

宮沢根白石線（南鍛冶町・舟丁工区）街路事業

令和3年度 再評価対象事業リスト (街路事業)

事業名 宮沢根白石線(南鍛冶町・舟丁工区)街路事業

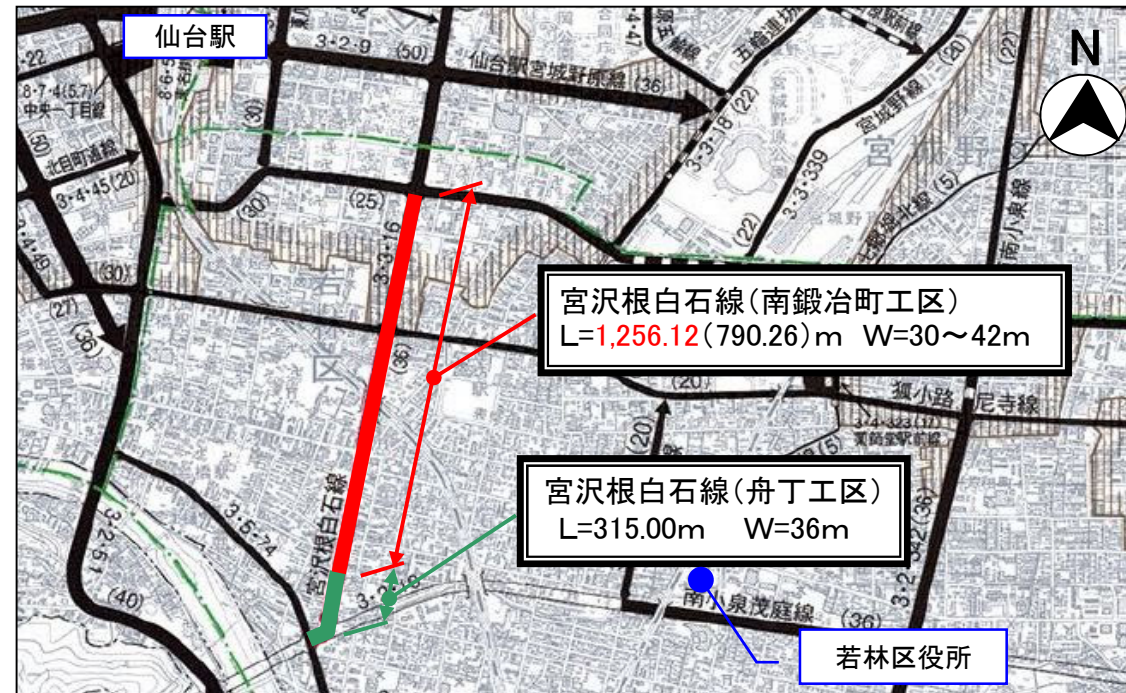
事業の目的・内容	事業の進捗状況				事業を巡る社会・地元情勢の変化	事業の状況及び今後の見通し	費用対効果に係る要因の変化の有無 費用対効果(B/C)	対応方針 (案)	備考					
	全体		H23年度											
<p>本路線は、若林区舟丁を起点とし一部富谷市を通過し泉区根白石字笹山に至る総延長約21.6kmの本市の南北を結ぶ骨格幹線道路である。</p> <p>本工区(若林区舟丁～連坊三丁目)の整備を行い、旧国道4号と接続することにより、市内南東部から仙台駅東口方面へのアクセス向上が図られ、東部地区の都市機能が一層高まるとともに、都心部の交通円滑化が見込まれる。</p> <p>また、本工区は隣接する宮沢橋工区と合わせ、公共交通を中心とした交通体系や災害時も含めた、人流・物流などの都市活動を支える道路ネットワークの一環として、整備を進められている。</p>	事業着手年度	H14	H23迄事業費(D)	82.7億円	<p>本事業は、平成14年度より用地買収に着手し整備を進めている。用地買収も約9割完了し、地域住民からも早期の整備を求められている。</p>	<p>用地買収については、現在までに約9割の取得が完了しており、平成26年度完了を目標に用地買収を進めている。</p> <p>工事については、平成21年度から本格的に着手し、現在は橋梁区間の工事を行っている。平成24年度からは、橋梁区間以外の道路工事も並行して行い、平成29年度の完成を目標に整備を行っていく。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●事業全体 B/C=2.02 B=289.3億円 C=142.9億円 ●一年遅れた場合 B/C=1.95 B=276.3億円 C=142.0億円 ●現時点まで B/C=0 B=0億円 C=97.0億円 ●来年度から完了まで B/C=6.31 B=289.3億円 C=45.9億円 	事業継続	費用対効果の算定を国土交通省策定のマニュアルに基づき算出					
	用地買収着手年度	H14	H23迄用地費(E)	69.3億円										
	工事着手年度	H16	H23迄工事費(F)	13.4億円										
	完了予定年度	H29												
	全体事業費(A)	113.5億円	全体進捗率(D/A)	72.9%										
	全体用地費(B)	81.5億円	用買進捗率(E/B)	85.0%										
	全体工事費(C)	32.0億円	工事進捗率(F/C)	41.9%										
	全体計画	延長790.26m 幅員30～42m	供用延長・整備率等	0.0m 0.0%										
	全体(変更後)		H28年度							<p>本事業は、平成28年に見直しされた「仙台市道路事業方針」において、交流・物流を支援し、地域経済の成長に資する幹線道路網の一つとして位置づけられている。平成14年度より用地買収に着手し整備を進めており、用地買収も残り3件となり、地域住民からも早期の整備を求められている。</p>	<p>【南鍛冶町工区】 用地買収については、残り3件となり、今年度中に契約できる見込みである。</p> <p>工事については、用地取得完了後、残る区間の橋梁工事並びに道路改良工事を行い、平成32年度の完成を目標に整備を行っていく。</p> <p>【舟丁工区】 平成27年度に事業認可を受け、来年度より用地買収に着手する。 南鍛冶町工区と同時に供用できようよう、平成32年度の完成を目標に整備を行っていく。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●事業全体 B/C=2.10 B=383.7億円 C=182.7億円 ●一年遅れた場合 B/C=2.01 B=366.4億円 C=182.6億円 ●現時点まで B/C=0 B=0億円 C=138.4億円 ●来年度から完了まで B/C=8.65 B=383.7億円 C=44.3億円 	事業継続	費用対効果の算定を国土交通省策定のマニュアルに基づき算出
	事業着手年度	H14	H28迄事業費(D)	100.6億円										
	用地買収着手年度	H14	H28迄用地費(E)	76.8億円										
	工事着手年度	H16	H28迄工事費(F)	23.8億円										
	完了予定年度	H32(R2)												
全体事業費(A)	147.9億円	全体進捗率(D/A)	68.0%											
全体用地費(B)	105.2億円	用買進捗率(E/B)	73.0%											
全体工事費(C)	42.7億円	工事進捗率(F/C)	55.7%											
全体計画	延長1,105.26m 幅員30～42m	供用延長・整備率等	0.0m 0.0%											
全体(変更後)		R3年度		<p>本事業は、令和2年3月に路線の一部区間が無電柱化の指定路線となり、電線共同溝を整備することとなった。また本事業の完成供用開始に伴う影響範囲として、終点側から約466mの区間についても付加車線等の整備を行うため、事業区間の延伸を行った。</p> <p>これまでも地域住民から早期の整備を求められていたが、最近では工事の完成時期・供用開始時期関係の問い合わせが増えてきている。</p>	<p>【南鍛冶町工区】 用地買収については全て完了している。 工事については令和4年度中の完成・供用開始に向けて、関連工事も含め事業箇所全域で工事中である。</p> <p>【舟丁工区】 用地買収については未買収が1件であるが、補償物件等は無く今年度中に契約し完了予定である。 工事については、南鍛冶町工区同様に令和4年度中の完成・供用開始に向けて、事業箇所全域で工事中である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●事業全体 B/C=2.09 B=519.8億円 C=248.7億円 ●一年遅れた場合 B/C=2.01 B=499.8億円 C=248.7億円 ●現時点まで B/C=0 B=0億円 C=247.2億円 ●来年度から完了まで B/C=349.3 B=519.8億円 C=1.5億円 	事業継続	費用対効果の算定を国土交通省策定のマニュアルに基づき算出						
事業着手年度	H14	R3迄事業費(D)	172.8億円											
用地買収着手年度	H14	R3迄用地費(E)	113.4億円											
工事着手年度	H16	R3迄工事費(F)	59.3億円											
完了予定年度	R4													
全体事業費(A)	173.5億円	全体進捗率(D/A)	99.6%											
全体用地費(B)	113.5億円	用買進捗率(E/B)	99.9%											
全体工事費(C)	60.0億円	工事進捗率(F/C)	98.8%											
全体計画	延長1,571.12m 幅員30～42m	供用延長・整備率等	0.0m 0.0%											

