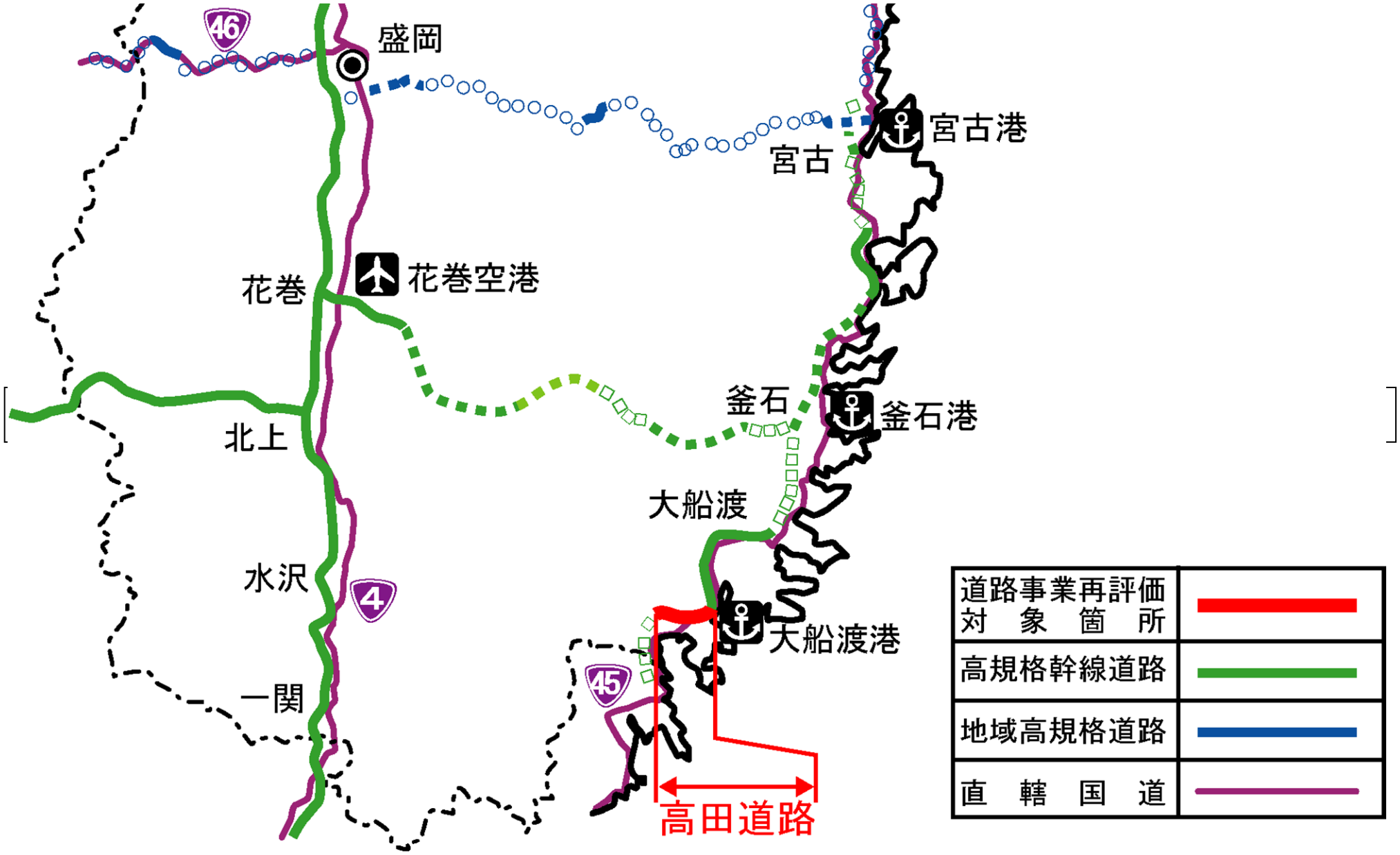
平成１９年度事業評価監視委員会（第２回）資料

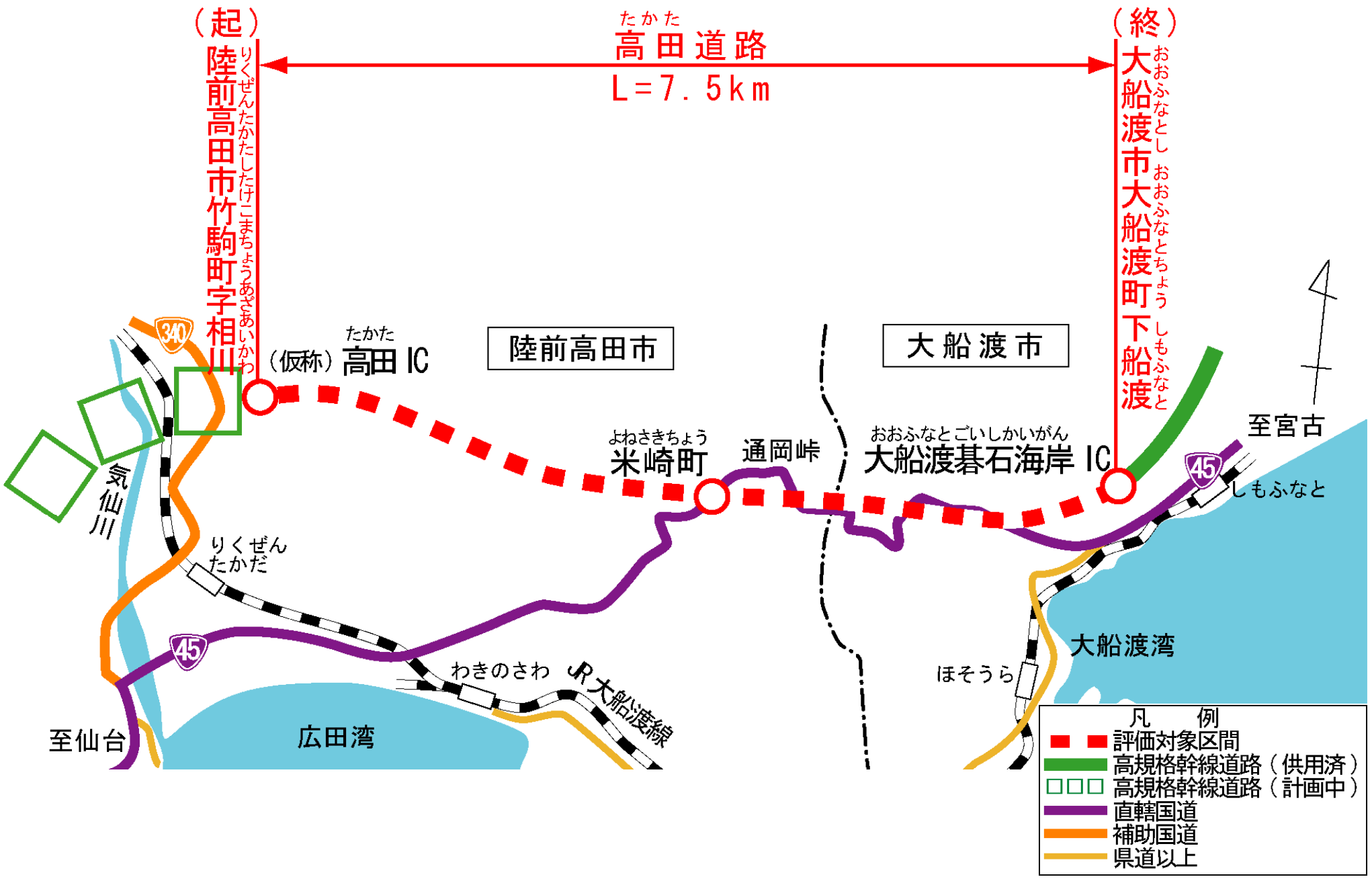
補足資料１

再 評 価 対 象 事 業
パワーポイント説明資料

高規格幹線道路　高田（たかた）道路



事　業　実　施　状　況


（起）陸前高田市竹駒町字相川
高田道路
L＝7．5ｋｍ
（終）大船渡市大船渡町下船渡
陸前高田市
大船渡市
（仮称）高田IC
米崎町
通岡峠
大船渡碁石海岸IC
至宮古
しもふなと
気仙川
りくぜんたかだ
わきのさわ
JR大船渡線
ほそうら
大船渡湾
広田湾
至仙台
340
45
凡　例
評価対象区間
高規格幹線道路（供用済）
高規格幹線道路（計画中）
直轄国道
補助国道
県道以上

