

(事後評価)

一般国道231号・232号

る も い
留萌拡幅

事後評価結果準備書説明資料

令和元年度
北海道開発局

目 次

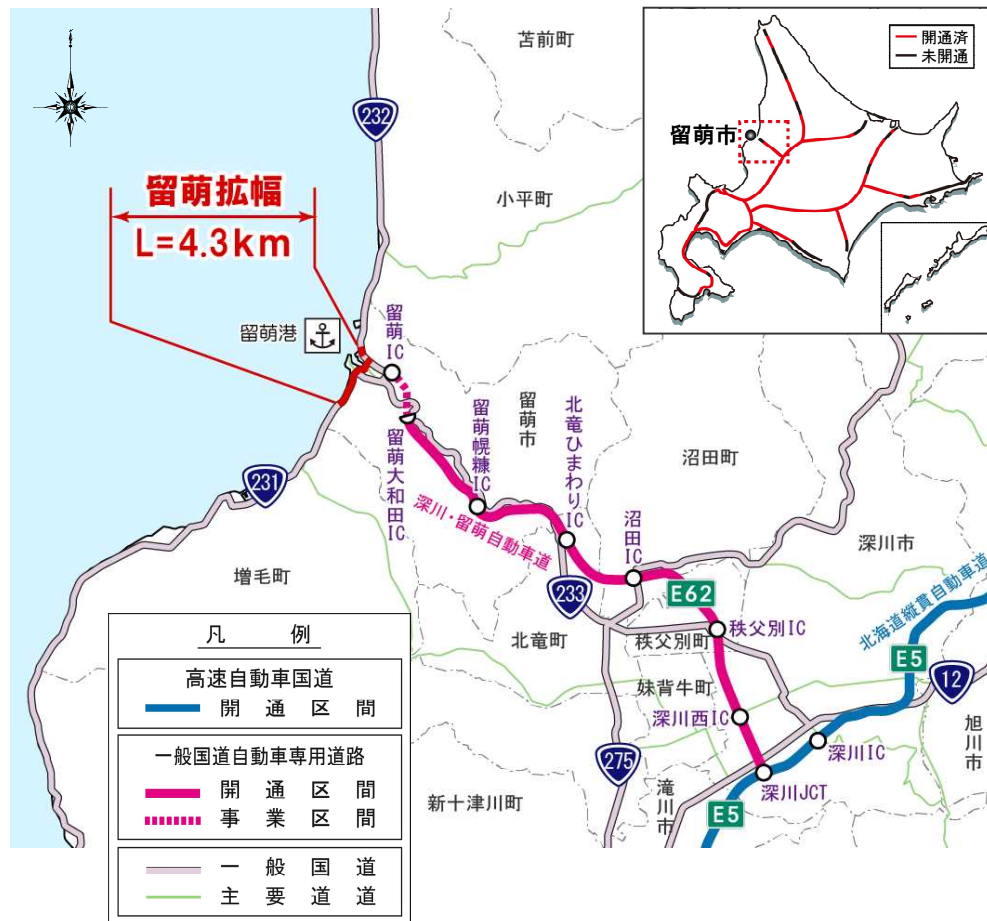
1. 事業の概要	3
(1) 事業の目的	
(2) 計画の概要	
(3) 経緯	
2. 社会経済情勢の変化	6
3. 事業の効果の発現状況	7
4. 費用対効果分析の要因の変化	15
5. 今後の事業評価の必要性等	17

