

評価結果

		作成年月日	平成20年11月25日				
		事業担当課	都市計画課				
事業名	都市計画道路 えきまえおおどおり 駅前大通線道路改築事業	補助・単独の別	補助	事業主体 宮城県			
施行地名	わたりちょうぐらにわ 亶理町倉庭地内	【位置図後掲】		管理主体 宮城県			
根拠法令	道路法第56条，道路整備費の財源等の特例に関する法律第4条，都市計画法第59条						
事業の概要	事業目的	<p>本路線は，JR常磐線亶理駅西口駅前広場を起点として，亶理町の中心市街地を通過し都市計画道路亶理中央線と交差し，国道6号に至る延長約1,130mの路線で亶理町の骨格を形成する重要な路線として位置づけられている。</p> <p>亶理駅から亶理中央線までの区間は，平成2年に着手し平成11年度に完成しているが，本事業はその延伸部にあたる亶理中央線から国道6号に至る延長約594.8mの区間について，駅利用者である歩行者や自転車及び交通の利便性を確保し生活基盤の向上を図るため，平成11年度から整備を進めている。なお，接続する国道6号延長約412mの右折レーンに係る整備も本事業で実施するものである。</p>					
	事業内容	<table border="1"> <tr> <td>事業着手時 (平成11年度)</td> <td> 起点：宮城県亶理郡亶理町字新井町6番地1 終点：宮城県亶理郡亶理町字倉庭60番地1 延長L=604.8m，幅員W=16.0~17.0m（2車線） </td> </tr> <tr> <td>再評価時 (平成20年度)</td> <td> 起点：宮城県亶理郡亶理町字新井町6番地1 終点：宮城県亶理郡亶理町字倉庭60番地1 延長L=1,006.8m，幅員W=16.0~20.5m（2車線） </td> </tr> </table> <p>【事業内容の変更状況とその要因】</p> <p>当初計画時には駅前大通線と国道6号との接続に関する調整が未了であったが，平成17年に国道管理者と調整が完了し，本線の国道取付けに伴い国道6号に付加車線設置が必要となったことから，国道6号の延長412m区間において拡幅工事を追加している。</p> <p>(変更前) 駅前大通線 延長L=604.8m，幅員W=16.0~17.0m</p> <p>(変更後) 駅前大通線 延長L=594.8m，幅員W=16.0~17.0m 一國幹線(国道6号) 延長L=412.0m，幅員W=17.0~20.5m</p>			事業着手時 (平成11年度)	起点：宮城県亶理郡亶理町字新井町6番地1 終点：宮城県亶理郡亶理町字倉庭60番地1 延長L=604.8m，幅員W=16.0~17.0m（2車線）	再評価時 (平成20年度)
事業着手時 (平成11年度)	起点：宮城県亶理郡亶理町字新井町6番地1 終点：宮城県亶理郡亶理町字倉庭60番地1 延長L=604.8m，幅員W=16.0~17.0m（2車線）						
再評価時 (平成20年度)	起点：宮城県亶理郡亶理町字新井町6番地1 終点：宮城県亶理郡亶理町字倉庭60番地1 延長L=1,006.8m，幅員W=16.0~20.5m（2車線）						

事業費

※平成15年度以降は国費率が55%となっている。

	全体事業費		費用負担内訳			
		内用地費	国	県	市町村	その他 () [%]
			[50 %] [55 %]	[40 %] [35 %]	[10 %] [10 %]	[%]
事業着手時 (平成11年度)	13.2億円	8.6億円	6.6億円	5.3億円	1.3億円	億円
再評価時 (平成20年度)	16.0億円	9.8億円	8.0億円	6.4億円	1.6億円	億円

