

(事後評価)

資料2-2(1)

深川・留萌自動車道
(一般国道233号)
ほろぬかるもい
幌糠留萌道路

事後評価結果準備書説明資料

令和6年度
北海道開発局

目 次

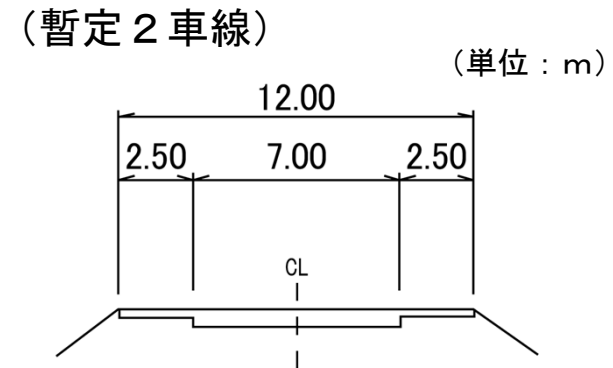
1. 事業の概要	3
(1) 事業の目的	
(2) 計画の概要	
(3) 経緯	
2. 社会経済情勢の変化	6
3. 事業の効果の発現状況	7
4. 費用対効果分析の要因の変化	16
5. 今後の事業評価の必要性等	18

1. 事業の概要

(2) 計画の概要

- ①起点 ……ほっかいどう るもい北海道留萌市大字留萌村字幌糠
……るもいむら ほろぬか
終点 ……ほっかいどう るもい北海道留萌市堀川町
……ほりかわちょう
- ②計画延長 ……13.0km
- ③幅員 ……12.0m
- ④構造規格 ……1種3級
- ⑤設計速度 ……80km/h
- ⑥車線 ……暫定2車線
- ⑦事業主体 ……北海道開発局

■横断面図



1. 事業の概要

(3) 経緯

平成 8年度	事業化
平成12年度	用地補償着手
	工事着手
平成17年度	事業再評価
平成22年度	事業再評価
平成24年度	開通 L=8.9km
平成25年度	事業再評価
平成28年度	事業再評価
令和元年度	開通 L=4.1km
	事業完了

■開通前(現道)

