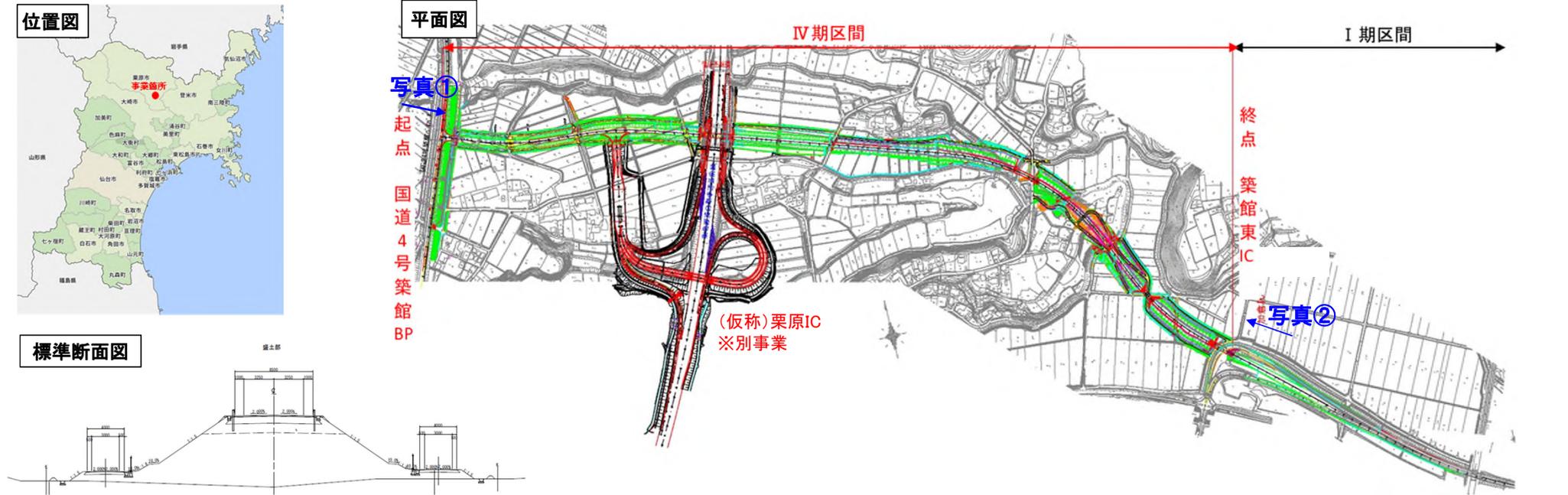


事業名 〔地区名〕	地域高規格道路 けんぼく みやぎ県北高速幹線道路 つぎだてとよま 主要地方道築館登米線Ⅳ期 (築館工区)道路改良事業	全体事業費 (億円)	69.0	採択年度	平成25年度	完成年度	令和元年度	担当部(局)課名	土木部道路課
--------------	---	---------------	------	------	--------	------	-------	----------	--------

1 事業の概要

みやぎ県北高速幹線道路は、宮城県北部において、栗原地域と登米地域とを結ぶ延長約24kmの地域高規格道路であり、既供用区間並びに国道398号北方バイパスを経由し、東北縦貫自動車道及び三陸沿岸道路を最短で接続する広域交通ネットワークを形成する道路である。
このうち、Ⅳ期(築館工区)は、現在事業中の(仮称)栗原ICと一体となって、東北縦貫自動車道へのアクセス性向上や物流の効率化、地域間防災の強化などを図る道路である。



完成写真(代表箇所)

写真①(起点から終点方向)



写真②(終点から起点方向)



2 事業の進捗状況等

(1) 事業内容

延長:L=1.7km 道路幅員:W=6.5(8.5)m
 道路規格:第3種第2級 設計速度:60km/h
 計画交通量:10,000台/日

(2) 事業費

採択時(H25年度)		再評価時(H27年度)		再々評価時(H29年度)		完了時(R元年度)	
全体事業費	内用地費及び補償費	全体事業費	内用地費及び補償費	全体事業費	内用地費及び補償費	全体事業費	内用地費及び補償費
35.0億円	6.2億円	59.0億円	3.0億円	69.0億円	3.0億円	69.0億円	3.0億円

【事業費の変更状況とその要因】

①事業着手時～再評価時(35億円⇒59億円)

・軟弱地盤対策工等や橋梁区間の増、構造物詳細設計や補償物件の減によるもの。

②再評価時～再々評価時(59億円⇒69億円)

