

(再評価)

資料2-6(1)

一般国道12号
みねのぶ
峰延道路

再評価原案準備書説明資料

令和7年度
北海道開発局

目 次

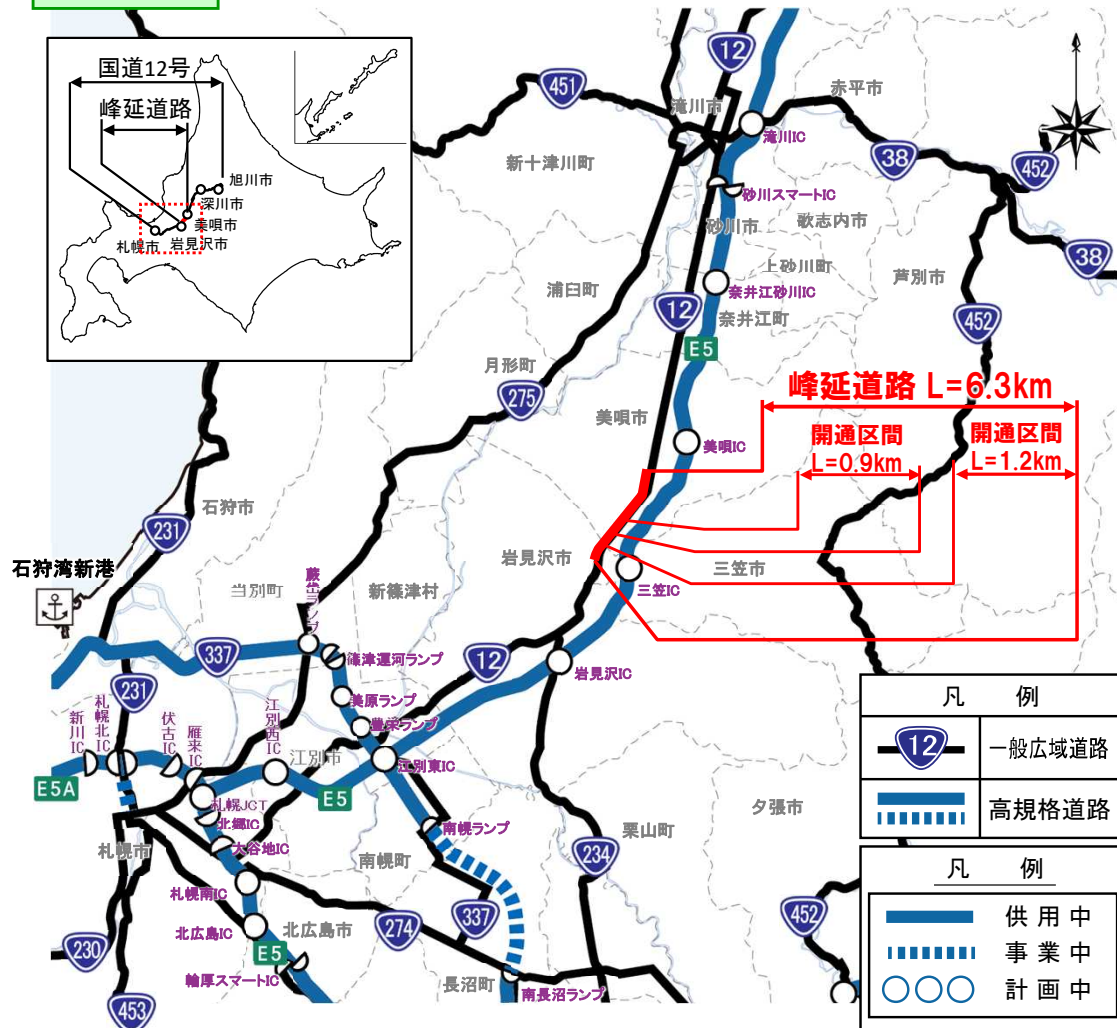
1. 事業の概要	.....	3
2. 事業の必要性等	.....	5
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化		
(2) 事業の整備効果		
(3) 事業の投資効果		
3. 事業計画の見直し	.....	24
4. 事業進捗の見込み	.....	26
5. 関係する地方公共団体等の意見	.....	27
6. 対応方針(案)	.....	28

