

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

事業名	東北横断自動車道釜石秋田線 宮守～東和
事業主体	東北地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 1.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 196億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.3%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率	東北横断自動車道釜石秋田線 宮守～東和 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間: 19.2万人・時間/年 (H42未整備時) ⇒ 2.0万人・時間/年 (H42整備時) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率: 9割削減
		<input type="checkbox"/> 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	高速バス (釜石・遠野～池袋: 1本/日) 【7分短縮 477分→470分】
		<input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	釜石市 → 新花巻駅【7分短縮 103分→96分】
		<input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	釜石市 → いわて花巻空港 (第三種空港) 【7分短縮 103分→96分】
		<input checked="" type="checkbox"/> 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	北上工業団地 → 釜石港湾 (特定重要港湾) 【7分短縮 108分→101分】
1. 活力	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	ホップ: 遠野市 → キリンビール仙台工場 (約94t) 【7分短縮 196分→189分】
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	
国土・地域ネットワークの構築		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する	花巻市⇔釜石市【7分短縮 103分→96分】
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	花巻市⇔釜石市【7分短縮 103分→96分】
		<input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	花巻市 (日常活動圏中心都市) ←旧宮守町

	個性ある地域の形成	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する <input checked="" type="checkbox"/> IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	北東北地域連携構想推進協議会（岩手県6市秋田県4市の連携事業） 遠野盆地（南部曲がり家など H19：169万人/年間） 遠野～花巻間【7分短縮 51分→44分】
	2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保 <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる <input type="checkbox"/> 並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	岩手医科大学付属病院（三次医療施設） 遠野市～盛岡市【7分短縮 90分→83分】
	安全	災害への備え <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する <input type="checkbox"/> 並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	緊急輸送道路網（第1次路線） 国道107・283号、代替する区間：遠野市～花巻市
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：12,703t/年
	生活環境の改善・保全	<input type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	
		<input type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	
		<input type="checkbox"/> 並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある <input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拓・BP・その他の別
東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守～東和	L=24km	高規格(新直轄)	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,200	2	東北地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	741億円	148億円	888億円
うち残事業分	441億円	148億円	589億円
基準年における 現在価値(C)	703億円	54億円	757億円
うち残事業分	395億円	54億円	450億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成20年度			
供用年	平成25年度			
単年便益 (初年便益)	43億円	11億円	4.3億円	58億円
基準年における 現在価値(B)	705億円	179億円	70億円	953億円
うち残事業分	705億円	179億円	70億円	953億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.3
経済的純現在価値（事業全体）	196億円
経済的内部収益率（事業全体）	5.3%
費用便益比（残事業）	2.1
経済的純現在価値（残事業）	503億円
経済的内部収益率（残事業）	10.2%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析 （残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	9,200	±10%	1.9~2.3
事業費	441億円	±10%	1.9~2.3
事業期間	4年	±20%	2.0~2.2

交通状況の変化

事業名：東北横断自動車道釜石秋田線（宮守～東和）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 23.7km	交通量	[台/日]	0	9,200	
	走行時間	[分]	0	24	
	走行時間費用	[億円/年]	0	41.36	
②主な周辺道路	現道(国道107号・ 国道456号) : 29.7km	交通量	[台/日]	3,600	1,500
		走行時間	[分]	45	43
		走行時間費用	[億円/年]	32.86	11.21
	国道396 号線 : 49.33km	交通量	[台/日]	4,800	2,500
		走行時間	[分]	76	73
		走行時間費用	[億円/年]	66.17	33.10
	国道283 号 : 24.65km	交通量	[台/日]	5,200	2,600
		走行時間	[分]	37	35
		走行時間費用	[億円/年]	35.68	16.00
	(主)江刺 東和線 7.11km	交通量	[台/日]	600	100
		走行時間	[分]	11	11
		走行時間費用	[億円/年]	1.30	0.11
③その他道路合計 : 4038.69km	走行時間費用	[億円/年]	6,818.80	6,814.87	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 4173.18km	走行時間短縮便益	[億円/年]	6,954.81	6,916.65	38.16

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

- ※1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2：走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3：走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4：主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- ※5：②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

事業名：東北横断自動車道（宮守～東和）

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



費用便益分析の条件

事業名：東北横断自動車道釜石秋田線(宮守～東和)

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成20年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (平成42年)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (平成17年)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他()	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
その他()			
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmin~Qmax)の路線、等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
その他()	<input type="checkbox"/>		

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含)

箇所名:東北横断自動車道釜石秋田線(宮守~東和)

道路種別:直轄国道		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.129	24.00	3.10

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	改 築 費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-14年目	H 11	1.4233	101.3				
-13年目	H 12	1.3686	99.7				
-12年目	H 13	1.3159	98.4				
-11年目	H 14	1.2653	96.6				
-10年目	H 15	1.2167	95.4		16.00	18.71	
-9年目	H 16	1.1699	94.4		30.66	34.84	
-8年目	H 17	1.1249	93.2		48.94	54.17	
-7年目	H 18	1.0816	92.5		82.92	88.91	
-6年目	H 19	1.0400	91.7		92.81	96.53	
-5年目	H 20	1.0000	91.7		28.34	28.34	
-4年目	H 21	0.9615	91.7		47.64	45.81	
-3年目	H 22	0.9246	91.7		125.98	116.48	
-2年目	H 23	0.8890	91.7		134.55	119.61	
-1年目	H 24	0.8548	91.7		132.96	113.66	
供用開始年次	H 25	0.8219	91.7			2.95	2.42
1年目	H 26	0.7903	91.7			2.95	2.33
2年目	H 27	0.7599	91.7			2.95	2.24
3年目	H 28	0.7307	91.7			2.95	2.16
4年目	H 29	0.7026	91.7			2.95	2.07
5年目	H 30	0.6756	91.7			2.95	1.99
6年目	H 31	0.6496	91.7			2.95	1.92
7年目	H 32	0.6246	91.7			2.95	1.84
8年目	H 33	0.6006	91.7			2.95	1.77
9年目	H 34	0.5775	91.7			2.95	1.70
10年目	H 35	0.5553	91.7			2.95	1.64
11年目	H 36	0.5339	91.7			2.95	1.58
12年目	H 37	0.5134	91.7			2.95	1.51
13年目	H 38	0.4936	91.7			2.95	1.46
14年目	H 39	0.4746	91.7			2.95	1.40
15年目	H 40	0.4564	91.7			2.95	1.35
16年目	H 41	0.4388	91.7			2.95	1.29
17年目	H 42	0.4220	91.7			2.95	1.24
18年目	H 43	0.4057	91.7			2.95	1.20
19年目	H 44	0.3901	91.7			2.95	1.15
20年目	H 45	0.3751	91.7			2.95	1.11
21年目	H 46	0.3607	91.7			2.95	1.06
22年目	H 47	0.3468	91.7			2.95	1.02
23年目	H 48	0.3335	91.7			2.95	0.98
24年目	H 49	0.3207	91.7			2.95	0.95
25年目	H 50	0.3083	91.7			2.95	0.91
26年目	H 51	0.2965	91.7			2.95	0.87
27年目	H 52	0.2851	91.7			2.95	0.84
28年目	H 53	0.2741	91.7			2.95	0.81
29年目	H 54	0.2636	91.7			2.95	0.78
30年目	H 55	0.2534	91.7			2.95	0.75
31年目	H 56	0.2437	91.7			2.95	0.72
32年目	H 57	0.2343	91.7			2.95	0.69
33年目	H 58	0.2253	91.7			2.95	0.66
34年目	H 59	0.2166	91.7			2.95	0.64
35年目	H 60	0.2083	91.7			2.95	0.61
36年目	H 61	0.2003	91.7			2.95	0.59
37年目	H 62	0.1926	91.7			2.95	0.57
38年目	H 63	0.1852	91.7			2.95	0.55
39年目	H 64	0.1780	91.7			2.95	0.53
40年目	H 65	0.1712	91.7			2.95	0.51
41年目	H 66	0.1646	91.7			2.95	0.49
42年目	H 67	0.1583	91.7			2.95	0.47
43年目	H 68	0.1522	91.7			2.95	0.45
44年目	H 69	0.1463	91.7			2.95	0.43
45年目	H 70	0.1407	91.7			2.95	0.42
46年目	H 71	0.1353	91.7			2.95	0.40
47年目	H 72	0.1301	91.7			2.95	0.38
48年目	H 73	0.1251	91.7			2.95	0.37
49年目	H 74	0.1203	91.7		-117.00	-14.08	0.35
合 計				623.81	702.99	147.50	54.17
単純事業費計				740.81		147.50	

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

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

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含)

箇所名:東北横断自動車道釜石秋田線(宮守~東和)

(残事業)

道路種別:直轄国道		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.129	24.00	3.10

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	改 築 費(億円)		維持修繕費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-14年目	H 11	1.4233	101.3				
-13年目	H 12	1.3686	99.7				
-12年目	H 13	1.3159	98.4				
-11年目	H 14	1.2653	96.6				
-10年目	H 15	1.2167	95.4				
-9年目	H 16	1.1699	94.4				
-8年目	H 17	1.1249	93.2				
-7年目	H 18	1.0816	92.5				
-6年目	H 19	1.0400	91.7				
-5年目	H 20	1.0000	91.7				
-4年目	H 21	0.9615	91.7	47.64	45.81		
-3年目	H 22	0.9246	91.7	125.98	116.48		
-2年目	H 23	0.8890	91.7	134.55	119.61		
-1年目	H 24	0.8548	91.7	132.96	113.66		
供用開始年次	H 25	0.8219	91.7			2.95	2.42
1年目	H 26	0.7903	91.7			2.95	2.33
2年目	H 27	0.7599	91.7			2.95	2.24
3年目	H 28	0.7307	91.7			2.95	2.16
4年目	H 29	0.7026	91.7			2.95	2.07
5年目	H 30	0.6756	91.7			2.95	1.99
6年目	H 31	0.6496	91.7			2.95	1.92
7年目	H 32	0.6246	91.7			2.95	1.84
8年目	H 33	0.6006	91.7			2.95	1.77
9年目	H 34	0.5775	91.7			2.95	1.70
10年目	H 35	0.5553	91.7			2.95	1.64
11年目	H 36	0.5339	91.7			2.95	1.58
12年目	H 37	0.5134	91.7			2.95	1.51
13年目	H 38	0.4936	91.7			2.95	1.46
14年目	H 39	0.4746	91.7			2.95	1.40
15年目	H 40	0.4564	91.7			2.95	1.35
16年目	H 41	0.4388	91.7			2.95	1.29
17年目	H 42	0.4220	91.7			2.95	1.24
18年目	H 43	0.4057	91.7			2.95	1.20
19年目	H 44	0.3901	91.7			2.95	1.15
20年目	H 45	0.3751	91.7			2.95	1.11
21年目	H 46	0.3607	91.7			2.95	1.06
22年目	H 47	0.3468	91.7			2.95	1.02
23年目	H 48	0.3335	91.7			2.95	0.98
24年目	H 49	0.3207	91.7			2.95	0.95
25年目	H 50	0.3083	91.7			2.95	0.91
26年目	H 51	0.2965	91.7			2.95	0.87
27年目	H 52	0.2851	91.7			2.95	0.84
28年目	H 53	0.2741	91.7			2.95	0.81
29年目	H 54	0.2636	91.7			2.95	0.78
30年目	H 55	0.2534	91.7			2.95	0.75
31年目	H 56	0.2437	91.7			2.95	0.72
32年目	H 57	0.2343	91.7			2.95	0.69
33年目	H 58	0.2253	91.7			2.95	0.66
34年目	H 59	0.2166	91.7			2.95	0.64
35年目	H 60	0.2083	91.7			2.95	0.61
36年目	H 61	0.2003	91.7			2.95	0.59
37年目	H 62	0.1926	91.7			2.95	0.57
38年目	H 63	0.1852	91.7			2.95	0.55
39年目	H 64	0.1780	91.7			2.95	0.53
40年目	H 65	0.1712	91.7			2.95	0.51
41年目	H 66	0.1646	91.7			2.95	0.49
42年目	H 67	0.1583	91.7			2.95	0.47
43年目	H 68	0.1522	91.7			2.95	0.45
44年目	H 69	0.1463	91.7			2.95	0.43
45年目	H 70	0.1407	91.7			2.95	0.42
46年目	H 71	0.1353	91.7			2.95	0.40
47年目	H 72	0.1301	91.7			2.95	0.38
48年目	H 73	0.1251	91.7			2.95	0.37
49年目	H 74	0.1203	91.7	-1.00	-0.12	2.95	0.35
合 計				440.13	395.43	147.50	54.17
単純事業費計				441.13		147.50	

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

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