高規格幹線道路　高田（たかた）道路

【評価要件：都市計画決定後10年経過継続】

○事業の目的

・高規格幹線道路ネットワークの形成

・交通隘路区間の解消

・緊急輸送道路の信頼性向上

○延　　長：L＝7．5km

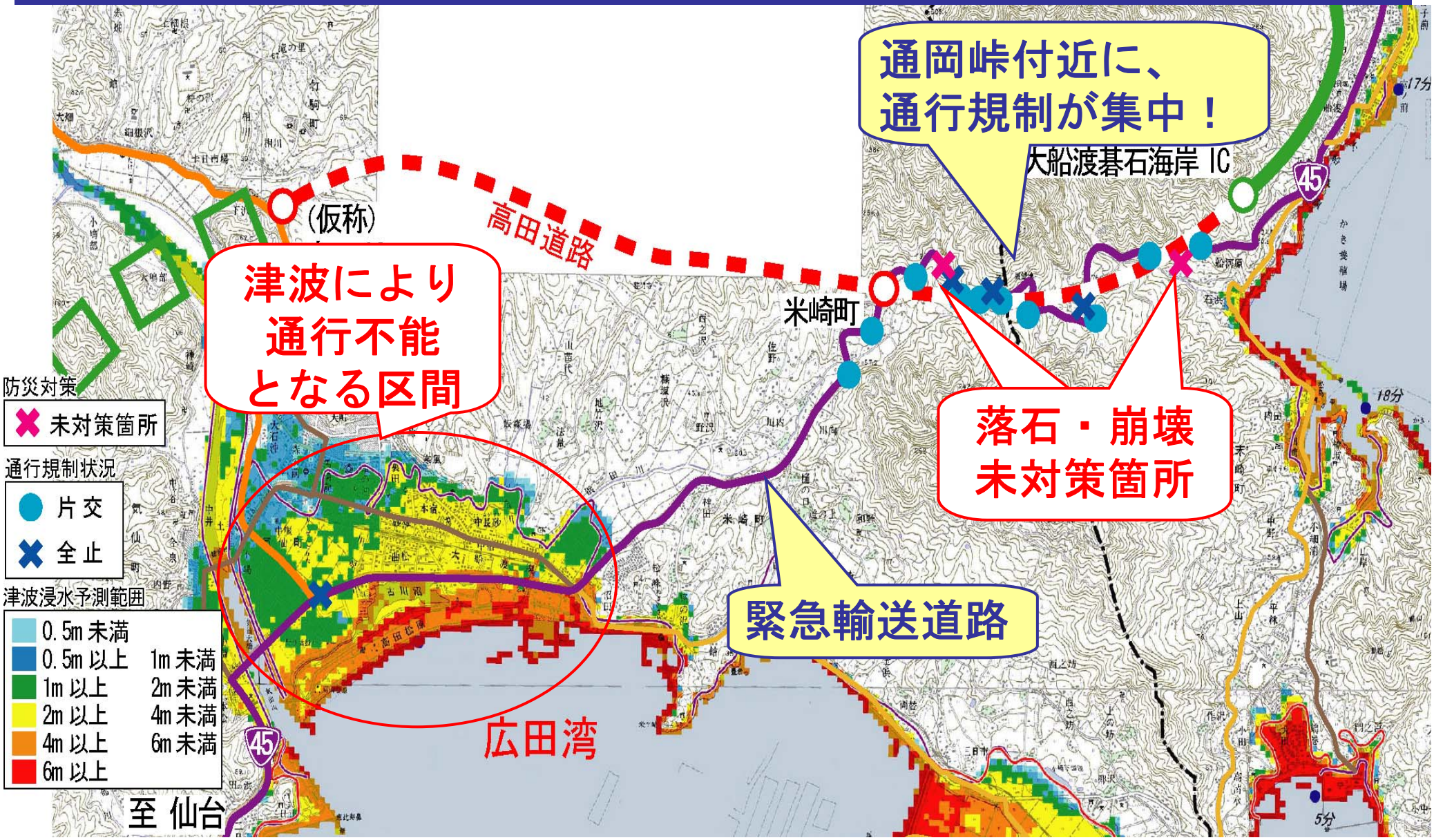
○事 業 費：（暫定）190億円［（完成）250億円］

○事 業 化：平成6年度

○都市計画決定：平成10年度

○進 捗 率：58%［完成44%］

1. 緊急輸送道路の信頼性向上

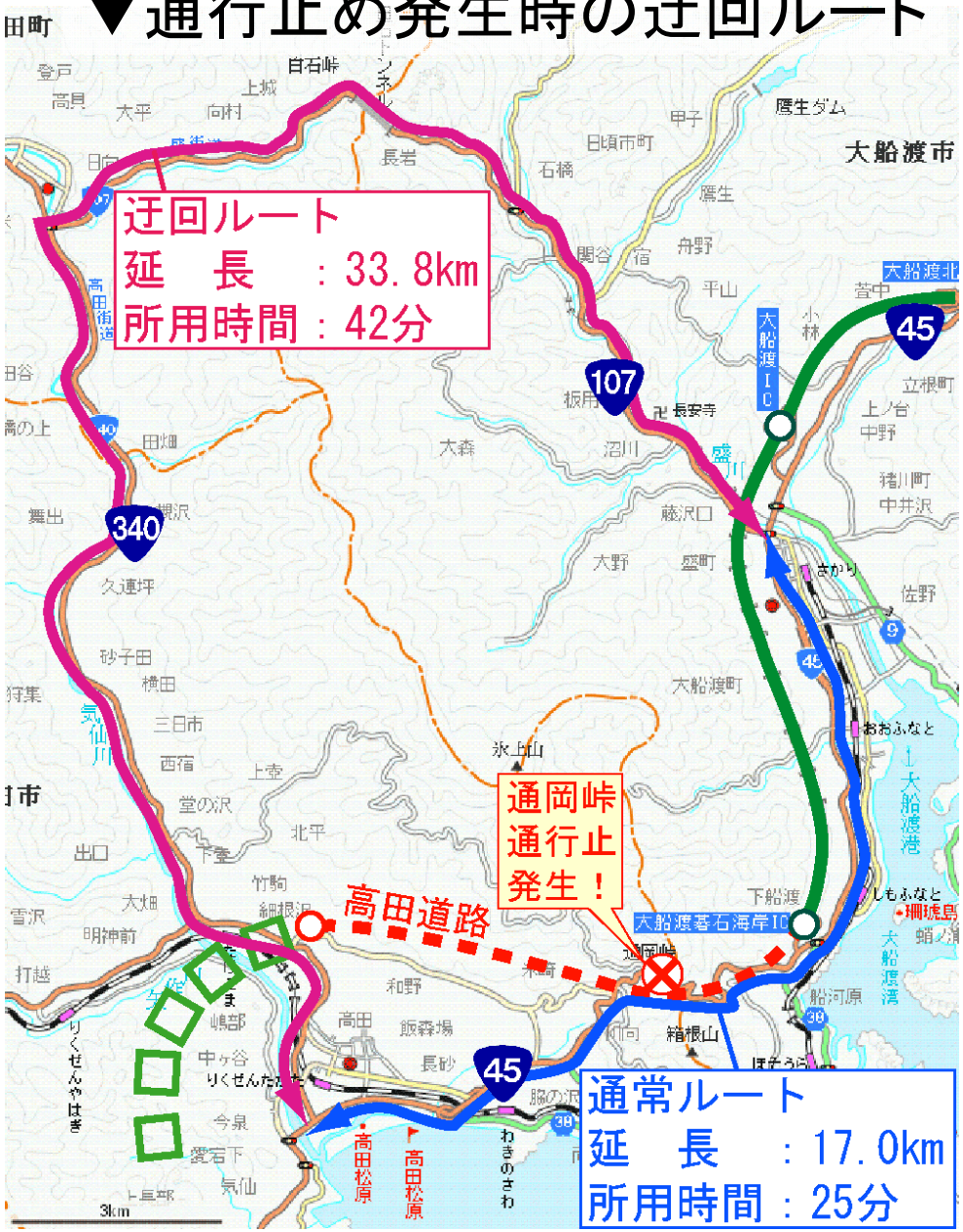


▲並行現道区間の津波浸水予測、防災点検未対策箇所、通行規制状況

資料：三陸国道事務所
岩手県

1. 緊急輸送道路の信頼性向上

▼通行止め発生時の迂回ルート

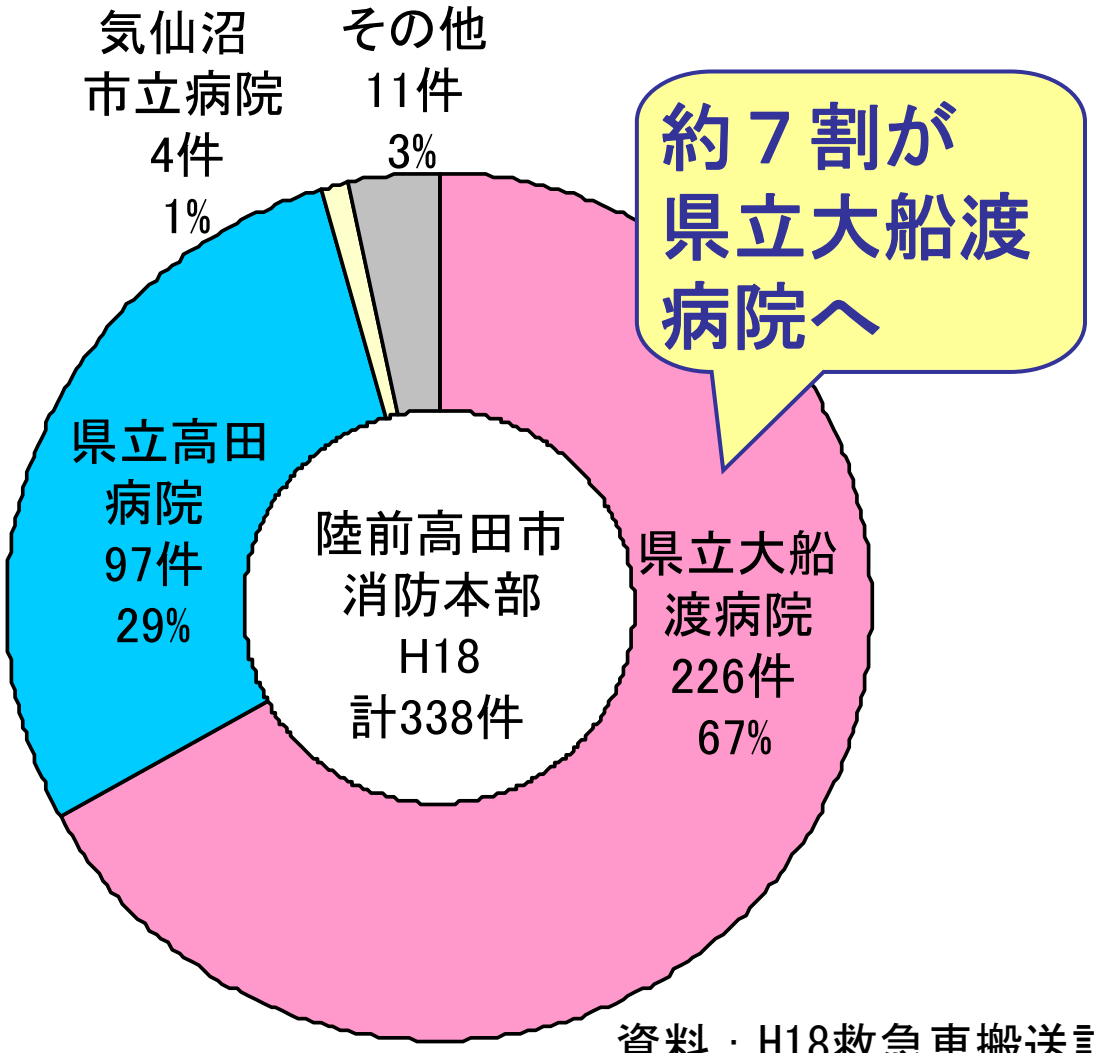


※迂回による
社会的損失
1,600万円/日
（試算値）

資料：
道路交通センサス（H17）

2. 三次救急医療施設へのアクセス向上

▼陸前高田市の緊急搬送先



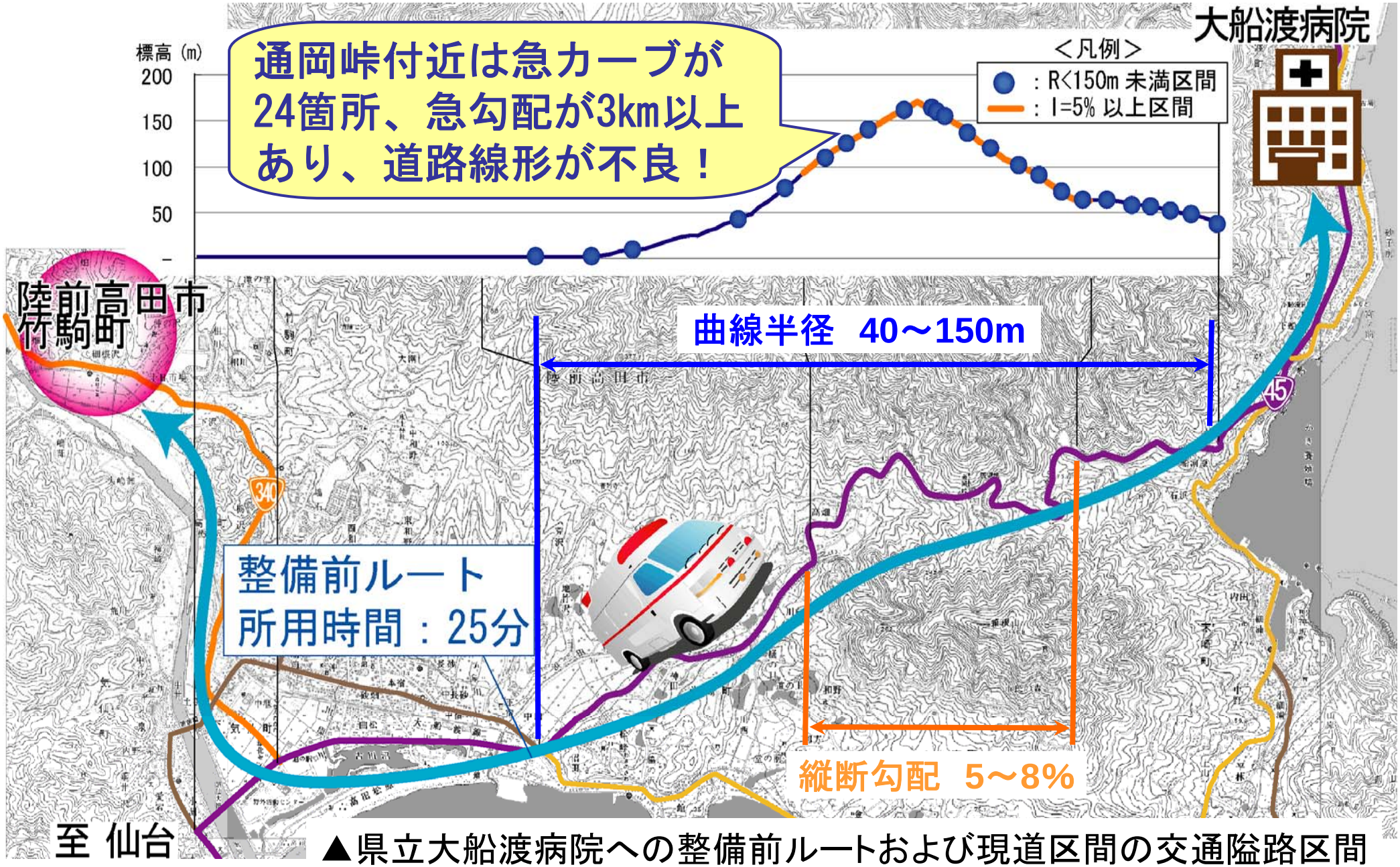
資料：H18救急車搬送記録
（陸前高田市消防本部）



岩手県立大船渡病院

病床数　：４７９床
医師数　：４１名
看護師数：２９８名

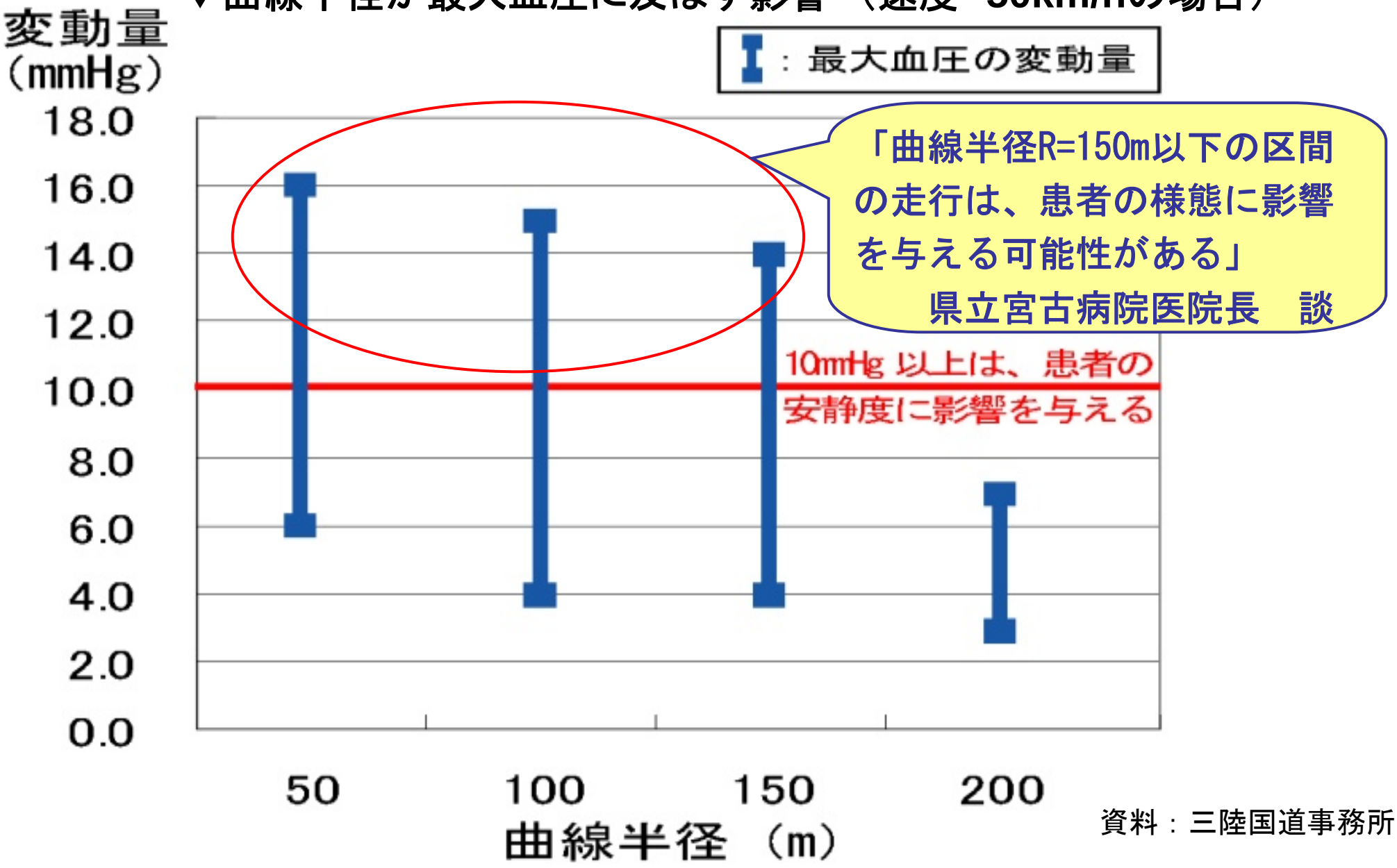
2. 三次救急医療施設へのアクセス向上



▲県立大船渡病院への整備前ルートおよび現道区間の交通隘路区間

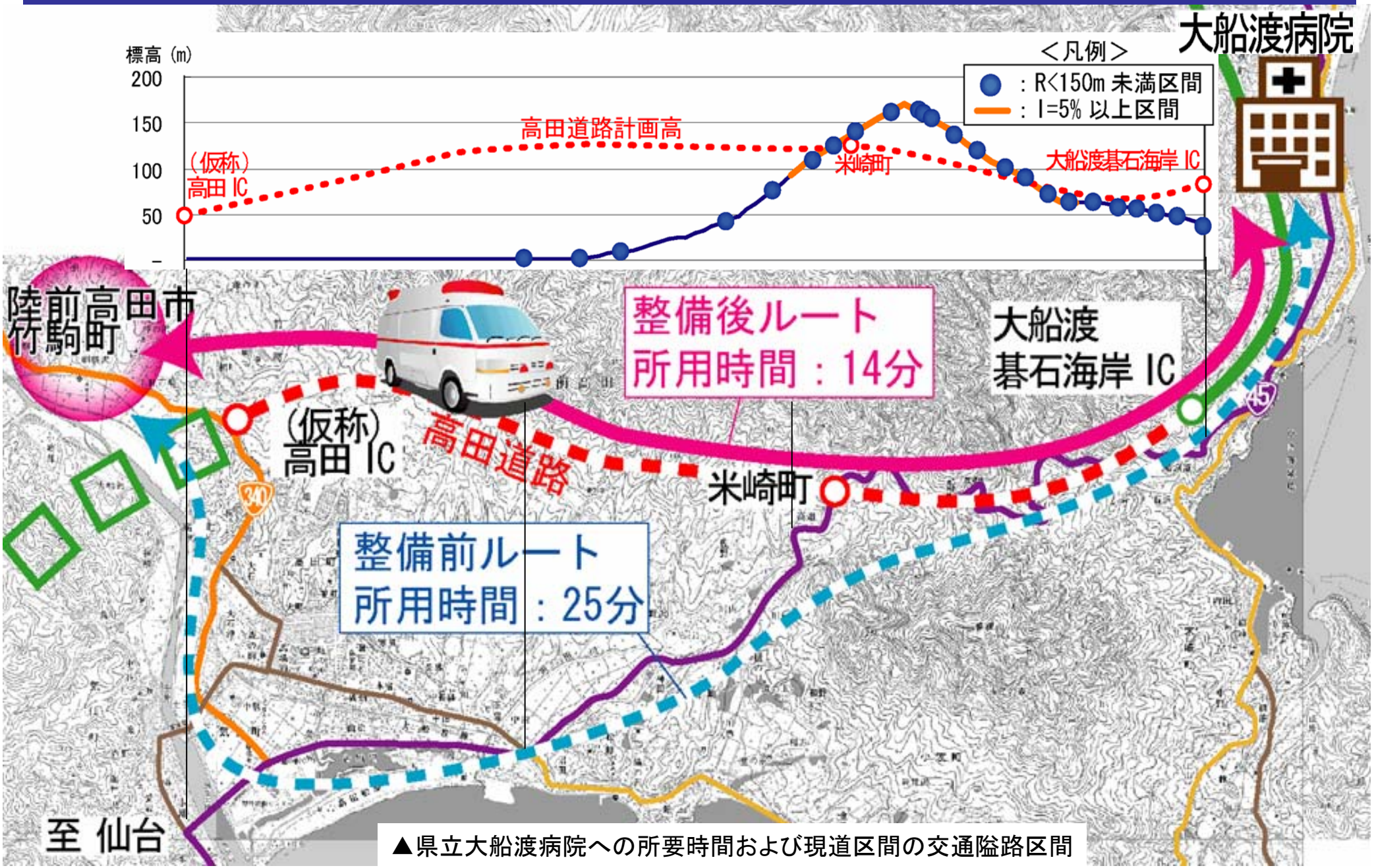
2. 三次救急医療施設へのアクセス向上

▼曲線半径が最大血圧に及ぼす影響 （速度　50km/hの場合）



資料：三陸国道事務所

2. 三次救急医療施設へのアクセス向上



▲県立大船渡病院への所要時間および現道区間の交通隘路区間

事　業　の　投　資　効　果

○費用便益比（B／C）
※下表の数値は、基準年（平成19年）おける現在価値に換算した金額を記載

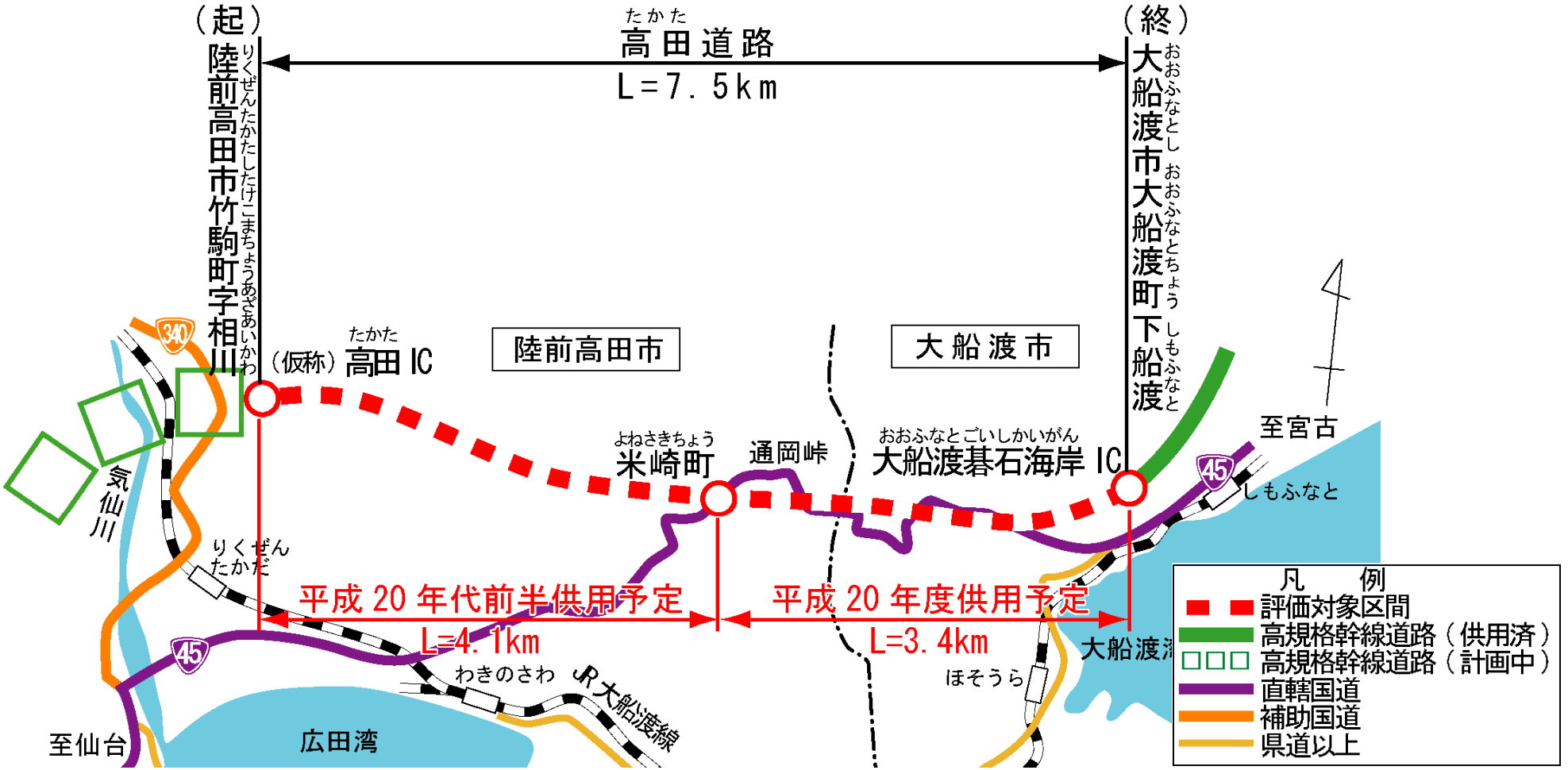
【残事業】

費用C（現在価値）	127億円
便益B（現在価値）	981億円
費用便益比　B／C	7．7

計画交通量（平成42年度）
・バイパス＝11，500台/日　　・現道＝2，700台/日

供用予定等今後の事業の見通し

・米崎町～大船渡碁石海岸ICの3.4km区間について、
　平成20年度の暫定2車線供用を目標に事業推進を図る。
・平成20年代前半の暫定2車線全線供用を目指す。



対　応　方　針　（　原　案　）

○早期整備の必要性が高い

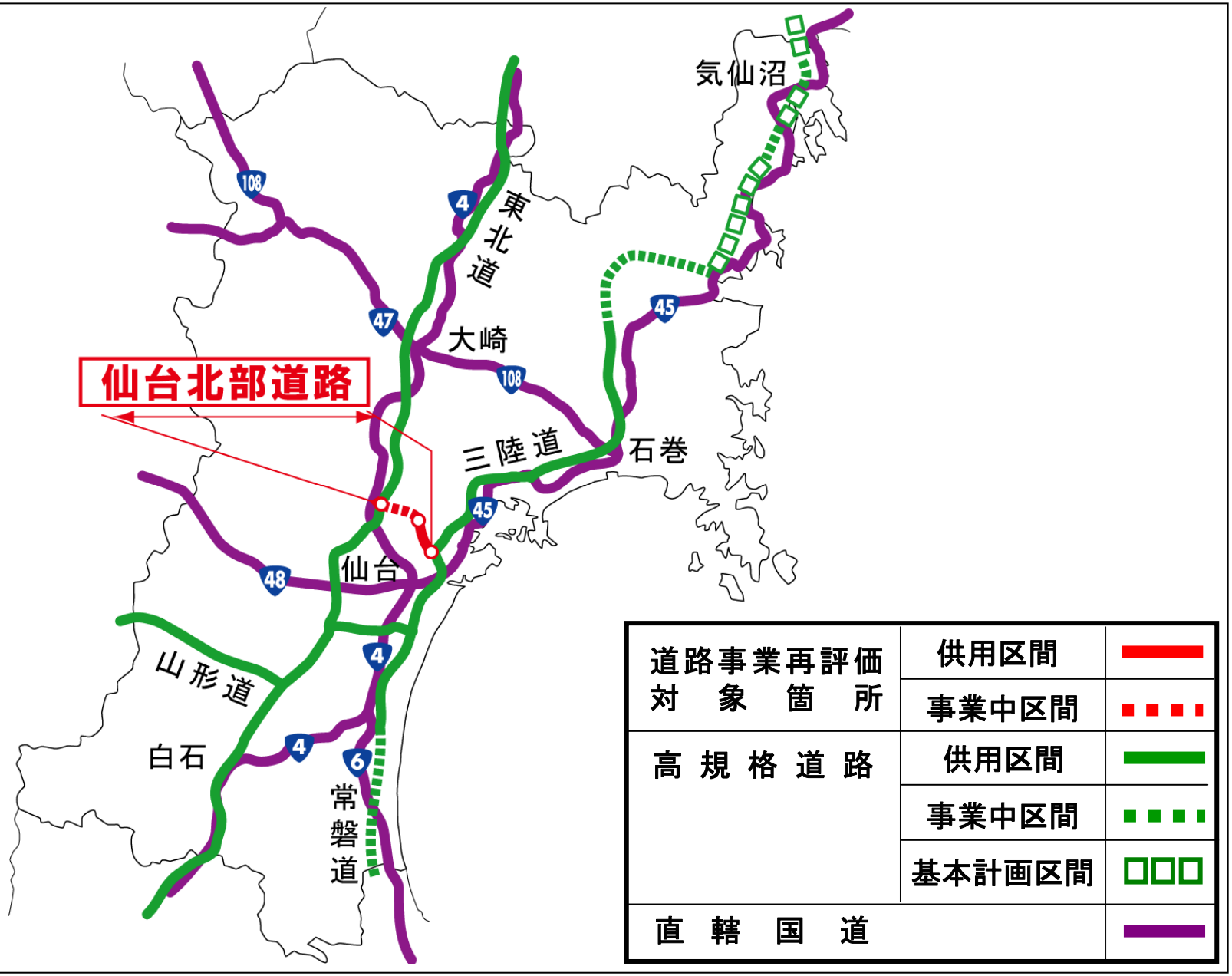
