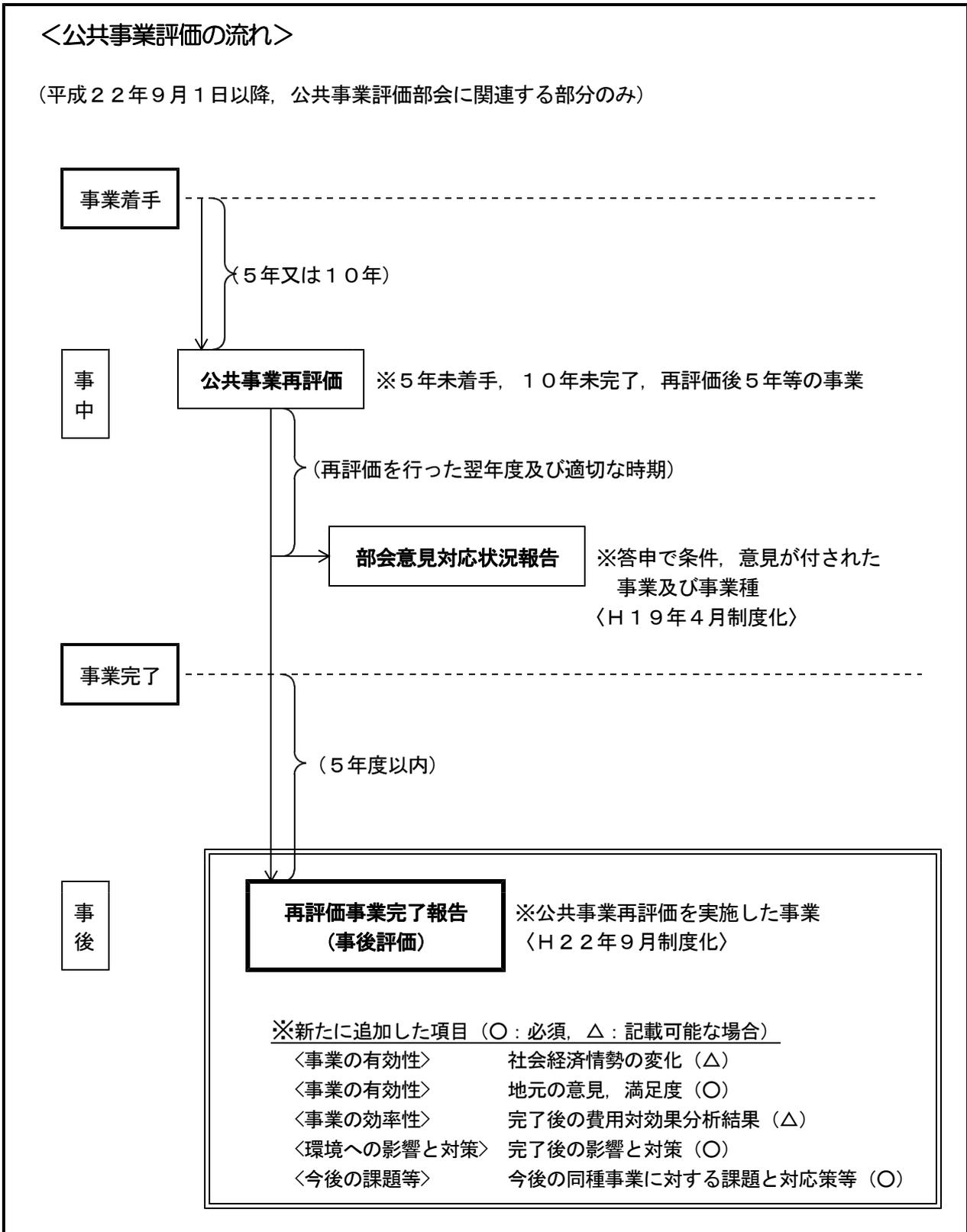


平成 2 2 年度 再評価事業完了報告書（事後評価）

事業種別	事業名	担当部・課
街路	都市計画道路 玉川岩切線 道路改築事業	土木部都市計画課

～ 公共事業再評価における事後評価制度について ～

宮城県における公共事業評価体系



※「再評価事業完了報告 (事後評価)」

→再評価を実施した事業について, 事後評価の視点も含め, 完了報告を行うもの。

再評価事業完了報告書（事後評価）

			調書作成年月日	平成23年2月4日																																				
			事業担当課	都市計画課																																				
事業名	都市計画道路玉川岩切線 道路改築事業	補助・単独の別	単独	事業主体	宮城県																																			
施行地名	たがじょうしゅうきしま 多賀城市浮島地内	【位置図後掲】		管理主体	宮城県																																			
根拠法令	都市計画法第59条																																							
事業の概要	事業目的	<p>都市計画道路玉川岩切線は、塩竈市玉川を起点として多賀城市岩切に至る総延長4,500mの幹線道路である。</p> <p>事業箇所の現道区間は、道路幅員が狭く、歩道も整備されていないため、バイパスを整備することにより、走行車両及び歩行者の安全を確保するものである。</p> <p>また、将来的には三陸縦貫自動車道の多賀城インターチェンジ（仮称）の建設が予定されており、本インターチェンジへのアクセス道として期待されるとともに、塩竈市・多賀城市・仙台市を結節し、交流・物流の円滑な促進に大きく寄与する重要な路線である。</p>																																						
	事業内容	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">事業着手時 (平成4年度)</td> <td>起点 多賀城市市川字伏石11番1 終点 多賀城市浮島字宮前133番 延長L=1,130m 幅員W=12.0m (将来18.0m)</td> </tr> <tr> <td>再評価時 (平成14年度)</td> <td>起点 多賀城市市川字伏石11番1 終点 多賀城市浮島字宮前133番 長L=1,130m 幅員W=12.0m (将来25.0m)</td> </tr> <tr> <td>完了時 (平成20年度)</td> <td>起点 多賀城市市川字伏石11番1 終点 多賀城市浮島字宮前135番 長L=1,137.1m 幅員W=12.0m (将来25.0m)</td> </tr> </table>					事業着手時 (平成4年度)	起点 多賀城市市川字伏石11番1 終点 多賀城市浮島字宮前133番 延長L=1,130m 幅員W=12.0m (将来18.0m)	再評価時 (平成14年度)	起点 多賀城市市川字伏石11番1 終点 多賀城市浮島字宮前133番 長L=1,130m 幅員W=12.0m (将来25.0m)	完了時 (平成20年度)	起点 多賀城市市川字伏石11番1 終点 多賀城市浮島字宮前135番 長L=1,137.1m 幅員W=12.0m (将来25.0m)																												
