

## 事後評価結果（平成21年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：渋谷 元

事業名	一般国道5号 <small>しおや</small> 塩谷拡幅	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： <small>ほっかいどうおたる しおや</small> 北海道小樽市塩谷1丁目 至： <small>ほっかいどうおたる</small> 北海道小樽市オタモイ3丁目	延長	3.7 km			

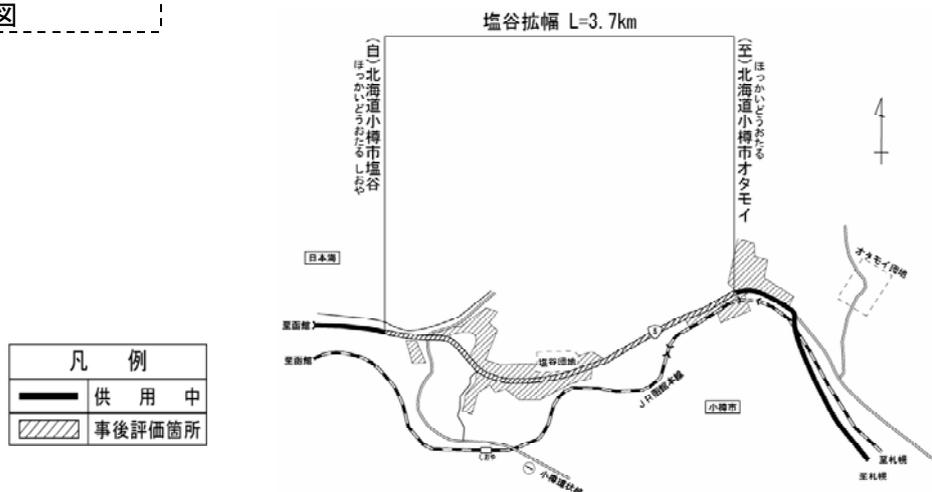
### 事業概要

一般国道5号は、函館市を起点とし、長万部町等を経由し札幌市へ至る延長約283kmの幹線道路である。このうち塩谷拡幅は、小樽市における延長3.7kmの事業である。

### 事業の目的・必要性

塩谷拡幅は、4車線拡幅により、小樽市街流入部における恒常的な交通混雑の緩和や、物流の効率化、後志支庁管内の観光地へのアクセス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	H1年度	用地着手	H3年度	供用年	(当初) — /H15年度	変	動
		都市計画決定	H2年度	工事着手	H4年度	(暫定/完成)	(実績) — /H16年度	動	
	事業費	計画時	(名目値) — /160.1億円	実績	(名目値) — /168.9億円			変	
		(暫定/完成)	(実質値) — /143.8億円	(暫定/完成)	(実質値) — /152.1億円			動	
	交通量	計画時			実績			変	
	(当該路線)	(供用前現道)	21,263 台/日		(当該路線)	23,403 台/日		動	110%
	旅行速度向上	22.8	→	45.3km/h	交通事故減少	47.6	→	30.6 件/億台キロ	
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H6年度		(供用後年次) H17年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用前年次) H3～5年平均値		(供用後年次) H17～19年平均値	
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	—	総費用	— 億円	総便益	— 億円	基準年	
				(事業費: — 億円)		(走行時間短縮便益: — 億円)		平成一年	
				(維持管理費: — 億円)		(走行経費減少便益: — 億円)			
						(交通事故減少便益: — 億円)			
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.9	総費用	255億円	総便益	484億円	基準年	
				(事業費: 252億円)		(走行時間短縮便益: 482億円)		平成21年	
				(維持管理費: 2.8億円)		(走行経費減少便益: 0.72億円)			
						(交通事故減少便益: 1.1億円)			
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	10 億円		便益減少額	24 億円			

### 事業遅延の理由

本事業は平成元年度に事業化、平成4年度に工事着手し、平成15年度末の供用を目指していたが構造物基礎部への地盤処理が必要となり、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

#### 定性的な効果

- ① 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）の削減

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和され円滑な交通の確保に寄与するとともに、渋滞損失時間が削減された。 (渋滞損失時間 整備前：42.6 → 整備後：14.3 削減量：28.3万人・時間)</li> <li>②農水産品の流通効率化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・収穫期と重複する観光期の渋滞や混雑が緩和され、農産物等の流通効率化に寄与している。</li> </ul> </li> <li>③主要な観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・年間約2千万人の観光客が訪れる後志支庁の観光地を結ぶメインルートとしての役割を果たし、観光交通渋滞の緩和や観光アクセス向上に寄与している。</li> </ul> </li> <li>④バス路線の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間を通過する路線バス及び都市間バスの定時性が確保され、利便性が向上した。 (当該区間を通過するバス 130便/日)</li> </ul> </li> <li>⑤高次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次医療施設が立地している札幌市等への救急搬送時における迅速性や安全性の向上が図られた。 (当該区間を通過し救急搬送された件数：988件/年 平成20年実績)</li> </ul> </li> <li>⑥歩道の狭小幅員解消 <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道幅員が1.5mから5.5mに拡幅され、通学路として利用されている当該区間の歩行者安全性向上が図られた。</li> </ul> </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、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>
事業評価監視委員会の意見	<p>当委員会へ提出された事業に係る事後評価結果準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化 (対象地域：小樽市、後志支庁)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、小樽市では供用前16.3万人→供用後14.2万人、後志支庁では供用前28.8万人→供用後25.0万人であり共に減少傾向となっている。(供用前：H2国勢調査→供用後：H17国勢調査)</li> <li>・農業産出額は、後志支庁では供用前515億円→供用後412億円で減少傾向となっているが、果実は全道産出額の約7割を占めている。(供用前：H2農林水産統計年報→供用後：H18農林水産統計年報)</li> <li>・漁業生産高は、小樽市では供用前990千万円→供用後522千万円、後志支庁では供用前254千万円→供用後129千万円と減少傾向となっている。(供用前：H2北海道水産現勢→供用後：H17北海道水産現勢)</li> <li>・観光入り込み客数は、小樽市では供用前436万人→供用後714万人、後志支庁では供用前1,936万人→供用後2,070万人で共に増加傾向となっており、後志支庁は道内有数の観光入り込み客数を誇っている。(供用前：H2北海道観光入込客数調査報告書→供用後：H20北海道観光入込客数調査報告書)</li> </ul>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>一般国道5号塩谷拡幅の整備により、渋滞・混雑の緩和、農水産品物流の効率化、観光地へのアクセス向上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。</p> <p>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。</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>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。</p>
特記事項	<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。