

道路事業 再評価
一般国道108号 古川東バイパス

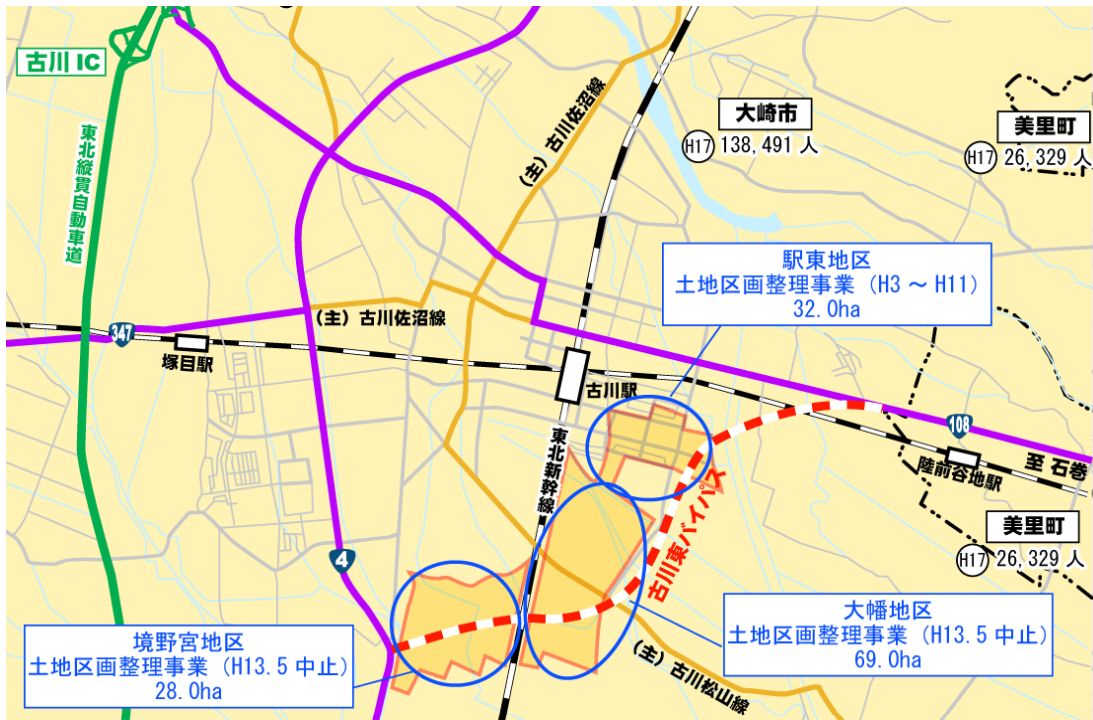
平成22年10月26日
国土交通省 東北地方整備局

事業名	一般国道108号 <small>ふるかわひがし</small> 古川東バイパス		事業種別	一般二次		
事業の目的	<p>一般国道108号は、<small>みやぎ いしのまき あきた ゆりほんじょう</small>宮城県石巻市から秋田県由利本荘市に至る延長約188kmの主要幹線道路である。</p> <p><small>ふるかわひがし おおさき</small>古川東バイパスは、大崎市街地における国道108号の交通混雑の解消、交通事故の減少を図ることを目的とした事業である。</p>					
事業概要	起終点	自： <small>みやぎ おおさき ふるかわつるがそね しんえみなみ</small> 宮城県大崎市古川鶴ヶ埦字新江南 至： <small>みやぎ おおさき ふるかわいなば どてうち</small> 宮城県大崎市古川稲葉字土手内		延長 供用済	5.1km — km	
	道路規格	第3種1級、設計速度 80km/h		幅員	W=30.0m	
	事業化	平成2年度	都市計画決定	平成3年度		
	用地着手	平成7年度	工事着手	平成19年度		
			全体事業費・進捗率			H17再評価時 全体事業費 (うち用地費)
			全体事業費 (うち用地費)	執行済み額 (うち用地費)	全体進捗率 (用地費)	
完成	340億円 (87億円)	67億円 (33億円)	20% (38%)	340億円 (87億円)		
暫定	260億円 (87億円)	67億円 (33億円)	26% (38%)	260億円 (87億円)		
概要	<p>【標準横断面図】</p> <p>【完成整備時幅員】 30,000 (4車線) 5,000 7,000 3,000 7,000 5,000 1,500 1,500 歩道 路肩 車道 中央帯 車道 路肩 歩道 2車線 2車線</p> <p>【暫定整備時幅員】 15,250 (2車線) 7,000 5,000 1,750 1,500</p> <p> ■ 評価対象路線 ■ 高規格幹線道路 ■ 一般国道 ■ 主要地方道・一般県道 ● 道路交通センサス調査ポイント ● 渋滞ポイント </p>					

事業の経緯

- ・事業化当時、3つの土地区画整理事業の計画があったことから、土地区画整理事業から用地取得する予定であった。
- ・しかし、平成13年5月に大崎市の財政状況から、2つの土地区画整理事業が中止となったため、平成14年以降から土地区画整理事業以外の用地取得の方針に変えざるを得ない状況となり、事業が長期化している。

事業の概要



▲古川東バイパスに関わる土地区画整理事業

▼事業の経緯

概要

- ・ H2 : 古川東バイパス事業化
- ・ H3～H12 : 区画整理事業との設計協議
- ・ H13 : 区画整理事業の中止(大幡地区、境野宮地区)により、用地取得方針の変更が発生
- ・ H14～H15 : 区画整理事業中止区間の調査、設計
- ・ H16～現在 : 用地買収を促進し、暫定2車線供用を目標に事業推進を図っている

整備状況・供用区間状況

古川東バイパス整備状況 (L=5.1km)
(国道4号から国道108号方面を望む)



古川東バイパス整備状況 (L=5.1km)
(国道108号から国道4号方面を望む)

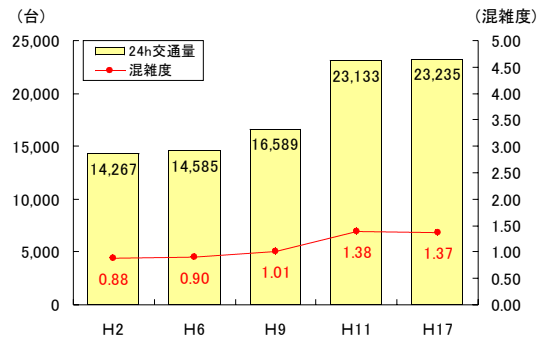


事業

国道108号の道路混雑状況



▲ 駅東3丁目交差点の混雑状況 (下り)
(石巻方面を望む)



