
令和8年度 第1回岩手県大規模事業評価専門委員会

日 時 令和8年6月16日（火）14：00～16：30

場 所 エスポワールいわて 3階特別ホール

次 第

1 開 会

2 挨拶

山本専門委員長

3 議 事

(1) 令和8年度専門委員会の開催スケジュール等について

(2) 大規模公共事業の事前評価について<諮問審議>

・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）（葛巻町）

(3) 大規模公共事業の再評価について<諮問審議>

・一般国道107号 白石峠

地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）（大船渡市、住田町）

(4) 第2回専門委員会（現地調査）について

4 閉 会

岩手県大規模事業評価専門委員会委員名簿(五十音順)

氏 名	職	専門分野	備 考
岩間 妙子	一般社団法人岩手県建築士会	建築	
島田 悦作	岩手県立大学総合政策学部 准教授	財政学 農業経済学 環境経済学	欠席
菅原 常彦	公益社団法人日本技術士会 東北本部岩手県支部	建設	
杉田 早苗	岩手大学農学部 准教授	都市・地域計画 コミュニティデザイン	
濱上 邦彦	岩手大学農学部 准教授	農業土木 水工学	副専門委員長
松木 佐和子	岩手大学農学部 准教授	森林 環境	欠席
八重樫 健太郎	日本公認会計士協会 東北会岩手県会	企業会計	
山本 英和	岩手大学理工学部 准教授	地震工学 物理探査工学 自然災害科学	専門委員長

(敬称略)

令和 8 年度第 1 回大規模事業評価専門委員会
配付資料一覧

- 資料 No. 1 令和 8 年度大規模事業評価専門委員会の開催スケジュール（案）
- 資料 No. 2 大規模事業評価諮問書（写）
- 資料 No. 3 令和 8 年度大規模事業評価地区 位置図
- 資料 No. 4 大規模事業評価関係資料

【事前評価】

- ・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）（葛巻町）

【再評価】

- ・一般国道 107 号 白石峠
地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）（大船渡市、住田町）

- 資料 No. 5 令和 8 年度大規模事業評価専門委員会 現地調査行程（案）

- 参考資料 大規模公共事業の評価に係る評価基準について（新旧対照表）

令和8年度大規模事業評価専門委員会の開催スケジュール（案）

1. 審議案件（予定）【2件】

【事前評価】

- ① 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）

【県土整備部】（公共事業 基本設計後）＜葛巻町＞

【再評価】

- ② 一般国道 107 号 白石峠 地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）

【県土整備部】＜大船渡市、住田町＞

※ その他に事前評価や再評価の必要が生じた場合には、別途審議をお願いすることがあります。

2. 報告案件（予定）【3件】

【事後評価】

- ① 土地改良総合整備事業 和賀中部岩崎【農林水産部】＜北上市＞

- ② 一般国道 397 号 小谷木橋 地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）

【県土整備部】＜奥州市＞

- ③ 岩手県立久慈高等学校改築等事業【教育委員会事務局】＜久慈市＞

3. 年間スケジュール（予定）

開催日	専門委員会等の内容	事前評価 (審議)	再評価 (審議)	事後評価等 (報告)	備考
6/16 (火)	第1回専門委員会	○	○	—	諮問審議
7/7 (火)	第2回専門委員会	○	○	—	現地調査
8/28 (金)	第3回専門委員会	○	○	○	継続審議、答申案審議 事後評価報告
9/11 (金)	予備日	○	○	—	継続審議、答申案審議
11/19 (木)	第4回専門委員会	○	○	—	諮問審議、現地調査 ※審議案件が追加された場 合に実施
1/6 (水)	第5回専門委員会	○	○	—	継続審議・答申案審議 ※審議案件が追加された場 合に実施
1/14 (木)	予備日	○	○	—	継続審議・答申案審議 ※審議案件が追加された場 合に実施

※ 現時点での予定であり、審議等の進捗状況に応じて、変更となる場合があります。

諮問書（写）



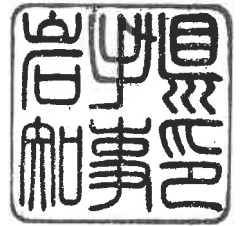
政 第 4 8 号

令和 8 年 6 月 8 日

岩手県政策評価委員会

委員長 武藤 由子 様

岩手県知事 達増 拓也



令和 8 年度大規模事業評価について（諮問）

政策等の評価に関する条例（平成 15 年岩手県条例第 60 号）第 10 条第 1 項の規定に基づき、別紙の大規模公共事業に係る事前評価及び大規模公共事業に係る再評価について意見を求めます。

(別紙)

大規模公共事業事前評価対象事業

番号	担当部名 担当課名	事業名	市町村名	事業計画			事前評価 の要件
				着手 年度	完了 予定 年度	総事業費 (百万円)	
1	県土整備部 道路建設課	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）	葛巻町	R9	R19	17,000	基本設計後

大規模公共事業再評価対象事業

番号	担当部名 担当課名	事業名	市町村名	事業計画			再評価 の要件
				着手 年度	完了 予定 年度	総事業費 (百万円)	
2	県土整備部 道路建設課	一般国道107号白石峠地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）	大船渡市 住田町	R4	R14	12,000	⑥

※再評価の要件：

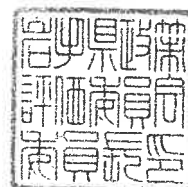
- ① 事業に着手した年度から起算して5年度内に未着工の事業
- ② 事業に着手した年度から起算して10年度内に完了が見込まれない事業
- ③ 再評価を行った年度の翌年度から起算して5年度又は10年度内に完了する見込みがない事業（再々評価、再々々評価）
- ④ 事業の準備又は実施計画に係る調査に要する費用が予算に計上された年度から起算して5年度内に事業に着手する見込みがない事業（高規格道路及びダム事業に限る）
- ⑤ 社会経済情勢の急激な変化、事業計画の重要な変更等により、再評価を実施する必要があると判断した事業（随時再評価）
- ⑥ 国の補助に係る事業の評価に関して国から別に指針等が示された場合で、当該指針等に従って評価を実施する必要があると判断した事業



令和8年6月8日

岩手県大規模事業評価専門委員会
専門委員長 山本 英和 様

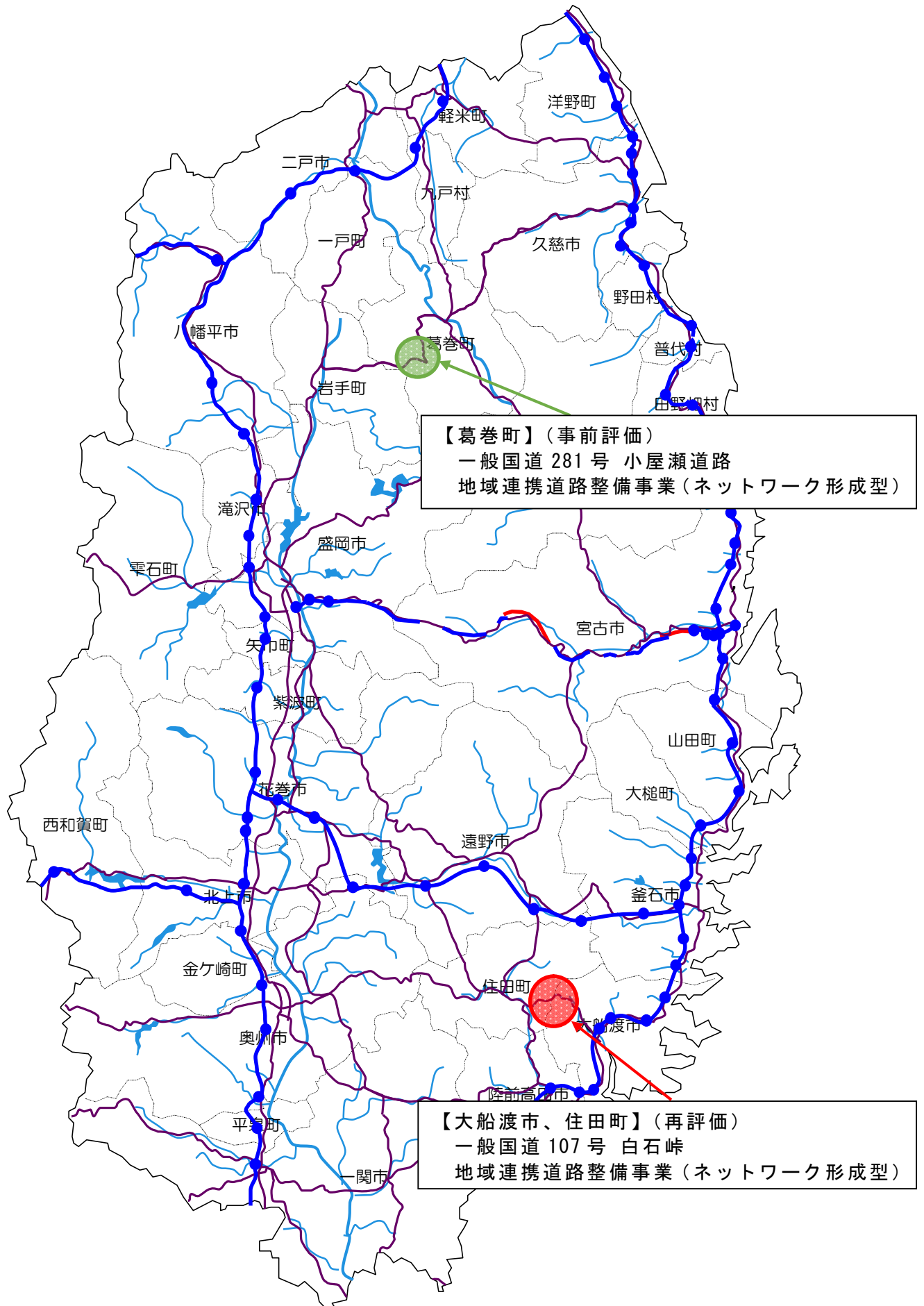
岩手県政策評価委員会
委員長 武藤 由子



令和8年度大規模事業評価に係る諮問について

政策等の評価に関する条例（平成15年岩手県条例第60号）第10条第1項の規定に基づき、別添のとおり岩手県知事から、大規模公共事業に係る事前評価及び大規模公共事業に係る再評価について諮問がありましたので通知します。

令和 8 年度大規模事業評価地区 位置図



大規模事業評価関係資料

大規模公共事業 事前評価

番号	担当部局等	事業名	地区名等	ページ
1	県土整備部 道路建設課	地域連携道路整備事業 (ネットワーク形成型)	一般国道281号 小屋瀬道路 (葛巻町)	8~31

大規模公共事業 再評価

番号	担当部局等	事業名	地区名等	ページ
2	県土整備部 道路建設課	地域連携道路整備事業 (ネットワーク形成型)	一般国道107号 白石峠 (大船渡市、住田町)	32~56

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」に位置づけられている。

○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〕																								
	<p>(1) 事業目的</p> <p>○解決すべき課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>○整備によって得られる効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(2) 事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画延長：L=約 3 km 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 2 km、橋梁 1 橋 <p>(3) 整備目標等</p> <ul style="list-style-type: none"> 幅員狭小、線形不良区間の解消：現道延長約 6 km <p>(4) 事業計画期間及び総事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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	<p>(1) 全国の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(2) 本県内の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 「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。 <p>(3) 施工地域における状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(参考) 予算の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 																								
	状況	<p>道路建設課所管事業（補助・県単）の過去5年間の予算状況</p> <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> <p>※事業費は2月補正予算。直轄負担金は含まない。</p>				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%
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	<p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>(2) 環境配慮事項及び環境等への配慮に要する事業費</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>《環境等への配慮に要する経費》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） 																																																																																																																												
	<p>(1) 事業費の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>(2) 事業に関する指標からみた評価</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>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="4">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>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																																																																																																																										

○ 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	18,157	
	総便益(B) ①+②+③	39,033	
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		3.3	

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。

事業計画の妥当性

(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 (3.3)

○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

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	18,157
	総便益(B) ①+②+③	39,033
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	3.3	

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。

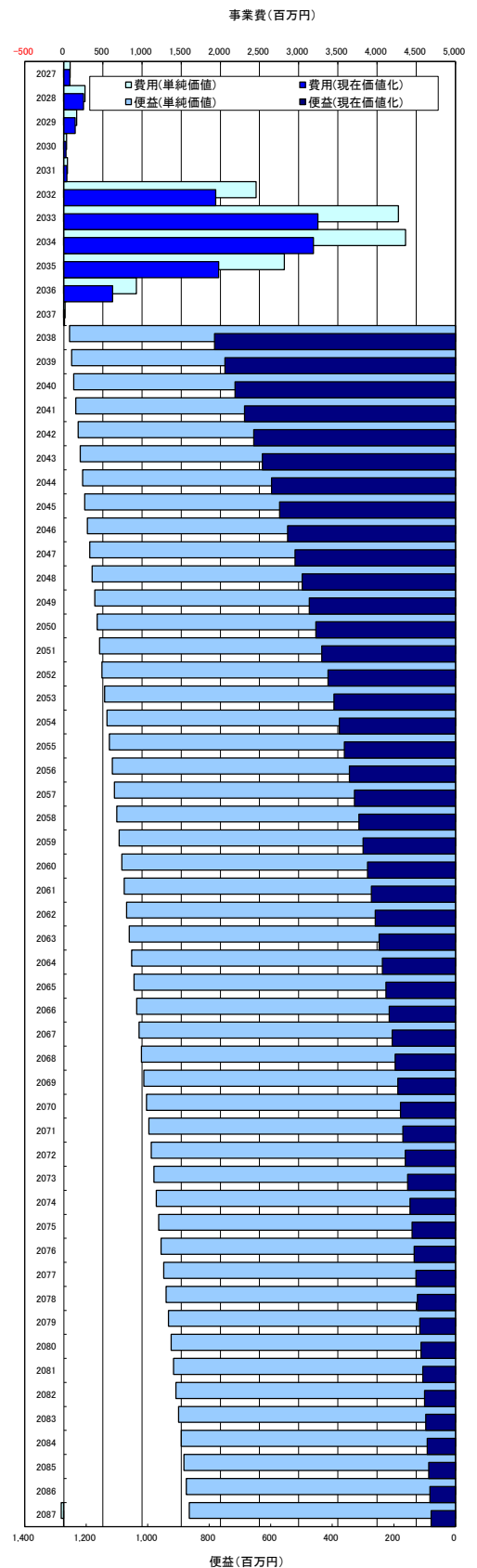
① 改築費 : 道路建設に要する費用
 ② 維持費 : 供用開始後50年間における維持管理費
 ③ 時間短縮便益 : 供用開始後50年間に得られる時間短縮における利益
 ④ 走行経費減少便益 : 供用開始後50年間における燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費等の減少効果
 ⑤ 事故減少便益 : 供用開始後50年間において、発生する恐れのある人身または物損事故などの公的損害や、事故により発生する交通渋滞における損失の減少効果
 ⑥ 環境改善便益 : 供用開始後50年間における大気汚染、騒音及び地球温暖化に対する減少効果
 ⑦ 拡張便益 : 供用開始後50年間において、走行時の快適性や救急医療施設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、所得水準や物価基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：3km 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：2km 時間短縮：5分)

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	
算用年次との 差	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

