

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道275号 幌加内峠
事業主体	北海道開発局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 2. 1

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	<input type="radio"/> 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率	
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	利便性向上が見込まれるバス路線：幌加内ー深川（7往復・便/日）
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		<input type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	農林水産品を主体とする地域：幌加内町 【幌加内そば】主な輸送ルート：幌加内町内集荷施設～苫小牧港 生産量・作付面積日本一 シェア19.3% (H17) 出荷量：道内外 約2,200t/年 (H18)
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する			
<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する			
■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		日常活動圏の中心都市（深川市） 対象自治体（幌加内町） 幌加内町から深川市への通勤・通学者比率62.3% (H17)	

1. 活カ	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		<input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	アクセス向上が見込まれる地域：幌加内町ほか周辺市町 幌加内新そば祭り（45千人 H18）、朱鞠内湖（63千人 H18）、せいわ温泉（39千人 H18）
		<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	対象となる二次医療施設名称：深川市立病院 アクセス向上が見込まれる自治体：幌加内町 深川方面への救急搬送件数8件（H18） 診療科目数 2科目（幌加内町）、24科目（深川市）
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		<input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	計画名：北海道緊急輸送道路ネットワーク計画 位置付け：第二次緊急輸送道路
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	冬期交通障害区間：当該事業区間の約8割が最小曲線半径150m以下、積雪寒冷地の最急縦断勾配6%以上の区間 事故発生件数102件（人身事故・物損事故）のうち、人身事故の約8割が線形不良箇所発生
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：1,239t/年
	生活環境の改善・保全	<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	
		<input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	その他	<input checked="" type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	幌加内町町民アンケートの結果、約9割以上の町民が整備に期待と回答。 期待する内容（走行性の向上75%、走行時の安全性向上62%、通行時間短縮62%）

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道275号	幌加内峠	L = 4.6 km	一次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
1,800	2	北海道開発局

① 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成19年度		
単純合計	74億円	24億円	99億円
うち残事業分	37億円	24億円	61億円
基準年における 現在価値 (C)	75億円	11億円	86億円
うち残事業分	34億円	11億円	45億円

② 便 益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成19年度			
供 用 年	平成23年度			
単年便益 (初年便益)	10億円	0億円	0億円	10億円
基準年における 現在価値 (B)	177億円	1億円	0億円	178億円
うち残事業分	177億円	1億円	0億円	178億円

③ 結 果

費用便益比 (事業全体)	2.1
費用便益比 (残事業)	3.9

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	1800台/日	±10%	3.6~4.4
事業費	37億円	±10%	3.7~4.3
事業期間	3年	±20%	3.9~4.0

交通状況の変化

事業名：幌加内峠（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] ：幌加内峠. 4. 6km	交通量	[台/日]	0	1, 800	
	走行時間	[分]	0	1	
	走行時間費用	[億円/年]	0	2. 61	
②主な周 辺道路	並行現道 (国道275 号) ： 5. 7km	交通量	[台/日]	1, 400	0
		走行時間	[分]	9	0
		走行時間費用	[億円/年]	3. 76	0. 00
	和寒鷹栖 線 ： 30. 1km	交通量	[台/日]	3, 100	2, 700
		走行時間	[分]	34	34
		走行時間費用	[億円/年]	39. 86	34. 76
	旭川多度 志線 ： 18. 2km	交通量	[台/日]	2, 200	1, 900
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	16. 69	14. 01
③その他道路合計 ： 23168. 7km	走行時間費用	[億円/年]	54010. 79	54009. 58	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便 益
合計：23227. 3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	54071. 10	54060. 96	10. 14

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※1： 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

