

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道230号 虻田インター関連
事業主体	北海道開発局

●事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指 標 （対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更）	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切道の除去もしくは交通改善の状況	
		<input type="checkbox"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 空港法による空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 重要港湾もしくは国際拠点港湾へのアクセス向上が見込まれる	国際拠点港湾：室蘭港 一般貨物取扱量：道内港湾中第2位
		<input type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
		<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となった	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消			

		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 <input type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況	
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果 <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へと直結されたことによる効果 <input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業としての効果	主要な観光地：洞爺湖温泉（洞爺湖町）、壮瞥温泉（壮瞥町）、洞爺湖有珠山ジオパーク（洞爺湖町、壮瞥町、伊達市等） 観光入込数（H23年度）：洞爺湖町202万人、伊達市199万人、壮瞥町129万人
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化された	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	対象となる高次医療施設：室蘭市立病院、洞爺協会病院 アクセス向上が見込まれる自治体：洞爺湖町、豊浦町、壮瞥町
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 <input type="checkbox"/> 歩道がない又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消 <input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 <input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消 <input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消 <input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加 <input type="checkbox"/> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消 <input type="checkbox"/> 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能	計画名：北海道緊急輸送道路ネットワーク計画 位置づけ：第一次緊急輸送道路 有珠山噴火時の被害想定区域外ルート
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：3,024t/年
	生活環境の改善・保全	<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	

		○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		○ その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		○ 関連する大規模道路事業と一体的整備の必要性又は一体的整備による効果	
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	○ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道230号	虻田インター関連	L = 4. 6 Km	二次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
3,400~6,600	2	北海道開発局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成 24 年度		
単純合計	267億円	29億円	296億円
基準年における 現在価値 (C)	336億円	15億円	351億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成 24 年度			
供用年	平成 20 年度			
単年便益 (初年便益)	18億円	3.8億円	0.59億円	22億円
基準年における 現在価値 (B)	426億円	92億円	14億円	532億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.5
経済的純現在価値（事業全体）	181億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.3%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化（事業全体）

事業名：虻田インター関連

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 4.6km	交通量	[台/日]	0	5,000	
	走行時間	[分]	0.0	6.5	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	6.68	
②主な周辺道路	現道(国道37号): 10.6km	交通量	[台/日]	13,900	11,500
		走行時間	[分]	16.5	15.7
		走行時間費用	[億円/年]	45.31	33.73
	国道453号: 8.7km	交通量	[台/日]	7,400	5,100
		走行時間	[分]	11.1	10.6
		走行時間費用	[億円/年]	15.88	10.00
	一) 虻田洞爺線: 4.3km	交通量	[台/日]	2,900	800
		走行時間	[分]	10.2	8.1
		走行時間費用	[億円/年]	3.58	0.78
③その他道路合計 25961.1km	走行時間費用	[億円/年]	24965.70	24963.38	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便 益
合計：25989.3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	25030.47	25014.57	15.90

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

事業名：虻田インター関連

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること） 】



費用便益分析の条件

事業名： 虻田インター関連

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成24年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
		複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
		整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
		いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載
	推計に用いた OD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	開発交通量の 考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
		有	<input type="checkbox"/>
有の場合のみ		考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載	
配分交通量の 推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
	その他()		
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)		
速度設定の 考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 交通容量未満・以上の路線が混在した配分結果となっているため、便益算出に おいては速度差の生ずる加重平均速度を用いた		
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>	
	採用理由を記載		
	その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通の考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載 北海道における気温や初雪、積雪状況等の出現状況や冬期通行規制期間を踏まえ、4ヶ月と設定	(121) 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
			Vmax、Vminについて低減	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>	
その他 ()		<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

