

# 事後評価結果（平成23年度）

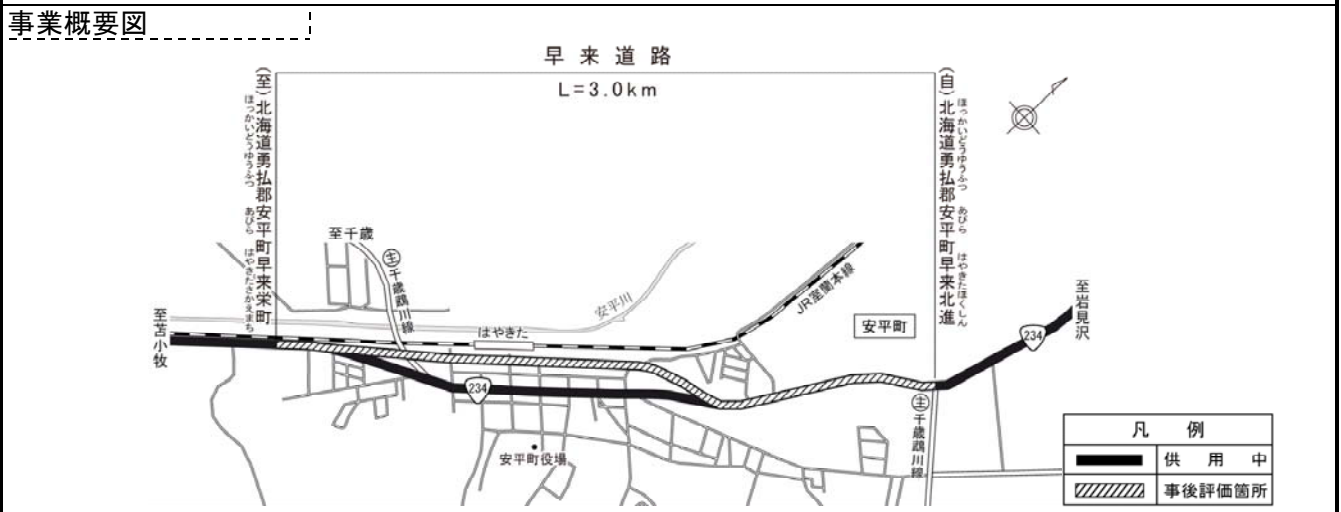
担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：後藤 貞二

事業名	一般国道234号 早来道路	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：北海道勇払郡安平町早来北進 至：北海道勇払郡安平町早来栄町	延長	3.0 km		

**事業概要**  
 一般国道234号は、岩見沢市を起点とし、安平町を經由し、苫小牧市に至る延長約70kmの幹線道路である。  
 このうち、早来道路は、安平町早来北進から早来栄町に至る延長3.0kmの4車線拡幅事業である。

**事業の目的・必要性**  
 早来道路は、早来町市街地の交通混雑の緩和、交通事故の低減等を目的とした事業である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度： H6年度 都市計画決定： H6年度	用地着手： H8年度 工事着手： H10年度	供用年： (当初) - / H17年度 (暫定/完成) (実績) - / H18年度	変動： 1.1倍
	事業費	計画時 (名目値) - / 49億円 (暫定/完成) (実績値) - / 42億円	実績 (名目値) - / 47億円 (暫定/完成) (実績値) - / 45億円		変動： 1.0倍
	交通量	計画時 (供用前現道) 13,666 台/日	実績 (現道/234号) 5,422 / 7,084 台/日		変動： 92%

旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	26.9 → 43.4 km/h (供用前年次) H2年度 (供用後) H2年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	36.9 → 0.0 件/億台キロ (供用前年次) H3～5年平均値 (供用後年次) H19～21年平均値
------------------------	---	-------------------------	--

費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : -	総費用 : - 億円 (事業費 : - 億円 維持管理費 : - 億円)	総便益 : - 億円 (走行時間短縮便益 : - 億円 走行経費減少便益 : - 億円 交通事故減少便益 : - 億円)	基準年 : 平成一年度
-----------------------	---------	--	---	-------------

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 0.95	総費用 : 75億円 (事業費 : 62億円 維持管理費 : 13億円)	総便益 : 72億円 (走行時間短縮便益 : 68億円 走行経費減少便益 : 3.6億円 交通事故減少便益 : 0.053億円)	基準年 : 平成23年度
-----------------------	------------	--	---	--------------

事業遅延によるコスト増	費用増加額 : 0.8億円	便益減少額 : 3.6億円
-------------	---------------	---------------

**事業遅延の理由**  
 本事業は、平成6年度に事業化、平成10年度に工事着手し、平成17年度の供用を目指していたが、埋蔵文化財発掘調査に時間を要したことにより、事業が遅延したものである。

**客観的評価指標に対応する事後評価項目**  
**定性的効果**  
 ①交通混雑の緩和  
 ・交通混雑の緩和により、定時性の確保や利便性の向上が図られた。

- ②走行の安全性向上
  - ・交通混雑の緩和により、走行環境の安全性向上が図られた。
- ③救急搬送の安定性向上
  - ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性の向上が図られた。
- ④苫小牧港の利便性向上
  - ・苫小牧港と空知圏、道北圏等の利便性向上が図られた。
- ⑤農産物の流通利便性向上
  - ・岩見沢市及び空知振興局管内で生産された、白菜及び米の流通利便性向上が図られた。
- ⑥日常活動圏中心都市への連絡性向上
  - ・日常活動圏中心都市である札幌市、千歳市、苫小牧市への連絡性向上が図られた。
- ⑦CO<sub>2</sub>排出量の削減
  - ・自動車からのCO<sub>2</sub>排出量112(t-CO<sub>2</sub>/年)の削減が期待される。

なお、地域の特殊性を考慮した便益及び費用対効果（B/C）の試算値は以下のとおりである。

- ・救急医療の改善効果 【約1.8億円】
  - ・余裕時間の短縮による効果 【約1.3億円】
- 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、事故減少便益に加え上記便益を考慮したB/C 【1.1】

その他評価すべきと判断した項目  
特になし

事業による環境変化  
環境影響評価に対応する項目  
評価対象区間については、環境影響評価実施要領に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁防止、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。供用後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。

その他評価すべきと判断した項目  
特になし

事業評価監視委員会の意見  
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。なお、今後は以下に留意されたい。

1. 今後の道路事業における事後評価にあたっては、地域の特殊性や広域的な視点での整備効果をなお一層考察するなど、評価内容を充実されたい。
2. 現在進められている道路事業については、事業効果の早期発現のため、事業期間が延伸しないよう工程の管理に努めること。

事業を巡る社会経済情勢等の変化  
●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：安平町）

- ・人口は、事業化当時9.5千人(H7)→供用後8.7千人(H22)であり、減少傾向にある。（国勢調査）
- ・農業産出額は、事業化当時約806百万円(H7)→供用後約880百万円(H17)であり、増加傾向にある。（北海道農林水産統計年報）
- ・製造品出荷額は、事業化当時約67億円(H2)→供用後約137億円(H22)であり、増加傾向にある。（工業統計）

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性  
早来道路の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の低減など、当初の事業目的が達成されているものと考えられる。さらに、救急搬送の速達性及び安定性の向上、苫小牧港の利便性の向上、物流効率化の支援、日常活動圏中心都市への連絡性の向上等、地域にとって重要な役割をはたしていることから、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。

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。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性  
事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。

また、これと併せ、同種事業の計画・調査のあり方についても検討する。

特記事項  
特になし

※ 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の。