
令和3年度 第2回岩手県大規模事業評価専門委員会

日 時 令和3年7月19日（月）13:30～16:00

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

加藤専門委員長

3 議 事

（1）大規模公共事業の事前評価について＜調査・継続審議＞

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

（2）大規模公共事業の再評価について＜調査・継続審議＞

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

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
加藤 徹	宮城大学 名誉教授	農業土木 農村計画	専門委員長
狩野 徹	岩手県立大学社会福祉学部 副学長	都市計画 建築計画	副専門委員長 Web
小井田 伸雄	岩手県立大学総合政策学部 教授	経済学	Web
島田 直明	岩手県立大学総合政策学部 准教授	植生学 環境生態学	
竹内 貴弘	八戸工業大学大学院工学研究科 教授	海洋工学 水工学	(欠席)
松山 梨香子	一般財団法人岩手県建築住宅センター 一級建築士	建築	(欠席)
八重樫 健太郎	北光監査法人 公認会計士	企業会計	
山本 英和	岩手大学理工学部 准教授	地震工学	

(敬称略)

令和3年度第2回大規模事業評価専門委員会
配付資料一覧

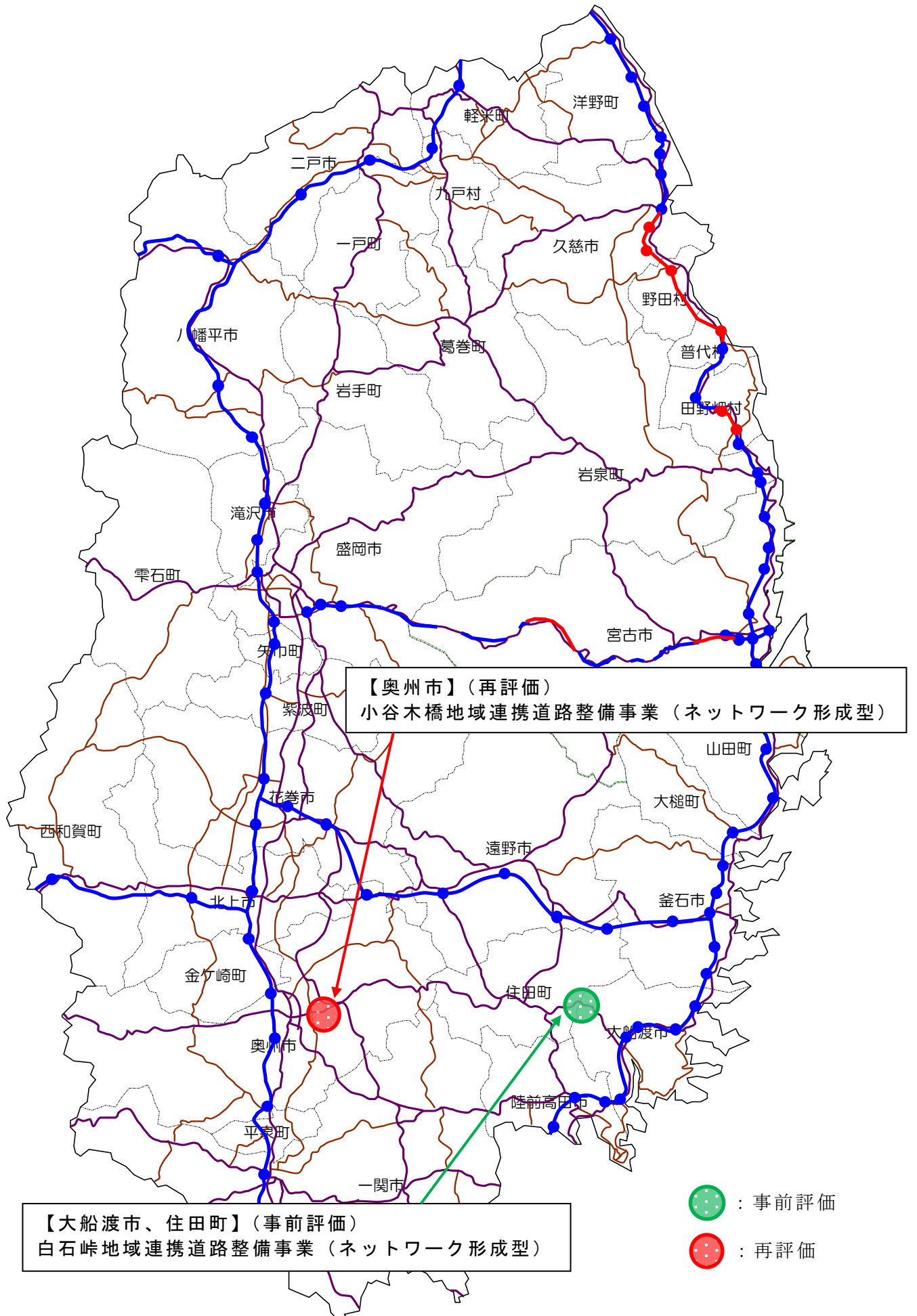
- 資料 No. 1 令和3年度大規模事業評価地区 位置図

- 資料 No. 2 令和3年度大規模公共事業事前評価 調査・継続審議資料
 - ・ 地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）国道107号 白石峠 調査資料
 - ・ 地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）国道107号 白石峠 補足説明資料

- 資料 No. 3 令和3年度大規模公共事業再評価 調査・継続審議資料
 - ・ 地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）国道397号 小谷木橋 調査資料
 - ・ 地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）国道397号 小谷木橋 補足説明資料

- 資料 No. 4 第1回専門委員会における審議概要について

第2回 大規模事業評価地区（調査・継続審議）位置図



大規模公共事業事前評価 調査・継続審議資料

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）	国道107号 白石峠	1-24

大規模公共事業事前評価(第2回委員会)

地域連携道路整備事業(ネットワーク形成型)

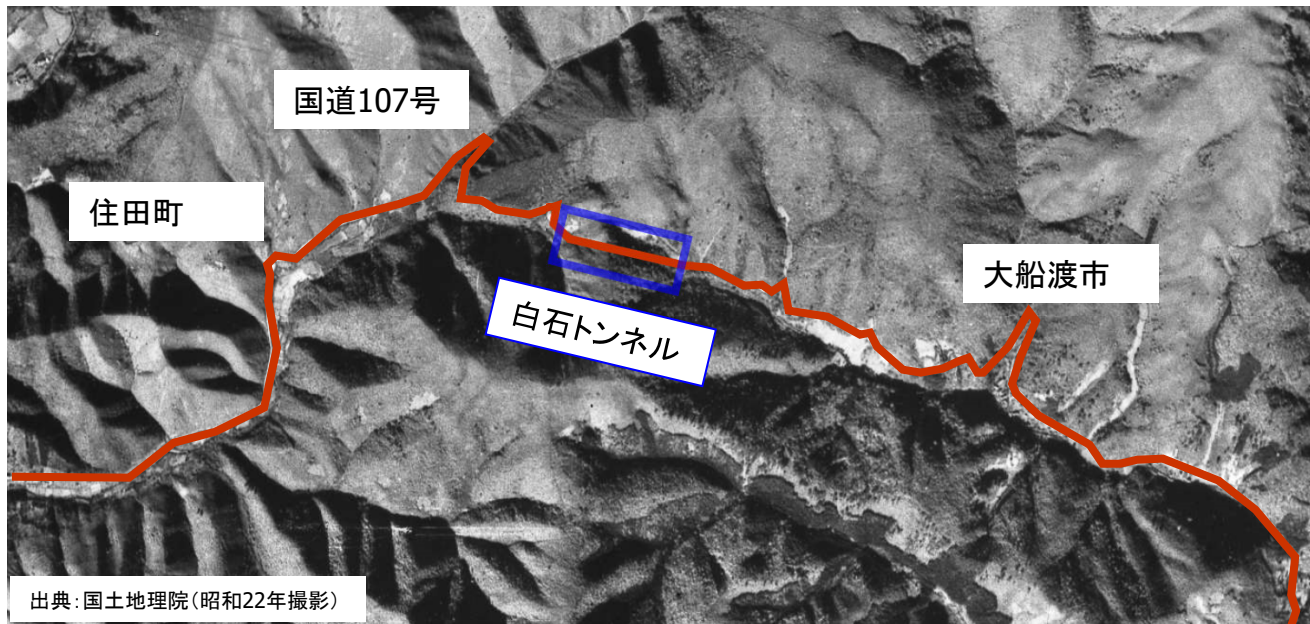
一般国道107号 しらいしとうげ 白石峠

(現地調査)

