



4

再評価実施後3年経過

事業名	つきだて 一般国道4号 築館バイパス	事業種別	一般二次
-----	-----------------------	------	------

事業の目的

一般国道4号は、東京都中央区を起点とし、福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を經由し、青森県青森市にいたる延長約874kmの主要幹線道路で、東北の政治経済、文化の発展に大きな役割を果たしている重要路線である。

築館バイパスは、栗原市内における国道4号の交通混雑の解消、交通安全の確保及び沿道環境改善を目的としたバイパス事業である。

【標準横断面図】

<暫定断面>

<完成断面>

事業の概要

起終点	みやぎけんくりはらしつきだてあかさか 自：宮城県栗原市築館赤坂 みやぎけんくりはらしつきだてじょうの 至：宮城県栗原市築館城生野	延長	7.0km	
道路規格	第3種1級、設計速度80km/h (第3種2級、設計速度60km/h)	供用済	1.8km(2/4)	
幅員	W=25.0m (23.25m)	幅員	W=25.0m (23.25m)	
事業化	昭和58年度	都市計画決定	平成23年度(変更)	
用地着手	平成7年度	工事着手	平成13年度	
完成	全体事業費・進捗率			
	全体事業費 (うち用地費)	執行済み額 (うち用地費)	全体進捗率 (用地費)	前回事業再評価 (用地費)
暫定	180億円 (50億円)	75億円 (32億円)	42% (64%)	180億円 (50億円)
暫定	140億円 (50億円)	75億円 (32億円)	54% (64%)	140億円 (50億円)