1. 事業の概要

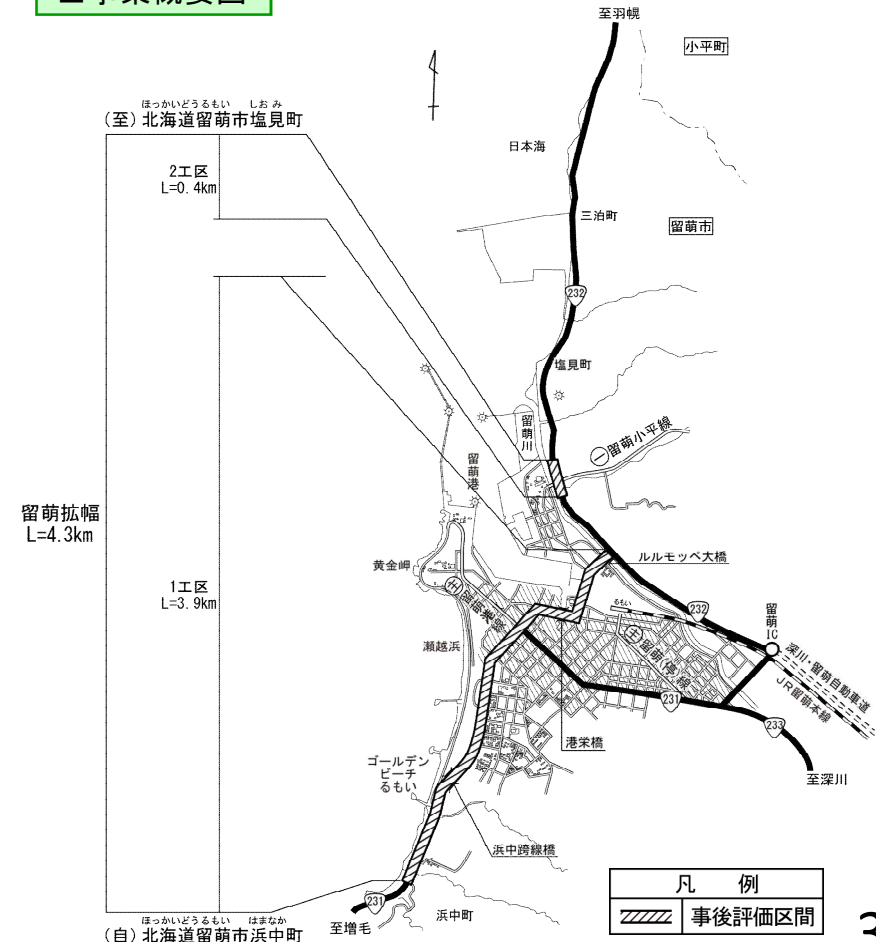
(1) 事業の目的

- ・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。
- ・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。
- ・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。