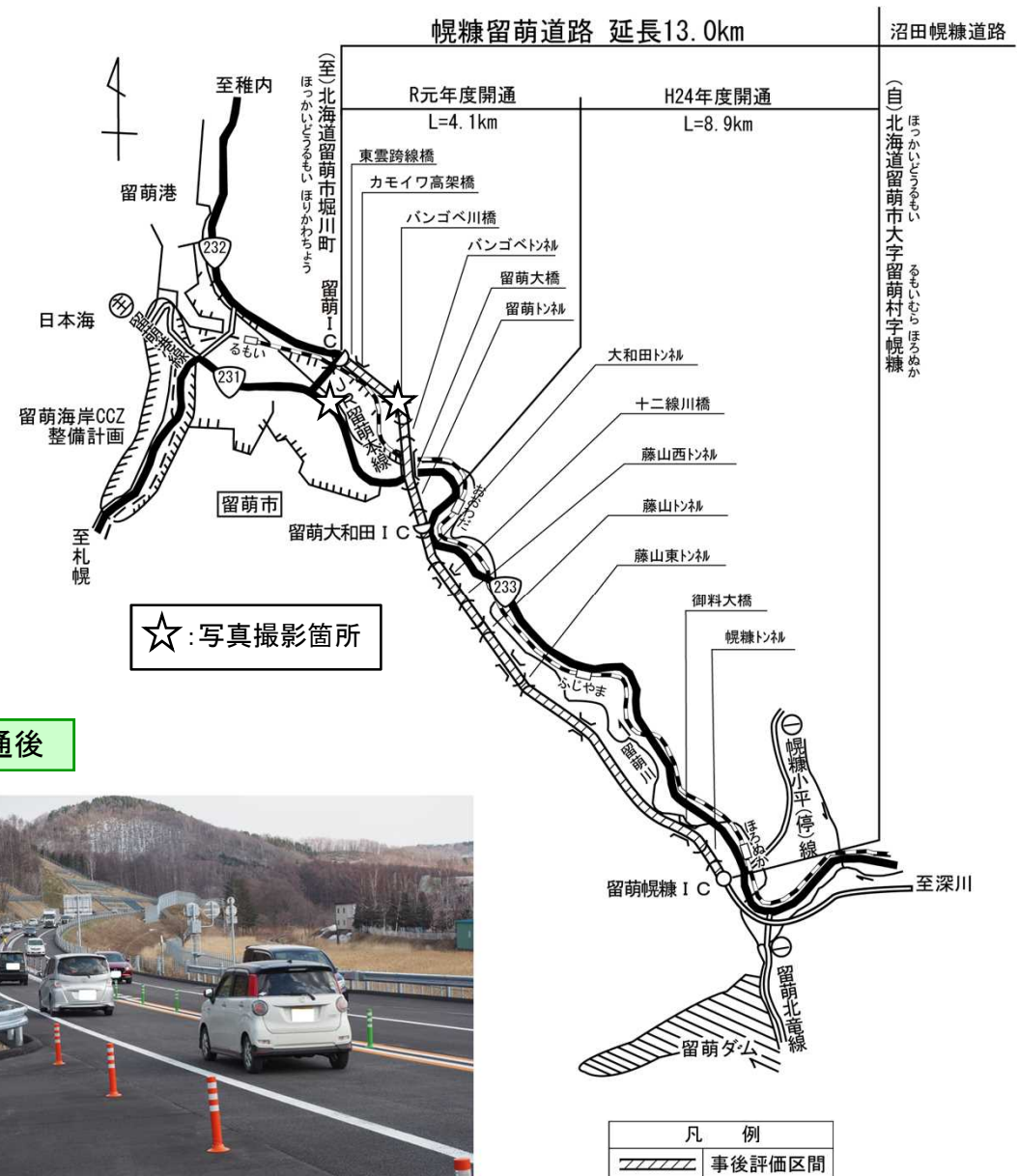


写真：留萌開発建設部（H24.9撮影）

■開通後



写真：留萌開発建設部（R2.3撮影）



2. 社会経済情勢の変化

(1) 事業周辺地域の状況

■ 周辺環境の変化

[高速道路ネットワークの整備状況]

- ・平成10年 4月 深川・留萌自動車道
深川JCT～深川西IC開通
- ・平成10年 7月 深川・留萌自動車道
深川西IC～秩父別IC開通
- ・平成15年 7月 深川・留萌自動車道
秩父別IC～沼田IC開通
- ・平成17年 3月 深川・留萌自動車道
沼田IC～北竜ひまわりIC開通
- ・平成18年11月 深川・留萌自動車道
北竜ひまわりIC～留萌幌糠IC開通
- ・平成25年 3月 深川・留萌自動車道
留萌幌糠IC～留萌大和田IC開通
- ・令和 2年 3月 深川・留萌自動車道
留萌大和田IC～留萌IC開通

[その他]

- ・平成16年 7月 「ゴールドビーチるもい」全面オープン
- ・平成19年 3月 「留萌港三泊地区」－12m岸壁運用開始
- ・平成23年11月 「留萌港（原木）」拠点化形成促進港選定
- ・平成27年 4月 「おびら鯨番屋」リニューアルオープン
- ・平成28年 5月 「船場公園」オープン
- ・令和 2年 7月 「道の駅るもい」オープン
- ・令和 4年 4月 屋内交流・遊戯施設「ちゃいるも」オープン
- ・令和 5年 4月 「JR留萌本線石狩沼田-留萌間」廃線
- ・令和 6年 9月 「留萌市新交流複合施設整備基本構想」策定