・橋梁架設計画の見直しや工事車両増加に伴う市道補修、残土のセメント改良の増によるもの。

(3) 事業期間

	採択時(H25年度)	再評価時(H27年度)	再々評価時(H29年度)	完了時(R元年度)
事業採択(予定)年度	H25年度	H25年度	H25年度	H25年度
用地買収(予定)年度	H26年度	H26年度	H26年度	H26年度
工事着手(予定)年度	H26年度	H26年度	H26年度	H26年度
完成(予定)年度	H29年度	H30年度	H30年度	R元年度

【事業期間変更の要因】

①事業着手時～再評価時(H29⇒H30)

・軟弱地盤対策工等や橋梁区間が増加したため。

②再々評価時～完了時(H30⇒R元)

・地山の一部の土質が想定よりも脆弱であり、対策工の検討に時間要したため。

(4) 事業の進捗状況

評価指標	採択時(H25年度)	再々評価時(H29年度)	完了時(R元年度)
道路改良延長 1.7km	0m (0%)	1.26km (74.2%)	1.7km (100%)

※再評価時点の道路改良延長については、事業進捗率から求めた換算延長である。

(5) 事業効果

①現道及び当該道路の交通量

24時間あたり交通量(平日)	①H30年11月(IV期供用前)	②R元年7月(IV期供用直後)	③R4年11月(Ⅲ期供用後1年)	増減(①-③)
(一)若柳築館線(並走路線)	約7,600台	約4,500台	約4,000台	約3,600台 減少
(主)築館登米線(現道)	約4,500台	約4,500台	約4,400台	大幅な変動無し(微減)
みやぎ県北高速幹線道路IV期(築館工区)	-	約2,800台	約3,400台※	約3,400台 増加

※計画交通量(10,000台/日)との差は、計画交通量が現在整備中の(仮称)栗原ICや国道4号築館バイパスの完成を前提にした推計となっていることなどから、生じたものと考えている。

②地元の意見

- ・(一)若柳築館線の交通量が減り、安心して運転できるようになった。
- ・石巻や気仙沼へ向かう時間が短縮された。行動範囲も広がった。
- ・沿岸部との通行、交流、物流に際し、利便性が向上したと思う。
- ・国道4号バイパスの延伸や東北縦貫自動車道との接続が完了すれば、さらに利便性が向上すると思う。
- ・有事の際の避難路としての機能も期待されることを考えると、有意義な事業だと思う。

(6) 費用対効果

採択時(H25年度)	再々評価時(H29年度)	完了時(R元年度)
B/C=1.99	B/C=1.50	B/C=1.13

※再々評価時までのB/CはIV期(築館工区)単体、完了時のB/Cはみやぎ県北高速幹線道路及び(仮称)栗原ICの一体的に効果を発揮する道路ネットワークで算出している。

※完了時は令和3年11月に国からの通知により、「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用」が改定されたため、一体的に効果を発揮する道路ネットワーク単位で算出している。

(7) 今後の課題等

①事業目的の達成状況等の総括

・当該事業の完成・供用により、沿岸部と内陸部を結ぶ信頼性の高い広域道路ネットワークが形成され、復興支援道路として、被災地等における地域産業の振興、観光交流の活性化、救急医療活動への支援が図られている。

・冬季の地吹雪などの自然災害により東北縦貫自動車道が通行止めとなった際に、みやぎ県北高速幹線道路が迂回路として機能しており、太平洋沿岸部のリダンダンシーが確保されるなど、平時・災害時を問わない信頼性の高い道路ネットワークが構築されている。

・さらに、並走路線である(一)若柳築館線の交通量は減少傾向で、市街地の通過交通の分散が図られており、地元関係者からも並走路線を安心して運転できるようになった等の意見があったほか、交通量減少により交通事故の減少にも寄与していると考えられることから、事業効果は大きいと判断する。

②今後の課題と対応策等

・当該事業の推進に当たっては、軟弱地盤対策工などの要因により事業費の増額や事業期間の延伸に至ったことから、既存の地質調査結果のデータベース等を積極的に活用するとともに、事前の地質調査の的確な実施や関係機関への専門的な技術に関するヒアリングなどを実施し、事業費の見積りの精度を高めるよう努めていく。

・また、当該事業の推進にあたって培った技術的課題の解決策などの知識・経験については、庁内において情報共有し、土木技術の継承に努めていく。