

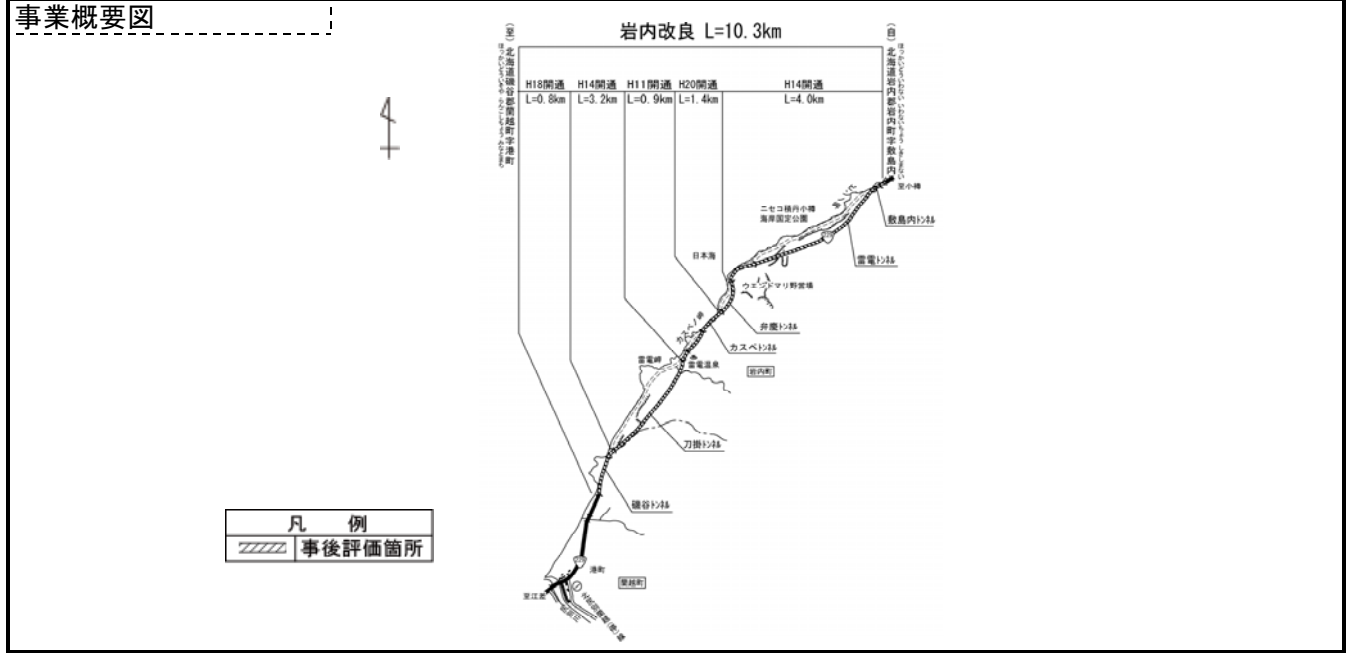
# 事後評価結果（平成25年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課  
担当課長名：和泉 晶裕

|     |   |      |        |      |                 |
|-----|---|------|--------|------|-----------------|
| 事業名 | 一般国道229号 岩内改良 <small>いわない</small>   | 事業区分 | 一般国道   | 事業主体 | 国土交通省<br>北海道開発局 |
| 起終点 | 自：北海道岩内郡岩内町字敷島内 <small>ほっかいどういわない いわない しきしまない</small><br>至：北海道磯谷郡蘭越町字港町 <small>ほっかいどういそや らんこし みなとまち</small> | 延長   | 10.3km |      |                 |