■位置図



■事業概要図

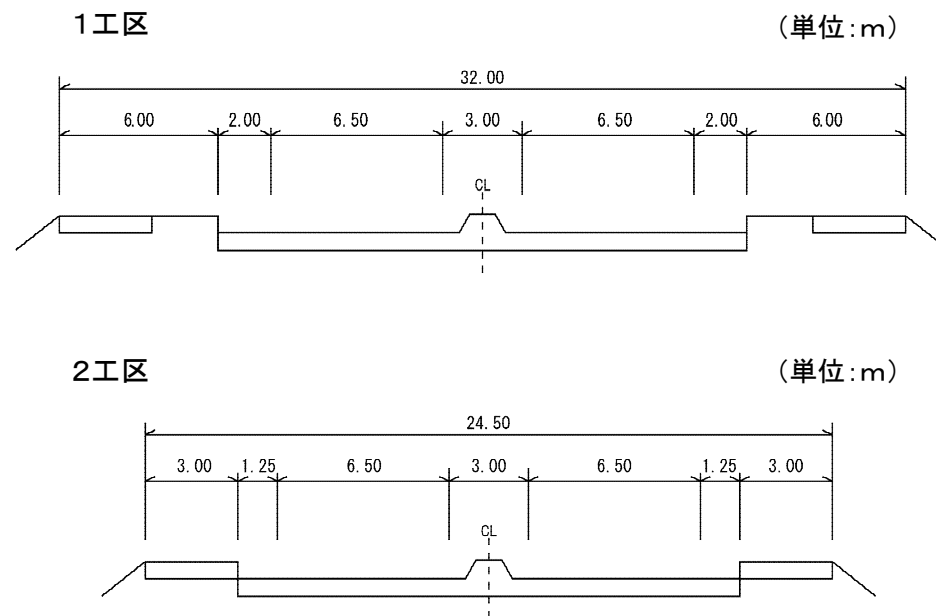


1. 事業の概要

(2) 計画の概要

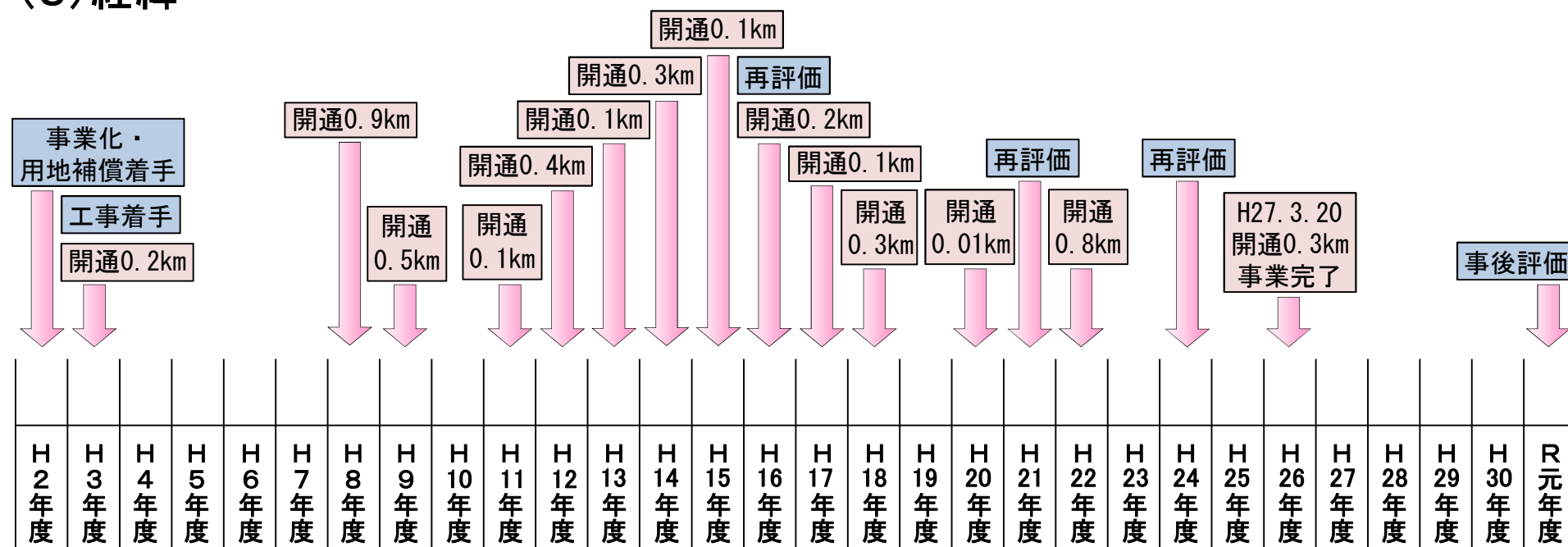
- ①起点 ……^{ほっかいどう るもい はまなか}北海道留萌市浜中町
終点 ……^{ほっかいどう るもい しおみ}北海道留萌市塩見町
- ②計画延長……4.3km
- ③幅員 ……1工区：32.0m
……2工区：24.5m
- ④構造規格……1工区：4種1級
……2工区：3種2級
- ⑤設計速度……60km/h
- ⑥車線 ……4車線
- ⑦事業主体……北海道開発局

■横断図



1. 事業の概要

(3) 経緯



■開通前



写真：留萌開発建設部（S63.7撮影）

■開通後



写真：留萌開発建設部（H10.8撮影）

2. 社会経済情勢の変化

(1) 事業周辺地域の状況

平成27年4月
道の駅「おひら鯨番屋」
リニューアルオープン

写真：留萌開発建設部



平成10年 4月～平成25年 3月
深川・留萌自動車道 深川JCT～留萌大和田IC開通
令和元年度
深川・留萌自動車道 留萌大和田IC～留萌IC(仮)開通予定

写真：留萌開発建設部



平成19年3月
「留萌港三泊地区」
-12m岸壁運用開始
平成23年11月
「留萌港(原木)」
拠点化形成促進港
選定

写真：留萌開発建設部



留萌拡幅
L=4.3km

平成28年12月
JR留萌本線
留萌～増毛間廃止

平成28年5月
「船場公園」オープン

写真：留萌開発建設部



平成31年1月
(仮称)道の駅「るもい船場公園」
重点「道の駅」に選定

シーニックバイウェイ北海道
萌える天北オロロンルート

構成地域

平成28年6月
広域観光周遊ルート形成計画
「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」
に認定

