

一般国道47号 仙台北部道路 (利府JCT~富谷IC)

【 事後評価 】

東日本高速道路(株)

平成27年12月22日

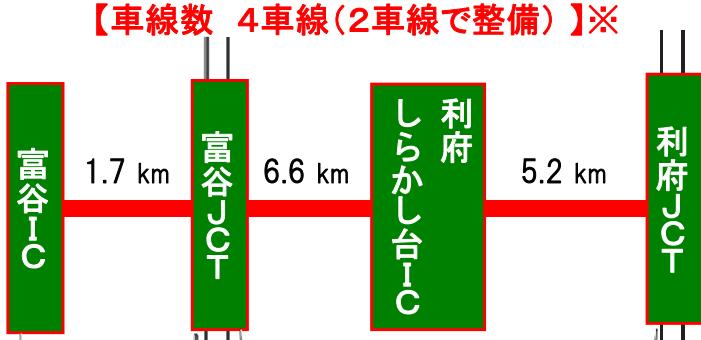
あなたに、ベスト・ウェイ。



1. 事業の概要(1) 位置図・路線概要



- 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。
- 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塩釜港への利便性の向上、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。



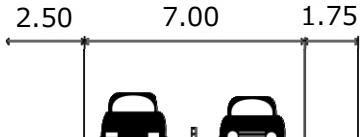
※規格 第1種第3級(設計速度80km/h) 第1種第2級(設計速度100km/h) 1

1. 事業の概要(2) 事業経緯

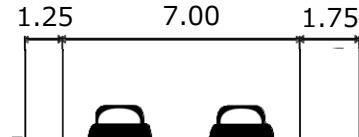
NEXCO

標準横断図(富谷JCT~利府JCT)

土工部



橋梁部



単位: m

至青森

事後評価区間

大崎市



土工部



富谷JCT



高架橋部

至東京

東北縦貫自動車道
48

仙台市青葉区

至東京

泉PA・SIC

仙台港北IC

利府JCT

仙台港IC

利府塩釜IC

利府しらかし台IC

利府中IC

富谷町

富谷IC

利府JCT

泉IC

松島町

富谷JCT

大和IC

鶴巣PA

至青森



利府JCT

1. 事業の概要(2) 事業経緯



	富谷IC～富谷JCT	富谷JCT～利府しらかし台IC	利府しらかし台IC～利府JCT
事業経緯	事業化 (直轄)	平成5年度	
	有料事業 許可	平成21年8月28日	平成12年9月12日
	事業方式	一般国道事業と有料道路事業による事業方式	
	開 通	平成25年12月22日	平成14年5月19日 平成22年10月22日 (利府JCTフル化)
	計 画	934億円 (うち有料道路事業費132億円)	
	実 績	924億円(▲10億円 増減率▲1.1%) (うち有料道路事業費119億円※(▲13億円))	

2. 事業費の変更要因

(1) 工費に関する減 (▲2億円)

① 現地調査結果及び詳細設計完了等に伴う減

▲1億円(後述)

【内訳1】門型型式の標識構造の見直しに伴う減

【内訳2】防護柵の再利用に伴う減

② 落札差額に伴う減

▲3億円

③ 数量精査等に伴う増

+2億円

(2) その他費に関する減 (▲9億円)

① ETC経路情報システムの見直しに伴う減

▲8億円(後述)

② 落札差額に伴う減

▲1億円

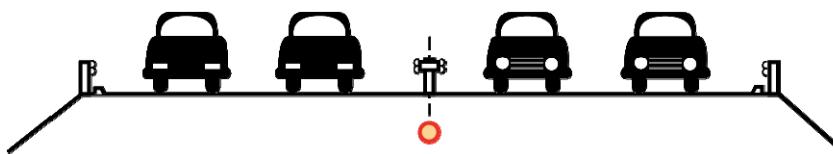
2. 事業費の変更要因

①現地調査結果、詳細設計完了等に伴う減(▲1億円)

【内訳1】門型型式の標識構造の見直しに伴う減

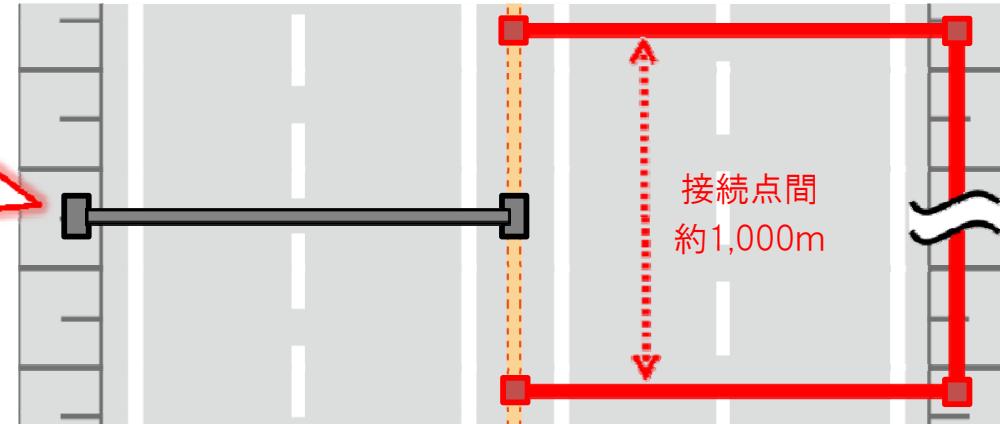
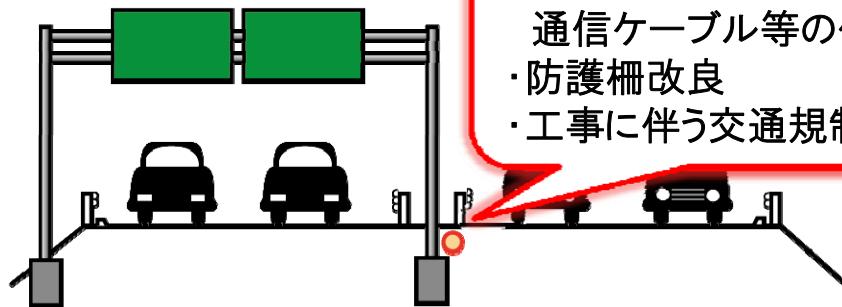
■東北自動車道に設置する門型型式の標識柱の位置を、中央分離帯から上下線を跨ぐ位置へ見直すことにより、通信ケーブル等の付替え等を回避し、工事費を削減した。

設置前



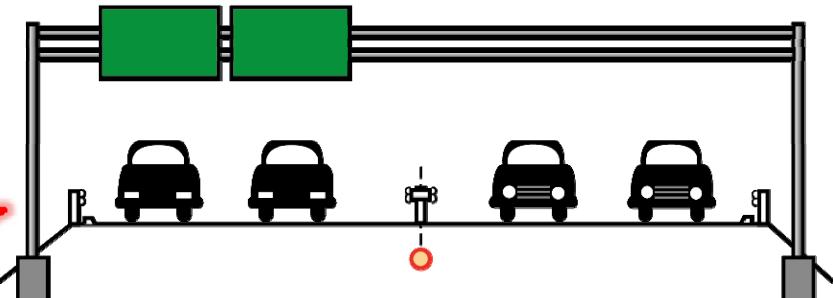
■ 接続点

当初計画



変更

・標識の材料費は増額となるが、通信ケーブル等の付替えを回避することによりコストを縮減



設置完了写真 (東北自動車道)

2. 事業費の変更要因

【内訳2】防護柵の再利用に伴う減

- 改良工事等で発生した防護柵に再メッキを施して転用し、コストを縮減した。



防護柵の再メッキ状況



再メッキ後の設置イメージ

2. 事業費の変更要因

①ETC経路情報システムの見直しに伴う減(▲8億円)

【内訳1】ETC経路情報システムの見直しに伴う減

- 仙台北部道路の完成により仙台都市圏高速環状ネットワークが構築され、経路が複数存在したことから、事業者が異なる仙台南部道路(当時は、宮城県道路公社管理)との料金収入按分をするため、経路判別ができるETC経路情報システムの設置を計画。
- 宮城県道路公社との協議の結果、仙台南部道路の通行料金の按分については、経路判別をする必要がなくなったため、当該システムの設置が不要となったことにより、コストを削減。



