

# 事後評価結果（令和5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： 榎 浩 之

事業名	北海道横断自動車道 (余市～小樽JCT)	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：北海道余市郡余市町登町 (余市IC) 至：北海道小樽市新光町 (小樽JCT)	延長	23.3km		

**事業概要**  
 北海道横断自動車道（余市～小樽JCT）は、北海道横断自動車道の一部を形成する延長23.3kmの2車線の自動車専用道路である。

**事業の目的・必要性**  
 北海道横断自動車（余市～小樽JCT）は、後志・道央・道東地域の連絡の強化を図り、産業、経済、文化、観光等の発展などに寄与することを目的とする道路である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H17年度	用地着手	H21年度	供用年	(当初)※3 H30年度	変動	-	
		都市計画決定	H11年度	工事着手	H22年度	(完成)	(実績)H30年度			
	事業費	計画時	(名目値) 1,172億円 (実質値) 1,198億円		実績	(名目値) 1,086億円 (実質値) 1,110億円		変動	0.93倍	
	交通量	計画時	7,600～8,500台/日		実績	4,800～5,200台/日 (令和4年度)		変動	62%	
	旅行速度向上		37.9 → 78.5 km/h (供用前現道→当該路線) (供用直前年次) 平成27年 (供用後年次) 令和3年※1		交通事故減少	36.4 → 24.6 件/億台キロ (供用前現道→供用後現道) (供用直前年次) 平成30年 (供用後年次) 令和元年※2				
	費用便益分析結果 (当初) ※3	B/C	1.4	EIRR	6.2%	総費用	1,283億円 (事業費: 1,102億円 維持管理費: 181億円 更新費: 0億円)	総便益	1,759億円 (走行時間短縮便益: 1,373億円 走行経費減少便益: 276億円 交通事故減少便益: 109億円)	基準年
費用便益分析結果 (事後)	B/C	1.7	EIRR	6.5%	総費用	1,602億円 (事業費: 1,364億円 維持管理費: 238億円 更新費: 0億円)	総便益	2,679億円 (走行時間短縮便益: 2,179億円 走行経費減少便益: 423億円 交通事故減少便益: 77億円)	基準年	令和5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	—
交通量変動の理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍での移動抑制による交通量の減少。</li> <li>・余市から黒松内まで延伸されている想定で、計画時は交通量を算出。</li> </ul>

客観的評価指標に対応する事後評価項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>●夏期観光シーズンの渋滞緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・後志道の開通後（コロナ禍前）、夏期観光シーズンに後志道を約6,800台/日が通行、国道5号から後志道に約3,400台/日が転換したことで、旅行速度が向上し、札幌～余市の一般道での所要時間が約7分短縮</li> </ul> </li> <li>●農水産品輸送の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・後志道を利用することで、新千歳空港や苫小牧港から全国に多く出荷している後志産のサクランボやミニトマト、ウニの輸送の迅速性や定時性が向上</li> </ul> </li> <li>●周辺地域の魅力向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・余市 IC から約 1.5 km の距離に位置する、住宅分譲地「余市まほろばの郷」は後志道開通により札幌方面のアクセスが向上（札幌市への通勤 1 時間圏内）し、宅地販売件数も大幅に増加</li> </ul> </li> <li>●後志地域の観光入込増 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の観光入込客数は、北海道全体が 4% の上昇率であるのに対し、主要観光地がある積丹町で 19%（約 19 万人）、余市町で 11%（約 12 万人）増加</li> </ul> </li> <li>●三次医療施設への救急搬送の迅速性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・後志道の開通後、 倶知安町役場から札幌市の三次医療施設への救急搬送時間が約 16 分短縮</li> <li>・ラピッドレスポンスカーの運用範囲が後志地域の全域に拡大</li> <li>・倶知安町役場で事故があった際の初療開始時間が約 63 分短縮（ラピッドレスポンスカー使用時）</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">（交通量以外の事業の効果）他 1 項目について効果の発現が見られる</p>
その他評価すべきと判断した項目	特になし

事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目
	<p>【大気環境】</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。</li> </ul> <p>CO : 日平均値の年間2%除外値      ~0.21 ppm (10ppm以下)</p> <p>NO<sub>2</sub> : 日平均値の年間98%値      ~0.01 ppm (0.06ppm以下)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の整備により自動車から二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献</li> </ul> <p>CO<sub>2</sub> : 13,252 t/年</p> <p>NO<sub>2</sub> : 3 t/年</p> <p>SPM : 2 t/年</p> <p>【交通騒音】</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。</li> </ul> <p>測定値：昼間50～51dB 夜間43～45dB （環境基準：昼間70dB以下 夜間65dB以下）</p>
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし

事業評価監視委員会の意見	対応方針（案）のとおり了承
--------------	---------------

事業を巡る社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌道手稲 IC は札幌市街方面にのみ乗り降りできるハーフインターであったが、令和元年11月に小樽方面へのオンランプを供用</li> <li>・並行する国道5号において、平成30年3月に忍路トンネル（国道5号 忍路防災事業）、令和3年3月に新・塩谷トンネル（国道5号 塩谷防災事業）が開通</li> </ul>
-----------------	---

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、事業の効果発現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ものとする。

今後の倶知安余市道路の開通等のネットワーク整備に伴い、更なる整備効果の発現が期待されることから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。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

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特段の見直しの必要性はないと考える。

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。
- ※1 開通前は、後志道に並行する国道5号（余市町大川町4丁目交差点～小樽市朝里川温泉入口交差点）を対象に、H27 センサスの混雑時旅行速度で算出：開通後は、後志道（小樽JCT～余市IC間）を対象に、R3 センサスの混雑時旅行速度で算出
- ※2 後志道に並行する国道5号（余市町大川町4丁目交差点～小樽市朝里川温泉入口交差点）を対象に、開通前はH30.1～12の期間、開通後はH31.1～R1.12の期間における対象区間の死傷事故件数をトラカンデータの交通量に基づく走行台キロで除して、事故率を算出
- ※3 事前は平成29年度に実施した「北海道横断自動車道（余市～小樽JCT）」の事業再評価（事業全体）を記載