

平成 30 年度予算要求に係る新規事業採択時評価

担当課：道路局 環境安全課

担当課長名： 森山 誠二

事業の概要

事業名	一般道道 苫小牧中央インター線（仮称）	事業区分	地方道	事業主体	北海道
起終点	自：北海道苫小牧市高丘 至：北海道苫小牧市高丘		延長	2.1km	
事業概要	苫小牧中央IC（仮称）は、道央自動車道「苫小牧東IC」と「苫小牧西IC」のほぼ中間位置に新設される追加インターチェンジであり、苫小牧中央インター線（仮称）は、苫小牧中央IC（仮称）と国道276号を接続する路線として、道路の新設を行う。				
事業の目的、必要性	当該事業の実施により、国際拠点港湾「苫小牧港」と高規格幹線道路のアクセス強化が図られ、物流の効率化などによる生産性の向上が期待される。また、東胆振及び日高管内の各町から苫小牧市内の2次救急医療機関までの搬送時間の短縮が図られる。				
全体事業費	33.82億円	計画交通量	4,300台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
 苫小牧地方総合開発期成会（苫小牧市、白老町、厚真町、安平町、むかわ町）等より苫小牧中央インターチェンジの早期整備を要望されている。

学識経験者等第三者委員会の意見
 北海道公共事業（大規模等）事前評価審議で新規事業化は妥当とされている。

事業採択の前提条件
 費用対便益：便益が費用を上回っている。
 手続き：H28.6連結許可通知（国土交通省）

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.3	総費用：46億円 （事業費：25億円 維持管理費：21億円 NEXCO委託分を含む）	総便益：106億円 （走行時間短縮便益：93億円 走行費用減少便益：9.4億円 交通事故減少便益：3.8億円）	基準年 平成26年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=2.6 (交通量+10%)	B/C=1.8 (交通量-10%)		
		事業費変動	B/C=2.4 (事業費+10%)	B/C=2.7 (事業費-10%)		
		事業期間変動	B/C=2.5 (事業期間+20%)	B/C=2.6 (事業期間-20%)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	・周辺の各町などから苫小牧市中心市街地へ向かう交通が分散され、市内の幹線道路における渋滞緩和が期待される。 【交通渋滞の緩和】 ・並行現道混雑度 1.25 (H22 センサス)		
		事故対策	○	・市内中心部へ向かう交通が分散され、市内の幹線道路で発生している重大事故の減少が期待される。 【安全性の向上（事故の減少）】 ・現況死傷交通事故率 133件/億台キロ ※道内平均死傷事故率 31件/億台キロの約4倍以上		
		歩行空間	-			
	社会全体への影響	住民生活	◎	・苫小牧中央 IC 周辺には多くの二次救急医療機関が立地しており、周辺町からの搬送時間の短縮や搬送時の安全性の向上が期待される。		
		地域経済	◎	・「苫小牧港」（内国貿易取扱量全国第1位）と道内一円に広がる生産地域とのアクセスを強化し、物流の効率化を図る事により北海道経済の活性化が期待される。		
		災害	○	・津波浸水予測（H24.6 北海道）によれば、苫小牧西港から西側の国道36号が広い範囲で浸水する可能性がある事から、被災時における迅速な支援や啓開活動のため、市内中心部と高規格幹線道路を最短で結ぶルートが必要。		
環境		-				
	地域社会	○	・フェリーターミナルから高規格幹線道路へのアクセス向上が図られ、フェリーを利用した周遊観光の利便性向上に寄与する。			
事業実施環境	○	・連結許可通知（H28.6） ・地元自治体から早期整備要望を受けており、円滑な事業執行が可能な環境が整っている。				

採択の理由

事業主体である北海道が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が2.3と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
 また、苫小牧市内の幹線道路における交通渋滞の緩和や交通事故の減少、高次医療機関へのアクセス向上、国際拠点港湾「苫小牧港」と道内主要都市を結ぶ高規格幹線道路とのアクセス強化等、当該事業の整備の必要性・社会全体の効果は高いと判断される。
 以上により、本事業は平成30年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額と割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの