資 料 9－1

要点審議事業

道路事業　再評価

一般国道4号　金ケ崎（かねがさき）拡幅

令和7年12月22日
国土交通省　東北地方整備局

1. 事業の概要　一般国道4号　金ケ崎（かねがさき）拡幅　（1／2）

社会情勢の変化等

□事業概要

・一般国道4号　金ケ崎拡幅は、岩手県胆沢郡金ケ崎町西根土橋上から岩手県胆沢郡金ケ崎町六原東町に至る延長5．2kmの主要幹線道路の拡幅事業である。

□事業の目的・必要性

・一般国道4号　金ケ崎拡幅は、混雑緩和・事故減少、地域産業支援・物流支援、冬期の走行性向上等を目的に計画された道路である。

位置図



一般国道4号　金ケ崎拡幅　位置図

凡例
- ：開通済区間
- ：事業中区間

その他道路凡例

道路種別
- ：評価対象区間
- ：高規格道路
- ：一般国道
- ：主要地方道・県道

車線数
- ：4車線
- ：2車線

その他凡例
- ：役場
- ：R3センサス交通量
- ：主要渋滞箇所



1. 事業の概要　一般国道4号　金ケ崎拡幅（2／2）

社会情勢の変化等

□計画概要

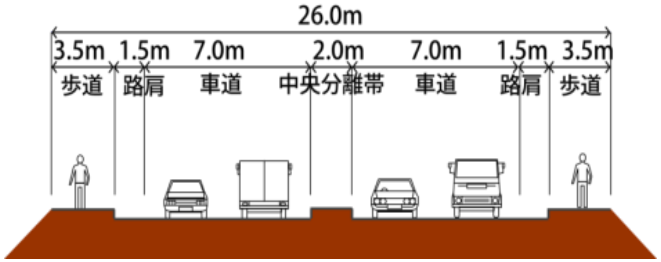
	一般国道4号　金ケ崎拡幅
区間	(起)岩手県胆沢郡金ケ崎町西根土橋上 (終)岩手県胆沢郡金ケ崎町六原東町
延長(開通済)	5.2km(－ km)
道路規格	第3種第1級、V=80km/h
計画交通量	27,600台／日
都市計画決定	平成28年度
事業化	平成29年度
用地着手	平成31年度
工事着手	令和2年度
全体事業費 (前回評価時)	140億円(95億円)
全体進捗率 (用地進捗率)	約42%(約80%)

※全体及び用地進捗率はR7年3月末時点

□事業の進捗



標準横断図



①起点側より終点方面を望む



②三ケ尻交差点(終点部を望む)



③渋川橋(迂回路施工状況)



2. 前回評価時からの周辺環境等の変化

社会情勢の変化等

- ◆ 令和6年3月に国道4号 北上拡幅の一部区間が4車線開通、東北縦貫自動車道 花巻（はなまき）PAスマートICが開通。
- ◆ 令和6年4月に国道4号 水沢金ケ崎道路（みずさわかねがさき）が事業化。
- ◆ 令和6年7月に半導体企業 キオクシア岩手（株）の第2製造棟が完成、令和7年9月から稼働開始。
- ◆ 令和7年12月に国道4号 北上拡幅が全線4車線開通。
- ◆ 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。



3. 事業計画の変更内容

変更要因	項目	合計
設計熟度	①道路構造の変更	＋3億円
	②橋梁計画の変更	＋27億円
物価上昇	③物価等上昇による増	＋15億円
コスト縮減	④道路構造の変更による減	－0.4億円
総額　計		＋45億円



3. 事業計画の変更内容 ①道路構造の変更

設計熟度

経　緯

○事業化時は、隣接する国指定史跡「鳥海柵跡（とのみのさくあと）」に影響しない盛土構造とし、史跡外にある「宗任清水（むねとうしみず）」は移設する計画。
○史跡について詳細調査・協議を実施した結果、史跡の保護範囲が本線側に広がっていること、また「宗任清水」は史跡と一体的に扱い存置する必要が生じた。
○史跡等へ影響しない擁壁構造を再検討した結果、透水層より深い位置に擁壁の支持層があるため、存置する「宗任清水」の水涸れを引き起こさないよう軽量盛土構造に見直し。

