

No. 4
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(平成17年度第4回)

一般国道8号

おくあそうじよせつ
奥麻生除雪拡幅

【事後評価】

平成18年3月

国土交通省 近畿地方整備局

目 次

1 . 事業の概要	1
(1) 目 的	1
(2) 計画の概要	2
(3) 経 緯	3
2 . 社会経済情勢の変化	4
3 . 費用対効果分析の算定基礎となった 要因の変化	9
4 . 事業の効果の発現状況	13
5 . 今後の事後評価の必要性	20
6 . 改善措置の必要性	20
7 . 同種事業の計画・調査のあり方や 事業評価手法の見直しの必要性	20

1. 事業の概要

(1) 目的

- ・ 冬期間における安全で円滑な交通の確保
- ・ 交通事故の減少

一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、北陸3県の主要都市及び滋賀県湖東地域を結び、京都に至る全長約560kmの主要幹線道路で北陸地方と近畿圏を連携し沿線地域の活性化を図るとともに、地域住民の生活道路としての役割を担っています。

当該区間は、昭和26年に重要港湾と位置付けられた敦賀港と滋賀県北部地方を結び、関西圏と連携する広域な物流のネットワークの一部を形成する重要な区間となっておりますが、山地部を通過することから、平面線形が悪く縦断勾配も厳しいため、冬期における交通の隘路となっていました。

また、冬期降雪時において北陸自動車道が通行止めとなった場合の代替路線として、冬期間の交通機能を確保するための路線として重要な役割を担っています。

奥麻生除雪拡幅は、当該区間の線形を改良し、現道拡幅により堆雪帯や登坂車線を設置するとともに、併せて歩道設置等を行い、冬季における安全で円滑な交通を確保し、交通事故の減少を図ることを目的とした事業です。

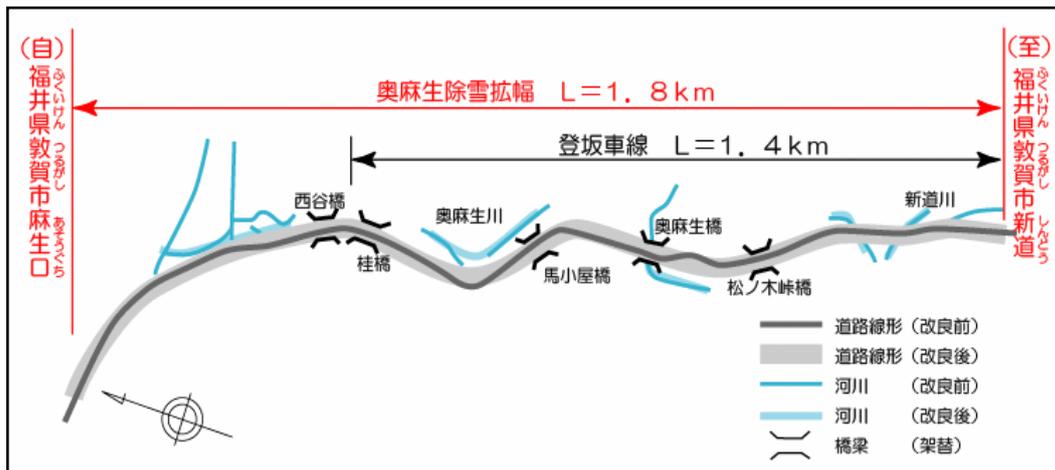
位置図



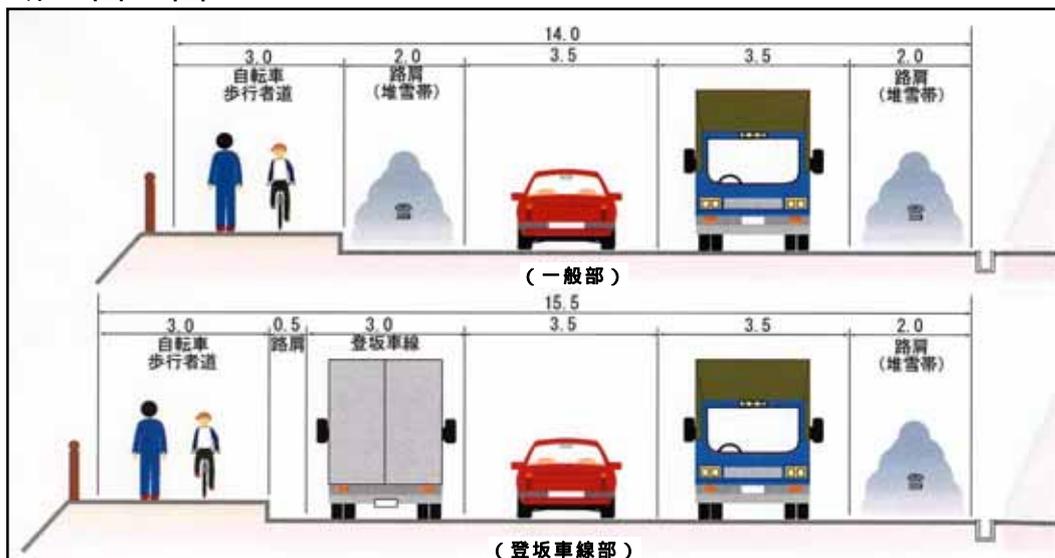
(2) 計画の概要

- ・起 終 点 自) 福井県敦賀市麻生口
至) 福井県敦賀市新道
- ・計 画 延 長 $L = 1.8 \text{ km}$
- ・幅 員 $W = 14.0 \sim 15.5 \text{ m}$
- ・構 造 規 格 第3種第2級
- ・設 計 速 度 60 km/h
- ・車 線 数 2車線
- ・全 体 事 業 費 約37億円