3. 事業の効果 IC区間交通量

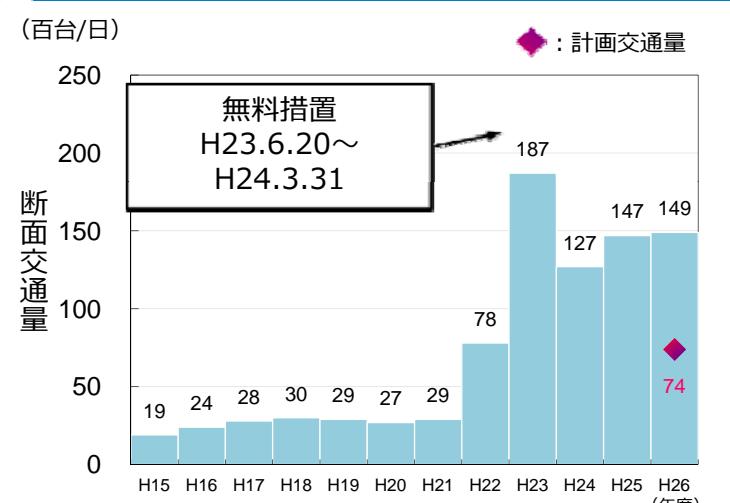
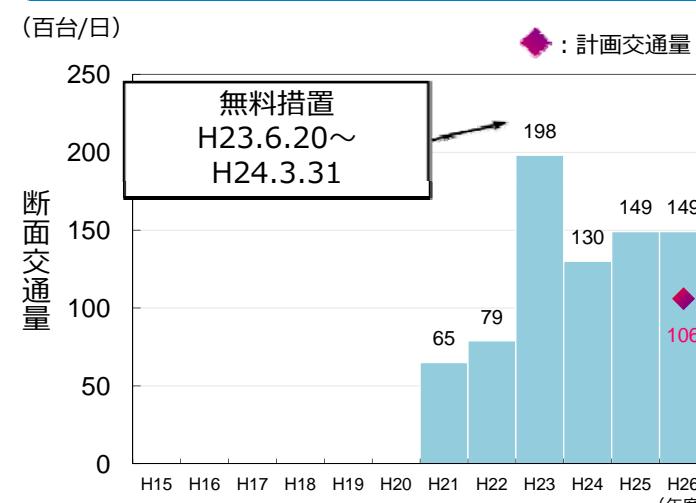
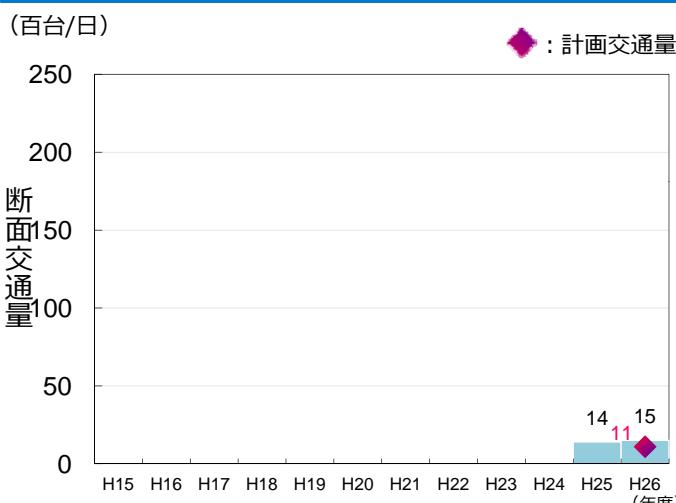
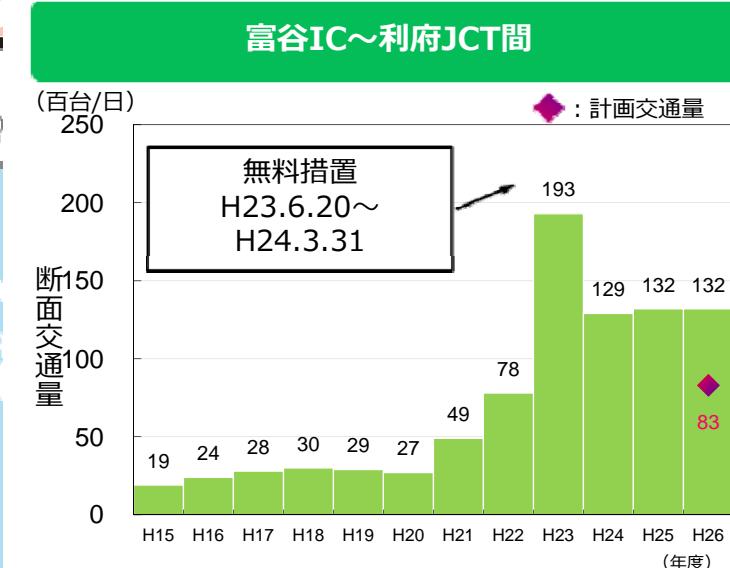
- 交通量は開通区間の延伸に伴い、着実に増加し、平成26年度の富谷JCT～利府JCT間は約14,900台/日で、計画交通量を上回っている。



富谷IC～富谷JCT間
(A-A' 断面)

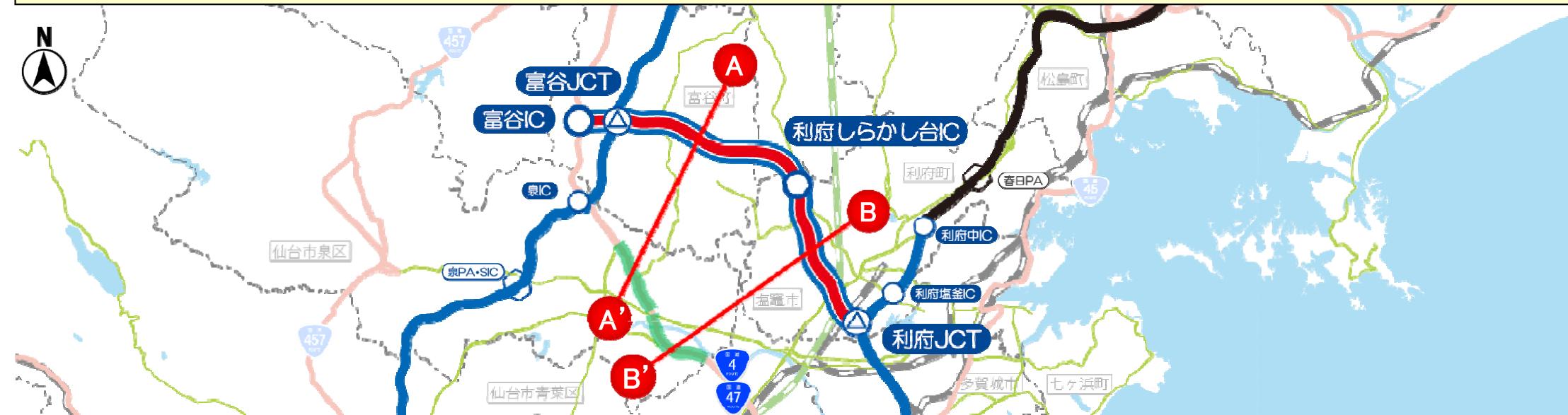
富谷JCT～利府しらかし台IC間
(B-B' 断面)

利府しらかし台IC～利府JCT間
(C-C' 断面)

