

# 評 価 結 果

		作成年月日	平成20年11月25日																																			
		事業担当課	道 路 課																																			
<b>事業名</b>	一般国道346号鹿島台バイパス整備事業 <small>かしまだい</small>	<b>補助・単独の別</b>	補助	<b>事業主体</b>	宮城県																																	
<b>施行地名</b>	大崎市鹿島台出町地内 <small>おおさきしかしまだいいでまち</small>	【位置図後掲】		<b>管理主体</b>	宮城県																																	
<b>根拠法令</b>	道路法第56条、第74条第2項																																					
<b>事 業 の 概 要</b>	<b>事業目的</b>	<p>一般国道346号は、仙台市を起点として気仙沼に至る約125kmの幹線道路である。事業区間の現道は、鹿島台の人家連担区域を通過しているため、慢性的な交通渋滞が発生し、日常生活に著しい支障を来している。また、過去の吉田川・鳴瀬川の洪水氾濫時には、市街地が甚大な浸水被害を被ったほか、国道自体も水没通行止めとなり、災害復旧活動の遅れの原因となった。このため、国道を国土交通省との共同事業で河川堤防機能を有したバイパスへ転換を図り、洪水時の道路機能を確保し、併せて市街地の保全を図るものである。</p>																																				
	<b>事業内容</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>事業着手時</b> (平成6年度)</td> <td style="width: 40%;"><b>&lt;計画概要&gt;</b> 延長 L=6,000m 計画幅員 W=6.5(16.0)m 全体事業費 C=86.3億円</td> <td style="width: 40%;"><b>&lt;計画諸元&gt;</b> 設計速度：60km/h</td> </tr> <tr> <td><b>再評価時</b> (平成15年度)</td> <td><b>&lt;計画概要&gt;</b> 延長 L=6,000m 計画幅員 W=6.5(16.0)m 全体事業費 C=100.7億円</td> <td><b>&lt;計画諸元&gt;</b> 設計速度：60km/h</td> </tr> <tr> <td><b>再々評価時</b> (平成20年度)</td> <td><b>&lt;計画概要&gt;</b> 延長 L=6,000m 計画幅員 W=6.5(16.0)m 全体事業費 C=100.7億円</td> <td><b>&lt;計画諸元&gt;</b> 設計速度：60km/h</td> </tr> </table> <p><b>【事業内容の変更状況とその要因】</b> 平成15年度に地盤が想定以上に軟弱であったための地盤処理、沈下対応の盛土量増加、JR東北線軌道敷の沈下対策を増工。再評価時(H15)年度以降、事業内容の変更は無し。</p>				<b>事業着手時</b> (平成6年度)	<b>&lt;計画概要&gt;</b> 延長 L=6,000m 計画幅員 W=6.5(16.0)m 全体事業費 C=86.3億円	<b>&lt;計画諸元&gt;</b> 設計速度：60km/h	<b>再評価時</b> (平成15年度)	<b>&lt;計画概要&gt;</b> 延長 L=6,000m 計画幅員 W=6.5(16.0)m 全体事業費 C=100.7億円	<b>&lt;計画諸元&gt;</b> 設計速度：60km/h	<b>再々評価時</b> (平成20年度)	<b>&lt;計画概要&gt;</b> 延長 L=6,000m 計画幅員 W=6.5(16.0)m 全体事業費 C=100.7億円	<b>&lt;計画諸元&gt;</b> 設計速度：60km/h																								
	<b>事業着手時</b> (平成6年度)	<b>&lt;計画概要&gt;</b> 延長 L=6,000m 計画幅員 W=6.5(16.0)m 全体事業費 C=86.3億円	<b>&lt;計画諸元&gt;</b> 設計速度：60km/h																																			
	<b>再評価時</b> (平成15年度)	<b>&lt;計画概要&gt;</b> 延長 L=6,000m 計画幅員 W=6.5(16.0)m 全体事業費 C=100.7億円	<b>&lt;計画諸元&gt;</b> 設計速度：60km/h																																			
<b>再々評価時</b> (平成20年度)	<b>&lt;計画概要&gt;</b> 延長 L=6,000m 計画幅員 W=6.5(16.0)m 全体事業費 C=100.7億円	<b>&lt;計画諸元&gt;</b> 設計速度：60km/h																																				
<b>事業費</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <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>事業着手時 (平成6年度)</td> <td>86.3億円</td> <td>13.5億円</td> <td>[ 55 %]</td> <td>[ 45 %]</td> <td>[     %]</td> <td>[     %]</td> </tr> <tr> <td>再評価時 (平成15年度)</td> <td>100.7億円</td> <td>13.5億円</td> <td>47.4億円</td> <td>38.9億円</td> <td>億円</td> <td>億円</td> </tr> <tr> <td>再々評価時 (平成20年度)</td> <td>100.7億円</td> <td>13.5億円</td> <td>55.3億円</td> <td>45.4億円</td> <td>億円</td> <td>億円</td> </tr> </tbody> </table>					全体事業費		費用負担内訳					内用地費	国	県	市町村	その他	事業着手時 (平成6年度)	86.3億円	13.5億円	[ 55 %]	[ 45 %]	[     %]	[     %]	再評価時 (平成15年度)	100.7億円	13.5億円	47.4億円	38.9億円	億円	億円	再々評価時 (平成20年度)	100.7億円	13.5億円	55.3億円	45.4億円	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																																
事業着手時 (平成6年度)	86.3億円	13.5億円	[ 55 %]	[ 45 %]	[     %]	[     %]																																
再評価時 (平成15年度)	100.7億円	13.5億円	47.4億円	38.9億円	億円	億円																																
再々評価時 (平成20年度)	100.7億円	13.5億円	55.3億円	45.4億円	億円	億円																																
<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            = (100.7－86.3) / 86.3 = 16.7 %</p>																																						

