

# 道路事業

## 事後評価結果準備書

- 1 帯広・広尾自動車道(一般国道236号) 中札内大樹道路
- 2 一般国道231号・232号 留萌拡幅
- 3 一般国道276号 岩内共和道路

令和元年度  
北海道開発局

# 事後評価結果（令和元年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課  
担当課長名：井上 勝伸

事業名	帯広・広尾自動車道（一般国道236号） 中札内大樹道路	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：北海道河西郡中札内村字協和 至：北海道広尾郡大樹町北4線	延長	23.2km		

**事業概要**  
帯広・広尾自動車道は、帯広市を起点とし、中札内村、更別村、大樹町を經由して広尾町に至る延長約80kmの自動車専用道路である。  
中札内大樹道路は、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、重要港湾十勝港等への物流効率化の支援及び地域の活性化等を目的とした、中札内インターチェンジから忠類大樹インターチェンジに至る延長23.2kmの事業である。

**事業の目的・必要性**  
中札内大樹道路は、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、重要港湾十勝港等への物流効率化の支援及び地域の活性化等を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度： H7年度 都市計画決定： 一年度	用地着手： H20年度 工事着手： H20年度	供用年： (当初) - / H26年度 (暫定/完成) (実績) - / H27年度	変動： 1.1倍
	事業費	計画時 (名目値) - / 276億円 (暫定/完成) (実績値) - / 263億円	実績 (名目値) - / 450億円 (暫定/完成) (実績値) - / 459億円		変動： 1.6倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) - / 6,800~7,100台/日	実績 (暫定/完成) - / 4,300~5,600台/日		変動： 79%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	45.1 → 84.4 km/h (供用前年次) H22年 (供用後年次) H27年	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	19.4 → 3.2 件/億台km (供用前年次) H22~24年平均値 (供用後年次) H27~29年平均値	
費用対効果 分析結果	当初	B/C: 1.6	総費用: 254億円 (事業費: 204億円, 維持管理費: 50億円)	総便益: 403億円 (走行時間短縮便益: 284億円, 走行経費減少便益: 90億円, 交通事故減少便益: 29億円)	基準年: 平成16年
	事後	B/C: 1.1	総費用: 691億円 (事業費: 591億円, 維持管理費: 100億円)	総便益: 737億円 (走行時間短縮便益: 638億円, 走行経費減少便益: 75億円, 交通事故減少便益: 23億円)	基準年: 令和元年
事業遅延によるコスト増		費用増加額: 262.7億円	便益減少額: 34.1億円		

	<p>事業遅延の理由 忠類ICの新設及びこれに伴う線形変更の必要が生じたため。</p> <p>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</p> <p>①重要港湾十勝港の利便性向上（物流の効率化） ・周辺地域と十勝港の連携が強化され物流の効率化及び利便性が向上</p> <p>②救急搬送・地域医療の安定性向上 ・搬送時間が短縮し、帯広市への救急搬送が増加するなど、救急医療及び地域医療の安定性向上に貢献</p> <p>③日常活動圏中心都市の帯広市への利便性向上 ・帯広市と十勝南部地域間の所要時間が短縮し、帯広市への1時間カバー圏人口の増加や通学割合の増加など、住民生活の利便性向上に寄与</p> <p>④観光地への利便性向上 ・移動時間の短縮が図られたことで日帰り観光の選択肢が広がり、日帰り観光客が約2割増加したとともに近隣の「道の駅」への来場者が約6割増加するなど観光の活性化に寄与</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：更別村、大樹町、広尾町） ・人口は、事業化当時約20.0千人(H7)→開通後16.0千人(H27)となっている。（国勢調査） ・農業産出額は、事業化当時224億円(H7)→開通後314億円(H27)となっている。（生産農業所得統計）</p>
	<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p> <p>中札内大樹道路の整備により、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、重要港湾十勝港等への物流の効率化及び地域の活性化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。</p> <p>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。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>地域住民との設計協議を重ねた結果、忠類ICの設置及びルートの部分的な変更により事業費及び事業期間が増加しているものの、道路利用者の利便性向上を図ることができた。</p> <p>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進めていくことが重要である。</p> <p>また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</p>
	<p>特記事項 特になし</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率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（令和元年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課  
担当課長名：井上 勝伸

事業名	一般国道231号・232号 留萌拡幅	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：北海道留萌市浜中町 至：北海道留萌市塩見町	延長	4.3 km		