令和3年度 街路事業概要図

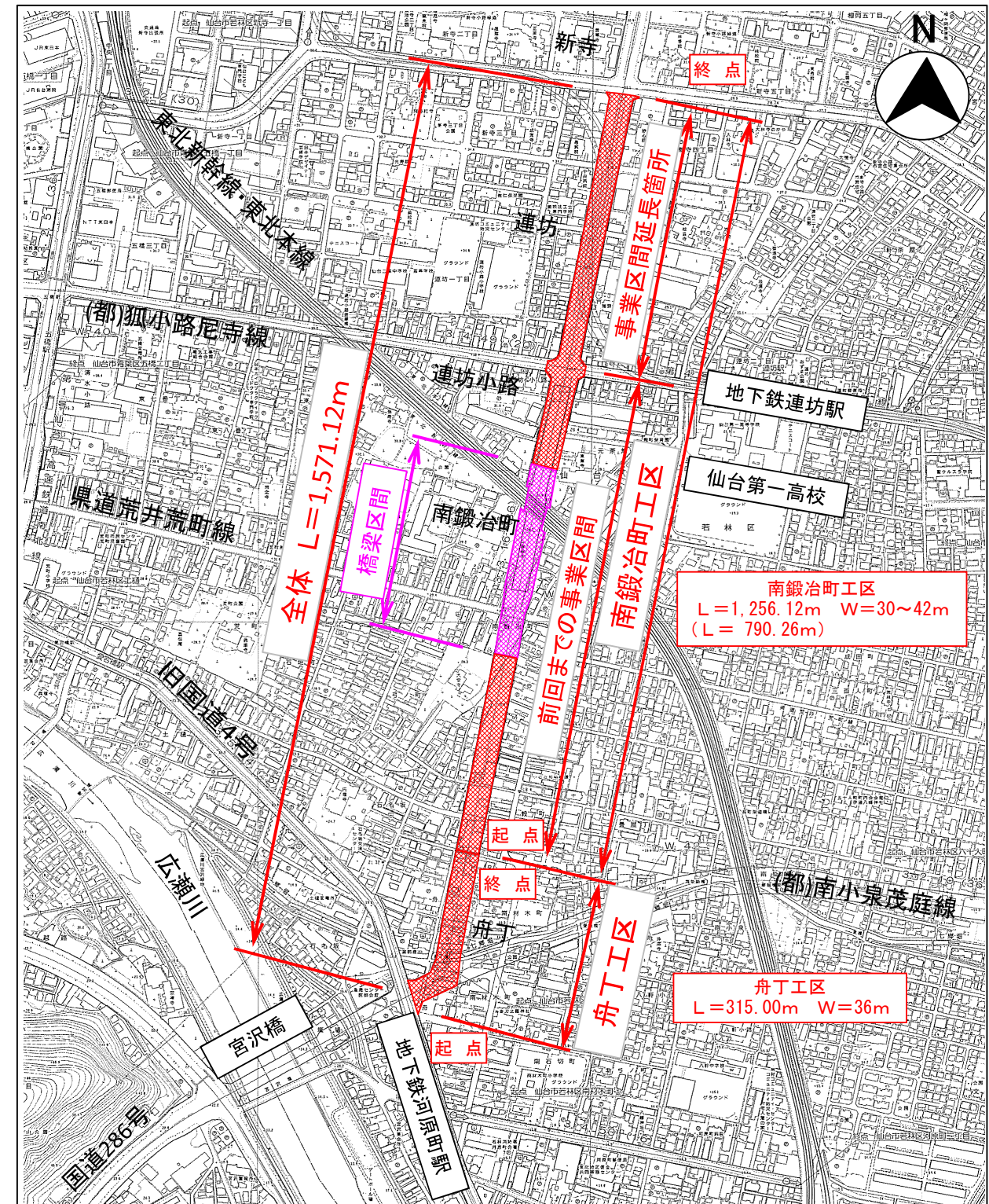
事業名 宮沢根白石線(南鍛冶町・舟丁工区)街路事業

(各図の配置は任意)

