

評価結果

		調書作成年月日		平成21年11月24日																																										
		事業担当課		道路課																																										
事業名	一般県道大衡仙 ^{おおひらせんだい} 台線 ^{おのどうろかいりょう} 小野道路改良事業	補助・単独の別	補助	事業主体	宮城県																																									
施行地名	黒川郡大和町小野 ^{くろかわぐんたいわちようおの} 地内	【位置図後掲】		管理主体	宮城県																																									
根拠法令	道路法第56条																																													
事業の概要	事業目的	<p>本事業は、大衡村大衡の国道4号からの分岐を起点とし仙台市青葉区で国道48号に至る一般県道大衡仙台線のうち、大和町小野地内の一般県道西成田宮床線から町道山下大沢線交差点までの総延長約1.4 km区間の整備を行うものである。当路線は、仙台市中心部から北部中核地域への最短ルートに位置し、狭隘な現道のバイパスとして整備を行うものであり、本工区に接続する宮床工区が完成することにより、一般国道4号や主要地方道仙台泉線の恒常的な混雑緩和や物流、交流の円滑な促進に大きく寄与する重要路線となる。</p>																																												
	事業内容	<table border="1"> <tr> <td>事業着手時 (平成7年度)</td> <td>延長L=1,296m, 計画幅員W=6.5(11.5)m, 設計速度V=60km/h 全体事業費 C=2,729百万円</td> </tr> <tr> <td>再評価時 (平成16年度)</td> <td>延長L=1,296m, 計画幅員W=6.5(11.5)m, 設計速度V=60km/h 全体事業費 C=2,729百万円</td> </tr> <tr> <td>再々評価時 (平成21年度)</td> <td>延長L=1,437m, 計画幅員W=6.5(11.5)m, 設計速度V=60km/h 全体事業費 C=3,390百万円</td> </tr> </table>				事業着手時 (平成7年度)	延長L=1,296m, 計画幅員W=6.5(11.5)m, 設計速度V=60km/h 全体事業費 C=2,729百万円	再評価時 (平成16年度)	延長L=1,296m, 計画幅員W=6.5(11.5)m, 設計速度V=60km/h 全体事業費 C=2,729百万円	再々評価時 (平成21年度)	延長L=1,437m, 計画幅員W=6.5(11.5)m, 設計速度V=60km/h 全体事業費 C=3,390百万円																																			
	事業着手時 (平成7年度)	延長L=1,296m, 計画幅員W=6.5(11.5)m, 設計速度V=60km/h 全体事業費 C=2,729百万円																																												
	再評価時 (平成16年度)	延長L=1,296m, 計画幅員W=6.5(11.5)m, 設計速度V=60km/h 全体事業費 C=2,729百万円																																												
再々評価時 (平成21年度)	延長L=1,437m, 計画幅員W=6.5(11.5)m, 設計速度V=60km/h 全体事業費 C=3,390百万円																																													
【事業内容の変更状況とその要因】	<p>公安委員会協議により終点部交差点形状を修正するため交差点部分改良工事L=141mを追加した。</p>																																													
事業費	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <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> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>[0%, 45% 50%, 55%]</td> <td>[100%, 55% 50%, 45%]</td> <td>[— %]</td> <td>[— %]</td> </tr> <tr> <td>事業着手時 (平成7年度)</td> <td>27.3億円</td> <td>— 億円</td> <td>13.65億円</td> <td>13.65億円</td> <td>— 億円</td> <td>— 億円</td> </tr> <tr> <td>再評価時 (平成16年度)</td> <td>27.3億円</td> <td>— 億円</td> <td>4.1億円</td> <td>23.2億円</td> <td>— 億円</td> <td>— 億円</td> </tr> <tr> <td>再々評価時 (平成21年度)</td> <td>33.9億円</td> <td>0.03億円</td> <td>9.3億円</td> <td>24.6億円</td> <td>— 億円</td> <td>— 億円</td> </tr> </tbody> </table> <p>・用地補償は平成7年までに完了(買収は大和町)。</p> <p>※事業費増加度(重点評価実施基準 指標4) = (再評価時事業費 - 事業着手時事業費) / 事業着手時事業費 = (33.9 - 27.3) / 27.3 = 24.2 %</p>						全体事業費		費用負担内訳					内用地費	国	県	市町村	その他 ()				[0%, 45% 50%, 55%]	[100%, 55% 50%, 45%]	[— %]	[— %]	事業着手時 (平成7年度)	27.3億円	— 億円	13.65億円	13.65億円	— 億円	— 億円	再評価時 (平成16年度)	27.3億円	— 億円	4.1億円	23.2億円	— 億円	— 億円	再々評価時 (平成21年度)	33.9億円	0.03億円	9.3億円	24.6億円	— 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 ()																																								
			[0%, 45% 50%, 55%]	[100%, 55% 50%, 45%]	[— %]	[— %]																																								
事業着手時 (平成7年度)	27.3億円	— 億円	13.65億円	13.65億円	— 億円	— 億円																																								
再評価時 (平成16年度)	27.3億円	— 億円	4.1億円	23.2億円	— 億円	— 億円																																								
再々評価時 (平成21年度)	33.9億円	0.03億円	9.3億円	24.6億円	— 億円	— 億円																																								

