

事後評価結果（平成22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	ひだか 日高自動車道（一般国道２３５号） あつまもんべつ 厚真門別道路	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：ほっかいどうゆうふつ あつま はまあつま 北海道勇払郡厚真町字浜厚真 至：ほっかいどう さる ひだか びらが 北海道沙流郡日高町字平賀			延長	20.0km

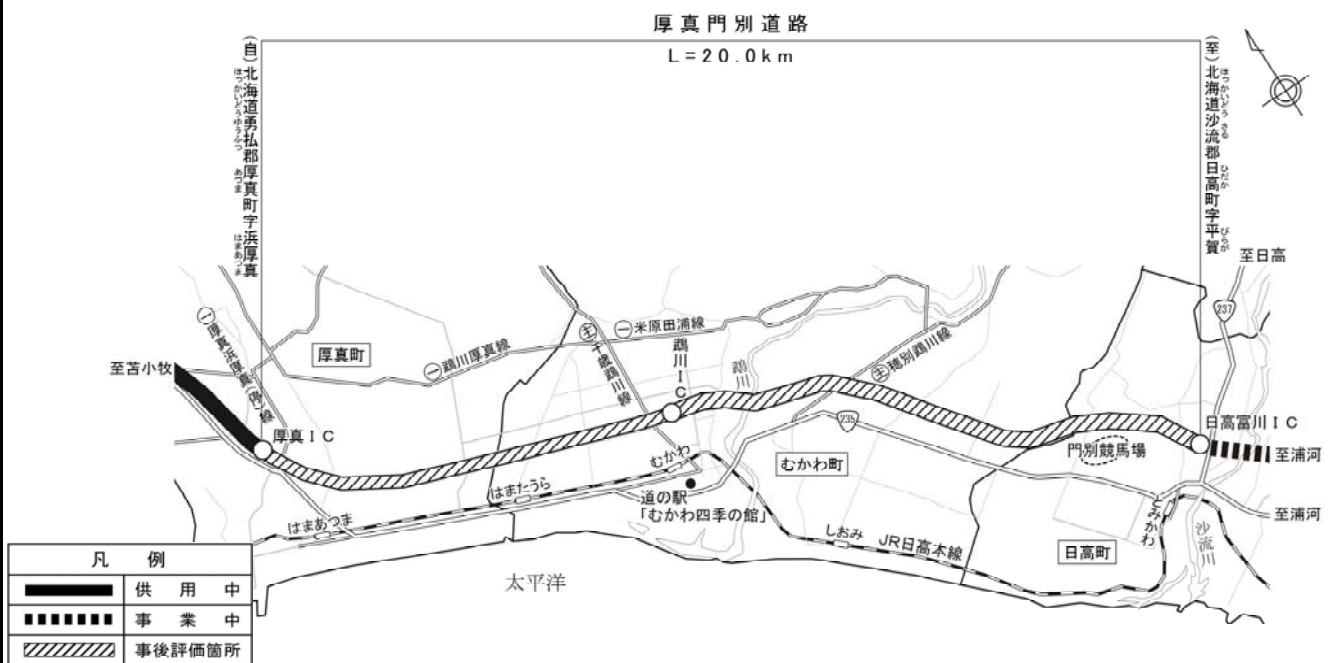
事業概要

日高自動車道は、北海道縦貫自動車道苫小牧東インターチェンジから分岐し、浦河町に至る延長約120kmの一般国道の自動車専用道路であり、北海道縦貫自動車道と一体となり道央圏と日高地域を結ぶ高速交通ネットワークを形成するものである。このうち厚真門別道路は、厚真インターチェンジから日高富川インターチェンジに至る延長約20kmの事業である。

事業の目的・必要性

厚真門別道路は高速ネットワークの拡充により、拠点都市へのアクセス向上、交通混雑の緩和、日常生活圏中心都市へのアクセス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	H2年度	用地着手	H4年度	供用年	(当初) — / H17年度	変動	1.0倍
		都市計画決定	—	工事着手	H5年度	(暫定/完成)	(実績) — / H17年度		
	事業費	計画時	(名目値) — / 636億円	実績	(名目値) — / 636億円			変動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実績値) — / 585億円	(暫定/完成)	(実績値) — / 585億円				
	交通量 (当該路線)	計画時		実績				変動	106%
		(供用前現道)	14,634 台/日	(当該路線/235号)	10,458 / 5,056 台/日				
	旅行速度向上		42.1 → 69.7 km/h	交通事故減少		30.0 → 8.6 件/億台・日			
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H11年度	(供用後) H21実測調査	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) H12～14年平均値	(供用後年次) H18～20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	1.6	総費用	942億円	総便益	1,528億円	基準年		
			事業費 : 853億円		走行時間短縮便益 : 1,182億円		平成22年度		
			維持管理費 : 89億円		走行経費減少便益 : 236億円				
					交通事故減少便益 : 111億円				
事業遅延によるコスト増			費用増加額	0億円	便益減少額	0億円			

	事業遅延の理由 ――
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 定性的効果 ①高規格幹線道路網の形成による、拠点都市へのアクセス向上 ・当該事業の整備により、むかわ町、平取町、日高町と札幌市や苫小牧市など拠点都市のアクセスが向上した。 ②市街地の交通混雑が緩和 ・観光時期などにおける交通混雑が緩和され、むかわ町市街の円滑なアクセスが可能となった。 ③日常活動圏中心都市である苫小牧市へのアクセス向上 ・当該事業の整備により、むかわ町、平取町、日高町から苫小牧市へのアクセスが向上し、地域住民の生活利便性向上が図られた。 ④農水産物の流通の利便性向上 ・農産物輸送の迅速性や軽種馬輸送の安定性、安全性が高まり、地域の産業を支える農産物の流通の利便性向上が図られた。 ⑤高次医療施設へのアクセス向上 ・当該事業の整備により、苫小牧市立病院等へのアクセスが向上し、救急搬送の安全性・確実性が図られた。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。 供用後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。
	その他評価すべきと判断した項目 CO2の削減が図られている。
	事業評価監視委員会の意見 1 道路事業における3便益以外の評価にあたっては、地域の特殊性等を考慮した評価をさらに検討するとともに、定性的効果については、客観的な説明ができるよう努めること。 2 鉄道などの公共交通機関が少なく、広大な北海道においては、道路は重要な役割を担っており、ネットワークがつながって本来の効果を発揮するものである。よって、現況及び事業化済みの箇所のみネットワーク設定で、将来交通需要推計を行うのは疑問であり、ネットワーク設定のあり方について、引き続き検討すること。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ●人口・産業等の社会経済情勢の変化 (対象地域：むかわ町、平取町、日高町) ・人口は、事業化当時37.2千人(H2)→供用後31.5千人(H17)であり、減少傾向にある。(国勢調査) ・農業産出額は、事業化当時約295億円(H2)→供用後約233億円(H17)であり、減少傾向にある。 (北海道農林水産統計年報) ・漁獲高は、事業化当時約15億円(H2)→供用後約16.8億円(H17)であり、増加傾向にある。 (北海道水産現勢)
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 厚真門別道路の整備後、拠点都市へのアクセス向上や市街地の交通混雑の緩和など当初の目的も達成されている。さらに、地域産業の支援等、地域にとって重要な役割を果たしていることから、今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性はない。 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。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 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はない。
	特記事項 特になし

※ 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。