

道路事業

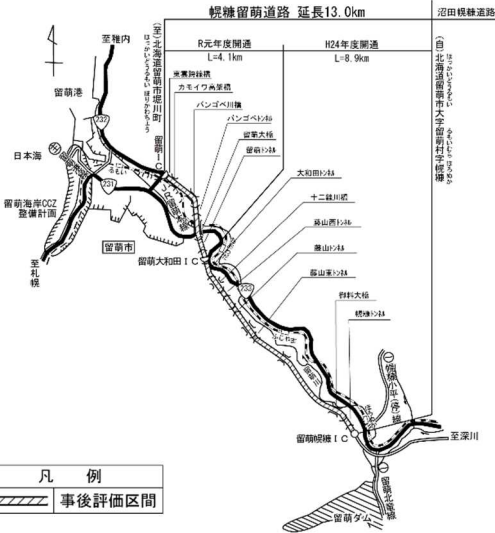
事後評価結果準備書

- 1 深川・留萌自動車道(一般国道233号)幌糠留萌道路
- 2 旭川・紋別自動車道(一般国道450号)丸瀬布遠軽道路
- 3 一般国道44号 根室道路
- 4 道央圏連絡道路(一般国道337号)泉郷道路
- 5 一般国道36号 白老拡幅
- 6 一般国道334号 真鯉道路

令和6年度
北海道開発局

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	深川・留萌自動車道（一般国道233号） 幌糠留萌道路			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:北海道留萌市大字留萌村字幌糠 至:北海道留萌市堀川町					延長	13.0km		
事業概要									
深川・留萌自動車道は、深川市を起点とし、秩父別町、沼田町、北竜町を経由して留萌市に至る北海道で初めて全線が開通した高規格道路である。									
幌糠留萌道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾留萌港への物流の効率化等の支援を目的とした事業である。									
事業の目的・必要性									
幌糠留萌道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾留萌港への物流の効率化等の支援を目的とした事業である。									
事業概要図									
 									
凡 例 事後評価区間									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H8年度	用地着手	H12年度	供用年	(当初) H27年度/—	変動	1.2倍
		都市計画決定	—	工事着手	H12年度	(暫定/完成)	(実績) R01年度/—		
	事業費	計画時	(名目値) 285億円/—		実績	(名目値) 480億円/—		変動	1.7倍
		(暫定/完成)	(実質値) 282億円/—		(暫定/完成)	(実質値) 493億円/—			
	交通量 (当該路線)	計画時	8,300台/日/—		実績	4,000~4,300台/日/—		変動	48~52%
		(暫定/完成)			(暫定/完成)				
	旅行速度向上		42.8 → 50.5/79.7km/h		交通事故減少		21.8 → 8.7/3.4件/億台km		
	(供用前現道→供用後現道/当該路線)		(供用前年次) H22年		(供用前現道→供用後現道/当該路線)		(供用前年次) H21~23年平均値		(供用後年次) R2~4年平均値
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	266億円	総便益	361億円	基準年	
		1.4	—	事業費: 238億円 維持管理費: 28億円 更新費: 一億円		走行時間短縮便益: 296億円 走行経費減少便益: 48億円 交通事故減少便益: 17億円		平成17年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	871億円	総便益	885億円	基準年		
	1.02	4.1%	事業費: 821億円 維持管理費: 51億円 更新費: 一億円		走行時間短縮便益: 752億円 走行経費減少便益: 109億円 交通事故減少便益: 24億円		令和6年		

