

道路事業

事後評価結果準備書

- 1 一般国道12号・275号 苗穂交差点
- 2 一般国道230号 小金湯拡幅
- 3 一般国道231号 雄冬防災
- 4 一般国道337号 当別バイパス

令和2年度
北海道開発局

事後評価結果（令和2年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：遠藤 達哉

事業名	一般国道12号・275号 苗穂交差点	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：北海道札幌市白石区菊水上町 至：北海道札幌市東区苗穂町	延長	1.1 km		

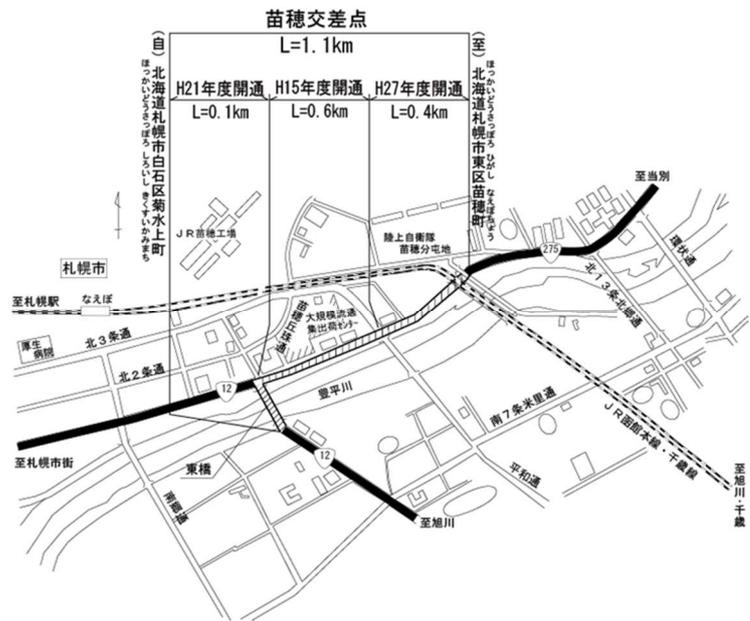
事業概要

国道12号は、札幌市を起点とし、旭川市に至る延長約145kmの幹線道路である。
 国道275号は、札幌市を起点とし、浜頓別町へ至る延長約281kmの幹線道路である。
 苗穂交差点は、札幌都心部への通過交通による慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の低減を目的とした延長1.1kmの4車拡幅事業である。

事業の目的・必要性

苗穂交差点は、札幌都心部への通過交通による慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の低減を目的とした事業である。

事業概要図



凡例
//// 事後評価区間

事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H12年度	用地着手	H13年度	供用年	(当初) - / H26年度	変動	1.1倍
		都市計画決定	S42年度	工事着手	H13年度	(暫定/完成)	(実績) - / H28年度	動	
	事業費	計画時	(名目値) - / 110億円	実績	(名目値) - / 108億円			変動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 108億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 107億円			動	
	交通量	計画時	(H11年)		実績	(R1年)		変動	77%
	(当該路線)	(暫定/完成)	- / (12号)40,448台/日 (275号)29,413台/日		(暫定/完成)	- / (12号)32,593台/日 (275号)27,186台/日		動	
旅行速度向上	(12号)8.8→21.4km/h (275号)16.0→22.4km		交通事故減少		49.5 → 20.1件/億台km				
	(供用前現道→当該路線) (供用前年次)H11年 (供用後年次)R1年		(供用前現道→当該路線) (供用前年次)H13~15年平均値 (供用後年次)H28~30年平均値						
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.3	総費用	111億円	総便益	148億円	基準年		
			事業費	109億円	走行時間短縮便益	126億円	平成21年		
			維持管理費	1.6億円	走行経費減少便益	9.9億円			
					交通事故減少便益	12億円			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.02	総費用	164億円	総便益	168億円	基準年		
			事業費	160億円	走行時間短縮便益	158億円	令和2年		
			維持管理費	4.0億円	走行経費減少便益	8.5億円			
					交通事故減少便益	1.5億円			
事業遅延によるコスト増			費用増加額	-4.9億円	便益減少額	39.9億円			