**【事業費の変更状況とその要因】**

平成15年度に地盤が想定以上に軟弱であったための地盤処理、沈下対応の盛土量増加、JR東北線軌道敷の沈下対策を増工。再評価時(H15)年度以降、事業費の変更は無し。

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成6年度)		再評価時 (平成15年度)		再評価時 (平成20年度)		増減 (H15→H20)		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		78.1% 67.4億円		81.2% 81.8億円		81.2% 81.8億円		% 0億円	
土工	1.0 百万m3	42.4億円	1.3 百万m3	56.8億円	1.3 百万m3	56.8億円	0	0億円	地盤が想定以上に軟弱であったことによる軟弱地盤対策工法及び盛土量の増
道路工	6,000m	21.4億円	6,000m	21.4億円	6,000m	21.4億円	0	0億円	
補償工事	1式	3.6億円	1式	3.6億円	1式	3.6億円	0	0億円	
測量及び試験費	1式	5.8% 5.0億円	1式	5.0% 5.0億円	1式	5.0% 5.0億円	0	% 0億円	
用地費及び補償費	1式	16.1% 13.9億円	1式	13.8% 13.9億円	1式	13.8% 13.9億円	0	% 0億円	
その他工事費等	1式	% 億円	1式	% 0億円	1式	% 0億円	0	% 0億円	
合計		100% 86.3億円		100% 100.7億円		100% 100.7億円		0.0% 0億円	

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6年度)	再評価時 (平成15年度)	再々評価時 (平成20年度)
事業採択予定年度 H. 6年度	事業採択年度 H. 6年度	事業採択年度 H. 6年度
用地買収着手予定年度 H. 6年度	用地買収着手年度 H. 6年度	用地買収着手年度 H. 6年度
工事着手予定年度 H. 6年度	工事着手年度 H. 6年度	工事着手年度 H. 6年度
	計画変更実施年度	計画変更実施年度
完成予定年度 H. 19年度	完成予定年度 H. 28年度	完成予定年度 H. 28年度

平成15年度：地質調査等の結果による地盤対策変更等による完成予定年度変更

※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)

$$= (\text{変更後予定事業期間}) / (\text{当初予定事業期間}) = 23\text{年間} / 14\text{年間} = 1.64$$

○進捗率

平成20年度までの			
事業費	進捗率	内用地費	進捗率
76.0億円	75.5%	13.5億円	100%

※事業工程乖離度(重点評価基準指標2)

$$= (\text{累加投資事業費} / \text{現全体事業費}) - (\text{累加年単純割額} / \text{現全体事業費}) = (76.0 / 100.7) - (65.67 / 100.7) = 10.3\%$$