令和3年7月19日

県土整備部 道路建設課

路線の歴史



【白石トンネルの整備の歴史】

明治18年

県内初のトンネル

旧「白石トンネル」が開通



昭和40年

それまでの「一級国道」「二級国道」という
区別が廃止され、「一般国道107号」として
路線が指定される



昭和42年

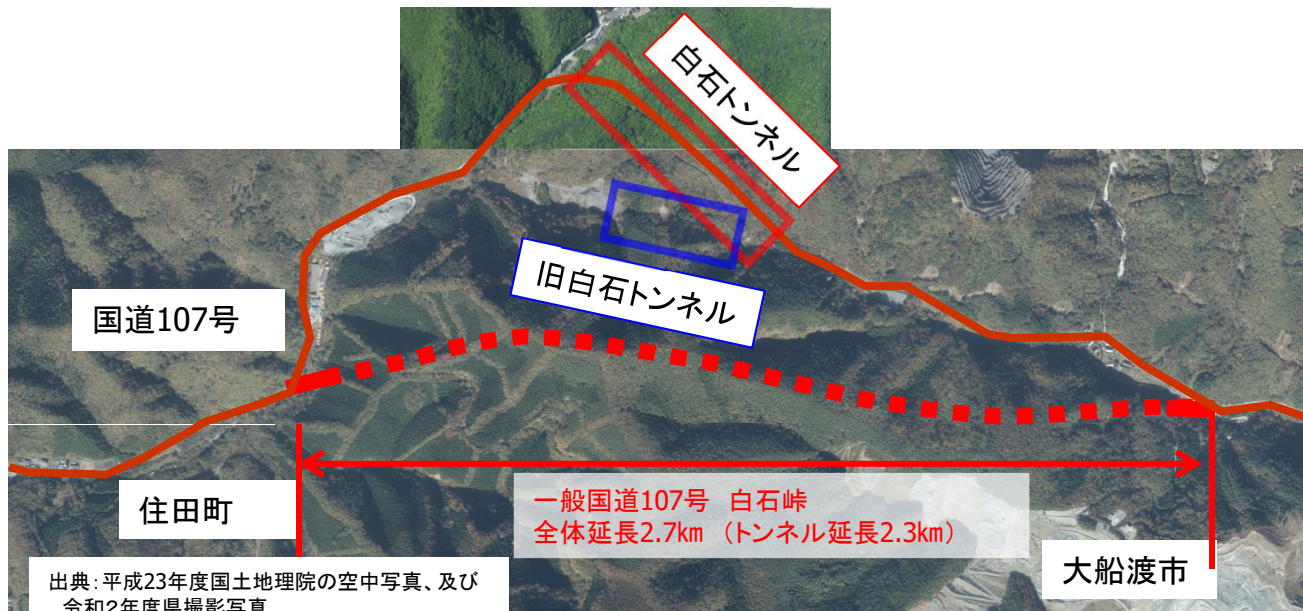
現在の白石トンネルが開通



現在に至る

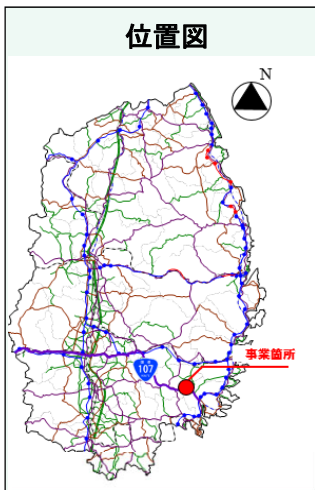
【現在までの整備状況】

峠の斜面や、谷間を流れる中沢川、盛
川に挟まれており、道路の位置や構造が
限られるなか、交通量などを踏まえ道路
の整備を進めてきた。



航空写真(道路現況)

位置図



【路線概要】

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り、沿線地域の住民の生活はもとより、災害に強い道路ネットワークの構築、物流、救急医療等において重要な役割を担う主要幹線道路である。

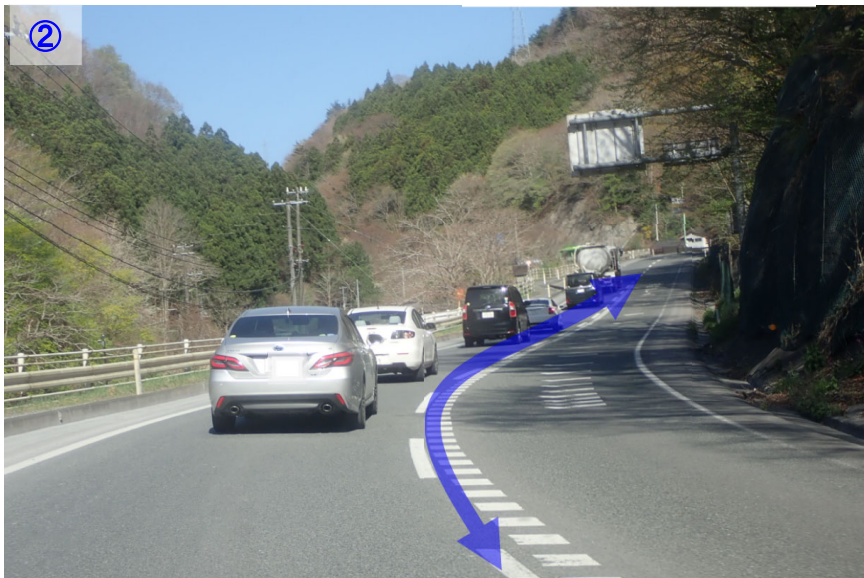
【道路現況】

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、スリップ事故等が発生しており、また、白石トンネルは幅員が狭く坑口部がカーブとなっていることから、大型車同士のすれ違いが困難であるなど走行上の課題が多いため、安全で円滑な交通の支障となっている。