築館バイパス L=7.0 km

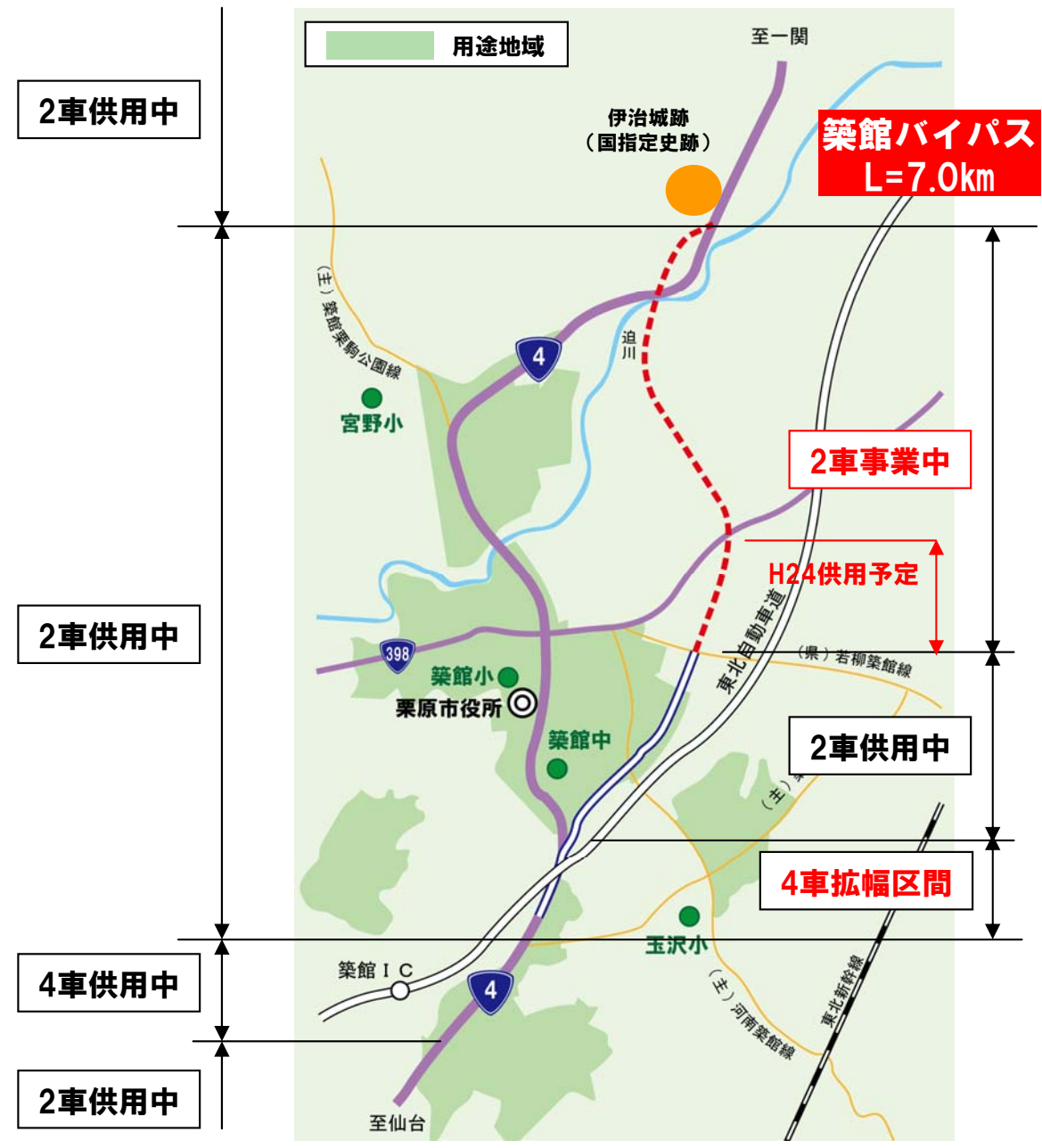
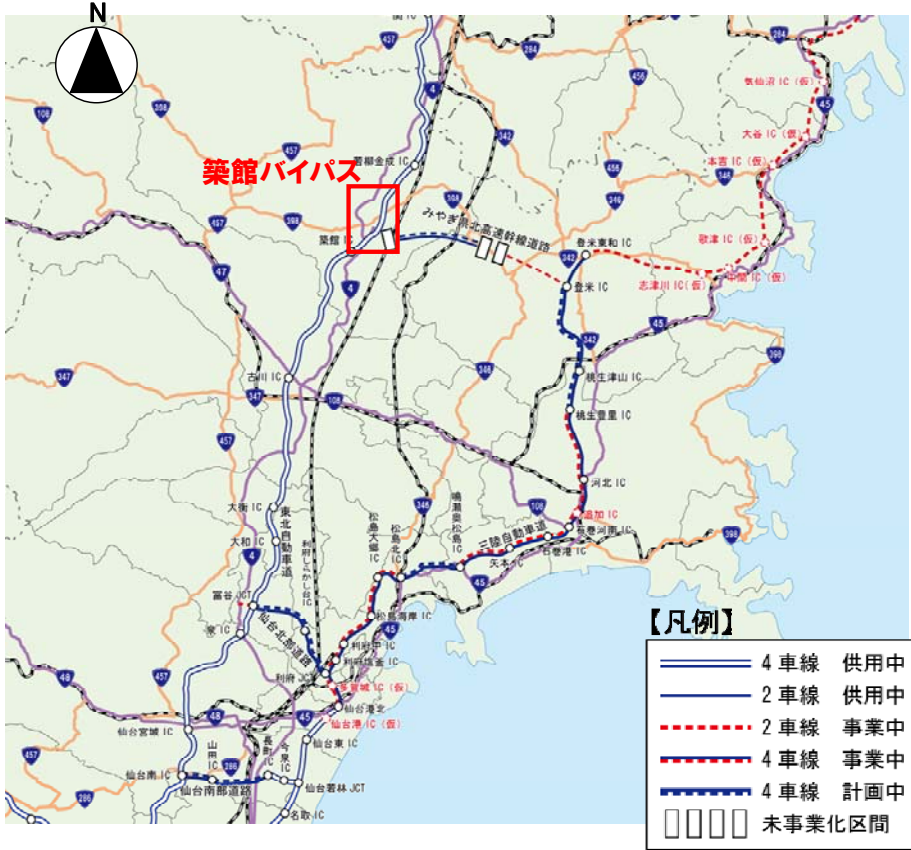
凡例

- 評価対象区間 (供用済)
- 評価対象区間 (事業中)
- 高規格道路 (供用済)
- 国道
- 主要地方道・一般県道

平成24年度 供用予定

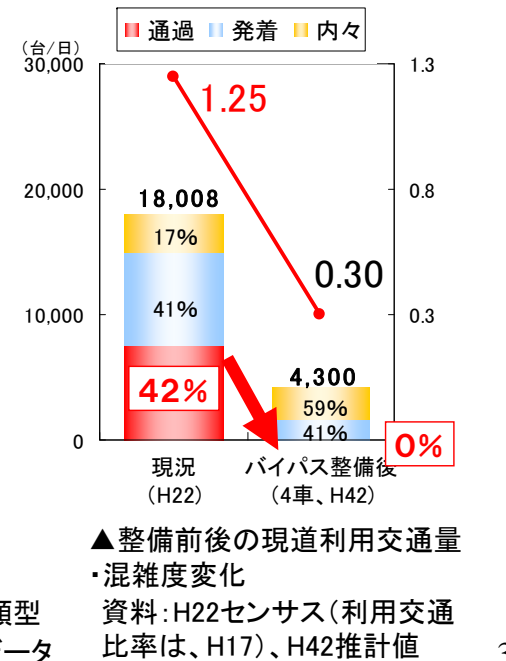
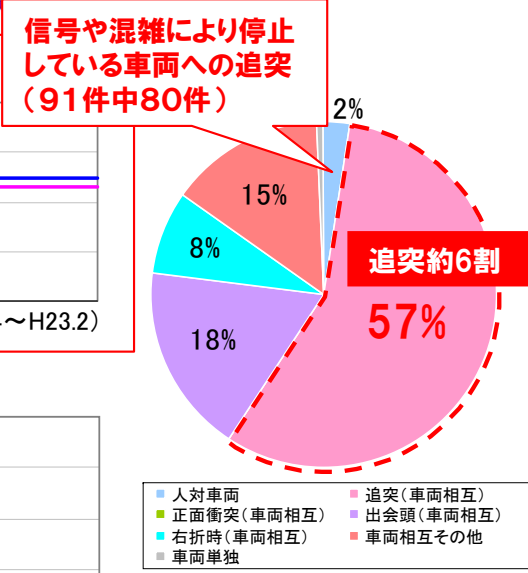