資料：各年度道路交通センサス (H2～H17)

注) 各年度の混雑度は、H17道路交通センサスの交通容量を用いて算出
注) H2、H6の日交通量は、昼夜率により換算した推定値を記載

▲ 現道の交通量及び混雑度の変化
(大崎市古川李塚三丁目)



▲ 現道の混雑状況

資料：渋滞実態調査 (H14.12月)

の概要

要

地域の課題と整備目標（1／2）

1. 大崎地域の課題

① 幹線道路における慢性的な渋滞

- ・ 大崎都市圏は、県内第3位の人口を誇り、産業集積も進んでいる。
- ・ 大崎市街地の国道108号は、都市部を東西に横断しており、主要幹線道路となっている。
- ・ 国道108号の渋滞は、大崎都市圏の生活交通、物流に大きな影響を与えており、これらの問題を解消することが、地域の課題。

▼宮城県内の人口

	H17 国調人口 (人)
1 仙台市	1,025,098
2 石巻市	167,324
3 大崎市	138,491
4 登米市	89,316
5 栗原市	80,248
6 気仙沼市	78,011
7 名取市	68,662
8 多賀城市	62,745
9 塩竈市	59,357
10 岩沼市	43,921
その他	547,045
宮城県計	2,360,218

▼宮城県内の製造品出荷額

	H20製造品 出荷額 (百万円)
1 仙台市	574,548
2 石巻市	414,933
3 大崎市	231,858
4 岩沼市	205,771
5 柴田町	183,601
6 角田市	164,410
7 登米市	160,064
8 名取市	157,552
9 大和町	133,943
10 白石市	131,528
その他	1,180,490
宮城県計	3,538,698



▲現道区間の渋滞損失時間

▲現道区間の交通量と混雑度

資料：H17道路交通センサス

② 連続して存在する事故多発区間

- ・ 国道108号の大崎市街地部では、400件/億台キロ以上の高い死傷事故率の区間が連続して存在している。



▲国道108号現道区間の死傷事故率（400件/億台キロ以上）

資料：事故統合データ（H17～H20）

地域の課題と整備目標（2 / 2）

2. 原因分析

① 幹線道路（国道108号）の交通容量不足

- ・大崎市東部～南部間を結ぶ多くの交通は、国道108号を利用するため、交通が集中し、容量不足による渋滞が発生。
- ・また、大崎市市街地部では、信号交差点が多数存在することや、狭幅員区間により、速度低下が発生。
- ・問題区間は、大崎市中心部を横断しており、現道対策が困難。
- ・東部～南部間の通過交通を排除する施策が必要

大崎市街地発着交通の他に美里涌谷方面から大崎南部方面への通過交通等も国道108号に集中

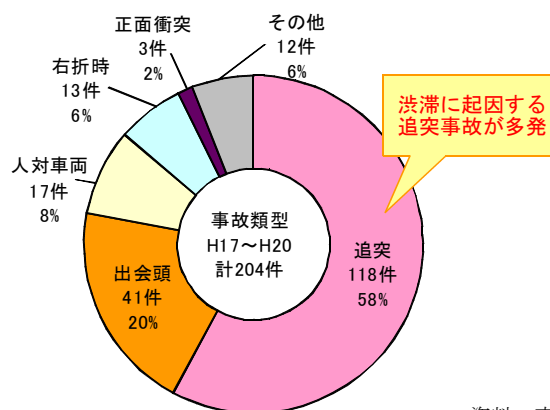


▲国道108号現道区間の信号交差点と幅員狭小区間

▲国道108号現道区間のOD内訳 (H42)

② 慢性的な渋滞に起因する事故が発生

- ・国道108号現道では、渋滞に起因する追突事故が約6割を占めている。



▲現道の追突事故割合

資料：事故統合データ (H17～H20)

3. 整備目標

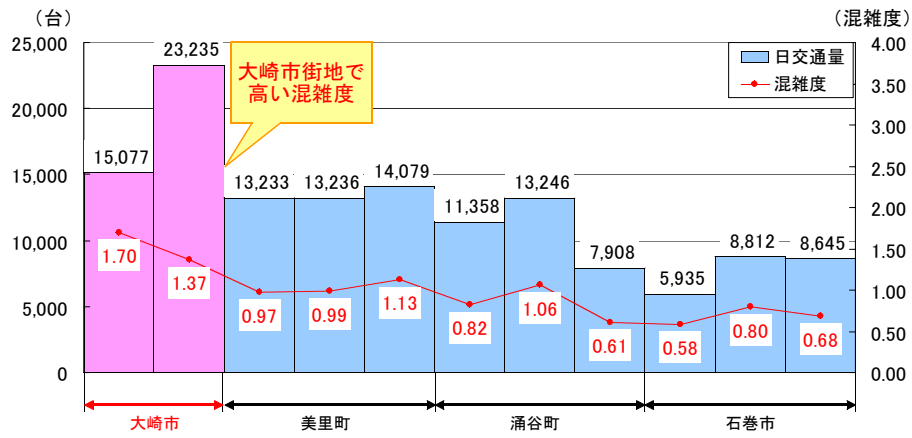
- ① バイパス整備による通過交通の排除により、国道108号の混雑緩和
- ② 慢性的な渋滞に起因する事故の削減

