

## 事後評価結果（平成21年度）

担 当 課：東北地方整備局 道路計画第一課

担当課長名：寺沢 直樹

事業名	一般国道4号 <small>ざおう</small> 蔵王拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>みやぎ かつた ざおう みや</small> 宮城県刈田郡蔵王町宮 至： <small>みやぎ かつた ざおう みや</small> 宮城県刈田郡蔵王町宮			延長	2.5km

### 事業概要

一般国道4号は、東京都中央区を起点とし、県庁所在地である福島市、仙台市、盛岡市を経て青森県青森市に至る総延長868kmの主要幹線道路であり東北の政治・経済・文化の発展に大きな役割を果たしている。

蔵王拡幅は、宮城県刈田郡蔵王町宮地区の交通混雑緩和や交通安全性の向上のため、昭和51年から2車線で供用していた延長2.5km区間の4車線化であり、平成11年に事業着手し平成17年3月に全線4車線で供用している。

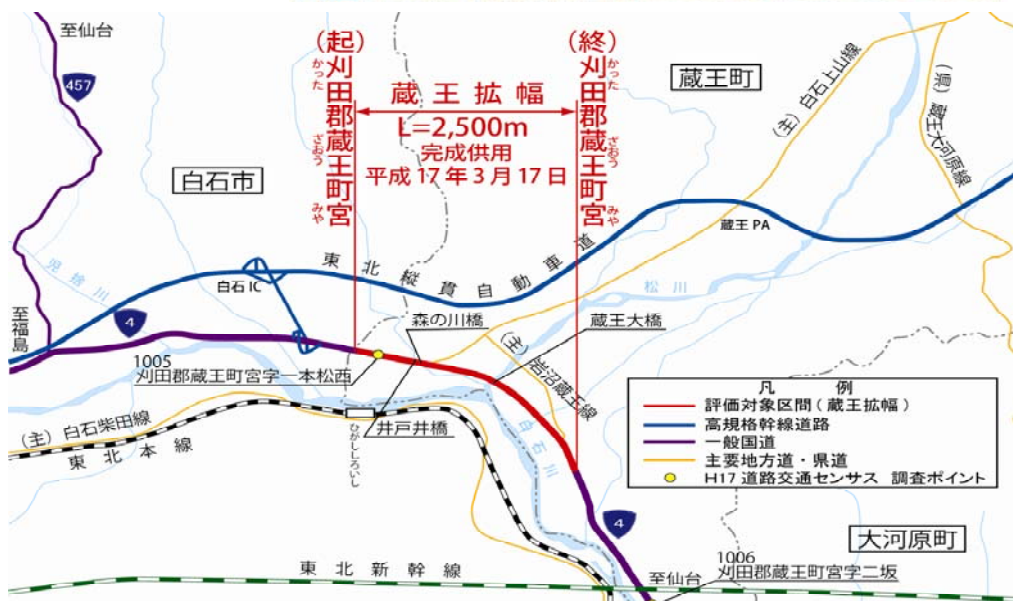
### 事業の目的・必要性

一般国道4号の蔵王拡幅は、蔵王町内に存在する2車線のボトルネック区間、近年の自動車交通の増加や通行車両の大型化に伴う、混雑時の速度低下が問題となっていた。また、並行する東北縦貫自動車道が通行止めとなった場合、代替路線としての機能を果たす幹線道路は当該区間のみであったため、著しい交通混雑を引き起こしていた。

蔵王拡幅は、「交通混雑の緩和」、「安全な交通の確保」を目的として事業着手したものである。

### 事業概要図

#### 【位置図】



事業の 効果等	事業期間	事業化年度:平成11年度 都市計画決定:昭和48年度	用地着手:— 工事着手:平成11年度	供用年:(当初) — / H16 (暫定/完成):(実績) — / H16	変動:1.0倍
	事業費	計画時:(名目値) — / 21 億円 (暫定/完成):(実績値) — / 20 億円	実績:(名目値) — / 23 億円 (暫定/完成):(実績値) — / 21 億円		変動:1.1倍
	交通量 (当該路線)	計画時:(H32) (暫定/完成) — / 33,100台/日	実績:(H17) (暫定/完成) — / 28,199台/日		変動:85%
	旅行速度向上 (供用前→供用後)	31.8 → 40.0 km/h (供用前年次) H11年度 (供用後年次) H20年度	交通事故減少 (供用前→供用後)	40.3 → 37.9件/億台キロ (供用前年次) H14~H16年 (供用後年次) H17~H19年	
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C:—	総費用:— 億円 (事業費:— 億円 維持管理費:— 億円)	総便益:— 億円 (走行時間短縮便益:— 億円 走行経費減少便益:— 億円 交通事故減少便益:— 億円)	基準年:— 年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C:1.9	総費用:35 億円 (事業費:27 億円 維持管理費:7.8 億円)	総便益:69 億円 (走行時間短縮便益:64 億円 走行経費減少便益:0.52 億円 交通事故減少便益:4.4 億円)	基準年:平成21年
	事業遅延によるコスト増		費用増加額:— 億円	便益減少額:— 億円	
	事業遅延の理由				
	・特になし				
	客観的評価指標に対応する事後評価項目				
1. 活力					
(1) 円滑なモビリティの確保					
①交通量の変化					
・蔵王拡幅供用後の交通量が約1,600台/日(約1割)増加。 供用前:26,600台/日 → 供用後:28,199台/日					
②旅行速度・混雑度の変化					
・旅行速度が、8.2km/h(約3割)向上。 供用前:31.8km/h → 供用後:40.0km/h					
・混雑度が低下し、混雑が緩和されている。 供用前:2.15 → 供用後:0.66					
③渋滞損失時間の変化					
・渋滞損失時間が、約68%減少。 供用前:140.0万人時間/年 → 供用後:44.6万人時間/年					
④ICアクセスの向上					
・蔵王拡幅の供用により、事業区間の通過時間が供用前と比べ、約1分短縮している。 ・また、混雑が緩和され、白石ICへのアクセスも向上し、効率的な物流の支援に寄与している。					
2. 安全					
(1) 安全な生活環境の確保					
・蔵王拡幅の供用により、死傷事故率が減少し、走行安全性の確保に寄与している。 供用前:40.3件/億台キロ → 供用後:37.9件/億台キロ					
3. 環境					
(1) 地球環境の保全(二酸化炭素排出量削減効果)					
・CO2排出量が1,469t-CO2/年削減(約425万円/年に相当) 供用前:3,082,611t-CO2/年 → 供用後:3,081,142t-CO2/年					

	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境影響評価は実施していない。</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>の削減が図られている。</li> </ul>
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「改善措置及び今後の事後評価の実施の必要はない」との対応方針(案)は妥当である。</li> </ul>	
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業当初の目的である蔵王町宮地区のボトルネックの解消により、「交通混雑の緩和」、「安全な交通の確保」が図られているため、改善措置及び今後の事後評価の必要性はない。</li> </ul>	
<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	
<p>特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし</li> </ul>	

※ 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の。