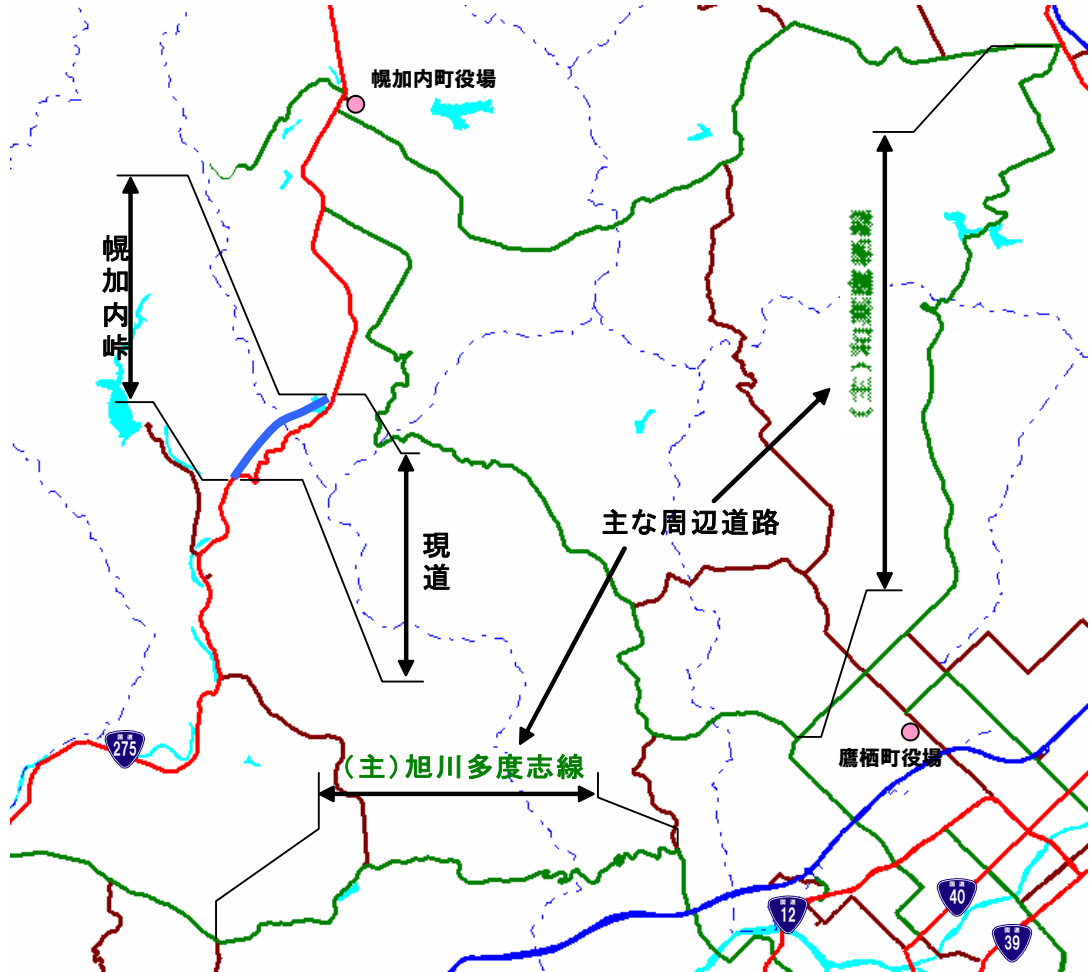
※2： 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：幌加内峠（事業全体）

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



交通状況の変化

事業名：幌加内峠（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] ：幌加内峠. 4. 6km	交通量	[台/日]	0	1, 800	
	走行時間	[分]	0	1	
	走行時間費用	[億円/年]	0	2. 61	
②主な周 辺道路	並行現道 (国道275 号) ： 5. 7km	交通量	[台/日]	1, 400	0
		走行時間	[分]	9	0
		走行時間費用	[億円/年]	3. 76	0. 00
	和寒鷹栖 線 ： 30. 1km	交通量	[台/日]	3, 100	2, 700
		走行時間	[分]	34	34
		走行時間費用	[億円/年]	39. 86	34. 76
	旭川多度 志線 ： 18. 2km	交通量	[台/日]	2, 200	1, 900
		走行時間	[分]	23	22
		走行時間費用	[億円/年]	16. 69	14. 01
③その他道路合計 ： 23168. 7km	走行時間費用	[億円/年]	54010. 79	54009. 58	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便 益
合計：23227. 3km	走行時間短縮便益	[億円/年]	54071. 10	54060. 96	10. 14

