資　料　８－１

道路事業 再評価
一般国道４５号 尾肝要道路

平成２２年１０月２６日
国土交通省　東北地方整備局

事業採択後５年経過

事業名	一般国道４５号　尾肝要道路	事業種別	地域高規格

事業の目的

三陸北縦貫道路は、岩手県宮古市から久慈市に至る地域高規格道路（延長約90km）である。

尾肝要道路は、三陸北縦貫道路の一部を構成する延長4.5kmの自動車専用道路あり、宮古地方生活圏と久慈二次生活圏の地域間交流に大きく寄与するものである。

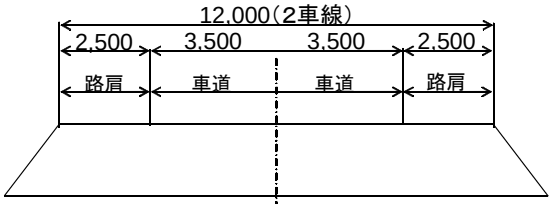
また、当道路の整備により、交通隘路区間回避による安全性の向上を図るとともに、第三次医療施設への速達性・安全性の向上等が図られる。

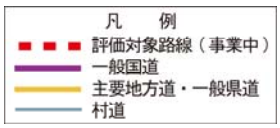
事業の概要

起終点	自：岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑 至：岩手県下閉伊郡田野畑村巣合		延　長 供用済	４．５ｋｍ －　ｋｍ
道路規格	第１種３級、設計速度 80km/h		幅　員	W=12.0m
事業化	平成１８年度	都市計画決定	－	
用地着手	平成２１年度	工事着手	平成２１年度	

	全体事業費・進捗率			H18新規採択時全体事業費
	全体事業費（うち用地費）	執行済み額（うち用地費）	全体進捗率（用地費）	（うち用地費）
完成	105億円（2.2億円）	20億円（2.2億円）	19%（100%）	105億円（2.2億円）









事業の概要

整備状況・供用区間状況

尾肝要道路整備状況
（宮古市方面起点側から久慈市方面を望む）



尾肝要道路整備状況
（宮古市方面終点側から久慈市方面を望む）



国道45号の道路状況

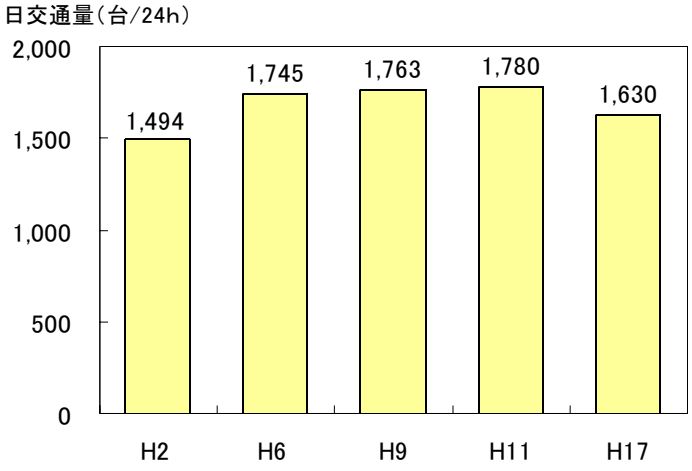


▲路面凍結によるスリップ事故



▲大型車の立ち往生

下閉伊郡田野畑村巣合



資料：各年度道路交通センサス

▲国道45号(田野畑村巣合)の交通量の推移

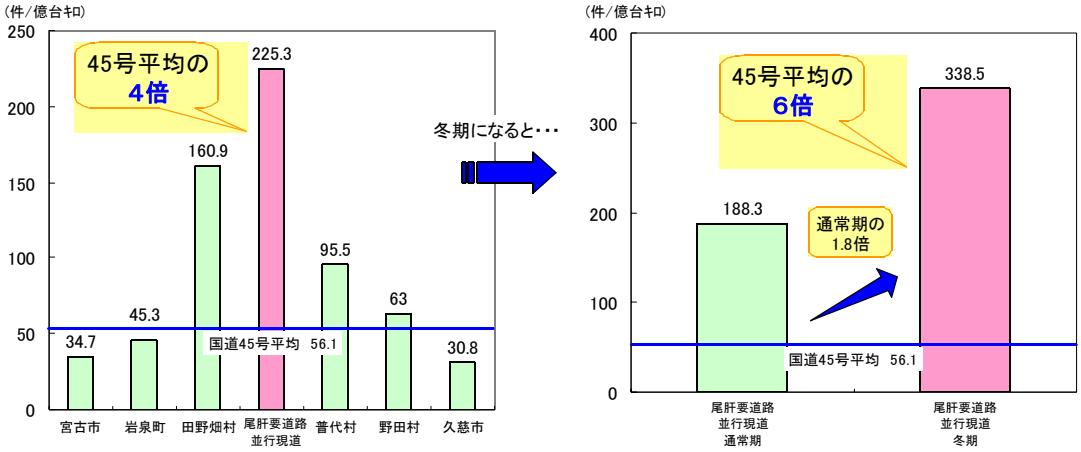
事業の概要

地域の課題と整備目標（１／３）

１．地域の課題

①安全な交通の確保

・国道45号の尾肝要道路並行現道区間では、平成11年から平成21年の11年間で81件の物損事故が発生している。
・事故件数を物損事故率にすると、225.3件/億台キロとなり、宮古～久慈間平均の４倍となる。
・特に冬期には、６倍にまで跳ね上がり、安全な交通の確保が課題である。



▲三陸北縦貫道路に並行する国道45号の物損事故率（左）及び
尾肝要道路並行現道における季節別物損事故率（右）

資料：H11-H21物損事故データ（三陸国道事務所）

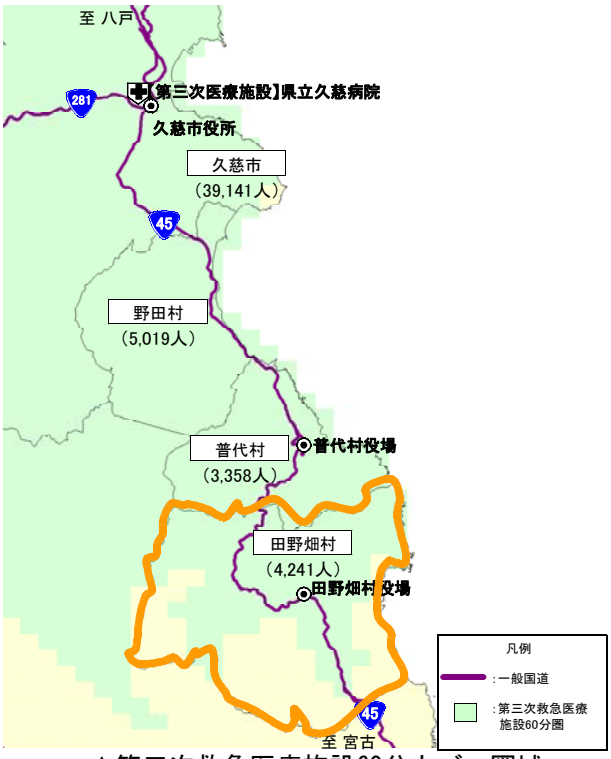
②救急医療体制

・田野畑村～久慈市間（約45km）における三次救急医療施設は、久慈市の県立久慈病院救急救命センターのみとなっており、60分で到達できない地域が存在している。
・搬送時間を短縮し、十分な救急医療サービスを提供することが課題となる。