	事業着手時 (平成4年度)	起点 多賀城市市川字伏石11番1 終点 多賀城市浮島字宮前133番 延長L=1,130m 幅員W=12.0m (将来18.0m)																																						
	再評価時 (平成14年度)	起点 多賀城市市川字伏石11番1 終点 多賀城市浮島字宮前133番 長L=1,130m 幅員W=12.0m (将来25.0m)																																						
完了時 (平成20年度)	起点 多賀城市市川字伏石11番1 終点 多賀城市浮島字宮前135番 長L=1,137.1m 幅員W=12.0m (将来25.0m)																																							
【事業内容の変更状況とその要因】	<p>〈事業着手時と再評価時の比較〉：計画交通量の見直しにより将来計画幅員を18.0m（2車線）から25.0m（4車線）に変更。</p>																																							
事業費	<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 [90%]</th> <th>市町村 [10%]</th> <th>その他 [%]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業着手時 (平成4年度)</td> <td>28.0億円</td> <td>14.8億円</td> <td>億円</td> <td>25.2億円</td> <td>2.8億円</td> <td>億円</td> </tr> <tr> <td>再評価時 (平成14年度)</td> <td>30.0億円</td> <td>15.2億円</td> <td>億円</td> <td>27.0億円</td> <td>3.0億円</td> <td>億円</td> </tr> <tr> <td>完了時 (平成20年度)</td> <td>29.5億円</td> <td>13.9億円</td> <td>億円</td> <td>26.6億円</td> <td>2.9億円</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 [90%]	市町村 [10%]	その他 [%]	事業着手時 (平成4年度)	28.0億円	14.8億円	億円	25.2億円	2.8億円	億円	再評価時 (平成14年度)	30.0億円	15.2億円	億円	27.0億円	3.0億円	億円	完了時 (平成20年度)	29.5億円	13.9億円	億円	26.6億円	2.9億円	億円
	全体事業費		費用負担内訳																																					
		内用地費	国 [%]	県 [90%]	市町村 [10%]	その他 [%]																																		
事業着手時 (平成4年度)	28.0億円	14.8億円	億円	25.2億円	2.8億円	億円																																		
再評価時 (平成14年度)	30.0億円	15.2億円	億円	27.0億円	3.0億円	億円																																		
完了時 (平成20年度)	29.5億円	13.9億円	億円	26.6億円	2.9億円	億円																																		

