

一般国道 281 号 小屋瀬道路
地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）
事前評価関係資料

- 1 大規模公共事業 事前評価の概要
- 2 大規模公共事業 事前評価調書 等

岩手県 県土整備部

大規模公共事業事前評価調書の概要

(一般国道 281 号 小屋瀬道路 地域連携道路整備事業 (ネットワーク形成型))

担当部課：県土整備部 道路建設課

1 事業概要 (路線名等：一般国道 281 号、所在市町村：葛巻町)

○事業目的：

一般国道 281 号は、盛岡市を起点とし久慈市に至る内陸と沿岸を結ぶ主要な幹線道路であり、沿線地域の住民の生活はもとより、物流や防災、地域間交流等において重要な役割を担っている。

また、重要港湾久慈港と中枢中核都市の盛岡市を結ぶ物流路線であり、第三次救急医療施設の県立久慈病院や県立中央病院への搬送ルートとしても機能する内陸と県北地域を結ぶ基幹道路である。

さらに、「岩手県新広域道路交通計画」における一般広域道路及び「岩手県地域防災計画」における緊急輸送道路（第 1 次路線）に指定されているほか、重要物流道路の代替・補完路や「岩手県広域防災拠点配置計画」における後方支援拠点を有する葛巻町や広域支援拠点を有する滝沢市へアクセスする道路に位置づけられている。

東日本大震災津波の際には、「くしの歯作戦」により優先的に道路啓開され、内陸から沿岸部への救命・救援ルートとして機能した。

しかしながら、当該区間は幅員狭小や線形不良箇所が多数存在するほか、大部分が一級河川山形川の浸水想定区域となっており、防災点検要対策箇所が存在するなど、安全で円滑な交通の支障となっている。

このため、本事業により、幅員狭小や線形不良区間、浸水想定区域等の課題を解消し、緊急輸送道路としての機能強化、物流機能の向上、救急搬送の支援等を図るものである。

○事業内容：計画延長約 3 km、計画幅員 6.5 (8.0～10.0)m、トンネル約 2 km、橋梁 1 橋

○事業期間：令和 9 年度 ～ 令和 19 年度

(用地着手予定：令和 12 年度、工事着手予定：令和 14 年度、供用開始予定：令和 19 年度)

○総事業費：17,000 百万円

2 社会経済情勢等の状況

○国の主要施策の基本方針として、「防災・減災、国土強靱化」「予防保全型メンテナンスへの本格転換」「人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備」「GX の推進による脱炭素社会の実現」「道路システムの DX」「道路空間の安全・安心や賑わいの創出」を定め、道路施策に取り組むこととしている。

○令和 3 年 6 月には広域的な道路ネットワークの長期的な構想である「岩手県新広域道路交通計画」を策定し、その中で、一般国道 281 号は、中枢中核都市や定住自立圏中心市、その他周辺都市など広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」に位置付けられている。

○久慈市、岩手町、葛巻町、野田村、国道 281 号整備促進期成同盟会等の関係団体から当該地区の整備について要望がある。

3 自然環境等の状況

○事業実施にあたっては、広域振興局の公共事業等に係る希少野生動植物調査検討委員会に諮り、有識者等の助言を受けながら必要に応じて関係機関との協議や現地調査を行うなど、環境に配慮して事業を進めることとしている。

○施工にあたっては、排ガス対策及び低騒音型建設機械の使用、再生アスファルト合材及び再生砕石の使用を基本とするほか、切土・盛土法面は植生緑化を行うこととする。

4 事業規模の妥当性

- 小屋瀬地区の幅員狭小、線形不良区間、浸水想定区域等の課題を解消し、現道取付が可能な位置を起終点としている。
- 代替案として考えられる事業手法の総合的な検討の結果、**トンネル案が最も妥当**であり、事業に関する指標及び費用便益分析の結果からも事業効果が確認できることから、**事業規模は妥当**と判断している。

5 総合評価

- 本事業により、幅員狭小や線形不良区間、浸水想定区域等の課題を解消し、安全で円滑な交通機能の**確保**を図るものである。
- 重要港湾久慈港と内陸を結ぶ物流上重要な路線であり、「岩手県新広域道路交通計画」における一般広域道路及び「岩手県地域防災計画」における緊急輸送道路（第1次路線）として、平常時、災害時を問わない**安定的な交通機能**の確保が求められる路線である。
- 「いわて県民計画（2019～2028）」及び「岩手県国土強靱化地域計画」の政策目標に合致しており、災害に強い幹線道路の整備を推進するものである。
- 久慈市、岩手町、葛巻町、野田村、国道 281 号整備促進期成同盟会等の関係団体から当該地区の整備について**要望**がある。
- 事業実施にあたっては、広域振興局の公共事業等に係る希少野生動植物調査検討委員会に諮り、有識者等の助言を受けながら、必要に応じて関係機関との協議や現地調査を行うなど、環境に配慮して事業を進めることとしている。
- 評価指標及び費用便益分析の結果から事業効果が認められることや、代替案の比較検討結果から、**事業計画が妥当**であると判断したものである。
- 以上のことから、「**事業実施**」と評価したものである。

