

事後評価結果（平成18年度）

路線名	一般国道6号 <small>せんだいとうぶ</small> 仙台東部道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 日本道路公団 (東日本高速道路(株))				
起終点	自：宮城県巨理郡巨理町逢隈中泉 至：宮城県仙台市宮城野区中野	延長	24.8 km						
事業概要									
宮城県巨理郡巨理町を起点とし仙台市宮城野区に至る総延長24.8kmの高規格幹線道路である仙台東部道路は、常磐自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路で、巨理IC～岩沼ICを2車線、岩沼IC～仙台港北ICを4車線で整備を行った。									
事業の目的・必要性									
仙台東部道路は、東北縦貫自動車道、三陸縦貫自動車道、仙台北部道路及び仙台南部道路と一体となつて、仙台都市圏自動車専用道路環状ネットワークを形成する。また、東北地方の物流拠点である仙台塩釜港、仙台空港へのアクセスの向上、物流ネットワークの機能強化等に寄与する。									
事業概要図									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S61年度	用地着手	S63年度	供用年	(計画) H13年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	S60(H8)年度	工事着手	S63年度	(暫定/完成)	(実績) H13年度		
	事業費	計画時	(名目値) 1,543億円 (実質値) 1,715億円	実績	(名目値) 1,496億円 (実質値) 1,577億円	変動	0.9倍		
	交通量	計画時	7,600～24,600台/日 (平成14年度)	実績	5,700～24,200台/日 (平成17年度)	変動	75%～ 98%		
	旅行速度向上	(全通前現道 当該路線)	34.8 (H11年度)	99.2 km/h (H17年度)	交通事故減少	(全通前現道 全通後現道+当該路線)	69 (H11年度)	56件/億台キ口 (H17年度)	
費用便益 分析結果 (事後)	B/C	3.5		総費用	2,615億円		総便益	9,145億円	
		事業費: 2,304億円 維持修繕費: 310億円		走行時間短縮便益: 8,074億円 走行経費減少便益: 783億円 交通事故減少便益: 288億円		基準年		H18年	
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		-		便益減少額		-	
事業遅延の理由									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>物流効率化の支援 [特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> 亘理町 仙台塩釜港への所要時間 開通前 国道6号・4号経由：65分 開通後 仙台東部道路経由：35分 30分短縮 <p>安全で安心できるくらしの確保 [三次医療施設へのアクセス向上]</p> <ul style="list-style-type: none"> 岩沼市内 国立仙台医療センターへの救急搬送時間 開通前 国道6号・4号経由：35分 開通後 仙台東部道路経由：25分 10分短縮 <p style="text-align: right;">他9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</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>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路沿道の常時監視測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標（環境基準）を下回る。 NO₂：日平均値の年間98%値 0.034～0.038ppm（0.04～0.06ppm以下） CO：日平均値の年間2%除外値 1.1～1.2 ppm（10ppm以下） <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> 県道が並行する一部区間において、仙台東部道路の完成以前から継続して環境保全目標（環境基準）を超過。 実測値：77dB （環境基準：昼間70dB） <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>盛土のり面の樹林化</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>宮城県の県内総生産は減少傾向であるが、仙台東部道路沿線では上昇基調である。 小売業の商品販売額は、供用前の平成3年度から平成16年度で、県内平均は1%減少しているが、当該道路沿線は23%増加している。また、人口は平成3年から平成16年で、県内平均は5%増であるが、当該道路沿線は22%増加している。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果発現から一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないものとする。</p> <p>環境基準を超過する区間については、遮音壁による対策に加え、沿道の土地利用を勘案しつつ、交通の利用形態を環境改善につながるものに変えていくなど、地域において合意形成が図れる総合的な対応策について、関係機関と一体となった調整を進める。</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>特になし</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の。