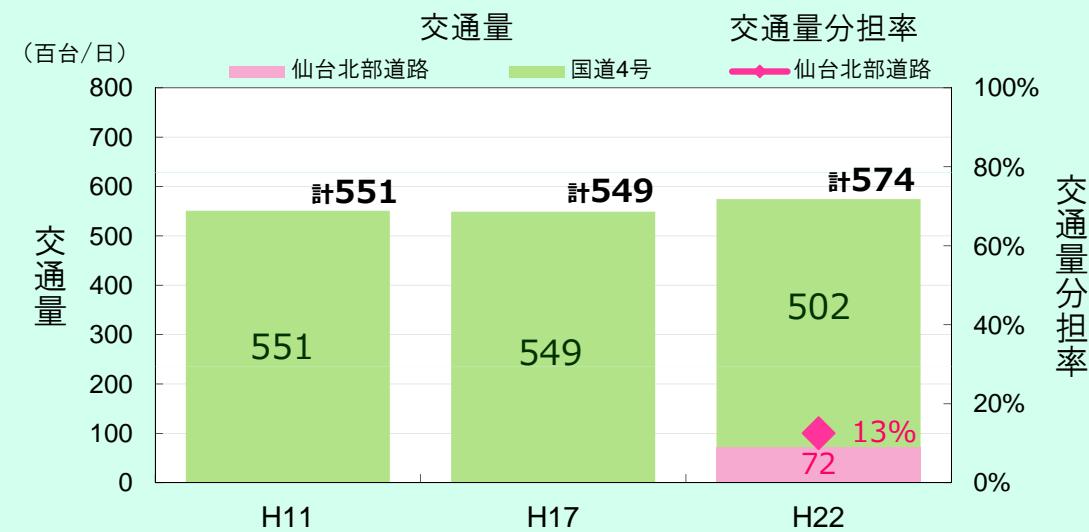


3. 事業の効果 交通の変化

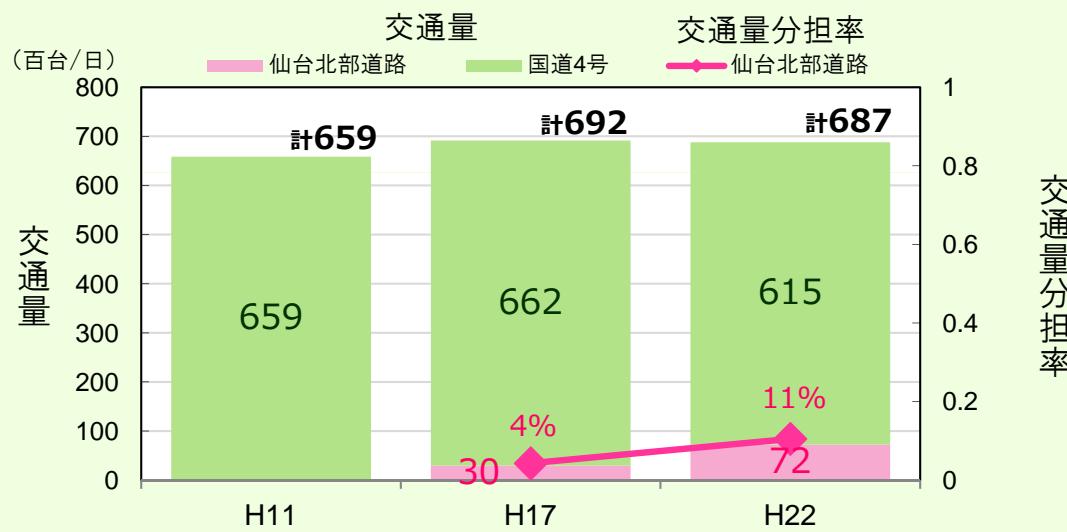
- 仙台北部道路の開通に伴い、仙台北部道路の分担率は増加傾向にあり、富谷JCT～利府JCT間では、約1割となっている。



富谷JCT～利府しらかし台IC (A-A') の全車交通量と交通量分担率



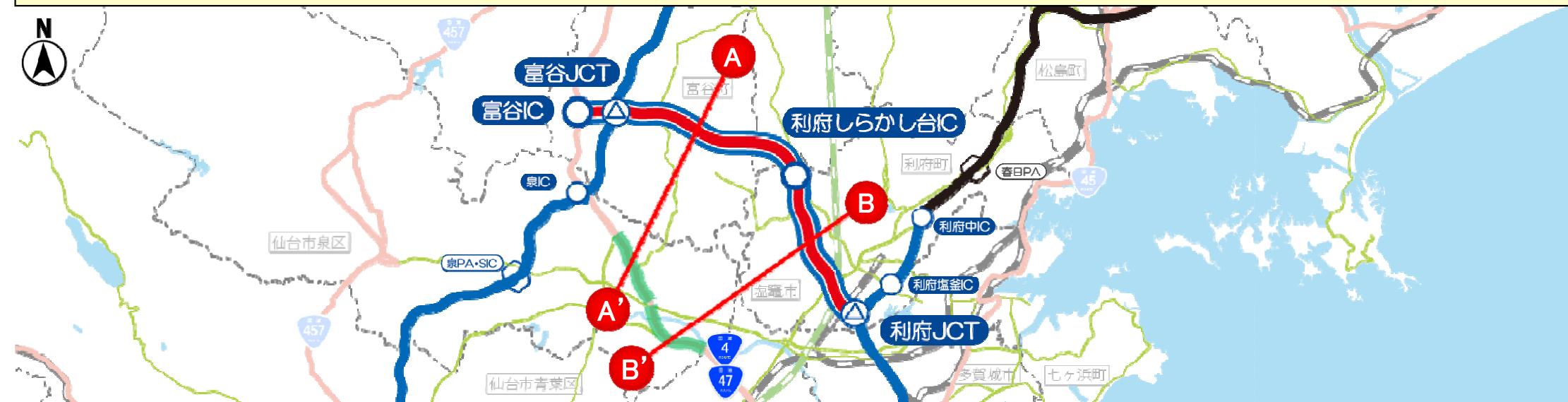
利府しらかし台IC～利府JCT (B-B') の全車交通量と交通量分担率



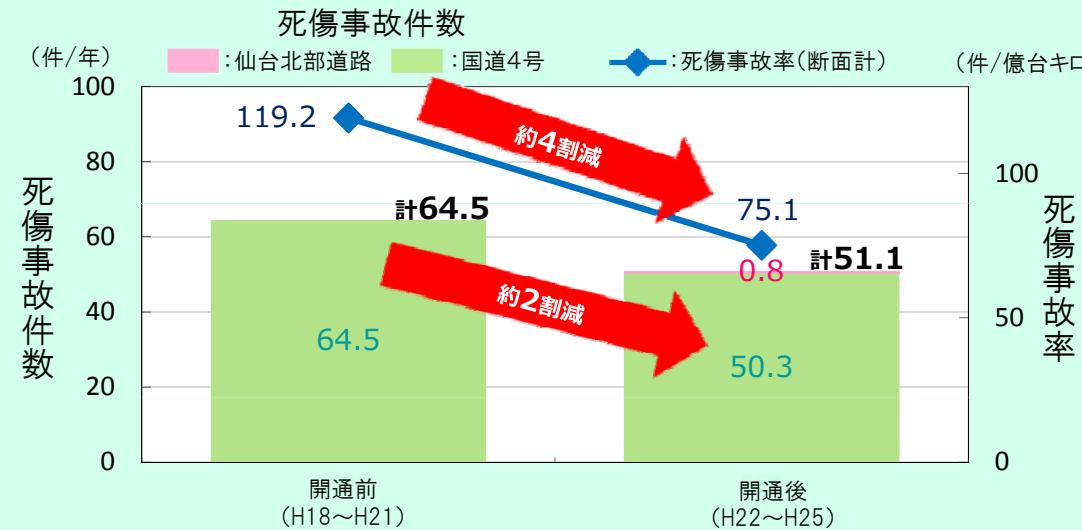
※ 出典:平成11年・17年・22年 道路交通センサス(表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある)

3. 事業の効果 事故の減少

- 仙台北部道路の開通に伴い、仙台北部道路と並行する国道4号の死傷事故件数及び死傷事故率は減少している。



富谷JCT～利府しらかし台IC (A-A') の事故件数と死傷事故率



利府しらかし台IC～利府JCT (B-B') の事故件数と死傷事故率



※ 出典:NEXCO提供データ、ITARDAデータ(公益財団法人交通事故総合分析センター) 事故件数:4年平均件数
交通量(台キロ):平成11年、17年、22年道路交通センサス 10