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※ 1： 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

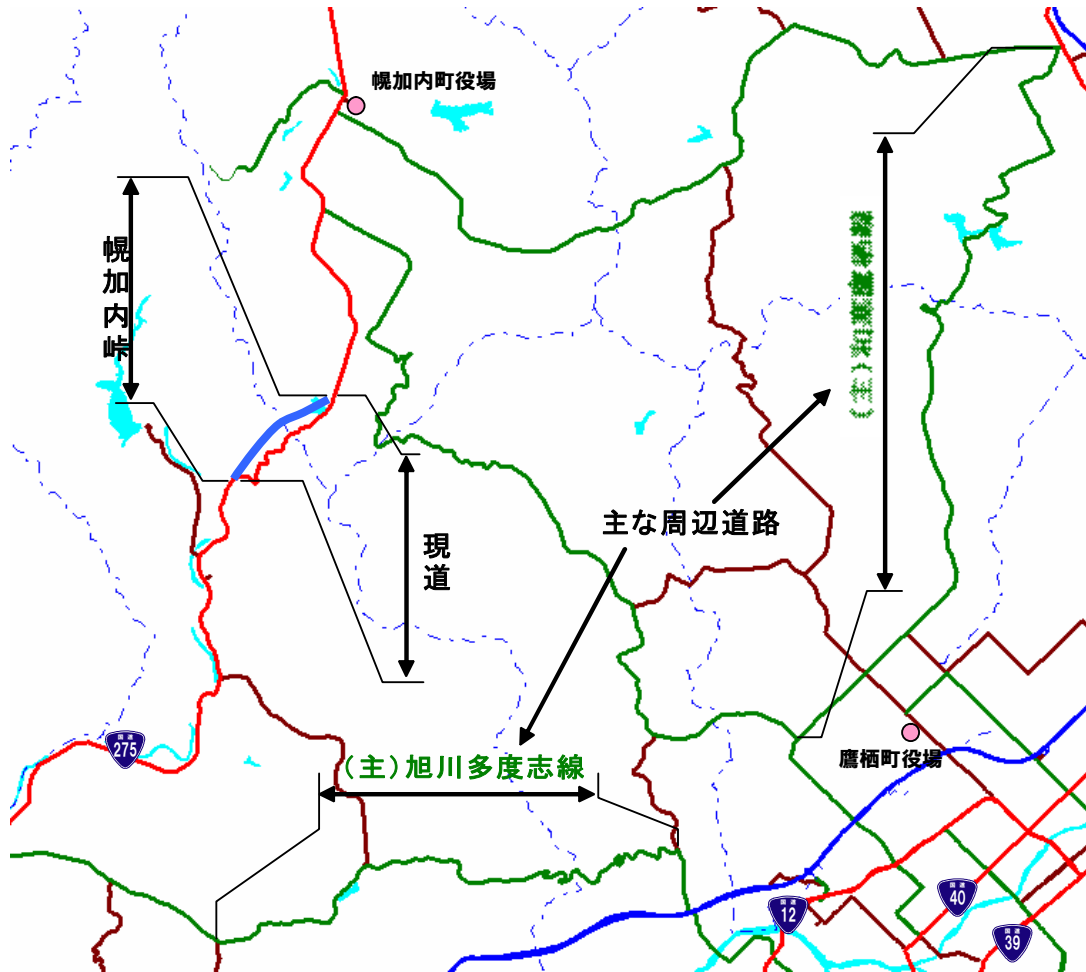
※ 2： 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※ 3： 走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※ 4： 主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：幌加内峠（残事業）

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



費用便益分析の条件

事業名：幌加内峠

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	その他		
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成19年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計 複数時点での推計	
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
		整備の有無のいずれかのみ推計	有 無
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	(H11センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	
		その他()	
	開発交通量の考慮	無	
		有	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	
Q-V式と転換率式の組合せによる配分			
均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)			
簡易手法			
簡易手法の場合		小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載		
	最終配分の速度		
	採用理由を記載 交通容量超過時の最低速度が最高速度の1/2と比較的高い設定であるため。		
	その他()		

