

新規事業箇所調書

				調書作成年月日	平成20年 2月12日																			
				事業担当課	道路課																			
事業名	一般国道346号本吉バイパス事業		補助・単独の別	補助	事業主体	宮城県																		
施行地名	本吉郡本吉町津谷 ^{つや} 地内				管理主体	宮城県																		
根拠法令	道路法第12号, 第74条第2項, 道路施行規則第8条																							
事業の概要	事業目的	<p>本吉町市街地を通過する国道346号の当該区間は, 人家, 商店が連立しており, 幅員狭小, 歩道未整備のうえ急カーブも多いため, 大型車のすれ違いが困難で事故率も高く, 交通の流れに支障をきたしている。このような状態から安全で円滑な交通の確保, 沿道環境の向上を図るとともに, 緊急輸送道路としての機能向上のため, 早急に整備を行う必要がある。</p>																						
	事業内容	<p>延長 1,600m, 幅員 6.0(10.0)m 橋梁 2橋</p>																						
	事業費	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">全体事業費</th> <th colspan="4">費用負担内訳</th> </tr> <tr> <th>国</th> <th>県</th> <th>市町村</th> <th>その他</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>[50 %]</td> <td>[50 %]</td> <td>[%]</td> <td>() [%]</td> </tr> <tr> <td>15.0 億円</td> <td>3.3 億円</td> <td>7.50 億円</td> <td>7.50 億円</td> <td>億円 億円</td> </tr> </tbody> </table>					全体事業費	費用負担内訳				国	県	市町村	その他		[50 %]	[50 %]	[%]	() [%]	15.0 億円	3.3 億円	7.50 億円	7.50 億円
全体事業費	費用負担内訳																							
	国	県	市町村	その他																				
	[50 %]	[50 %]	[%]	() [%]																				
15.0 億円	3.3 億円	7.50 億円	7.50 億円	億円 億円																				
概要	事業期間	<table border="1"> <tr> <td>事業期間</td> <td colspan="3">平成 20年度 ~ 平成 23度 (4 年間)</td> </tr> <tr> <td>用地買収着手予定年度</td> <td>平成 21年度</td> <td>工事着手予定年度</td> <td>平成 21年度</td> </tr> </table>					事業期間	平成 20年度 ~ 平成 23度 (4 年間)			用地買収着手予定年度	平成 21年度	工事着手予定年度	平成 21年度										
	事業期間	平成 20年度 ~ 平成 23度 (4 年間)																						
	用地買収着手予定年度	平成 21年度	工事着手予定年度	平成 21年度																				
施設管理の予定	<p>完成後の施設管理主体は, 宮城県となるが, 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>																							

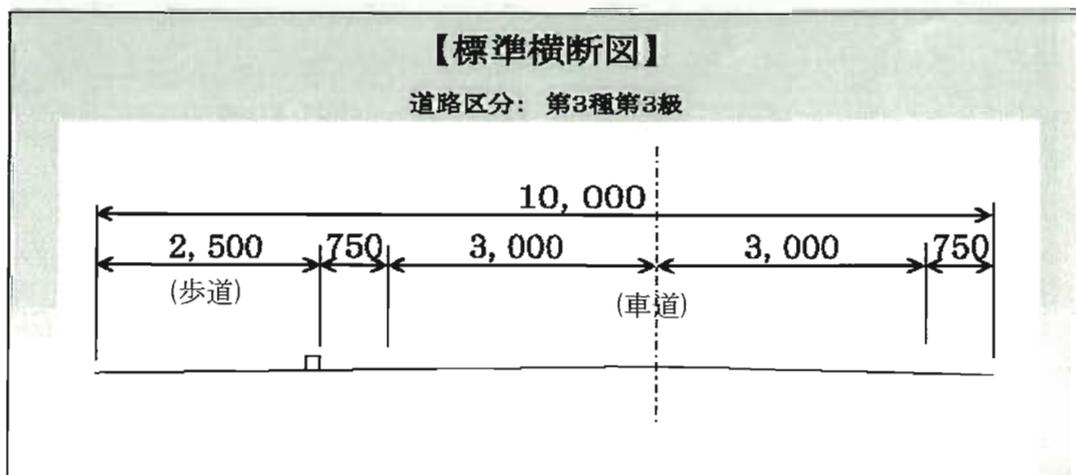
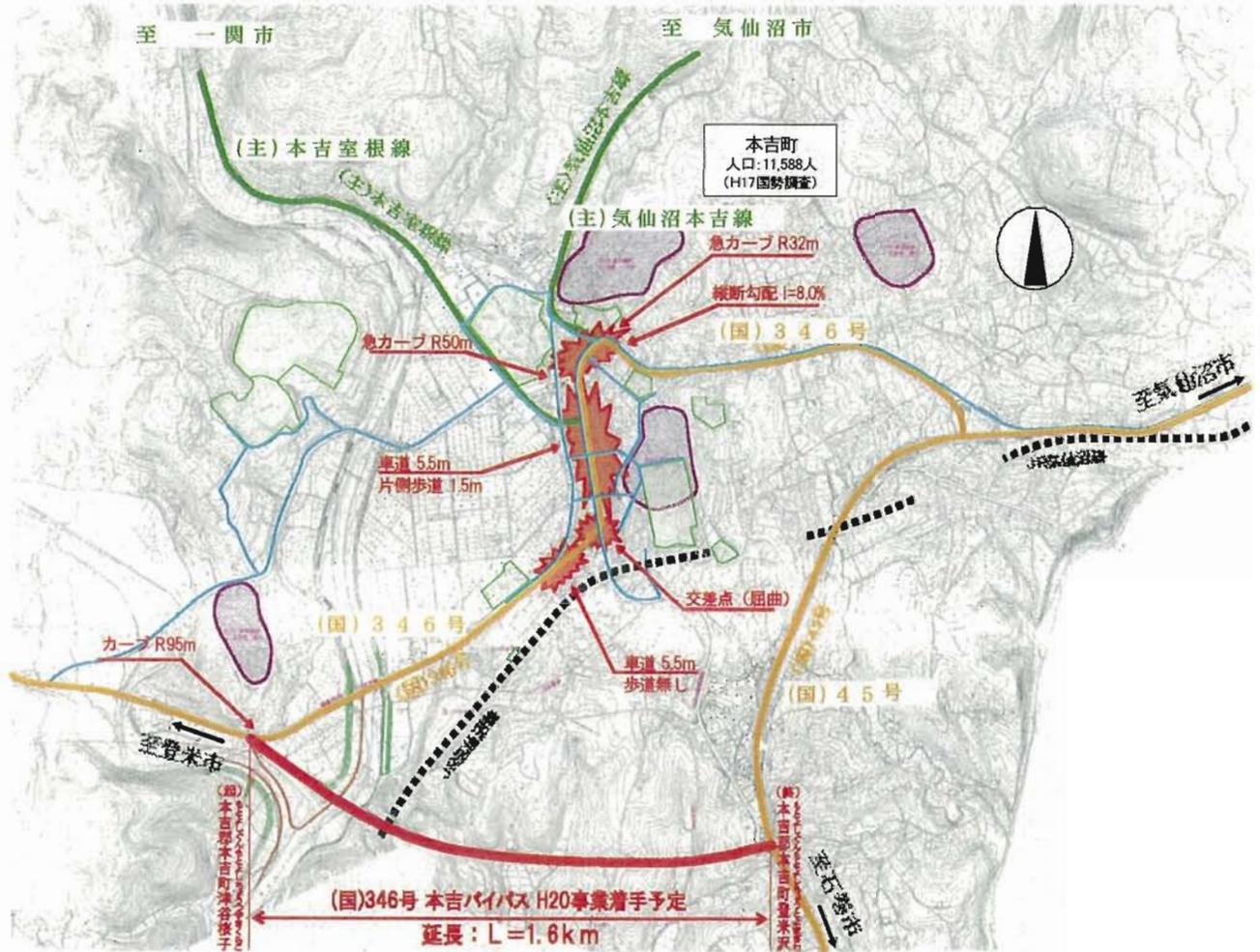
事業の必要性	上位計画等
	<ul style="list-style-type: none"> ・宮城の将来ビジョン（平成19年3月） 「宮城の飛躍を支える産業基盤の整備」の実現に向けた取組「広域道路ネットワークの整備」として整備促進。 ・土木行政推進計画（宮城県土木部） 登米・気仙沼圏域発展の基盤となる交通ネットワーク形成のため、本吉バイパス事業を進めていくこととしている。
事業の有効性	事業を巡る社会経済情勢等
	<p>社会経済情勢 三陸縦貫自動車道は、平成10年3月に仙台方面から石巻河南インターチェンジまで供用済みであったが、その後平成19年6月には桃生津山インターチェンジまで、平成20年度には（仮）登米インターチェンジまで、気仙沼方面に向かって順次供用が予定されている。 また、石巻河南インターチェンジ以北が無料化されることで利用が増大されるものと想定される。</p> <p>地元情勢，地元の意見 国道346号本吉バイパス整備促進期成同盟会，三陸地域地方都市建設協議会から，三陸縦貫自動車道（仮）登米インターチェンジ，（主）中田栗駒線，国道346号錦織バイパスなどの供用開始により，本吉町内の交通量や事故の増加，沿道環境の悪化などが懸念されることから，国道346号本吉バイパスを早期に整備し，中心市街地の交通安全の確保及び通過交通の排除を図ることへの要望が益々強まっている。</p>
事業の有効性	事業効果
	<p>想定される事業効果</p> <ul style="list-style-type: none"> （1）関連事業との一体整備により，三陸縦貫自動車道及び東北縦貫自動車道へのアクセス性が向上する。 （2）当該現道区間においては，幅員狭小，急カーブ区間等で大型車とのすれ違いが困難で中央線をはみ出しての走行で接触事故も多発しているが，バイパス整備による交通量の転換で，事故率の減少が図られる。 （3）現道は，通学路の法指定をされており，大型車交通の減少により，通勤通学の歩行者はもちろん，沿道・商店街利用の歩行者の安全性が向上する。 （4）当該区間は，バス路線にもなっており，また地域の主要病院や消防署等の救急公共機関も隣接しているため，バイパスへの交通量転換により緊急時の交通混雑が回避されることで，緊急車両等の迅速性が増し，定時性が確保され，地域防災の強化にも寄与される。 （5）気仙沼本吉地域，南三陸海岸地域の特産品である水産物や水産加工物は，鮮度を保つために迅速な輸送が必須であり，また周辺地域からの青果物や生活物資などの運搬にも物流の効率化が求められることから，所要時間の短縮・高規格道路へのアクセス性の向上により，物流の活性化にも寄与する。