【事業費の変更状況とその要因】

- ・ 残土運搬先を調整しながら工事を進めていたところ、残土運搬先を変更したため 5. 0 億円増
- ・ 追加した起点部交差点の改良工事に 1. 4 億円（改良工事に 0. 2 億円，舗装工事に 0. 1 億円， 橋梁工事に 1. 1 億円増）

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成 7 年度)		再評価時 (平成 16 年度)		再々評価時 (平成 21 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	事業量	事業費	
本工事費		90.8 % 24.8億円		90.8 % 24.9億円		92.3 % 31.3億円		97.0 % 6.4 億円	
改良工	L=1, 296m	21.1億円	L=1, 296m	21.1億円	L=1, 437m	26.4億円	L=141m	5.2 億円	残土運搬費の増 追加した交差点部の増
舗装工	L=1, 296m	1.5 億円	L=1, 296m	1.5億円	L=1, 437m	1.6 億円	L=141m	0.1 億円	追加した交差点部舗装工増
橋梁工	N=2	2.2 億円	N=2	2.2億円	N=3	3.3 億円	N=1	1.1 億円	交差点改良に伴い1橋増
測量及び試験費	一式	9.2 % 2.5 億円	一式	9.2 % 2.5億円	一式	1.4 % 2.6 億円	一式	1.5 % 0.1 億円	交差点部及び橋梁の設計
用地費及び補償費	一式	0.0 % 0 億円	一式	0.0 % 0 億円	一式	0.3 % 0.1 億円	一式	1.5 % 0.1 億円	交差点部の用地補償費
合計		100 % 27.3億円		100 % 27.3億円		100 % 33.9億円		100 % 6.6 億円	

事

業

の

概

事業の進捗状況 規則第 2 4 条第 1 号関係

○事業期間

	事業着手時 (平成 7 年度)	再評価時 (平成 16 年度)	再々評価時 (平成 21 年度)
事業採択予定年度	H. 7年度	事業採択年度 H. 7年度	事業採択年度 H. 7年度
用地買収着手予定年度	H. 一年度	用地買収着手年度	— 用地買収着手年度 H. 19年度
工事着手予定年度	H. 7年度	工事着手年度 H. 7年度	工事着手年度 H. 7年度
		計画変更実施年度	— 計画変更実施年度 H. 19年度
完成予定年度	H. 20年度	完成予定年度 H. 21年度	完成予定年度 H. 24年度

要

・ H19起点部交差点計画を見直し

※事業停滞年数(重点評価実施基準指標 1) = 0 年

※事業工期延伸度(重点評価実施基準指標 3)