①道路構造の変更 ：（＋3.1億円）

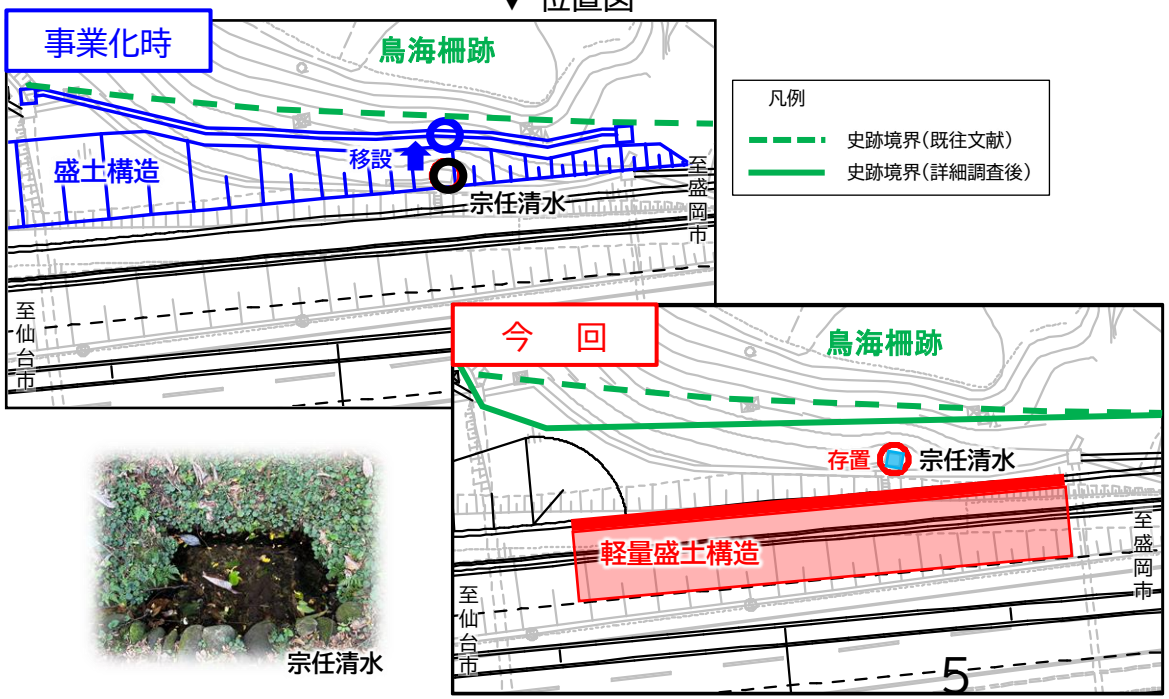
□事業化時 ： 0.2億円
・国指定史跡に影響しない盛土構造で計画。史跡外にある「宗任清水」は移設する計画。

□今　回 ： 3.3億円
・史跡等に影響しない擁壁構造を再検討。透水層より深い位置に擁壁の支持層があるため、存置する「宗任清水」の水涸れを引き起こさないよう軽量盛土構造に見直し。

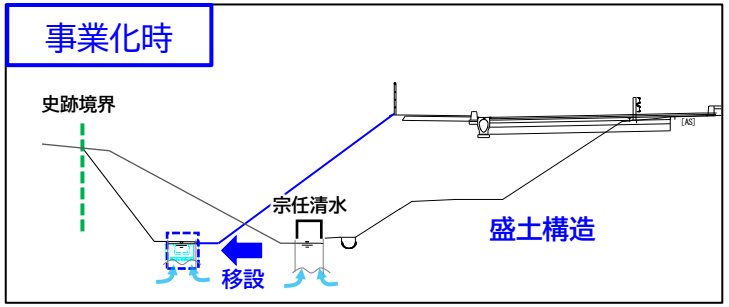
	変動	事業化時	今　回
道路構造の変更 （盛土工→軽量盛土工）	＋3.1億円	0.2億円	3.3億円
〔所要額〕	＋3.1億円	0.2億円	3.3億円

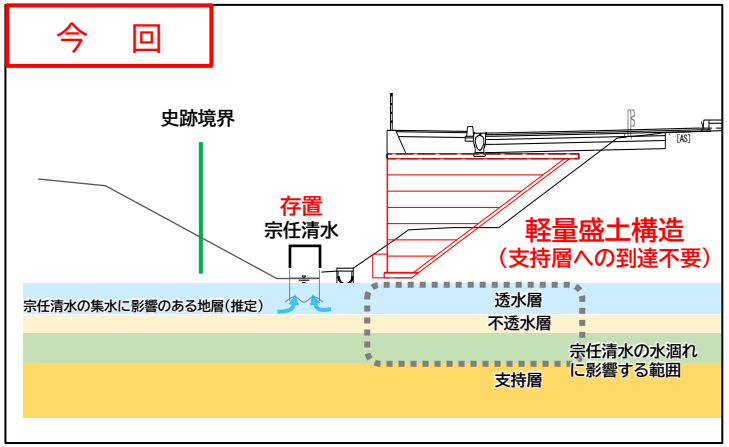
※当該区間以外の軽量盛土構造見直し箇所の費用を含む。

▼ 位置図



宗任清水





3. 事業計画の変更内容 ②橋梁計画の変更(渋川橋)

設計熟度

経　緯【渋川橋】

○既設の渋川橋は、耐震性に劣る木杭基礎を有する橋梁であることから、拡幅事業に併せて架け替える計画。
○事業化時は、既設橋資料を基に計画していたが、詳細設計にあたり現地測量および地質調査を実施した結果、支持層が想定より深い位置にあったため、橋梁計画(新設橋の延長および新設橋・仮橋の杭長)の変更が必要となった。
○また、既設橋撤去(木杭引抜)の影響が迂回路に及ぶことが判明し、その影響を最小限とするため迂回路計画(迂回路・仮橋の延長)の変更が必要となった。併せて、迂回路計画位置の変更による河川への影響を考慮し仮設土留工を追加。