事業を巡る社会経済情勢等の変化（1 / 3）

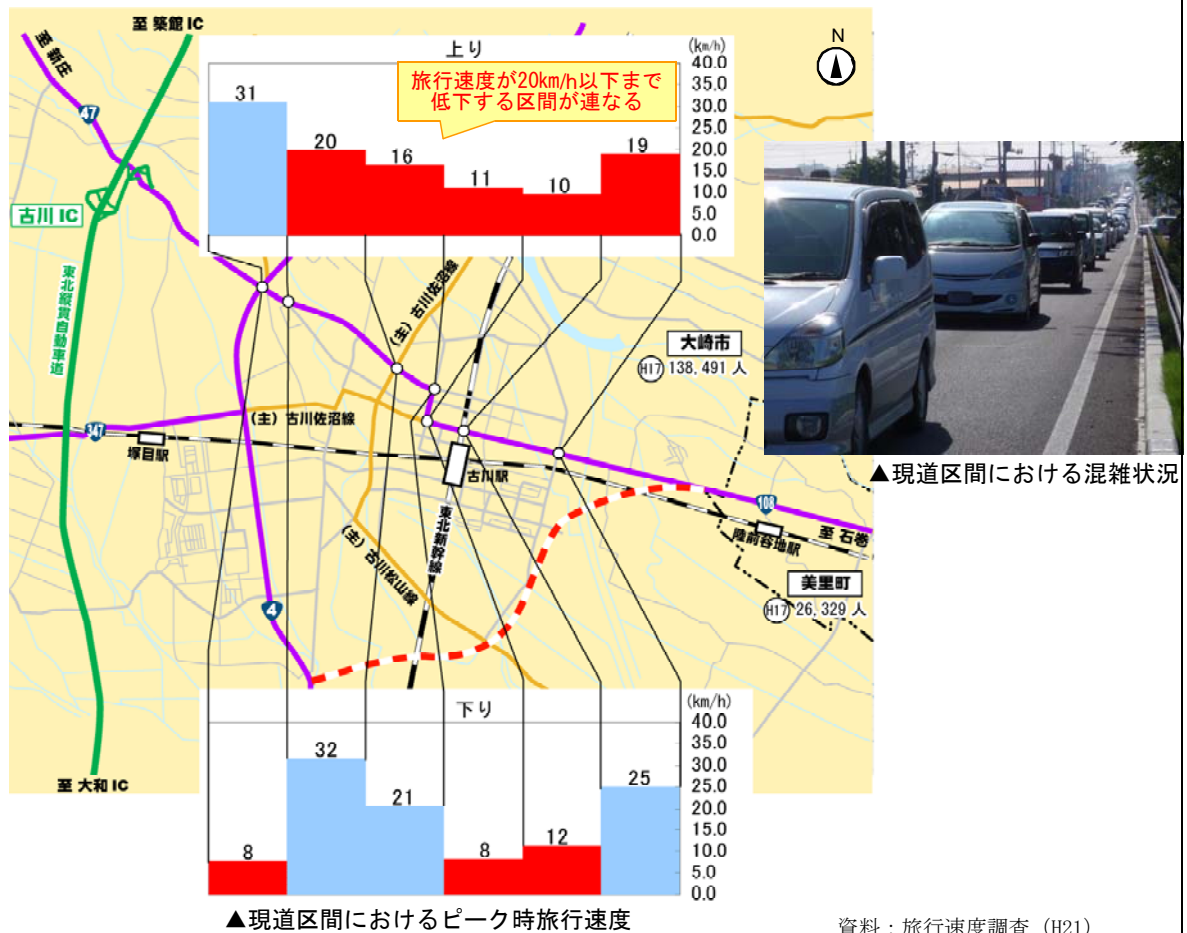
事業の必要性等に關する視点

1. 大崎市街地における交通混雑の解消

- ・ 国道108号現道区間の混雑度は1.7で、県内の国道108号の中でも大崎市街地の混雑が顕著となっている。
- ・ 特に市街地部の交差点が連続する区間では、交通容量の不足により、著しい混雑が発生し、ピーク時の旅行速度は20km/h以下にまで低下する。
- ・ 古川東バイパスの整備により、大崎市内への通過交通を排除するとともに街路の利用とあわせ発着交通が分散され、交通混雑の解消が図られる。



▲国道108号における交通量・混雑度 資料：H17道路交通センサス



▲現道区間におけるピーク時旅行速度

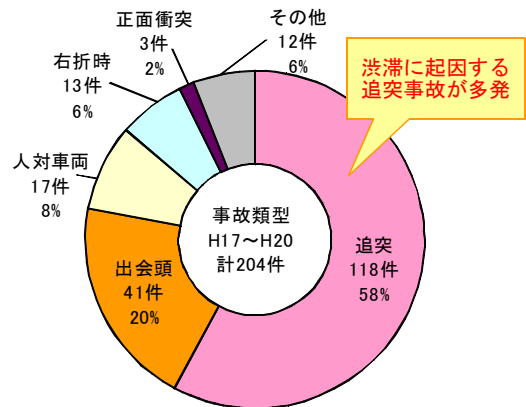
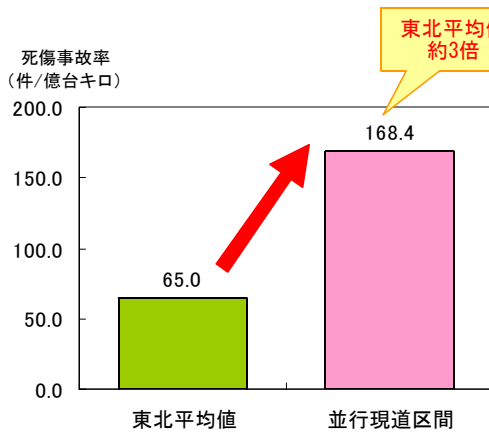
資料：旅行速度調査 (H21)

