

大規模公共事業事前評価調書の概要

(^{しらいしとうげ}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。

重要港湾である大船渡港と中枢中核都市である盛岡市や産業集積が進む県南地区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。

岩手県地域防災計画においては緊急輸送道路（第1次路線）に指定されており、また、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であり、東日本大震災津波の際には、「くしの歯作戦」によりいち早く道路啓開され、内陸から沿岸部への救命・救援ルートとして機能したところである。

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、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。

このため、約2.3kmの長大トンネルの整備により急勾配、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、救急搬送の支援を図るものである。

○事業内容：計画延長2.7km、計画幅員6.5(9.0～9.5)m、トンネル2.3km、橋梁1橋

○事業期間：令和4年度～令和13年度

（用地着手予定：令和5年度、工事着手予定：令和6年度、供用開始予定：令和13年度）

○総事業費：9,400百万円

2 社会経済情勢等の状況

○「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社会基盤が整っている岩手』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、物流の効率化など生産性向上による産業振興を支援するため内陸部と物流拠点である港湾を結ぶ路線の整備を進めることとしている。

○全国的な情勢としては、令和2年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、防災・減災、国土強靱化の取組を重点的・集中的に進めている。

○当該区間の整備促進については、大船渡市、陸前高田市、住田町、関係団体から強い要望がある。

3 自然環境等の状況

- 計画延長のほとんどがトンネルであり、土地の大規模改変は発生しないが、事業実施にあたっては、振興局で開催され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現地調査を行うなど、環境への影響が極力少なくなるよう配慮しながら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。切土・盛土法面は植生緑化を行うこととする。

4 事業計画の妥当性

- 費用便益比（B/C）を算定した結果は、「1.4」（評価基準年度：令和4年度）であり、また、過去に実施した同規模のトンネル事業と比較し、費用が同程度となることから事業規模は妥当であると判断した。

5 総合評価

- トンネル整備により、急カーブ、急勾配が連続する峠区間の課題を解消し、安全で円滑な交通機能の確保が図られる。
- 重要港湾である大船渡港と内陸を結ぶ物流上重要な路線であり、また、緊急輸送道路の第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」及び「岩手県国土強靱化地域計画」における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こととなる。
- 大船渡市、陸前高田市、住田町、関係団体から整備促進について強い要望がある。
- 事業実施にあたっては振興局で実施している公共事業等に係る希少野生動植物調査検討委員会に付議し、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及び現地調査を行い、環境に配慮して事業を進めることとする。
- 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、代替案等を検討した結果から妥当であると判断したものである。
- 以上のことから、本事業の目的を達成するためには、現時点での社会経済情勢等の状況などを検討した結果、本計画のとおり**の事業実施が妥当**であると判断したものである。

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	しろしとげ 白石峠	市町村	大船渡市・住田町																					
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 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。 重要港湾である大船渡港と中枢中核都市である盛岡市や産業集積が進む県南地区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。 岩手県地域防災計画においては緊急輸送道路（第1次路線）に指定されており、また、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であり、東日本大震災津波の際には、「くしの歯作戦」によりいち早く道路啓開され、内陸から沿岸部への救命・救援ルートとして機能したところである。 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、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。</p> <p>○整備によって得られる効果 約2.3kmの長大トンネルの整備により急勾配、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、救急搬送の支援に資するものである。</p> <p>(2) 事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画延長：L=2.7km ・計画幅員：W=6.5 (9.0) m (トンネル東側区間) W=6.5 (9.5) m (トンネル西側区間) ・主要構造物：トンネル2.3km、橋梁1橋 <p>(3) 整備目標等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・急勾配、線形不良の解消：旧道延長3.5km <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4年度～令和13年度 (用地着手予定年度：令和5年度、工事着手予定年度：令和6年度) ○総事業費：9,400百万円 																									
社会経済情勢等	<p>(1) 全国の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年12月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、防災・減災、国土強靱化の取組を重点的に進めることとしている。 <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社会基盤が整っている岩手』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、物流の効率化など生産性向上による産業振興を支援するため内陸部と物流拠点である港湾を結ぶ路線の整備を進めることとしている。 <p>(3) 施工地域における状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大船渡市、陸前高田市、住田町、関係団体から当該地区の整備促進について強い要望がある。 <p>(参考) 予算の動向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <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>H10</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業費（百万円）</td> <td>55,269</td> <td>35,889</td> <td>36,002</td> <td>27,779</td> <td>25,428</td> <td>5,419</td> </tr> <tr> <td>対前年度比</td> <td>-</td> <td>111.6%</td> <td>100.3%</td> <td>77.2%</td> <td>91.5%</td> <td>21.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※R2以前は2月補正予算、R3は当初予算。直轄負担金は含まない。</p>					年度	H10	H29	H30	R1	R2	R3	事業費（百万円）	55,269	35,889	36,002	27,779	25,428	5,419	対前年度比	-	111.6%	100.3%	77.2%	91.5%	21.3%
年度	H10	H29	H30	R1	R2	R3																				
事業費（百万円）	55,269	35,889	36,002	27,779	25,428	5,419																				
対前年度比	-	111.6%	100.3%	77.2%	91.5%	21.3%																				

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"> ・岩手県自然野生動植物保全方針による保全区分 : A、B、D ・希少野生動植物の生息の有無 : 有 ・埋蔵文化財包蔵地の有無 : 無 <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、振興局で開催され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、必要に応じて現地調査を行うなど、環境への影響が極力少なくなるよう配慮しながら進めることとする。 ・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"> ・切土・盛土については植生緑化 (5,000千円) 																																																																																																																								
	<p>(1) 事業費の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本工事費 9,111百万円 ・用地費 89百万円 ・測量試験費 200百万円 ・合計 9,400百万円 <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="8">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>規定値未満</td> <td>5</td> <td>3</td> <td>100m<規定値 (150m)</td> </tr> <tr> <td>縦断勾配</td> <td>-10km/h特例値超</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>8.4%>-10km/h特例値 (7%)</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>0.85</td> </tr> <tr> <td>定時性</td> <td>10.0km/h以上</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>10.0km/h\geq10.0km/h</td> </tr> <tr> <td>事故率</td> <td>履歴有</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>履歴有</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>21</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>代替・補完路</td> <td>15</td> <td>15</td> <td></td> </tr> <tr> <td>産業振興、生活支援</td> <td>4項目該当</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>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</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>無し</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>無し</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>無し</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>無し</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>5</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">効率性</td> <td>費用便益比 (B/C)</td> <td>1.0\leqB/C<2.0</td> <td>20</td> <td>15</td> <td>B/C=1.4</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>大船渡市、陸前高田市、住田町</td> </tr> <tr> <td>小計</td> <td></td> <td>5</td> <td>2</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">合計</td> <td></td> <td>100</td> <td>73</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	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		重要性	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		緊急性	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		効率性	費用便益比 (B/C)	1.0 \leq B/C<2.0	20	15	B/C=1.4	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	大船渡市、陸前高田市、住田町	小計		5	2		合計			100	73
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	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																																																																																																																						
重要性	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																																																																																																																					
緊急性	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																																																																																																																					
効率性	費用便益比 (B/C)	1.0 \leq B/C<2.0	20	15	B/C=1.4																																																																																																																				
	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	大船渡市、陸前高田市、住田町																																																																																																																				
	小計		5	2																																																																																																																					
合計			100	73																																																																																																																					

○ 費用便益分析

費用便益分析手法： 費用便益分析マニュアル(平成30年2月)、道路投資の評価に関する指針(案)第1編(平成10年6月)、第2編(平成11年11月)

基準年： 令和4年

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。

○ 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

- ・法面対策が必要な箇所を回避し、土工量の軽減などコスト縮減を図っている。
- ・再生アスファルト合材、再生砕石の使用を基本とする。
- ・当該工区で発生する掘削土は、当該工区の盛土材として使用するなどコスト縮減に努める。
- ・その他、詳細設計時には将来的な維持管理を含めたトータルコストの視点に立ち、コスト縮減に努める。

(4) 代替案の比較検討結果

- ・代替案として考えられるほかの事業手法
トンネル新設案及び現道活用案について比較検討したが、急勾配区間を回避し速度低下を解消するための最短の経路として現計画のトンネル新設案が適当であると判断したものである。
 - トンネル新設案 平面・縦断線形が良好であり、速度低下は生じない。
また、急勾配、幅員狭小の区間を回避する最短の経路である。
 - 現道改良案 峠部の縦断勾配を基準値に収めることが困難であり、白石トンネルの幅員狭小区間を回避しないため事業効果が劣る。

(5) 事業規模の妥当性

- ・過去に実施した同規模のトンネル事業と比較し、費用が同程度となることから事業規模は妥当であると判断したものである。

路線名	トンネル名称	延長(km)	延長当り単価(千円/m)
国道107号	(仮称)新白石トンネル	2.3	3,200
国道107号	梁川口内トンネル	1.0	3,280
国道340号	立丸第一トンネル	1.8	2,910

※トンネル設備・舗装を含む。(トンネル延長に端数を含む)

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)
4	13	9,400	73	1.4 (2.3)

○総合評価に係るコメント

【事業目的】

トンネル整備により、急カーブ、急勾配が連続する峠区間の課題を解消し、安全で円滑な交通機能の確保を図る。

【社会経済情勢等】

重要港湾である大船渡港と内陸を結ぶ物流上重要な路線であり、また、緊急輸送道路の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」及び「岩手県国土強靱化地域計画」における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こととなる。

また、大船渡市、陸前高田市、住田町、関係団体から整備促進について強い要望がある。

【自然環境等への配慮について】

事業実施にあたっては振興局で実施している公共事業等に係る希少野生動植物調査検討委員会に付議し、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及び現地調査を行い、環境に配慮して事業を進めることとする。

【事業計画の妥当性について】

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、代替案等を検討した結果から妥当であると判断したものである。

以上のことから、本事業の目的を達成するためには、現時点での社会経済情勢等の状況などを検討した結果、本計画のとおりの実施が妥当であると判断したものである。

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 107号	地区名	しらいとうげ 白石峠	市町村	大船渡市・住田町

1 現在までの事業に係る経緯等

- 平成29年度 道路現況調査
- 平成30年度 道路現況調査
- 令和2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

- 大船渡市、陸前高田市、住田町、関係団体から当該道路の整備促進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)
- 大船渡市 令和2年8月3日 ○住田町 令和2年8月3日
- 気仙広域連合 令和2年8月7日 ○気仙地区議会議員協議会 令和2年11月16日

3 トンネル内で発生する事故に対する対応

- トンネル内の非常用施設は道路トンネル付属施設設置基準・同解説(案)に基づき設置
- トンネル:非常電話、押しボタン式通報装置、非常警報装置、消火器、消火栓、誘導表示板

4 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

5 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: 費用便益分析マニュアル(平成30年2月)、道路投資の評価に関する指針(案)第1編(平成10年6月)、第2編(平成11年11月)費用便益分析手法:

基準年: 令和4年

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	

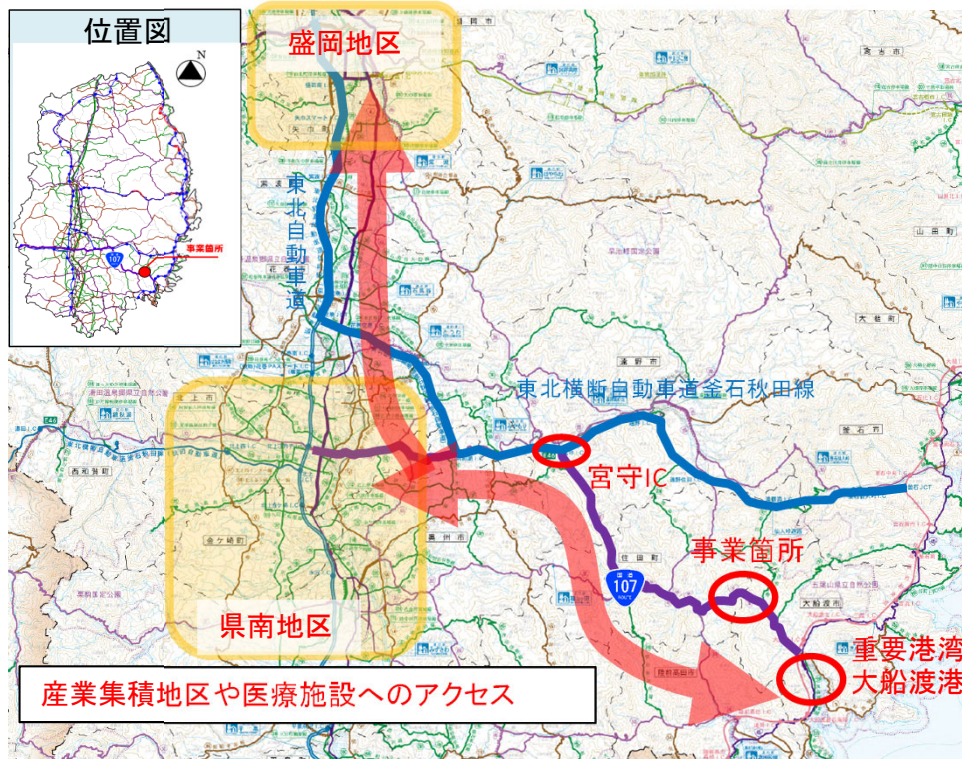
参考 将来交通量 6,353 台/日(R14)

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。

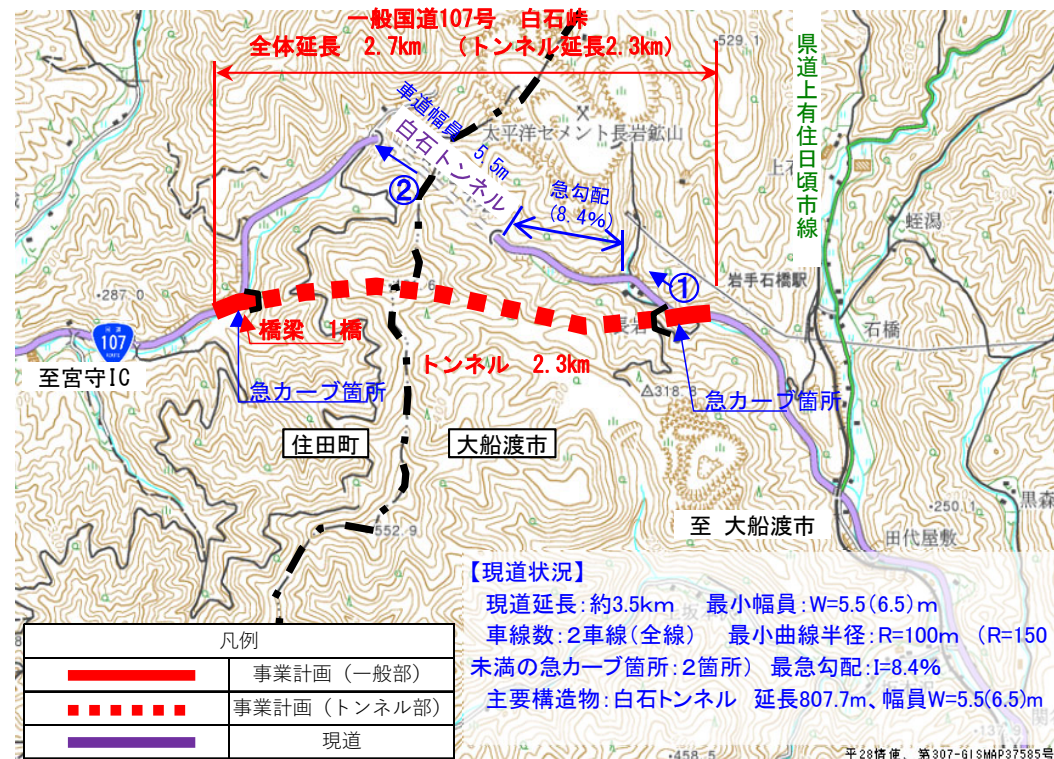
- ① 改築費 : 道路建設に要する費用
- ② 維持費 : 供用開始後50年間における維持管理費
- ③ 時間短縮便益 : 供用開始後50年間に得られる時間短縮における利益
- ④ 走行経費減少便益 : 供用開始後50年間における燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費等の減少効果
- ⑤ 事故減少便益 : 供用開始後50年間において、発生する恐れのある人身または物損事故などの公的損害や、事故により発生する交通渋滞における損失の減少効果
- ⑥ 環境改善便益 : 供用開始後50年間における大気汚染、騒音及び地球温暖化に対する減少効果
- ⑦ 拡張便益 : 供用開始後50年間において、走行時の快適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

※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。

地域連携道路整備事業 一般国道107号 白石峠 事業概要図



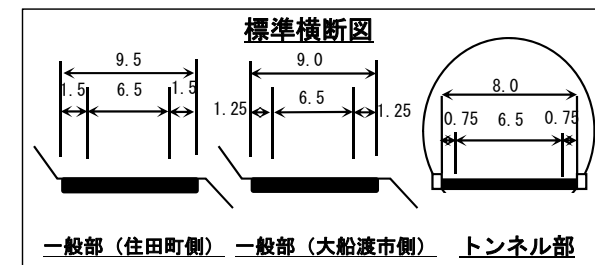
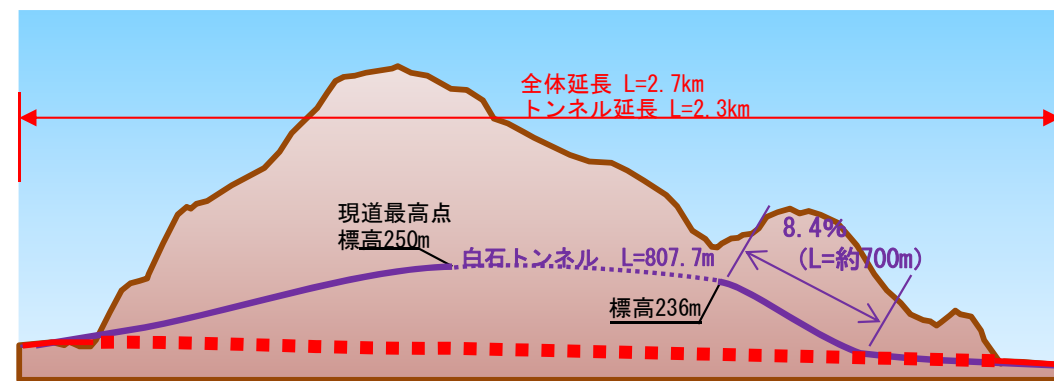
(岩手県管内道路網図抜粋)



(令和3年1月撮影)



(平成29年9月撮影)



