資料２－５（１）

（事後評価）

# 道央圏連絡道路
# （一般国道337号）
# 泉郷（いずみさと）道路

# 事後評価結果準備書説明資料

令和6年度
北海道開発局

# 目　次

１．事業の概要　・・・・・・・・・・3
（１）事業の目的
（２）計画の概要
（３）経緯

２．社会経済情勢の変化　・・・・・・・・・・6

３．事業の効果の発現状況　・・・・・・・・・・7

４．費用対効果分析の要因の変化　・・・・・・・・・16

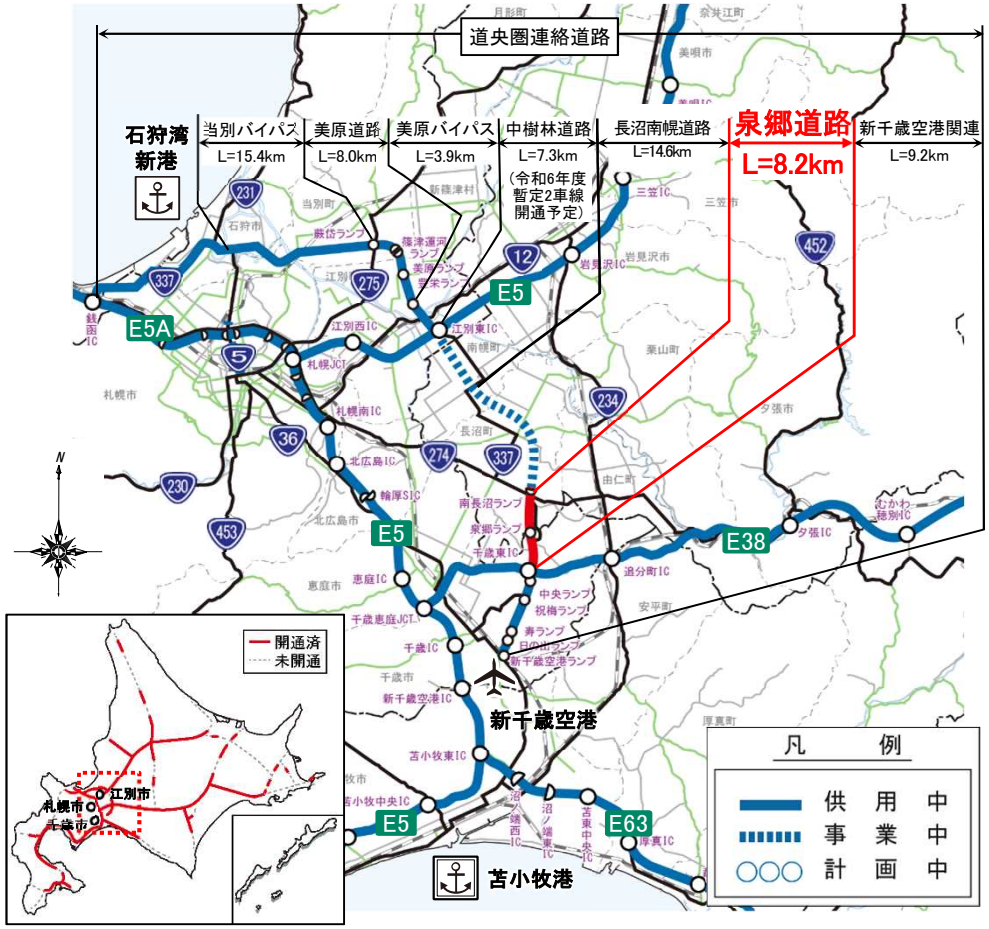
５．今後の事業評価の必要性等　・・・・・・・・・18

# 1. 事業の概要

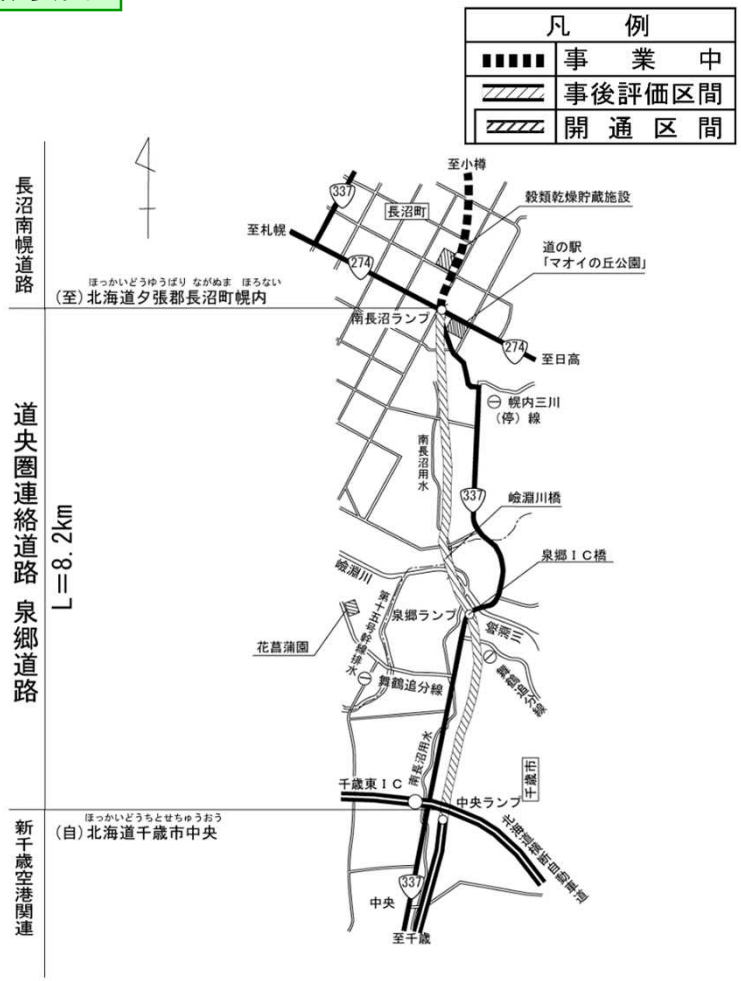
## (1)事業の目的

・道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る高規格道路。
・泉郷道路は、北海道横断自動車道千歳東ＩＣと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流の効率化等の支援を目的とした延長８．２ｋｍの事業。