事業遅延によるコスト増		費用増加額	326億円	便益減少額	140億円
事業遅延の理由		軟弱地盤対策工の追加、インターチェンジの追加、トンネル掘削パターンの変更・補助工法の追加等に伴う事業期間の延伸			
交通量変動の理由		計画時のH11センサスに基づく将来(R12)交通需要予測に対して、発生集中交通量が少なかったため、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 主要都市間の利便性向上 ・留萌市と旭川市間の所要時間が約40分短縮されるなど主要都市間の利便性が向上。			
		② 重要港湾の利便性向上 ・留萌港から旭川市への所要時間が短縮され、冬期間においても留萌港から旭川市間の1日2往復の輸送が可能となり、流通の利便性向上に寄与。 ・令和6年4月からの労働時間規制下においても輸送の維持が可能となっており、安定的な輸送に貢献。			
		③ 農産品の流通利便性向上 ・輸送時間が短縮したことで冷蔵トレーラーによる集荷が可能となり、単価の高い道外市場へ販路が拡大。			
		④ 救急搬送の安定性向上 ・留萌市の医療施設から第三次救急医療機関への搬送時間が短縮されるなど、救急搬送の安定性が向上。			
		⑤ 観光地への利便性向上 ・速達性及び定時性の高い周遊ルートが確保され、留萌管内の主要観光地への入込客数が増加。			
		⑥ “音楽合宿のマチ”留萌市への利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、“音楽合宿のマチ”留萌市への利便性が向上し、経済効果が発現。			
その他評価すべきと判断した項目		特になし			
環境変化による事業	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					
—					
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：留萌市）					
・人口は、事業化当時約30千人(H8)→開通後約19千人(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17千台(H8)→開通後約10千台(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					
幌糠留萌道路の整備により、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び重要港湾留萌港への物流効率化等の支援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

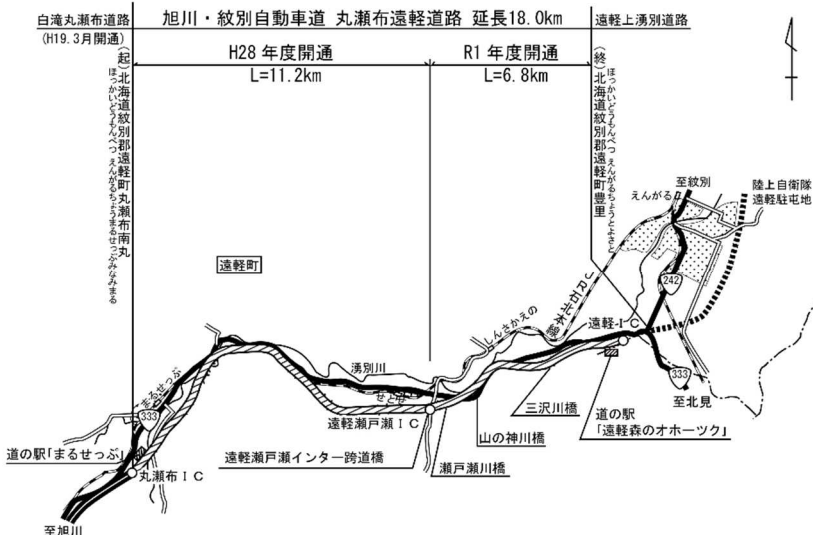
特になし

※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。

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	旭川・紋別自動車道（一般国道450号） 丸瀬布遠軽道路		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:北海道紋別郡遠軽町丸瀬布南丸 至:北海道紋別郡遠軽町豊里				延長	18.0km								
事業概要														
旭川・紋別自動車道は、比布町を起点とし、遠軽町を経由して紋別市に至る高規格道路である。 丸瀬布遠軽道路は、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援を目的とした事業である。														
事業の目的・必要性														
丸瀬布遠軽道路は、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援を目的とした事業である。														
事業概要図														
 丸瀬布遠軽道路 <table><tr><th colspan="2">凡 例</th></tr><tr><td></td><td>供 用 中</td></tr><tr><td></td><td>事 業 中</td></tr><tr><td></td><td>事後評価区間</td></tr></table> 							凡 例			供 用 中		事 業 中		事後評価区間
凡 例														
	供 用 中													
	事 業 中													
	事後評価区間													
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H18年度	用地着手	H19年度	供用年	(当初) ー/H26年度	変動	1.6倍					
		都市計画決定	ー	工事着手	H20年度	(暫定/完成)	(実績) ー/R01年度							
	事業費	計画時	(名目値) ー/332億円	実績	(名目値) ー/492億円	変動 1.5倍								
		(暫定/完成)	(実質値) ー/325億円	(暫定/完成)	(実質値) ー/508億円									
	交通量 (当該路線)	計画時	ー/4,500~12,400台/日	実績	ー/7,200~9,600台/日	変動 77~160%								
		(暫定/完成)		(暫定/完成)										
	旅行速度向上		53.1 → 54.6/82.4km/h		交通事故減少		5.8 → 0.0/0.0件/億台km							
			(供用前年度→供用後年度/当該路線)		(供用前年度) H27年		(供用後年度) R3年		(供用前年度→供用後年度/当該路線)					
	費用対 効果分析 結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	297億円	総便益	1,024億円	基準年						
		3.4	ー	事業費: 251億円 維持管理費: 45億円 更新費: ー億円		走行時間短縮便益: 871億円 走行経費減少便益: 106億円 交通事故減少便益: 47億円		平成16年						
費用対 効果分析 結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	782億円	総便益	1,226億円	基準年							
	1.6	6.4%	事業費: 721億円 維持管理費: 61億円 更新費: ー億円		走行時間短縮便益: 1,048億円 走行経費減少便益: 138億円 交通事故減少便益: 40億円		令和6年							

