

令和5年度公共事業評価部会説明資料 (道路課補足資料)

- ・ 主要地方道築館登米線（仮称）栗原 IC 整備事業
- ・ 主要地方道丸森柴田線 坂津田道路改良事業
- ・ 主要地方道気仙沼唐桑線 化粧坂道路改良事業
- ・ 一般県道河南南郷線 軽井沢道路改良事業

宮 城 県

再 評 価 調 書

		調書作成年月日	令和5年11月22日			
		事業担当課	道路課			
事業名	主要地方道 ^{つきだてとよま} 築館登米線 (仮称)栗原 IC 整備事業	補助・交付金・単独の別	補助	事業主体	宮城県	
施行地名	栗原市 ^{つきだてはぎさわ} 築館萩沢地内	【位置図後掲】		管理主体	宮城県	
根拠法令	道路法第56条					
事業の概要	事業目的					
	<p>主要地方道築館登米線（仮称）栗原 IC は、栗原市築館萩沢地内において復興支援道路であるみやぎ県北高速幹線道路と東北縦貫自動車道を直結するインターチェンジである。インターチェンジの整備により、みやぎ県北高速幹線道路の整備効果が最大限発揮され、太平洋沿岸部のリダンダンシーを確保し、平時・災害時を問わない信頼性の高い広域道路ネットワークの構築を図るものである。</p> <p>当該事業は、沿線の工業団地や三陸沿岸道路との物流の効率化、速達性、定時性、確実性、利便性の向上が期待されるとともに、広域医療ネットワークの形成や地域間防災の連携強化に大きく寄与するものである。</p>					
	事業内容					
	※計画幅員は“W=車道幅員（全幅）”を表しています。					
	事業着手時 (平成30年度)	【計画概要】 延長 L = 2.2 km 道路幅員 W = 7.0 m (1方向1車線) W = 14.5 m (2方向2車線) 規格 A規格 設計速度 40 km/h				
	再評価時 (令和5年度)	同上				
	【事業内容の変更状況とその要因】 特になし					
	事業費					
	全体事業費 ((仮称) 栗原 IC のみ)					
		内用地費及び補償費	国 [55 %]	県 [45 %]	市町村 [- %]	その他 [- %]
事業着手時 (平成30年度)	51.0 億円	7.5 億円	28.1 億円	22.9 億円	- 億円	- 億円
再評価時 (令和5年度)	98.0 億円	8.6 億円	53.9 億円	44.1 億円	- 億円	- 億円
※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= 92.2%						
	【事業費の変更状況とその要因】					
	<ul style="list-style-type: none"> ・物価変動や消費税率改定などに伴う増額 ・現場条件の変更に伴う増額 (現場内発生土の土質改良、軟弱地盤対策の追加、橋梁架設機械の規格変更等) ・関係機関協議に伴う建設費等の増額 (橋梁撤去工法、法面对策工法の変更、安全対策工の追加等) 					

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成 30 年度)		再評価時 (令和 5 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		81.2% 41.4 億円		88.3% 86.5 億円		96.0% +45.1 億円	
道路改良工	L=2.2km	41.4 億円	L=2.2km	86.5 億円		+45.1 億円	物価変動、消費税率改定、現場条件の変更、関係機関協議などに伴う増
測量及び試験費	一式	4.1% 2.1 億円	一式	3.0% 2.9 億円	一式	1.7% +0.8 億円	関係機関協議などに伴う増
用地費及び補償費	一式	14.7% 7.5 億円	一式	8.7% 8.6 億円	一式	2.3% +1.1 億円	関係機関協議などに伴う増
合計	一式	100% 51.0 億円	一式	100% 98.0 億円	一式	100% +47.0 億円	

事

事業の進捗状況 規則第 24 条第 1 号関係

業

○事業期間

事業着手時 (平成 30 年度)		再評価時 (令和 5 年度)	
事業採択年度	H. 30 年度	事業採択年度	H. 30 年度
用地買収着手年度	R. 2 年度	用地買収着手年度	R. 2 年度
本体工事着手年度	R. 3 年度	本体工事着手年度	R. 5 年度
計画変更実施年度	-	計画変更実施年度	-
完成予定年度	R. 7 年度	完成予定年度	R. 11 年度

の

※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)

= (変更後予定事業期間) / (当初予定事業期間) = 12 / 8 = 1.50

概

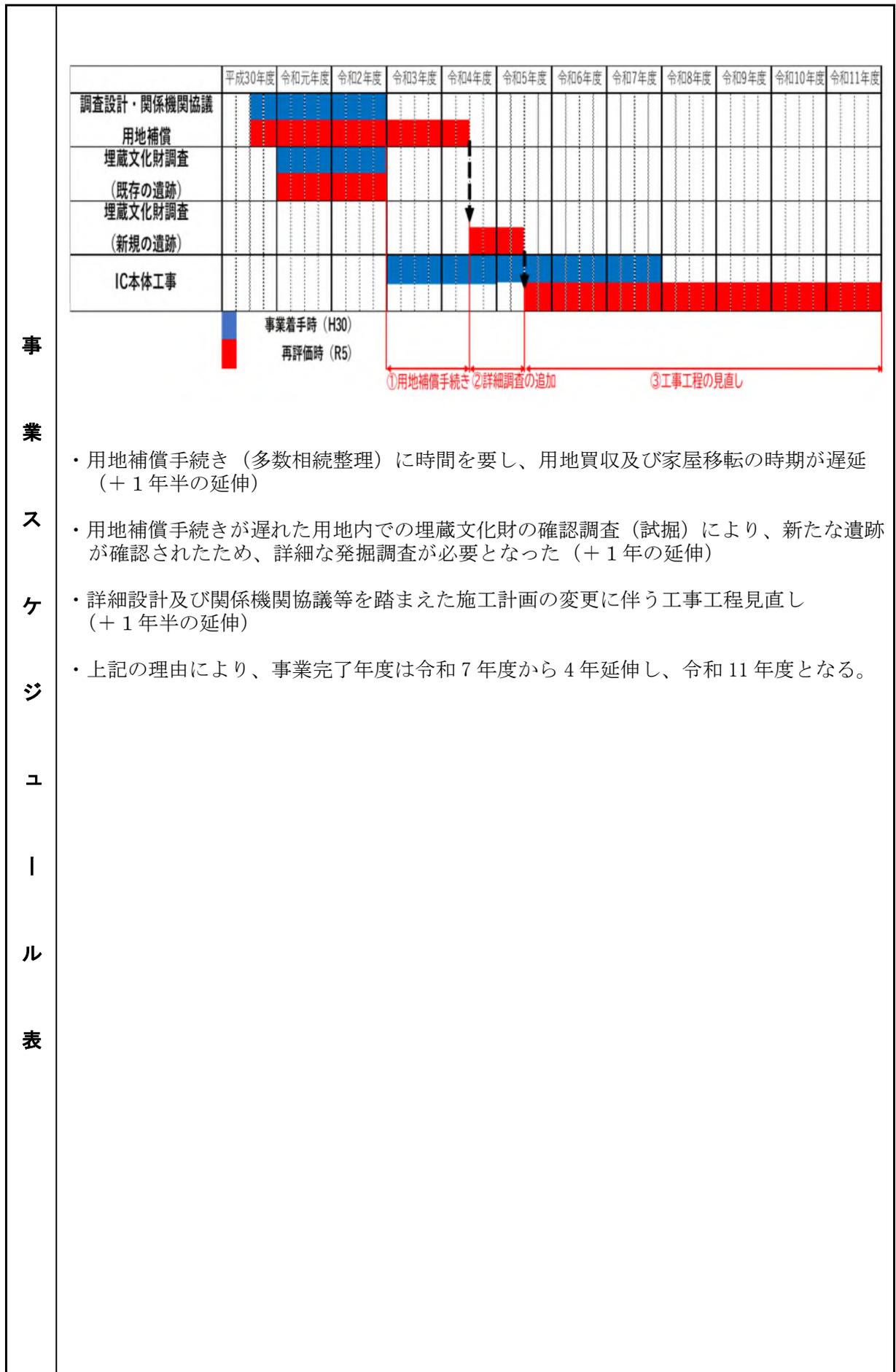
要

事業概要	○進捗率																		
	<table border="1"> <tr> <td colspan="4">令和4年度までの ※(): 前回再評価時</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>進捗率</td> <td>内用地費</td> <td>進捗率</td> </tr> <tr> <td>(-)</td> <td>(-)</td> <td>(-)</td> <td>(-)</td> </tr> <tr> <td>20.1 億円</td> <td>20.5%</td> <td>8.6 億円</td> <td>100.0%</td> </tr> </table>				令和4年度までの ※(): 前回再評価時				事業費	進捗率	内用地費	進捗率	(-)	(-)	(-)	(-)	20.1 億円	20.5%	8.6 億円
令和4年度までの ※(): 前回再評価時																			
事業費	進捗率	内用地費	進捗率																
(-)	(-)	(-)	(-)																
20.1 億円	20.5%	8.6 億円	100.0%																
概要	<p>※事業工程乖離度(重点評価基準指標2) =(累加投資事業費/現全体事業費)-(累加年単純割額/現全体事業費) =(20.1 / 98.0)-(98.0 / 12)×5 / 98.0) =(20.5)%-(41.7)%= ▲21.2%</p> <p>【事業の進捗状況(順調でない場合にはその要因)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和4年度末にインターチェンジ本体工事(土工・橋梁下部工)を契約し、令和5年度からIC本体整備に係る土工と橋梁下部工に着手している。 用地補償手続き(多数相続整理)に時間を要し、用地買収及び家屋移転の時期が遅延したことに加えて、用地補償手続きが遅れた用地内での埋蔵文化財の確認調査(試掘)により、新たな遺跡が確認されたため、詳細な発掘調査が必要となり、工事着手が遅延。 また、詳細設計及び関係機関協議等を踏まえた施工計画の変更に伴う工事工程見直しを行い、事業完了年度は令和7年度から4年延伸し、令和11年度となる。 <p>【今後の進捗の見込み(事業スケジュール表後掲)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和11年度の完成、供用を目標に工事を進めていく。 																		
	要	<p>施設管理の予定・管理状況</p> <p>事業区間の道路施設は宮城県が管理し、料金所施設は東日本高速道路(株)が管理する。</p>																	
事業概要	<p>上位計画等</p> <ul style="list-style-type: none"> 土木・建築行政推進計画(2021~2030)アクションプラン(前期):令和3年1月策定 宮城の道づくり基本計画:令和3年3月策定 <p>当該箇所は、宮城の道づくり基本計画において、基本目標「災害に強い道づくり」、「富県躍進を支える道づくり」を達成するための取り組み「災害に強い道路網の構築」、「東北・県土の骨格となる高速道路網の整備」として位置づけられている。</p>																		
	事業を巡る社会経済情勢等		規則第24条2号関係																
事業概要	<p>○社会経済情勢</p> <ul style="list-style-type: none"> 本路線は、災害対策基本法に基づき、宮城県防災会議が策定した宮城県地域防災計画において第1次緊急輸送道路として指定されており、県内で被災があった際には、本路線を介して被災地への物資輸送等に利用されるなど、災害時の緊急輸送道路として重要な役割を果たすため、平成31年4月に、平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流を確保する重要物流道路に指定されている。 宮城県が復興支援道路として整備したみやぎ県北高速幹線道路のⅡ~Ⅳ期区間は令和3年度までに供用を開始している。 国が復興道路として整備した三陸縦貫自動車道も令和3年度に全線供用を開始している。 																		
	<p>○地元情勢、地元の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> みやぎ県北高速幹線道路は、県北地域の地域間交流を強化し、県北地域全体の物流や連携を支え、富県宮城を実現する重要な路線であることから、みやぎ県北高速幹線道路建設促進期成同盟会等から県北地域の高速道路体系の更なる向上を図るため、東北縦貫自動車道と相互乗り入れを可能とする(仮称)栗原ICの早期整備を求められている。 ※みやぎ県北高速幹線道路建設促進期成同盟会(会長:登米市長)からの要望状況 平成29年11月7日:(仮称)栗原ICの早期事業化要望 平成30年11月21日:(仮称)栗原ICの早期整備要望 令和元年12月24日:(仮称)栗原ICの早期整備要望 令和2年10月27日:(仮称)栗原ICの早期整備要望 令和3年11月12日:(仮称)栗原ICの早期整備要望 令和4年10月31日:(仮称)栗原ICの早期整備要望 																		