事業を巡る社会経済情勢等の変化（2 / 3）

事業の必要性等に関する視点

2. 現道区間における交通事故の減少

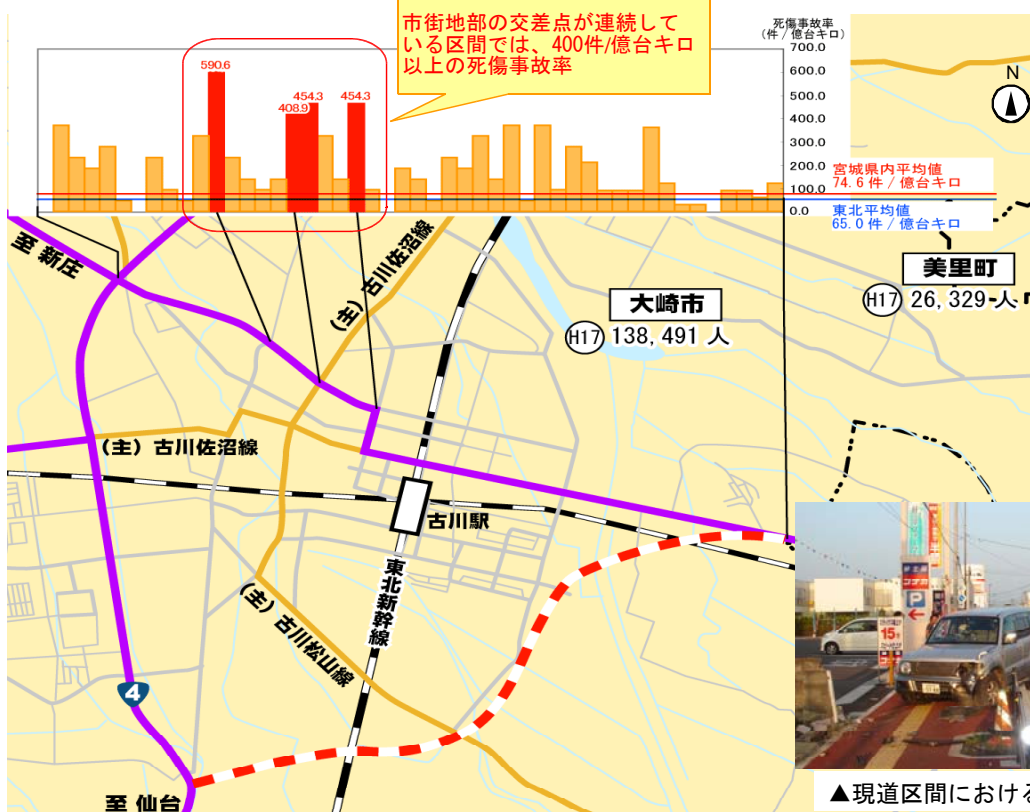
- ・ 現道区間における平均死傷事故率は168.4件/億台キロとなっており、東北平
均値（65.0件/億台キロ）と比べ、約3倍となっている。
- ・ 事故類型別では、渋滞に起因する追突事故が約6割となっている。
- ・ 特に大崎市市街地部の交差点が連続している区間では400件/億キロ以上の
高い死傷事故率となっている。
- ・ 古川東バイパスの整備により、大崎市街地の事故多発区間を通行する交通
が減少し、交通事故の減少が見込まれる。



資料：事故統合データ（H17～H20）

▲並行現道区間の平均死傷事故率

▲並行現道区間における事故類型



▲現道区間における事故状況

資料：事故統合データ（H17～H20）

▲並行現道区間における死傷事故率（100mピッチ）

事業を巡る社会経済情勢等の変化（3 / 3）

事業の必要性等に關する視点

○環境影響評価の対応

環境影響評価実施要綱（昭和59年閣議決定）等に基づく環境影響評価は、実施していない。

事業実施にあたり、環境影響が生じる場合等においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。

○事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化

大崎市民病院（三次救急医療施設）は老朽化に伴い、古川穂波地区への移転が大崎市議会で可決された。（H21.10）

大崎市民病院の移転により、美里町方面からの救急搬送時において、古川東バイパスの整備による時間短縮効果がより発現されることとなる。

その他、この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変化はない。



▲大崎市民病院（三次救急医療施設）の移転

事業の必要性等に
関する視点
〔費用対効果分析〕

費用便益比 (B/C)

○費用便益比 (B/C)

※下表の数値は、基準年(平成22年)における現在価値換算した金額を記載。

計画交通量(平成42年度)・古川東バイパス=13,600台/日・現道=11,000台/日

【全線】

	基本 ケース	感 度 分 析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+20%	-20%
費用C(現在価値)	288	288	288	315	260	287	301
事業費(億円)	279	279	279	307	251	280	290
維持管理費(億円)	9	9	9	9	9	7	11
便益B(現在価値)	456	532	438	456	456	346	596
走行時間短縮便益(億円)	444	496	426	444	444	338	580
走行経費減少便益(億円)	3	13	-5	3	3	1	4
交通事故減少便益(億円)	9	23	16	9	9	7	12
費用便益比 B/C	1.6	1.9	1.5	1.4	1.8	1.2	2.0

【残事業】

	基本 ケース	感 度 分 析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		+10%	-10%	+10%	-10%	+20%	-20%
費用C(現在価値)	212	212	212	232	191	211	213
事業費(億円)	203	203	203	223	182	203	204
維持管理費(億円)	9	9	9	9	9	8	10
便益B(現在価値)	456	532	438	456	456	416	499
走行時間短縮便益(億円)	444	496	426	444	444	406	486
走行経費減少便益(億円)	3	13	-5	3	3	2	3
交通事故減少便益(億円)	9	23	16	9	9	8	10
費用便益比 B/C	2.2	2.5	2.1	2.0	2.4	2.0	2.3

○純現在価値 (NPV) 【全線】 168億円 【残事業】 244億円

○経済的内部収益率 (EIRR) 【全線】 5.8% 【残事業】 7.2%

事業の進捗状況について	事業の進捗状況について
	<p>・事業進捗に係わる問題は無い。</p> <p>・大崎市古川鶴ヶ埜字新江南から古川馬寄字河西は、用地買収が99%完了し、改良工事中</p> <p>・大崎市古川馬寄字河西から古川宮内字西高畑は、用地調査中</p>
	供用予定等今後の事業の見通し
事業の進捗の見込みの視点	<p>古川東バイパス全線（延長5.1km）について、早期の供用を目指す。</p> 
コスト削減のメニュー	<p>コスト削減のメニュー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部盛土材を購入土から他公共事業との調整により発生土を受入れることで、コスト削減を図る。 ・再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト削減を図る。

<p>地方公共団体等の意見</p>	<p>宮城県知事の意見 事業の継続実施に異議はありません。</p> <p>その他、以下の団体等から、^{ふるかわひがし}古川東バイパスの整備促進について要望あり。 ○^{おおさき}国道108号^{ふるかわひがし}古川東バイパス建設促進期成同盟会（^{おおさき}大崎市長） ○^{おおさき}大崎市（^{おおさき}大崎市長） ○^{みさと}美里町（^{みさと}美里町長）</p>
<p>対地方方針</p>	<p>原案 事業継続</p> <p>（理由） ^{おおさき}大崎市街地の交通混雑の解消、渋滞に起因する交通事故の削減等、早期整備の必要性が高い。 また、地方自治体等からの事業促進の要望活動も強く行われている。</p>