平成19年3月
「留萌港三泊地区」
－12m岸壁運用開始

平成23年11月
「留萌港（原木）」
拠点化形成促進港選定



写真：留萌開発建設部

平成27年4月
「おびら鯨番屋」
リニューアルオープン



写真：留萌開発建設部

令和2年7月
「道の駅るもい」オープン
令和4年4月
屋内交流・遊戯施設
「ちゃいるも」オープン
令和6年9月
「留萌市新交流複合施設
整備基本構想」策定



写真：留萌開発建設部



平成16年7月
「ゴールドビーチるもい」
全面オープン



写真：留萌開発建設部

平成28年5月
「船場公園」オープン



写真：留萌開発建設部

令和5年4月
「JR留萌本線
石狩沼田-留萌間」廃線



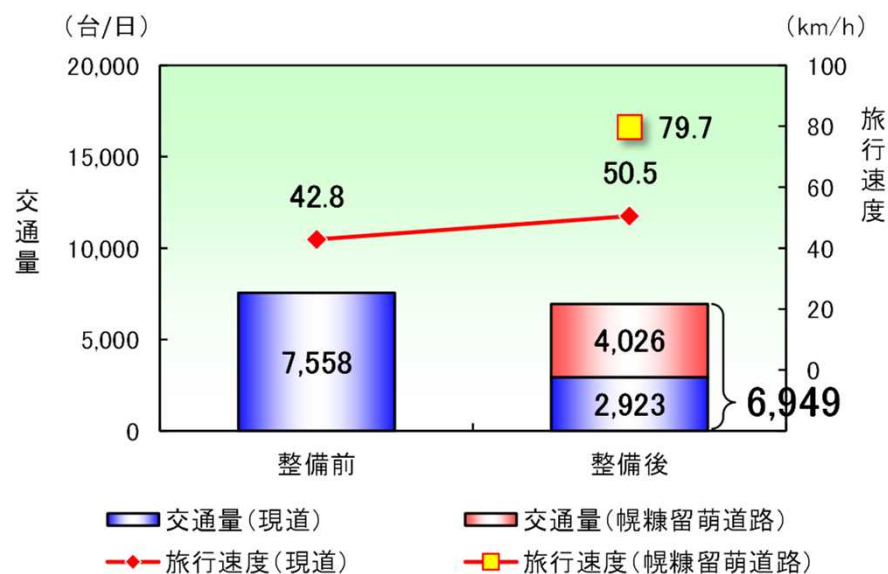
写真：留萌開発建設部

3. 事業の効果の発現状況

(1) 交通量及び旅行速度の状況

- ・当該事業区間の整備後の自動車交通量は、現道と当該道路を合わせて6,949台／日。
- ・当該事業区間の整備により交通転換が図られ、走行性が向上。

【整備前後の交通量及び旅行速度】



※本グラフの旅行速度とは、一般的に交通量が多くなる朝夕の時間帯の平均走行速度を示す。
(本資料で表示する「ピーク時旅行速度」と同義)

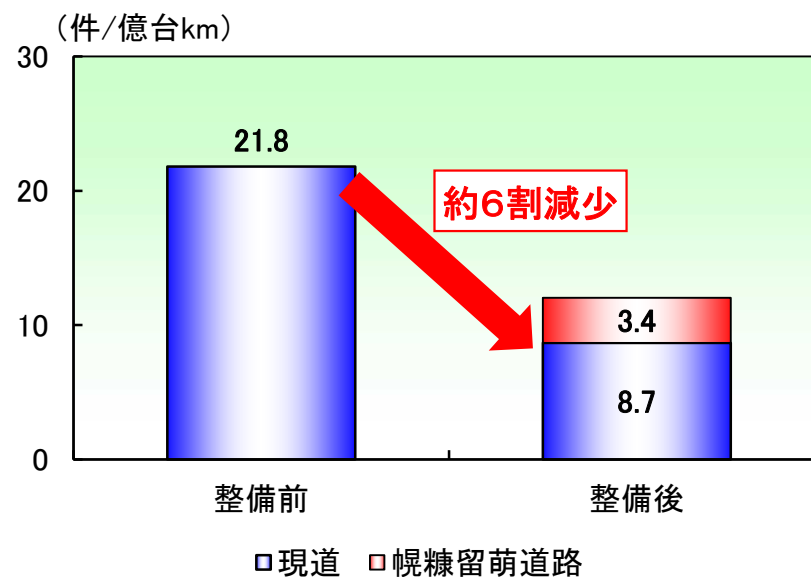
出典: 整備前 交通量 : 交通量観測箇所の交通データ(H22)
旅行速度: 全国道路・街路交通情勢調査(H22)
整備後 交通量 : 交通量観測箇所の交通データ(R3)
旅行速度: 全国道路・街路交通情勢調査(R3)