					維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)		
箇所名:一般国道230号虻田インター関連					単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
					0.133	4.6	0.61
年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-7年目	H 13	1.5395	105.70	5.72	7.82	0.00	0.00
-6年目	H 14	1.4802	103.80	23.91	31.99	0.00	0.00
-5年目	H 15	1.4233	102.30	47.58	62.10	0.00	0.00
-4年目	H 16	1.3686	101.00	62.00	78.80	0.00	0.00
-3年目	H 17	1.3159	99.60	66.36	82.24	0.00	0.00
-2年目	H 18	1.2653	98.70	59.39	71.42	0.00	0.00
-1年目	H 19	1.2167	97.60	2.08	2.43	0.00	0.00
供用開始年次	H 20	1.1699	96.80	0.00	0.00	0.58	0.66
1年目	H 21	1.1249	95.60	0.00	0.00	0.58	0.64
2年目	H 22	1.0816	93.80	0.00	0.00	0.58	0.63
3年目	H 23	1.0400	93.80	0.00	0.00	0.58	0.60
4年目	H 24	1.0000	93.80	0.00	0.00	0.58	0.58
5年目	H 25	0.9615	93.80	0.00	0.00	0.58	0.56
6年目	H 26	0.9246	93.80	0.00	0.00	0.58	0.54
7年目	H 27	0.8890	93.80	0.00	0.00	0.58	0.52
8年目	H 28	0.8548	93.80	0.00	0.00	0.58	0.50
9年目	H 29	0.8219	93.80	0.00	0.00	0.58	0.48
10年目	H 30	0.7903	93.80	0.00	0.00	0.58	0.46
11年目	H 31	0.7599	93.80	0.00	0.00	0.58	0.44
12年目	H 32	0.7307	93.80	0.00	0.00	0.58	0.42
13年目	H 33	0.7026	93.80	0.00	0.00	0.58	0.41
14年目	H 34	0.6756	93.80	0.00	0.00	0.58	0.39
15年目	H 35	0.6496	93.80	0.00	0.00	0.58	0.38
16年目	H 36	0.6246	93.80	0.00	0.00	0.58	0.36
17年目	H 37	0.6006	93.80	0.00	0.00	0.58	0.35
18年目	H 38	0.5775	93.80	0.00	0.00	0.58	0.34
19年目	H 39	0.5553	93.80	0.00	0.00	0.58	0.32
20年目	H 40	0.5339	93.80	0.00	0.00	0.58	0.31
21年目	H 41	0.5134	93.80	0.00	0.00	0.58	0.30
22年目	H 42	0.4936	93.80	0.00	0.00	0.58	0.29
23年目	H 43	0.4746	93.80	0.00	0.00	0.58	0.28
24年目	H 44	0.4564	93.80	0.00	0.00	0.58	0.27
25年目	H 45	0.4388	93.80	0.00	0.00	0.58	0.25
26年目	H 46	0.4220	93.80	0.00	0.00	0.58	0.25
27年目	H 47	0.4057	93.80	0.00	0.00	0.58	0.24
28年目	H 48	0.3901	93.80	0.00	0.00	0.58	0.23
29年目	H 49	0.3751	93.80	0.00	0.00	0.58	0.22
30年目	H 50	0.3607	93.80	0.00	0.00	0.58	0.21
31年目	H 51	0.3468	93.80	0.00	0.00	0.58	0.20
32年目	H 52	0.3335	93.80	0.00	0.00	0.58	0.19
33年目	H 53	0.3207	93.80	0.00	0.00	0.58	0.19
34年目	H 54	0.3083	93.80	0.00	0.00	0.58	0.18
35年目	H 55	0.2965	93.80	0.00	0.00	0.58	0.17
36年目	H 56	0.2851	93.80	0.00	0.00	0.58	0.17
37年目	H 57	0.2741	93.80	0.00	0.00	0.58	0.16
38年目	H 58	0.2636	93.80	0.00	0.00	0.58	0.15
39年目	H 59	0.2534	93.80	0.00	0.00	0.58	0.15
40年目	H 60	0.2437	93.80	0.00	0.00	0.58	0.14
41年目	H 61	0.2343	93.80	0.00	0.00	0.58	0.14
42年目	H 62	0.2253	93.80	0.00	0.00	0.58	0.13
43年目	H 63	0.2166	93.80	0.00	0.00	0.58	0.13
44年目	H 64	0.2083	93.80	0.00	0.00	0.58	0.12
45年目	H 65	0.2003	93.80	0.00	0.00	0.58	0.12
46年目	H 66	0.1926	93.80	0.00	0.00	0.58	0.11
47年目	H 67	0.1852	93.80	0.00	0.00	0.58	0.11
48年目	H 68	0.1780	93.80	0.00	0.00	0.58	0.10
49年目	H 69	0.1712	93.80	-6.30	-0.98	0.58	0.10
合計				260.76	335.82	29.05	15.15
単純事業費計				267.06		29.05	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