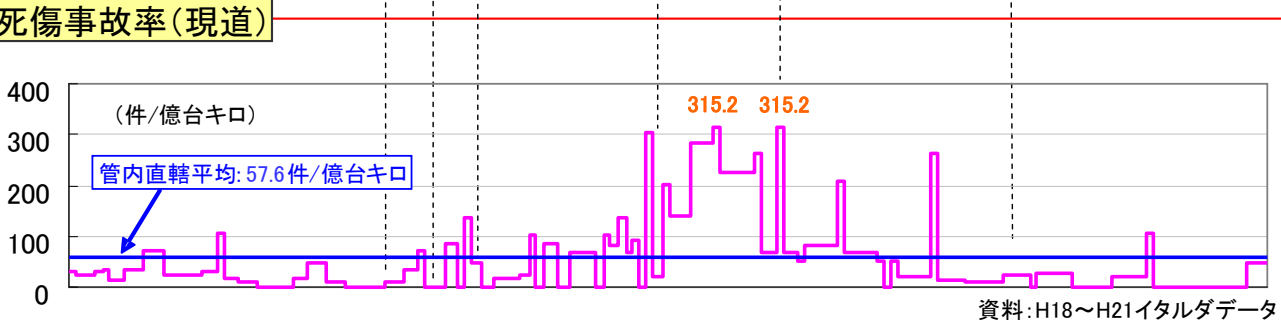
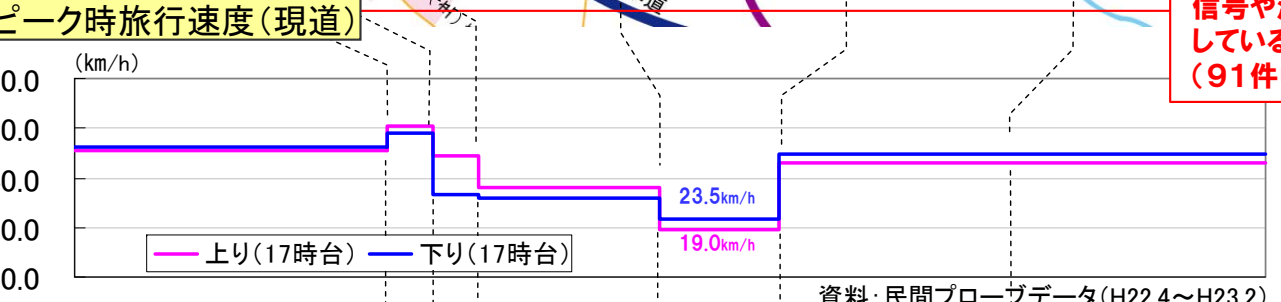
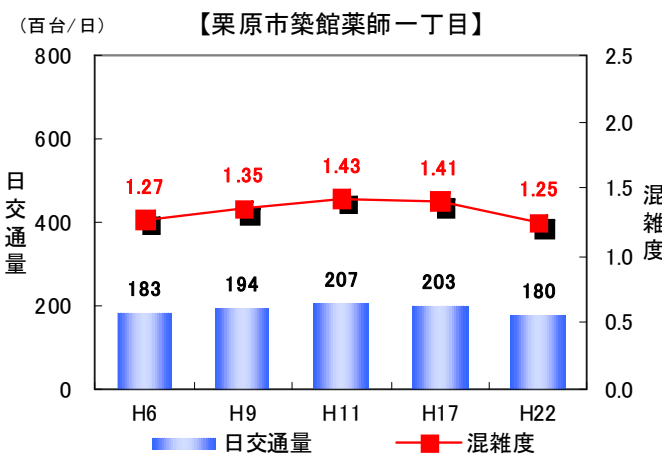
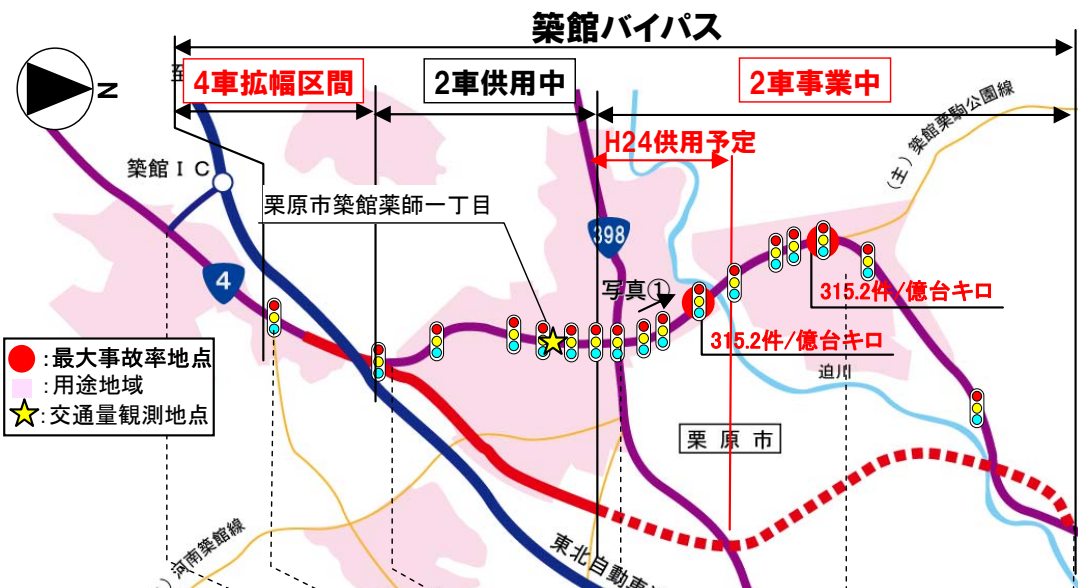
1