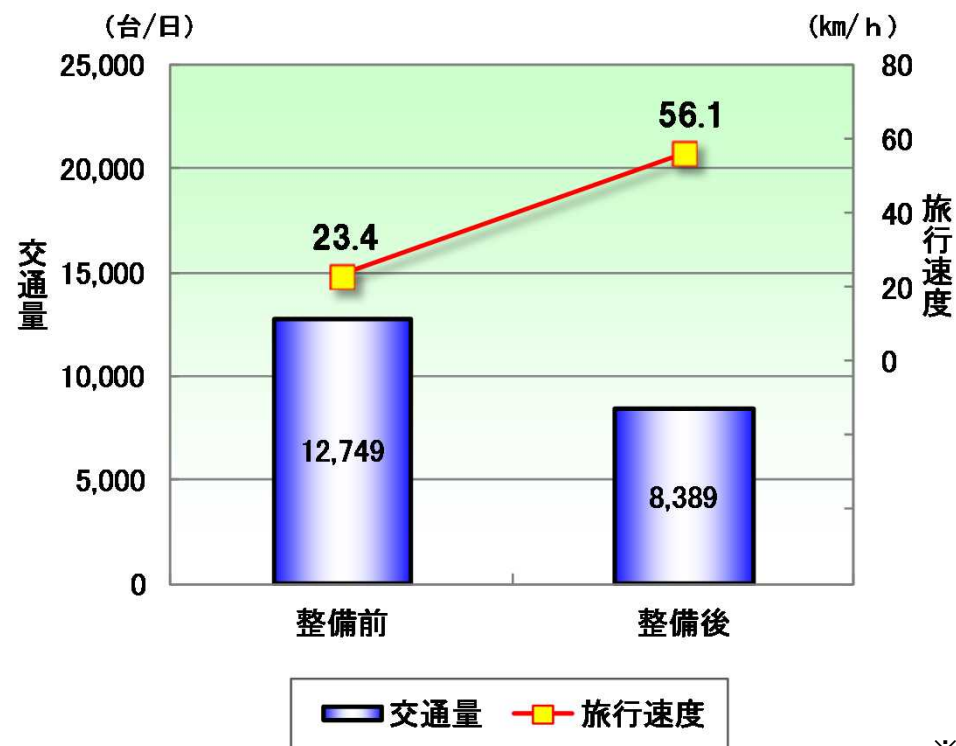


3. 事業の効果の発現状況

(1) 交通量及び旅行速度の状況

- ・当該事業区間の整備後における自動車交通量は、8,389台／日。
- ・整備前後の旅行速度を比較すると、現道では23.4km／hから56.1km／hと向上。

【整備前後の交通量及び旅行速度】



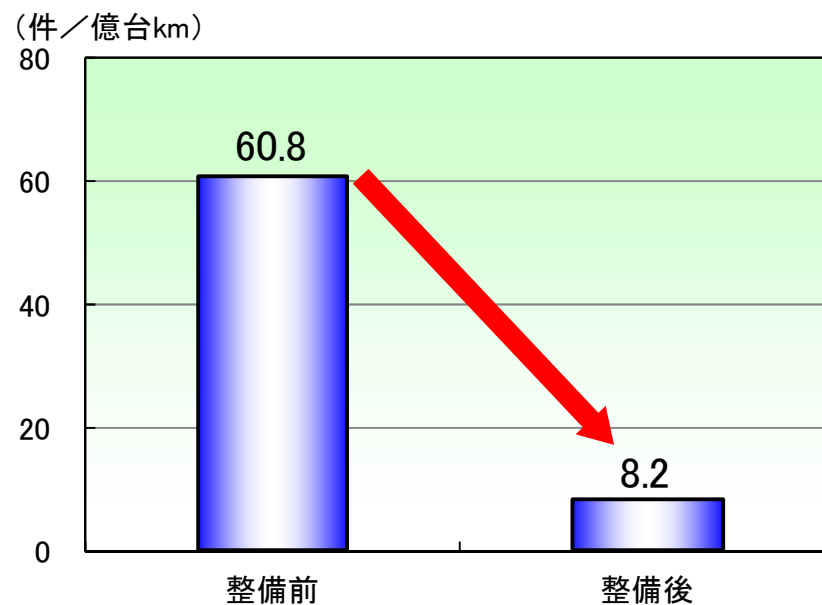
※整備前はH2調査
※整備後はH27調査
出典：全国道路・街路交通情勢調査

3. 事業の効果の発現状況

(2) 交通事故の状況

- ・当該事業区間の整備前後の事故率を比べると、整備前は60.8件／億台kmであったのに対し、整備後は8.2件／億台kmと減少。

【整備前後の事故率】



※整備前はH元～H3平均
※整備後はH27～H29平均

出典：留萌開発建設部調べ

3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認

事後評価にて確認した主な整備効果

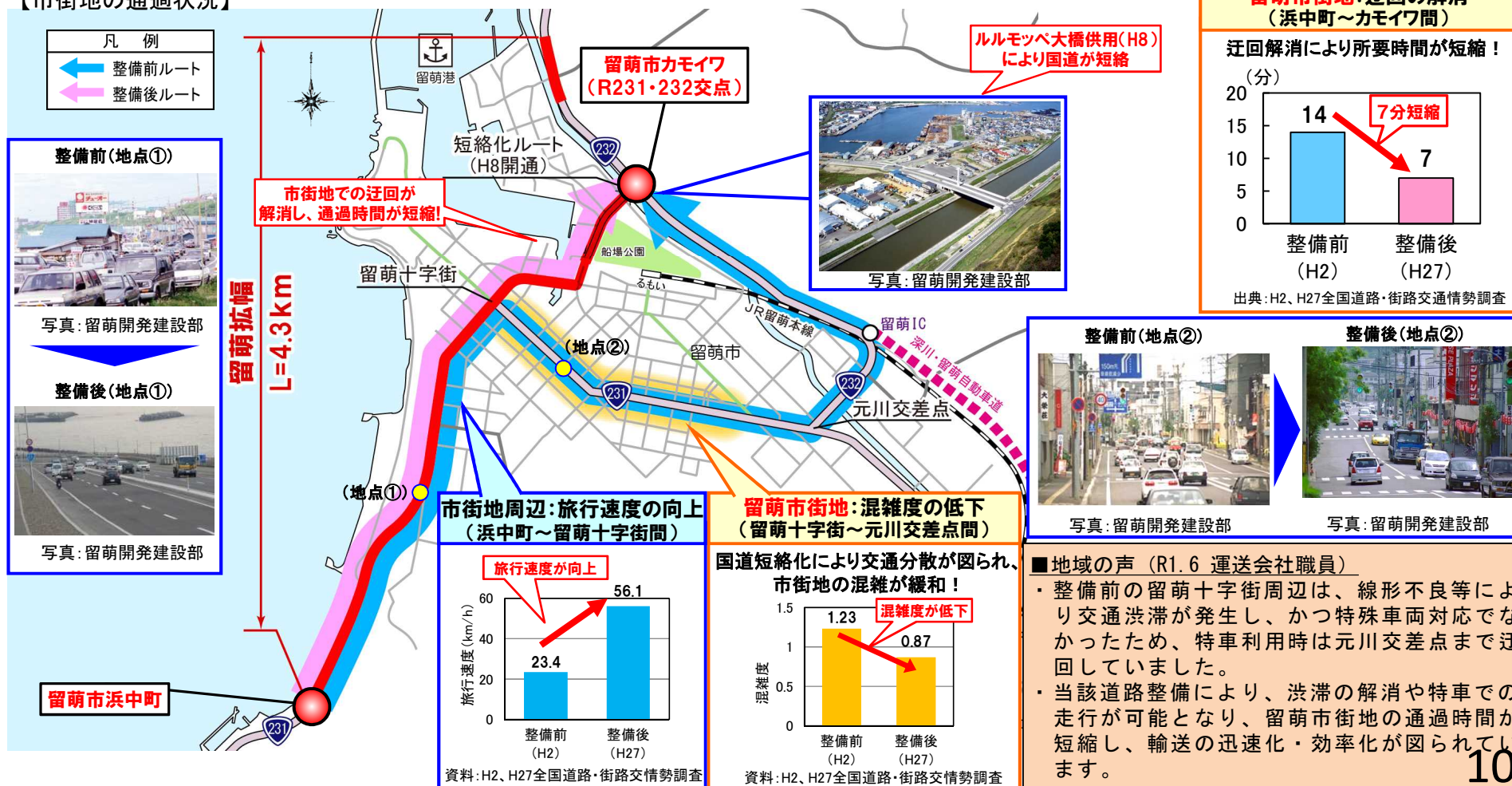