道路事業 再評価
一般国道108号 古川東バイパス

平成22年10月26日
国土交通省 東北地方整備局

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ その他の別
一般国道108号	古川東バイパス	L=5.1km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
13,600	4	東北地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成22年度		
単純合計	328億円	32億円	360億円
うち残事業分	263億円	32億円	294億円
基準年における 現在価値 (C)	279億円	8.8億円	288億円
うち残事業分	203億円	8.8億円	212億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成22年度			
供用年	平成34年度			
単年便益 (初年便益)	35億円	0.36億円	0.72億円	36億円
基準年における 現在価値 (B)	444億円	2.7億円	9.1億円	456億円
うち残事業分	444億円	2.7億円	9.1億円	456億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.6
経済的純現在価値 (B-C)	168億円
経済的内部収益率 (EIRR)	5.8%
費用便益比 (残事業)	2.2
経済的純現在価値 (残事業)	244億円
経済的内部収益率 (残事業)	7.2%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感度分析 (残事業を対象)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	13,600	±10%	2.1~2.5
事業費	263億円	±10%	2.0~2.4
事業期間	11年	±20%	2.0~2.3

様式記入上の留意点

1. 費用及び便益額は整数止 (費用・便益の額によって小数点以下2桁) とする。
2. 費用便益比は小数点以下1桁とする。
3. 単年便益 (初年便益) は4月1日供用を前提として算出

交通状況の変化

事業名:古川東バイパス(事業全体、残事業)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] :5.1km	交通量	[台/日]	0	13,600	
	走行時間	[分]	0	6	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	13.50	
②主な周辺道路	一般国道 108号 :5.4km	交通量	[台/日]	12,500	11,000
		走行時間	[分]	10	8
		走行時間費用	[億円/年]	20.65	14.88
	一般国道 346号 :33.8km	交通量	[台/日]	4,500	4,400
		走行時間	[分]	63	51
		走行時間費用	[億円/年]	46.80	42.89
	一般国道 4号 :27.0km	交通量	[台/日]	19,400	19,100
		走行時間	[分]	45	44
		走行時間費用	[億円/年]	159.23	155.70
	(主)古川 松山線 :4.0km	交通量	[台/日]	5,700	5,600
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	9.80	6.87
(主)古川 登米線 :15.7km	交通量	[台/日]	2,800	2,600	
	走行時間	[分]	25	25	
	走行時間費用	[億円/年]	13.56	12.69	
③その他道路合計 :2825.0km	走行時間費用	[億円/年]	9344.07	9313.63	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
:2916.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	9594.11	9560.16	33.95

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※1: 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2: 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3: 走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4: 主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3~5路線程度以内で記載する。

※5: 主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。



費用便益分析の条件

事業名：古川東バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成22年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (平成42年度)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソトリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便 益 の 算 定	休日交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による 通行止めの 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の 影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する 場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の 時点以外の 便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
		その他 ()	<input type="checkbox"/>	
車種別時間 価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行 経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少 便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走 行経費減少・交通 事故減少以外の便 益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 古川東バイパス(全体)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.129	5.1	0.66

年次	年度	割引率 H22	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-32年目	H	2	2.1911	99.6	0.19	0.38	
-31年目	H	3	2.1068	102.0	0.49	0.92	
-30年目	H	4	2.0258	103.4	0.49	0.88	
-29年目	H	5	1.9479	103.7	0.39	0.67	
-28年目	H	6	1.8730	103.6	0.19	0.31	
-27年目	H	7	1.8009	103.0	13.79	22.01	
-26年目	H	8	1.7317	102.4	0.19	0.29	
-25年目	H	9	1.6651	103.4	0.19	0.28	
-24年目	H	10	1.6010	102.8	0.19	0.27	
-23年目	H	11	1.5395	101.3	0.19	0.26	
-22年目	H	12	1.4802	99.7	0.19	0.26	
-21年目	H	13	1.4233	98.4	0.19	0.25	
-20年目	H	14	1.3686	96.6	0.19	0.25	
-19年目	H	15	1.3159	95.4	0.19	0.24	
-18年目	H	16	1.2653	94.4	0.99	1.21	
-17年目	H	17	1.2167	93.2	0.99	1.18	
-16年目	H	18	1.1699	92.5	3.66	4.23	
-15年目	H	19	1.1249	91.7	5.69	6.37	
-14年目	H	20	1.0816	91.3	13.78	14.90	
-13年目	H	21	1.0400	91.3	16.40	17.06	
-12年目	H	22	1.0000	91.3	6.84	6.84	
-11年目	H	23	0.9615	91.3	6.77	6.51	
-10年目	H	24	0.9246	91.3	19.43	17.96	
-9年目	H	25	0.8890	91.3	24.38	21.67	
-8年目	H	26	0.8548	91.3	29.14	24.91	
-7年目	H	27	0.8219	91.3	29.14	23.95	
-6年目	H	28	0.7903	91.3	38.47	30.40	
-5年目	H	29	0.7599	91.3	39.08	29.70	
-4年目	H	30	0.7307	91.3	19.05	13.92	
-3年目	H	31	0.7026	91.3	19.05	13.38	
-2年目	H	32	0.6756	91.3	19.05	12.87	
-1年目	H	33	0.6496	91.3	19.05	12.37	
供用開始年次	H	34	0.6246	91.3			0.63
1年目	H	35	0.6006	91.3			0.63
2年目	H	36	0.5775	91.3			0.63
3年目	H	37	0.5553	91.3			0.63
4年目	H	38	0.5339	91.3			0.63
5年目	H	39	0.5134	91.3			0.63
6年目	H	40	0.4936	91.3			0.63
7年目	H	41	0.4746	91.3			0.63
8年目	H	42	0.4564	91.3			0.63
9年目	H	43	0.4388	91.3			0.63
10年目	H	44	0.4220	91.3			0.63
11年目	H	45	0.4057	91.3			0.63
12年目	H	46	0.3901	91.3			0.63
13年目	H	47	0.3751	91.3			0.63
14年目	H	48	0.3607	91.3			0.63
15年目	H	49	0.3468	91.3			0.63
16年目	H	50	0.3335	91.3			0.63
17年目	H	51	0.3207	91.3			0.63
18年目	H	52	0.3083	91.3			0.63
19年目	H	53	0.2965	91.3			0.63
20年目	H	54	0.2851	91.3			0.63
21年目	H	55	0.2741	91.3			0.63
22年目	H	56	0.2636	91.3			0.63
23年目	H	57	0.2534	91.3			0.63
24年目	H	58	0.2437	91.3			0.63
25年目	H	59	0.2343	91.3			0.63
26年目	H	60	0.2253	91.3			0.63
27年目	H	61	0.2166	91.3			0.63
28年目	H	62	0.2083	91.3			0.63
29年目	H	63	0.2003	91.3			0.63
30年目	H	64	0.1926	91.3			0.63
31年目	H	65	0.1852	91.3			0.63
32年目	H	66	0.1780	91.3			0.63
33年目	H	67	0.1712	91.3			0.63
34年目	H	68	0.1646	91.3			0.63
35年目	H	69	0.1583	91.3			0.63
36年目	H	70	0.1522	91.3			0.63
37年目	H	71	0.1463	91.3			0.63
38年目	H	72	0.1407	91.3			0.63
39年目	H	73	0.1353	91.3			0.63
40年目	H	74	0.1301	91.3			0.63
41年目	H	75	0.1251	91.3			0.63
42年目	H	76	0.1203	91.3			0.63
43年目	H	77	0.1157	91.3			0.63
44年目	H	78	0.1112	91.3			0.63
45年目	H	79	0.1069	91.3			0.63
46年目	H	80	0.1028	91.3			0.63
47年目	H	81	0.0989	91.3			0.63
48年目	H	82	0.0951	91.3			0.63
49年目	H	83	0.0914	91.3	-87.37	-7.99	0.63
合計					240.65	278.74	31.50
単純事業費計					328.02		31.50

