

道路事業

事後評価原案準備書

- 1 日高自動車道(一般国道235号) 門別厚賀道路
- 2 一般国道38号・44号 釧路外環状道路
- 3 旭川十勝道路(一般国道38号) 富良野道路
- 4 釧路中標津道路(一般国道272号) 上別保道路
- 5 一般国道336号 襟広道路

令和5年度
北海道開発局

事後評価結果（令和5年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：坂 憲浩

事業名	日高自動車道（一般国道235号） <small>もんべつあつが</small> 門別厚賀道路	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	白： <small>ほっかいどうさる ひだか ひらが</small> 北海道沙流郡日高町字平賀 至： <small>ほっかいどうさる ひだか みはら</small> 北海道沙流郡日高町字美原	延長	20.0km		

事業概要

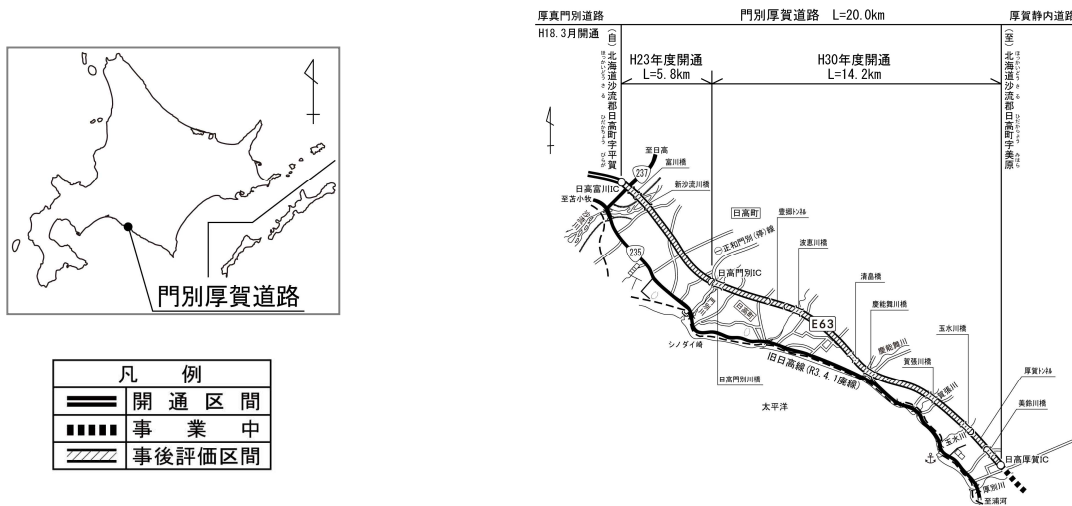
日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。

門別厚賀道路（20.0km）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、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした事業である。

事業の目的・必要性

門別厚賀道路は、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、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援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	H5年度	用地着手	H10年度	供用年	(当初) - / H29年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	-	工事着手	H13年度	(暫定/完成)	(実績) H30年度 / -		
	事業費	計画時	(名目値) - / 950億円	実績	(名目値) 789億円 / -			変動	0.8倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 943億円	(暫定/完成)	(実質値) 798億円 / -				
	交通量 (当該路線)	計画時	(H22年)	実績	(R3年)			変動	49%
	(暫定/完成)	- / (235号) 8,816台/日	(暫定/完成)	(当該路線) 4,559台/日 (235号) 3,041台/日 / -					
旅行速度向上	50.9 → 60.2 / 74.6 km/h	交通事故減少	15.6 → 4.4 / 1.0 件/億台km						
	(供用前現道 - 供用後現道 / 当該路線) (供用前年次) H22年 (供用後年次) R3年		(供用前現道 - 供用後現道 / 当該路線) (供用前年次) H20~22年平均値 (供用後年次) R1~3年平均値						
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	総費用	863億円	総便益	1,583億円	基準年			
	1.8	事業費	815億円	走行時間短縮便益	1,438億円	平成19年			
		維持管理費	48億円	走行経費減少便益	97億円				
		更新費	-1億円	交通事故減少便益	48億円				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	4,490億円	総便益	5,605億円	基準年			
	1.2	事業費	4,211億円	走行時間短縮便益	4,749億円	令和5年			
	(1.4)	維持管理費	251億円	走行経費減少便益	706億円				
		更新費	28億円	交通事故減少便益	150億円				
事業遅延によるコスト増		費用増加額	-280億円	便益減少額	146億円				
事業遅延の理由	用地取得の難航による延伸								

