

平成23年度第3次補正予算に係る個別公共事業評価書

平成23年10月28日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成23年9月30日改正）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価及び再評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等は3年間。補助事業等は5年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等、といった視点で事業の見直しを実施する。事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成23年度第3次補正予算に係る評価として、新規事業採択時評価23件及び再評価1件を実施した。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載している。

事業評価カルテ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)

事業評価関連リンク(http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html)

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
【公共事業関係費】	
道路・街路事業	津島 恭一
【その他施設費】	
船舶建造事業	室井 邦彦

【公共事業関係費】

事業名 ()内は 方法を示す。*	評価項目		費用便益分析以外の主な評価項目	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用	便益			
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 	都市・地域整備局 道路局

【その他施設費】

事業名	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
船舶建造事業 <巡視船艇>	評価対象を整理した上で、右のような海上保安業務需要ごとに、事業を実施した場合(with)、事業を実施しなかった場合(without)それぞれについて業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・海上警備業務 ・海上環境保全業務 ・海上交通安全業務 ・海難救助業務 ・海上防災業務 ・国際協力・国際貢献業務 		

※費用便益分析に用いる便益の把握の方法

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。

平成23年度第3次補正予算に係る新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
道路・街路事業	直轄事業等	18
	補助事業等	3
合 計		21

注1 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
船舶建造事業		2
合 計		2

総 計		23
-----	--	----

平成23年度第3次補正予算に係る再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果				
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
道路・街路事業	直轄事業等					1	1	1			
合 計		0	0	0	0	1	1	1	0	0	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

(注2) 再評価対象基準

一定期間未着工: 事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階: 準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】
【道路・街路事業】
【直轄事業等】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			防災機能等の貨幣換算が困難な効果の評価			担当課 (担当課長名)			
		貨幣換算した便益: B (億円)		費用: C (億円)	B/C	ネットワークの評価			個別事業の評価 (主なもの)		
		便益の内訳及び主な根拠				主要都市・拠点 間の防災機能 リンクの防災機能の 評価レベル (目標) 現況→整備後	ネットワーク 全体の防災機能 改善度				
三陸沿岸道路 一般国道45号 <宮古～八戸> 侍浜～唐土 国土交通省	880	675	【内訳】 走行時間短縮便益: 548億円 走行経費減少便益: 84億円 交通事故減少便益: 43億円 【主な根拠】 計画交通量: 4,600台/日	760	1.4	0.9	(B) D → B	1.1	a) 洋野町小字内地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 洋野町～八戸市立市民病院間 (36分～23分) 13分短縮 c) 八戸市～久慈市間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	
三陸沿岸道路 一般国道45号 <宮古～八戸> 菅代～久慈 国土交通省	1,140	1,181	【内訳】 走行時間短縮便益: 997億円 走行経費減少便益: 110億円 交通事故減少便益: 74億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,700台/日	975		1.2	(B) D → B	当該リンクの整備により不通が解消	a) 野田村前浜地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 菅代村～県立久慈病院間 (40分～22分) 18分短縮 c) 久慈市～菅代村間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	
三陸沿岸道路 一般国道45号 <宮古～八戸> 尾肝要～菅代 国土交通省	360	326	【内訳】 走行時間短縮便益: 260億円 走行経費減少便益: 43億円 交通事故減少便益: 22億円 【主な根拠】 計画交通量: 5,800台/日	307		1.1	(B) D → B	当該リンクの整備により不通が解消	a) 菅代村明神地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 野田村～県立宮古病院間 (54分～30分) 24分短縮 (うち当該事業区間5分短縮) c) 菅代村～野田村間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	
三陸沿岸道路 一般国道45号 <宮古～八戸> 田野畑前～尾肝要 国土交通省	360	292	【内訳】 走行時間短縮便益: 250億円 走行経費減少便益: 16億円 交通事故減少便益: 16億円 【主な根拠】 計画交通量: 6,100台/日	304		0.96	(B) D → B	1.3	a) 田野畑村島越地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 田野畑村～県立久慈病院間 (65分～49分) 16分短縮 c) 田野畑村～岩泉市間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	
三陸沿岸道路 一般国道45号 <宮古～八戸> 田老～岩泉 国土交通省	470	462	【内訳】 走行時間短縮便益: 375億円 走行経費減少便益: 55億円 交通事故減少便益: 31億円 【主な根拠】 計画交通量: 7,300台/日	392		1.2	(B) D → B	当該リンクの整備により不通が解消	a) 岩泉町小本地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 山田町～県立宮古病院間 (54分～30分) 24分短縮 (うち当該事業区間10分短縮) c) 宮古市～岩泉市間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	
三陸沿岸道路 一般国道45号 <宮古～八戸> 宮古中央～田老 国土交通省	1,210	1,485	【内訳】 走行時間短縮便益: 1,174億円 走行経費減少便益: 221億円 交通事故減少便益: 91億円 【主な根拠】 計画交通量: 8,700台/日	1,019		1.5	(B) D → B	当該リンクの整備により不通が解消	a) 宮古市田老地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 野田村～県立宮古病院間 (54分～30分) 24分短縮 (うち当該事業区間9分短縮) c) 宮古市～久慈市間の連絡速度が48km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	
三陸沿岸道路 一般国道45号 <釜石～宮古> 山田～宮古南 国土交通省	570	1,067	【内訳】 走行時間短縮便益: 838億円 走行経費減少便益: 163億円 交通事故減少便益: 65億円 【主な根拠】 計画交通量: 12,800台/日	497		2.2	(B) D → B	当該リンクの整備により不通が解消	a) 山田町大沢地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 山田町～県立宮古病院間 (54分～24分) 30分短縮 c) 釜石港～宮古市 (77分～55分) 22分短縮	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	
三陸沿岸道路 一般国道45号 <釜石～釜石> 吉浜～釜石 国土交通省	770	1,235	【内訳】 走行時間短縮便益: 975億円 走行経費減少便益: 164億円 交通事故減少便益: 96億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,600台/日	659		1.9	(B) D → B	当該リンクの整備により不通が解消	a) 釜石市唐丹町北地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 釜石市～県立大船渡病院間 (47分～28分) 19分短縮 c) 釜石港～仙台南1C (242分～143分) 99分短縮 (うち当該事業による短縮16分)	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	
三陸沿岸道路 一般国道45号 <釜石～釜石> 唐桑北～陸前高田 国土交通省	600	448	【内訳】 走行時間短縮便益: 360億円 走行経費減少便益: 60億円 交通事故減少便益: 28億円 【主な根拠】 計画交通量: 8,400台/日	515		1.5	0.9	(B) D → B	当該リンクの整備により不通が解消	a) 陸前高田市気仙町地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 釜石市～県立大船渡病院間 (49分～28分) 21分短縮 (うち当該事業区間11分短縮) c) 大船渡港～仙台南1C (197分～122分) 75分短縮 (うち当該事業による短縮4分)	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
三陸沿岸道路 一般国道45号 <釜石～釜石> 気仙沼～唐桑南 国土交通省	670	1,096	【内訳】 走行時間短縮便益: 927億円 走行経費減少便益: 152億円 交通事故減少便益: 17億円 【主な根拠】 計画交通量: 11,100台/日	564			1.9	(B) D → B	当該リンクの整備により不通が解消	a) 気仙沼市波板地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 釜石市～県立大船渡病院間 (49分～28分) 21分短縮 (うち当該事業区間11分短縮) c) 大船渡港～仙台南1C (197分～122分) 75分短縮 (うち当該事業による短縮16分)	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)
三陸沿岸道路 一般国道45号 <釜石～釜石> 歌津～本吉 国土交通省	500	582	【内訳】 走行時間短縮便益: 466億円 走行経費減少便益: 101億円 交通事故減少便益: 15億円 【主な根拠】 計画交通量: 10,600台/日	436	1.3		(B) D → B	当該リンクの整備により不通が解消	a) 気仙沼市本吉町小泉地区等において、津波の影響を受けないよう計画 b) 釜石市～石巻赤十字病院間 (115分～62分) 53分短縮 c) 気仙沼港～仙台南1C (152分～99分) 53分短縮 (うち当該事業による短縮11分)	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	
東北横断自動車道 釜石秋田線 一般国道283号 <釜石～花巻> 釜石～釜石西 国土交通省	200	239	【内訳】 走行時間短縮便益: 197億円 走行経費減少便益: 22億円 交通事故減少便益: 20億円 【主な根拠】 計画交通量: 9,200台/日	183	2.4	1.3	(B) D → B	1.3	a) 大震災時に、自衛隊等の救助・救援活動の後方支援拠点となっていた遠野運動公園から被災地(釜石市等)への確実なアクセスを確保⇒遠野運動公園～釜石市 (45分～36分) 9分短縮 b) 岩手医科大学付属病院へのアクセス時間短縮に寄与⇒ (138分～104分) 34分短縮 (うち当該事業区間15分短縮) c) 釜石市～花巻市間の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	
東北横断自動車道 釜石秋田線 一般国道283号 <釜石～花巻> 遠野住田～遠野 国土交通省	310	532	【内訳】 走行時間短縮便益: 464億円 走行経費減少便益: 40億円 交通事故減少便益: 28億円 【主な根拠】 計画交通量: 8,100台/日	290		1.8	(B) D → B	1.3	a) 大震災時に、自衛隊等の救助・救援活動の後方支援拠点となっていた遠野運動公園への確実なアクセスを確保⇒東和10～遠野運動公園 (45分～42分) 3分短縮 b) 岩手医科大学付属病院へのアクセス時間短縮に寄与⇒ (138分～104分) 34分短縮 (うち当該事業区間15分短縮) c) 釜石市～花巻市間の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 (課長 三浦真紀)	