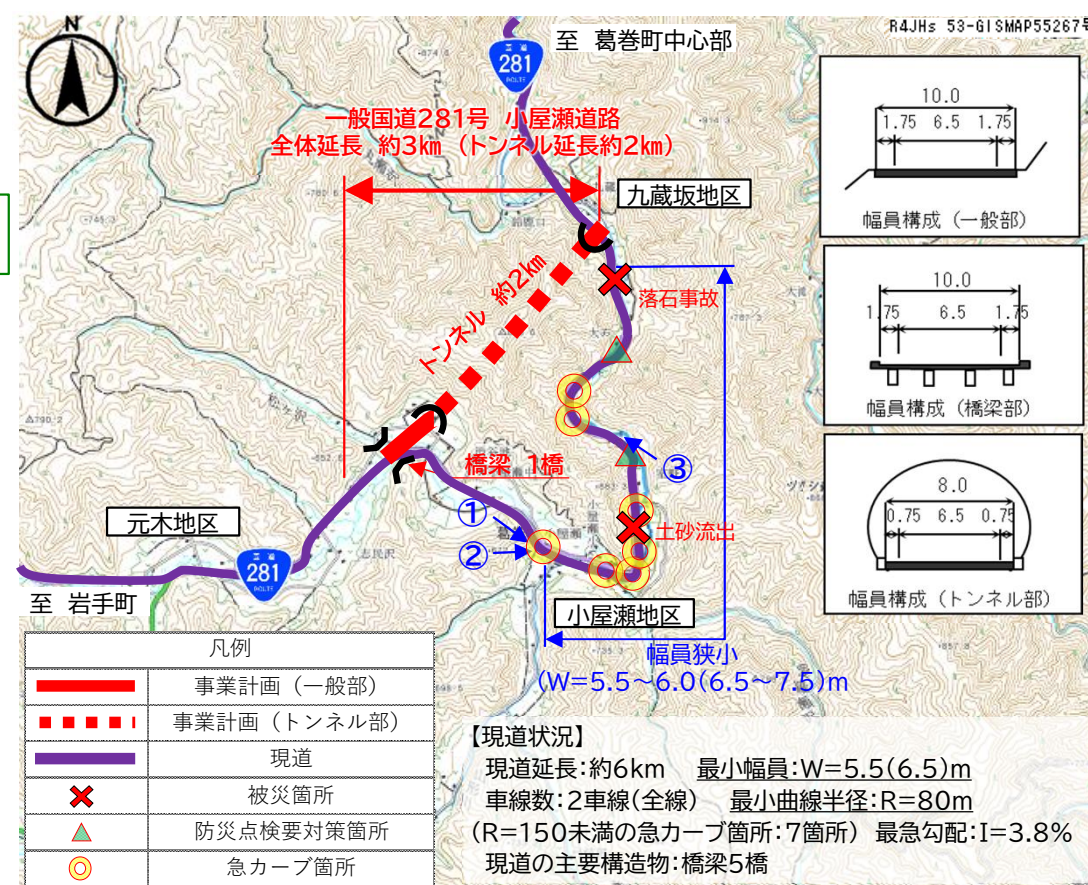
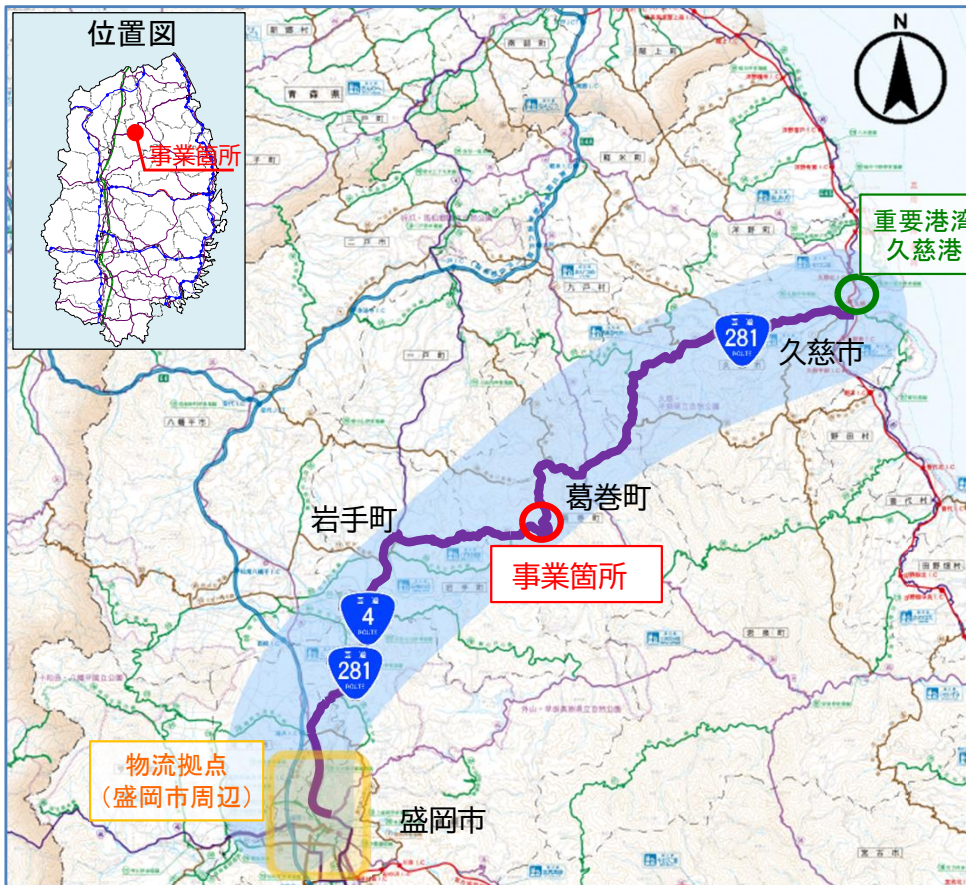


便益B 15,683 百万円

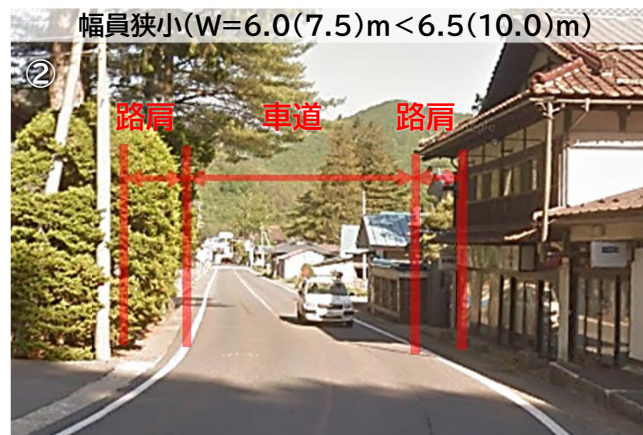
総事業費C 11,689 百万円

B/C= 1.3

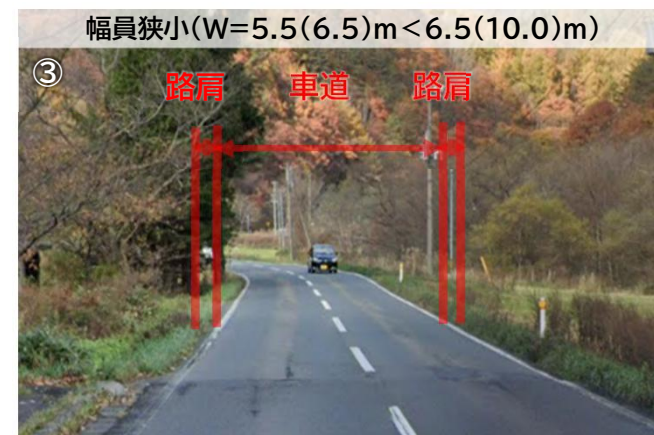
地域連携道路整備事業 一般国道281号 小屋瀬道路 事業概要図



(令和6年3月撮影)



(平成26年6月撮影)



(平成26年6月撮影)

大規模事業事前評価の概要

地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）
一般国道281号 小屋瀬道路

令和8年6月16日

県土整備部 道路建設課

I 事業概要

路線の役割

一般国道281号は、盛岡市を起点とし久慈市に至る主要な幹線道路

解決すべき課題

安全で円滑な交通への支障

- 幅員狭小や線形不良箇所が多数存在
- 大部分が一級河川山形川の浸水想定区域
- 異常気象時の通行止めや急峻な斜面からの落石事故が発生
- 防災点検要対策箇所が存在

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、救急搬送の支援等を図る。

I 事業概要 ～路線の役割①～

【位置図】

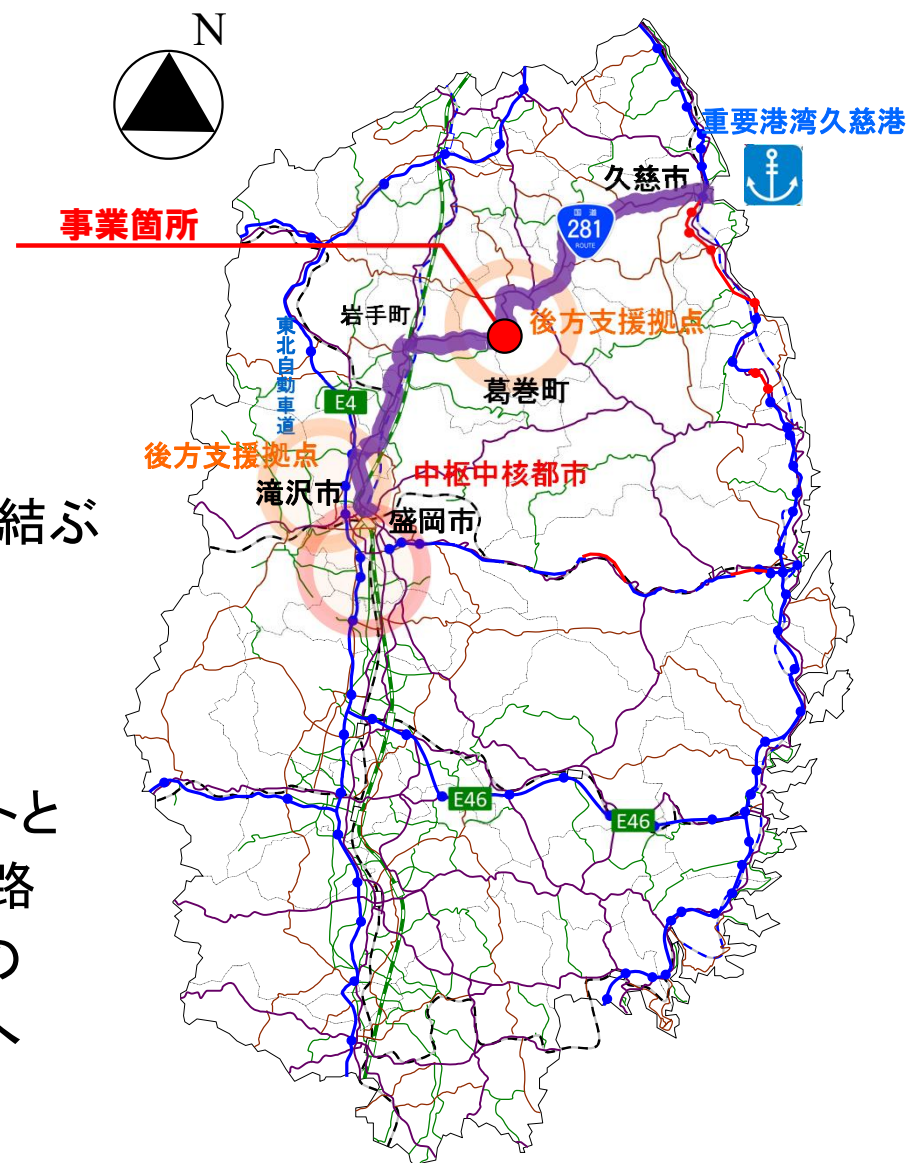
○路線名 一般国道281号

○事業箇所 小屋瀬道路
こやせ

(岩手郡葛巻町)

○路線の役割

- ① 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
- ② 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
- ③ 緊急輸送道路(第1次路線)、重要物流道路の代替・補完路、後方支援拠点・広域支援拠点へアクセスする道路に位置づけ



※中枢中核都市:地域の経済や住民生活を支える拠点となる市。

※後方支援拠点:被災地により近い場所で被災地支援を担うために、前進基地として、被災地で活動する“人”“物”“情報”に関する機能を有する防災拠点。

※広域支援拠点:効率性や物理的な制約から県内全域で発生する大規模災害に対応する“人”“物”“情報”に関する機能を有する防災拠点。

I 事業概要 ～路線の役割②～

・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

・重要物流道路の代替・補完路に指定



凡例
 — : 重要物流道路
 — : 代替・補完路

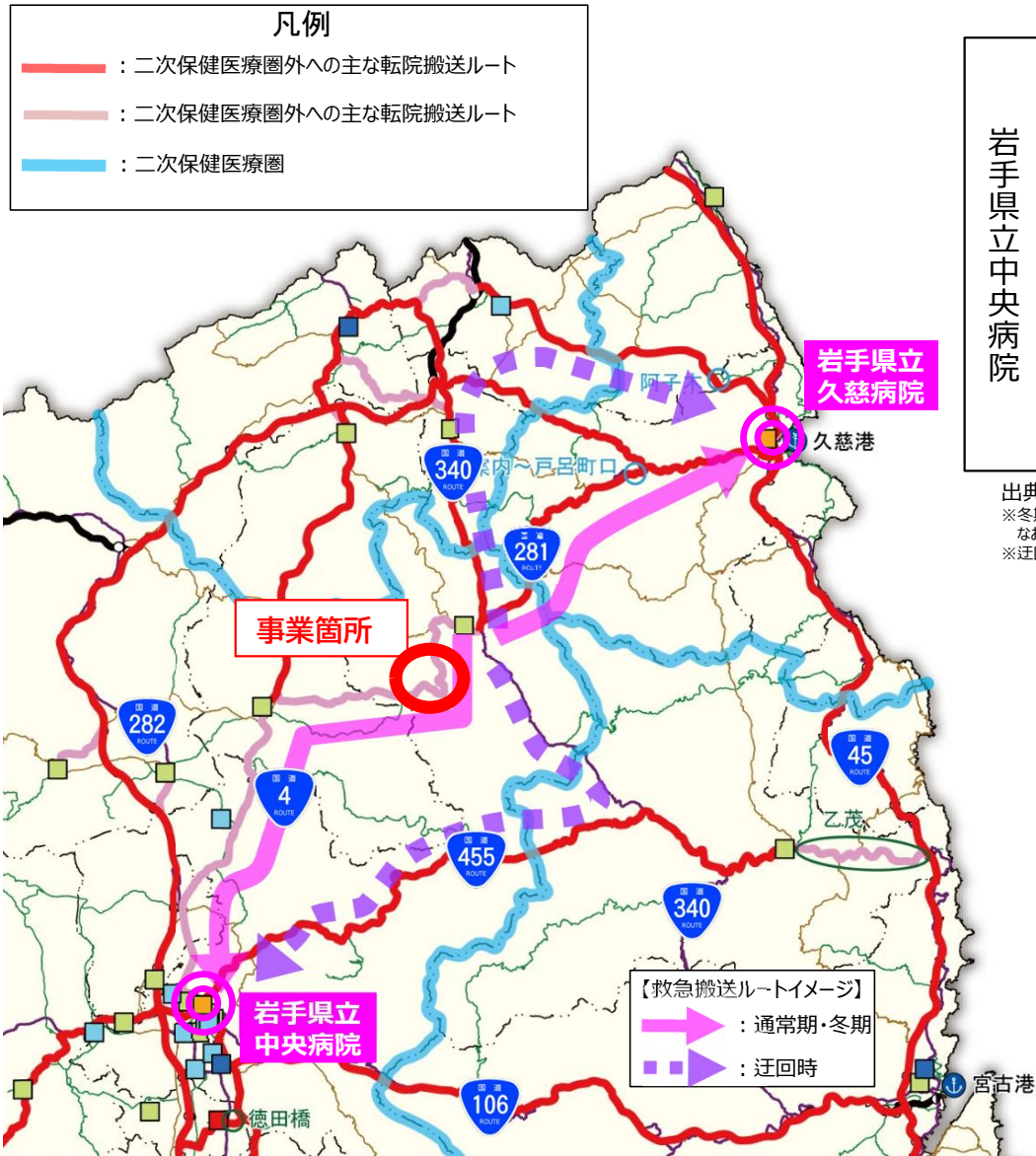


重要港湾：
 港湾法第2条第2項 海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの

重要物流道路：
 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、機能強化、重点支援を実施する道路
 代替・補完路：
 重要物流道路の脆弱区間に対する代替路や災害時の物流拠点への補完路として設定される道路

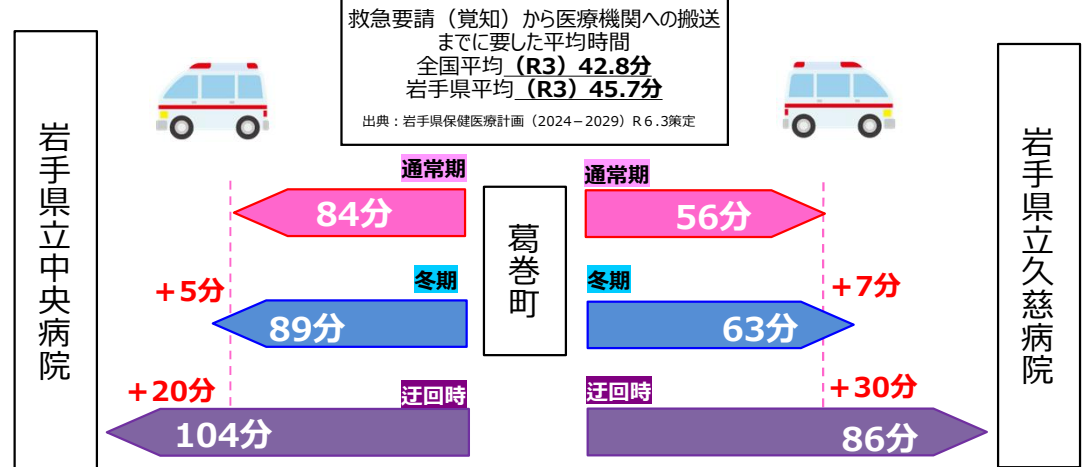
I 事業概要 ～路線の役割③～

・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



救急搬送道路（転院搬送ルート）

葛巻町から第三次医療施設への搬送時間



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査結果（速度は昼間非混雑時旅行速度（上下平均）を採用）
 ※冬期の速度はトヨタプローブデータで試算した国道281号の冬期速度低下を活用して試算。
 なお、プローブデータの対象年月は通常期がR4.10月、冬期がR5.1月のデータ
 ※迂回時の搬送ルートは緊急輸送道路（第一次・第二次）に指定されている道路を利用したルートを設定。