計 画 図

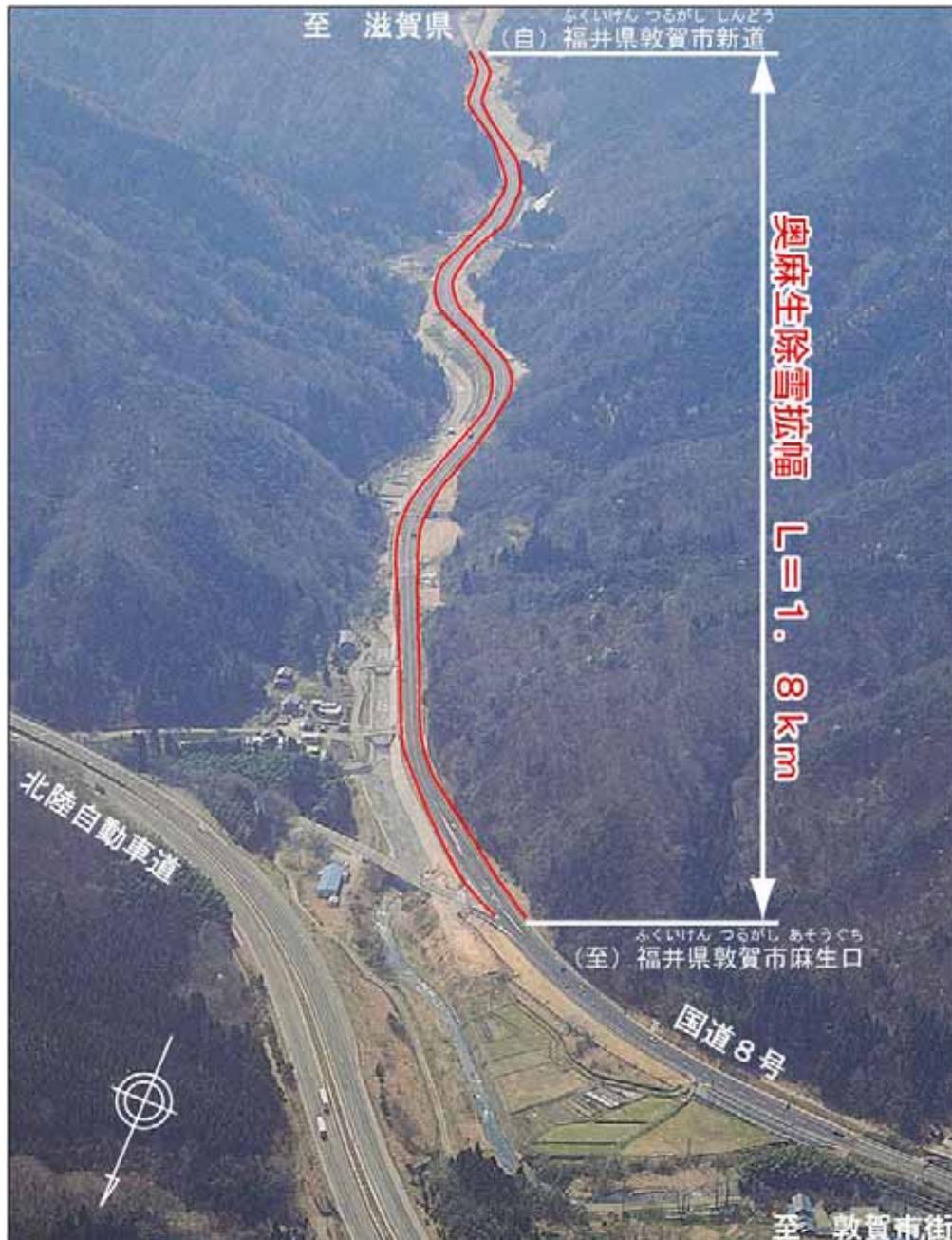


断 面 図



(3) 経緯

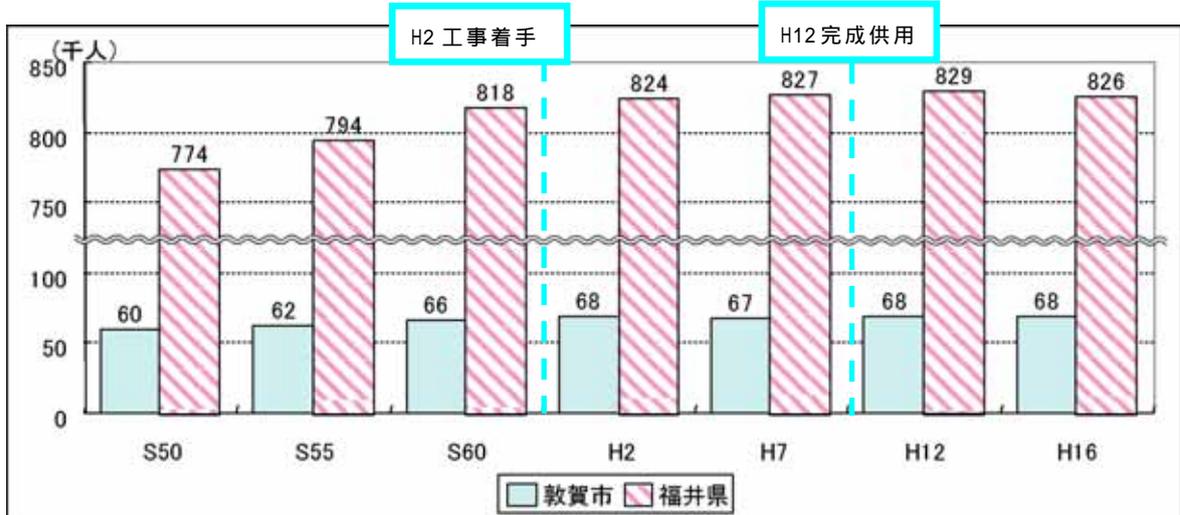
- ・事業化 : 昭和49年度
- ・用地着手 : 平成元年度
- ・工事着手 : 平成2年度
- ・全線供用 : 平成12年7月28日