事業名	地域連携道路整備事業 (ネットワーク形成型)	補助・単独	担当部課名	県土整備部道路建設課																						
路線名等	一般国道 281号	地区名	こやせどうろ 小屋瀬道路	市町村	葛巻町																					
事業概要	〔事業根拠法令等：道路法第12条、第50条〕																									
	(1) 事業目的 ○解決すべき課題 ・一般国道281号は、盛岡市を起点とし久慈市に至る内陸と沿岸を結ぶ主要な幹線道路であり、沿線地域の住民の生活はもとより、物流や防災、地域間交流等において重要な役割を担っている。 ・また、重要港湾久慈港と中枢中核都市の盛岡市を結ぶ物流路線であり、第三次救急医療施設の県立久慈病院や県立中央病院への搬送ルートとしても機能する内陸と県北地域を結ぶ基幹道路である。 ・さらに、「岩手県新広域道路交通計画」における一般広域道路及び「岩手県地域防災計画」における緊急輸送道路（第1次路線）に指定されているほか、重要物流道路の代替・補完路や「岩手県広域防災拠点配置計画」における後方支援拠点を有する葛巻町や広域支援拠点を有する滝沢市へアクセスする道路に位置づけられている。 ・東日本大震災津波の際には、「くしの歯作戦」により優先的に道路啓開され、内陸から沿岸への救命・救援ルートとして機能した。 ・しかしながら、当該区間は、幅員狭小や線形不良箇所が多数存在するほか、大部分が一級河川山形川の浸水想定区域となっており、防災点検要対策箇所が存在するなど、安全で円滑な交通の支障となっている。 ○整備によって得られる効果 ・本事業により、幅員狭小や線形不良区間、浸水想定区域等の課題を解消し、緊急輸送道路としての機能強化、物流機能の向上、救急搬送の支援等に資するものである。 (2) 事業内容 ・計画延長：L=約3km ・計画幅員：W=6.5 (10.0) m (一般部) W=6.5 (8.0) m (トンネル部) ・主要構造物：トンネル約2km、橋梁1橋 (3) 整備目標等 ・幅員狭小、線形不良区間の解消：現道延長約6km (4) 事業計画期間及び総事業費 ○事業計画期間：令和9年度～令和19年度 (用地着手予定年度：令和12年度、工事着手予定年度：令和14年度) ○総事業費：17,000百万円																									
社会経済情勢等	(1) 全国の状況 ・国の主要施策の基本方針として、「防災・減災、国土強靱化」「予防保全型メンテナンスへの本格転換」「人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備」「GXの推進による脱炭素社会の実現」「道路システムのDX」「道路空間の安全・安心や賑わいの創出」を定め、道路施策に取り組むこととしている。 (2) 本県内の状況 ・「いわて県民計画（2019～2028）」において、社会基盤分野として『防災対策や産業振興など幸福の追求を支える仕組みが整っている岩手』を政策推進の基本的な考え方としている。 ・この中で道路分野では、災害に強い道路ネットワークを構築するため、幹線道路の整備や緊急輸送道路等の防災機能の強化及び日常生活を支える安全・安心な道づくりのため、救急搬送ルートの整備や地域の実情に応じた道路整備、物流の効率化など生産性の向上を図るため、内陸部と港湾を結ぶ道路や工業団地、インターチェンジへのアクセス道路の整備を推進することとしている。 ・同様に、「岩手県国土強靱化地域計画」においても、災害に強く信頼性の高い幹線道路ネットワークの構築を推進することとしている。 ・また、令和3年6月には広域的な道路ネットワークの長期的な構想である「岩手県新広域道路交通計画」を策定し、その中で、国道281号は、中枢中核都市や定住自立圏中心市、その他周辺都市など広域交通の拠点となる都市を効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」に位置付けられている。 (3) 施工地域における状況 ・久慈市、岩手町、葛巻町、野田村、関係団体から当該地区の整備について要望がある。 (参考) 予算の動向 ・道路改築関係予算は、東日本大震災津波前（平成22年度）の約6割程度で推移している。 ・整備効果の早期発現を図るため、「選択と集中」により継続地区に重点投資するほか、新規地区は、必要性、緊急性等の高い箇所を厳選して着手することとしている。 道路建設課所管事業（補助・県単）の過去5年間の予算状況 <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H22</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費（百万円）</td> <td>11,078</td> <td>5,293</td> <td>6,160</td> <td>6,271</td> <td>5,926</td> <td>5,765</td> </tr> <tr> <td>対前年度比</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>116.4%</td> <td>101.8%</td> <td>94.5%</td> <td>97.3%</td> </tr> </tbody> </table> ※事業費は2月補正予算。直轄負担金は含まない。					年度	H22	R3	R4	R5	R6	R7	事業費（百万円）	11,078	5,293	6,160	6,271	5,926	5,765	対前年度比	—	—	116.4%	101.8%	94.5%	97.3%
年度	H22	R3	R4	R5	R6	R7																				
事業費（百万円）	11,078	5,293	6,160	6,271	5,926	5,765																				
対前年度比	—	—	116.4%	101.8%	94.5%	97.3%																				