事業遅延によるコスト増	費用増加額 201億円	便益減少額 500億円
事業遅延の理由 岩盤掘削工法の見直し、軟弱地盤対策の見直し、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、将来(R12)交通需要予測において、旭川・紋別自動車道や遠軽北見道路、北海道横断自動車道網走線が全線整備された場合を見込んでいたが、事後評価時点(R6)では未整備の区間が存在し、ネットワーク効果の発現が不十分なため、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 水産品の流通利便性向上 ・ オホーツク海で漁獲された活ほたてやほたて玉冷の市場や物流拠点への定時性及び速達性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性が向上。 ② 農産品の流通利便性向上 ・ 輸送時間の短縮に加え、峠部の急カーブ回避等により、コンテナ4基を積載した大型フルトレーラーによる輸送が可能となり、農産品の流通利便性が向上。 ③ 主要な観光地への利便性向上 ・ 遠軽町の観光入り込み客数が約4倍に増加するなど、道央圏や道北圏とのアクセス向上により、オホーツク圏における周遊観光やIC周辺観光施設への利便性が向上。 ④ 救急搬送の安定性向上 ・ 白滝・丸瀬布地区からの遠軽厚生病院への救急搬送の速達性、安定性及び安全性が向上するとともに、これまでの旭川・紋別自動車道の延伸整備により、旭川市の高次医療機関への陸上搬送も選択肢の一つとなり、地域の救急医療提供体制の確保に貢献。 ⑤ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・ オホーツク海沿岸域における津波浸水災害発生時に広域進出拠点である旭川市からの救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。 ⑥ 都市間バスの利便性向上 ・ 利用経路を高規格道路に変更したことで都市間バス運行の速達性及び安全性及び安定性が向上し、バス利用者の利便性が向上。		
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 —		
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：遠軽町） ・ 人口は、事業化当時約24千人(H18)→開通後約18千人(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12千台(H18)→開通後約10千台(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 丸瀬布遠軽道路の整備により、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援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。

事後評価結果(令和6年度)

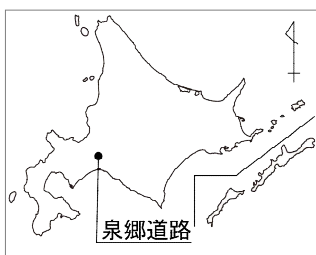
担 当 課:北海道開発局建設部道路計画課
担当課長名:村上 睦

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	(名目値) ー/172億円	実績	(名目値) ー/202億円	変動	1.2倍		
		(暫定/完成)	(実質値) ー/169億円	(暫定/完成)	(実質値) ー/201億円				
	交通量	計画時	ー/3, 000台/日	実績	ー/5, 200台/日	変動	173%		
		(暫定/完成)		(暫定/完成)					
	旅行速度向上	53. 6 → 54. 3/74. 9km/h				交通事故減少	23. 6 → 0. 0/4. 4件/億台km		
		(供用前年度ー供用後年度/当該路線) (供用前年度) H27年 (供用後年度) R3年 (供用前年度ー供用後年度/当該路線) (供用前年度) H28~30年平均値 (供用後年度) R2~4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、釧路根室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	
—	
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	

