資料3

一般国道４号　盛岡南道路　説明資料

（もりおか　みなみ）

国土交通省　東北地方整備局

一般国道4号 盛岡南道路に係る新規事業採択時評価

・盛岡南道路の整備により、交通混雑を緩和し、交通の速達性及び安全性を向上
・岩手県南地域の産業集積地への円滑な輸送経路を確保し、地域産業の活性化を支援
・三次救急医療機関への円滑な搬送経路を確保し、地域の救急医療活動を支援

1. 事業概要

・起終点：岩手県紫波郡矢巾町藤沢～岩手県盛岡市永井
・延長等：7.4km
（第3種第1級、4車線、設計速度80km/h）
・全体事業費：約380億円
・計画交通量：約39,100台／日

乗用車類	小型貨物	普通貨物
約26,500台／日	約5,900台／日	約6,700台／日

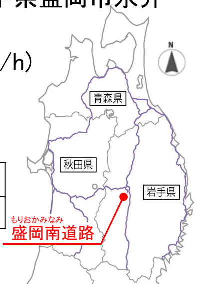


図1 広域図

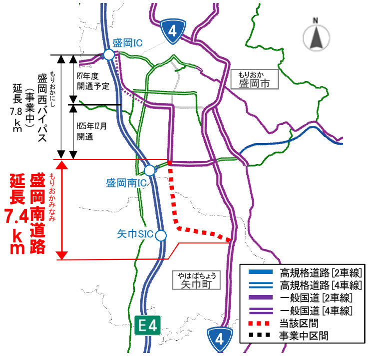


図2 事業位置図

2. 課題

①交通混雑の発生、交通事故の多発

・当該区間には信号交差点が多く、主要渋滞箇所も複数存在。慢性的に旅行速度が20km/hを下回る区間があり、特に朝ピーク時は速度低下が著しい。（図3、図4、写真1）
・死傷事故率が交差点部・単路部とも岩手県国道4号平均に比べ高く、追突事故が最も多く約5割を占める。（図5、図6）

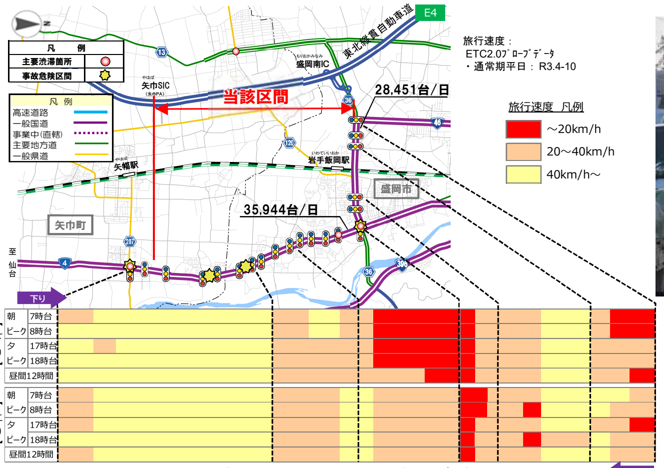


図3 当該区間の交通状況・旅行速度

写真1 国道4号の渋滞状況
（岩手飯岡駅入口交差点）

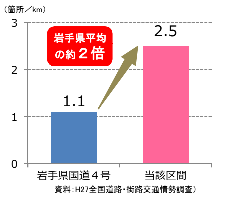


図4 信号交差点密度

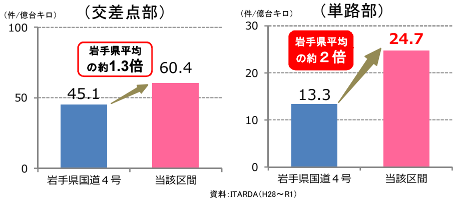


図5 当該区間の死傷事故率

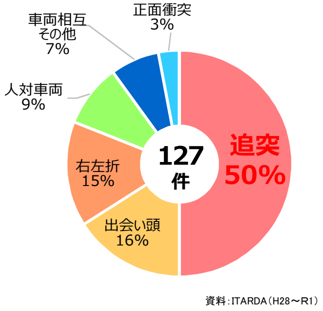


図6 当該区間の交通事故類型

②地域産業の円滑な物流

・岩手県は自動車関連産業を中核産業と位置づけ、完成車及び関連部品製造等の出荷額は10年で1．5倍に増加。（図7）
・当該区間を利用して県南地域の生産工場へ輸送される関連部品もあり、円滑な物流経路の確保が課題。（図8）

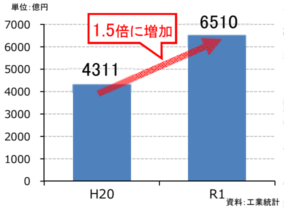


図7 輸送用機械器具製造業の出荷額推移

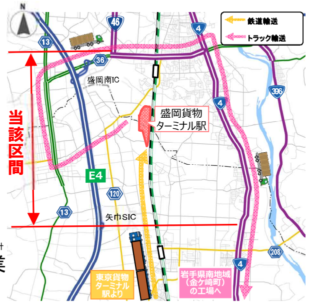


図8 自動車部品の輸送経路の例

③三次救急医療機関への円滑な救急搬送

・三次救急医療機関への救急搬送は盛岡市中心部からの搬送が最も多く、当該区間は搬送経路となっている。（図9）
・混雑する区間の搬送となるため、円滑な搬送経路の確保が課題。（図10）