【田野畑村】
■第三次救急医療
60分カバー率
約67%（人口）

→残る約33%
約1,378人が
空白域

資料：H17道路交通センサス
H17国勢調査メッシュデータ



▲第三次救急医療施設60分カバー圏域

事業の概要

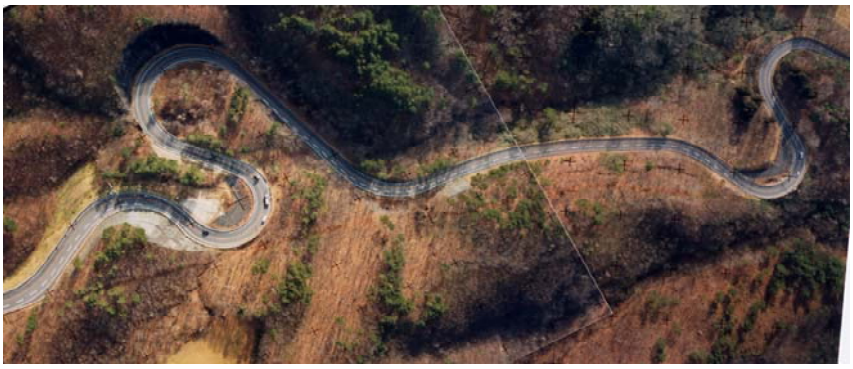
地域の課題と整備目標（２／３）

２．原因分析

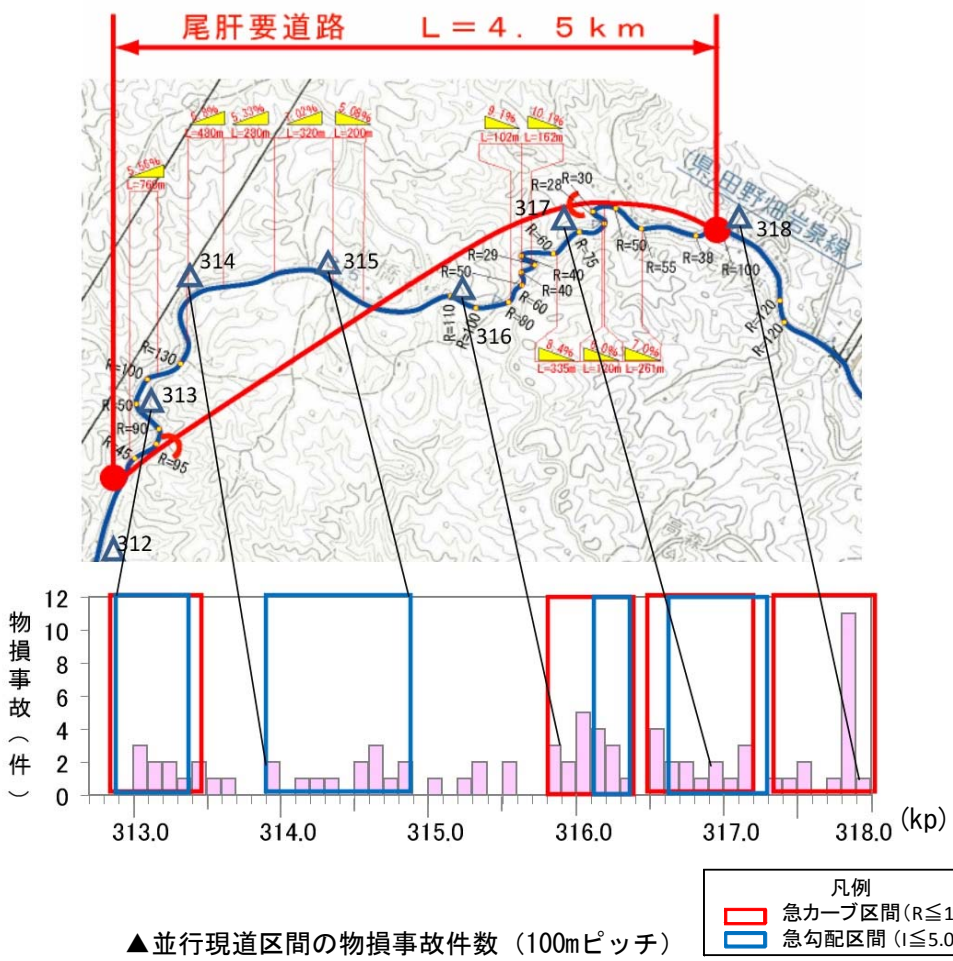
①道路構造（線形不良）による事故が多発

・並行現道区間は、三陸北地域において最も険しい地形（急カーブ：21箇所、急勾配区間：3km）となっており、線形不良区間において事故が多発している。

・特に冬期においては、積雪・路面凍結などにより道路状況が悪化し、危険性がさらに増大する。



▲急峻な並行現道区間



▲並行現道区間の物損事故件数（100mピッチ）

資料：H11-H21事故データ（三陸国道事務所）

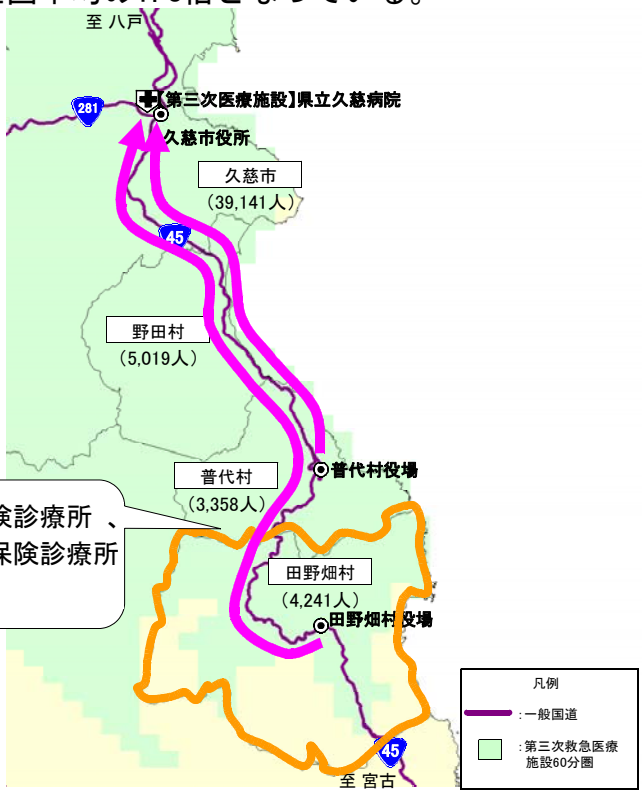
事業の概要

地域の課題と整備目標（３／３）

②高規格ネットワークが未整備

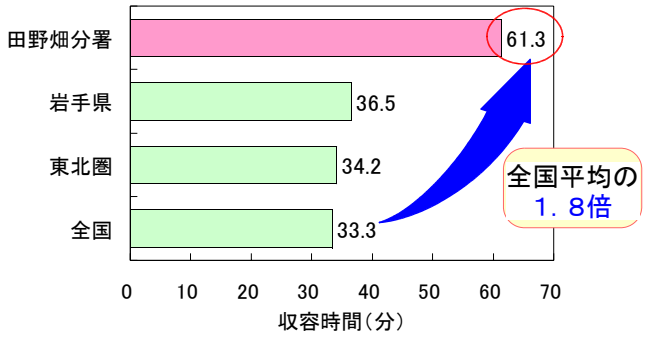
・田野畑村、普代村においては、二次救急医療施設がなく、重篤患者発生時には、村外への搬送が必要であるが、救急搬送は、三陸北縦貫道路が未整備であるため、国道45号を利用せざるを得ない状況である。

・その結果、田野畑村における救急患者の病院への平均収容時間は、61分となっており、全国平均の1.8倍となっている。



▲田野畑村、普代村から県立久慈病院への搬送ルート

資料：H17道路交通センサス、H17国勢調査メッシュデータ



▲収容所要時間の比較

資料：救急搬送実績及び救急・救助の現況（総務省消防庁）（H18～H20）

３．政策目標

①交通隘路区間回避による安全性の向上

②第三次医療施設への速達性・安全性の向上

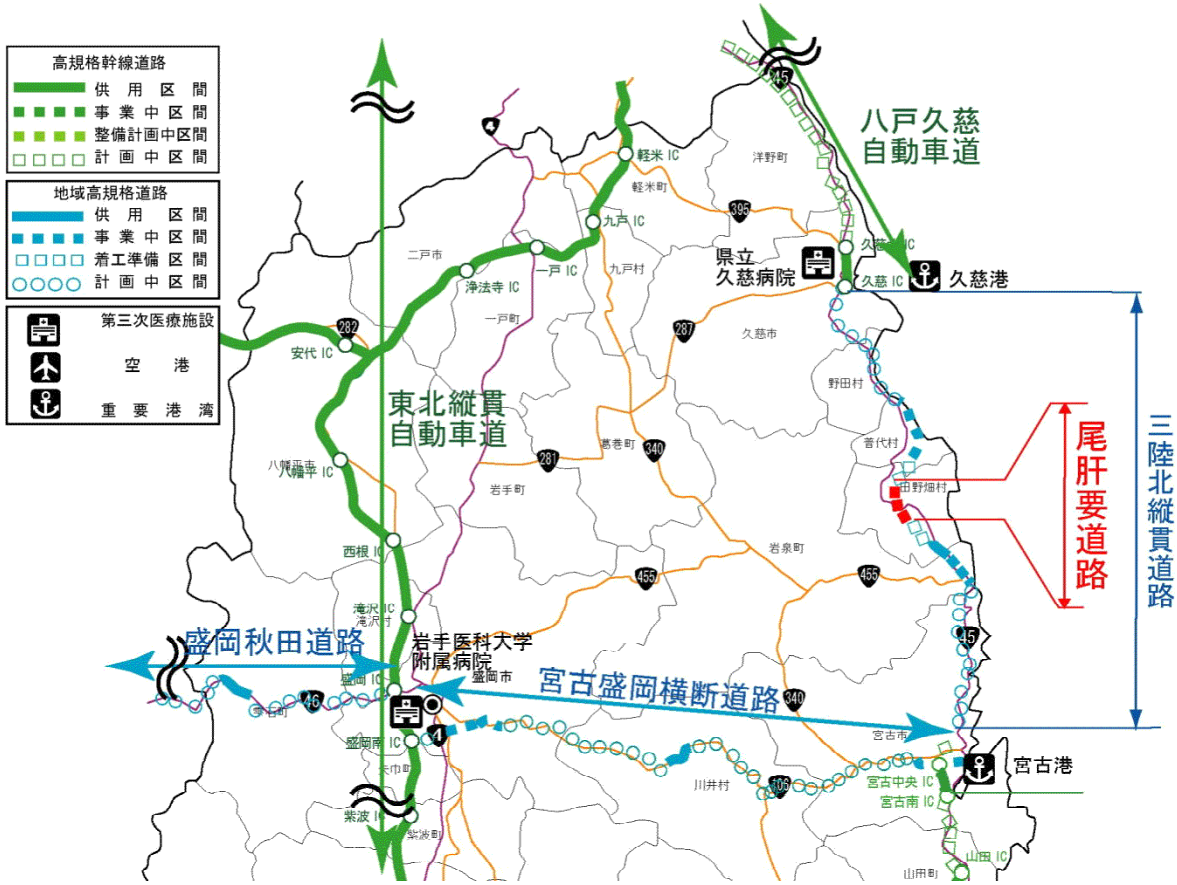
事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（１／４）