	<p>交通量変動の理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画時は4車線整備による交通量であったが、実績は暫定2車線整備による交通量であるため。 ・計画時は、将来(R12)交通需要予測において、日高自動車道(苫小牧～浦河)が全線整備された場合を見込んでいたが、実績では未整備の区間が存在し、ネットワーク効果の発現が不十分なため交通量に変動が生じたものと考えられる。
	<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> <ol style="list-style-type: none"> ① 畜産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性が向上。 ② 農産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・速達性・安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性が向上したほか、農産品の出荷拡大や生産戸数・地域雇用の増進にも寄与。 ③ 水産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性が向上。 ④ 災害時の緊急輸送ルートの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保されるなど、災害時の緊急輸送ルートが強化。 ⑤ 救急搬送の速達性・安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道235号の信号交差点を回避し、苫小牧市や札幌市の高次医療施設までの所要時間が短縮され、高次医療施設への救急搬送の速達性・安定性向上に貢献。 ⑥ 移住・交流人口の拡大による地域活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・速達性及び定時性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域の活性化を支援。
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
境 変 化 事 業 に よ る 環 境	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、植物、動物のいずれも環境保全目標を満足している。</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>●●</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：日高町)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は事業化当時約16,458人(H5)→開通後約10,904人(R5)となっている。(住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査) ・漁獲高は、事業化当時約994百万円(H5)→開通後約717百万円(R3)となっている。(北海道水産現勢)
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>門別厚賀道路の整備により、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国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等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。</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>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。</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。

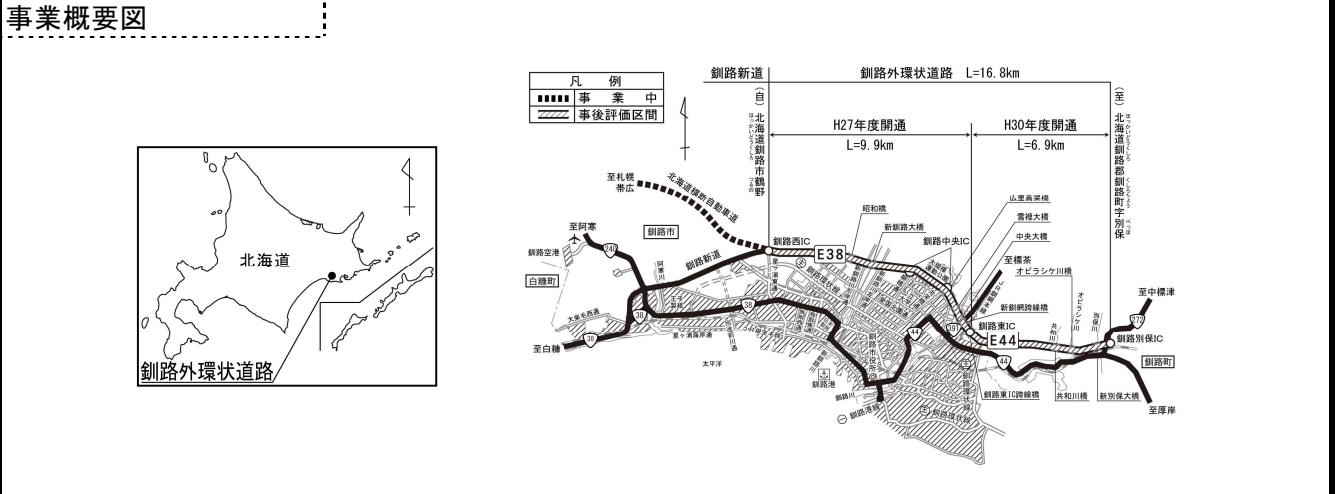
事後評価結果（令和5年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課
担当課長名：坂 憲浩