事業の有効性	事業効果
	<p>○効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一体となって効果を発揮するみやぎ県北高速幹線道路（Ⅰ～Ⅳ期）は供用済み。 <p>○想定される事業効果</p> <p>（１）広域道路ネットワークの強化</p> <p>みやぎ県北高速幹線道路と東北の背骨である東北縦貫自動車道の接続により、復興道路として整備された三陸沿岸道路、また復興支援道路としてその横軸となるみやぎ県北高速幹線道路の機能が最大限に発揮され、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になった際に、みやぎ県北高速幹線道路が迂回路として機能するため、太平洋沿岸部のリダンダンシーを確保し、平時・災害時を問わない信頼性の高い広域道路ネットワークを構築する。</p> <p>※リダンダンシー：「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながるないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。</p> <p>（２）交通利便性の向上、広域利用の促進</p> <p>（仮称）栗原インターチェンジの整備は、県北地域の重要な東西連携軸であるみやぎ県北高速幹線道路の付加価値を高め、地域産業や観光振興の活性化を一層促進するとともに、救急医療の安定化や搬送時間の迅速性の向上に寄与する。</p> <p>（期待される個別の整備効果事例）</p> <p>①東北縦貫自動車道へのアクセス時間短縮</p> <p>みやぎ県北高速幹線道路からの東北縦貫自動車道アクセス時間の短縮により、沿線工業団地等の利便性の向上が図られるほか、三陸縦貫自動車道を介して沿岸地域と内陸部の連携強化が図られる。</p> <p>輸送にかかる時間の短縮分を生産時間へ充てることにより、年間当たりの出荷量が増えるなど、生産性向上効果も期待される。 （北向き）みやぎ県北高速幹線道路～若柳金成ⅠＣに対し約１０分の短縮</p> <p>（南向き）みやぎ県北高速幹線道路～築館ⅠＣに対し約３分の短縮</p> <p>②地域産業の支援</p> <p>造成が進む沿線工業団地から大手自動車組立工場への定時性・速達性が向上し、新たな自動車関連産業の誘致促進や取引拡大、新たな雇用の創出が期待される。また、大規模災害時に安心かつ確実なサプライチェーンを維持し、地域産業に安定かつ信頼性の高い輸送ルートが提供できる。</p> <p>直近では、ⅠＣの事業化を踏まえ、令和２年度に１社、令和３年度に１社が沿線工業団地で操業を開始しており、着実に誘致促進効果が発現している。</p> <p>③観光の活性化</p> <p>定時性の向上や移動時間の短縮により、旅行範囲の拡大や広域的に複数の観光地を巡る周遊型観光プランなど質の高い旅行サービスの提供が図られ、旅行選択肢が増加することで、広域観光の活性化が期待されている。</p> <p>ⅠＣ周辺には、NHK連続テレビ小説「おかえりモネ」の舞台の１つである登米市が位置しており、ⅠＣの整備により仙台～登米間の往来の利便性向上が期待される。</p> <p>④救急医療の安定化</p> <p>ⅠＣ整備により、現道の渋滞・事故多発区間を回避し、搬送時間の短縮による栗原中央病院への救急搬送効率の向上することで、栗原市内の３０分カバーエリアが増えるため、救命率向上も期待される。</p> <p>また、栗原中央病院や登米市立病院など地域の中核医療施設から、東北大学病院や大崎市民病院、石巻赤十字病院など高次救急医療施設への搬送時間の短縮による救命効果の向上など、救急医療体制の安定化が期待される。</p> <p>⑤地域間防災の連携強化</p> <p>ⅠＣの整備により、高速道路網による広域防災ネットワークが構築され、県北の圏域防災拠点（築館総合運動公園、長沼フットピア公園）と県南の圏域防災拠点（蔵王町総合運動公園）の連携強化が期待される。</p> <p>⑥環境への配慮</p> <p>ⅠＣの整備により、車両の走行時間が短縮され、CO₂排出量の削減が期待される。</p>

事業の効率性	関連事業の概要・進捗状況等
	<p>①みやぎ県北高速幹線道路（Ⅰ期） L＝8.9km（平成23年11月24日開通）</p> <p>②みやぎ県北高速幹線道路（復興支援道路、Ⅱ期・中田工区） L＝4.7km（平成30年12月25日開通）</p> <p>③みやぎ県北高速幹線道路（復興支援道路、Ⅲ期・佐沼工区） L＝3.6km（令和3年12月17日開通）</p> <p>④みやぎ県北高速幹線道路（復興支援道路、Ⅳ期・築館工区） L＝1.7km（令和元年6月9日開通）</p>
	代替案との比較検討 規則第24条第3号関係
	<p>・みやぎ県北高速幹線道路は復興支援道路に位置づけられており、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道を繋ぐ横軸の1つであるとともに、本事業箇所は県内でも特に重要な交通ネットワークの結節点となっていること、地域高規格道路として生活道路の一部を担っていることを踏まえ、直接接続型の通常ICで計画している。</p> <p>・上記計画について地元説明会で合意を得て、用地取得も完了しているため、代替案は無い。</p>
	コスト縮減計画 規則第24条第4号関係
	<p>以下の項目でコスト縮減を図っている。</p> <p>①支承構造の変更</p> <p>新設橋の支承構造について、当初は従来工法の「積層ゴム支承」で設計していたが、支承形状が従来よりもコンパクトとなり、経済性に優れる「コンパクトゴム支承（新技術）」を採用し、コスト縮減を図った。</p> <p>②再生資源の積極的な活用</p> <p>道路改良工事に使用する砕石、アスファルト合材について、再生資材を積極的に活用することにより、コスト縮減を図っていく。</p>

事業の効率性	費用対効果	規則第 24 条第 5 号関係			
	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 都市局 令和 4 年版） 社会的割引率：4% 便益算定期間：50 年間 （単位：億円）（ただし、B/C の単位は除く。）				
	区分		事業着手時 基準年 (平成 30 年度)	再評価時 基準年 (令和 5 年度)	
			全体 ((仮称) 栗原 IC のみ)	全体 ((仮称) 栗原 IC 及 びみやぎ県北 (I ~ IV 期))	残事業 ((仮称) 栗原 IC のみ)
	費用項目	建設費	51.0	675.8	62.0
		維持管理費	59.4	83.8	21.8
		総費用	110.4	759.6	83.8
		現在価値 (C)	60.7	1,077.7	58.1
	便益項目	走行時間短縮便益	174.5	2,445.2	156.0
		走行経費減少便益	30.3	225.6	26.1
交通事故減少便益		5.1	11.3	5.1	
総便益		209.9	2,682.1	187.2	
現在価値 (B)		72.0	1,368.8	66.4	
費用便益比 (B/C)		1.19	1.27	1.14	
<p>※事業着手時の全体 B/C は (仮称) 栗原 IC 単体、再評価時の全体 B/C は、「みやぎ県北高速幹線道路 (I ~ IV 期)」を含めた 一体的に効果を発揮する道路ネットワークでの算出結果を示している。(事業着手時は栗原 IC 単体での算出結果)</p> <p>※算出方法が異なる理由は、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、供用済みの区間を含め、一体となって効果を発揮する道路ネットワーク単位で便益算出が可能となったため、道路の持つ本来の効果を適切に評価できるよう算出方法を変更したもの。</p> <p>【事業着手時との違いの要因】 費用便益分析マニュアルの改訂 (事業着手時 H30. 2 月、再評価時 R4. 2 月) や最新の道路交通センサスによる OD 表の変更 (事業着手時 H22 センサス、再評価時 H27 センサス)、一体評価の実施によるもの。</p> <p>【便益の概要、主な算出根拠】 計画交通量 (令和 22 年推定) 2,400~9,900 台/日 ※便益発生年 令和 12 年度 ※算出便益 「走行時間短縮便益」：道路の整備の有無による総走行時間費用の差で表す便益 「走行経費減少便益」：道路の整備による走行経費 (燃料費や車両償却費等の走行条件により改善される経費) の差で表す便益 「交通事故減少便益」：道路の整備の有無による社会的損失 (交通事故による人的、物的損失等) の差で表す便益</p>					
環境への影響と対策	地域指定状況等	埋蔵文化財包蔵地 <small>うしろざわ</small> 後沢遺跡、 <small>うしろざわみちみなみ</small> 後沢道南遺跡、 <small>きど</small> 木戸遺跡、 <small>だいてんま</small> 大天馬遺跡、 <small>しもはぎさわ</small> 下萩沢遺跡			
	影響と対策	事業区域周辺は複数の埋蔵文化財包蔵地が存在しているため、宮城県教育委員会と協議し、埋蔵文化財の確認調査を実施したところ、竪穴建物跡や堀立柱建物跡が確認されたため、詳細な発掘調査を行い、歴史的・文化的遺産の保全に努めている。 また、道路改良による盛土法面は、種子散布や植生基材吹付による植生を行い、自然環境へ配慮する。			
総合評価	対応方針(案)				
		事業継続			



事業スケジュールシミュレーション表

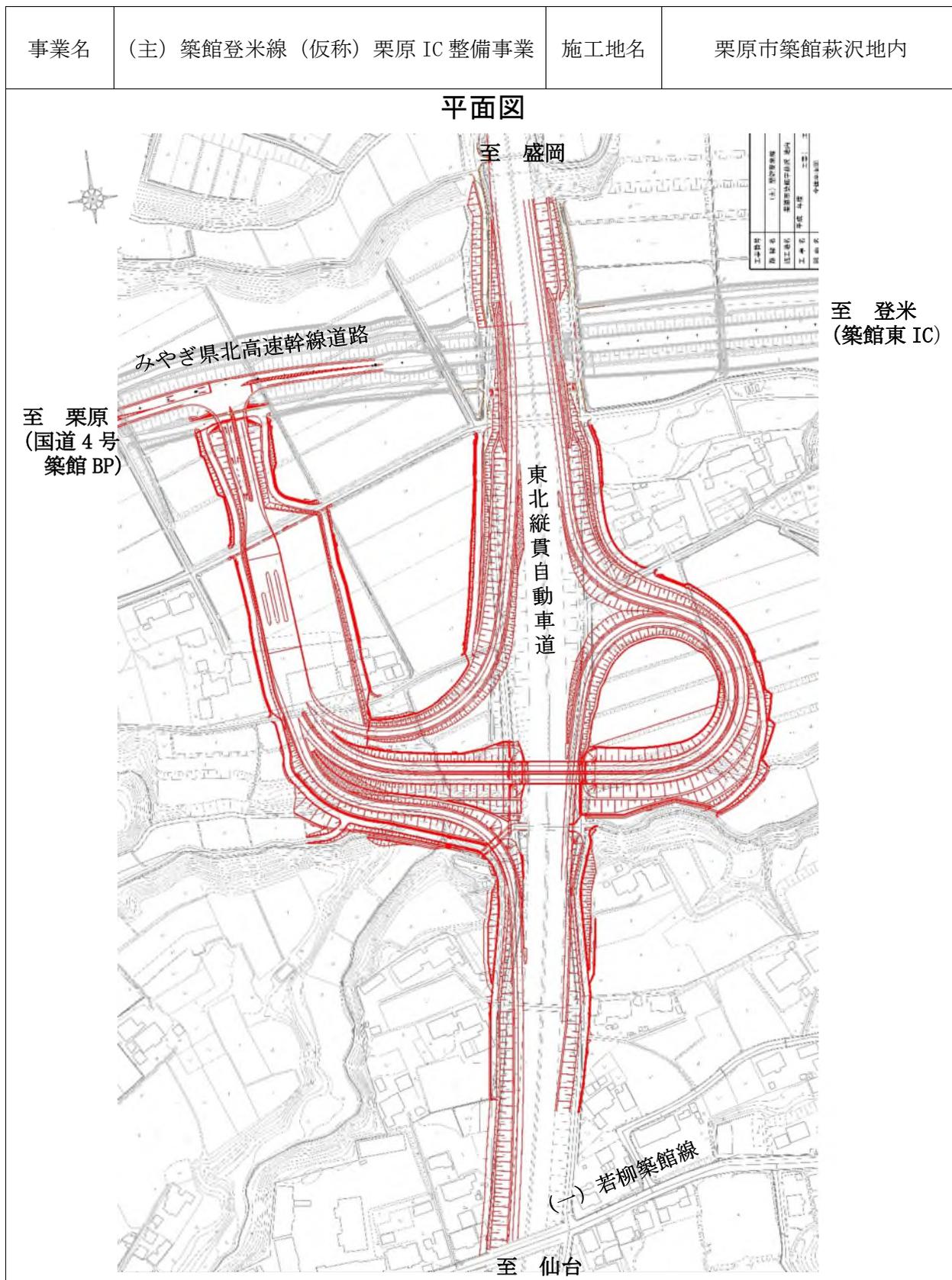
- ・ 用地補償手続き（多数相続整理）に時間を要し、用地買収及び家屋移転の時期が遅延（+1年半の延伸）
- ・ 用地補償手続きが遅れた用地内での埋蔵文化財の確認調査（試掘）により、新たな遺跡が確認されたため、詳細な発掘調査が必要となった（+1年の延伸）
- ・ 詳細設計及び関係機関協議等を踏まえた施工計画の変更に伴う工事工程見直し（+1年半の延伸）
- ・ 上記の理由により、事業完了年度は令和7年度から4年延伸し、令和11年度となる。

位置図



(参考資料1)

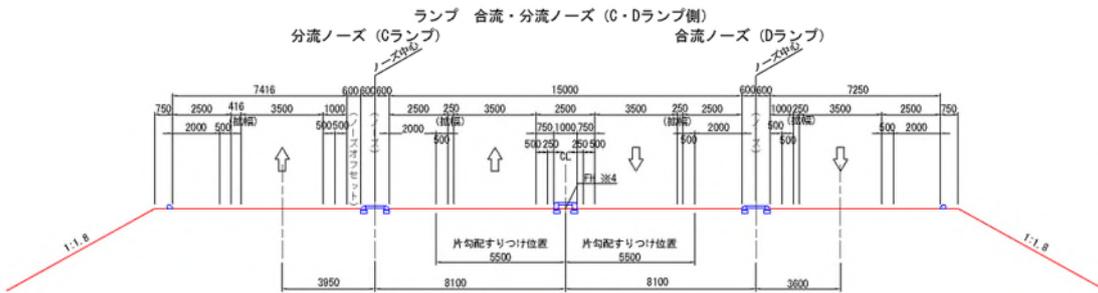
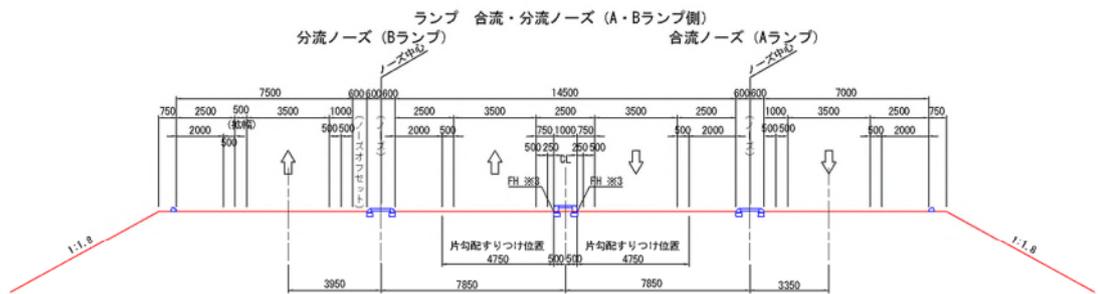
事業概要図



