

事後評価結果（令和元年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：井上 勝伸

事業名	帯広・広尾自動車道（一般国道236号） 中札内大樹道路	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：北海道河西郡中札内村字協和 至：北海道広尾郡大樹町北4線	延長	23.2km		

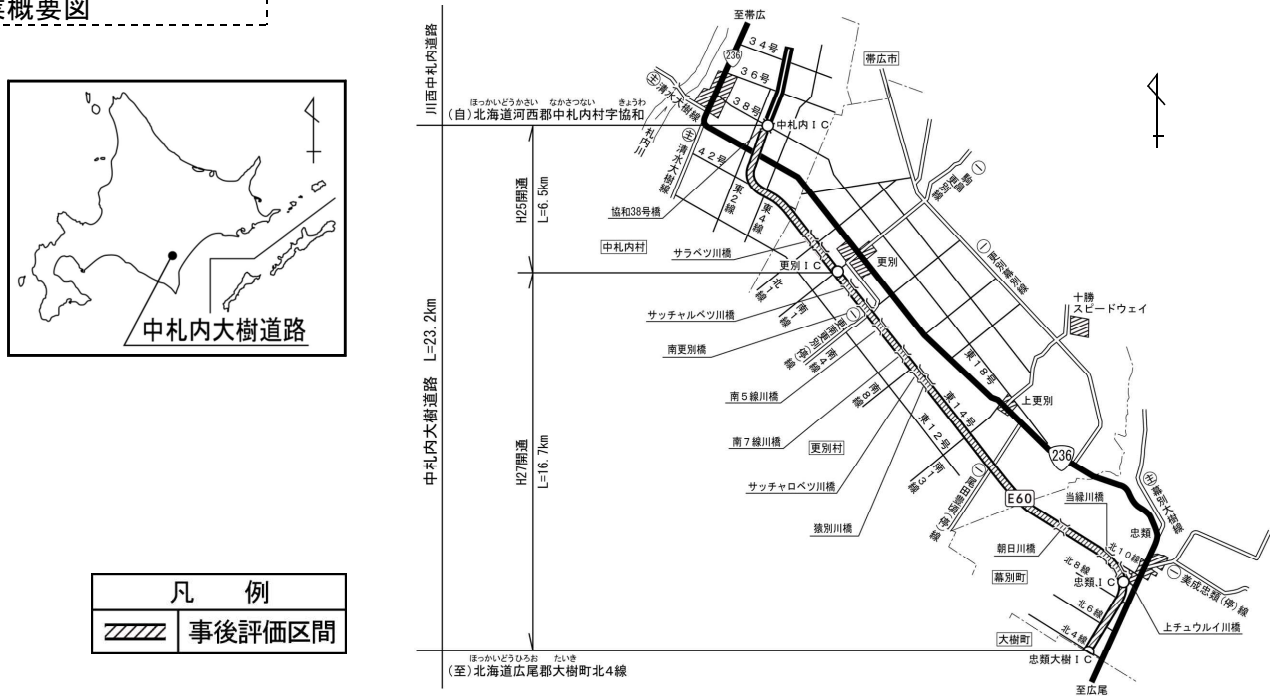
事業概要

帯広・広尾自動車道は、帯広市を起点とし、中札内村、更別村、大樹町を經由して広尾町に至る延長約80kmの自動車専用道路である。
中札内大樹道路は、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、重要港湾十勝港等への物流効率化の支援及び地域の活性化等を目的とした、中札内インターチェンジから忠類大樹インターチェンジに至る延長23.2kmの事業である。

事業の目的・必要性

中札内大樹道路は、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、重要港湾十勝港等への物流効率化の支援及び地域の活性化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： H7年度 都市計画決定： 一年度	用地着手： H20年度 工事着手： H20年度	供用年： (当初) - / H26年度 (暫定/完成) (実績) - / H27年度	変動： 1.1倍
	事業費	計画時 (名目値) - / 276億円 (暫定/完成) (実績値) - / 263億円	実績 (名目値) - / 450億円 (暫定/完成) (実績値) - / 459億円		変動： 1.6倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) - / 6,800~7,100台/日	実績 (暫定/完成) - / 4,300~5,600台/日		変動： 79%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	45.1 → 84.4 km/h (供用前年次) H22年 (供用後年次) H27年	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	19.4 → 3.2 件/億台km (供用前年次) H22~24年平均値 (供用後年次) H27~29年平均値	
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C: 1.6	総費用: 254億円 (事業費: 204億円 維持管理費: 50億円)	総便益: 403億円 (走行時間短縮便益: 284億円 走行経費減少便益: 90億円 交通事故減少便益: 29億円)	基準年: 平成16年	
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C: 1.1	総費用: 691億円 (事業費: 591億円 維持管理費: 100億円)	総便益: 737億円 (走行時間短縮便益: 638億円 走行経費減少便益: 75億円 交通事故減少便益: 23億円)	基準年: 令和元年	
事業遅延によるコスト増	費用増加額: 262.7億円	便益減少額: 34.1億円			

	<p>事業遅延の理由 忠類ICの新設及びこれに伴う線形変更の必要が生じたため。</p> <p>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</p> <p>①重要港湾十勝港の利便性向上（物流の効率化） ・周辺地域と十勝港の連携が強化され物流の効率化及び利便性が向上</p> <p>②救急搬送・地域医療の安定性向上 ・搬送時間が短縮し、帯広市への救急搬送が増加するなど、救急医療及び地域医療の安定性向上に貢献</p> <p>③日常活動圏中心都市の帯広市への利便性向上 ・帯広市と十勝南部地域間の所要時間が短縮し、帯広市への1時間カバー圏人口の増加や通学割合の増加など、住民生活の利便性向上に寄与</p> <p>④観光地への利便性向上 ・移動時間の短縮が図られたことで日帰り観光の選択肢が広がり、日帰り観光客が約2割増加したとともに近隣の「道の駅」への来場者が約6割増加するなど観光の活性化に寄与</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>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。</p> <p>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：更別村、大樹町、広尾町） ・人口は、事業化当時約20.0千人(H7)→開通後16.0千人(H27)となっている。（国勢調査） ・農業産出額は、事業化当時224億円(H7)→開通後314億円(H27)となっている。（生産農業所得統計）</p> <p>今後の事後評価及び改善措置の必要性 中札内大樹道路の整備により、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、重要港湾十勝港等への物流の効率化及び地域の活性化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。</p> <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 地域住民との設計協議を重ねた結果、忠類ICの設置及びルートの部分的な変更により事業費及び事業期間が増加しているものの、道路利用者の利便性向上を図ることができた。 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する。</p> <p>特記事項 特になし</p>

※ 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。