事業の概要	<p><b>【事業の進捗状況（順調でない場合にはその要因）】</b>                  用地補償は完了しており、事業区間の約7割が着手済みで、このうち約600mについて供用開始済みである。なお、本事業は国土交通省へ依頼して二線堤と合同実施しており、軟弱地盤対策による若干の遅れはあるものの、ほぼ計画どおりの進捗状況である。</p> <p>※二線堤：万一洪水で河川が氾濫した場合、氾濫水による被害を最小限にとどめるためにつくられる第二の堤防で、救援や復旧活動等のための通路にもなる。</p> <p><b>【今後の進捗の見込み（事業スケジュール表後掲）】</b>                  軟弱地盤の対策による若干の遅れは出たものの、ほぼ計画どおりの進捗であり、平成23年度には市街地を囲む二線堤区間約3,500m（既供用部と合わせL=4,120m）の供用を予定しており、平成28年度には全線の供用を予定している。</p>																
	<p><b>施設管理の予定・管理状況</b></p> <p>国土交通省との共同事業で河川堤防機能を有したバイパスとして施工しており、供用後の管理区分については現在調整中。                  既に共用している部分については、堤防部については河川管理者(国)、国道部分については道路管理者(県)が管理を行っており、今後、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)の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><b>上位計画等</b></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)</p>																
	<p><b>事業を巡る社会経済情勢等</b> 規則第24条2号関係</p>																
	<p>○社会経済情勢                  平成14年11月に部分開通した区間の沿線には、鎌田記念館や野球場、ショッピングセンターが建設されており、徐々に新しい市街地が形成され、バイパス整備の必要性が高まるとともに、度重なる洪水被害により「水害に強いまちづくり」を進める必要性も高まっている。</p> <p>○地元情勢、地元の意見                  現道の状況は、市街地を通っていることもあり、渋滞のほか騒音・振動害に対する苦情が数多く寄せられている。                  また、大崎市・大郷町・松島町による「水害に強い町づくりモデル事業」構想及び大崎市総合計画基本構想の一環をなす洪水対策としても地元の早期完成要望は強い。</p> <p>・要望書                  「国道346号整備促進期成同盟会」 会長 登米市長                  (構成 利府町, 松島町, 大崎市, 涌谷町, 登米市, 本吉町)                  「宮城県市長会」</p> <p>・現況交通量</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>現況交通量</th> <th>摘要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年次</td> <td>H17調査</td> <td rowspan="6">現道調査地点 H17センサ No.1106 大崎市鹿島台平渡地内</td> </tr> <tr> <td>地点</td> <td>現道</td> </tr> <tr> <td>交通量</td> <td>19,143台/日</td> </tr> <tr> <td>乗用車</td> <td>12,084台/日</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>83台/日</td> </tr> <tr> <td>普通貨物車</td> <td>3,531台/日</td> </tr> </tbody> </table>		区分	現況交通量	摘要	年次	H17調査	現道調査地点 H17センサ No.1106 大崎市鹿島台平渡地内	地点	現道	交通量	19,143台/日	乗用車	12,084台/日	バス	83台/日	普通貨物車
区分	現況交通量	摘要															
年次	H17調査	現道調査地点 H17センサ No.1106 大崎市鹿島台平渡地内															
地点	現道																
交通量	19,143台/日																
乗用車	12,084台/日																
バス	83台/日																
普通貨物車	3,531台/日																

事業の有効性	事業効果	
	<p>○効果の発現状況 事業区間の約7割の区間は工事着手済みで、うち約600mについて供用開始済みである。</p> <p>○想定される事業効果 事業区間の現道は鹿島台の人家連担区域を通過しているため、慢性的な交通渋滞が発生して日常生活に著しい支障を来している。 新設するバイパスに転換を図ることにより「走行時間短縮効果」「走行費用縮減効果」「交通事故減少」が期待される。</p>	
事業の有効性	関連事業の概要・進捗状況等	
	<p>「水害に強い町づくりモデル事業」</p> <p>※昭和61年8月の洪水被害を踏まえ、国・県・町（現大崎市）が一体となり「水害に強いまちづくり事業計画」を策定、同計画が国よりモデル事業の指定を受ける。（平成3年1月）</p>	
事業の有効性	代替案との比較検討	規則第24条第3号関係
	<p>下記の4ルートについて検討した結果、経済性・施工性・安全性の観点から総合評価の結果、バイパス案のCルートが採用され現在に至っている。</p> <p>○Aルート：交通混雑区間の現道拡幅をし、線形不良箇所の改良を図ったルートであるが、沿道家屋への影響が大きく、経済的に最も劣る。（対C比2.74）</p> <p>○Bルート：市街地への影響を避け、バイパス延長を最小限にとどめたルートであるが、町の将来開発計画の中心部に位置し、計画に与える影響大。（対C比1.79）</p> <p>◎Cルート：バイパスで将来開発計画への影響が小さい東廻りのルート。二線堤計画との整合を図り最も経済的なルート。（1.0）</p> <p>○Dルート：将来開発計画等への影響がないバイパス案で、西廻りのルート。 4ルート中最も計画延長が長くなる。（対C1.65）</p>	
事業の有効性	コスト縮減計画	規則第24条第4号関係
	<p>河川堤防(二線堤)との共同事業により兼用堤とし、用地取得や盛土について共有し、コストの軽減を図った。</p>	