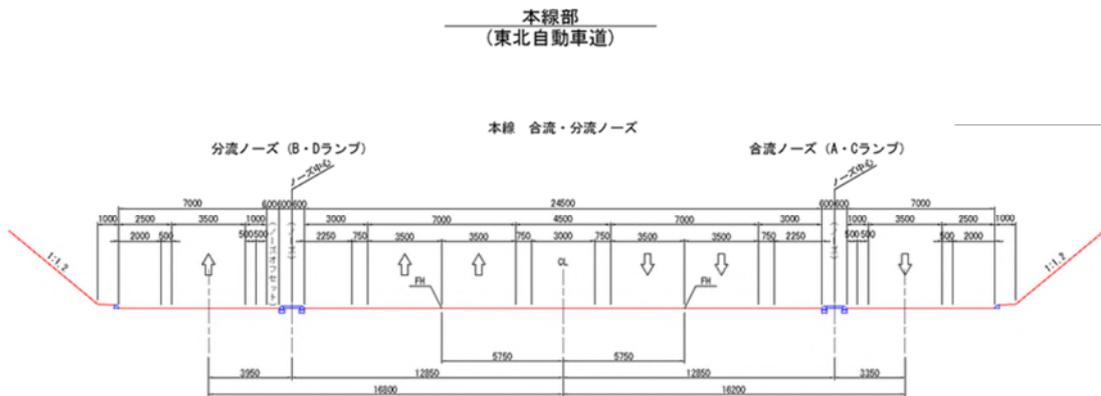
事業概要図

事業名	(主) 築館登米線 (仮称) 栗原 IC 整備事業	施工地名	栗原市築館萩沢地内
-----	---------------------------	------	-----------

標準横断図 (ランプ部)



標準横断図 (東北縦貫自動車道)

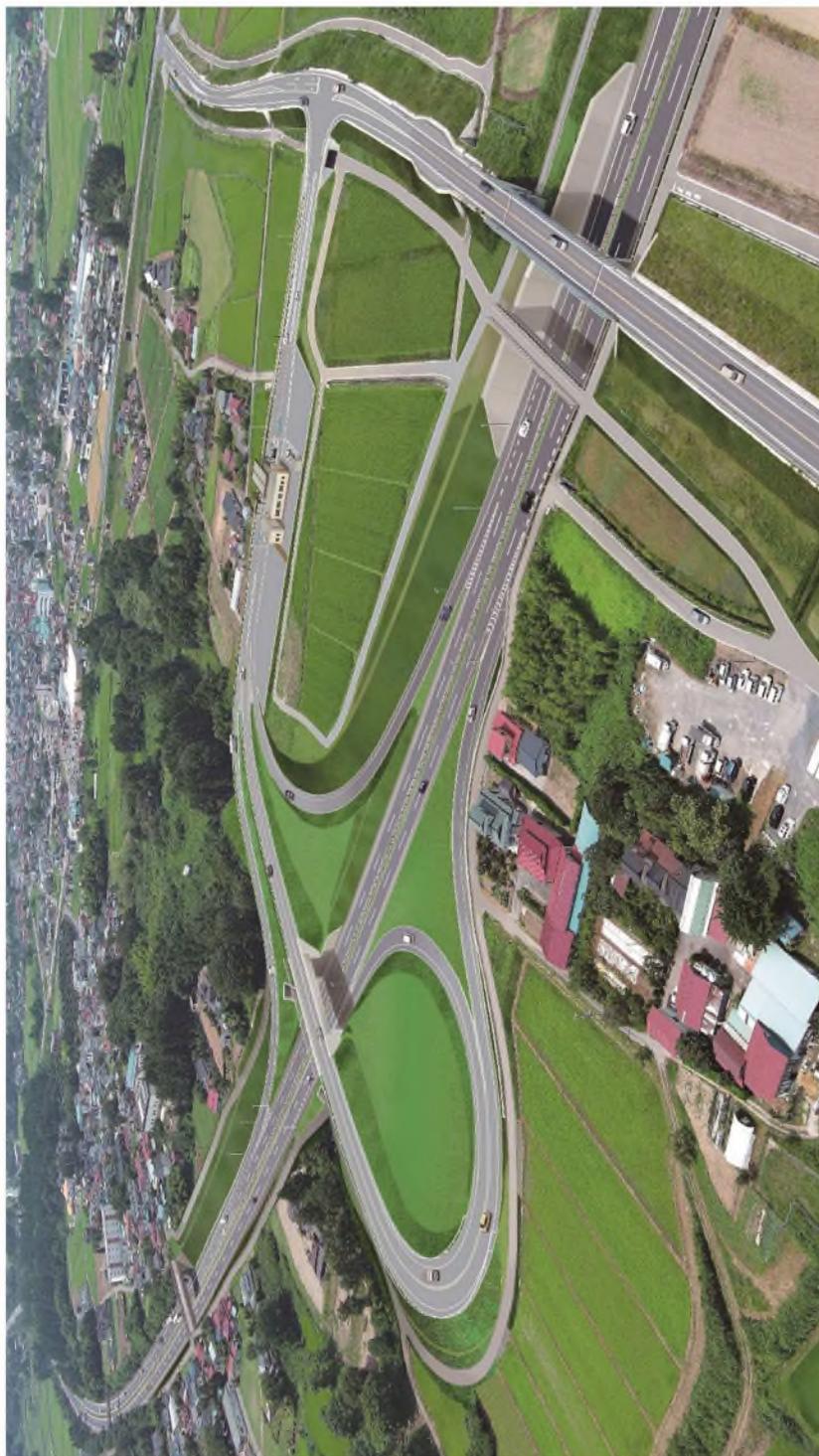


(参考資料2)

事業施行状況等

事業名	(主) 築館登米線 (仮称) 栗原 IC 整備事業	施工地名	栗原市築館萩沢地内
-----	---------------------------	------	-----------

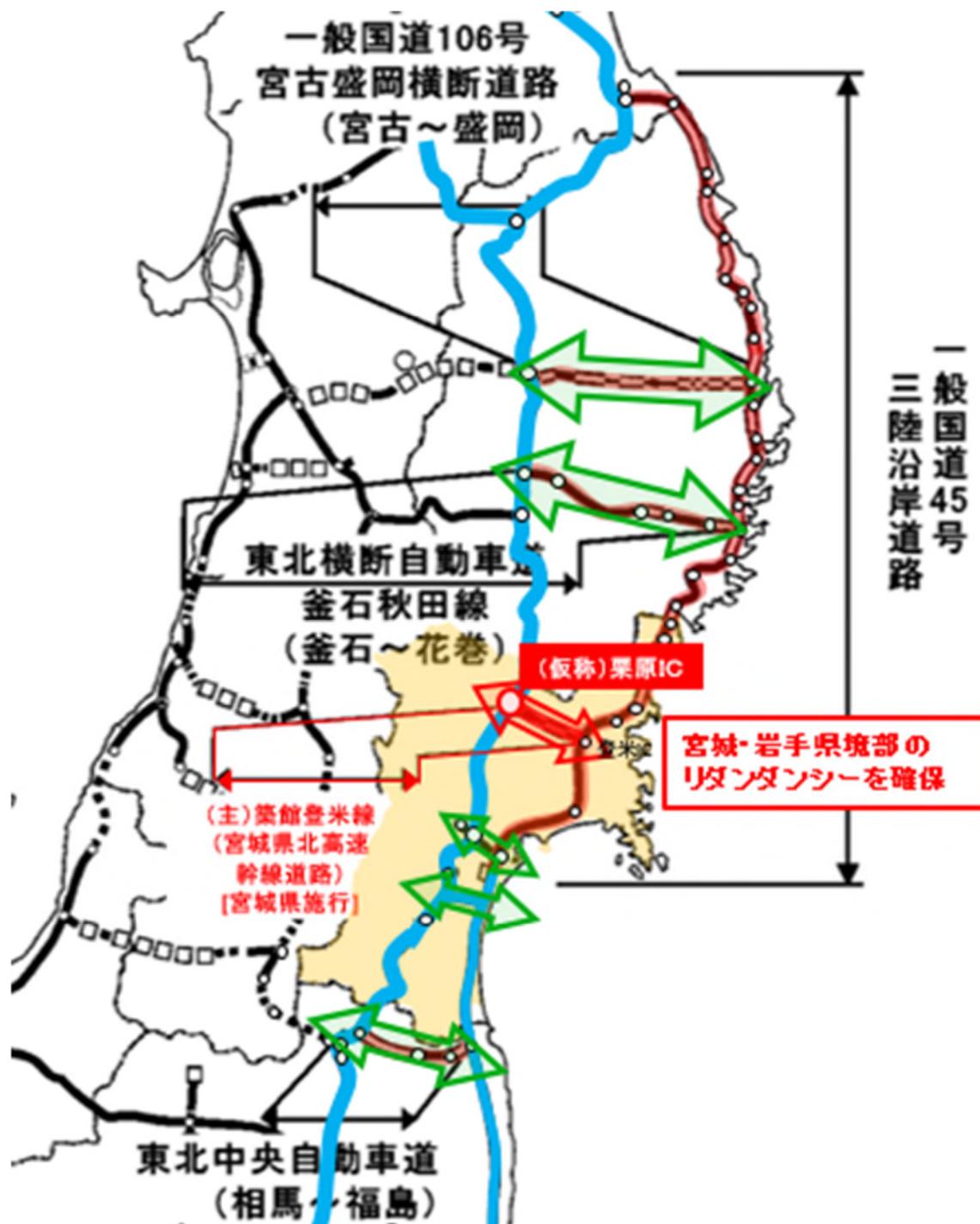
事業箇所写真 (イメージパース)



事業施行状況等

事業名	(主) 築館登米線 (仮称) 栗原 IC 整備事業	施工地名	栗原市築館萩沢地内
-----	---------------------------	------	-----------

事業の必要性



(参考資料2)

事業施行状況等

事業名	(主) 築館登米線 (仮称) 栗原 IC 整備事業	施工地名	栗原市築館萩沢地内
-----	---------------------------	------	-----------

整備効果 (地域産業の支援)



(参考資料2)

事業施行状況等

事業名	(主) 築館登米線 (仮称) 栗原 IC 整備事業	施工地名	栗原市築館萩沢地内
-----	---------------------------	------	-----------

整備効果 (観光の活性化)



事業施行状況等

事業名	(主) 築館登米線 (仮称) 栗原 IC 整備事業	施工地名	栗原市築館萩沢地内
-----	---------------------------	------	-----------

整備効果 (救急医療の安定化)



(参考資料2)

事業施行状況等

事業名	(主) 築館登米線 (仮称) 栗原 IC 整備事業	施工地名	栗原市築館萩沢地内
-----	---------------------------	------	-----------

整備効果 (地域間防災の連携強化)



再 評 価 調 書

		調書作成年月日		令和5年11月22日		
		事業担当課		道路課		
事業名	主要地方道丸森柴田線 坂津田道路改良事業	補助・交付金・単独の別	交付金	事業主体	宮城県	
施行地名	角田市坂津田地区内	【位置図後掲】		管理主体	宮城県	
根拠法令	道路法第56条					
事業 の 概 要	事業目的					
	<p>主要地方道丸森柴田線は、丸森町の国道113号分岐を起点とし、柴田町の国道4号と接続する、延長約2.4kmの仙南圏域を南北に連絡する幹線道路である。</p> <p>当該工区は、一級河川阿武隈川の右岸側堤防と兼用堤となっている区間であり、幅員狭隘で曲折が多く、また、歩道が整備されておらず歩行者の通行が危険な状況となっていることから、バイパスによる線形改良により円滑で安全な交通の確保を図るものである。</p> <p>当該事業区間は、歩道の整備により、安心・安全な生活環境の向上や地域間連携に大きく寄与するものである。</p>					
	事業内容					
	※計画幅員は“W=車道幅員(全幅)”を表しています。					
	事業着手時 (平成12年度)	【計画概要】 延長 L=1.76km 計画幅員 W=6.5 (12.0~15.0) m 道路規格 3種2級 設計速度 60km/h				
	再評価時 (平成21年度)	【計画概要】 延長 L=1.76km 計画幅員 W=6.5 (12.0) m 道路規格 3種2級 設計速度 60km/h				
再々評価時 (令和5年度)	【計画概要】 延長 L=1.76km 計画幅員 W=6.5 (10.5) m 道路規格 3種2級 設計速度 60km/h					
【事業内容と変更状況とその要因】						
・地元要望等により、歩道計画の見直し						
事業費						
概 要	全体事業費		費用負担内訳			
		内用地費及び補償費	国 [50 %]	県 [50 %]	市町村 [- %]	その他 [- %]
	事業着手時 (平成12年度)	15.1 億円	3.5 億円	— 億円	15.1 億円	— 億円
	再評価時 (平成21年度)	14.7 億円	3.5 億円	— 億円	14.7 億円	— 億円
再々評価時 (令和5年度)	27.4 億円	3.5 億円	12.0 億円	15.4 億円	— 億円	
※事業費増加度(重点評価実施基準 指標4) $= (\text{再々評価時事業費} - \text{再評価時事業費}) / \text{再評価時事業費}$ $= (27.4 - 14.7) / 14.7 = 86.4\%$						
※事業着手時点(平成12年~平成21年度)においては、一般道路改良事業により県単独費で事業を実施。平成22年度より社会資本整備総合交付金事業に移行し、事業を実施。						
【事業費の変更状況とその要因】						
・物価変動や消費税率改定などに伴う増額						

- ・現場条件の変更に伴う増額
(現場内発生土の残土処理先の変更、軟弱地盤対策の追加)
- ・歩道計画見直しによる減額

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成12年度)		再評価時 (平成21年度)		再々評価時 (令和5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	事業量	事業費	
本工事費		64% 10.0億円		63% 9.6億円		79% 21.7億円		100% 12.7億円	
道路改良 工等	L=1.76m	10.0億円	L=1.76m	9.6億円	L=1.76m	21.7億 円		12.6億 円	物価変動、消 費税率改定、 現場条件の変 更に伴う増
測量及び 試験費	一式	11% 1.6億円	一式	12% 1.6億円	一式	8% 1.7億 円	一式	0.1億円	現場条件の変 更に伴う増
用地費及び 補償費	一式	25% 3.5億円	一式	25% 3.5億円	一式	13% 3.5億 円	一式	0% 0億円	
合計	一式	100% 15.1億円	一式	100% 14.7億円	一式	100% 27.4億円	一式	100% 12.7億円	

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12年度)		再評価時 (平成21年度)		再々評価時 (令和5年度)	
事業採択年度	H.12年度	事業採択年度	H.12年度	事業採択年度	H.12年度
用地買収着手年度	H.12年度	用地買収着手年度	H.12年度	用地買収着手年度	H.12年度
工事着手年度	H.17年度	工事着手年度	H.17年度	工事着手年度	H.17年度
計画変更実施年度	-	計画変更実施年度	-	計画変更実施年度	-
完成予定年度	H.23年度	完成予定年度	H.28年度	完成予定年度	R.6年度

※事業停滞年数(重点評価実施基準指標1)= 2年

※事業工期延伸度(重点評価実施基準指標3)

= (変更後予定事業期間) / (当初予定事業期間) = 25 / 12 = 2.08

○進捗率

令和4年度までの ※(): 前回再評価時			
事業費	進捗率	内用地費	進捗率
(4.5億円)	(30.6%)	(2.8億円)	(80.0%)
23.5億円	85.8%	3.5億円	100.0%

※事業工程乖離度(重点評価基準指標2)

= (累加投資事業費 / 現全体事業費) - (累加年単純割額 / 現全体事業費)

= (23.5 / 27.4) - ((27.4 / 25) × 23 / 27.4)

= (85.8%) - (92.0%) = ▲6.2%

【事業の進捗状況(順調でない場合にはその要因)】

- ・再評価時(前回)において、事業区間内に土地所有者及び関係人が163名いる共有地が存在し、その相続確認調査等で時間を要した為、完成予定年度が平成28年度となった。
- ・再々評価時(今回)において、前回から行っていた相続確認調査に時間を要した為、収用決裁の完了が平成30年度となった。また、一部区間において事業着手前の調査を実施したところ、軟弱層の分布が確認され、その調査設計、対策工に時間を要した為、完成予定年度が令和6年度となった。
- ・整備に必要な事業用地の取得については完了している。

事業の概要

事業概要	【今後の進捗の見込み(事業スケジュール表後掲)】 今後、残工事（道路改良工・舗装工・付帯施設工）を発注し、令和6年度の完成、供用を目標に工事を進めていく。	
	施設管理の予定・管理状況	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区間の道路施設は宮城県が管理することになる。 ・なお、平成13年度から全県的に推進しているアドプトプログラム「みやぎスマイルロード・プログラム」※を活用し、清掃や緑化等の美化活動に努めていく。 <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	上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> ・土木・建築行政推進計画（2021～2030）アクションプラン（前期）：令和3年1月策定 ・宮城の道づくり基本計画：令和3年3月策定 <p>当該箇所は、宮城の道づくり基本計画において、基本目標「地域生活を支える道づくり」を達成するための取り組み「地域住民の生活に密着した道路の整備」として位置づけられている。</p>
	事業を巡る社会経済情勢等	規則第24条2号関係 ○社会経済情勢 <ul style="list-style-type: none"> ・現況交通量 現道 R3 センサス 交通量 2,932 台/日 ・当路線は、阿武隈川右岸沿いを縦断する唯一の県道であり、仙南圏域南部地区から仙台岩沼方面への通勤、物流を担う主要幹線である ○地元情勢、地元の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・事業箇所の現道、特に阿武隈川の堤防を兼ねた狭隘道路として大型車とのすれ違いが困難であり、歩道も整備されておらず、歩行者の通行が危険な状況となっている。 ・本事業が完成することで、幅員狭隘で屈曲している道路の線形が解消され、大型車のすれ違いも可能となり、円滑で安全な交通の確保や歩行者の安全確保の観点から、地元関係市町から早期改良を要望されている。 <p>令和4年11月25日提出 「角田市東根地区における生活基盤等に関する要望書」（角田市東根地区振興協議会）</p>

事業効果	<p>○効果の発現状況 現時点で供用している箇所が無いため、整備効果の発現には至っていない。</p> <p>○想定される事業効果</p> <p>(1) バイパス整備による走行時間短縮 走行性が向上し、周辺道路ネットワーク全体の走行時間短縮が見込まれるほか、日当たり 4,000 台（計画交通量）が走行する当該箇所においては、約 3 分の短縮が見込まれる。</p> <p>(2) 車両通行の安全確保 起点側から兼用堤までの幅員狭隘かつ線形不良箇所が解消され、道路利用者の安全で安心な自動車交通が確保される。</p> <p>(3) 地域間交流の活性化 バイパス整備による円滑な自動車交通が確保され、狭隘な兼用堤区間における大型車とのすれ違いが解消されるため、通過時間の短縮等が図られることから、仙南圏域の地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>(4) 歩行者通行の安全確保 歩行空間が整備されることで、付近の学校の通学路としての安全性向上が期待される。</p> <p>(5) より活性化した道路ネットワークの構築 復興事業により、加速度的に周辺道路が整備されたことから、より活性化した道路ネットワークの構築が期待される。また、道路ネットワークの構築により、周辺にある工業団地へのアクセス性向上が期待され、取引拡大等の経済効果も期待できる。</p> <p>(6) 環境への配慮 バイパス整備により、車両の走行時間が短縮され、CO2 排出量の削減が期待できる。</p>
事業の概要	<p>関連事業の概要・進捗状況等</p> <p>○近接道路改良事業 ・一般県道半田山下線道路改良事業 L=2.5 km（平成 22 年度開通）</p>
効果	<p>代替案との比較検討 規則第 24 条第 3 号関係</p> <p>・用地買収が完了し、令和 6 年度の事業完了に向け工事も進捗していることから、代替案はない。</p>
率	<p>コスト縮減計画 規則第 24 条第 4 号関係</p> <p>以下の項目でコスト縮減を図っている。</p> <p>①再生資源の積極的な活用</p> <p>道路改良工事に使用する砕石、アスファルト合材について、再生資材を積極的に活用することにより、コスト縮減を図っていく。</p>
性	

費用対効果 規則第 24 条第 5 号関係

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 都市局 令和 4 年版）
 社会的割引率：4%
 便益算定期間：50 年間 （単位：億円）（ただし、B/C の単位は除く。）

区分	事業着手時 基準年 (平成 12 年度)	再評価時 基準年 (平成 21 年度)		再々評価時 基準年 (令和 5 年度)		
	全体	全体	残事業	全体	残事業	
費用項目	建設費	-	11.5 億円	-	25.4 億円	1.1 億円
	維持管理費	-	2.5 億円	-	4.0 億円	4.0 億円
	総費用	-	14.0 億円	-	29.4 億円	5.1 億円
	現在価値(C)	-	14.4 億円	-	35.3 億円	0.6 億円
便益項目	走行時間短縮便益	-	98.3 億円	-	256.6 億円	256.6 億円
	走行経費減少便益	-	10.0 億円	-	14.1 億円	14.1 億円
	交通事故減少便益	-	0.5 億円	-	1.0 億円	1.0 億円
	総便益	-	108.8 億円	-	271.7 億円	271.7 億円
	現在価値(B)	-	36.4 億円	-	115.5 億円	115.5 億円
費用便益比(B/C)	-	2.6	-	3.2	50.7	

※事業着手の前年度に行う事業箇所評価が平成 12 年度から導入されたため、事業着手時の B/C は算出していない。

【事業着手時との違いの要因】

・費用便益分析マニュアルの改訂（再評価時 H20 年 6 月、再々評価時 R4 年 2 月）や最新の道路交通センサスによる OD 表の変更（再評価時 H17 センサス、再々評価時 H27 センサス）、によるもの。

