

事後評価結果（平成15年度）

担当課：東北地方整備局道路部道路計画第一課
担当課長名：青柳 太

事業名	一般国道46号 生保内改良	事業区分	一般国道	評価主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県仙北郡田沢湖町生保内字武蔵野 至：秋田県仙北郡田沢湖町生保内字浮世坂			延長	2.8 km

事業概要

国道46号は、岩手県盛岡市を起点として雫石町、田沢湖町、角館町等を経て秋田県秋田市に至る総延長115.4kmの主要幹線道路である。生保内改良は、昭和60年度に事業着手し、平成10年11月に全線（完成2車線）を供用した延長2.8kmの道路である。

事業の目的、必要性

田沢湖町生保内地区は、昭和51年の仙岩道路開通を契機に交通量が年々増加し、特に田沢湖などの一大観光地を抱えていることから、観光シーズンの交通渋滞が著しい箇所である。

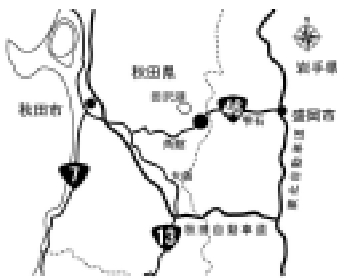
道路の現況は幅員が狭く歩道の整備も不十分なうえ特別豪雪地帯に指定されており、特に冬期は路肩に堆積した雪で危険度が増すことから、交通安全上問題のある区間である。

さらには、住居の連担する市街地の中心部を通過することから騒音等沿道環境の悪化が問題となっており、地域住民からも早期の改善が望まれていた区間である。

生保内改良事業では、これらの「交通混雑の緩和」、「交通安全の確保」及び「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

【位置図】



凡例	
	供用中
	事後評価箇所

【概念図】



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度	昭和60年度	用地着手	昭和60年度	(暫定/完成) (実績) - / H10	変動	- 倍
		都市計画決定	昭和60年度	工事着手	昭和61年度			
	事業費	計画時	(当時) - / 29億円	実績		(当時) - / 45億円	変動	1.4倍
		(暫定/完成)	(実績値) - / 34億円	(暫定/完成)	(実績値) - / 46億円			
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 6,900台/日 (H12)		実績 (暫定/完成)	- / 8,191台/日 (H15)		変動	119%
旅行速度向上 (供用前現道/当該路線)	33.1 (供用前年次) H9	45.7 km/h (供用後年次) H15	交通事故減少 (供用前現道/当該路線)		109.5 (供用前年次) H6	42.0件/億台年 (供用後年次) H13		

事業の 効果 等	費用 便益比 (当初) 新規事業 採択時評価 を行った事 業のみ記入	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 -	
	費用 便益比 (実績)	1 . 6	8 5 億円 (事業費: 64 億円) 維持管理費: 21 億円	1 3 2 億円 (走行時間短縮便益: 101 億円) 走行経費減少便益: 20 億円 交通事故減少便益: 11 億円	平成 1 5 年	
	事業遅延によるコスト増 事業遅延による社会的 損失等の評価を行った事 業のみの記入		費用増加額 -	便益減少額 -		
	客観的評価指標(案)に対応する項目					
	交通量の転換					
	平 日		休 日			
	生保内改良	0	8,191 台/日	生保内改良	0	7,826 台/日
	旧国道46号	10,505	3,905 台/日	旧国道46号、	9,426	2,545 台/日
	約63%減少(H9/H15)			73%減少(H9/H15)		
	断面交通量の68%が生保内改良に転換(H15)			断面交通量の75%が生保内改良に転換(H15)		
	旅行速度の向上					
	平 日		休 日			
	33.1km/h	38.2km/h (H9 / H15) に向上	23.0km/h	34.7km/h (H9 / H15) に向上		
	その他 8項目に該当					
事業 による 環境 影響	環境影響評価に対する項目					
	環境影響評価対象外事業					
	その他評価すべきと判断した項目					
	環境の改善(騒音)					
	昼 間	旧国道46号	74 dB	67 dB (H9 / H15)	環境基準基準70 dB	
	夜 間	旧国道46号	68 dB	57 dB (H9 / H15)	環境基準基準65 dB	
	地球環境の保全(H42推計値)					
	生保内改良整備後、CO2排出量が31,430t/年から31,206t/年に224t/年の削減が見込まれる。					
事業を巡る社会経済情勢等の変化						
秋田新幹線の開業						
平成9年3月22日に秋田~盛岡間(L=127.3km)を秋田新幹線「こまち」が開業。						
改善措置及び今後の事後評価の必要性(必要なとした場合の理由)						
事業化当初の目的である「交通混雑の緩和」、「交通安全の確保」及び「沿道環境の改善」が図られているため、改善措置及び今後の事後評価の必要はない。						
他事業への反映(変動要因及び改善措置の検討から、 他の事業に反映することがあれば整理する)						
特になし						
特記事項(事後評価を通じて特に記載すべき事があれば整理する)						
特になし						