2. 社会経済情勢の変化

敦賀市の人口推移は、昭和 60 年代まで増加傾向にありましたが、平成 2 年以降は横ばいの傾向にあります。

人口の推移

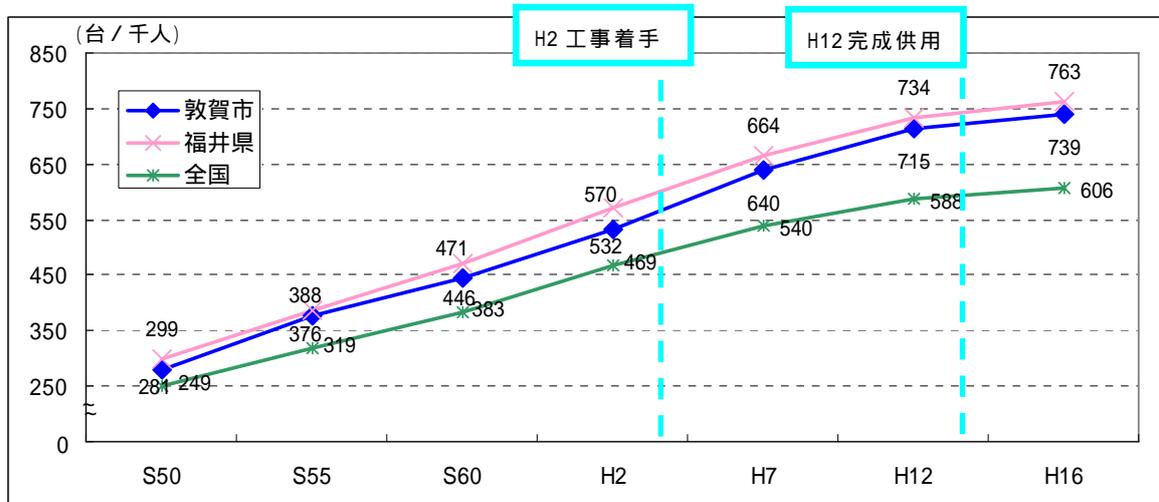


出典：(S50～H12) 国勢調査
(H16) 福井県推計人口

沿線地域の自動車保有台数の推移

敦賀市における人口あたりの自動車保有台数は、全国平均値を上回っており、自動車への依存度が高い地域となっています。

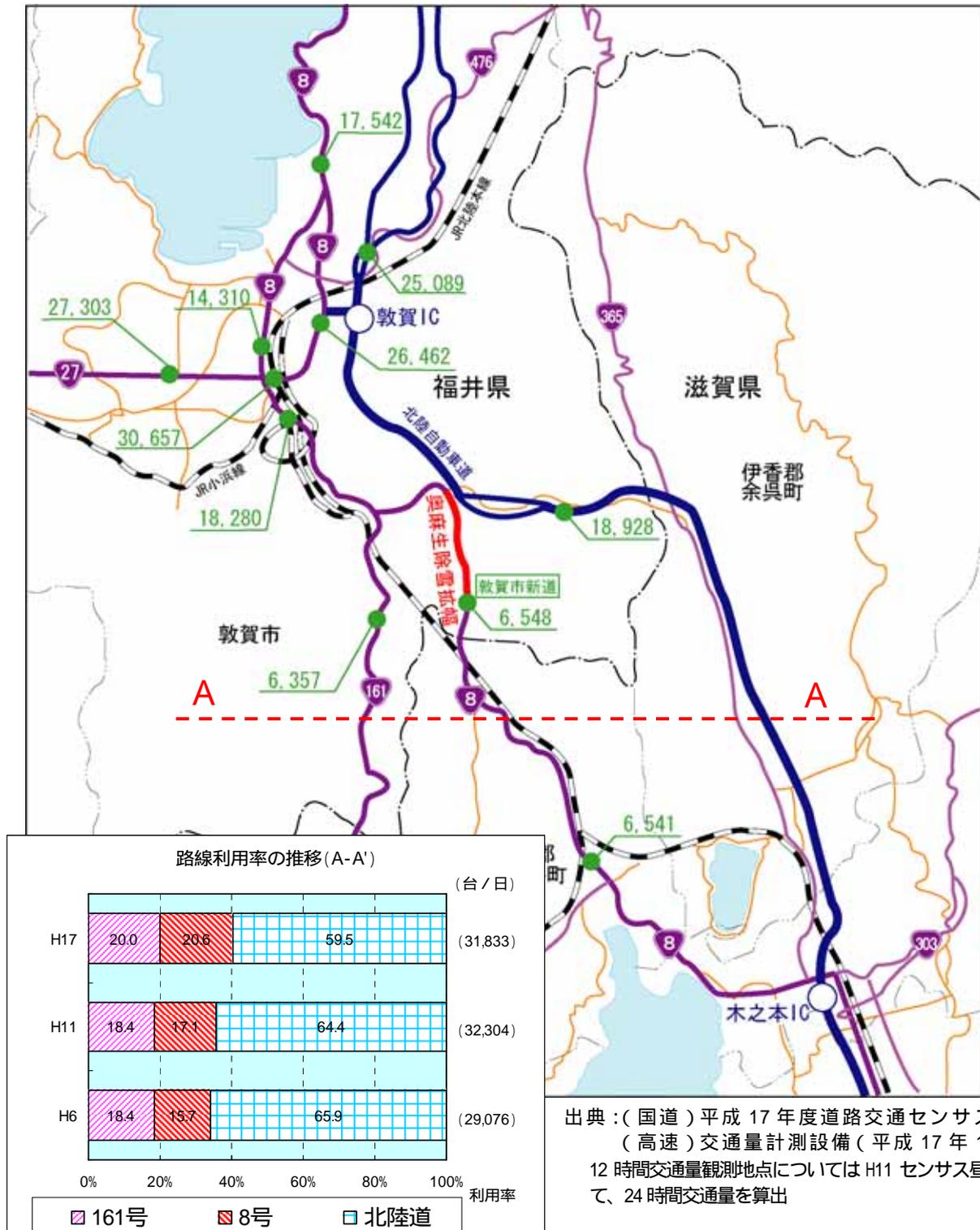
自動車保有台数の推移



出典：(福井県、敦賀市) 福井県統計年鑑
(全国) 国土交通省自動車交通局

各路線の交通量及び利用率の推移

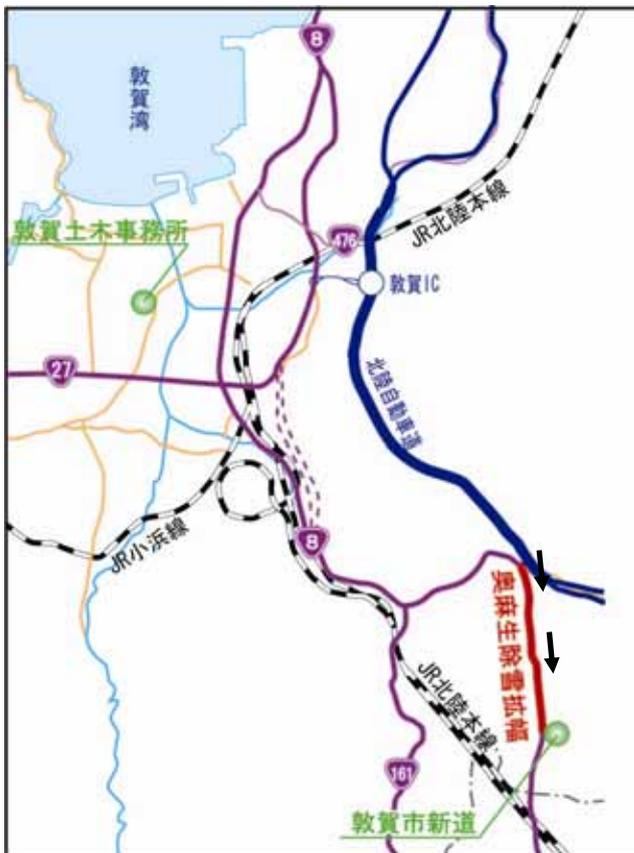
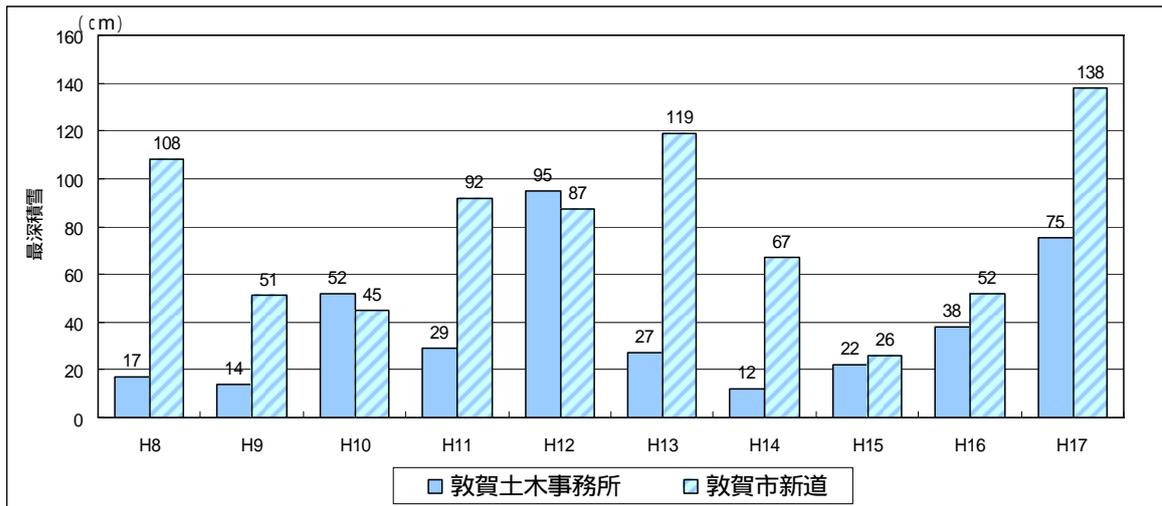
A - A 断面における国道8号、及び161号の利用率は増加しており、特に国道8号の利用率については、約5%伸びています。



積雪の状況

敦賀市は豪雪地帯特別措置法の豪雪地帯に指定されており、当該地域は、敦賀市街地と比較して、積雪量が多い地域です。

最大積雪深の推移



【写真（撮影日：平成8年2月3日）】



【写真（撮影日：平成17年12月14日）】

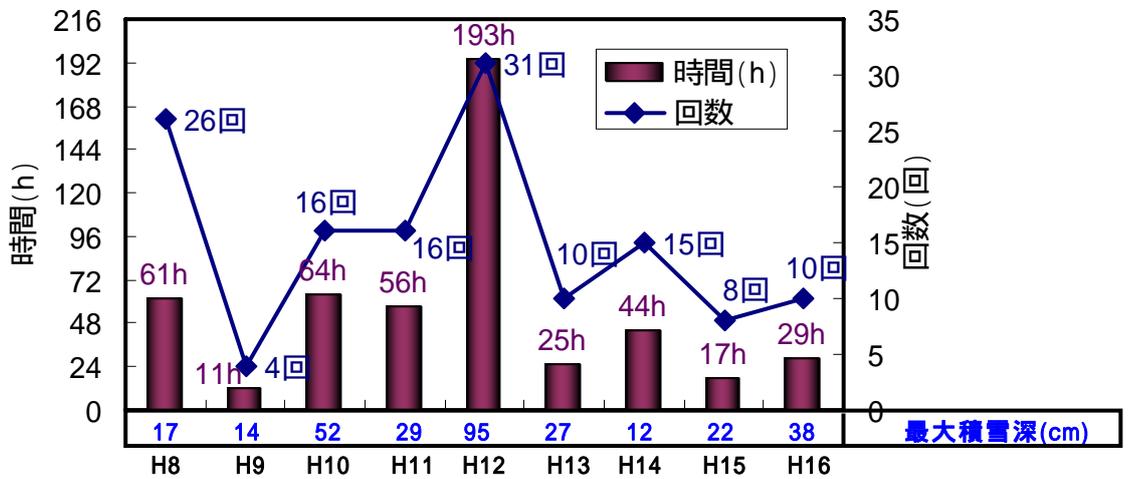
降雪時における当該区間の利用状況

冬期間の北陸自動車道では、平成8年～平成16年の間で、延べ約500時間・136回の通行止めが発生しています。当該区間を含む国道8号は、冬期における北陸自動車道の通行止め時の代替路線として重要な役割を担っています。