事業名	一般国道38号・44号 釧路外環状道路	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：北海道釧路市鶴野 至：北海道釧路郡釧路町字別保	延長	16.8 km		

事業概要
 国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路であり、国道44号は、釧路市を起点とし、根室市に至る約124kmの幹線道路である。
 釧路外環状道路は、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、釧路西インターチェンジから釧路別保インターチェンジに至る延長16.8kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性
 釧路外環状道路は、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H7年度	用地着手	H10年度	供用年	(当初) H23年度 / -	変動	1.4倍	
		都市計画決定	H10年度	工事着手	H10年度	(暫定/完成)	(実績) H30年度 / -			
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 604億円 / - (実質値) 575億円 / -		実績 (暫定/完成)	(名目値) 865億円 / - (実質値) 850億円 / -		変動	1.4倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H27年) (38号) 23,425台/日 (44号) 12,631台/日 / -		実績 (暫定/完成)	(R3年) (当該路線) 14,123台/日 (38号) 21,759台/日 / - (当該路線) 5,594台/日 (44号) 8,231台/日 / -		変動	99%	
	旅行速度向上 (供用前現道-供用後現道/当該路線)	(38号) 22.9-23.9/64.3km/h, (44号) 47.9-51.9/72.8km/h (供用前年次) H27年 (供用後年次) R3年		交通事故減少 (供用前現道-供用後現道/当該路線)	26.5 → 18.8/1.7件/億台km (供用前年次) H25~27年平均値 (供用後年次) R1~3年平均値					
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.9	総費用	635億円 (事業費: 594億円 維持管理費: 41億円 更新費: -億円)	総便益	1,200億円 (走行時間短縮便益: 989億円 走行経費減少便益: 154億円 交通事故減少便益: 57億円)	基準年	平成16年	
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.3 (1.2)	総費用	6,482億円 (事業費: 6,091億円 維持管理費: 313億円 更新費: 78億円)	総便益	8,440億円 (走行時間短縮便益: 6,744億円 走行経費減少便益: 1,410億円 交通事故減少便益: 286億円)	基準年	令和5年	
	事業遅延によるコスト増		費用増加額	369億円	便益減少額	744億円				
	事業遅延の理由	軟弱地盤対策工の変更、土質の変更（硬岩）による掘削工法の変更、浸水エリア回避に伴うIC位置の変更等による延伸								

	<p>交通量変動の理由 計画時は、将来（R12）交通需要予測において、北海道横断自動車道根室線（黒松内～根室）が全線整備された場合を見込んでいたが、事後評価時点（R5）では未整備の区間が存在し、ネットワーク効果の発現が不十分なため、交通量に変動が生じたものと考えられる。</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> <ol style="list-style-type: none"> ① 交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行する国道38号及び国道44号における平日混雑度が減少し、主要渋滞箇所が3箇所解除。白糠町から厚岸町までの所要時間が夏期で30分（冬期は32分）短縮されるなど、交通混雑の緩和に寄与。 ② 道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 信号交差点の多い市内を通過する交通が当該道路へ転換され、事故件数が約4割減少、「事故ゼロプラン」に基づく事故危険区間数も約6割減少するなど、並行現道における道路交通の安全性が向上。 ③ 災害時の緊急輸送ルート強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模な迂回の回避及び津波時の指定緊急避難場所や避難目標地点としての活用が想定されるとともに、災害により被災した地域への救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。 ④ 水産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 厚岸町内水産加工場～苫小牧港間の所要時間が68分短縮され、約4.5 t / 日の増産が実現したことなど、道内各地のみならず釧路空港、釧路港、苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品（さんま：1.1万 t / 年）の流通利便性向上に寄与。 ⑤ 救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 旧阿寒町から市立釧路総合病院までの所要時間が夏期で10分（冬期は10分）短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上に寄与。 <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
<p>環境変化 事業による</p>	<p>環境影響評価に対応する項目 評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。</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：釧路市、釧路町）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口は、事業化当時約221千人（H7）→開通後約178千人（R5）となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・ 自動車保有台数は事業化当時約111千台（H7）→開通後約96千台（R5）となっている。（北海道自動車統計）
	<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p> <p>釧路外環状道路の整備により、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時制、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。</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>釧路別保ICの接続位置の変更等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。

