

# 事後評価結果（令和5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 憲浩

事業名	釧路中標津道路（一般国道272号）上別保道路	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：北海道釧路郡釧路町上別保 至：北海道川上郡標茶町阿歴内	延長	7.8 km		

## 事業概要

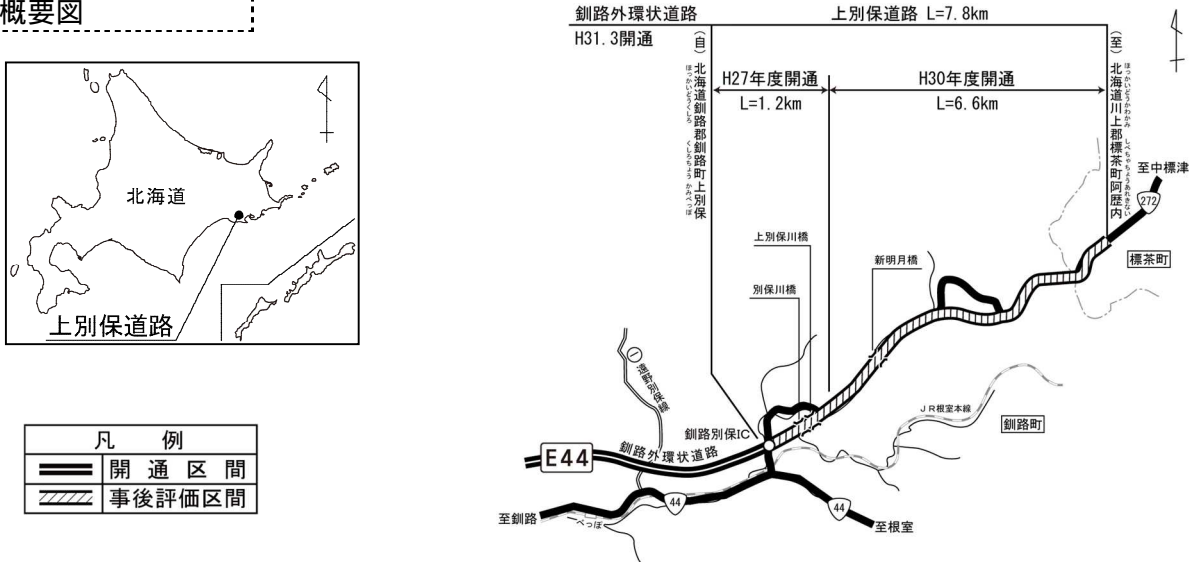
釧路中標津道路は、釧路市を起点とし、標津町へ至る高規格道路である。

上別保道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化および物流の効率化等を支援するとともに、地吹雪による視程障害、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長7.8 kmの事業である。

## 事業の目的・必要性

上別保道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化および物流の効率化等を支援するとともに、地吹雪による視程障害、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、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	H19年度	用地着手	H22年度	供用年	(当初) - / H26年度	変動	1.5倍	
		都市計画決定		工事着手	H21年度	(暫定/完成)	(実績) - / H30年度			
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 53億円 (実質値) - / 52億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 53億円 (実質値) - / 55億円			変動	1.0倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H27年) - / (272号)2,845台/日	実績 (暫定/完成)	(R3年) - / (272号)4,168台/日			変動	85%	
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)		64.7	65.5 km/h	交通事故減少 (供用前現道 当該路線)	10.0	7.4件/億台km			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B / C	2.3	総費用 39億円 事業費: 31億円 維持管理費: 8億円 更新費: -億円	総便益 91億円 走行時間短縮便益: 48億円 走行経費減少便益: 33億円 交通事故減少便益: 10億円	基準年	平成19年			
	費用対効果 分析結果 (事後)	B / C	1.8	総費用 85億円 事業費: 77億円 維持管理費: 8億円 更新費: -億円	総便益 155億円 走行時間短縮便益: 139億円 走行経費減少便益: 15億円 交通事故減少便益: 0.7億円	基準年	令和5年			
	事業遅延によるコスト増			費用増加額	-4.2億円	便益減少額	32.7億円			
	事業遅延の理由	用地取得の遅延による延伸								

	<p>交通量変動の理由  計画時は、将来（R12）交通需要予測において、北海道横断自動車道根室線（黒松内～根室）及び釧路中標津道路（上別保～標津）が全線整備された場合を見込んでいたが、事後評価時点（R5）では未整備の区間が存在し、ネットワーク効果の発現が不十分なため、交通量に変動が生じたものと考えられる。</p> <p>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> <p>道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>急カーブ（11箇所）や急勾配（3箇所）の線形不良区間が解消されたほか、死傷事故件数が約5割減少するなど、道路交通の安全性向上に寄与。</li> </ul> <p>地吹雪に起因する交通障害の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存林を活用した当該道路の整備により、地吹雪等を起因とした通行止め事例は発生しておらず、当該道路における地吹雪に起因する交通障害の解消に寄与。</li> </ul> <p>水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安定性の高い輸送ルートが確保され、釧路市内の水産加工場や苫小牧港、函館水産加工場等から道外へ出荷される水産品（ほたて貝・さけ：約3.8万t/年）の流通利便性向上に寄与。</li> </ul> <p>生乳の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>確実性や安定性の高い輸送ルートが確保され、釧路港や苫小牧港等から道外へ出荷される生乳（6.8万t/年）や釧路港から後背圏へ供給される飼料の流通利便性向上に寄与。</li> </ul> <p>救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安定性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上に寄与。</li> </ul> <p>災害時の輸送ルート強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>帯広・道央方面や中標津町など北見方面からの救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目  特になし</p>
環境変化 事業による	<p>環境影響評価に対応する項目  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：釧路市・中標津町）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口は、事業化当時約216千人（H19） 開通後約183千人（R5）となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査）</li> <li>自動車保有台数は、事業化当時約116千台（H19） 開通後約102千台（R5）となっている。（北海道自動車統計）</li> </ul>
今後の事後評価及び改善措置の必要性	<p>上別保道路の整備により、近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化および物流の効率化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>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で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、調査分析を進めていくことが重要である。</p> <p>また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</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。