自然環境等の状況	(1) 動植物、地形・地質、歴史文化、景観等の状況及び岩手県自然環境保全指針による保全区分 ・岩手県自然環境保全指針による保全区分 A ・希少野生動植物生息の有無 あり ・埋蔵文化財包蔵地の有無 なし (2) 環境配慮事項及び環境等への配慮に要する事業費 ・事業実施にあたっては、広域振興局の公共事業等に係る希少野生動植物調査検討委員会に諮り、有識者等の助言を受けながら、必要に応じて関係機関との協議や現地調査を行うなど、環境に配慮して事業を進めることとしている。 ・施工にあたっては、排ガス対策及び低騒音型建設機械の使用、再生アスファルト合材及び再生砕石の使用を基本とする。 ≪環境等への配慮に要する経費≫ ・再生AS合材や再生砕石を使用（約52,000千円） ・切土・盛土の植生緑化（約60,000千円） ・環境調査の実施（約45,000千円）																																																																																																																																		
	(1) 事業費の内容 ・本工事費 16,270百万円 ・用地費 30百万円 ・測量試験費 700百万円 ・合計 17,000百万円 (2) 事業に関する指標からみた評価 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">評価指標</th><th>区分</th><th>配点</th><th>評点</th><th>備考</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="9">必要性</td><td>車道等幅員</td><td>規定値-2m未満</td><td>5</td><td>5</td><td>6.5m<規定値-2m (7.5m)</td></tr> <tr> <td>曲線半径</td><td>-10km/h規定値未満</td><td>5</td><td>4</td><td>80m<規定値 (100m)</td></tr> <tr> <td>縦断勾配</td><td></td><td>5</td><td>0</td><td>3.8%≦規定値 (5%)</td></tr> <tr> <td>歩道設置の必要性</td><td>該当なし</td><td>3</td><td>0</td><td>不要</td></tr> <tr> <td>混雑度</td><td>1.0未満</td><td>2</td><td>0</td><td>混雑度0.36</td></tr> <tr> <td>定時性</td><td>速度差10.0km/h以上</td><td>2</td><td>2</td><td>14.7km/h≧10.0km/h</td></tr> <tr> <td>事故率</td><td>履歴なし</td><td>3</td><td>0</td><td>履歴なし</td></tr> <tr> <td>過疎地域等の振興</td><td>過疎かつ山村振興地域</td><td>5</td><td>5</td><td>過疎、山村</td></tr> <tr> <td>小計</td><td></td><td>30</td><td>16</td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="3">重要性</td><td>ネットワークの位置付け</td><td>一般広域道路</td><td>15</td><td>15</td><td>一般広域道路</td></tr> <tr> <td>産業振興、生活支援</td><td>6項目該当</td><td>15</td><td>15</td><td>物流支援、農業支援、観光支援、救急医療アクセス、公共施設アクセス、通園通学路の安全性向上</td></tr> <tr> <td>小計</td><td></td><td>30</td><td>30</td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="5">緊急性</td><td>関連事業の有無</td><td>有り</td><td>5</td><td>5</td><td>県北振興</td></tr> <tr> <td>冠水区間、主要渋滞ポイント、老朽橋、交通不能区間、通行危険箇所等</td><td>有り</td><td>5</td><td>5</td><td>防災点検要対策箇所</td></tr> <tr> <td>部分供用の有無</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td></td></tr> <tr> <td>10km以内に迂回路</td><td>無し</td><td>5</td><td>5</td><td>無し</td></tr> <tr> <td>小計</td><td></td><td>15</td><td>15</td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="2">効率性</td><td>費用便益比 (B/C)</td><td>1.0≦B/C<1.5</td><td>20</td><td>15</td><td>B/C=1.3</td></tr> <tr> <td>小計</td><td></td><td>20</td><td>15</td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="3">熟度</td><td>用地取得の進捗状況</td><td>0%</td><td>3</td><td>0</td><td>0%</td></tr> <tr> <td>地元要望</td><td>有り</td><td>2</td><td>2</td><td>久慈市、葛巻町、関係団体ほか</td></tr> <tr> <td>小計</td><td></td><td>5</td><td>2</td><td></td></tr> <tr> <td colspan="2">合計</td><td></td><td>100</td><td>78</td><td></td></tr> </tbody> </table>					評価指標		区分	配点	評点	備考	必要性	車道等幅員	規定値-2m未満	5	5	6.5m<規定値-2m (7.5m)	曲線半径	-10km/h規定値未満	5	4	80m<規定値 (100m)	縦断勾配		5	0	3.8%≦規定値 (5%)	歩道設置の必要性	該当なし	3	0	不要	混雑度	1.0未満	2	0	混雑度0.36	定時性	速度差10.0km/h以上	2	2	14.7km/h≧10.0km/h	事故率	履歴なし	3	0	履歴なし	過疎地域等の振興	過疎かつ山村振興地域	5	5	過疎、山村	小計		30	16		重要性	ネットワークの位置付け	一般広域道路	15	15	一般広域道路	産業振興、生活支援	6項目該当	15	15	物流支援、農業支援、観光支援、救急医療アクセス、公共施設アクセス、通園通学路の安全性向上	小計		30	30		緊急性	関連事業の有無	有り	5	5	県北振興	冠水区間、主要渋滞ポイント、老朽橋、交通不能区間、通行危険箇所等	有り	5	5	防災点検要対策箇所	部分供用の有無	-	-	-		10km以内に迂回路	無し	5	5	無し	小計		15	15		効率性	費用便益比 (B/C)	1.0≦B/C<1.5	20	15	B/C=1.3	小計		20	15		熟度	用地取得の進捗状況	0%	3	0	0%	地元要望	有り	2	2	久慈市、葛巻町、関係団体ほか	小計		5	2		合計			100	78
評価指標		区分	配点	評点	備考																																																																																																																														
必要性	車道等幅員	規定値-2m未満	5	5	6.5m<規定値-2m (7.5m)																																																																																																																														
	曲線半径	-10km/h規定値未満	5	4	80m<規定値 (100m)																																																																																																																														
	縦断勾配		5	0	3.8%≦規定値 (5%)																																																																																																																														
	歩道設置の必要性	該当なし	3	0	不要																																																																																																																														
	混雑度	1.0未満	2	0	混雑度0.36																																																																																																																														
	定時性	速度差10.0km/h以上	2	2	14.7km/h≧10.0km/h																																																																																																																														
	事故率	履歴なし	3	0	履歴なし																																																																																																																														
	過疎地域等の振興	過疎かつ山村振興地域	5	5	過疎、山村																																																																																																																														
	小計		30	16																																																																																																																															
重要性	ネットワークの位置付け	一般広域道路	15	15	一般広域道路																																																																																																																														
	産業振興、生活支援	6項目該当	15	15	物流支援、農業支援、観光支援、救急医療アクセス、公共施設アクセス、通園通学路の安全性向上																																																																																																																														
	小計		30	30																																																																																																																															
緊急性	関連事業の有無	有り	5	5	県北振興																																																																																																																														
	冠水区間、主要渋滞ポイント、老朽橋、交通不能区間、通行危険箇所等	有り	5	5	防災点検要対策箇所																																																																																																																														
	部分供用の有無	-	-	-																																																																																																																															
	10km以内に迂回路	無し	5	5	無し																																																																																																																														
	小計		15	15																																																																																																																															
効率性	費用便益比 (B/C)	1.0≦B/C<1.5	20	15	B/C=1.3																																																																																																																														
	小計		20	15																																																																																																																															
熟度	用地取得の進捗状況	0%	3	0	0%																																																																																																																														
	地元要望	有り	2	2	久慈市、葛巻町、関係団体ほか																																																																																																																														
	小計		5	2																																																																																																																															
合計			100	78																																																																																																																															

