

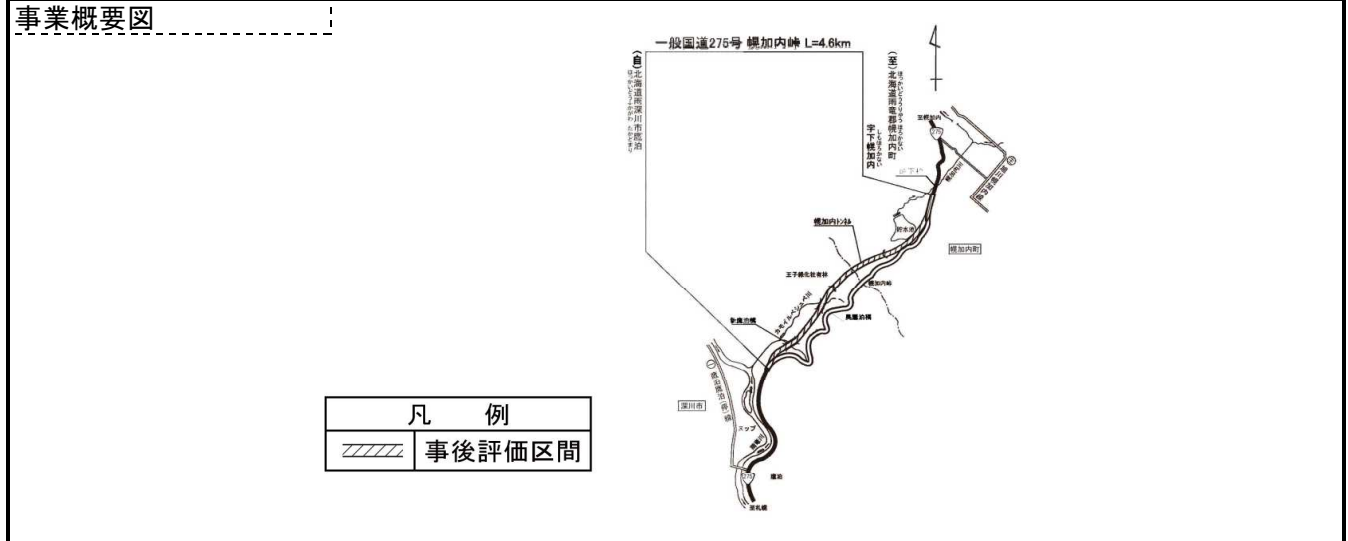
# 事後評価結果（平成27年度）

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

<b>事業名</b> 一般国道275号 幌加内峠 <small>ほろかない</small>	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局
<b>起終点</b> 自：北海道深川市鷹泊 <small>ほっかいどうふかがわ たかどまり</small> 至：北海道雨竜郡幌加内町宇下幌加内 <small>ほっかいどうりゅう ほろかない しもほろかない</small>	<b>延長</b>	4.6 km

**事業概要**  
国道275号は、札幌市を起点とし、浜頓別町へ至る延長約282kmの幹線道路です。  
このうち幌加内峠は、深川市多度志町鷹泊から雨竜郡幌加内町宇下幌加内町に至る延長4.6kmの事業です。

**事業の目的・必要性**  
幌加内峠は、深川市と幌加内町を結ぶ峠部の線形不良及び急勾配ならびに幅員狭小による隘路区間を解消し、道路交通機能の向上と交通安全性の確保を図る事を目的とした事業である。



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度： H5年度 都市計画決定： —	用地着手： H8年度 工事着手： H8年度	供用年： (当初) —/H19年度 (暫定/完成) (実績) —/H22年度	<b>変動</b>	1.2倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) —/60億円 (暫定/完成) (実績値) —/52億円	実績 (名目値) —/78億円 (暫定/完成) (実績値) —/74億円		<b>変動</b>	1.4倍
	<b>交通量</b>	計画時 (現道275号) 1,564 台/日	実績 (当該路線) 1,294 台/日		<b>変動</b>	83%