【事業費の変更状況とその要因】

〈事業着手時と再評価時の比較〉：軟弱地盤のため、地盤改良工事の必要が生じ、工事費が増額となったもの。

〈再評価時と完成時の比較〉：事業費の精査により、工事費が減額となったもの。

○事業費増減対照表

	事業着手時		再評価時		完了時		再評価時と完成時の比較		変更の主な理由
	(平成4年度)		平成14年度		平成20年度				
	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		25.7% 7.2億円		28.7% 8.6億円		27.5% 8.1億円		100% -0.5億円	
道路改良工	L=1130m	7.2億円	L=1130m	8.6億円	L=1137.1m	8.1億円		-0.5億円	事業費の精査
測量及び試験費		% 億円	一式	4.7% 1.4億円	一式	4.7% 1.4億円	-	-	
用地費及び補償費	一式	52.9% 14.8億円	一式	46.3% 13.9億円	一式	47.1% 13.9億円	-	-	
その他工事費	一式	21.4% 6.0億円	一式	20.3% 6.1億円	一式	20.7% 6.1億円	-	-	
合計		100% 28.0億円		100% 30.0億円		100% 29.5億円		100% -0.5億円	

事業期間

事業着手時 (平成4年度)		再評価時 (平成14年度)		完了時 (平成20年度)	
事業採択予定年度	H. 4年度	事業採択年度	H. 4年度	事業採択年度	H. 4年度
用地買収予定年度	H. 4年度	用地買収年度	H. 4年度	用地買収年度	H. 4年度
工事着手予定年度	H. 7年度	工事着手年度	H. 7年度	工事着手年度	H. 7年度
		計画変更実施年度	H. 13年度	計画変更実施年度	H. 13年度
完成予定年度	H. 13年度	完成予定年度	H. 20年度	完成年度	H. 20年度

【事業期間変更の要因】

〈事業着手時と再評価時の比較〉

当該地区では、用地代替地の調整や遺産相続の権利調整、移転方法や補償内容について地権者との合意に時間を要したため、当初予定していた事業期間では事業完了が困難となったもの。