事業計画の妥当性

○ 費用便益分析

費用便益分析手法： 道路建設課所管道路事業費用便益分析の手引き[令和8年4月]

基準年： R 8

区 分		金 額 (百 万 円)	備 考
費用項目	改築費	11,538	
	維持費	151	
	総 費 用 (C)	11,689	
便益項目	時間短縮便益	14,053	
	走行経費減少便益	1,624	
	事故減少便益	6	
	3 便益 ①	15,683	
	環境改善便益	23	
	拡張便益	5,170	
	その他便益 ②	5,193	
	小計 (①+②)	20,876	
	修正便益 ③	10,730	
	総便益 (B) ①+②+③	31,606	
費用便益比(基本3便益) B(①)/C		1.3	
費用便益比(基本3便益+その他便益)B(①+②)/C		1.7	
(参考)修正費用便益比 B(①+②+③)/C		2.7	

参考 将来交通量 2,400 台/日 (R22)

※費用便益分析において地域特性等考慮すべき特記事項

・参考として、地域補正計数による修正便益を考慮したB/Cを算出している。

○ 関連する開発プロジェクト等の状況

なし

(3) コスト縮減対策の取り組み状況

・代替案を含めた比較検討により、最も経済的なルートを選定している。

・詳細設計において、将来的な維持管理を含めたライフサイクルコストの最小化に努めることとしている。

(4) 代替案の比較検討結果

比較検討の結果、浸水想定区域や防災点検要対策箇所等の通行危険箇所を回避し、距離短縮及び時間短縮効果が大きい現計画（トンネル案）が適当と判断したものである。

○トンネル案：浸水想定区域や防災点検要対策箇所等の危険箇所を回避し、距離短縮・時間短縮効果及び経済性に優れる。

(距離短縮：3 km 時間短縮：6分)

○現道活用優先案：浸水想定区域や防災点検要対策箇所等の危険箇所の対策が必要であり、距離短縮・時間短縮効果及び経済性に劣る。

(距離短縮：2 km 時間短縮：5分)

(5) 事業規模の妥当性

・小屋瀬地区の幅員狭小、線形不良区間、浸水想定区域等の課題を解消し、現道取付が可能な位置を起終点としている。

・代替案として考えられる事業手法の総合的な検討の結果、トンネル案が最も妥当であり、事業に関する指標及び費用便益分析の結果からも事業効果が確認できることから、事業規模は妥当と判断している。

(1) 総合評価

対応方針案	事業実施	・	要検討	・	その他
-------	------	---	-----	---	-----

(事業名)地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）

着手年度	完了予定年度	事業費 (百万円)	事業に関する指標からみた評価点数	参考 B/C (修正 B/C)
9	19	17,000	78	1.3 (2.7)

○総合評価に係るコメント

【事業目的】

・本事業により、幅員狭小や線形不良区間、浸水想定区域等の課題を解消し、安全で円滑な交通機能の確保を図るものである。

【社会経済情勢等】

・重要港湾久慈港と内陸を結ぶ物流上重要な路線であり、「岩手県地域防災計画」における緊急輸送道路（第1次路線）として、平常時、災害時を問わない安定的な輸送の確保が求められる路線である。

・「いわて県民計画（2019～2028）」及び「岩手県国土強靱化地域計画」の政策目標に合致しており、災害に強い幹線道路の整備を推進するものである。

・久慈市、岩手町、葛巻町、野田村、国道281号整備促進期成同盟会等の関係団体から当該地区の整備について要望がある。

【自然環境等への配慮について】

・事業実施にあたっては、広域振興局の公共事業等に係る希少野生動植物調査検討委員会に諮り、有識者等の助言を受けながら、必要に応じて関係機関との協議や現地調査を行うなど、環境に配慮して事業を進めることとしている。

