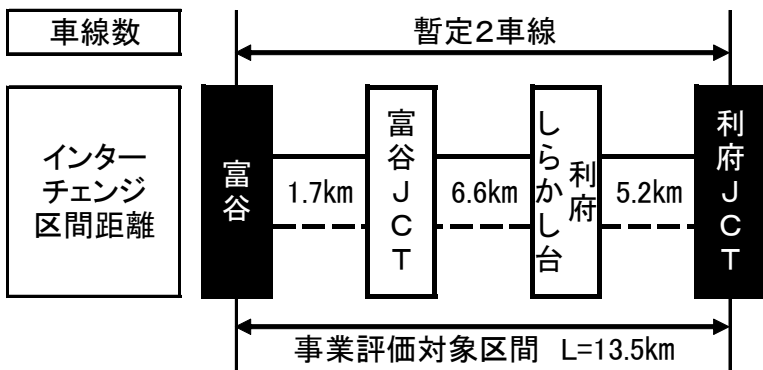


事後評価結果（平成27年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)高速道路計画課

担当課長名： 澤 田 石 貞 彦

路線名	一般国道47号 仙台北部道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局 東日本高速道路(株)					
起終点	自：宮城県宮城郡利府町加瀬 至：宮城県黒川郡富谷町富谷	(利府JCT) (富谷IC)		延長	13.5km					
事業概要										
仙台北部道路は、三陸縦貫自動車道から分岐し、東北縦貫自動車道と接続、一般国道4号までの延長13.5kmの自動車専用道路である。										
事業の目的・必要性										
仙台北部道路は、仙台都市圏高速環状ネットワーク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北部道路への利便性の向上、交通混雑の緩和などに寄与することを目的とする道路である。										
事業概要図										
										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H5年度 H4年度	用地着手 工事着手	H6年度 H9年度	供用年	(計画) H24年度 (実績) H25年度	変動	1.05倍	
	事業費	計画時	(名目値) 934億円 (実質値) 1,375億円	実績	(名目値) 924億円 (実質値) 1,360億円			変動	0.99倍	
	交通量	計画時	8,300台/日 (平成26年度)	実績	13,200台/日 (平成26年度)			変動	159%	
	旅行速度向上	22 → 78 km/h	(供用前現道→当該路線) (全て一般道利用)	(全て高速道路利用) ※1	交通事故減少	119.2 → 75.1件/億台*	(供用前現道→供用後現道+当該路線) (H18-21年平均)	(H22-25年平均) ※2		
	費用便益分析結果(事前) ※3	B/C	1.3	総費用	1,403億円	事業費: 1,361億円 維持管理費: 42億円	総便益	1,780億円	走行時間短縮便益: 1,445億円 走行経費減少便益: 228億円 交通事故減少便益: 108億円	基準年 平成23年
	費用便益分析結果(事後)	B/C	1.1	総費用	1,364億円	事業費: 1,287億円 維持管理費: 77億円	総便益	1,550億円	走行時間短縮便益: 1,265億円 走行経費減少便益: 189億円 交通事故減少便益: 95億円	基準年 平成27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						用地買収の難航に伴う事業遅延				

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 並行する道路の混雑緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・ 仙台市内を仙台北部道路と並行する一般国道4号の旅行速度の改善 【仙台市宮城野区鶴ヶ谷 : 12.8km/h (H17 センサス) ⇒ 25.3km/h (H22 センサス)】 【仙台市泉区市名坂 : 16.0km/h (H17 センサス) ⇒ 31.2km/h (H22 センサス)】 ・ 仙台市内を仙台北部道路と並行する県道35号泉塩釜線(仙台市泉区市名坂)の旅行速度の改善 【14.7km/h (H17 センサス) ⇒ 21.2km/h (H22 センサス)】 ● 近傍の空港及び港湾へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 仙台空港【拠点空港(旧第二種空港)】への所要時間が約7分短縮 【大衡IC～仙台空港: 開通前47分 ⇒ 開通後40分】 ・ 仙台釜石港【国際拠点港湾(旧特定重要港湾)】への所要時間が約11分短縮 【大衡IC～仙台塩釜港: 開通前35分 ⇒ 開通後24分】 ● 日常活動圏中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 仙台市から石巻市(日常活動圏中心都市)への所要時間が約8分短縮 【仙台市泉区役所～石巻市役所: 開通前58分 ⇒ 開通後50分】 <p style="text-align: right;">他13項目について効果の発現が見られる</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>						
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 <table border="0"> <tr> <td>CO : 日平均値の年間2%除外値</td> <td>0.79</td> <td>ppm (10ppm以下)</td> </tr> <tr> <td>NO₂ : 日平均値の年間98%値</td> <td>0.022</td> <td>ppm (0.04~0.06ppm以下)</td> </tr> </table> <p>【交通騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 <p>測定値: 昼間49~55dB 夜間51~58dB (環境基準: 昼間70dB 夜間65dB)</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>	CO : 日平均値の年間2%除外値	0.79	ppm (10ppm以下)	NO ₂ : 日平均値の年間98%値	0.022	ppm (0.04~0.06ppm以下)
CO : 日平均値の年間2%除外値	0.79	ppm (10ppm以下)					
NO ₂ : 日平均値の年間98%値	0.022	ppm (0.04~0.06ppm以下)					
<p>事業評価監視委員会の意見</p>	<p>対応方針(案)のとおり了承</p>						
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口は、仙台北部道路沿線では全国平均と比較して、増加傾向。 ・ 宮城県の県内総生産(名目)は、全国(国内総生産)と比較して、減少傾向。 ・ 製造品出荷額は、仙台北部道路沿線は全国と同様の傾向で推移しており、近年回復基調。 						
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p>	<p>所要時間短縮、交通事故減少、救急医療活動の支援、リダンダンシーの確保など、様々な整備効果が発現されており、当該区間における更なる事後評価は特段必要ないものとする。</p> <p>道路の整備によるネットワーク効果の更なる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなど、積極的に努めていく。</p>						
<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>	<p>本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。</p> <p>事後評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はないと思われる。</p>						
<p>特記事項</p>	<p>特になし</p>						

- ※ 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。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。
- ※1 富谷IC交差点～仙台港IC間の平均旅行速度
- ※2 富谷JCT～利府しらかし台IC間の交通事故減少
- ※3 事前は平成23年度に実施した「一般国道47号 仙台北部道路」の事業再評価(事業全体)を記載