位置図

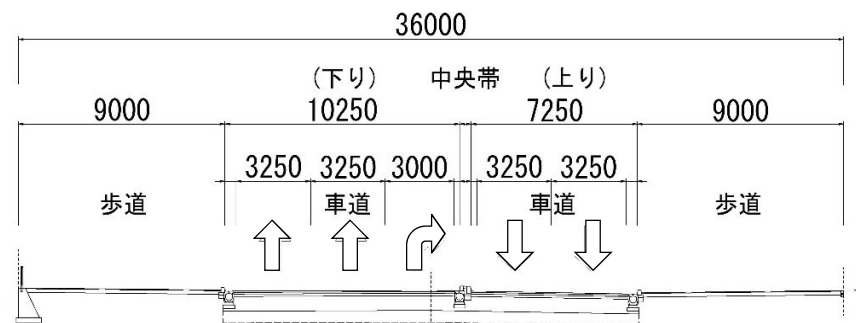


計画概要図

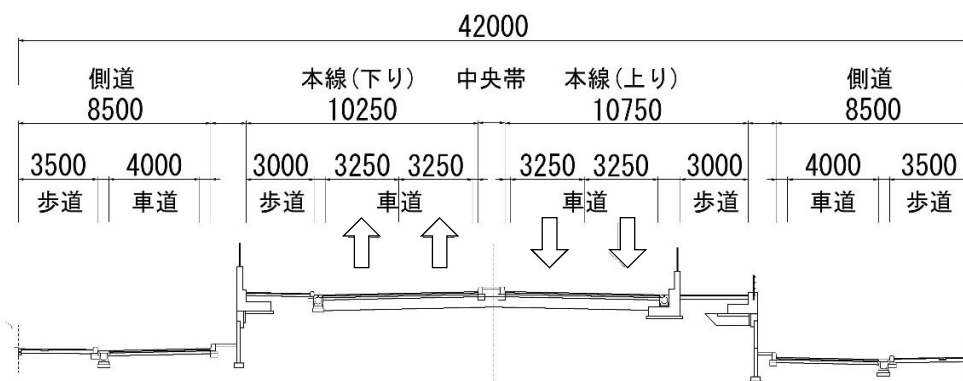


標準横断面図

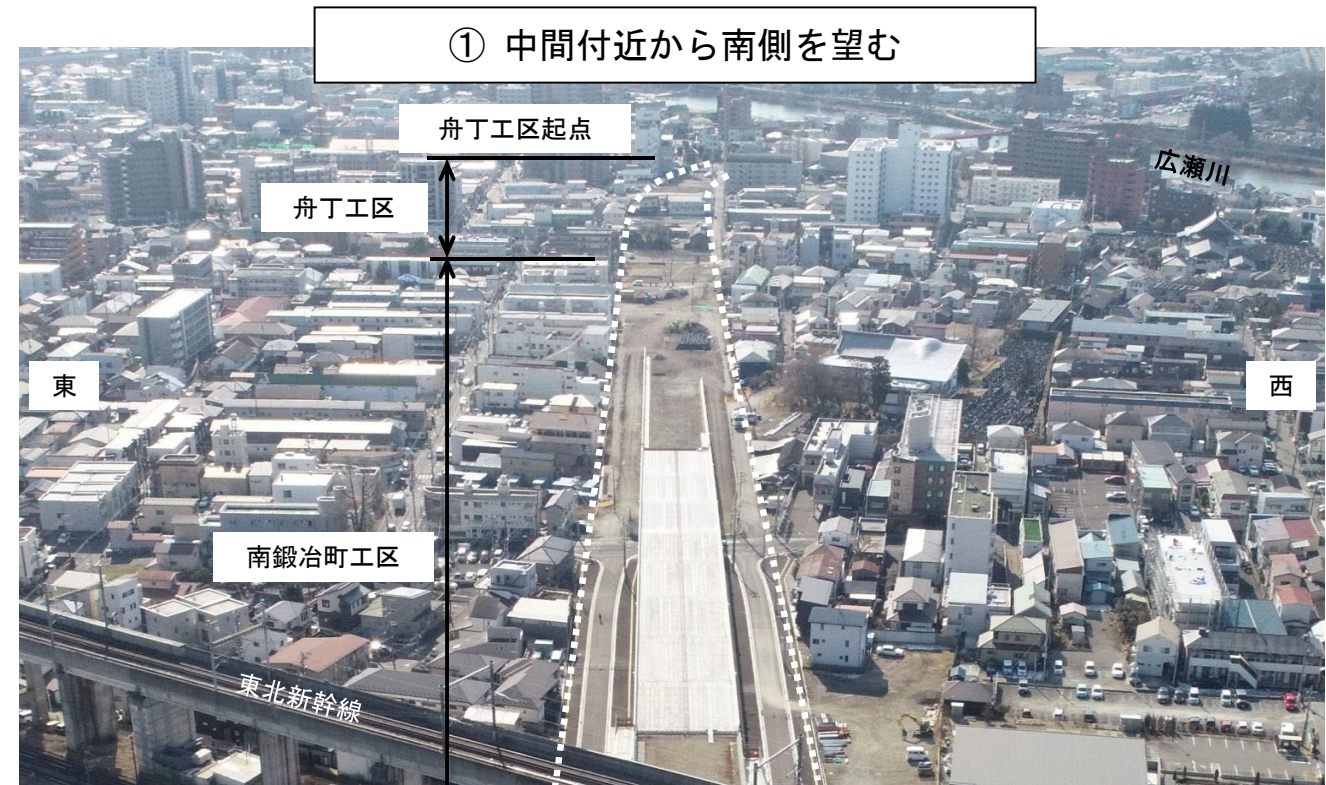
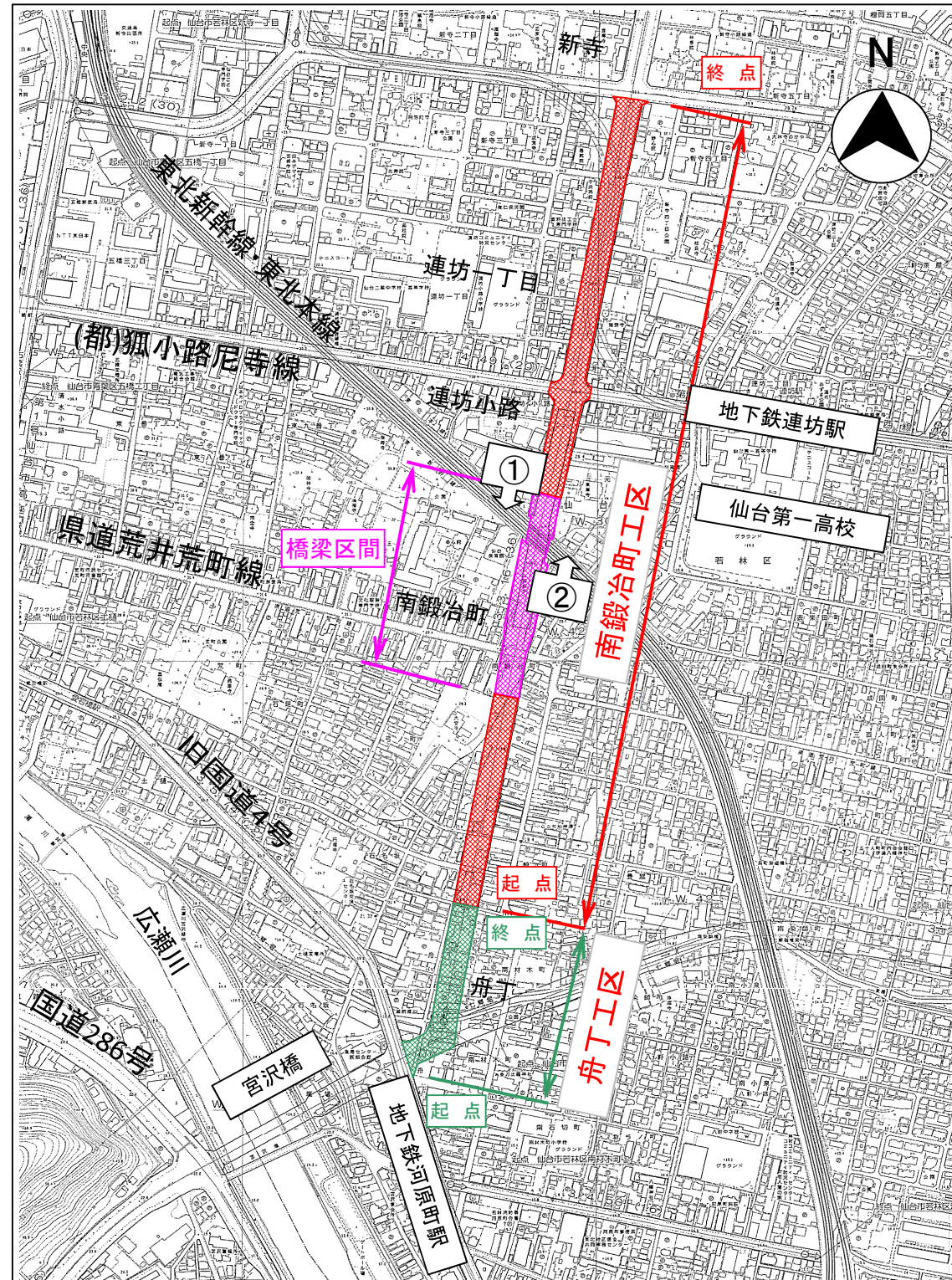
都市計画幅員 W=36m