北陸自動車道の通行止めの状況（H8年～H16年）

通行止めの回数：平均15.1回/年

通行止めの時間：平均55.6時間/年



【北陸自動車道の通行止め状況】

最大積雪深: 当該年の最も深い積雪の深さ



動けぬ大型車、トンネル停電…複合要因で長期化

北陸自動車道の奥内部は、十五日午後五時五分より積雪が圧縮の進行止めが解除されるまで十三時余にわたって寸断された。同区間の寸断された大型車も一時停止後動けなくなった。同日午前十四時、降雪により奥内部の通行止めが解除された。奥内部の通行止めは、トンネルやトンネルで通行止めが解除された。奥内部の通行止めは、トンネルやトンネルで通行止めが解除された。奥内部の通行止めは、トンネルやトンネルで通行止めが解除された。

北陸道13時間寸断

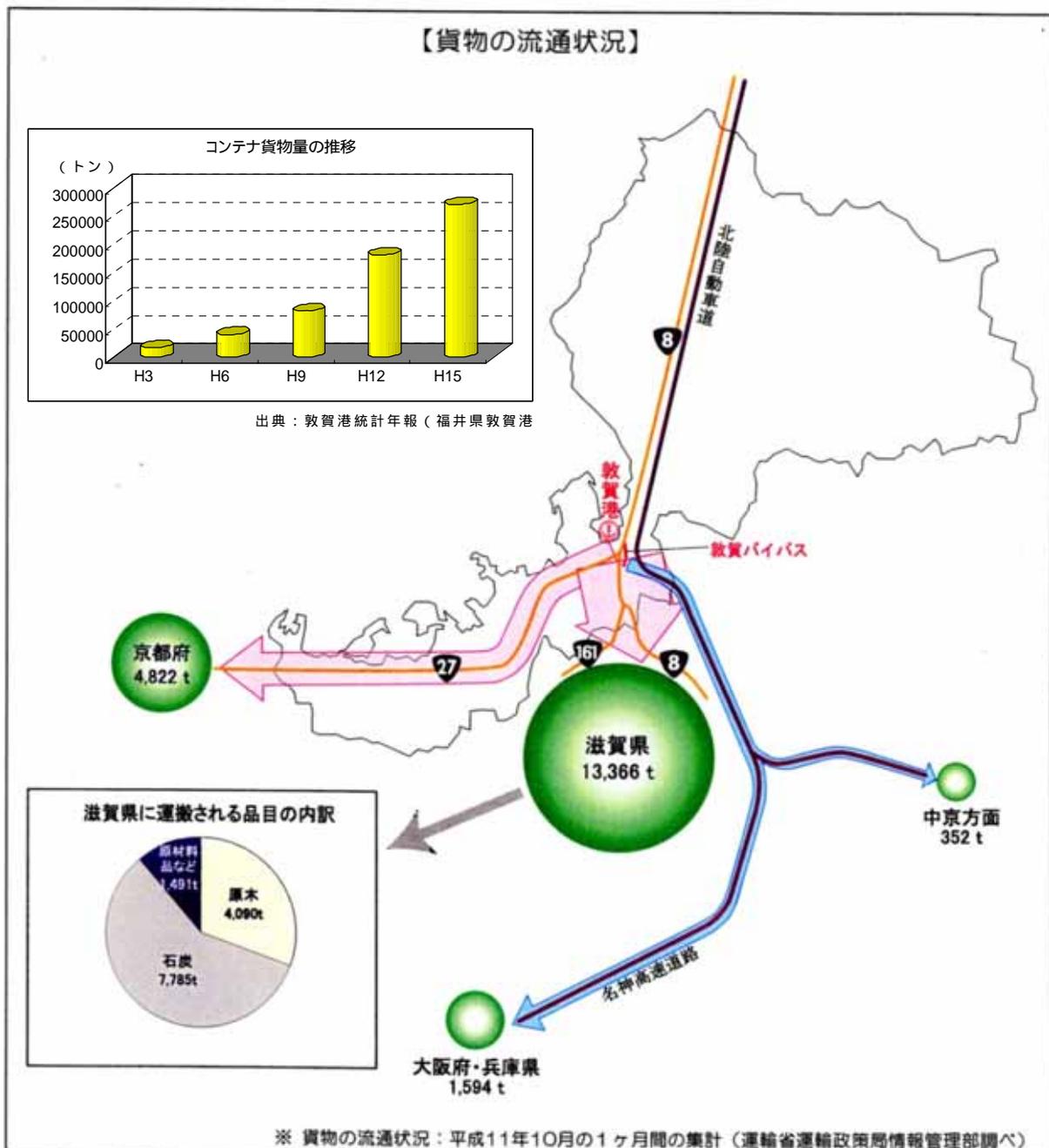
本線で待機する車が連続して、一方で規制後も高速に集ってくる車が相次ぎ、除雪車を待たせ、今庄一敷で相次いで寸断された。奥内部の寸断された大型車も一時停止後動けなくなった。同日午前十四時、降雪により奥内部の通行止めが解除された。奥内部の通行止めは、トンネルやトンネルで通行止めが解除された。

【平成17年12月16日 福井新聞】

敦賀港のコンテナ貨物量の推移と流通状況

重要港湾である敦賀港の取扱貨物量は、本州日本海沿岸の港では、新潟港に次いで第2位に位置しています。

敦賀港では、韓国や中国等からの定期コンテナ船の就航により、取り扱われる貨物量が増大しています。荷揚げされる貨物の多くは、滋賀県をはじめとし、関西・中京方面へと運搬されており、一般国道8号が大きな役割を担っています。



注) 本文中の順位は「港湾取扱貨物量等の現況（平成11年）」（国土交通省総合政策局情報管理部交通調査統計課）による

3 . 費用対効果分析の算定基礎と なった要因の変化

(1) 事業の効率性

交通量の変化

奥麻生除雪拡幅区間の平成 17 年の平日交通量は 6,548 台 / 日となっており、当該区間の交通量は増加の傾向にあります。また、線形改良や登坂車線の設置によって、旅行速度が向上しました。

整備前の交通量・旅行速度

(昭和 6 0 年センサス)

4,332 台 / 日 (平日)

46 km/h (平日)

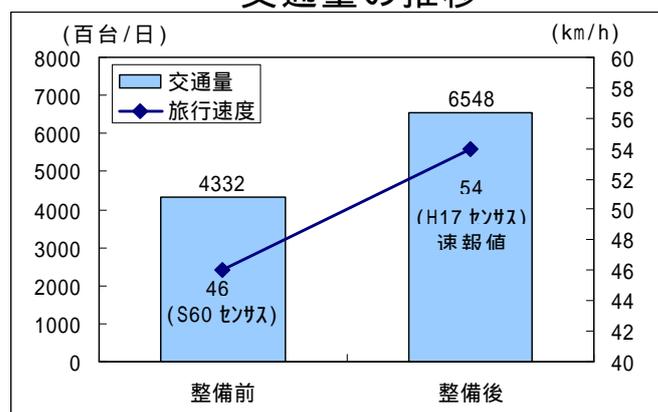
整備後の交通量・旅行速度

(平成 17 年センサス速報値)

6,548 台 / 日 (平日)

54 km/h (平日)

交通量の推移



出典：道路交通センサス

冬期 (積雪時) における停滞時間の変化

堆雪帯の設置や融雪散水設備の増設によって、冬期の停滞時間は非常に少なくなりました。

整備前の停滞時間

(平成 7 ~ 9 年)