<b>旅行速度向上</b> 47.4 → 58.9 km/h <small>(開通前現道→当該路線) (開通前年次) H17年 (開通後年次) H27年</small>	<b>交通事故減少</b> 22.9 → 0.0 件/億台km <small>(開通前現道→当該路線) (開通前年次) H19~H21年平均値 (開通後年次) H23~H26年平均値</small>
---	--

<b>費用対効果分析結果 (当初)</b>	B/C: 2.3	<b>総費用</b> 54億円 (事業費: 37億円 維持管理費: 17億円)	<b>総便益</b> 123億円 (走行時間短縮便益: 119億円 走行経費減少便益: 0億円 交通事故減少便益: 3億円)	基準年 平成15年
<b>費用対効果分析結果 (事後)</b>	B/C: 1.1	<b>総費用</b> 98億円 (事業費: 97億円 維持管理費: 0.73億円)	<b>総便益</b> 103億円 (走行時間短縮便益: 94億円 走行経費減少便益: 6.6億円 交通事故減少便益: 2.1億円)	基準年 平成27年

<b>事業遅延によるコスト増</b>	<b>費用増加額</b> 20.3億円	<b>便益減少額</b> 14.0億円
--------------------	---------------------	---------------------

**事業遅延の理由**  
本事業は、平成5年度に事業化し、平成8年度に工事着手した。  
当初、平成19年度の完成を目指していたが、トンネル掘削パターンの見直し等により時間を要したため事業完了が平成22年度になった。

**客観的評価指標に対応する事後評価項目**

	<p>事業の整備効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①狭小幅員区間及び線形不良区間が解消し走行環境が改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故が大幅に削減。</li> <li>・旅行速度が約16.5km/h向上し、所要時間が4分短縮。</li> <li>・整備前の現道では、平成13年から平成22年の10年間で死傷事故が6件発生していたが、急勾配や急カーブ区間が解消され、現在までに事故が0件。</li> </ul> </li> <li>②農産品の物流利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・幌加内そばの出荷の利便性が向上。利便性の向上が出荷量の増加（5%）にも寄与。</li> </ul> </li> <li>③主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年度から民間企業による「新そば祭り」のバスツアーが開催されるなど、地域活性化に寄与。</li> <li>・開通前と比較すると観光入込客数は約2万2千人増加し、観光消費額は1.6億円増加。</li> <li>・2町間の連携が強化され、広域観光ルートの形成に寄与。</li> </ul> </li> <li>④救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・急カーブ区間（17区間）が解消し、揺れや振動を押さえる走行が可能となり、走行中の患者の負担が軽減。</li> <li>・高次医療施設への走行性が向上され（4分短縮）、救急隊員の負担も軽減。</li> </ul> </li> <li>⑤バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・幌加内町唯一の公共交通機関である路線バスの定時性の確保が図られるなど、バスの利便性が向上。</li> <li>・また、冬期には毎シーズン3回程度は運休が発生していたが、整備後運休は発生していない。</li> </ul> </li> <li>⑥石油製品の物流利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・留萌港の搬入取扱量のうち約7割が石油製品であり、幌加内町にも輸送され冬期も安定的に供給でき生活を支えている。</li> </ul> </li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目..... 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..... 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：深川市、幌加内町）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化前約33.3千人(H2)→開通後23.9千人(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>・医療・福祉従業者数は、事業化前933人(H3)→開通後1,488人(H24)となっている。 (事業化当時は事業所・企業統計調査、開通後は経済センサス)</li> <li>・農業算出額は、事業化当時約161億円(H2)→開通後約132億円(H18)となっている。 (北海道農林水産統計年報)</li> </ul>
今後の事後評価及び改善措置の必要性	<p>幌加内峠の整備により、道路交通機能の向上や交通安全性の確保など、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>
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>
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。