

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号 <small>みずさわひがし</small> 水沢東バイパス	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：岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢 至：岩手県奥州市水沢区佐倉河字十文字			延長	9.6 km
事業概要					
<p>水沢東バイパスは、岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢～佐倉河字十文字間に計画された延長9.6 kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、奥州市水沢区内を通過する国道4号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に加え、東北縦貫自動車道や東北新幹線水沢江刺駅へのアクセス向上等に大きく寄与するものである。</p>					
S60年度事業化		S57年度都市計画決定		S63年度用地着手	
H4年度工事着手					
全体事業費	380億円	事業進捗率	57%	供用済延長	4.6 km
計画交通量	23,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C：	総費用：(残事業)/(事業全体)	総便益：(残事業)/(事業全体)	基準年：	
	(事業全体) 1.1 (残事業) 3.3	116億円/426億円 事業費：108億円/411億円 維持管理費：7.7億円/15億円	384億円/478億円 走行時間短縮便益：363億円/425億円 走行経費減少便益：21億円/45億円 交通事故減少便益：0.03億円/7.5億円	平成21年	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
		交通量変動	B/C=4.1(交通量 +10%)	B/C=2.8(交通量 -10%)	
		事業費変動	B/C=3.0(事業費 +10%)	B/C=3.6(事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=2.9(事業期間+20%)	B/C=3.7(事業期間-20%)	
事業の効果等					
①市街地の交通混雑緩和					
<ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備により、並行現道における渋滞交差点の解消が見込まれる。 (CO₂ 排出削減量:20,764t-co₂/年) 					
②現道区間における交通事故多発箇所の回避					
<ul style="list-style-type: none"> 並行現道において、死傷事故率が200件/億台キロを超える区間が存在し、当該道路の整備により事故件数の減少が期待される。 					
③冬期における幹線道路機能の確保					
<ul style="list-style-type: none"> 並行する東北縦貫自動車道では、冬期の気象状況などによる通行止めが発生しており、当該道路の整備によって一般道の利用交通が分散され、幹線機能が確保される。(通行止め実績:年平均14.2回) 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>道路整備促進期成同盟会や県知事、水沢市（現奥州市）、水沢市議会から早期整備の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：一般国道4号は、本県の幹線道路ネットワークを形成し、地域間交流・連携の促進、県民の快適・安全な生活を支えるうえで、重要な道路であります。一般国道4号水沢東バイパスについては、更なるコスト削減に努め、整備のスピードを緩めることなく着実に整備を進めるとともに、3便益に「冬期の交通状況」等を考慮するなど、事業評価において地域の実情を十分に反映するようお願いいたします。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <p>完成が遅れるとB/Cが低下することも考慮し、重点化等により事業期間が長くないよう事業を進めること。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
<p>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。</p> <p>岩手県から「一般国道4号は、本県の幹線道路ネットワークを形成し、地域間交流・連携の促進、県民の快適・安全な生活を支えるうえで、重要な道路であります。一般国道4号水沢東バイパスについては、更なるコスト削減に努め、整備のスピードを緩めることなく着実に整備を進めるとともに、3便益に「冬期の交通状況」等を考慮するなど、事業評価において地域の実情を十分に反映するようお願いいたします。」との意見を頂いている。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
【執行済み額】	事業費：218億円（進捗率57%） うち用地費：88億円（進捗率56%） 平成17年12月までに、水沢区東中通二丁目から同区佐倉河字十文字までの4.6km区間を2車線で供用している。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等					
設計協議及び埋蔵文化財発掘調査等に多くの時間を要したため、事業化から20年でL=4.6kmの供用となっている。残区間の5.0kmについては、早期の供用を目指す。					

施設の構造や工法の変更等

J R高圧線を架空線から地中部に変更することにより、跨線橋の桁高を低くし、前後区間の盛土量の削減、材料単価が経済的な再生材の活用等によるコスト縮減を図っている。

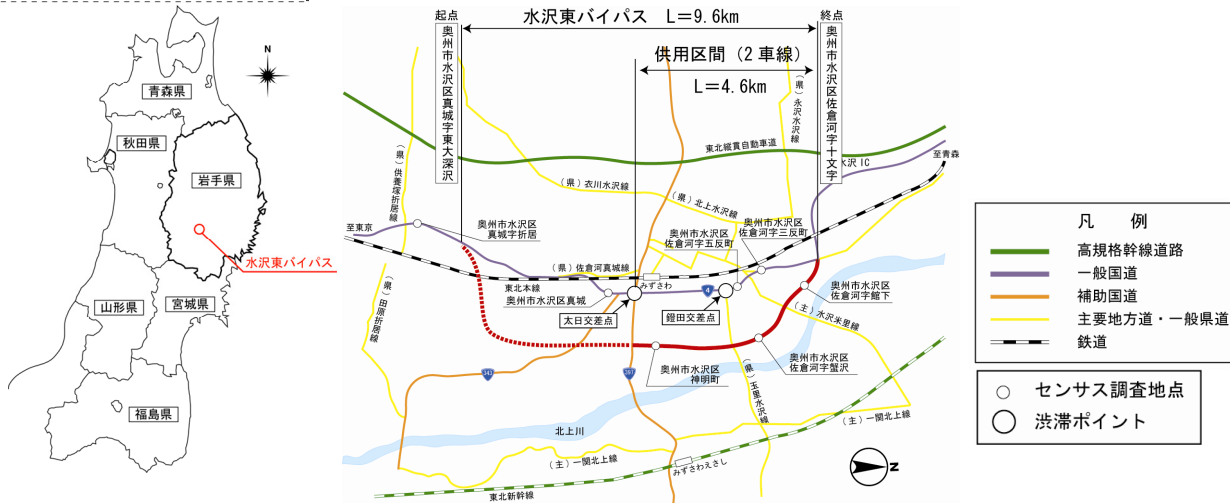
対応方針

事業継続

対応方針の理由

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、各年次の価額の割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。