■位置図




■事業概要図



# 1. 事業の概要

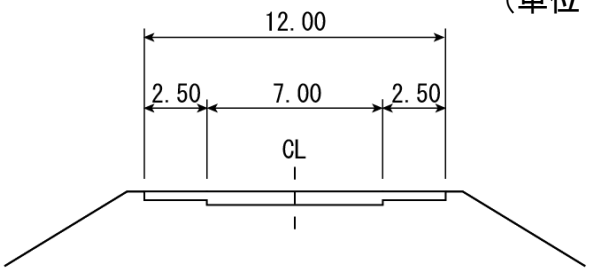
## (2)計画の概要

①起点　　····北海道千歳市中央（ほっかいどう ちとせ　ちゅうおう）
　終点　　····北海道夕張郡長沼町幌内（ほっかいどう ゆうばり ながぬまちょう ほろない）
②計画延長····８．２ｋｍ
③幅員　　····（１２．００ｍ）１９．７５ｍ
④構造規格····３種１級
⑤設計速度····８０ｋｍ/ｈ
⑥車線　　····（暫定２車線）４車線
⑦事業主体····北海道開発局

■横断図

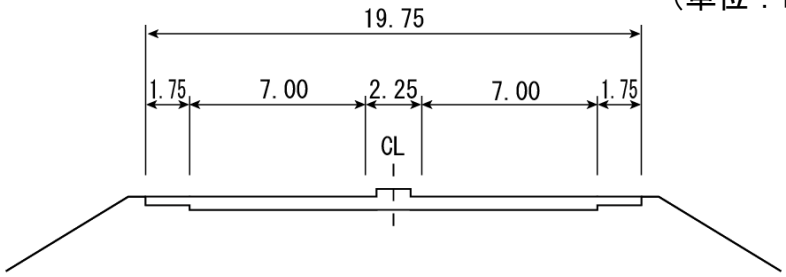
（暫定２車線）

（単位：ｍ）




４車線

（単位：ｍ）



# 1. 事業の概要

## (3)経緯

| | |
|---|---|
| 平成１３年度 | 事業化 |
| 平成１５年度 | 用地補償着手 |
| 平成１８年度 | 工事着手 |
| 平成２２年度 | 事業再評価 |
| 平成２５年度 | 事業再評価 |
| 平成２８年度 | 事業再評価 |
| 令和元年度 | 開通　L=8.2km |
| | 事業完了 |

■開通前

写真：札幌開発建設部（H28.7撮影）

■開通後

写真：札幌開発建設部（R2.6撮影）

# 2. 社会経済情勢の変化

## (1)事業周辺地域の状況

[高速交通ネットワークの整備状況]
- 平成23年10月　北海道横断自動車道 夕張IC～占冠IC開通
- 平成25年 8月　北海道縦貫自動車道 新千歳空港IC開通
- 令和 2年12月　北海道縦貫自動車道 苫小牧中央IC開通

[周辺道路の整備状況]
- 平成28年 1月　道央圏連絡道路 当別バイパス　全線開通
- 令和 6年 3月　北海道横断自動車道 追分町IC～夕張IC間 暫定2車線区間における 4車線化事業化

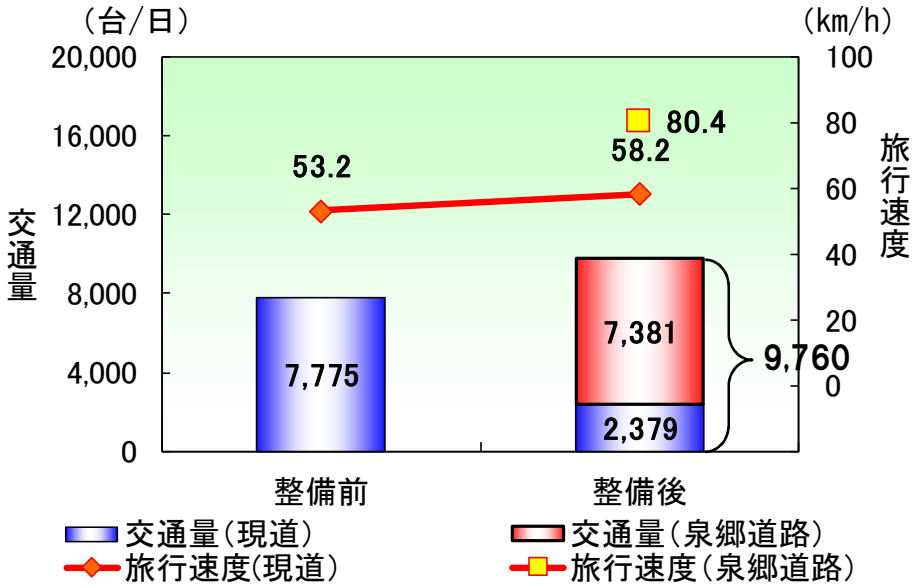
[その他]
- 平成24年12月　石狩湾新港石狩LNG基地稼働
- 平成29年 9月　北欧の風道の駅とうべつオープン
- 平成30年12月　新千歳空港国際線ターミナル前 エプロン拡張部暫定供用
- 平成31年 2月　石狩湾新港発電所　営業開始
- 令和 3年 7月　「北海道・北東北の縄文遺跡群」 世界遺産に登録
- 令和 5年 3月　北海道ボールパーク Fビレッジ開業