・交通隘路区間の解消

・緊急輸送道路の信頼性向上

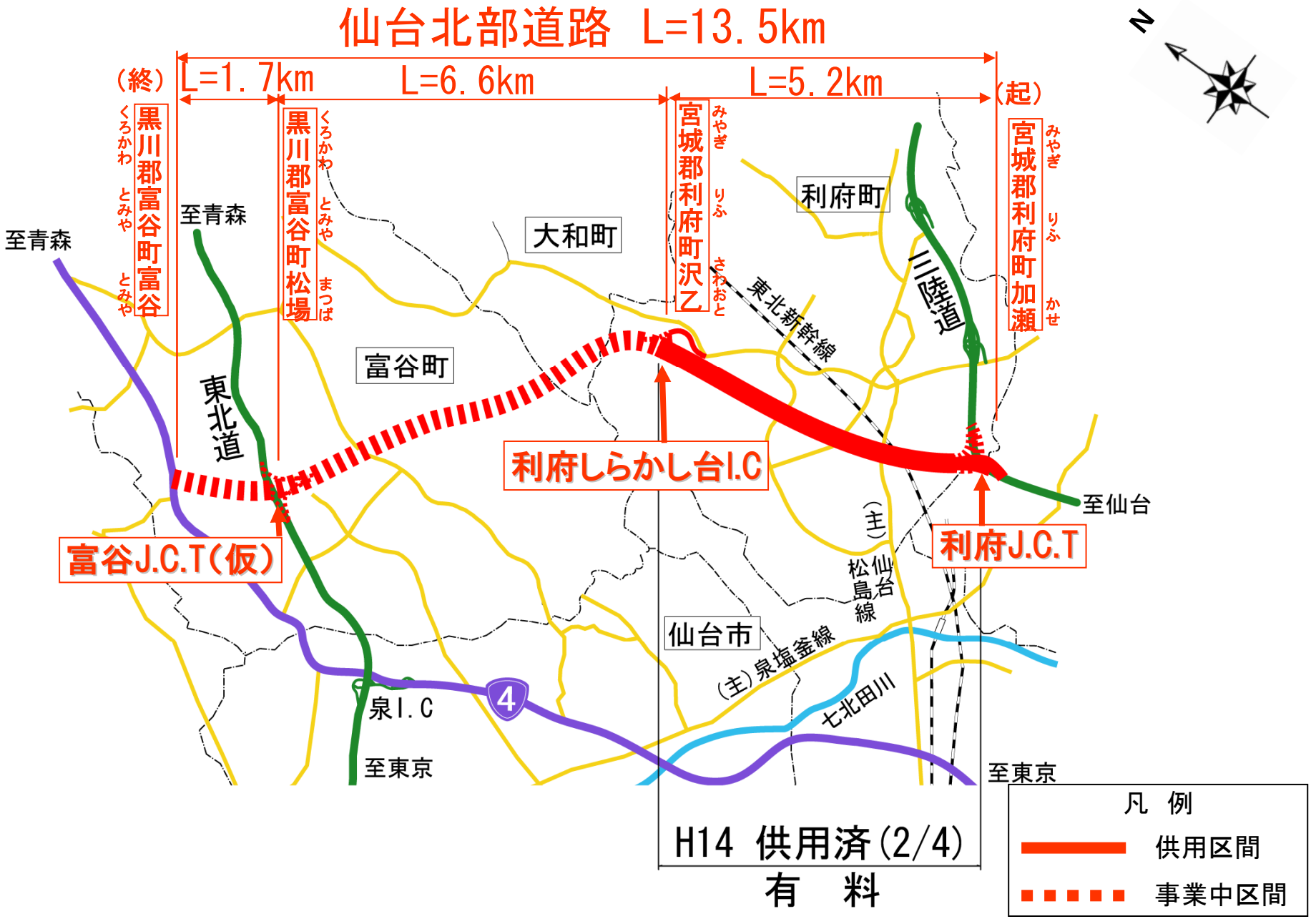
○地元自治体等からの事業促進の要望

事業を継続実施

高規格幹線道路　仙台北部道路（せんだいほくぶ）



事　業　実　施　状　況


仙台北部道路　L=13.5km
(終)
L=1.7km
L=6.6km
L=5.2km
(起)
黒川郡富谷町富谷
黒川郡富谷町松場
宮城郡利府町沢乙
宮城郡利府町加瀬
至青森
至青森
大和町
利府町
三陸道
東北新幹線
富谷町
東北道
利府しらかし台I.C
富谷J.C.T(仮)
利府J.C.T
至仙台
(主)仙台松島線
仙台市
(主)泉塩釜線
七北田川
泉I.C
4
至東京
至東京
N
凡　例
供用区間
事業中区間
H14　供用済(2/4)
有　料

高規格幹線道路　仙台北部道路（せんだい　ほくぶ）

【評価要件：前回再評価後５年経過】

○事業の目的

- 仙台都市圏環状自動車専用道路網の形成
- 交通混雑の緩和
- 物流の効率化

○延　　長　：　Ｌ＝１３．５ km

○事　業　費　：（暫定）850億円［（完成）1,100億円］

○事　業　化　：　平成５年度

○進　捗　率　：（暫定）　８４％［（完成）６５％］

仙台都市圏の交通状況

・仙台都心部の国道4号は、市街地の発着交通に加え、通過交通が流入していることにより高い混雑状況。



凡例(交通量の目安)

- 1万台～
- 3万台～
- 5万台～
- 8万台～

資料:H17センサス

【整備効果】仙台都市圏の交通混雑の緩和

・仙台北部道路により環状道路網が完成し、通過交通が転換
・仙台都心部の国道4号の交通量が減少、混雑が緩和

国道４号
約20千台/日減少
67千台/日→47千台/日

仙台北部道路
約14千台/日利用



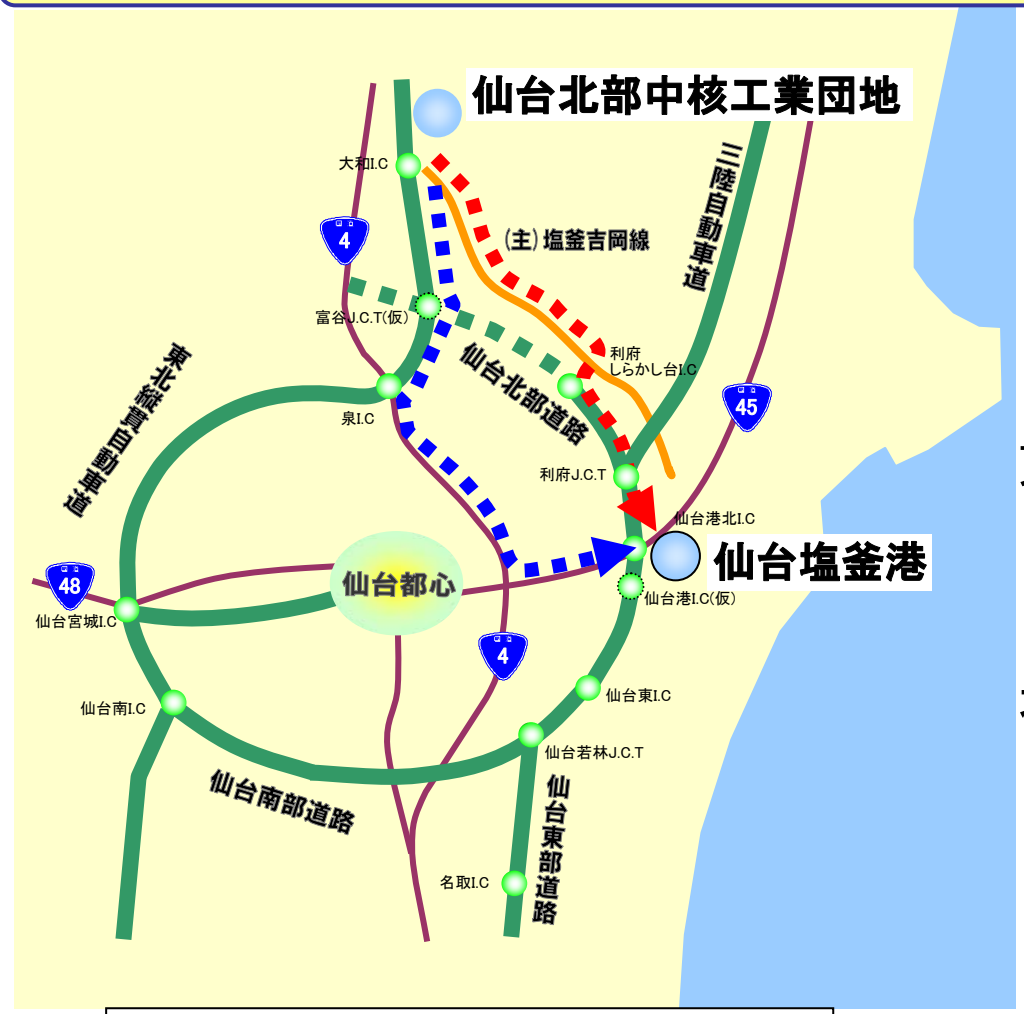
凡例(交通量の目安)

- 1万台～
- 3万台～
- 5万台～
- 8万台～

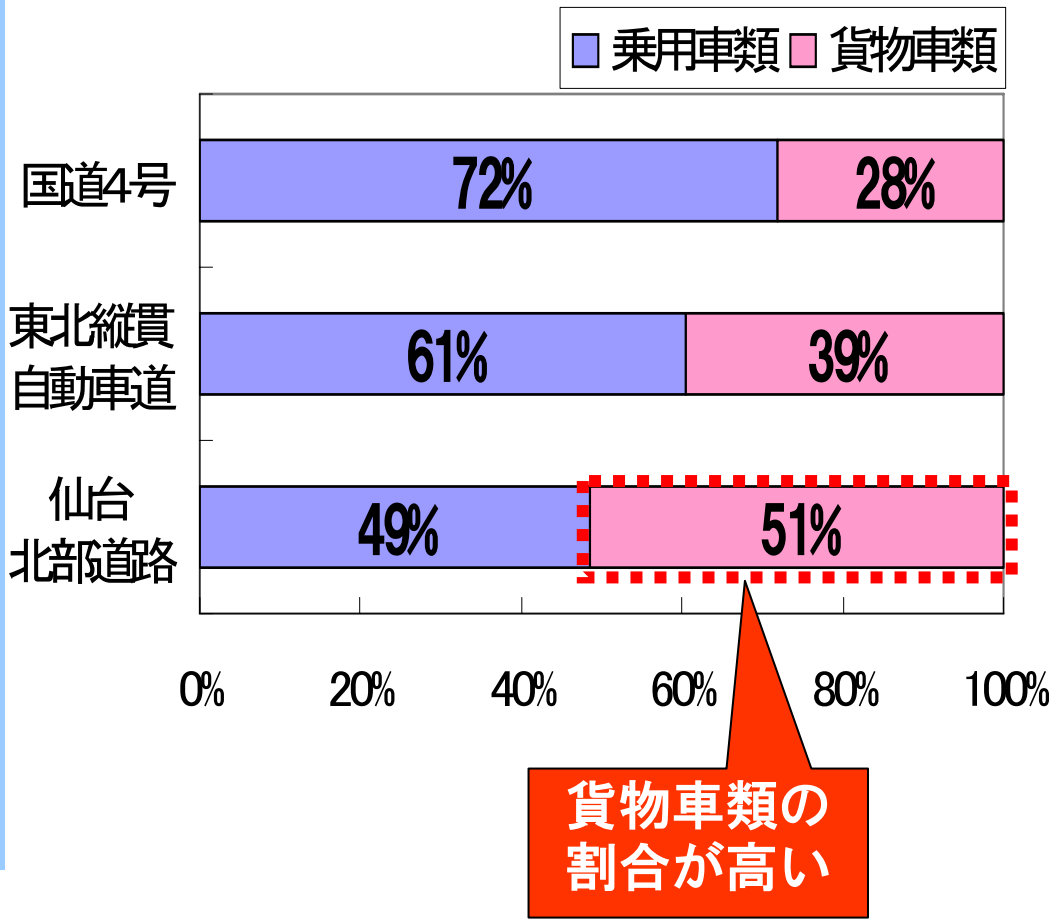
▲仙台北部道路整備時点での推計交通量

【整備効果】仙台塩釜港との直結による物流効率の向上

・部分供用している仙台北部道路は、**東北道沿線の工業団地から仙台塩釜港への物流ルート**として活用



▼仙台都市圏の貨物車交通量の割合

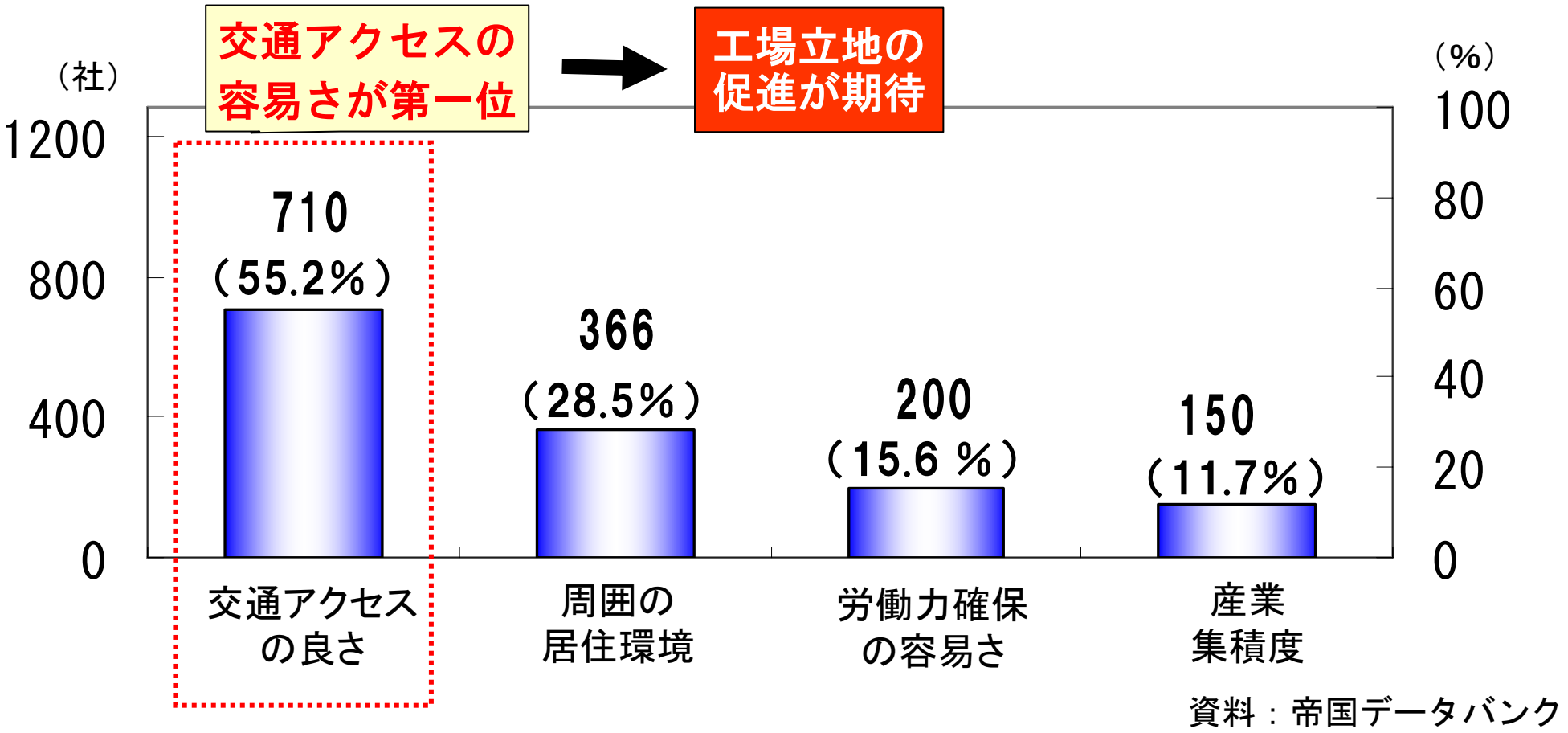


資料：H17センサス

【整備効果】仙台塩釜港との直結による物流効率の向上

・仙台北部道路の整備により、東北道沿線の工業団地と仙台塩釜港を直結する**高速物流ネットワークが構築**され、**物流の効率化**や**工場立地の促進が期待**され、地域産業の活性化を支援。