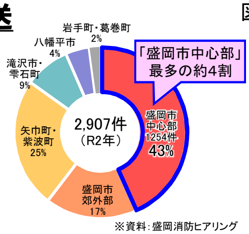


図9 盛岡地域から三次救急医療機関への搬送実績

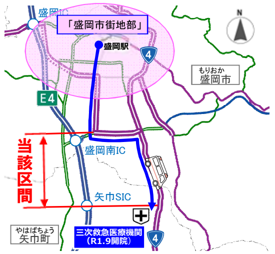


図10 救急搬送経路

3. 整備効果

効果1 交通の速達性、安全性の向上 【◎】

・現道交通の転換により、交通混雑を緩和し、速達性、安全性を向上
○旅行速度 【現況】32km/h ⇒【整備後】43km/h（11km/h向上）
※【現況】ETC2.0プローブデータ（R3.4-10平日朝ピーク）、【整備後】将来交通量推計（R22）で算出
○現道の死傷事故件数 【現況】127件/4年⇒【整備後】87件/4年 （約3割減少）
※【現況】ITARDAデータ（H28-R1）、【整備後】人身事故件数算定式で算出

効果2 地域産業の活性化を支援 【◎】

・国道4号への円滑な輸送経路を確保し、所要時間を短縮
○盛岡貨物ターミナル～国道4号への所要時間
【現況】24分⇒【整備後】8分 （16分短縮）
※【現 況】ETC2.0プローブデータ（R3.4-10平日朝ピーク）
【整備後】将来交通量推計（R22）で算出

効果3 救急医療活動を支援 【◎】

・三次救急医療機関への円滑な搬送経路を確保し、搬送時間を短縮
○盛岡駅～三次救急医療機関への搬送時間
【現況】27分⇒【整備後】21分 （6分短縮）
※【現 況】ETC2.0プローブデータ（R3.4-10平日朝ピーク）
【整備後】将来交通量推計（R22）で算出

■費用便益分析結果（貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの）

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.4	8.9%	275億円※2	654億円※2

※1：EIRR：経済的内部収益率
※2：基準年（R3年）における現在価値を記載（現在価値算出のための社会的割引率：4%）

■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善ペア数	脆弱度（防災機能ランク）		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
1	0.59[C]	0.25[B]	▲0.3	0.00	0.46	◎

