

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 環境安全・防災課
担当課長名:伊藤 高

事業の概要

事業名	高規格ICアクセス 一般道道 共和北インター線(仮称) (仮称)共和北ICアクセス	事業区分	地方道	事業主体	北海道
起終点	自:北海道岩内郡共和町国富 至:北海道岩内郡共和町国富	延長	0.5km		

事業概要
一般道道共和北インター線は、後志自動車道の(仮称)共和IC～(仮称)仁木南IC間の整備に合わせて、新たなインターチェンジとして(仮称)共和北ICを整備する事業である。

事業の目的、必要性
高規格道路と一般道道泊共和線を直接繋ぐ当事業の整備により、稲穂峠を経由せずに高規格道路へアクセスできるため、交通事故や土砂崩れ等による通行止めのリスクが削減され、救急搬送や農水産物の輸送における定時制及び速達性の向上が期待される。

全体事業費 : 約10億円 計画交通量 : 2,000台/日



関係する地方公共団体等の意見
後志地方の20市町村の首長で構成される北海道後志総合開発期成会より、整備促進の要望(令和5年6月26日)を受けている。

学識経験者等の第三者委員会の意見
北海道の公共事業評価専門委員会(令和4年5月20日)において、事業要望を行うことは妥当であるとされた。

事業採択の前提条件
費用対便益:便益が費用を上回っている。
地元自治体や地元団体から早期整備の要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用便益分析 (参考)	B/C	3.4	EIRR	-	総費用	9.5億円	総便益	33億円	基準年	令和5年
		4.9 [2%]			事業費:	8.9億円	走行時間短縮便益:	29億円		
		5.9 [1%]			維持管理費:	0.68億円	走行経費減少便益:	3.8億円		
		感度分析		交通量変動	B/C=2.5~4.0 (変動ケース:±10%)		交通事故減少便益:	0.26億円		
				事業費変動	B/C=3.2~3.8 (変動ケース:±10%)					
				事業期間変動	B/C=3.3~3.5 (変動ケース:±20%)					

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-
事故対策		◎	現況の峠部は狭小トンネルや線形不良に起因する死傷事故が多く発生しているが、当該路線の整備により事故リスクの高い区間を避けて高規格道路に直接アクセスすることが可能となる。
歩行空間		-	注目すべき影響はない。
社会全体への影響	住民生活	◎	土砂崩れ等による通行止めのリスクがある峠部を経由せずに、高規格道路へアクセスできるため、小樽・札幌方面への救急搬送の安定性の向上が期待される。
	地域経済	◎	後志地域の主要な農水産物は、鮮度の保持や品物の損傷を防ぐために高規格道路を経由して小樽・札幌方面へ輸送されていることから、高規格道路へのアクセス向上による物流の効率化が期待される。
	災害	◎	共和町周辺は津波や洪水の浸水想定区域が存在しているため、新たに設置されるICを経由することで、災害時の迅速かつ確実な避難や救援活動が可能となる。
	環境	-	注目すべき影響はない。
	地域社会	○	周辺市町村との周遊性の向上が図られ、近年増加傾向にあるインバウンド観光を支え、後志地域の観光振興に寄与する。
事業実施環境			一般国道5号 倶知安余市道路との連結協議に同意(令和5年3月31日) 後志地方の20市町村の首長で構成される北海道後志総合開発期成会より、整備促進の要望を受けている。

採択の理由

事業主体である北海道が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が3.4と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、高規格道路本線と併せて整備をすることにより、道路交通の安全性向上や救急搬送の安定性向上、農水産物の物流効率化などが見込まれることから、当該事業の整備の必要性・効果は高いものと判断される。
以上により、本事業は令和6年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)