また、道路が特別史跡多賀城に入る計画となっていることから、用地買収後にほぼ全線にわたって文化財調査を行う必要があったことから、事業の完了年度が遅れたもの。

事業の概要	施設管理状況						
	<p>平成21年7月に供用を開始しており、主要地方道泉塩釜線として宮城県が適切に管理を行っている。</p> <p>供用開始後、現在まで交通の支障となるような管理上の問題は発生していない。</p>						
事業の有効性	事業効果						
	<p>○効果の発現状況 〈安全で快適な道路交通の実現〉 バイパスの整備により朝夕の渋滞が解消され、安全で快適な道路交通の実現と仙塩地区の東西交通軸の強化を図ることができた。</p> <p>〈走行時間の短縮〉 車道の幅員が確保され、通過速度が向上したことから、通過時間が約3分から約2分へ1分程度短縮された。</p> <p>○社会経済情勢の変化 〈事故発生状況の変化〉 当該区間の事故発生件数は過去10年間で29件発生しており、年間平均件数は3件であった。平成21年7月の供用後の事故発生件数は、1年半以上経過している現時点において2件となっており、整備効果が発揮されているものと考えられる。</p> <p>〈交通量の変化〉</p> <table border="0"> <tr> <td>H14年度再評価時計画交通量（H22計画交通量）</td> <td>12,776台/日</td> </tr> <tr> <td>H17年度実測値（現道部）</td> <td>11,433台/日</td> </tr> <tr> <td>H21年度実測値（バイパス部）</td> <td>8,658台/日</td> </tr> </table>		H14年度再評価時計画交通量（H22計画交通量）	12,776台/日	H17年度実測値（現道部）	11,433台/日	H21年度実測値（バイパス部）
H14年度再評価時計画交通量（H22計画交通量）	12,776台/日						
H17年度実測値（現道部）	11,433台/日						
H21年度実測値（バイパス部）	8,658台/日						

○地元の意見、満足度

今回整備区間に係る行政区（市川・浮島の2行政区）の住民を対象に、利用者アンケートを実施した。（市川行政区8名、浮島行政区10 アンケート総数18名）

利用者アンケート結果(共通質問)

項目	良くなった		やや良くなった		普通		やや悪くなった		悪くなった		合計		備考
	市川	浮島	市川	浮島	市川	浮島	市川	浮島	市川	浮島	市川	浮島	
① 安全に走行出来る	6	10	2								8	10	
	16		2		0		0		0		18		
	88.9%		11.1%		0.0%		0.0%		0.0%		100.0%		
② 渋滞が解消された	2	5		5	2		4				8	10	
	7		5		2		4		0		18		
	38.9%		27.8%		11.1%		22.2%		0.0%		100.0%		
③ 時間短縮が出来る	6	10	2								8	10	
	16		2		0		0		0		18		
	88.9%		11.1%		0.0%		0.0%		0.0%		100.0%		
⑥ 歩きやすくなった	3	10	1		4						8	10	
	13		1		4		0		0		18		
	72.2%		5.6%		22.2%		0.0%		0.0%		100.0%		
④ 道路への出入が良い	6	4	2	3		2					8	9	1人無回答
	10		5		2		0		0		17		
	58.8%		29.4%		11.8%		0.0%		0.0%		100.0%		
⑤ 景観が良くなった	3	3	4	3	1	4					8	10	
	6		7		5		0		0		18		
	33.3%		38.9%		27.8%		0.0%		0.0%		100.0%		

※ 回答者:多賀城市市川行政区住民(8名)、浮島行政区住民(10名)の合計18名

アンケートの結果は、「安全に走行出来る」, 「時間短縮が出来る」, 「歩きやすくなった」の順番で「良くなった」との回答があった。

(代表的な意見)

- ・岩切方面から多賀城方面へスムーズに行けるようになった。
- ・旧道の車の交通量が減り, 車両の音, 振動が少なくなり, 夜静かになった。
- ・大型車も通行できるようになった。
- ・自転車も安全に通行できるようになった。
- ・旧道の交通量が減り, スピードを出す車が増えた。

費用対効果

※H14年度再評価提出時算出

事業の効率的

	現況	計画
交通量	10,662台/日 (H11センサステータ)	12,776台/日 (H22計画交通量)
乗用車	7,671台/日	9,192台/日
バス	83台/日	99台/日
小型貨物車	2,172台/日	2,603台/日
普通貨物車	736台/日	882台/日
道路延長	1.1 Km	1.1 Km