# 3. 事業の効果の発現状況

## (1)交通量及び旅行速度の状況

・当該事業区間の整備後の自動車交通量は、現道と当該道路を合わせて9,760台／日。
・当該事業区間の整備により交通転換が図られ、走行性が向上。

【整備前後の交通量及び旅行速度】




※整備前はH27調査
※整備後はR3調査

※本グラフの旅行速度とは、一般的に交通量が多くなる朝夕の時間帯の平均走行速度を示す。
（本資料で表示する「ピーク時旅行速度」と同義）

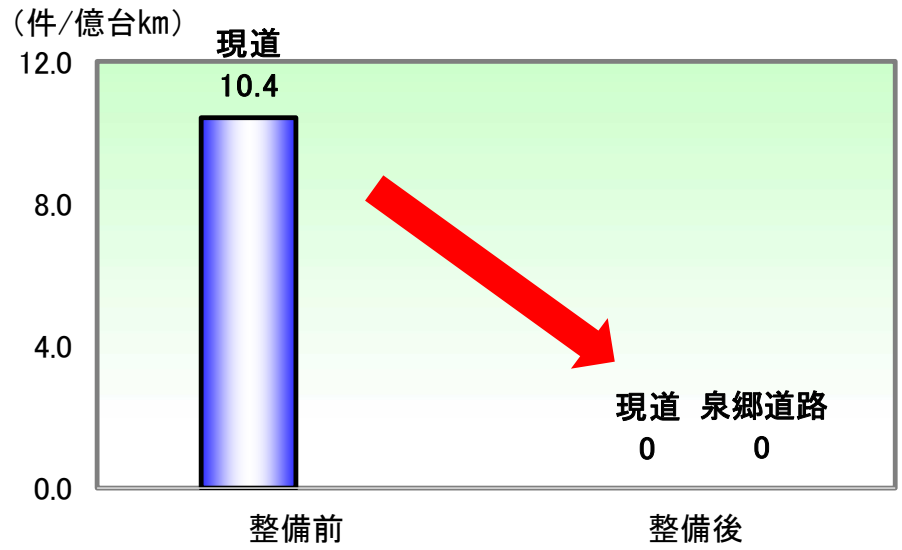
出典：全国道路・街路交通情勢調査

# 3. 事業の効果の発現状況

## (2)交通事故の状況

・事業区間における整備前後の事故率は、整備前の10.4件／億台kmであったのに対し、整備後は現道および当該道路ともに事故の発生はない。

【整備前後の事故率】




※整備前はH28～H30平均
※整備後はR2～R4平均

算出方法：（公財）交通事故総合分析センターのデータを基に、
事業区間における整備前後3年間の平均事故率を算出

# ３．事業の効果の発現状況

## （３）事業効果の確認

**事後評価にて確認した主な整備効果**

・企業立地の促進

・物流拠点間の利便性向上

・農産品の流通利便性向上

・水産品の流通利便性向上

・観光産業の支援

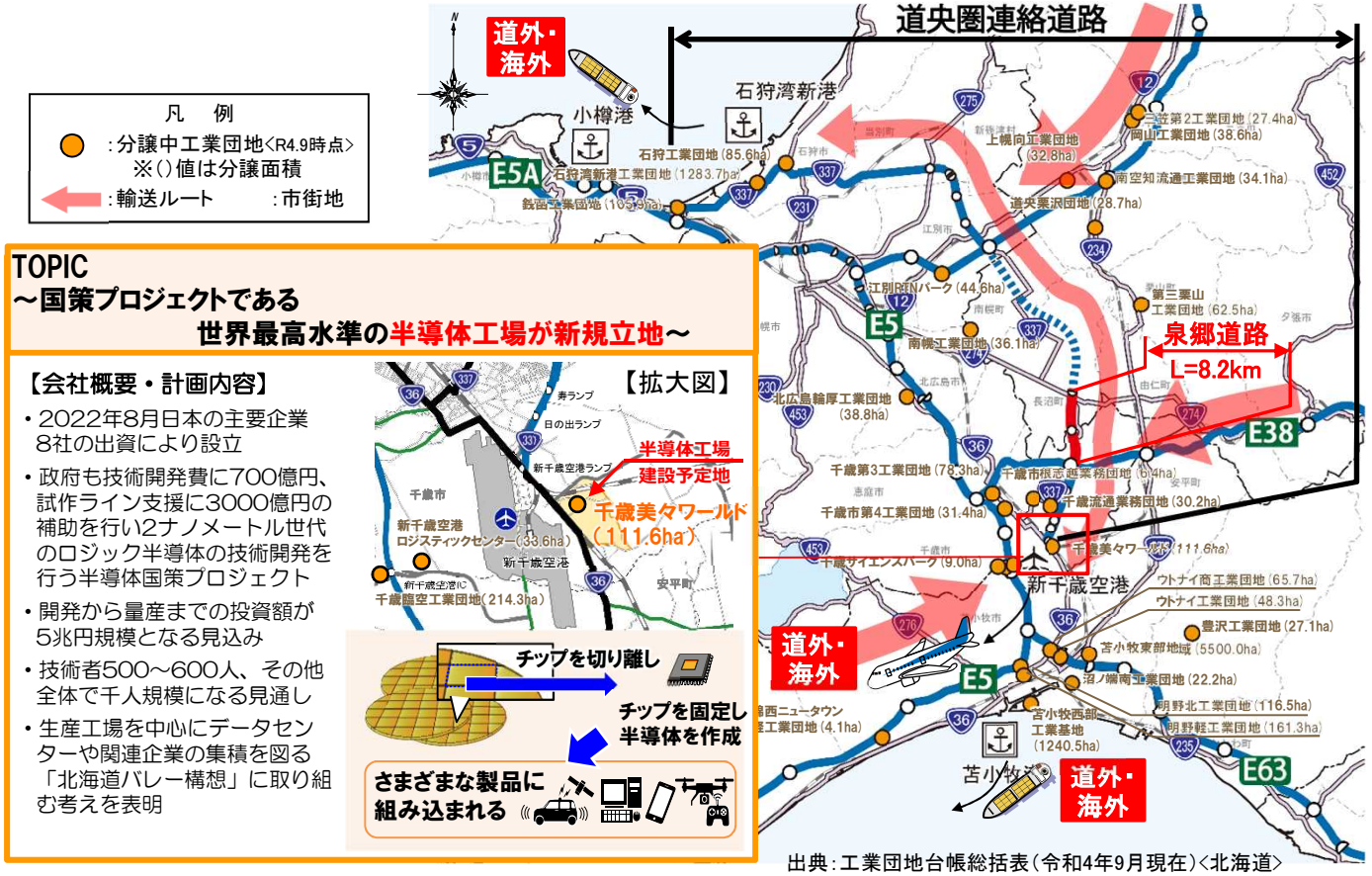
・道路交通の安全性向上

# 3. 事業の効果の発現状況

## (3)事業効果の確認(企業立地の促進)

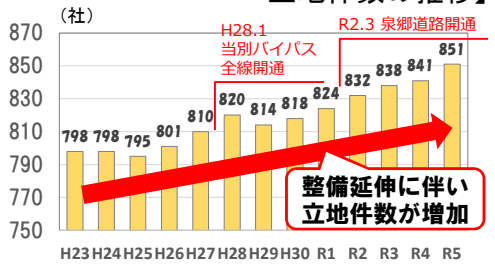
- 当該道路周辺の自治体では、道央圏連絡道路の整備による新千歳空港や石狩湾新港等へのアクセスの良さを売りに企業誘致を展開し、沿線の工業団地では企業立地数が増加傾向。
- 令和4年8月に設立された次世代半導体製造企業は、千歳市美々ワールド内に半導体工場を建設予定であり、それに伴い千歳市の地価が大幅に増加傾向。
