

都市計画道路 駅前大通線道路改築事業に
係る追加説明資料

資料

都市計画道路 駅前大通線道路改築事業 論点整理票
都市計画道路 駅前大通線の接続に伴う国道6号の改築計画の概要
都市計画道路 駅前大通線交通配分図
走行時間短縮便益算出について
都市計画道路 駅前大通線 ルート比較検討表

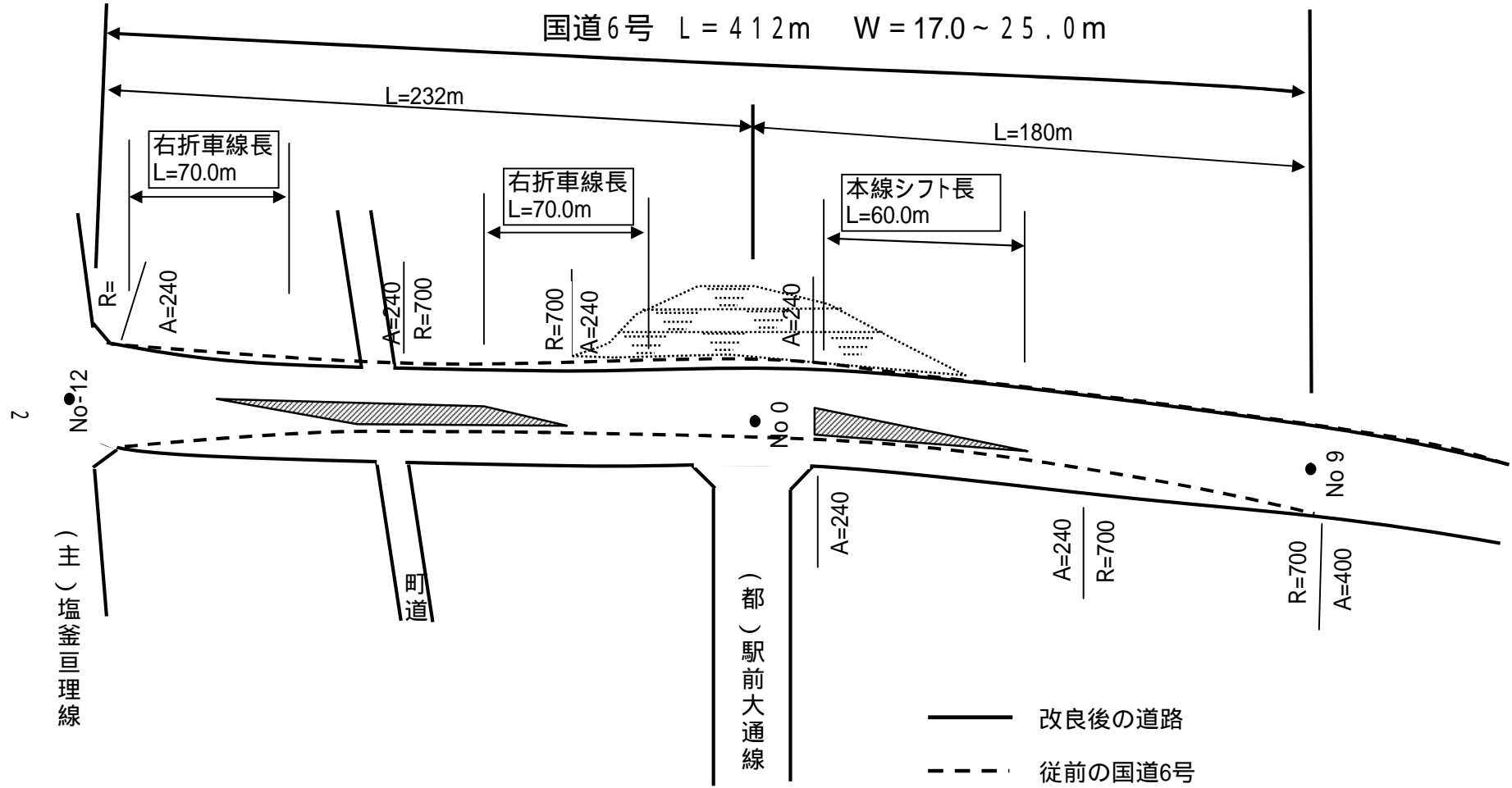
平成20年8月29日

土木部都市計画課

事業番号		30		事業名		都市計画道路 駅前大通線道路改築事業	
委員の質問・意見等				県の回答			
国道6号の付加車線追加により、事業費が3億円程度増加しているが、当初から付加車線を含めた事業費を計上すべきではないか。 (第2回:森杉部会長)				事業着手時には、国道6号の管理者である国土交通省と費用負担等の調整が未了であり、その後の協議の結果、付加車線を県で設置することで合意した為、今回追加した。			
国道6号の付加車線で、交差点南側の右折レーン分だけ広げるのは理解できるが、なぜ北側も必要なのか。形状も含めて説明願いたい。 (第2回:徳永委員)				今後部会で報告ます。			
H27計画交通量で2,500台/日と想定し、費用便益の時間短縮効果を算出しているが、算出根拠が明確に分かるよう、H27年時の交通流動を図示した補足資料を提出願いたい。 (第2回:徳永委員)				今後部会で報告しま			
山林を掘削する計画であるが、環境配慮は行っているか。 (第2回:長田委員)				掘削の結果、法面になる部分は緑化を行う。			
「代替案との比較検討」欄には、比較検討した内容を丁寧に記載すべき。 (第2回:田中副部会長)				評価書に反映します。			
・コストの見積もりに当たっては、十分にコストアップの可能性の検討を事前に行なうこと ・都市計画決定であっても、決定の際に考えられた代替案については比較の対象として記載すること 上記条件を付けて継続とする。 (第2回:森杉部会長)							
審議結果	事業継続とした県案について			附带意見等			
	<ul style="list-style-type: none"> ・継続妥当 条件を付して継続妥当 ・見直しの必要あり(休止, 中止等) ・詳細審議 			<ul style="list-style-type: none"> ・コストの見積もりに当たっては、十分にコストアップの可能性の検討を事前に行なうこと ・都市計画決定であっても、決定の際に考えられた代替案については比較の対象として再掲すること 表現は今後要修正 			

:委員の質問 :委員の意見 :県の回答
 質問回答および付帯意見等の表現は今後修正の可能性あり。

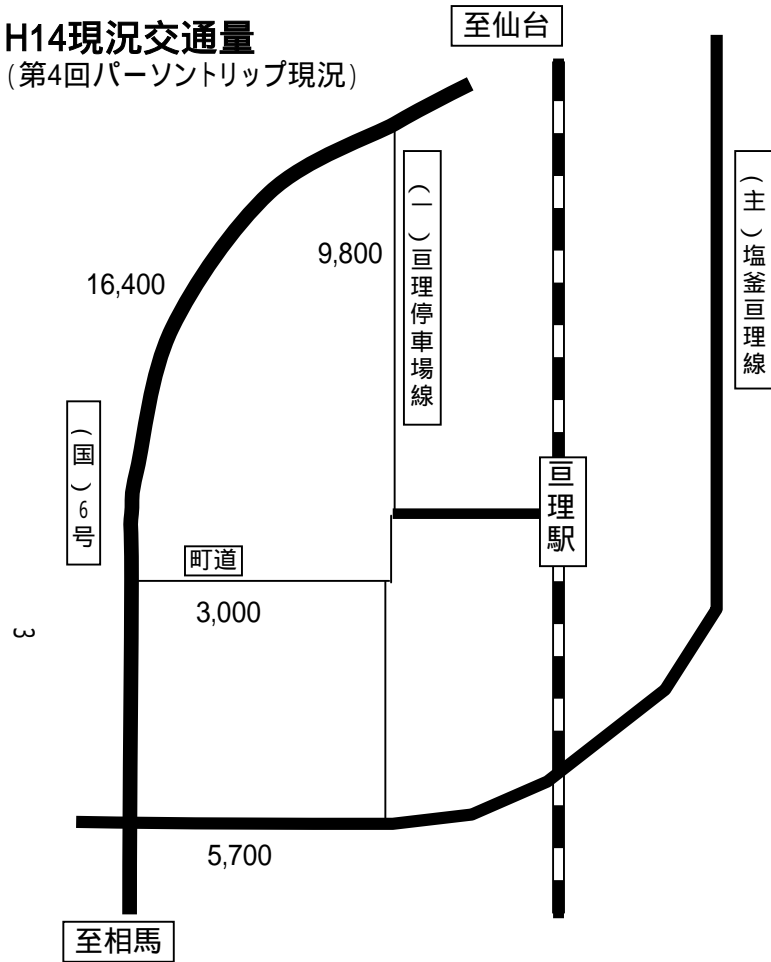
(都) 駅前大通線の接続に伴う国道6号の改築計画の概要



(都) 駅前大通線 交通配分図

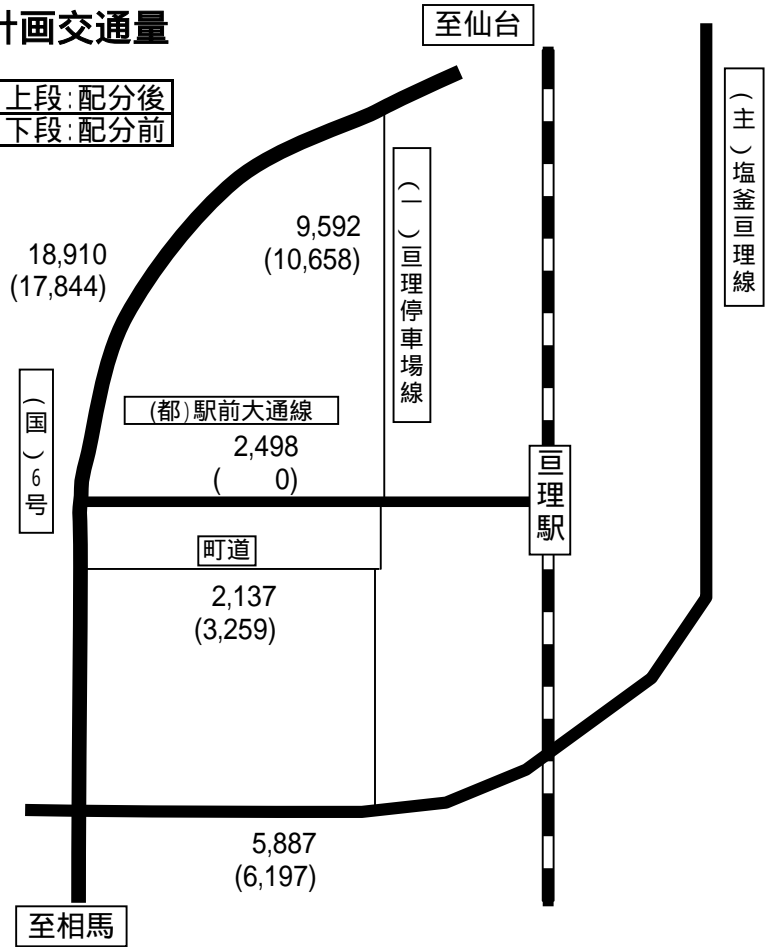
H14現況交通量

(第4回パーソントリップ現況)



