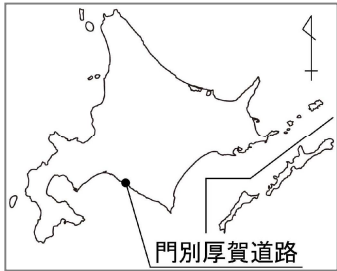
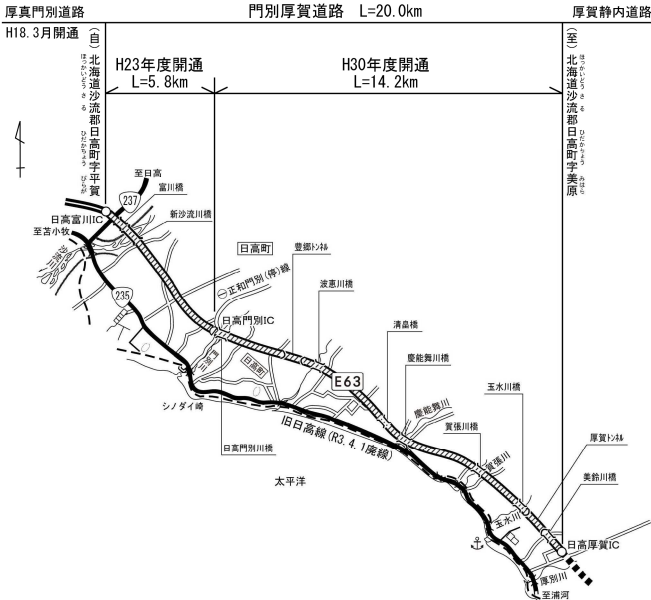