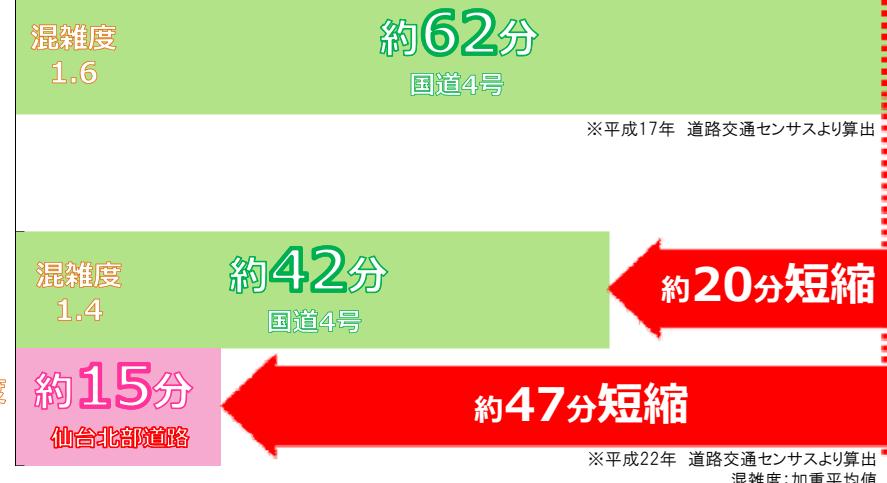
3. 事業の効果 所要時間の短縮

- 仙台北部道路の開通に伴い、富谷IC交差点～仙台港ICの所要時間は約47分短縮した。
- 並行する国道4号でも交通混雑が改善し、所要時間が短縮した。

富谷IC交差点～仙台港IC間の所要時間



【富谷IC交差点～仙台港IC間の所要時間】



■地域の方の声（県北～仙台港IC利用 50代男性）



子どもの部活関係で利用します。開通前は一般道の街中を走ったり、仙台南部道路を利用していました。開通後は仙台北部道路を利用し、時間短縮になり、移動の負担や事故の心配が減りました。

■地域の方の声（県北～仙台港IC利用 50代男性）



国道4号は渋滞するので、時間が全く読めずイライラすることが多かったのですが、仙台北部道路の開通後は取引先にほぼ予定通りに到着できるため、気持ちに余裕ができ、時間が読めるようになりました。

3. 事業の効果 港湾や新規交通網の整備、商業および観光施設の立地

NEXCO

■仙台都市圏では、港湾や新規交通網の整備、商業および観光施設の立地が進んでおり、仙台都市圏高速環状ネットワークの形成により、これらの施設の利用等を支援し、今後も新たな需要が見込まれる。

イオンタウン仙台泉大沢



イオンモール富谷



グランディ21 宮城県総合運動公園



イオンモール利府



仙台うみの杜水族館



仙台泉プレミアム・アウトレット



仙台アンパンマンこどもミュージアム&モール



仙台市営

地下鉄

東西線

H27.12.6

開業



※ 出典:【港湾計画図】「仙台塩釜港(仙台港区)港湾計画図」(H26.4.1作成) 国土交通省 東北地方整備局より作成
【整備計画】「仙台塩釜港港湾計画-改訂-」(H25.6) 宮城県 12

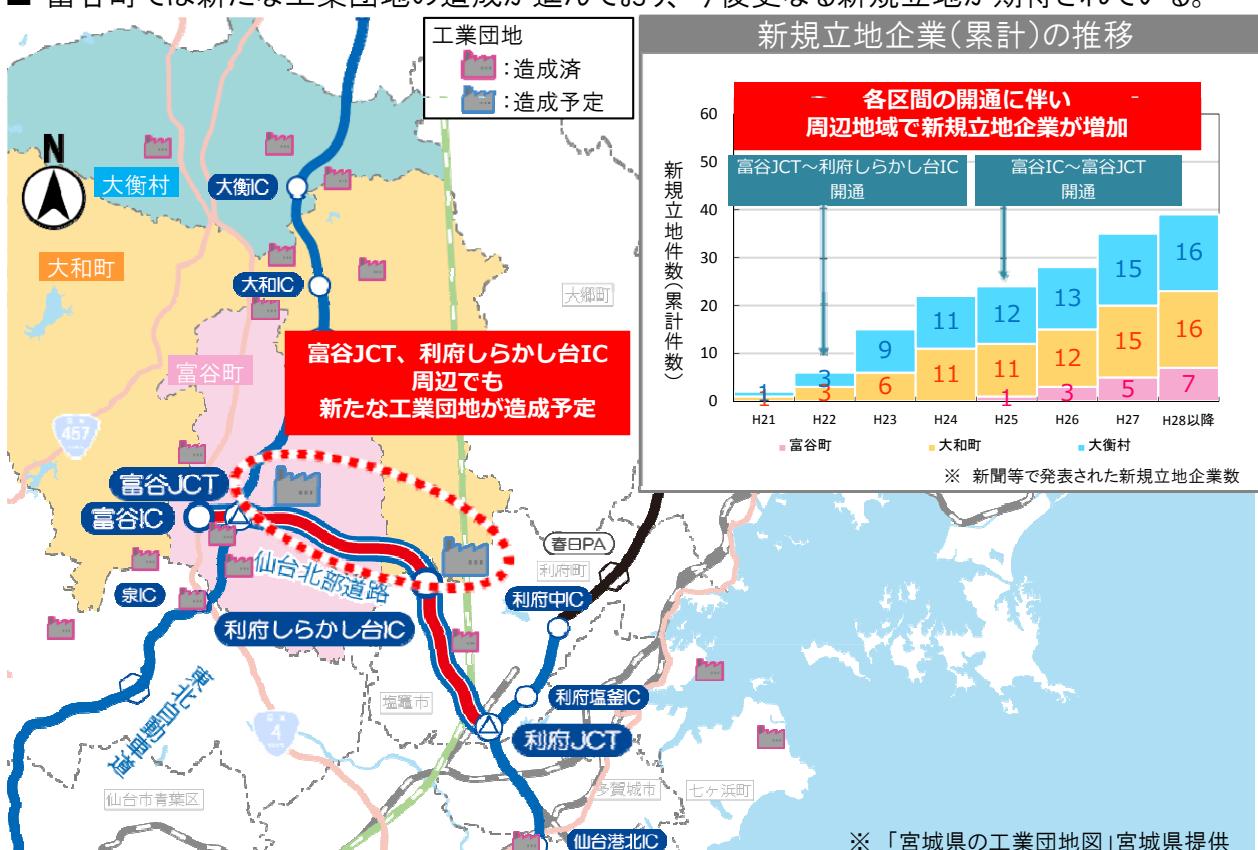
3. 事業の効果 企業立地の促進

NEXCO

- 仙台北部道路周辺では、高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地が年々増加、現在も新たな工業団地の造成が進行している。
- 富谷IC付近では、大型商業施設の立地が決定するなど、遠方からの集客による交流人口の拡大が期待されている。

仙台北部道路周辺の工業団地

- 仙台北部道路の開通により、周辺へのアクセスが向上し、沿線の工業団地(富谷町・大和町・大衡村)の新規立地企業が増加している。
- 富谷町では新たな工業団地の造成が進んでおり、今後更なる新規立地が期待されている。



企業立地の促進

- 富谷IC最寄に、大型商業施設の立地が決定し、工業団地の造成・施設の建設が進んでいる。
- 立地を決めたショッピング施設は、仙台北部道路を含めた高速道路網による集客を見込んで立地を決定した。



■関係者の声 (大型商業施設)

来年4月頃、富谷町に新たな施設のオープンを予定しています。富谷ICがあり高速道路へのアクセスが良いため、特に宮城県沿岸部や福島県などの遠方からの集客に対して期待しています。



3. 事業の効果 港湾アクセスの向上



- 仙台都市圏高速環状ネットワークが形成され、県北方面から仙台塩釜港(仙台港区)へのアクセスが向上し、仙台塩釜港(仙台港区)の海上出入貨物量・完成自動車取扱量も着実に増加している。

仙台塩釜港（仙台港区）へのアクセスの向上

- 仙台塩釜港(仙台港区)は、コンテナや完成自動車などを扱うユニット貨物の拠点としての役割を担う、東北唯一の国際拠点港湾。
- 当該区間の開通により、県北方面からの仙台塩釜港(仙台港区)への高速道路ネットワークが形成され、県北方面からの所要時間が短縮。



