

事後評価結果（平成19年度）

担当課：東北地方整備局道路計画第一課

担当課長名：大江 真弘

事業名	一般国道4号 <small>もりおか</small> 盛岡拡幅	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： <small>いわて もりおか くりやがわ</small> 岩手県盛岡市厨川一丁目 至： <small>いわて もりおか しもくりやがわ</small> 岩手県盛岡市下厨川			延長	2.2km

事業概要

一般国道4号は、とうきょう ちゆうおう あおもり あおもり 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主要幹線道路である。

盛岡拡幅は、昭和58年より4車線拡幅事業に着手し、平成1年3月に500m、平成2年2月に600m、平成2年9月に500m、平成15年3月に残り600m区間を供用した、延長2.2kmの道路である。

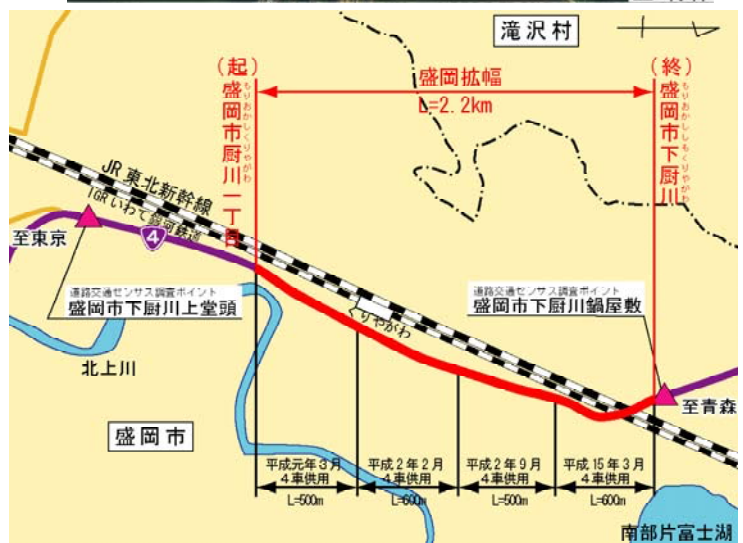
事業の目的・必要性

一般国道4号厨川地区は、近年の市街地の拡大、交通量の増大に伴う慢性的な交通渋滞と交通事故、沿道環境の悪化などの問題が生じていた。

また、当該区間には東北新幹線を横架する「ばらじま 茨島こ線橋」があり、老朽化により震災対策が必要な上、損傷が激しく、さらに幅員も8.5m(歩道なし)と狭く交通の隘路区間となっていた。

このため、盛岡拡幅は、「円滑な交通の確保」、「交通安全の確保」、「沿道環境の改善」を目的として事業着手したものである。

事業概要図



凡 例	
—	事業評価区間 (供用済)
—	直轄国道
▲	道路交通センサス調査ポイント

事業の 効果等	事業期間	事業化年度: 昭和58年度 都市計画決定: 昭和49年度	用地着手: 昭和58年度 工事着手: 昭和63年度	供用年: (当初) — / H12 (暫定/完成) (実績) — / H14	変動: 1.12倍
	事業費	計画時 (名目値) — / 74 億円 (暫定/完成) (実績値) — / 76 億円	実績 (名目値) — / 74 億円 (暫定/完成) (実績値) — / 76 億円		変動: 1.00倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (H32) (暫定/完成) — / 31,900台/日	実績 (H17) (暫定/完成) — / 36,098台/日		変動: 113%
	旅行速度向上 (供用前→供用後)	24 → 46 km/h (供用前年次) H14年度 (供用後年次) H15年度	交通事故減少 (供用前→供用後)	59.2 → 34.8件/億台キロ (供用前年次) S62~S63年 (供用後年次) H16~H17年	
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C: —	総費用: — 億円 (事業費: — 億円 維持管理費: — 億円)	総便益: — 億円 (走行時間短縮便益: — 億円 走行経費減少便益: — 億円 交通事故減少便益: — 億円)	基準年: — 年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C: 4.5	総費用: 127 億円 (事業費: 111 億円 維持管理費: 16 億円)	総便益: 578 億円 (走行時間短縮便益: 553 億円 走行経費減少便益: 20 億円 交通事故減少便益: 5.0 億円)	基準年: 平成19年
事業遅延によるコスト増		費用増加額: 0.9億円	便益減少額: 58.9億円		
事業遅延の理由 ・昭和58年の事業化区間は茨島こ線橋を除くL=1.6kmで平成2年に完成している。 ・昭和63年に茨島こ線橋L=600mが事業延伸され、当初、盛岡以北については『新幹線鉄道直通線（ミニ新幹線）』規格で交差協議等を進めていたが、平成6年に整備新幹線計画の見直しとなり、平成7年度まで事業休止となった。その後、新幹線規格が標準軌新線（フル規格）規格で決定し、平成8年度に事業再開したものの設計の見直しなど不測の期間を要した。					
客観的評価指標に対応する事後評価項目 1. 活力 (1) 円滑な交通の確保 ①旅行速度の変化 ・上り方向で旅行速度が24km/hから46km/hへ向上。 ・盛岡拡幅区間の通過時間は、下りで4分、上りで5分の短縮が図られている。 ②主要渋滞ポイントの渋滞長、通過時間の変化 ・東北農試前交差点の上り方向は、渋滞長は350m、通過時間は11分減少し、渋滞は解消した。 ③渋滞損失時間の変化 ・対象区間の渋滞損失削減量 約8割減少。39.6（供用前）→ 8.9万人時間/年（供用後） (2) 国土・地域ネットワークの構築 ①日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・盛岡市から滝沢村までの所要時間は、最も混雑する時間帯であっても、26分から19分へ6分短縮。					
2. 安全 (1) 交通事故の減少 ①交通事故の状況 ・盛岡拡幅により、死傷事故は22件/年から17件/年に減少している。 ・特に交差点改良等の効果により、右折時の事故が9件から2件に減少している。 (2) 災害への備え ①防災点検要対策箇所の解消 ・平成18年の防災点検では、盛岡拡幅全線供用により、5地点全てが対策済みとなった。 ・茨島こ線橋の設計荷重の見直し（20t→25t）により、交通の安全性・信頼性が向上した。					
3. 環境 (1) 地球環境の改善、生活環境の改善・保全 ①CO ₂ （二酸化炭素）の削減（試算結果） ・CO ₂ : 682,389→679,884t-CO ₂ /年 ②沿道騒音の変化 ・供用前は昼・夜ともに要請限度を超えていたが、供用後は下回った。					

	その他評価すべきと判断した項目 ・特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 ・環境影響評価は、実施していない。
	その他評価すべきと判断した項目 ・CO ₂ の削減と交通騒音の低減が図られている。
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ◎並行する高規格道路の整備状況 東北縦貫自動車道 盛岡南IC～滝沢IC間（昭和49年10月） 東北縦貫自動車道 滝沢IC～西根IC間（昭和55年10月）	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 ・事業化当初の目的である「円滑な交通の確保」、「交通安全の確保」、「沿道環境の改善」が図られているため、改善措置および今後の事業評価の必要性はない。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・特になし	
特記事項	

※ 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。