	<p>事業遅延の理由</p> <p>鉄道との交差箇所における函渠工の施工期間変更による事業期間延伸</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>事業の整備効果</p> <p>① 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H22に観測した旅行速度7.8km/hに対してH28の拡幅後は21.3km/hに向上し、主要渋滞箇所が解消 <p>② 道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数は整備前の19件から7件と半減し、このうち事故類型で多く発生していた追突事故は約8割減少するなど安全性が向上 <p>③ 歩行者の安全性・快適性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行需要を勘案して歩道幅員を4.0mとすることで安全で快適な歩行空間を確保 <p>④ バスの定時性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの定時運行状況は整備前の約4割から約7割以上に改善し、利用者サービスの向上やドライバーの負担軽減に寄与 <p>⑤ 地域開発計画の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・苗穂交差点の完了後、東雁来地区に大型マルチテナント型物流施設が平成30年1月に完成し、令和元年には全ての入居者が決まるなど物流効率化及び地域開発計画を支援 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>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</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p>
	<p>事業を巡る社会情勢等の変化</p> <p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：札幌市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約1,801千人(H12)→開通後約1,959千人(R2)となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・自動車保有台数は、事業化当時約801千台(H12)→開通後約745千台(R2)となっている。（北海道自動車統計）
	<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p> <p>苗穂交差点の整備により、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の低減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。</p> <p>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</p> <p>現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。</p> <p>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</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。

※ 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。

事後評価結果（令和2年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：遠藤 達哉

事業名 一般国道230号 小金湯拡幅	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省	延長 4.3km
起終点 自：北海道札幌市南区豊滝 至：北海道札幌市南区定山溪温泉1丁目			

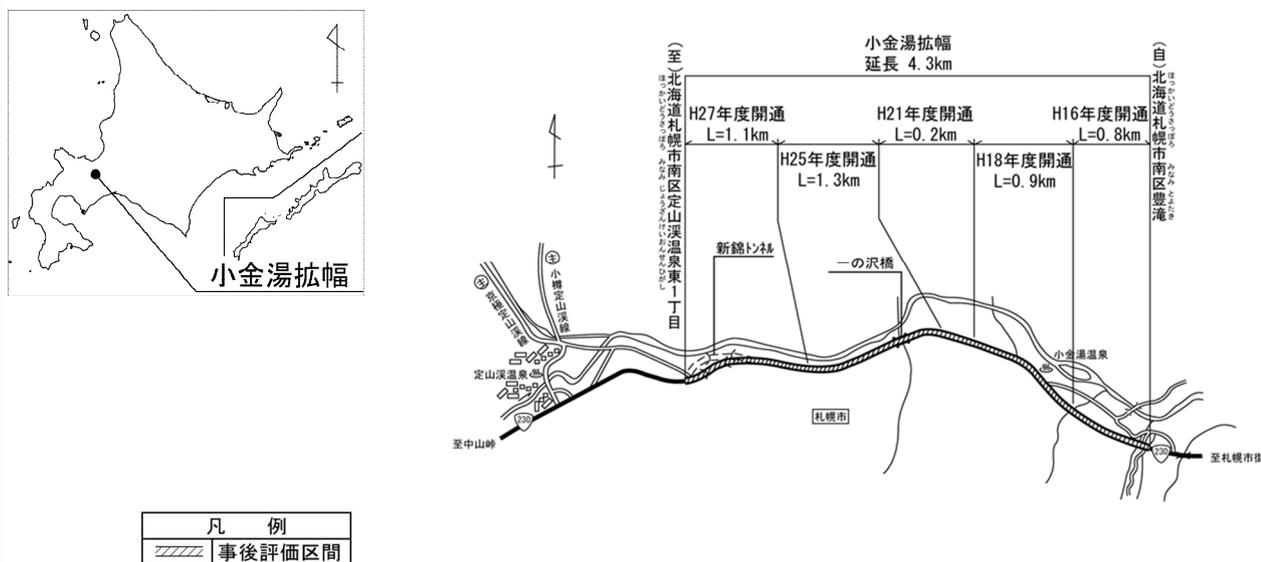
事業概要

国道230号は、札幌市を起点とし、せたな町に至る延長約149kmの幹線道路である。
 小金湯拡幅は、札幌から道南方面への通過交通、道内屈指の観光地である定山溪及び洞爺湖への交通による交通混雑の緩和や交通事故の低減を目的とした延長4.3kmの4車拡幅事業である。