## 費用対効果

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15年版）

社会的割引率：4%

便益算定期間：40年

区 分		事業着手時 基準年(平成6年)	再評価時 基準年(平成15年)	再々評価時 基準年(平成20年)
費用 項目	建設費	—	100.70億円	100.70億円
	維持管理費	—	34.56億円	12.72億円
	総費用	—	135.26億円	113.42億円
	現在価値(C)	—	135.90億円	122.45億円
便 益 項 目	走行時間短縮	—	1,341.85億円	546.15億円
	走行費用短縮	—	43.71億円	38.40億円
	交通事故減少	—	38.60億円	15.20億円
	総便益	—	1,424.16億円	599.75億円
	現在価値(B)	—	403.96億円	219.49億円
費用便益比(B/C)		—	2.97	1.79

現況交通量 19,143台/日(H17センサス)

計画交通量(バイパス部) 8,100台/日(H42)

※便益発生年 平成29年

## 【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。

## 残事業費用対効果

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15年版）

区 分		事業着手時 基準年(平成6年)	再評価時 基準年(平成15年)	再々評価時 基準年(平成20年)
費用 項目	建設費	—	—	22.14億円
	維持管理費	—	—	11.53億円
	総費用	—	—	33.67億円
	現在価値(C)	—	—	22.65億円
便 益 項 目	走行時間短縮	—	—	546.15億円
	走行費用短縮	—	—	38.40億円
	交通事故減少	—	—	15.20億円
	総便益	—	—	599.75億円
	現在価値(B)	—	—	219.49億円
費用便益比(B/C)		—	—	9.69

事業  
の  
効  
率  
性

環境への影響と対策	地域指定状況等			
		なし		
環境への影響と対策	影響と対策			
		盛土法面には周辺環境に馴染むように緑化工を施工している。		
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15年度		
	答	答申	継続妥当	
		条件	なし	
	申	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 費用対効果算出時の将来交通量の需要予測（伸び率）については、一律の値とせず、地域の実態にあった値を用いるよう検討すること。	
	評価	評価結果	事業継続	
		対応方針	—	
	結果	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 交通量の需要予測については、マニュアルに沿った方法で推計しているが、さらに正確な推計となるよう、県内をいくつかの地域に区分して地域毎の伸び率を適用することなども検討する。	
現在の対応状況	現在の対応状況			
		将来交通量の需要予測にあたっては、地域特性を反映した交通流解析を実施するなど、地域の実態を反映するよう努めている。		
総合評価	対応方針			
		事業継続		

事業スケジュール

	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
調査・設計	[Red Hatched Bar]											
用地・補償	[Red Hatched Bar]											
改良工事	[Red Solid Bar]											

H14.11 一部供用開始 (約600m)

ス  
ケ  
ジ  
ユ  
ー  
リ

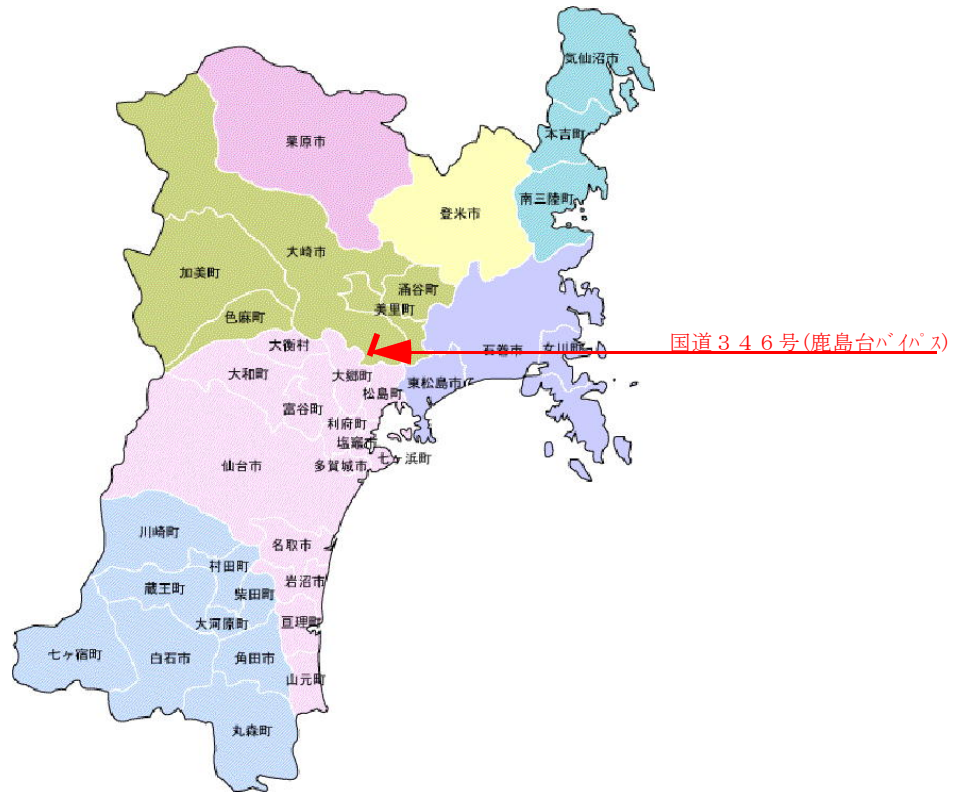
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
調査・設計											
用地・補償											
改良工事	[Red Solid Bar]	[Red Solid Bar]									