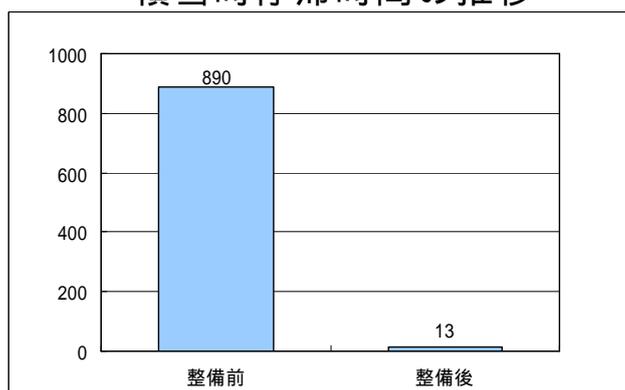
890 分 / 年

整備後の停滞時間

(平成 12 年 ~ 平成 14 年)

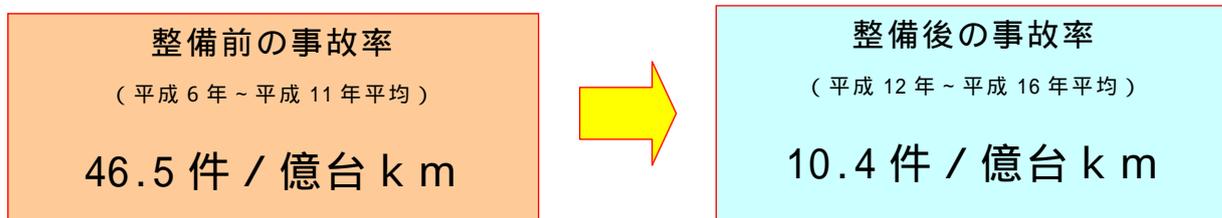
13 分 / 年

積雪時停滞時間の推移

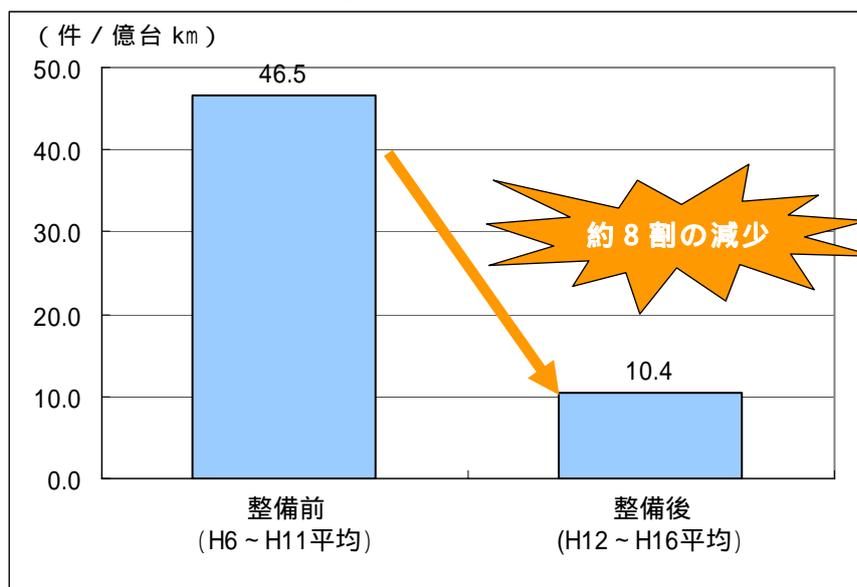


交通事故率の変化

奥麻生除雪拡幅区間の整備前と整備後の事故率を比較すると低下しており、当該事業による安全性の向上が図られています。



事故率の推移



出典：国土交通省 福井河川国道事務所 資料

事故率算定時の交通量は福井河川国道事務所調査結果を使用

費用対効果分析結果（B / C）

費用便益分析の結果

路線名	一般国道 8 号
事業名	奥麻生除雪拡幅

便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年	平成 1 7 年度			
供用年	平成 1 2 年度			
単年便益 (初年便益)	4 億円	0 億円	0 億円	4 億円
基準年における 現在価値	100 億円	1 億円	0 億円	101 億円

・・・(B)

費 用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基準年	平成 1 7 年度		
単純合計	36 億円	22 億円	58 億円
基準年における現在 価値	52 億円	13 億円	65 億円

・・・(C)

算定結果

費用便益比（C B R）	
B / C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}} = \frac{101 \text{ 億円}}{65 \text{ 億円}} = 1.6$

注）1．費用及び便益は整数止とする。

2．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。

費用便益比の比較の理由

実績	:	1.6
計画	:	2.1

理由：

計画当時の将来予測交通量と比べて、現在の将来予測交通量が減ったことにより便益が小さくなりました。また、登坂車線や歩道を含む当該区間の融雪を効果的に行うため、散水融雪設備の散水システムを2系統から3系統に（2系統は走行車線の融雪、1系統は歩道・登坂車線の融雪）増設したことにより、事業費が増額となりました。その結果として、費用便益比が小さくなっています。

・計画時費用便益比は、平成11年度時点

事業費・維持管理費の状況

事業費の理由

実績（名目値）：37.2億円	実績（実質値）：53.8億円
計画（名目値）：34.6億円	計画（実質値）：51.3億円

より効率的な融雪を行うために、散水融雪設備を3系統（2系統は走行車線の融雪、1系統は登坂車線の融雪）に増設したことにより、事業費が増加しました。また、舗装に関する再生骨材・合材の使用等により、コスト縮減に取り組みました。

・計画時事業費は、平成11年度時点の計画値

・名目値は各年次の事業費の合計値、実質値は平成17年度の価値に換算した事業費

維持管理費

計画時	実績
	6百万円 / km・年

当該事業において設置した融雪装置は、取水ポンプの故障の原因となるゴミ等を取り除く除塵装置を設置することにより、融雪装置の長寿命化を図っています。

また、舗装修繕における再生合材の使用やライフサイクルコストの最小化に向けて検討を進めていきます。

・維持管理費は、当該区間の実績値

4 . 事業の効果の発現状況

「冬季における安定的な通行の確保による効果」

過去の豪雪時の状況

昭和50年の豪雪時においては、大型車両のスリップ等により、福井・滋賀県境付近（敦賀市新道地区）で約500台が巻き込まれる大渋滞が発生し、除雪作業がほとんど進まないため、炊き出しまで行う非常事態となっていました。

他からの流入を防ぐために、国道8号は福井県越前市（旧武生市）から滋賀県木之本町の間で通行止めを行いました。



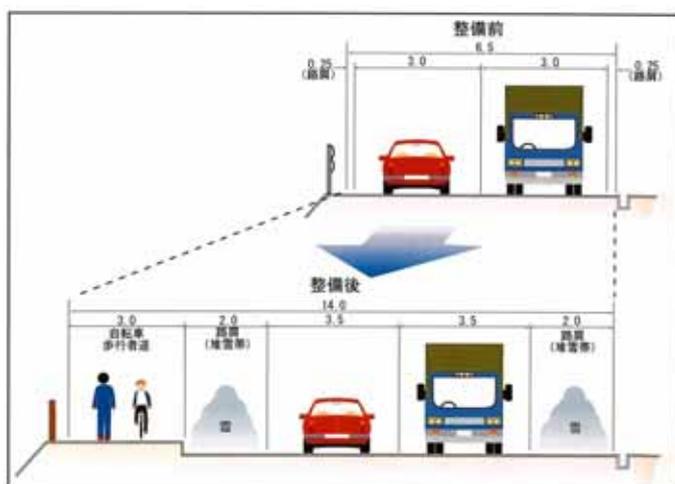
【撮影日：昭和50年1月13日】



【昭和50年1月14日 北陸中日新聞】 積雪による通行止め（敦賀市新道地区）

奥麻生除雪拡幅事業により、堆雪帯が確保され、除雪作業の効率が向上するとともに、冬期間の安定的な通行が確保できるようになりました。また、除雪作業時に他の車両も安全に追い越しがおこなえるようになりました。