事後評価結果（令和5年度）

担当課：北海道開発局 建設部 道路計画課

担当課長名：坂 憲浩

事業名	ひだか 日高自動車道（一般国道235号）門別厚賀道路		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：北海道沙流郡日高町字平賀 至：北海道沙流郡日高町字美原				延長	20.0km																																																																																																														
事業概要																																																																																																																				
日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。 門別厚賀道路（20.0km）は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした事業である。																																																																																																																				
事業の目的・必要性																																																																																																																				
門別厚賀道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした事業である。																																																																																																																				
事業概要図																																																																																																																				
 門別厚賀道路  厚真門別道路 H18.3月開通 門別厚賀道路 L=20.0km H23年度開通 L=5.8km H30年度開通 L=14.2km 厚賀静内道路 （仮称） 北海道沙流郡日高町字美原																																																																																																																				
<table><tr><td rowspan="5">事業の 効果等</td><td>事業期間</td><td>事業化年度</td><td>H5年度</td><td>用地着手</td><td>H10年度</td><td>供用年</td><td>(当初)－/H29年度</td><td>変動</td><td>1.0倍</td></tr><tr><td></td><td>都市計画決定</td><td>－</td><td>工事着手</td><td>H13年度</td><td>(暫定/完成)</td><td>(実績) H30年度/－</td><td>変動</td><td>0.8倍</td></tr><tr><td>事業費</td><td>計画時 (暫定/完成)</td><td>(名目値) ー/ 950億円 (実質値) ー/ 943億円</td><td>実績 (暫定/完成)</td><td>(名目値) 789億円 /－ (実質値) 798億円 /－</td><td></td><td></td><td>変動</td><td>49%</td></tr><tr><td>交通量 (当該路線)</td><td>計画時 (暫定/完成)</td><td>(H22年) ー/ (235号) 8,816台/日</td><td>実績 (暫定/完成)</td><td>(R3年) (当該路線) 4,559台/日 (235号) 3,041台/日 /－</td><td></td><td></td><td>変動</td><td></td></tr><tr><td>旅行速度向上</td><td>50.9 → 60.2 / 74.6 km/h (供用前年度－供用後年度/当該路線) (供用前年度) H22年 (供用後年度) R3年</td><td>交通事故減少</td><td>15.6 → 4.4 / 1.0 件/億台km (供用前年度－供用後年度/当該路線) (供用前年度) H20～22年平均値 (供用後年度) R1～3年平均値</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">費用対効果 分析結果 (当初)</td><td>B/C</td><td>1.8</td><td>総費用</td><td>863億円</td><td>総便益</td><td>1,583億円</td><td>基準年</td><td>平成19年</td></tr><tr><td></td><td></td><td>事業費： 815億円 維持管理費： 48億円 更新費： ー億円</td><td>走行時間短縮便益： 1,438億円 走行経費減少便益： 97億円 交通事故減少便益： 48億円</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">費用対効果 分析結果 (事後)</td><td>B/C</td><td>1.2 (1.4)</td><td>総費用</td><td>4,490億円</td><td>総便益</td><td>5,605億円</td><td>基準年</td><td>令和5年</td></tr><tr><td></td><td></td><td>事業費： 4,211億円 維持管理費： 251億円 更新費： 28億円</td><td>走行時間短縮便益： 4,749億円 走行経費減少便益： 706億円 交通事故減少便益： 150億円</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="3">事業遅延によるコスト増</td><td>費用増加額</td><td>－280億円</td><td>便益減少額</td><td>146億円</td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="8">事業遅延の理由</td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="8">用地取得の難航による延伸</td><td></td><td></td></tr></table>								事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H10年度	供用年	(当初)－/H29年度	変動	1.0倍		都市計画決定	－	工事着手	H13年度	(暫定/完成)	(実績) H30年度/－	変動	0.8倍	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) ー/ 950億円 (実質値) ー/ 943億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 789億円 /－ (実質値) 798億円 /－			変動	49%	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H22年) ー/ (235号) 8,816台/日	実績 (暫定/完成)	(R3年) (当該路線) 4,559台/日 (235号) 3,041台/日 /－			変動		旅行速度向上	50.9 → 60.2 / 74.6 km/h (供用前年度－供用後年度/当該路線) (供用前年度) H22年 (供用後年度) R3年	交通事故減少	15.6 → 4.4 / 1.0 件/億台km (供用前年度－供用後年度/当該路線) (供用前年度) H20～22年平均値 (供用後年度) R1～3年平均値						費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.8	総費用	863億円	総便益	1,583億円	基準年	平成19年			事業費： 815億円 維持管理費： 48億円 更新費： ー億円	走行時間短縮便益： 1,438億円 走行経費減少便益： 97億円 交通事故減少便益： 48億円					費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.2 (1.4)	総費用	4,490億円	総便益	5,605億円	基準年	令和5年			事業費： 4,211億円 維持管理費： 251億円 更新費： 28億円	走行時間短縮便益： 4,749億円 走行経費減少便益： 706億円 交通事故減少便益： 150億円					事業遅延によるコスト増			費用増加額	－280億円	便益減少額	146億円			事業遅延の理由										用地取得の難航による延伸									
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H5年度	用地着手	H10年度	供用年	(当初)－/H29年度		変動	1.0倍																																																																																																										
		都市計画決定	－	工事着手	H13年度	(暫定/完成)	(実績) H30年度/－		変動	0.8倍																																																																																																										
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) ー/ 950億円 (実質値) ー/ 943億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 789億円 /－ (実質値) 798億円 /－				変動	49%																																																																																																										
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H22年) ー/ (235号) 8,816台/日	実績 (暫定/完成)	(R3年) (当該路線) 4,559台/日 (235号) 3,041台/日 /－				変動																																																																																																											
	旅行速度向上	50.9 → 60.2 / 74.6 km/h (供用前年度－供用後年度/当該路線) (供用前年度) H22年 (供用後年度) R3年	交通事故減少	15.6 → 4.4 / 1.0 件/億台km (供用前年度－供用後年度/当該路線) (供用前年度) H20～22年平均値 (供用後年度) R1～3年平均値																																																																																																																
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.8	総費用	863億円	総便益	1,583億円	基準年	平成19年																																																																																																												
			事業費： 815億円 維持管理費： 48億円 更新費： ー億円	走行時間短縮便益： 1,438億円 走行経費減少便益： 97億円 交通事故減少便益： 48億円																																																																																																																
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.2 (1.4)	総費用	4,490億円	総便益	5,605億円	基準年	令和5年																																																																																																												
			事業費： 4,211億円 維持管理費： 251億円 更新費： 28億円	走行時間短縮便益： 4,749億円 走行経費減少便益： 706億円 交通事故減少便益： 150億円																																																																																																																
事業遅延によるコスト増			費用増加額	－280億円	便益減少額	146億円																																																																																																														
事業遅延の理由																																																																																																																				
用地取得の難航による延伸																																																																																																																				

	交通量変動の理由 ・計画時は4車線整備による交通量であったが、実績は暫定2車線整備による交通量であるため。 ・計画時は、将来(R12)交通需要予測において、日高自動車道(苫小牧～浦河)が全線整備された場合を見込んでいたが、実績では未整備の区間が存在し、ネットワーク効果の発現が不十分な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 畜産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性が向上。 ② 農産品の流通利便性向上 ・速達性・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したほか、農産品の出荷拡大や生産戸数・地域雇用の増進にも寄与。 ③ 水産品の流通利便性向上 ・物流拠点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。 ④ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保されるなど、災害時の緊急輸送ルートが強化。 ⑤ 救急搬送の速達性・安定性向上 ・並行する国道235号の信号交差点を回避し、苫小牧市や札幌市の高次医療施設までの所要時間が短縮され、高次医療施設への救急搬送の速達性・安定性向上に貢献。 ⑥ 移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達性及び定時性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域の活性化を支援。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
	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、水質汚濁、騒音、植物、動物のいずれも環境保全目標を満足している。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
境 変 化 事 業 に よ る 環 境	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：日高町) ・人口は事業化当時約16,458人(H5)→開通後約10,904人(R5)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) ・漁獲高は、事業化当時約994百万円(H5)→開通後約717百万円(R3)となっている。(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 門別厚賀道路の整備により、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流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する。 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、調査分析を進めて行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する。
	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。