

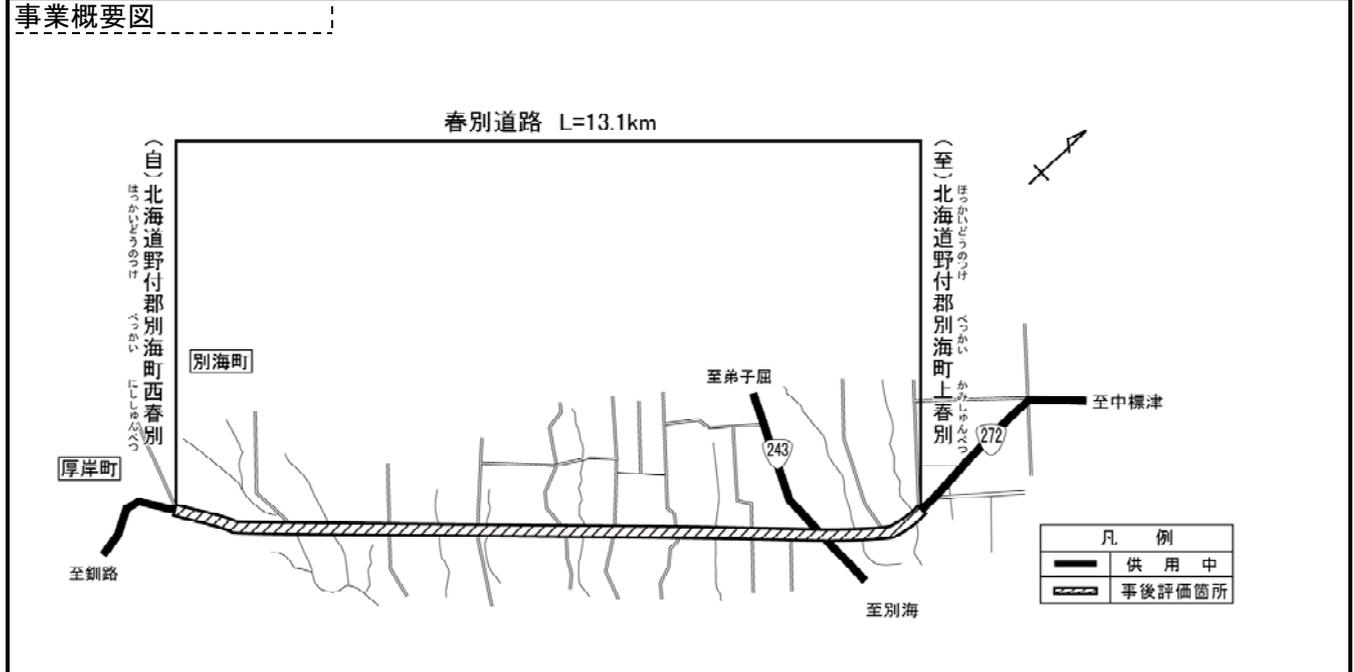
事後評価結果（平成22年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課
担当課長名：後藤 貞二

| | | |
|--------------------------------------|-----------|----------------------|
| 事業名：釧路中標津道路（一般国道272号） 春別道路 | 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：北海道野付郡別海町西春別 至：北海道野付郡別海町上春別 | 延長：13.1km | |

事業概要
 釧路中標津道路は、釧路市を起点とし中標津町に至る延長約100kmの道路である。このうち春別道路は、別海町内における延長約13kmの地域高規格道路である。

事業の目的・必要性
 春別道路は、釧路中標津道路の一区間を担うことにより、拠点都市へのアクセス向上、視程障害の改善による走行環境の向上、農水産品の流通利便性向上等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 | H4年度 | 用地着手 | H8年度 | 供用年 | (当初) — / H17年度 | 変 | 動 | 1.0倍 | |
| | | 都市計画決定 | — | 工事着手 | H9年度 | (暫定/完成) | (実績) — / H17年度 | | | | |
| | 事業費 | 計画時 (暫定/完成) | (名目値) (実質値) | 142 / — 億円 | 実績 (暫定/完成) | (名目値) (実質値) | 142 / — 億円 | 130 / — 億円 | 変 | 動 | 1.0倍 |
| | 交通量 (当該路線) | 計画時 (供用前現道) | | 4,219 台/日 | 実績 (当該路線) | | 4,144 台/日 | | 変 | 動 | 98% |
| | 旅行速度向上 (供用前現道→当該路線) | 50.3 | → | 59.0 km/h | 交通事故減少 (供用前現道→供用後現道) | 22.4 | → | 1.6 件/億台和 | | | |
| | | (供用直前年次) H9年度 | | (供用後年次) H17年度 | | (供用前年次) H6～8年平均値 | | (供用後年次) H18～20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 | 平成一年度 | | | |
| | | | | (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 | 1.3 | 総費用 | 230億円 | 総便益 | 300億円 | 基準年 | | | |
| | | | | (事業費) | 193 億円 | (走行時間短縮便益) | 258 億円 | 平成22年度 | | | |
| | | | | (維持管理費) | 37 億円 | (走行経費減少便益) | 32 億円 | | | | |
| | | | | | | (交通事故減少便益) | 10 億円 | | | | |
| | 事業遅延によるコスト増 | | | 費用増加額 | 0 億円 | 便益減少額 | 0 億円 | | | | |
| | 事業遅延の理由 | — | | | | | | | | | |

客観的評価指標に対応する事後評価項目
 定性的な効果

| | |
|-----------|--|
| | <p>①幹線道路網の一部の形成により拠点都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の整備によって、物流効率化の支援や円滑なモビリティを確保し、高規格幹線道路と連携する幹線道路網の一部が形成された。 <p>②地吹雪による通行止めの緩和や視程障害の改善による走行環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・冬期の交通障害が緩和され、安全性及び確実性の向上が図られた。 <p>③農水産品の流通利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中標津町、別海町で生産される生乳の流通の利便性向上が図られた。 ・標津町、別海町、羅臼町、水揚げされる水産品の流通の利便性向上が図られた。 <p>④交通事故の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防護柵が整備され、視程障害が緩和されたことにより、冬期の視界不良による事故が低減しており、道路交通の安全性が着実に向上した。 <p>⑤重要港湾釧路港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾釧路港とのアクセスの向上により、物流の円滑化や冬期における安全で安定的な輸送が図られた。 <p>⑥高次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高度な医療機能を有する釧路市（市立釧路総合病院等）への冬期搬送迅速性、安定性の向上、患者負担の少ない安定した搬送が期待される。 ・血液輸送時における迅速性の向上、安定性・安全性の向上が図られ、血液の安定供給など地域住民に対する医療支援が図られた。 <p>⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域からのアクセス向上が図られ、地域住民の生活利便性向上が図られた。 <p>その他評価すべきと判断した項目.....！ 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.....！ 環境影響評価は対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目.....！ 特になし</p> |
| | <p>事業評価監視委員会の意見.....！</p> <p>1 道路事業における3便益以外の評価にあたっては、地域の特殊性等を考慮した評価をさらに検討するとともに、定性的効果については、客観的な説明ができるよう努めること。</p> <p>2 鉄道などの公共交通機関が少なく、広大な北海道においては、道路は重要な役割を担っており、ネットワークがつながって本来の効果を発揮するものである。よって、現況及び事業化済みの箇所のみネットワーク設定で、将来交通需要推計を行うのは疑問であり、ネットワーク設定のあり方について、引き続き検討すること。</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：別海町、中標津町、標津町、羅臼町）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時5.4万人(H7)→供用後5.3万人(H17)であり、減少している。（国勢調査） ・漁獲高は、工事着手以前約277億円(H7)→供用後約283億円(H17)であり、増加している。（北海道水産現勢） ・農業産出額は、工事着手以前約580億円(H7)→供用後約723億円(H17)であり、増加している。（北海道農林水産統計年報） |
| | <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性.....！</p> <p>春別道路の整備後、拠点都市へのアクセス向上や地吹雪による通行止めの緩和、視程障害の改善による走行環境の改善など当初の目的も達成されている。さらに、地域産業の支援等、地域にとって重要な役割を果たしていることから、今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</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行く。</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>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> |
| | <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。