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	道央圏連絡道路（一般国道337号） 泉郷道路		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:北海道千歳市中央 至:北海道夕張郡長沼町幌内				延長	8.2km									
事業概要															
道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る高規格道路である。 泉郷道路は、北海道横断自動車道千歳東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流の効率化等の支援を目的とした延長8.2kmの事業である。															
事業の目的・必要性															
泉郷道路は、北海道横断自動車道千歳東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流の効率化等の支援を目的とした事業である。															
事業概要図															
 泉郷道路 <table><tr><th colspan="2">凡 例</th></tr><tr><td>■■■■</td><td>事業中</td></tr><tr><td>////</td><td>事後評価区間</td></tr><tr><td>////</td><td>開通区間</td></tr></table>  長沼南幌道路 道央圏連絡道路 泉郷道路 L=8.2km 新千歳空港開通								凡 例		■■■■	事業中	////	事後評価区間	////	開通区間
凡 例															
■■■■	事業中														
////	事後評価区間														
////	開通区間														
事業の効果等	事業期間	事業化年度	H13年度	用地着手	H15年度	供用年	(当初) —/H33年度	変動	0.9倍						
		都市計画決定	—	工事着手	H18年度	(暫定/完成)	(実績) R01年度/—								
	事業費	計画時	(名目値) —/203億円	実績	(名目値) 233億円/—				変動						
		(暫定/完成)	(実質値) —/208億円	(暫定/完成)	(実質値) 239億円/—										
	交通量 (当該路線)	計画時	—/14,400~15,000台/日	実績	19,800~21,600台/日/—				変動						
		(暫定/完成)		(暫定/完成)											
	旅行速度向上		53.2 → 58.2/80.4km/h	交通事故減少		10.4 → 0.0/0.0件/億台km									
	(供用前現道→供用後現道/当該路線)		(供用前年次) H27年	(供用後年次) R3年		(供用前現道→供用後現道/当該路線)	(供用前年次) H28~30年平均値								
	(供用後年次) R2~4年平均値														
	費用対 効果分析 結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	202億円	総便益	259億円	基準年							
		1.3	5.3%	事業費	168億円	走行時間短縮便益	175億円	平成22年							
				維持管理費	34億円	走行経費減少便益	54億円								
費用対 効果分析	結果 (令和6年度)	B/C	EIRR	総費用	387億円	総便益	861億円	基準年							
		2.2	8.9%	事業費	329億円	走行時間短縮便益	623億円	令和6年							

結果 (事後)			維持管理費： 58億円 更新費： -億円	走行経費減少便益： 180億円 交通事故減少便益： 58億円
事業遅延による コスト増	費用増加額	44.5億円	便益減少額	-46.9億円
事業遅延の理由 -				
交通量変動の理由 計画時は、規制速度を60km/hとしていたが、規制速度の見直しにより70km/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 企業立地の促進 ・ 周辺の工業団地と新千歳空港や石狩湾新港など物流拠点へのアクセスが向上し、企業立地の促進や新たな雇用の創出など、地域活性化が促進。				
② 物流拠点間の利便性向上 ・ 石狩湾新港や苫小牧港への所要時間が短縮され、石油製品、農水産品等の物流輸送の利便性が向上。				
③ 農産品の流通利便性向上 ・ 農産品の道外出荷を担う新千歳空港や苫小牧港への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性が向上。				
④ 水産品の流通利便性向上 ・ 水産品の道外出荷や海外輸出を担う新千歳空港や苫小牧港への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性が向上。				
⑤ 観光産業の支援 ・ 北海道内の主要観光地へのアクセスが向上し観光産業を支援。				
⑥ 道路交通の安全性向上 ・ 規格の高い道路へ大型車が転換することで並行現道の交通事故が緩和するなど、道路交通の安全性が向上。				
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				
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：千歳市、長沼町) ・ 人口は、事業化当時約101千人(H13)→開通後約107千人(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57千台(H13)→開通後約65千台(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				
泉郷道路の整備により、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流の効率化等の支援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。

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36号 しらおい 白老拡幅	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 とまこまい 苫小牧市 たるまゑ 樽前 至:北海道 しらおい 白老郡 しらおい 白老町 しゃだいに 社台			延長	4. 8km

