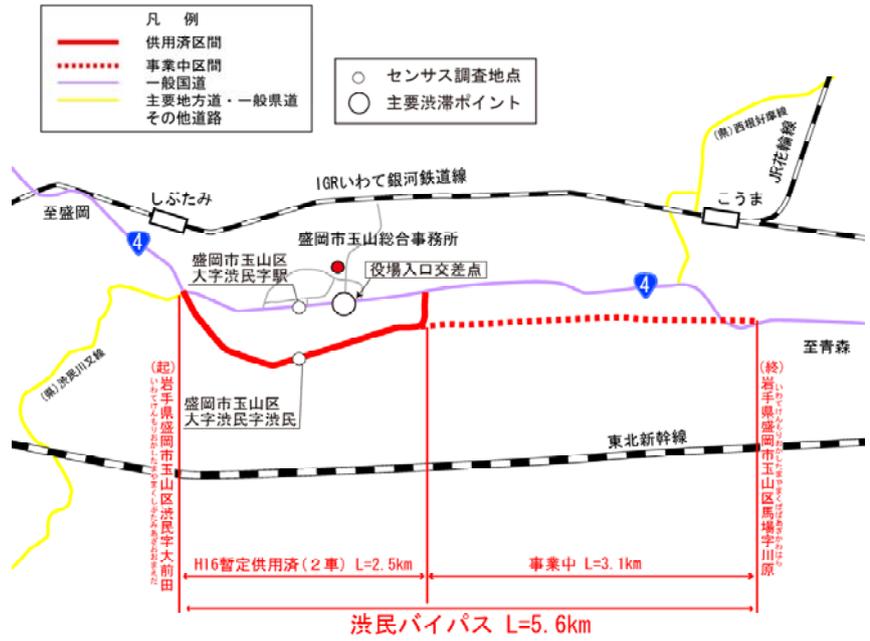


## 再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道4号 <small>しづたみ</small> 渋民バイパス	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：岩手県盛岡市玉山区渋民字大前田 至：岩手県盛岡市玉山区馬場字川原	延長	5.6 km		
事業概要	<p>一般国道4号は、東京都中央区と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。</p> <p>渋民バイパスは、盛岡市渋民地区内の国道4号の交通混雑緩和、交通安全の確保を図り、暮らしの安全性向上と交通の利便性確保を目的とした事業である。</p>				
S61年度事業化	H3年度都市計画決定	H2年度用地着手	H8年度工事着手		
全体事業費	130億円	事業進捗率	67%	供用済延長	2.5km
計画交通量	16,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 63億円/177億円 (事業費：34億円/148億円) (維持管理費：29億円/29億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 134億円/201億円 (走行時間短縮便益：114億円/178億円) (走行経費減少便益：20億円/21億円) (交通事故減少便益：0.59億円/1.3億円)	基準年 平成22年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 【残事業】 交通量変動：B/C=3.0(交通量 +10%) B/C=1.1(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=2.0(事業費 +10%) B/C=2.3(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=2.1(事業期間 +20%) B/C=2.2(事業期間 -20%)				
事業の効果等	①沿道環境の改善 ・大型車交通のバイパスへの転換によって、夜間の沿道騒音（最大71db）が低下し生活環境の改善が期待できる。 ②交通事故の減少 ・通過交通が減少することで交通事故（最大218.3件/億台キロ）も減少し、安全な道路交通の確保が期待できる。 ③現道区間の混雑緩和 ・通過交通がバイパスに転換し、現道とバイパスの機能分担が図られるために、現道の混雑（旅行速度23km/h等）緩和が期待できる。 ④東北道の代替路の機能強化 ・東北縦貫自動車道通行止め時（23回・172時間/年）における幹線道路としての機能確保が期待される。				
関係する地方公共団体等の意見	岩手県（知事）、盛岡市（市長）、岩手郡町村議会議長会（岩手町、滝沢村、雫石町、葛巻町）などの団体等から、渋民バイパスの整備促進について要望がある。 県知事の意見：事業の継続に異議はありません。本事業は、国道4号の機能強化と現道の交通安全確保を図る事業であることから、着実な整備の推進を図り、早期の全線供用に努めていただきたい。なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。				
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	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更はない。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	事業進捗率67%、うち用地進捗率100%				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	事業進捗に係る問題はない。早期の供用を目指す。				
施設の構造や工法の変更等	・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品を使用するとともに、再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）を活用し、コスト縮減を図る。				
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。