

# 事後評価結果（平成26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5号 <small>くろまつない</small> 黒松内道路		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	白：北海道寿都郡黒松内町字東川 至：北海道寿都郡黒松内町字白井川		延長	4.7 km						
事業概要	一般国道5号は、函館市から札幌市に至る延長約283kmの道南地域と道央地域を結ぶ主要幹線道路である。黒松内道路は、黒松内JCTから黒松内ICに至る延長4.7kmの事業である。									
事業の目的・必要性	黒松内道路は、北海道横断自動車道に並行する一般国道5号において、北海道縦貫自動車道との連結により、国土・地域ネットワークを構築し、物流効率化を支援するとともに、高速性、安全性の確保を目的とした事業である。									
事業概要図										
事業の効果等	事業期間	事業化年度	H9年度	用地着手	H12年度	供用年	(当初) H21年度 / (実績) H21年度	変動	1.0倍	
		都市計画決定	-年度	工事着手	H12年度	(暫定/完成)	(暫定/完成)			
	事業費	計画時	(名目値) 158億円 / (実質値) 144億円	実績	(名目値) 158億円 / (実質値) 143億円			変動	1.0倍	
	交通量	計画時	(現道5号)	2,821 台/日	実績	(現道5号/当該路線)	2,255/367 台/日		変動	92.9%
	旅行速度向上	56.0 → 57.6 / 70.5 km/h		(開通前現道5号→開通後現道5号) (開通前年次) H17年 (開通後年次) H22年		交通事故減少	4.9/41.3/12.8 → 6.3/0.0/0.0		(開通前現道5号/道道1/道道2) (開通後現道5号/道道1/道道2) (開通前年次) H18~20年平均値 (開通後年次) H22~24年平均値	
費用対効果分析結果 (当初)	B/C	2.1	総費用	181億円	総便益	379億円	基準年	平成18年		
			(事業費)	168億円	(走行時間短縮便益)	290億円				
			(維持管理費)	12億円	(走行経費減少便益)	70億円				
					(交通事故減少便益)	19億円				
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.01	総費用	222億円	総便益	225億円	基準年	平成26年		
			(事業費)	201億円	(走行時間短縮便益)	177億円				
			(維持管理費)	21億円	(走行経費減少便益)	41億円				
					(交通事故減少便益)	6.2億円				
事業遅延によるコスト増	費用増加額		—億円		便益減少額		—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

事業の整備効果

- ①物流の利便性向上
  - ・石油製品の出荷量が増える冬期でも安全な輸送ルートが構築され、室蘭港から後志南部への輸送時間が短縮。
- ②主要な観光地への利便性向上
  - ・函館市～ニセコエリアの所要時間が短縮され、主要な観光地への利便性が向上。
  - ・道の駅への立ち寄りが便利になり、観光客が周辺観光施設へ足を伸ばす機会も増加するなど、道央および道南を巡る観光において、黒松内町の観光地としての魅力が向上。
- ③救急搬送の安定性向上
  - ・黒松内町から直接高速道路を利用した搬送が可能となり、室蘭市までの搬送時間が短縮し、速達性と通年で安定した救急搬送ルートが確保され、救急搬送の安定性が向上。
- ④日常生活の利便性向上
  - ・死亡事故、重傷事故の多発する礼文華峠が回避され、買物や通院等で依存の強い伊達市までの所要時間が短縮し、安全性の確保や日常生活の利便性が向上。
- ⑤道路交通の安全性向上
  - ・並行する現道の死傷事故が減少し、道路交通の安全性が向上。
- ⑥沿線地域の活性化に寄与
  - ・医療、福祉施設関係者の移動や、新千歳空港や苫小牧港等の交通拠点への利便性が向上したことにより、地域の主要産業の振興と移住の促進に寄与。
  - ・作業従事者の出勤や資財搬入拠点である千歳市からの搬入の利便性が向上したことにより、地域の主要な農産品である種馬鈴薯の出荷に寄与。

その他評価すべきと判断した項目

特になし

事業による環境変化

環境影響評価に対応する項目

評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。

その他評価すべきと判断した項目

特になし

事業評価監視委員会の意見

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。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 人口・産業等の社会経済情勢の変化 (対象地域：黒松内町、寿都町 ※漁獲高は寿都町)
  - ・人口は、事業化当時約8.3千人(H7)→開通後6.7千人(H22) (国勢調査)
  - ・漁獲高は、事業化当時約8.9億円(H7)→開通後約10.7億円(H23) (北海道水産現勢)
  - ・医療、福祉従業者数は、事業化当時約431人(H8)→開通後592人(H24)  
(事業所・企業統計調査、経済センサス)

今後の事後評価及び改善措置の必要性

黒松内道路の整備により、物流効率化の支援、道南と道央を結ぶ新たな広域周遊観光ネットワーク形成の支援、高速性、安全性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。

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。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

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。

特記事項

特になし

- ※ 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。