3. 事業の効果の発現状況

(2) 交通事故の状況

- ・事業区間における整備前後の事故率は、整備前の21.8件／億台kmから現道が8.7件／億台kmと約6割減少、当該道路は3.4件／億台km。

【整備前後の事故率】



※整備前はH21～H23平均

※整備後はR2～R4平均

算出方法：（公財）交通事故総合分析センターのデータを基に、
事業区間における整備前後3年間の平均事故率を算出

3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認

事後評価にて確認した主な整備効果

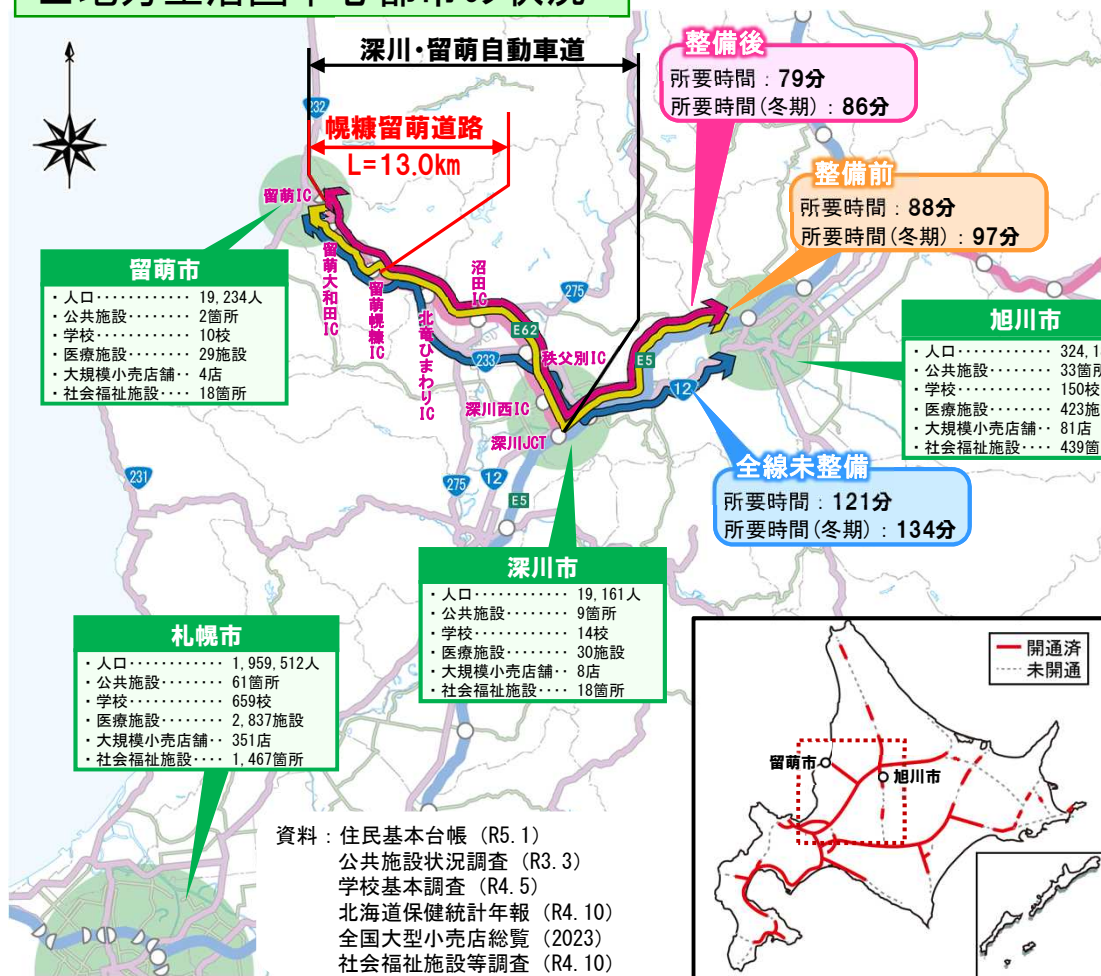
- ・主要都市間の利便性向上
- ・重要港湾の利便性向上
- ・農産品の流通利便性向上
- ・救急搬送の安定性向上
- ・観光地への利便性向上
- ・“音楽合宿のまち”留萌市への利便性向上

3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認(主要都市間の利便性向上)

- ・当該道路は、深川・留萌自動車道の一部を構成し、地方生活圏中心都市である留萌市、旭川市、札幌市との連絡機能を強化。
- ・当該道路を含む深川・留萌自動車道の全線開通により、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。

■地方生活圏中心都市の状況



【留萌市～旭川市間の所要時間の変化】

【全線未整備】

留萌港線-国道231号-国道233号-国道12号
-国道40号

夏期	121分
冬期	134分
33分短縮	
夏期	88分
冬期	97分
37分短縮	
夏期	79分
冬期	86分
48分短縮	

【幌糠留萌道路 整備前】

留萌港線-国道231号-国道233号-深川・留萌自動車道(留萌幌糠IC-深川JCT)-道央自動車道(深川JCT-旭川鷹栖IC)-旭川鷹栖インター線-国道12号-近文停車場線町線-近文停車場線-国道40号

【幌糠留萌道路 整備後】

留萌港線-国道231号-国道232号-深川・留萌自動車道(留萌IC-深川JCT)-道央自動車道(深川JCT-旭川鷹栖IC)-旭川鷹栖インター線-国道12号-近文停車場線町線-近文停車場線-国道40号

※所要時間データは留萌市役所～旭川市役所間の所要時間

※地域別に、冬期と夏期の平均旅行速度を算出し、高規格道路と一般道路の低減率をそれぞれ算出した。(プローブデータを基に、令和3年4月～令和6年3月の冬期12月～3月と夏期4月～11月の旅行速度を比較して算出)