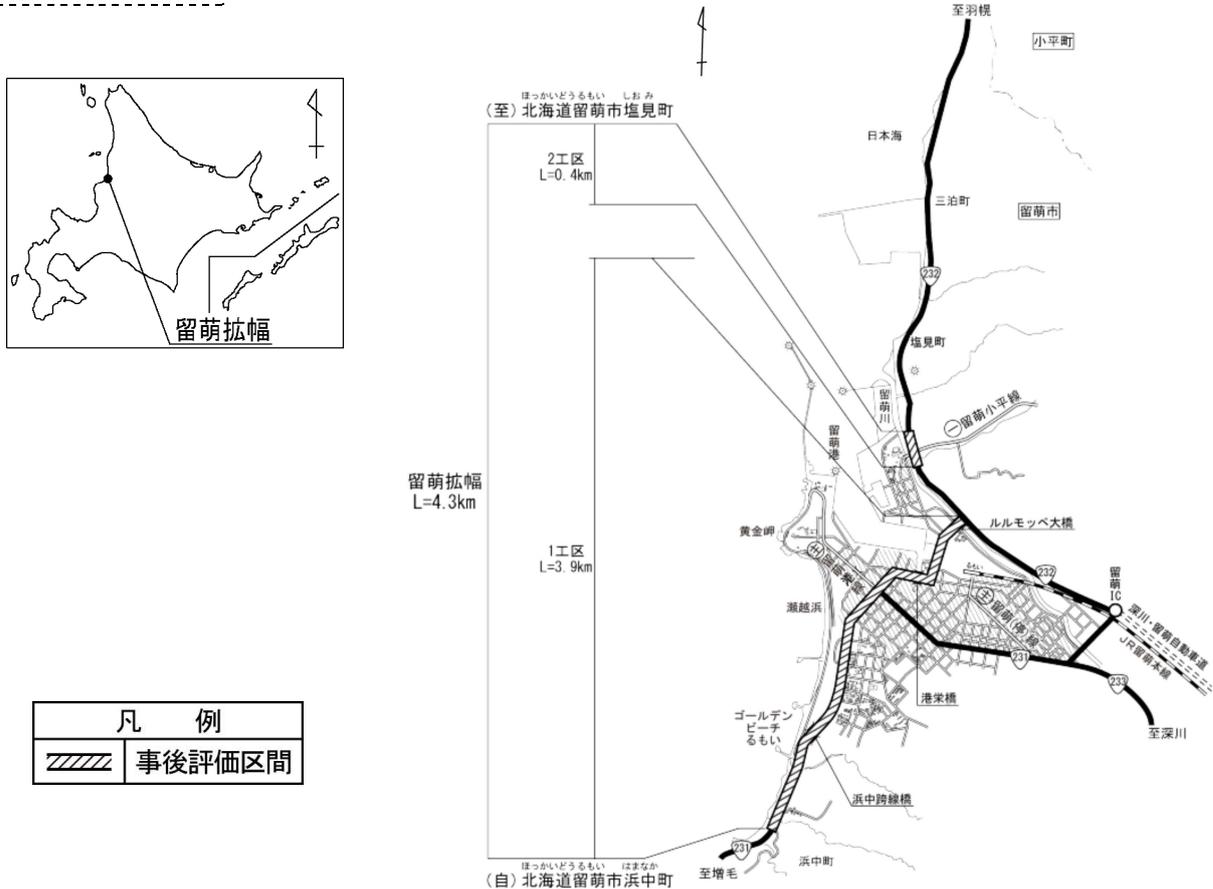
## 事業概要

国道231号は、札幌市から留萌市に至る延長約129kmの幹線道路であり、国道232号は、稚内市から留萌市に至る延長約128kmの幹線道路である。  
留萌拡幅は、留萌市街の交通混雑を緩和し、物流の効率化及び道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長4.3kmの4車線拡幅事業である。