②−1　橋梁計画の変更(渋川橋)　:　(+15.3億円)

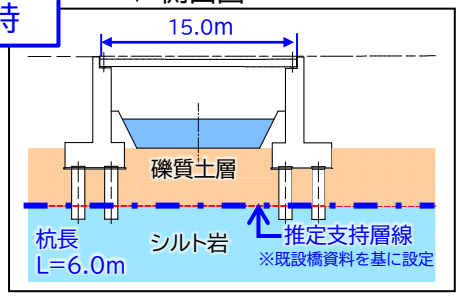
□事業化時　:　3.9億円
・既設橋資料を基に計画。

□今　回　:　19.2億円
・現地測量および地質調査の結果、橋梁計画(新設橋の延長および新設橋・仮橋の杭長)を変更。
・既設橋撤去(木杭引抜)の影響が迂回路に及ぶことが判明し、迂回路計画(迂回路・仮橋の延長)を変更。併せて、河川への影響を考慮し仮設土留工を追加。

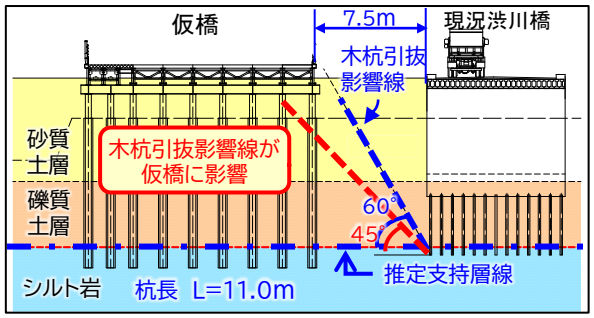
	変動	事業化時	今　回
橋梁計画の変更(渋川橋)	+15.3億円	3.9億円	19.2億円
〔所要額〕	+15.3億円	3.9億円	19.2億円

事業化時

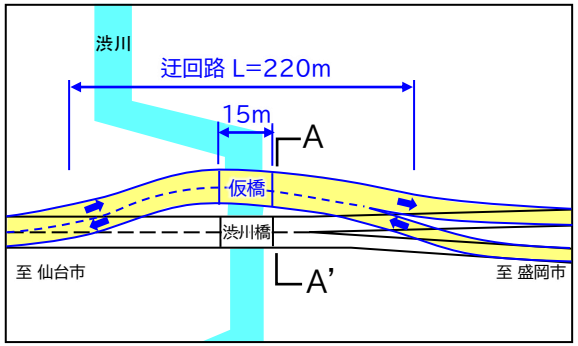
▼ 側面図



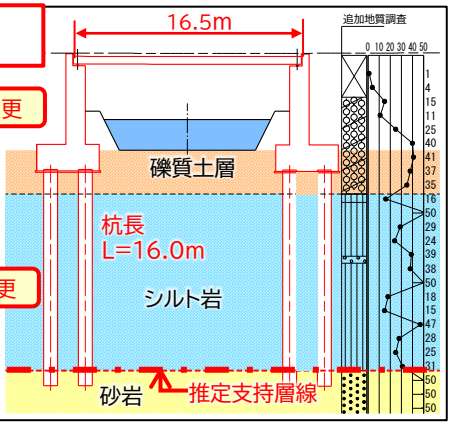
▼ 迂回路(断面図A-A')

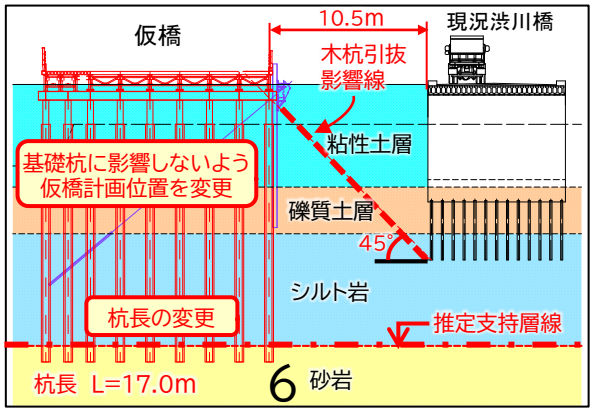


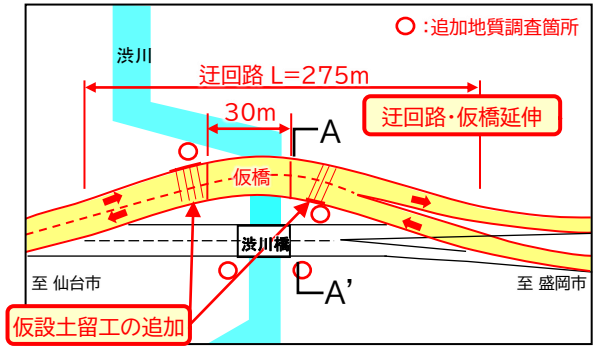
▼ 施工計画図



今　回







3. 事業計画の変更内容 ②橋梁計画の変更(餅田橋)

