

(事後評価)

一般国道276号

いわないきょうわ

岩内共和道路

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

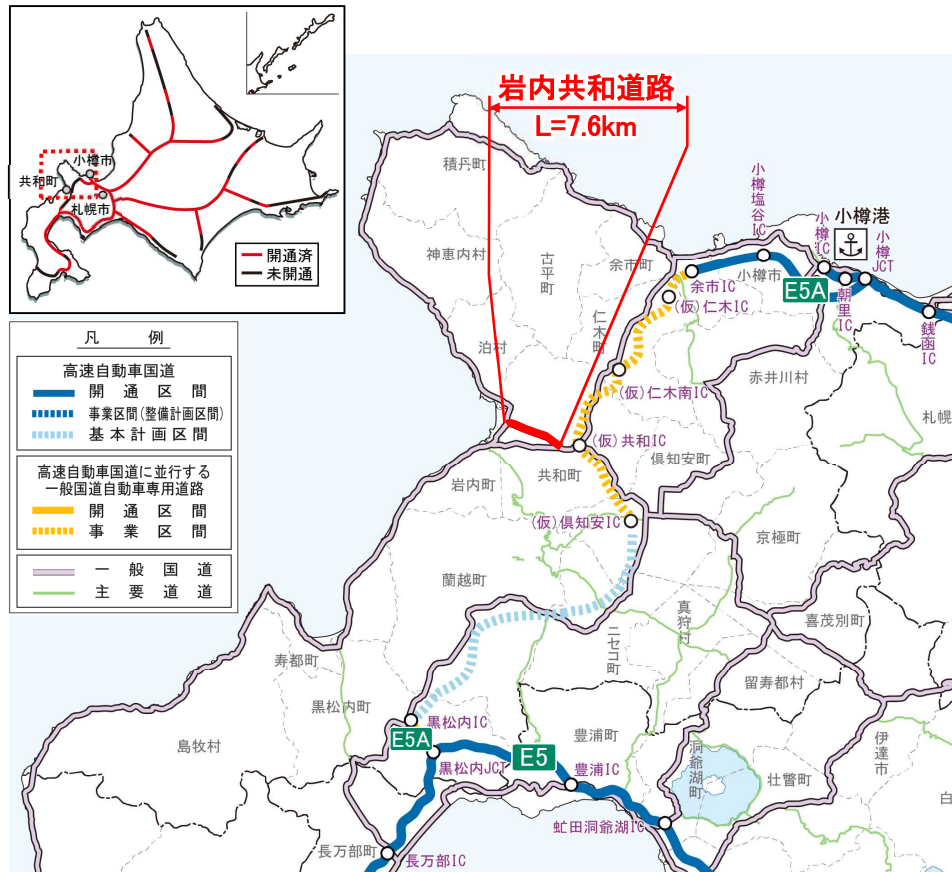
1. 事業の概要	3
(1) 事業の目的	
(2) 計画の概要	
(3) 経緯	
2. 社会経済情勢の変化	6
3. 事業の効果の発現状況	7
4. 費用対効果分析の要因の変化	14
5. 今後の事業評価の必要性等	16

