再評価結果（平成１９年度事業継続箇所）

担　当　課：道路局国道・防災課
担当課長名：木村　昌司

事業名	一般国道６号　仙台東部道路	事業区分	高規格	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	亘理I.C～仙台空港I.C 自：宮城県亘理郡亘理町逢隈中泉 至：宮城県名取市本郷	仙台東I.C～仙台港北I.C 自：宮城県仙台市若林区六丁目 至：宮城県仙台市宮城野区中野		延長	１０．７km

事業概要

常磐自動車道は、東京都練馬区を起点とし、南東北の太平洋沿岸の主要都市を経て宮城県仙台市に至る延長約350ｋｍの高規格幹線道路である。
仙台東部道路は、常磐自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路であり、常磐自動車道の一部として機能し、仙台都市圏環状自動車専用道路網の一部を形成するとともに、東北地方の物流拠点である仙台塩釜港の利便性の向上、交通混雑の緩和等に寄与することを目的としている。

Ｓ６１年度事業化	Ｓ６１年度都市計画決定 (Ｈ８年度都市計画変更)	Ｈ元年度用地着手	Ｈ２年度工事着手

全体事業費	９１０億円	事業進捗率	８１％	供用済延長	１０．７km
計画交通量	４２，９００台／日				

費用対効果分析結果	Ｂ／Ｃ	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)	基準年
	(事業全体) ３．７ (残事業) ２．３	152/1,373億円 事　業　費：135/1320億円 維持管理費：　16/　53億円	347/5,070億円 走行時間短縮便益：320/4473億円 走行費用減少便益：　17/ 388億円 交通事故減少便益：　10/ 208億円	平成１８年

感度分析の結果　　残事業・事業全体について感度分析を実施

【事業全体】交通量変動　:B/C=4.1(交通量+10%)　B/C=3.3(交通量－10%)【残事業】交通量変動　:B/C=2.5(交通量+10%)　B/C=2.1(交通量－10%)
事業費変動　:B/C=3.5(事業費+10%)　B/C=3.9(事業費－10%)　事業費変動　:B/C=2.1(事業費+10%)　B/C=2.5(事業費－10%)
事業期間変動:B/C=2.9(事業期間+20%) B/C=4.6(事業期間－20%)　事業期間変動:B/C=2.1(事業期間+20%) B/C=2.5(事業期間－20%)

事業の効果等

・物流の効率化の支援（重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる）
・都市の再生（広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する）　　他15項目に該当

関係する地方公共団体等の意見

仙台東部道路は仙台市の各拠点へのアクセス性を向上するとともに、物流ネットワーク機能強化に重要な役割を果たすことが期待されており、宮城県知事から早期整備の要望（平成１７年１２月１９日）や宮城県商工会議所をはじめとする仙台都市圏自動車専用道路整備促進期成会の総会が開催されている。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化および関連プロジェクト等の変化はない。

事業の進捗状況、残事業の内容等

【執行済み額】　事業費：７４０億円（進捗率81%）　うち用地費：１００億円　（進捗率56%）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

仙台港I.Cの計画地である仙台港背後地土地区画整理事業の進捗状況により時間を要していたが、現在は事業進捗に関わる問題は解決しており、仙台港I.Cについては平成20年代前半の供用を目標に事業推進を図る。亘理I.C～岩沼I.C間の４車線化については、常磐自動車道接続後の交通動向を見極め検討する。

施設の構造や工法の変更等

今後の橋梁等構造物の設計にあたり、新技術を活用した橋梁形式及び構造物の縮小化により、コスト縮減を図る。なお、これまで舗装材料に再生資材の採用等によりコスト縮減を取り組んできたところである。

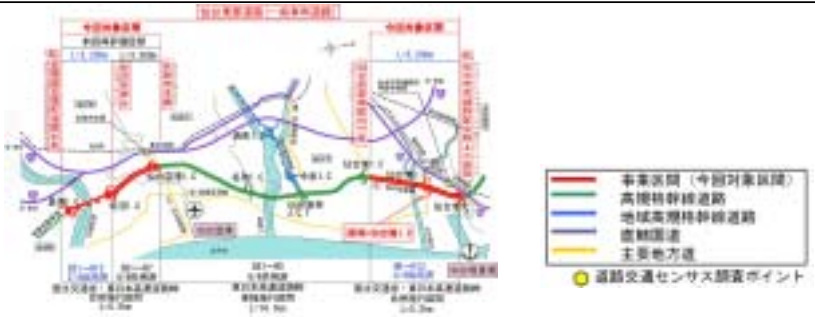
対応方針　事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図





※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。