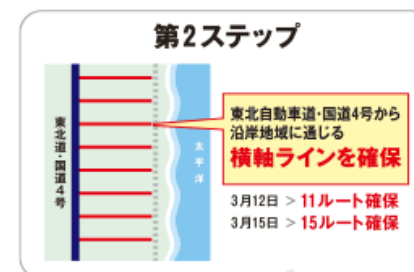
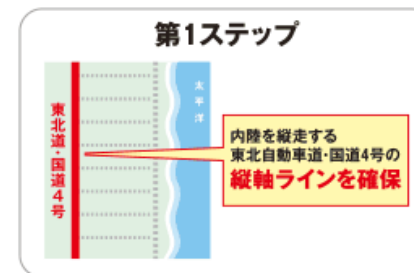
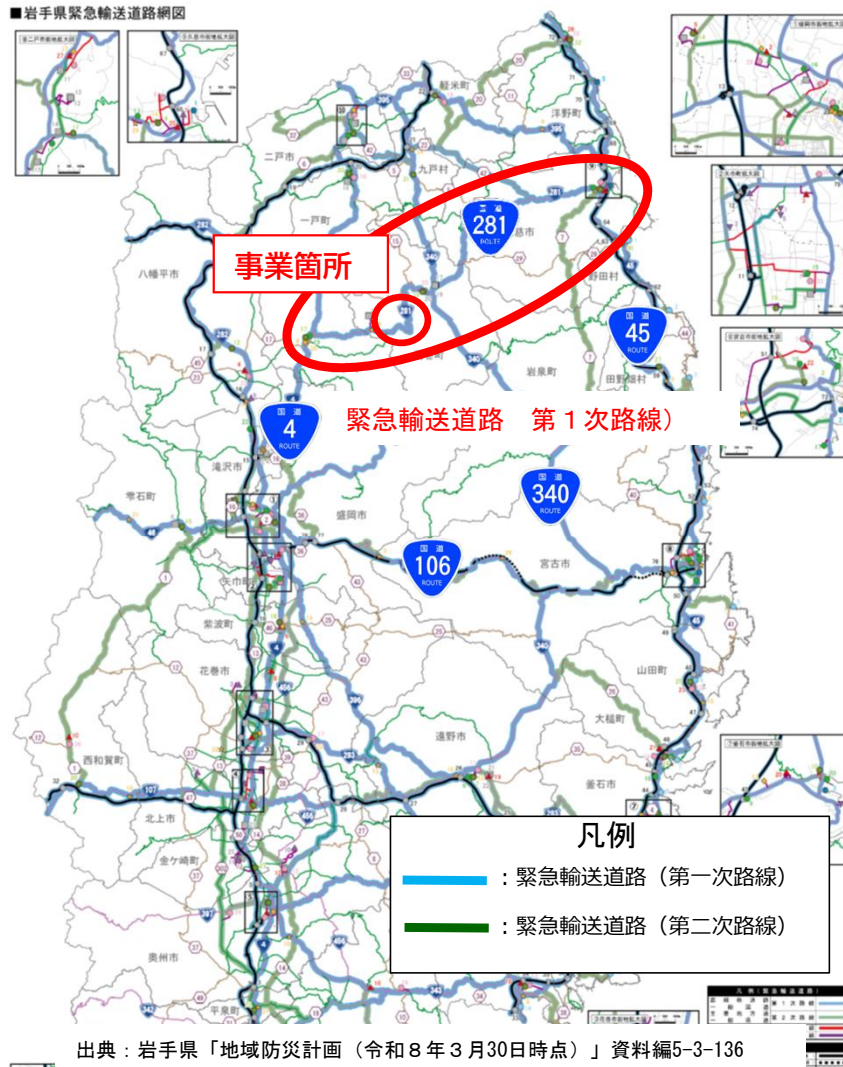
○県内で救急医療体制の整っている第三次救急医療機関は、岩手医科大学附属病院、**県立中央病院**、**県立久慈病院**、県立大船渡病院の4箇所

○葛巻町から第三次医療施設への搬送時間は56分（県立久慈病院）、84分（県立中央病院）であり（全国平均約43分）、救急搬送のために欠かすことのできないルート

I 事業概要 ～路線の役割④～

・「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

・東日本大震災津波の際は、「くしの歯作戦」の救命・救援ルートとして機能

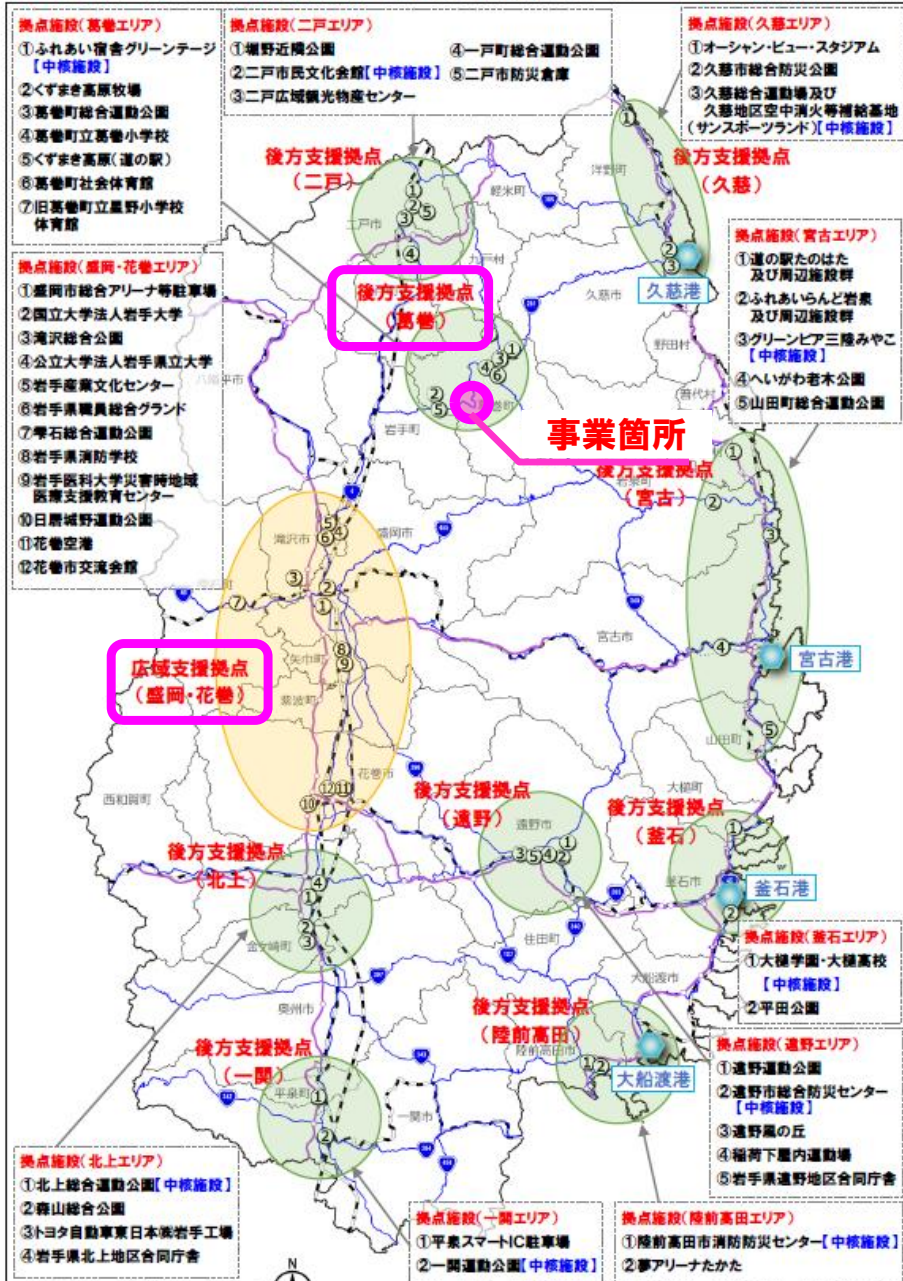


※緊急輸送道路第1次路線:防災拠点(県庁舎、地方生活圏中心都市ほか)、物資集積拠点、輸送拠点(重要港湾、空港ほか)を連絡する道路。

出典：東北地方整備局「東北地方整備局震災伝承館」
(<http://infra-archive311.jp/s-kushinoha.html>)

I 事業概要 ～路線の役割⑤～

図2-1 広域防災拠点の配置イメージ



・「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

拠点名	施設名(所在市町村)
盛岡・花巻 【広域支援拠点(県央部)】 (12施設)	盛岡市総合アリーナ等駐車場、国立大学法人岩手大学(以上盛岡市)、滝沢総合公園、公立大学法人岩手県立大学、岩手産業文化センター、岩手県職員総合グラウンド(以上滝沢市)、雫石総合運動公園(雫石町)、岩手県消防学校、岩手医科大学災害時地域医療支援教育センター(以上矢巾町)、日居城野運動公園、花巻空港、花巻市交流会館(以上花巻市)
葛巻 【後方支援拠点(県北部)】 (7施設)	ふれあい宿舍グリーンテージ、くずまき高原牧場、葛巻町総合運動公園、葛巻町立葛巻小学校、くずまき高原(道の駅)、葛巻町社会体育館、旧葛巻町立星野小学校体育館(いずれも葛巻町)

出典：岩手県「岩手県広域防災拠点配置計画(平成26年3月、令和6年3月変更)」11ページ

※ 後方支援拠点: 被災地支援の前進基地として被災地で活動する人・物・情報に関する機能を有する拠点。

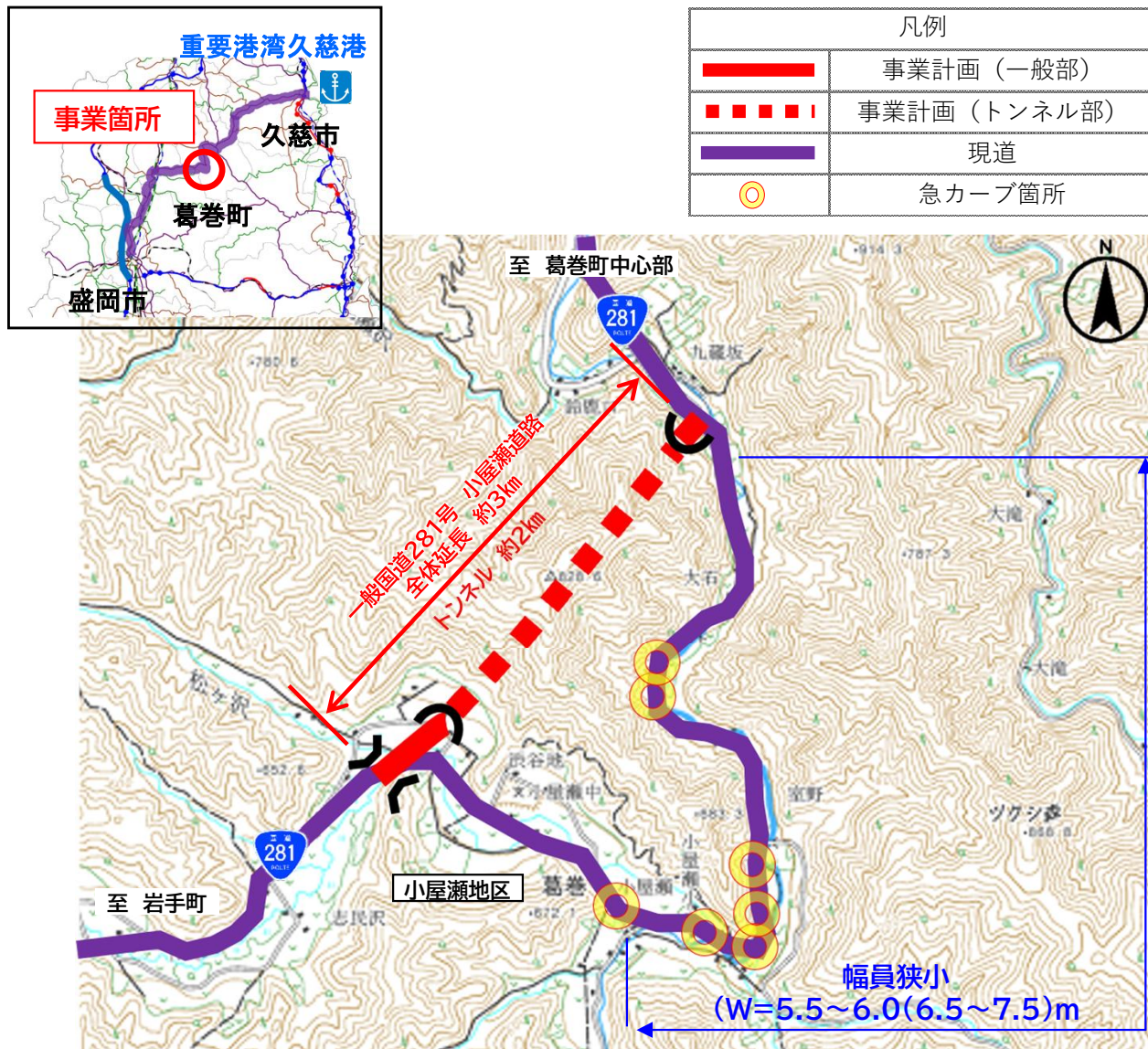
I 事業概要 ~解決すべき課題と事業目的①~

○現状

幅員狭小:約3.6km 線形不良(急カーブ):7箇所

○課題

円滑な交通の支障



(令和6年3月撮影)



(令和8年5月撮影)

I 事業概要 ～解決すべき課題と事業目的②～

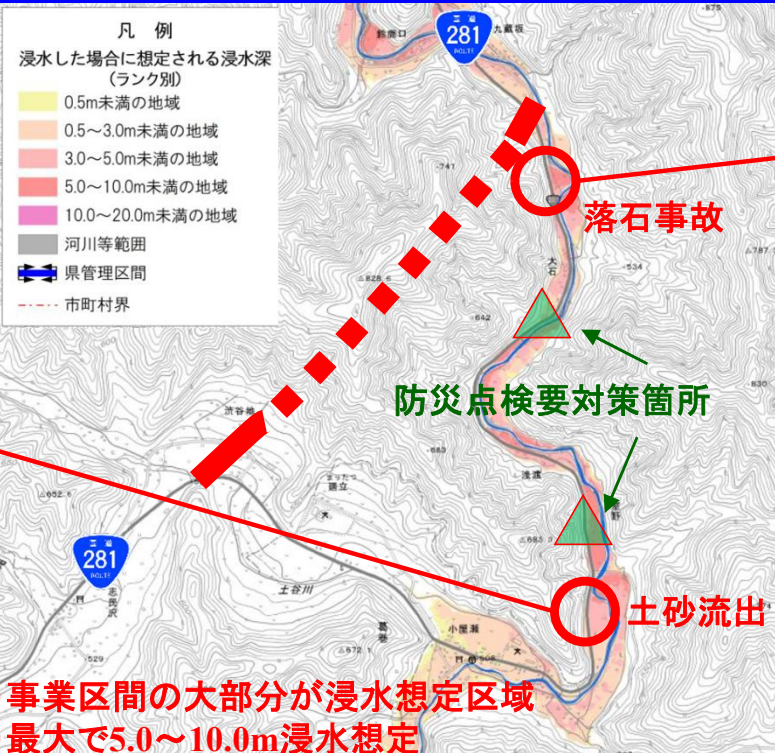
○現状

一級河川山形川の浸水想定区域、防災点検要対策箇所等が存在

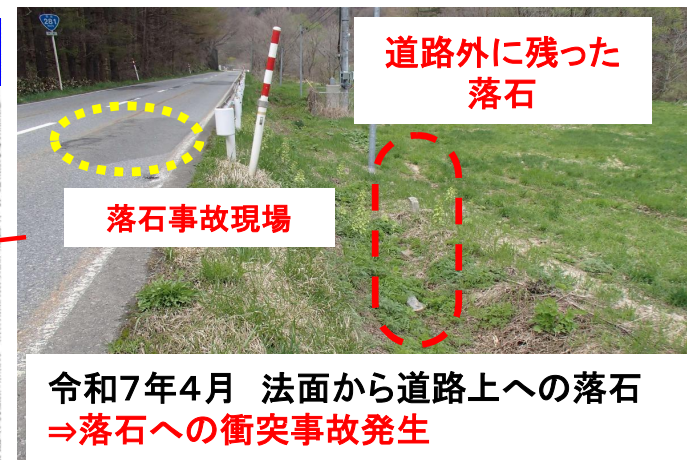
○課題

異常気象時の通行止め、落石事故の発生

一級河川山形川洪水浸水想定区域図(想定最大規模)



令和2年7月 大雨による土砂流出
 ⇒通行止め発生

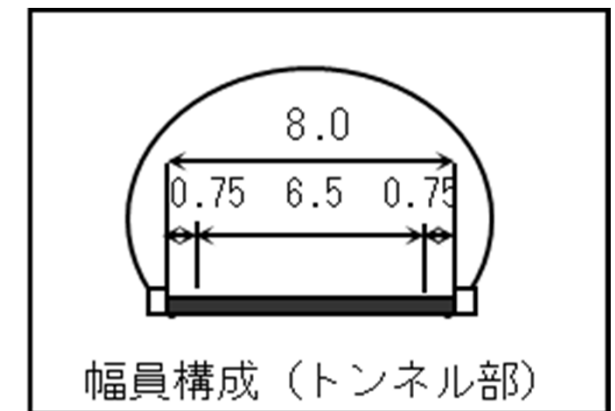
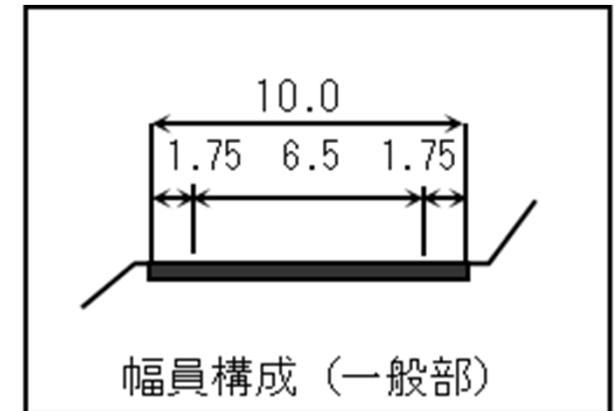
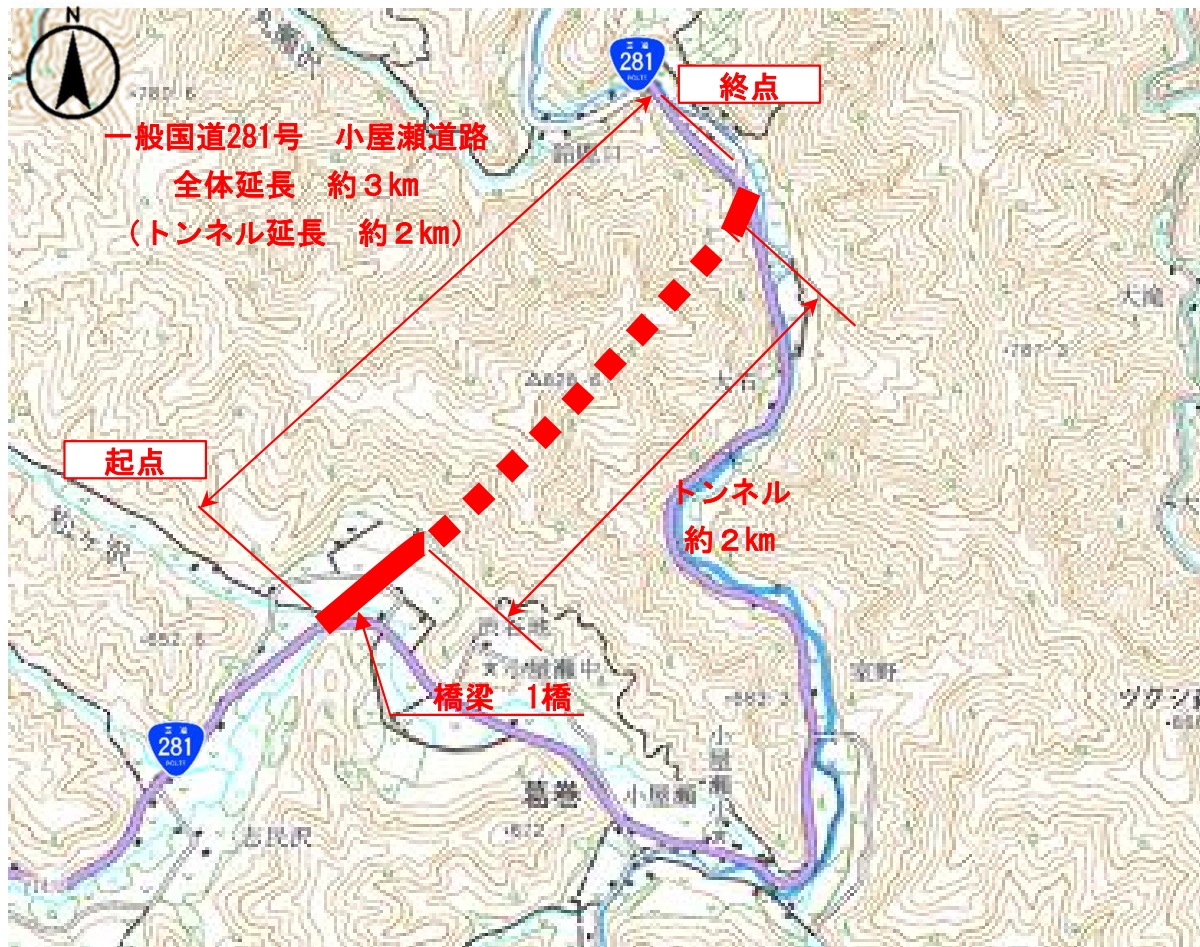