## 事業の目的・必要性

留萌拡幅は、留萌市街の交通混雑を緩和し、物流の効率化及び道路交通の定時性、安全性の向上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：H2年度 都市計画決定：一年度	用地着手：H2年度 工事着手：H3年度	供用年：(当初) - / H22年度 (暫定/完成) (実績) - / H27年度	変動：1.3倍
	事業費	計画時 (名目値) - / 259億円 (暫定/完成) (実質値) - / 236億円	実績 (名目値) - / 233億円 (暫定/完成) (実質値) - / 214億円		変動：0.8倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) - / 14,800 台/日	実績 (暫定/完成) - / 5,600~9,400 台/日		変動：64%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	23.4 → 56.1 km/h (供用前年次) H2年 (供用後年次) H27年	交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	60.8 → 8.2件/億台km (供用前年次) H元~3年平均値 (供用後年次) H27~29年平均値	
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C: 2.2	総費用：304億円 (事業費：301億円 維持管理費：3億円)	総便益：654億円 (走行時間短縮便益：604億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：12億円)	基準年： 平成16年	

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C: 1.1	総費用 : 428億円 (事業費 : 410億円 維持管理費 : 18億円)	総便益 : 486億円 (走行時間短縮便益 : 412億円 走行経費減少便益 : 59億円 交通事故減少便益 : 15億円)	基準年 : 令和元年
事業遅延によるコスト増		費用増加額 : -68.6億円	便益減少額 : 251.1億円	
事業遅延の理由 軟弱地盤対策工や用地手続きによる事業期間延伸				
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交通混雑の緩和 ・交通容量が拡大し、かつ国道が短絡されたことで、市街地に集中していた交通が分散し、交通混雑の緩和による交通環境の改善が図られ、住民生活及び物流の利便性が向上 ②水産品の流通利便性向上 ・管内の地域ブランドである数の子製品及び甘えびの出荷時の輸送の安定性や効率性が向上し、地域産業の振興に寄与 ③重要港湾留萌港の物流利便性向上 ・留萌市内の交通混雑が緩和され輸送の効率化が図られるとともに、安全性が向上し、管内及び背後圏への石油製品・石炭輸送の物流利便性が向上 ④日常生活の利便性向上 ・路線バス等の走行環境が改善され、管内自治体から留萌市等への通院、通学、購買といった日常生活の利便性が向上 ⑤道路交通の安全性向上 ・道路隘路の解消や交通分散による市街地の通過交通が減少し、死傷事故が大幅に減少するなど、留萌市街地における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			
	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：留萌市) ・人口は、事業化当時約32.4千人(H2)→開通後22.2千人(H27)となっている。(国勢調査) ・製造品出荷額は、事業化当時454.8億円(H2)→開通後114.0億円(H27)となっている。(工業統計調査) ・医療・福祉就業者数は、事業化当時1,265人(H17)→開通後1,590人(H27)となっている。(国勢調査)				
今後の事後評価及び改善措置の必要性 留萌拡幅の整備により、留萌市街の交通混雑を緩和し、物流の効率化及び道路交通の定時性、安全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・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、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（令和元年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：井上 勝伸

事業名	一般国道276号 岩内共和道路 <small>いわないきょうわ</small>	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：北海道岩内郡共和町梨野舞納 至：北海道岩内郡共和町国富 <small>ほっかいどういわない きょうわ りやむない ほっかいどういわない きょうわ くにとみ</small>	延長	7.6 km		