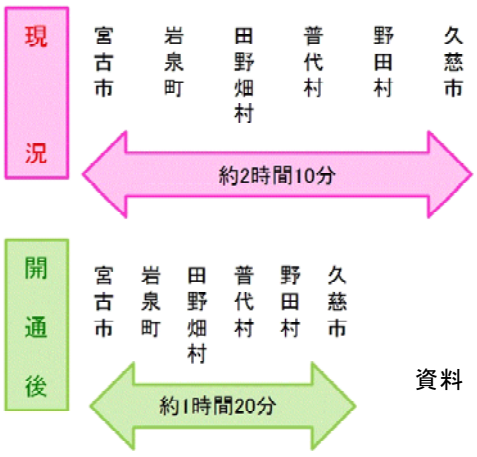
１．地域高規格道路としての位置付け

・尾肝要道路を含む「三陸北縦貫道路」は、岩手県宮古市と久慈市を結ぶ延長約90kmの地域高規格道路として平成６年12月に計画路線に指定された。

・当道路は、三陸縦貫自動車道、八戸久慈自動車道および宮古盛岡横断道路と連結し、三陸地域の交流・連携の促進を図るとともに、高次医療圏の拡大等に大きく寄与するものである。



▲岩手県内の道路網図



資料　整備前：H17道路交通センサス
整備後：時速70kmで試算

▲三陸北縦貫道路整備による
宮古市～久慈市間の所要時間の変化

事業の必要性等に関する視点

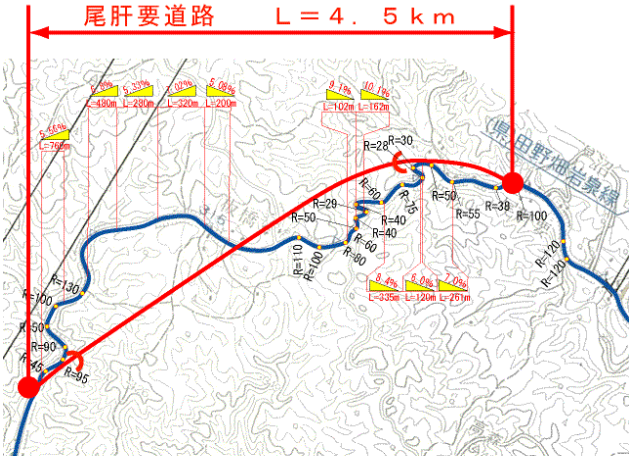
事業を巡る社会経済情勢等の変化（２／４）

２．線形不良による交通隘路区間の解消

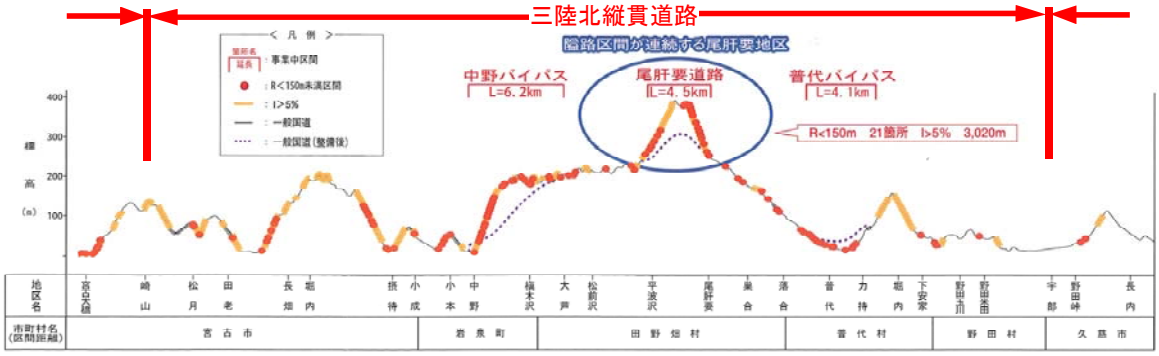
・尾肝要道路の整備により、急勾配、急カーブ区間がなく走行性の高い自専道を走行することが可能となる。

・事故件数は、尾肝要道路の整備により約7割の減少が図られる。

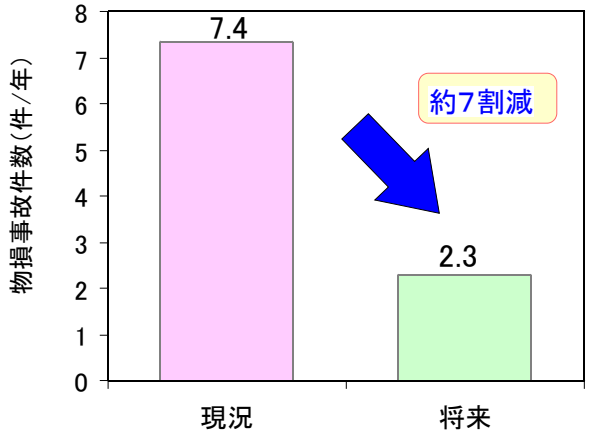
・尾肝要道路の整備により、平行現道の交通隘路区間を回避することができ、冬期間においても多重事故を回避できるなど、安全性の向上が図られる。



▲急カーブ・急勾配区間が連続する国道45号



▲三陸北縦貫道路と並行する国道45号の縦断線形



▲物損事故件数の変化

資料：Ｈ11－Ｈ21交通事故データ（三陸国道事務所）

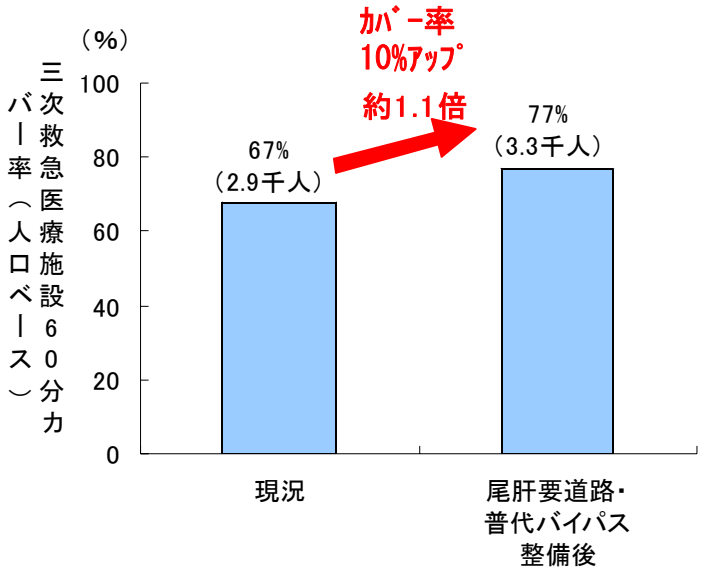
※将来の物損事故件数は岩手県内の自専道平均とした。

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（３／４）

３．三次救急医療施設へのアクセス向上

・尾肝要道路等の整備で、田野畑村～久慈市間の所要時間が短縮し、三次救急医療施設へのアクセスが向上し、田野畑村のカバー人口が約1.1倍（400人）拡大する。（カバー人口約2.9千人 → 約3.3千人）