○事業目的

幅員狭小、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

- ⇒ 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

I 事業概要 ～事業計画～



- 計画延長 L=約3km(うちトンネル L=約2km)
- 計画幅員 (一般部) W=6.5(10.0)m (トンネル部) W=6.5(8.0)m
- 総事業費 17,000百万円
- 事業計画期間 令和9年度 ～ 令和19年度

II 社会経済情勢等の状況

○ 国の主要施策の基本方針

「防災・減災、国土強靱化」

「人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備」等が定められる

○ 『いわて県民計画(2019～2028)』

「災害に強い道路ネットワーク」を構築

「日常生活を支える安全・安心な道づくり」

「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」を整備

○ 『岩手県国土強靱化地域計画』

「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

○ 『岩手県新広域道路交通計画』

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」に位置づけている

○ 地域の状況

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

Ⅲ 自然環境等の状況

○ 動植物等

状況	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
対応	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。

○ 歴史文化

状況	埋蔵文化財包蔵地の有無 : なし
対応	事前調査により埋蔵文化財の分布は確認されていない。

○ 環境への配慮事項

対応	<ul style="list-style-type: none">・ 排ガス対策及び低騒音型建設機械を使用・ 再生アスファルト合材及び再生砕石の使用を基本(約52,000千円)・ 切土、盛土の植生緑化を実施(約60,000千円)・ 環境調査の実施(約45,000千円)
----	--

IV 事業計画の妥当性

○ 事業費の内容

本工事費	16,270百万円
用地補償費	30百万円
測量試験費	700百万円
合 計	17,000百万円

○ 事業に関する指標からみた評価

評価指標		配点	評点
必要性	道路構造の問題点、過疎地域等の振興	30点	16点
重要性	ネットワークの位置付け、産業 振興、生活支援	30点	30点
緊急性	関連事業、通行危険箇所等、迂回路	15点	15点
効率性	費用便益比(B/C) (B/C=1.3:基本3便益)	20点	15点
熟度	地元の協力状況、地元要望	5点	2点
計		100点	78点

○ 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]

区 分		金 額 (百 万 円)
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
	基本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	18,157
	総便益(B) ①+②+③	39,033
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		3.3

IV 事業計画の妥当性

○代替案の比較検討

①トンネル案(今回案)

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:3km 時間短縮:6分)

事業効果が大きい

②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:2km 時間短縮:5分)

事業効果が小さい

○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、また、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であると判断している。



V 総合評価

- ・幅員狭小、線形不良箇所が多数存在
- ・浸水想定区域、防災点検要対策箇所等が存在

安全で円滑な
交通の支障

○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が解消され**安全で円滑な交通機能が確保される。**

○「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、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、有識者の助言を受けながら、環境への影響が極力少なくなるよう配慮する。

○事業に関する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の。

事業実施

大規模公共事業再評価調書の概要

(一般国道107号 白石峠 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107号、所在市町村：大船渡市・住田町)

○事業目的：

一般国道107号は、大船渡市を起点とし秋田県由利本荘市に至る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、物流や災害、地域間交流等において重要な役割を担っている。

また、重要港湾大船渡港と中枢中核都市の盛岡市や産業集積が進む県南地域を結ぶ物流路線であり、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。

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遠野市や北上市へアクセスする道路に位置付けられている。

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、当該区間は急勾配区間が連続し線形不良箇所が多数存在することから速度低下や交通事故等が発生しているほか、白石トンネルの幅員が狭く坑口部が線形不良となっており、大型車同士のすれ違いが困難であるなど安全で円滑な交通の支障となっている。

このことから、本事業により、急勾配、線形不良等の課題を解消し、災害時における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 2,700m、計画幅員 6.5(9.0~9.5)m、トンネル 2,300m、橋梁 1橋

○事業期間：令和4年度～令和14年度(事前評価時：令和13年度)

○総事業費：12,000百万円(事前評価時：9,400百万円)

令和8年度までの投資額：539百万円(進捗率：4.5%)

2 事業の進捗状況

○供用を開始していないため、整備効果の発現はない。

○事業期間の変更はあるものの、大幅な変更ではなく、調査設計が完了していること、県内道路事業の予算配分状況を踏まえた事業費の確保を図っていくことから事業完了の見通しが立っている。

3 社会経済情勢等の状況

○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107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。

○大船渡市、住田町、(仮称)大船渡内陸道路高規格化実現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。

4 コスト縮減対策及び代替案

○トンネル内照明器具の仕様変更により、約10百万円のコスト縮減を図っている。

○事前評価において、代替案を含めた比較検討等を行い、最適なルートを選定しており、現時点で代替案立案の可能性はない。

5 総合評価

- 「事業の進捗状況等」について、事業期間の延伸や総事業費の増額があるものの、調査設計が完了している状況であり、今後も県内道路事業の予算配分状況を踏まえた事業費の確保を図ることで、**令和14年度までに事業が完了**する見込みであること。
- 「社会経済情勢等の変化」については、「事業に関する社会経済情勢」、「評価指標」、「自然環境等の状況」に関して特に大きな変化が見られない。
- 以上のことから「**事業継続**」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107号	地区名	しいとらげ 白石峠	市町村	大船渡市・住田町																												
〔事業根拠法令等： 道路法第12条、第50条〕																																	
事業概要	<p>(1) 事業目的</p> <p>○路線の位置付け及び目的</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道107号は、大船渡市を起点とし秋田県由利本荘市に至る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、物流や災害、地域間交流等において重要な役割を担っている。 また、重要港湾大船渡港と中枢中核都市の盛岡市や産業集積が進む県南地域を結ぶ物流路線であり、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。 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遠野市や北上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、急勾配区間が連続し、線形不良箇所が多数存在することから速度低下や交通事故等が発生しているほか、白石トンネルの幅員が狭く、坑口部が線形不良となっており、大型車同士のすれ違いが困難であるなど、安全で円滑な交通の支障となっている。 <p>○整備によって得られる効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業により、急勾配、線形不良等の課題を解消し、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。 <p>(2) 事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画延長：L=2,700m（うちトンネルL=2,300m） 計画幅員：【一般部】 W=6.5（9.0～9.5）m 【トンネル部】 W=6.5（8.0）m 主要構造物：トンネル2,300m、橋梁1橋 <p>(3) 整備目標等</p> <ul style="list-style-type: none"> 急勾配、線形不良区間等の解消：現道延長約3.5m 																																
	事業着手		R4年度	事業計画期間 R4 ～	R14 (今回再評価時全体計画期間)	用地着手	R8年度	工事着手	未着手																								
	事業費		当初計画 総事業費 R4年 (うち用地費)	今回再評価時 総事業費 R8年 (うち用地費)	事業費の状況 [百万円]				進捗率 F=E/A																								
			9,400.0 (89.0)	12,000.0 (89.0)	B R4年～ R6年	C R7年	D R8年	E=B+C+D 投資事業費	財源 国庫 296.0 県単 243.0																								
事業の進捗状況等	<p>(1) 事業の進捗状況</p> <p>ア 整備効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 供用を開始していないため、整備効果の発現はない。 <p>イ 未着工及び工事遅延等の理由並びに解決の見通し</p> <p>①理由</p> <p>地質調査等を踏まえたトンネル詳細設計の結果、トンネル支保工の変更やトンネル掘削の補助工法、インバート工の増等により、総事業費の増額及び事業期間の延伸が必要となったもの。</p> <p>②解決の見通し</p> <p>事業期間の変更はあるものの、調査設計が完了していること、県内道路事業の予算配分状況を踏まえた事業費の確保を図っていくことから事業完了の見通しが立っている。</p> <p>○中項目評価は、事業期間の変更はあるものの一定の期間を延伸することで事業の完了が見込まれることから「b」とした。</p> <p style="text-align:center;">中項目評価 a . (b) . c</p> <p>(2) 事業計画の変更の有無及び内容</p> <p>①変更内容</p> <p>【事業期間】 (変更前) 令和13年度まで ⇒ (変更後) 令和14年度まで [1年延伸]</p> <p>【事業費】 (変更前) 9,400百万円 ⇒ (変更後) 12,000百万円 [2,600百万円増額]</p> <ul style="list-style-type: none"> トンネル支保工変更による増額：510百万円 物価上昇による増額：2,100百万円 トンネル照明の仕様変更による減：10百万円 <p style="text-align:right;">(単位：百万円)</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>変更前(R3)</th> <th>変更後(R8)</th> <th>増減</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>工事費</td> <td>8,911</td> <td>11,469</td> <td>2,558</td> <td>トンネルの支保工の変更等による増額：510 物価上昇による増：2,058 照明器具の仕様変更による減：10</td> </tr> <tr> <td>測量試験費</td> <td>400</td> <td>442</td> <td>42</td> <td>物価上昇による増：42</td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>89</td> <td>89</td> <td>0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>9,400</td> <td>12,000</td> <td>2,600</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>○中項目評価は、事業計画の変更はあるものの施工区間や主要な工事内容の変更ではなく、大幅な変更ではないため「b」とした。</p> <p style="text-align:center;">中項目評価 a . (b) . c</p> <p>○中項目評価が「b」、 「b」であることから、大項目評価を「BB」とした。</p> <p style="text-align:center;">評価 AA . A . (BB) . B . C</p>								項目	変更前(R3)	変更後(R8)	増減	備考	工事費	8,911	11,469	2,558	トンネルの支保工の変更等による増額：510 物価上昇による増：2,058 照明器具の仕様変更による減：10	測量試験費	400	442	42	物価上昇による増：42	用地補償費	89	89	0		合計	9,400	12,000	2,600	
	項目	変更前(R3)	変更後(R8)	増減	備考																												
	工事費	8,911	11,469	2,558	トンネルの支保工の変更等による増額：510 物価上昇による増：2,058 照明器具の仕様変更による減：10																												
	測量試験費	400	442	42	物価上昇による増：42																												
用地補償費	89	89	0																														
合計	9,400	12,000	2,600																														

(1) 事業に関する社会経済情勢

ア 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。

イ 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 of 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。
- ・ 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、一般国道107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。

ウ 施工地域における状況

- ・ 大船渡市、住田町、(仮称)大船渡内陸道路高規格化実現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。

○中項目評価は、全国又は本県において、政策や事業のあり方についての議論や見直しの検討は無いことから「a」とした。

中項目評価 a . b . c

(2) 事業に関する評価指標の推移

評価指標		配点	事前評価時 評点(A) (R3)	今回再評価時 評点(B) (R8)	増減 (B)-(A)	備考 (配点基準等)
必要性	車道等幅員	5	5 現況幅員<規定値-2m	5 現況幅員<規定値-2m	0	現況最小幅員6.5m <既定値9.5m-2m=7.5m>
	曲線半径	5	3 現況半径<規定値	3 現況半径<規定値	0	現況最小曲線半径100m <既定値150m>
	縦断勾配	5	5 現況勾配<規定値-10km/h特例値	5 現況勾配<規定値-10km/h特例値	0	現況最急勾配8.4% <規定値-10.0km/h特例値7%>
	歩道設置の必要性	3	0 該当なし	0 該当なし	0	
	混雑度	2	0 (現況混雑度<1.0)	0 (現況混雑度<1.0)	0	事前評価時：0.85 再評価時：0.48
	定時性	2	2 10.0km/h以上	2 10.0km/h以上	0	冬期速度と秋期速度の差 事前評価時：10.0km/h 再評価時：11.0km/h
	事故率	3	1 履歴あり	1 履歴あり	0	
	過疎地域等の振興	5	5 過疎・山村該当	5 過疎・山村該当	0	
	計	30	21	21	0	
重要性	ネットワークの位置付け	15	15 代替・補完路	15 一般広域道路	0	R3.6月に「岩手県新広域道路 交通計画」が策定
	産業振興、生活支援	15	15 4項目以上該当	15 4項目以上該当	0	物流支援、観光支援、救急医療 アクセス、峠道などの冬期安全 確保
	計	30	30	30	0	
緊急性	関連事業の有無	5	0 なし	0 なし	0	
	冠水対策、主要渋滞ポイント、老朽橋、通行不能区間、通行危険箇所等	5	0 なし	0 なし	0	
	部分供用の有無	-	-	-	0	評価対象外
	10Km以内に迂回道路	5	5 なし	5 なし	0	
	計	15	5	5	0	
効率性	費用便益比(B/C)	20	15 B/C：1.2	15 B/C：1.2	0	1.0≤B/C<1.5：15点
熟度	用地取得の進捗状況	3	0 0%	0 0%	0	用地進捗率0%
	地元要望	2	2 あり	2 あり	0	
	計	5	2	2	0	
計		100	73	73	0	(今回再評価時/前回再評価時) 100%

社会
経済
情勢
等
の
変
化

○ 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]

(単位：百万円)

区 分		事前評価時 基準年：R3	再評価時 基準年：R8	
費用項目	改築費	6,526.0	9,473.0	
	維持費	101.0	169.0	
	総費用(C)	6,627.0	9,642.0	
便益項目	基本3便益 ①	時間短縮便益	7,159.0	
		走行経費減少便益	588.0	
		事故減少便益	45.0	
		基本3便益 ①	7,791.0	11,661.0
	その他便益 ②	環境改善便益	-319.0	29.3
		拡張便益	2,007.0	6,125.3
		その他便益 ②	1,689.0	6,154.6
		小計(①+②)	9,480.0	17,815.6
		修正便益 ③	6,016.0	14,991.3
		総便益 ①+②+③	15,496.0	32,806.9
	費用便益比(基本3便益) B(①)/C	1.2	1.2	
	費用便益比(基本3便益+その他便益) B(①+②)/C	1.4	1.8	
	(参考)修正費用便益比 B(①+②+③)/C	2.3	3.4	

将来交通量 6,353台/日(R14) 5,768台/日(R22)

- ・端数の四捨五入の関係で、各数値の和が一致しない場合がある。
- ・参考として、地域補正係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

○中項目評価は、各評価指標の評点の合計が事業着手時の90%以上であることから「a」とした。

中項目評価 (a) . b . c

(3) 自然環境等の状況及び環境配慮事項

ア 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、B、D

・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

イ 環境配慮事項及び環境等への配慮に要する事業費

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への付議状況 付議している

① 主な助言内容

令和4年度に実施した希少野生動植物調査検討委員会で現地調査の実施について助言をいただいたことから、令和5年度に調査を実施した。
猛禽類等については、工事着手前に再度調査するよう助言があったことから、令和8年度に再度調査予定としている。

《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 (2,300千円)
- ・切土・盛土の植生緑化 (4,800千円)
- ・環境調査の実施 (44,567千円)

○中項目評価は、自然環境保全指針の「優れた自然」の保全区分毎の保全区分に沿って積極的な対応をしていることから「a」とした。

中項目評価 (a) . b . c

○中項目評価が「a」、「a」、「a」であることから、大項目評価を「AA」とした。

評価 (AA) . A . B . C

社会
経済
情勢
等
の
変
化

コスト削減対策及び代替案立案の可能性

(1) コスト削減対策の実施状況及び今後の可能性
トンネル内照明器具の仕様変更(ステンレス製→アルミ製)によるコスト削減(削減額：約10,000千円)

(2) 代替案立案の可能性
事前評価において、代替案を含めた比較検討を行い、最適なルートを選定しており、現時点で代替案立案の可能性はない。

(1) 総合評価

対応方針案	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; display: inline-block;">事業継続</div> ・ 要検討 ・ 中止
(事業名)地域連携道路整備事業(ネットワーク形成型) 白石峠	

着手年度	完了予定年度	全体事業費	投資済事業費	進捗率	(1)事業進捗状況			(2)社会経済情勢			参考		
					進捗状況	計画変更		社会経済	評価指標	自然環境	評点	B/C	
R4	R14	12,000百万円	539百万円	4.5%	BB	b	b	AA	a	a	a	73	1.2

(修正B/C=3.4)

○総合評価に係るコメント

- ・ 「事業の進捗状況等」については、事業期間の延伸や総事業費の増額があるものの、調査設計が完了している状況であり、今後も県内道路事業の予算配分状況を踏まえた事業費の確保を図ることで、令和14年度までに事業が完了する見込みである。
- ・ 「社会経済情勢等の変化」については、「事業に関する社会経済情勢」、「評価指標」、「自然環境等の状況」に関して特に大きな変化が見られない。
- ・ 以上のことから、「事業継続」と評価したものである。