※事業費増加度（重点評価基準指標4）

$$= (\text{再評価時事業費} - \text{事業着手時事業費}) / \text{事業着手時事業費}$$

$$= (16.0 - 13.2) / 13.2 = 21.2\%$$

【事業費の変更状況とその要因】

終点部の国道6号との接続箇所において、事業着手時は国道管理者との調整が未了であったが、その後、交通管理者も含め調整が完了したことから、国道6号に右折レーン等の付加車線を設置する計画に変更したことに伴い、事業費が2億8千万円の増額となった。

事業費増減対照表

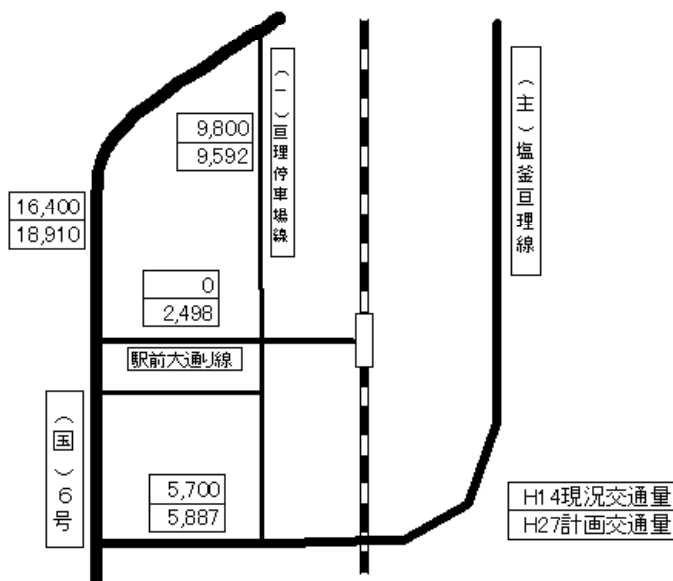
	事業着手時 (平成11年度)		再評価時 (平成20年度)		増減		変更の主な理由
	事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費	
本工事費		280% 369億円		289% 462億円		09% 09億円	
土工	1式	1.06億円	1式	1.23億円		0.17億円	国道6号の付加車線追加による増
排水工	1式	1.24億円	1式	1.49億円		0.25億円	国道6号の付加車線追加による増
舗装工	1式	0.76億円	1式	1.07億円		0.31億円	国道6号の付加車線追加による増
雑工	1式	0.63億円	1式	0.83億円		0.2億円	国道6号の付加車線追加による増
測量及び試験費	1式	1.3% 0.17億円	1式	5.3% 0.85億円		4.0% 0.68億円	国道6号の付加車線追加による増
用地費及び補償費	1式	70.8% 9.34億円	1式	65.8% 10.54億円		-4.9% 1.2億円	国道6号の付加車線追加による増
その他工事費等	1式	0.0% 0億円	1式	0.0% 億円		0.0% 0億円	
合計		100% 13.2億円		100% 16.01億円		100% 2.81億円	

事業概要	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11年度)		再評価時 (平成20年度)	
	事業採択予定年度	H.11年度	事業採択年度	H.11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.13年度
	工事着手予定年度	H.16年度	工事着手年度	H.20年度
			計画変更実施年度	H.17年度
	完成予定年度	H.17年度	完成予定年度	H.22年度
	<p>・H17年度の計画変更は都市計画法第63条に基づく事業計画変更</p> <p>・完成予定年度はH17年度の計画変更時に見直したもの</p> <p>※事業停滞年数(重点評価基準 指標1) = 5年</p> <p>※事業工期延伸度(重点評価基準指標3) = 12年 / 7年 = 1.71</p>			
	○進捗率			
平成20年度までの				
事業費		進捗率		
10.6億円		66%		
内用地費		進捗率		
8.9億円		91%		
<p>※事業工程乖離度(重点評価基準 指標2)</p> <p>= (累加投資事業費 / 現全体事業費) - (累加単純割額 / 現全体事業費)</p> <p>= (10.60 / 16.01) - (13.34 / 16.01) = ▲17.1%</p>				
【事業の進捗状況(順調でない場合にはその要因)】				
用地買収において、公図の不一致や一部地権者の反対により、事業用地取得に不測の時間を要している。				
【今後の進捗の見込み(事業スケジュール表後掲)】				
難航していた用地地権者との交渉が進展し、補償金額については了解が得られ、今後、移転代替地の選定が完了すれば契約できる見通しとなったことから、平成20年度で用地買収を完了させ、早期に本工事に着手し平成22年度までの完了を目指す。				
施設管理の予定・管理状況				
<p>工事完了後、当該工区から互理駅までのI期施工区間(L=553.6m)と併せて、宮城県が一般県道互理停車場線として管理することとしており、現在の一般県道互理停車場線のI期区間終点から国道6号までの区間は、互理町町道へ移管される予定である。</p> <p>なお、I期施工区間は平成11年度に完成供用しており、特に異常箇所もなく良好な状況である。</p>				