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 古川東バイパス(残事業)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.129	5.1	0.66

年次	年度	割引率 H22	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-12年目	H 22	1.0000	91.3				
-11年目	H 23	0.9615	91.3	6.77	6.51		
-10年目	H 24	0.9246	91.3	19.43	17.96		
-9年目	H 25	0.8890	91.3	24.38	21.67		
-8年目	H 26	0.8548	91.3	29.14	24.91		
-7年目	H 27	0.8219	91.3	29.14	23.95		
-6年目	H 28	0.7903	91.3	38.47	30.40		
-5年目	H 29	0.7599	91.3	39.08	29.70		
-4年目	H 30	0.7307	91.3	19.05	13.92		
-3年目	H 31	0.7026	91.3	19.05	13.38		
-2年目	H 32	0.6756	91.3	19.05	12.87		
-1年目	H 33	0.6496	91.3	19.05	12.37		
供用開始年次	H 34	0.6246	91.3			0.63	0.39
1年目	H 35	0.6006	91.3			0.63	0.38
2年目	H 36	0.5775	91.3			0.63	0.36
3年目	H 37	0.5553	91.3			0.63	0.35
4年目	H 38	0.5339	91.3			0.63	0.34
5年目	H 39	0.5134	91.3			0.63	0.32
6年目	H 40	0.4936	91.3			0.63	0.31
7年目	H 41	0.4746	91.3			0.63	0.30
8年目	H 42	0.4564	91.3			0.63	0.29
9年目	H 43	0.4388	91.3			0.63	0.28
10年目	H 44	0.4220	91.3			0.63	0.27
11年目	H 45	0.4057	91.3			0.63	0.26
12年目	H 46	0.3901	91.3			0.63	0.25
13年目	H 47	0.3751	91.3			0.63	0.24
14年目	H 48	0.3607	91.3			0.63	0.23
15年目	H 49	0.3468	91.3			0.63	0.22
16年目	H 50	0.3335	91.3			0.63	0.21
17年目	H 51	0.3207	91.3			0.63	0.20
18年目	H 52	0.3083	91.3			0.63	0.19
19年目	H 53	0.2965	91.3			0.63	0.19
20年目	H 54	0.2851	91.3			0.63	0.18
21年目	H 55	0.2741	91.3			0.63	0.17
22年目	H 56	0.2636	91.3			0.63	0.17
23年目	H 57	0.2534	91.3			0.63	0.16
24年目	H 58	0.2437	91.3			0.63	0.15
25年目	H 59	0.2343	91.3			0.63	0.15
26年目	H 60	0.2253	91.3			0.63	0.14
27年目	H 61	0.2166	91.3			0.63	0.14
28年目	H 62	0.2083	91.3			0.63	0.13
29年目	H 63	0.2003	91.3			0.63	0.13
30年目	H 64	0.1926	91.3			0.63	0.12
31年目	H 65	0.1852	91.3			0.63	0.12
32年目	H 66	0.1780	91.3			0.63	0.11
33年目	H 67	0.1712	91.3			0.63	0.11
34年目	H 68	0.1646	91.3			0.63	0.10
35年目	H 69	0.1583	91.3			0.63	0.10
36年目	H 70	0.1522	91.3			0.63	0.10
37年目	H 71	0.1463	91.3			0.63	0.09
38年目	H 72	0.1407	91.3			0.63	0.09
39年目	H 73	0.1353	91.3			0.63	0.09
40年目	H 74	0.1301	91.3			0.63	0.08
41年目	H 75	0.1251	91.3			0.63	0.08
42年目	H 76	0.1203	91.3			0.63	0.08
43年目	H 77	0.1157	91.3			0.63	0.07
44年目	H 78	0.1112	91.3			0.63	0.07
45年目	H 79	0.1069	91.3			0.63	0.07
46年目	H 80	0.1028	91.3			0.63	0.06
47年目	H 81	0.0989	91.3			0.63	0.06
48年目	H 82	0.0951	91.3			0.63	0.06
49年目	H 83	0.0914	91.3	-53.91	-4.93	0.63	0.06
合計				208.70	202.73	31.50	8.79
単純事業費計				262.61		31.50	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

走行時間短縮便益等の現在価値算定表

箇所名：古川東バイパス(全体、残事業)