設計熟度

経　緯【餅田橋】

○事業化時は、既設の餅田橋を拡幅事業時に本線上り線として、上部工拡幅および下部工の拡幅・補強により活用する計画。
○予備設計にあたり既設橋を点検した結果、上部鋼材の腐食に伴う断面減少が広範囲に確認。
○既設橋の補強内容を精査した結果、広範囲にあて板補強が必要となり、追加補強(荷重増)に伴う下部工拡幅・補強内容を照査したところ、既設橋脚の底版補強(増厚)が必要となった。
○底版補強を行った場合、河川への必要な根入れ高が確保できないことから、橋梁計画を再検討した結果、単純桁橋(既設橋脚撤去)として架け替える計画に見直し。

②－2 橋梁計画の変更(餅田橋) ：(＋12.2億円)

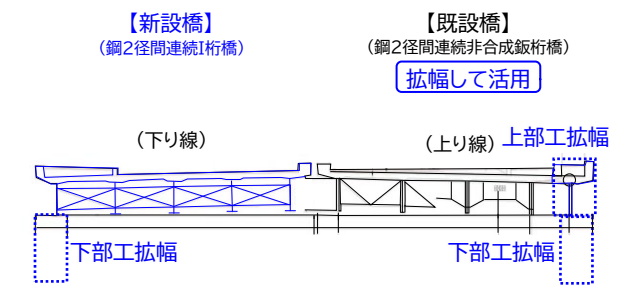
□事業化時 ： 3.1億円
・本線上り線として活用する計画(上部工:拡幅、下部工:拡幅・補強)。

□今　回 ： 15.3億円
・既設橋点検の結果、上部鋼材のあて板補強および既設橋脚の底版補強(増厚)が必要なことが判明。
・底版補強した場合、河川への根入れ高が確保できないことから、橋梁計画を再検討した結果、単純桁橋(既設橋脚撤去)として架け替える計画に見直し。

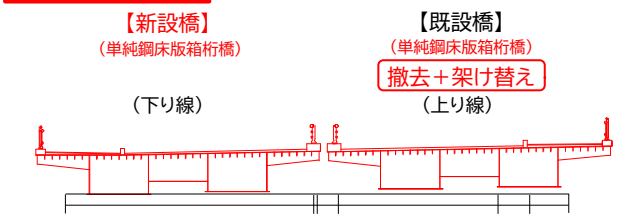
	変動	事業化時	今　回
橋梁計画の変更(餅田橋)	＋12.2億円	3.1億円	15.3億円
〔所要額〕	＋12.2億円	3.1億円	15.3億円