- 当該道路の整備により、更に周辺の工業団地と新千歳空港や石狩湾新港など物流拠点へのアクセスが向上し、企業立地の促進や新たな雇用の創出など、地域活性化が促進。

【道央地域における工業団地の立地状況】



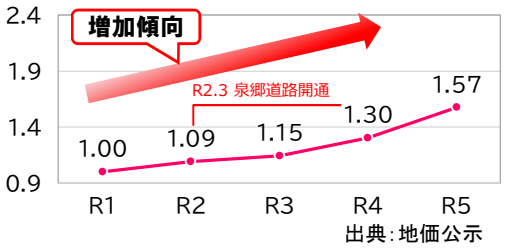

出典:工業団地台帳総括表(令和4年9月現在)<北海道>

【沿線自治体工業団地における立地件数の推移】




出典:石狩開発株式会社、南幌町、長沼町、千歳市

【千歳市の地価の増減率の推移】




出典:地価公示

**TOPIC**
**～国策プロジェクトである**
**世界最高水準の半導体工場が新規立地～**

**【会社概要・計画内容】**

- 2022年8月日本の主要企業8社の出資により設立
- 政府も技術開発費に700億円、試作ライン支援に3000億円の補助を行い2ナノメートル世代のロジック半導体の技術開発を行う半導体国策プロジェクト
- 開発から量産までの投資額が5兆円規模となる見込み
- 技術者500～600人、その他全体で千人規模になる見通し
- 生産工場を中心にデータセンターや関連企業の集積を図る「北海道バレー構想」に取り組む考えを表明




**■地域の声(R6.7　千歳市職員)**

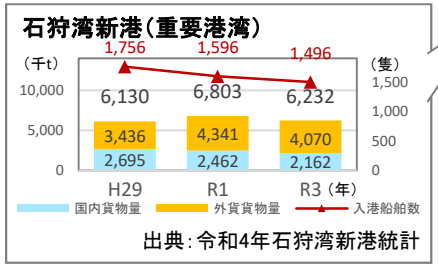
・千歳市には、空港および高規格道路等周辺に工業団地が集積し、物流事業者の立地が増えています。
・泉郷道路が整備されたことで、道内各地へのアクセス性が高まり、企業立地が促進され、地域の活性化に寄与しています。

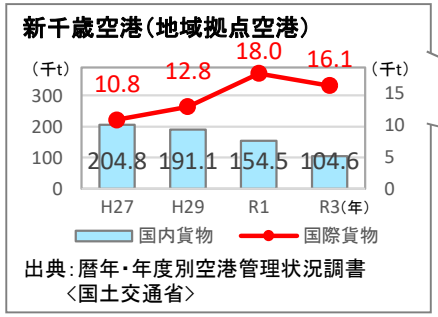
# 3. 事業の効果の発現状況

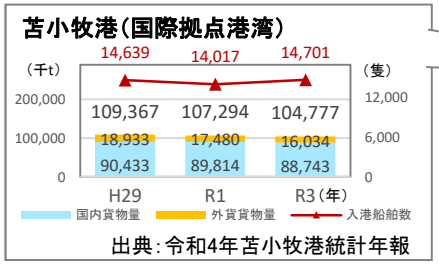
## (3)事業効果の確認(物流拠点間の利便性向上)