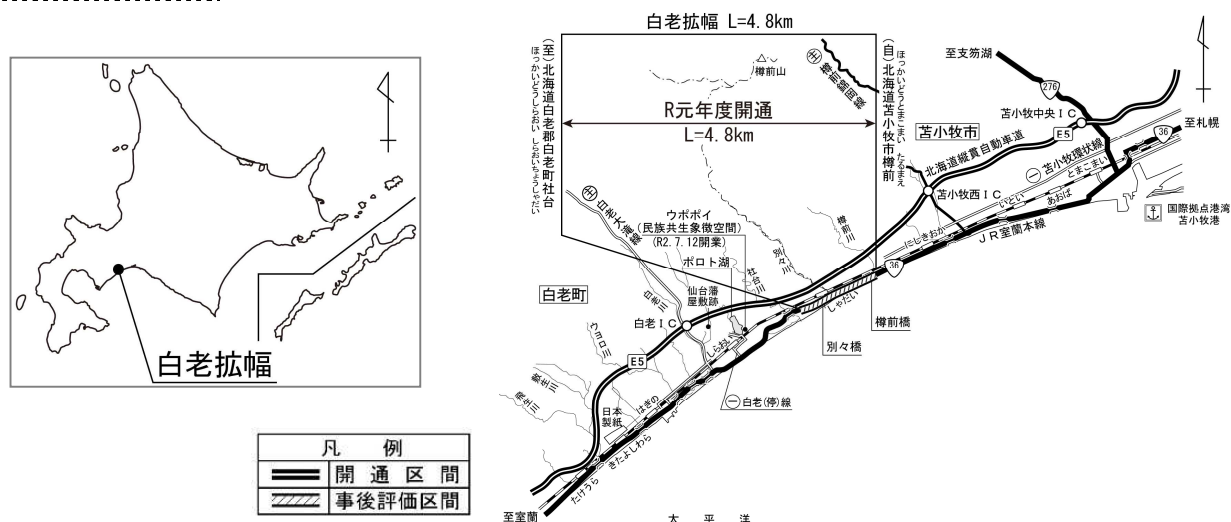
事業概要

国道36号は、札幌市を起点とし、室蘭市に至る幹線道路である。白老拡幅は、観光期渋滞の解消により地域振興に貢献するとともに、アイヌ文化の復興等の拠点へのアクセス改善や、国際拠点港湾間の連結強化、円滑で安全な物流の確保による企業活動の支援等を目的とした延長4.8kmの4車線拡幅事業である。

事業の目的・必要性

白老拡幅は、観光期渋滞の解消により地域振興に貢献するとともに、アイヌ文化の復興等の拠点へのアクセス改善や、国際拠点港湾間の連結強化、円滑で安全な物流の確保による企業活動の支援等を目的とした事業である。

事業概要図



事業 の 効果 等	事業期間	事業化年度	H29年度	用地着手	H30年度	供用年	(当初)～/H31年度	変動	1.0倍	
		都市計画決定	S41年度	工事着手	H29年度	(暫定/完成)	(実績)～/R01年度			
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 40億円 (実質値) - / 41億円			実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 40億円 (実質値) - / 41億円		変動	1.0倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 22,200台 / 日			実績 (暫定/完成)	- / 19,700台 / 日		変動	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	56.3 → 59.3 km/h		交通事故減少		5.5 → 4.2 件/億台キロ				
	(供用前年度) H27年度 (供用後年度) R3年度		(供用前現道→供用後現道)		(供用前年度) H28～30年平均値 (供用後年度) R2～4年平均値					
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	EIRR	総費用	45億円	総便益	69億円	基準年			
	1.5	7.9%	事業費: 維持管理費: 更新費:	34億円 11億円 0億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	59億円 4.1億円 5.6億円	平成28年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	EIRR	総費用	61億円	総便益	83億円	基準年			
	1.4	6.6%	事業費: 維持管理費: 更新費:	47億円 14億円 0億円	走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益:	89億円 -7.6億円 1.02億円	令和6年			
事業遅延による コスト増	費用増加額		0.1億円		便益減少額		0億円			