1.事業の概要

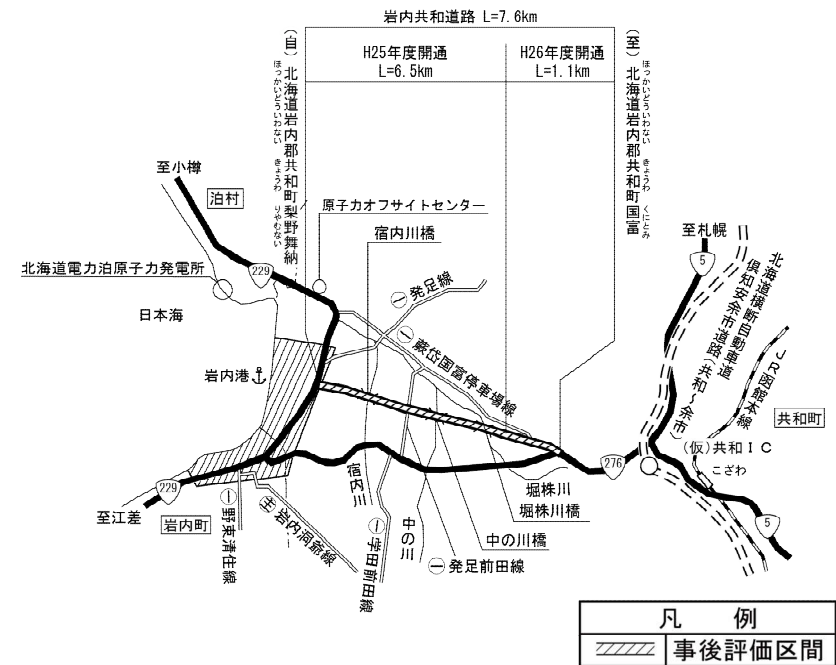
(1)事業の目的

- ・国道276号は、江差町を起点とし、苫小牧市に至る延長約110kmの幹線道路。
- ・岩内共和道路は、交通事故の低減を図り、管内の物流効率化及び災害時の緊急避難ルートとして寄与することを目的とした延長7.6kmの事業。

■位置図



■事業概要図

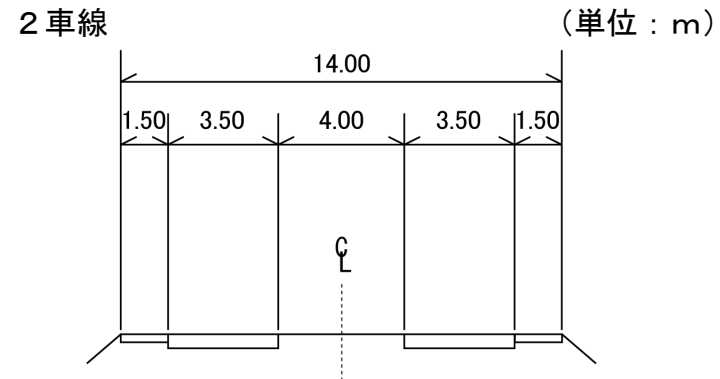


1.事業の概要

(2)計画の概要

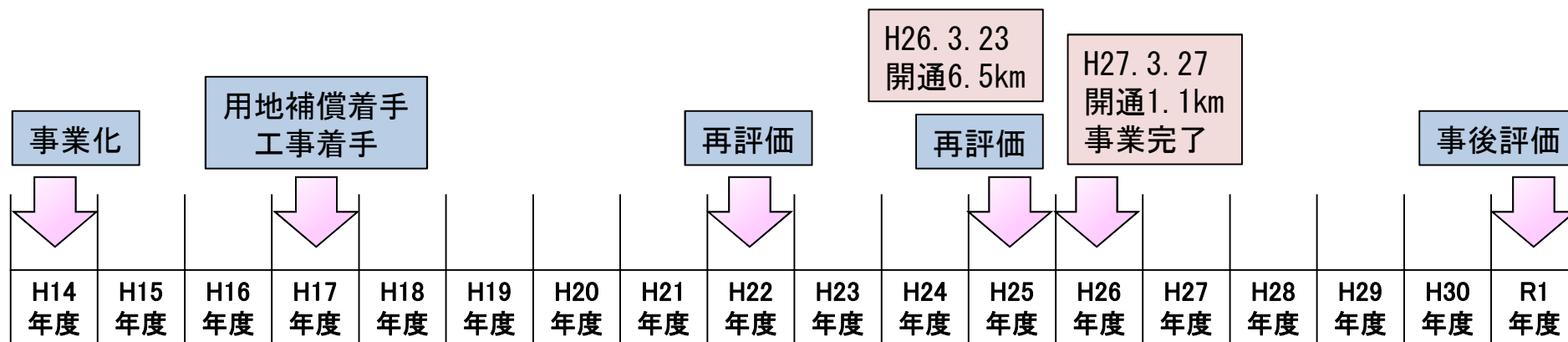
- ①起点 ……ほっかいどういわない きょうわ りやむない北海道岩内郡共和町梨野舞納
終点 ……ほっかいどういわない きょうわ くにとみ北海道岩内郡共和町国富
- ②計画延長……7.6km
- ③幅員 ……14.0m
- ④構造規格……3種2級
- ⑤設計速度……60km/h
- ⑥車線 ……2車線
- ⑦事業主体……北海道開発局

■横断面図



1.事業の概要

(3)経緯



■開通前(現道)