【便益の概要、主な算出根拠】

計画交通量（令和 22 年推定）4,000 台／日

※便益発生前 令和 7 年度

※算出便益

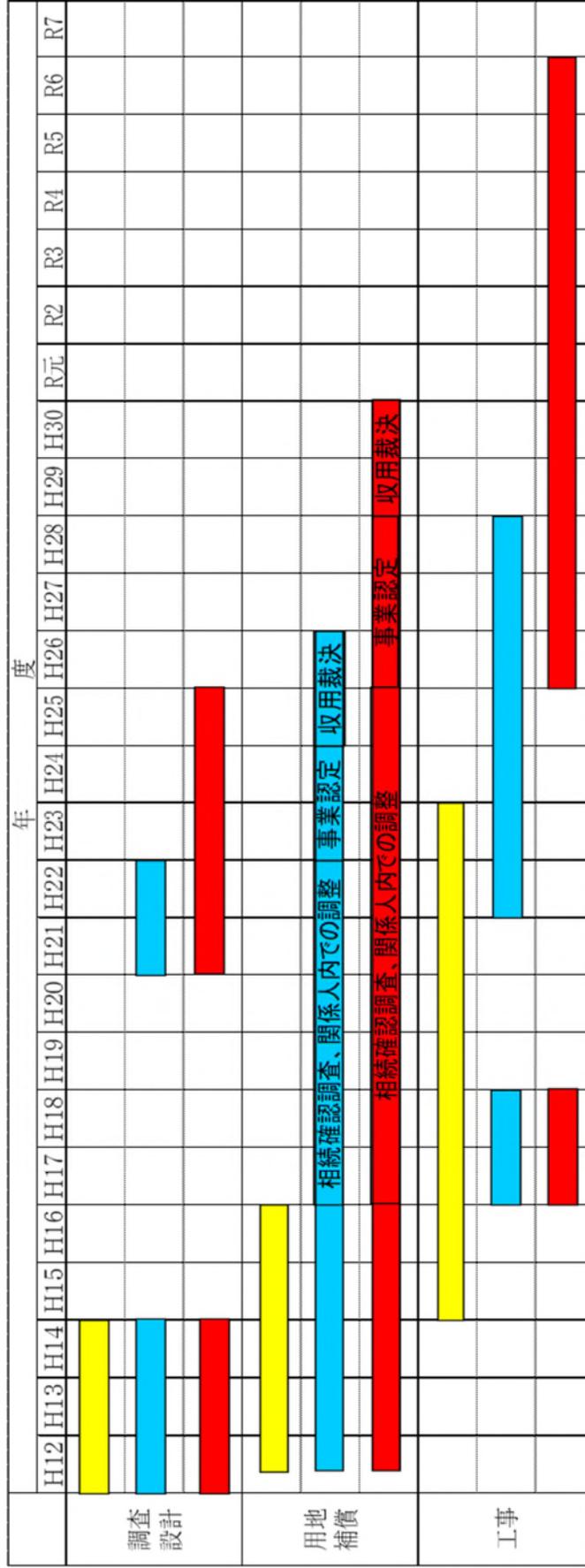
「走行時間短縮便益」：道路の整備の有無による総走行時間費用の差で表す便益

「走行経費減少便益」：道路の整備による走行経費（燃料費や車両償却費等の走行条件により改善される経費）の差で表す便益

「交通事故減少便益」：道路の整備の有無による社会的損失（交通事故による人的、物的損失等）の差で表す便益

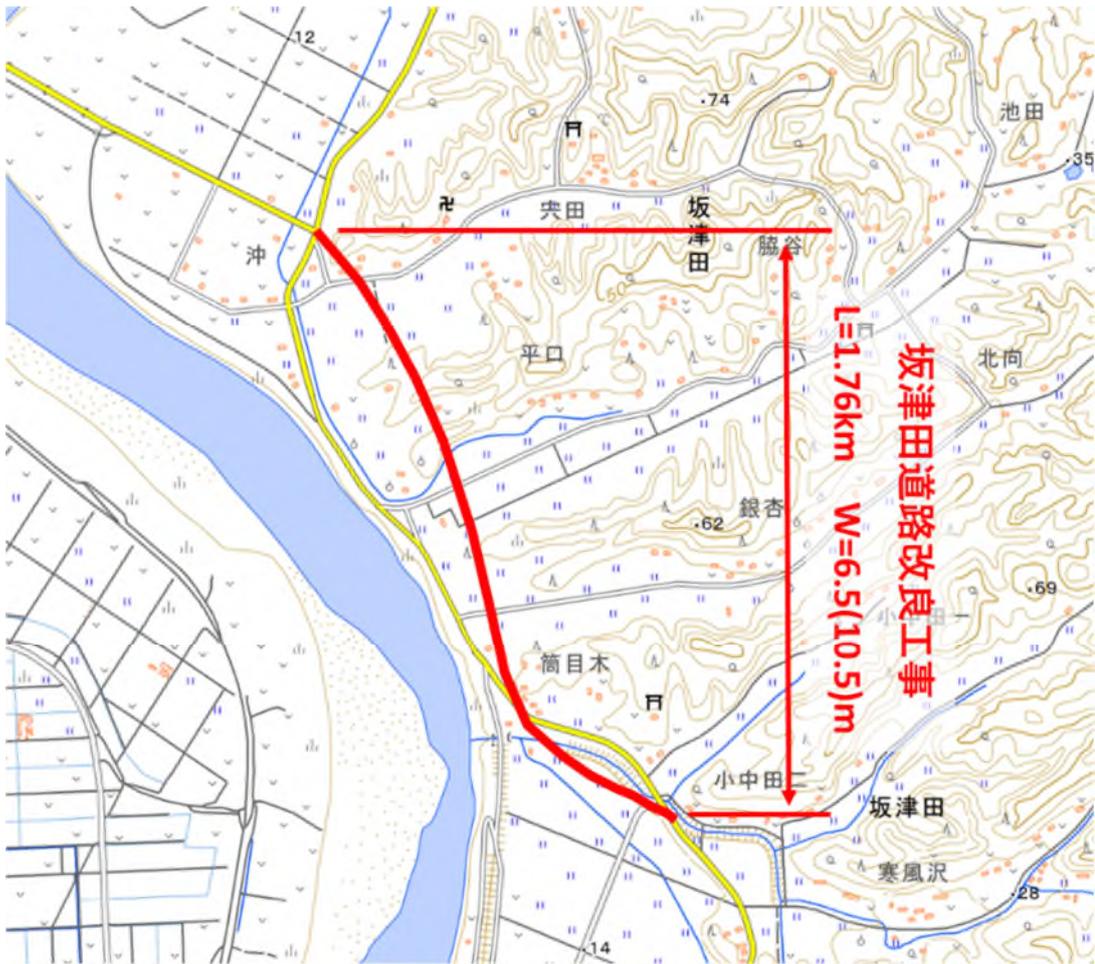
環境への影響と対策	地域指定状況等		
	特になし		
再評価部会意見への対応状況	影響と対策		
	<ul style="list-style-type: none"> ・道路改良に伴い発生する盛土法面や切土法面は、種子散布や植生基材吹付による植生を行い自然環境に配慮する。 		
再評価部会意見への対応状況	再評価実施年度	平成 21 年度	
	答申	答申	継続妥当
		条件	なし
		別紙意見	<ol style="list-style-type: none"> 1. 審議対象事業の実施に対する意見 <ul style="list-style-type: none"> ・なし 2. 今後の公共事業再評価の実施に関する意見 <ul style="list-style-type: none"> ・なし 3. 今後の公共事業評価の実施に関する意見 <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効率性を審議するうえで重要な指標である残事業 B/C を算出し、再評価調書へ記載すること。
	評価結果	評価結果	事業継続
		対応方針	なし
		別紙意見に対する対応方針	<ol style="list-style-type: none"> 1. 審議対象事業の実施に対する意見への対応方針 <ul style="list-style-type: none"> ・なし 2. 今後の公共事業再評価の実施に関する意見への対応方針 <ul style="list-style-type: none"> ・なし 3. 今後の公共事業再評価の実施に関する意見への対応方針 <ul style="list-style-type: none"> 公共事業再評価対象事業における残事業 B/C については、再評価調書の様式を変更し、記載する。
	現在の対応状況		
	<ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果記載箇所に残事業 B/C を記載している。 		
	総合評価	対応方針(案)	
事業継続			

事業スケジュール表



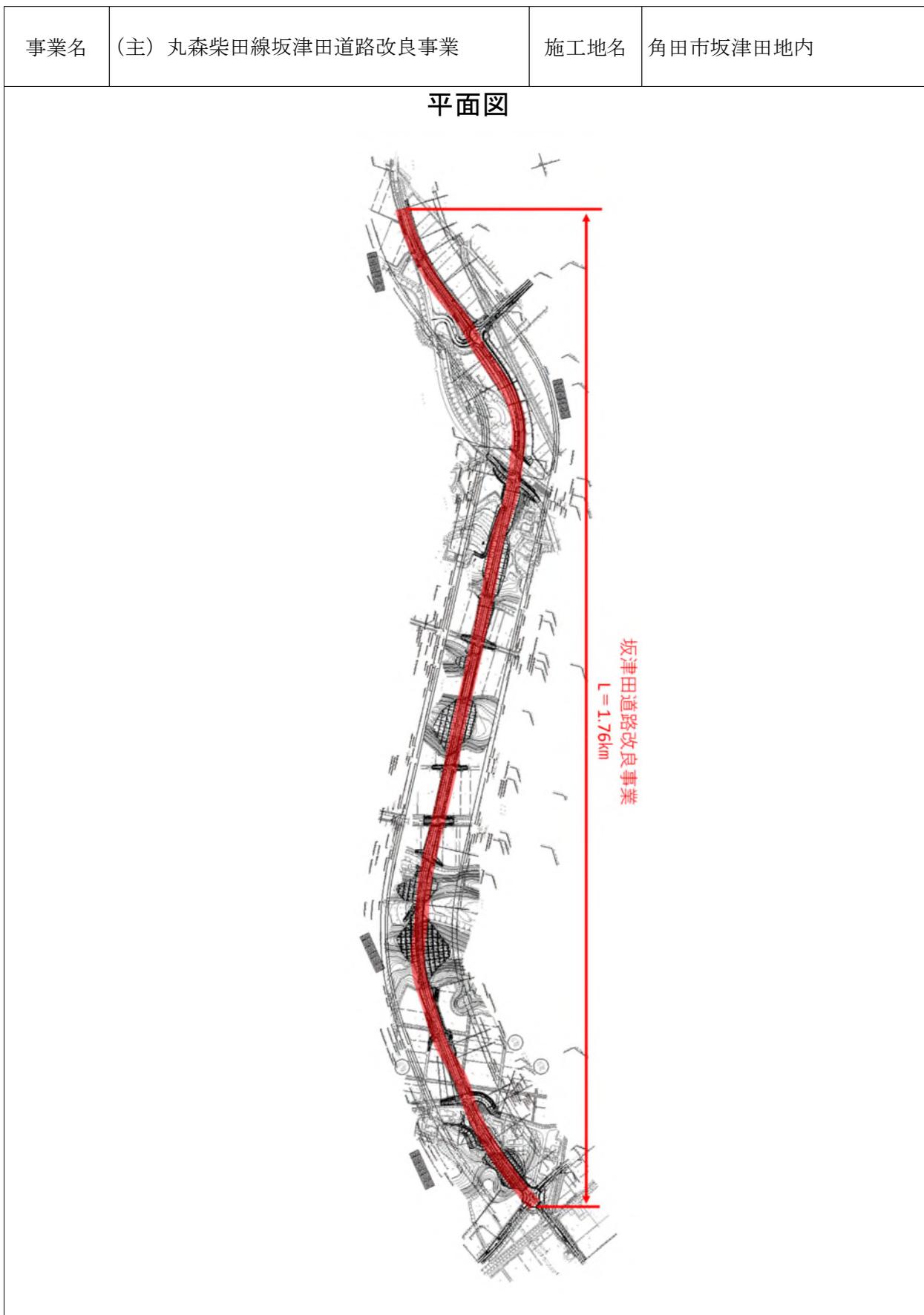
当初計画(平成12年)
 変更計画(平成21年)
 変更計画(令和5年)

位
置
圖



(参考資料 1)

事業概要図

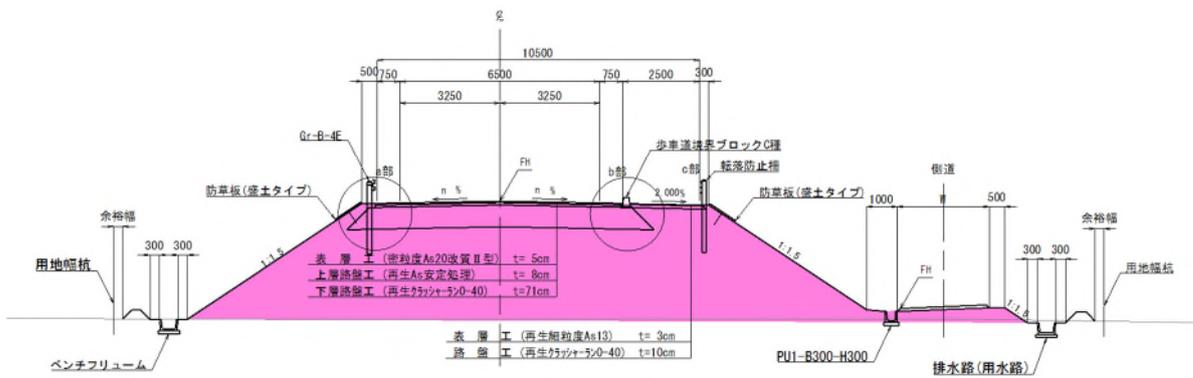


事業概要図

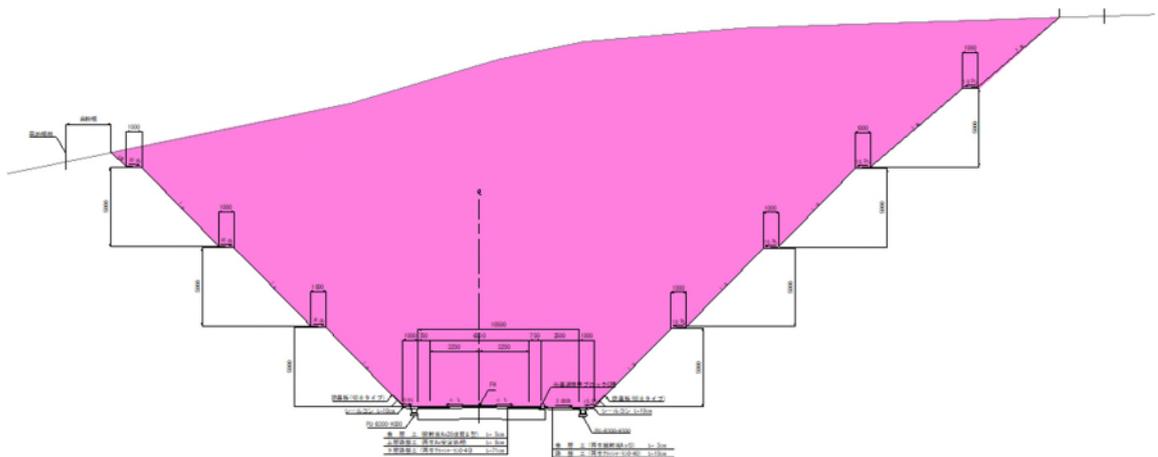
事業名	(主) 丸森柴田線坂津田道路改良事業	施工地名	角田市坂津田地内
-----	--------------------	------	----------

標準横断面図

< 盛土部 >



< 切土部 >



事業施行状況等

事業名	(主) 丸森柴田線坂津田道路改良事業	施工地名	角田市坂津田地内
-----	--------------------	------	----------

現況道路状況写真



狭隘で歩道のない (主) 丸森柴田線



狭隘で歩道のない (主) 丸森柴田線

(参考資料2)

事業施行状況等

事業名	(主) 丸森柴田線坂津田道路改良事業	施工地名	角田市坂津田地内
-----	--------------------	------	----------

施工状況写真（代表箇所）



起点部



諏訪橋 施工状況

(参考資料2)

事業施行状況等

事業名	(主) 丸森柴田線坂津田道路改良事業	施工地名	角田市坂津田地内
-----	--------------------	------	----------

施工状況写真（代表箇所）



道路改良工 施工状況



終点部

再 評 価 調 書

		調書作成年月日		令和5年11月22日			
		事業担当課		道路課			
事業名	主要地方道 ^{げせんぬまからくわ} 気仙沼唐桑線 化粧坂 ^{けしょうざか} 道路改良事業	補助・交付金・単独の別	交付金	事業主体	宮城県		
施行地名	気仙沼市 ^{けしょうざか} 化粧坂 ^{けしょうざか} 地内	【位置図後掲】		管理主体	宮城県		
根拠法令	道路法第56条						
事業の概要	事業目的 主要地方道気仙沼唐桑線は、気仙沼市松崎馬場の国道45号との交差点から、中心市街地を經由し、同市唐桑町崎浜に至る幹線道路で、第一次緊急輸送道路として防災上重要な役割を果たす路線である。 当該箇所は、急勾配、急カーブが続き、大型車のすれ違い等が困難であることや、現道に隣接した急傾斜地の崩壊による通行止めの危険性があるため、バイパスによる線形改良により、安全で円滑な交通の確保を図るものである。 当該事業は、災害発生時における緊急輸送道路としての機能を強化するとともに、歩行空間を整備することにより、安全で安心な暮らしと利便性向上に大きく寄与するものである。						
	事業内容 ※計画幅員は“W=車道幅員（全幅）”を表しています。						
の	事業着手時 (平成26年度)	【計画概要】 延長 L=0.46km 道路幅員 W=6.5(20.0)m 道路規格 4種2級 設計速度 60km/h					
	再評価時 (令和5年度)	同上					
概	【事業内容の変更状況とその要因】 特になし						
	事業費						
要		全体事業費	費用負担内訳				
			内用地費及び補償費	国 [55%]	県 [45%]	市町村 [-%]	その他 [-%]
	事業着手時 (平成26年度)	31.7 億円	9.0 億円	17.4 億円	14.3 億円	- 億円	- 億円
再評価時 (令和5年度)	36.9 億円	9.0 億円	20.3 億円	16.6 億円	- 億円	- 億円	
※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= 16.4%							
【事業費の変更状況とその要因】 ・物価変動や消費税率改定などに伴う増額 ・現場条件の変更に伴う増額 (中硬岩の掘削数量の変更)							