総合評価

※評価対象事業の位置図、計画平面図、標準横断図等を添付のこと。

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	道路建設課																																																											
路線名等	一般国道107号	地区名	しいしつげ 白石峠	市町村	大船渡市・住田町																																																											
<p>1 現在までの事業の経緯等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ R 3年度 国庫補助事業による事業採択 ・ R 4年度 路線測量 ・ R 5年度 トンネル詳細設計、地質調査、道路環境調査 ・ R 6年度 道路詳細設計、橋梁詳細設計 ・ R 7年度 用地測量 <p>2 住民意見の状況及びこれに対する対応</p> <p>本工区については、大船渡市、住田町及び一般国道107号(大船渡・遠野間) 整備促進並びに(仮称)大船渡内陸道路高規格化実現期成同盟会から当該工区の整備について要望がある。</p> <p>3 費用便益分析の詳細(算定方法、算出根拠等)</p> <p>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]</p> <p style="text-align: right;">(単位：百万円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区 分</th> <th>事前評価時 基準年：R3</th> <th>再評価時 基準年：R8</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用項目</td> <td>改築費</td> <td>6,526.0</td> <td>9,473.0</td> </tr> <tr> <td>維持費</td> <td>101.0</td> <td>169.0</td> </tr> <tr> <td>総費用(C)</td> <td>6,627.0</td> <td>9,642.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="8">便益項目</td> <td rowspan="3">基本3便益 ①</td> <td>時間短縮便益</td> <td>7,159.0</td> <td>10,239.0</td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>588.0</td> <td>1,222.0</td> </tr> <tr> <td>事故減少便益</td> <td>45.0</td> <td>200.0</td> </tr> <tr> <td>基本3便益 ①</td> <td>7,791.0</td> <td>11,661.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">その他便益 ②</td> <td>環境改善便益</td> <td>-319.0</td> <td>29.3</td> </tr> <tr> <td>拡張便益</td> <td>2,007.0</td> <td>6,125.3</td> </tr> <tr> <td>その他便益 ②</td> <td>1,689.0</td> <td>6,154.6</td> </tr> <tr> <td>小計(①+②)</td> <td>9,480.0</td> <td>17,815.6</td> </tr> <tr> <td>修正便益 ③</td> <td>6,016.0</td> <td>14,991.3</td> </tr> <tr> <td>総便益 ①+②+③</td> <td>15,496.0</td> <td>32,806.9</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用便益比(基本3便益) B(①)/C</td> <td>1.2</td> <td>1.2</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>1.4</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(参考)修正費用便益比 B(①+②+③)/C</td> <td>2.3</td> <td>3.4</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">将来交通量 6,353台/日 (R14) 5,768台/日 (R22)</p> <p>①改築費：道路建設に要する費用を基準年において現在価値化したもの。 ②維持費：道路の供用開始後50年間における維持管理費を基準年において現在価値化したもの。 ③時間短縮便益：道路の供用開始後50年間における自動車に乗車していなければ、生産活動を行うこと によって産み出されるであろう価値(資源価値)、または自動車に乗車している時間を 他の目的に使用できるなら支払ってもよいと思う金額(行動価値)を、基準年において 現在価値化したもの。 ④走行経費減少便益：道路の供用開始後50年間における燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費等の減少効 果を、基準年において現在価値化したもの。 ⑤事故減少便益：道路の供用開始後50年間における人身事故、物損事故、救急や事故処理などに伴う公 的損害、及び事故により発生する交通渋滞による損失の減少効果を、基準年において現 在価値化したもの。 ⑥環境改善便益：道路の供用開始後50年間における地球温暖化への道路整備による環境改善効果を、基 準年において現在価値化したもの。 ⑦拡張便益：道路の供用開始後50年間における道路走行時の安全性、救急医療施設等へのアクセ シビリティ向上による緊急時の安心感などの効果を、基準年において現在価値化したもの。 ⑧修正便益：所得水準や物価基準といった地域間格差を考慮し、東京を基準(1.0)とした各地域 別の地域修正係数を乗じたもの。</p> <p>4 環境対策の具体的内容</p> <p>広域振興局の公共事業に係る希少野生動植物調査検討委員会からの助言を踏まえ、令和5年度に調査を実施。 猛禽類等については、工事着手前に再度調査するよう助言があったことから、令和8年度に再度環境調査を 実施予定。工事の実施に当たっては、調査結果や専門家の意見を踏まえ、適切な対策等を講じる予定としている。</p>						区 分		事前評価時 基準年：R3	再評価時 基準年：R8	費用項目	改築費	6,526.0	9,473.0	維持費	101.0	169.0	総費用(C)	6,627.0	9,642.0	便益項目	基本3便益 ①	時間短縮便益	7,159.0	10,239.0	走行経費減少便益	588.0	1,222.0	事故減少便益	45.0	200.0	基本3便益 ①	7,791.0	11,661.0	その他便益 ②	環境改善便益	-319.0	29.3	拡張便益	2,007.0	6,125.3	その他便益 ②	1,689.0	6,154.6	小計(①+②)	9,480.0	17,815.6	修正便益 ③	6,016.0	14,991.3	総便益 ①+②+③	15,496.0	32,806.9	費用便益比(基本3便益) B(①)/C		1.2	1.2	費用便益比(基本3便益+その他便益) B(①+②)/C		1.4	1.8	(参考)修正費用便益比 B(①+②+③)/C		2.3	3.4
区 分		事前評価時 基準年：R3	再評価時 基準年：R8																																																													
費用項目	改築費	6,526.0	9,473.0																																																													
	維持費	101.0	169.0																																																													
	総費用(C)	6,627.0	9,642.0																																																													
便益項目	基本3便益 ①	時間短縮便益	7,159.0	10,239.0																																																												
		走行経費減少便益	588.0	1,222.0																																																												
		事故減少便益	45.0	200.0																																																												
	基本3便益 ①	7,791.0	11,661.0																																																													
	その他便益 ②	環境改善便益	-319.0	29.3																																																												
		拡張便益	2,007.0	6,125.3																																																												
	その他便益 ②	1,689.0	6,154.6																																																													
	小計(①+②)	9,480.0	17,815.6																																																													
修正便益 ③	6,016.0	14,991.3																																																														
総便益 ①+②+③	15,496.0	32,806.9																																																														
費用便益比(基本3便益) B(①)/C		1.2	1.2																																																													
費用便益比(基本3便益+その他便益) B(①+②)/C		1.4	1.8																																																													
(参考)修正費用便益比 B(①+②+③)/C		2.3	3.4																																																													

費用対効果計算書
全体

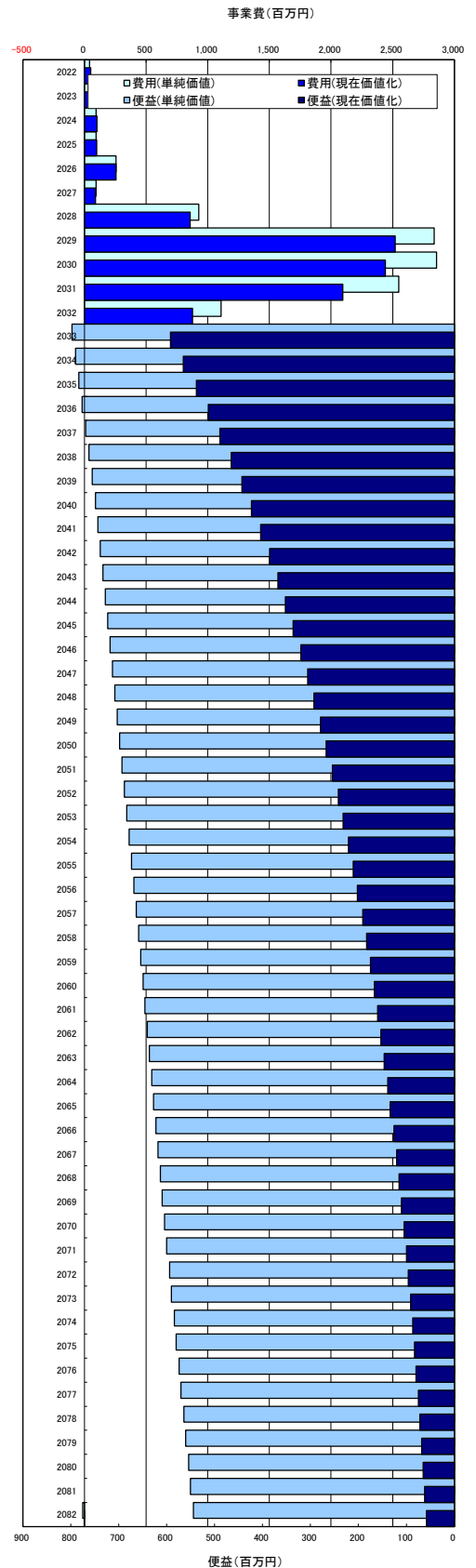
48

路線名:107号

地区名:白石峠

単位:百万円

算用年次との 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	2022	1.16988	101.3	41	51.8	0	0	0.0	0.0
-10	2023	1.12486	106.1	72	83.6	0	0	0.0	0.0
-9	2024	1.08160	109.5	95	102.8	0	0	0.0	0.0
-8	2025	1.04000	109.5	95	98.8	0	0	0.0	0.0
-7	2026	1.00000	109.5	256	256.0	0	0	0.0	0.0
-6	2027	0.96154	109.5	95	91.3	0	0	0.0	0.0
-5	2028	0.92456	109.5	927	857.1	0	0	0.0	0.0
-4	2029	0.88900	109.5	2,836	2,521.2	0	0	0.0	0.0
-3	2030	0.85480	109.5	2,855	2,440.5	0	0	0.0	0.0
-2	2031	0.82193	109.5	2,550	2,095.9	0	0	0.0	0.0
-1	2032	0.79031	109.5	1,109	876.5	0	0	0.0	0.0
0	2033	0.75992	109.5	0	0.0	10	8	797	592
1	2034	0.73069	109.5	0	0.0	10	7	790	565
2	2035	0.70259	109.5	0	0.0	10	7	783	538
3	2036	0.67556	109.5	0	0.0	10	7	776	513
4	2037	0.64958	109.5	0	0.0	10	7	769	489
5	2038	0.62460	109.5	0	0.0	10	6	762	465
6	2039	0.60057	109.5	0	0.0	10	6	755	443
7	2040	0.57748	109.5	0	0.0	10	6	748	423
8	2041	0.55526	109.5	0	0.0	10	6	743	404
9	2042	0.53391	109.5	0	0.0	10	5	738	385
10	2043	0.51337	109.5	0	0.0	10	5	733	368
11	2044	0.49363	109.5	0	0.0	10	5	728	352
12	2045	0.47464	109.5	0	0.0	10	5	723	336
13	2046	0.45639	109.5	0	0.0	10	5	718	320
14	2047	0.43883	109.5	0	0.0	10	4	713	306
15	2048	0.42196	109.5	0	0.0	10	4	708	293
16	2049	0.40573	109.5	0	0.0	10	4	703	279
17	2050	0.39012	109.5	0	0.0	10	4	698	267
18	2051	0.37512	109.5	0	0.0	10	4	693	254
19	2052	0.36069	109.5	0	0.0	10	4	688	242
20	2053	0.34682	109.5	0	0.0	10	3	683	232
21	2054	0.33348	109.5	0	0.0	10	3	678	221
22	2055	0.32065	109.5	0	0.0	10	3	673	211
23	2056	0.30832	109.5	0	0.0	10	3	668	202
24	2057	0.29646	109.5	0	0.0	10	3	663	191
25	2058	0.28506	109.5	0	0.0	10	3	658	183
26	2059	0.27409	109.5	0	0.0	10	3	654	175
27	2060	0.26355	109.5	0	0.0	10	3	649	167
28	2061	0.25342	109.5	0	0.0	10	3	645	160
29	2062	0.24367	109.5	0	0.0	10	2	640	153
30	2063	0.23430	109.5	0	0.0	10	2	636	146
31	2064	0.22529	109.5	0	0.0	10	2	631	139
32	2065	0.21662	109.5	0	0.0	10	2	627	134
33	2066	0.20829	109.5	0	0.0	10	2	622	126
34	2067	0.20028	109.5	0	0.0	10	2	618	120
35	2068	0.19257	109.5	0	0.0	10	2	613	115
36	2069	0.18517	109.5	0	0.0	10	2	609	110
37	2070	0.17805	109.5	0	0.0	10	2	604	105
38	2071	0.17120	109.5	0	0.0	10	2	600	100
39	2072	0.16461	109.5	0	0.0	10	2	594	96
40	2073	0.15828	109.5	0	0.0	10	2	590	91
41	2074	0.15219	109.5	0	0.0	10	2	584	87
42	2075	0.14634	109.5	0	0.0	10	1	580	83
43	2076	0.14071	109.5	0	0.0	10	1	574	80
44	2077	0.13530	109.5	0	0.0	10	1	570	75
45	2078	0.13010	109.5	0	0.0	10	1	564	72
46	2079	0.12509	109.5	0	0.0	10	1	560	68
47	2080	0.12028	109.5	0	0.0	10	1	554	65
48	2081	0.11566	109.5	0	0	10	1	550	62
49	2082	0.11121	109.5	-14	-1.6	10	1	544	58
				10,917	9,474	503	170	33,201	11,661



便益B 11,661 百万円

総事業費C 9,644 百万円

B/C= 1.2

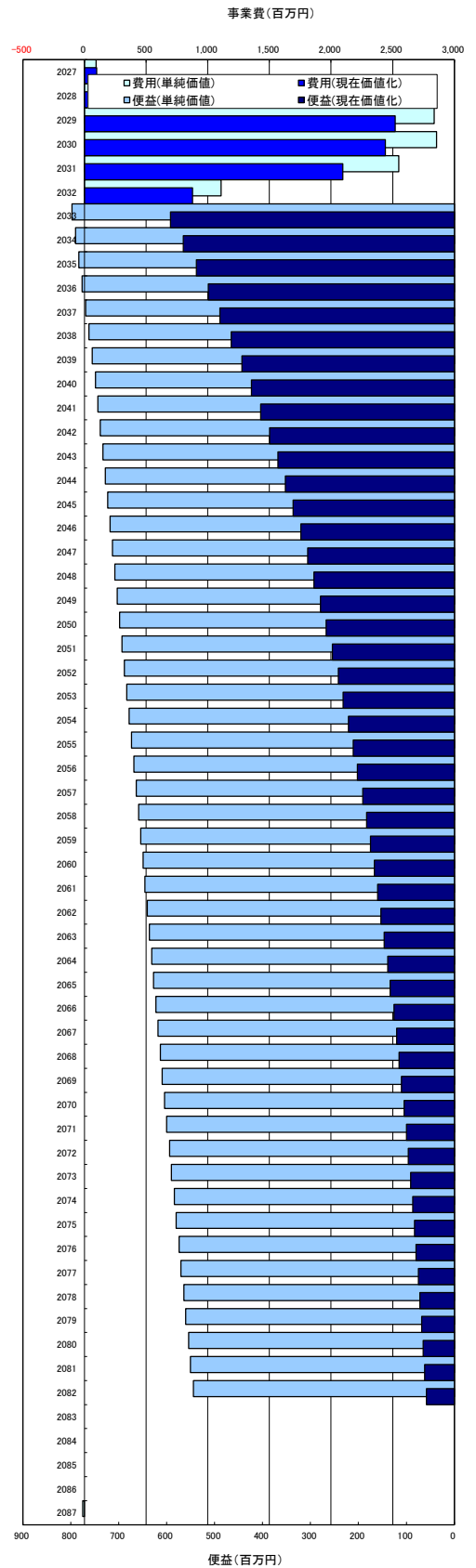
費用対効果計算書
 残事業
 路線名:107号

48

地区名:白石峠

単位:百万円

算用年次上の年次	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		
-6	2027	0.96154	101.3	95	98.7	0	0	0.0	0.0
-5	2028	0.92456	106.1	927	884.5	0	0	0.0	0.0
-4	2029	0.88900	109.5	2,836	2,521.2	0	0	0.0	0.0
-3	2030	0.85480	109.5	2,855	2,440.5	0	0	0.0	0.0
-2	2031	0.82193	109.5	2,550	2,095.9	0	0	0.0	0.0
-1	2032	0.79031	109.5	1,109	876.5	0	0	0.0	0.0
0	2033	0.75992	109.5	0	0.0	10	8	797	592
1	2034	0.73069	109.5	0	0.0	10	7	790	565
2	2035	0.70259	109.5	0	0.0	10	7	783	538
3	2036	0.67556	109.5	0	0.0	10	7	776	513
4	2037	0.64958	109.5	0	0.0	10	7	769	489
5	2038	0.62460	109.5	0	0.0	10	6	762	465
6	2039	0.60057	109.5	0	0.0	10	6	755	443
7	2040	0.57748	109.5	0	0.0	10	6	748	423
8	2041	0.55526	109.5	0	0.0	10	6	743	404
9	2042	0.53391	109.5	0	0.0	10	5	738	385
10	2043	0.51337	109.5	0	0.0	10	5	733	368
11	2044	0.49363	109.5	0	0.0	10	5	728	352
12	2045	0.47464	109.5	0	0.0	10	5	723	336
13	2046	0.45639	109.5	0	0.0	10	5	718	320
14	2047	0.43883	109.5	0	0.0	10	4	713	306
15	2048	0.42196	109.5	0	0.0	10	4	708	293
16	2049	0.40573	109.5	0	0.0	10	4	703	279
17	2050	0.39012	109.5	0	0.0	10	4	698	267
18	2051	0.37512	109.5	0	0.0	10	4	693	254
19	2052	0.36069	109.5	0	0.0	10	4	688	242
20	2053	0.34682	109.5	0	0.0	10	3	683	232
21	2054	0.33348	109.5	0	0.0	10	3	678	221
22	2055	0.32065	109.5	0	0.0	10	3	673	211
23	2056	0.30832	109.5	0	0.0	10	3	668	202
24	2057	0.29646	109.5	0	0.0	10	3	663	191
25	2058	0.28506	109.5	0	0.0	10	3	658	183
26	2059	0.27409	109.5	0	0.0	10	3	654	175
27	2060	0.26355	109.5	0	0.0	10	3	649	167
28	2061	0.25342	109.5	0	0.0	10	3	645	160
29	2062	0.24367	109.5	0	0.0	10	2	640	153
30	2063	0.23430	109.5	0	0.0	10	2	636	146
31	2064	0.22529	109.5	0	0.0	10	2	631	139
32	2065	0.21662	109.5	0	0.0	10	2	627	134
33	2066	0.20829	109.5	0	0.0	10	2	622	126
34	2067	0.20028	109.5	0	0.0	10	2	618	120
35	2068	0.19257	109.5	0	0.0	10	2	613	115
36	2069	0.18517	109.5	0	0.0	10	2	609	110
37	2070	0.17805	109.5	0	0.0	10	2	604	105
38	2071	0.17120	109.5	0	0.0	10	2	600	100
39	2072	0.16461	109.5	0	0.0	10	2	594	96
40	2073	0.15828	109.5	0	0.0	10	2	590	91
41	2074	0.15219	109.5	0	0.0	10	2	584	87
42	2075	0.14634	109.5	0	0.0	10	1	580	83
43	2076	0.14071	109.5	0	0.0	10	1	574	80
44	2077	0.13530	109.5	0	0.0	10	1	570	75
45	2078	0.13010	109.5	0	0.0	10	1	564	72
46	2079	0.12509	109.5	0	0.0	10	1	560	68
47	2080	0.12028	109.5	0	0.0	10	1	554	65
48	2081	0.11566	109.5	0	0.0	10	1	550	62
49	2082	0.11121	109.5	0	0.0	10	1	544	58
50	2083		109.5	0	0.0	0	0	0	0
51	2084		109.5	0	0.0	0	0	0	0
52	2085		109.5	0	0.0	0	0	0	0
53	2086		109.5	0	0	0	0	0	0
54	2087		109.5	-14	0.0	0	0	0	0
				10,358	8,917	503	169	33,201	11,661