算出根拠：全国道路・街路交通情勢調査(全線未整備：平成6年度、幌糠留萌道路整備前・整備後：令和3年度)により算出

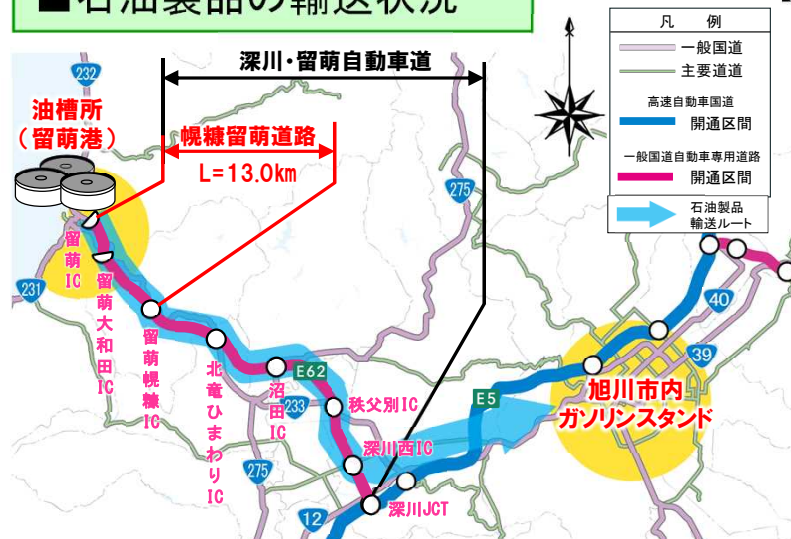
凡 例	
一般国道	全線未整備時ルート
主要道道	幌糠留萌道路整備前ルート
高速自動車国道	全線整備後ルート
開通区間	
一般国道自動車専用道路	
開通区間	

3. 事業の効果の発現状況

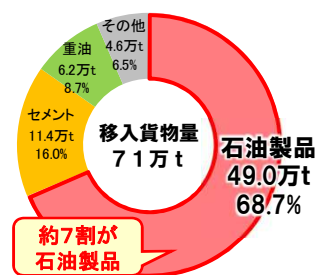
(3) 事業効果の確認(重要港湾の利便性向上)

- ・ 北海道の第2の都市である旭川市の約7割のガソリンスタンドは留萌港を経由して供給。
- ・ 深川・留萌自動車道の整備により、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。

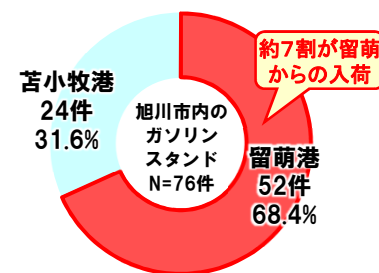
■石油製品の輸送状況



【留萌港の移入品目構成比】 【旭川市内ガソリンスタンドのガソリン入荷先】

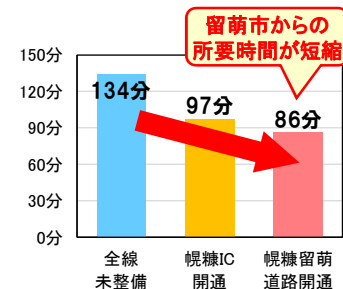


資料：R5年度留萌市統計書



資料：留萌開発建設部調べ (R6.4現在)

【留萌市～旭川市間の所要時間の変化(冬期)】

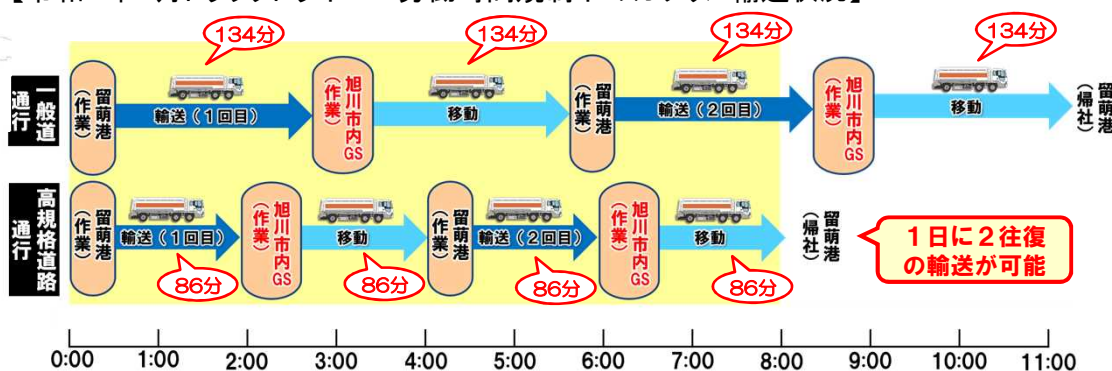


資料：全国道路・街路交通情勢調査 (全線未整備：平成6年度、その他：令和3年度)

■地域の声 (R6.9 石油製品油槽所長)