写真：小樽開発建設部（H26. 5撮影）

■開通後



写真：小樽開発建設部（R1. 10撮影）

2.社会情勢の変化

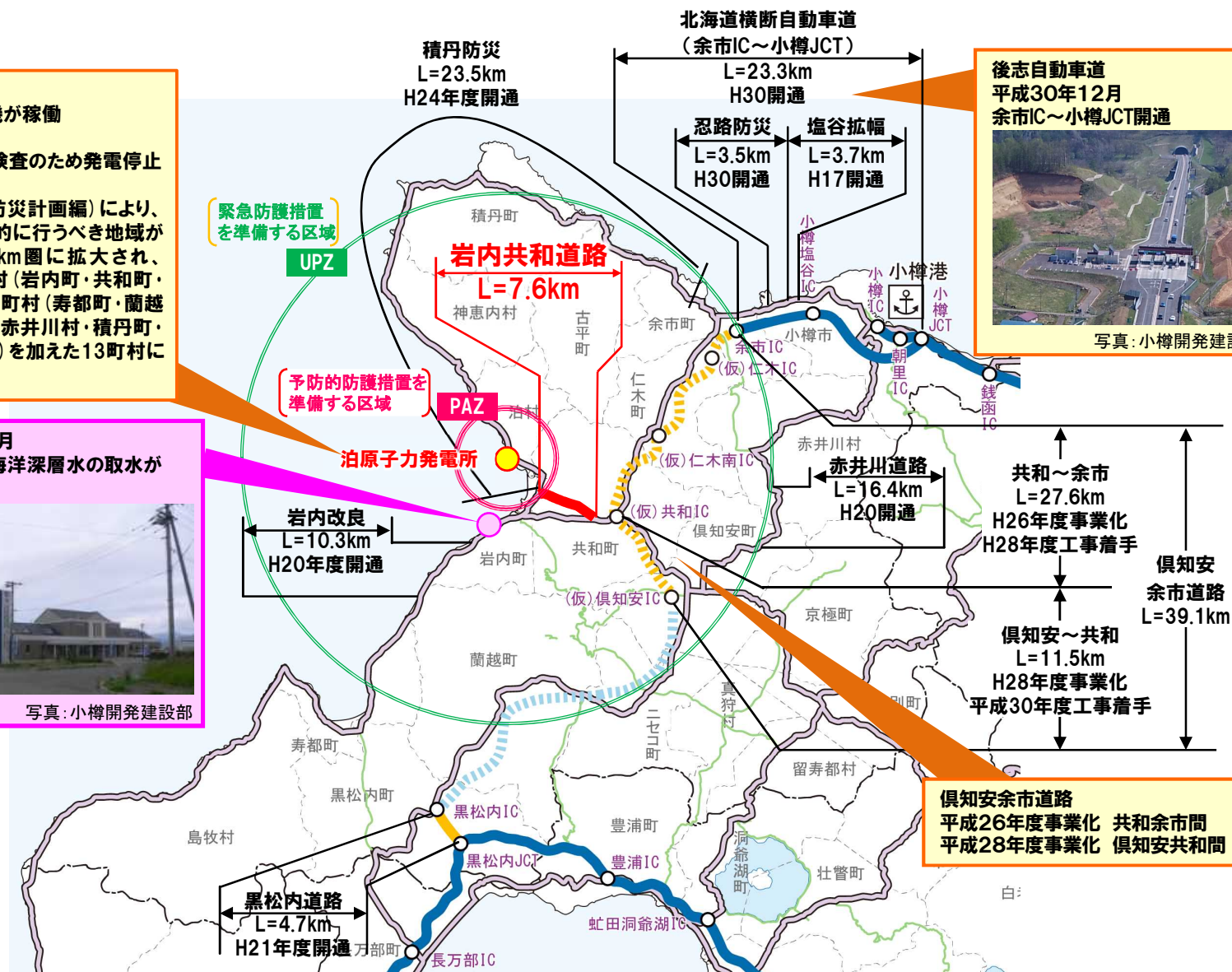
(1)事業周辺地域の状況

平成21年12月
泊原子力発電所の3号機が稼働
平成24年5月
泊原子力発電所が定期検査のため発電停止
平成25年1月
地域防災計画（原子力防災計画編）により、
原子力防災対策を重点的に行うべき地域が
従来の10km圏から30km圏に拡大され、
対象自治体が周辺4町村（岩内町・共和町・
泊村・神恵内村）から、9町村（寿都町・蘭越
町・二セコ町・倶知安町・赤井川村・積丹町・
古平町・仁木町・余市町）を加えた13町村に
拡大