H27計画交通量

凡例 上段:配分後
下段:配分前

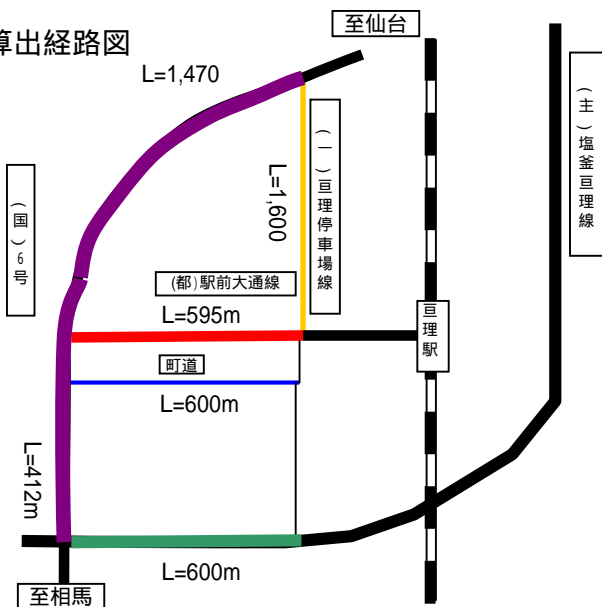


走行時間短縮便益算出について

番号	延長	路線名	車線数	道路の状況	信号機数	H23予測値				原単位	走行時間経費
						交通量	交通容量	混雑度	旅行速度		
整備無し	Aルート										
	1600 m	巨理停車場線	2車線	未改良	1	10,458	8,334	1.25	30.99	70.45	833,149,342
	412 m	国道6号	2車線	未改良	1	17,508	8,767	2.00	5.16	70.45	2,157,866,395
	1470 m	国道6号	2車線	未改良	1	17,508	8,767	2.00	7	70.45	5,672,408,146
	600 m	塩釜巨理	2車線	改良済	0	6,081	10,395	0.58	54.65	70.45	103,002,355
	600 m	町道	2車線	未改良	1	3,199	5,556	0.58	45.16	70.45	65,578,024
	総計										8,832,004,262
整備有り	Aルート										
	595 m	駅前大通線	2車線	改良済	0	2,450	6,448	0.38	56.7	70.45	39,665,121
	1600 m	巨理停車場線	2車線	未改良	1	9,412	8,334	1.13	42.36	70.45	548,512,059
	412 m	国道6号	2車線	改良済	1	18,554	11,628	1.60	6.21	70.45	1,900,317,460
	1470 m	国道6号	2車線	未改良	1	18,554	8,767	2.12	7	70.45	6,011,301,162
	600 m	塩釜巨理	2車線	改良済	0	5,777	10,395	0.56	54.94	70.45	97,332,231
	600 m	町道	2車線	未改良	1	2,099	5,556	0.38	47.8	70.45	40,652,058
総計										8,637,780,091	
走行時間経費 = リンク長 / 旅行速度 × 交通量 × 原単位 × 365 × 60										供用開始年の走行時間短縮便益	194,224,171

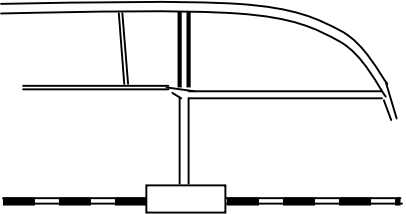
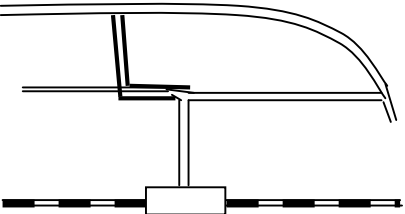