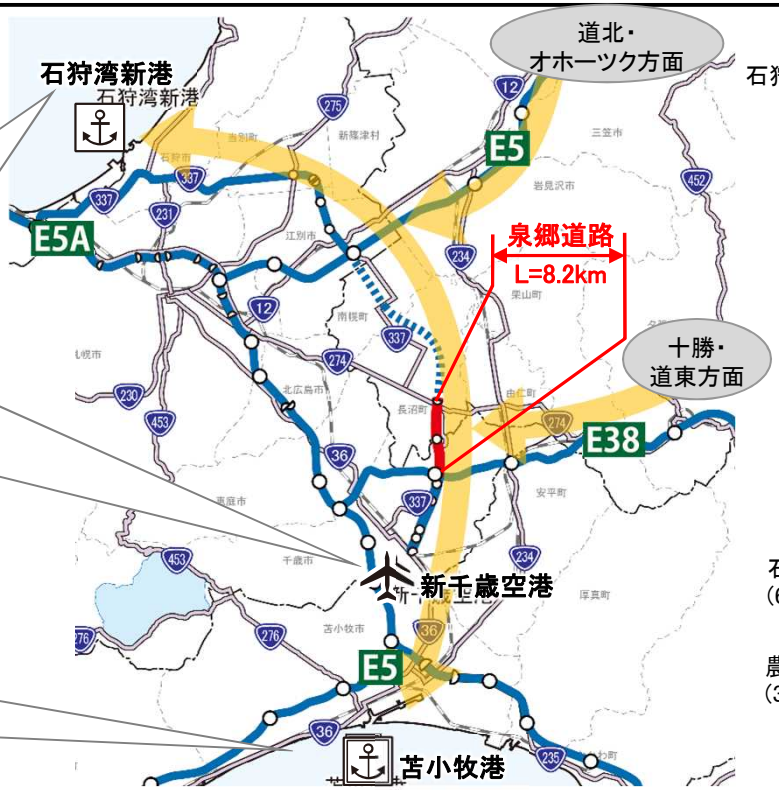
- 当該道路は、道央圏連絡道路の一部を構成し、高速ネットワークと一体となり、道内トップの貨物量を誇る新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港と北海道の各地を連絡する道路。
- 一方、道央圏連絡道路未整備区間は南幌町や長沼町市街地を通過するため、アクセスが悪く物流拠点間同士の連携強化が重要。
- 当該道路の整備により、石狩湾新港や苫小牧港への所要時間が短縮され、石油製品、農水産品等の物流輸送の利便性が向上。

【物流拠点の状況】

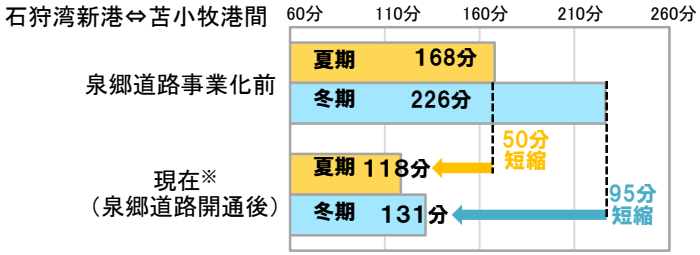


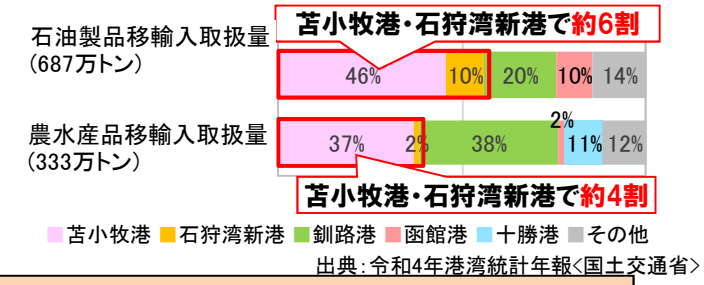

【道央圏連絡道路の整備による所要時間の変化】




※地域別に、冬期と夏期の平均旅行速度を算出し、一般道路の低減率をそれぞれ算出した。
(ETC2.0プローブデータを基に、R3～R5年度の冬期12月～3月と夏期4月～11月の旅行速度を比較して算出)

出典:平成11年度全国道路・街路交通情勢調査<国土交通省>
令和3年度全国道路・街路交通情勢調査<国土交通省>

【道内港湾における石油製品及び農水産品取扱貨物量割合(R4年)】




出典:令和4年港湾統計年報<国土交通省>

■地域の声(R6.9 運送事業者職員)
・石狩湾新港に向かう場合、国道337号経由で移動しており、その際、整備された泉郷道路も利用していますが、整備前に利用していた現道に比べて走りやすく走行性が向上するとともに、事故の危険性が軽減し安全性も向上しています。

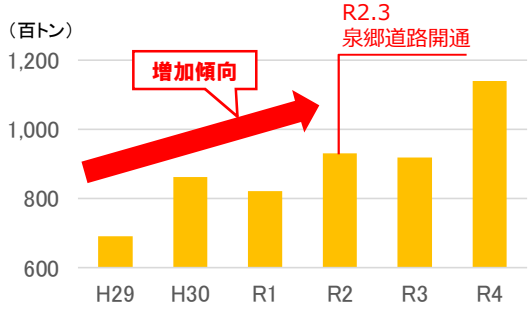
# 3. 事業の効果の発現状況

## (3)事業効果の確認(農産品の流通利便性向上)

・道産米は、近年、国内出荷量が増加傾向となっており、道内港湾全体の約9割が苫小牧港を経由して移出。
・道産花きの約8割が道外に出荷されており、東京中央卸売市場では最盛期の夏期には約8割を占有。
・当該道路の整備により、農産品の道外出荷を担う新千歳空港や苫小牧港への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性が向上。