1. 事業の概要

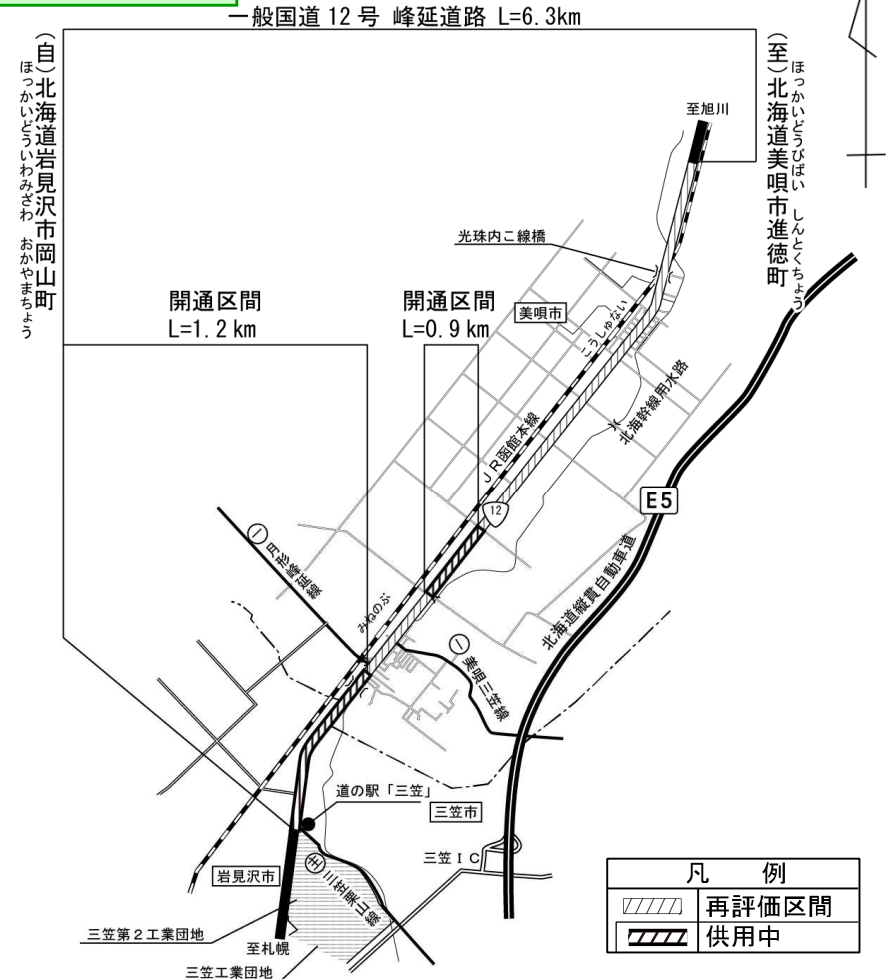
(1) 事業の目的

- 一般国道12号は、札幌市を起点とし、旭川市に至る幹線道路。
- 峰延道路は、札幌～滝川間における唯一の2車線区間で、岩見沢～美唄間の交通混雑緩和及び交通事故減少による、走行の定時性及び安全性の向上を目的とした延長6.3kmの4車線拡幅事業。

■位置図



■事業概要図

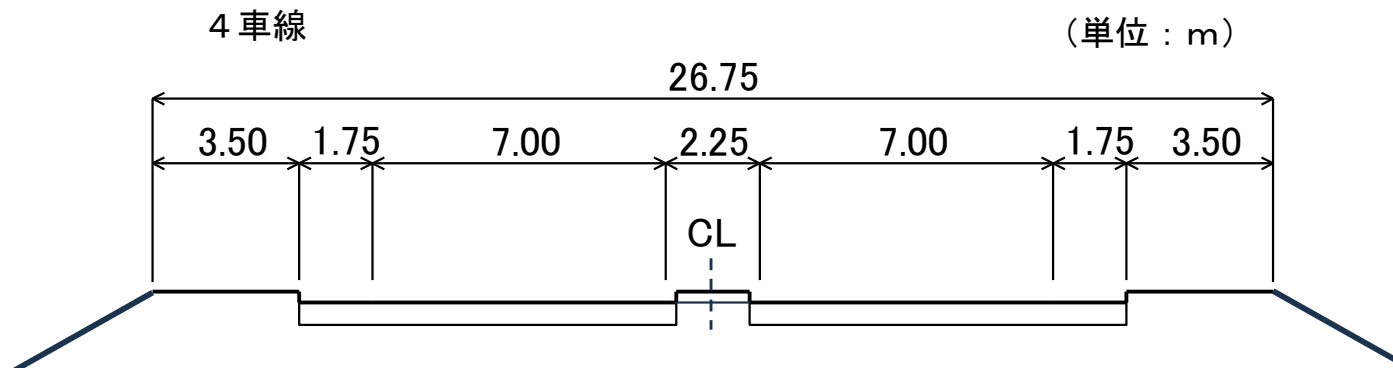


1. 事業の概要

(2) 計画の概要

- ①起点 …… ほっかいどういわみざわ おかやまちょう 北海道岩見沢市岡山町
終点 …… ほっかいどうび ばい しんとくちょう 北海道美唄市進徳町
- ②計画延長 …… 6.3km
- ③幅員 …… 26.75m
- ④構造規格 …… 3種1級
- ⑤設計速度 …… 80km/h
- ⑥車線 …… 4車線
- ⑦事業主体 …… 北海道開発局