事業の目的・必要性

小金湯拡幅は、札幌から道南方面への通過交通、道内屈指の観光地である定山溪及び洞爺湖への交通による交通混雑の緩和や交通事故の低減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	H6年度	用地着手	H10年度	供用年	(当初) - / H20年度	変動	1.6倍
		都市計画決定	一年度	工事着手	H10年度	(暫定/完成)	(実績) - / H28年度		
	事業費	計画時	(名目値)	- / 85億円	実績	(名目値)	- / 120億円	変動	1.4倍
		(暫定/完成)	(実質値)	- / 78億円	(暫定/完成)	(実質値)	- / 116億円		
	交通量 (当該路線)	計画時	(H11年)		実績	(R1年)		変動	100%
		(暫定/完成)	- / 18,283台/日		(暫定/完成)	- / 18,323台/日			
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	37.7 → 47.1 km/h		交通事故減少		50.0 → 11.6件/億台km				
	(供用前年次) H11年 (供用後年次) R1年		(供用前現道→当該路線)		(供用前年次) H13~15年平均値 (供用後年次) H28~30年平均値				
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	総費用	67億円		総便益	379億円		基準年	平成15年
	5.7	(事業費：67億円 維持管理費：0億円)			(走行時間短縮便益：372億円 走行経費減少便益：4億円 交通事故減少便益：3億円)				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用	213億円		総便益	329億円		基準年	令和2年
	1.5	(事業費：190億円 維持管理費：23億円)			(走行時間短縮便益：316億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：1.7億円)				
事業遅延によるコスト増		費用増加額	75.8億円		便益減少額	231.0億円			

	<p>事業遅延の理由</p> <p>用地手続きや土工の掘削工法の見直し等による事業期間延伸</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>事業の整備効果</p> <p>① 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ H22に観測した旅行速度12.0km/hに対してH28の拡幅後は21.7km/hに向上し、主要渋滞箇所が解消 <p>② 主要な観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 札幌中心部から定山溪温泉への所要時間が約10分短縮され、紅葉シーズンに定山溪地区内を周遊するバスの総遅延時間が約8割減少するなど効率的な周遊観光にも寄与 <p>③ 道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故類型で多く発生していた追突事故が24件から6件と約8割減少し、整備前に12件確認されていた重大事故につながりやすい正面衝突が発生しなくなるなど安全性が向上 <p>④ 救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 定山溪地区から市内二次救急医療機関への搬送時間が約7分短縮され、喜茂別町から札幌市の三次救急医療機関への搬送時間が約25分短縮されるなど、救急搬送の安定性が向上 <p>⑤ 日常生活の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスがほぼ定刻で通過が可能となり、札幌駅と定山溪地区間の所要時間も整備前から約12分短縮されるなど、日常生活の利便性が向上 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>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</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p>
	<p>事業を巡る社会情勢等の変化</p> <p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：札幌市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口は、事業化当時約1,733千人(H7)→開通後約1,959千人(R2)となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・ 観光入込客数は、事業化当時約1,002万人(H6)→開通後約1,388万人(H28)となっている。（北海道観光入込客数調査）
	<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p> <p>小金湯拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の低減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。</p> <p>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</p> <p>現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。</p> <p>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</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。
 ※ 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。

事後評価結果（令和2年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：遠藤 達哉

事業名	一般国道231号 雄冬防災	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：北海道石狩市厚田区安瀬 至：北海道石狩市浜益区雄冬	延長	11.6 km		