平成17年4月
岩内町にて海洋深層水の取水が
本格稼働



写真：小樽開発建設部



後志自動車道
平成30年12月
余市IC～小樽JCT開通

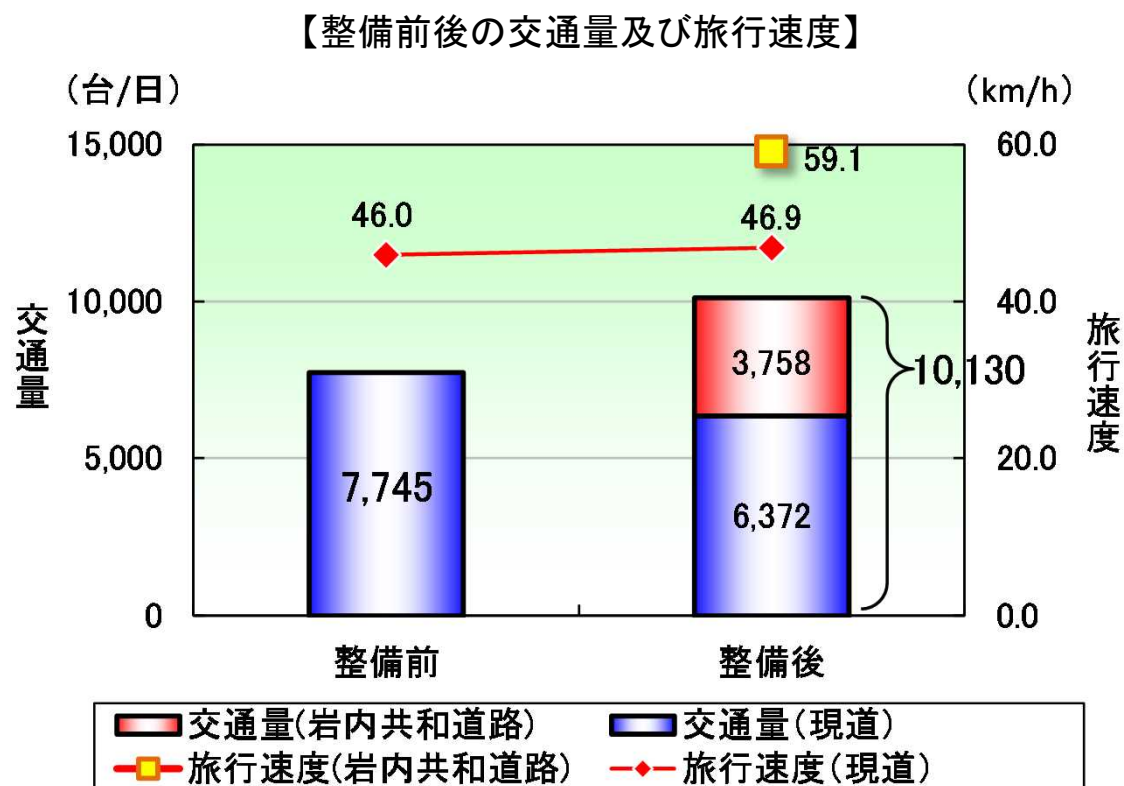


写真：小樽開発建設部

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、現道と当該道路合わせて10,130台/日。
- ・整備前後の旅行速度を比較すると、現道では46.0km/hから46.9km/h、当該道路では59.1km/hとなっており走行性が向上。