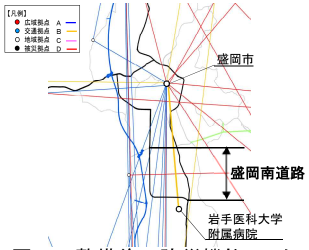
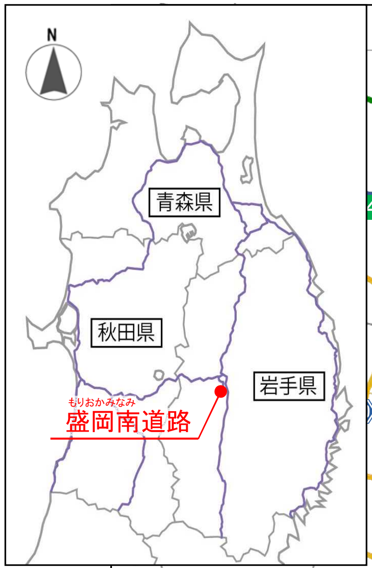
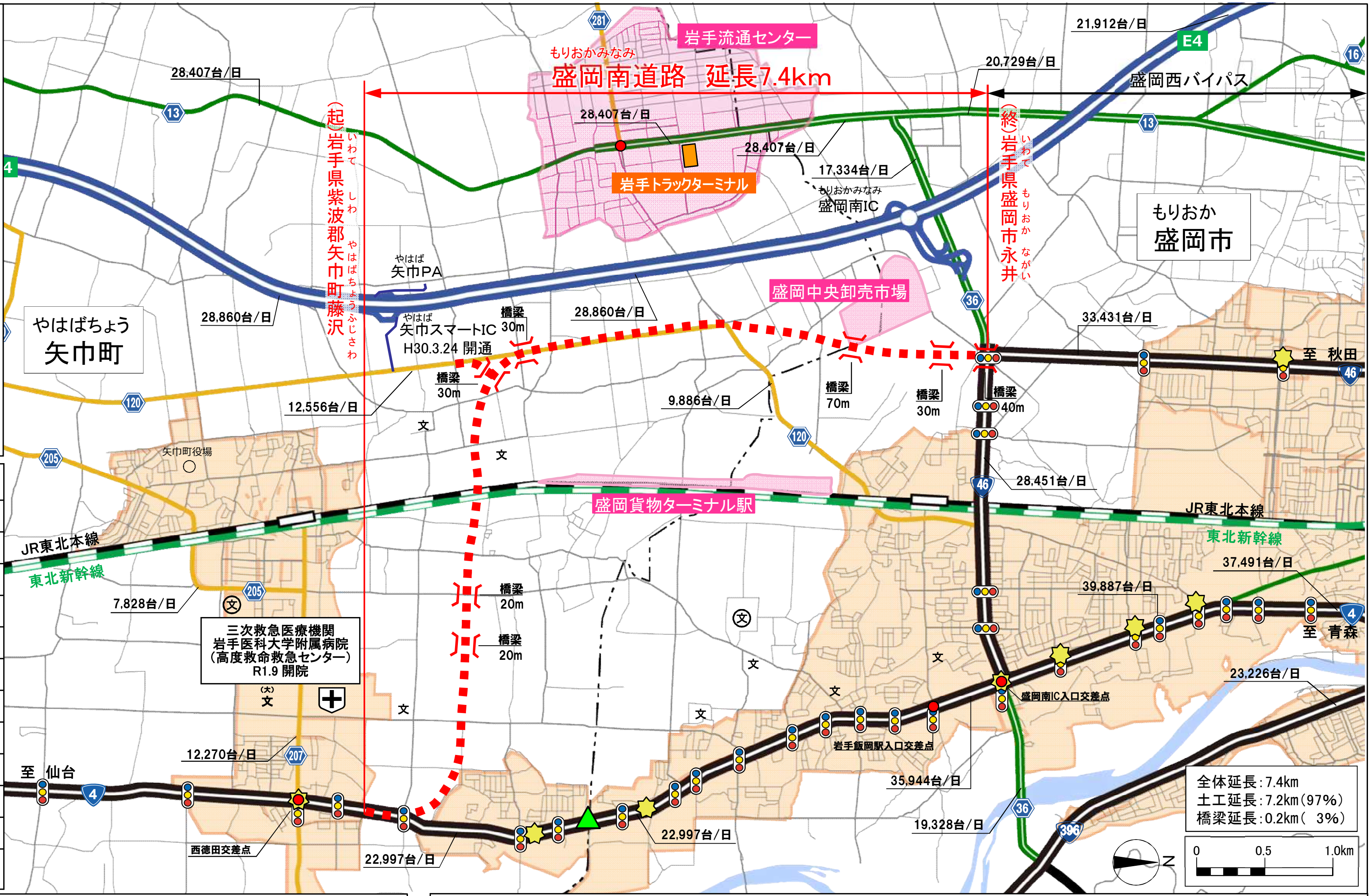


図11 整備後の防災機能ランク

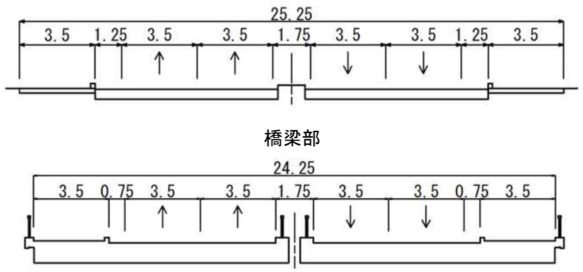
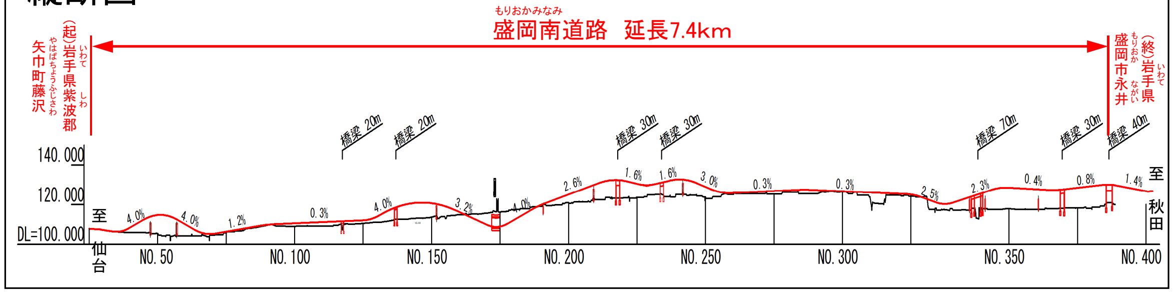
一般国道4号 盛岡南道路に係る新規事業採択時評価





凡例	
(赤破線)	対象区間
(青破線)	高速道路
(黒破線)	一般国道
(緑破線)	主要地方道
(橙破線)	一般都道府県道
(灰破線)	その他道路
●	主要渋滞箇所
☆	事故危険区間
▲	防災点検要対策箇所
(桃色)	物流拠点
(肌色)	用途地域
○○台/日	平日・24時間 交通量 ※H27全国道路・街路交通情勢調査

標準横断図



縦断図