

# 事後評価結果（平成30年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課  
担当課長名：坂場 武彦

事業名	一般国道391号 釧路東インター関連	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：北海道釧路郡釧路町中央 至：北海道釧路郡釧路町中央	延長	1.6 km		

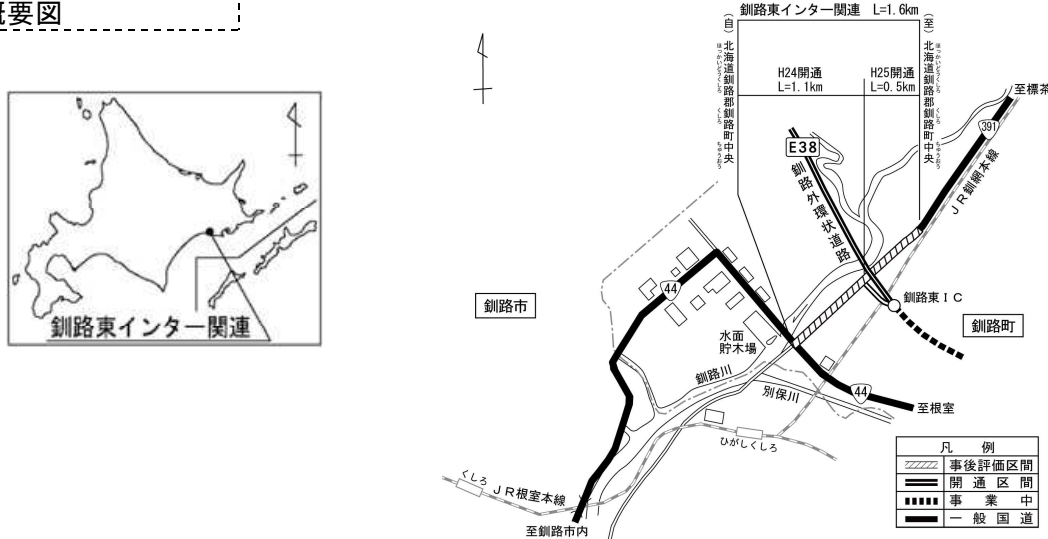
## 事業概要

国道391号は、釧路市から網走市に至る延長約116kmの幹線道路である。釧路東インター関連は、釧路外環状道路の釧路東インターチェンジと接続し、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減を図り、物流の効率化の支援をするとともに、道路交通の定時性及び安全性の向上を目的とした延長1.6kmの4車線拡幅事業である。

## 事業の目的・必要性

釧路東インター関連は、釧路外環状道路の釧路東インターチェンジと接続し、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減を図り、物流の効率化の支援をするとともに、道路交通の定時性及び安全性の向上を目的とした事業である。

## 事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H16年度	用地着手	H17年度	供用年	(当初) - / H21年度	変 動	1.8倍
		都市計画決定	一年度	工事着手	H18年度	(暫定/完成)	(実績) - / H25年度		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 50億円 (実績値) - / 47億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 62億円 (実績値) - / 59億円	変 動	1.2倍		
	交通量	計画時 (現道391号)	16,475 台/日	実績 (現道391号)	16,525 台/日	変 動	100%		
	旅行速度向上	42.4 km/h → 44.8 km/h	(開通前現道→当該路線) (開通前年次) H22年度 (開通後年次) H27年度		交通事故減少	22.8件/億台km → 10.4件/億台km	(開通前現道→当該路線) (開通前年次) H21~23年平均値 (開通後年次) H26~28年平均値		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	3.9	総費用	40億円 (事業費: 40億円 維持管理費: 0億円)	総便益	153億円 (走行時間短縮便益: 147億円 走行経費減少便益: 3億円 交通事故減少便益: 3億円)	基準年 平成15年		
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	89億円 (事業費: 84億円 維持管理費: 4.7億円)	総便益	111億円 (走行時間短縮便益: 101億円 走行経費減少便益: 7.2億円 交通事故減少便益: 2.9億円)	基準年 平成30年	
事業遅延によるコスト増		費用増加額	11.4億円		便益減少額	25.1億円			

## 事業遅延の理由

本事業は平成16年度に事業化し、平成18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25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交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 釧路東 I C 接続部の交通容量が拡大され、釧路外環状道路へのアクセス向上に寄与するとともに、交通混雑が緩和</li> </ul> <p>②飼料輸送の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 釧路外環状道路とのアクセスが向上し、国道 391 号沿線やオホーツク方面の農協等への飼料輸送の定時性及び確実性が向上し、地域酪農の振興に寄与</li> </ul> <p>③農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 釧路外環状道路とのアクセスが向上し、標茶町や弟子屈町等で生産された生乳の安定した輸送ルートが確保され、地域産業の振興に寄与</li> </ul> <p>④日常生活の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通渋滞による遅れが少なくなるなど定時性が向上し、遠矢地区からの通院、購買、通学等の日常生活の利便性が向上</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	<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>
環境	<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、釧路町)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口は、事業化当時約212.3千人(H17)→開通後194.6千人(H27)となっている。(国勢調査)</li> <li>・ 医療・福祉就業者数は、事業化当時約9,326人(H17)→開通後約11,957人(H27)となっている。(国勢調査)</li> </ul>
	<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p> <p>釧路東インター関連の整備により、釧路外環状道路の釧路東インターチェンジと接続し、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減を図り、物流の効率化等の支援をするとともに、道路交通の定時性及び安全性の向上など、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>現道の交通・渋滞状況の調査分析や、周辺道路の整備計画及び地域計画に鑑み、重点的に整備が必要となる箇所や対策を把握し事業を進めることができた。</p> <p>今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し進めていくことが重要である。</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。