

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名 一般国道46号 <small>もりおかにし</small> 盛岡西バイパス	事業区分	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点 自： <small>もりおか</small> 岩手県盛岡市永井第一地割字高屋 至： <small>もりおか</small> 岩手県盛岡市上厨川字前湯		延長	7.8 km
事業概要 一般国道46号は、岩手県盛岡市から秋田県秋田市に至る延長107.2kmの主要な幹線道路である。盛岡西バイパスは盛岡市永井第一地割字高屋から盛岡市上厨川字前湯に至る延長7.8kmの4車線（一部6車線）道路である。			
S59年度事業化 (H14年度事業延伸)	S59年度都市計画決定 (H21年度変更)	S61年度用地着手	S62年度工事着手
全体事業費 430億円		事業進捗率 71%	供用済延長 6.6km
計画交通量 30,300台/日			
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 7.3	総費用 <small>(残事業) / (事業全体)</small> 115億円 / 626億円 (事業費 : 100億円 / 576億円) (維持管理費 : 15億円 / 50億円)	総便益 <small>(残事業) / (事業全体)</small> 840億円 / 1,110億円 (走行時間短縮便益 : 739億円 / 985億円) (走行経費減少便益 : 80億円 / 100億円) (交通事故減少便益 : 21億円 / 25億円)
基準年 平成25年			
感度分析の結果 【事業全体】 交通量 : B/C=1.6~2.0(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=1.7~1.8(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=1.6~1.9(事業期間±2年)			
【残事業】 B/C=6.7~8.1(交通量 ±10%) B/C=6.7~8.0(事業費 ±10%) B/C=6.7~7.8(事業期間±2年)			
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・当該区間の渋滞損失時間：218.4万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約3割削減 ・現道の盛岡市上田三町目地区における混雑時旅行速度8.1km/h等である区間の旅行速度の改善が期待される) ②都市の再生 ・盛岡南地区都市再生整備計画を支援する事業である ・盛岡南新都市土地区画整理事業等の沿道まちづくりとの連携あり ③個性ある地域の形成 ・盛岡地域高度技術産業集積活性化計画を支援する			
関係する地方公共団体等の意見 ・岩手県知事の意見 1. 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。 2. 本県では、盛岡都市圏の交通を円滑化にし、都市環境を改善するなど都市機能を高める、一般国道46号の整備促進を求めているところです。 「盛岡西バイパス」は、国道4号及び国道46号の交通混雑緩和、盛岡市の都市開発の誘導などを図るため重要な事業であることから、早期の完成に向け、事業の進捗を図っていただくとともに、盛岡西バイパス南進についても、早期事業化をお願いしたい。 ・以下の団体等から、盛岡西バイパスの整備促進について要望あり。 岩手県（知事）、盛岡市（市長）			
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。 ・平成25年度全線暫定開通予定			
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率71%（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			

・事業の進捗に係る問題はない。

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や再生資材（再生砕石、アスファルト合材等）の活用、他事業の発生土受入により、コスト縮減を図っている。

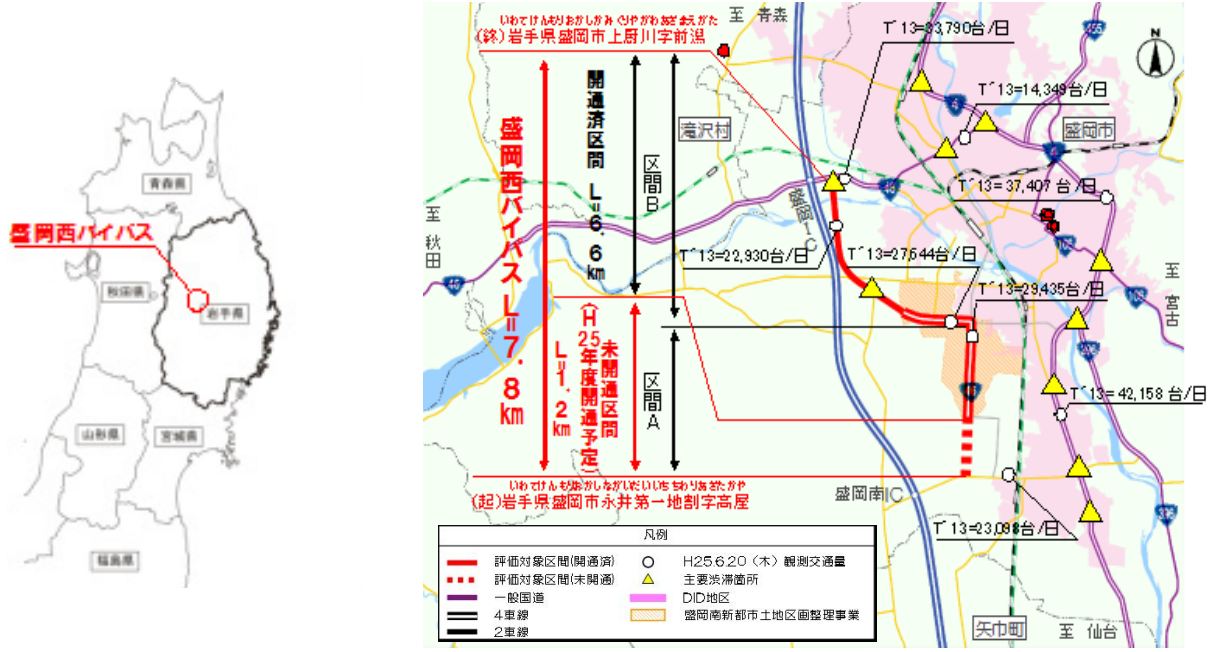
対応方針

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。

※ 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。