事業化時

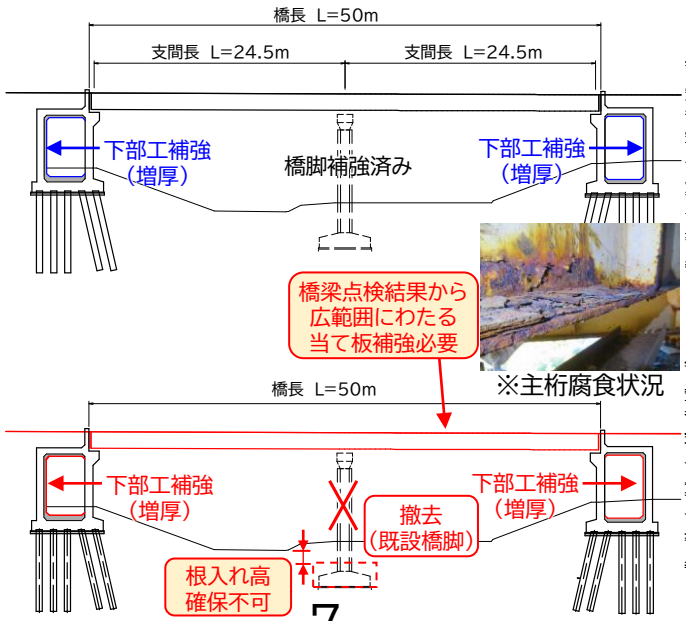
▼断面図



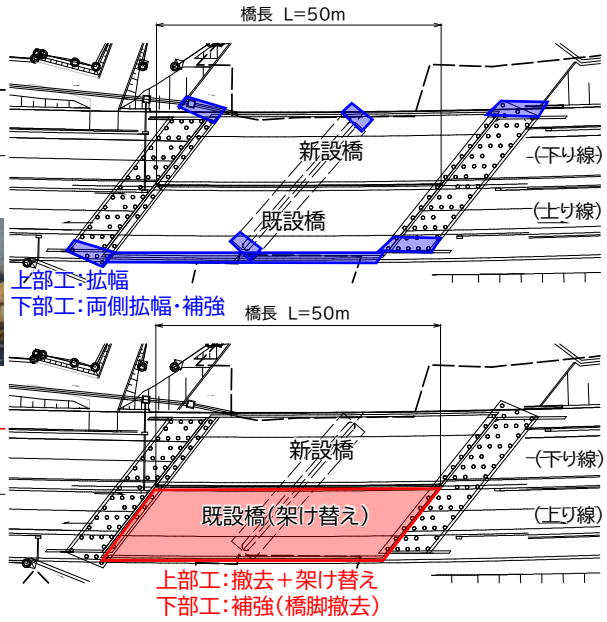
今　回



▼側面図



▼平面図



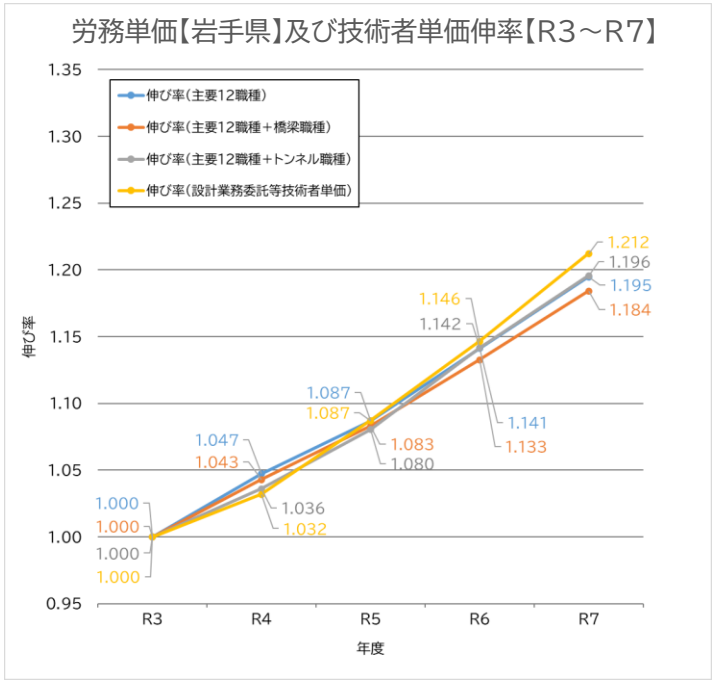
3. 事業計画の変更内容　③物価等上昇による増

物価上昇

物価等上昇による労務費及び材料費の増（＋15億円）

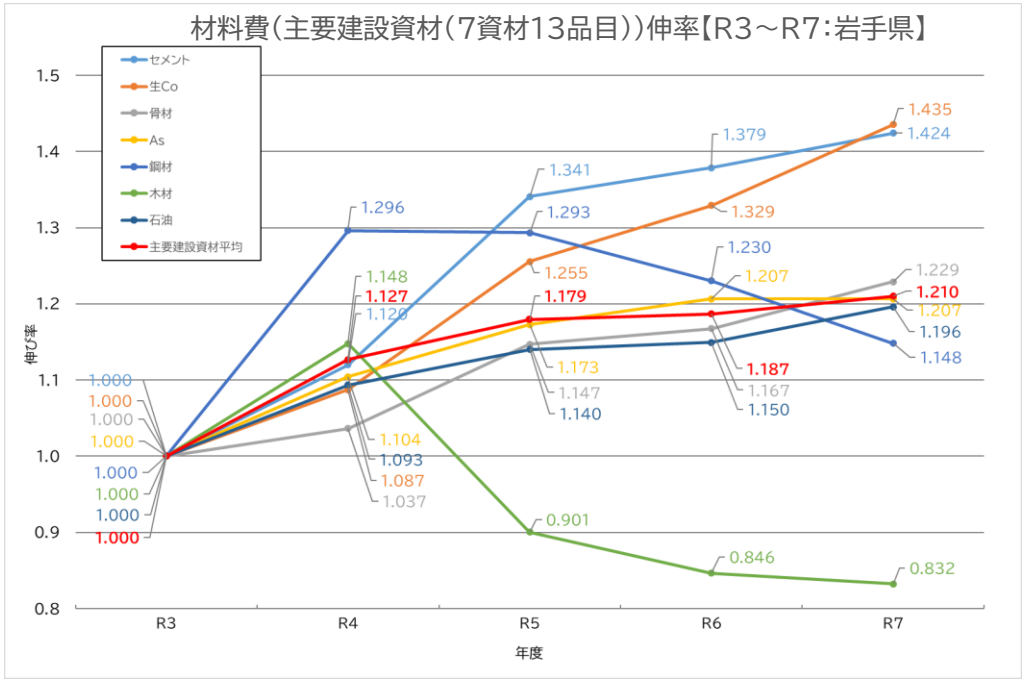
・労務費及び材料費の上昇によって事業費の増額の必要が生じた。

▼労務費の伸び率【岩手県】（R3=1.0とした場合）



労務単価　出典：公共工事設計労務単価
技術者単価　出典：設計業務等技術者単価

▼材料費の伸び率【岩手県】（R3=1.0とした場合）



材料費　出典：積算資料、建設物価

■計算方法

○工種毎に労務費・材料費の割合を考慮した上で、それぞれの各年度の上昇率を乗じることにより、物価等上昇による事業費の増額を算出。

■物価等上昇による増額の内訳

事業名	R3～R6年度	R7年度以降	合計
金ケ崎拡幅	1.44億円	13.36億円	14.80億円
合計	1.44億円	13.36億円	14.80億円

※上表は労務分と材料分の合計値

3. 事業計画の変更内容 ④道路構造の変更による減

コスト縮減

経　緯

○前回評価時迄は、隣接県道に対し影響を与えないよう本線盛土法尻部を擁壁構造で計画。
○現地測量結果を基に設計精査を行い、本線盛土法尻部に「土留め側溝」を使用することにより、擁壁構造から盛土構造への変更が可能となり、コスト縮減が可能。