1. 事業の概要



2. 事業の必要性に関する視点

- ◆ 並行する国道の交通量は、約2万台/日を推移し、混雑度は1.0を大きく上回り、ピーク時旅行速度は、20km/hを下回り混雑。
- ◆ また、事故多発区間(最大事故率315.2件/億台キロが2箇所存在)で、約6割が追突事故。
- ◆ 築館バイパス整備により、4割を占める通過交通がバイパスに転換し、混雑緩和、事故減少が期待。



3. 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23年度)における現在価値換算した金額を記載

計画交通量(平成42年度) 築館バイパス=12,700台/日 現道=4,700台/日

【全事業】

	基本 ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+20%	-20%
費用C(現在価値)	193	193	193	205	181	187	209
事業費(億円)	164	164	164	176	152	165	171
維持修繕費(億円)	29	29	29	29	29	22	38
便益B(現在価値)	200	219	187	200	200	149	277
走行時間短縮便益(億円)	182	201	169	182	182	135	253
走行経費減少便益(億円)	14	15	15	14	14	11	20
交通事故減少便益(億円)	3.3	3.5	3.1	3.3	3.3	2.6	4.4
費用便益比 B/C	1.03	1.1	0.97	0.98	1.1	0.80	1.3

【残事業】

	基本 ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+20%	-20%
費用C(現在価値)	98	98	98	105	91	95	103
事業費(億円)	71	71	71	79	64	72	73
維持修繕費(億円)	27	27	27	27	27	24	30
便益B(現在価値)	156	171	142	156	156	137	179
走行時間短縮便益(億円)	139	152	126	139	139	121	159
走行経費減少便益(億円)	14	15	13	14	14	12	16
交通事故減少便益(億円)	3.5	3.7	3.0	3.5	3.5	3.1	3.9
費用便益比 B/C	1.6	1.7	1.4	1.5	1.7	1.4	1.7

○暫定供用時の費用便益費(B/C) 【全線】1.04

○純現在価値(NPV) 【全線】7億円 【残事業】58億円

○経済的内部収益率(EIRR) 【全線】4.1% 【残事業】6.9%

○前回再評価時の費用便益比(B/C)・計画交通量

【前回再評価時のB/C】 【全線】1.6 【残事業】2.5

【前回再評価時の計画交通量】 築館バイパス=16,700台/日 現道= 4,900台/日

事業の進捗状況について

○事業進捗状況

- ・事業化当初、平成19年度供用区間に計画反対や価格不満による用地難航時期があり、用地着手まで時間を要したが、現在は地域の協力を得ながら順調に事業を進め、平成19年度供用に続き、平成24年度にも一部供用を図る計画としている。現在は事業進捗にかかる問題はない。

○環境影響評価

- ・評価対象区間については、環境影響評価実施要綱等に基づく環境影響評価は、実施していない。
- ・事業実施にあたり、環境影響が生じる場合等については、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。

○事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化

- ・伊治城跡(H15.8国指定史跡に指定、H17.7指定文化財区域の追加、H22.9埋蔵文化財区域決定)
- ・史跡とのルート調整が済み、築館バイパスの都市計画変更(H23.11)を完了したため、今後、用地調査、用地買収に入る計画。

供用予定等今後の事業の見通し

- (県)若柳築館線～国道398号間延長L=1.3kmについて、平成24年度供用を目指す。

コスト縮減や代替案立案等の可能性について

○新技術の活用によるコスト縮減を図る。

- ・耐候性鋼橋梁の採用による維持管理費のコスト縮減。

地方公共団体等の意見

○宮城県知事の意見

継続実施に異議はありません。

また、以下の団体等から、築館バイパスの整備促進について要望あり。

- ・宮城県栗原市長
- ・一般国道4号築館バイパス整備促進期成同盟会(栗原市長)

対応方針

原案 事業継続
(理由)

栗原市内における国道4号の交通混雑の解消、交通安全の確保及び沿道環境改善のため、早期整備の必要性が高い。