- ・交通混雑の緩和
- ・水産品の流通利便性向上
- ・重要港湾留萌港の物流利便性向上
- ・日常生活の利便性向上
- ・道路交通の安全性確保

3. 事業の効果の発現状況

(4) 交通混雑の緩和

- ・国道231号と232号が交差する留萌市街地には、広域交通及び留萌港の物流と生活交通が集中。日常的な交通混雑が発生し、住民生活行動や物流活動に影響が発生。
- ・当該道路の整備により、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。

【市街地の通過状況】



3. 事業の効果の発現状況

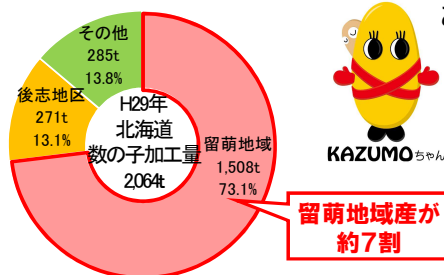
(5) 水産品の流通利便性向上

- ・留萌市の数の子加工量は日本一を誇り、国道周辺には加工場が多く立地。製品は主に関西方面へ出荷。
- ・留萌地域の甘えびは全道水揚げ量の約8割を占め、道外水揚げ量が少ない時期での供給確保に貢献。
- ・当該道路の整備により、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。

