

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	主要地方道丸森柴田線 坂津田道路改良事業		補助・単独の別	単独	事業主体	宮城県	
施行地名	角田市坂津田地内 【位置図後掲】				管理主体	宮城県	
根拠法令	道路法第49条						
事業の概要	事業目的						
	<p>主要地方道丸森柴田線は、丸森町の国道113号分岐を起点とし、柴田町の国道4号と接続する、延長約2.4kmの仙南圏域を南北に連絡する幹線道路である。</p> <p>当該箇所は、阿武隈川堤防と兼用堤となっている区間で、幅員狭隘で曲折が多く、車両・歩行者の通行が危険な状況となっていることから、バイパスによる線形改良により円滑で安全な交通の確保を図るものである。</p>						
	事業内容						
	事業着手時 (平成12年度)		延長 L=1,760m, 計画幅員 W=6.5(12~15.0)m, 設計速度 60km/h 全体事業費 C=15.1億円				
再評価時 (平成21年度)		延長 L=1,760m, 計画幅員 W=6.5(12.0)m, 設計速度 60km/h 全体事業費 C=14.7億円					
【事業内容の変更状況とその要因】							
コスト削減の観点から、当初一部両側へ歩道設置を考えていた箇所を、片側に変更を行ったもの。							
事業費							
		全体事業費		費用負担内訳			
		内用地費		国	県	市町村	その他
				[- %]	[100 %]	[- %]	() [- %]
事業着手時 (平成12年度)		15.1億円	3.5億円	-億円	15.1億円	-億円	-億円
再評価時 (平成21年度)		14.7億円	3.5億円	-億円	14.7億円	-億円	-億円
<p>※事業費増加度（重点評価実施基準 指標4）</p> <p>= (再評価時事業費 - 事業着手時事業費) / 事業着手時事業費</p> <p>= (14.7 - 15.1) / 15.1 = -2.6 %</p>							

【事業費の変更状況とその要因】

地区の歩行者利用状況から判断し、歩道を両側設置から片側設置に見直すことにより、土工量、舗装量の縮減を図った。

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成12年度)		再評価時 (平成21年度)		増 減 (H21-H12)		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		64 % 10.0億円		63 % 9.6億円		100 % -0.4億円	
改良工	1,760m	8.5億円	1,760m	8.3億円	1,760m	-0.2億円	歩道計画の見直しに伴う土工量の減額
舗装工	16,200m ²	1.5億円	14,000m ²	1.3億円	-2,200m ²	-0.2億円	歩道計画の見直しに伴う舗装量の減額
測量及び試験費	一式	11 % 1.6億円	一式	12 % 1.6億円	一式	% 0.0億円	
用地費及び補償費	一式	25 % 3.5億円	一式	25 % 3.5億円	一式	% 0.0億円	
その他工事費等		% 億円		% 億円		% 億円	
合計		100 % 15.1億円		100 % 14.7億円		100 % -0.4億円	

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12年度)		再評価時 (平成21年度)	
事業採択予定年度	H.12年度	事業採択年度	H.12年度
用地買収着手予定年度	H.12年度	用地買収着手年度	H.12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(予定)年度	—
完成予定年度	H.23年度	完成予定年度	H.28年度

※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)

$$= (\text{変更後予定事業期間}) / (\text{当初予定事業期間}) = 17 / 12 = 1.42$$

○進捗率

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
(-)	(-)	(-)	(-)
4.5億円	30.6%	2.8億円	80.0%

※事業工程乖離度(重点評価基準指標2)