**事業概要**  
国道229号は、小樽市を起点とし、江差町に至る延長約287kmの幹線道路である。  
このうち岩内改良は、岩内町字敷島内から蘭越町字港町に至る延長10.3kmの道路防災事業である。

**事業の目的・必要性**  
岩内改良は、落石崩落箇所等の通行規制区間、危険箇所及び、現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした事業である。



|   |                       |   |                        |                                     |                                       |   |  |       |       |    |        |
|---|-----------------------|---|------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|---|--|-------|-------|----|--------|
| 事業の<br>効果等  | 事業期間                  | 事業化年度   | S60年度<br>都市計画決定        | 用地着手                                | S63年度                                 | 供用年   | (当初) - / H20年度<br>(実績) - / H20年度   | 変動    | 1.0倍  |    |        |
|   | 事業費                   | 計画時<br>(暫定/完成)                                | (名目値) - /<br>(実質値) - / | 359億円<br>300億円                      | 実績<br>(暫定/完成)                         | (名目値) - /<br>(実質値) - /  | 359億円<br>300億円   | 変動    | 1.0倍  |    |        |
|   | 交通量<br>(当該路線)         | 計画時   | 2,261 台/日              |                                     |                                       | 実績  | 3,207 台/日  |       |       | 変動 | 141.8% |
|   | 旅行速度向上<br>(当該路線)      | 39.2 → 50.8 km/h<br>(開通前年次) S58年 (開通後年次) H22年 |                        | 交通事故減少<br>(当該路線)                    |                                       | 9.2 → 4.3 件/億台キロ<br>(開通前年次) H1~3年平均値 (開通後年次) H21~23年平均値                                     |  |       |       |    |        |
| 費用対効果<br>分析結果<br>(当初)   | B/C                   | 1.2   | 総費用                    | 417億円<br>(事業費: 417億円<br>維持管理費: 0億円) | 総便益                                   | 494億円<br>(走行時間短縮便益※: 465億円<br>走行経費減少便益※: 27億円<br>交通事故減少便益※: 1億円<br>※災害等による通行止め時の迂回の解消便益を含む) | 基準年  | 平成16年 |       |    |        |
|   | 費用対効果<br>分析結果<br>(事後) | B/C   | 1.1                    | 総費用                                 | 471億円<br>(事業費: 494億円<br>維持管理費: -23億円) | 総便益   | 495億円<br>(走行時間短縮便益※: 468億円<br>走行経費減少便益※: 27億円<br>交通事故減少便益※: 0.08億円<br>※災害等による通行止め時の迂回の解消便益を含む) | 基準年   | 平成25年 |    |        |
| 事業遅延によるコスト増   |                       | 費用増加額   |                        | -1億円                                |                                       | 便益減少額   |  | -1億円  |       |    |        |
| <b>事業遅延の理由</b><br>本事業は、昭和60年度に事業化され、昭和63年度に工事着手し、工事の着実な進捗を図り、計画通り事業が完了した。 |                       |   |                        |                                     |                                       |   |  |       |       |    |        |

|                          |  |
|--------------------------|--|
|                          | <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目-----<br/> 事業の整備効果</p> <p>①防災上の要対策箇所を解消<br/> ・ 防災上の要対策箇所全てが解消され、道路交通の安全性及び確実性向上が図られた。</p> <p>②通行規制区間における通行止めが削減<br/> ・ 通行止めが整備前と比較し削減され、迂回リスクの解消が図られた。</p> <p>③大型車のすれ違い困難区間を解消<br/> ・ 狭小トンネル全てが広幅員のトンネルとなることで、車両が安全でスムーズにすれ違うことができ、道路交通の安全性及び確実性向上が図られた。</p> <p>④災害発生時に孤立化する集落が減少<br/> ・ 災害に強い安心で安全な道路環境が確保されるとともに、災害時等の通行止めによる孤立化の減少が図られた。</p> <p>⑤物流の利便性向上<br/> &lt;水産品の流通利便性向上&gt;<br/> ・ 通行止めによる迂回リスクが減少したことで、水産品の流通利便性向上が図られた。<br/> &lt;広域的な水産品の流通利便性向上&gt;<br/> ・ 道央と道南を結ぶ広域的な水産品の流通利便性向上が図られた。</p> <p>⑥救急搬送の安定性向上<br/> ・ 迂回リスクが減少し、安全で確実な搬送ルートが確保され、札幌市や小樽市の高次医療施設への救急搬送の安定性向上が図られた。</p> <p>⑦主要な観光地への利便性向上<br/> ・ 円滑で安全な観光ルートが確保され、主要な観光地への利便性向上が図られた。</p> <p>⑧日常生活の利便性向上<br/> ・ 通行止めによる迂回リスクが減少し、日常生活の利便性向上が図られた。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目-----<br/> 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-----</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-----<br/> 特になし</p>  |
| 事業評価監視委員会の意見             | <p>当委員会に提出された事後評価結果準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p>  |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化          | <p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化 (対象地域：岩内町、寿都町)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口は、事業化当時約26.4千人(S60)→開通後約17.9千人(H22)となっている。(国勢調査)</li> <li>・ 製造品出荷額は、事業化当時約242.8億円(S60)→開通後約148.1億円(H23)となっている。(工業統計)</li> <li>・ 漁獲高は、事業化当時約43.4億円(S60)→開通後約18.5億円(H23)となっている。(北海道水産現勢)</li> </ul>   |
| 今後の事後評価及び改善措置の必要性        | <p>岩内改良の整備により、落石崩落等の通行規制区間、危険箇所及び、現道隘路区間の解消を図り、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。</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>   |
| 計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 | <p>同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</p>   |
| 特記事項                     | <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。