【数の子製品の輸送状況】



【北海道における塩数の子加工量】



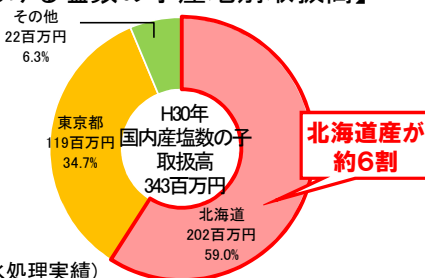
出典: 北海道水産物加工協同組合連合会ヒアリング(過水処理実績)

留萌市マスコット「KAZUMOちゃん」: 留萌観光協会

【大阪市中心卸売市場(本場)における塩数の子産地別取扱高】

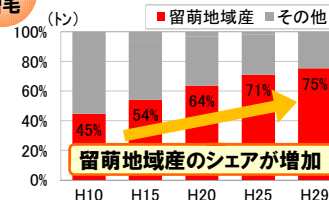


KAZUMOちゃん



出典: 大阪市中央卸売市場年報(H30年)

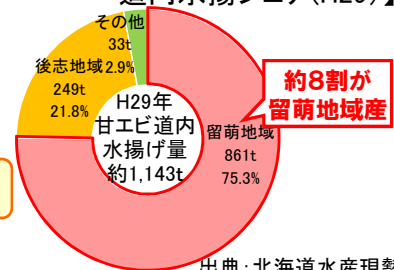
【甘えびの輸送状況】



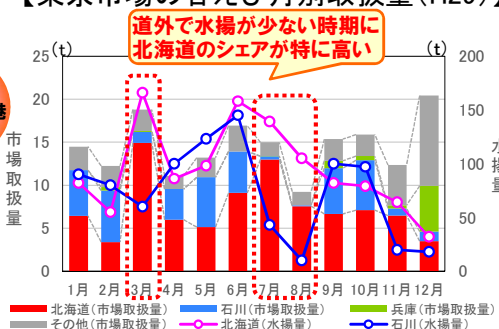
出典: 北海道水産現勢

出典: 新星マリン漁協、北のりも漁協、増毛漁協ヒアリング

【留萌地域産甘えびの道内水揚げシェア(H29)】



【東京市場の甘えび月別取扱量(H29)】



出典: 東京都中央卸売市場年報

北海道水産現勢、石川県水産総合センター

■ 地域の声 (R1.6 水産加工会社職員)

- ・原料受入時期の7～8月には、海水浴等で市外からの観光客も多くなり、当該道路整備前には沖見町のゴールデンビーチ前の国道は非常に混雑し、工場間の原料・製品輸送に時間がかかることがありました。
- ・当該道路整備により、夏期観光シーズンでもスムーズな輸送が可能となり、輸送時間のロスがなくなりました。
- ・また、沖見町付近では、4車線化及び線形改良により見通しが良くなり、大型車両の走行安全性が向上しています。