	事業遅延の理由	-
	交通量変動の理由	計画時のH17時点の将来(R12)交通需要予測に対して、発生集中交通量が少なかったため、当該路線の交通量が減少したと推測される。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目	① 交通混雑の緩和 ・混雑度が約8割減少し、苫小牧方面の最大渋滞長が600m減少するなど、交通混雑の緩和に寄与。 ・平成28年に観測した旅行速度16.8km/hが拡幅後は62.4km/hに向上し、主要渋滞箇所が解消。 ② 観光地間における周遊性向上 ・観光地間における周遊性やアクセス性が向上し、白老・登別方面への訪問率・宿泊率の増加に寄与。 ③ 製造品の流通利便性向上 ・道路交通の安全性や安定性が向上し、自動車部品や紙製品等の流通利便性向上に寄与。 ④ 救急搬送の安定性向上 ・苫小牧市の高次医療施設への救急搬送の安定性向上に寄与。 ⑤ 日常生活の利便性向上 ・路線バスの利便性が向上し、地域住民の日常生活における利便性向上に寄与。
	その他評価すべきと判断した項目	特になし
	環境影響評価に対応する項目	環境影響評価の対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目	特になし
環境変化	事業による	
	事業評価監視委員会の意見	
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:白老町) ・人口は、事業化当時約1.8万人(H29)→開通後約1.5万人(R5)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) ・観光入込客数は、事業化当時約173.6万人(H29)→開通後約213.3万人(R5)となっている。 (北海道観光入込客数調査報告書)		
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性		
白老拡幅の整備により、観光期渋滞の解消により地域振興に貢献するとともに、アイヌ文化の復興等の拠点へのアクセス改善や、国際拠点港湾間の連結強化、円滑で安全な物流の確保による企業活動の支援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		
当初の事業計画から変更なく、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、調査分析を進めて行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、各年次の価額を社会的割引率(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。

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

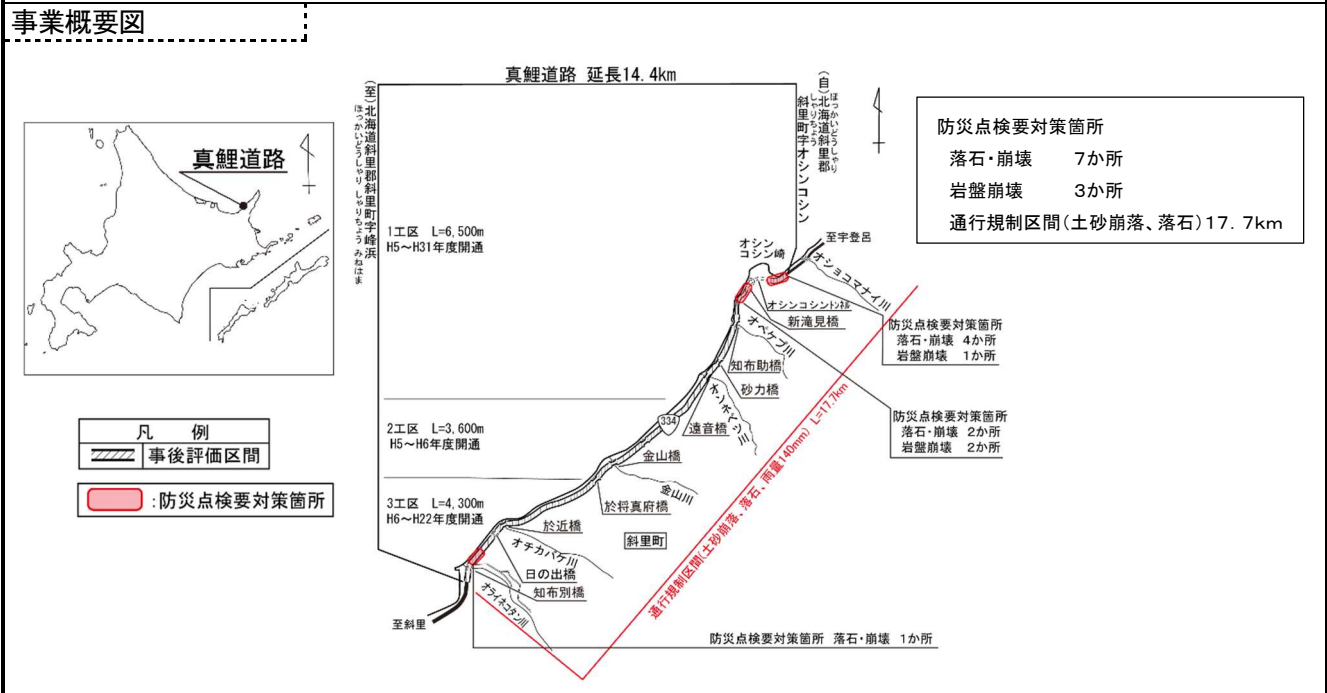
事業名	一般国道334号 真鯉道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	白:北海道斜里郡斜里町字オシニコシ 至:北海道斜里郡斜里町字峰浜	延長	14.4km		