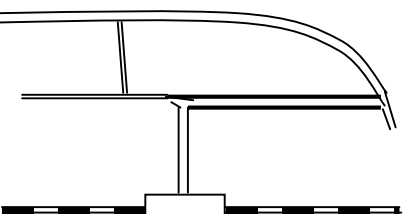
4

走行時間経費算出経路図



交通量は、第4回仙台都市圏パーソントリップ調査による
 交通容量は、平成19年街路事業事務必携P174より
 旅行速度は、平成19年街路事業事務必携P163の「信号密度別の信号交差点密度別の混雑度と年平均旅行速度の関係」より
 原単位は、平成16年2月16日付け国土交通省都市・地域整備局街路課事務連絡より

都市計画道路 駅前大通線 ルート比較検討表

	1	2	参考
	現計画案	町道拡幅案	県道拡幅案
ルートの概要	<p>巨理駅から国道6号を直線で結ぶルート 延長 L=約595mとなり、最短である。</p> 	<p>都市計画道路と平行している現町道を拡幅し、国道6号に接続するルート 延長 L=約690mで、1案について短い。</p> 	<p>現在の一般県道巨理駅停車場線を拡幅し、国道6号線に接続するルート 延長 L=約1,480mと最長である。</p> 
平面・縦断・線形	<p>平面線形： ほぼ直線(R=600m1箇所)国道6号とのほぼ直角で交差し、走行性及び交差点形状は良好である。 縦断線形：平均勾配1.8%(最大4.8%)となり、走行性は普通である。</p>	<p>平面線形： 起点部が直角に交差する他、屈折するため、走行性は悪い。 縦断線形：ほぼ1案と同じである。</p>	<p>平面線形： 起点部が直角に交差する以外は、ほぼ直線となり走行性は比較的良好である。 縦断線形：平坦であり、走行性は良好である。</p>
用地の状況	<p>起点側は住宅等があるが、3案のなかでもっとも家屋等への影響が少ない。</p>	<p>全区間にわたり住宅が連続しており、家屋等への影響も多い。</p>	<p>全区間にわたり住宅が密集しているほか、工場等もあり、家屋等への影響が最も多い。</p>
施工性	<p>終点部に切土があり、施工性はやや劣る。</p>	<p>現道の拡幅のため施工性はよいが、既存の交通に影響がある。</p>	<p>現道の拡幅のため施工性はよいが、既存の交通量が多いため、影響は大きい。</p>
経済性	<p>切土など土工量は多いが、3案のなかで延長、影響する物件が少なく、経済性に優れる</p>	<p>延長、影響する物件はやや多く、経済性にやや劣る。</p>	<p>延長、影響する物件数ともに3案中最大であり経済性に劣る。</p>
評価		×	<p>駅前大通線の代替機能を有すると考えられる都市計画道路整備案であるが、上記の状況のため、1案に優先して整備する必要性は低い。</p>