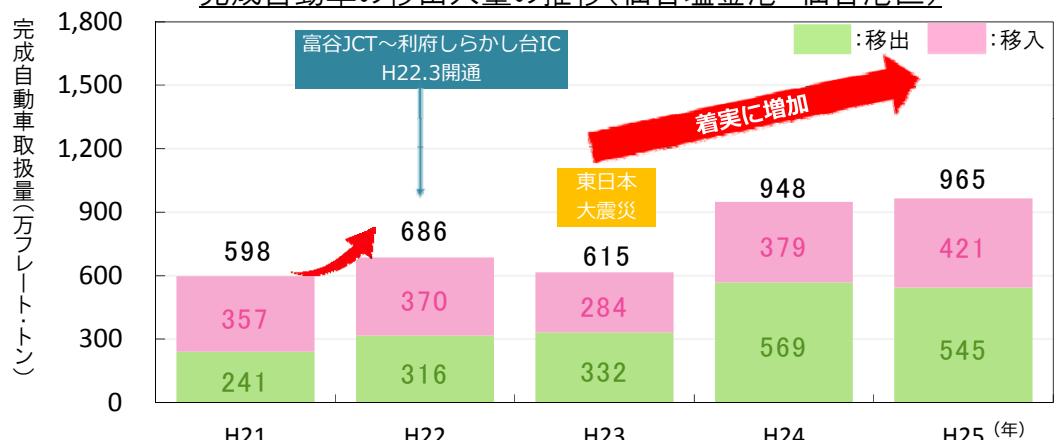
仙台塩釜港（仙台港区）における取扱貨物量の増加

- 仙台塩釜港(仙台港区)の海上出入貨物量・完成自動車の移出入量は平成21年から平成22年にかけて増加し、東日本大震災後も着実に増加。

海上出入貨物量の推移(仙台塩釜港 仙台港区)



完成自動車の移出入量の推移(仙台塩釜港 仙台港区)



※ 出典:「宮城県港湾統計(H21~H25)」宮城県
14
万フレート・トン: 乗用車(普通・小型)約1,000台

3. 事業の効果 物流における輸送定時性・安全性の向上

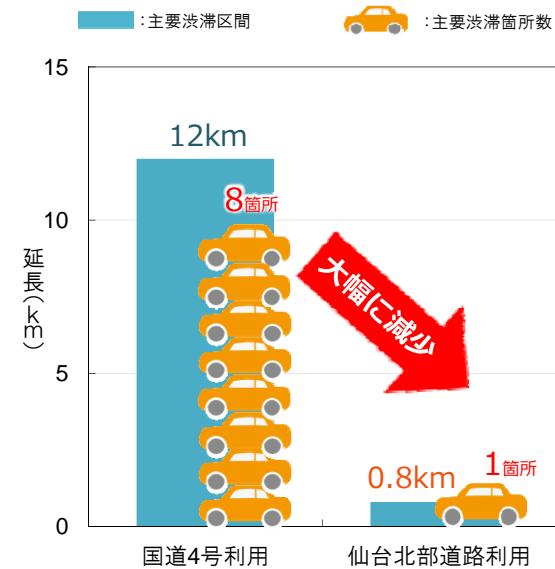
- 仙台北部道路の開通に伴い、一般道の渋滞区間や事故危険区間が回避でき、定時性・安全性が向上、ドライバーの負担軽減が図られている。

生鮮食品の輸送ルート

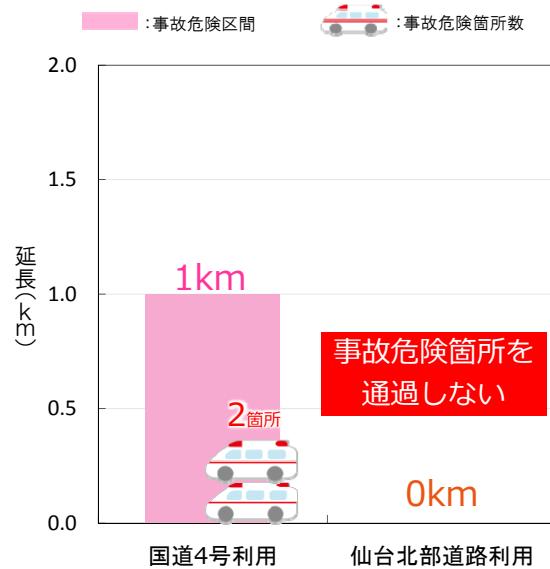
- 仙台市内の生鮮食品取扱企業は、仙台北部道路の開通に伴い、八戸港(青森県)への輸送ルートを変更。
 - 国道4号の混雑を回避することができ、納品先への定時性が向上。



通過する主要渋滞区間・箇所数



通過する事故危険区間・箇所数



■関係者の声（生鮮食品取扱企業）

仙台北部道路の開通前は、物流センターから国道4号を利用していました。仙台市内は混雑するため、朝夕の渋滞時には高速道路に乗るまでに1時間程度要していました。

八戸便は23時必着という時間制限があるため、仙台北部道路の開通により、納品先への定時性も向上し、ドライバーの負担軽減につながっています。さらに、仙台北部道路の開通により周辺一般道の事故が減ったことは、地域の安全性向上に大きな役割を果たしていると感じています。

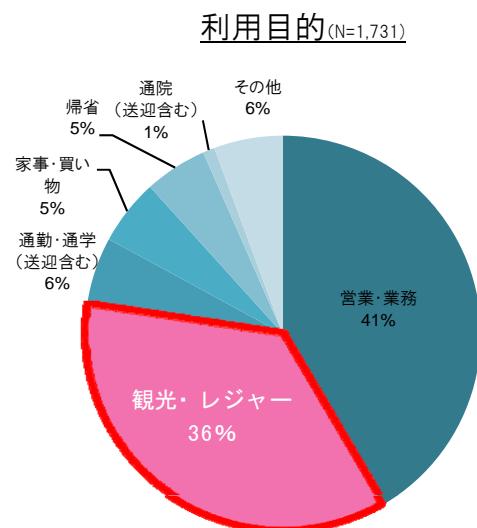
3. 事業の効果 観光地へのアクセス向上

NEXCO

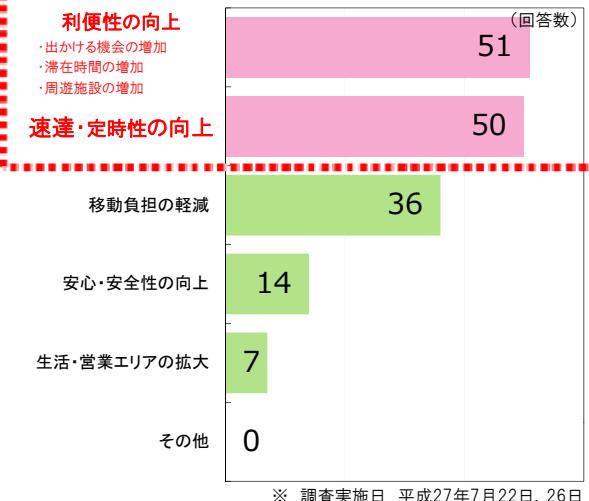
- 観光・レジャー目的で利用したドライバーは、利便性、速達・定時性が向上したことを実感している。
- 東北地方の主要観光地間の移動(松島から平泉)では、仙台北部道路を利用することにより移動時間が短縮され、観光地での滞在時間の確保につながっている。

仙台北部道路の利用目的と整備効果

- 仙台北部道路の利用目的は、約4割が「観光・レジャー」。
- 観光・レジャーで利用するドライバーは、仙台北部道路の開通により、利便性や速達・定時性の向上を実感している。



観光・レジャー利用者の整備効果



■地域の方の声 (富谷町在住 30代男性)



以前は一般道を通じて松島へ行っていましたが、仙台北部道路を利用することにより20~30分短縮し、塩釜市場へも月1回行けるようになりました。ショッピングを楽しんでいます。