▼工場立地先の決め手と考える条件



資料：帝国データバンク

事　業　の　投　資　効　果

○費用便益比（B／C）
※下表の数値は、基準年（平成19年）における現在価値に換算した金額を記載

【残事業】

費用C（現在価値）	387億円
便益B（現在価値）	1822億円
費用便益比　B／C	4．7

計画交通量（平成42年度）
・バイパス＝31，500台/日　　・現道＝39，700台/日

前回再評価時の費用便益（B／C）との比較

【前回再評価時のＢ／Ｃ】【残事業】Ｂ／Ｃ＝４．４

【今回再評価時のＢ／Ｃ】【残事業】Ｂ／Ｃ＝４．７

○前回再評価からの変更点

・全国的な走行台キロの改訂（フレームの見直し）

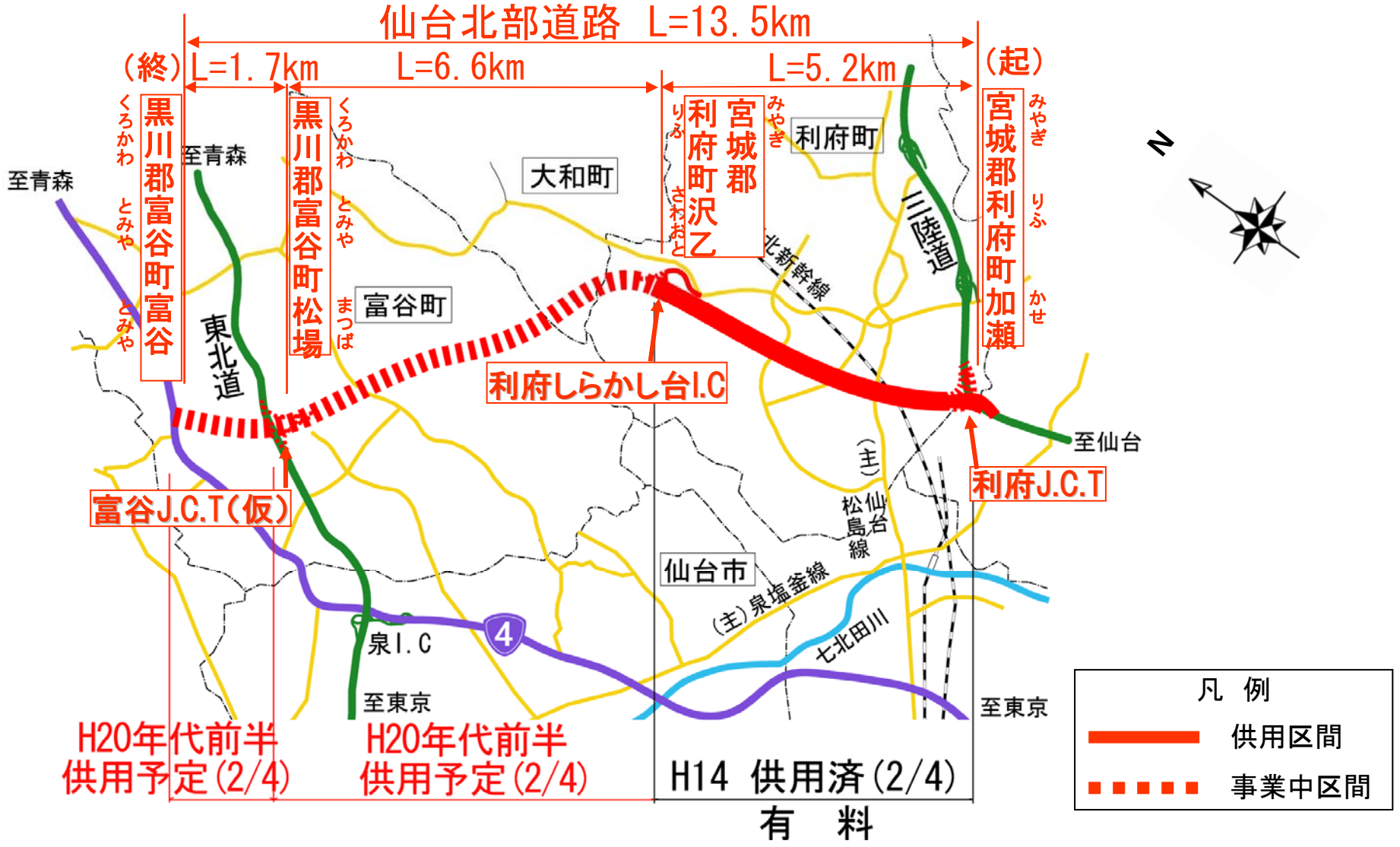
・道路網の見直し→規格の高い道路等のネットワーク条件の見直し

（前回再評価時の計画交通量）
・仙台北部道路 ＝ 36,100台／日
・現　　道 ＝ 41,300台／日

（今回再評価時の計画交通量）
・仙台北部道路 ＝ 31,500台／日
・現　　道 ＝ 39,700台／日

供用予定等今後の事業の見通し

・利府しらかし台IC～富谷JCT（仮）（L=6.6km）と富谷JCT（仮）～国道4号（L=1.7km）は、平成20年代前半の供用を目指す。



対　応　方　針　（　原　案　）

○早期整備の必要性が高い

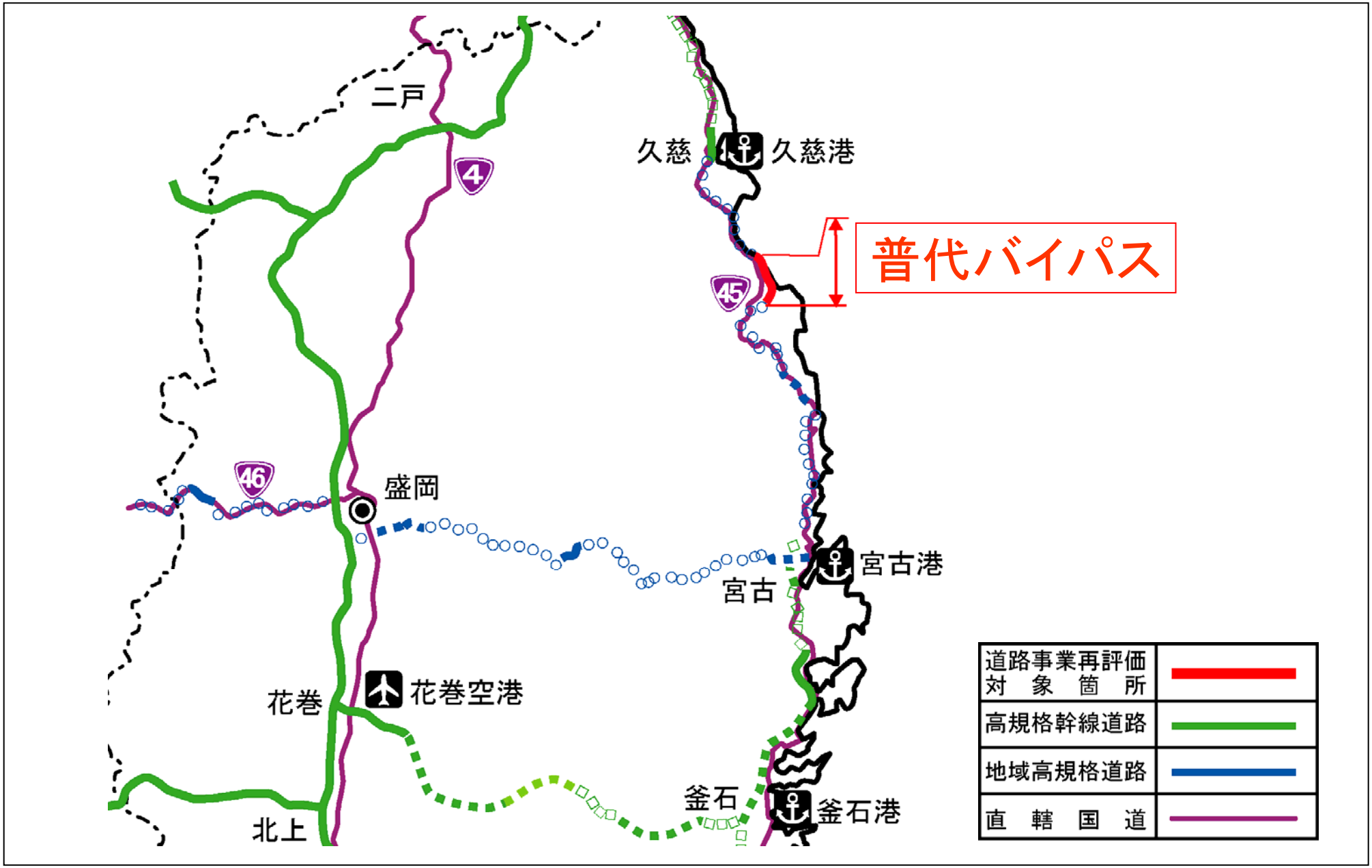
・仙台都市圏の交通混雑の緩和

・仙台塩釜港との直結による物流の効率化

○地元自治体等からの事業促進の要望

事業を継続実施

地域高規格道路　普代（ふだい）バイパス



事　業　実　施　状　況


普代バイパス
L＝4．15km
(起)下閉伊郡普代村第十一地割
(終)下閉伊郡普代村第十六地割
普代川
(県)普代小屋瀬線
力持川
茂市川
下閉伊郡普代村第 19 地割字白井
三陸鉄道北リアス線
ふだい
直角曲がり
(主)岩泉平井賀普代線
45

地域高規格道路　普代（ふだい）バイパス

【評価要件：前回再評価後５年経過】

○事業の目的

- 地域高規格道路ネットワークの形成
- 交通隘路区間の解消
- 緊急輸送道路の信頼性向上

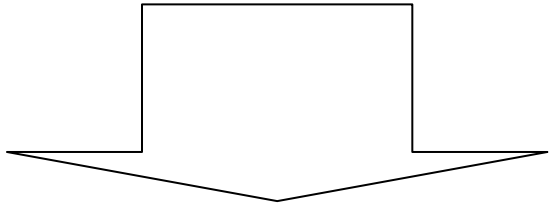
○延　　長　：Ｌ＝４．１５ ㎞
○事　業　費　：（完成）１３０億円
○事　業　化　：昭和６３年度
○工 事 着 手　：平成１２年度（計画変更及び地元調整による）
○進　捗　率　：８５％