	将来現道を利用の時	将来計画を利用の時
走行速度	20 Km/h	40 Km/h
走行時間	3.3分	1.7分
算定基準年	平成14年度	
供用年	平成20年度	
便益算定期間	40年間	

道路事業費の費用(C)

費用	改築費 (億円)	維持修理費(C') (億円)	合計 (億円)
単純合計	30.000	1.399	31.399
基準年における現在価値(C)	28.630	0.448	29.078

道路事業費の便益額(B)

便益額	走行時間短縮 (億円)	走行費用短縮 (億円)	交通事故減少 (億円)	合計 (億円)
40年間の便益合計	215.816	19.411	0.010	235.237
基準年における現在価値(b)	69.074	6.212	0.003	75.289

その他に定性的便益として、以下のようなものが考えられる。

自動車交通の利便性の向上や歩行者の交通安全が図られることにより、地域における観光促進及び災害対策や危機管理の充実が図られる。

費用対効果分析の結果 $B/C = 75.289 / 29.078 = 2.59$

環境への影響と対策

影響と対策

道路法面については、種子等による植生を実施し、周辺環境に合わせた緑豊かな道路景観を創出するように配慮している。

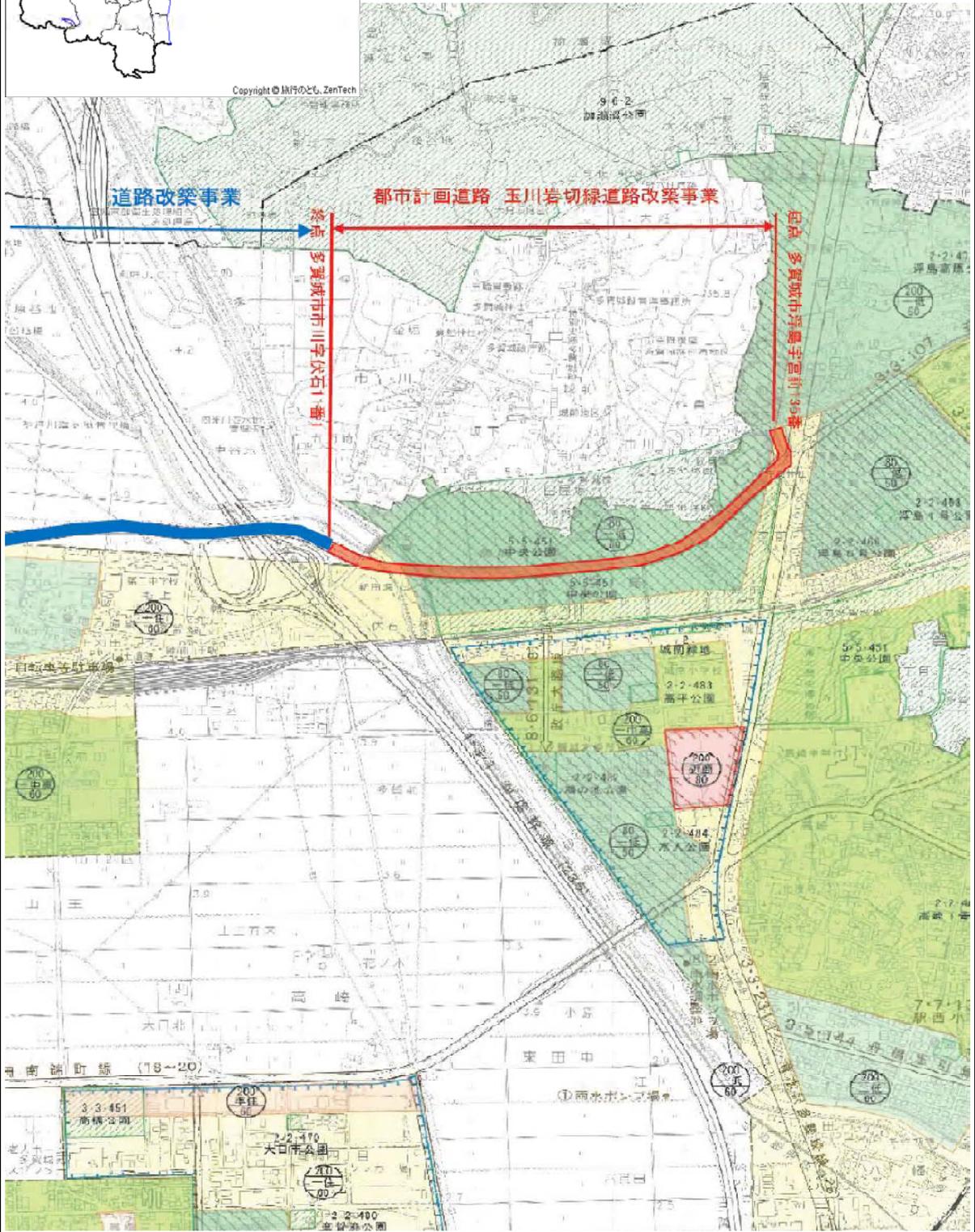
再評価部会意見への対応状況	再評価実施状況		
	再評価実施年度	平成14年度	
	答	答 申	継続妥当
		条 件	—
	申	別紙意見	1 審議対象事業の実施に関する意見 なし 2 今後の事業実施に関する意見 街路事業の歩道部の舗装工法については、バリアフリーに配慮し、地元と十分に協議をした上で、適切な工法を選定すること。