※ 出典:平成27年 聞き取りアンケート調査結果

仙台北部道路を利用した周遊ツアーの形成

- 貸切バス会社では、松島から平泉へ向かうルートを、仙台北部道路利用に変更。
- 移動時間の短縮により、観光地での滞在時間を確保。



3. 事業の効果 地域の救急医療を支援

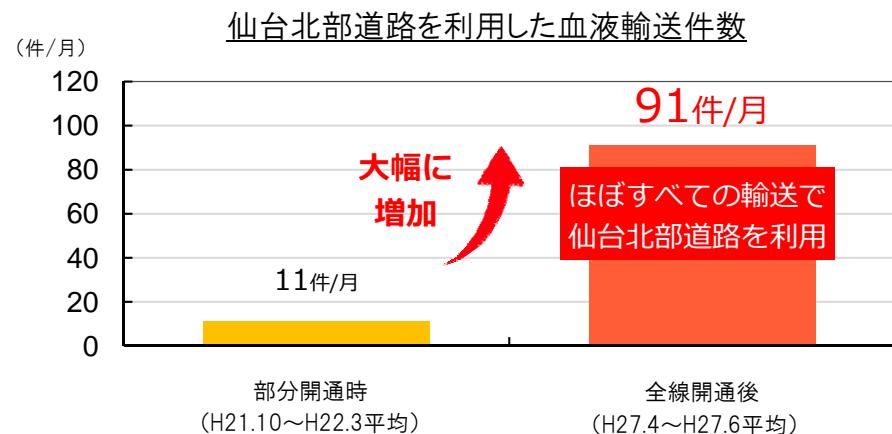
NEXCO

- 血液輸送において、搬送時間の短縮や一般道の混雑回避による迅速かつ安定した血液輸送が行われている。

血液輸送経路の変更



- 赤十字血液センターでは、沿岸部への血液輸送ルートを、ほぼすべて仙台北部道路利用に変更。
- 特に緊急時の搬送においては、混雑回避による時間短縮により、効率的な血液輸送が可能。



※ 出典:宮城県赤十字血液センター提供

■関係者の声（血液輸送関連団体）



富谷ICが開通した現在では、沿岸部へのほぼ100%の血液輸送を仙台北部道路を利用して実施しています。

特に、東北薬科大学病院は血液の需要が多く、緊急時など高速道路を利用できることで、搬送時間の短縮や一般道の混雑を回避でき、効率的な血液搬送が可能になっています。

3. 事業の効果 リダンダンシーの確保



■仙台北部道路の開通により、仙台都市圏高速環状ネットワークが形成され、東北自動車道規制時の迂回路として機能している。

仙台都市圏高速環状ネットワークの形成



東北自動車道規制時の仙台北部道路の交通量の変化

- 東北自動車道
仙台宮城IC～泉IC間ににおいて、平成24年5月3日に大雨による通行止めが発生(約14時間半)
- 迂回利用により、規制時間中の仙台北部道路の交通量が増加

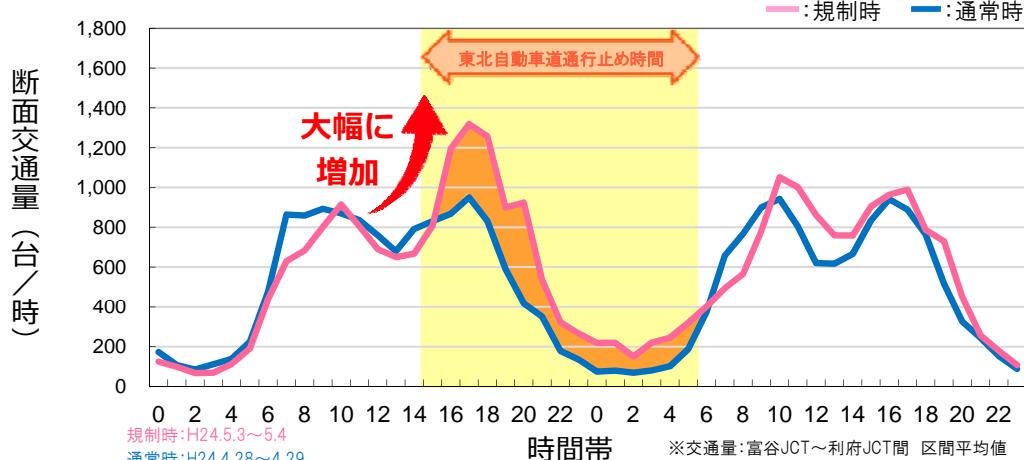
仙台都市圏高速環状ネットワークにより
リダンダンシーを確保

通常時/規制時の仙台北部道路の交通量の変化



※【通常時】H24.4.28 15時台～H24.4.29 5時台
【規制時】H24.5.3 15時台～H24.5.4 5時台

仙台北部道路の交通量の推移



■関係者の声 (物流企業)



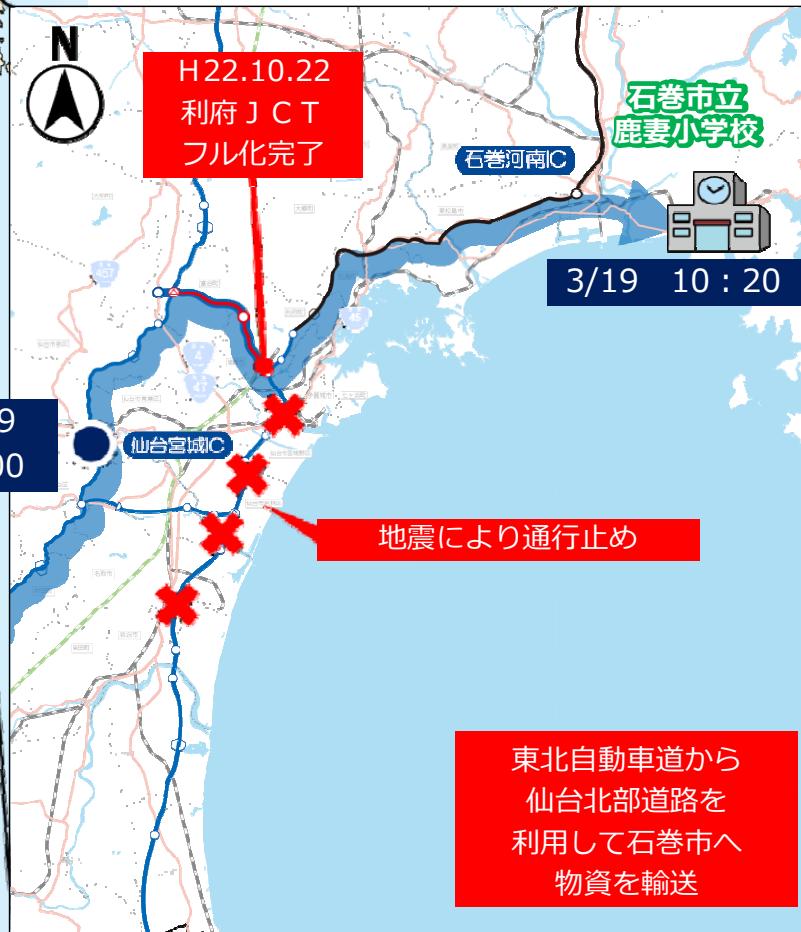
当社の泉区の物流センターには、宮城県内の取り扱い貨物が全て集まります。通常、関東からは東北道を利用してくるのですが、通行止めなどが発生した際には、一般道を利用することなく仙台東部道路～仙台北部道路と高速道路を利用することが出来るため、物流の安定化に寄与しています。

3. 事業の効果 東日本大震災時の支援物資輸送等の支援

NEXCO

■ 東日本大震災時、被災した三陸沿岸地域への緊急輸送路として、仙台北部道路も迅速な支援物資輸送に貢献した。

被災地への支援物資輸送



- 平成23年3月11日に発生した、東日本大震災を受け、神奈川県に本社を構えるA社が支援物資輸送を決定(所属団体企業への支援と被災地への支援物資の輸送)。
- 宮城県石巻市への支援物資の運搬に仙台北部道路を利用。

輸送物資(A社)

