

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276号 岩内共和道路
事業主体	北海道開発局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

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="radio"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		<input type="radio"/> 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
		<input type="radio"/> 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	
		<input type="radio"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
		<input type="radio"/> 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の状況	
	物流効率化の支援	<input checked="" type="radio"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	特定重要港湾：苫小牧港、重要港湾：石狩湾新港・小樽港
		<input type="radio"/> 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 現道等における総重量25tの車両もしくは180規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	<input type="radio"/> 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		<input type="radio"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		<input type="radio"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
		<input type="radio"/> 中心市街地内で行われたことによる効果	
<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である			
<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上			
<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となった			

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<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が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
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た地区の一体的発展への寄与の状況		
	<input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	支援内容：岩内湾深層水取水施設等設備事業、整備効果：深層水利用輸送における走行安定性向上	
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<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た	
	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	
安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況		
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	並行区間交通量：7,745台/日⇒6,372台/日／当該区間交通量：3,758台/日 並行区間事故率：33.9件/億台km⇒11.8件/億台km／当該区間事故率：11.4件/億台km
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	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箇所道路寸断で孤立化する集落が解消	
		<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	第一次緊急輸送道路・北海道地域防災計画（原子力防災計画編）基本避難経路として位置づけあり
		<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	
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能（A'路線としての位置づけがある場合）	
		<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	
<input 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が解消			

4. 環境	地球環境の 保全	○ 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	
	生活環境の 改善・保全	○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率	
		○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		○ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		○ その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクト との関係	○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	● 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	【地域産業の活性化（水産加工品及び食料雑貨類の流通利便性向上）】 整備効果：身欠きニシンや缶飲料の輸送における走行安定性の確保

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道276号	岩内共和道路	L=7.6Km	二次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
9,400~11,100	2	北海道開発局

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	119億円	80億円	200億円
基準年における 現在価値(C)	170億円	42億円	213億円

## 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	令和元年度			
供用年	平成27年度			
単年便益 (初年便益)	12億円	0.83億円	0.07億円	13億円
基準年における 現在価値(B)	282億円	20億円	1.5億円	304億円