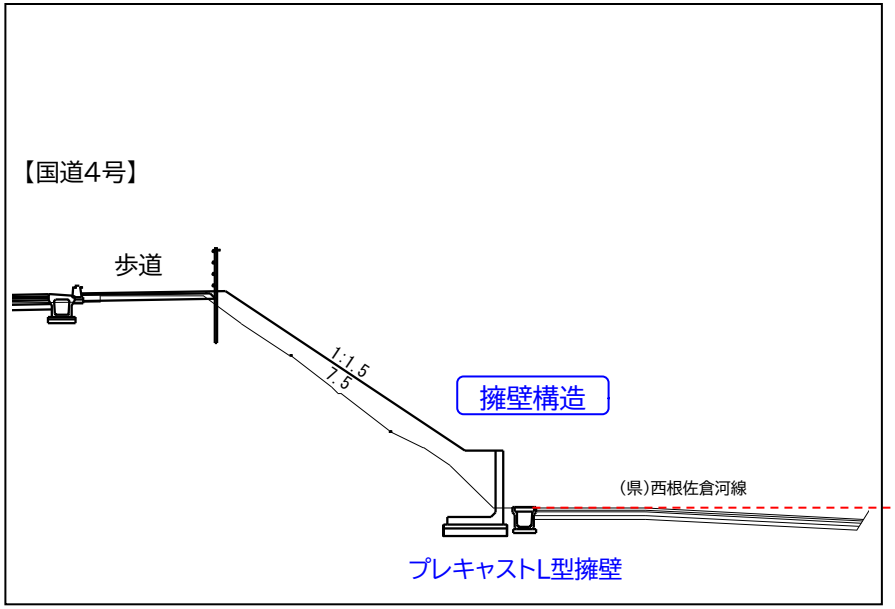
④道路構造の変更による減　：（－0.4億円）

□前回評価時　：　0.5億円
・プレキャストL型擁壁(L=56m)で計画。

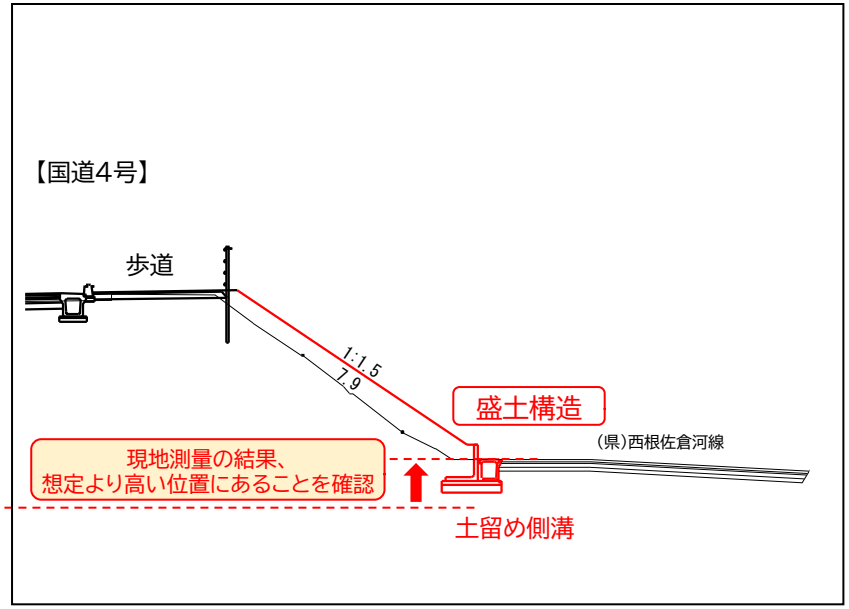
□今　　回　：　0.1億円
・土留め側溝(L=56m)へ変更。

	変動	前回評価時	今　回
道路構造の変更 （擁壁構造⇒盛土構造）	**－0.4億円**	0.5億円	0.1億円
〔所要額〕	**－0.4億円**	0.5億円	0.1億円