都市計画幅員 W=42m



現在の状況



令和3年度 再評価対象事業の問題点等（街路事業）

事業名 宮沢根白石線（南鍛冶町・舟丁工区）街路事業

これまでの主な事業経過	事業の遅延理由（問題点）等	問題解決までの経過	当面の課題（問題点）等	問題への対応及び今後の見通し	その他
	処 理 済	平成23年度	今 後	平成23年度	
<p>①南鍛冶町工区</p> <p>S29. 12. 10:都市計画決定</p> <p>H14. 5. 10:当初事業認可 宮城県告示第532号 L=790. 26m W=30~42m 期間:H14年度~H23年度</p> <p>H24. 3:事業認可変更 完了年度の見直し (事業年度:H14年度~H29年度)</p> <p>H 30. 3:事業認可変更 完了年度の見直し (事業年度:H14年度~R4年度)</p>	<p>用地買収について、事業内容や補償内容等の不満により、地権者との交渉が難航し時間を要した。</p>	<p>事業内容の説明や補償内容についての交渉を重ねた結果、約9割の用地買収が完了した。</p>	<p>未買収用地(約2,500㎡)の早期取得。</p>	<p>説明会の開催等により事業に対しての理解は概ね得られてはいるものの、補償内容等に関しては、今後も積極的に用地交渉を行い、丁寧な説明を心がけながら平成26年度には用地買収を完了できるよう交渉を進める。</p>	
	処 理 済	平成28年度	今 後	平成28年度	その他
	<p>R 2. 3:電線共同溝整備路線指定</p> <p>R 3. 2:事業認可変更 事業区間の延伸 L=1, 256. 12m</p>	<p>震災復興事業の本格化により、人材や資機材等が不足し、確保に時間を要したため、予定通りに事業を進めることができなかった。</p>	<p>仙台市内の復興事業に一定の目途がつき、人材や資機材等が安定してきたことにより、計画的に事業を実施しやすくなった。</p>		<p>工事スケジュールに合わせて用地取得を実施し、完成に向けて円滑に事業を進めていく。</p>
<p>②舟丁工区</p> <p>S29. 12. 10:都市計画決定</p> <p>H26. 6. 16:当初事業認可</p> <p>宮城県告示第671号 L=188. 0m W=36. 0m 期間:H27年度~R3年度</p> <p>R4. 3:事業認可変更予定 完了年度の見直し (事業年度:H27年度~R4年度)</p>	<p>令和2年3月に事業区間の一部が無電柱化の指定路線となり、電線共同溝を整備することとなった。 令和2年度発注の道路改築工事及び電線共同溝工事受注業者の破産により、精算処理や再発注の必要が生じた。</p>	<p>電線共同溝工事の追加については、極力事業期間に影響が出ないよう電力等の事業者と工程や施工範囲の調整を行った。 受注者破産に伴う事業スケジュールの見直しについても、契約担当部署との調整を図り、速やかに再発注を行う等、事業期間への影響を最小限に留めた。</p>	<p>地域住民の関心が高いことから、令和4年度中の供用開始に向けて、残りの工事を予定通り進める必要がある。</p>	<p>複数の道路工事及び関連工事が同時期に施工となることから、各工事間の工程調整などを密に行うとともに、地域住民に対し適切な情報提供を行う。 供用開始に向けた関係機関との協議調整を遅滞なく行う。</p>	その他
	令和3年度		令和3年度		その他

宮沢根白石線(南鍛冶町・舟丁工区)街路事業整備状況

事業名 宮沢根白石線(南鍛冶町・舟丁工区)街路事業

○ 事業の実績、整備状況について

南鍛冶町工区
 平成14年度 用地買収開始
 平成16年度 東北本線北側の工事着手
 平成18年度 東北本線北側の暫定供用開始
 平成20年度 県道荒井荒町線以北の用地買収完了
 平成21年度 橋梁工事着手(令和2年度完成)
 平成24年度 道路工事着手
 令和 2年度 県道荒井荒町線以南の用地買収完了
 電線共同溝工事着手
 令和 4年度 道路工事完成, 供用開始予定

用地取得状況(令和3年3月まで)
 計画用地買収面積 28,746.71㎡
 用地買収済面積 28,746.71㎡
 用地未買収面積 0㎡
 用地買収進捗率 100%

舟丁工区
 平成30年度 用地買収開始
 道路工事着手
 令和 2年度 電線共同溝工事着手
 令和 4年度 道路工事完成, 供用開始予定

用地取得状況(令和3年3月まで)
 計画用地買収面積 8,379.77㎡
 用地買収済面積 7,062.04㎡
 用地未買収面積 1,317.73㎡
 用地買収進捗率 84.3%

○ 費用対効果算定根拠及び1年遅れた場合の便益の差について

費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省道路局都市・地域整備局)により算出している。

1年遅れた場合の便益の差 21.0億円

詳細は別紙のとおり

○ 整備スケジュールについて (明確なスケジュールを明記)

前々回(H23) ———— 前回(H28) - - - - - 今回(R3) ————

		H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
南鍛冶町工区	測量・設計																					
	用地買収																					
	橋梁工事																					
	道路工事																					
	事業認可	認可 H24.3まで										変更 H30.3まで					変更 R5.3まで			変更 事業区間		
		H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
舟丁工区	測量・設計																					
	用地買収																					
	道路工事																					
	事業認可															認可 R4.3まで						変更予定 R5.3まで

