

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238号 はまなす拡幅	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 稚内市大字声間村字コエトイ 至：北海道 稚内市潮見	延長	5.9 km		

事業概要

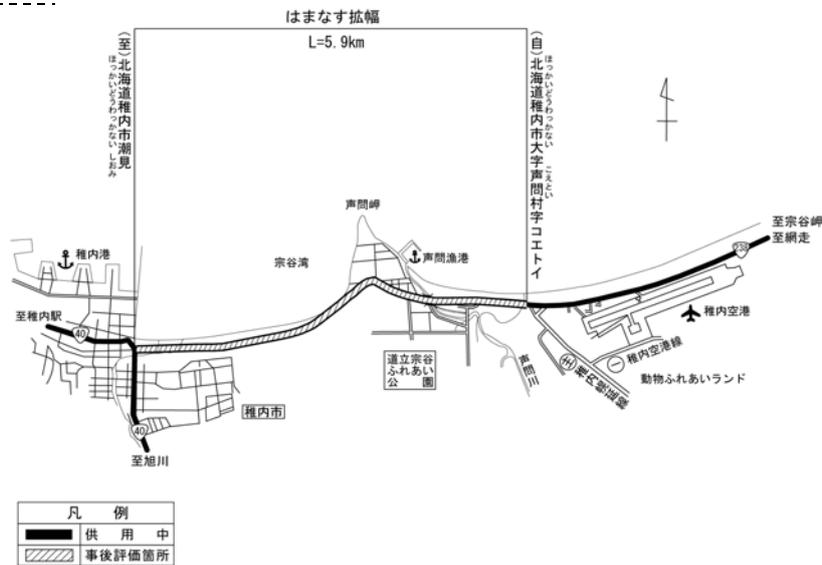
一般国道238号は、網走市を起点とし、紋別市、枝幸町を經由し、稚内市に至る延長約320kmの幹線道路である。

このうち、はまなす拡幅は、稚内市大字声間村字コエトイから、潮見に至る延長5.9kmの事業である。

事業の目的・必要性

はまなす拡幅は、交通混雑の緩和、交通事故の低減、空港・港湾アクセスの向上等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	H9年度	用地着手	H9年度	供用年	(当初) - / H15年度	変	動 1.2倍
		都市計画決定	-	工事着手	H9年度	(暫定/完成)	(実績) - / H18年度	動	
	事業費	計画時	(名目値) - / 94億円	実績	(名目値) - / 85億円	(暫定/完成)	(実績) - / 78億円	変	
交通量 (当該路線)	計画時 (供用前現道)	9,964 台/日			実績 (当該路線)	7,700 台/日			変 動 77%
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	35.0 → 51.7 km/h		(供用前現道→供用後現道)		21.7 → 18.7 件/億台キロ		(供用前年次) H6年度 (供用後) H22年度 (供用前年次) H6~8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	総便益	- 億円	基準年		
			事業費	- 億円	走行時間短縮便益	- 億円	平成一年度		
			維持管理費	- 億円	走行経費減少便益	- 億円			
					交通事故減少便益	- 億円			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.01	総費用	137億円	総便益	139億円	基準年		
			事業費	113億円	走行時間短縮便益	132億円	平成23年度		
			維持管理費	23億円	走行経費減少便益	3.5億円			
					交通事故減少便益	3.4億円			
事業遅延によるコスト増	費用増加額		-15.7億円		便益減少額		19.0億円		

事業遅延の理由

本事業は、平成9年度に事業化され、工事に着手し、平成15年度末の供用を目指したが、用地取得に時間を要したことにより、事業が遅延したものである。

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 ! 定性的な効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・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救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ③稚内空港の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和により、稚内空港への利便性の向上が図られた。 ④水産物の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・宗谷管内で水揚げされた水産物の流通の利便性向上が図られた。 ⑤走行の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和により、走行の安全性向上が図られた。 ⑥バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・稚内市中心部と郊外部及び周辺市町村を結ぶ路線バスの利便性向上が図られた。 ⑦稚内港の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・稚内港と宗谷圏の利便性向上が図られた。 ⑧CO₂排出量の削減 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車からのCO₂排出量793(t-CO₂/年)の削減が期待される。 <p>その他評価すべきと判断した項目 ! 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>環境影響評価は対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 ! 特になし</p>
	<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。なお、今後は以下に留意されたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。
	<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：稚内市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時45.8千人(H7)→供用後39.6千人(H22)であり、減少傾向にある。（国勢調査） ・漁獲高は、事業化当時約164億円(H7)→供用後約112億円(H22)であり、減少傾向にある。 （北海道水産現勢） ・製造品出荷額は、事業化当時約680億円(H7)→供用後約502億円(H22)であり、減少傾向にある。 （工業統計）
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 !</p> <p>はまなす拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の低減、空港・港湾アクセスの向上等、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考えられる。</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>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。</p> <p>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。</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の。