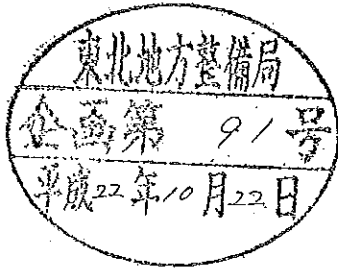
年度 (基準年) H22	年次	総走行台キロの年次別伸び率 (南東北7ロック)			割引率 4% (A)	GDP デフレーター	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合計 (億円)	
		乗用車類	貨物車類	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	費用合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 34	0.99695	0.99838	0.99739	0.6246	91.3	21.07	3.79	9.81	34.67	21.65	1.51	0.19	-1.34	0.36	0.22	0.72	0.45	35.75	22.32
1年目	H 35	0.99695	0.99838	0.99739	0.6006	91.3	21.01	3.78	9.79	34.58	20.77	1.51	0.19	-1.34	0.36	0.22	0.72	0.43	35.66	21.42
2年目	H 36	0.99694	0.99838	0.99738	0.5775	91.3	20.95	3.77	9.77	34.49	19.92	1.51	0.19	-1.34	0.36	0.21	0.72	0.42	35.57	20.55
3年目	H 37	0.99693	0.99837	0.99737	0.5553	91.3	20.89	3.76	9.75	34.40	19.10	1.51	0.19	-1.34	0.36	0.20	0.72	0.40	35.48	19.70
4年目	H 38	0.99692	0.99837	0.99737	0.5339	91.3	20.83	3.75	9.73	34.31	18.32	1.51	0.19	-1.34	0.36	0.19	0.72	0.38	35.39	18.89
5年目	H 39	0.99691	0.99837	0.99736	0.5134	91.3	20.77	3.74	9.71	34.22	17.57	1.51	0.19	-1.34	0.36	0.18	0.72	0.37	35.30	18.12
6年目	H 40	0.99690	0.99837	0.99735	0.4936	91.3	20.71	3.73	9.69	34.13	16.85	1.51	0.19	-1.34	0.36	0.18	0.72	0.36	35.21	17.39
7年目	H 41	0.99689	0.99836	0.99734	0.4746	91.3	20.65	3.72	9.67	34.04	16.16	1.51	0.19	-1.34	0.36	0.17	0.72	0.34	35.12	16.67
8年目	H 42	0.99688	0.99836	0.99734	0.4564	91.3	20.59	3.71	9.65	33.95	15.49	1.51	0.19	-1.34	0.36	0.16	0.72	0.33	35.03	15.98
9年目	H 43	0.99687	0.99836	0.99734	0.4388	91.3	20.53	3.71	9.64	33.87	14.80	1.49	0.19	-1.34	0.34	0.15	0.71	0.31	34.78	15.26
10年目	H 44	0.99686	0.99835	0.99733	0.4220	91.3	20.47	3.71	9.63	33.79	14.14	1.47	0.19	-1.34	0.32	0.14	0.70	0.30	34.53	14.58
11年目	H 45	0.99685	0.99835	0.99733	0.4057	91.3	20.41	3.71	9.62	33.71	13.51	1.45	0.19	-1.34	0.30	0.12	0.69	0.28	34.28	13.91
12年目	H 46	0.99684	0.99835	0.99733	0.3901	91.3	20.35	3.71	9.61	33.63	12.90	1.43	0.19	-1.34	0.28	0.11	0.68	0.27	34.03	13.28
13年目	H 47	0.99683	0.99834	0.99732	0.3751	91.3	20.29	3.71	9.60	33.55	12.32	1.41	0.19	-1.34	0.26	0.10	0.67	0.25	33.78	12.67
14年目	H 48	0.99682	0.99834	0.99732	0.3607	91.3	20.23	3.71	9.59	33.47	11.77	1.40	0.19	-1.34	0.25	0.09	0.67	0.24	33.53	12.10
15年目	H 49	0.99681	0.99834	0.99732	0.3468	91.3	20.17	3.71	9.58	33.39	11.24	1.38	0.19	-1.34	0.23	0.08	0.66	0.23	33.30	11.55
16年目	H 50	0.99680	0.99834	0.99732	0.3335	91.3	20.11	3.71	9.57	33.31	10.74	1.37	0.19	-1.34	0.22	0.07	0.65	0.22	33.06	11.03
17年目	H 51	0.99679	0.99834	0.99732	0.3207	91.3	20.05	3.71	9.56	33.23	10.25	1.35	0.19	-1.34	0.20	0.06	0.65	0.21	32.82	10.52
18年目	H 52	0.99678	0.99834	0.99732	0.3083	91.3	20.00	3.71	9.55	33.15	9.79	1.34	0.19	-1.34	0.19	0.06	0.65	0.20	32.59	10.05
19年目	H 53	0.99677	0.99834	0.99732	0.2965	91.3	19.94	3.71	9.54	33.07	9.35	1.32	0.19	-1.34	0.17	0.05	0.64	0.19	32.34	9.59
20年目	H 54	0.99676	0.99834	0.99732	0.2851	91.3	19.89	3.71	9.53	33.00	8.93	1.31	0.19	-1.34	0.16	0.05	0.64	0.18	32.11	9.16
21年目	H 55	0.99675	0.99834	0.99732	0.2741	91.3	19.83	3.71	9.52	32.92	8.52	1.29	0.19	-1.34	0.14	0.04	0.63	0.17	31.86	8.73
22年目	H 56	0.99674	0.99834	0.99732	0.2636	91.3	19.78	3.71	9.51	32.84	8.14	1.28	0.19	-1.34	0.13	0.03	0.62	0.16	31.62	8.33
23年目	H 57	0.99673	0.99834	0.99732	0.2534	91.3	19.73	3.71	9.50	32.76	7.77	1.26	0.19	-1.34	0.11	0.03	0.62	0.16	31.38	7.96
24年目	H 58	0.99672	0.99834	0.99732	0.2437	91.3	19.68	3.71	9.49	32.68	7.42	1.25	0.19	-1.34	0.10	0.02	0.61	0.15	31.14	7.59
25年目	H 59	0.99671	0.99834	0.99732	0.2343	91.3	19.63	3.71	9.48	32.60	7.08	1.23	0.19	-1.34	0.08	0.02	0.61	0.14	30.90	7.24
26年目	H 60	0.99670	0.99834	0.99732	0.2253	91.3	19.58	3.71	9.47	32.52	6.76	1.22	0.19	-1.34	0.07	0.02	0.60	0.14	30.66	6.92
27年目	H 61	0.99669	0.99834	0.99732	0.2166	91.3	19.53	3.71	9.46	32.44	6.45	1.20	0.19	-1.34	0.05	0.01	0.60	0.13	30.42	6.59
28年目	H 62	0.99668	0.99834	0.99732	0.2083	91.3	19.48	3.71	9.45	32.36	6.16	1.19	0.19	-1.34	0.04	0.01	0.60	0.12	30.19	6.29
29年目	H 63	0.99667	0.99834	0.99732	0.2003	91.3	19.43	3.71	9.44	32.28	5.87	1.17	0.19	-1.34	0.02	0.00	0.59	0.12	29.94	5.99
30年目	H 64	0.99666	0.99834	0.99732	0.1926	91.3	19.38	3.71	9.43	32.20	5.61	1.16	0.19	-1.34	0.01	0.00	0.58	0.11	29.70	5.72
31年目	H 65	0.99665	0.99834	0.99732	0.1852	91.3	19.33	3.71	9.42	32.12	5.35	1.14	0.19	-1.34	-0.01	0.00	0.58	0.11	29.46	5.46
32年目	H 66	0.99664	0.99834	0.99732	0.1780	91.3	19.28	3.71	9.41	32.04	5.10	1.13	0.19	-1.34	-0.02	0.00	0.57	0.10	29.22	5.20
33年目	H 67	0.99663	0.99834	0.99732	0.1712	91.3	19.23	3.71	9.40	31.96	4.87	1.11	0.19	-1.34	-0.04	-0.01	0.57	0.10	28.98	4.96
34年目	H 68	0.99662	0.99834	0.99732	0.1646	91.3	19.18	3.71	9.39	31.88	4.65	1.10	0.19	-1.34	-0.05	-0.01	0.56	0.09	28.74	4.73
35年目	H 69	0.99661	0.99834	0.99732	0.1583	91.3	19.13	3.71	9.38	31.80	4.43	1.08	0.19	-1.34	-0.07	-0.01	0.56	0.09	28.50	4.51
36年目	H 70	0.99660	0.99834	0.99732	0.1522	91.3	19.08	3.71	9.37	31.72	4.23	1.07	0.19	-1.34	-0.08	-0.01	0.55	0.08	28.26	4.30
37年目	H 71	0.99659	0.99834	0.99732	0.1463	91.3	19.03	3.71	9.36	31.64	4.03	1.05	0.19	-1.34	-0.10	-0.01	0.55	0.08	28.02	4.10
38年目	H 72	0.99658	0.99834	0.99732	0.1407	91.3	18.98	3.71	9.35	31.56	3.85	1.04	0.19	-1.34	-0.11	-0.02	0.54	0.08	27.78	3.91
39年目	H 73	0.99657	0.99834	0.99732	0.1353	91.3	18.93	3.71	9.34	31.48	3.67	1.02	0.19	-1.34	-0.13	-0.02	0.54	0.07	27.54	3.72
40年目	H 74	0.99656	0.99834	0.99732	0.1301	91.3	18.88	3.71	9.33	31.40	3.50	1.01	0.19	-1.34	-0.14	-0.02	0.53	0.07	27.30	3.55
41年目	H 75	0.99655	0.99834	0.99732	0.1251	91.3	18.83	3.71	9.32	31.32	3.34	0.99	0.19	-1.34	-0.16	-0.02	0.53	0.07	27.06	3.39
42年目	H 76	0.99654	0.99834	0.99732	0.1203	91.3	18.78	3.71	9.31	31.24	3.18	0.98	0.19	-1.34	-0.17	-0.02	0.52	0.06	26.82	3.22
43年目	H 77	0.99653	0.99834	0.99732	0.1157	91.3	18.73	3.71	9.30	31.16	3.04	0.96	0.19	-1.34	-0.19	-0.02	0.52	0.06	26.58	3.08
44年目	H 78	0.99652	0.99834	0.99732	0.1112	91.3	18.68	3.71	9.29	31.08	2.89	0.95	0.19	-1.34	-0.20	-0.02	0.51	0.06	26.34	2.93
45年目	H 79	0.99651	0.99834	0.99732	0.1069	91.3	18.63	3.71	9.28	31.00	2.76	0.93	0.19	-1.34	-0.22	-0.02	0.51	0.05	26.10	2.79
46年目	H 80	0.99650	0.99834	0.99732	0.1028	91.3	18.58	3.71	9.27	30.92	2.63	0.92	0.19	-1.34	-0.23	-0.02	0.50	0.05	25.86	2.66
47年目	H 81	0.99649	0.99834	0.99732	0.0989	91.3	18.53	3.71	9.26	30.84	2.51	0.90	0.19	-1.34	-0.25	-0.02	0.50	0.05	25.62	2.54
48年目	H 82	0.99648	0.99834	0.99732	0.0951	91.3	18.48	3.71	9.25	30.76	2.39	0.89	0.19	-1.34	-0.26	-0.02	0.49	0.05	25.38	2.42
49年目	H 83	0.99647	0.99834	0.99732	0.0914	91.3	18.43	3.71	9.24	30.68	2.28	0.87	0.19	-1.34	-0.28	-0.03	0.49	0.04	25.14	2.29
合計							850.85	185.86	474.61	1,511.32	444.05	61.70	9.50	-67.00	4.20	2.69	30.67	9.12	1,546.19	455.86