	<p>交通量変動の理由</p> <p>計画時は、将来（R12）交通需要予測において、旭川十勝道路（旭川～占冠）が全線整備された場合を見込んでいたが、事後評価時点（R5）では未整備の区間が存在し、ネットワーク効果の発現が不十分なため、交通量に変動が生じたものと考えられる。</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> <ol style="list-style-type: none"> ① 交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通渋滞緩和に伴い、並行国道を利用した富良野市街地の通過時間は整備前の33分から整備後18分と約5割減少、富良野道路を利用した場合は7分と約8割減少し夏期観光時期における交通混雑が緩和。 ② 道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行国道38号の事故件数は、市街地は整備前38件から9件と約8割減少、郊外部は整備前13件から4件と約7割減少。また、整備後は死亡事故の発生はなく、致死率（死傷事故100件当たりの死者数）は低下しており、道路交通の安全性が向上。 ③ 主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 夏期の観光時期に集中する富良野市街地の交通が転換し、交通渋滞の緩和により観光地間の周遊性が高まり、市内の主要な観光地への利便性が向上。 ④ 農産物等の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 夏期の混雑する市街地を回避した農産物輸送が可能となり、生産者の集出荷場への輸送及び集出荷場から札幌方面への輸送時間が短縮し、農産物の流通利便性が向上。 ⑤ 救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 富良野市内の交通渋滞の緩和により、並行国道を利用した救急搬送の安全性や速達性が向上するとともに、富良野道路の利用により、救急搬送の安定性が向上。 ⑥ 都市間バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和3年7月には、利用者の要望が多かった旭川空港に停留所を新設。当該道路の利用により運行所要時間増を伴わずに新たに旭川空港への立ち寄りが可能となったほか、定時性が確保されたことで十勝方面から富良野美瑛観光圏や旭川空港への都市間バスの利便性が向上。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>環境変化</p> <p>事業による</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。</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>	

事業を巡る社会情勢等の変化

●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：富良野市）

- ・人口は、事業化当時約257百人(H14)→開通後202百人(R5)となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査）
- ・観光入込客数は、事業化当時約2,490千人(H14)→開通後約1,127万人(R3)となっている。（北海道観光入込客数調査）

今後の事後評価及び改善措置の必要性

富良野道路の整備により、交通混雑の緩和や道路交通の定時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ことから、今後の事業の実施においても、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5年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：坂 憲浩

事業名 釧路中標津道路（一般国道272号） 上別保道路	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：北海道釧路郡釧路町上別保 至：北海道川上郡標茶町阿歴内	延長 7.8 km	