【事業計画の妥当性について】

・指標や費用便益分析の結果から事業効果が認められることや、代替案の比較検討結果から、事業計画が妥当であると判断したものである。

・以上のことから「事業実施」と評価したものである。

大規模公共事業 事前評価調書 (付表)

事業名	地域連携道路整備事業 (ネットワーク形成型)		補助	単独	担当部課名	県土整備部道路建設課																																																									
路線名等	一般国道 281号	地区名	こやせどうろ 小屋瀬道路		市町村	葛巻町																																																									
1 現在までの事業に係る経緯等 ・令和5年度 道路現況調査 ・令和6年度 道路概略設計 ・令和7年度 道路予備設計 2 住民意見の状況及びこれに対する対応 ・久慈市、岩手町、葛巻町、野田村、国道281号整備促進期成同盟会等の関係団体から当該地区の整備について要望があり、今後も引き続き道路整備を推進していくこととしている。 (近年の要望状況) ○久慈市 令和7年8月25日 ○岩手町 令和7年8月1日 ○葛巻町 令和7年8月1日 ○野田村 令和7年8月25日 ○国道281号整備促進期成同盟会 令和7年7月22日 ○北岩手・北三陸横断道路整備促進期成同盟会 令和6年3月25日 3 環境対策の具体的内容 ・有識者等の指導と助言のもと、環境への影響が極力少なくなるよう配慮しながら事業を進める。 ○希少野生動植物の調査、必要に応じて移植等の対応 ○排ガス対策及び低騒音型建設機械の使用 4 費用便益分析の詳細(算定方法、算出根拠等) ○ 費用便益分析 費用便益分析手法： 道路建設課所管道路事業費用便益分析の手引き[令和8年4月] 基準年： R 8 <table><thead><tr><th colspan="2">区 分</th><th>金 額 (百 万 円)</th><th>備 考</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="3">費用項目</td><td>改築費</td><td>11,538</td><td></td></tr><tr><td>維持費</td><td>151</td><td></td></tr><tr><td>総 費 用 (C)</td><td>11,689</td><td></td></tr><tr><td rowspan="10">便益項目</td><td>時間短縮便益</td><td>14,053</td><td></td></tr><tr><td>走行経費減少便益</td><td>1,624</td><td></td></tr><tr><td>事故減少便益</td><td>6</td><td></td></tr><tr><td>3 便益 ①</td><td>15,683</td><td></td></tr><tr><td>環境改善便益</td><td>23</td><td></td></tr><tr><td>拡張便益</td><td>5,170</td><td></td></tr><tr><td>その他便益 ②</td><td>5,193</td><td></td></tr><tr><td>小計 (①+②)</td><td>20,876</td><td></td></tr><tr><td>修正便益 ③</td><td>10,730</td><td></td></tr><tr><td>総便益 (B) ①+②+③</td><td>31,606</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">費用便益比(基本3便益) B(①)/C</td><td>1.3</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">費用便益比(基本3便益+その他便益) B(①+②)/C</td><td>1.7</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">(参考) 修正費用便益比 B(①+②+③)/C</td><td>2.7</td><td></td></tr></tbody></table> 参考 将来交通量 2,400 台/日 (R22) 以下の項目については、いずれも基準年において現在価値化し便益を算出している。 ① 改築費 : 道路建設に要する費用 ② 維持費 : 供用開始後50年間に於ける維持管理費 ③ 時間短縮便益 : 供用開始後50年間に於ける時間短縮における利益 ④ 走行経費減少便益 : 供用開始後50年間に於ける燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費等の減少効果 ⑤ 事故減少便益 : 供用開始後50年間に於ける、発生する恐れのある人身または物損事故などの公的損害や、事故により発生する交通渋滞における損失の減少効果 ⑥ 環境改善便益 : 供用開始後50年間に於ける大気汚染、騒音及び地球温暖化に対する減少効果 ⑦ 拡張便益 : 供用開始後50年間に於ける、走行時の快適性及び救急医療施設へのアクセスの確保による緊急時の安心感などの効果 ⑧ 修正便益 : 東京を基準 (1.0) とし、所得水準や物価水準といった地域間格差を考慮 5 代替案の検討内容 現道活用優先案と比較検討した結果、浸水想定区域や防災点検要対策箇所等の通行危険箇所を回避し、距離短縮及び時間短縮効果が大きい現計画 (トンネル案) が適当と判断したものである。 ○トンネル案：浸水想定区域等を回避し、距離短縮及び時間短縮にも優位な経路である。 (距離短縮：3 km 時間短縮：6 分) ○現道活用優先案：浸水想定区域は現道の嵩上げで回避できるものの、豪雨時の土砂流出や落石等の懸念がある。 また、距離短縮・時間短縮効果はトンネル案に劣る。 (距離短縮：2 km 時間短縮：5 分)							区 分		金 額 (百 万 円)	備 考	費用項目	改築費	11,538		維持費	151		総 費 用 (C)	11,689		便益項目	時間短縮便益	14,053		走行経費減少便益	1,624		事故減少便益	6		3 便益 ①	15,683		環境改善便益	23		拡張便益	5,170		その他便益 ②	5,193		小計 (①+②)	20,876		修正便益 ③	10,730		総便益 (B) ①+②+③	31,606		費用便益比(基本3便益) B(①)/C		1.3		費用便益比(基本3便益+その他便益) B(①+②)/C		1.7		(参考) 修正費用便益比 B(①+②+③)/C		2.7	
区 分		金 額 (百 万 円)	備 考																																																												
費用項目	改築費	11,538																																																													
	維持費	151																																																													
	総 費 用 (C)	11,689																																																													
便益項目	時間短縮便益	14,053																																																													
	走行経費減少便益	1,624																																																													
	事故減少便益	6																																																													
	3 便益 ①	15,683																																																													
	環境改善便益	23																																																													
	拡張便益	5,170																																																													
	その他便益 ②	5,193																																																													
	小計 (①+②)	20,876																																																													
	修正便益 ③	10,730																																																													
	総便益 (B) ①+②+③	31,606																																																													
費用便益比(基本3便益) B(①)/C		1.3																																																													
費用便益比(基本3便益+その他便益) B(①+②)/C		1.7																																																													
(参考) 修正費用便益比 B(①+②+③)/C		2.7																																																													