事業の効率的性	関連事業の概要・進捗状況等	<p>三陸縦貫自動車道が平成20年度には(仮)登米インターチェンジ,平成21年度には米谷まで開通を予定しており,当該国道の南三陸,気仙沼方面からの交通量の増加が見込まれる。</p> <p>また,みやぎ県北高規格幹線道路や(主)中田栗駒線,国道346号錦織バイパス等の整備により,高規格アクセスとなる道路整備も進めており,国道346号の一次緊急輸送道路としての機能が向上する。</p>																				
	代替案との比較検討	<p>本ルートは,他ルートと比較してバイパスとしての平面線形が最も優れたものであり,市街地を通過せずに交差点も少なく,沿道環境に与える影響や施工時に現道交通への影響などが最も少なく,土地利用性,経済性にも優れているルートである。</p>																				
	コスト縮減計画	<p>当該事業の土工において,盛土量が約15,000m³不足することで,その土量を別途道路改良事業(一般県道馬場只越線道路改良工事)で発生する残土を有効利用することで購入費及び運搬費用が縮減される予定である。(縮減額:30百万円)</p>																				
	費用対効果	<p><u>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(平成15年版)</u> <u>社会的割引率: 4%</u> <u>便益算定期間: 40年</u> <u>基準年:平成19年</u></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td rowspan="10" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">費用項目</td> <td>建設費</td> <td style="text-align: right;">15.0億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td style="text-align: right;">8.8億円</td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td style="text-align: right;">23.8億円</td> </tr> <tr> <td>現在価値(C)</td> <td style="text-align: right;">16.6億円</td> </tr> <tr> <td>走行時間短縮便益</td> <td style="text-align: right;">59.3億円</td> </tr> <tr> <td>走行費用短縮便益</td> <td style="text-align: right;">2.5億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td style="text-align: right;">1.4億円</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td style="text-align: right;">63.2億円</td> </tr> <tr> <td>現在価値(B)</td> <td style="text-align: right;">27.0億円</td> </tr> <tr> <td>費用便益比(B/C)</td> <td style="text-align: right;">1.6</td> </tr> </table>	費用項目	建設費	15.0億円	維持管理費	8.8億円	総費用	23.8億円	現在価値(C)	16.6億円	走行時間短縮便益	59.3億円	走行費用短縮便益	2.5億円	交通事故減少便益	1.4億円	総便益	63.2億円	現在価値(B)	27.0億円	費用便益比(B/C)
費用項目	建設費	15.0億円																				
	維持管理費	8.8億円																				
	総費用	23.8億円																				
	現在価値(C)	16.6億円																				
	走行時間短縮便益	59.3億円																				
	走行費用短縮便益	2.5億円																				
	交通事故減少便益	1.4億円																				
	総便益	63.2億円																				
	現在価値(B)	27.0億円																				
	費用便益比(B/C)	1.6																				

環境への影響と対策	地域指定状況等										
		特になし									
環境への影響と対策	影響と対策										
		旧市街地から離れて最短で国道45号へ接続するルートであり、沿道環境への影響は極めて少ない。また、切盛土量をなるべく控えた線形としており、自然環境に与える影響も少ない。									
総合評価	事業箇所評価結果										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>評点による順位</th> <th>予算化された箇所数</th> <th>評価結果と予算への反映状況が異なる場合の理由 (低順位にもかかわらず予算化された理由)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">道路建設事業(国道) (新規事業箇所)</td> </tr> <tr> <td>1位 / 2</td> <td>2箇所</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	評点による順位	予算化された箇所数	評価結果と予算への反映状況が異なる場合の理由 (低順位にもかかわらず予算化された理由)	道路建設事業(国道) (新規事業箇所)			1位 / 2	2箇所	
	評点による順位	予算化された箇所数	評価結果と予算への反映状況が異なる場合の理由 (低順位にもかかわらず予算化された理由)								
	道路建設事業(国道) (新規事業箇所)										
1位 / 2	2箇所										
総合評価	対応方針										
		事業実施									



平面図



現況写真



▲ 消防署前の歩道未整備箇所の混雑状況



▲ 商店街通りの混雑状況