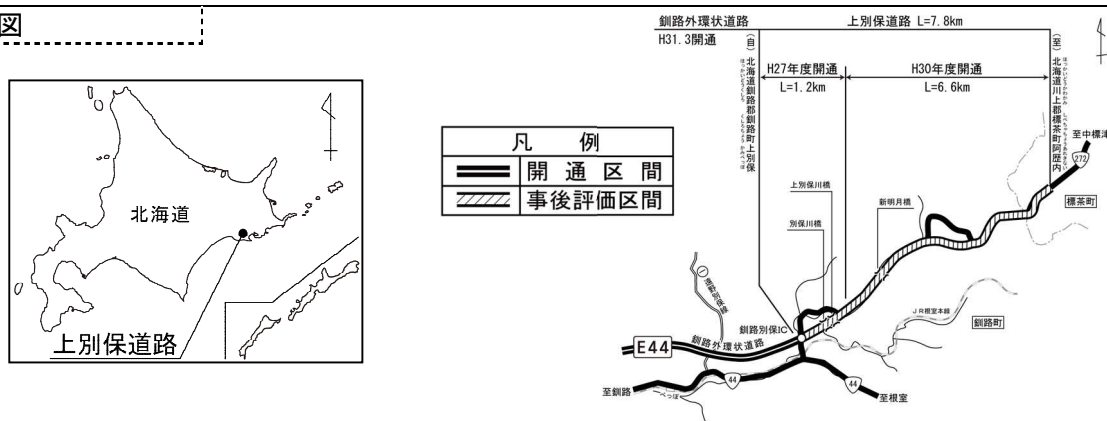
事業概要

釧路中標津道路上別保道路は、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、地域間交流の活性化および物流の効率化等を支援するとともに、地吹雪による視程障害、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長7.8kmの高規格道路である。

事業の目的・必要性

釧路中標津道路上別保道路は、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、地域間交流の活性化および物流の効率化等を支援するとともに、地吹雪による視程障害、交通事故の低減を図り、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	H19年度	用地着手	H22年度	供用年	(当初) - / H26年度	変	1.5倍	
		都市計画決定	—	工事着手	H21年度	(暫定/完成)	(実績) - / H30年度	動		
	事業費	計画時	(名目値)	— / 53億円	実績	(名目値)	— / 53億円	変	1.0倍	
		(暫定/完成)	(実質値)	— / 52億円	(暫定/完成)	(実質値)	— / 55億円	動		
	交通量	計画時	(H27年)		実績	(R3年)		変	85%	
	(当該路線)	(暫定/完成)	— / (272号) 2,845台/日		(暫定/完成)	— / (272号) 4,168台/日		動		
	旅行速度向上	64.7 → 65.5 km/h				交通事故減少	10.0 → 7.4件/億台km			
		(供用前年度→当該路線) (供用前年度) H27年 (供用後年度) R3年					(供用前年度→当該路線) (供用前年度) H25~27年平均値 (供用後年度) R1~3年平均値			
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	2.3	総費用	39億円	総便益	91億円	基準年		
				事業費	31億円	走行時間短縮便益	48億円	平成19年		
			維持管理費	8億円	走行経費減少便益	33億円				
			更新費	-億円	交通事故減少便益	10億円				
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.8	総費用	85億円	総便益	155億円	基準年			
			事業費	77億円	走行時間短縮便益	139億円	令和5年			
			維持管理費	8億円	走行経費減少便益	15億円				
			更新費	-億円	交通事故減少便益	0.7億円				
事業遅延によるコスト増	費用増加額		-4.2億円		便益減少額		32.7億円			
事業遅延の理由										
用地取得の遅延による延伸										
交通量変動の理由										
計画時は、将来(R12)交通需要予測において、北海道横断自動車道根室線(黒松内~根室)及び釧路中標津道路(上別保~標津)が全線整備された場合を見込んでいたが、事後評価時点(R5)では未整備の区間が存在し、ネットワーク効果の発現が不十分なため、交通量に変動が生じたものと考えられる。										