品名	数量	品名	数量
軽油	600L	カンパン	25箱
灯油	300L	衣類	一式
飲料	350ml～4L	計8箱	バスタオル
栄養ドリンク	6箱	マスク・手袋	各20枚
飲料水	約400本	その他	

■ 関係者の声 (物流企業A社)



石巻市へ支援物資を輸送するため、東北道～仙台北部道路～三陸道と高速道路を利用しました。

当時、東北道が緊急車両以外の通行を規制してたため、緊急車両申請を行い物資の輸送をおこないました。

3. 事業の効果 震災復興事業を支援

NEXCO

- 東日本大震災により被災した宮城県内の海岸復旧工事(計62箇所)が進められており、土運搬等で仙台北部道路が利用され、復旧・復興工事の事業促進に寄与している。

宮城県内の海岸復旧工事

- 東日本大震災により、宮城県内の海岸では、地震動に起因する堤防の沈下や津波による決壊等が発生。
- 宮城県内では62箇所の海岸復旧工事が進行中。

仙台市周辺の復旧箇所



※出典:「東日本大震災に伴う復旧工事進捗状況について」宮城県

海岸復旧工事車両の移動ルート



利府しらかし台IC 車種別出入交通量の変化



利府しらかし台ICのIC出入り交通量は海岸復旧工事車両の影響もあり震災前に比べ激増



■関係者の声 (海岸復旧関係団体)



利府しらかし台周辺で土砂を採取し、海岸復旧工事現場に運搬しています。一度の運搬で、6t以上のトラックが2~3台隊列を組むので、一般道利用では混雑につながります。高速道路を利用することで、復旧・復興工事に伴う一般道の混雑緩和につながっています。

3. 事業の効果 費用便益分析結果

- 費用便益比(B/C)は1.1

◆総便益(B)

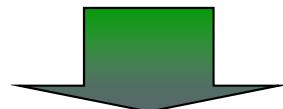
基準年(H27)における現在価値

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
計	1,550億円

◆総費用(C)

基準年(H27)における現在価値

事業費	1,287億円
維持管理費	77億円
計	1,364億円



費用便益比(B/C):1.1

経済的純現在価値(B-C):186億円 経済的内部收益率※(EIRR):4.5%

※ 経済的内部收益率(EIRR) 便益と費用の現在価値を等しくするような社会的割引率の値

4. 事業による環境保全 大気環境(NO_2 ・ CO)



- 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した。
- NO_2 は簡易測定法による測定結果においても、全地点で環境基準を下回ることを確認した。

■ 仙台北部道路(富谷IC～利府JCT間)



■ 予測結果

No	区間	調査地点名	NO ₂ : 二酸化窒素 (単位: ppm)			(参考)	
			環境基準	現況 予測値 ※1	評価		
			アセス時 予測値	測定 結果 ※2			
1	利府しらかし台IC～利府JCT	利府町 菅谷台	1時間値の 1日平均値 が 0.04～0.06 ppmまでの ゾーン内 又はそれ 以下	0.022	すべて 環境基準を 満足している	0.027	0.018
2	富谷JCT～利府しらかし台IC	富谷町 石積三合田前		0.022※3		— ※4	0.015
3	富谷IC～富谷JCT	富谷町 富谷治部入		0.022※3		— ※4	0.014

No	区間	調査地点名	CO : 一酸化炭素 (単位: ppm)			(参考)
			環境基準	現況 予測値 ※1	評価	
			アセス時 予測値			
1	利府しらかし台IC～利府JCT	利府町 菅谷台	1時間値の 1日平均値 が 10ppm以下	0.79	すべて 環境基準を 満足している	1.45
2	富谷JCT～利府しらかし台IC	富谷町 石積三合田前		0.79※3		— ※4
3	富谷IC～富谷JCT	富谷町 富谷治部入		0.79※3		— ※4

※1: 現況予測に用いたバックグラウンド濃度は、路線近傍の常時観測局のうち平成25年度の年平均値が最も高い局を用いた。 $(\text{NO}_2: \text{七北田局}, \text{CO: 将監局})$

※2: 測定日: 平成27年10月1日(木)～10月8日(木)の連続する7日間
測定方法: パッシブサンプラーによる簡易測定法

※3: 「富谷JCT～利府しらかし台IC」及び「富谷IC～富谷JCT」は、アセス時の予測評価地点が設定されていないため、路線の近接する「利府しらかし台IC～利府JCT」の道路寄与濃度を用いて予測を行った。

※4: 「富谷JCT～利府しらかし台IC」及び「富谷IC～富谷JCT」では、アセス時の予測評価地点が設定されていない。

4. 事業による環境保全 交通騒音

NEXCO

■ 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した。

■ 仙台北部道路(富谷IC～利府JCT間)



■ 測定結果※1(騒音)

No	区間	測定地点名	現況			評価	(参考)アセス時		
			時間帯※2	環境基準(dB)Leq	測定結果(dB)Leq		時間帯※3	環境基準(dB)L50	予測値(dB)L50
1	利府しらかし台IC～利府JCT	利府町菅谷台	昼間	70	49	すべて環境基準を満足している	朝	55	47
			夜間	65	51※5		昼	60	48
2	富谷JCT～利府しらかし台IC	富谷町石積三合田前	昼間	70	55	すべて環境基準を満足している	夕	55	47
			夜間	65	53		夜	50	44
3	富谷IC～富谷JCT	富谷町富谷治部入	昼間	70	53	すべて環境基準を満足している	朝	—	—
			夜間	65	58※5		昼	—	—

※1 測定日

・平成26年9月15日(火)～16日(水)

※2 現在の環境基準における時間帯区分

・時間帯 昼間:6時～22時、夜間:22時～6時

※3 アセス時の時間帯区分

・朝:6時～8時、昼:8～19時、夕:19～22時、夜:22～6時

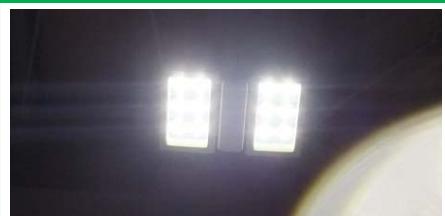
※4 「富谷JCT～利府しらかし台IC」及び「富谷IC～富谷JCT」では、アセス時の予測評価地点が設定されていない。

※5 夜間の測定結果が昼間よりも高い値を示した要因は虫の鳴き声の影響によるものである。

5. 本事業の取組み 自然環境に配慮

■ 長寿命・高効率なLEDランプの採用(道路照明・表示板・事務室照明等)、従来型より二酸化炭素排出量の少ないヒートポンプ式給湯器の採用や、料金事務室・電気室屋根の空調効率向上に有効な遮熱塗装を採用し、自然環境に配慮した。

ゲート上屋照明 (LED)



料金事務室内 LED 照明



屋根に遮熱塗装



ETC車線表示板 (LED)
信号灯 (LED)
C型情報板 (光源: LED)