■横断面



(3) 経緯

平成19年度	事業化
平成20年度	用地補償着手
平成23年度	工事着手
	事業再評価
平成26年度	事業再評価
平成27年度	部分開通 L=1.2km
平成29年度	事業再評価
令和元年度	部分開通 L=0.4km
令和3年度	部分開通 L=0.5km
	事業再評価
令和7年度	事業進捗率約62%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(R7年3月末時点)

2. 事業の必要性等

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

[高速道路ネットワークの整備状況]

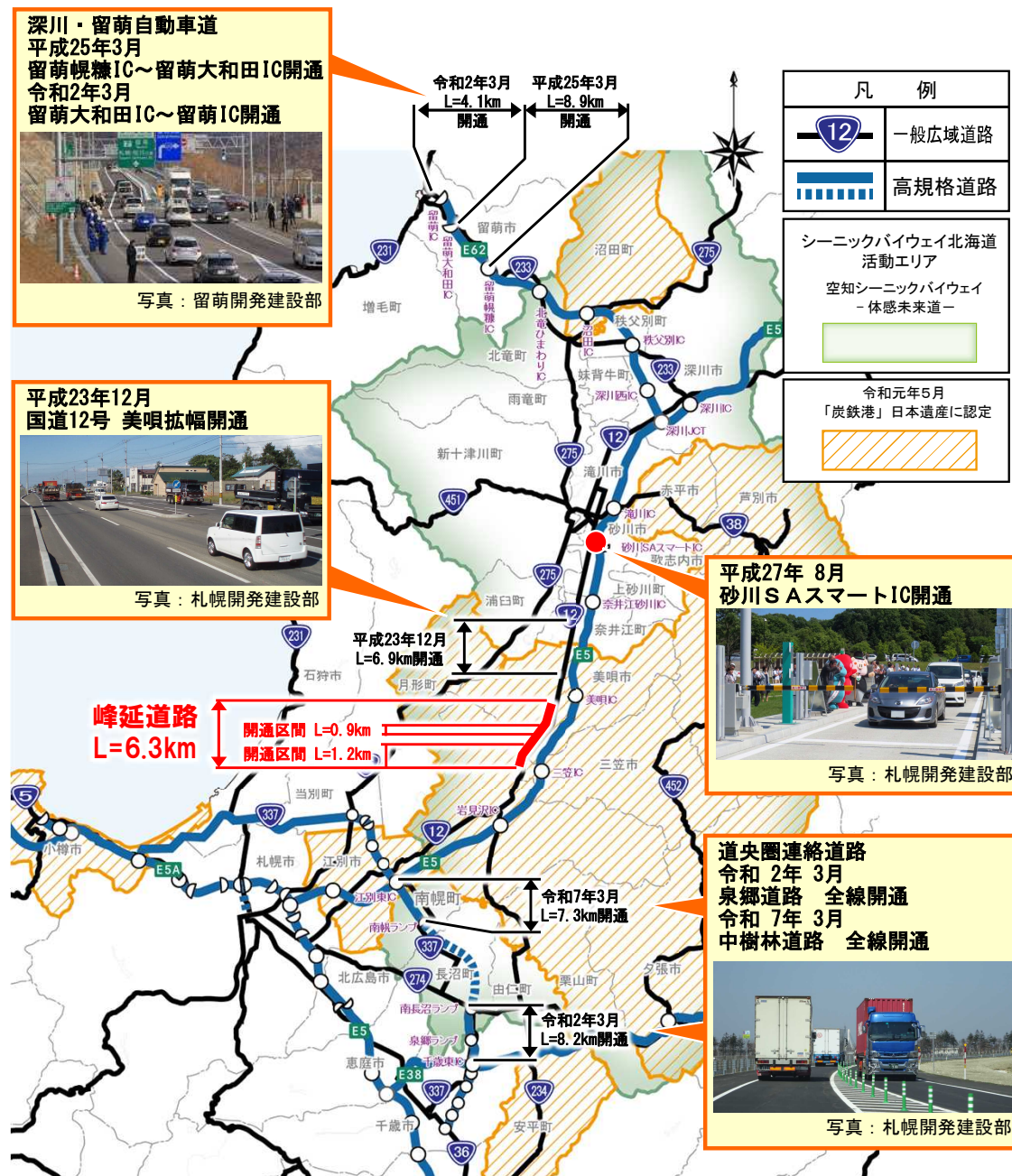
- ・ 平成25年 3月 深川・留萌自動車道
留萌幌糠 IC～留萌大和田 IC 開通
- ・ 平成27年 8月 北海道縦貫自動車道
砂川 S A スマート IC 開通
- ・ 令和 2年 3月 深川・留萌自動車道
留萌大和田 IC～留萌 IC 開通