費用対効果計算書

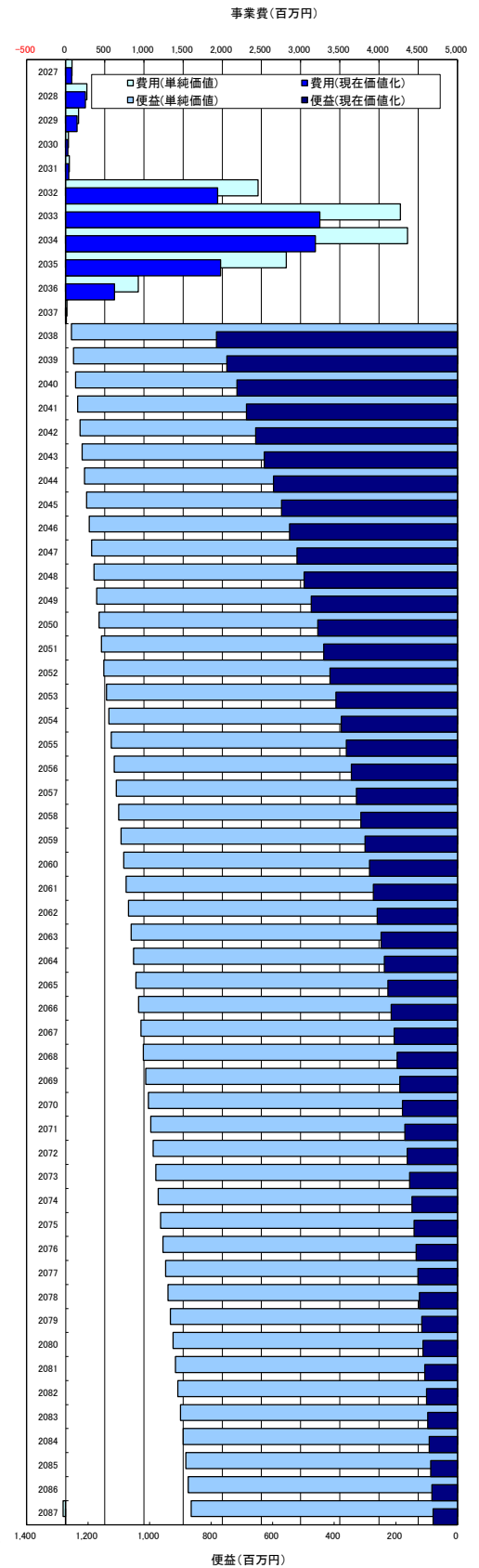
48

路線名: 281号

地区名: 小屋瀬道路

単位: 百万円

経年 別 年 次 の 順	年次	現在価値 割引率	GDP デフレーター	費用				便益	
				建設費		維持管理費		便益額	現在価値
				費用	現在価値	費用	現在価値		
-11	2027	0.96154	109.5	82	79	0	0	0.0	0.0
-10	2028	0.92456	109.5	273	252	0	0	0.0	0.0
-9	2029	0.88900	109.5	164	146	0	0	0.0	0.0
-8	2030	0.85480	109.5	36	31	0	0	0.0	0.0
-7	2031	0.82193	109.5	48	40	0	0	0.0	0.0
-6	2032	0.79031	109.5	2,455	1,940	0	0	0.0	0.0
-5	2033	0.75992	109.5	4,273	3,247	0	0	0	0
-4	2034	0.73069	109.5	4,364	3,189	0	0	0	0
-3	2035	0.70259	109.5	2,818	1,980	0	0	0	0
-2	2036	0.67556	109.5	927	626	0	0	0	0
-1	2037	0.64958	109.5	18	12	0	0	0	0
0	2038	0.62460	109.5	0	0	11	7	1254	783
1	2039	0.60057	109.5	0	0	11	7	1247	749
2	2040	0.57748	109.5	0	0	11	6	1240	716
3	2041	0.55526	109.5	0	0	11	6	1233	685
4	2042	0.53391	109.5	0	0	11	6	1226	655
5	2043	0.51337	109.5	0	0	11	6	1219	627
6	2044	0.49363	109.5	0	0	11	5	1211	597
7	2045	0.47464	109.5	0	0	11	5	1204	571
8	2046	0.45639	109.5	0	0	11	5	1196	545
9	2047	0.43883	109.5	0	0	11	5	1188	521
10	2048	0.42196	109.5	0	0	11	5	1180	498
11	2049	0.40573	109.5	0	0	11	4	1172	475
12	2050	0.39012	109.5	0	0	11	4	1164	453
13	2051	0.37512	109.5	0	0	11	4	1156	434
14	2052	0.36069	109.5	0	0	11	4	1148	414
15	2053	0.34682	109.5	0	0	11	4	1140	395
16	2054	0.33348	109.5	0	0	11	4	1132	377
17	2055	0.32065	109.5	0	0	11	3	1124	361
18	2056	0.30832	109.5	0	0	11	3	1115	344
19	2057	0.29646	109.5	0	0	11	3	1108	328
20	2058	0.28506	109.5	0	0	11	3	1100	313
21	2059	0.27409	109.5	0	0	11	3	1092	300
22	2060	0.26355	109.5	0	0	11	3	1084	285
23	2061	0.25342	109.5	0	0	11	3	1076	273
24	2062	0.24367	109.5	0	0	11	3	1068	260
25	2063	0.23430	109.5	0	0	11	3	1060	248
26	2064	0.22529	109.5	0	0	11	2	1052	237
27	2065	0.21662	109.5	0	0	11	2	1044	226
28	2066	0.20829	109.5	0	0	11	2	1036	215
29	2067	0.20028	109.5	0	0	11	2	1028	205
30	2068	0.19257	109.5	0	0	11	2	1020	196
31	2069	0.18517	109.5	0	0	11	2	1012	187
32	2070	0.17805	109.5	0	0	11	2	1004	178
33	2071	0.17120	109.5	0	0	11	2	996	171
34	2072	0.16461	109.5	0	0	11	2	988	163
35	2073	0.15828	109.5	0	0	11	2	980	155
36	2074	0.15219	109.5	0	0	11	2	972	147
37	2075	0.14634	109.5	0	0	11	2	964	141
38	2076	0.14071	109.5	0	0	11	2	956	134
39	2077	0.13530	109.5	0	0	11	1	948	128
40	2078	0.13010	109.5	0	0	11	1	940	123
41	2079	0.12509	109.5	0	0	11	1	932	116
42	2080	0.12028	109.5	0	0	11	1	924	112
43	2081	0.11566	109.5	0	0	11	1	916	106
44	2082	0.11121	109.5	0	0	11	1	908	100
45	2083	0.10693	109.5	0	0	11	1	899	96
46	2084	0.10282	109.5	0	0	11	1	891	91
47	2085	0.09886	109.5	0	0	11	1	882	87
48	2086	0.09506	109.5	0	0	11	1	874	83
49	2087	0.09140	109.5	-30	-3	11	1	865	79
				15,428	11,538	545	151	53,168	15,683