東北中央自動車道 一般国道115号 ＜相馬～雲山＞ 相馬～相馬西 国土交通省	220	272	【内訳】 走行時間短縮便益：230億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量：7,700台/日	194	1.1	1.4	(B) D → B	7.1	a)自衛隊基地（福島市）、あずま総合運動公園等の広域陸上輸送拠点が集積する福島市～浜通り（相馬市）間（78分～56分）22分短縮（うち当該事業による短縮6分） b)相馬市～県立医大病院（福島市）間（81分～45分）36分短縮（うち当該事業区間20分短縮） c)相馬市～福島市（78分～56分）22分短縮（うち当該事業による短縮6分）	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）	
東北中央自動車道 一般国道115号 ＜相馬～雲山＞ 阿武隈東～阿武隈 国土交通省	150	133	【内訳】 走行時間短縮便益：125億円 走行経費減少便益：-0.3億円 交通事故減少便益：8.0億円 【主な根拠】 計画交通量：7,700台/日	132		1.0	(B) D → B	7.1	a)自衛隊基地（福島市）、あずま総合運動公園等の広域陸上輸送拠点が集積する福島市～浜通り（相馬市）間（78分～56分）22分短縮（うち当該事業による短縮6分） b)相馬市～県立医大病院（福島市）間（81分～45分）36分短縮（うち当該事業区間16分短縮） c)相馬市～福島市（78分～56分）22分短縮（うち当該事業による短縮2分）	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）	
宮古盛岡横断道路 一般国道106号 ＜宮古～盛岡＞ 区界～柴川 国土交通省	370	149	【内訳】 走行時間短縮便益：118億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量：3,400台/日	328		0.5	(B) D → B		当該リンクの整備により不通が解消	a)線形不良、狭路区間23箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保 b)宮古市～岩手医科大学付属病院への救急搬送の速達性が向上し、連絡時間が短縮（110分～95分） c)盛岡市～宮古市の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
宮古盛岡横断道路 一般国道106号 ＜宮古～盛岡＞ 平津戸・岩井～松草 国土交通省	310	147	【内訳】 走行時間短縮便益：116億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：9.0億円 【主な根拠】 計画交通量：3,700台/日	277		1.0	(B) D → B	0.5	当該リンクの整備により不通が解消	a)線形不良、狭路区間12箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保 b)宮古市～岩手医科大学付属病院への救急搬送の速達性が向上し、連絡時間が短縮（110分～95分） c)盛岡市～宮古市の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）
宮古盛岡横断道路 一般国道106号 ＜宮古～盛岡＞ 宮古～箱石 国土交通省	1,080	908	【内訳】 走行時間短縮便益：755億円 走行経費減少便益：107億円 交通事故減少便益：46億円 【主な根拠】 計画交通量：5,100台/日	1,088	0.8	(B) D → B		当該リンクの整備により不通が解消	a)線形不良、狭路区間14箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保 b)宮古市～岩手医科大学付属病院への救急搬送の速達性が向上し、連絡時間が短縮（110分～95分） c)盛岡市～宮古市の連絡速度が49km/hから60km/h以上に改善する見込み	道路局 国道・防災課 （課長 三浦真紀）	

※リンクの防災機能の評価レベルについては、主要都市・拠点間を、「耐災害性」、「多重性」の観点から、A～Dの評価レベルに等級分けを行い、連絡する拠点の重要性に応じて、当該リンクの整備による、防災機能の向上（評価レベルの改善）を評価