▲田野畑村における第三次救急医療施設60分カバー率の変化

資料：H17道路交通センサス、H17国勢調査メッシュデータ



▲第三次救急医療施設60分カバー率の変化

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（４／４）

○環境影響評価の対応

・評価対象区間については、環境影響評価実施要綱等に基づく環境影響評価は実施していない。
・任意で実施した環境調査における予測評価の結果（H20）、大気質、騒音、動物、植物等のいずれもが環境保全目標を満足している。
・事業実施にあたり、新たに環境影響が生じる場合等については、専門家等の必助言を踏まえ、適切な対応を図る。

○事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化

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。

事業の必要性等に関する視点〔費用対効果分析〕

費用便益比（Ｂ／Ｃ）

○費用便益比（B/C）

※下表の数値は基準年（平成22年）における現在価値換算した金額を記載。

※便益Ｂうち、走行時間短縮便益及び走行経費減少便益については、「冬期の交通状況」を考慮。

計画交通量（平成42年度）　尾肝要道路＝3,900台/日　　現道＝400台/日

【全体】

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		＋10%	－10%	＋10%	－10%	＋20%	－20%
費用Ｃ（現在価値）	***105***	***105***	***105***	***114***	***96***	***104***	***109***
事　業　費(億円)	95	95	95	104	85	95	97
維持管理費(億円)	10	10	10	10	10	10	11
便益Ｂ（現在価値）	***134***	***146***	***123***	***134***	***134***	***123***	***147***
走行時間短縮便益(億円)	93	102	86	93	93	85	102
走行経費減少便益(億円)	32	34	29	32	32	29	35
交通事故減少便益(億円)	9	10	8	9	9	8	10
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***1.3***	***1.4***	***1.2***	***1.2***	***1.4***	***1.2***	***1.3***

【残事業】

	基本ケース	感度分析					
		交通量変動		事業費変動		事業期間変動	
		＋10%	－10%	＋10%	－10%	＋20%	－20%
費用Ｃ（現在価値）	***86***	***86***	***86***	***93***	***78***	***85***	***87***
事　業　費(億円)	75	75	75	82	68	75	76
維持管理費(億円)	10	10	10	10	10	10	11
便益Ｂ（現在価値）	***134***	***146***	***123***	***134***	***134***	***128***	***140***
走行時間短縮便益(億円)	93	102	86	93	93	89	97
走行経費減少便益(億円)	32	34	29	32	32	31	34
交通事故減少便益(億円)	9	10	8	9	9	8	9
費用便益比　Ｂ／Ｃ	***1.6***	***1.7***	***1.4***	***1.4***	***1.7***	***1.5***	***1.6***

○純現在価値（NPV）　【全体】29億円　【残事業】49億円

○経済的内部収益率（EIRR）　【全体】5.6%　【残事業】7.4%

（参考）

○費用便益比（Ｂ／Ｃ）

【新規採択時のＢ／Ｃ】【残事業】　－　【全体】１．３

【今回再評価時のＢ／Ｃ】【残事業】１．６【全体】１．３

（新規採択時の計画交通量）

・尾肝要道路＝４，３００台/日

・現　　道＝　　－　台/日

（今回再評価時の計画交通量）

・尾肝要道路＝３，９００台/日

・現　　道＝　４００台/日

事業の進捗の見込みの視点	事業の進捗状況について	・事業進捗に係る問題はない。
	供用予定等今後の事業の見通し	・尾肝(おかん)要道路全線（延長4.5km）について、早期の供用を目指す。 
コスト縮減等の可能性の視点	コスト縮減のメニュー	・地元自治体とのトンネルズリ（残土）の受け入れ調整を行い、ズリの運搬距離を短縮。 ・河川管理者との河川切廻し協議により、橋梁構造を函渠構造に変更。

地方公共団体等の意見	岩手県知事の意見 １　事業の継続に異議はありません。 ２　本地区は、国道45号の最高標高を通過し、急勾配、急カーブが連続する国道45号の最大の隘路区間となっています。 　本事業は、現道のトンネル化により、田野畑村から第三次救急医療施設である県立久慈病院へのアクセスの向上を図るとともに、円滑な交通を確保する効果の高い事業であり、用地買収も全て完了し、トンネル工事の着手に向けた環境は整っていることから、救急医療支援や物流の促進を図るため、本事業の早期完成を図っていただきたい。 　また、本事業には、津波が発生した場合の通行止めによる大きな社会的損失の解消や、救急医療における効果など、現行の便益には計上されない定量的な効果も存在することから、そうした視点も加え、総合的に評価する必要があると考えています。 ３　なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。 他に、以下の団体等から、尾肝要道路の整備促進について要望あり。 〇三陸北縦貫道路整備促進期成同盟会 （久慈市長、他9市町村長、10市町村議会議員） 〇国道45号岩手整備促進期成同盟会（宮古市長） 〇岩手県三陸縦貫自動車道整備促進期成同盟会（宮古市長） 〇久慈地方商工団体連絡協議会(久慈商工会議所会頭、他5商工会長) 〇三陸沿岸都市会議（八戸市長、他6市長） 〇三陸地区国道協議会（宮古市長） 〇岩手県 〇久慈市 〇宮古市 〇田野畑村 〇山田町
対応方針	原案　事業継続 （理由） 　宮古地方生活圏と久慈二次生活圏の交流・連携を図る地域高規格道路ネットワークを形成するとともに、交通隘路区間回避による安全性の向上を図るとともに、第三次医療施設への速達性・安全性の向上等を図るため、早期整備の必要性が高い。 また、地元自治体等からの事業促進の要望活動も強く行われている。

資　料　８－２

道路事業 再評価
一般国道４５号 尾肝要道路

平成２２年１０月２６日
国土交通省　東北地方整備局

様式－２

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道４５号	尾肝要道路	L=4.5km	地域高規格	ＢＰ

計画交通量（台/日）	車線数	事業主体
3,900	2	東北地方整備局

① 費　用

	事　業　費	維持管理費	合　　計
基 準 年	平成22年度		
単純合計	100億円	28億円	128億円
うち残事業分	81億円	28億円	109億円
基準年における現在価値（C）	95億円	10億円	105億円
うち残事業分	75億円	10億円	86億円

② 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	合　　計
基 準 年	平成22年度			
供 用 年	平成26年度			
単年便益（初年便益）	5.3億円	1.9億円	0.46億円	7.6億円
基準年における現在価値（B）	93億円	32億円	8.8億円	134億円
うち残事業分	93億円	32億円	8.8億円	134億円

③ 結　果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	29億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.6%
費用便益比（残事業）	1.6
経済的純現在価値（残事業）	49億円
経済的内部収益率（残事業）	7.4%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析 （残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（Ｂ／Ｃ）
交通量	3,900	±10%	1.4～1.7
事業費	81億円	±10%	1.4～1.7
事業期間	3年	±20%	1.5～1.6

様式－３①

交通状況の変化

事業名：一般国道４５号　尾肝要道路（全体、残事業）

（推計時点　　Ｈ４２年）

				整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路［バイパス等］：4.5km		交通量	[台/日]	0	3,900
		走行時間	[分]	0	4
		走行時間費用	[億円/年]	0.00	3.08
②主な周辺道路	現道(国道４５号)：5.7km	交通量	[台/日]	4,200	400
		走行時間	[分]	8	8
		走行時間費用	[億円/年]	6.63	0.50
	国道３４０号：11.24km	交通量	[台/日]	800	700
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	2.31	2.21
	主）久慈岩泉線:16.04km	交通量	[台/日]	900	800
		走行時間	[分]	24	24
		走行時間費用	[億円/年]	3.76	3.63
	国道４５５号：8.32km	交通量	[台/日]	1,600	1,500
		走行時間	[分]	13	13
		走行時間費用	[億円/年]	3.56	3.51
③その他道路合計：2055.13km		走行時間費用	[億円/年]	4,204.64	4,203.57

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益
合計：2100.93km	走行時間短縮便益	[億円/年]	4,220.90	4,216.50	4.40

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※１： 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※２： 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※３： 走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※４： 主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について３～５路線程度以内で記載する。