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道275号 幌加内峠

採用単価の根拠 実績値		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.14	4.6	0.64

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
- 18年目	H 5	1.7317	0.20	0.35	0.00	0.00
- 17年目	H 6	1.6651	0.69	1.15	0.00	0.00
- 16年目	H 7	1.6010	0.68	1.09	0.00	0.00
- 15年目	H 8	1.5395	0.68	1.05	0.00	0.00
- 14年目	H 9	1.4802	0.48	0.71	0.00	0.00
- 13年目	H 10	1.4233	0.48	0.68	0.00	0.00
- 12年目	H 11	1.3686	0.48	0.66	0.00	0.00
- 11年目	H 12	1.3159	0.57	0.75	0.00	0.00
- 10年目	H 13	1.2653	0.58	0.73	0.00	0.00
- 9年目	H 14	1.2167	1.43	1.74	0.00	0.00
- 8年目	H 15	1.1699	0.48	0.56	0.00	0.00
- 7年目	H 16	1.1249	1.34	1.51	0.00	0.00
- 6年目	H 17	1.0816	3.81	4.12	0.00	0.00
- 5年目	H 18	1.0400	10.77	11.20	0.00	0.00
- 4年目	H 19	1.0000	14.78	14.78	0.00	0.00
- 3年目	H 20	0.9615	20.24	19.46	0.00	0.00
- 2年目	H 21	0.9246	7.83	7.24	0.00	0.00
- 1年目	H 22	0.8890	8.69	7.73	0.00	0.00
供用開始年次	H 23	0.8548	0.00	0.00	0.61	0.52
1年目	H 24	0.8219	0.00	0.00	0.61	0.50
2年目	H 25	0.7903	0.00	0.00	0.61	0.48
3年目	H 26	0.7599	0.00	0.00	0.61	0.46
4年目	H 27	0.7307	0.00	0.00	0.61	0.45
5年目	H 28	0.7026	0.00	0.00	0.61	0.43
6年目	H 29	0.6756	0.00	0.00	0.61	0.41
7年目	H 30	0.6496	0.00	0.00	0.61	0.40
8年目	H 31	0.6246	0.00	0.00	0.61	0.38
9年目	H 32	0.6006	0.00	0.00	0.61	0.37
10年目	H 33	0.5775	0.00	0.00	0.61	0.35
11年目	H 34	0.5553	0.00	0.00	0.61	0.34
12年目	H 35	0.5339	0.00	0.00	0.61	0.33
13年目	H 36	0.5134	0.00	0.00	0.61	0.31
14年目	H 37	0.4936	0.00	0.00	0.61	0.30
15年目	H 38	0.4746	0.00	0.00	0.61	0.29
16年目	H 39	0.4564	0.00	0.00	0.61	0.28
17年目	H 40	0.4388	0.00	0.00	0.61	0.27
18年目	H 41	0.4220	0.00	0.00	0.61	0.26
19年目	H 42	0.4057	0.00	0.00	0.61	0.25
20年目	H 43	0.3901	0.00	0.00	0.61	0.24
21年目	H 44	0.3751	0.00	0.00	0.61	0.23
22年目	H 45	0.3607	0.00	0.00	0.61	0.22
23年目	H 46	0.3468	0.00	0.00	0.61	0.21
24年目	H 47	0.3335	0.00	0.00	0.61	0.20
25年目	H 48	0.3207	0.00	0.00	0.61	0.20
26年目	H 49	0.3083	0.00	0.00	0.61	0.19
27年目	H 50	0.2965	0.00	0.00	0.61	0.18
28年目	H 51	0.2851	0.00	0.00	0.61	0.17
29年目	H 52	0.2741	0.00	0.00	0.61	0.17
30年目	H 53	0.2636	0.00	0.00	0.61	0.16
31年目	H 54	0.2534	0.00	0.00	0.61	0.15
32年目	H 55	0.2437	0.00	0.00	0.61	0.15
33年目	H 56	0.2343	0.00	0.00	0.61	0.14
34年目	H 57	0.2253	0.00	0.00	0.61	0.14
35年目	H 58	0.2166	0.00	0.00	0.61	0.13
36年目	H 59	0.2083	0.00	0.00	0.61	0.13
37年目	H 60	0.2003	0.00	0.00	0.61	0.12
38年目	H 61	0.1926	0.00	0.00	0.61	0.12
39年目	H 62	0.1852	0.00	-0.03	0.61	0.11
合計			74.21	75.47	24.40	10.73
単純事業費計			74.21		24.40	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道275号 幌加内峠

