

事後評価結果（平成20年度）

担 当 課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：桜田 昌之

事業名	一般国道 36号 明野 ^{あけの} 拡幅	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：北海道苫小牧市 ^{とまこまい} 美沢 ^{みさわ} 至：北海道苫小牧市 ^{とまこまい} 明野 ^{あけの}			延長	6.6km

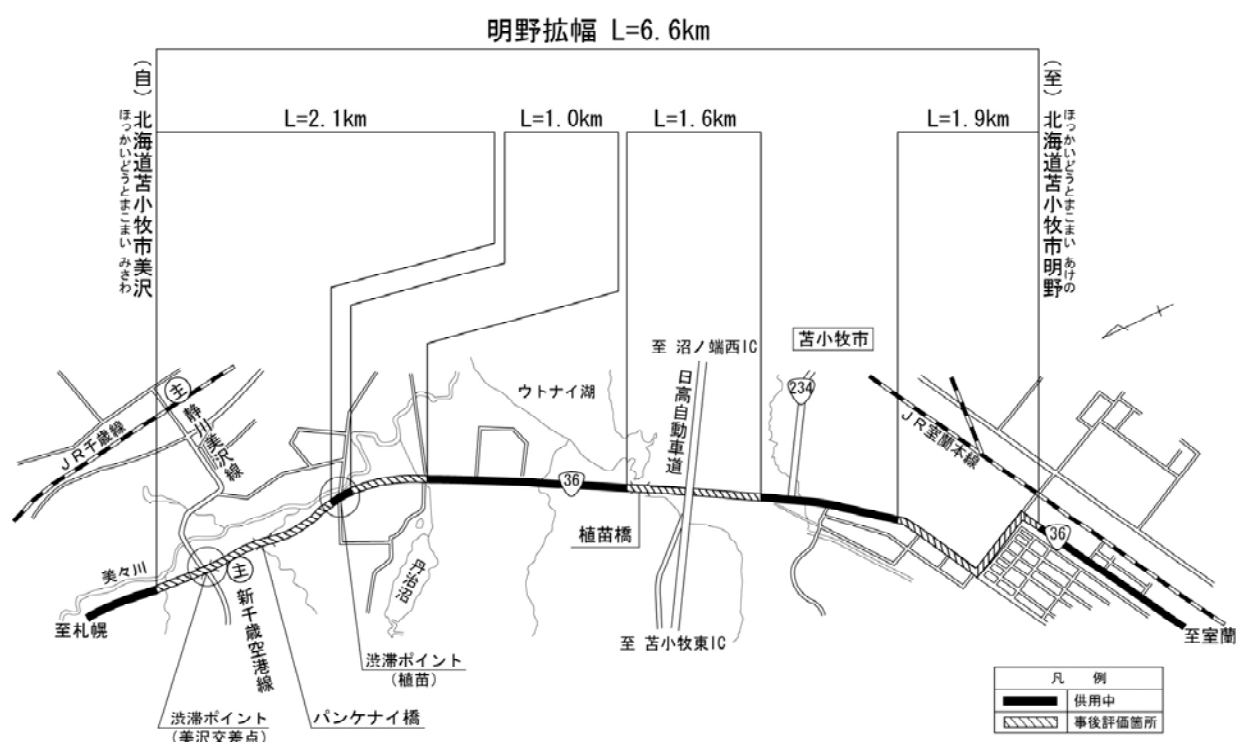
事業概要

一般国道36号は、札幌市から室蘭市に至る延長約133kmの主要幹線道路であり、道央圏内の物流や、生活、観光における重要なアクセスルートとなっている。このうち明野拡幅は、苫小牧港や新千歳空港と直結する延長6.6kmの事業である。

事業の目的・必要性

明野拡幅は、道路拡幅・交差点改良・歩道整備により、苫小牧港及び新千歳空港周辺の交通混雑を緩和、安全性の向上を図り、広域交通流動の効率化及び地域活性化に寄与するものである。

事業概要図



事業 の 効 果 等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	S63年度 H3年度	用地着手 工事着手	S63年度 S63年度	供用年 (暫定/完成)	(当初)一/H15年度 (実績)一/H15年度	変 動	1.0倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) ー / 56.9億円 (実質値) ー / 52.8億円	実 績 (暫定/完成)	(名目値) ー / 56.9億円 (実質値) ー / 52.8億円			変 動	1.0倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (供用前現道)	24,020 台/日		実 績 (当該路線)	39,128 台/日		変 動	1.6倍
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	53.2 → 58.6km/h (供用前年次) S60年度 (供用後年次) H17年度				交通事故減少 (供用前現道→当該路線)	23.9 → 20.0 件/億台キロ (供用前年次) H2～4年平均値 (供用後年次) H16～18年平均値		
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用 93億円 事業費 : 87億円 維持管理費 : 6.3億円		総便益 357億円 走行時間短縮便益 : 291億円 走行経費減少便益 : 40億円 交通事故減少便益 : 26億円	基準年 : 平成20年			
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		一億円		便益減少額		一億円	
	事業遅延の理由 ー								

	客観的評価指標に対応する事後評価項目-----! ●現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）が削減 ・当該事業の整備により狭小幅員が解消され、交通の円滑化が図られた。 【渋滞損失時間の変化】（美沢交差点区間）：14,800人・時間/年（削減率）約9割削減 ●重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 ・港湾物流の拠点である苫小牧港のアクセスが向上した。 【苫小牧港の取扱貨物量】4,854万t（S62）→10,862万t（H18） ●空港法による空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上 ・航空輸送の北海道の玄関である新千歳空港のアクセスが向上した。 【新千歳港の旅客輸送人員】959万人（S62）→1,701万人（H18） 他4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-----! 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-----! 環境影響評価、対象外事業である。
	その他評価すべきと判断した項目-----! 特になし
事業を巡る社会経済情勢等の変化-----! ●人口・産業等の社会経済情勢の変化 ・苫小牧市の人口は、増加している。 人口 158,061人（S60国勢調査）→172,758人（H17国勢調査） ・苫小牧市における製造品出荷額は、増加している。 製造品出荷額等 467,513百万円（S63工業統計調査）→921,866百万円（H18工業統計調査）	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性-----! 明野拡幅の整備により、交通混雑の緩和や旅行速度・安全性の向上、物流の効率化など、整備に伴う効果が発現されている。よって、今後の事後評価の必要性はない。 また、改善措置の必要性はないが、今後も利用しやすい道路環境の確保に努め、適切な維持管理を実施し、そのコスト縮減に努める。	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性-----! 特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。	
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。