

再評価結果（平成17年度事業中止箇所）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：西村 泰弘

事業名	主要道道 小平幌加内線 <small>おひらほろかない</small>		事業区分	地方道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道留萌郡小平町滝下 <small>るもい おひら たきした</small> 至：北海道雨竜郡幌加内町字長留内 <small>うりゅう ほろかない おさるない</small>				延長	20.8km
事業概要	<p>小平幌加内線は小平町から幌加内町に至る延長約5.7kmの主要道道である。このうち小平町滝下から幌加内町字長留内を結ぶ延長約2.1kmの区間が開発道路に指定されている。</p> <p>本路線は通行不能区間の解消と、北空知地域と留萌地域の短縮ルートの形成による圏域相互の地域間交流、産業振興及び観光支援の役割を期待されている。</p>					
S58年度事業化	S - 年度 都市計画決定	S 60年度 用地着手	S 60年度 工事着手			
全体事業費	約151億円	事業進捗率	34%	供用済延長	6.7km	
計画交通量	360台/日					
費用対効果分析結果	B / C (事業全体) 0.3 (残事業) 0.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 89/172億円 (事業費：81/161億円) (維持管理費：8/11億円)	総便益 (残事業)/ (事業全体) 52/52億円 (走行時間短縮便益：48/48億円) (走行経費減少便益：3/3億円) (交通事故減少便益：1/1億円)	基準年：平成16年		
感度分析の結果	事業全体について感度分析を実施					
	<p>交通量変動：B/C = 0.3 (交通量+10%) B/C = 0.3 (交通量-10%)</p> <p>事業費変動：B/C = 0.3 (事業費+10%) B/C = 0.3 (事業費-10%)</p> <p>事業期間変動：B/C = 0.3 (事業期間+20%) B/C = 0.3 (事業期間-20%)</p>					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域のネットワークの構築（現道等における交通不能区間を解消する） 物流の効率化の支援（重要港湾へのアクセス向上が見込まれる：留萌港） <p>他4項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>沿線自治体からは、路線の整備要望が出されており、小平町及び幌加内町からは「事業実施が困難な社会情勢であることは理解するものの、地方の実状を考慮した将来的な整備に対し引き続き期待する」との意見や、深川市からは、「昨今の厳しい情勢から事業継続が困難な状況は理解できる」との意見が出されている。また、北海道からは「当路線の事業執行上の課題及び現在の事業進捗状況等を勘案すると事業の中止もやむを得ない」旨の意見が出されている。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成5年度に一般道道霧立小平線の開通、国道239号および国道275号の整備が進んでいる。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	開発道路区間20.8kmのうち6.7kmを北海道に引き継いでいる。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	残区間は大規模な地滑りが点在し対策工が必要であり、豪雪地帯であるため施工期間が限られる。これらの現地状況を勘案すると全線供用は最短でも平成20年代中頃以降になるものと予想される。					
施設の構造や工法の変更等	1. 5車線の整備や既存林道の活用等を実施しても、事業化時点より近接する道道及び国道が整備されたことにより交通量の増加の見込みがなく、便益の増加は望めないことにより、有効なネットワークの形成とはならない。					
対応方針	事業中止 今後、本路線周辺の道路ネットワーク機能の更なる充実に係る検討を進める。					
対応方針の決定理由	事業の投資効果、事業進捗の見込み、代替案立案の可能性及び関係地方公共団体等の意見を総合的に判断した。					
事業概要図	<p>西野側対象区間（開発道路区間）L=20.8km 引継済区間 L=4.8km 引継済区間 L=1.8km</p> <p>凡例 〓 供用中 〓 再評価箇所 〓 うち引継済</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の。