LED道路照明

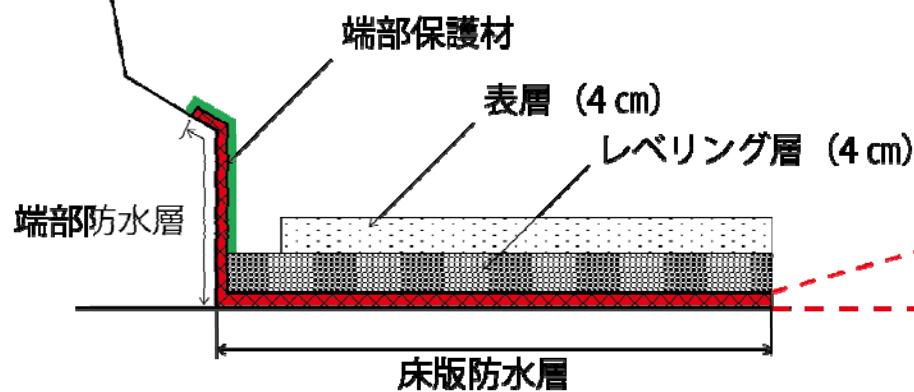


ヒートポンプ式給湯器

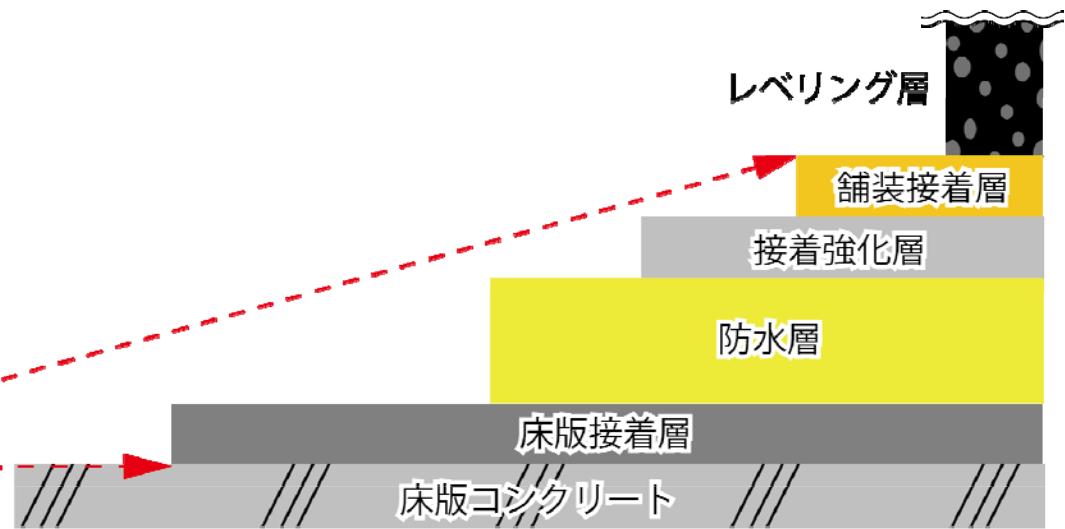


5. 本事業の取組み 新技術・新工法

■橋梁部には、耐久性に優れた高性能床版防水工を使用した。



【橋梁断面イメージ】



【高性能床版防水工断面イメージ】



6. 利用促進の取組み 企画割引

NEXCO

■ 東北地方の観光復興支援等を目的とした企画割引を実施し、高速道路を通じた観光復興支援に取り組んでいる。

東北復興観光支援バス

【実施概要】

▶ 東北6県が乗り放題

【実施期間】

▶ 平成24年4月7日～10月28日

【販売価格(普通車)】

▶ 2日間 3,500円(周遊プラン)



東北観光フリーパス

【実施概要】

▶ 東北6県が乗り放題

【実施期間】

▶ 平成25年2月 8日～7月 1日
▶ 平成25年9月27日～12月24日
▶ 平成26年5月23日～7月14日
▶ 平成26年9月26日～12月 1日
(期間延長～平成27年3月30日)
▶ 平成27年5月15日～7月27日
▶ 平成27年10月2日～12月21日

【販売価格(普通車)】

▶ 2日間 7,500円(周遊プラン)
▶ 3日間 8,500円(周遊プラン)



Tohoku Expressway Pass

【実施概要】

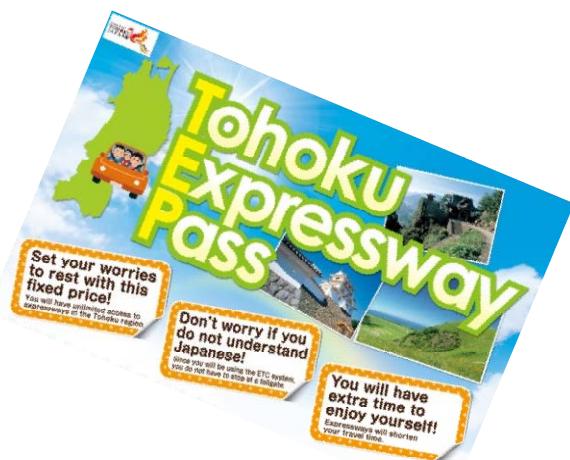
▶ 外国人旅行者を対象とした、ETCレンタカー限定の東北6県乗り放題

【実施期間】

▶ 平成27年11月1日～平成28年10月13日

【販売価格(普通車)】

▶ 2～14日間 4,000～12,000円



6. 利用促進の取組み 地域との連携



■ 東北6県の味覚、芸能、観光、工芸を一堂に集め、お客さまに東北地域のいきいきとした魅力を再発見していただき、地域の活力の向上を図るとともに、観光意欲を刺激し、地域間交流を活性化させることを目的としたイベント「ハイウェイフェスタとうほく」を平成14年以降毎年実施している。平成27年度は2日間で約5万人が来場した。



7. 本プロジェクト実施によって得られたレッスン



1) プロジェクト実施後の変化

本プロジェクトが計画的に進められることにより、仙台都市圏高速環状ネットワークが形成され、「事故の減少、所要時間の短縮」、「企業立地の促進」、「港湾・観光地へのアクセス性の向上」、「物流における輸送定時性・安定性の向上」、「地域医療の支援」、「リダンダンシーの確保」、東日本大震災の復旧・復興の支援」が図られ、一定の整備効果が得られた。

また、常磐自動車道の全線開通や三陸縦貫自動車道などの周辺の高速道路ネットワーク整備が進み、交通量は増加傾向にあり、多くのお客さまにご利用いただいている。

2) 整備の進め方

本プロジェクト区間は、13.5kmの自動車専用道路を『一般国道事業と有料道路事業による事業方式』で事業が進められ、用地取得や土工工事・橋梁工事等を国土交通省が実施し、その後NEXCO 東日本(旧日本道路公団)が引き継ぎ、橋梁架設の国交省からの受託、舗装工事、施設工事等を実施しており、事業者間調整が重要な事業である。

平成14年には本プロジェクトの利府JCT～利府しらかし台IC間が初めて開通し、日韓共同開催ワールドカップ及び宮城国体(会場:グランディ・21)の輸送にも貢献した。

また、平成22年3月には東北道との接続、同年10月には利府JCTがフル化され、仙台都市圏高速環状ネットワークが概成し、その直後の平成23年3月11日東日本大震災が発生することとなるが、まさに当該路線が緊急輸送路として、甚大な被害を受けた三陸沿岸地域への交通確保に寄与している。

7. 本プロジェクト実施によって得られたレッスン

ジャンクション部の工事では、既設の高速道路（東北道や三陸道）上の橋梁架設に当たり、800tクレーン等を活用した一括架設を実施しており、架設現場を近隣住民の皆さまへ公開し、事業への理解を深めていただく取り組みもしている。



東日本大震災による、路面のクラックや橋梁と土工部分の継ぎ目の段差の緊急的な舗装補修や、高盛土における部分的な崩落箇所については、水処理に配慮した補修を実施している。



3) 考察

今後、複数の事業者による同様のプロジェクトを行うに当たっては、計画的に事業を進め、早期の整備効果発現が図られるよう事業者間の調整を行い、事業進捗に努めていくことが重要である。

また、仙台北部道路は2車線で整備されているが、交通量は14,000台/日を超える状況にあり、引き続き高速道路及び沿道の交通動向の把握に努め、適切な維持管理、状況に応じた対応を進めていきたい。

8. 評価結果及び今後の対応方針(案)

(1)費用対効果の算定基礎となった要因

- 事業費は計画額と比べ、13億円減少した。この要因は、門型型式の標識構造の見直し、防護柵の再利用、ETC経路情報システムの見直し等により、減額したものである。
- 実績交通量は約13,200台/日であり、計画を上回る交通量となっている。

(2)事業効果の発現状況

- 当該区間の開通により、所要時間の短縮、交通事故の減少、企業立地の促進、東日本大震災での復旧・復興の支援、港湾・観光地へのアクセス向上、物流における輸送定時性・安全性の向上、地域の救急医療活動の支援、リダンダンシーの確保などの整備効果が発現されていることを確認した。
- 今後、三陸縦貫自動車道など沿岸部の延伸整備や仙塩道路の4車線化に伴い、ネットワーク強化が図られ、当該区間における整備効果も更に発現されるものと考えられ、更なるネットワークの機能強化についても注視されるところ。

(3)対応方針(案)

- 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考える。
- 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。

(4)同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- 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。
- 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。