

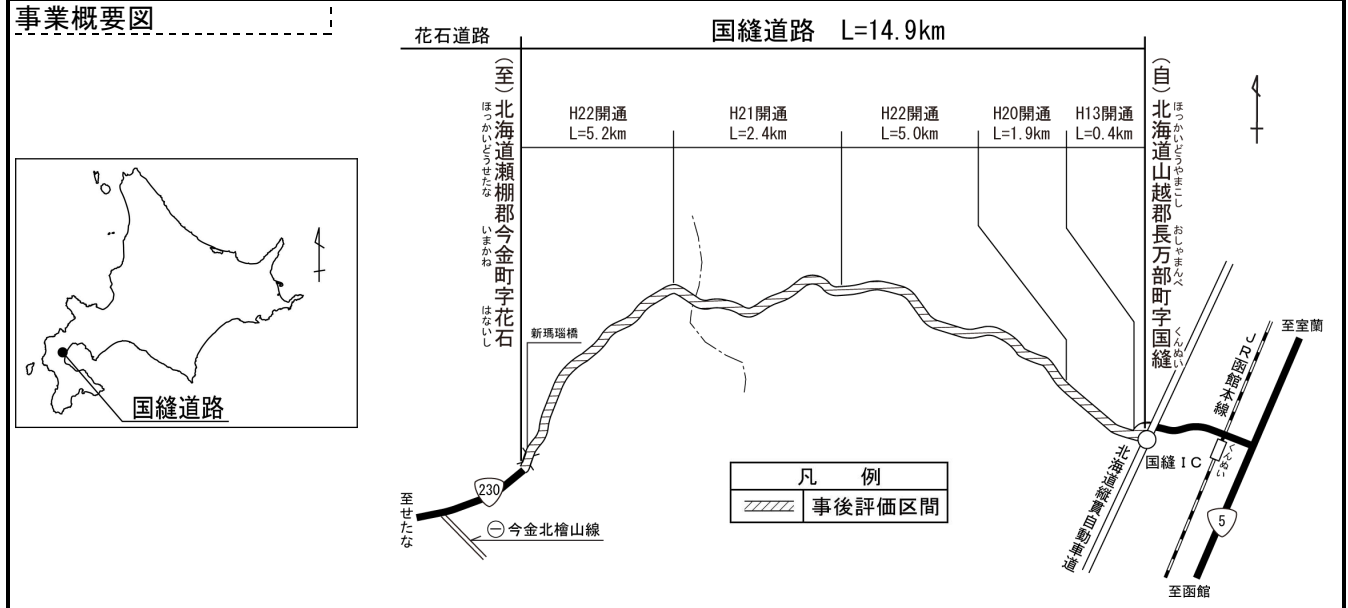
# 事後評価結果（平成27年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課  
担当課長名：谷村 昌史

事業名	渡島半島横断道路（一般国道230号） 国縫道路	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	自：北海道山越郡長万部町字国縫 至：北海道瀬棚郡今金町字花石	延長	14.9 km		

**事業概要**  
国道230号は、札幌市を起点とし、せたな町に至る延長約149kmの幹線道路である。  
このうち国縫道路は、長万部町字国縫から今金町字花石に至る延長14.9kmの事業である。

**事業の目的・必要性**  
国縫道路は、せたな町と長万部町を結び、北海道縦貫自動車道国縫ICと接続し、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏への連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等を支援するとともに、現道隘路区間の解消による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 効果等	事業期間	事業化年度	H9年度 都市計画決定 一年度	用地着手	H10年度 工事着手	供用年	(当初) — / H21年度 (実績) — / H22年度	変動	1.1倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / 48億円 (実績値) — / 43億円	実績	(名目値) — / 46億円 (実績値) — / 40億円			変動	1.0倍
	交通量	計画時 (現道230号)	1,590 台/日	実績 (当該路線)	1,701 台/日			変動	107%
	旅行速度向上	40.0 → 54.8 km/h (開通前現道→当該路線) (開通前年次) H11年 (開通後年次) H22年	交通事故減少	2.9 → 0.0 件/億台km (開通前現道→当該路線) (開通前年次) H10~12年平均値 (開通後年次) H23~25年平均値					
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.2	総費用	49億円 (事業費: 50億円 維持管理費: 0億円)	総便益	57億円 (走行時間短縮便益: 40億円 走行経費減少便益: 16億円 交通事故減少便益: 2億円)	基準年	平成18年	
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.04	総費用	61億円 (事業費: 59億円 維持管理費: 2.2億円)	総便益	64億円 (走行時間短縮便益: 54億円 走行経費減少便益: 7.8億円 交通事故減少便益: 2.6億円)	基準年	平成27年
事業遅延によるコスト増		費用増加額	-5.4億円		便益減少額	2.9億円			
<b>事業遅延の理由</b> 本事業は平成9年度に事業化し、平成11年度に工事着手した。 当初、平成21年度の完成を目指していたが、用地取得に時間を要したことにより、事業完了が平成22年度になった。									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目.....！</p> <p>事業の整備効果</p> <p>①狭小幅員や線形不良区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の狭小区間や急勾配区間を解消したところ、死傷事故率が大幅に削減（2.9件/億台km→0.0件/億台km）。旅行速度も約4割向上し、所要時間が約2割短縮。</li> </ul> <p>②物流の利便性向上</p> <p>＜水産品の流通利便性向上＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ばかがいの漁獲量が増える中、荷崩れの危険性が減少。</li> <li>・札幌市中央卸売市場や新千歳空港への水産品輸送の安定性向上が、ばかがいの漁獲高増加（2.9倍）にも寄与。</li> </ul> <p>＜農産品の流通利便性向上＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ミニトマトの出荷量が増える中、荷崩れの危険性が減少。</li> <li>・道央方面へのミニトマトの出荷の安定性向上が出荷額の上（約2.9倍）にも寄与している。</li> </ul> <p>＜畜産品の流通利便性向上＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道区間の揺れや振動が減少し、輸送時の素牛のストレスが軽減。</li> <li>・素牛の体重減少の軽減など品質の向上により単価が1.6倍に増加。</li> </ul> <p>③主要な観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道央方面や新千歳空港などからの北檜山地域の観光地への利便性向上が図られ、新たな企画が立案されるなど観光サービスの展開を支援。</li> <li>・利便性の向上が、台湾からの自転車ツーリングなど外国人観光客の増加（約6倍）にも寄与。</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>
<p>事業による環境変化</p>	<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.....！</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>
<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（対象地域：長万部町、今金町、せたな町）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約28.5千人（H7）→開通後20.5千人（H27）となっている。（事業化当時は国勢調査、開通後は住民基本台帳人口）</li> <li>・耕地面積は、事業化当時16,167ha（H7）→開通後14,100ha（H26）となっている。（作物統計調査）</li> <li>・漁獲量は、事業化当時約22.3千t（H7）→開通後約17.1千t（H25）となっている。（北海道水産現勢）</li> </ul>
<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p>	<p>国縫道路の整備により、道央圏と道南圏への連絡強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等を支援するとともに、現道隘路区間の解消による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ものと考えられる。</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・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られなかった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</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。

※ 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。