

事後評価結果（平成17年度）

担 当 課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：西村 泰弘

事業名	一般国道453号 大滝道路	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：北海道有珠郡大滝村字三階滝 至：北海道有珠郡大滝村字本町			延長	1. 4 km

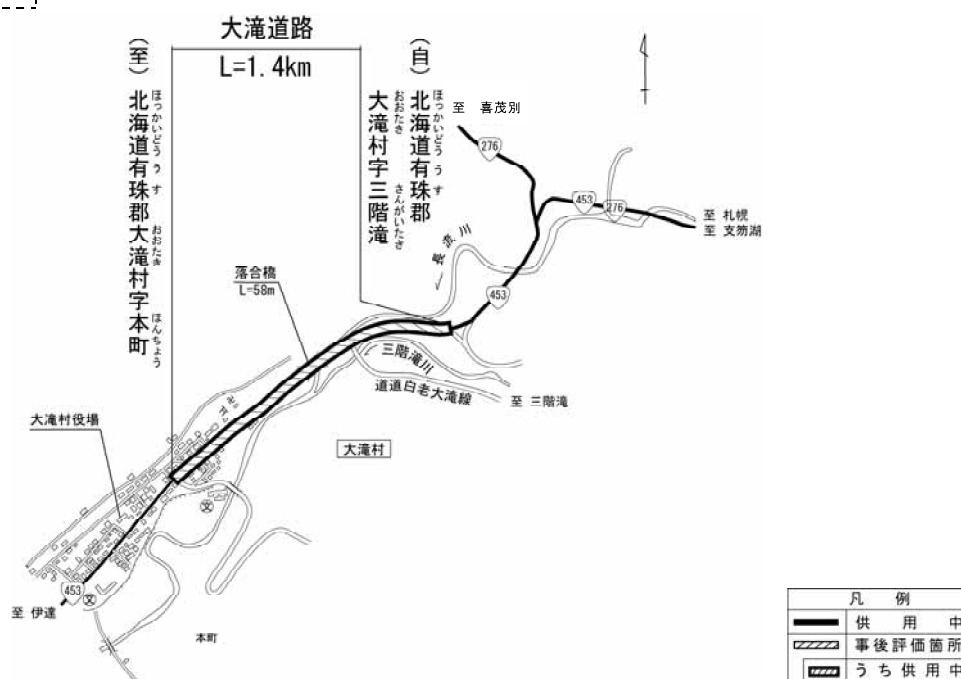
事業概要

一般国道453号は、札幌市を起点とし、大滝村等を経て伊達市に至る延長約89kmの幹線道路である。平成5年に国道に昇格した路線で、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。このうち、大滝道路は、大滝村市街地部に位置する延長1.4kmの事業である。

事業の目的・必要性

大滝道路は、大滝村市街地の幅員狭隘、線形不良箇所、老朽・幅員狭小橋梁等の解消による交通安全の確保、物流の効率化、主要な観光地へのアクセス向上など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	H5年度	用地着手	H5年度	供用年	(当初) - / H11	変動	1.1倍
		都市計画決定	一年度	工事着手	H8年度	(暫定/完成)	(実績) - / H12		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 14.0億円 (実績値) - / 13.7億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 15.0億円 (実績値) - / 14.8億円			変動	1.1倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	- / - 台/日	実績 (暫定/完成)	- / 4,429 台/日			変動	- %
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	46.6 → 58.6 km/h (供用前年次) H6年度 (供用後年次) H17年度	交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	63.0 → 16.7 件/億台km (供用前年次) H5～H7平均値 (供用後年次) H13～H15平均値					
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 2.2	総費用 19億円 (事業費 : 19億円 維持管理費 : 0億円)	総便益 42億円 (走行時間短縮便益 : 39億円 走行経費減少便益 : 2億円 交通事故減少便益 : 1億円)	基準年 H17年				
	事業遅延によるコスト増	費用増加額 1億円	便益減少額 1億円						
	事業遅延の理由 本事業は平成5年度に事業化、平成8年度に工事に着手し、平成11年度末の供用を目指していたが、事業区間の終点側において用地取得に時間を要したことにより事業が遅延したものである。								
	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の向上 ・当該事業の整備により、急カーブ・狭小幅員が解消されたことで、安全性が向上している。 【事故率の変化】供用前：63.0件/億台km → 供用後：16.7件/億台km								

	●農林水産品の流通の利便性向上 ・当該事業の整備により、農産品輸送のための利便性が向上している。 ●主要な観光地へのアクセス向上 ・当該事業の整備により、大滝村周辺観光地へのアクセスが向上している。 【大滝村宿泊観光入込客数の推移】供用前(H6)：42千人 → 供用後(H16)：268千人 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・産業の社会経済情勢の変化 ・大滝村の人口については、事業化当時1,594人(H7住民基本台帳)→供用後1,572人(H13住民基本台帳)に微減している。 ・大滝村の農業算出額は、事業化当時47千万円(H7)→供用後46千万円(H15)とほぼ横這い傾向にある。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	事業の効果が発現しており、再事後評価の必要性はない。 また、改善措置の必要性もない。
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。