出典:平成23年度国土地理院の空中写真、及び、令和2年度県撮影写真

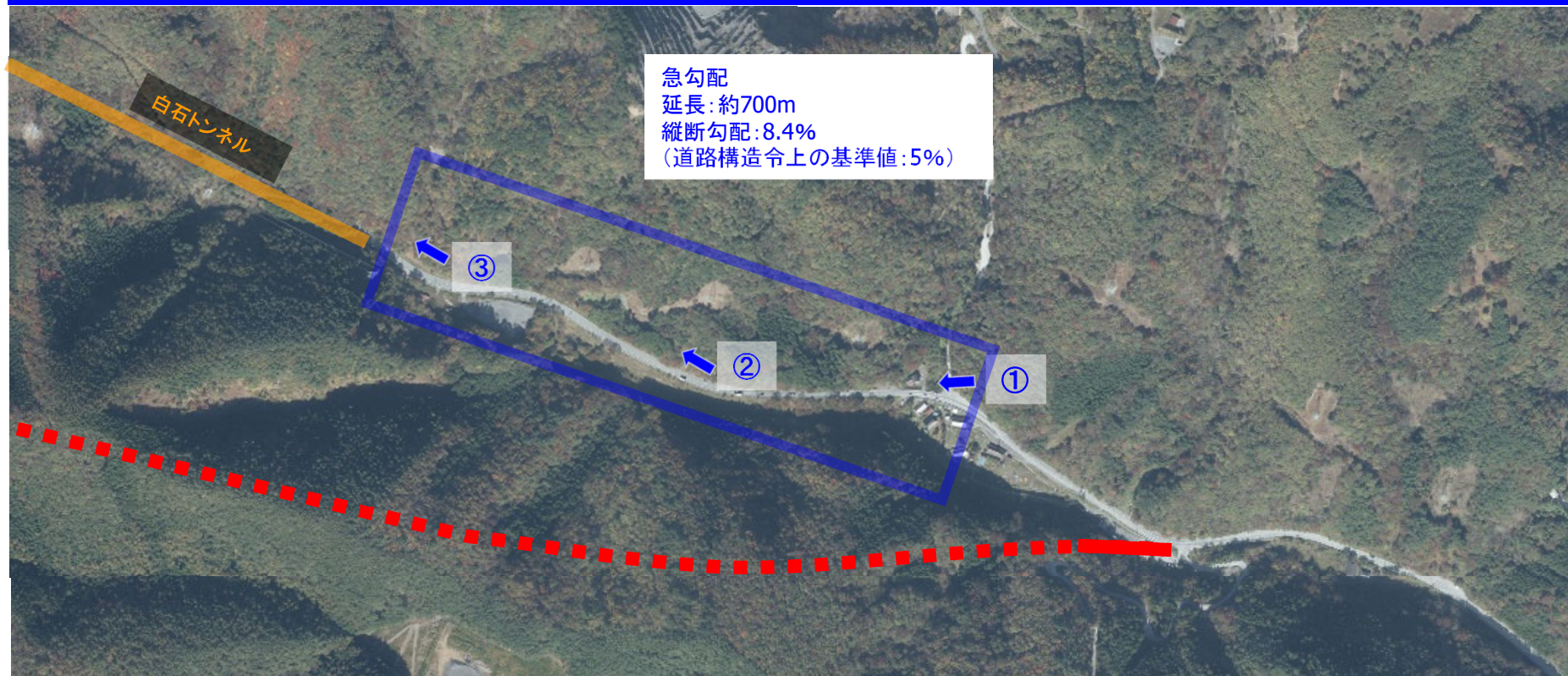
課題箇所(急カーブA)



令和3年4月撮影



課題箇所(急勾配)



令和3年4月撮影



令和3年4月撮影



令和3年4月撮影

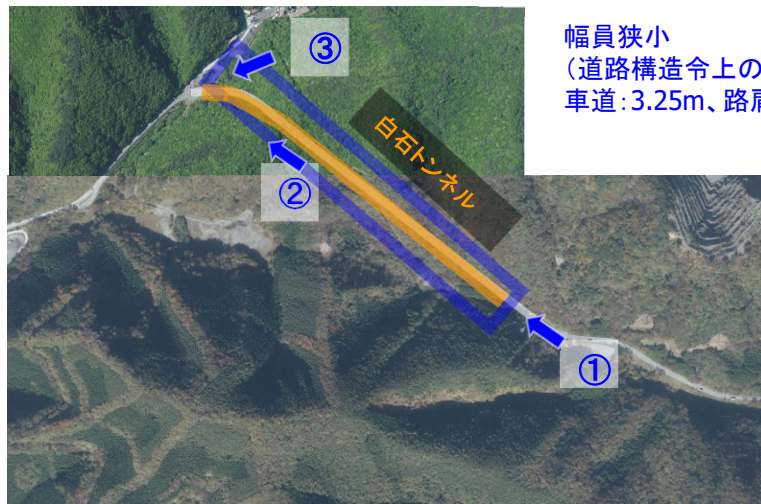
課題箇所(急勾配(速度低下状況))



※前ページ①と同じ位置で撮影したもの

令和3年6月撮影

課題箇所(幅員狭小(白石トンネル))



幅員狭小
(道路構造令上の基準値
車道:3.25m、路肩:0.75m)



平成29年撮影



令和3年5月撮影



令和3年5月撮影

課題箇所(幅員狭小(白石トンネル))



令和3年4月撮影



平成29年撮影

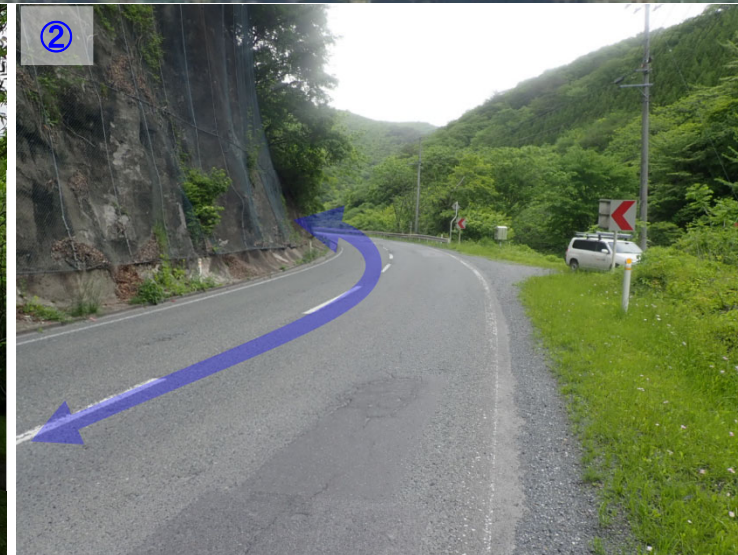


平成29年撮影

課題箇所(急カーブB)

