事後評価結果（令和6年度）

担　当　課:北海道開発局建設部道路計画課
担当課長名:村上　睦

事業名	道央圏連絡道路（一般国道３３７号） 泉郷道路	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:北海道千歳市中央 至:北海道夕張郡長沼町幌内			延長	8．2km

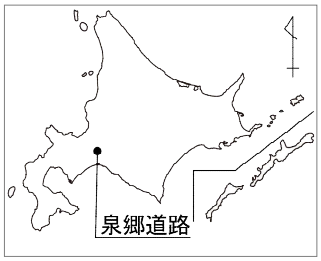
事業概要

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である。
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の事業である。

事業の目的･必要性

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事業である。

事業概要図



凡　例	
■■■■	事　業　中
▨▨▨	事後評価区間
▨▨▨	開　通　区　間

事業の効果等

事業期間	事業化年度	H13年度	用地着手	H15年度	供用年	(当初) －/H33年度	変動 0.9倍
	都市計画決定	－	工事着手	H18年度	(暫定/完成)	(実績) R01年度/－	
事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) －/203億円 (実質値) －/208億円	実　績 (暫定/完成)	(名目値) 233億円/－ (実質値) 239億円/－			変動 1.1倍
交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	－/14,400～15,000台/日	実　績 (暫定/完成)	19,800～21,600台/日/－			変動 138～144%

旅行速度向上 (供用前現道→供用後現道/当該路線)	53.2 → 58.2/80.4km/h (供用前年次)H27年　(供用後年次)R3年	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道/当該路線)	10.4 → 0.0/0.0件/億台km (供用前年次)H28～30年平均値　(供用後年次)R2～4年平均値		
費用対効果分析結果（当初）	B/C 1.3	EIRR 5.3%	総費用 202億円 事業費: 168億円 維持管理費: 34億円 更新費: －億円	総便益 259億円 走行時間短縮便益: 175億円 走行経費減少便益: 54億円 交通事故減少便益: 29億円	基準年 平成22年
費用対効果分析	B/C 2.2	EIRR 8.9%	総費用 387億円 事業費: 329億円	総便益 861億円 走行時間短縮便益: 623億円	基準年 令和6年

結果 （事後）			維持管理費: 58億円 更新費: −億円	走行経費減少便益: 180億円 交通事故減少便益: 58億円

事業遅延による コスト増	費用増加額 44.5億円	便益減少額 −46.9億円

事業遅延の理由

−

交通量変動の理由

計画時は、規制速度を60km/hとしていたが、規制速度の見直しにより70km/hとなったため、交通量に変動が生じたものと考えられる。

客観的評価指標に対応する事後評価項目

事業の整備効果

① 企業立地の促進

・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。

② 物流拠点間の利便性向上

・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。

③ 農産品の流通利便性向上

・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。

④ 水産品の流通利便性向上

・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。

⑤ 観光産業の支援

・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。

⑥ 道路交通の安全性向上

・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。

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綱に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、騒音、植物、動物の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。

その他評価すべきと判断した項目

特になし

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された事後評価結果準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

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：千歳市、長沼町）

・人口は、事業化当時約101千人(H13)→開通後約107千人(R6)となっている。

（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査）

・自動車保有台数は、事業化当時約57千台(H13)→開通後約65千台(R6)となっている。

（北海道自動車統計）

今後の事後評価の必要性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。
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、調査分析を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。
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（4%）を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。