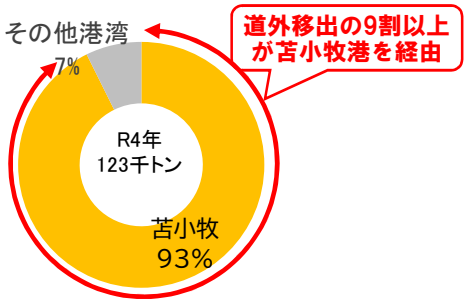
【新千歳空港および苫小牧港への農産物の輸送状況】

【道産米の苫小牧港からの道外移出推移】



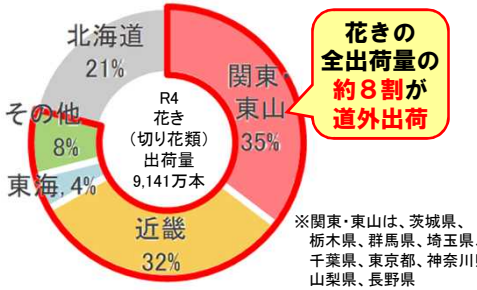

出典:苫小牧港港湾統計

【道産米の道内港湾別移出状況】




出典:令和4年北海道港湾統計

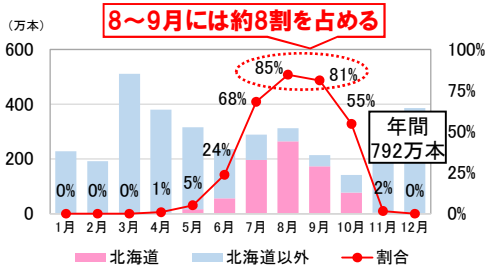
【北海道産花きの出荷先(R4年)】




※関東・東山は、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県

出典:R5度農畜産物及び加工食品の移出実態調査<R4産花き対象>

【スターチスの東京卸売市場取扱量及び道内産シェア(R4年)】




出典:令和4年東京都中央卸売市場 市場統計情報<東京都>

■地域の声(R6.7 JA月形職員)
・鮮度低下が商品価値を下げてしまうため、商品価値を下げず花きの鮮度を保ったまま東京など大消費地に届ける必要があり、速く確実に輸送できる輸送ルートの確保が大事になります。
・泉郷道路が整備され、定時性や確実性が向上し、流通の利便性が向上しています。

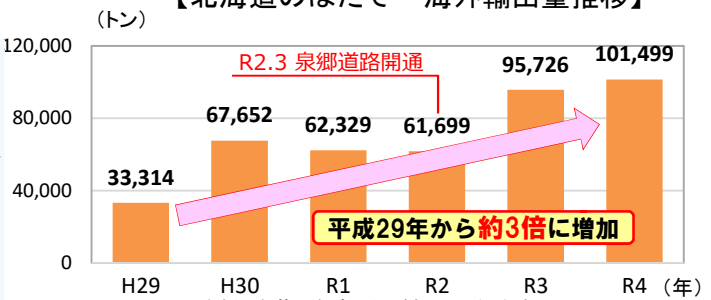
# 3. 事業の効果の発現状況

## (3)事業効果の確認(水産品の流通利便性向上)

・北海道産ほたての海外輸出量は平成29年から約3倍に増加し、活ほたての全数※1が新千歳空港から、冷凍ほたての約7割は苫小牧港から輸出。
・東京中央卸売市場のほたて取扱量のピーク時における北海道産のシェアは約6割を占め、鮮度保持のため速達性及び安定性の高い輸送ルートの確保が重要。
・当該道路の整備により、水産品の道外出荷や海外輸出を担う新千歳空港や苫小牧港への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性が向上。

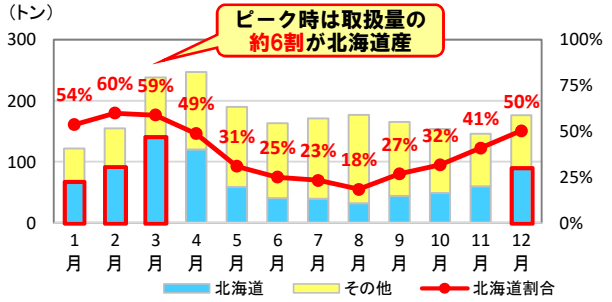
【当該道路周辺におけるほたて輸送の一例】

【北海道のほたて※2海外輸出量推移】



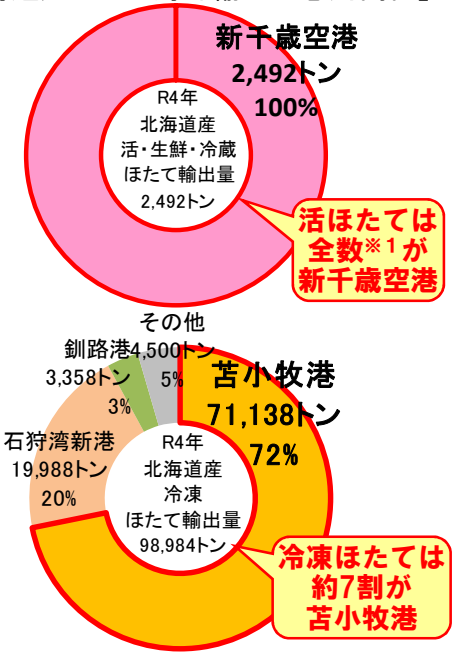

※2:ほたては活・生鮮・冷蔵、冷凍、くん製、その他を含む
出典:貿易統計<財務省>

【東京中央卸売市場の月別北海道産ほたての取扱状況】




出典:R4年東京都中央卸売市場統計情報<東京都>

【北海道産ほたて海外輸出形態別割合】




出典:貿易統計<財務省>

※1 北海道から直接海外への輸出は全数新千歳空港(道外の港等を経由した輸出は除く)

■地域の声(R6.7 運送事業者職員)
・当社では稚内産活ホタテを札幌市場及び海外向けに新千歳空港に輸送しています。道央圏連絡道路の並行現道区間は、交差点での停止や右左折が必要で安全性、走行性が課題となっていました。
・泉郷道路は現道区間に比べて、安全性、走行性に優れ、時間も読めるので定時性が向上しています。

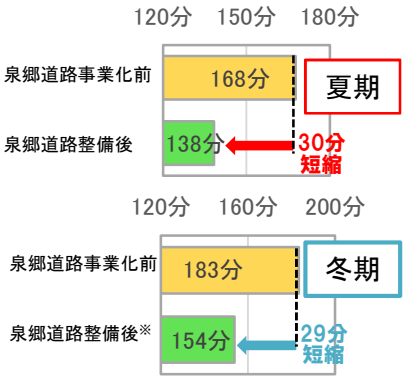
# 3. 事業の効果の発現状況

## (3)事業効果の確認(観光産業の支援)

・新千歳空港は、北海道の玄関口として国内・国際線乗降客数が道内空港全体の８割を占めており、コロナの影響により一時利用客が減少していたが、近年利用客も回復し、道内観光客も増加傾向。
・観光や仕事等を目的とした新千歳空港利用客の約５割は、空港利用の交通手段として、自動車交通を利用。
・当該道路の整備により、北海道内の主要観光地へのアクセスが向上し観光産業を支援。