事業に及ぼした影響とその対応（街路事業）

事業名 宮沢根白石線（南鍛冶町・舟丁工区）街路事業

事業進捗(スケジュール)や事業費への影響の内容	影響を及ぼす要因の発生状況	影響(経緯)及びその度合	対 応	知 見 等	そ の 他
平成23年度					
用地交渉が難航し、用地の取得に時間を要した。	事業への不満や、土地価格・補償内容及び金額について地権者との意向に開きがあった。	工事用地が確保できず、工事の着工が遅れることから、事業効果の発揮も遅れることとなる。	地権者からの理解が得られるよう、精力的に用地交渉を重ねた。	地権者等の意向を早期に把握し、対応することが必要であり、土地代金や補償金等についても地権者の理解を得られるよう丁寧な説明を行う。	
平成28年度					
震災復興事業の本格化により人材や資機材が不足するなど、事業を予定通りに進めることが困難な状況となり、前回の再評価説明時から約3年遅延となった。	H23.3 東日本大震災発災 H23.11 仙台市震災復興計画策定 H24～ 震災復興事業本格化 H28.3 仙台市震災復興計画期間終了	資機材や人材の調達が困難な状況が続いたため、予定通りに工事を進めることができなかった。	工事がスムーズに進むように事前に支障移転などの協議を行うことや、工事スケジュールに合わせて用地取得を完了させ、本事業を計画的に執行する。	事業完了に向けて、工程調整など計画的に事業を進める必要がある。	
令和3年度					
本路線が無電柱化指定路線(電線共同溝整備の追加)となったことや、事業区間の延伸及び工事受注業者の破産などによる影響から、事業完了年度に遅延が生じている。	R2.3 無電柱化路線指定 R2.11 道路工事及び電線共同溝工事受注会社破産	電線共同溝工事の追加、受注業者破産に伴う精算処理及び工事の再発注が必要となった。これらの施工及び手続に時間を要することから、完了時期が2年遅延する見込みである。	電線共同溝に伴う関係機関との協議を事前に行う等、調整に係る時間の短縮を図った。再発注に要する期間においても、道路及び関連工事施工可能な工事は先行して工事を進めた。	今後は、事業完了に向けて、関連工事も含めた各工事間の工程調整などを密にし、計画的に工事を進め、遅延が生じないように工程管理を行う必要がある。	

道路整備の費用便益分析について

1. 費用便益分析の概要

(1) 費用便益分析の基本的な考え方

- 費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。
- 道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。
- それらの効果のうち、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する。

(2) 費用及び便益算出の前提

費用便益分析にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値を、割引率を用いて現在価値に換算して分析する。

費用便益分析にあたり、

1. 現在価値算出のための社会的割引率：4%
 2. 基準年次：評価時点
 3. 検討年数：50年
- の数値を用いて計算を行うものとする。検討年数は、道路施設の耐用年数等を考慮し、50年としている。

2. 便益の算定

(1) 「走行時間短縮便益」の計測

走行時間短縮便益は、道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算定する。総走行時間費用は、各トリップのリンク別車種別の走行時間に時間価値原単位を乗じた値をトリップ全体で集計したものである。

(2) 「走行経費減少便益」の計測

走行経費減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差として算定する。

なお、走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としている。具体的には、燃料費、油脂（オイル）費、タイヤ・チューブ費、車両整備（維持・修繕）費、車両償却費等の項目について走行距離単位当たりで計測した原単位（円/台・km）を用いて算定する。

(3) 「交通事故減少便益」の計測

交通事故減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差として算定する。

道路の整備・改良が行われない場合の総事故損失および道路の整備・改良が行われる場合の総事故損失は、事故率を基準とした算定式を用いてリンク別の交通事故の社会的損失を算定し、これを全対象リンクで集計する。交通事故の社会的損失は、運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び、事故渋滞による損失額から算定している。

(4) 便益の算定

(1) から (3) までの各便益の算定結果をもとに、当該道路整備・改良全体の便益を算定する。

① 検討期間全体の便益の設定

整備路線の供用開始年を起算点として、1. で設定した検討期間（50年間）にわたり、各年次毎の便益の値を算定する。

② 便益の現在価値の算定

①で設定した検討期間中の各便益を、1. で設定した割引率を用いて基準年次における現在価値に割り引いて算定する。

③ 便益額の合計

②で算出された各便益の現在価値額を合計した額が便益合計額となる。

3. 費用の算定

(1) 費用算定の考え方

費用便益分析において、費用としては、道路整備に要する事業費（用地費を含む）及び、維持管理に要する費用があげられる。消費税相当額は費用から控除して算定する。

厳密には、便益算定時に対象となる全路線において、当該道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、道路整備に要する事業費及び維持管理に要する費用の合計を算出し、その差を費用として計上するべきであるが、算出が困難な場合、当該道路整備に要する事業費及び、当該道路の供用後に必要となる維持管理に要する費用のみの計上でよい。

(2) 道路整備に要する事業費

道路整備に要する事業費は、工事費、用地費、補償費、間接経費等を対象とし、その設定については、次のように考える。

① 評価の時点で、事業費、事業期間及び、事業費の配分がほぼ確定しているものについては、それらを用い設定する。

② 評価の時点で、概算事業費しかない場合は、これまでの類似事業を参考に事業期間で事業費の配分を設定する。

(3) 道路維持管理に要する費用

道路維持管理に要する費用は、橋梁、トンネル等の道路構造物の点検・補修にかかる費用、巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用等（間接経費を含む）を対象とする。その設定については、既存の路線での実績を参考に、車線数、交通量、構造物比率や雪氷対策の必要性等を考慮して、設定する。

(4) 総費用の現在価値の算定

事業費、維持管理費について、当該道路の整備・改良が行われる場合の費用から、当該道路の整備・改良が行われない場合の費用を減じた差を、1. で設定した検討期間(50年間)にわたり、各年次毎に算定し、基準年次における現在価値を算定する。事業費は事業期間での設定となり、維持管理費は、当該道路の供用開始年次より検討期間(50年間)の各年次における設定となる。また、事業費のうち用地費など、検討期間後の残存価値については、現在価値化したのち控除してもよい。