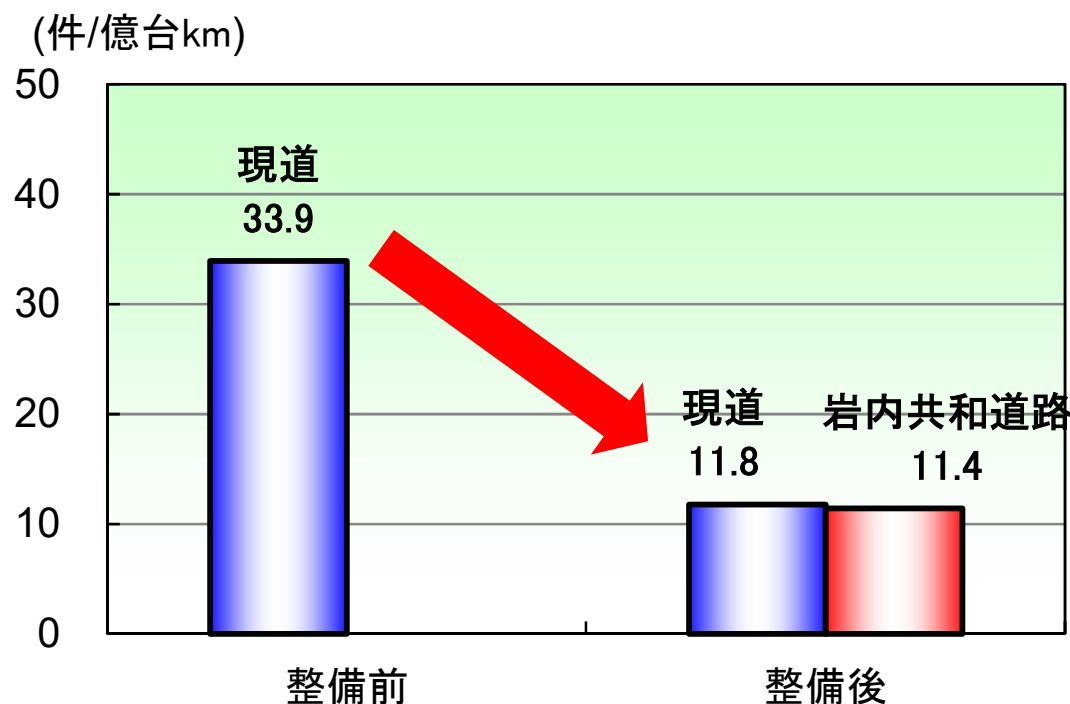


3.事業の効果の発現状況

(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33.9件/億台kmであったのに対し、整備後は現道が11.8件/億台km、当該道路が11.4件/億台kmと減少

【整備前後の事故率】



※整備前はH23～H25平均

※整備後はH27～H29平均

資料：小樽開発建設部調べ

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

- ・道路交通の安全性向上
- ・災害時の緊急避難ルート強化
- ・地域産業の活性化(水産加工品及び食料雑貨類の流通利便性向上)
- ・地域資源の有効活用を支援

3.事業の効果の発現状況

(4) 道路交通の安全性向上

- ・当該道路に並行する国道276号は急勾配・急カーブが連担しており、沿道の生活交通と大型車等の通過交通の錯綜により、整備前には28件の交通事故が発生し、事故危険区間も3箇所存在。
- ・当該道路の整備により、大型車交通の転換が図られ、急勾配・急カーブも無いことから、当該区間における死傷事故は大幅に減少し、事故危険区間も解消され、道路交通の安全性が向上。

■ 国道276号の線形不良箇所・死傷事故発生状況

【国道276号現道での
事故発生状況】



写真: 小樽開発建設部

事故危険区間
解消箇所

交差点
単路

曲線区間
(R<150m)

岩内町
市街地

死傷事故箇所
整備前: ○
整備後: ●
死亡事故:
(整備前のみ)

急カーブ
R=107m

急カーブ
R=145m

急勾配
i=5.44%
~5.62

急勾配
i=5.98%

最大勾配
i=2.37%

【岩内共和道路】急こう配箇所なし

岩内共和道路整備により
事故危険区間(3箇所)も解消
-選定年: H22・H25-
-解消(解除年): R1-

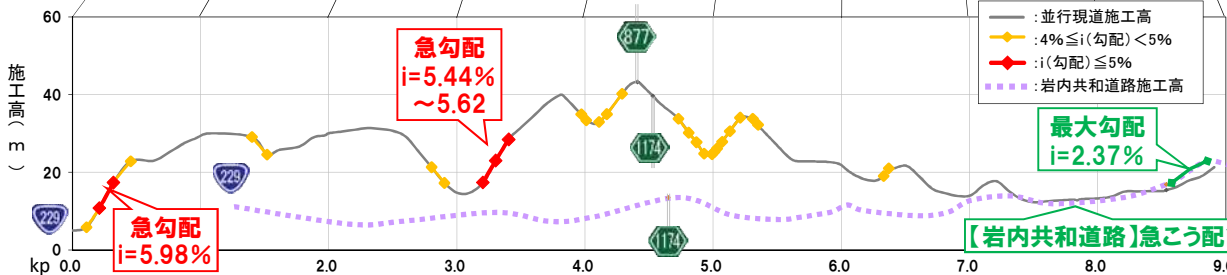
並行現道施工高

4% ≤ i (勾配) < 5%

i (勾配) ≤ 5%

岩内共和道路施工高

最大勾配
i=2.37%



岩内共和道路 L=7.6km

【岩内共和道路】
急こう配箇所なし
(最大勾配2.37%)