事業の必要性	上位計画等	<p>本路線の整備計画は昭和43年11月に都市計画決定されているとともに、亶理町が平成9年に策定した「都市計画マスタープラン」及び平成18年に改訂した「亶理町総合計画発展計画」にも位置付けられている。また、実施計画については宮城県土木部の「土木行政推進計画」（平成12年度策定・平成20年5月改訂）に位置付けられている。</p>
	事業を巡る社会経済情勢等 規則第24条第2号関係	<p>(1) 社会経済情勢 第6回県民満足度調査においても「コンパクトで機能的なまちづくりと地域生活の充実」の項目は満足、やや満足を合わせ約55%と満足度が高いとは言えず、中心部の利便性向上に寄与する都市計画道路や歩道設置が求められていると考えられる。</p> <p>(2) 地元情勢、地元の意見 当該工区から亶理駅側の553.6mは既に都市計画道路が整備されており、この区間のネットワーク機能発現のためにも、国道6号までの都市計画道路の早期整備が地元から望まれている。 また、宮城県町村会からも圏域内外を繋ぐ道路として、当該工区の整備促進が要望されている。</p>
事業の有効性	事業効果	<p>○効果の発現状況 現在、施工中であり、事業効果はまだ発現されていない。</p> <p>○想定される事業効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・亶理駅と国道6号を最短ルートで結び、亶理中央線とともに亶理町の骨格を形成することにより、亶理町内から幹線道へのアクセス性が向上する ◆安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・H8～17の10年間に11件の死傷事故が発生しているが、広幅員歩道の整備により安全度の向上が期待できる。 ◆大気汚染や騒音等、地球環境負荷の低減 <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により渋滞の改善および経路の短縮により、大気汚染や騒音の低減が期待される。