費用対効果計算書

48

路線名: 107号		地区名: 白石峠				単位: 百万円				
年度	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					
-10	H34	0.96154	102.8	164	157.7	0	0.0	0.0	0.0	
-9	H35	0.92456	102.8	33	30.5	0	0.0	0.0	0.0	
-8	H36	0.88900	102.8	257	228.5	0	0.0	0.0	0.0	
-7	H37	0.85480	102.8	182	155.6	0	0.0	0.0	0.0	
-6	H38	0.82193	102.8	182	149.6	0	0.0	0.0	0.0	
-5	H39	0.79031	102.8	2,273	1,796.4	0	0.0	0.0	0.0	
-4	H40	0.75992	102.8	2,236	1,699.2	0	0.0	0.0	0.0	
-3	H41	0.73069	102.8	2,236	1,633.8	0	0.0	0.0	0.0	
-2	H42	0.70259	102.8	500	351.3	0	0.0	0.0	0.0	
-1	H43	0.67556	102.8	491	331.7	0	0.0	0.0	0.0	
0	H44	0.64958	102.8	0	0.0	6,990.4	4.5	660.3	428.9	
1	H45	0.62460	102.8	0	0.0	6,990.4	4.4	653.2	408.0	
2	H46	0.60057	102.8	0	0.0	6,990.4	4.2	646.1	388.0	
3	H47	0.57748	102.8	0	0.0	6,990.4	4.0	639.0	369.0	
4	H48	0.55526	102.8	0	0.0	6,990.4	3.9	631.9	350.9	
5	H49	0.53391	102.8	0	0.0	6,990.4	3.7	624.8	333.6	
6	H50	0.51337	102.8	0	0.0	6,990.4	3.6	617.7	317.1	
7	H51	0.49363	102.8	0	0.0	6,990.4	3.5	610.5	301.4	
8	H52	0.47464	102.8	0	0.0	6,990.4	3.3	603.4	286.4	
9	H53	0.45639	102.8	0	0.0	6,990.4	3.2	596.3	272.1	
10	H54	0.43883	102.8	0	0.0	6,990.4	3.1	589.2	258.6	
11	H55	0.42196	102.8	0	0.0	6,990.4	2.9	582.1	245.6	
12	H56	0.40573	102.8	0	0.0	6,990.4	2.8	575.0	233.3	
13	H57	0.39012	102.8	0	0.0	6,990.4	2.7	567.9	221.5	
14	H58	0.37512	102.8	0	0.0	6,990.4	2.6	560.8	210.4	
15	H59	0.36069	102.8	0	0.0	6,990.4	2.5	553.7	199.7	
16	H60	0.34682	102.8	0	0.0	6,990.4	2.4	546.6	189.6	
17	H61	0.33348	102.8	0	0.0	6,990.4	2.3	539.4	179.9	
18	H62	0.32065	102.8	0	0.0	6,990.4	2.2	532.2	170.7	
19	H63	0.30832	102.8	0	0.0	6,990.4	2.2	524.8	161.8	
20	H64	0.29646	102.8	0	0.0	6,990.4	2.1	517.3	153.4	
21	H65	0.28506	102.8	0	0.0	6,990.4	2.0	509.6	145.3	
22	H66	0.27409	102.8	0	0.0	6,990.4	1.9	501.8	137.5	
23	H67	0.26355	102.8	0	0.0	6,990.4	1.8	494.0	130.2	
24	H68	0.25342	102.8	0	0.0	6,990.4	1.8	486.1	123.2	
25	H69	0.24367	102.8	0	0.0	6,990.4	1.7	478.1	116.5	
26	H70	0.23430	102.8	0	0.0	6,990.4	1.6	470.0	110.1	
27	H71	0.22529	102.8	0	0.0	6,990.4	1.6	461.9	104.1	
28	H72	0.21662	102.8	0	0.0	6,990.4	1.5	453.8	98.3	
29	H73	0.20829	102.8	0	0.0	6,990.4	1.5	445.6	92.8	
30	H74	0.20028	102.8	0	0.0	6,990.4	1.4	437.5	87.6	
31	H75	0.19257	102.8	0	0.0	6,990.4	1.3	429.3	82.7	
32	H76	0.18517	102.8	0	0.0	6,990.4	1.3	421.1	78.0	
33	H77	0.17805	102.8	0	0.0	6,990.4	1.2	412.9	73.5	
34	H78	0.17120	102.8	0	0.0	6,990.4	1.2	404.8	69.3	
35	H79	0.16461	102.8	0	0.0	6,990.4	1.2	396.7	65.3	
36	H80	0.15828	102.8	0	0.0	6,990.4	1.1	388.6	61.5	
37	H81	0.15219	102.8	0	0.0	6,990.4	1.1	380.6	57.9	
38	H82	0.14634	102.8	0	0.0	6,990.4	1.0	372.6	54.5	
39	H83	0.14071	102.8	0	0.0	6,990.4	1.0	364.7	51.3	
40	H84	0.13530	102.8	0	0.0	6,990.4	0.9	356.9	48.3	
41	H85	0.13010	102.8	0	0.0	6,990.4	0.9	349.2	45.4	
42	H86	0.12509	102.8	0	0.0	6,990.4	0.9	341.5	42.7	
43	H87	0.12028	102.8	0	0.0	6,990.4	0.8	333.9	40.2	
44	H88	0.11566	102.8	0	0.0	6,990.4	0.8	326.4	37.7	
45	H89	0.11121	102.8	0	0.0	6,990.4	0.8	319.0	35.5	
46	H90	0.10693	102.8	0	0.0	6,990.4	0.7	311.7	33.3	
47	H91	0.10282	102.8	0	0.0	6,990.4	0.7	304.5	31.3	
48	H92	0.09886	102.8	0	0.0	6,990.4	0.7	297.4	29.4	
49	H93	0.09506	102.8	-90	-8.6	6,990.4	0.7	290.4	27.6	
50	H94	0.09140	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
51	H95	0.08789	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
52	H96	0.08451	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
53	H97	0.08126	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
54	H98	0.07813	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
55	H99	0.07513	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
56	H100	0.07224	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
57	H101	0.06946	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
58	H102	0.06679	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
59	H103	0.06422	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
60	H104	0.06175	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
61	H105	0.05937	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
62	H106	0.05709	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
63	H107	0.05490	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
64	H108	0.05278	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
65	H109	0.05075	102.8	0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	
				8,464	6,526	350	101	23,913	7,791	①
								拡張便益	1,689	②
								総便益	9,480	①+②

(参考) 修正便益 6,016 ③

総便益B(①+②) 9,480 百万円
 総事業費C 6,627 百万円

B/C= 1.4

(参考) 修正費用便益比
 修正B/C=(①+②+③)/C= 2.3