= (変更後予定事業期間) / (当初予定事業期間) = 18 / 14 = 1. 29

事業の概要	○進捗率													
	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">平成21年度までの</td> <td colspan="2">※ () : 前回再評価時</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>進捗率</td> <td>内用地費</td> <td>進捗率</td> </tr> <tr> <td>(16.3) 26.6億円</td> <td>(59.7) 78.5 %</td> <td>(0.0) 0.03億円</td> <td>(100) 100 %</td> </tr> </table>		平成21年度までの		※ () : 前回再評価時		事業費	進捗率	内用地費	進捗率	(16.3) 26.6億円	(59.7) 78.5 %	(0.0) 0.03億円	(100) 100 %
	平成21年度までの		※ () : 前回再評価時											
	事業費	進捗率	内用地費	進捗率										
(16.3) 26.6億円	(59.7) 78.5 %	(0.0) 0.03億円	(100) 100 %											
<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) - (累加年単純割額/現全体事業費) = (26.6 / 33.9) - (28.25 / 33.9) = -4.9%</p> <p>【事業の進捗状況(順調でない場合にはその要因)】 工事は平成20年度までに切土全数量の約90%の切土・搬出が完了している。 また、切土法面の植生は、切土及び法面整形箇所を順次厚層基材吹付を実施しており、概ね60%を完了している。 残土運搬先の調整に不測の時間を要し、予定していた完了年度が3年(当初から4年)遅延している。</p> <p>【今後の進捗の見込み(事業スケジュール表後掲)】 平成21年度以降、約12万m³の切土を残している。このうち、平成21年度は仙台港背後地土地区画整理事業地に約1万m³、平成22年度以降は管内道路改良事業地等に約11万m³を利用することとしている。</p>														
<table border="1"> <tr> <td>施設管理の予定・管理状況</td> </tr> </table> <p>道路施設は宮城県が管理することとなるが、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く。 ※「みやぎスマイルロード・プログラム」 道路美化等のボランティア活動に意欲のある地域住民や企業を「スマイルサポーター」に認定し、スマイルサポーター・地元市町村・宮城県(道路管理者)の3者のパートナーシップにより、県管理道路の一定区間の清掃や緑化等の美化活動、歩道の除雪など実施する制度。</p>		施設管理の予定・管理状況												
施設管理の予定・管理状況														
事業の必要性	<table border="1"> <tr> <td>上位計画等</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> 土木行政推進計画：宮城県土木部(平成20年5月改定) 仙塩広域都市計画 3・3・5 北四番丁大衡線 昭和29年12月10日決定 平成6年8月23日変更 (小野工区該当分) 		上位計画等											
	上位計画等													
	<table border="1"> <tr> <td>事業を巡る社会経済情勢等</td> <td>規則第24条2号関係</td> </tr> </table>		事業を巡る社会経済情勢等	規則第24条2号関係										
事業を巡る社会経済情勢等	規則第24条2号関係													
<p>○社会経済情勢 本工区の南側で県が実施していた都市計画街路北四番町大衡線の道路改良は、平成19年4月に完成し供用が開始されている。 また、同路線で仙台市が実施している仙台市内の部分は現在、北山トンネル工事と前後の改良工事を実施中であり、平成23年度には完成する予定であり、仙台市中心部から大和町、富谷町までの区間が連続する予定である。</p> <ul style="list-style-type: none"> 現況交通量 H11道路交通量調査 12,323台/日 H17道路交通量調査 12,913台/日(推定) ※H17値は、実測していないためH11値より推定 														