## ③ 結果

費用便益比(B / C)	1.4
経済的純現在価値(B - C)	91億円
経済的内部収益率(EIRR)	6.4%

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。

## 交通状況の変化

事業名: 岩内共和道路

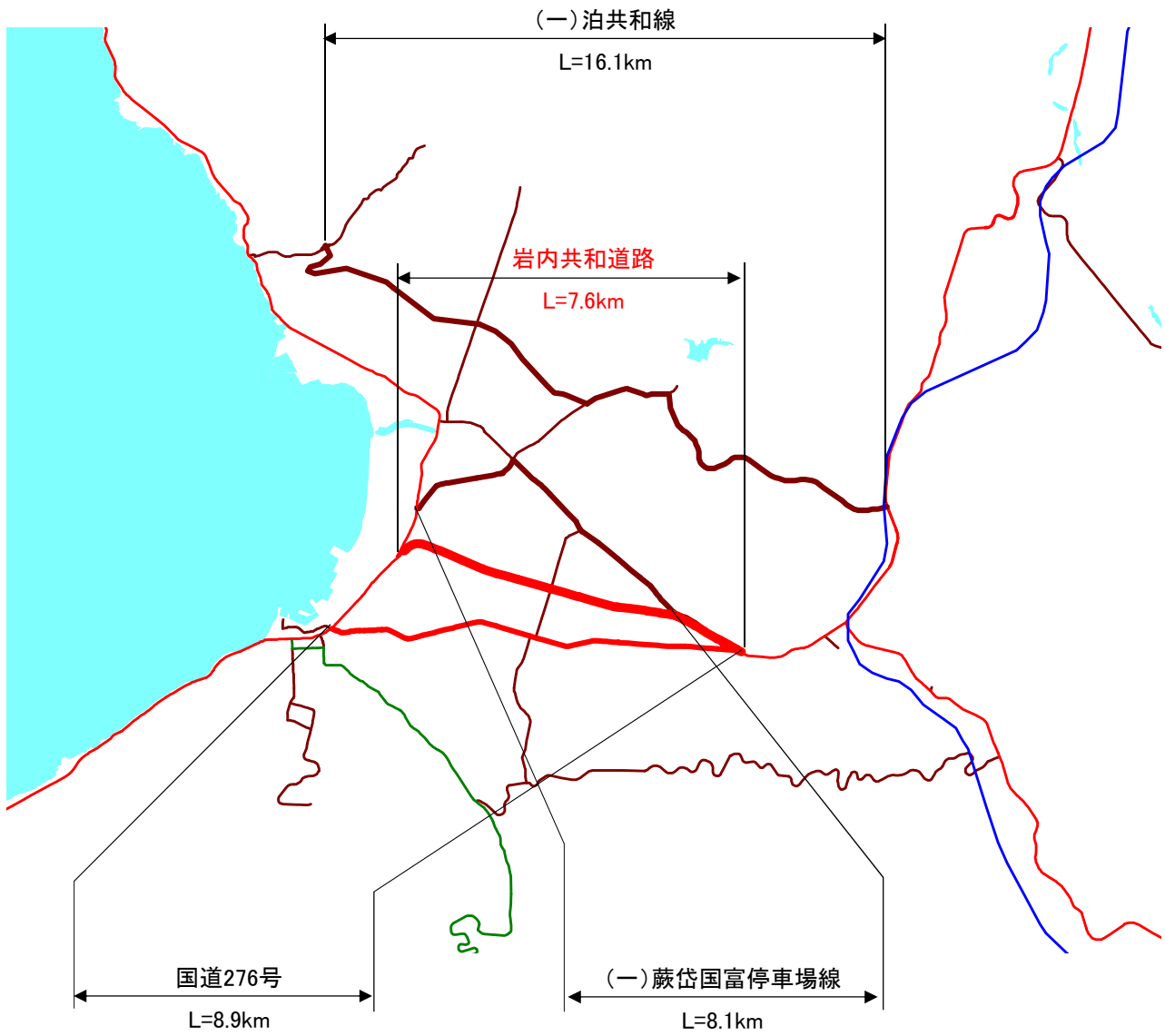
(推計時点 R12年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] 7.6km	交通量	[台/日]	0	10,600	
	走行時間	[分]	0.0	9.3	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	19.52	
②主な 周辺道路	現道 (国道276号) 8.9km	交通量	[台/日]	9,200	1,800
		走行時間	[分]	17.3	13.4
		走行時間費用	[億円/年]	31.39	4.97
	一) 蕨岱国富 停車場線 8.1km	交通量	[台/日]	1,400	100
		走行時間	[分]	16.4	15.1
		走行時間費用	[億円/年]	4.37	0.25
	一) 泊共和線 16.1km	交通量	[台/日]	1,000	400
		走行時間	[分]	20.3	19.7
		走行時間費用	[億円/年]	3.97	1.45
③その他道路合計 26,304.1km	走行時間費用	[億円/年]	17,884.84	17,887.29	

			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 (A - B)
合計: 26,344.8km	走行時間短縮便益	[億円/年]	17,924.57	17,913.48	11.09

事業名: 岩内共和道路

【 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: 岩内共和道路

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	令和元年
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
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)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22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)	<input type="checkbox"/>
	その他( )	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ( )台トリップ/日 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	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である <input type="checkbox"/> 山間部海岸部で併行道路が少ない <input type="checkbox"/> その他( )
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
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	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載	交通容量未満・以上の路線が混在した配分結果となっているため、便益算出においては速度差の生ずる加重平均速度を用いた。
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他( )	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

事業名: 岩内共和道路

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
	採用した休日係数		( )%	
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	( )日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
とり止め交通を考慮する		<input type="checkbox"/>		
とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載				
冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>		
	考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する場合のみ	採用した冬期日数	(129)日	
		採用した冬期日数の考え方を記載 当該地域の直近3カ年(平成28年~平成30年)における最低気温0℃以下かつ積雪1cm以上を満たす日数とし、129日と設定		
冬期の走行速度と交通容量の関係				
設定の考え方を記載				
Vmax、Vminについて低減				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する	<input type="checkbox"/>		
その他				