評価結果	評価結果	事業継続	
	対応方針	—	
	別紙意見に対する対応方針	1 審議対象事業の実施に関する意見への対応方針 — 2 今後の事業実施に関する意見への対応方針 街路事業における歩道部の舗装については、地域の街づくりの意向や沿道環境等の調和に充分配慮した工法選定に努めるとともに、バリアフリーについては、今後とも「誰もが住みやすい福祉のまちづくり条例」に基づいた歩道整備を推進する。	
対応状況		<p>歩道については、横断勾配を1%以下とした透水性舗装を採用し、水溜り等の発生を防ぐとともに、交差点部等には段差を小さくした境界ブロックを採用し、歩きやすさやバリアフリーに配慮している。また、車止めを適宜配置し、誤進入を防ぎ歩行者の安全にも配慮している。</p>	
今後の課題	事業目的の達成状況等の総括・今後の課題と対応策等		
	<p>走行時間の短縮や事故発生件数の減少及び利用者アンケート等から、当初の目的は概ね達成されていると思われる。今後は、交通量の増加程度及び三陸自動車道多賀城インターチェンジ整備の動向を見ながら、仙塩広域都市計画道路のネットワークの充実、利便性向上を一層図っていく必要がある。</p> <p>○今後の同種事業に対する課題と対応策等 当該工区は、軟弱地盤対策による事業費の増額や埋蔵文化財に関する協議・調整等に不測の日数を要した。 今後同様に、軟弱地盤地帯において事業を実施する場合は、事前に十分な現地調査や地質調査を実施し、対策工法の検討を行うことしたい。 また、文化財地区において事業を実施する際は、関係機関との協議を計画的に行い、円滑な事業の推進を図りたい。</p>		