	<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> <ol style="list-style-type: none"> ① 道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・急カーブ（11箇所）や急勾配（3箇所）の線形不良区間が解消されたほか、死傷事故件数が約5割減少するなど、道路交通の安全性向上に寄与。 ② 地吹雪に起因する交通障害の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・既存林を活用した当該道路の整備により、地吹雪等を起因とした通行止め事例は発生しておらず、当該道路における地吹雪に起因する交通障害の解消に寄与。 ③ 水産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・安定性の高い輸送ルートが確保され、釧路市内の水産加工場や苫小牧港、函館水産加工場等から道外へ出荷される水産品（ほたて貝・さけ：約3.8万t／年）の流通利便性向上に寄与。 ④ 生乳の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・確実性や安定性の高い輸送ルートが確保され、釧路港や苫小牧港等から道外へ出荷される生乳（6.8万t／年）や釧路港から後背圏へ供給される飼料の流通利便性向上に寄与。 ⑤ 救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・安定性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上に寄与。 ⑥ 災害時の輸送ルート強化 <ul style="list-style-type: none"> ・帯広・道央方面や中標津町など北見方面からの救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>環境変化による</p>	<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：釧路市・中標津町）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約216千人（H19）→開通後約183千人（R5）となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・自動車保有台数は、事業化当時約116千台（H19）→開通後約102千台（R5）となっている。（北海道自動車統計）
<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p>	<p>上別保道路の整備により、近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化および物流の効率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考ええる。</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>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。</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、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。</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。

事後評価結果（令和5年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課
担当課長名：坂 憲浩

事業名	一般国道336号襟広防災	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：北海道幌泉郡えりも町字庶野 至：北海道広尾郡広尾町ツチウシ	延長	18.7km		

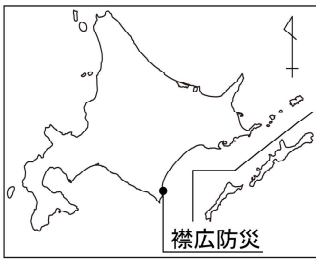
事業概要

国道336号は、浦河町を起点とし、釧路市に至る延長約150kmの幹線道路である。このうち襟広防災は、落石、土砂崩落、波浪、雪崩等の通行規制区間、特殊通行規制区間及び危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、えりも町字庶野から広尾町ツチウシに至る延長18.7kmの事業である。

地域の防災面の課題

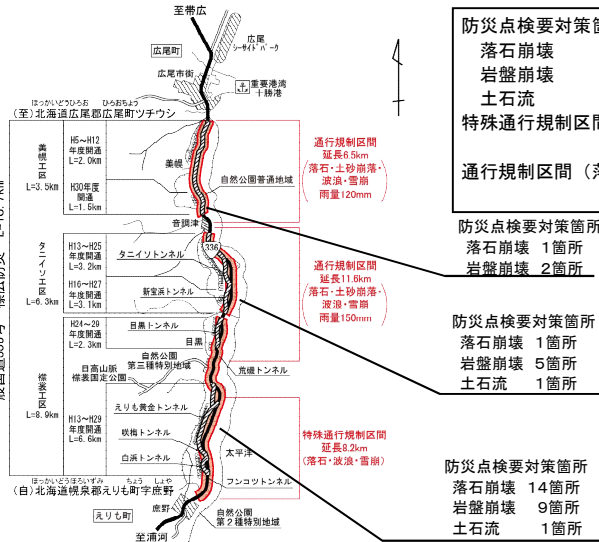
- 平成15年度には、十勝沖地震及び宇遠別第1覆道の斜面崩落により、えりも町目黒地区（人口：146人）が約960時間に渡り孤立。
- 当該区間の防災面の課題は、えりも町及び広尾町の日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、えりも町及び広尾町からも改善の要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。
- 防災上の対策必要箇所が34箇所（落石・崩壊：16箇所、岩盤崩壊：16箇所、土石流：2箇所）、異常気象時の通行規制区間が2区間（連続雨量80mm・120mm）、特殊通行規制区間が1区間（落石・波浪・雪崩）存在し、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災専門委員会（H25.10））
- 「タニイソ工区」のタニイソトンネル及びトンネル前後区間には、高さ30m～100m程度の急崖斜面が連続しており、岩盤は風化の受けやすい岩質となっているため、早急な対策が必要。（北海道開発局道路防災専門委員会（H25.10））
- 新宝浜トンネルにおいて、想定より硬質な岩盤を確認。（北海道開発局道路防災技術専門委員会H27.7）
- 当初想定より岩盤が風化の影響を強く受けていた及び新たに落石が発生した法面箇所を確認。（北海道開発局道路防災技術専門委員会H27.7）