【岩内共和道路
大型車走行状況】



写真: 小樽開発建設部

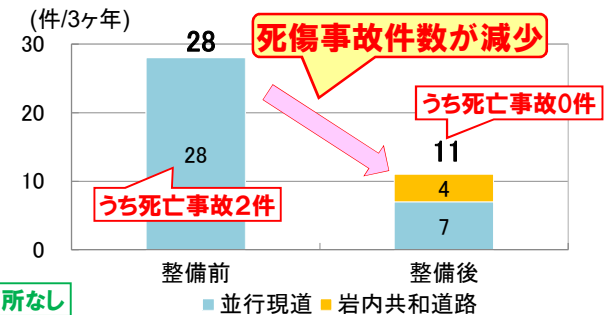
【国道276号における大型車交通量の変化】

大型車交通が転換



出典: 全国道路・街路交通情勢調査(国土交通省)
※整備前H22調査、整備後H27調査

【整備前後における死傷事故件数】



出典: イタルダデータ(整備前: H23-25、整備後: H27-29)

■ 地域の声(R1.10 岩内観光協会職員)

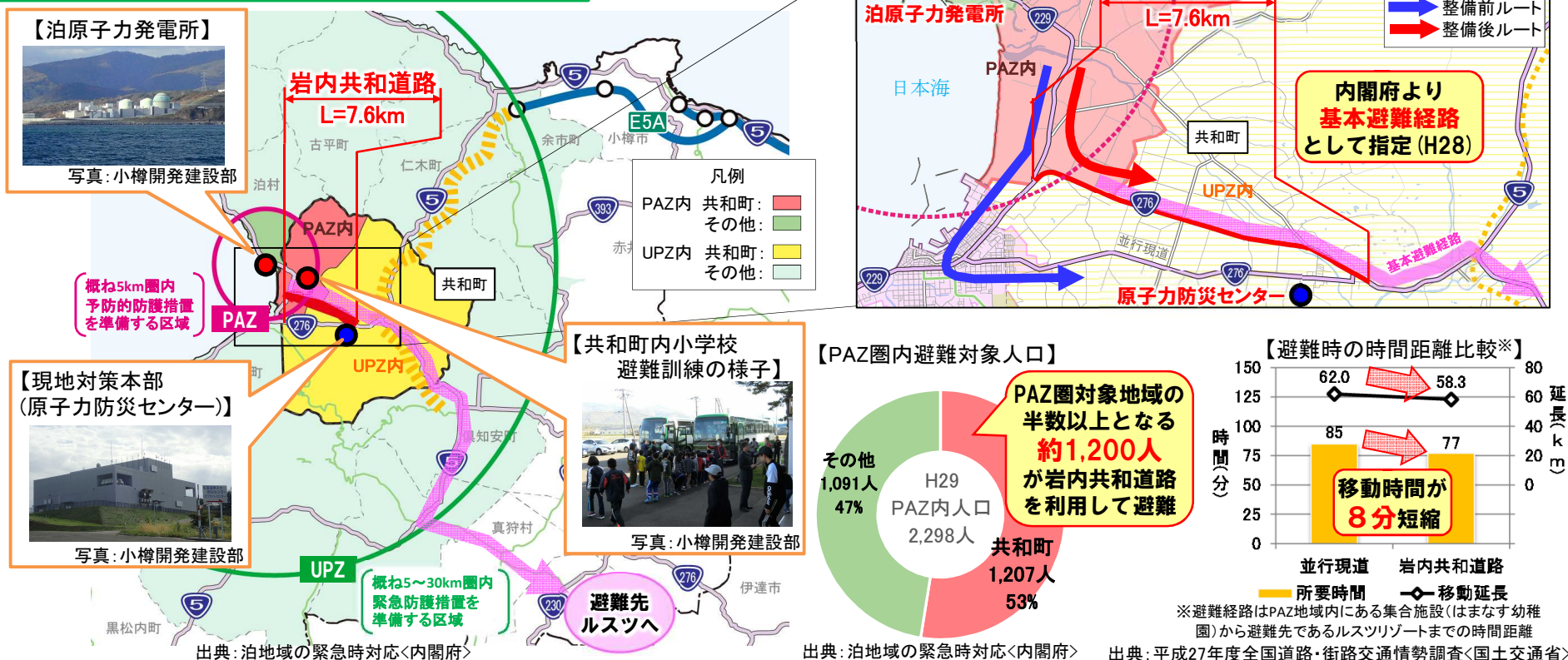
- ・並行現道である国道276号は急勾配や急カーブで見通しの悪い区間があり、特に吹雪で見通しが悪い時は慎重な運転を強いられていました。
- ・開通した岩内共和道路は並行現道に比べると急勾配や急カーブが無いので道路の見通しも良くなり、交差点や沿道施設も少ないことから交差道路からの出入りも少なくなったため、安全な運転ができていると感じています。