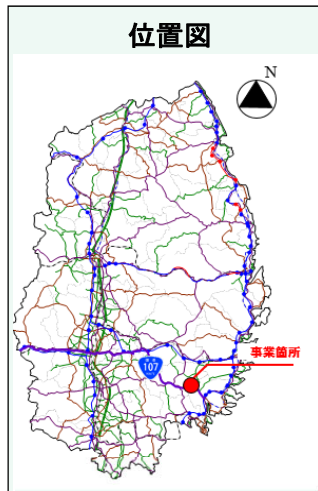


令和3年6月撮影



令和3年6月撮影

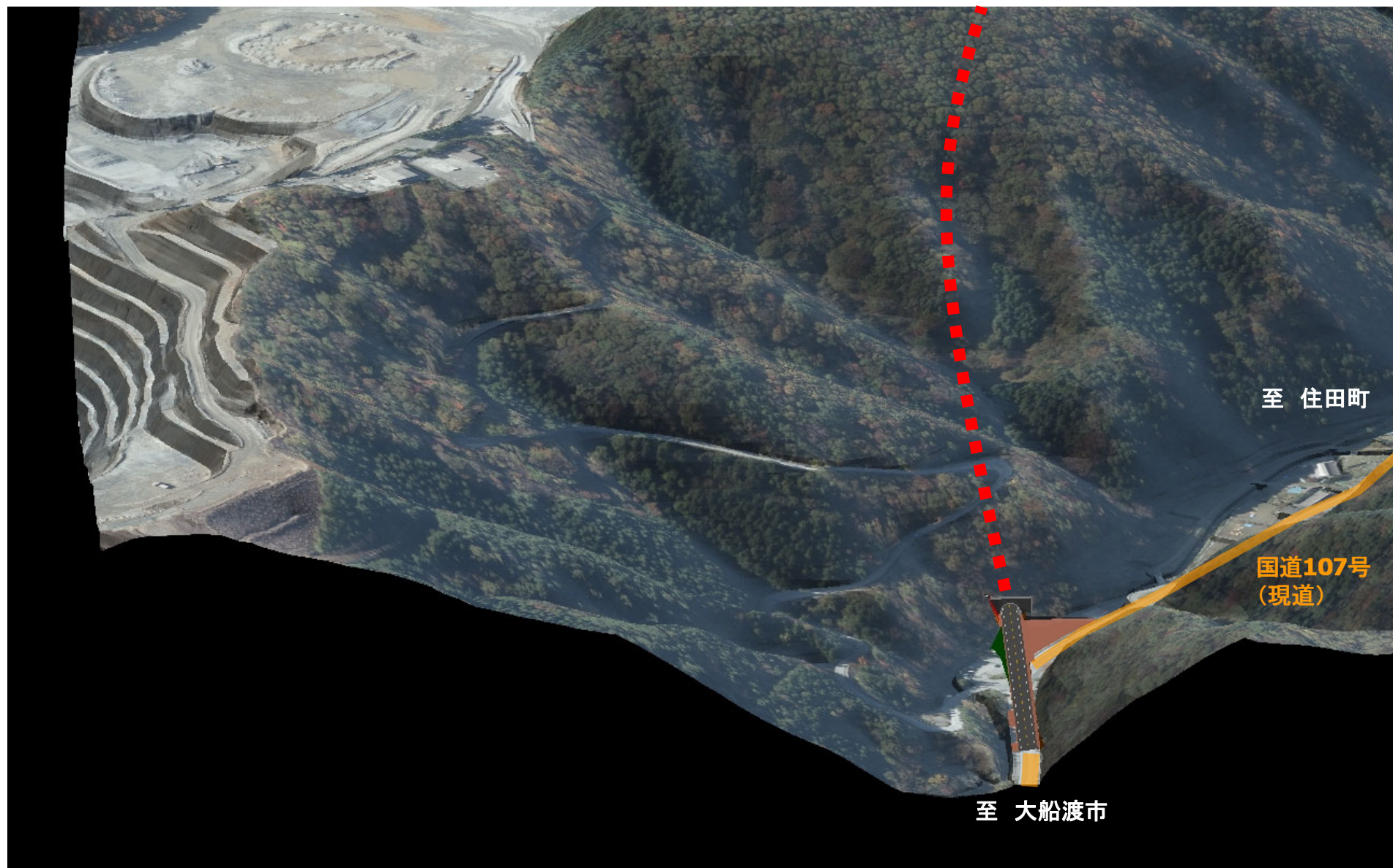
航空写真(坑口予定箇所)の状況



出典:平成23年度国土地理院の空中写真、及び、令和2年度県撮影写真

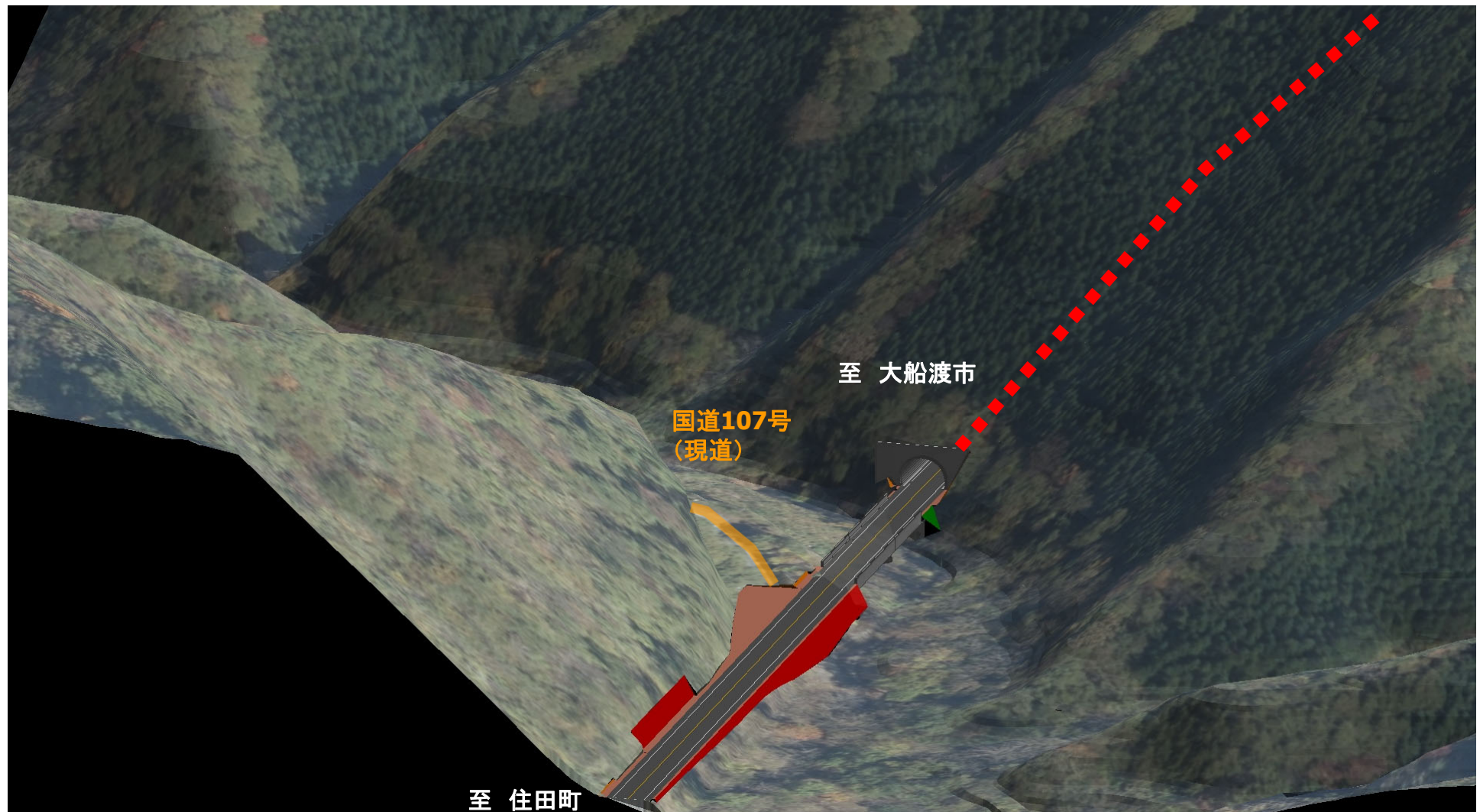
トンネル坑口予定箇所(大船渡市側)

事業イメージの重ね合わせ



トンネル坑口予定箇所(住田町側)

事業イメージの重ね合わせ



大規模公共事業事前評価(第2回委員会)

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 しらいしとうげ 白石峠

(第1回委員会 質疑)

令和3年7月19日

県土整備部 道路建設課

本日の説明内容

I 第1回委員会での質疑について

- ①国道107号を通行する大船渡港からのコンテナ貨物搭載車両の通行量を示してほしい。
- ③大船渡病院から内陸への救急搬送の状況等を示してほしい。
- ④事業概要の総事業費と費用対効果計算書における総事業費の違いを説明してほしい。
- ⑥事業概要の解決すべき課題として挙げられている「大型車同士のすれ違い困難」について、事業に関する指標からみた評価のどの部分に反映されているのか。

①国道107号を通行する大船渡港からのコンテナ貨物搭載車両の通行量を示してほしい。

【回答】

・令和2年度の40ft(12m)コンテナ通行台数は、2,502(台/年) = 7(台/日)