- A: 主要都市・拠点間を結ぶ主経路及び迂回路（迂回数1.5未満）のいずれも災害危険性が低い場合
- B: 主要都市・拠点間を結ぶ主経路の災害危険性が低い場合
- C: 主要都市・拠点間を結ぶ主経路の災害危険性が高く、迂回路（迂回数1.5未満）の災害危険性が低い場合
- D: 主要都市・拠点間を結ぶ主経路及び迂回路（迂回数1.5未満）のいずれも災害危険性が高い場合

※ネットワーク全体の防災機能の評価については、各市町村から、最寄りの県庁所在地又は高速道路IC及び隣接市町村までの到達時間を計測し、当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いを改善度として評価

【道路・街路事業】

（補助事業等）

＜復興支援道路＞

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益・B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用・C (億円)	B/C			
地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路 主要地方道築館登米線Ⅱ期（中田工区） 宮城県	60	78	【内訳】 走行時間短縮便益：63億円 走行経費減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量：8,200台/日	51	1.5	①東北自動車道と三陸沿岸道路間を最短距離で結び、アクセス向上及び定時性確保 ②第1次緊急輸送道路としての機能強化 ③第3次救急医療施設（石巻赤十字病院）へのアクセス向上	道路局 環境安全課 （課長 安藤 洋）

＜ICアクセス道路＞

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益・B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用・C (億円)	B/C			
一般国道大島波板線 （波板工区） 宮城県	40	64	【内訳】 走行時間短縮便益：56億円 走行経費減少便益：6.6億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量：3,500台/日	33	1.9	①三陸沿岸道路と国道45号を接続し、両路線へのアクセス向上及び定時性確保 ②三陸沿岸道路と一体になって震災復興を支え災害時に復旧作業や救援活動などに不可欠な道路 ③第2次救急医療施設（気仙沼市立病院）へのアクセス向上	道路局 環境安全課 （課長 安藤 洋）
市道 北部環状線 岩手県	47	100	【内訳】 走行時間短縮便益：68億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：6.9億円 【主な根拠】 計画交通量：4,900台/日	43	2.3	①三陸沿岸道路と国道45号を直結する路線として、両路線へのアクセス向上及び定時性確保 ②三陸沿岸道路と一体になって震災復興を支え災害時に復旧作業や救援活動などに不可欠な道路 ③第2次救急医療施設（岩手県立宮古病院）へのアクセス向上	道路局 環境安全課 （課長 安藤 洋）

【その他施設費】

【船舶建造事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
大型巡視船 （PL型） 建造（2隻） 海上保安庁	101	今回の震災対応で船体構造・設備上の制限から十分に対応できなかった被災地への緊急物資輸送と給水活動に対応できるようになり、今後、甚大な被害をもたらすとされている東海地震、東南海・南海地震等大規模震災に備え、広範囲かつ大規模な救援活動、救出救助活動が迅速に行える体制が確保できる。	海上保安庁 装備技術部 船舶課 （課長 浅野 富夫）
消防型大型巡視艇 （PC型） 建造（6隻） 海上保安庁	105	整備しようとする大型巡視艇（PC型）は、高機能・高性能化が図られることから、巡視艇としての汎用性が確保されるとともに、操縦性能及び高速性能が向上することから大型タンカー・火災等の消火業務効率は飛躍的に向上する。	

再評価結果一覧

【公共事業関係費】
【道路・街路事業】
【直轄事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B/C				
一般国道45号 仙塩道路	その他	838	3,571	1,296	2.8	<p>①仙塩道路の4車線化により、仙塩港北IC~利府JCT間の混雑度が低下し、ボトルネックの解消が期待される。</p> <p>②多賀城ICの設置により、仙台北部道路や三陸縦貫自動車道へのアクセス性の向上が図られる。</p>	<p>・仙塩道路は、三陸縦貫自動車道の一部を形成すると共に、東北縦貫自動車道、仙台東部道路、仙台南部道路、仙台北部道路と一体となって、仙台都市圏の自動車専用道路環状ネットワークを形成し、経済・産業基盤を支える道路である。本事業は交通混雑のボトルネック箇所の解消を目的に4車線化を図るものである。</p> <p>・全区間用地買収は完了しており、仙塩道路の4車線化、(仮)多賀城ICの早期完成をめざす。</p> <p>【周辺環境等の変化】</p> <p>・仙台北部道路との接続[利府JCT](H14)</p> <p>・(仮)多賀城ICアクセス道路の供用(H21)</p> <p>・仙塩松島道路の4車線化(H25供用予定)</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>・新技術新工法を活用し、コスト縮減を図る</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)