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成 26 年度)		再評価時 (令和 5 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		68.1% 21.6 億円		72.6 % 26.8 億円		100.0% +5.2 億円	
道路改良工	L=0.46km	21.6 億円	L=0.46km	26.8 億円	L=0.46km	+5.2 億円	物価変動、消費税率改定、現場条件の変更に伴う増
測量及び試験費	一式	4.1% 1.1 億円	一式	2.4% 1.1 億円	-	-	
用地費及び補償費	一式	14.7% 9.0 億円	一式	7.2% 9.0 億円	-	-	
合計	一式	100% 31.7 億円	一式	100% 36.9 億円	一式	100.0% +5.2 億円	

事

事業の進捗状況 規則第 24 条第 1 号関係

業

○事業期間

事業着手時 (平成 26 年度)		再評価時 (令和 5 年度)	
事業採択年度	H. 26 年度	事業採択年度	H. 26 年度
用地買収着手年度	H. 28 年度	用地買収着手年度	H. 28 年度
工事着手年度	R. 1 年度	工事着手年度	R. 1 年度
計画変更実施年度	-	計画変更実施年度	-
完成予定年度	R. 7 年度	完成予定年度	R. 7 年度

の

概

※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)

= (変更後予定事業期間) / (当初予定事業期間) = 12 / 12 = 1.00

要

○進捗率

令和 4 年度までの ※ () : 前回再評価時			
事業費	進捗率	内用地費	進捗率
(-)	(-)	(-)	(-)
26.8 億円	72.6%	9.0 億円	100.0%

※事業工程乖離度(重点評価基準指標 2)

= (累加投資事業費 / 現全体事業費) - (累加年単純割額 / 現全体事業費)

= (26.8 / 36.9) - ((36.9 / 12) × 9 / 36.9)

= (72.6)% - (83.3)% = ▲ 2.5%

【事業の進捗状況(順調でない場合にはその要因)】

- ・令和 5 年 2 月にバイパス区間 (L=320m) については暫定供用を開始している。
- ・工事は全て契約済み。

事業概要	【今後の進捗の見込み(事業スケジュール表後掲)】 ・ 暫定供用区間の完成断面化及び現道拡幅区間の工事については、令和5年10月に契約しており、令和7年度の完成、供用を目標に工事を進めていく。	
	施設管理の予定・管理状況	・ 事業区間の道路施設は宮城県が管理することになる。 ・ なお、平成13年度から全県的に推進しているアドプトプログラム「みやぎスマイルロード・プログラム」※を活用し、清掃や緑化等の美化活動に努めていく。 ※「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美化活動、歩道の除雪などを実施する制度。
事業の必要性	上位計画等	・ 土木・建築行政推進計画（2021～2030）アクションプラン（前期）：令和3年1月策定 ・ 宮城の道づくり基本計画：令和3年3月策定 当該箇所は、宮城の道づくり基本計画において、基本目標「災害に強い道づくり」を達成するための取り組み「災害に強い道路網の構築」として位置づけられている。
	事業を巡る社会経済情勢等	規則第24条2号関係 ○社会経済情勢 ・ 現況交通量 現道 R3 センサス 交通量 9,898 台/日 ・ 本路線は、災害対策基本法に基づき、宮城県防災会議が策定した宮城県地域防災計画において第1次緊急輸送道路として指定されており、県内で被災があった際には、本路線を介して被災地への物資輸送等に利用されるなど、災害時の緊急輸送道路として重要な役割を果たしている。 ・ 気仙沼市の市街地の中心部に位置し、北側市街地（市役所、気仙沼駅）と南側市街地（田中前地区）を結ぶ交通の要所となっている。 ○地元情勢、地元の意見 ・ 事業箇所の現道は、幅員狭隘で急カーブ、急勾配が続く線形不良区間であり、バスやトラック等の大型車のすれ違いが困難なことに加えて、近隣にある学校の通学路にも指定されている。 ・ 本事業が完成することで、幅員狭隘、線形不良が解消され、大型車のすれ違いも可能となり、安全安心な歩行空間も確保されるため、事業効果の早期発現に向けて、地元関係者からの期待が寄せられており、早期完成に向けて、引き続き事業を推進していく。

事業の有効性	事業効果	<p>○効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイパス区間のL=320mにおいて、令和5年2月17日に暫定供用を開始している。 <p>○想定される事業効果</p> <p>(1) バイパス整備による走行時間短縮 走行性が向上し、周辺道路ネットワーク全体の走行時間短縮が見込まれるほか、日当たり8,600台（計画交通量）が走行する当該箇所においては、約1分半の短縮が見込まれる。</p> <p>(2) 車両通行の安全確保 幅員狭隘かつ線形不良箇所が解消され、道路利用者の安全で安心な自動車交通が確保される。</p> <p>(3) 緊急輸送道路としての機能強化 大型車等のすれ違いも可能となるため、災害発生時における緊急輸送道路としての機能強化が期待される。</p> <p>(4) 安全で安心な暮らしと利便性向上 市役所がある三日町八日町地区と田中前地区との円滑な移動が可能となることで、気仙沼地域の活性化や道路利用者の利便性向上も期待される。</p> <p>(5) 通学路としての安全性向上 歩行空間が整備されることで、近隣の学校の通学路としての安全性向上が期待される。</p> <p>(6) 防災機能の向上 バイパスを整備することで、現道に隣接した急傾斜地の崩壊による通行止めのリスクが解消され、防災機能の向上が期待される。</p> <p>(7) 環境への配慮 バイパスを整備することで、車両の走行時間が短縮され、CO2排出量の削減が期待される。</p>
	関連事業の概要・進捗状況等	なし
	代替案との比較検討	規則第24条第3号関係
	事業の有効性	<p>・用地買収が完了し、全工区において工事を概ね着手していることから、代替案はない。</p>
	コスト削減計画	規則第24条第4号関係
	事業の有効性	<p>以下の項目でコスト削減を図っている。</p> <p>①再生資源の積極的な活用</p> <p>道路改良工事に使用する砕石、アスファルト合材について、再生資材を積極的に活用することにより、コスト削減を図っていく。</p> <p>②現場発生材の有効利用</p> <p>本工事の切土に伴い発生する中硬岩の破砕材については、他の公共工事における仮設道路の材料等に積極的に活用することで、公共工事全体のコスト削減を図っていく。</p>

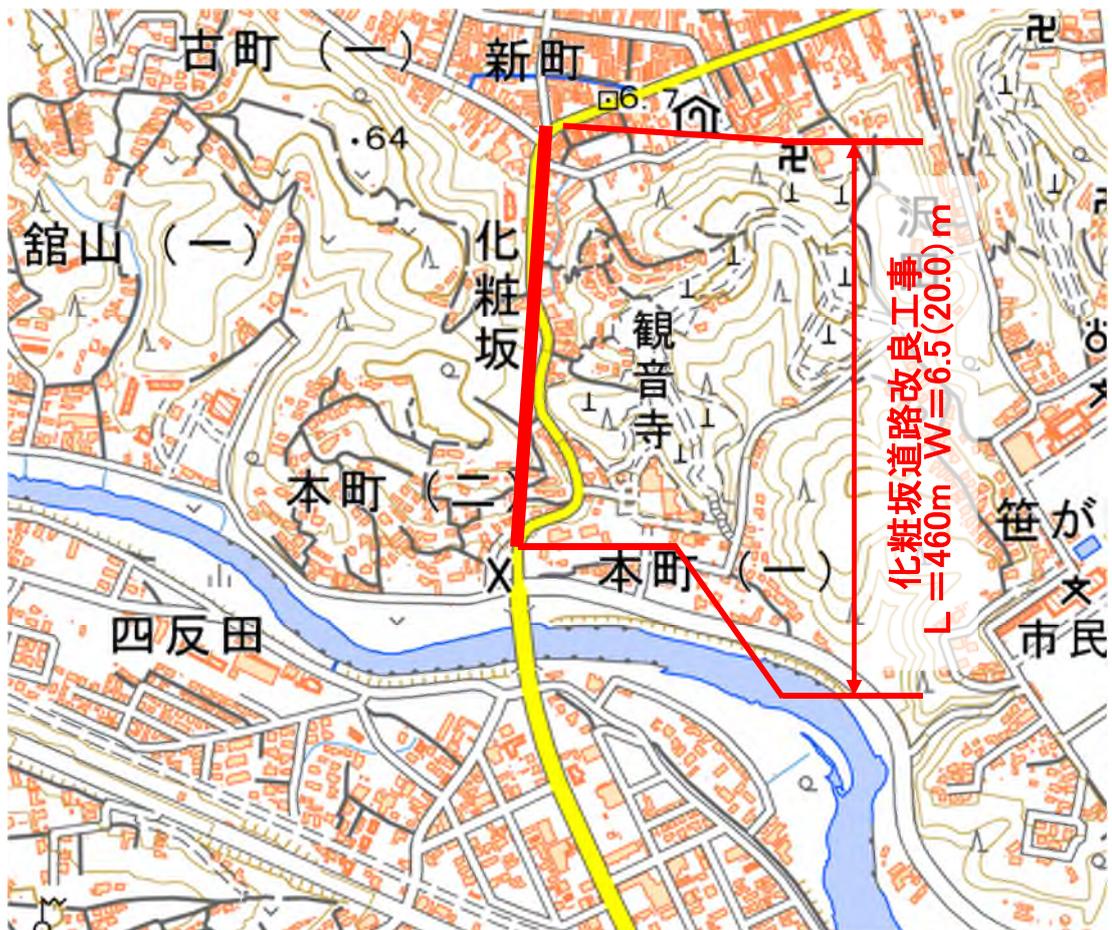
事業の効率性	費用対効果 規則第 24 条第 5 号関係				
	根拠マニュアル：費用便益分析マニュアル（国土交通省 道路局 都市局 令和 4 年版） 社会的割引率：4% 便益算定期間：50 年間（単位：億円）（ただし、B/C の単位は除く。）				
	区分		事業着手時 基準年 (平成 26 年度)	再評価時 基準年 (令和 5 年度)	
			全体	全体	残事業
	費用項目	建設費	-	33.7	8.3
		維持管理費	-	1.0	1.0
		総費用	-	34.7	9.3
		現在価値(C)	-	37.4	7.9
	便益項目	走行時間短縮便益	-	84.3	84.3
		走行経費減少便益	-	19.1	19.1
交通事故減少便益		-	1.3	1.3	
総便益		-	104.7	104.7	
現在価値(B)		-	49.4	49.4	
費用便益比(B/C)		-	1.3	6.2	
<p>※事業着手の前年度に行う事業箇所評価が震災以降休止していたため、事業着手時の B/C は算出していない。</p> <p>【便益の概要、主な算出根拠】</p> <p>計画交通量（令和 22 年推定）8,600 台／日 ※便益発生年 令和 5 年度 ※算出便益 「走行時間短縮便益」：道路の整備の有無による総走行時間費用の差で表す便益 「走行経費減少便益」：道路の整備による走行経費（燃料費や車両償却費等の走行条件により改善される経費）の差で表す便益 「交通事故減少便益」：道路の整備の有無による社会的損失（交通事故による人的、物的損失等）の差で表す便益</p>					
環境への影響と対策	地域指定状況等		<ul style="list-style-type: none"> ・第 1 種住居地域に位置付けられている。 		
	影響と対策		<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域周辺は複数の人家が立ち並んでおり、道路改良に伴う岩盤掘削において、振動・騒音対策として、岩盤切削機による岩盤切削工法を採用しており、付近の振動騒音を低減するよう、配慮に努めている。 ・また、道路改良に伴い発生する切土法面は、植生基材吹付による植生を行い、自然環境へ配慮する。 		
総合評価	対応方針(案)				
	事業継続				

事業スケジュール表

	年 度											
	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
調査設計	■											
用地補償			■									
工事						■						