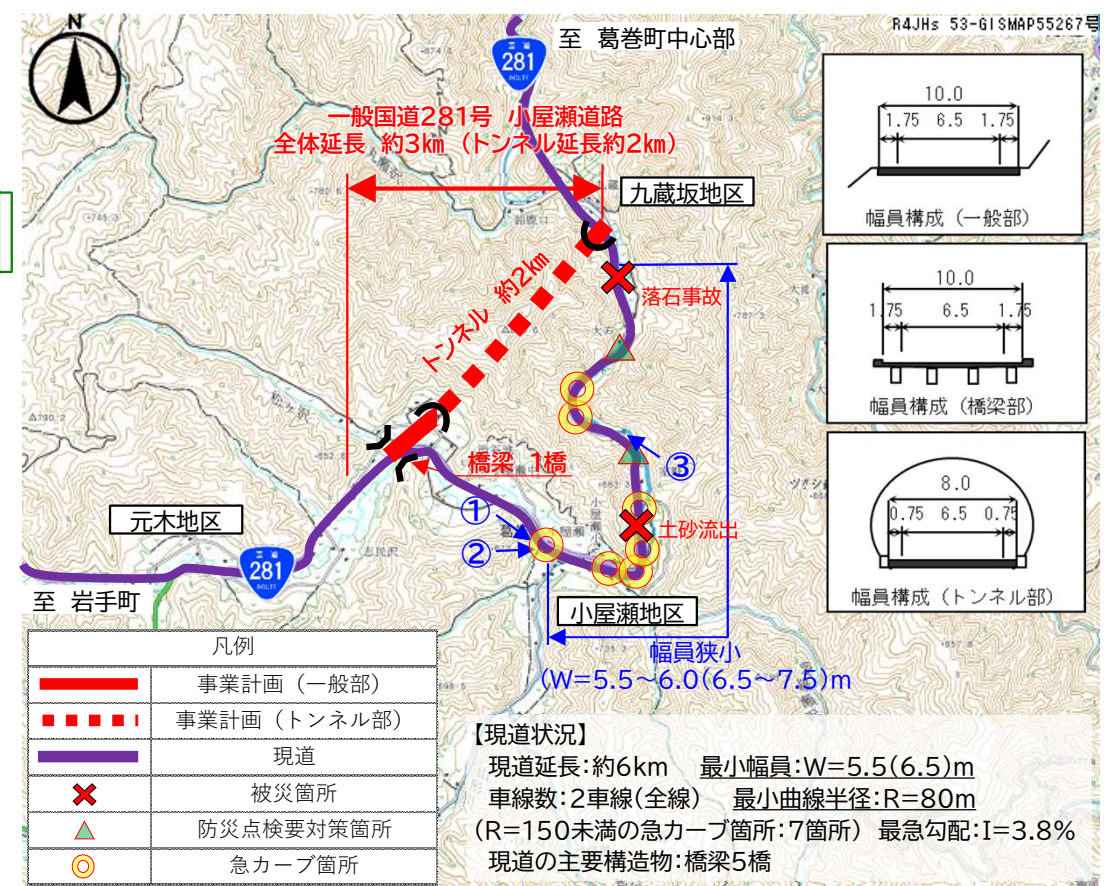
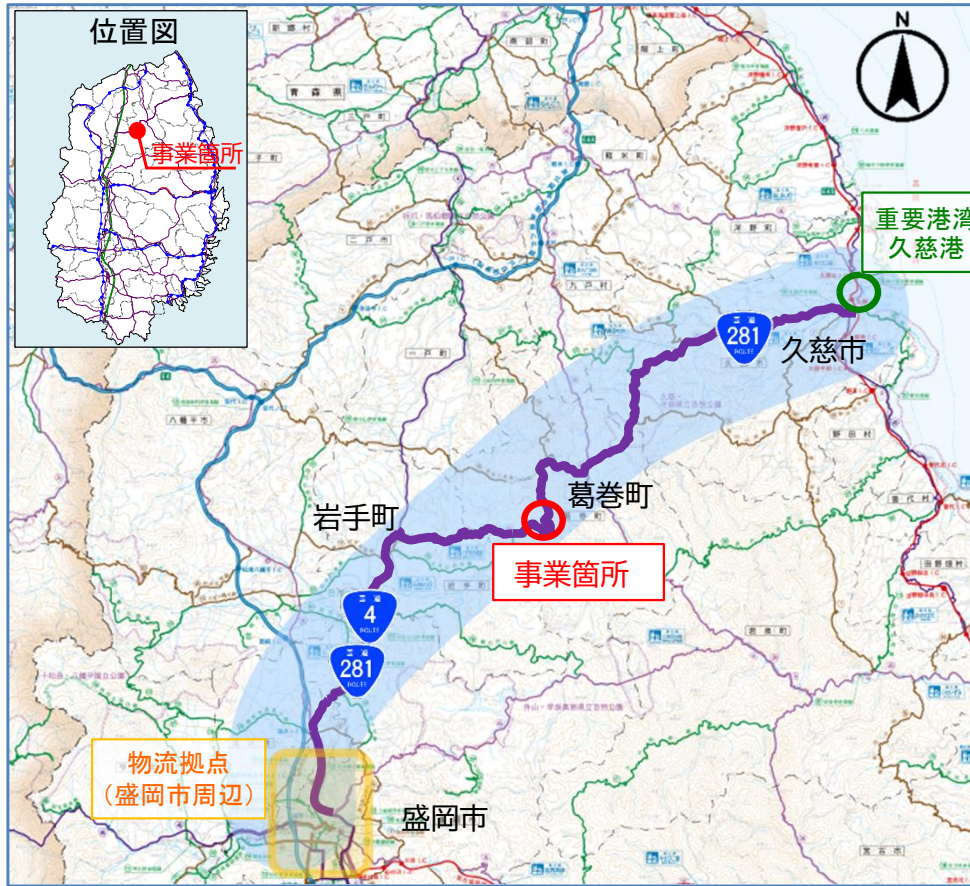


便益B 15,683 百万円

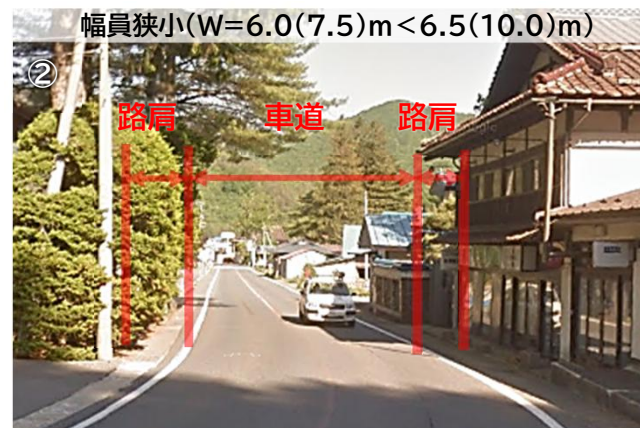
総事業費C 11,689 百万円

B/C= 1.3

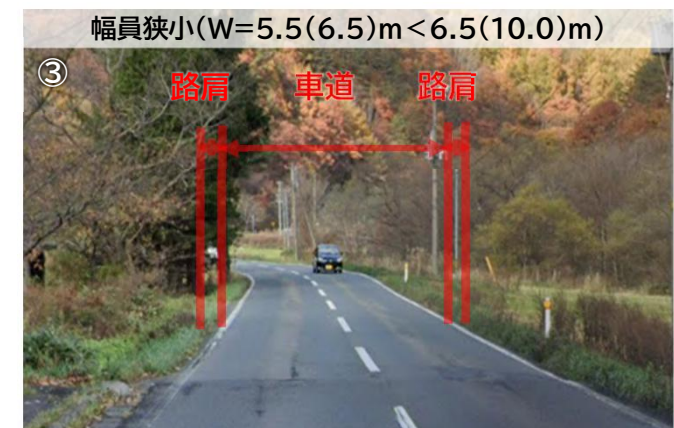
地域連携道路整備事業 一般国道281号 小屋瀬道路 事業概要図



(令和6年3月撮影)



(平成26年6月撮影)



(平成26年6月撮影)