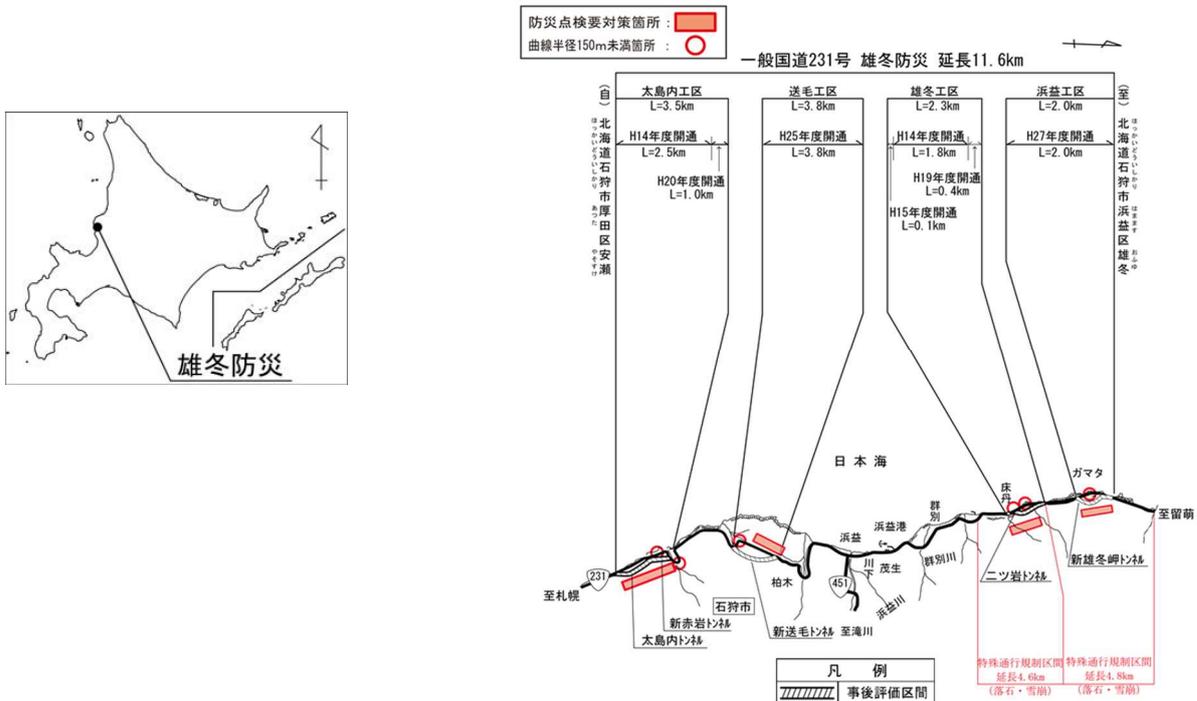
事業概要

国道231号は、札幌市を起点とし、石狩市を經由し留萌市に至る延長約129kmの幹線道路である。雄冬防災は、落石・岩盤崩壊、雪崩及び地吹雪の防災上の要対策箇所の対策による危険箇所の解消を目的とした延長11.6kmの防災対策事業である。