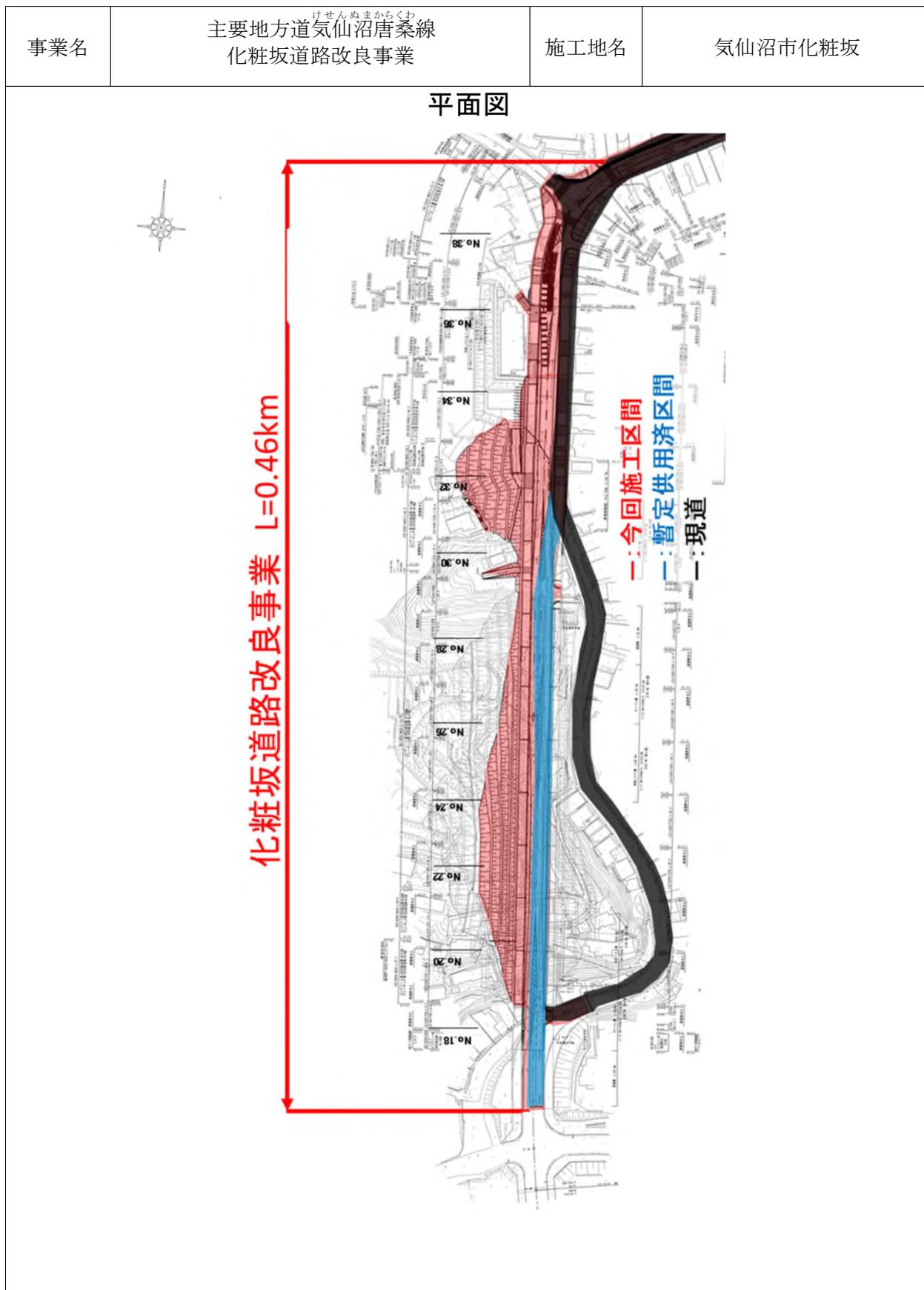
■ 事業着手時 ■ 再評価時

位
置
圖



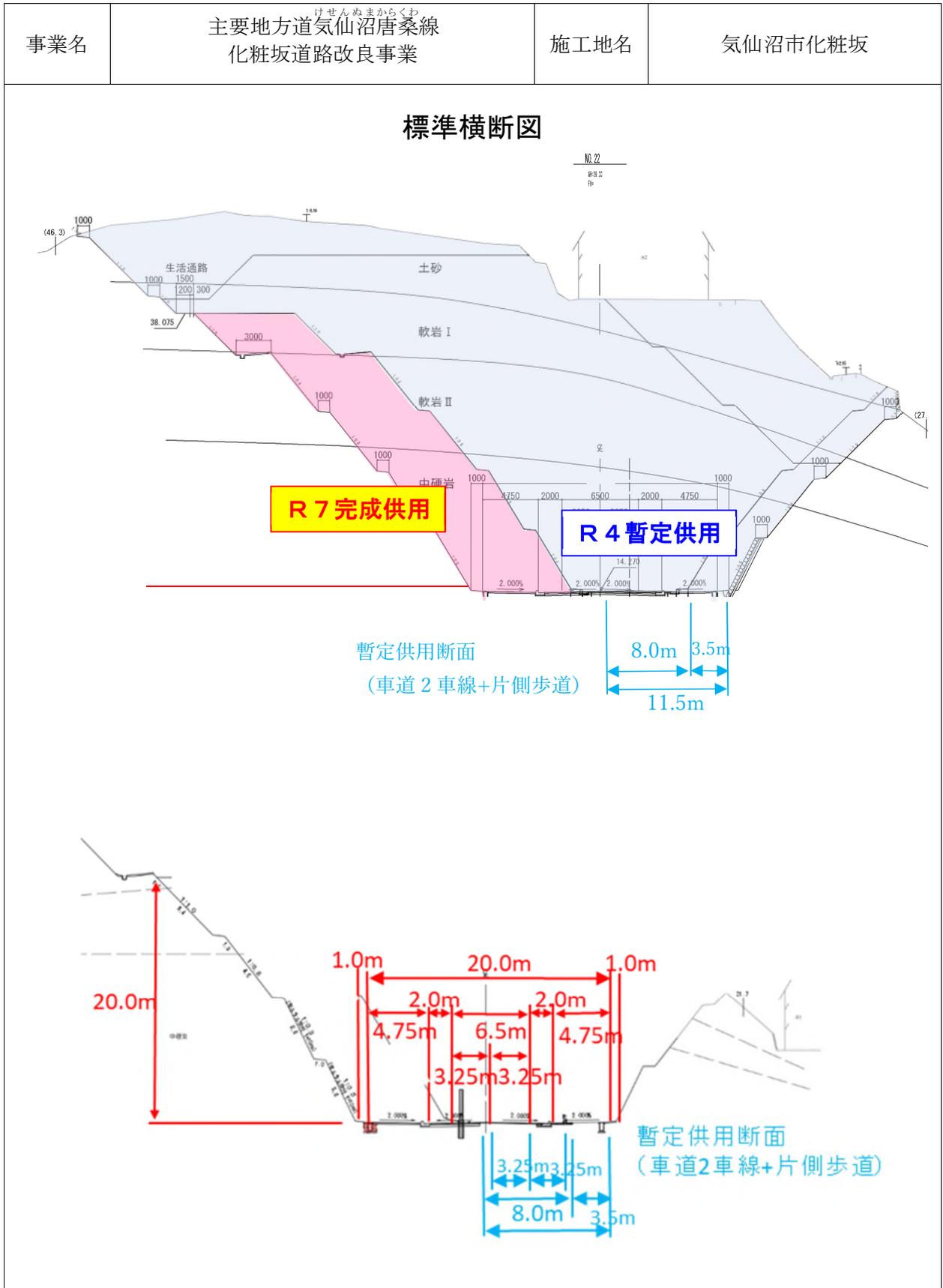
(参考資料1)

事業概要図



(参考資料 1)

事業概要図



事業施行状況等

事業名	主要地方道 <small>けせんぬまからくわ</small> 気仙沼唐桑線 化粧坂道路改良事業	施工地名	気仙沼市化粧坂
-----	--	------	---------

施工状況写真（代表箇所）

至 気仙沼市役所（三日町八日町地区）



至 田中前地区

全景写真



施工状況写真（岩盤切削）

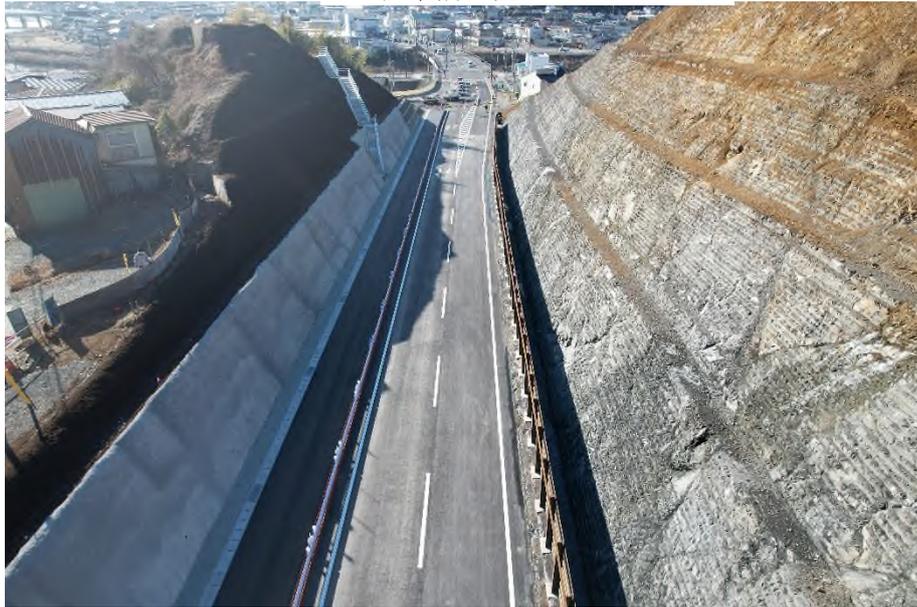
(参考資料2)

事業施行状況等

事業名	主要地方道 ^{けせんぬまからくわ} 気仙沼唐桑線 化粧坂道路改良事業	施工地名	気仙沼市化粧坂
-----	--	------	---------

施工状況写真（代表箇所）

至 田中前地区



至 気仙沼市役所（三日町八日町地区）

R4 供用開始区間

再 評 価 調 書

		調 書 作 成 年 月 日		令和5年11月22日		
		事 業 担 当 課		道 路 課		
事 業 名	一般県道 ^{かなんなんごう} 河南南郷線 軽井沢 ^{かるいざわ} 道路改良事業	補助・交付金・単独の別	交付金	事業主体	宮 城 県	
施行地名	石巻市北村 ^{きたむらあざ} 軽井沢 ^{かるいざわ} 前地内外	【位置図後掲】		管理主体	宮 城 県	
根拠法令	道路法第56条					
事 業 の 概 要	事業目的					
	<p>一般県道河南南郷線は、石巻市広渕を起点とし遠田郡美里町に至る9.4kmの幹線路線であり、石巻圏域と大崎圏域を東西に結び、交通・物流の強化・拡大を図る上でも重要な路線となっている。</p> <p>当該工区の現道区間は、幅員狭隘で急カーブ、急勾配が続く線形不良区間であり、大型車のすれ違いが困難となっていることから、幅員狭隘かつ線形不良箇所を解消するため、道路改良を実施するものである。</p> <p>当該事業は、安全で円滑な交通を確保するとともに、地域間交流の活性化や物流機能の強化に大きく寄与するものである。</p>					
	事業内容					
	※計画幅員は“W=車道幅員（全幅）”を表しています。					
	事業着手時 (平成26年度)	【計画概要】				
		延長	L=1.3km			
		道路幅員	W=6.0(10.5)m			
		道路規格	3種3級			
		設計速度	50km/h			
	再 評 価 時 (令和5年度)	同上				
	【事業内容の変更状況とその要因】					
	特になし					
	事業費					
		全体事業費		費用負担内訳		
		内 用 地 費 及 補 償 費	国	県	市町村	その他
			※R4まで0% ※R5以降50% [50%]	※R4まで100% ※R5以降50% [50%]	[- %]	[- %]
	事業着手時 (平成26年度)	12.9 億円	0.9 億円	0.0 億円	12.9 億円	- 億円
	再 評 価 時 (令和5年度)	15.3 億円	0.9 億円	7.0 億円	8.3 億円	- 億円
	<p>※事業着手時点においては、一般道路改良事業による事業を計画。</p> <p>※事業着手から令和4年度までは一般道路改良事業により県単独費で事業を実施。令和5年度より防災安全交付金事業に移行し事業を実施。</p> <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= 10.1%</p>					
	【事業費の変更状況とその要因】					
	・物価変動や消費税率改定などに伴う増額					

○事業費増減対照表

	事業着手時 (平成 26 年度)		再評価時 (令和 5 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		86.0% 11.1 億円		88.2% 13.5 億円	—	100% +2.4 億円	
道路改良工	L=1.3km	11.1 億円	L=1.3km	13.5 億円	—	+2.4 億円	物価変動、消費税 率改定に伴う増
測量及び 試験費	一式	7.0% 0.9 億円	一式	5.9% 0.9 億円	—	—	
用地費及び 補償費	一式	7.0% 0.9 億円	一式	5.9% 0.9 億円	—	—	
合計	一式	100% 12.9 億円	一式	100% 15.3 億円	—	100% +2.4 億円	

事

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 26 年度)		再評価時 (令和 5 年度)	
事業採択予定年度	H.26 年度	事業採択年度	H.26 年度
用地買収着手予定年度	R.2 年度	用地買収着手年度	R.4 年度
工事着手予定年度	R.4 年度	工事着手予定年度	R.6 年度
		計画変更実施年度	—
完成予定年度	R.8 年度	完成予定年度	R.10 年度

業

の

※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)

= (変更後予定事業期間) / (当初予定事業期間) = 15 / 13 = 1.15

概

○進捗率

令和 4 年度までの ※(): 前回再評価時			
事業費	進捗率	内用地費	進捗率
(—) 1.2 億円	(—) 7.8%	(—) 0.3 億円	(—) 33.3%

要

※事業工程乖離度(重点評価基準指標 2)

= (累加投資事業費 / 現全体事業費) - (累加年単純割額 / 現全体事業費)

= (1.2 / 15.3) - ((15.3 / 15) × 10 / 15.3)

= (7.8)% - (66.7)% = ▲58.9%

【事業の進捗状況(順調でない場合にはその要因)】

- ・道路設計において、地元意見を反映させた設計検討に時間を要したことから、用地買収着手時期が令和 4 年度となった。
- ・整備に必要な事業用地の取得及び家屋の移転補償は今年度完了予定である。