3. 事業の効果の発現状況

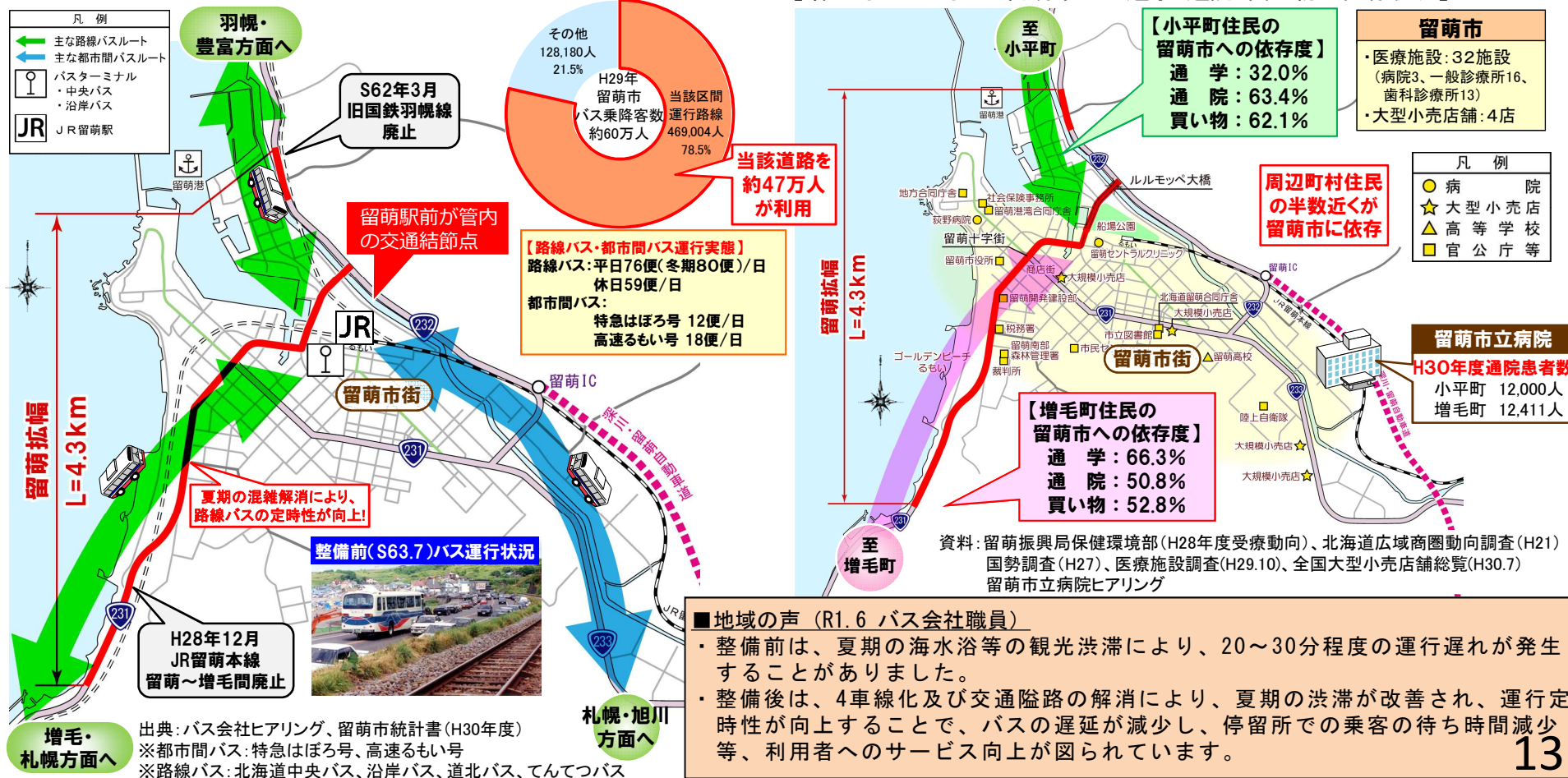
(7) 日常生活の利便性向上

- ・留萌市は、管内の中心都市として病院、学校、商業施設等の都市機能が集積しており、周辺町村からのアクセスはJR廃線による唯一の公共交通である路線バスが主であり、年間約47万人が利用。
- ・また、留萌市と札幌市や旭川市とを連絡するJR駅及びバスターミナルが市街部中心に立地。
- ・当該道路の整備により、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。

【当該道路を利用した路線バスの運行実態】

【路線バス乗降客数割合】

【増毛町・小平町から留萌市への通学・通院・買い物の依存状況】



3. 事業の効果の発現状況

(8) 道路交通の安全性向上

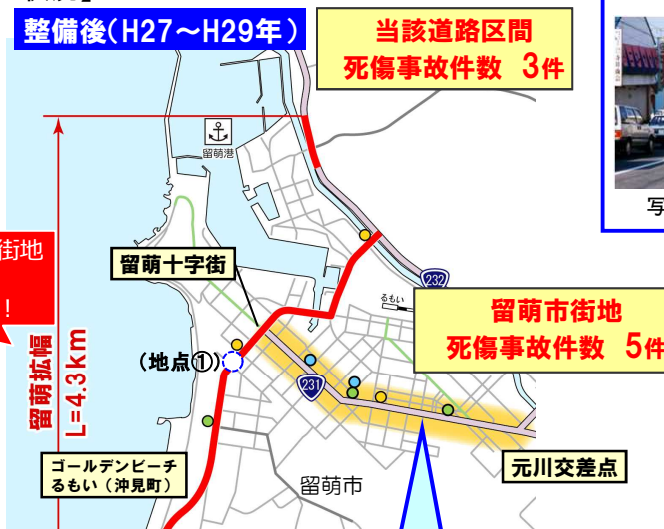
- ・当該道路整備前の留萌市街地は、宗谷圏と札幌圏を結ぶ国道の結節点として交通が集中し、3年間で追突事故等が当該道路で19件、留萌市街地で50件発生。
- ・当該道路の整備により、道路隘路の解消や交通分散による市街地の通過交通が減少し、死傷事故が大幅に減少するなど、留萌市街地における道路交通の安全性が向上。