【新千歳空港への所要時間】

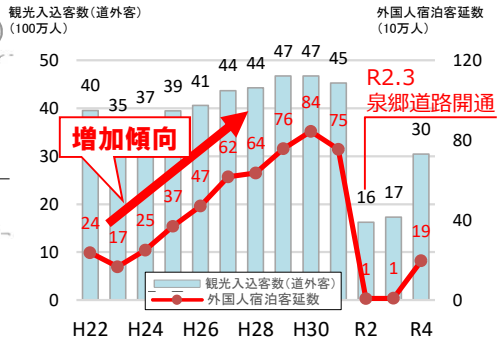
【旭川市～新千歳空港所要時間】




出典:平成11年度全国道路・街路交通情勢調査<国土交通省>
令和3年度全国道路・街路交通情勢調査<国土交通省>

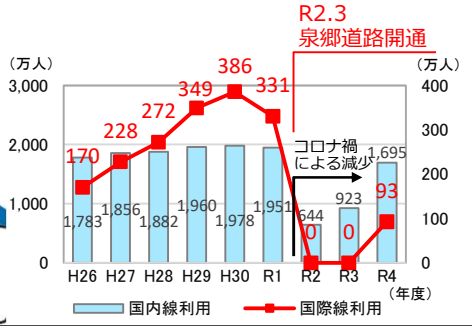
※地域別に、冬期と夏期の平均旅行速度を算出し、一般道路の低減率をそれぞれ算出した。(ETC2.0プローブデータを基に、R3～R5年度の冬期12月～3月と夏期4月～11月の旅行速度を比較して算出)

【北海道内の観光入込客数の推移】

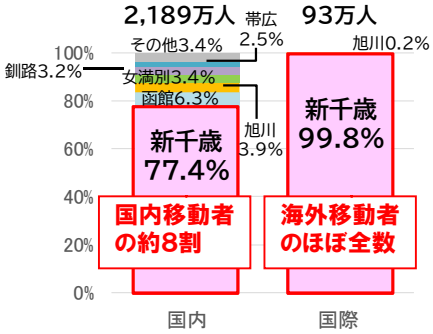



資料:北海道観光入込客数調査報告書

【新千歳空港輸送人員変化】

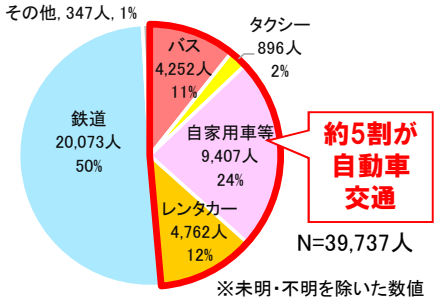



【道内空港の輸送人員シェア(R4年度)】




資料:空港管理状況調書 (国土交通省)

【新千歳空港利用交通手段】




※未明・不明を除いた数値

出典:令和3年度航空旅客動態調査<国土交通省>

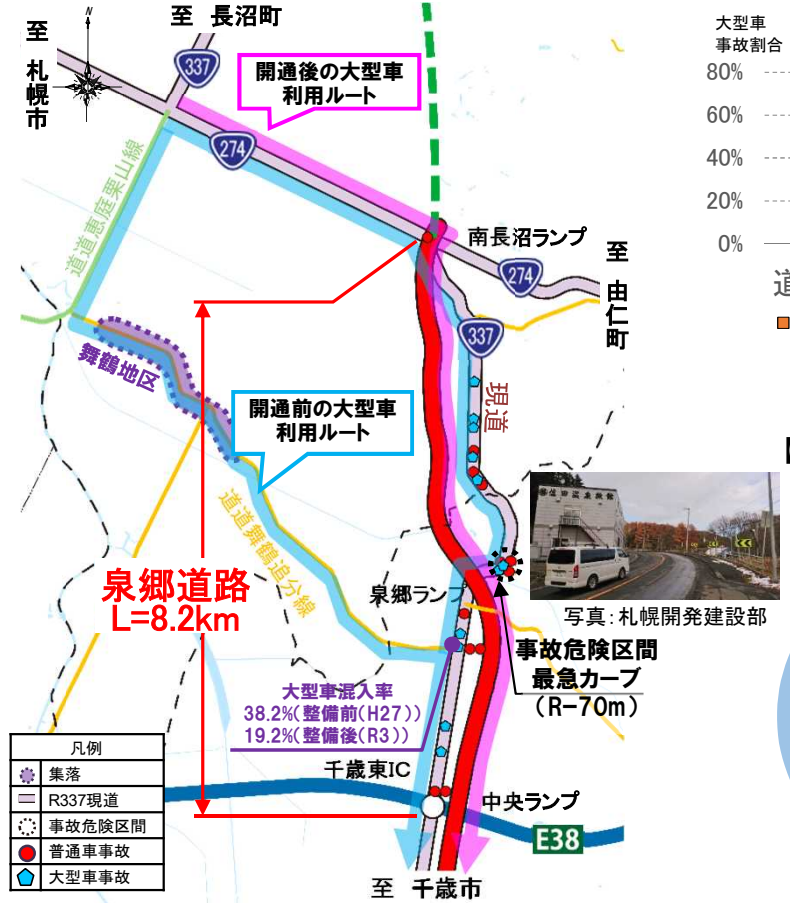
■地域の声(R6.7 観光バス事業者職員(美唄市))
・泉郷道路開通前は、当社から新千歳空港に行くまでは、札幌経由の高速道路を利用していましたが、開通後は泉郷道路を利用するようになりました。
・高速道路はインターチェンジから空港までが遠く不便でしたが、泉郷道路から道央圏連絡道路を利用すると空港まで直通で行けるので、非常に便利です。

# 3. 事業の効果の発現状況

## (3)事業効果の確認(道路交通の安全性向上)

- 当該道路の並行区間では、整備前のH21～H30年の10年間で死亡事故2件を含む23件の交通事故が発生。大型車事故が道内国道平均の約2倍であり、追突事故が約6割。
- 当該道路の整備により、規格の高い道路へ大型車が転換することで並行現道の交通事故が緩和するなど、道路交通の安全性が向上。