$$= (\text{累加投資事業費} / \text{現全体事業費}) - (\text{累加年単純割額} / \text{現全体事業費})$$

$$= 4.5 / 14.7 - ((14.7 / 17) * 10) / 14.7$$

$$= 30.6\% - 58.8\% = -28.2\%$$

事業の概要	<p>【事業の進捗状況（順調でない場合にはその要因）】 用地買収は、起点及び終点側において、大口の建物補償移転が伴う箇所の用地買収が完了している。計画区間内に2箇所存在する共有地において相続が発生しており、相続の確認に平成15年度より取り組んできたが相続調査の結果、関係人が110名を超える事が確認された。当事者において解決を図ろうとしていたが、平成20年度まで相続処理はされておらず、当事者内による解決は困難な状況である。 工事については一部、起点側の用地買収の完了した箇所において、平成17年度より実施している。</p> <p>【今後の進捗の見込み（事業スケジュール表後掲）】 共有地については、相続処理に必要な調査や用地交渉は継続するが、当事者内での解決は困難な状況であることから、土地収用による用地取得も視野に入れ作業を進める。平成21年度より事業認定作業を行い、平成28年度完成を目指す。</p>	
	<p>施設管理の予定・管理状況</p> <p>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ききたい。</p> <p>※「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を持つ地域住民や企業を「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）三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、歩道の除雪などを実施する制度。</p>	
事業の必要性	<p>上位計画等</p> <p>・土木行政推進計画：宮城県土木部（平成13年3月策定，平成20年5月改訂） ・角田市長期総合計画：宮城県角田市（平成11年策定）</p>	
	<p>事業を巡る社会経済情勢等 規則第24条2号関係</p> <p>○社会経済情勢 ・現況交通量 現道H17センサ 交通量 2,233台／日 当路線は、阿武隈川右岸沿いを縦断する唯一の県道であり、仙南圏域南部地区から仙台岩沼方面とへの通勤，物流を担う主要幹線である</p> <p>○地元情勢，地元の意見 当該区間は特に阿武隈川の堤防と兼ねた狭隘道路として大型車とのすれ違いが困難であるため、円滑で安全な交通の確保や歩行者の安全確保の観点から、地元関係市町から早期改良を要望されている。 平成20年10月23日提出 「角田市東根地区における生活基盤等に関する要望書」（角田市東根地区振興協議会）</p>	
事業の有効性	<p>事業効果</p> <p>○効果の発現状況 なし</p> <p>○想定される事業効果 ・起点側から兼用堤までの区間における視距が確保されない急カーブでの走行が解消されることにより、走行性及び安全性が向上する。 ・バイパス整備における交通量転換により狭隘な兼用堤区間での大型車とのすれ違いが解消され、車両の走行速度が向上し、通過時間の短縮が図られる。 ・阿武隈川の沿いの道路であるため、バイパス整備による交通量の転換を行うことで歩行者の安全性が向上する。</p>	

事業の効率性	関連事業の概要・進捗状況等	
	<p>○近接道路改良事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般県道半田山下線道路改良事業が平成22年度完了に向け整備中である。 	
	代替案との比較検討	規則第24条第3号関係
	<p>○計画ルート検討</p> <p>計画当初下記の3ルートにおいて、走行性、施工性、経済性、土地利用との整合性の観点から評価した。Aルートは、現道拡幅案であるが、現道には隣接している3つの文化財が存在しており、ルート検討比較において、文化財保護課にて現地確認をした結果、そのうちの1つがかなり貴重な文化財であるとの見解から、バイパス案であるBルートが採用され、現在に至っている。</p> <p>Aルート：全線現道拡幅ルート。路線全体の4割が阿武隈川の兼用堤となる。現道拡幅のため、土地利用上では耕地の分断がなく良好であるが、現道での施工性、経済性にて他のルートより劣る。また、重要な遺跡（貝塚）があり遺跡保全の必要性が有り遺跡調査に時間及び費用を要する。堤防を利用し拡幅分を川裏側に腹付けする。揚水ポンプ場が支障となる。 (施工性・経済性が劣る)</p> <p>Bルート：遺跡、貝塚を完全に回避し、計画線のほとんどがバイパスであり、終点は亘理大河原川崎線で十字交差となるルート。遺跡を完全に回避したことで、施工延長、土工量とも中位。遺跡の調査にかかる費用、時間は回避される。 (経済性に優れる)</p> <p>Cルート：遺跡、貝塚、排水路を完全に回避し、完全にバイパスし終点は亘理大河原川崎線で十字交差となるルート。回避することで、排水路横断構造物は減るが施工延長、事業費は最大。遺跡を完全に回避することで遺跡の調査にかかる費用、時間は短縮される。 (経済性が劣る)</p>	
コスト削減計画	規則第24条第4号関係	
<p>○計画の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初一部両側歩道設置計画区間を、片側歩道に計画を見直したことにより、改良工で0.2億円、舗装工で0.1億円の0.3億円の減額となる。 <p>○建設材料変更</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路盤材や舗装材に再生材を使用することにより、約0.1億円削減される見込みである。 		

事業の効率性	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			
		区 分	事業着手時 基準年（平成 年）	再評価時 基準年（平成20年）
	費 用 項 目	建設費	/	11.5億円
		維持管理費		2.5億円
	総費用	14.0億円		
	現在価値（C）	14.4億円		
	便 益 項 目	走行時間短縮便益		98.3億円
		走行経費減少便益		10.0億円
交通事故減少便益		0.5億円		
総便益		108.8億円		
	現在価値（B）	36.4億円		
	費用便益比（B/C）	2.6		
【便益の概要，主な算出根拠等】 現道H17セナス 交通量 2,233台/日 計画交通量（H42推定） 4,372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				
環境への影響と対策	地域指定状況等		なし	
	影響と対策		生態への影響を考慮して，道路の切土および盛土法面については現地発生材のリサイクル材植生工を行う計画としている。	
総合評価	対応方針		事業継続	

事業スケジュール

事業スケジュール

	年 度											
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	
調査設計	■											
	■									■		
用地補償	■											
	■											
共有地調査						■ 相続確認調査、関係人内での調整						
工事				■								
						■					■	

	年 度							
	H23	H24	H25	H26	H27	H28		
調査設計								
用地補償	■			○ 用地完了				
共有地調査	■ 事業認定		■ 収用裁決					
工事	■					○ 供用開始		
	■							



当初計画(平成12年)



変更計画(平成21年)