現場の作業員から「障害車両発生時の対応がスムーズになった」、「危険行為を行う車両がなくなり、通行車両の安全が確保された」等の声が挙がっています。



【撮影日：平成18年1月15日】

除雪作業員の声

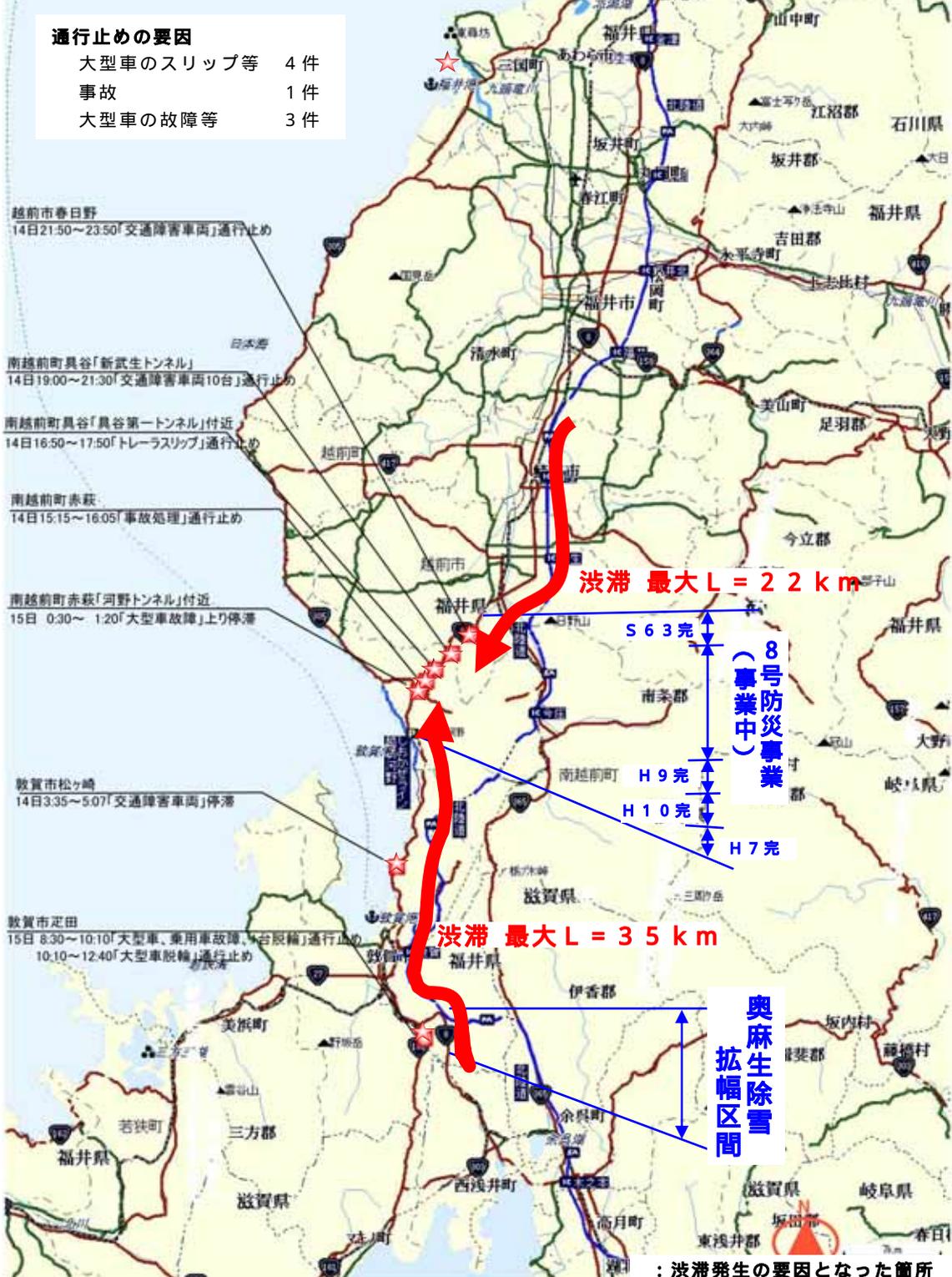
登坂車線が出来た事により、供用前は通行不能車両(障害車両)が発生した時には、現場まで渋滞及び停滞していた為、現場到着がとても困難でしたが、供用が開始されてからは大変スムーズに対応できるようになりました。

供用前は速度の遅い車両を追い越そうとする車両が反対車線を走行するなどの、危険な行為を一部車両が行っていましたが、登坂車線が出来た事により、そのような行為を行う車両はなくなり、通行車両の安全が確保されました。

【冬季の交通状況】

昨年の大雪の時、北陸自動車道（敦賀～今庄）の通行止めにより、国道8号等は交通集中が発生し、平面線形が悪い箇所や縦断線形の悪い箇所で大型車のスリップ等により渋滞が発生しましたが、当該区間においては事故等による通行止めも無く、安全な通行の確保ができました。

交通混乱の状況（平成17年12月14日～15日）



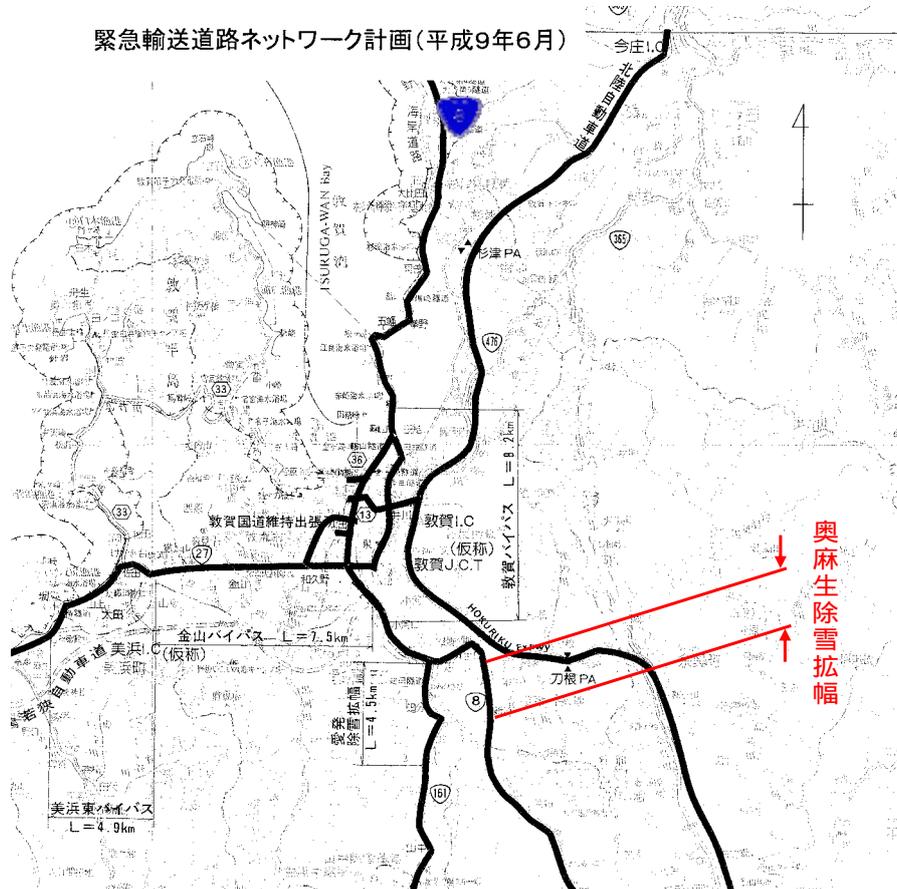
：渋滞発生の原因となった箇所

「防災性、安全性の向上による効果」

【道路の防災性の向上】

国道8号においては、15m以上の橋梁が57箇所(延べL=6,401m)ありますが、緊急輸送道路の対応が出来ていない橋梁は、奥麻生除雪拡幅区間の5橋のみでした。

奥麻生除雪拡幅整備に伴う老朽橋の架け替えにより、平成9年緊急輸送道路としての位置付けがされました。



【安全性の向上】

当該区間は、道路線形が悪く正面衝突、追突事故等により、死亡事故につながる様な重大事故が発生していました。しかし整備後には、事故件数が2件と大幅な改善が図られています。