地域の防災面の課題

旧道は、防災上の要対策箇所として、落石・崩壊及び岩石崩壊70箇所、雪崩5箇所、地吹雪1箇所が存在しており、札幌市・石狩市と留萌市の相互連携及び交流を推進する上で重大な不安要素であることから、確実かつ安全な道路の確保が喫緊の課題となっている。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H6年度	用地着手	H6年度	供用年	(当初) - / H28年度	変 動	1.0倍
		都市計画決定	一年度	工事着手	H6年度	(暫定/完成)	(実績) - / H28年度		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 669億円 (実質値) - / 637億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 664億円 (実質値) - / 634億円			変 動	1.0倍
	費用対効果 分析結果 (当初)	事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (842億円) ○救急医療の改善効果 (7.9億円) ○余裕時間の短縮による効果 (60億円) ○地域住民の不安感の解消 (337億円) 					費用	717億円
費用対効果 分析結果 (事後)	事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (111億円) ○救急医療の改善効果 (0.17億円) ○余裕時間の短縮による効果 (1.94億円) ○地域住民の不安感の解消 (466億円) 					費用	1,044億円	事業費：1,046億円 維持管理費：-2.4億円
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>事業の整備効果</p> <p>① 道路交通の安全性向上（落石・雪崩等危険箇所の解消）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画に位置付けた必要な対策が完了し、事業区間内における1年当たりの通行止め時間は1/100の約5時間に減少 <p>② 道路交通の安定性向上（通行止めによる大規模な迂回の低減）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業完成に伴い約42分の迂回時間損失が軽減され、道路交通の安全性が向上 <p>③ 救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業完成に伴い約36分の迂回時間損失が軽減され、救急搬送の安定性が向上 <p>④ 水産加工品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業完成に伴う損失時間の軽減や旅行速度の向上によって、流通利便性が向上
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>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</p> <p>特になし</p>
<p>事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>事業を巡る社会情勢等の変化</p> <p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：石狩市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約585百人（H7）→開通後約583百人（R2）となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・漁獲高は、事業化当時約1,541百万円（H5）→開通後約1,688百万円（H30）となっている。（北海道水産現勢） 	
<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p> <p>雄冬防災の整備により、落石崩壊等による危険箇所の解消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。</p> <p>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</p> <p>落石崩壊等による危険箇所や地域の道路利用実態を鑑み、重点的に整備が必要となる箇所を把握し事業を進めることができたことから、今後の事業の実施においても、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。</p> <p>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</p> <p>特になし</p>	

※ 事業の効果に記載している金額は、防災面の効果を完成後50年間の便益額として現在価値化して算出した値であり、試算値を含む。

※ 費用に記載している金額は、現在価値化して算出した値。

事後評価結果（令和2年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：遠藤 達哉

事業名	一般国道337号 当別バイパス	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：北海道石狩郡当別町 蕨岱 至：北海道石狩市 生振	延長	15.4 km		

事業概要

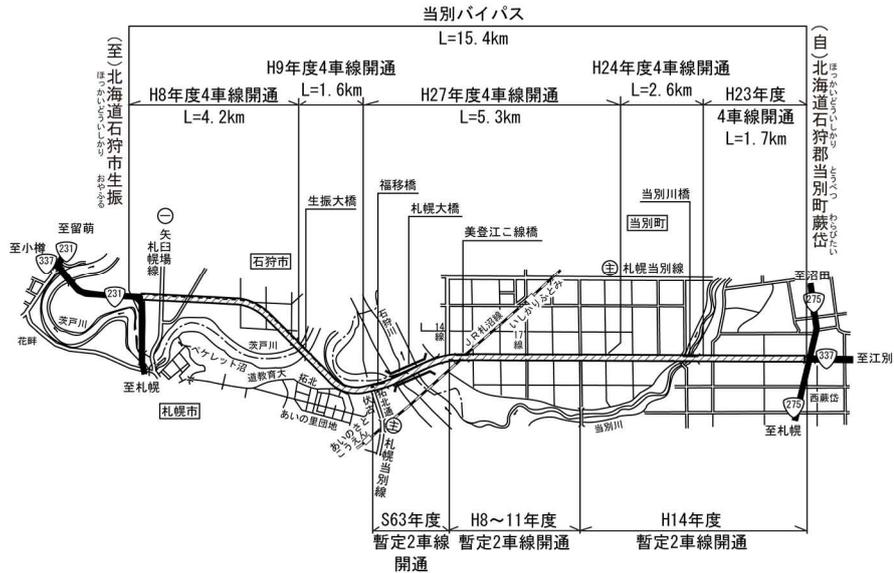
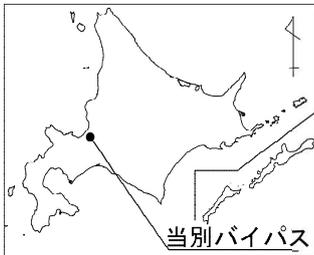
国道337号は、千歳市を起点とし、小樽市に至る延長約84kmの幹線道路である。

