時に比べて約3%低下した。</p> <p>基準年について、平成15年から平成20年に変更したことに伴い社会的割引率の関係で、総費用の現在価値は約2割増加し、総便益の現在価値も約2割増加するため、再評価時と再々評価時とでは、費用便益比に殆ど差が生じなかった。</p>																																															

事業の効率的性	◎現況交通量と将来交通量				
	踏切名	現況 (H14年) 自動車(台/日)	再評価時	再々評価時	
			計画 (H24年)	計画 (H25年)	
			自動車(台/日)	自動車(台/日)	
	志引	4,698	5,190	5,103	
	東田中	12,566	13,881	13,649	
	留ヶ谷	8,542	9,436	9,278	
	学校前	809	894	879	
	計	26,615	29,401	28,909	
	残事業費用対効果		根拠マニュアル：費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編> H16年4月（国土交通省道路局・都市・地域整備局）		
率性	区 分	事業着手時 基準年(平成14年)	再評価時 基準年(平成15年)	再々評価時 基準年(平成20年)	
	費用	建設費	—	11,770 百万円	7,486 百万円
		現在価値 (C)	—	9,414 百万円	6,813 百万円
	便益項目	走行時間短縮	—	66,262 百万円	64,821 百万円
		走行経費減少	—	8,402 百万円	8,079 百万円
		踏切事故減少	—	299 百万円	288 百万円
		迂回交通減少	—	4,110 百万円	3,200 百万円
		高架下利用	—	33 百万円	58 百万円
		総便益	—	79,105 百万円	76,446 百万円
	現在価値 (B)	—	27,437 百万円	32,586 百万円	
費用便益比(B/C)	—	2.91	4.78		
地域指定状況等		なし			
環境への影響と対策	影響と対策				
	<p>本事業は、既設のJR線をほぼ同じ位置に高架化するものであり、沿線も宅地として利用されていることから、特に生態系に影響を与えることはない。</p> <p>高架構造物により市街地景観が大きく変化することが予測されるが、事業区域周辺には特に優れた景観はない。</p> <p>史都多賀城の市街地景観のシンボルとなる新多賀城駅舎のデザインについては、学識経験者や地元利用者から構成される駅舎デザイン検討委員会で検討された結果を踏まえて、駅舎の詳細設計に可能な限り反映する予定である。</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15年度	
	答申	答申	継続妥当
		条件	なし
		別紙意見	1 審議対象事業の実施に関する意見 なし 2 今後の事業実施に関する意見 なし
	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	1 審議対象事業の実施に関する意見への対応方針 なし 2 今後の事業実施に関する意見への対応方針 なし
	現在の対応状況		
	該当なし		
総合評価	対応方針		
	事業継続		

事業スケジュール		H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	
事業スケジュール表	調査・設計															
	用地・補償															
	高架化工事															
	凡例															

凡例  :再評価時(H15)の計画  
 :再々評価時(H20)の計画



(1) 当該路線の位置と周辺道路網  
位置図

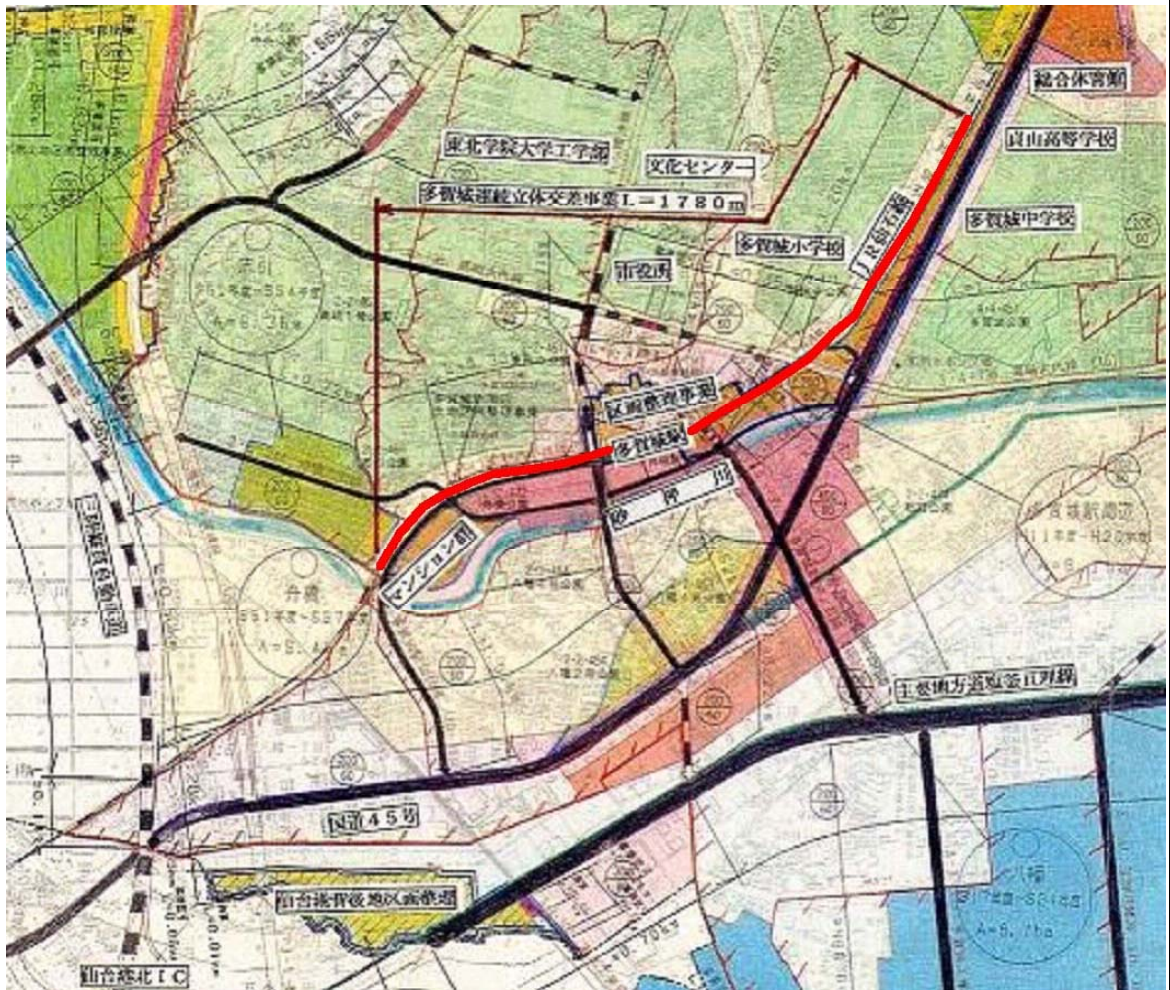
国土地理院承認 平14認第 第149号



宮城県

位

周辺道路の状況



置

図