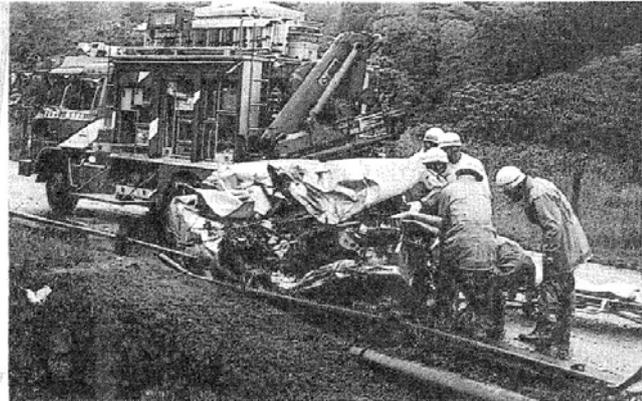
		事故件数	
原因	勾配	整備前	整備後
正面衝突	上り	2件	
	下り		
追突	上り	2件	2件
	下り		
転倒	上り		
	下り	1件	
合計		5件	2件

整備前(H8～H12.7)
整備後(H12.7～H16)

【平成6年6月14日 福井新聞より】



死亡事故発生箇所

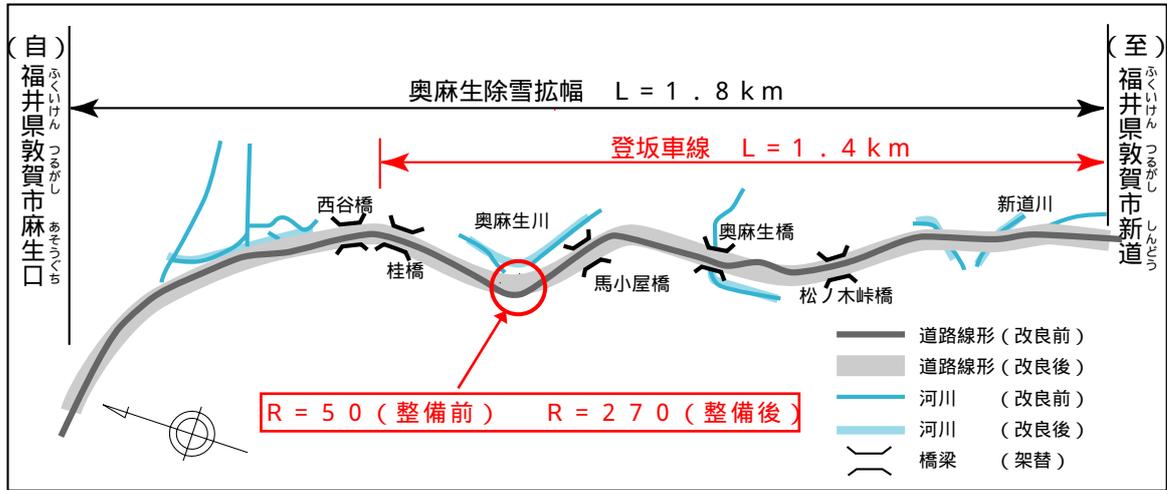


正面衝突 敦賀で夫婦死傷

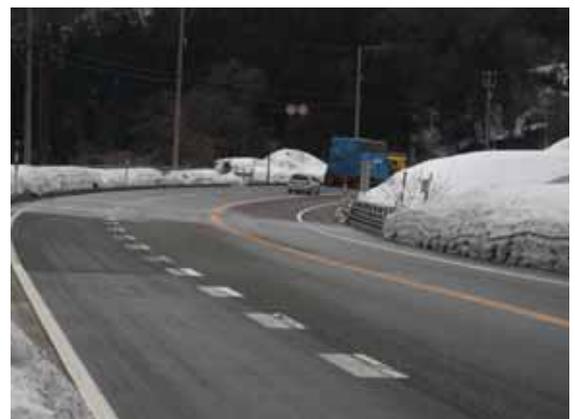
十三日午後四時四十五分、敦賀市新道の国道8号で、会社員、さん(40)の乗用車がセンターラインを越え、対向してきた、さんの運転手、さんは頭を強く打って即死、同乗の妻、さん(40)も頭などを打ち重傷を負った。敦賀署で原因を調査している。さん夫妻は旅行の途中で滋賀県方面に向かって

【走行性の確保】

整備前は最小曲線半径が50mの箇所がありました。当該事業により線形改良を行うとともに、登坂車線を設置したことにより、安全でスムーズな走行が確保されました。



【整備前】



【整備後】

道に関するエッセイ紹介

ちよっと道草

主婦・敦賀市在住
松永 篤子さん



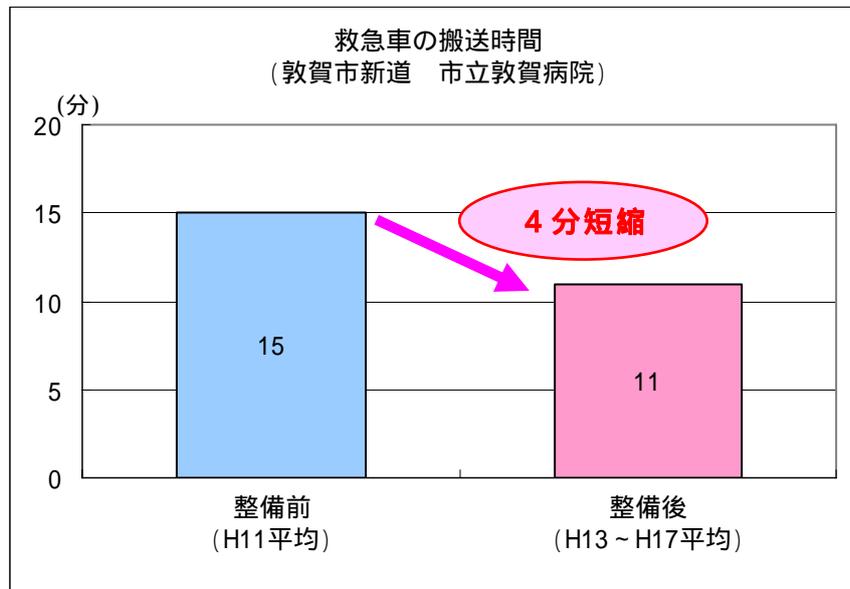
私の住んでいる地区は滋賀県との県境にあり、国道8号線が通っています。麻生口から新道野までの曲がりくねった道はここ数年間の工事で拡幅され、県境まで登坂車線のついた広い道路に変わりました。冬期には融雪装置のおかげで、よほどの事が無い限り渋滞もなくなって、地区住民も喜んでおります。

出典：みち倶楽部 2005年11月号
(福井河川国道事務所)

