

# 事後評価結果（平成22年度）

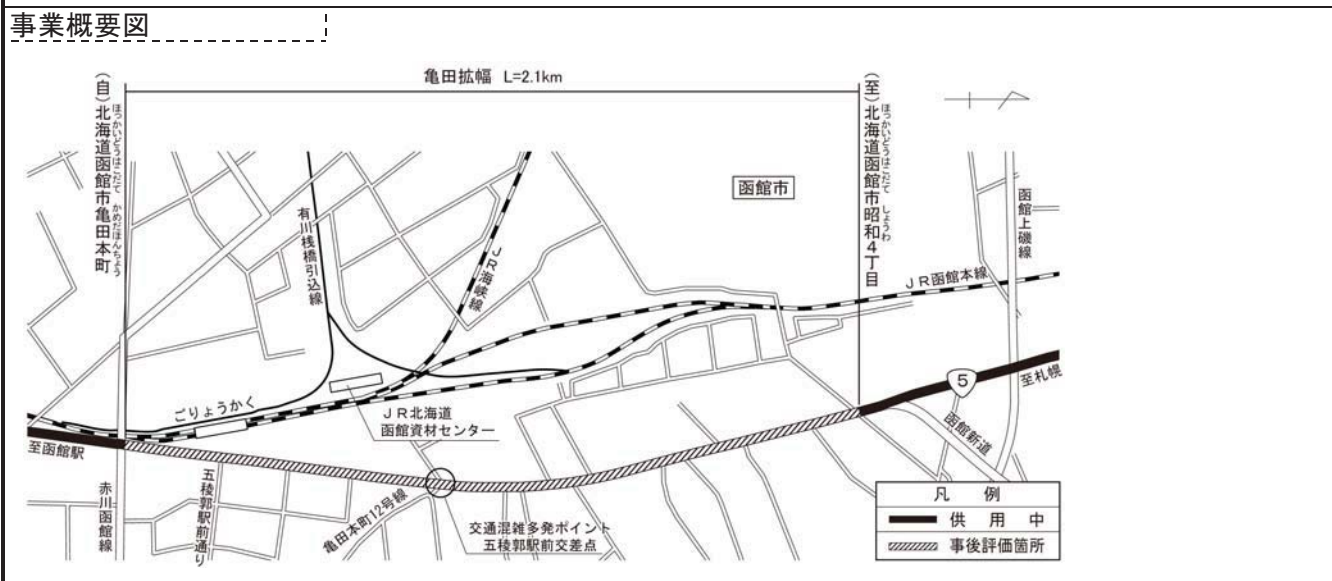
担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：後藤 貞二

事業名	一般国道5号 亀田拡幅	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：北海道函館市亀田本町 至：北海道函館市昭和4丁目	延長	2.1 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297kmの幹線道路である。このうち、亀田拡幅は、函館市内における延長約2kmの拡幅事業である。

**事業の目的・必要性**  
亀田拡幅は、4車線拡幅により、交通混雑の緩和、交通事故の減少、農水産品の流通利便性の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	H9年度 都市計画決定	H9年度	用地着手	H10年度	H12年度	供用年	(当初) — / H17年度 (実績) — / H17年度	変動	1.0倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / (実質値) — /	71億円 62億円	実績	(名目値) — / (実質値) — /	158億円 150億円	変動	2.2倍		
	交通量 (当該路線)	計画時 (供用前現道)	29,200 台/日			実績 (当該路線)	42,700 台/日			変動	146%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	17.8	→	35.6 km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	113.2	→	97.7 件/億台キロ			
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	—			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.3	総費用	204億円	総便益	255億円	基準年	—			
事業遅延によるコスト増	費用増加額	115.6億円			便益増加額	3.2億円					
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  
①函館市街の交通混雑の緩和  
・当該事業の整備により、渋滞ポイントであったJR五稜郭駅周辺の渋滞が解消された。

	<p>②函館市街の交通事故の低減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通が円滑化されたことで、追突事故の事故率が減少しているほか、当該事業の整備により交通量が減少した並行路線（国道227号）でも、交通事故の低減が図られた。</li> </ul> <p>③農水産品の流通利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・函館港より水揚げされたすめいかの札幌圏への流通利便性の向上された。</li> </ul> <p>④沿線に立地する製造業の流通利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・函館市内の製造工場から函館港及び函館市を中心とした道南圏への流通利便性が向上された。</li> </ul> <p>⑤重要港湾函館港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・森町、鹿部町の冷凍倉庫から函館港へのアクセス向上された。</li> </ul> <p>⑥歩行者や自転車利用者の安全性、快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業の整備により、歩行者や自転車利用者の安全性や快適性が向上された。</li> </ul> <p>⑦バスの利便性が向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業の整備によりバス運行の定時制が向上された。</li> </ul> <p>⑧高次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・函館市内及び近隣都市からの救急搬送の迅速性が高まっているとともに、振動などによる患者への負担も軽減された。</li> </ul>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>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</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>当委員会に提出された再評価原案準備書及び事後評価結果準備書の対応方針については、北海道開発局を妥当と判断する。なお、今後は以下に留意されたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>
	<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</p> <p>（対象地域：函館市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時305千人（H12）→供用後294千人（H17）であり、減少している。（国勢調査）</li> <li>・漁獲高は、事業化当時約243億円（H12）→供用後約212億円（H18）であり、減少となっている。（北海道水産現勢）</li> <li>・農業産出額は、事業化当時約34億円（H12）→供用後約26億円（H18）であり、減少となっている。（生産農業所得統計）</li> </ul>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>亀田拡幅の整備後、函館市街の交通混雑の緩和や交通事故の低減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いく。</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</p> <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。