【開通前後における当該道路・留萌市街地の死傷事故発生状況】



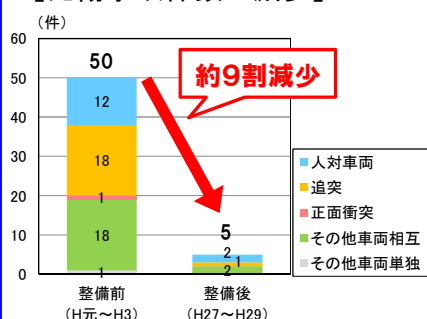
■ 地域の声 (R1.6 消防署職員)

- ・整備前は沖見町付近や留萌十字街で事故が多く発生し、救急救助要請を受けることがありましたが、整備後は、4車線化及び道路隘路等の解消により交通安全性が向上し、事故の発生が減少しています。

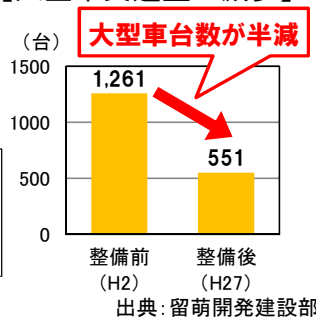


留萌市街地：死傷事故件数の変化、大型車交通量の変化 (留萌十字街～元川交差点間)

【死傷事故件数の減少】

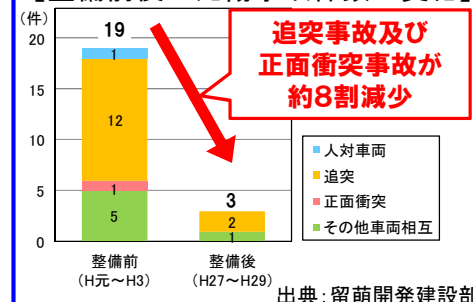


【大型車交通量の減少】

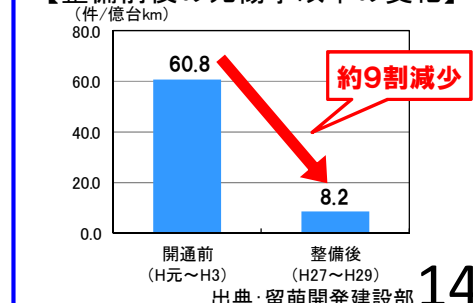


当該道路区間：死傷事故件数等の変化

【整備前後の死傷事故件数の変化】



【整備前後の死傷事故率の変化】



4. 費用対効果分析の要因の変化

(1) 計画時との比較

	H16再評価時点 (計画時)	R1事後評価時点	備考 (計画時からの主な変更点)
事業諸元	L=6.8km	L=4.3km	・交通量の減少等、周辺状況の変化を鑑み、2工区の事業計画を見直し(H24再評価)
計画交通量	14,800 台/日	5,600～ 9,400台/日	・将来交通需要推計の見直し H16再評価時：H11全国道路・街路交通情勢調査(フルネット) R1事後評価時：H22全国道路・街路交通情勢調査(既事業ネット)
事業完了年度	平成21年度	平成26年度	・軟弱地盤対策工や用地手続きによる事業期間延伸
総事業費	約259億円	約233億円	・2工区の道路構造見直しによる減(H24再評価)
総費用 C	約304億円 (基準年H16)	約428億円 (基準年R1)	※・総費用は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)したもの ・「費用便益分析マニュアル」改訂(平成30年)による、時間価値原単位の見直し
総便益 B	約654億円 (基準年H16)	約486億円 (基準年R1)	※・総便益は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)したもの ・「費用便益分析マニュアル」改訂(平成30年)による、時間価値原単位の見直し
費用対効果 B/C	2.2	1.1	・交通量の減に伴う便益額の減

※計画交通量は、R12将来交通量の推計値

4. 費用対効果分析の要因の変化

(2) 事業期間の状況変化による社会的損失額

費用増加額	便益減少額	社会的損失額
－68. 6億円	251. 1億円	182. 5億円

「事業遅延による社会的損失額」＝「費用増加額」＋「便益減少額」

「費用増加額」： 事業着手から実際の供用年次までの期間における「実績事業費の
現在価値合計」と「計画事業費、維持管理費の現在価値合計」の差額

「便益減少額」： 遅延した期間に発生が想定される「便益の現在価値合計」

※基準年はR1で統一

5. 今後の事業評価の必要性等

○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。

○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

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。