事業の効率的性	関連事業の概要・進捗状況等		<p>互理町では都市計画道路南町鹿島線の整備を平成17年度から進めており、現在用地買収を行っている。</p>																																									
	代替案との比較検討		規則第24条第3号関係																																									
	<p>現計画は、現道拡幅、バイパス計画、土地区画整理事業等広範囲にわたる比較検討の結果、都市計画決定された最善の計画であり、今後の代替案は考えられない。</p>																																											
	コスト削減計画		規則第24条第4号関係																																									
費用対効果		<p>根拠マニュアル：費用便益分析マニュアル（平成15年版）国土交通省 社会的割引率： 4 % 便益算定期間： 40 年</p>																																										
率		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区 分</th> <th>事業着手時 基準年(平成11年)</th> <th>再 評 価 時 基準年(平成20年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">費用 項目</td> <td>建設費</td> <td>—</td> <td>16.013億円</td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>—</td> <td>1.110億円</td> </tr> <tr> <td>総費用</td> <td>—</td> <td>17.123億円</td> </tr> <tr> <td>現在価値(C)</td> <td>—</td> <td>16.616億円</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">便 益 項 目</td> <td>走行時間短縮</td> <td>—</td> <td>79.098億円</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少</td> <td>—</td> <td>0億円</td> </tr> <tr> <td>交通事故減少</td> <td>—</td> <td>0億円</td> </tr> <tr> <td>歩行者</td> <td>—</td> <td>2.114億円</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>—</td> <td>81.212億円</td> </tr> <tr> <td>現在価値(B)</td> <td>—</td> <td>37.295億円</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比(B/C)</td> <td>—</td> <td>2.24</td> </tr> </tbody> </table>			区 分		事業着手時 基準年(平成11年)	再 評 価 時 基準年(平成20年)	費用 項目	建設費	—	16.013億円	維持管理費	—	1.110億円	総費用	—	17.123億円	現在価値(C)	—	16.616億円	便 益 項 目	走行時間短縮	—	79.098億円	走行経費減少	—	0億円	交通事故減少	—	0億円	歩行者	—	2.114億円	総便益	—	81.212億円	現在価値(B)	—	37.295億円	費用便益比(B/C)		—	2.24
区 分		事業着手時 基準年(平成11年)	再 評 価 時 基準年(平成20年)																																									
費用 項目	建設費	—	16.013億円																																									
	維持管理費	—	1.110億円																																									
	総費用	—	17.123億円																																									
	現在価値(C)	—	16.616億円																																									
便 益 項 目	走行時間短縮	—	79.098億円																																									
	走行経費減少	—	0億円																																									
	交通事故減少	—	0億円																																									
	歩行者	—	2.114億円																																									
	総便益	—	81.212億円																																									
	現在価値(B)	—	37.295億円																																									
費用便益比(B/C)		—	2.24																																									
性		<p>【事業着手時との違いの要因】 事業着手時は、費用対効果分析の手法が確立されていなかったため、データは無い。</p> <p>40年間の総便益（歩行者） 2.114億円 基準年における現在価値 0.967億円・・・b 総道路投資額の現在価値 16.616億円・・・c よって $b/c = 0.967 / 16.616 = 0.06$ 歩道を整備することにより、上乗せになっている。</p>																																										

◎現況交通量と将来交通量



◎将来交通量

第4回仙台都市圏パーソントリップ調査（H17年2月）による、H27計画交通量を基に配分

◎車種別交通量

	再評価時	
	現況	計画
交通量	0台/日	2,498台/日 (H27計画交通量)
乗用車	0台/日	1,613台/日
バス	0台/日	32台/日
小型貨物車	0台/日	532台/日
普通貨物車	0台/日	322台/日

車種別交通量は、H11年度道路交通センサス車種別構成比により計画交通量を配分した。

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（平成15年版）国土交通省

区 分		事業着手時 基準年(平成一年)	再 評 価 時 基準年(平成20年)
費 用 項 目	建設費	—	5.437億円
	維持管理費	—	1.110億円
	総費用	—	6.547億円
	現在価値 (C)	—	5.646億円
便 益 項 目	走行時間短縮	—	79.098億円
	走行経費減少	—	0億円
	交通事故減少	—	0億円
	歩行者	—	2.114億円
	総便益	—	81.212億円
	現在価値 (B)	—	37.295億円
費用便益比 (B/C)		—	6.61

環境への影響と対策	地域指定状況等	なし
	影響と対策	<p>本事業の計画ルート的大部分は宅地であることから、特に生態系に影響を与えることはない。また、切土により発生する法面については、緑化工法により景観等に配慮することとしている。</p>
総合評価	対応方針	
		事業継続

事業スケジュール		H 11	H 12	H 13	H 14	H 15	H 16	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22
	調査・設計	■											
	用地・補償		■										
	改築・舗装工事						■					■	
	凡例	<p>■ : 当初(H11)の計画 ■ : 再評価時(H20)の計画</p>											
スケジュール表													

(1) 当該路線の位置と周辺道路網

国土地理院地図 平14縮尺 第149号

位置
置
図