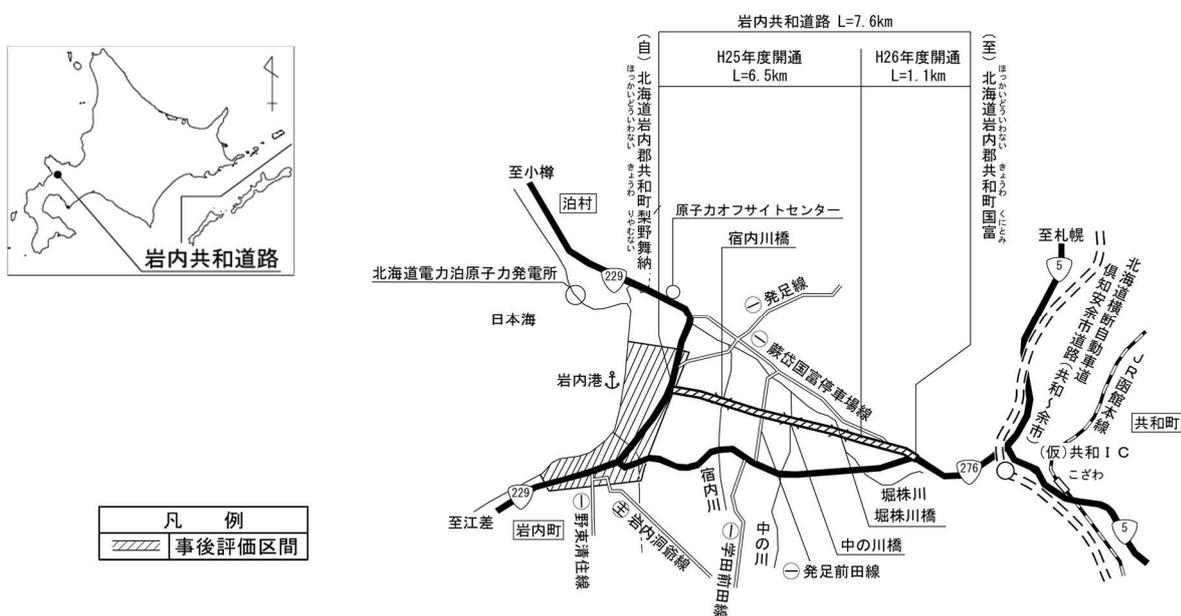
### 事業概要

国道276号は、江差町を起点とし、苫小牧市に至る延長約110kmの幹線道路である。  
岩内共和道路は、交通事故の低減を図り、管内の物流効率化及び災害時の緊急避難ルートとして寄与することを目的とした延長7.6kmの事業。

### 事業の目的・必要性

岩内共和道路は、交通事故の低減を図り、管内の物流効率化及び災害時の緊急避難ルートとして寄与すること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	H14年度	用地着手	H17年度	供用年	(当初) - / H30年度	変	0.9倍	
		都市計画決定	一年度	工事着手	H17年度	(暫定/完成)	(実績) - / H27年度	動		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 130億円 (実質値) - / 131億円		実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 125億円 (実質値) - / 127億円			変	1.0倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / 9,800~12,500台/日		実績 (暫定/完成)	- / 9,400~11,100台/日			変	89%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		46.0 → 59.1 km/h (供用前年次) H22年 (供用後年次) H27年		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	33.9 → 11.8件/億台km (供用前年次) H23~25年平均値 (供用後年次) H27~29年平均値			動	
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.6	総費用	146億円 (事業費: 119億円 維持管理費: 27億円)	総便益	231億円 (走行時間短縮便益: 214億円 走行経費減少便益: 15億円 交通事故減少便益: 2.1億円)		基準年	平成22年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.4	総費用	213億円 (事業費: 170億円 維持管理費: 42億円)	総便益	304億円 (走行時間短縮便益: 282億円 走行経費減少便益: 20億円 交通事故減少便益: 1.5億円)		基準年	令和元年	
事業遅延によるコスト増			費用増加額	6.6億円	便益減少額	-53.4億円				

	<p>事業遅延の理由</p> <p>—</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>事業の整備効果</p> <p>①道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型車交通の転換が図られ、急勾配・急カーブも無いことから、当該区間における死傷事故は大幅に減少し、事故危険区間も解消され、道路交通の安全性が向上</li> </ul> <p>②災害時の緊急避難ルート強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急避難時間の短縮がなされ、災害時の緊急避難ルート強化に寄与</li> </ul> <p>③地域産業の活性化（水産加工品及び食料雑貨類の流通利便性向上）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急加減速、急ハンドルが減少するなど物流の走行安定性が確保され、水産加工品及び食料雑貨類の流通利便性向上に寄与</li> </ul> <p>④地域資源の有効活用支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行現道に比べ走行時の急加減速が少なく、走行安定性が高い輸送ルートが確保され、地域資源を活用した産業振興に寄与</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>事業を巡る社会情勢等の変化</p> <p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：共和町）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約24.0千人（H12）→開通後19.3千人（H27）となっている。（国勢調査）</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時56.5億円（H14）→開通後118.5億円（H27）となっている。（工業統計調査）</li> </ul> <p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p> <p>岩内共和道路の整備により、交通混雑や交通事故の低減、管内の物流の効率化及び災害時の緊急避難ルート強化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。</p> <p>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。</p> <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>地域関係機関等との綿密な協議を実施することで、円滑な事業の進捗が図られた。</p> <p>今後も、事業の実施においては、関係機関等と綿密に連携し進めていくことが重要である。</p> <p>また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</p> <p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率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。