4. 費用便益分析の実施

(1) 分析結果のとりまとめ

費用便益分析は、次のCBR (B/C) により行う。

○社会費用便益比 (CBR (B/C))

$$CBR (B/C) = (\text{プロジェクト便益の現在価値}) \div (\text{プロジェクト費用の現在価値})$$

$$\text{プロジェクト便益} = \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}$$

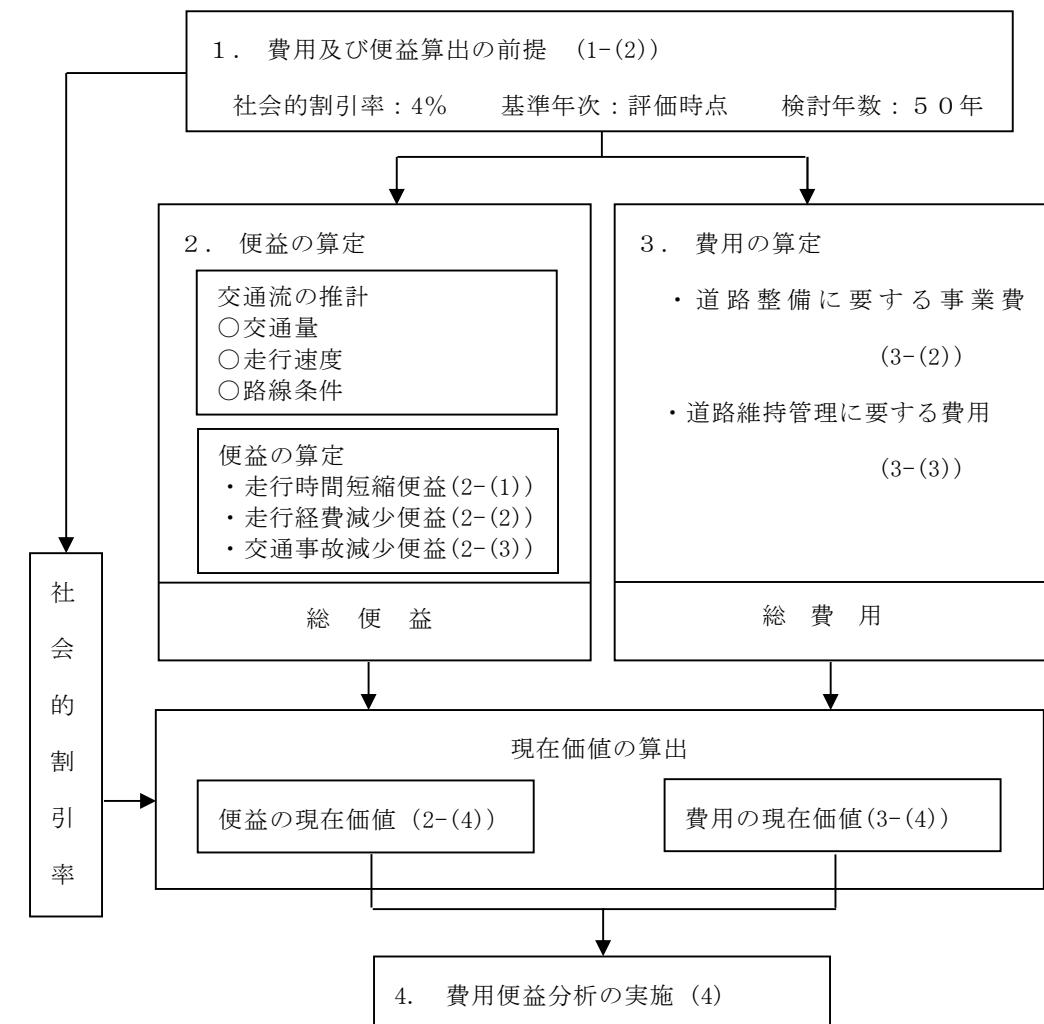
$$\text{プロジェクト費用} = \text{事業費} + \text{維持管理費}$$

(2) 再評価における費用便益分析

再評価に際して行う費用便益分析は、原則として、「事業全体の投資効率性」と「残事業の投資効率性」の両者による評価を実施する。

「残事業の投資効率性」の評価にあたっては、再評価地点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出する。

概略検討フロー



事業に及ぼした影響とその対応（街路事業）

事業名 南小泉茂庭線（宮沢橋工区）街路事業

事業進捗(スケジュール)や事業費への影響の内容	影響を及ぼす要因の発生状況	影響(経緯)及びその度合	対 応	知 見 等	そ の 他
宮沢橋工区は、概ね順調に事業が進捗している。					

南小泉茂庭線(宮沢橋工区)街路事業

令和3年度 再評価対象事業リスト (街路事業)