※大船渡港コンテナターミナルにおける40ftコンテナ野積場使用実績から通行台数を算出。

(補足)令和3年6月21日(月)に交通量調査実施の結果、10台の通行を確認。



令和3年6月21日撮影



令和3年6月21日撮影

①国道107号を通行する大船渡港からのコンテナ貨物搭載車両の通行量を示してほしい。

【質疑】

・三陸沿岸道路、釜石秋田自動車道が開通しており、移動時間に差が少ないので国道107号を通行する車両は少ないのではないか。

【回答】

・三陸沿岸道路を経由する場合、約30km距離が長く、大型車は移動時間差が約10分となる。

パターン	経路	区間延長 (km)	距離差 (①を基準とする)	平均走行速度 (小型車) 平均走行速度 (大型車) 単位: km/h	移動時間 (小型車) 移動時間 (大型車) 単位: 分	移動時間差 (①を基準とする)	参考 (グーグルマップ移動時間) 単位: 分
①	大船渡市～国道107号～宮守IC	44	-	56.5	46.7	-	42
			-	48.2	54.8	-	-
②	大船渡市～三陸沿岸道路～宮守IC	72.6	28.6	68.5	63.6	16.9	60
				66.6	65.4	10.6	-

旅行速度の定義

- ・国土交通省によるETC2.0プローブ情報（令和2年度）から、昼間非混雑時（9～16時台）の上り車線のデータを採用。
- ・当該区間の平均旅行速度を算出。
- ・区間延長はグーグルマップから簡易に算出
- ・区間起点：大船渡市（権現堂交差点（国道45号・国道107号交差点））
- ・区間終点：宮守IC（国道107号・国道283号交差点）

・「移動時間や走行距離などの条件を考慮すると、国道107号以外の経路を通行するケースは稀であり、冬期の路面凍結が厳しい場合は迂回路として三陸沿岸道路等を利用する」という意見あり。

（大船渡港コンテナターミナル管理会社への聞き取り）

⇒大船渡市から内陸への移動では国道107号がメインのルート

①国道107号を通行する大船渡港からのコンテナ貨物搭載車両の通行量を示してほしい。



出典: 岩手県高規格道路網図抜粋

③大船渡病院から内陸への救急搬送の状況等を示してほしい。

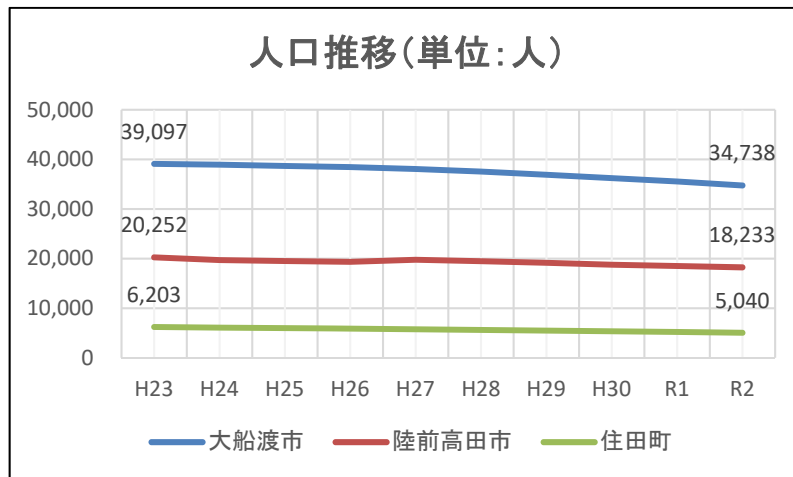
【論点】

人口減のなか救急搬送件数が増えている理由は。

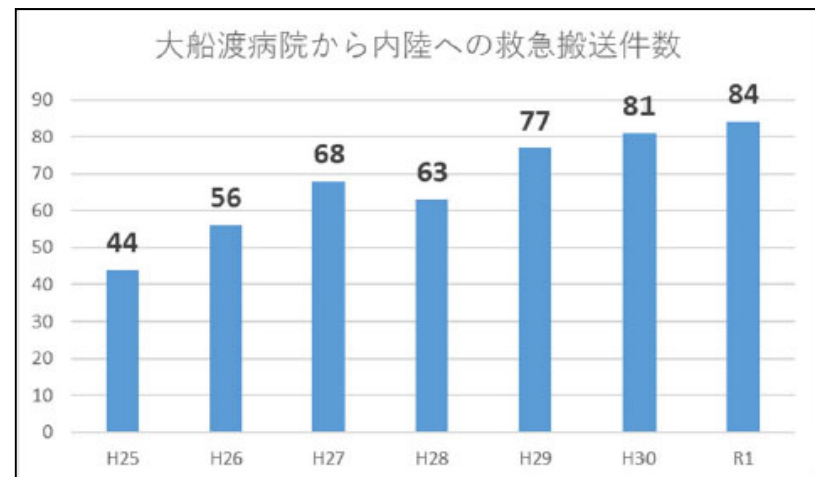
【回答】

人口減の一方で、疾病等を発症するリスクが高い高齢者数は年々増加していること等を理由として、救急搬送件数は増加傾向にある。

大船渡地域で入院治療に対応可能な救急医療機関は、県立大船渡病院(救命救急センター)のみとなっており、救急患者を受入れ対応しているが、より高度な処置が必要な患者については、岩手医科大学附属病院での治療を要する等、症状等により盛岡地域の高度・専門医療機関への搬送が必要となっているもの。



出典:岩手県「岩手県人口移動報告年報」



出典:大船渡市まとめ

③大船渡病院から内陸への救急搬送の状況等を示してほしい。

【救急搬送における高齢者割合】

別表5 都道府県別年齢区分別搬送人員構成比

(令和元年中 単位：人、%)

区分	新生児		乳幼児		少年		成人		高齢者		合計
	人数	割合(%)	人数	割合(%)	人数	割合(%)	人数	割合(%)	人数	割合(%)	
北海道	581	(0.2)	9,046	(3.7)	6,829	(2.8)	73,882	(30.4)	152,376	(62.8)	242,714
青森	80	(0.2)	1,584	(3.4)	1,325	(2.9)	13,185	(28.7)	29,792	(64.8)	45,966
岩手	73	(0.1)	1,476	(3.0)	1,383	(2.8)	13,570	(27.7)	32,410	(66.3)	48,912
宮城	236	(0.2)	4,362	(4.3)	3,482	(3.4)	32,603	(32.0)	61,210	(60.1)	101,893
秋田	70	(0.2)	901	(2.3)	963	(2.5)	9,481	(24.7)	26,966	(70.3)	38,381
山形	76	(0.2)	1,176	(2.8)	1,167	(2.7)	10,764	(25.2)	29,525	(69.1)	42,708
福島	180	(0.2)	3,075	(3.9)	2,473	(3.2)	22,935	(29.4)	49,388	(63.3)	78,051

(平成30年中 単位：人、%)

	新生児		乳幼児		少年		成人		高齢者		合計
	人数	割合(%)	人数	割合(%)	人数	割合(%)	人数	割合(%)	人数	割合(%)	
北海道	628	(0.3)	8,311	(3.5)	6,758	(2.8)	74,801	(31.3)	148,514	(62.1)	239,012
青森	89	(0.2)	1,445	(3.2)	1,234	(2.7)	13,534	(29.6)	29,491	(64.4)	45,793
岩手	78	(0.2)	1,422	(2.9)	1,374	(2.8)	13,982	(28.3)	32,629	(65.9)	49,485
宮城	220	(0.2)	4,106	(4.1)	3,406	(3.4)	32,986	(33.1)	58,882	(59.1)	99,600
秋田	58	(0.2)	909	(2.4)	965	(2.5)	10,086	(26.1)	26,647	(68.9)	38,665
山形	74	(0.2)	1,133	(2.6)	1,179	(2.7)	11,470	(26.5)	29,421	(68.0)	43,277
福島	153	(0.2)	3,044	(3.9)	2,617	(3.4)	23,737	(30.4)	48,535	(62.2)	78,086

(平成29年中 単位：人、%)

	新生児		乳幼児		少年		成人		高齢者		合計
	人数	割合(%)	人数	割合(%)	人数	割合(%)	人数	割合(%)	人数	割合(%)	
北海道	647	(0.3)	8,300	(3.6)	6,478	(2.8)	73,784	(32.2)	139,876	(61.1)	229,085
青森	70	(0.2)	1,415	(3.2)	1,262	(2.9)	13,107	(29.7)	28,263	(64.1)	44,117
岩手	99	(0.2)	1,476	(3.1)	1,485	(3.1)	13,582	(28.4)	31,099	(65.1)	47,741
宮城	199	(0.2)	4,152	(4.3)	3,331	(3.5)	32,178	(33.5)	56,325	(58.6)	96,185
秋田	71	(0.2)	943	(2.5)	923	(2.4)	10,166	(26.6)	26,102	(68.3)	38,205
山形	90	(0.2)	1,138	(2.7)	1,219	(2.9)	11,042	(26.5)	28,151	(67.6)	41,640
福島	181	(0.2)	2,896	(3.8)	2,530	(3.3)	23,651	(31.1)	46,748	(61.5)	76,006

出典：消防庁「救急救助の現況(令和2年版～平成30年版)」

【目標医師数等】

1 医師偏在指標及び医師少数区域・医師多数区域

- 県全体の医師偏在指標は、172.7であり、医師少数都道府県となっています。
- また、二次医療圏毎の状況については、盛岡医療圏は医師多数区域となっていますが、それ以外の8圏域は医師少数区域となっており、医師確保のための対策を講じる必要があります(図表1)。

(図表1) 医療圏別医師偏在指標

圏域等	医師偏在指標	順位	区分
岩手県	172.7	46	医師少数都道府県
盛岡	234.1	70	医師多数区域
岩手中部	133.8	303	医師少数区域
胆江	136.5	295	医師少数区域
両磐	134.8	300	医師少数区域
気仙	153.1	250	医師少数区域
釜石	119.3	326	医師少数区域
宮古	113.7	332	医師少数区域
久慈	151.6	259	医師少数区域
二戸	154.7	244	医師少数区域

(図表4) 二次医療圏毎の目標医師数

(単位：人)

圏域等	現在医師数(A)	全国の低位33.3%超となる医師数	全国の二次医療圏の平均値となる医師数(B)	目標医師数(C)	確保すべき医師数(C-A)	摘要
盛岡	1,305	875	1,298	1,305	0	
岩手中部	324	349	518	349	25	
胆江	211	218	323	218	7	
両磐	204	217	322	217	13	
気仙	94	91	134	114	20	(A+B)/2
釜石	70	84	125	84	14	
宮古	93	117	174	117	24	
久慈	81	81	120	101	20	(A+B)/2
二戸	76	66	98	87	11	(A+B)/2
二次医療圏計	2,458	2,098	3,112	2,592	134	

出典：岩手県「岩手県医師確保計画(令和2年3月)」

③大船渡病院から内陸への救急搬送の状況等を示してほしい。

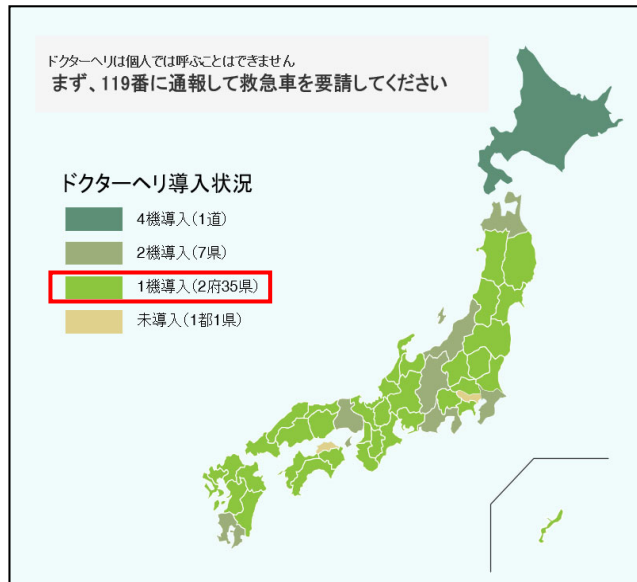
【論点】

救急搬送経路として道路以外の利用は。ドクターヘリなどは対応できないのか。
ドクターヘリは天候の影響をどの程度受けるのか。

【回答】

ドクターヘリによる救急搬送は、日中かつ視界が確保できる気象条件下で行われるため、それらの条件が整わない状況(夜間や天候不良時)においては、陸路による搬送が基本となる。

(平成26年10月～令和3年5月の出勤率(要請に対して出勤した割合)は約7割程度)



出典:認定NPO法人救急ヘリ病院ネットワーク ホームページより

5 運行時間及び運航範囲等

(1) 運航時間

原則として、年間を通じ午前8時30分から午後5時まで(ただし、午後5時前に日没する場合は日没前まで)とする。

ただし、基地病院及び機長の判断により、傷病者の重症度や日没時間等を考慮し、状況に応じて対応することを妨げない。

●ドクターヘリ出勤要請基準

救急現場等において、傷病者に以下の項目のいずれかが認められるとき

ア 生命の危険が切迫しているか、その可能性が疑われるとき

イ 救急現場等で緊急診断処置に医師を必要とするとき

ウ 重症患者であつて、搬送に長時間を要することが予想されるとき

エ 特殊救急疾患の患者(重症熱傷、多発外傷、四肢切断等)で、搬送時間の短縮を特に図る必要があるとき

出典:岩手県ドクターヘリ運航調整委員会「岩手県ドクターヘリ運航要領(令和3年3月23日改訂)」

④事業概要の総事業費と費用対効果計算書における総事業費の違いを説明してほしい。

【回答】

・社会的割引率:4%

※10年物国債の実質利回り等を参考に国が設定しており、現時点で見直しの予定はない。県では国の社会的割引率を適用することとしている。

1.3 費用及び便益算定の前提

費用便益分析にあたっては、算出した各年次の便益と費用の値に割引率を用い、現在価値に換算して分析する。

本マニュアルでは、費用便益分析にあたって次の数値を用いて算定を行うものとする。

- 現在価値算出のための社会的割引率：4%
- 基準年次：評価時点
- 検討年数：50年

これらの数値は国マニュアルを踏まえたものである。よって、今後国マニュアルの改訂があった場合は、改訂内容に沿うこととする。

出典：県土整備部道路建設課「道路建設課所管道路事業費用便益分析の手引き(令和2年10月)」

④事業概要の総事業費と費用対効果計算書における総事業費の違いを説明してほしい。

【参考】

○ 費用便益分析

【総費用（C）】

- ①改築費：事業着手時（R4）から事業完了時（R13）までの投資額の積上
- ②維持費：供用開始後（R14）から50年間（～R63）までの維持費の積上

【便益（B）】

- 前提条件：供用開始時から50年間までの各年度毎の便益を算出し積上げ
- ①3便益：時間短縮便益、走行時間減少便益、事故減少便益
 - ②その他：環境改善便益、拡張便益
→各項目の因子により便益が増減
 - ③修正便益：東京を1.0とし、所得水準等の地域間格差を考慮し算定

3便益	時間短縮便益・・・交通量×走行時間×原単位 走行経費減少便益・・・交通量×走行延長×原単位 事故減少便益・・・交通量×関連道路延長×交差点数
-----	--

	区 分	金 額 (百 万 円)	備 考
費用項目	改築費	6,526	
	維持費	101	
	総費用(C)	6,627	
便益項目	時間短縮便益	7,159	
	走行経費減少便益	588	
	事故減少便益	45	
	3便益 ①	7,791	
	環境改善便益	-319	
	拡張便益	2,007	
	その他便益 ②	1,689	
	小計 (①+②)	9,480	
	修正便益 ③	6,016	
	総便益 (B) ①+②+③	15,496	
(参考) 修正費用便益比 (B/C)		2.3	
費用便益比B (①+②) /C		1.4	修正便益③を考慮しない場合
参考 将来交通量		6,353 台/日 (R14)	
※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。			

【交通量】

	小型車	大型車	合計	備考
交通量(H27)	6,047	1,549	7,596	※1
計画交通量(R14)	4,943	1,410	6,353	※2

- ※1 出典:国土交通省「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」。現時点最新。
- ※2 最新の交通量データに最新の伸び率(第15次フレーム)を乗じて、令和14年度時点の交通量を算出したもの。

・第15次フレーム:R12/H27

	乗用車類	小型貨物車	普通貨物車	全車
沿岸	0.84550	0.76975	0.94900	0.83800

出典:国土交通省「第15次フレーム 地方生活圏別 発生集中量の伸び率」
 ※ 計画交通量とフレームの車両の区分が異なるため別途計算をしており、上表の数値を単純に乗じても計数が一致しない。

⑥事業概要の解決すべき課題として挙げられている「大型車同士のすれ違い困難」について、事業に関する指標からみた評価のどの部分に反映されているのか。

【質疑】

大型車のすれ違い困難はどのように評価に反映されるか。

【回答】

緊急性の評価においては交通不能区間や通行危険箇所などの評価があるが、すれ違いのために一時停止しなければならないというような状況ではないため評点上は加点されていない。

道路幅員が狭いことが主な要因であり、必要性の「車道等幅員」において構造上の評点に反映している。
(トンネル内幅員:6.5m(車道幅員5.5+路肩幅員1.0))

(2) 事業に関する指標からみた評価

評価指標	区分	配点	評点	備考
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	規定値未満	5	3	100m<規定値(150m)
縦断勾配	-10km/h特例値超	5	5	8.4%>-10km/h特例値(7%)
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	0.85
定時性	10.0km/h以上	2	2	10.0km/h \geq 10.0km/h
事故率	履歴有	3	1	履歴有
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	21	
ネットワークの位置付け	代替・補完路	15	15	
産業振興、生活支援	4項目該当	15	15	物流支援、観光支援、救急医療アクセス、峠道などの冬期の安全性確保
小計		30	30	
関連事業の有無	無し	5	0	無し
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	無し	5	0	無し
10km以内に迂回路	無し	5	5	無し
小計		15	5	
費用便益比(B/C)	1.0 \leq B/C<2.0	20	15	B/C=1.4
小計		20	15	
用地取得の進捗状況	0%	3	0	0%
地元要望	有り	2	2	大船渡市、陸前高田市、住田町
小計		5	2	
合計		100	73	

(2) 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

区分	配点
あり	5
なし	0

○安全な通行や利便性を阻害している要因の有無により評価。
○それぞれの定義は、表-10のとおり。

表-10 冠水区間等の定義

項目	定義
冠水区間	大雨等により路面冠水した履歴のある区間。
主要渋滞ポイント	岩手県渋滞対策推進協議会の主要渋滞箇所(71箇所(R2.7.31時点))又は関係機関からの要望箇所(資-5)。
老朽橋	竣工後、概ね40年以上経過している橋梁(橋梁データベース)。
交通不能区間	異常気象時通行規制区間及び特殊通行規制区間(資-6)。 交通不能区間の解消を図る場合。
通行危険箇所	防災点検要対策箇所、車両すれ違い困難箇所、 ボトルネック、クランク、変則交差点、 その他道路規格不連続。

出典:県土整備部道路建設課「道路建設課所管道路事業評価点算定の手引き(令和2年10月)」

大規模公共事業再評価 調査・継続審議資料

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）	国道397号 小谷木橋	1-10

大規模事業再評価(第2回委員会)

地域連携道路整備事業(ネットワーク形成型)

一般国道397号 小谷木橋

令和3年7月19日
県土整備部 道路建設課

本日の説明内容

- (1) 新道の供用状況について
- (2) 工事の進捗状況について(旧橋撤去)
- (3) 旧橋撤去の増額について

参考資料1) 新道の供用状況について

○供用写真



参考資料1) 新道の供用状況について

○供用写真



参考資料1) 新道の供用状況について

○供用写真



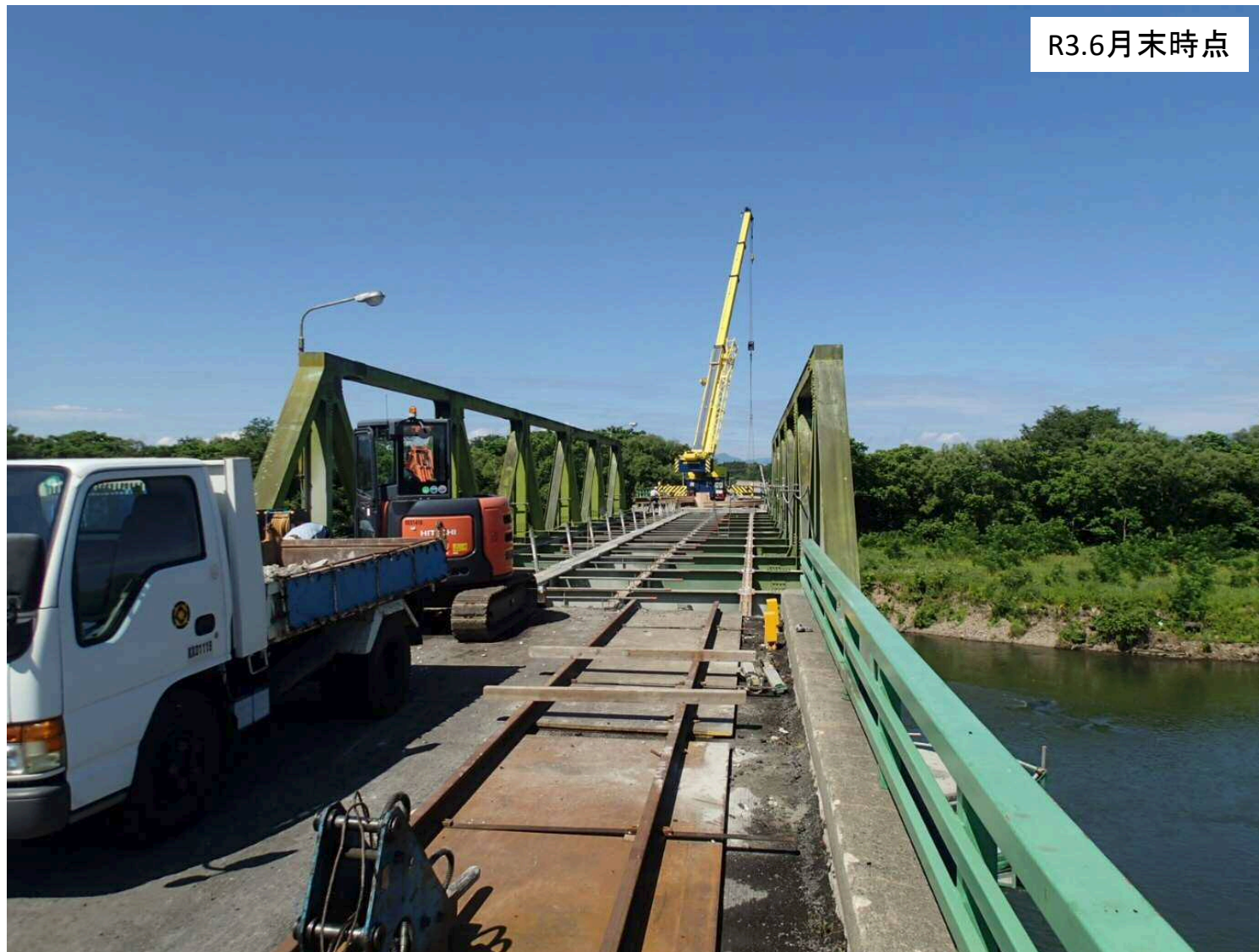
参考資料1) 新道の供用状況について

○供用写真



参考資料2) 工事の進捗状況について

○旧橋撤去状況写真



参考資料3) 旧橋撤去の増額について

○旧橋撤去費用内訳

(百万円)

			税込み
上部工	撤去工		501
	仮設工	仮栈橋	127
上部工合計			628
下部工	撤去工		533
	仮設工	仮栈橋	214
		土留・仮締切	719
下部工合計			1,466
工事用道路			459
総計			2,553

○事前評価時比較

(百万円)

	事前	今回	差	増額理由
上部工撤去	339	501	162	社会的要因による増額 下部工撤去範囲の変更による増額
下部工撤去	184	533	349	
仮設工	277	1,060	783	
工事用道路	253	459	206	
計	1,053	2,553	1,500	

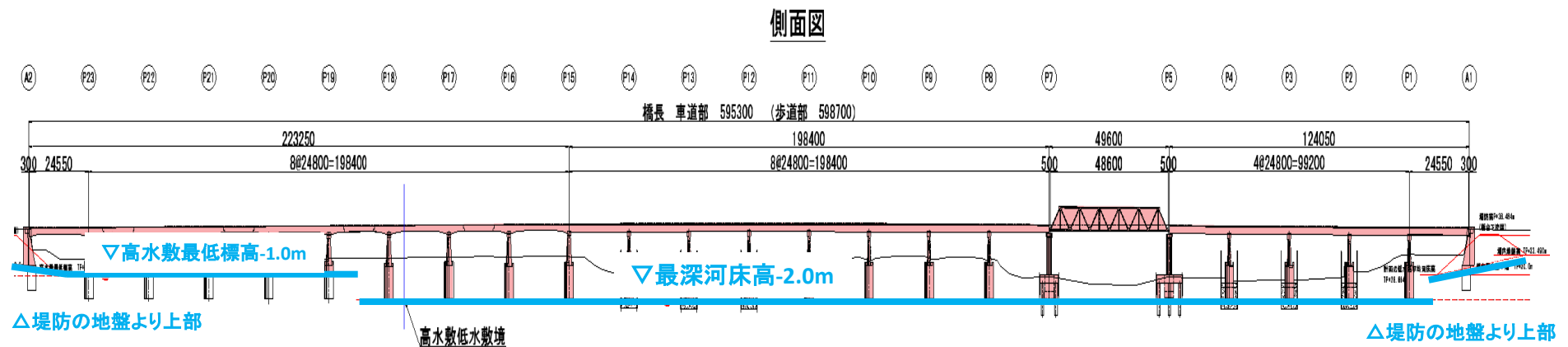
参考資料3) 旧橋撤去の増額について

○旧橋撤去における河川管理者との協議

- ・ 当初は計画河床高までの撤去を想定していたが、河川の断面・縦断や流量、小谷木橋付近の河床変動の経緯、旧橋の撤去方法などを示し、河川管理者と協議を行い、低水敷については最深河床高から2m深い位置まで撤去することとなったもの。
- ・ 旧橋撤去工事の施工計画についても協議を行っている。

○旧橋撤去の基準について

- ・ 河川管理者と協議し、具体的な撤去範囲が定まるもの。
- ・ 旧橋の撤去の深さについて示された基準やマニュアル等はない。



参考資料3) 旧橋撤去の増額について

○同様の実施事例について

主要地方道一関北上線 柵の瀬橋

- ・総事業費:5,461百万円
- ・撤去工事期間:平成30年10月～令和2年12月
- ・撤去範囲:最深河床高から-2.0mまで撤去

○旧橋撤去の実施について

- ・旧橋は、洪水時の流れの阻害となり、河川氾濫の危険性があるため、撤去するもの。
- ・令和3年5月31日に新橋が供用開始となったところであり、今後は、河川管理者との協議内容に基づき、旧橋撤去を進めていくもの。

令和3年度第1回大規模事業評価専門委員会における審議概要

➤ 主な質疑等の概要及び審議論点

事前評価

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

質疑等の概要	
専門委員からの質疑等	事業担当課等の対応（回答）
① 国道107号を通行する大船渡港からのコンテナ貨物搭載車両の通行量を示してほしい。	(道路建設課) 第2回以降の委員会で説明する。 ⇒ 今回説明
② 大型車等が通行する上で、勾配や渋滞の関係など、本路線には他に改良すべき箇所があるようにも思えるが、なぜ、白石峠なのか。	(道路建設課) 白石峠は、8.4%の急勾配の区間があり、大型車等にとって、速度低下を招く箇所となっており、優先すべき箇所であるため。
③ 大船渡病院から内陸への救急搬送の状況等を示してほしい。	(道路建設課) 第2回以降の委員会で説明する。 ⇒ 今回説明
④ 事業概要の総事業費と費用対効果計算書における総事業費の違いを説明してほしい。費用対効果計算書の詳細を示してほしい。	(道路建設課) 第2回以降の委員会で説明する。 ⇒ 今回説明
⑤ 「事業計画の妥当性」の「(2) 事業に関する指標からみた評価」のうち評価指標の必要性の事故率の評価の詳細は何か。	(道路建設課) 平成29年度、令和2年度に事故履歴があるため、評点を1点としたもの。
⑥ 事業概要の解決すべき課題として挙げられている「大型車同士のすれ違い困難」について、事業に関する指標からみた評価のどの部分に反映されているのか。	(道路建設課) 第2回以降の委員会で説明する。 ⇒ 今回説明
⑦ トンネル掘削時の発生土の活用方法の検討状況はどうか。	(道路建設課) 有効に活用できるものは、前後の道路改良盛土、管内の公共工事に使用する予定。
⑧ トンネル改良をした場合の現道区間は取り壊すのか。その費用は見込んでいるか。	(道路建設課) 取り壊し費用は見込んでいない。現道も利用者がいるので残すこととなる。管理については一般的には地元に移管するが、今後の調整となる。

再評価

(1) 地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）国道 397 号 小谷木橋（奥州市）

質疑等の概要	
専門委員からの質疑等	事業担当課等の対応（回答）
① 旧橋の下部工を最深河床工より 2メートル深い位置まで撤去することとされたことについて、事業当初に河川管理者との協議がなかったのか。	(道路建設課) 橋梁の詳細設計等が未実施のため、河川管理者との正式な協議は行っていない。
② 旧橋撤去による増額について、詳細に説明してほしい。	(道路建設課) 第 2 回以降の委員会で説明する。 ⇒ 今回説明
③ 社会的要因による増額について、説明してほしい。	(道路建設課) 令和 3 年度と平成 22 年度の単価を比較すると、概算ではあるが、労務費で 174.8%、資材費で 133.3%の単価上昇したことなどの影響を受けたもの。

(2) 地域連携道路整備事業（地域密着型）主要地方道花巻大曲線 小倉山の 2（西和賀町）

質疑等の概要	
専門委員からの質疑等	事業担当課等の対応（回答）
① 重金属調査を行った経緯を説明してほしい。	(道路建設課) 県内他工区の国道 340 号立丸峠でトンネル掘削部からヒ素が検出されたため、本地区トンネル掘削に当たり、調査を行ったもの。 事業ごとに地質の状況により調査することとしている。