前回評価時



今　回



4. 事業の投資効果

		社会的割引率		
		4%	2% ※	1% ※
3便益	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	281億円	488億円	663億円
費用便益分析に含まれない多様な効果	時間信頼性の向上	約29億円	約50億円	約68億円
	CO_2排出量の削減	約1.5億円	約2.7億円	約3.7億円
	地域産業支援・物流支援	渋滞ボトルネック解消のよる円滑な物流の確保により、企業立地や雇用拡大等の企業活動を支援 【県南地域への企業進出状況：91社（H24～H28）⇒142社（H29～R6）】		
	冬期の走行性向上	4車線化による堆雪幅の確保や低速走行車両の追い越し可能により、冬期旅行速度が改善され、物流における時間ロスが少なくなり、企業の生産性向上を支援 【冬期旅行速度の低下状況：約3割（現況）⇒約2割（整備後）】		
計		約311億円	約541億円	約735億円

費用便益比（B／C）	3便益	全体	2.0	3.1	3.9
		残事業	3.2	4.5	5.3
	【参考】3便益＋多様な効果		2.3	3.5	4.3

※比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率。

4. 事業の投資効果(費用便益分析に含まれない多様な効果)・・・時間信頼性の向上

関連SDGs

- ◆ 金ケ崎拡幅の整備により所要時間のばらつきを縮小する効果が見込まれる。
- ◆ 上記区間の整備による時間信頼性向上効果を貨幣換算(社会的割引率4%の場合)すると**約29億円/50年**の効果が見込まれる。

整備なし



整備あり

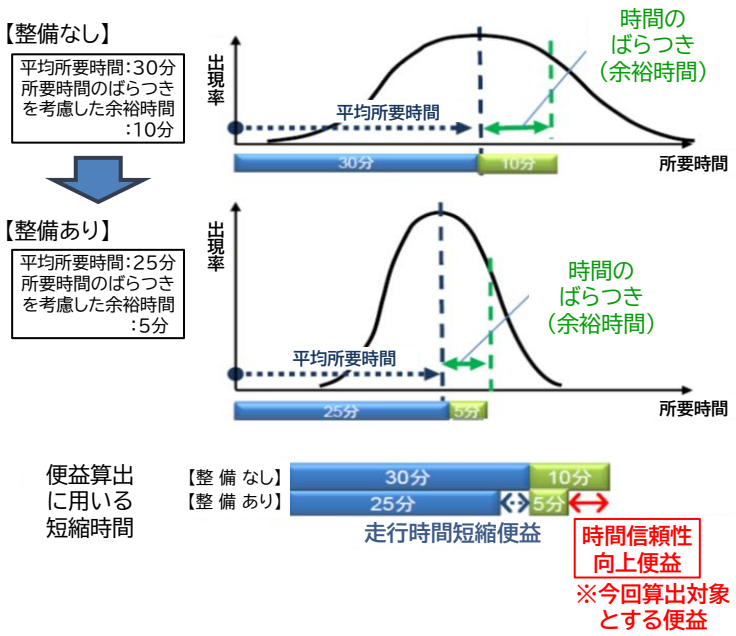


凡例
- ：開通済区間
- ：事業中区間
- ：役場

道路種別
- ：評価対象区間
- ：高規格道路
- ：一般国道
- ：主要地方道・県道

車線数
- ：4車線
- ：2車線

▼時間信頼性向上イメージ



▼時間信頼性向上効果の試算結果

	総余裕時間費用(億円/年)		時間信頼性向上効果(億円/年)	時間信頼性向上効果(億円/50年)
	整備なし	整備あり		
一般国道4号 金ケ崎拡幅	416.1	413.9	2.1	95

※表示桁数の関係で計算値と一致しない場合がある

◎時間信頼性向上効果

▸「時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)」に基づき
時間信頼性向上効果を試算した結果、50年(現在価値換算)で

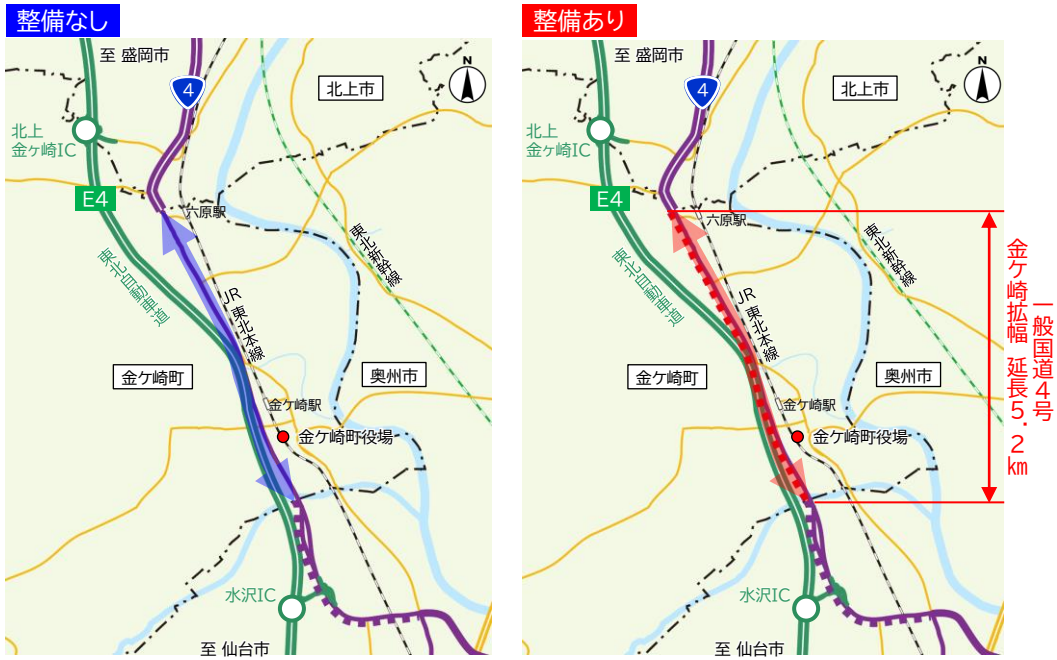
社会的割引率		
4%	2%※	1%※
約29億円	**約50億円**	**約68億円**