採用単価の根拠 実績値		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.14	4.6	0.64

年次	年度	割引率	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
- 3年目	H 20	0.9615	20.24	19.46	0.00	0.00
- 2年目	H 21	0.9246	7.83	7.24	0.00	0.00
- 1年目	H 22	0.8890	8.69	7.73	0.00	0.00
供用開始年次	H 23	0.8548	0.00	0.00	0.61	0.52
1年目	H 24	0.8219	0.00	0.00	0.61	0.50
2年目	H 25	0.7903	0.00	0.00	0.61	0.48
3年目	H 26	0.7599	0.00	0.00	0.61	0.46
4年目	H 27	0.7307	0.00	0.00	0.61	0.45
5年目	H 28	0.7026	0.00	0.00	0.61	0.43
6年目	H 29	0.6756	0.00	0.00	0.61	0.41
7年目	H 30	0.6496	0.00	0.00	0.61	0.40
8年目	H 31	0.6246	0.00	0.00	0.61	0.38
9年目	H 32	0.6006	0.00	0.00	0.61	0.37
10年目	H 33	0.5775	0.00	0.00	0.61	0.35
11年目	H 34	0.5553	0.00	0.00	0.61	0.34
12年目	H 35	0.5339	0.00	0.00	0.61	0.33
13年目	H 36	0.5134	0.00	0.00	0.61	0.31
14年目	H 37	0.4936	0.00	0.00	0.61	0.30
15年目	H 38	0.4746	0.00	0.00	0.61	0.29
16年目	H 39	0.4564	0.00	0.00	0.61	0.28
17年目	H 40	0.4388	0.00	0.00	0.61	0.27
18年目	H 41	0.4220	0.00	0.00	0.61	0.26
19年目	H 42	0.4057	0.00	0.00	0.61	0.25
20年目	H 43	0.3901	0.00	0.00	0.61	0.24
21年目	H 44	0.3751	0.00	0.00	0.61	0.23
22年目	H 45	0.3607	0.00	0.00	0.61	0.22
23年目	H 46	0.3468	0.00	0.00	0.61	0.21
24年目	H 47	0.3335	0.00	0.00	0.61	0.20
25年目	H 48	0.3207	0.00	0.00	0.61	0.20
26年目	H 49	0.3083	0.00	0.00	0.61	0.19
27年目	H 50	0.2965	0.00	0.00	0.61	0.18
28年目	H 51	0.2851	0.00	0.00	0.61	0.17
29年目	H 52	0.2741	0.00	0.00	0.61	0.17
30年目	H 53	0.2636	0.00	0.00	0.61	0.16
31年目	H 54	0.2534	0.00	0.00	0.61	0.15
32年目	H 55	0.2437	0.00	0.00	0.61	0.15
33年目	H 56	0.2343	0.00	0.00	0.61	0.14
34年目	H 57	0.2253	0.00	0.00	0.61	0.14
35年目	H 58	0.2166	0.00	0.00	0.61	0.13
36年目	H 59	0.2083	0.00	0.00	0.61	0.13
37年目	H 60	0.2003	0.00	0.00	0.61	0.12
38年目	H 61	0.1926	0.00	0.00	0.61	0.12
39年目	H 62	0.1852	0.00	-0.03	0.61	0.11
合計			36.76	34.40	24.40	10.73
単純事業費計			36.76		24.40	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