計画の変更について

〇S63　　：普代バイパス事業化（**一般道**）

〇H6.12：三陸北縦貫道路　地域高規格道路計画路線指定

〇H7.4　：普代バイパス整備区間指定（**自動車専用道路**）



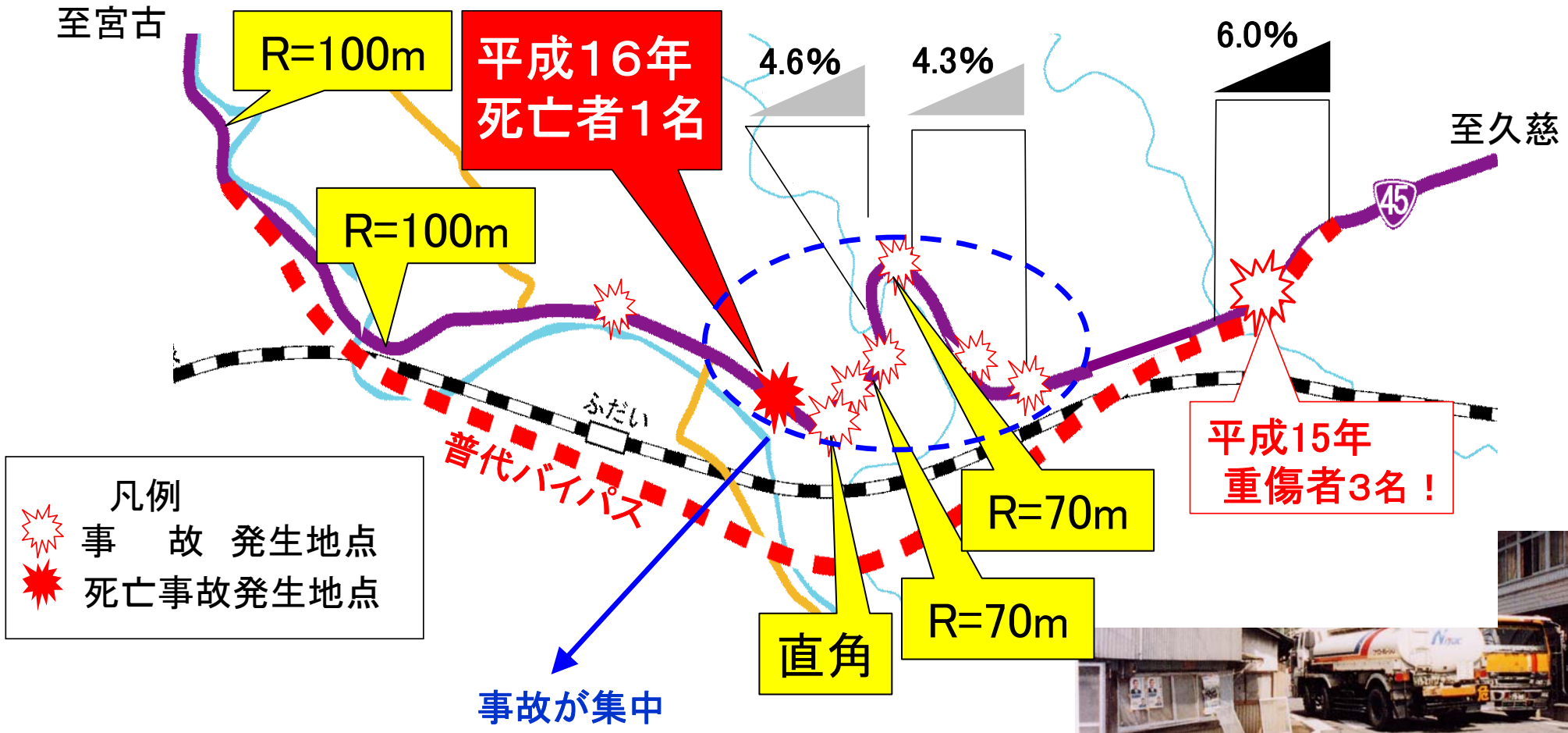
①道路規格の変更に伴う修正設計（道路線形修正等）

②用地追加買収に伴う調整

③追加手続きの発生（国立公園関係、保安林関係協議等）

1. 交通隘路区間の解消

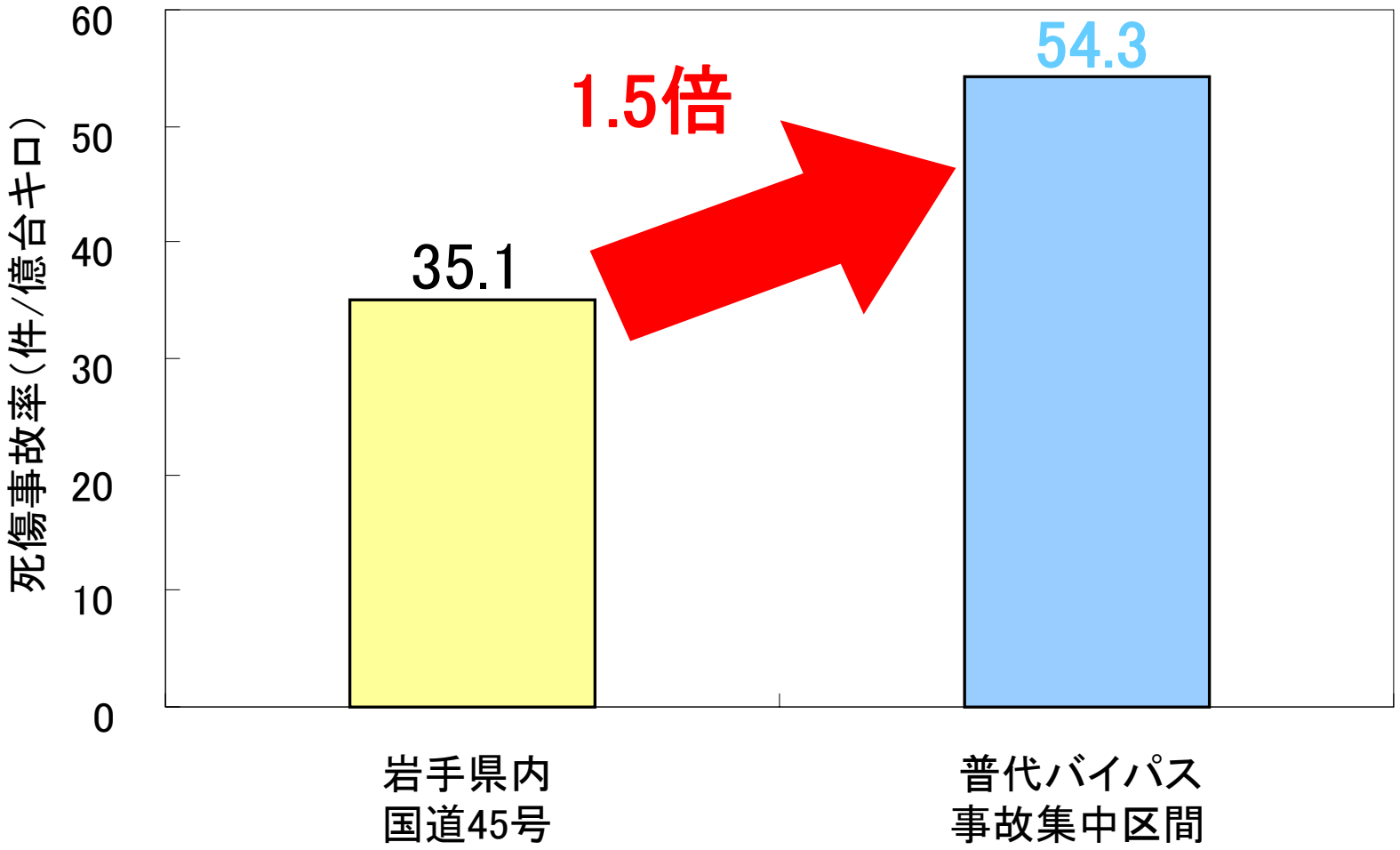
・線形隘路区間が多数
・隘路区間で事故が発生



▲直角曲がり箇所の状況

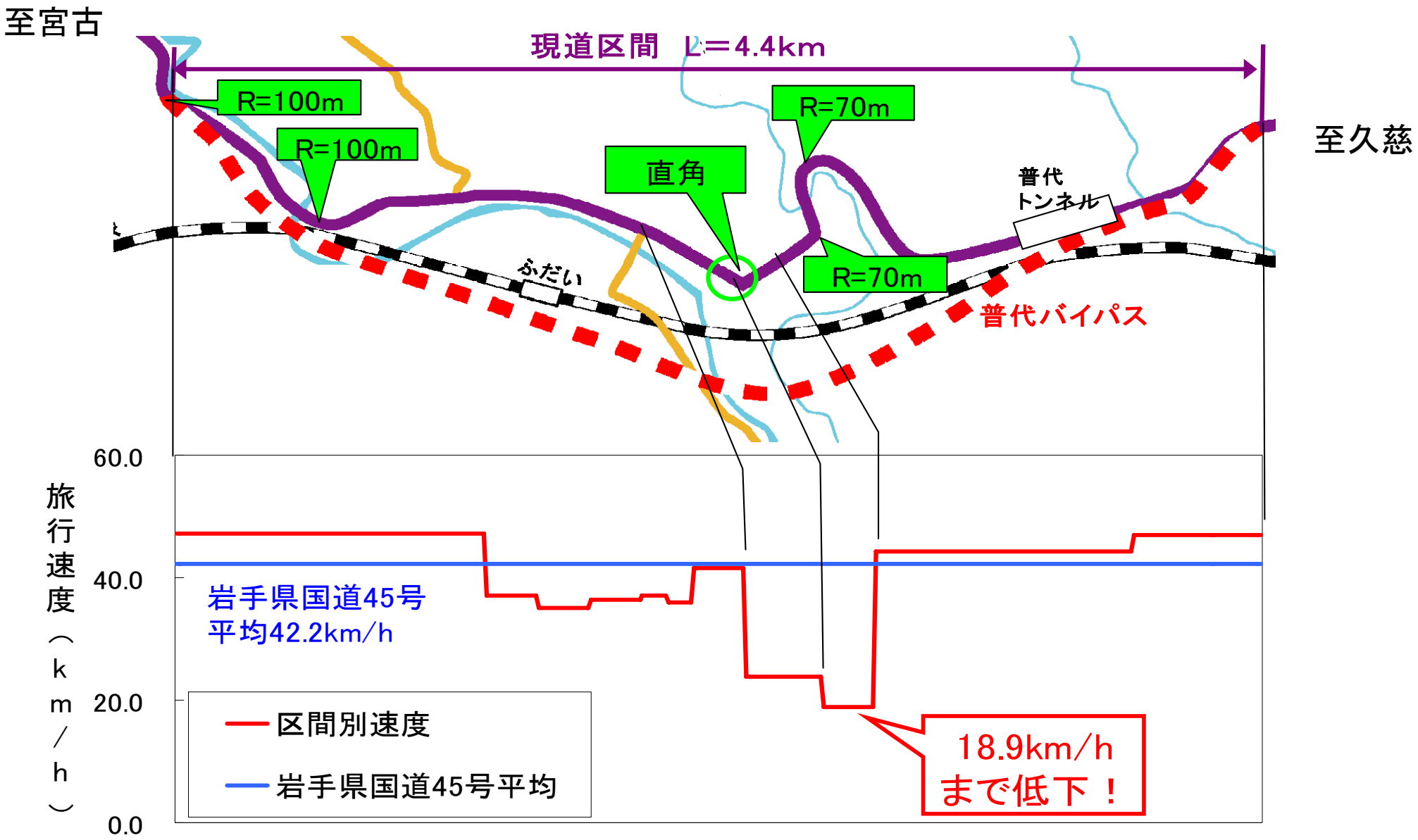
1. 交通隘路区間の解消

▼事故率の状況



資料：H10～H17事故データ（三陸国道事務所）

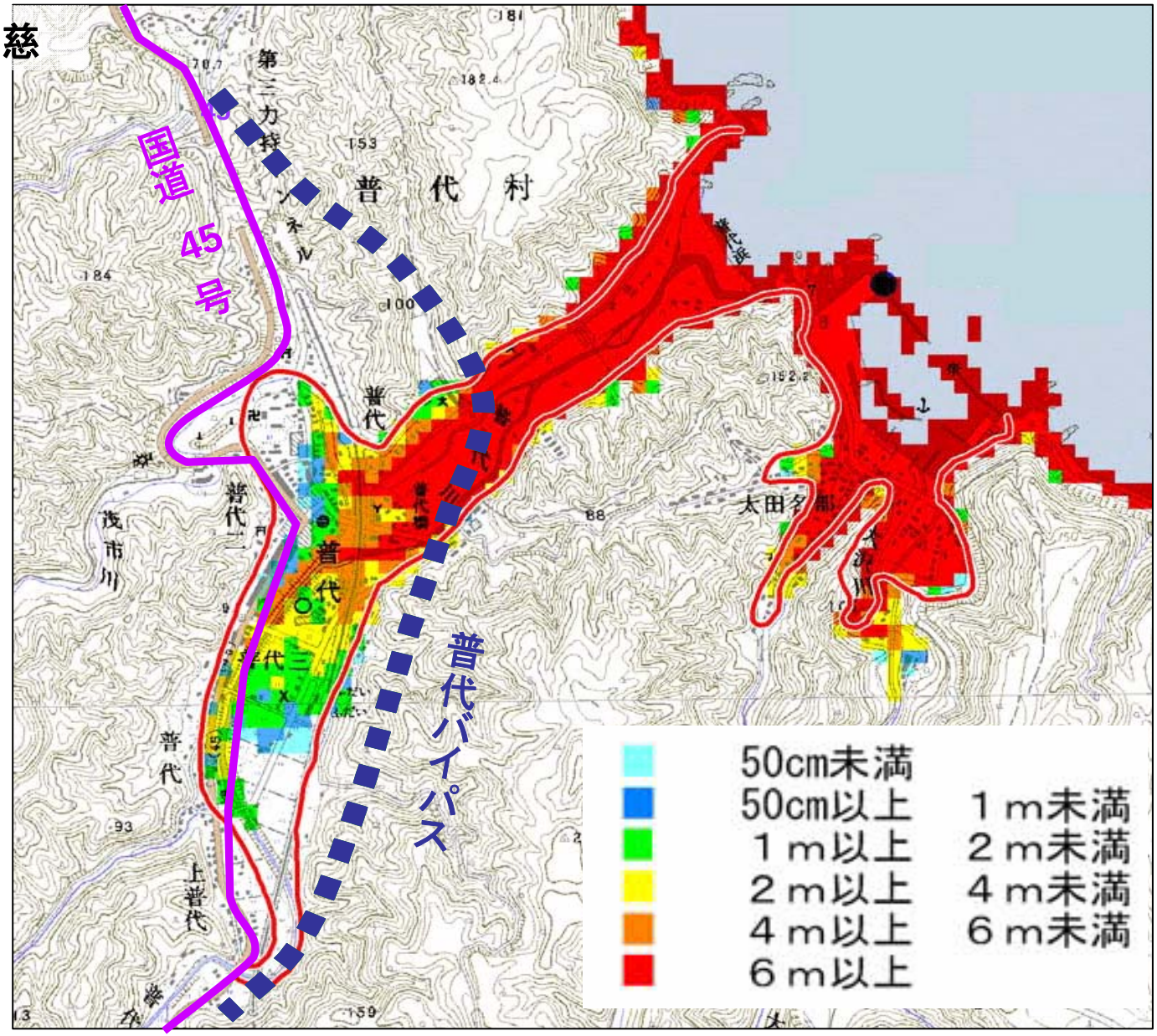
1. 交通隘路区間の解消



▲現道区間の走行速度の状況

2. 緊急輸送道路の信頼性向上

至久慈



至宮古

▲普代村の津波浸水予測範囲

2. 緊急輸送道路の信頼性向上



通行止め時は
大幅な迂回

迂回ルート
延長約140km
約3時間

通常ルート
延長約90km
約2時間10分

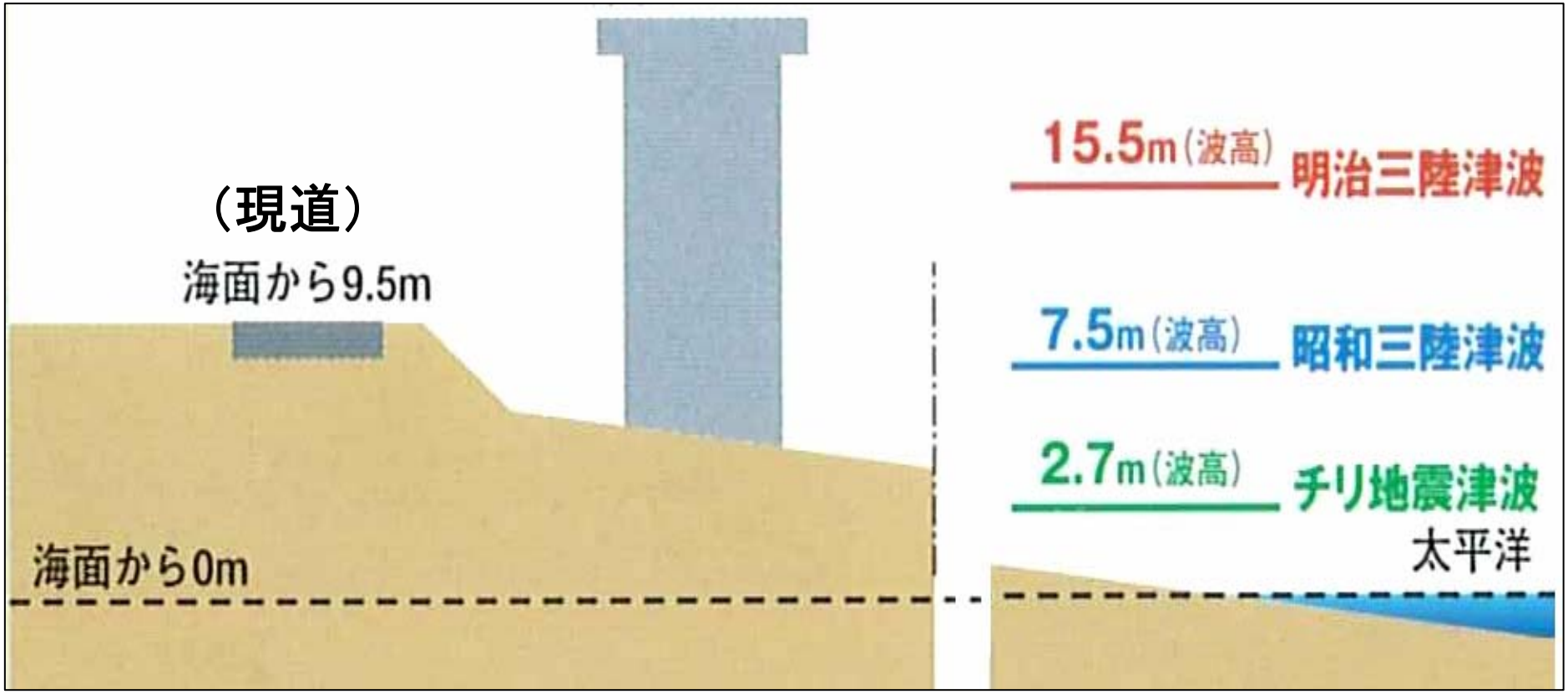
2. 緊急輸送道路の信頼性向上

○津波浸水区域内の道路高さ

（バイパス）

海面から18m～22m

バイパスにより
津波浸水回避



▲津波高さと道路の関係（横断図）

事　業　の　投　資　効　果

○費用便益比（B／C）
※下表の数値は、基準年（平成19年）における現在価値に
　換算した金額を記載

【残事業】

費 用 C（ 現 在 価 値 ）	26億円
便 益 B（ 現 在 価 値 ）	210億円
費用便益比　B／C	8．2

計画交通量（平成42年度）
・バイパス＝6，100台/日　　・現道＝300台/日

前回再評価時の費用便益（B/C）との比較

【前回再評価時のＢ／Ｃ】（残事業）　Ｂ／Ｃ＝３．２
【今回再評価時のＢ／Ｃ】（残事業）　Ｂ／Ｃ＝８．２

○前回再評価からの変更点
・全国的な総走行台キロの改訂（フレームの見直し）
・道路網の見直し　→　規格の高い道路等のネットワーク条件の見直し

（前回再評価時の計画交通量）
・普代バイパス　＝　4,600台/日
・並 行 現 道　＝　0台/日
（今回再評価時の計画交通量
・普代バイパス　＝　6,100台/日
・並 行 現 道　＝　300台/日

事業の進捗状況

- 一部用地買収の難航箇所（1件）がある。
- 土地収用法に基づく事業認定に向けて、平成13年度より事業認定庁と調整中。





供用予定等今後の事業の見通し

平成20年代前半の完成2車線供用を目標に事業推進を図る。



対　応　方　針　（　原　案　）

○早期整備の必要性が高い

・地域高規格道路ネットワークの形成

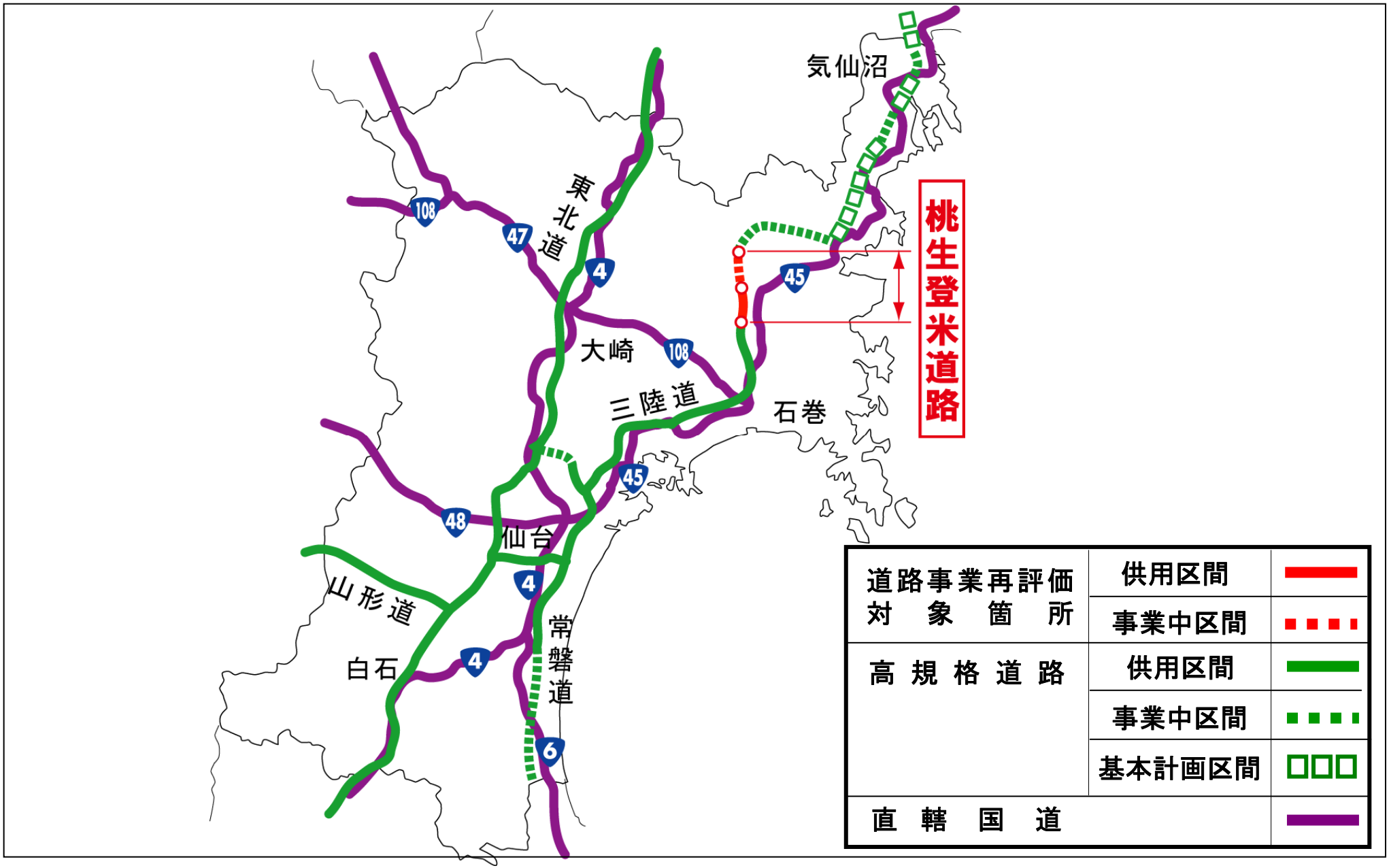
・交通隘路区間の解消

・緊急輸送道路の信頼性向上

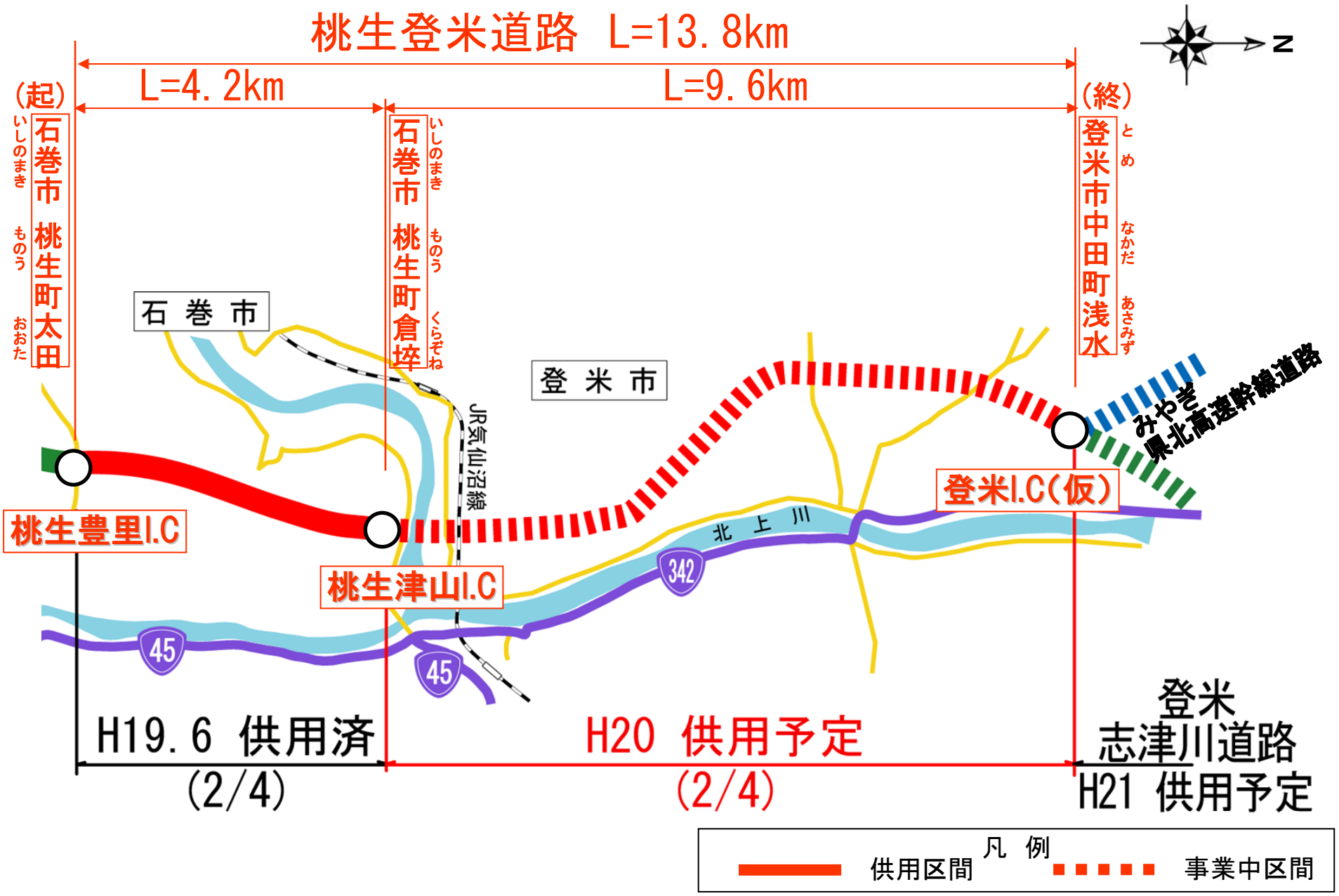
○地元自治体等からの事業促進の要望

事業を継続実施

高規格幹線道路　桃生登米道路



事　業　実　施　状　況


桃生登米道路　L=13.8km
L=4.2km
L=9.6km
(起)
石巻市 桃生町太田
いしのまき ものう おおた
石巻市 桃生町倉埣
いしのまき ものう くらぞね
(終)
登米市中田町浅水
とめ なかだ あさみず
N
石巻市
登米市
JR気仙沼線
桃生豊里I.C
桃生津山I.C
登米I.C(仮)
北上川
342
45
45
みやぎ東北高速幹線道路
H19.6 供用済
(2/4)
H20 供用予定
(2/4)
登米
志津川道路
H21 供用予定
凡例
供用区間
事業中区間