【当該区間周辺の危険箇所及び大型車の利用ルート】

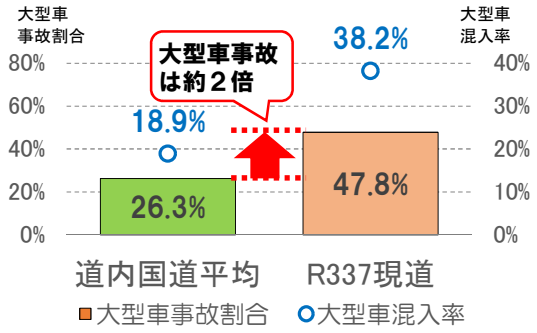



出典:全国道路・街路交通情勢調査、
事故ゼロプラン(H25年度)<北海道開発局>、
交通事故データ(H21～H30)



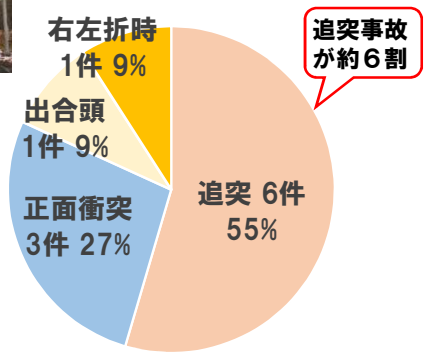
写真:札幌開発建設部

【現道337号整備前の大型車事故発生割合】



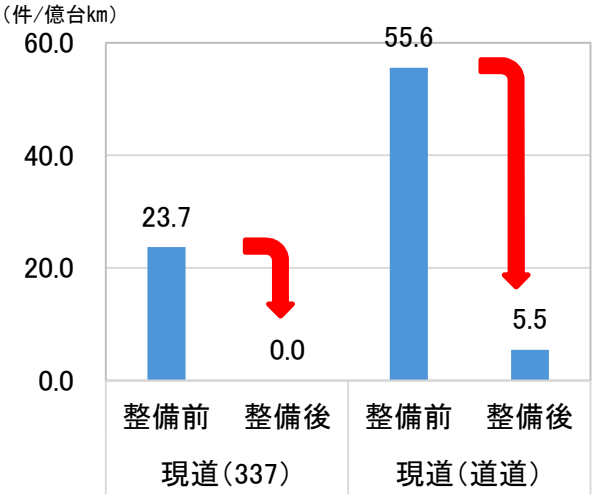

出典:交通事故データ(H21～H30)、
H27全国道路・街路交通情勢調査

【現道337号整備前の大型車の事故類型別発生割合】




出典:交通事故データ(H21～H30)

【泉郷道路開通後の現道の死傷事故率の変化】




出典:整備前　H10～H12の4～12月平均事故件数(交通事故データ)
H22,27全国道路・街路交通情勢調査
整備後　R2～R4の4～12月平均事故件数(交通事故データ)
R5警察庁ウェブサイト
(https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/opendata/2023/opendata_2023.html)
H27全国道路・街路交通情勢調査

■地域の声(R6.8　舞鶴地区地域住民)
・開通前は、新千歳空港方面等への抜け道として使用され、大型車の通行が多い状況でした。
・開通後は、大型車が減少しており、地区の安全性が向上しました。

# 4. 費用対効果分析の要因の変化

## (1)計画時との比較

| | H22再評価時点<br>(計画時) | R6事後評価時点 | 備考<br>(計画時からの主な変更点) |
|---|---|---|---|
| 事業諸元 | L=8. 2km | L=8. 2km | |
| 計画交通量 | 14, 400～<br>15,000台/日 | 19, 800～<br>21, 600台/日 | ・将来交通需要推計の見直し<br>H22再評価時:H17全国道路・街路交通情勢調査(フルネット)<br>R06事後評価時:H27全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット)<br><br>・泉郷道路の速度の見直し<br>H22再評価時:60km/h<br>R06事後評価時:70km/h ※規制速度の見直しによる変更 |
| 事業完了年度 | 平成33年度 | 令和元年度 | ・H22再評価時:完成4車線による開通<br>・R06事後評価時:暫定2車線による開通 |
| 総事業費 | 約203億円 | 約233億円 | ・埋蔵文化財調査費の見直し及び軟弱地盤対策工の見直し等による増加 |
| 総費用<br>C | 約202億円<br>(基準年H22) | 約387億円<br>(基準年R6) | ・基準年の変更による増<br>・総事業費の増<br>※総費用は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化) |
| 総便益<br>B | 約259億円<br>(基準年H28) | 約861億円<br>(基準年R6) | ・基準年の変更による増<br>・将来交通需要推計の見直しによる増<br>※走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少による便益を計上<br>※総便益は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化) |
| 費用対効果<br>B/C | 1. 3 | 2. 2 | ・費用の増及び事業期間の短縮、便益額の増 |

※計画交通量は、H22再評価時:R12、R06事後評価:R22将来交通量の推計値

# 4. 費用対効果分析の要因の変化

## (2)事業の投資効果【試算(地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値)】

| | 各項目毎の便益額 | |
|---|---|---|
| 地域の特殊性を考慮した便益(※) | 救急医療改善効果 | 2.3億円 |
| | 余裕時間の短縮による効果 | 167億円 |
| | $CO_2$排出削減による効果 | 1.8億円 |
| | 合　計 | 171億円 |

※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値
※便益については、基準年における現在価値後の値

# 5. 今後の事業評価の必要性等

## ○今後の事後評価及び改善措置の必要性

泉郷道路の整備により、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流の効率化等の支援など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。

## ○事業実施による環境の変化

評価対象区間については、いずれも環境保全目標を満足している。
なお、事業実施中及び事業完了後についても、環境への影響は確認されていない。

## ○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

現道の交通状況や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができた。

今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し、調査分析進めていくことが重要である。

また、事業評価手法の見直しの必要性はないものと考える。

目的としている事業の効果が発現しており、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、本案を事後評価結果の案としてお諮りいたします。