

新規事業採択時評価結果（平成18年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|---|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道4号 仙台拡幅（延伸） | 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：宮城県仙台市宮城野区燕沢 至：宮城県仙台市宮城野区鶴ヶ谷 | 延長 | 1.8 km | | |
| 事業概要 | <p>仙台バイパスは、一般国道4号のバイパスとして宮城県柴田郡柴田町四日市から宮城県黒川郡富谷町大沢峠までの延長37.9 kmの大規模バイパスであり、宮城県内、仙台都市圏の南北の主要交流促進軸として位置付けられている。</p> <p>仙台拡幅（延伸）は、一般国道4号において宮城県仙台市宮城野区燕沢から同市同区鶴ヶ谷に至る延長1.8 kmの6車線道路である。</p> | | | | |
| 事業の目的、必要性 | <p>仙台拡幅（延伸）は、渋滞の著しい一般国道4号仙台バイパス区間の交通混雑の緩和、事故の減少等を図るとともに、地域間交流及び地域経済の活性化に大きく寄与するものである。</p> | | | | |
| 全体事業費 | 5.8 億円 | 計画交通量 | 85,700 台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
 仙台拡幅（延伸）は、渋滞の著しい一般国道4号の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、仙台都市圏広域行政推進協議会（会長：仙台市長）より渋滞対策の推進の要望（平成17年7月6日）を受けている。

事業採択の前提条件
 費用便益：便益が費用を上回っている。
 手続きの完了：S.54年10月12日に都市計画決定済み。

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|--|--|---|--------------|--|
| 費用対便益 | B / C | 2.0 | 総費用：4.7 億円 （事業費：4.0 億円 維持管理費：0.7 億円） | 総便益：9.3 億円 （走行時間短縮便益：8.3 億円 走行費用減少便益：0.9 億円 交通事故減少便益：0.1 億円） | 基準年 平成17年 | |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | | 宮城県内の国道4号中、第3位の渋滞損失時間である区間の渋滞を解消する。 【渋滞損失時間の改善】約4.2万人時/年 約2.4万人時/年 国道4号B Pのうち、新規事業化区間に該当する区間の合計値 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】約40.7万人時/年km（現況） 宮城県平均：約3.6万人時/年km（約11倍） 全国平均：約2.0万人時/年km（約20倍） 【渋滞度曲線】全国直轄国道センサス区間の上位2割に含まれる。 【その他の特徴】主要な渋滞ポイントの緩和（荒町交差点：最大渋滞長380m 140m、最大通過時間13分 11.5分） | | |
| | | 事故対策 | | 宮城県内平均死傷事故率の2倍以上が含まれている当該区間の事故の減少が見込まれる。（現況：約218.3件/億台キロ） 【死傷事故率】約218.3件/億台キロ（現況）〔死傷事故率比（県内交差点部平均比）=3.3〕 当該区間における一般国道4号の最大死傷事故率 【事故率曲線】宮城県内直轄国道区間における死傷事故率の中で、上位2割に含まれる。 | | |
| | 歩行空間 | - | 注目すべき影響はない。 | | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | - | 注目すべき影響はない。 | | |
| | | 地域経済 | - | 注目すべき影響はない。 | | |
| 災害 | | - | 注目すべき影響はない。 | | | |
| 環境 | - | 注目すべき影響はない。 | | | | |
| 地域社会 | | 日常活動圏中心都市へのアクセス向上（通勤買物：仙台市泉区、富谷町、大和町） （周辺市町村から仙台都心部へのアクセス向上が見込まれる路線である。ピーク時における新規事業化区間の通過時間：12分 3.5分） | | | | |
| 事業実施環境 | | 一般国道4号仙台拡幅として、H元事業着手。H18供用予定。 | | | | |

採択の理由

費用便益が2.0と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、当該事業箇所の現道における現況渋滞状況及び事業時実施による改善効果は大きいことから、渋滞対策の必要性・効果等、社会全体への効果は高いと判断できる。
 以上より、本事業を採択した。

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。