高規格幹線道路　桃生登米（ものうとよま）道路

【評価要件：前回再評価後５年経過】

〇事業の目的

- 宮城県北沿岸地域の交流促進
- 緊急輸送道路の信頼性の向上

〇延　　長　：　Ｌ＝１３．８ km

〇事　業　費　：（暫定）390億円［（完成）570億円］

〇事　業　化　：　平成５年度

〇進　捗　率　：（暫定）　９７％［（完成）６７％］

前回再評価時の費用便益（B／C）との比較

【前回再評価時のＢ／Ｃ】【残事業】Ｂ／Ｃ＝２．４

【今回再評価時のＢ／Ｃ】【残事業】Ｂ／Ｃ＝３．５

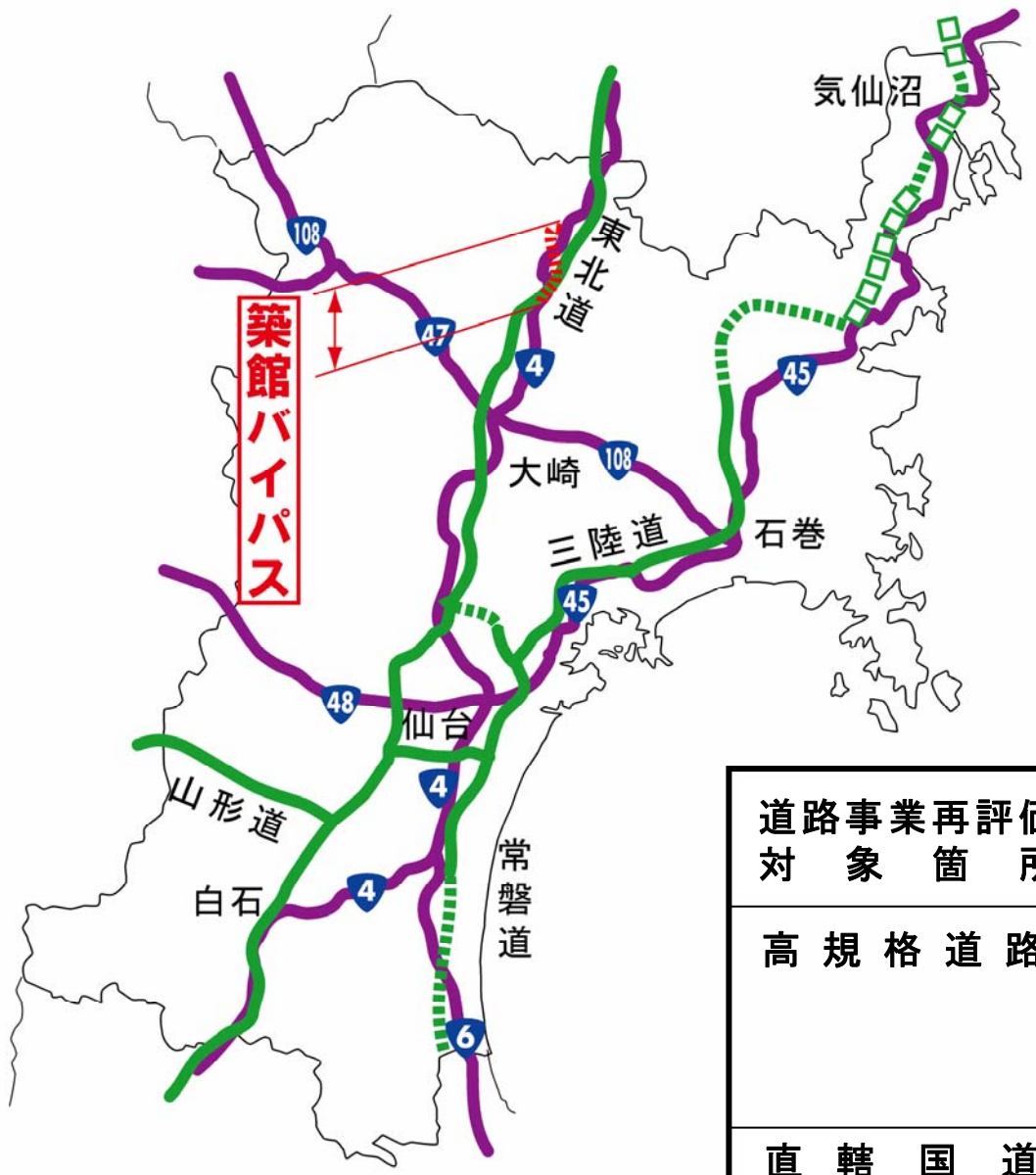
○前回再評価からの変更点

・全国的な走行台キロの改訂（フレームの見直し）

・道路網の見直し→規格の高い道路等のネットワーク条件の見直し

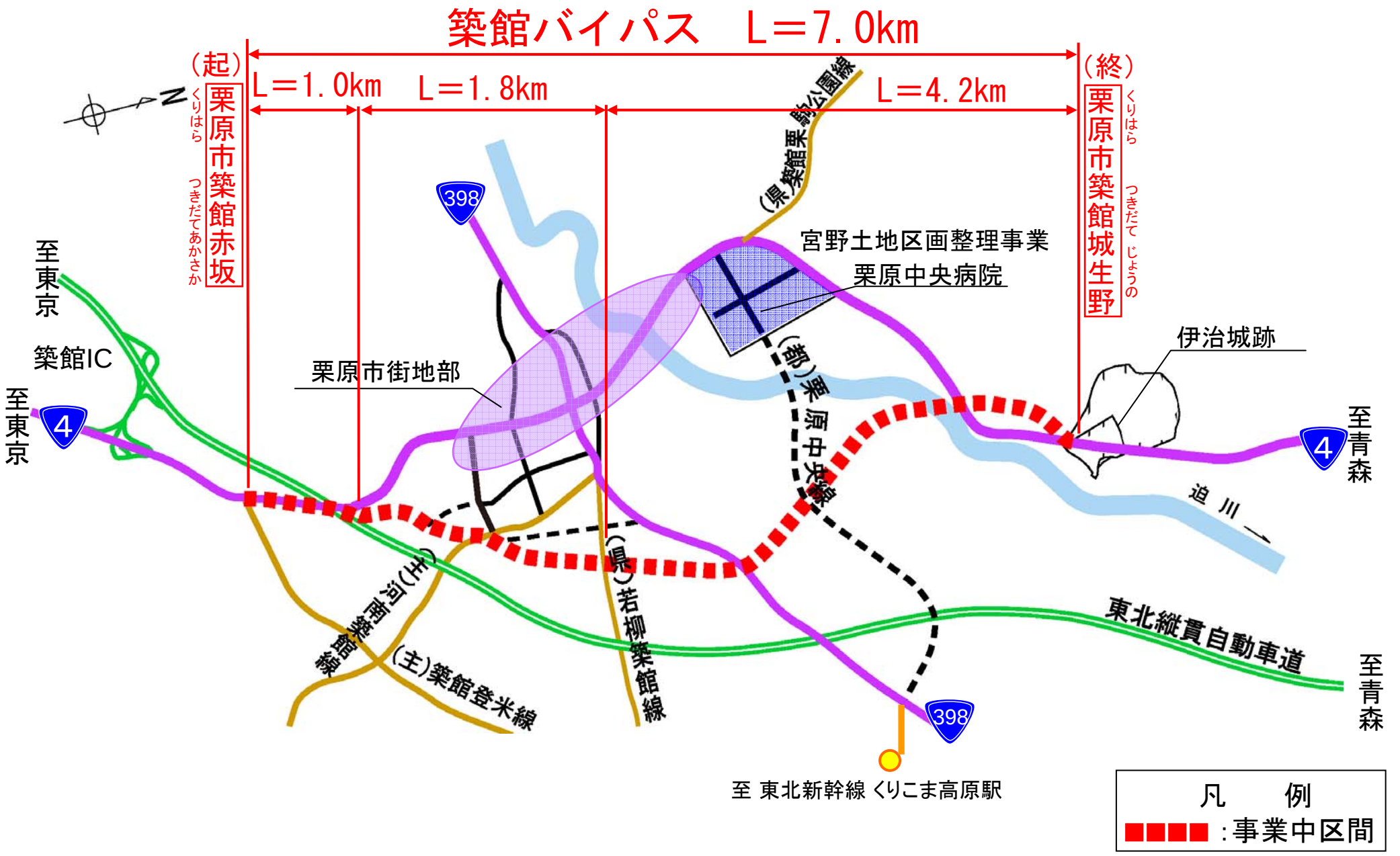
（前回再評価時の計画交通量）
・桃生登米道路 ＝ 10,600台／日
・現　　道 ＝ 5,000台／日
（今回再評価時の計画交通量）
・桃生登米道路 ＝ 20,200台／日
・現　　道 ＝ 2,000台／日

一般国道４号　築館（つきだて）バイパス



道路事業再評価対象箇所	供用区間	
	事業中区間	
高規格道路	供用区間	
	事業中区間	
	基本計画区間	
直轄国道		

事　業　実　施　状　況


築館バイパス　L＝7.0km
(起)
栗原市築館赤坂
くりはら つきだてあかさか
L＝1.0km
L＝1.8km
L＝4.2km
(終)
栗原市築館城生野
くりはら つきだて じょうの
N
398
(県)築館栗駒公園線
宮野土地区画整理事業
栗原中央病院
伊治城跡
至東京
築館IC
至東京
4
栗原市街地部
(都)栗原中央線
迫川
至青森
4
(主)古川築館線
(主)築館登米線
(県)若柳築館線
東北縦貫自動車道
至青森
398
至 東北新幹線 くりこま高原駅
凡　例
：事業中区間

一般国道４号　築館（つきだて）バイパス

【評価要件：前回再評価後５年経過】

〇事業の目的

・栗原市内の交通混雑の解消
・交通安全の確保
・沿道環境の改善

〇延　　長　：　Ｌ＝７．０ km

〇事　業　費　：　(暫定)140億円　〔完成180億円〕

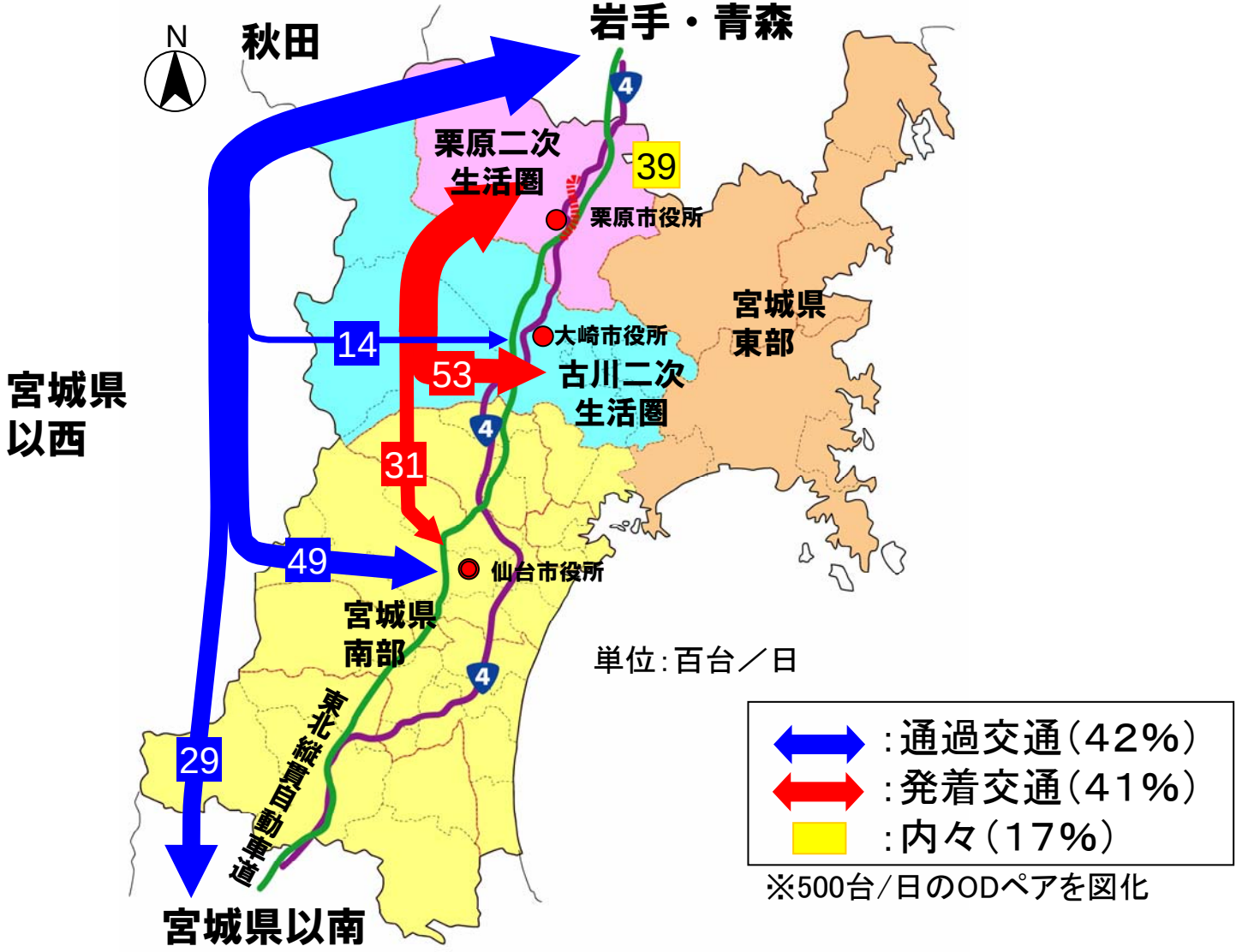
〇事　業　化　：　昭和58年度

〇都市計画決定：　昭和56年度

〇進　捗　率　：　（暫定）　３６％　〔完成２９％〕

国道４号の利用交通

・国道4号の利用交通は約4割が栗原市を通過する交通
・通過、発着、内々の交通が混在し、輻輳している



国道４号の混雑状況

・現国道4号は、栗原市街地部を中心に、内々交通、発着交通と通過交通の輻輳による混雑が発生している



▲栗原市志波姫堀口地内（下り）混雑状況



▲栗原市築館藤木（上り）混雑状況

資料：H18事務所実測値

事故率の高い国道４号

・店舗、公共施設が集中する栗原市街地部において事故が多発
・店舗等への出入り交通に起因する追突事故





▲栗原市志波姫堀口地内（上り）における追突事故

凡例
：事故率200以上
：事故率100～200
：事故率100以下
（単位：件/億台キロ）

宮城県平均：
83.5件/億台キロ
（H14～H17平均値）

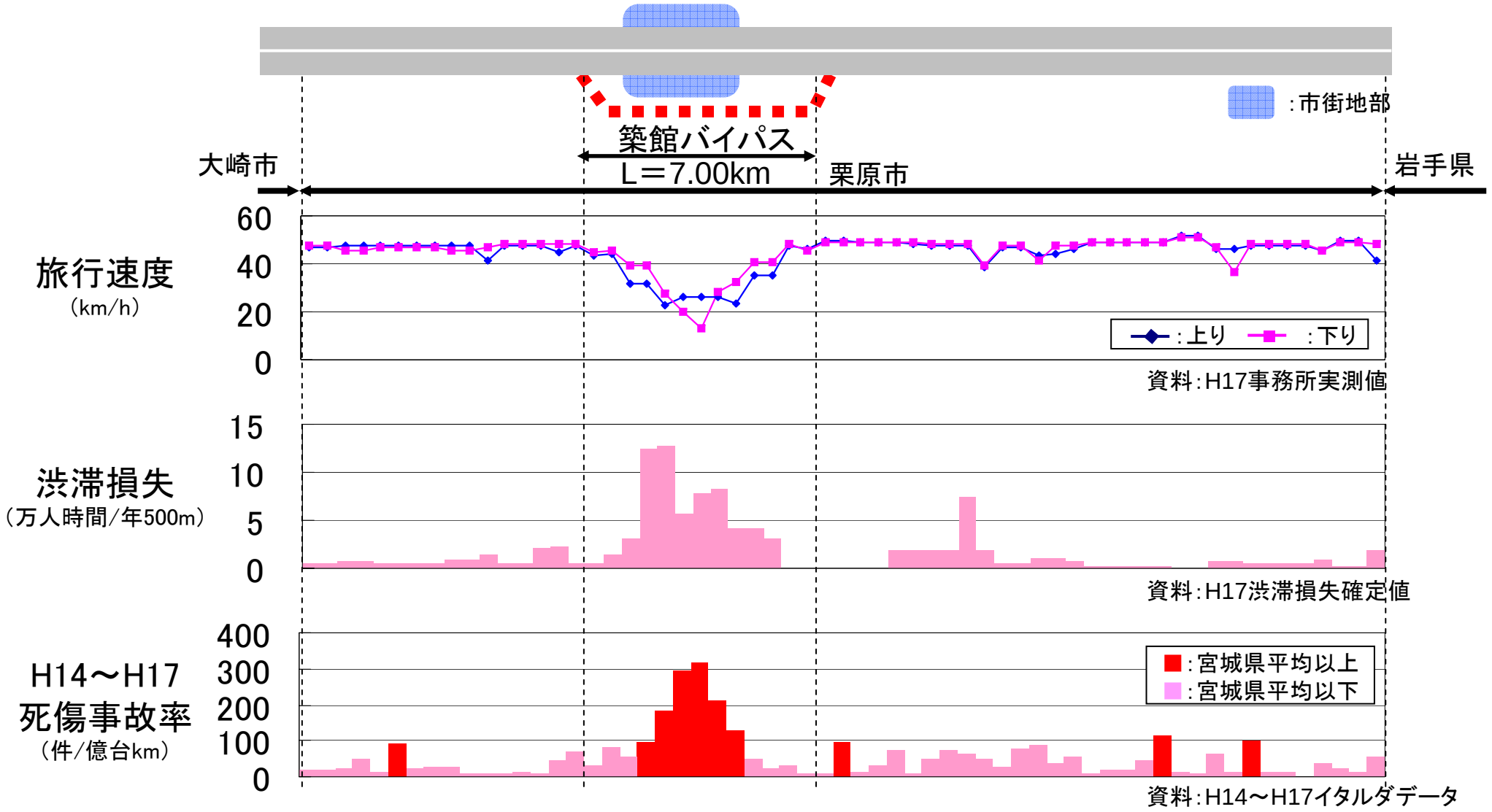
267.9
155.3
97.9
70.9
78.8
47.3
10.5

至東京
至東京
至青森
至青森
4
398
築館バイパス
東北縦貫自動車道
栗原市街地部

資料：H14～H17交通事故データより集計

国道４号の交通隘路箇所

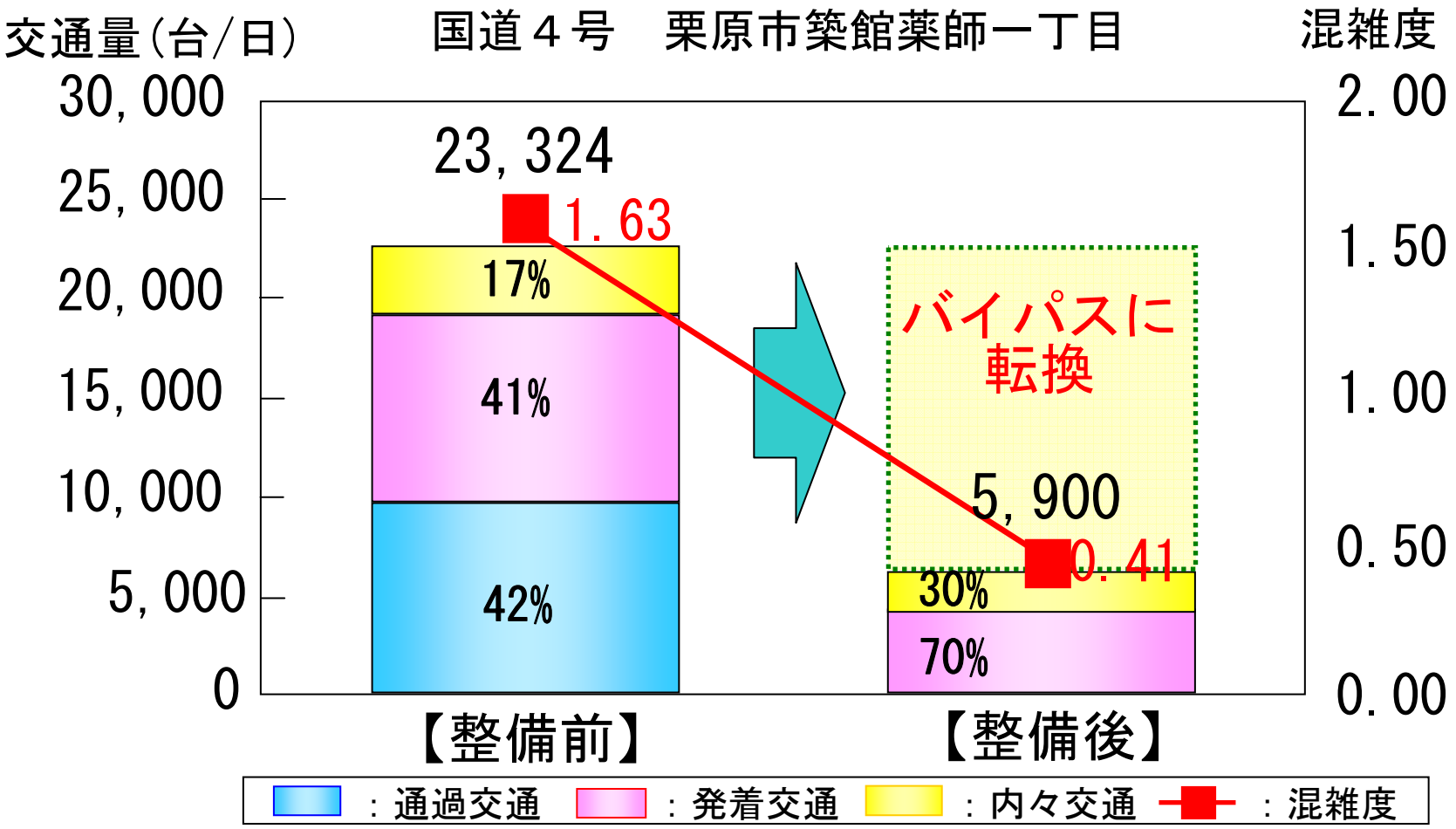
・築館バイパス区間の国道4号は、速度低下、渋滞、事故等の問題が集中しており、宮城県北部における国道4号の**交通隘路箇所**となっている