【今後の進捗の見込み(事業スケジュール表後掲)】

- ・令和 6 年度から工事に着手し、令和 10 年度の完成、供用を目標に工事を進めていく。

事業の概要	施設管理の予定・管理状況 <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間の道路施設は宮城県が管理することになる。 ・なお、平成 13 年度から全県的に推進しているアドプトプログラム「みやぎスマイルロード・プログラム」※を活用し、清掃や緑化等の美化活動に努めていく。 	
	※「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美化活動、歩道の除雪などを実施する制度。	
事業の必要性	上位計画等 <ul style="list-style-type: none"> ・土木・建築行政推進計画（2021～2030）アクションプラン（前期）：令和 3 年 1 月策定 ・宮城の道づくり基本計画：令和 3 年 3 月策定 当該箇所は、宮城の道づくり基本計画において、基本目標「地域生活を支える道づくり」を達成するための取り組み「地域住民の生活に密着した道路の整備」として位置づけられている。 	
	事業を巡る社会経済情勢等	規則第 24 条 2 号関係
○社会経済情勢 <ul style="list-style-type: none"> ・現況交通量 現道 R3 センサス 交通量 3,264 台/日 ・本路線は、「須江工業団地」及び「須江産業用地」にアクセスし、交通・物流の強化・拡大を図る上でも重要な路線となっている。 ・平成 29 年 3 月に石巻市が策定した「原子力災害時における石巻市広域避難計画」において、本路線は避難路に指定されており、原子力災害時においても重要な役割を果たす路線となっている。 		
○地元情勢、地元の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・事業箇所の現道は、幅員狭隘で急カーブ、急勾配が続く線形不良区間であり、バスやトラック等の大型車のすれ違いが困難なことに加えて、近隣にある学校の通学路にも指定されている。 ・本事業が完成することで、幅員狭隘、線形不良が解消され、大型車のすれ違いも可能となり、安全安心な歩行空間も確保されるため、事業効果の早期発現に向けて、地元関係者からの期待が寄せられており、早期完成に向けて、引き続き事業を推進していく。 		

事業の有効性	事業効果	
	<p>○効果の発現状況</p> <p>・現時点で供用している箇所がないため、整備効果の発現には至っていない。</p> <p>○想定される事業効果</p> <p>(1) バイパス整備による走行時間短縮 走行性が向上し、周辺道路ネットワーク全体の走行時間短縮が見込まれるほか、日当たり 2,500 台（計画交通量）が走行する当該箇所においては、約 1 分の短縮が見込まれる。</p> <p>(2) 車両通行の安全確保 幅員狭隘かつ線形不良箇所が解消され、大型車等のすれ違いが可能となり、道路利用者の安全で安心な自動車交通が確保される。</p> <p>(3) 歩行者通行の安全確保 歩行空間が整備されることにより、安全で安心な暮らしと利便性向上が期待される。</p> <p>(4) 地域間交流の活性化 円滑な自動車交通が確保されることで、石巻圏域と大崎圏域の地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>(5) 地域産業の支援 須江工業団地へのアクセス性が向上することで、産業・物流の活性化が期待される。</p> <p>(6) 環境への配慮 バイパスを整備することで、車両の走行時間が短縮され、CO2 排出量の削減が期待される。</p>	
事業の効率性	関連事業の概要・進捗状況等	
	<p>国道 108 号 石巻河南道路 事業主体：国土交通省 延長 7.8km 令和 3 年 4 月事業着手</p>	
	代替案との比較検討	規則第 24 条第 3 号関係
	<p>用地買収が今年度完了見込みであり、現計画で地元の合意形成も図られていることから代替案はない。</p>	
コスト削減計画	規則第 24 条第 4 号関係	
<p>道路改良工事に使用する砕石、アスファルト合材について、再生資材を積極的に活用することにより、コスト削減を図っていく。</p>		

事業性の効	費用対効果		規則第 24 条第 5 号関係		
	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 都市局 令和 4 年版） 社会的割引率：4% 便益算定期間：50 年間 （単位：億円）（ただし、B/C の単位は除く。）				
	区分		事業着手時 基準年 （平成 26 年度）	再評価時 基準年 （令和 5 年度）	
			全体	全体	残事業
	費用項目	建設費	-	14.0	12.3
		維持管理費	-	3.5	3.5
		総費用	-	17.5	15.8
		現在価値(C)	-	14.0	12.2
	便益項目	走行時間短縮便益	-	100.7	100.7
		走行経費減少便益	-	10.5	10.5
交通事故減少便益		-	0.5	0.5	
総便益		-	111.7	111.7	
現在価値(B)		-	41.2	41.2	
費用便益比(B/C)		-	2.9	3.4	
※事業着手の前年度に行う事業箇所評価が震災以降休止していたため、事業着手時の B/C は算出していない。					
【便益の概要、主な算出根拠】 計画交通量（令和 22 年推定）2,500 台／日 ※便益発生年 令和 11 年度 ※算出便益 「走行時間短縮便益」：道路の整備の有無による総走行時間費用の差で表す便益 「走行経費減少便益」：道路の整備による走行経費（燃料費や車両償却費等の走行条件により改善される経費）の差で表す便益 「交通事故減少便益」：道路の整備の有無による社会的損失（交通事故による人的、物的損失等）の差で表す便益					
環境への影響と対策	地域指定状況等		特になし		
	影響と対策		道路改良に伴い発生する盛土法面や切土法面は、種子散布や植生基材吹付による植生を行い、自然環境へ配慮する。		
総合評価	対応方針(案)		事業継続		

事業スケジュール表

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
測量設計	■	■	■	■	■	■									
	■	■	■	■	■	■	■	■							
用地補償							■	■							
									■	■					
工事									■	■	■	■	■		
											■	■	■	■	■

■ 事業着手時
■ 再評価時

位置図

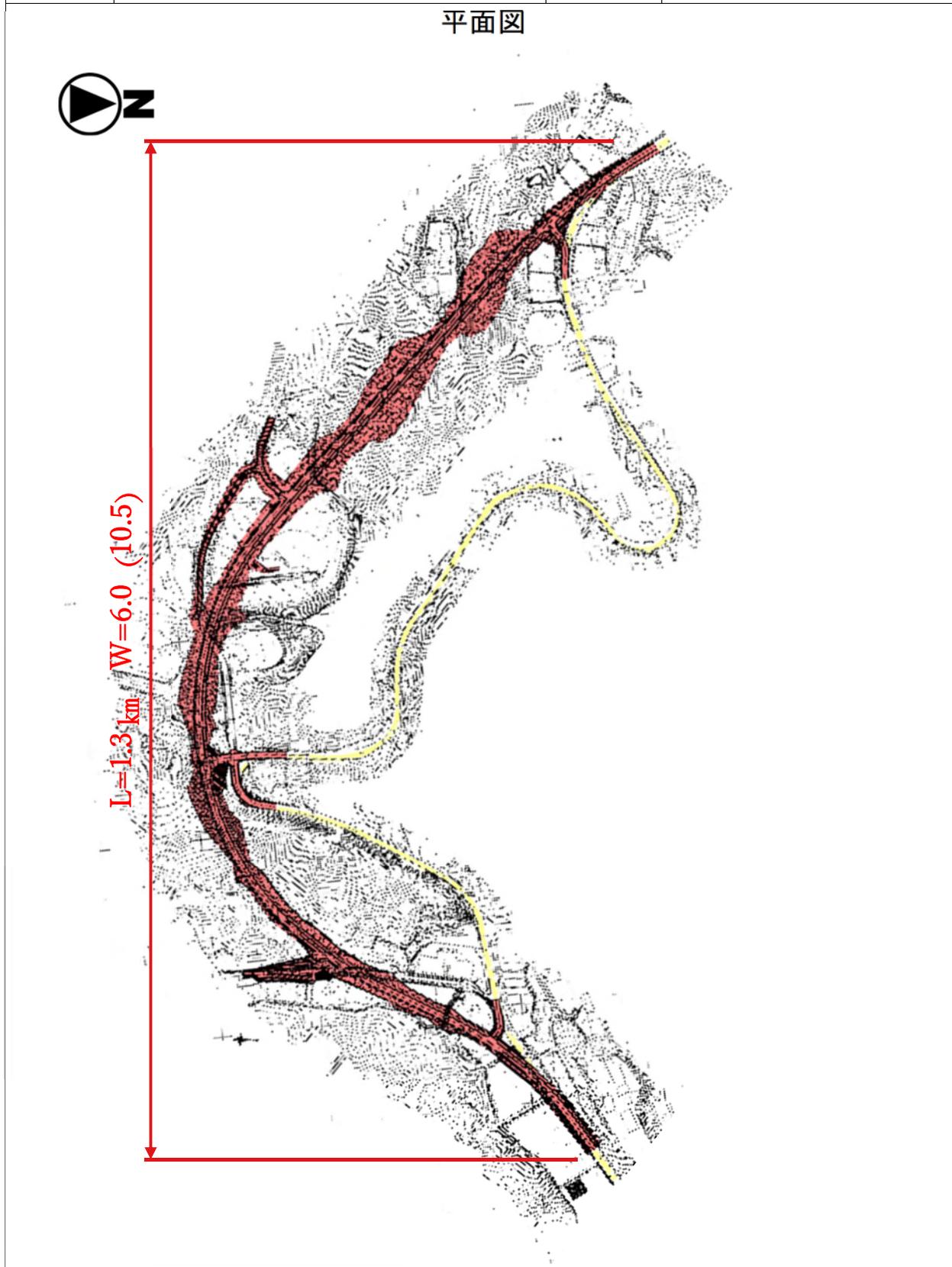


(参考資料1)

事業概要図

事業名	一般県道河南南郷線 <small>かなんなんごう</small> 軽井沢道路改良事業 <small>かるいざわ</small>	施工地名	石巻市北村字軽井沢前地内外
-----	--	------	---------------

平面図



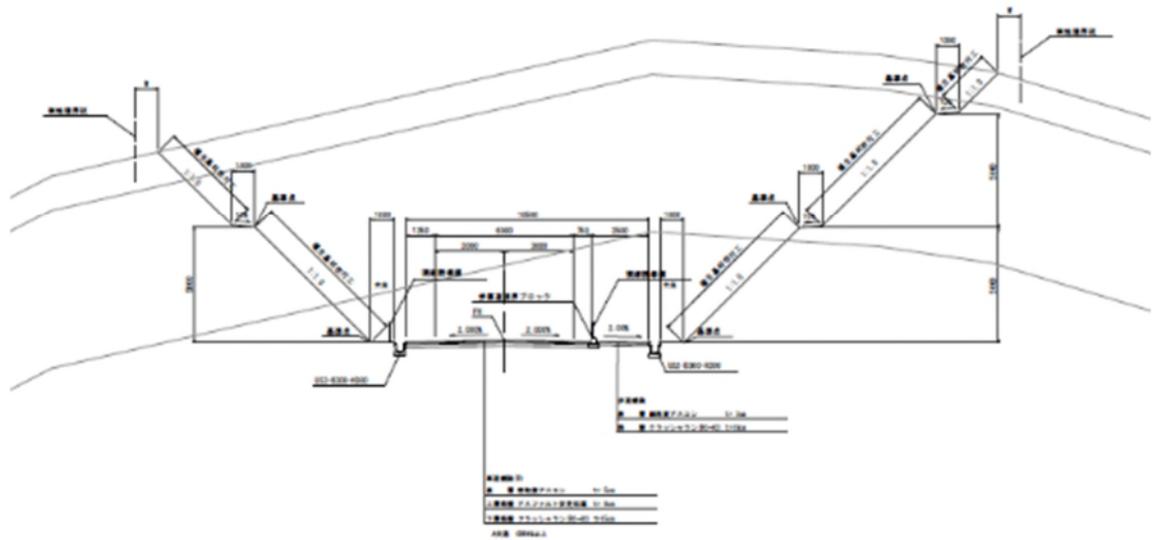
(参考資料 1)

事業概要図

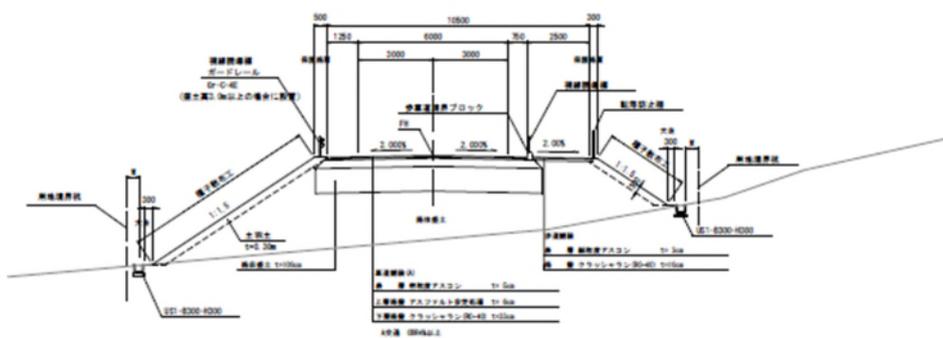
事業名	一般県道 ^{かなんなんごう} 河南南郷線 ^{かるいざわ} 軽井沢道路改良事業	施工地名	石巻市北村字軽井沢前地内外
-----	--	------	---------------

標準横断図

切土部



盛土部



(参考資料2)

事業施行状況等

事業名	一般県道 ^{かなんなんごう} 河南南郷線 軽井沢 ^{かるいざわ} 道路改良事業	施工地名	石巻市北村字軽井沢前地内外
-----	---	------	---------------

現況道路状況写真



線形不良箇所



線形不良箇所