- ・ 油槽所で積み込みに要する時間は20～30分程度、留萌港から旭川市内ガソリンスタンドまでの輸送時間は、一般道で120分、高規格道路で90分程度です。
- ・ 荷卸しの時間は、灯油の多い冬期の場合は40分、ガソリンでは1時間を要します。
- ・ 深川・留萌自動車道は、当油槽所から旭川までの配送時間を短縮させており、冬期に当油槽所～旭川間を2回転しても令和6年度の労務管理の制限内で輸送の維持が可能です。
- ・ 深川・留萌自動車道は、旭川市のエネルギー供給に役立っている高規格道路であると実感しています。

【令和6年4月トラックドライバー労働時間規制下のガソリン輸送状況】



資料：全国道路・街路交通情勢調査 (一般道通行：平成6年度、高規格道路通行：令和3年度)
 石油製品油槽所ヒアリング (留萌港作業：30分 旭川市内GS作業：40分)

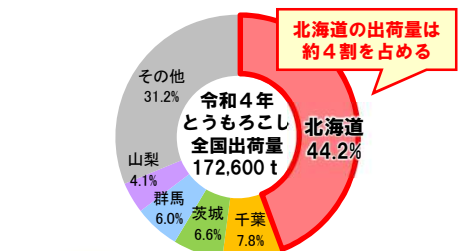
3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認(農産品の流通利便性向上)

- ・ 留萌管内の農協では、深川・留萌自動車道の全線開通前は、道外への輸送制約により札幌市場等へ出荷。
- ・ 当該道路を含む深川・留萌自動車道の整備により、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。

■とうもろこしの輸送状況

【全国のとうもろこしシェア】



地域全体の生産
とうもろこしで
YES! cleanに
認証されたのは
苫前町と羽幌町だけ

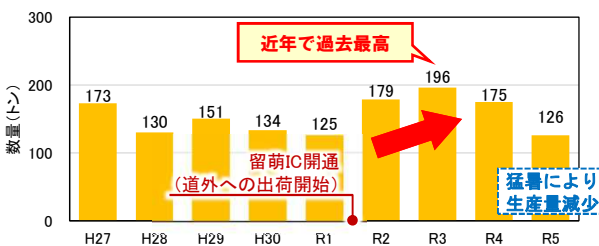


YES! clean マークとは

YES! cleanのマークは、有機物肥料を使った健康な土づくりをおこない、化学肥料や農薬の使用を必要最小限に抑え、環境と安全安心に配慮した農産物の証し。

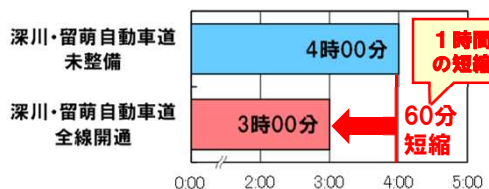
資料：令和4年作物統計

【苫前町のとうもろこし生産推移】



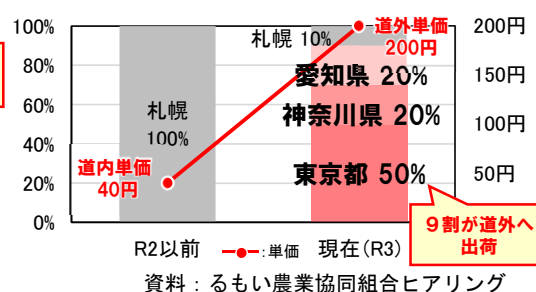
資料：るもい農業協同組合苫前支所

【集荷の所要時間の比較】
(千歳市～苫前農協)



資料：全国道路・街路交通情勢調査
(未整備：平成6年度、全線開通：令和3年度)
※千歳市輸送事業者から苫前農協までの移動時間

【留萌管内とうもろこしの出荷先の変化】



【留萌ICの集荷圏域と出荷状況】

【開通前】



【開通後】



■地域の声 (R4.1 るもい農業協同組合職員)