「沿線地域住民への整備効果」

【救急車による搬送時間の短縮効果】

奥麻生除雪拡幅の整備により、救急車の搬送時間が4分短縮しました。



出典：敦賀三方消防組合



5 . 今後の事後評価の必要性

奥麻生除雪拡幅事業により、冬期間における安全で円滑な交通の確保、交通事故の減少など、道路整備による効果が発現されています。

よって、これから先、大きな社会情勢や交通量の変化が無い限りにおいては、今後の事後評価の必要性は生じないと思われれます。

しかし、今後においても交通状況等の把握に努めます。

6 . 改善措置の必要性

奥麻生除雪拡幅事業は、十分な機能が発揮され改善措置は必要ありませんが、今後も適切な維持管理を推進し、その費用のコスト縮減に努め、一層の利用の促進を図ります。

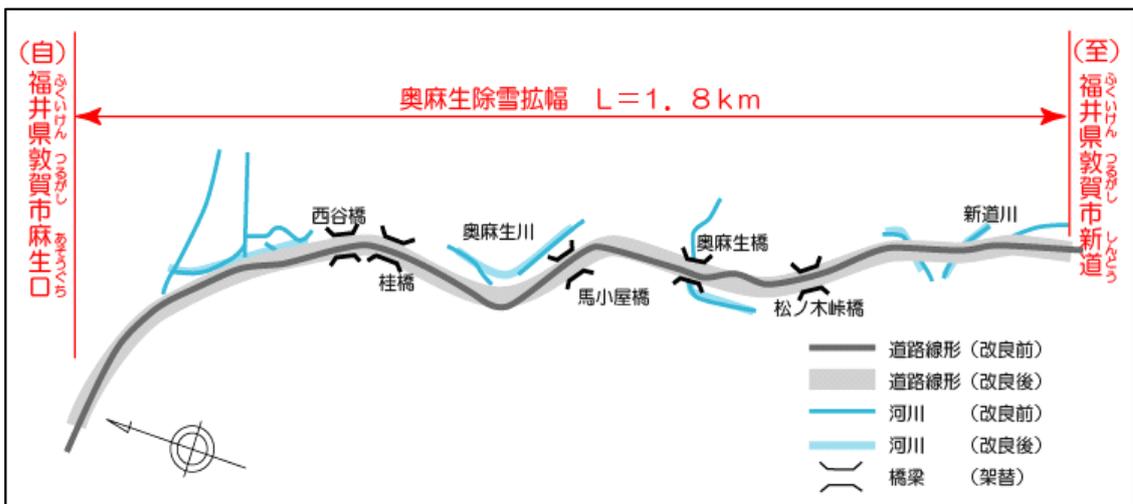
7 . 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はありません。

チェックリスト

事業名		一般国道8号 <small>おくあそ</small> 奥麻生除雪拡幅		事業種別	二次改築
事業の概要	起終点	自) <small>ふくいけんつるがしあそぐち</small> 福井県敦賀市麻生口 至) <small>ふくいけんつるがししんどう</small> 福井県敦賀市新道		延長	1.8 km
	事業化	昭和49年度	都市計画決定	-	
	用地着手	平成元年度	工事着手	平成2年度	
	全体事業費	約37億円			
事業の目的	<p>一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、北陸3県の主要都市及び滋賀県湖東地域を結び、京都に至る全長約560kmの主要幹線道路で北陸地方と近畿圏を連携し沿線地域の活性化を図るとともに、地域住民の生活道路としての役割を担っています。</p> <p>当該区間は、昭和26年に重要港湾と位置付けられた敦賀港と滋賀県北部地方を結び、関西圏と連携する広域な物流のネットワークの一部を形成する重要な区間となっていますが、山地部を通過することから、平面線形が悪く縦断勾配も厳しいため、冬期における交通の隘路となっていました。</p> <p>また、冬期降雪時において北陸自動車道が通行止めとなった場合の代替路線として、冬期間の交通機能を確保するための路線として重要な役割を担っています。</p> <p>奥麻生除雪拡幅は、当該区間の線形を改良し、現道拡幅により堆雪帯や登坂車線を設置するとともに、併せて歩道設置等を行い、冬季における安全で円滑な交通を確保し、交通事故の減少を図ることを目的とした事業です。</p>				
位置図	<p>位置図</p> <p>The map displays the project area in red, situated between Tsuruga City and Kanazawa City. It shows National Route 8 (purple line) and the Hokuriku Expressway (blue line). Key locations marked include Tsuruga City, Kanazawa City, and various surrounding towns and villages. A legend in the bottom right corner identifies the project area and other road types.</p>				

事業名	一般国道8号 <small>おくあそ</small> 奥麻生除雪拡幅	事業種別	二次改築
-----	------------------------------------	------	------



事業の経緯

事業化：昭和49年度
 用地着手：平成元年度
 工事着手：平成2年度
 全線供用：平成12年7月28日 L = 1.8 km (2車線)

事業期間の状況

当該地域は狭隘な山間部にあり、耕地等の利用可能地が非常に少ないこと等から、用地調査及び地権者の理解に時間を要し、事業が難航しましたが、平成12年度に全線完成しました。

事業名	一般国道8号 ^{おくあそ} 奥麻生除雪拡幅	事業種別	二次改築
-----	--------------------------------	------	------

客観的評価指標

政策目標	指標
1. 活力	円滑なモビリティの確保 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 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 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 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 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	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 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況 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が解消
都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果 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 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 中心市街地内で行われたことによる効果 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である D1D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 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
国土・地域ネットワークの構築	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 地域高規格道路の位置づけあり 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡ルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合） 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 現道等における交通不能区間が解消 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 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	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 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 主要な観光地へのアクセス向上による効果 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 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 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 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり 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
	安全で安心できる暮らしの確保 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 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 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 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が解消 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 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 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） 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 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CO ₂ 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NO ₂ 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

事業をめぐる社会情勢等の変化

事前に確認を行った指標に対応する項目及び事前の評価を行っていない項目で事後に確認される項目について評価を実施する。
事前の評価を行っていない事業については、事後に確認される項目について評価を実施する。
印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。
印の指標については定性的に効果の有無を確認する。
事前に確認した効果との乖離が生じた場合、その要因を確認する。

事業名	一般国道8号 ^{おくあそ} 奥麻生除雪拡幅	事業種別	二次改築
事業をめぐ る社会情 勢等の変 化	事後評価実施時点における評価指標該当項目		
	<p><u>1. 活力 ~ 円滑なモビリティの確保 ~</u> <u>~ 物流効率化の支援 ~</u> 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が解消 対象橋梁 ^{にしたにばし} 西谷橋、^{かつらばし} 桂橋、^{うまご} 馬小屋橋、^{やばし} 奥麻生橋、^{おくあそ} 奥麻生橋、^{まつのきとうげばし} 松の木峠橋</p> <p><u>2. 暮らし ~ 歩行者・自転車のための生活空間 ~</u> 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</p> <p><u>3. 安全 ~ 安全な生活環境の確保 ~</u> 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</p> <p><u>~ 災害への備え ~</u> 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五ヶ年計画に位置づけのある路線として位置づけあり 第1次緊急輸送道路として位置づけあり（緊急輸送道路ネットワーク計画）</p> <p>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 解消予定：対象橋梁 ^{にしたにばし} 西谷橋、^{かつらばし} 桂橋、^{うまご} 馬小屋橋、^{やばし} 奥麻生橋、^{おくあそ} 奥麻生橋、^{まつのきとうげばし} 松の木峠橋</p> <p><u>4. 環境 ~ 地球環境の保全 ~</u> 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 排出削減量（200t/年）</p> <p><u>~ 生活環境の改善・保全 ~</u> 現道等における自動車からの NO2 排出削減率 評価対象区間：奥麻生除雪拡幅区間現道（国道8号敦賀市麻生口～敦賀市新道） 排出削減量：0.8 t/年、排出削減率：1.6 割削減 現道等における自動車からの SPM 排出削減率 評価対象区間：奥麻生除雪拡幅区間現道 排出削減量：0.09 t/年、排出削減率：1.8 割削減</p>		

事業名	一般国道8号 <small>おくあそ</small> 奥麻生除雪拡幅	事業種別	二次改築
事業採択時の費用対効果 分析の要因の変化	<p>現在の費用便益比：B / C = 1.6 (基準年次 平成17年、検討年次40年間で算出)</p>		
今後の事業評価及び改善措置の必要性	<p>奥麻生除雪拡幅事業により、冬期間における安全で円滑な交通の確保、交通事故の減少など、道路整備による効果が発現されています。</p> <p>よって、これから先、大きな社会情勢や交通量の変化が無い限りにおいては、今後の事後評価の必要性は生じないと思われます。</p> <p>しかし、今後においても交通状況等の把握に努めます。</p> <p>また、奥麻生除雪拡幅は、十分な機能が発揮され改善措置は必要ありませんが、今後も適切な維持管理を推進し、その費用のコスト縮減に努め、一層の利用の促進を図ります。</p>		