※:比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

4. 事業の投資効果（費用便益分析に含まれない多様な効果）・・・CO_2排出量の削減

関連SDGs

- ◆ 金ケ崎拡幅の整備による速度改善・走行距離短縮によって、CO_2排出量が**3,563トン/年**の削減が見込まれる。
- ◆ 上記区間の整備によるCO_2排出量の削減効果を貨幣換算（社会的割引率4%の場合）すると**約1.5億円/50年**の効果が見込まれる。



▼CO_2排出量削減効果

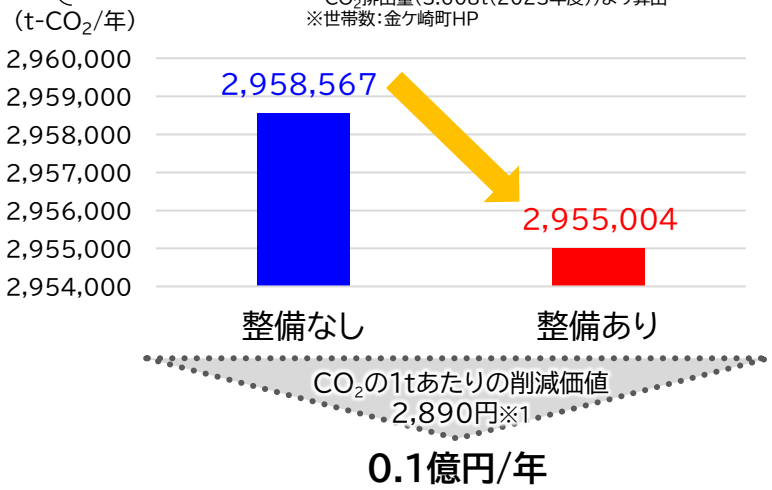
「外部効果の便益計測手法の手引き・案」の排出係数に基づきCO_2排出削減量を算定した結果、

3,563トン/年の削減効果が見込まれる

【目安】
約1,000世帯分のCO_2排出量に相当

金ケ崎町　6,653世帯
【R7年9月末時点】

※排出削減量の目安：（国研）国立環境研究所における世帯あたりCO_2排出量（3.608t(2023年度)）より算出
※世帯数：金ケ崎町HP



▼CO_2排出量削減効果の試算結果

	CO_2排出量 (t-CO_2/年)		削減量 (t-CO_2/年)	CO_2排出量削減効果 (億円/年)	CO_2排出量削減効果 (億円/50年)
	整備なし	整備あり			
一般国道4号 金ケ崎拡幅	2,958,567	2,955,004	3,563	**0.1**	**5.2**

◎ CO_2排出量削減効果

▸「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」に基づきCO_2排出量削減効果を試算した結果、50年（現在価値換算）で

社会的割引率		
4%	2%※2	1%※2
約1.5億円	**約2.7億円**	**約3.7億円**

※1：R6.9「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」の炭素換算トンあたりCO_2の貨幣評価原単位10,600円/t-Cより算定（10,600円/t-C ×0.273（換算係数）＝2,890円/t-CO_2）
※2：比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

5. 地方公共団体等の意見

〇岩手県知事の意見（一般国道4号金ケ崎拡幅）

1 「対応方針（原案）」案に対して異議ありません。

2 一般国道4号金ケ崎拡幅は、自動車産業など東北有数の産業集積地である北上・金ケ崎地域の渋滞区間の緩和・解消などの効果が期待されることから、早期完成に向け、コスト縮減にも最大限に配慮しながら、事業の進捗を図るようお願いします。

また、本事業において検討されたコスト縮減対策等については、本県で実施する事業においても十分検討し、活用していきたいと考えておりますので、引き続き御指導をお願いします。

〇以下の団体等から、金ケ崎拡幅の整備促進について要望あり

・岩手県、金ケ崎町、北上市

・一般国道4号金ケ崎区間4車線拡幅整備事業促進期成同盟会

・国道4号岩手県南地域拡幅整備促進期成同盟会

6. 対応方針（原案）

対応方針：事業継続

（理由）混雑緩和・事故減少、地域産業支援・物流支援、冬期の走行性向上等のため、早期整備の必要性が高い。