一般国道108号 古川東バイパス

【客観的評価指標 54項目中 13項目に該当】

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)
1. 活力 円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
	□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
	■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
	■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
	□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
物流効率化の支援	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
	■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上
	□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
	□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
	□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
	□ 中心市街地内で行う事業である
	□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である
	□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
	□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる
国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り
	□ 地域高規格道路の位置づけあり
	□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する
	□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
	□ 現道等における交通不能区間を解消する
	□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
	■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
個性ある地域の形成	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する
	■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
	□ 特別立法に基づく事業である
	□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
	□ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である

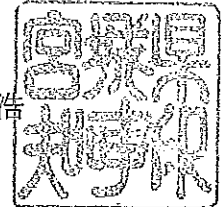
政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
2. 暮らし	<p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <p>安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される <p>災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する ■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） ■ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 <p>生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率 ○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される
5. その他	<p>他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり <input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている <input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる



土 総 第 1 5 2 号
平成22年10月22日

国土交通省東北地方整備局長 殿

宮城県知事 村井 嘉浩



東北地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成22年10月14日付け国東整企画第85号で依頼のありましたこのことについて、下記事業の継続実施に異議はありません。

記

1 道路事業

- (1) 一般国道4号 金ヶ瀬拡幅事業
- (2) 一般国道45号 本吉気仙沼道路事業
- (3) 一般国道108号 古川東バイパス事業

担当:土木部土木総務課企画調整班

TEL: 022-211-3108 FAX: 022-211-3199

Eメール: