

事後評価結果(令和6年度)

担 当 課:北海道開発局建設部道路計画課
担当課長名:村上 睦

事業名	一般国道 4 4 号 根室道路			事業区分	一般国道		事業主体	国土交通省 北海道開発局	
起終点	自:北海道根室市温根沼 至:北海道根室市穂香						延長	7. 1km	
事業概要									
国道 4 4 号は、釧路市を起点とし、根室市に至る幹線道路である。 根室道路は、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の安定性の向上等を目的とした延長 7. 1 km の事業である。									
事業の目的・必要性									
根室道路は、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の安定性の向上等を目的とした事業である。									
事業概要図									
 根室道路 北海道  根室道路 L=7.1km 凡 例 ■ 事後評価区間									
事業の効果等	事業期間	事業化年度	H11年度	用地着手	H12年度	供用年	(当初) ー/H24年度	変動	1.5倍
		都市計画決定	ー	工事着手	H17年度	(暫定/完成)	(実績) ー/R01年度		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) ー/172億円 (実質値) ー/169億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) ー/202億円 (実質値) ー/201億円		変動	1.2倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	ー/3, 000台/日		実績 (暫定/完成)	ー/5, 200台/日		変動	173%
	旅行速度向上 (供用前現道ー供用後現道/当該路線)	53. 6 → 54. 3/74. 9km/h (供用前年次)H27年		交通事故減少 (供用前現道ー供用後現道/当該路線)		23. 6 → 0. 0/4. 4件/億台km (供用前年次)H28～30年平均値			
	費用対効果分析 結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	159億円	総便益	183億円	基準年	
		1.2	4.8%	事業費: 142億円 維持管理費: 16億円 更新費: ー億円		走行時間短縮便益: 140億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 13億円		平成20年	
	費用対効果分析 結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	7,157億円	総便益	8,724億円	基準年	
		1.2 (1.1)	5.0% (4.2%)	事業費: 6,656億円 維持管理費: 364億円 更新費: 136億円		走行時間短縮便益: 6,940億円 走行経費減少便益: 1,485億円 交通事故減少便益: 299億円		令和6年	
	事業遅延による コスト増	費用増加額		11億円		便益減少額		102億円	
事業遅延の理由 用地取得の遅延、軟弱地盤対策工の見直し、埋蔵文化財調査の追加等に伴う事業期間の延伸									
交通量変動の理由 計画時は、規制速度を70km/hとしていたが、規制速度の見直しにより80km/hとなったため、交通量に変動が生じたものと考えられる。									

	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	事業の整備効果 ① 道路交通の安全性向上 ・信号交差点等が回避され、追突・出合頭等による死傷事故件数が約9割減少されたほか、現道からの交通転換や、当該道路の立入防止柵設置により、鹿による事故件数が合わせて約3割減少するなど、道路交通の安全性向上に寄与。 ② 交通障害の緩和 ・地吹雪の発生を抑制し、道路交通の確実性及び安全性が確保され、地吹雪に起因する交通障害の緩和に寄与。 ③ 救急搬送の確実性向上 ・地吹雪に起因する旅行速度低下の抑制など、速達性や安定性の高い搬送ルートが確保され、救急搬送の確実性向上に寄与。 ④ 水産品の流通利便性向上 ・高規格ネットワーク機能が強化され、道央の市場や苫小牧港から主に関東方面へ出荷される水産品の流通利便性向上に寄与。 ⑤ 観光地への利便性向上 ・釧路根室管内の観光地間の移動における安定性及び周遊性の高い移動ルートが確保され、釧路地域を中心とした主要な観光地への利便性向上に寄与。
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、騒音、植物、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 なお、事業実施中及び事業完了後についても、環境への影響は確認されていない。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業評価監視委員会の意見	
当委員会に提出された事後評価結果準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：根室市） ・人口は、事業化当時約34千人（H11）→開通後約22千人（R6）となっている。 （住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・自動車保有台数は、事業化当時約19千台（H11）→開通後約13千台（R6）となっている。 （北海道自動車統計）	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
根室道路の整備により、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の安定性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。 なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
現道の交通状況や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができた。 今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。 また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。	
特記事項	
特になし	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

※B/Cの値は、本別JCT～根室ICを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。