3.事業の効果の発現状況

(5) 災害時の緊急避難ルート強化

- ・当該道路周辺地域にある泊発電所を中心として概ね半径5Km圏がPAZ(予防防護措置を準備する区域)、概ね半径30Km圏がUPZ(緊急防護措置を準備する区域)として指定されている。
- ・災害時には、PAZ区域内の共和町民約1,200人が、当該道路を避難路としてルスツ方面に避難するため、当該道路の整備により緊急避難時間の短縮がなされ、災害時の緊急避難ルート強化に寄与。

■泊発電所有事における即時避難地域での避難計画



■地域の声(R1.10 共和町職員)

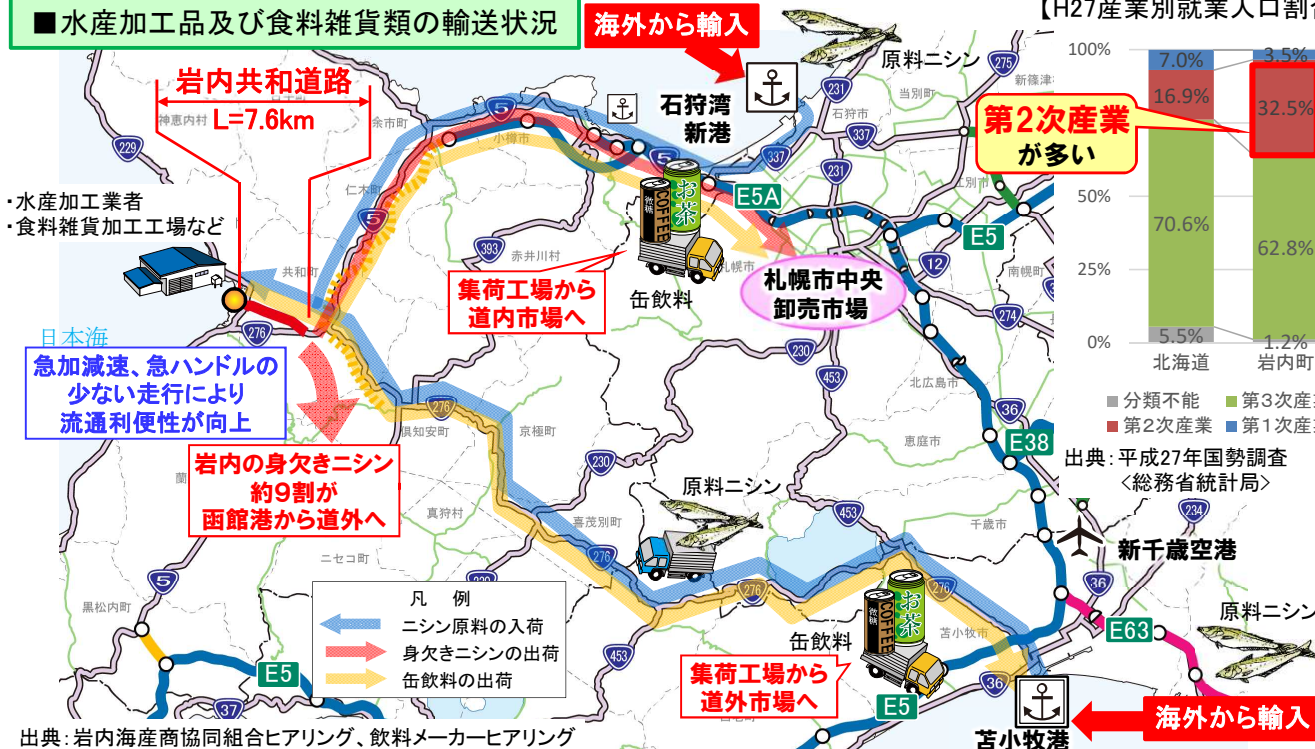
- ・整備前は、避難経路となる幹線道路は並行現道である国道276号となり、有事には住宅が多く立地している並行現道に町民が集中することで、迅速な避難が難しくなることが懸念されていました。
- ・整備後は岩内共和道路が共和町のPAZ地域およびUPZ地域内の避難経路に指定され、万が一の災害発生時には迅速で安全な避難が可能になったと思います。