事業名：一般国道４５号　尾肝要道路（全体、残事業）

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



様式－３②

費用便益分析の条件

事業名：尾肝要道路

（2）

項目				チェック欄
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル （平成20年11月　国土交通省　道路局　都市・地域整備局）		■
		その他		□
分析の基本的事項		分析対象期間		50年間
		社会的割引率		4%
		基準年次		平成22年
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計		■（平成42年）
		複数時点での推計		□
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		■
		整備の有無のいずれかのみ推計		□ 有　□ 無
		いずれかのみの推計の場合	いずれかのみの推計とした理由を記載	
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 （三段階推定法）		■ （H17センサス）
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 （四段階推定法）		□
		その他（　　）		□
	開発交通量の考慮	無		■
		有		□
		有の場合のみ	考慮した開発交通量（トリップ数）	（　）台ﾄﾘｯﾌﾟ／日
			考慮した理由を記載	
	配分交通量の推計手法	Q－V式を用いた配分		□
		転換率式を用いた配分		□
		Q－V式と転換率式の併用による配分		■
		均衡配分（リンクパフォーマンス関数を用いた配分）		□
		簡易手法		□
		簡易手法の採択理由	小規模事業である	□
			山間部海岸部で併行道路が少ない	□
			その他（　　）	
		簡易手法の考え方（将来交通量の設定方法等）		
		その他（　　）		□
	速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定		■
		採用理由を記載	交通量が、交通容量（Qmax～Qmin）以上の路線、交通容量（Qmin～Qmax）の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。	
		最終配分の速度		□
		採用理由を記載		
		その他（　　）		□

事業名：尾肝要道路

（3）

項目				チェック欄
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	面的に考慮	□
			対象路線のみ考慮	□
			採用した休日係数	（　　）％
			休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	
	災害等による通行止めの影響	考慮しない		■
		考慮する		□
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	（　　）日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			とり止め交通を考慮する	□
			とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	
	冬期交通の影響	考慮しない		□
		考慮する		■
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数	（54）日
			採用した冬期日数の考え方を記載 当該区間を管轄する久慈維持出張所の除雪稼動日数より設定（H17～21平均）	
			冬期の走行速度と交通容量の関係	
			設定の考え方を記載 事務所プローブ調査結果より道路種別に応じて冬期速度低下率を算出し、配分速度を補正	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定		■
		その他 （　　）		□
	車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用		■
		独自に設定した値を使用		□
	車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用		■
		独自に設定した値を使用		□
	交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮		■
		中央分離帯の有無を考慮しない		□
	走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない		■
		考慮する		□
	その他			

事業名：尾肝要道路

（4）

項目			チェック欄
費用の算定	事業費	詳細事業計画による値を採用	■
		標準投資パターンを採用	□
		その他（　　）	□
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 東北地方整備局管内直轄路線の1km当たり平均価値（実績値）を使用	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	■
	その他		

4．その他

様式－４

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
0.129	4.5	0.58

箇所名：尾肝要道路（全体）

年次	年度	割戻率	GDP ﾃﾞﾌﾚｰﾀ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-8年目	H 18	1.1699	92.5000	0.19	0.22		
-7年目	H 19	1.1249	91.7000	2.10	2.35		
-6年目	H 20	1.0816	91.3000	2.01	2.17		
-5年目	H 21	1.0400	91.3000	8.00	8.32		
-4年目	H 22	1.0000	91.3000	6.58	6.58		
-3年目	H 23	0.9615	91.3000	29.33	28.20		
-2年目	H 24	0.9246	91.3000	23.33	21.57		
-1年目	H 25	0.8890	91.3000	28.56	25.39		
供用年次	H 26	0.8548	91.3000			0.55	0.47
1年目	H 27	0.8219	91.3000			0.55	0.45
2年目	H 28	0.7903	91.3000			0.55	0.43
3年目	H 29	0.7599	91.3000			0.55	0.42
4年目	H 30	0.7307	91.3000			0.55	0.40
5年目	H 31	0.7026	91.3000			0.55	0.39
6年目	H 32	0.6756	91.3000			0.55	0.37
7年目	H 33	0.6496	91.3000			0.55	0.36
8年目	H 34	0.6246	91.3000			0.55	0.34
9年目	H 35	0.6006	91.3000			0.55	0.33
10年目	H 36	0.5775	91.3000			0.55	0.32
11年目	H 37	0.5553	91.3000			0.55	0.31
12年目	H 38	0.5339	91.3000			0.55	0.29
13年目	H 39	0.5134	91.3000			0.55	0.28
14年目	H 40	0.4936	91.3000			0.55	0.27
15年目	H 41	0.4746	91.3000			0.55	0.26
16年目	H 42	0.4564	91.3000			0.55	0.25
17年目	H 43	0.4388	91.3000			0.55	0.24
18年目	H 44	0.4220	91.3000			0.55	0.23
19年目	H 45	0.4057	91.3000			0.55	0.22
20年目	H 46	0.3901	91.3000			0.55	0.21
21年目	H 47	0.3751	91.3000			0.55	0.21
22年目	H 48	0.3607	91.3000			0.55	0.20
23年目	H 49	0.3468	91.3000			0.55	0.19
24年目	H 50	0.3335	91.3000			0.55	0.18
25年目	H 51	0.3207	91.3000			0.55	0.18
26年目	H 52	0.3083	91.3000			0.55	0.17
27年目	H 53	0.2965	91.3000			0.55	0.16
28年目	H 54	0.2851	91.3000			0.55	0.16
29年目	H 55	0.2741	91.3000			0.55	0.15
30年目	H 56	0.2636	91.3000			0.55	0.14
31年目	H 57	0.2534	91.3000			0.55	0.14
32年目	H 58	0.2437	91.3000			0.55	0.13
33年目	H 59	0.2343	91.3000			0.55	0.13
34年目	H 60	0.2253	91.3000			0.55	0.12
35年目	H 61	0.2166	91.3000			0.55	0.12
36年目	H 62	0.2083	91.3000			0.55	0.11
37年目	H 63	0.2003	91.3000			0.55	0.11
38年目	H 64	0.1926	91.3000			0.55	0.11
39年目	H 65	0.1852	91.3000			0.55	0.10
40年目	H 66	0.1780	91.3000			0.55	0.10
41年目	H 67	0.1712	91.3000			0.55	0.09
42年目	H 68	0.1646	91.3000			0.55	0.09
43年目	H 69	0.1583	91.3000			0.55	0.09
44年目	H 70	0.1522	91.3000			0.55	0.08
45年目	H 71	0.1463	91.3000			0.55	0.08
46年目	H 72	0.1407	91.3000			0.55	0.08
47年目	H 73	0.1353	91.3000			0.55	0.07
48年目	H 74	0.1301	91.3000			0.55	0.07
49年目	H 75	0.1251	91.3000	-2.20	-0.28	0.55	0.07
合　計				97.90	94.52	27.50	10.47

単純事業費計	100.10	27.50

注1）事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、
必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
（投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として
評価を実施。）

注2）評価対象期間最終年において、用地残存価値（割引後の用地費）を控除している。

様式－４

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名：尾肝要道路（残事業）

単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
0.129	4.5	0.58

年次	年度	割戻率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
-8年目	H 18	1.1699	92.5000				
-7年目	H 19	1.1249	91.7000				
-6年目	H 20	1.0816	91.3000				
-5年目	H 21	1.0400	91.3000				
-4年目	H 22	1.0000	91.3000				
-3年目	H 23	0.9615	91.3000	29.33	28.20		
-2年目	H 24	0.9246	91.3000	23.33	21.57		
-1年目	H 25	0.8890	91.3000	28.56	25.39		
供用年次	H 26	0.8548	91.3000			0.55	0.47
1年目	H 27	0.8219	91.3000			0.55	0.45
2年目	H 28	0.7903	91.3000			0.55	0.43
3年目	H 29	0.7599	91.3000			0.55	0.42
4年目	H 30	0.7307	91.3000			0.55	0.40
5年目	H 31	0.7026	91.3000			0.55	0.39
6年目	H 32	0.6756	91.3000			0.55	0.37
7年目	H 33	0.6496	91.3000			0.55	0.36
8年目	H 34	0.6246	91.3000			0.55	0.34
9年目	H 35	0.6006	91.3000			0.55	0.33
10年目	H 36	0.5775	91.3000			0.55	0.32
11年目	H 37	0.5553	91.3000			0.55	0.31
12年目	H 38	0.5339	91.3000			0.55	0.29
13年目	H 39	0.5134	91.3000			0.55	0.28
14年目	H 40	0.4936	91.3000			0.55	0.27
15年目	H 41	0.4746	91.3000			0.55	0.26
16年目	H 42	0.4564	91.3000			0.55	0.25
17年目	H 43	0.4388	91.3000			0.55	0.24
18年目	H 44	0.4220	91.3000			0.55	0.23
19年目	H 45	0.4057	91.3000			0.55	0.22
20年目	H 46	0.3901	91.3000			0.55	0.21
21年目	H 47	0.3751	91.3000			0.55	0.21
22年目	H 48	0.3607	91.3000			0.55	0.20
23年目	H 49	0.3468	91.3000			0.55	0.19
24年目	H 50	0.3335	91.3000			0.55	0.18
25年目	H 51	0.3207	91.3000			0.55	0.18
26年目	H 52	0.3083	91.3000			0.55	0.17
27年目	H 53	0.2965	91.3000			0.55	0.16
28年目	H 54	0.2851	91.3000			0.55	0.16
29年目	H 55	0.2741	91.3000			0.55	0.15
30年目	H 56	0.2636	91.3000			0.55	0.14
31年目	H 57	0.2534	91.3000			0.55	0.14
32年目	H 58	0.2437	91.3000			0.55	0.13
33年目	H 59	0.2343	91.3000			0.55	0.13
34年目	H 60	0.2253	91.3000			0.55	0.12
35年目	H 61	0.2166	91.3000			0.55	0.12
36年目	H 62	0.2083	91.3000			0.55	0.11
37年目	H 63	0.2003	91.3000			0.55	0.11
38年目	H 64	0.1926	91.3000			0.55	0.11
39年目	H 65	0.1852	91.3000			0.55	0.10
40年目	H 66	0.1780	91.3000			0.55	0.10
41年目	H 67	0.1712	91.3000			0.55	0.09
42年目	H 68	0.1646	91.3000			0.55	0.09
43年目	H 69	0.1583	91.3000			0.55	0.09
44年目	H 70	0.1522	91.3000			0.55	0.08
45年目	H 71	0.1463	91.3000			0.55	0.08
46年目	H 72	0.1407	91.3000			0.55	0.08
47年目	H 73	0.1353	91.3000			0.55	0.07
48年目	H 74	0.1301	91.3000			0.55	0.07
49年目	H 75	0.1251	91.3000			0.55	0.07
合　計				81.22	75.16	27.50	10.47