## 費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道276号 岩内共和道路

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.233	7.6	1.77

年次	年度	割引率	GDP デフレ率	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-13年目	H 14	1.9479	110.50	0.19	0.35		
-12年目	H 15	1.8730	109.00	0.48	0.84		
-11年目	H 16	1.8009	107.90	1.05	1.81		
-10年目	H 17	1.7317	106.70	3.76	6.28		
-9年目	H 18	1.6651	105.90	6.22	10.07		
-8年目	H 19	1.6010	105.00	8.34	13.09		
-7年目	H 20	1.5395	104.40	9.08	13.79		
-6年目	H 21	1.4802	103.00	14.24	21.08		
-5年目	H 22	1.4233	101.30	6.85	9.91		
-4年目	H 23	1.3686	99.80	15.31	21.63		
-3年目	H 24	1.3159	99.00	40.64	55.64		
-2年目	H 25	1.2653	99.00	9.46	12.45		
-1年目	H 26	1.2167	101.50	1.27	1.57		
供用開始年次	H 27	1.1699	103.00	2.14	2.50	1.61	1.88
1年目	H 28	1.1249	102.80			1.61	1.81
2年目	H 29	1.0816	103.00			1.61	1.74
3年目	H 30	1.0400	103.00			1.61	1.67
4年目	R 1	1.0000	103.00			1.61	1.61
5年目	R 2	0.9615	103.00			1.61	1.55
6年目	R 3	0.9246	103.00			1.61	1.49
7年目	R 4	0.8890	103.00			1.61	1.43
8年目	R 5	0.8548	103.00			1.61	1.38
9年目	R 6	0.8219	103.00			1.61	1.32
10年目	R 7	0.7903	103.00			1.61	1.27
11年目	R 8	0.7599	103.00			1.61	1.22
12年目	R 9	0.7307	103.00			1.61	1.18
13年目	R 10	0.7026	103.00			1.61	1.13
14年目	R 11	0.6756	103.00			1.61	1.09
15年目	R 12	0.6496	103.00			1.61	1.05
16年目	R 13	0.6246	103.00			1.61	1.01
17年目	R 14	0.6006	103.00			1.61	0.97
18年目	R 15	0.5775	103.00			1.61	0.93
19年目	R 16	0.5553	103.00			1.61	0.89
20年目	R 17	0.5339	103.00			1.61	0.86
21年目	R 18	0.5134	103.00			1.61	0.83
22年目	R 19	0.4936	103.00			1.61	0.79
23年目	R 20	0.4746	103.00			1.61	0.76
24年目	R 21	0.4564	103.00			1.61	0.73
25年目	R 22	0.4388	103.00			1.61	0.71
26年目	R 23	0.4220	103.00			1.61	0.68
27年目	R 24	0.4057	103.00			1.61	0.65
28年目	R 25	0.3901	103.00			1.61	0.63
29年目	R 26	0.3751	103.00			1.61	0.60
30年目	R 27	0.3607	103.00			1.61	0.58
31年目	R 28	0.3468	103.00			1.61	0.56
32年目	R 29	0.3335	103.00			1.61	0.54
33年目	R 30	0.3207	103.00			1.61	0.52
34年目	R 31	0.3083	103.00			1.61	0.50
35年目	R 32	0.2965	103.00			1.61	0.48
36年目	R 33	0.2851	103.00			1.61	0.46
37年目	R 34	0.2741	103.00			1.61	0.44
38年目	R 35	0.2636	103.00			1.61	0.42
39年目	R 36	0.2534	103.00			1.61	0.41
40年目	R 37	0.2437	103.00			1.61	0.39
41年目	R 38	0.2343	103.00			1.61	0.38
42年目	R 39	0.2253	103.00			1.61	0.36
43年目	R 40	0.2166	103.00			1.61	0.35
44年目	R 41	0.2083	103.00			1.61	0.34
45年目	R 42	0.2003	103.00			1.61	0.32
46年目	R 43	0.1926	103.00			1.61	0.31
47年目	R 44	0.1852	103.00			1.61	0.30
48年目	R 45	0.1780	103.00			1.61	0.29
49年目	R 46	0.1712	103.00	-3.50	-0.58	1.61	0.28
合計				115.52	170.43	80.49	42.08
単純事業費計				119.02		80.49	

注1)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。