事業概要図



凡例
事後評価区間

防災点検要対策箇所：



防災点検要対策箇所	
落石崩壊	16箇所
岩盤崩壊	16箇所
土石流	2箇所
特殊通行規制区間（落石、波浪、雪崩）	8.2km
通行規制区間（落石、土砂崩落、波浪、雪崩）	18.1km

防災点検要対策箇所	
落石崩壊	1箇所
岩盤崩壊	2箇所

防災点検要対策箇所	
落石崩壊	1箇所
岩盤崩壊	5箇所
土石流	1箇所

防災点検要対策箇所	
落石崩壊	14箇所
岩盤崩壊	9箇所
土石流	1箇所

事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H2年度	用地着手	H3年度	供用年	(当初) - / H18年度	変動	1.7倍
		都市計画決定	—	工事着手	H2年度	(暫定/完成)	(実績) - / H30年度		
	事業費	計画時	(名目値) — / 792億円	実績	(名目値) — / 840億円			変動	1.1倍
		(暫定/完成)	(実質値) — / 772億円		(実質値) — / 822億円				
費用対効果 分析結果 (当初)	事業の効果等	○救急医療の改善効果（114億円） ○地域住民の不安感の解消（1,035億円）					費用	900億円	
							事業費	902億円	
							維持管理費	-2.8億円	

費用対効果 分析結果 (事後)	事業の効果等	費用
	<ul style="list-style-type: none"> ○救急医療の改善効果 (2.2億円) ○余裕時間の短縮による効果 (0.36億円) ○CO2排出量の削減効果 (0.06億円) ○地域住民の不安感の解消 (1,510億円) ○事業による地域経済の活性化効果 (352億円) 	1,574億円 事業費：1,576億円 維持管理費：-1.9億円
事業遅延の理由		
大雨による落石及び風化の進行に伴う法面対策範囲の拡大、トンネル掘削パターンの変更等による延伸		
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		
<ul style="list-style-type: none"> ① 道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・防災上の要対策箇所34箇所の対策が完了し、通行規制区間の規制基準が緩和され、通行規制時間や通行規制回数が大きく減少したことで道路交通の安全性が向上。 ② 日常生活の安全性や利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・えりも町目黒地区では通行止めによる孤立化回数が約9減少し、日常生活の安全性や利便性が向上。 ③ 救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・えりも町から帯広市の高次医療施設までの救急搬送の安定性が向上。 ④ 地域医療の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・安全性や確実性の高い通院ルートが確保され、地域医療の安定性が向上。 ⑤ 水産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・通行規制が緩和されたことで、漁業経営の安定性や水産品の流通利便性が向上。 ⑥ バス交通の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・通行止め回数の減少などにより、安全性や確実性の高いバスルートが確保され、バス交通の利便性が向上。 		
その他評価すべきと判断した項目		
特になし		
環境 変化 による	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		
事業を巡る社会情勢等の変化		
<ul style="list-style-type: none"> ●人口・産業等の社会経済情勢の変化 (対象地域：えりも町、広尾町) ・人口は、事業化当時約18,7千人(S60)→開通後約10,8千人(R2)となっている。(住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査) ・漁獲量は、事業化当時約105,561t(H2)→開通後約88,961t(R2)となっている。(北海道水産現勢) 		
今後の事後評価及び改善措置の必要性		
<p>襟広防災の整備により、落石、土砂崩落、波浪、雪崩等の通行規制区間、特殊通行規制区間及び危険箇所の解消、道路の安全な通行の確保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>		
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性		
<p>落石等による危険箇所や地域の道路利用実態を鑑み、重点的に整備が必要となる箇所を把握し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>		
特記事項		
特になし		

- ※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。
- ※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。