

# 事後評価結果（平成28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274号 徹別道路	<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：北海道釧路市阿寒町字徹別原野 至：北海道阿寒郡鶴居村字上幌呂	延長 25.3km	

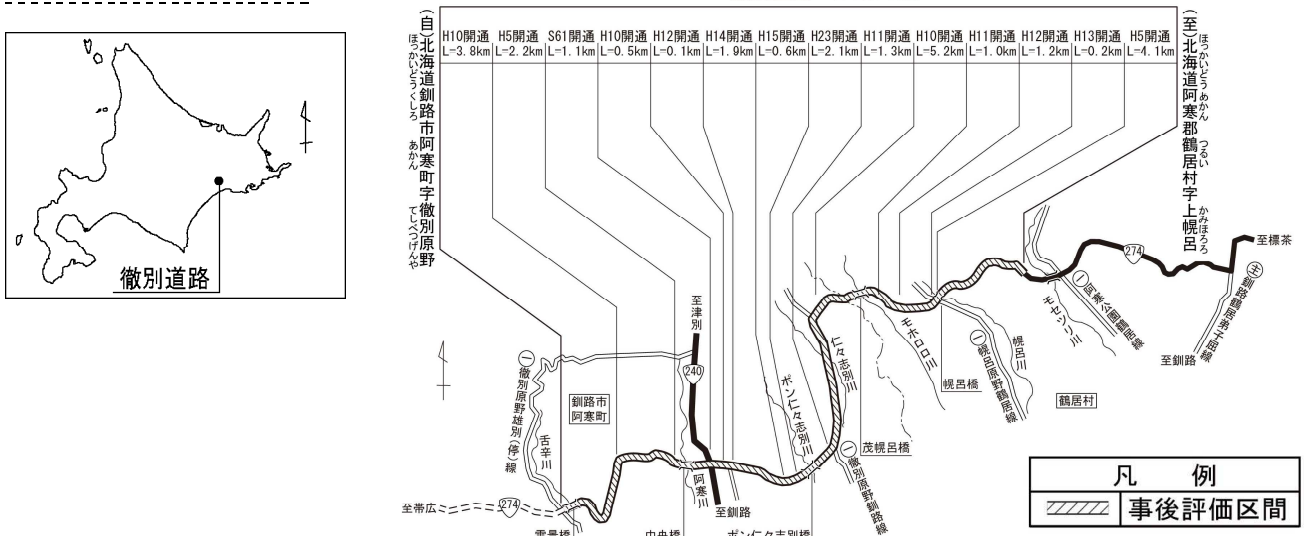
### 事業概要

国道274号は、札幌を起点とし、標茶町に至る延長約1,318kmの幹線道路である。  
このうち徹別道路は、釧路市阿寒町字徹別原野から阿寒郡鶴居村字上幌呂に至る延長25.3kmの事業である。

### 事業の目的・必要性

徹別道路は、国道の通行不能区間の解消、農水産物の流通利便性の向上、観光地へのアクセス向上等を目的とした事業である。

### 事業概要図



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度： H5年度	用地着手： H5年度	供用年： (当初) — / H23年度	<b>変</b>
		都市計画決定： H11年度	工事着手： H5年度	(暫定/完成) (実績) — / H23年度	<b>動</b> 1.0倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) — / 149億円	実績 (名目値) — / 148億円		<b>変</b>
	(暫定/完成) (実績値) — / 127億円	(暫定/完成) (実績値) — / 126億円		<b>動</b> 1.0倍	
	<b>交通量</b>	計画時 (現道274号) — 台/日	実績 (現道274号) 636 台/日		<b>変</b>
					<b>動</b> —

<b>旅行速度向上</b> (開通前現道→当該路線) 整備前のため数値無し → 58.6 km/h (開通後年次) H27年	<b>交通事故減少</b> (開通前現道→当該路線) 整備前のため数値無し → 0 件/億台km (開通後年次) H25~26年平均値
--	---

<b>費用対効果分析結果 (当初)</b>	B/C: 1.2	<b>総費用</b> 279億円 (事業費: 231億円) (維持管理費: 48億円)	<b>総便益</b> 323億円 (走行時間短縮便益: 298億円) (走行経費減少便益: 22億円) (交通事故減少便益: 3.0億円)	<b>基準年</b> 平成19年
-----------------------	----------	---	--	---------------------

<b>費用対効果分析結果 (事後)</b>	B/C: 0.6	<b>総費用</b> 339億円 (事業費: 286億円) (維持管理費: 53億円)	<b>総便益</b> 199億円 (走行時間短縮便益: 174億円) (走行経費減少便益: 23億円) (交通事故減少便益: 1.7億円)	<b>基準年</b> 平成28年
-----------------------	----------	---	--	---------------------

<b>事業遅延によるコスト増</b>	<b>費用増加額</b> 1.0億円	<b>便益減少額</b> 0億円
--------------------	--------------------	------------------

**事業遅延の理由**  
 本事業は平成5年度に事業化され平成5年度に工事着手し、工事の着実な進捗を図り計画とおり事業が完了した。

**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

	<p>①通行不能区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通行不能区間が解消し、標茶町・弟子屈町から阿寒ICや釧路空港など交通結節点のある阿寒町間など、釧路圏の中央部を横断する新たな物流・観光ルートが機能。</li> </ul> <p>②災害時の緊急輸送ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・標茶町から阿寒町までの約45kmが新たに緊急輸送道路に指定され、緊急輸送ルートが強化。</li> </ul> <p>③家畜飼料の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・飼料輸送の効率化や大型車両の安全な輸送ルートが確立され、家畜飼料の流通利便性が向上。</li> </ul> <p>④畜産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生乳輸送の効率化や大型車両の安全な輸送ルートが確立され、畜産品の流通利便性が向上。</li> </ul> <p>⑤観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな周遊観光ルートが形成され、観光地間の移動時間が短縮するなど、周遊観光の利便性が向上。</li> </ul> <p>⑥地域産業活性化に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性の高い交通結節点が形成され、多目的センターや、大型車にとって利便性が高いことから地域の基幹産業である酪農に必要なTMRセンターが沿道に新規建設され、地域産業活性化に寄与。</li> </ul> <p>⑦日常生活の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の日常生活を支える配送の多様性や効率化に寄与。</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>
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</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：釧路市、鶴居村）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約208.5千人(H2)→開通後177.3千人(H27)となっている。(国勢調査)</li> <li>・卸売・小売販売額は、事業化当時10,463億円(H3)→開通後4,831億円(H26)となっている。(商業統計)</li> <li>・自動車保有台数(貨物・乗合)は、事業化当時17.8千台(H2)→開通後15.3千台(H27)となっている。(北海道自動車統計)</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>徹別道路の整備により、国道の通行不能区間の解消、農水産物の流通利便性の向上、観光地へのアクセス向上など、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する。</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、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考える。</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。