事業名 南小泉茂庭線(宮沢橋工区)街路事業

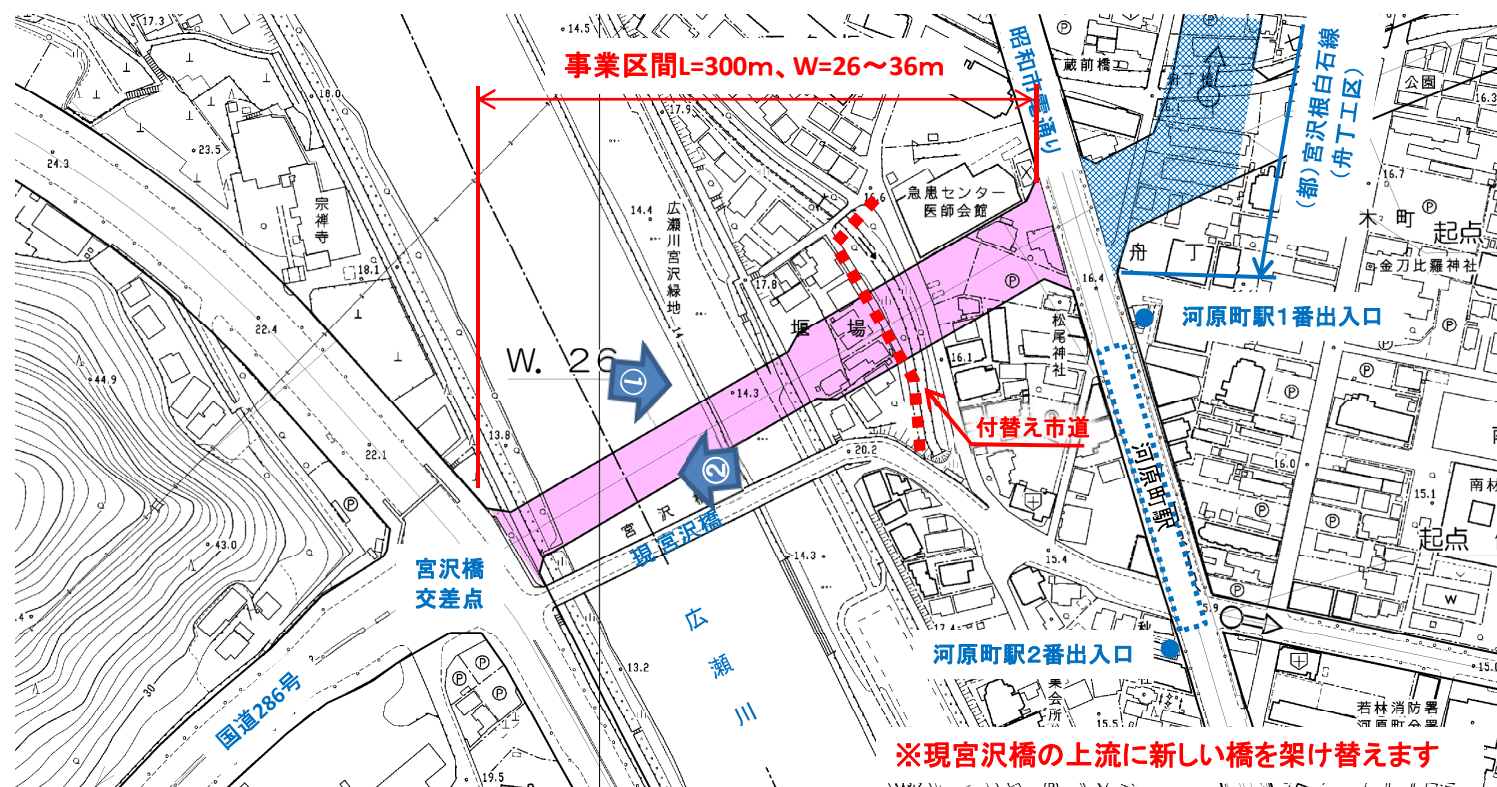
事業の目的・内容	事業の進捗状況				事業を巡る社会・地元情勢の変化	事業の状況及び今後の見通し	費用対効果に係る要因の変化の有無 費用対効果 (B/C)	対応方針 (案)	備考				
	事業着手年度	平成29年度	R3迄 事業費 (D)	22.8億円						用地買収着手年度	令和元年度	R3迄 用地費 (E)	10.億円
<p>(都)南小泉茂庭線は、仙台市若林区遠見塚を起点とし、広瀬川を横断し長町、富沢などの仙台市西部の拠点を經由し、太白区坪沼に至る延長約15.44kmの都市計画道路であり、本市の骨格幹線道路網を形成する主要幹線道路として位置づけられている路線である。</p> <p>隣接工区である南鍛冶町・舟丁工区と合わせ宮沢橋工区の整備により、仙台市西部と国道45号までが接続され、公共交通の利用促進及び都心部の交通の円滑化が図られる見込みである。</p> <p>また、これらの工区は、公共交通を中心とした交通体系や災害時も含めた、人流・物流などの都市活動を支える道路ネットワークの一環として、整備を進められている。</p>	全体事業費 (A)	82.7億円	全体進捗率 (D/A)	27.6%	<p>本工区の隣接する宮沢根白石線(南鍛冶町・舟丁工区)は令和4年度の供用開始を目指しており、両工区の事業効果発現のためにも、宮沢橋工区を早期に供用開始する必要がある。現宮沢橋では慢性的な渋滞が発生しており、地元からは早期の整備を求められている。</p>	<p>現在、用地買収と橋梁工事を並行して進めている。令和4年度中に橋梁下部工は完成する見込みである。その後、橋梁上部工工事や橋梁前後の取付道路工事をを行い、令和6年度末の供用開始を目指し、事業を進めている。</p>	<p>●事業全体 B/C=1.54 B=122.3億円 C=79.2億円</p> <p>●一年遅れた場合 B/C=1.50 B=117.6億円 C=78.5億円</p> <p>●現時点まで B/C=0 B=0億円 C=25.6億円</p> <p>●来年度から完了まで B/C=2.03 B=122.3億円 C=53.6億円</p>	事業継続	費用対効果の算定を国土交通省策定のマニュアルに基づき算出				
	全体用地費 (B)	12.4億円	用買進捗率 (E/B)	80.6%									
	全体工事費 (C)	70.3億円	工事進捗率 (F/C)	18.2%									
	全体計画 延長 L= 300 m 幅員 W= 26~36 m		供用延長・整備率等	0.0m 0.0%									

街路事業概要図

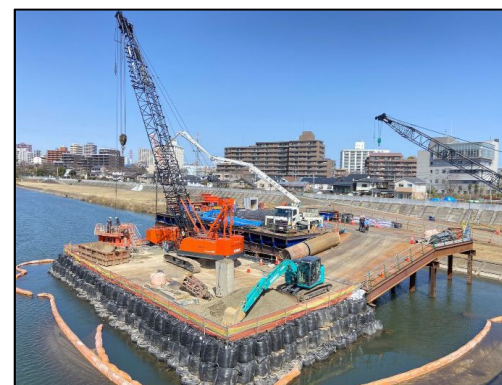
事業名 南小泉茂庭線(宮沢橋工区)街路事業

(各図の配置は任意)

位置図



工事の状況



①橋脚工事の状況
(R3. 3. 13 撮影)
場所打ち杭(橋脚を支える基礎)を施工中。

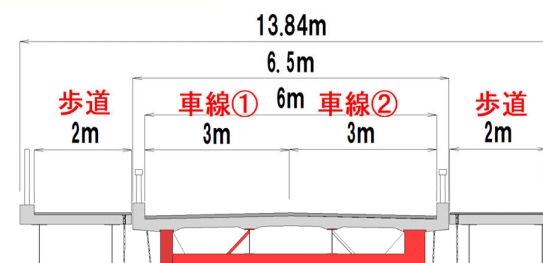


②橋台工事の状況
(R3. 6. 8 撮影、太白区側橋台)
コンクリートの躯体を打設中。

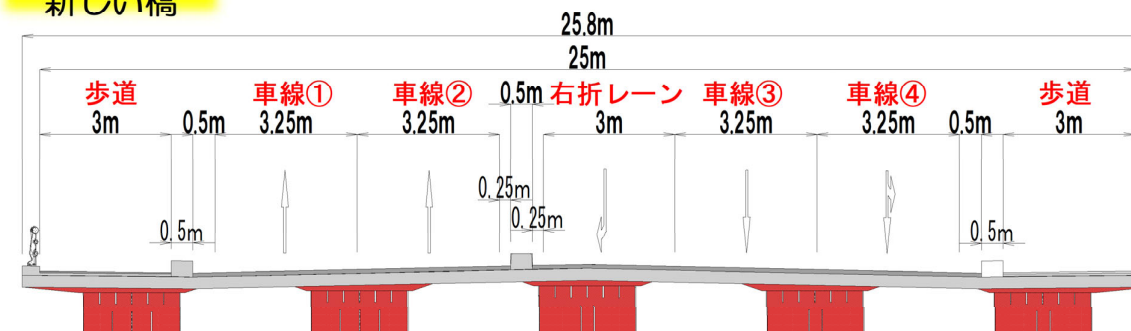
計画概要図



現在の橋



新しい橋



令和3年度 再評価対象事業の問題点等（街路事業）

事業名 南小泉茂庭線（宮沢橋工区）街路事業

これまでの主な事業経過	処 理 済		今 後		そ の 他
	事業の遅延理由（問題点）等	問題解決までの経過	当面の課題（問題点）等	問題への対応及び今後の見通し	
<p>○これまでの経緯 ＜都市計画決定＞ S29.12.10 都市計画決定(当初)</p> <p>＜事業認可＞ H29.2.13 事業認可 宮城県告示第166号 L=300.0m W=26.0～36.0m 事業期間:H28年度～H36年度</p> <p>＜事業説明会＞ 第1回 H29.10月 事業着手 第2回 H30.7月 設計概要・用地協力</p> <p>＜工事説明会＞ 第1回 R1.10月 工事着手時</p>			<p>＜共有地の取得＞ 宮沢橋工区の事業予定地において、未相続により相続人が120名となった共有地がある。 当該用地は、都市計画道路本線以外にも関連事業として付替えを行う市道部分としても取得が必要である。 任意買収を基本として用地の取得を目指すが、連絡先不明等の理由により任意買収が難しいと予測される相続人がいる。</p>	<p>＜共有地の取得＞ 任意買収が難しい相続人に対しては、土地収用法により取得を行う予定である。</p> <p>【取得までに要すると予測される期間】 ■事業認定…1年半 ・都市計画道路本線と同時に取得する付替え市道について、関連事業として別途事業認定が必要。 ■土地収用法による用地の取得…1年 ・申し立て時点で、任意買収が困難である相続人を対象に、裁決申請を行う。</p> <p>⇒明渡裁決後、施工着手</p>	