H24.3 一部供用開始 (約3,500m)

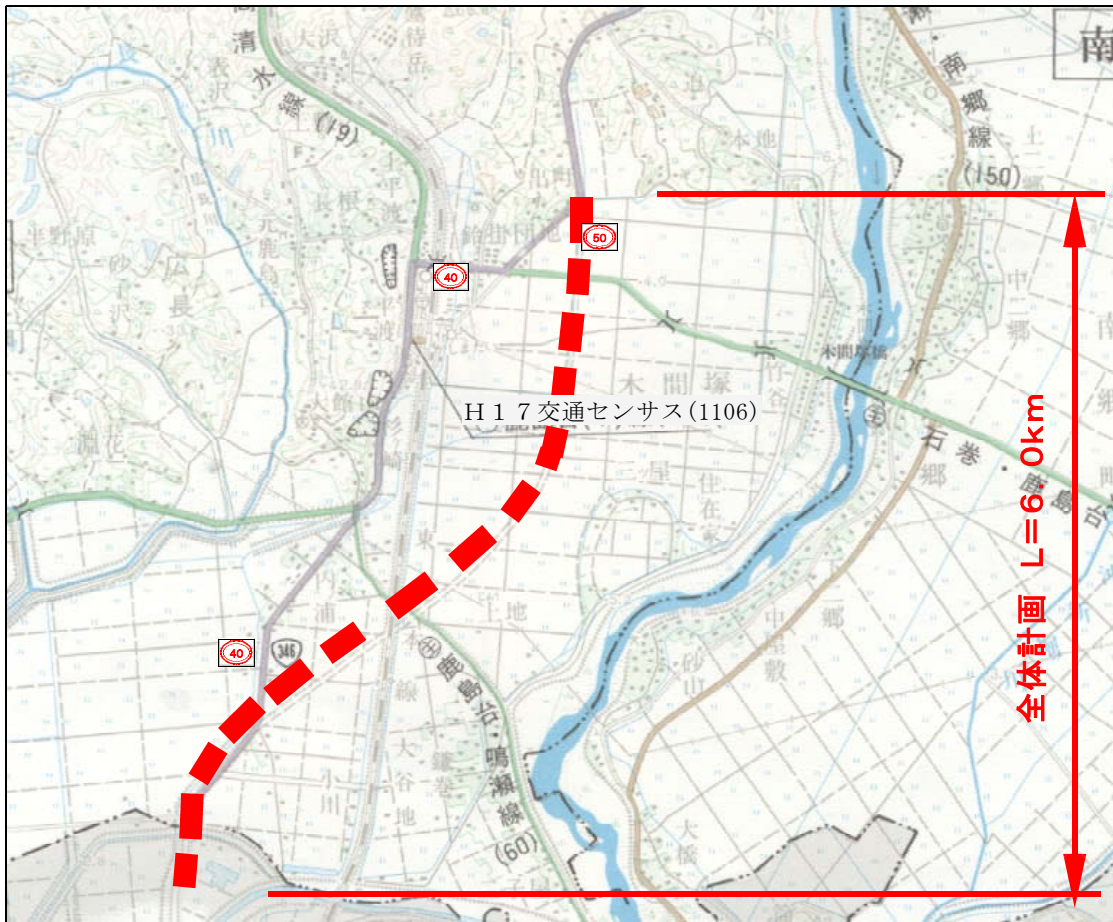
H29.3 全線供用開始

- : 当初 (H6)
- : 再評価時 (H15)
- : 現計画 (H20)

位



置



図