宮城県

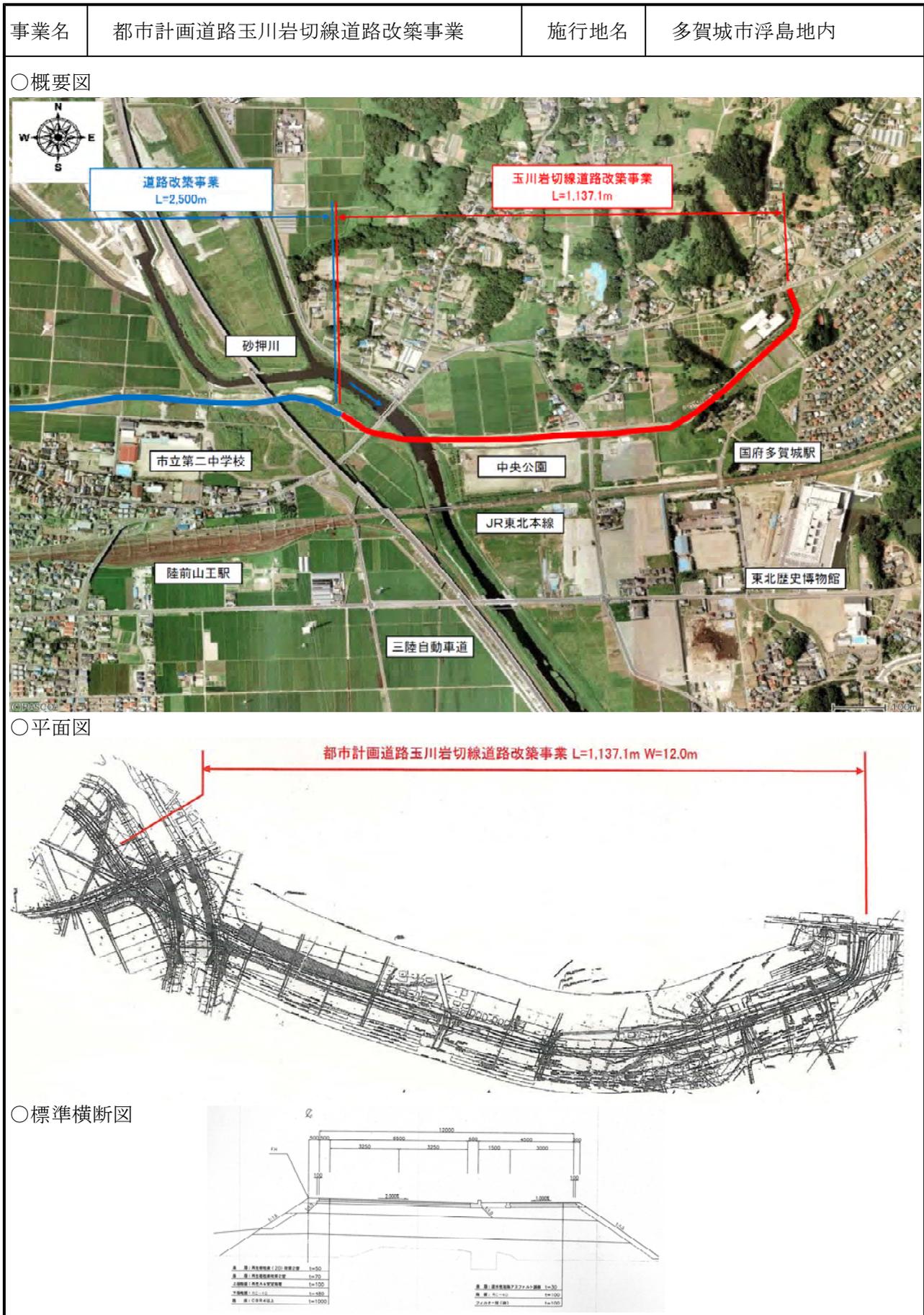


(都) 玉川岩切線道路改築事業

位
置
図



(参考資料1)
事業執行状況等



事業名	都市計画道路玉川岩切線道路改築事業	施行地名	多賀城市浮島地内
-----	-------------------	------	----------

○現在の状況



完成後



改良前(現道)



歩道の状況



段差の小さい
境界ブロック



透水性舗装