単純事業費計	81.22	27.50

注1）事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、
必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
（投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として
評価を実施。）

注2）評価対象期間最終年において、用地残存価値（割引後の用地費）を控除している。

様式－５

便益の現在価値算定表

箇所名：尾肝要道路（全体、残事業）

年次	年度（基準年）	総走行台キロの年次別伸び率（北東北ブロック）			割戻率	GDP デフレータ	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合　計（億円）	
		乗用車類	貨物車類	全　車	(A)		乗用車類	小型貨物	普通貨物	①　計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②　計	現在価値 ②×(A)	③	現在価値 ③×(A)	便益合計 (①～③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H　26	0.99427	0.99240	0.99368	0.8548	91.3000	2.10	0.56	2.64	5.30	4.53	0.83	0.15	0.87	1.85	1.58	0.46	0.39	7.61	6.51
1年目	H　27	0.99423	0.99234	0.99364	0.8219	91.3000	2.09	0.56	2.62	5.27	4.33	0.83	0.15	0.86	1.84	1.51	0.46	0.38	7.57	6.22
2年目	H　28	0.99420	0.99229	0.99360	0.7903	91.3000	2.08	0.56	2.60	5.24	4.14	0.83	0.15	0.85	1.83	1.45	0.46	0.36	7.53	5.95
3年目	H　29	0.99417	0.99223	0.99355	0.7599	91.3000	2.07	0.56	2.58	5.21	3.96	0.83	0.15	0.84	1.82	1.38	0.46	0.35	7.49	5.69
4年目	H　30	0.99413	0.99216	0.99351	0.7307	91.3000	2.06	0.56	2.56	5.18	3.79	0.83	0.15	0.83	1.81	1.32	0.46	0.34	7.45	5.44
5年目	H　31	0.99410	0.99210	0.99347	0.7026	91.3000	2.05	0.56	2.54	5.15	3.62	0.83	0.15	0.82	1.80	1.26	0.46	0.32	7.41	5.21
6年目	H　32	0.99406	0.99204	0.99343	0.6756	91.3000	2.04	0.56	2.52	5.12	3.46	0.83	0.15	0.81	1.79	1.21	0.46	0.31	7.37	4.98
7年目	H　33	0.99352	0.99451	0.99383	0.6496	91.3000	2.03	0.56	2.51	5.10	3.31	0.82	0.15	0.81	1.78	1.16	0.46	0.30	7.34	4.77
8年目	H　34	0.99348	0.99448	0.99379	0.6246	91.3000	2.02	0.56	2.50	5.08	3.17	0.81	0.15	0.81	1.77	1.11	0.46	0.29	7.31	4.57
9年目	H　35	0.99344	0.99445	0.99375	0.6006	91.3000	2.01	0.56	2.49	5.06	3.04	0.80	0.15	0.81	1.76	1.06	0.46	0.28	7.28	4.37
10年目	H　36	0.99339	0.99441	0.99371	0.5775	91.3000	2.00	0.56	2.48	5.04	2.91	0.79	0.15	0.81	1.75	1.01	0.46	0.27	7.25	4.19
11年目	H　37	0.99335	0.99438	0.99367	0.5553	91.3000	1.99	0.56	2.47	5.02	2.79	0.78	0.15	0.81	1.74	0.97	0.46	0.26	7.22	4.01
12年目	H　38	0.99330	0.99435	0.99363	0.5339	91.3000	1.98	0.56	2.46	5.00	2.67	0.77	0.15	0.81	1.73	0.92	0.46	0.25	7.19	3.84
13年目	H　39	0.99326	0.99432	0.99359	0.5134	91.3000	1.97	0.56	2.45	4.98	2.56	0.76	0.15	0.81	1.72	0.88	0.46	0.24	7.16	3.68
14年目	H　40	0.99321	0.99429	0.99355	0.4936	91.3000	1.96	0.56	2.44	4.96	2.45	0.75	0.15	0.81	1.71	0.84	0.46	0.23	7.13	3.52
15年目	H　41	0.99317	0.99425	0.99351	0.4746	91.3000	1.95	0.56	2.43	4.94	2.34	0.74	0.15	0.81	1.70	0.81	0.46	0.22	7.10	3.37
16年目	H　42	0.99312	0.99422	0.99347	0.4564	91.3000	1.94	0.56	2.42	4.92	2.25	0.73	0.15	0.81	1.69	0.77	0.46	0.21	7.07	3.23
17年目	H　43	0.98924	0.99793	0.99198	0.4388	91.3000	1.92	0.56	2.41	4.89	2.15	0.72	0.15	0.81	1.68	0.74	0.46	0.20	7.03	3.08
18年目	H　44	0.98912	0.99793	0.99192	0.4220	91.3000	1.90	0.56	2.41	4.87	2.06	0.71	0.15	0.81	1.67	0.70	0.46	0.19	7.00	2.95
19年目	H　45	0.98900	0.99793	0.99185	0.4057	91.3000	1.88	0.56	2.41	4.85	1.97	0.70	0.15	0.81	1.66	0.67	0.46	0.19	6.97	2.83
20年目	H　46	0.98888	0.99792	0.99178	0.3901	91.3000	1.86	0.56	2.40	4.82	1.88	0.69	0.15	0.81	1.65	0.64	0.46	0.18	6.93	2.70
21年目	H　47	0.98875	0.99792	0.99172	0.3751	91.3000	1.84	0.56	2.40	4.80	1.80	0.68	0.15	0.81	1.64	0.62	0.46	0.17	6.90	2.59
22年目	H　48	0.98863	0.99791	0.99165	0.3607	91.3000	1.82	0.56	2.39	4.77	1.72	0.67	0.15	0.81	1.63	0.59	0.46	0.17	6.86	2.47
23年目	H　49	0.98849	0.99791	0.99158	0.3468	91.3000	1.80	0.56	2.39	4.75	1.65	0.66	0.15	0.81	1.62	0.56	0.46	0.16	6.83	2.37
24年目	H　50	0.98836	0.99790	0.99150	0.3335	91.3000	1.78	0.56	2.38	4.72	1.57	0.65	0.15	0.81	1.61	0.54	0.46	0.15	6.79	2.26
25年目	H　51	0.98822	0.99790	0.99143	0.3207	91.3000	1.76	0.56	2.38	4.70	1.51	0.64	0.15	0.81	1.60	0.51	0.46	0.15	6.76	2.17
26年目	H　52	0.98808	0.99790	0.99136	0.3083	91.3000	1.74	0.56	2.38	4.68	1.44	0.63	0.15	0.81	1.59	0.49	0.46	0.14	6.73	2.07
27年目	H　53	0.98794	0.99789	0.99128	0.2965	91.3000	1.72	0.56	2.37	4.65	1.38	0.62	0.15	0.81	1.58	0.47	0.46	0.14	6.69	1.98
28年目	H　54	0.98779	0.99789	0.99120	0.2851	91.3000	1.70	0.56	2.36	4.62	1.32	0.61	0.15	0.81	1.57	0.45	0.46	0.13	6.65	1.90
29年目	H　55	0.98764	0.99788	0.99113	0.2741	91.3000	1.68	0.56	2.35	4.59	1.26	0.60	0.15	0.81	1.56	0.43	0.46	0.13	6.61	1.81
30年目	H　56	0.98749	0.99788	0.99105	0.2636	91.3000	1.66	0.56	2.35	4.57	1.20	0.59	0.15	0.81	1.55	0.41	0.46	0.12	6.58	1.73
31年目	H　57	0.98733	0.99787	0.99097	0.2534	91.3000	1.64	0.56	2.34	4.54	1.15	0.58	0.15	0.81	1.54	0.39	0.46	0.12	6.54	1.66
32年目	H　58	0.98717	0.99787	0.99088	0.2437	91.3000	1.62	0.56	2.34	4.52	1.10	0.57	0.15	0.81	1.53	0.37	0.46	0.11	6.51	1.59
33年目	H　59	0.98700	0.99786	0.99080	0.2343	91.3000	1.60	0.56	2.33	4.49	1.05	0.56	0.15	0.81	1.52	0.36	0.46	0.11	6.47	1.52
34年目	H　60	0.98683	0.99786	0.99072	0.2253	91.3000	1.58	0.56	2.33	4.47	1.01	0.55	0.15	0.81	1.51	0.34	0.46	0.10	6.44	1.45
35年目	H　61	0.98665	0.99785	0.99063	0.2166	91.3000	1.56	0.56	2.32	4.44	0.96	0.54	0.15	0.81	1.50	0.32	0.46	0.10	6.40	1.39
36年目	H　62	0.98647	0.99785	0.99054	0.2083	91.3000	1.54	0.56	2.32	4.42	0.92	0.53	0.15	0.81	1.49	0.31	0.46	0.10	6.37	1.33
37年目	H　63	0.98629	0.99784	0.99045	0.2003	91.3000	1.52	0.56	2.31	4.39	0.88	0.52	0.15	0.81	1.48	0.30	0.46	0.09	6.33	1.27
38年目	H　64	0.98610	0.99784	0.99036	0.1926	91.3000	1.50	0.56	2.31	4.37	0.84	0.51	0.15	0.81	1.47	0.28	0.46	0.09	6.30	1.21
39年目	H　65	0.98590	0.99784	0.99026	0.1852	91.3000	1.48	0.56	2.31	4.35	0.81	0.50	0.15	0.81	1.46	0.27	0.46	0.09	6.27	1.16
40年目	H　66	0.98570	0.99783	0.99017	0.1780	91.3000	1.46	0.56	2.30	4.32	0.77	0.49	0.15	0.81	1.45	0.26	0.46	0.08	6.23	1.11
41年目	H　67	0.98549	0.99783	0.99007	0.1712	91.3000	1.44	0.56	2.30	4.30	0.74	0.48	0.15	0.81	1.44	0.25	0.46	0.08	6.20	1.06
42年目	H　68	0.98528	0.99782	0.98997	0.1646	91.3000	1.42	0.56	2.29	4.27	0.70	0.47	0.15	0.81	1.43	0.24	0.46	0.08	6.16	1.01
43年目	H　69	0.98506	0.99782	0.98987	0.1583	91.3000	1.40	0.56	2.29	4.25	0.67	0.46	0.15	0.81	1.42	0.22	0.46	0.07	6.13	0.97
44年目	H　70	0.98483	0.99781	0.98977	0.1522	91.3000	1.38	0.56	2.28	4.22	0.64	0.45	0.15	0.81	1.41	0.21	0.46	0.07	6.09	0.93
45年目	H　71	0.98460	0.99781	0.98966	0.1463	91.3000	1.36	0.56	2.28	4.20	0.61	0.44	0.15	0.81	1.40	0.20	0.46	0.07	6.06	0.89
46年目	H　72	0.98436	0.99780	0.98955	0.1407	91.3000	1.34	0.56	2.27	4.17	0.59	0.43	0.15	0.81	1.39	0.20	0.46	0.06	6.02	0.85
47年目	H　73	0.98411	0.99780	0.98944	0.1353	91.3000	1.32	0.56	2.27	4.15	0.56	0.42	0.15	0.81	1.38	0.19	0.46	0.06	5.99	0.81
48年目	H　74	0.98385	0.99779	0.98934	0.1301	91.3000	1.30	0.56	2.26	4.12	0.54	0.41	0.15	0.81	1.37	0.18	0.46	0.06	5.95	0.77
49年目	H　75	0.98359	0.99779	0.98921	0.1251	91.3000	1.28	0.56	2.26	4.10	0.51	0.40	0.15	0.81	1.36	0.17	0.46	0.06	5.92	0.74
合　計							87.14	28.00	119.80	234.94	93.27	32.04	7.50	40.71	80.25	32.12	23.00	8.78	338.19	134.17