街路事業整備状況

○ 事業の実績、整備状況について

平成29年度 詳細設計の実施
 令和元年度 用地買収開始
 橋梁工事(下部工)の工事着手
 令和3年度 六郷堀暗渠化工事の着手
 令和4年度以降 上部工及び道路改築工事(予定)
 令和6年度末 供用開始(予定)

○ 費用対効果算定根拠及び1年遅れた場合の便益の差について

1年遅れた場合の便益の差 4.7億円
 詳細は別紙のとおり

<用地取得状況> R3.7末現在

面積		
取得予定(㎡)	取得済み(㎡)	取得率
4207.29	2810.08	67%

○ 整備スケジュールについて (明確なスケジュールを明記)

全体工程表								
		令和元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
用地		任意買収		事業認定	土地収用			新しい道路の開通
橋梁工事	下部	橋台・橋脚			上部工			
	上部							
道路工事					交差点改良・舗装			
その他工事		六郷堀水路工事・擁壁工事			付替え市道工事			
撤去工事		現在						

道路整備の費用便益分析について

1. 費用便益分析の概要

(1) 費用便益分析の基本的な考え方

- 費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。
- 道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。
- それらの効果のうち、現時点における知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する。

(2) 費用及び便益算出の前提

費用便益分析にあたっては、算出した各年次の便益、費用の値を、割引率を用いて現在価値に換算して分析する。
費用便益分析にあたり、

1. 現在価値算出のための社会的割引率：4%
 2. 基準年次：評価時点
 3. 検討年数：50年
- の数値を用いて計算を行うものとする。検討年数は、道路施設の耐用年数等を考慮し、50年としている。

2. 便益の算定

(1) 「走行時間短縮便益」の計測

走行時間短縮便益は、道路の整備・改良が行われない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差として算定する。総走行時間費用は、各トリップのリンク別車種別の走行時間に時間価値原単位を乗じた値をトリップ全体で集計したものである。

(2) 「走行経費減少便益」の計測

走行経費減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差として算定する。

なお、走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下のうち、走行時間に含まれない項目を対象としている。具体的には、燃料費、油脂（オイル）費、タイヤ・チューブ費、車両整備（維持・修繕）費、車両償却費等の項目について走行距離単位当たりで計測した原単位（円/台・km）を用いて算定する。

(3) 「交通事故減少便益」の計測

交通事故減少便益は、道路の整備・改良が行われない場合の交通事故による社会的損失から、道路の整備・改良が行われる場合の交通事故による社会的損失を減じた差として算定する。

道路の整備・改良が行われない場合の総事故損失および道路の整備・改良が行われる場合の総事故損失は、事故率を基準とした算定式を用いてリンク別の交通事故の社会的損失を算定し、これを全対象リンクで集計する。交通事故の社会的損失は、運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物に関する物的損害額及び、事故渋滞による損失額から算定している。

(4) 便益の算定

(1) から (3) までの各便益の算定結果をもとに、当該道路整備・改良全体の便益を算定する。

① 検討期間全体の便益の設定

整備路線の供用開始年を起算点として、1. で設定した検討期間（50年間）にわたり、各年次毎の便益の値を算定する。

② 便益の現在価値の算定

①で設定した検討期間中の各便益を、1. で設定した割引率を用いて基準年次における現在価値に割り引いて算定する。

③ 便益額の合計

②で算出された各便益の現在価値額を合計した額が便益合計額となる。

3. 費用の算定

(1) 費用算定の考え方

費用便益分析において、費用としては、道路整備に要する事業費（用地費を含む）及び、維持管理に要する費用があげられる。消費税相当額は費用から控除して算定する。

厳密には、便益算定時に対象となる全路線において、当該道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、道路整備に要する事業費及び維持管理に要する費用の合計を算出し、その差を費用として計上するべきであるが、算出が困難な場合、当該道路整備に要する事業費及び、当該道路の供用後に必要となる維持管理に要する費用のみの計上でよい。

(2) 道路整備に要する事業費

道路整備に要する事業費は、工事費、用地費、補償費、間接経費等を対象とし、その設定については、次のように考える。

① 評価の時点で、事業費、事業期間及び、事業費の配分がほぼ確定しているものについては、それらを用い設定する。

② 評価の時点で、概算事業費しかない場合は、これまでの類似事業を参考に事業期間で事業費の配分を設定する。

(3) 道路維持管理に要する費用

道路維持管理に要する費用は、橋梁、トンネル等の道路構造物の点検・補修にかかる費用、巡回・清掃等にかかる費用、除雪等にかかる費用等（間接経費を含む）を対象とする。その設定については、既存の路線での実績を参考に、車線数、交通量、構造物比率や雪氷対策の必要性等を考慮して、設定する。

(4) 総費用の現在価値の算定

事業費、維持管理費について、当該道路の整備・改良が行われる場合の費用から、当該道路の整備・改良が行われない場合の費用を減じた差を、1. で設定した検討期間(50年間)にわたり、各年次毎に算定し、基準年次における現在価値を算定する。事業費は事業期間での設定となり、維持管理費は、当該道路の供用開始年次より検討期間(50年間)の各年次における設定となる。また、事業費のうち用地費など、検討期間後の残存価値については、現在価値化したのち控除してもよい。

4. 費用便益分析の実施

(1) 分析結果のとりまとめ

費用便益分析は、次のCBR (B/C) により行う。

○社会費用便益比 (CBR (B/C))

$$CBR (B/C) = (\text{プロジェクト便益の現在価値}) \div (\text{プロジェクト費用の現在価値})$$

$$\text{プロジェクト便益} = \text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}$$

$$\text{プロジェクト費用} = \text{事業費} + \text{維持管理費}$$

(2) 再評価における費用便益分析

再評価に際して行う費用便益分析は、原則として、「事業全体の投資効率性」と「残事業の投資効率性」の両者による評価を実施する。

「残事業の投資効率性」の評価にあたっては、再評価地点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出する。

概略検討フロー