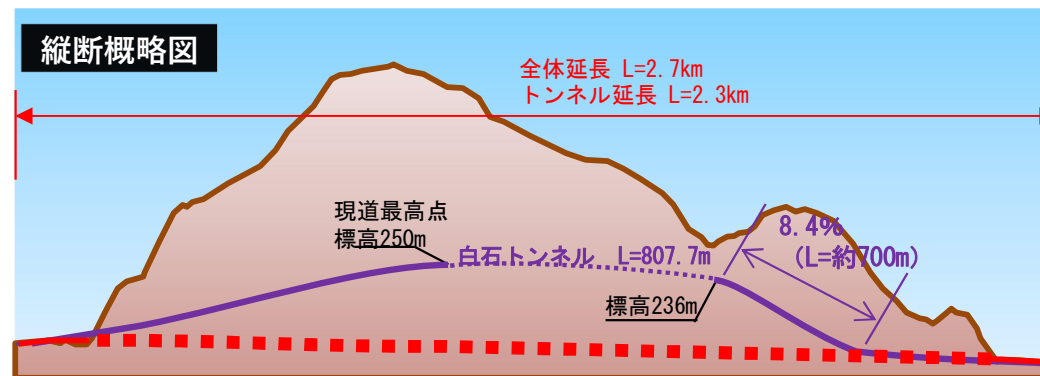
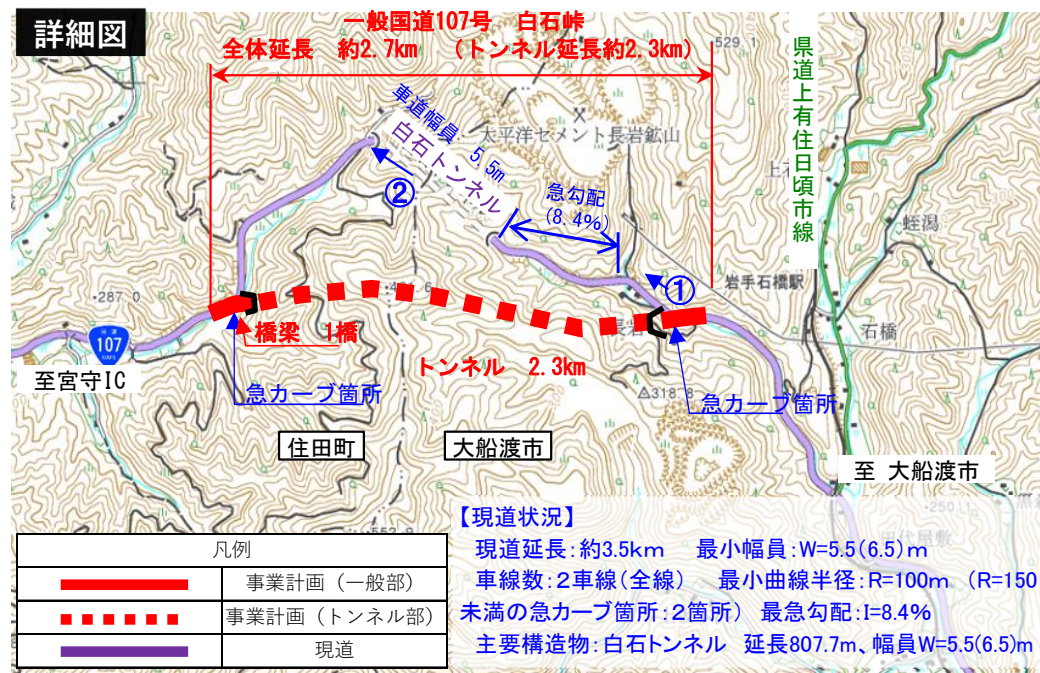
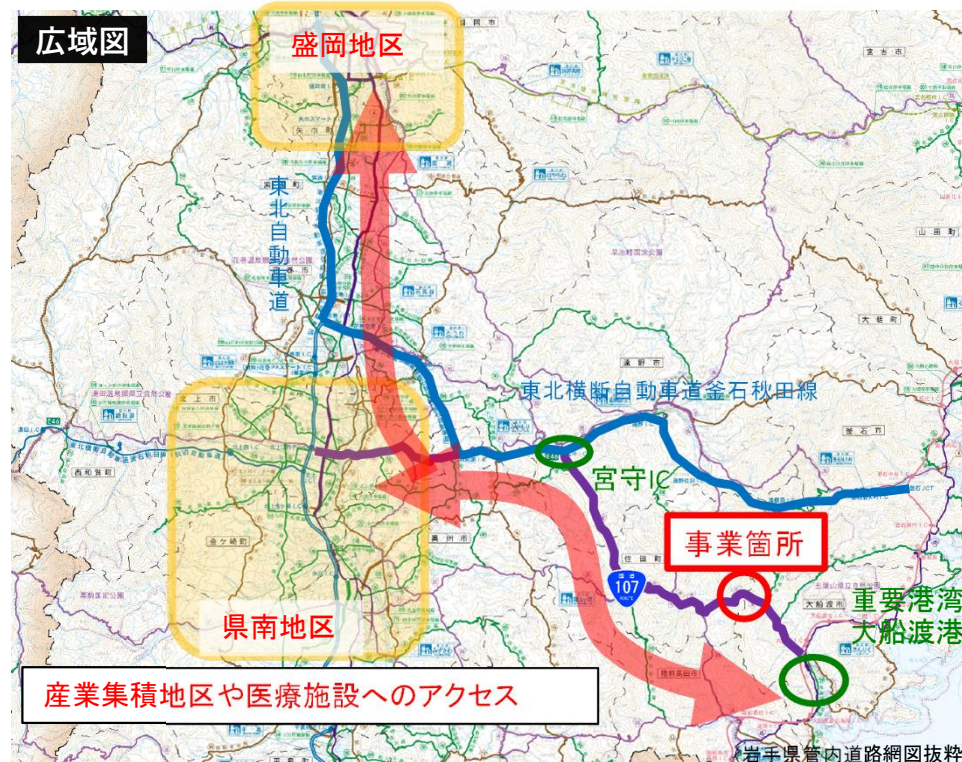
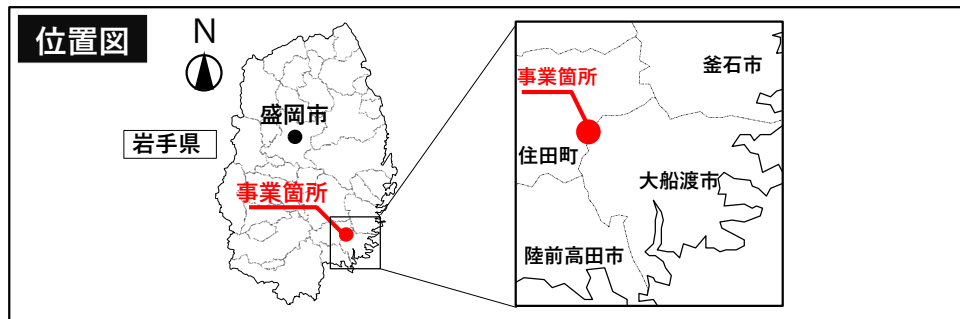


便益B 11,661 百万円

総事業費C 9,087 百万円

B/C= 1.3

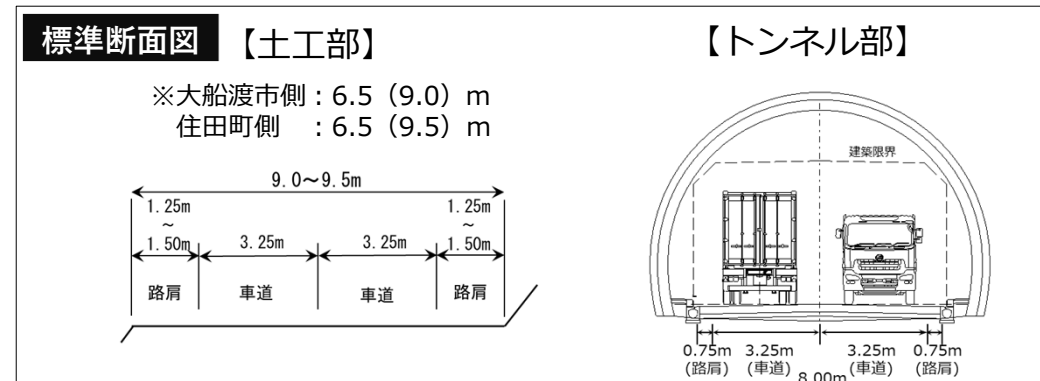
地域連携道路整備事業(ネットワーク形成型) (国)107号 白石峠 実施状況図



(令和3年1月撮影)



(平成29年9月撮影)



大規模事業再評価の概要

地域連携道路整備事業(ネットワーク形成型)

一般国道107号 白石峠

令和8年6月16日
県土整備部 道路建設課

1 事業概要① (事業目的)

○路線の位置付け

- ・ 大船渡市を起点とし秋田県由利本荘市に至る主要な幹線道路
- ・ 重要港湾大船渡港と中枢中核都市盛岡市や産業集積が進む県南地域を結ぶ路線
- ・ 緊急輸送道路かつ後方支援拠点へアクセスする道路

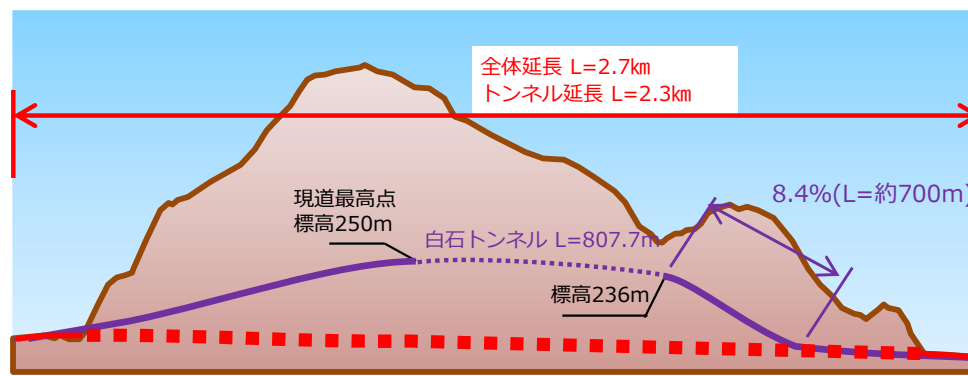
位置図



平面図



縦断面図



1 事業概要② (事業目的)

○現道の課題

- 急勾配、急カーブによる車両の速度低下、交通事故の発生
- トンネルの幅員が狭いことによる大型車すれ違い困難



①トンネル内の大型車すれ違い困難



②急勾配 (縦断勾配8.4%)



③急カーブ (最小曲線半径R=100m)



④冬期の車両逸脱事故

事業目的

急勾配、線形不良等の解消による安全で円滑な通行の確保
(緊急輸送道路としての機能強化、物流機能の強化、救急搬送の支援)

計画概要

- 計画延長：2,700m（うちトンネル2,300m）
- 計画幅員：【一般部※】大船渡市側 W=6.5(9.0)m
住田町側 W=6.5(9.5)m
【トンネル部】 W=6.5(8.0)m

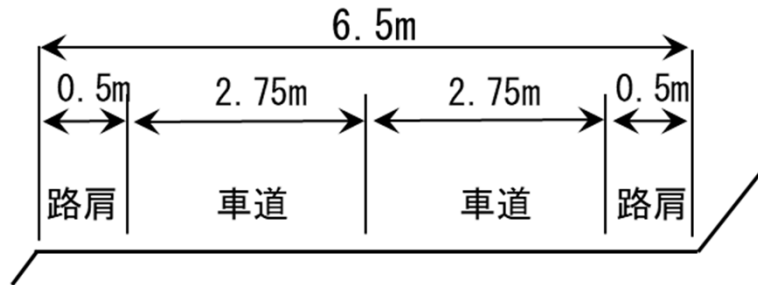
※トンネルが市町境になっており、
降雪量による堆雪帯の差で幅員が異なるもの

- 事業着手：2022(R4)
- 事業期間：
 - 事前評価時 2022(R4) ~ 2032(R13)
 - 今回再評価時 2022(R4) ~ 2032(R14)[+1年延伸]
- 全体事業費：
 - 事前評価時 9,400百万円
 - 今回再評価時 12,000百万円[+2,600百万円]
- 進捗率（事業費 \wedge -入）
4.5%（R8年度見込み）

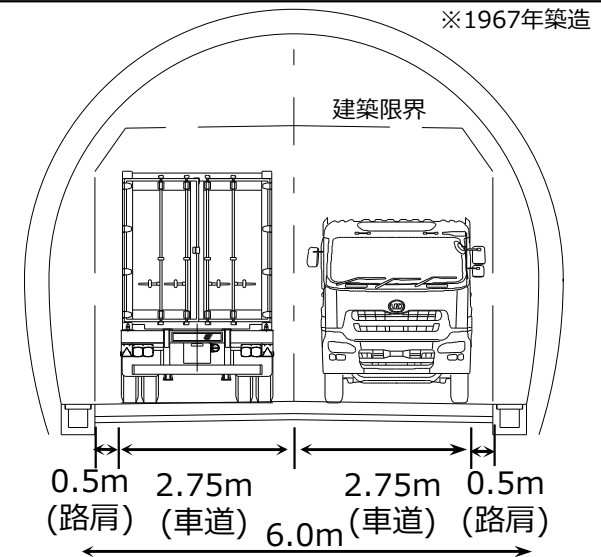
2 事業内容

【整備前】

標準断面図（一般部最小幅員）

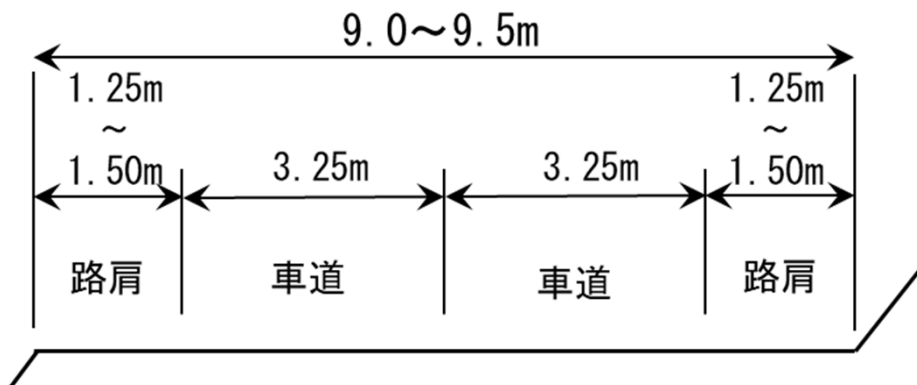


標準断面図（トンネル部）

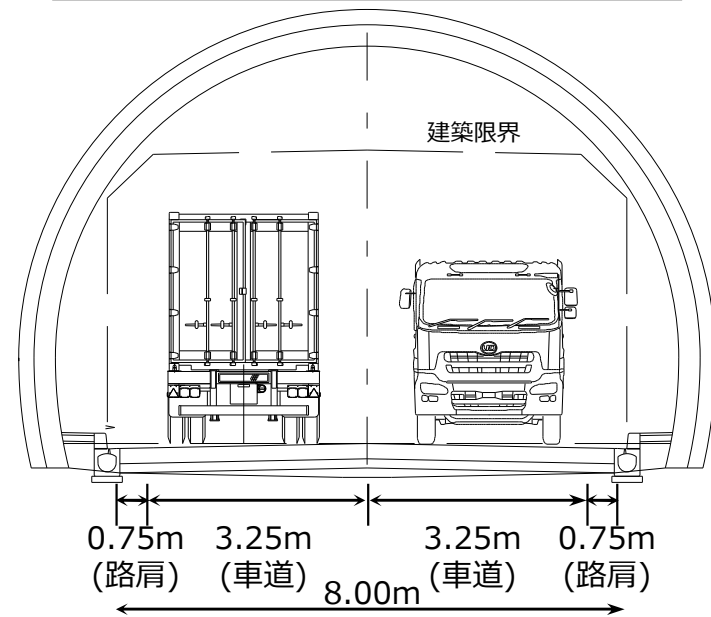


【整備後】

標準断面図（一般部計画幅員）



標準断面図（トンネル部）



3 事業の進捗状況等

(1) 事業の進捗状況

ア 整備効果の発現状況

供用を開始していないため、整備効果の発現はない

イ 未着工及び工事遅延等の理由並びに解決の見通し

①事業期間延伸の理由(1年延伸)

