

事後評価結果（平成16年度）

担 当 課：日本道路公団高速道路計画課

担当課長名：奥 脇 郁 夫

路線名	北海道横断自動車道（道東自動車道） （千歳恵庭JCT～夕張）	事業区分	高速自動車国道	事業主体	日本道路公団	
起終点	自：北海道千歳市上長都 至：北海道夕張市紅葉山			延長	42.1 km	
事業概要						
北海道寿都郡黒松内町を起点とし根室市及び網走市に至る総延長694 kmの国土開発幹線自動車道である「北海道横断自動車道」のうち、北海道縦貫自動車道と接続する千歳恵庭JCT～夕張ICを暫定2車線で整備を行った。						
事業の目的・必要性						
北海道の「分散した都市間を結ぶ高速道路ネットワークの形成」、道東道周辺の「空港や港湾など物流拠点、観光地や農産物の生産地等とのアクセスの向上」、また「災害時の支援活動や地域の医療活動への貢献」などにより、地域の発展や安全で安心できるくらしの確保に寄与する。						
事業概要図						
事業の効果等	事業期間	事業化年度: S63年度 都市計画決定: 年度	用地着手: H4年度 工事着手: H4年度	供用年: (計画) H8年度 (暫定/完成) (実績) H11年度	変動: 1.3倍	
	事業費	計画時 (名目値) 780億円 (実質値) 868億円	実績 (名目値) 1,078億円 (実質値) 1,069億円		変動: 1.2倍	
	交通量	計画時 4,500～6,000台/日 (平成33年度)	実績 2,100台/日 (平成15年度)		変動: 35～46%	
	旅行速度向上 (供用前現道 当該路線)	44.4 (H11年度)	77.4 km/h (H16年度)	交通事故減少 (供用前現道 供用後現道+当該路線)	87.5 (H11年度)	31.5 件/億台キロ (H14年度)
	費用便益分析結果 (事後)	B / C 1.3	総費用 : 1,546億円 事業費: 1,375億円 維持管理費: 171億円	総便益 : 2,018億円 走行時間短縮便益: 1,779億円 走行経費減少便益: 157億円 交通事故減少便益: 81億円	基準年	
	事業遅延によるコスト増		費用増加額 : 45億円 (-82億円)	便益減少額 : 68億円	H16年	
()内については、埋蔵文化財調査費用を事業遅延によらず必要なものとし、当初計画に見込んだ場合。						

	事業遅延の理由 千歳恵庭JCT～夕張間全体で、約22万㎡（実績25万㎡）の埋蔵文化財発掘調査を平成5年度から実施し、平成8年度には発掘調査を完了する予定であったが、千歳東IC予定地内のキウス第4遺跡をはじめ、貴重な遺跡等が多数出土したため、発掘調査にさらに約2年の期間を要したことによる。
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 ・帯広市～新千歳空港（第2種空港） 所要時間 (秋期)3時間39分(H11) 3時間19分(H16) 20分短縮 ・夕張市～新千歳空港（第2種空港） 所要時間 (秋期)1時間13分(H11) 1時間08分(H16) 5分短縮 I C等から主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・H牧場（最寄IC:追分町）入込み客数 20,000人(H11) 50,000人(H16) 約2.5倍増加 三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・追分町～国立札幌病院（札幌市） 90分圏域(H11) 60分圏域(H16) 30分の圏域変化 ・穂別町～国立札幌病院（札幌市） 120分以上圏域(H11) 120分圏域(H16) 他数項目について効果の発現が見られる。
	その他評価すべきと判断した項目 冬期の所要時間短縮 ・札幌南～夕張 所要時間(冬期12～3月) 1時間22分（一般国道274号） 50分（高速道路） 32分短縮
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 【大気質】 ・高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 No ₂ ：日平均値の年間98％値 0.027～0.029ppm（0.04～0.06ppm以下） CO：日平均値の年間2％除外値 0.46～0.48ppm（10ppm以下） 【騒音】 ・環境アセスメントで予測した断面について、H15年度平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で実測した結果、環境保全目標値を満足する。 実測値：61dB（環境保全目標：昼間70dB）
	その他評価すべきと判断した項目 自然林を生かした休憩施設の整備、動物移動路の確保などにより、自然環境および動植物の生息環境への配慮を行った。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 茨城県の県内総生産は平成9年度以降、明確な増加傾向にない他、道内人口は平成9年度をピークに減少を続けるなど、社会経済情勢は厳しい状況にある。
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。 ただし、隣接する道東道の事業中区間の供用に伴い、現在の利用状況の変化が予測されるため、その事後評価において千歳恵庭JCT～夕張間の利用状況の確認を行う。
	計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 当該事業の効果分析に加え、更なる効果の発現に向けた検討も行うことが望ましい。
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の。