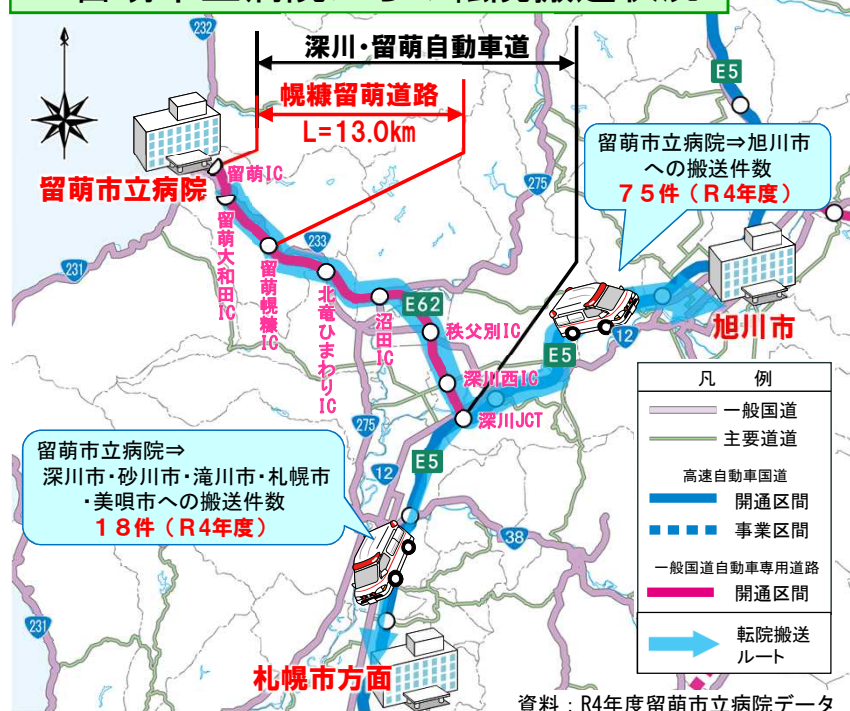
- ・ 留萌ICが開通したことで、輸送時間が短縮し、苫前まで集荷が可能となりました。
- ・ 軟弱野菜のとうもろこしは、長距離輸送では鮮度の維持が困難のため、道外に出荷できませんでしたが、深川・留萌自動車道の全線開通をきっかけに、冷蔵トレーラーにより、令和3年度から関東を経由して名古屋まで出荷しています。

3. 事業の効果の発現状況

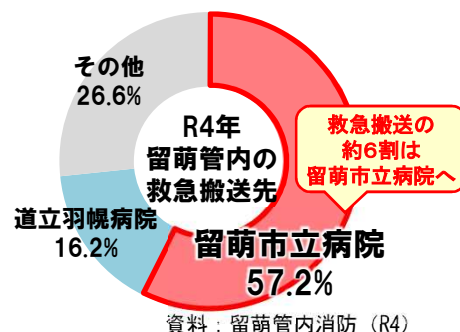
(3) 事業効果の確認(救急搬送の安定性向上)

- ・ 留萌管内の救急搬送は、約6割を留萌市立病院で対応しているものの、近年、旭川市の第三次救急医療機関への搬送件数が増加。
- ・ 搬送件数が増加するなか、搬送時間の短縮及び短時間での帰署が可能となり、空白時間を最小限に抑えることに貢献。
- ・ 当該道路を含む深川・留萌自動車道の整備により、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。

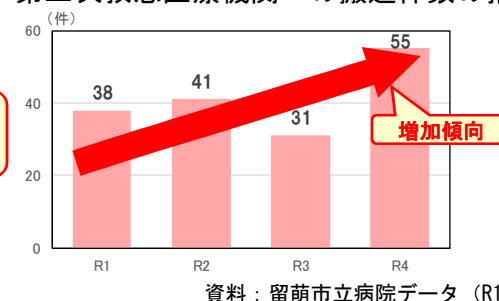
■ 留萌市立病院からの転院搬送状況



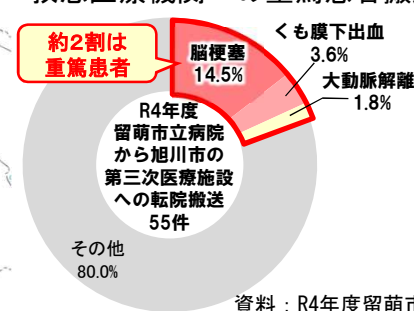
【留萌管内の救急搬送先】



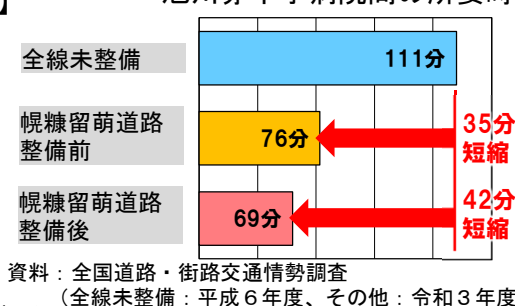
【留萌市立病院から旭川市の第三次救急医療機関への搬送件数の推移】



【留萌市立病院から旭川市の第三次救急医療機関への重篤患者搬送割合】



【留萌市立病院から旭川赤十字病院間の所要時間】



■ 地域の声 (R5.9留萌消防組合留萌消防署)