事業概要

国道334号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る幹線道路である。
真鯉道路は、落石・土砂崩壊を要因とする通行規制区間及び危険箇所を解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした延長14.4kmの事業である。

地域の防災面の課題

- ・当該道路の防災面の課題は、ウトロ住民（人口：約1,100人）の日常行動における重要な路線であるが、通行止めになると、通常ルートと比較して距離で約89km、時間で約84分増加するなど、ウトロ住民や観光客などの道路利用者に大きな負担となる。
- ・知床峠の冬期通行止め期間に当該道路が通行止めになると、ウトロが孤立するとともに、知床観光客も足止めされることとなり、安定した周遊観光が出来ないなど観光振興の支障となっている。
- ・防災上の対策必要箇所が10か所（落石・崩壊：7か所、岩盤崩壊：3か所）、異常時気象時の通行規制区間が1区間（連続雨量140mm）存在し、早急な対策が必要。
（北海道開発局道路防災専門委員会（H25.10））
- ・オンネベツ川付近の法面には、想定災害規模が高さ40mからの落石エネルギー600～700KJの危険箇所があり、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災専門委員会（H25.10））



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S63年度	用地着手	S63年度	供用年	(当初) ー/H28年度	変動	1.1倍
		都市計画決定	ー	工事着手	S63年度	(暫定/完成)	(実績) ー/R01年度	変動	
	事業費	計画時	(名目値) ー/191億円	実績	(名目値) ー/228億円				1.2倍
		(暫定/完成)	(実質値) ー/185億円	(暫定/完成)	(実質値) ー/223億円				
費用対 効果分析 結果 (当初)	事業の効果等						費用		
	○救急搬送の改善効果 (8.0億円) ○地域住民の不安感の解消 (264億円) ○余裕時間の短縮による効果 (11億円)						251億円 事業費: 234億円 維持管理費: 18億円		

費用対 効果分析 結果 (事後)	事業の効果等	費用 467億円 事業費：463億円 維持管理費：4.3億円
	○救急医療の改善効果 (11億円) ○余裕時間の短縮による効果 (13億円) ○事業による地域経済の活性化効果(108億円) ○CO2排出量の削減効果 (0.5億円) ○地域住民の不安感の解消 (355億円)	
事業遅延の理由 法面对策工の見直し及び岩盤掘削工法の見直しに伴う事業期間の延伸		
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 ・防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和されたことで、整備後は土砂崩れや落石による通行止めは発生しておらず、道路交通の安全性が向上。 ② 通行止めによる大規模な迂回解消 ・防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和されたことで、通行止めの発生が低減され、住民の生活に大きな負担を強いる通行止めによる大規模な迂回が解消。 ③ 冬期災害時における集落の孤立化を低減 ・防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和されたことで、災害による道路寸断が大幅に軽減され、冬期災害における地域住民や宿泊客の孤立化を低減。 ④ 水産品の輸送安定性向上 ・確実性及び安全性の高い輸送ルートが確保され、水産品の輸送安定性が向上。 ⑤ 救急搬送の安全性向上 ・安全性及び確実性の高い搬送ルートが確保され、救急搬送の安全性が向上。 ⑥ 主要な観光地への利便性向上 ・ウトロ地区を訪れた観光客からも走行性の向上を実感する声を得ているなど、主要な観光地への利便性が向上。		
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 環境影響評価の対象外事業である。	
	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 —		
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：斜里町) ・人口は、事業化当時約16千人(S63)→開通後約11千人(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8.4千台(S63)→開通後約7.4千台(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	真鯉道路の整備により、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消を図り道路の安全な通行の確保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	地域の事業に対する理解を得ることにより、通行規制区間や防災点検要対策箇所等を重点的に整備するなど、早期に現道課題を解決し、事業を円滑に進めることができたことから、今後の事業実施においても、早い段階から、計画的かつ綿密な関係機関との連絡・調整が重要である。 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

※事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※費用に掲載している金額は、現在価値化して算出した値。