

## 事後評価結果（平成25年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)高速道路計画課

担当課長名： 小 林 正 俊

路線名	北海道横断自動車道 黒松内釧路線 北海道横断自動車道 黒松内北見線	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)					
起終点	自：北海道夕張市紅葉山（夕張IC） 至：北海道中川郡本別町共栄（本別IC） 北海道足寄郡足寄町効南（足寄IC）			延長	164km					
事業概要										
北海道横断自動車道 黒松内釧路線および北海道横断道路 黒松内北見線（道東自動車道）は、黒松内町を起点として、北海道を東西へ横断し、釧路郡釧路町及び北見市に至る高規格幹線道路である。										
事業の目的・必要性										
北海道横断自動車道は、北海道を東西に貫き、道東地域・道央地域の連絡の強化を図り、沿線地域の産業、経済、文化及び観光等の発展に資する路線である。										
事業概要図										
										
事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S61年度	用地着手	H1年度	供用年	(計画) H23年度	変動	1.0倍	
		都市計画決定	一年度	工事着手	H2年度		(実績) H23年度			
	事業費	計画時	(名目値) 4,005億円 (実質値) 5,461億円		実績	(名目値) 3,771億円 (実質値) 4,816億円		変動	0.9倍	
	交通量	計画時	4,300台/日 (平成24年度)		実績	4,400台/日 (平成24年度)		変動	102%	
	旅行速度向上	48 → 63 km/h (供用前現道→当該路線) (全て一般道利用) (全て高速道路利用) ※1.		交通事故減少	120 → 99件/億台キロ (供用前現道→供用後現道+当該路線) (H16-18年平均) (H21-23年平均) ※2.					
	費用便益分析結果 (事前) ※3.	B/C	1.4	総費用	2,709億円	総便益	3,854億円	基準年	H20年	
	費用便益分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	5,837億円	総便益	7,242億円	基準年	H25年	
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		— 億円		便益減少額		— 億円		
事業遅延の理由										
—										

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>◆所要時間の短縮        [輸送時間の短縮による効率化]        道東道の開通により札幌～帯広間が連続運転の制限時間である4時間以内での到着が可能に。        輸送時間の短縮により、ドライバーの負担が軽減し安全性が向上するとともに物流が効率化。        [札幌市役所～帯広市役所] 全て一般道利用 : 約4時間20分        全て高速道路利用 : 約3時間00分 (約80分短縮)</p> <p>◆気象条件の厳しい峠を回避        [交通上の難所である日勝峠の回避が可能]        道東道を利用することにより、霧による視程障害日数が大幅に減少        [50m先が見えない濃い霧の発生回数 (H20.5～H21.5)]        国道274号 (日勝峠: 最高標高1,022m) : 100日間        道東道 (最高標高626m) : 7日間</p> <p style="text-align: right;">他数項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目        特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。          CO : 日平均値の年間2%除外値 0.37～0.38 ppm (10ppm以下)          NO<sub>2</sub> : 日平均値の年間98%値 0.017～0.027 ppm (0.04～0.06ppm以下)</li> </ul> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。          測定値 : 昼間45～55dB 夜間37～53dB (環境基準 : 昼間70dB 夜間65dB)</li> </ul> <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</p>	<p>原案のどおり対応方針(案)を了承</p>
<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口は、道東道沿線では全国と比較して近年、減少傾向。</li> <li>北海道の県内総生産(名目)は、全国(国内総生産)と比較して減少傾向。</li> <li>製造品出荷額は、道東道沿線は全国と同様の傾向で推移しており、近年回復基調にある。</li> <li>自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向にあるが、軽自動車は一貫して増加傾向。</li> </ul>
<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p>	<p>気象条件の厳しい峠の回避や救急搬送時間の短縮など、様々な整備効果が発現されており、制度としての更なる事後評価は特段必要ないものとする。</p> <p>ただし、日勝峠付近における大型車の課題については、今後も大型車を一般道から高速道路へより転換する方策について検討していく。</p> <p>さらに、今後も個々の項目については引き続きモニタリング等を継続していくとともに、道路の整備によるネットワーク効果の更なる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなどに努めていく。</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</p>	<p>本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。</p> <p>事後評価の結果、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と思われる。</p>
<p>特記事項</p>	<p>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。

※1. 札幌市役所～帯広市役所間の平均旅行速度

※2. トナム IC～十勝清水 IC間(H19.10開通)の交通事故減少

※3. 事前はH20年度に実施した夕張～十勝清水の再評価(全体事業)を記載