- ・ 留萌ICの開通後旭川赤十字病院までの搬送時間は10~15分程度、時間が短縮しており、往復で30分程度の時間短縮につながっています。
- ・ より短時間で帰署できるようになったことから、当消防の救急車両3台が重複して出動することになった際も、次の出動に備えられます。
- ・ 救急車両の空白時間を最小限に抑えられることから、救急活動に深川・留萌自動車道が大きく貢献しています。

3. 事業の効果の発現状況

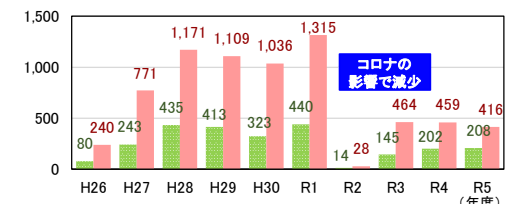
(3) 事業効果の確認(“音楽合宿のまち”留萌市への利便性向上)

- ・留萌市は、音楽合宿の街として平成26年から受け入れを開始し、近年では網走などの道内遠方や道外からの参加も増加。
- ・振動や衝撃に対してデリケートな楽器の輸送には、輸送時間が短く、揺れの少ない安定性の高いルート確保が必要。
- ・当該道路を含む深川・留萌自動車道の整備により、速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、“音楽合宿のまち”留萌市への利便性が向上し、経済効果が発現。

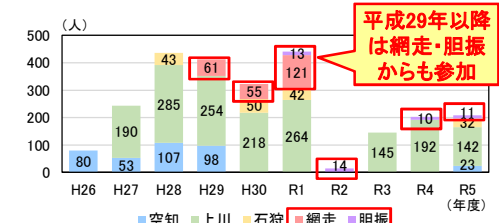
■音楽合宿参加校の留萌へのアクセス状況



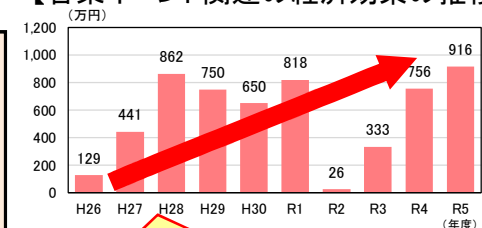
【音楽合宿参加者数と宿泊延べ数】



【方面別合宿参加人数の推移】



【音楽イベント関連の経済効果の推移】



■地域の声(R3.9留萌観光協会職員)

- ・団体の移動時間は、2時間30分が容認される限界だと言われています。留萌市には旭川、空知、遠軽、札幌から合宿利用者が訪れており、深川・留萌自動車道の開通により、留萌市へのアクセス時間が短縮され、合宿利用者が増加していることは間違いないと考えています。
- ・当協会も深川・留萌自動車道の整備による移動時間の短さをアピールしています。
- ・ドラムセットや、金管楽器・木管楽器は、輸送の際に注意が必要な高級機材であり、深川・留萌自動車道の整備でストップアンドゴーがなくなり、安心して機材を輸送できています。

交流人口増加により
経済効果が発現

4. 費用対効果分析の要因の変化

(1) 計画時との比較

	H17再評価時点 計画時(暫定2車線)	R6事後評価時点 (暫定2車線)	備考 (計画時からの主な変更点)
事業諸元	L=13.0km	L=13.0km	
計画交通量	8,300台/日	4,000～ 4,300台/日	・将来交通需要推計の見直し H17再評価時: H11全国道路・街路交通情勢調査(フルネット) R06事後評価時: H27全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) ・留萌大和田ICの設置 H17再評価時: 留萌大和田ICなし R06事後評価時: 留萌大和田ICあり
事業完了年度	平成27年度	令和元年度	・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よる延伸
総事業費	約285億円	約480億円	・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よる増加
総費用 C	約266億円 (基準年H17)	約871億円 (基準年R6)	※総費用は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)
総便益 B	約361億円 (基準年H17)	約885億円 (基準年R6)	※走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少による便益を計上 ※総便益は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)
費用対効果 B/C	1.4	1.02	・総費用の増及び交通量の減に伴う総便益の減

※計画交通量は、H17再評価時: R12、R06事後評価: R22将来交通量の推計値

4. 費用対効果分析の要因の変化

(2) 事業の投資効果【試算(地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値)】

	各項目毎の便益額	
地域の特殊性 を考慮した便益 (※)	救急医療改善効果	9.9億円
	余裕時間の短縮による効果	74億円
	CO ₂ 排出削減による効果	2.1億円
	夏期観光期のアクセス向上	28億円
	合 計	114億円

※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値

※便益については、基準年における現在価値後の値

5. 今後の事業評価の必要性等

○今後の事後評価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。

○事業実施による環境の変化

評価対象区間については、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。

○同種事業の計画・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。

目的としている事業の効果が発現しており、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、本案を事後評価結果の案としてお諮りいたします。