当別バイパスは、高速自動車国道、石狩湾新港、新千歳空港等を連絡する道央圏連絡道路の一部を構成し、物流の効率化、都市内流入交通の分散等による交通混雑の緩和、交通の安全性及び定時性の向上を目的とした延長15.4kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性

当別バイパスは、高速自動車国道、石狩湾新港、新千歳空港等を連絡する道央圏連絡道路の一部を構成し、物流の効率化、都市内流入交通の分散等による交通混雑の緩和、交通の安全性及び定時性の向上を目的とした事業である。

事業概要図



凡 例	
	事後評価区間

事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S55年度	用地着手	S57年度	供用年	(当初) - / H24年度	変	1.1倍
		都市計画決定	一年度	工事着手	S56年度	(暫定/完成)	(実績) - / H28年度	動	
	事業費	計画時	(名目値) - / 506億円	実績	(名目値) - / 630億円			変	1.2倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 466億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 600億円			動	
	交通量	計画時	(S60年)	実績	(H27、H29年)			変	398%
		(暫定/完成)	- / (岩見沢石狩線) 7,198台/日	(暫定/完成)	- / (当該路線) 24,726台/日 (岩見沢石狩線) 3,916台/日			動	
旅行速度向上	41.5 → 49.2 km/h		交通事故減少		34.8 → 7.4件/億台km				
	(供用前現道→当該路線)		(供用前年次) S60年 (供用後年次) H29年		(供用前現道→供用後現道)		(供用前年次) H1~3年平均値 (供用後年次) H28~30年平均値		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	2.4	総費用	689億円	総便益	1,635億円	基準年		
			(事業費)	652億円	(走行時間短縮便益)	1,459億円	平成16年		
			(維持管理費)	38億円	(走行経費減少便益)	130億円			
					(交通事故減少便益)	46億円			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	1,401億円	総便益	1,639億円	基準年		
			(事業費)	1,274億円	(走行時間短縮便益)	1,427億円	令和2年		
			(維持管理費)	127億円	(走行経費減少便益)	165億円			
					(交通事故減少便益)	47億円			
事業遅延によるコスト増	費用増加額		172.5億円		便益減少額		531.4億円		

	<p>事業遅延の理由 長大橋梁の構造見直し等による事業期間延伸</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 重要港湾石狩湾新港の利便性向上 ・大型車交通量は1日1万台以上で推移しており、H29年10月の調査時の大型車混入率が約50%弱で、全国一般国道平均の約2.5倍以上と高く、物流道路として機能を発揮している状況</p> <p>② 物流効率化による地域産業の支援 ・全線4車線整備により輸送時間短縮による物流効率化も図られ、労働環境改善や地域産業を支援</p> <p>③ 交通混雑の緩和 ・暫定2車線全線開通以降の混雑度は0.3~0.5と大幅に改善し、交通混雑が緩和</p> <p>④ 道路交通の安全性向上 ・事故件数で約6割減少しており、追突及び正面衝突の死傷事故率は整備前と比較して1/3程度に低下し、道路交通の安全性が向上</p> <p>⑤ 救急搬送の安定性向上 ・4車全線整備後は安定した時間で搬送することが可能となり、搬送先の選択肢が増加し、H30年の救急搬送経路は全体の約5割が当別バイパス経由で搬送</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</p>
	<p>事業を巡る社会情勢等の変化</p> <p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：石狩市、当別町） ・人口は、事業化当時約581百人（S55）→開通後741百人（R2）となっている。（S55：国勢調査、R2：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・製造品出荷額は、事業化当時約1,665千万円（S55）→開通後16,220千万円（R2）となっている。（工業統計）</p>
	<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p> <p>当別バイパスの整備により、物流の効率化、都市内流入交通の分散等による交通混雑の緩和及び交通の安全性向上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。</p> <p>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</p> <p>長大橋梁の構造見直し等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ことから、今後の事業の実施においても、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。</p> <p>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。