様式１　客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道45号　尾肝要道路
事業主体	東北地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指　　標
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
1．活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		□ 中心市街地内で行う事業である
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる
	国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り
		■ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
		□ 現道等における交通不能区間を解消する
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	個性ある地域の形成	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する
		□ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		□ 特別立法に基づく事業である
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
		□ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である

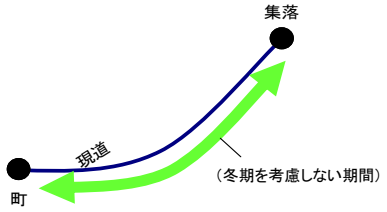
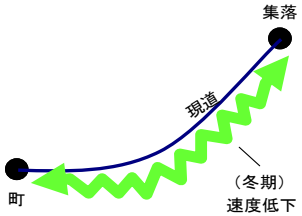
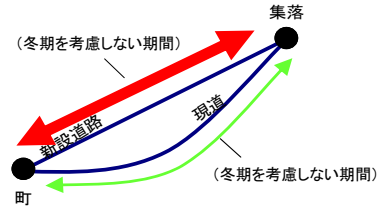
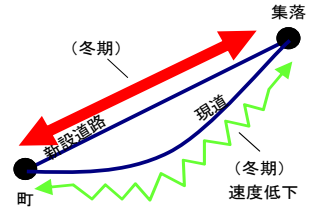
政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
２．暮らし	歩行者･自転車のための生活空間の形成	□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
		□ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化５ヶ年計画に位置づけ有り
		□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	安全で安心できるくらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
３．安全	安全な生活環境の確保	□ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが１つしかなく、災害による１～２箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
		■ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
		□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する
		□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する
		□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
４．環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	生活環境の改善・保全	○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		□ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される
５．その他	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係	● 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
		□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている
		□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される

冬期の速度低下を考慮した便益算定

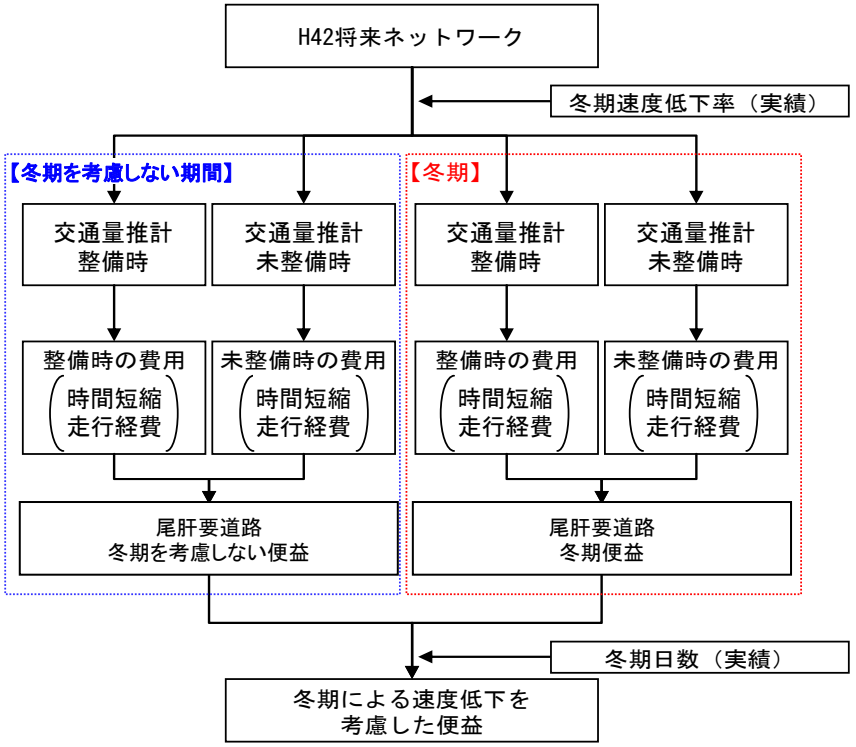
【便益算定の考え方】

・冬期の気象条件により低下する現道の走行速度について、道路整備により改善される走行サービスに着目し、2便益を計測する。　※2便益：走行時間短縮便益、走行経費減少便益

●試算のイメージ

	冬期を考慮しない期間	冬期
整備なし		
整備あり		

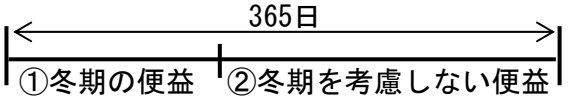
●算定フロー



●算定式（簡略化）

冬期の速度低下を考慮した便益（円/年）
＝　①冬期の便益　＋　②冬期を考慮しない便益

①冬期の便益
＝［未整備時の総費用（円/年）　－　整備時の総費用（円/年）］×　冬期の日数（日/年）/365日
②冬期を考慮しない便益　　冬期の便益　　冬期日数に按分
＝［未整備時の総費用（円/年）　－　整備時の総費用（円/年）］×　冬期を考慮しない日数（日/年）/365日
冬期を考慮しない便益　　冬期を考慮しない日数に按分



※費用：走行時間費用、走行経費

冬期の速度低下を考慮した便益算定

・冬期間における走行速度は、H21事務所プローブ調査結果より、配分速度を補正した。
・速度低下率は、高規格道路などでは8.8%、直轄国道では19.8%、
補助国道以下の路線では31.6%とした。
・便益の算出に用いる冬期日数は、尾肝要地区を担当する久慈維持出張所の過去の実績より
54日/年とした。
・便益の算出は、冬期と冬期を考慮しない期間を合計して1年とし、2便益（走行時間短縮、走行費用減少）を対象とする。

▼冬期間における速度低下率

対象路線		通常期 (km/h)	冬期 (km/h)	低下率
岩手県平均		26.6	18.2	31.6%
国道45号（並行現道）	区間 1	50.6	40.6	19.8%
BP等	高田道路	60.6	49.2	
	大船渡三陸道路	52.3	50.6	
	山田道路	48.1	42.4	
	中野BP	56.8	44	
	久慈道路	51.8	44.6	
平均		52.1	47.5	8.8%

※平均速度は、延長による加重平均値

資料：H21事務所プローブ調査結果

補助国道以下の路線の速度低下率として使用

直轄国道の速度低下率として使用

高規格道路などの速度低下率として使用

▼除雪稼働日数（久慈維持出張所）

	H17	H18	H19	H20	H21	平均
11月	0	0	1	4	1	1
12月	22	15	16	16	11	16
1月	15	13	17	14	20	16
2月	15	10	12	19	16	14
3月	7	9	3	3	11	7
計	59	47	49	56	59	54

資料：H17～H21　除雪稼働実績

冬期日数
54日/年

冬期の速度低下を考慮した便益算定

・冬期（54日）、冬期を考慮しない期間（311日）として算定した便益は、
以下の通り（H42単年便益）
【冬期】　：　9.74億円/年　×　54/365日　＝　1.44億円（54日分）
【冬期を考慮しない期間】：　6.07億円/年　×　311/365日　＝　5.17億円（311日分）
・冬期を考慮した年間便益を以下の通り算出
【冬期を考慮した便益】＝　1.44億円（54日）　+　5.17億円（311日）
＝　6.61億円/年
・上記の便益（6.61億円）を供用年から50年間の便益を積上げ、基準年に
おける現在価値に変換した便益は125億円となる。
・冬期速度低下を考慮した場合の便益の増額分は、11億円（115億円→125億円）となる。

▼年間便益の算出（H42単年度便益）

	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				合計	
	乗用車類	小型貨物	普通貨物	計	乗用車類	小型貨物	普通貨物	計		
冬期便益（年間）	3.30	0.90	3.70	7.90	0.79	0.14	0.91	1.84	9.74	× 54 / 365日
冬期を考慮しない便益（年間）	1.70	0.50	2.20	4.40	0.72	0.15	0.80	1.67	6.07	× 311 / 365日

	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				合計
	乗用車類	小型貨物	普通貨物	計	乗用車類	小型貨物	普通貨物	計	
冬期を考慮した便益（年間）	1.94	0.56	2.42	4.92	0.73	0.15	0.81	1.69	6.61

▼冬期の速度低下を考慮した便益の増額分（50年間計の現在価値）

	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	合　計
冬期を考慮した便益	93億円	32億円	－	125億円
冬期を考慮しない便益	84億円	31億円	－	115億円
増分	9.4億円	1.2億円	－	11億円

東北地方整備局
企画第 89 号
平成22年10月21日

県　整　第２６２号
平成２２年１０月２０日

東北地方整備局長　様

岩手県知事　達増　拓也

東北地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）の作成に係る意見照会について（回答）

平成２２年１０月１４日付け国東整企画第８５号により依頼のありました標記について、下記のとおり意見を提出します。

記

（再評価）

【道路事業】

事業名	意　見
一般国道４号 石鳥谷バイパス事業	1　事業の継続に異議はありません。 2　本事業は、花巻～盛岡間で唯一残っている２車線区間の４車線化を図るものであり、石鳥谷地区の交通混雑の緩和や安全確保を図るため、早期の完成をお願いしたい。 3　なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。
一般国道４号 渋民バイパス事業	1　事業の継続に異議はありません。 2　本事業は、国道４号の機能強化と現道の交通安全確保を図る事業であることから、着実な整備の推進を図り、早期の全線供用に努めていただきたい。 3　なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。
一般国道４５号 尾肝要道路事業	1　事業の継続に異議はありません。 2　本地区は、国道45号の最高標高を通過し、急勾配、急カーブが連続する国道45号の最大の隘路区間となっています。 本事業は、現道のトンネル化により、田野畑村から第三次救急医療施設である県立久慈病院へのアクセスの向上を図るとともに、円滑な交通を確保する効果の高い事業であり、用地買収も全て完了し、トンネル工事の着手に向けた環境は整っていることから、救急医療支援や物流の促進を図るため、本事業の早期完成を図っていただきたい。 また、本事業には、津波が発生した場合の通行止めによる大きな社会的損失の解消や、救急医療における効果など、現行の便益には計上されない定量的な効果も存在することから、そうした視点も加え、総合的に評価する必要があると考えています。 3　なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業名	意　見
一般国道４５号 普代バイパス事業	1　事業の継続に異議はありません。 2　本事業は、発生確率の高まっている宮城県沖地震による津波に対する信頼性の確保や、普代村や田野畑村から第三次救急医療施設である県立久慈病院への救急搬送を支援する事業であり、尾肝要道路と一体となった本事業の完成により、田野畑村からの県立久慈病院への60分圏域が達成されることから、救急医療支援や災害時における信頼性の高い道路の確保のため、早期完成を図っていただきたい。 また、本事業には、津波が発生した場合の通行止めによる大きな社会的損失の解消や、救急医療における効果など、現行の便益には計上されない定量的な効果も存在することから、そうした視点も加え、総合的に評価する必要があると考えています。 3　なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。
一般国道４６号 盛岡西バイパス事業	1　事業の継続に異議はありません。 2　本事業は、国道４号及び46号の交通混雑緩和、盛岡市の都市開発の誘導などを図るために重要な事業であることから、着実な整備の推進を図り、早期の全線供用に努めていただきたい。 3　なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。
東北横断自動車道 釜石秋田線　遠野～宮守	1　事業の継続に異議はありません。 2　本事業は、集積が加速化する自動車関連産業などが立地する北上・金ヶ崎の工業団地と重要港湾釜石港を結び、陸と海との円滑な物流ネットワークを構築する重要な事業であり、本県の基幹産業であるものづくり産業の支援や内陸と沿岸の交流連携の促進を図るため、早期完成に努めていただきたい。 3　なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

【港湾事業】

事業名	意　見
久慈港湾口地区防波堤整備事業 久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業	1　事業の継続に異議はありません。 2　本事業は、港湾背後地域の津波被害を防護するとともに、静穏度向上による避難泊地の確保により、沖合航行船舶の海難事故の減少が図られることから、着実な整備の推進をお願いしたい。 3　なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業名	意　見
宮古港竜神崎地区防波堤整備事業	1　事業の継続に異議はありません。 2　本事業は、出崎地区他の静穏度向上を図ることにより、航行船舶の安全性が確保されるとともに、観光・交流施設の利便性向上による地域活性化に寄与することから、着実な整備の推進をお願いしたい。 3　なお、事業実施に当たっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

担当
県土整備部県土整備企画室
企画担当 [redacted]
電話 019-629-5846
FAX 019-629-9130