交通混雑の解消と安全性の向上

・築館バイパスの整備により、国道4号を利用する交通の約75%がバイパスへ転換し、交通混雑の緩和や事故の減少が期待される

▼現況とバイパス整備後における国道４号の交通量と混雑度

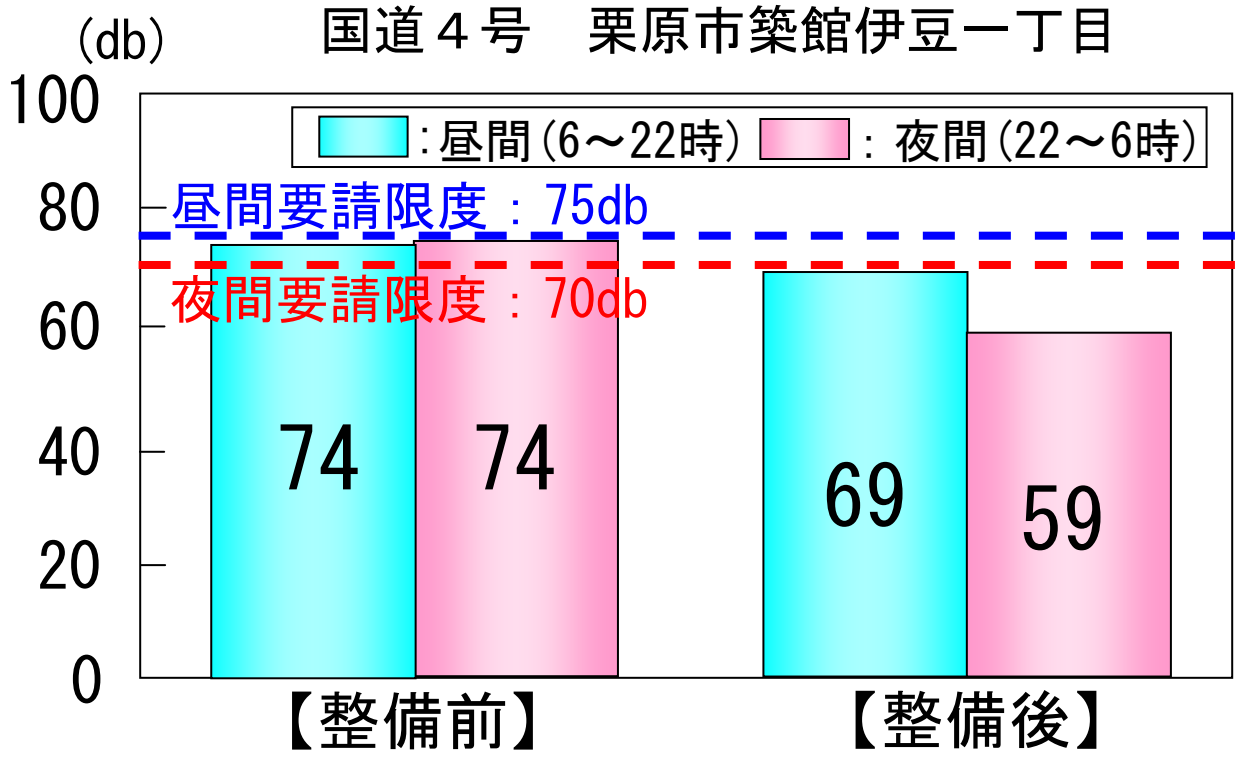


資料：交通量はH18事務所実測値、H42推計値

沿道環境の改善

・栗原市街地における国道4号は、夜間騒音レベルが要請限度を超過しており、沿道環境が悪化している
・築館バイパスの整備により、国道4号を通過する大型車交通がバイパスに転換するため、現道の沿道環境の改善が期待される

▼国道4号における現況とバイパス整備後の騒音レベル



資料：H17環境センサス、H42推計値

事　業　の　投　資　効　果

○費用便益比(B/C)

※下表の数値は、基準年(平成19年)における現在価値換算した金額を記載

【残事業】

費用C(現在価値)	124億円
便益B(現在価値)	308億円
費用便益比　B／C	2.5

計画交通量(平成42年度)

・築館バイパス＝16,700台/日　・現道＝4,900台/日

前回再評価時の費用便益（B／C）との比較

【前回再評価時のＢ／Ｃ】【残事業】Ｂ／Ｃ＝２．２
【今回再評価時のＢ／Ｃ】【残事業】Ｂ／Ｃ＝２．５

○前回再評価からの変更点

・全国的な総走行台キロの改訂（フレームの見直し）
・道路網の見直し→規格の高い道路等のネットワーク条件の見直し

（前回再評価時の計画交通量）
・バイパス　＝　14,600台／日
・並行現道　＝　 7,000台／日
（今回再評価時の計画交通量）
・バイパス　＝　16,700台／日
・並行現道　＝　 4,900台／日

事業費高騰理由

・事業費が、前回評価時の130億円から180億円と50億円増加

主な事業費高騰理由

①橋梁事業費の見直し

耐震設計基準の変更に伴う増加	・・・・12億円

②軟弱地盤対策の増工

軟弱地盤対策に要する費用の増加	・・・・15億円

③交差形状の見直し

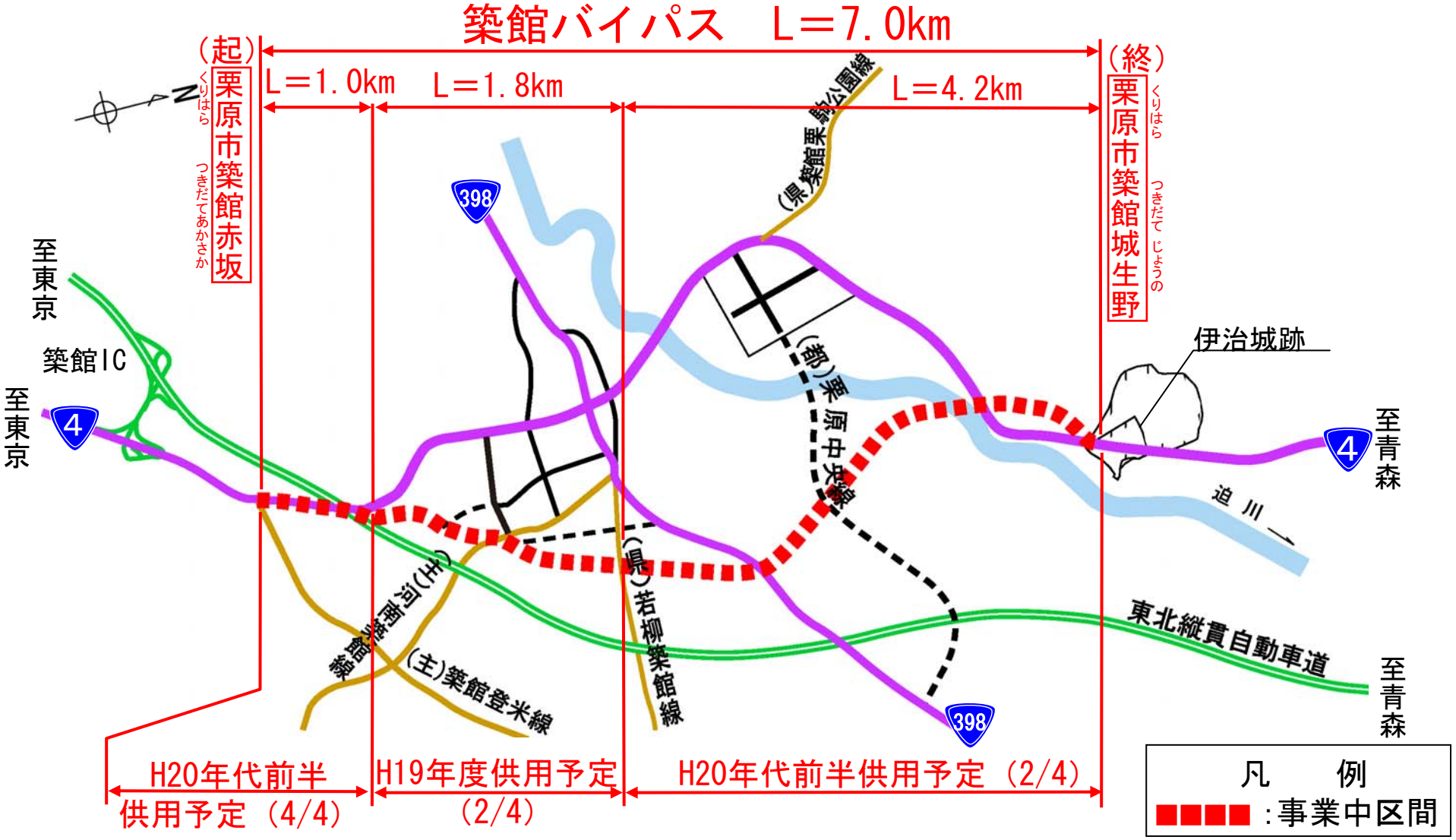
盛土に要する費用の増加	・・・・5億円
交差箇所立体化に伴う函渠工増加	・・・・2億円
機能補償に伴う側道等の増工	・・・・2億円

④新たな施策展開

情報BOX整備費用の増加	・・・・ 2億円
防護柵他、付属施設費用の追加	・・・・8億円
緑化の変更及び数量増	・・・・4億円

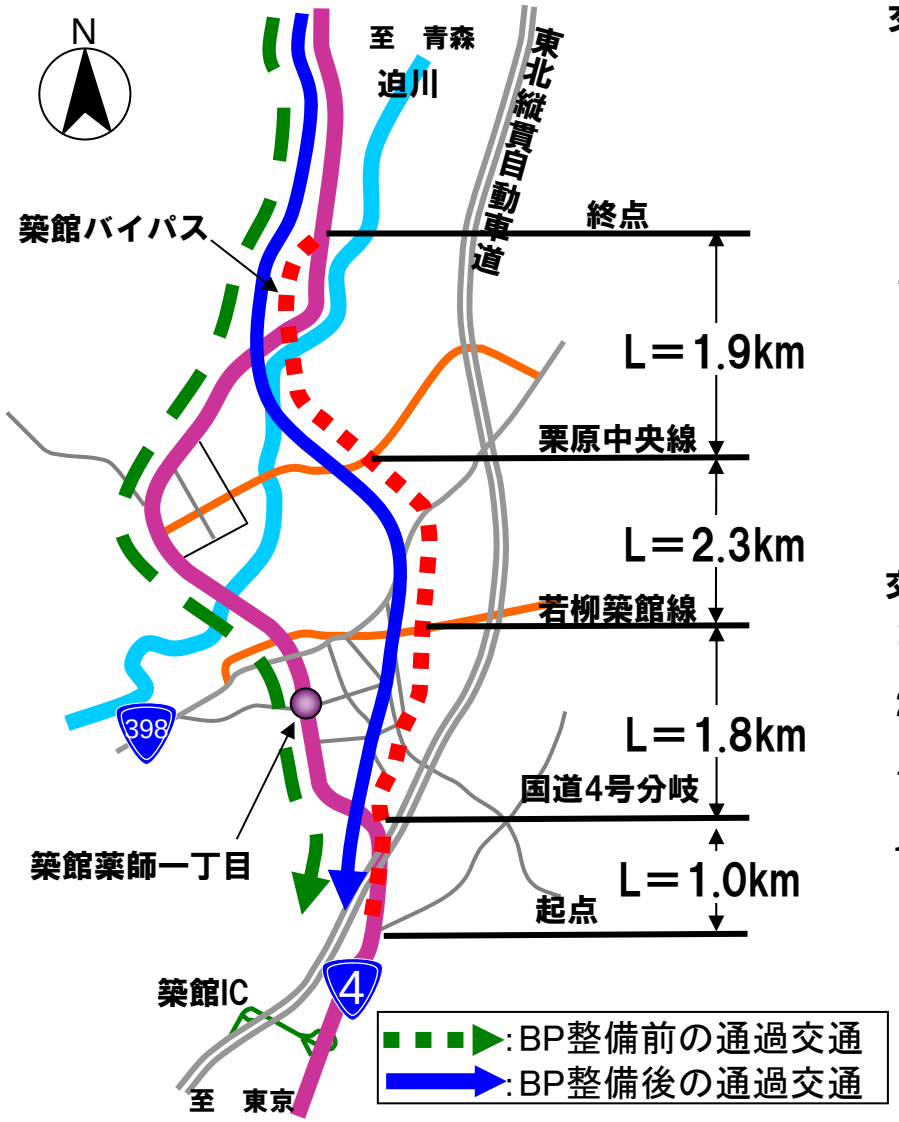
供用予定等今後の事業の見通し

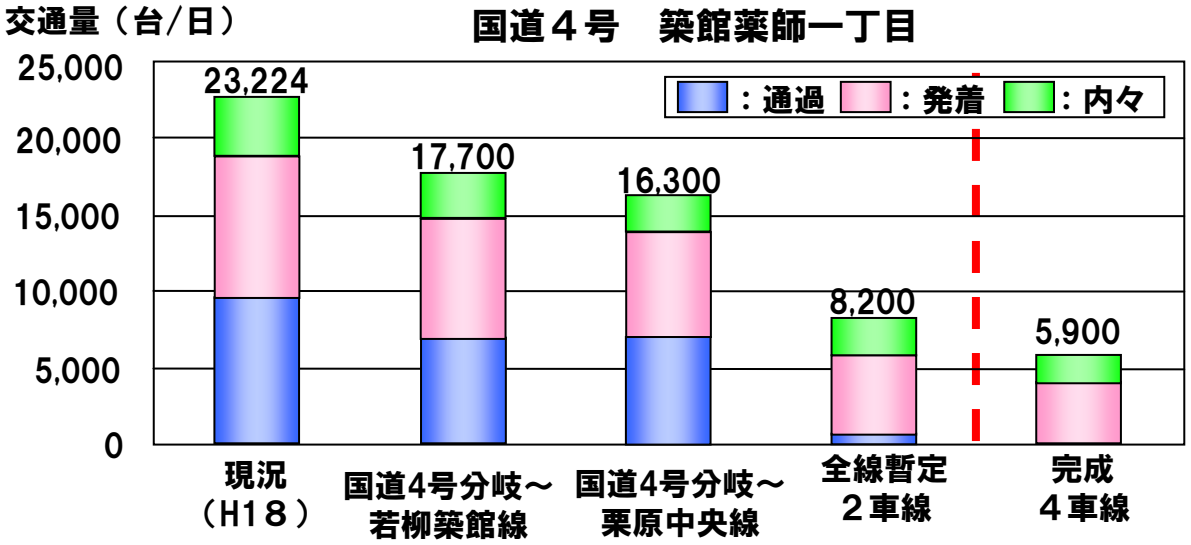
- 平成19年度に、L＝1.8kmの部分２車線暫定供用を図る。
- 平成20年代前半に、暫定２車線全線供用を目指す。