3.事業の効果の発現状況

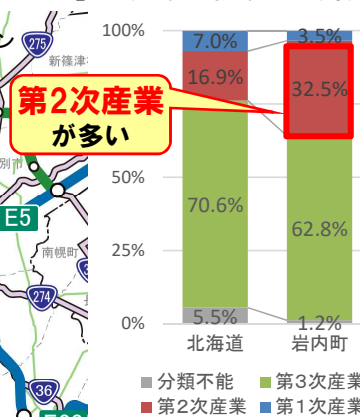
(6)地域産業の活性化(水産加工品及び食料雑貨類の流通利便性向上)

- ・岩内町は身欠ニシンの加工や、清涼飲料水生産など、第2次産業が主たる産業であり、海外から原材料を輸入し生産品は岩内港工業団地等からトラックで、年間を通じ全国へ出荷。
- ・当該道路の整備により急加減速、急ハンドルが減少するなど物流の走行安定性が確保され、水産加工品及び食料雑貨類の流通利便性向上に寄与。

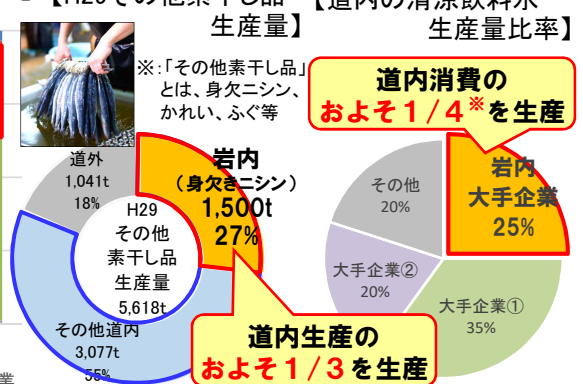
■水産加工品及び食料雑貨類の輸送状況



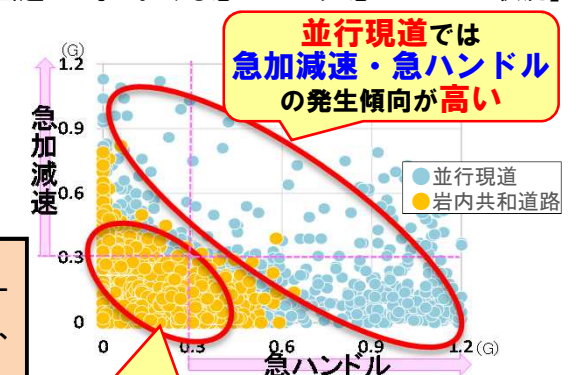
【H27産業別就業人口割合】



【H29その他素干し品※生産量】



【国道276号における急ブレーキ・急ハンドルの状況】



■地域の声(R1.10 岩内海産商協同組合 職員)

- ・並行現道である国道276号は生活交通も混在する道路であり、原料仕入れや出荷の際には20tクラスのコンテナ車など比較的大きなトラックを多く利用するため、十分気をつけて輸送していました。岩内共和道路の整備後は、並行現道に比べ交差点が少なく見通しもよいので、安全性・利便性が高く、安心して輸送することができます。

■地域の声(R1.10 飲料メーカー 職員)

- ・岩内共和道路整備前は、並行現道である国道276号に交通が集中し、大型車も多く線形隘路もあるため、清涼飲料水輸送中のペットボトル・缶や梱包の破損が度々発生していましたが、整備後の道路は信号交差点が少ないため、ブレーキが発生する機会が少なくなり、破損要因の緩和に大きく寄与していると思います。

4.費用対効果分析の要因の変化

(1)計画時との比較

	H22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)
事業緒元	L=7.6km	L=7.6km	
計画交通量	9,800～ 12,500台/日	9,400～ 11,100台/日	・将来交通需要推計の見直し H22再評価時：H17全国道路・街路交通情勢調査(既事業ネット) 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29年度	平成26年度	・地域関係機関等との綿密な協議により円滑な事業管理が実現できたことによる見直し
総事業費	約130億円	約125億円	・軟弱地盤対策工におけるリスクの未発現による減
総費用 C	約146億円 (基準年H22)	約213億円 (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231億円 (基準年H22)	約304億円 (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	1.6	1.4	・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
6.6億円	－53.4億円	－46.8億円

「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

○今後の事後評価及び改善措置の必要性

岩内共和道路の整備により、交通混雑や交通事故の低減、管内の物流の効率化及び災害時の緊急避難ルート強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

地域関係機関等との綿密な協議を実施することで、円滑な事業の進捗が図られた。
今後も、事業の実施においては、関係機関等と綿密に連携し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。