事業の必要性	<p>○地元情勢，地元の意見 地元関係市町から早期開通を強く要望されている。 平成20年10月23日提出 「県道大衡仙台線の建設促進に関する要望書」 県道大衡仙台線建設促進協力会 大和町・富谷町・大衡町</p>	
	事業効果	<p>○効果の発現状況 現在のところ供用済みの施設なし</p> <p>○想定される事業効果 本工区の完成により仙台市中心部から大和，富谷町へのアクセスが強化され，地区住民の安全で安心な通勤，通学が可能となる。また，隣接する宮床工区の事業を実施することにより国道457号にスムーズに接続するため，国道4号の慢性的な混雑が解消され，国道4号の代替路線として安全で円滑な通行が図られるとともに，県中心部と県北地区の交流促進と経済活動のさらなる強化が期待される。</p>
事業の効率的性	<p>関連事業の概要・進捗状況等</p> <p>本工区の南側で県が実施していた都市計画街路北四番町大衡線の道路改良は，平成19年4月に完成し供用が開始されている。 また，同路線で仙台市が実施している仙台市内の部分は現在，北山トンネル工事と前後の改良工事が平成23年度には完成する予定であり，仙台市中心部から大和町，富谷町までの区間が連続する予定である。</p>	
	代替案との比較検討	規則第24条第3号関係
	<p>当区間は，現道を極力利用するルートとし，経済性，施工性，土地利用との整合性の観点から総合評価を行った結果，都市計画街路北四番町大衡線と調和を図ったルートが採用され，現在に至っている。 なお，昭和29年12月に都市計画審議会において都市計画決定がなされ，告示されている。</p>	
	コスト削減計画	規則第24条第4号関係
	<p>○ リサイクル材の積極的利用等により，約14.5百万円のコスト削減が見込まれる。</p> <p>①再生砕石の利用 …………… 約7.5百万円 ②再生アスファルトの利用 …………… 約4.0百万円 ③当地区発生の木材の再利用 …………… 約3.0百万円</p> <p>○ 当事業と発生土の受入先で土砂運搬費を共同負担することにより，約367.6百万円のコスト削減をはかった。</p> <p>①掘削発生土の運搬費の軽減 …………… 約367.6百万円</p>	

事業効果率	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					
	事業効果率	費用項目	区分	事業着手時 基準年(平成7年)	再評価時 基準年(平成16年)	再々評価時 基準年(平成21年)
			建設費	—————	27.3億円	32.4億円
		費用項目	維持管理費	—————	2.0億円	2.0億円
			総費用	—————	29.3億円	34.4億円
		費用項目	現在価値(C)	—————	31.0億円	39.3億円
			便益項目	走行時間短縮便益	—————	192.2億円
		費用項目	走行費用減少便益	—————	7.2億円	92.0億円
交通事故減少便益			—————	0.9億円	23.5億円	
費用項目		総便益	—————	200.3億円	525.7億円	
		現在価値(B)	—————	81.7億円	211.7億円	
費用便益比(B/C)	—————	2.6	5.4			
【便益の概要，主な算出根拠等】 現況交通量 (H17) 12,913台/日 (H11センサスより推定) (町道山下大沢線) ※H17値は，実測していないためH11値より推定 計画交通量 (H42推定) 14,000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（前回再評価時）との違いの要因】 便益については，分析手法や将来交通量及び交通量の伸び率が総便益の差異となったもの。						
環境への影響と対策	地域指定状況等		特になし			
	影響と対策		掘削に伴い発生する切土法面は，厚層基材吹付により植生を実施し，緑豊かな道路景観を創出するよう環境・景観に配慮している。			




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16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 道路の便益については、事業対象の部分だけでなく、周辺道路の状況を考慮した便益算定を行うこと。
	評 価 結 果	評価結果	事業継続
		対応方針	なし
		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 ――
	現在の対応状況		
	都市計画街路北四番町大衡線の改良状況などを踏まえ、幹線道路網の整備状況を考慮し将来交通量については、ネットワークを用いて算定を行った。		
総 合 評 価	対 応 方 針		
	事業継続		

事業スケジュール表(小野工区)

事業スケジュール表

	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
調査・設計										
用地・補償										
改良・工事										

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
調査・設計										
用地・補償										
改良・工事										

-  当初計画
-  再評価時計画
-  再々評価時計画

位置図

位置図