地質調査等を踏まえたトンネル詳細設計の結果、トンネル支保工の変更やトンネル掘削の補助工法、インバート工の増等により、総事業費の増額及び事業期間の延伸が必要となったもの。

②解決の見通し

事業期間の変更はあるものの、調査設計が完了していること、県内道路事業の予算配分状況を踏まえた事業費の確保を図っていくことから事業完了の見通しが立っている。

○事業期間の変更はあるものの一定の期間を延伸することで事業の完了が見込まれる
⇒ 「b」

「事業計画の変更の有無及び内容」の中項目評価

a ・ **b** ・ c

3 事業の進捗状況等

(2) 事業計画の変更の有無及び内容

【事業期間】令和13年度まで ⇒ 令和14年度まで (1年延伸)

【事業費】9,400百万円 ⇒ 12,000百万円 (2,600百万円増額)

- ・ トンネル支保工変更による増額 : 510百万円
- ・ 物価上昇による増額 : 2,100百万円
- ・ トンネル照明の仕様変更による減額 : ▲10百万円

○事業計画の変更はあるものの施工区間や主要な工事内容の変更ではなく、大幅な変更ではないため ⇒ 「b」

「事業計画の変更の有無及び内容」の中項目評価

a ・ **b** ・ c

事業の進捗状況等の変化(大項目評価)

- ・中項目評価が「b」、「b」であることから、大項目評価を「BB」とした。

「事業の進捗状況等」の大項目評価

AA ・ A ・ **BB** ・ B ・ C

4 社会経済情勢等の変化①

(1) 事業に関する社会経済情勢(中項目評価)

- 政策や事業のあり方についての議論や見直しの検討は無いことから ⇒ 「a」

「事業に関する社会経済情勢」の中項目評価	a · b · c
----------------------	-----------

(2) 事業に関する評価指標の推移(中項目評価)

- 各評価指標の評点の合計が、事業着手時の90%以上 ⇒ 「a」

評価指標		配点	事前評価 (R3)時点 (A)	今回再評価 (R8)時点(B)	増減 (B-A)	備考
必要性	道路構造等の問題点、過疎地域等の振興	30点	21点	21点	0点	
重要性	ネットワークの位置付け、産業振興、生活支援	30点	30点	30点	0点	
緊急性	関連事業、通行危険箇所等、迂回路	15点	5点	5点	0点	
効率性	費用便益比 (B / C)	20点	15点 B/C:1.2	15点 B/C:1.2	0点	
熟度	用地取得の進捗状況、地元要望	5点	2点	2点	0点	用地進捗率 0%
計		100点	73点	73点	0点	今回/前回 100%

「事業に関する評価指標の推移」の中項目評価	a · b · c
-----------------------	-----------

4 社会経済情勢等の変化②

(3) 自然環境の状況及び環境配慮事項(中項目評価)

状況	<ul style="list-style-type: none">岩手県自然環境保全指針による保全区分：A、B、D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
対応	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への付議状況 付議している 令和4年度に実施した希少野生動植物調査検討委員会で現地調査の実施について助言をいただいたことから、令和5年度に調査を実施した。 猛禽類等については、工事着手前に再度調査するよう助言があったことから、令和8年度に再度調査予定としている。

- 自然環境保全指針に沿って積極的に対応 ⇒ 「a」

「自然環境等の状況及び環境配慮事項」の中項目評価 **a** ・ b ・ c

社会経済情勢等の変化(大項目評価)

- 中項目評価が「a」、「a」、「a」であることから、**大項目評価を「AA」**とした。

「社会経済情勢等の変化」の大項目評価 **AA** ・ A ・ B ・ C

4 社会経済情勢等の変化①

○ 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]

区 分		事前評価時 基準年：R3	再評価時 基準年：R8
費用項目	改築費	6,526.0	9,473.0
	維持費	101.0	169.0
	総費用(C)	6,627.0	9,642.0
便益項目	時間短縮便益	7,159.0	10,239.0
	走行経費減少便益	588.0	1,222.0
	事故減少便益	45.0	200.0
	基本3便益 ①	7,791.0	11,661.0
	環境改善便益	-319.0	29.3
	拡張便益	2,007.0	6,125.3
	その他便益 ②	1,689.0	6,154.6
	小計(①+②)	9,480.0	17,815.6
	修正便益 ③	6,016.0	14,991.3
	総便益 ①+②+③	15,496.0	32,806.9
費用便益比(基本3便益) $B(①)/C$		1.2	1.2
費用便益比(基本3便益+その他便益) $B(①+②)/C$		1.4	1.8
(参考)修正費用便益比 $B(①+②+③)/C$		2.3	3.4

4 コスト縮減対策及び代替案立案の可能性

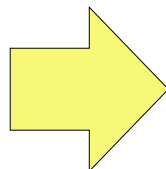
(1) コスト縮減対策の実施状況及び今後の可能性

トンネル内照明器具の仕様変更（ステンレス製→アルミ製）によるコスト縮減
（縮減額：約10,000千円）

【当初】ステンレス製



基数 N = 132基



【変更】アルミ製



(2) 代替案立案の可能性

事前評価において、代替案を含めた比較検討を行い、最適なルート選定をしており、現時点で代替案立案の可能性はない。

5 総合評価

着手年度	完了予定年度	全体事業費	投資済事業費	進捗率	(1)事業進捗状況		(2)社会経済情勢			参考			
					進捗状況	計画変更	社会経済	評価指標	自然環境	評点	B/C		
R4	R14	12,000百万円	539百万円	4.5%	BB	b	b	AA	a	a	a	73	1.2

(修正B/C=3.4)

「事業の進捗状況等」 大項目評価: **BB**

事業期間の延伸や総事業費の増額があるものの、調査設計が完了している状況であり、今後も県内道路事業の予算配分状況を踏まえた事業費の確保を図ることで、令和14年度までに事業が完了する見込みである。

「社会経済情勢等の変化」 大項目評価: **AA**

「事業に関する社会経済情勢」、「評価指標」、「自然環境等の状況」に関して特に大きな変化が見られない。



事業継続

増額理由の説明

事業費の変更理由 (①トンネル支保工変更による増額)

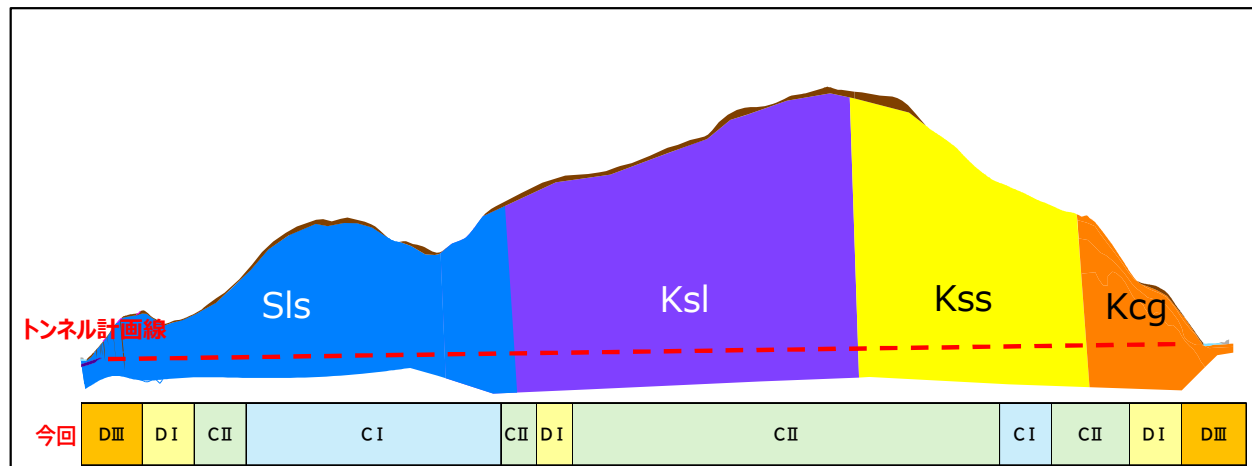
トンネル支保工の変更やトンネル掘削の補助工法、インバート工の増等 (+5.1億円)

- ・ (当初) 周辺の既往文献調査や県内の過去のトンネル工事施工実績を基に工事費を設定。
- ・ (変更) 地質調査による地山区分に対応した支保パターンを反映させた工事費を算定。

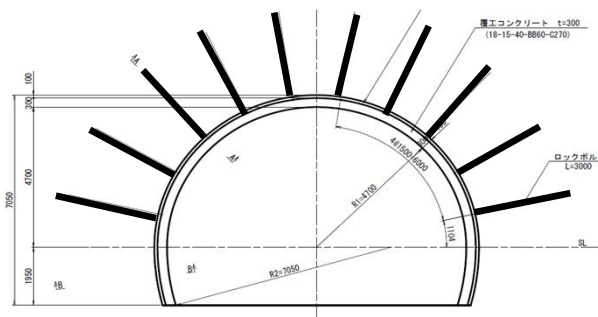
■ 支保パターン内訳及び地質縦断図

区分	全体	C I	C II	D I	D III
延長	2,300m	800m	1,250m	150m	100m

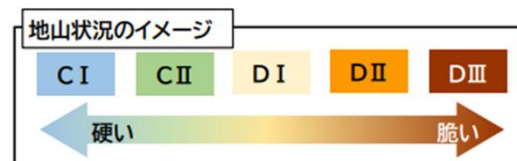
崖錐堆積物	dt
石灰岩	SlS
粘板岩	Ksl
砂岩	Kss
礫岩	Kcg



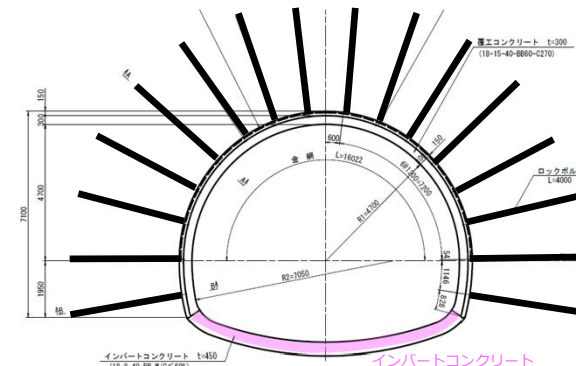
支保パターン【CII】



ロックボルト L=3.0m(配置間隔1.2m)



支保パターン【DI】



ロックボルト L=4.0m(配置間隔1.0m)

事業費の変更理由（②物価上昇による増額）

物価上昇による労務費及び材料費の増（+約21億円）

- ・ 労務費及び資機材単価の上昇により事業費の増額の必要が生じたもの

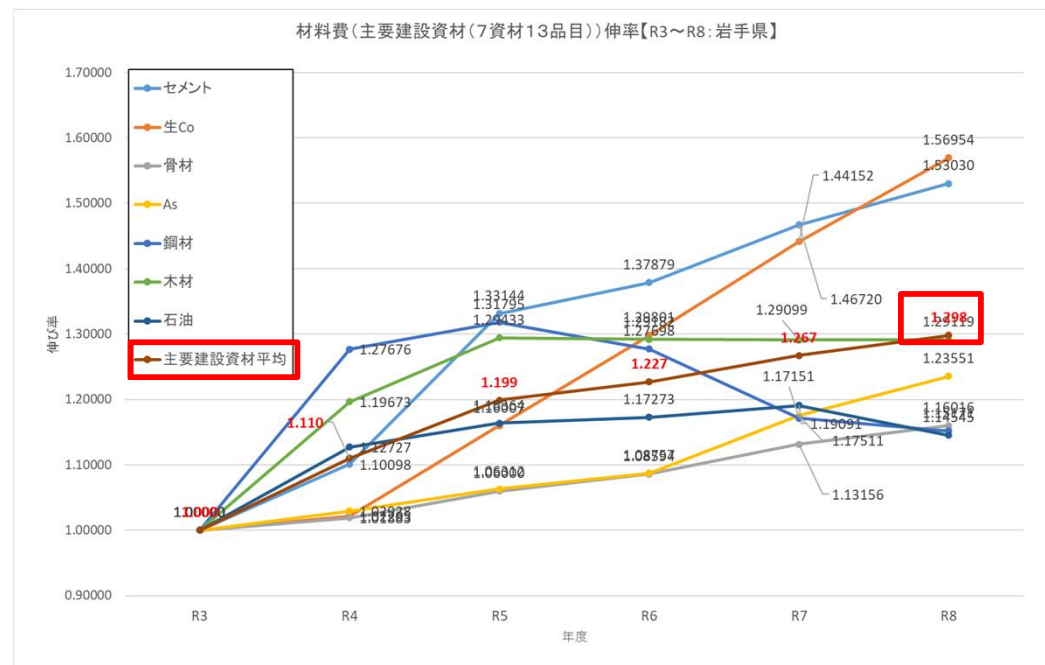
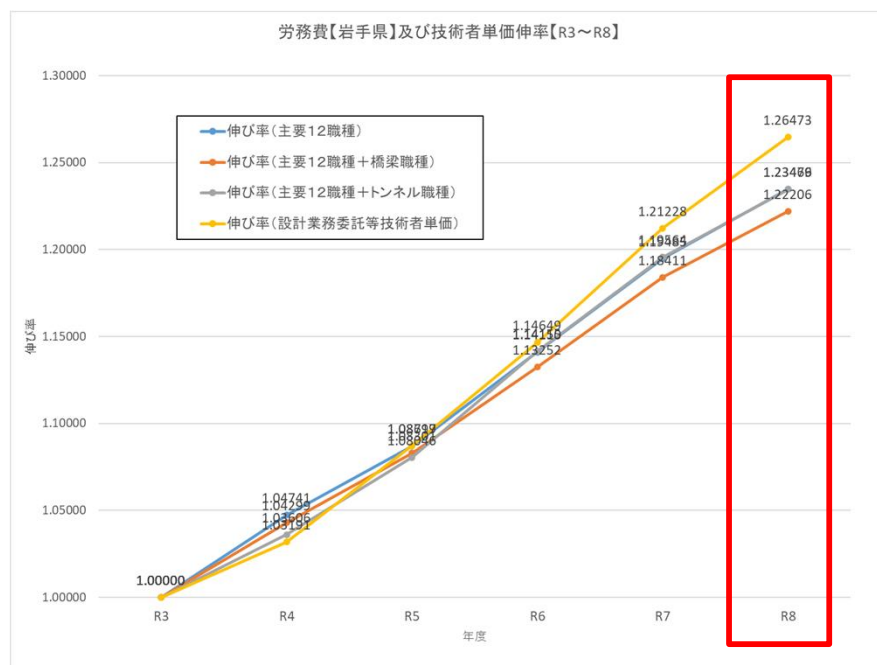
■ 計算方法

工種ごとに労務費・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。

R3と比較して労務費は約**1.23**倍、材料費は約**1.29**倍となっている。

▼ 労務費の伸び率【岩手県大船渡市】 (R3 = 1.0とした場合)

▼ 材料費の伸び率【岩手県大船渡市】 (R3 = 1.0とした場合)



事業費の変更理由（③トンネル照明の仕様変更による減額）

- 事業化時は、トンネル内照明器具の使用を「ステンレス製」で計画していたが、「アルミ製器具」に変更することにより、基本性能に差がなくコスト縮減が可能。

トンネル照明器具の見直しによる減：（-0.1億円）

■ 【事業化時】：0.3億円

従来の「ステンレス製器具」で計画。

■ 【今回】：0.2億円

「アルミ製器具」に変更。

【事業化時】ステンレス製



【今回】アルミ製



基数 N = 132基

令和8年度第2回岩手県大規模事業評価専門委員会 現地調査行程(案)

○開催日: 令和8年7月7日(火)

○対象事業

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) <葛巻町>

○行程

			0:05			0:50			0:05
始		移動時間	着 13:25	移動時間	着 14:55	移動時間	着 17:10		
	県庁	0:10	盛岡駅	1:25	葛巻町	1:25	盛岡駅		
	正面玄関前				現地調査				
	出発		(西口バス ターミナル付近)		小屋瀬道路		(西口バス ターミナル付近)		
発	13:15		発 13:30	※道の駅石 神の丘で10 分休憩	発 15:45	※道の駅石 神の丘で10 分休憩	発 17:15		

	着 17:25
移動時間	県庁
0:10	
	帰庁
発	

◎時間は現時点での目安であり、交通状況等により変更になる場合があります。

大規模公共事業の評価に係る評価基準について

「大規模事業評価実施要領（平成16年2月18日制定）」第5の規定に基づき大規模公共事業の評価に係る評価基準を次のとおり定める。

1 大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点（別記1）

別紙のとおり

- （平成16年2月18日制定）
- （平成16年11月18日一部改正、一部新規制定）
- （平成17年4月1日一部改正）
- （平成18年3月20日一部改正、平成18年4月1日から施行）
- （平成19年1月17日一部改正）
- （平成19年3月22日一部改正）
- （平成19年5月30日一部改正）
- （平成19年11月7日一部改正）
- （平成20年3月19日一部改正）
- （平成21年4月1日一部改正）
- （平成21年11月9日一部改正）
- （平成22年3月25日一部改正、平成22年4月1日から施行）
- （平成22年11月1日一部改正）
- （平成22年11月25日一部改正）
- （平成24年3月22日一部改正、平成24年4月1日から施行）
- （平成25年3月26日一部改正、平成25年4月1日から施行）
- （平成26年3月19日一部改正、平成26年4月1日から施行）
- （平成26年10月30日一部改正、平成26年10月30日から施行）
- （平成27年3月26日一部改正、平成27年4月1日から施行）
- （平成28年3月14日一部改正、平成28年4月1日から施行）
- （平成28年10月26日一部改正）
- （平成29年3月13日一部改正、平成29年4月1日から施行）
- （平成30年3月30日一部改正、平成30年4月1日から施行）
- （平成31年3月12日一部改正、平成31年4月1日から施行）
- （令和2年2月19日一部改正、令和2年4月1日から施行）
- （令和5年3月17日一部改正、令和5年4月1日から施行）
- （令和8年3月19日一部改正、令和8年4月1日から施行）

