

事後評価結果（平成18年度）

担 当 課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：山口 登美男

事業名	一般国道 4 5 3 号 北湯沢道路	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：北海道伊達市大滝区北湯沢温泉町 至：北海道伊達市大滝区昭 園			延長	1. 5 km

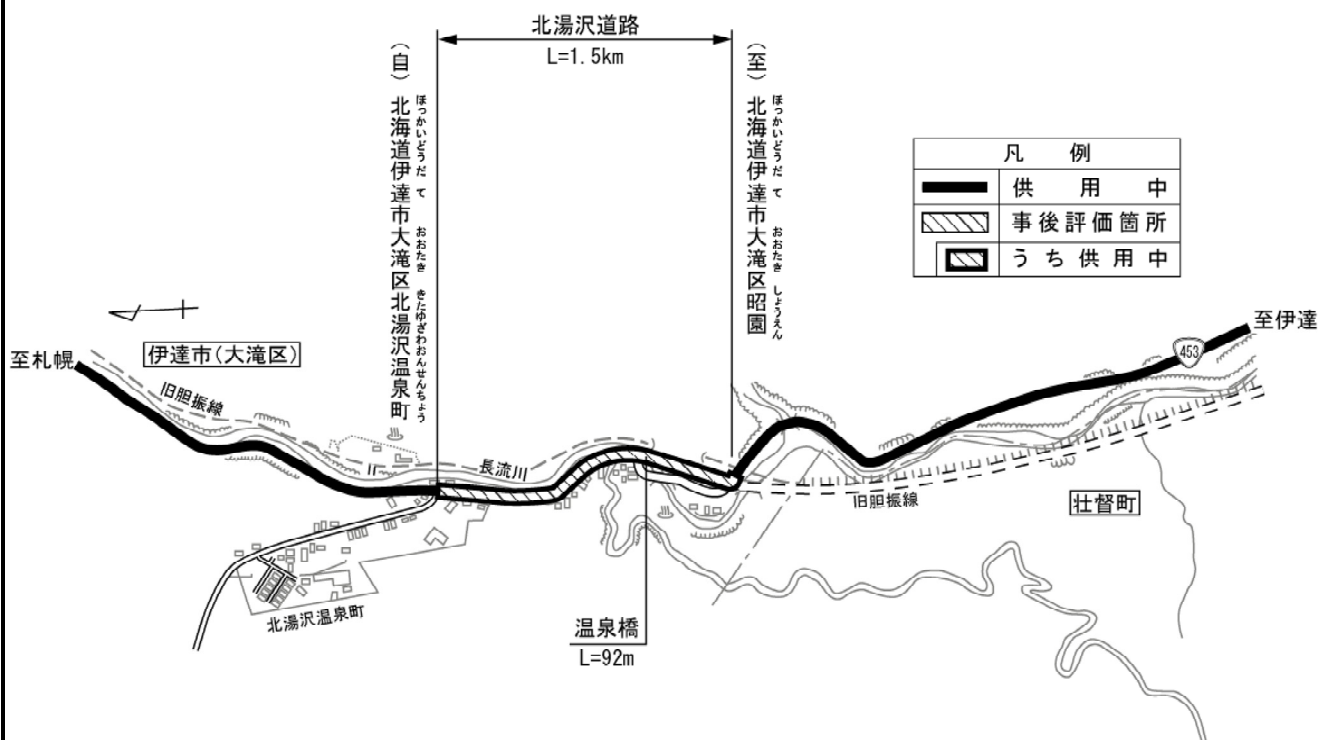
事業概要

一般国道453号は、札幌市から千歳市（支笏湖）を經由し、一般国道276号を分岐して伊達市に至る延長約89kmの幹線道路である。このうち、北湯沢道路は、西胆振圏と道央圏を結ぶ物流・観光の重要なアクセスルートとなっている延長1.5kmの事業である。

事業の目的・必要性

北湯沢道路は、伊達市大滝区（旧大滝村）の北湯沢市街地の幅員狭隘、道路線形不良箇所、老朽・幅員狭小橋梁等の解消による安全性の向上、交通の円滑化、観光地へのアクセス性の向上に寄与するものである。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H5年度 一年度	用地着手 工事着手	H5年度 H11年度	供用年 (暫定/完成)	(当初)一/H14年度 (実績)一/H14年度	変 動	1. 0 倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 一 / (実質値) 一 /	26.9億円 26.5億円	実 績 (暫定/完成)	(名目値) 一 / (実質値) 一 /	27.9億円 28.2億円	変 動	1. 1 倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (供用前現道)	3,976 台/日		実 績 (当該路線)	5,195 台/日		変 動	1. 3 倍
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	44.6 → 53.8 km/h (整備前年次) H9年度 (整備後年次) H17年度		交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	23.0 → 0.0 件/億台・日 (整備前年次) H11～12年平均値 (整備後年次) H15～16年平均値				
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1. 7		総費用 35億円 事業費 : 36億円 維持管理費 : 0億円		総便益 59億円 走行時間短縮便益 : 55億円 走行経費減少便益 : 3億円 交通事故減少便益 : 0億円		基準年 平成18年	
事業遅延によるコスト増			費用増加額 一 億円		便益減少額 一 億円				
事業遅延の理由 一									

	客観的評価指標に対応する事後評価項目-----!
	●線形不良区間の解消等による安全性向上 ・当該事業の整備により急カーブが解消された。 【線形不良箇所】供用前：(R≦150m) 7箇所 → 供用後：0箇所 ●現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 ・当該事業の整備により狭小幅員が解消され、通行の円滑化が図られた。 ●主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・当該事業の整備により、主要観光地同士のアクセスが向上し、地域の観光振興に寄与している。 周辺施設（支笏湖温泉・洞爺湖温泉）への道外観光客数は320万人以上 他6項目について効果の発現が見られる
	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、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 ・伊達市大滝区では人口は多少減少している。 (H10) 人口 1,593人 → (H17) 人口 1,520人 ・伊達市大滝区における農業産出額は微増している。 (H10) 農業産出額 約47千万円 → (H16) 農業産出額 約56千万円
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性-----!
	北湯沢道路の整備により、旅行速度の改善、安全性の向上、物流の効率化など、整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。
	また、改善措置の必要性はないが、今後も利用しやすい道路環境の確保に努め、適切な維持管理を実施し、そのコスト縮減に努める。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性-----!
	特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。
	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。