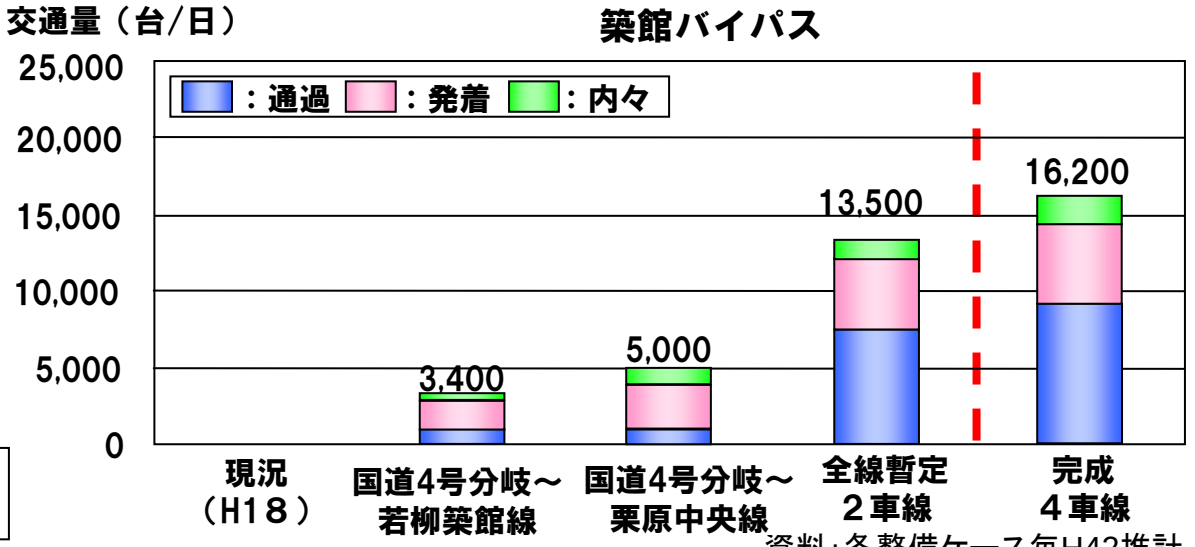


段階整備毎の交通量変化

・全線整備することにより、国道4号の通過交通がバイパスに転換







資料：各整備ケース毎H42推計

その他の整備効果

・バイパスとの交通分担で、国道4号のリフレッシュチャンスが創出される
・今後、栗原市と調整し歩道の広幅員化、バリアフリー化に取り組む

機能改善イメージ



狭小幅員、段差の解消等（広幅員化、バリアフリー化）

対　応　方　針　（　原　案　）

○早期整備の必要性が高い

・栗原市内の交通混雑の緩和

・交通安全の確保

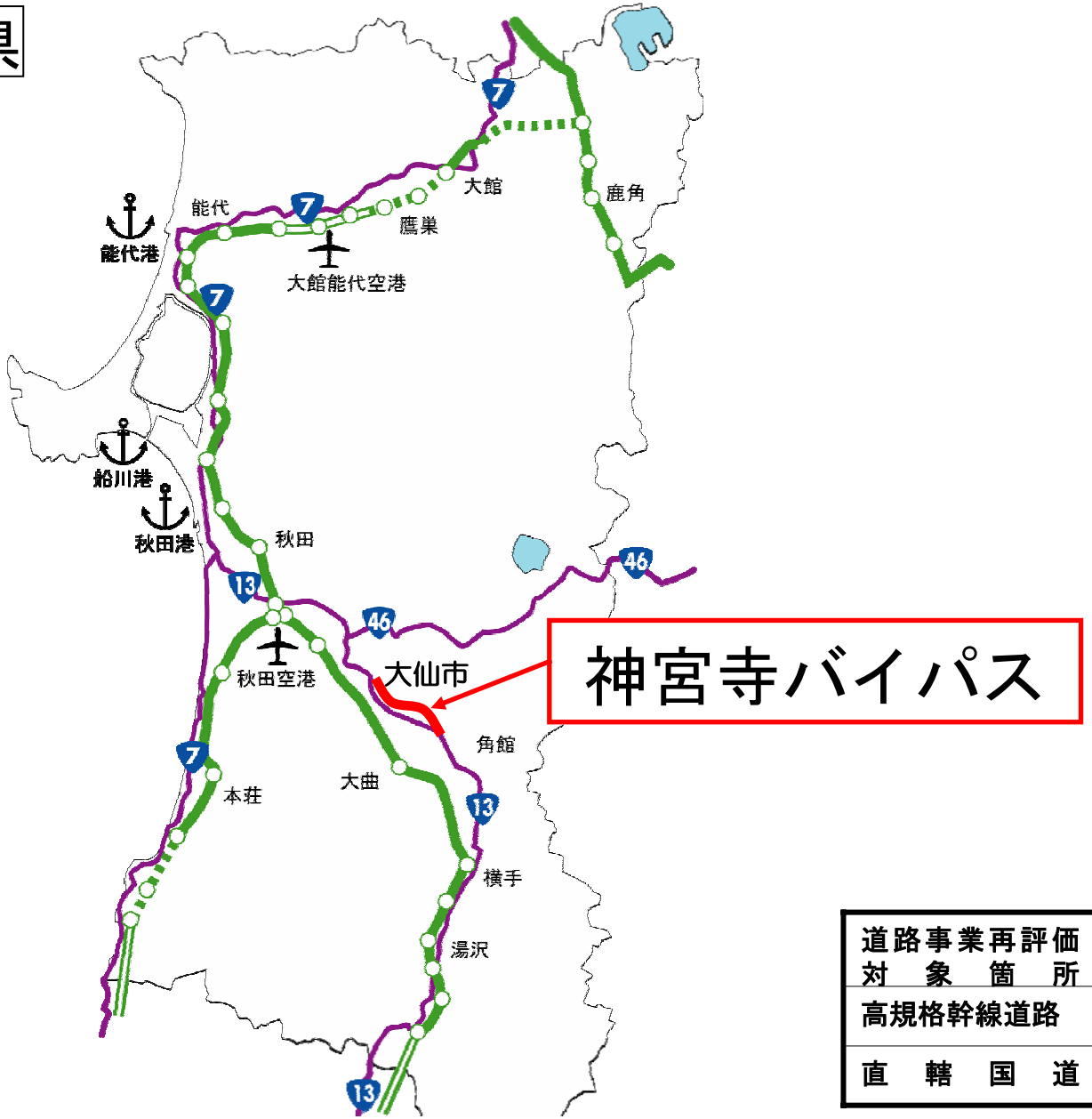
・沿道環境の改善

○地元自治体等からの事業促進の要望

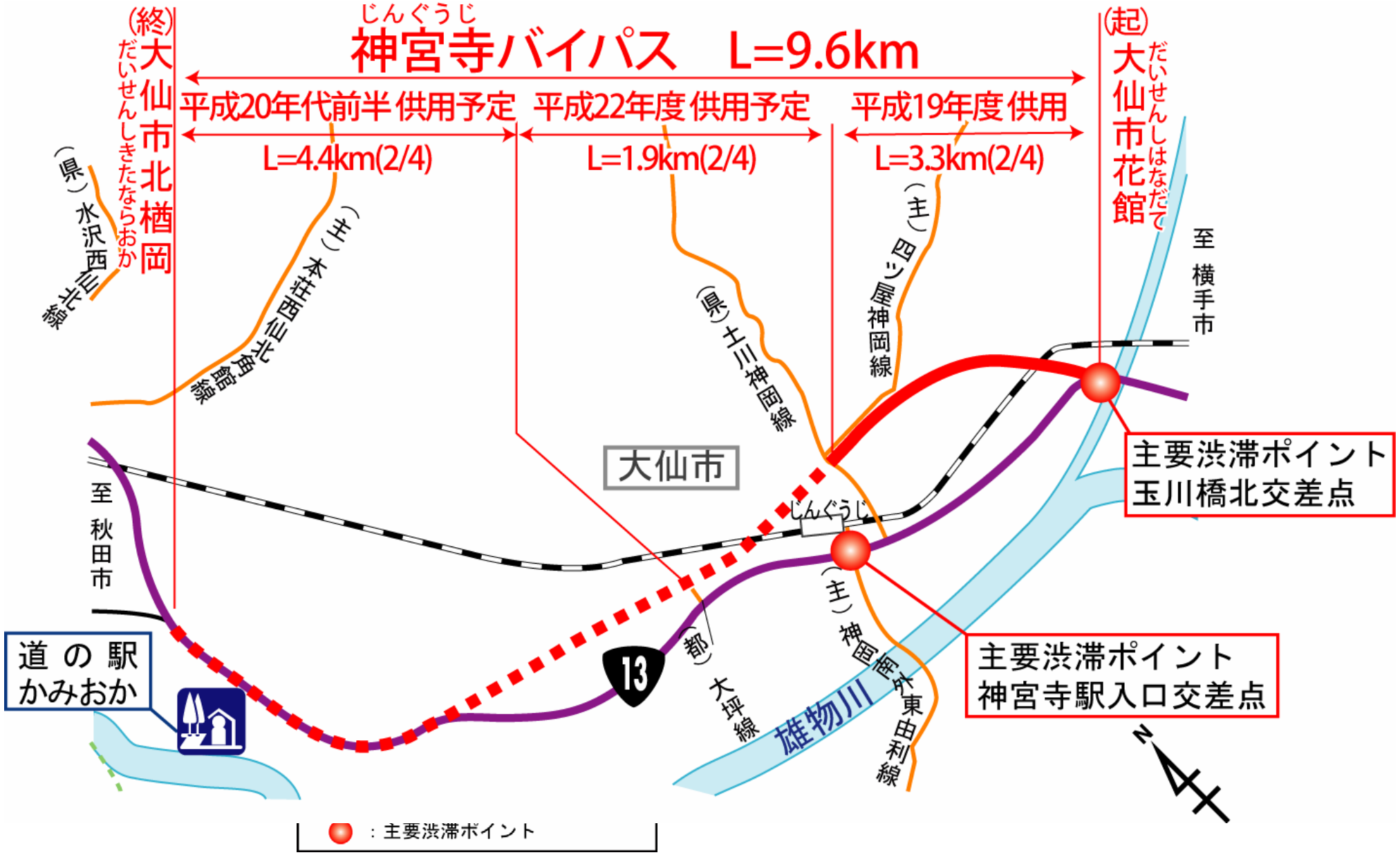
事業を継続実施

一般国道13号 神宮寺（じんぐうじ）バイパス

秋田県



事業実施状況



(終)大仙市北楢岡
だいせんしきたならおか
じんぐうじ
神宮寺バイパス　L=9.6km
(起)大仙市花館
だいせんしはなだて
平成20年代前半供用予定
L=4.4km(2/4)
平成22年度供用予定
L=1.9km(2/4)
平成19年度供用
L=3.3km(2/4)
(県)水沢西仙北線
(主)本荘西仙北角館線
(県)土川神岡線
(主)四ツ屋神岡線
至 横手市
大仙市
じんぐうじ
至 秋田市
道の駅
かみおか
13
(都)大坪線
(主)神岡南外東田利線
雄物川
主要渋滞ポイント
玉川橋北交差点
主要渋滞ポイント
神宮寺駅入口交差点
N
：主要渋滞ポイント

一般国道13号 神宮寺（じんぐうじ）バイパス

【評価要件：事業採択後10年経過継続】

〇事業の目的

・交通混雑の解消
・交通安全の確保
・冬期交通環境の改善

〇延　　長：L＝9．6km

〇事 業 費：（暫定）180億円[（完成）230億円]

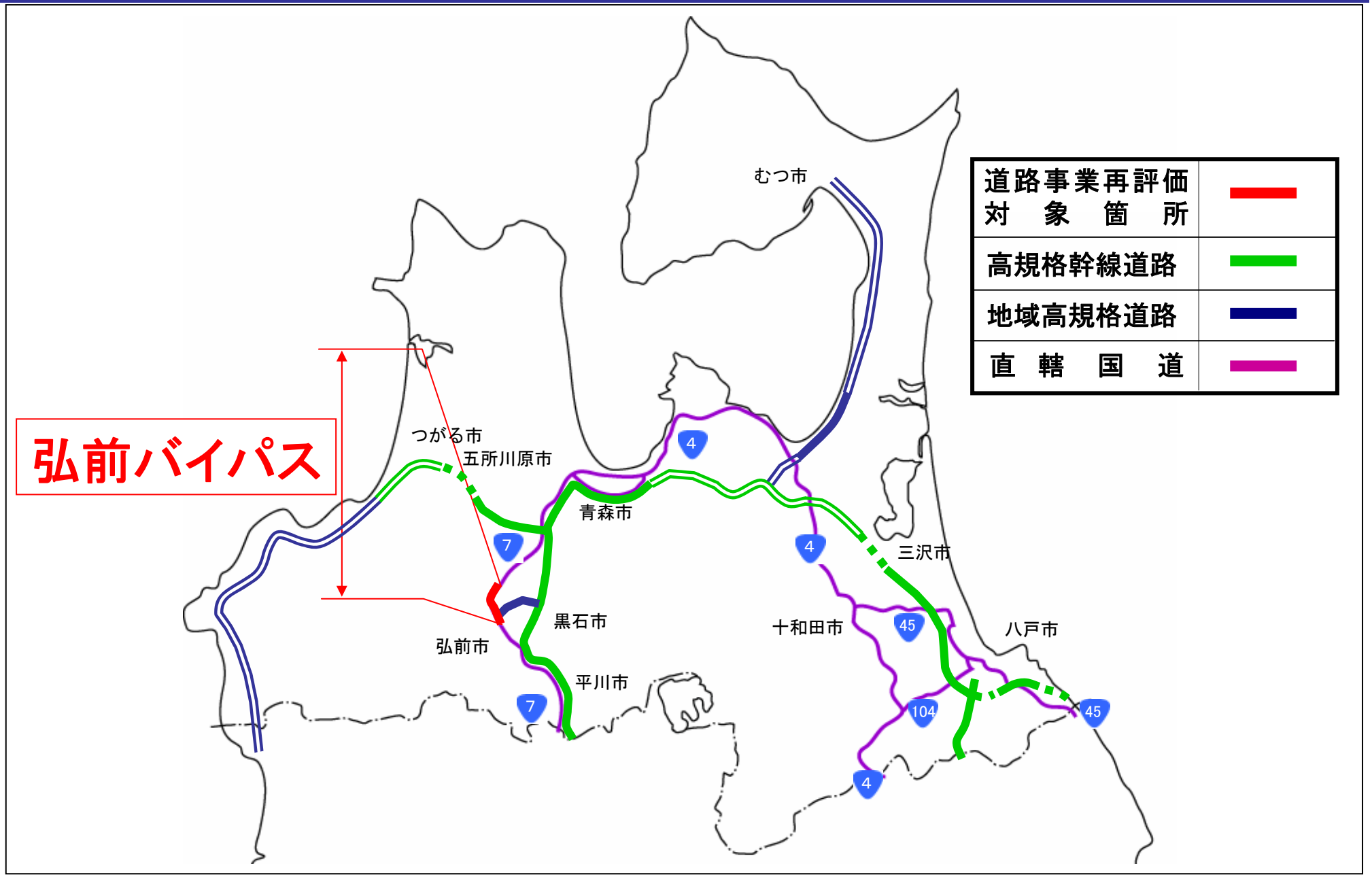
〇事 業 化：平成10年度

〇進 捗 率：44%[完成35%]

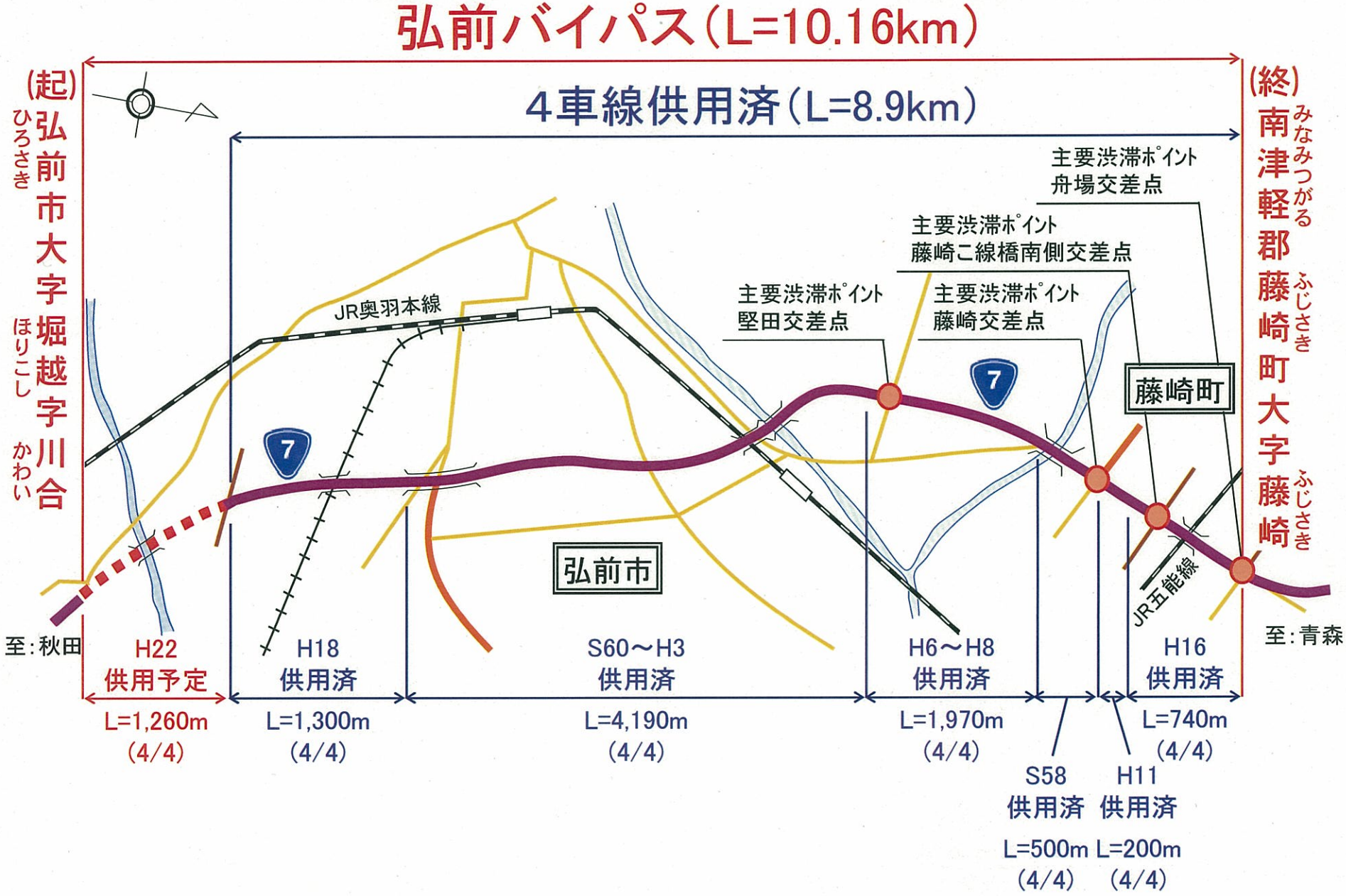
〇再評価時のB/C：[残事業　2.9] [全線　2.0]

〇再評価時の計画交通量：バイパス＝16,500台/日
現　　道＝　4,300台/日

一般国道７号　弘前（ひろさき）バイパス



事　業　実　施　状　況


弘前バイパス（L=10.16km）
4車線供用済（L=8.9km）
(起)弘前市大字堀越字川合
ひろさき　ほりこし　かわい
(終)南津軽郡藤崎町大字藤崎
みなみつがる　ふじさき　ふじさき
主要渋滞ポイント
舟場交差点
主要渋滞ポイント
藤崎こ線橋南側交差点
主要渋滞ポイント
堅田交差点
主要渋滞ポイント
藤崎交差点
JR奥羽本線
JR五能線
7
7
弘前市
藤崎町
至：秋田
至：青森
H22
供用予定
L=1,260m
(4/4)
H18
供用済
L=1,300m
(4/4)
S60～H3
供用済
L=4,190m
(4/4)
H6～H8
供用済
L=1,970m
(4/4)
S58
供用済
L=500m
(4/4)
H11
供用済
L=200m
(4/4)
H16
供用済
L=740m
(4/4)

一般国道７号　弘前（ひろさき）バイパス

【評価要件：前回評価後５年経過】

〇事業の目的

・交通混雑の解消

・交通安全の確保

〇延　　長：Ｌ＝10.16km

〇事　業　費：（4車線化）170億円

〇４車線化着手：昭和56年度

〇進　捗　率：94 %（用地:100%）

前回再評価時の費用便益（B/C）との比較

【前回再評価時】【残事業】B／C＝４．８

【今回再評価時】【残事業】B／C＝７．３

○前回再評価からの変更点

・全国的な総走行台キロの改訂（フレーム見直し）

（前回再評価時の計画交通量）

・ＢＰ　＝　39,800台/日

（今回再評価時の計画交通量）

・ＢＰ　＝　32,300台/日

事業展開方針

- 事業延長が長く、現道拡幅事業で地元住民・占用物件等の調整に時間を　要するため、全線同時に事業を進めることが難しい。
- よって、区間を細分化し、優先順位をつけて重点投資を図り、S58年度から　順次供用している。



事業経緯

- S56年度に4車線化事業着手。
- 周辺に迂回路が無く、県道と国道7号が合流し、交通量が多い①区間について先行整備し、S58年度に4車線供用。
- 津軽地域のりんご等の一大集積地である弘前青果市場があり、交通量・歩行者が多く、大型車混入率の高い②区間についてS60～H元年度にかけて、4車線供用。
- 交通量が多い終点側区間について、起点側から順次4車線化供用。
- 交通混雑が著しい⑤区間をH4年度に事業延伸したが、地元調整に5年を要しH16年度に供用。
- 現在は事業進捗に係る問題はなく、H22年度に残る1.26km区間を供用する予定。