なお、対象となる事業は下記のとおり

【農林水産部所管】

- (1) かんがい排水事業、農業用水再編対策事業
- (2) 経営体育成基盤整備事業
- (3) 土地改良総合整備事業
- (4) 漁港整備事業
- (5) 海岸高潮対策事業（農村振興局、水産庁）

【県土整備部所管】

- (1) 地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）
- (2) 地域連携道路整備事業（地域密着型）
- (3) 広域河川改修事業、総合流域防災事業（河川）、床上浸水対策特別緊急事業（河川）

- (4) 海岸高潮対策事業（水管理・国土保全局、港湾局）、三陸高潮対策事業、床上浸水対策特別緊急事業（三高）
- (5) 河川総合開発事業（多目的ダム）
- (6) 河川総合開発事業（治水ダム）
- (7) 河川総合開発事業（治水専用ダム）
- (8) 都市計画道路整備事業
- (9) 広域公園整備事業
- (10) 流域下水道事業
- (11) 港湾改修事業、港湾施設整備事業
- (12) 港湾環境整備事業
- (13) 空港整備事業

2 大規模公共事業再評価にあたっての判定基準（別記2）

別紙のとおり

（平成16年2月18日制定）

（平成18年3月23日一部改正、平成18年4月1日から施行）

（平成27年3月26日一部改正、平成27年4月1日から施行）

3 大規模公共事業継続評価にあたっての判定基準（別記3）

別紙のとおり（平成16年11月18日制定）

新旧対照表（大規模公共事業の評価に係る評価基準について）

改正前	改正後
<p style="text-align: center;">大規模公共事業の評価に係る評価基準について</p> <p>「大規模事業評価実施要領（平成 16 年 2 月 18 日制定）」第 5 の規定に基づき大規模公共事業の評価に係る評価基準を次のとおり定める。</p> <p>1 大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点（別記1） [略] （令和 5 年 3 月 17 日一部改正、令和 5 年 4 月 1 日から施行）</p> <p>なお、対象となる事業は下記のとおり</p>	<p style="text-align: center;">大規模公共事業の評価に係る評価基準について</p> <p>「大規模事業評価実施要領（平成 16 年 2 月 18 日制定）」第 5 の規定に基づき大規模公共事業の評価に係る評価基準を次のとおり定める。</p> <p>1 大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点（別記1） [略] （令和 5 年 3 月 17 日一部改正、令和 5 年 4 月 1 日から施行） <u>（令和 8 年 3 月 19 日一部改正、令和 8 年 4 月 1 日から施行）</u></p> <p>なお、対象となる事業は下記のとおり</p>

備考 ・改正部分は下線の部分

新旧対照表（大規模公共事業の評価に係る評価基準について）

改正前				改正後			
別記1 関連 大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点 県土整備部(道路)				別記1 関連 大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点 県土整備部(道路)			
対象事業	評価項目	区分	配点	対象事業	評価項目	区分	配点
必要性 (30点)	(1)車道等幅員 (5点)	・現況幅員<規定値-2m	5	(1)ネットワークの位置付け (15点)	・高規格道路、一般広域道路、重要物流道路、代替・補完道路 ・緊急輸送道路、広域振興圏間連絡道路 ・広域振興圏間主要都市連絡道路 ・広域振興圏内主要都市へのアクセス、広域振興圏内主要都市間辺境状道路、市町村合併支援道路、上記以外	・1項目以上該当 ・3項目該当 ・2項目該当 ・1項目該当、該当無し ・産業振興 ・物流支援・農業支援・林業支援・水産業支援 ・製造業支援・観光支援 ・生活支援 ・救急医療アクセス向上 ・公共施設アクセス向上 ・交通拠点アクセス向上 ・通学通学路の安全性向上 ・地域の合意に基づきロード・カストム・グランド整備 ・峠道などの冬の安全性、走行性確保 ・県際道路	15
		・現況幅員<規定値-1m	4				
		・現況幅員<規定値	3				
		・現況幅員≧規定値	0				
		・現況幅員≧規定値	0				
	(2)曲線半径 (5点)	・現況半径<-10km/h縮小値	5	(2)産業振興、生活支援 (15点)	下記項目に ・4項目以上該当 ・3項目該当 ・2項目該当 ・1項目該当、該当無し ・産業振興 ・物流支援・農業支援・林業支援・水産業支援 ・製造業支援・観光支援 ・生活支援 ・救急医療アクセス向上 ・公共施設アクセス向上 ・交通拠点アクセス向上 ・通学通学路の安全性向上 ・地域の合意に基づきロード・カストム・グランド整備 ・峠道などの冬の安全性、走行性確保 ・県際道路	15	
		・現況半径<-10km/h規定値	4				
	(3)縦断勾配 (5点)	・現況勾配>-10km/h特例値	5	(3)10km以内往復道路 (5点)	・なし ・あり	5	
		・現況勾配>-10km/h規定値	4				
	(4)歩道設置の必要性 (3点)	・現況勾配>規定値	3	(4)効率性 (20点)	(1)費用便益比(B/C)	・3.0≦B/C ・1.5≦B/C<3.0 ・1.0≦B/C<1.5 ・0.6≦B/C<1.0 ・B/C<0.6	20 18 15 7 0
・現況勾配≦規定値		0					
(5)混雑度 (2点)	・現況混雑度≧1.0	2	(5)緊急性 (15点)	(1)関連事業の有無 (5点)	・あり ・なし	5 0	
	・現況混雑度<1.0	0					
(6)定時性 (2点)	・10km/h以上	2	(2)冠水区間、主要洗濯ポイント、老朽橋、交通不能区間、通行危険箇所等 (5点)	(2)冠水区間、主要洗濯ポイント、老朽橋、交通不能区間、通行危険箇所等 (5点)	・あり ・なし	5 0	
	・5km/h以上10km/h未満	1					
(7)事故率 (3点)	・50件/万台以上	3	(3)10km以内往復道路 (5点)	・なし ・あり	5 0		
	・履歴あり	1					
(8)過疎地域等の振興 (5点)	・履歴なし	0	(4)効率性 (20点)	(2)費用便益比(B/C)	・3.0≦B/C ・1.5≦B/C<3.0 ・1.0≦B/C<1.5 ・0.6≦B/C<1.0 ・B/C<0.6	20 18 15 7 0	
	・過疎3ヶ年の人身事故を対象とする	0					
重要性 (30点)	(1)ネットワークの位置付け (15点)	・高規格道路、一般広域道路、重要物流道路、代替・補完道路 ・緊急輸送道路、広域振興圏間連絡道路 ・広域振興圏間主要都市連絡道路 ・広域振興圏内主要都市へのアクセス、広域振興圏内主要都市間辺境状道路、市町村合併支援道路、上記以外	15	(3)10km以内往復道路 (5点)	・なし ・あり	5 0	
							(2)産業振興、生活支援 (15点)
(2)曲線半径 (5点)	・曲線半径は最小曲線半径とする。	5	(4)歩道設置の必要性 (3点)	下記項目に ・1項目以上該当 ・該当無し ・周辺に駅、商業施設、公共施設など人の集まる施設がある ・人家連帯地区である ・通学・通学路に指定または指定の見込みがある ・将来の開発計画がある ・前後区間の歩道設置状況から歩道の連続性の確保が必要である	3 0		
	・縮小値、規定値は道路構造令による。	4					
(3)縦断勾配 (5点)	・勾配は最急縦断勾配とする。	5	(5)混雑度 (2点)	・現況混雑度≧1.0	2		
	・規定値、特例値は道路構造令による。	4					
(4)歩道設置の必要性 (3点)	・規定値、特例値は道路構造令による。	3	(6)定時性 (2点)	・10km/h以上	2		
	・規定値、特例値は道路構造令による。	0					
(5)混雑度 (2点)	・道路等幅員は、車道+路肩幅員とする	5	(7)事故率 (3点)	・50件/万台以上	3		
	・規定値は、道路構造令による。	4					
(2)曲線半径 (5点)	・曲線半径は最小曲線半径とする。	5	(8)過疎地域等の振興 (5点)	・過疎3ヶ年の人身事故を対象とする	3		
	・縮小値、規定値は道路構造令による。	4					
(3)縦断勾配 (5点)	・勾配は最急縦断勾配とする。	5	(1)ネットワークの位置付け (15点)	・高規格道路、一般広域道路、重要物流道路、代替・補完道路 ・緊急輸送道路、広域振興圏間連絡道路 ・広域振興圏間主要都市連絡道路 ・広域振興圏内主要都市へのアクセス、広域振興圏内主要都市間辺境状道路、市町村合併支援道路、上記以外	15		
	・規定値、特例値は道路構造令による。	4					
(4)歩道設置の必要性 (3点)	・規定値、特例値は道路構造令による。	3	(2)産業振興、生活支援 (15点)	下記項目に ・4項目以上該当 ・3項目該当 ・2項目該当 ・1項目該当、該当無し ・産業振興 ・物流支援・農業支援・林業支援・水産業支援 ・製造業支援・観光支援 ・生活支援 ・救急医療アクセス向上 ・公共施設アクセス向上 ・交通拠点アクセス向上 ・通学通学路の安全性向上 ・地域の合意に基づきロード・カストム・グランド整備 ・峠道などの冬の安全性、走行性確保 ・県際道路	15		
	・規定値、特例値は道路構造令による。	0					
(5)混雑度 (2点)	・道路等幅員は、車道+路肩幅員とする	5	(3)10km以内往復道路 (5点)	・なし ・あり	5 0		
	・規定値は、道路構造令による。	4					
(2)曲線半径 (5点)	・曲線半径は最小曲線半径とする。	5	(4)効率性 (20点)	(1)費用便益比(B/C)	・3.0≦B/C ・1.5≦B/C<3.0 ・1.0≦B/C<1.5 ・0.6≦B/C<1.0 ・B/C<0.6	20 18 15 7 0	
	・縮小値、規定値は道路構造令による。	4					
(3)縦断勾配 (5点)	・勾配は最急縦断勾配とする。	5	(5)緊急性 (15点)	(2)冠水区間、主要洗濯ポイント、老朽橋、交通不能区間、通行危険箇所等 (5点)	・あり ・なし	5 0	
	・規定値、特例値は道路構造令による。	4					
(4)歩道設置の必要性 (3点)	・規定値、特例値は道路構造令による。	3	(3)10km以内往復道路 (5点)	・なし ・あり	5 0		
	・規定値、特例値は道路構造令による。	0					
(5)混雑度 (2点)	・道路等幅員は、車道+路肩幅員とする	5	(4)効率性 (20点)	(2)費用便益比(B/C)	・3.0≦B/C ・1.5≦B/C<3.0 ・1.0≦B/C<1.5 ・0.6≦B/C<1.0 ・B/C<0.6	20 18 15 7 0	
	・規定値は、道路構造令による。	4					
(2)曲線半径 (5点)	・曲線半径は最小曲線半径とする。	5	(5)緊急性 (15点)	(2)冠水区間、主要洗濯ポイント、老朽橋、交通不能区間、通行危険箇所等 (5点)	・あり ・なし	5 0	
	・縮小値、規定値は道路構造令による。	4					
(3)縦断勾配 (5点)	・勾配は最急縦断勾配とする。	5	(1)用地取得の進捗状況 (3点)	・60%以上 ・30%以上60%未満 ・0%超え30%未満 ・0%	3 2 1 0		
	・規定値、特例値は道路構造令による。	4					
(4)歩道設置の必要性 (3点)	・規定値、特例値は道路構造令による。	3	(2)地元要望 (2点)	・あり ・なし	2 0		
	・規定値、特例値は道路構造令による。	0					
(5)混雑度 (2点)	・道路等幅員は、車道+路肩幅員とする	5	計(100点)				
	・規定値は、道路構造令による。	4					

(参考) 修正費用便益比について
 効率性について、通常の費用便益比のほか、地域間格差を考慮した修正費用便益比も参考として算出する。
 修正費用便益比：所得水準や物価水準といった地域間格差を考慮し、通常の費用便益比に、東京を基準とした岩手県内の地域別の地域修正係数を乗じて修正した費用便益比

削除

備考 地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）
 ・地域修正係数に係る記述の追加

新旧対照表（大規模公共事業の評価に係る評価基準について）

改正前				改正後							
別記1 関連				別記1 関連							
大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点				大規模公共事業の評価に係る事業別評価指標及び配点							
国土整備部(道路)				国土整備部(道路)							
対象事業	・地域連携道路整備事業(地域密着型)			対象事業	・地域連携道路整備事業(地域密着型)						
評価項目	評価指標	区 分	配点	備 考	評価項目	評価指標	区 分	配点	備 考		
必 要 性 (30点)	(1)車道等幅員 (5点)	・現況幅員<規定値-2m	5	・車道等幅員は、車道+路肩幅員とする ・規定値は、道路構造令による。	(1)車道等幅員 (5点)	・現況幅員<規定値-2m	5	・車道等幅員は、車道+路肩幅員とする ・規定値は、道路構造令による。			
		・現況幅員<規定値-1m	4			・現況幅員<規定値-1m	4				
		・現況幅員<規定値	3			・現況幅員<規定値	3				
		・現況幅員≧規定値	0			・現況幅員≧規定値	0				
	(2)曲線半径 (5点)	・現況半径<10m/h最小値	5	・曲線半径は最小曲線半径とする。 ・最小値、規定値は道路構造令による。	(2)曲線半径 (5点)	・現況半径<10m/h最小値	5	・曲線半径は最小曲線半径とする。 ・最小値、規定値は道路構造令による。			
		・現況半径<10m/h規定値	4			・現況半径<10m/h規定値	4				
		・現況半径<規定値	3			・現況半径<規定値	3				
	(3)縦断勾配 (5点)	・現況勾配>10m/h特例値	5	・勾配は最急縦断勾配とする。 ・規定値、特例値は道路構造令による。	(3)縦断勾配 (5点)	・現況勾配>10m/h特例値	5	・勾配は最急縦断勾配とする。 ・規定値、特例値は道路構造令による。			
		・現況勾配>10m/h規定値	4			・現況勾配>10m/h規定値	4				
		・現況勾配>規定値	3			・現況勾配>規定値	3				
(4)歩道設置の必要性 (3点)	下記項目に ・1項目以上該当 ・該当なし		3 0	(4)歩道設置の必要性 (3点)	下記項目に ・1項目以上該当 ・該当なし ・周辺に駅、商業施設、公共施設など人の集まる施設がある ・人家連綿地区である ・通称・通字路に指定または指定の見込みがある ・将来の開発計画がある ・前後区間の歩道設置状況から歩道の連続性の確保が必要である		3 0				
	(5)混雑度 (2点)		2 0		(5)混雑度 (2点)		2 0	道路交通センサス			
(6)定時性 (2点)	・10km/h以上 ・5km/h以上10km/h未満 ・5km/h未満		2 1 0	(6)定時性 (2点)	・10km/h以上 ・5km/h以上10km/h未満 ・5km/h未満		2 1 0	(7)事故率 (3点)	・50件/万台以上 ・履歴あり ・履歴なし		3 1 0
	(7)事故率 (3点)		3 1 0		(8)過疎地域等の振興 (5点)		・過疎市町村かつ山村振興地域 ・準過疎市町村かつ山村振興地域 ・過疎市町村 ・準過疎市町村または山村振興地域 ・上記以外の地域		5 4 3 2 0		
重 要 性 (20点)	(1)ネットワークの位置付付 (5点)		5 4 3 2	(1)ネットワークの位置付付 (5点)	一般広域道路、広域振興圏間連絡道路、重要物流道路、代替・補充路 緊急輸送道路、広域振興圏主要都市連絡道路 広域振興圏主要都市へのアクセス、広域振興圏内主要都市間環状道路、市町村合併支線道路 上記以外		5 4 3 2				
	(2)産業振興、生活支援 (15点)		15 12 9 0		(2)産業振興、生活支援 (15点)	下記項目に ・1項目以上該当 ・3項目該当 ・2項目該当 ・1項目該当、該当無し 産業振興 物流支援・農業支援・林業支援・水産業支援 製造業支援・観光支援 生活支援 救急医療アクセス向上・公共施設アクセス向上 交通拠点アクセス向上・通学通学路の安全性向上 地域の命を守るロード・インランド計画 峠道などの冬の安全性、走行性確保 県際道路					
	(1)関連事業の有無 (5点)		5 0			(1)関連事業の有無 (5点)	あり なし				
	(2)冠水区域、主要洪水ポイント、砂防堤、交通不届区域、通行危険箇所等(5点)		5 0				あり なし				
(3)部分供用の有無 (2点)		2 0	あり なし								
(4)10km以内経回道路 (3点)		3 0	なし あり								
効 率 性 (20点)	(1)費用便益比(B/C) (20点)		20 18 15 7 0	(1)費用便益比(B/C) (20点)	・3.0≦B/C ・1.5≦B/C<3.0 ・1.0≦B/C<1.5 ・0.5≦B/C<1.0 ・B/C<0.5		20 18 15 7 0	計測可能な便益項目(※)のみB/C			
	(1)用地取得の進捗状況 (3点)		3 2 0		・60%以上 ・30%以上60%未満 ・0%概算30%未満 ・0%						
	(2)地元要望 (12点)		12 0		あり なし						
	計(100点)										

(参考) 修正費用便益比について
 効率性について、通常費用便益比のほか、地域間格差を考慮した修正費用便益比も参考として算出する。
 修正費用便益比：所得水準や物価水準といった地域間格差を考慮し、通常費用便益比に、東京を基準とした岩手県内の地域別の地域修正係数を乗じて修正した費用便益比

削除

備考 地域連携道路整備事業（地域密着型）
 ・地域修正係数に係る記述の追加