[周辺道路の整備状況]

- ・ 平成23年12月 国道12号 美唄拡幅全線開通
- ・ 令和 2年 3月 道央圏連絡道路
泉郷道路 全線開通
- ・ 令和 7年 3月 道央圏連絡道路
中樹林道路 全線開通

[その他]

- ・ 令和元年 5月 「炭鉄港」が文化庁が選定する
「日本遺産」に認定
- ・ 令和 6年12月 シーニックバイウェイ北海道
「空知シーニックバイウェイ
-体感未来道-」指定



2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果

○交通混雑の緩和

- ・ 交通容量が拡大し、混雑が緩和され、走行環境改善が期待される。

○冬期異常気象時の走行性確保

- ・ 交通容量が増加し、異常気象時における幹線道路としての機能確保が期待される。

○道路交通の安全性向上

- ・ 道路交通の安全性向上が期待される。

○救急搬送の安定性向上

- ・ 追越し困難な2車線区間が解消され、通年の救急搬送の安定性向上が期待される。

○日常生活の利便性向上

- ・ 交通混雑が解消され、日常生活の利便性向上が期待される。

○農産品の流通利便性向上

- ・ 交通混雑の解消や安全性が向上し、農産品の流通の利便性向上が期待される。

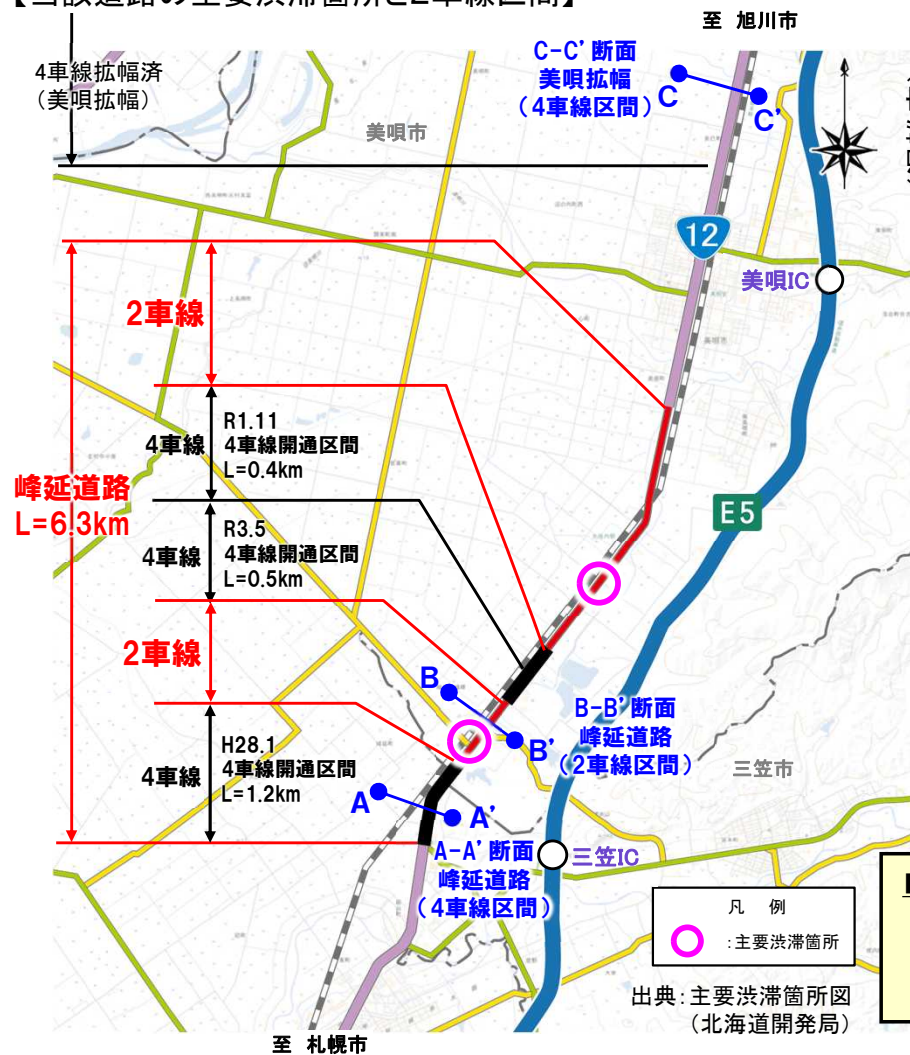
2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

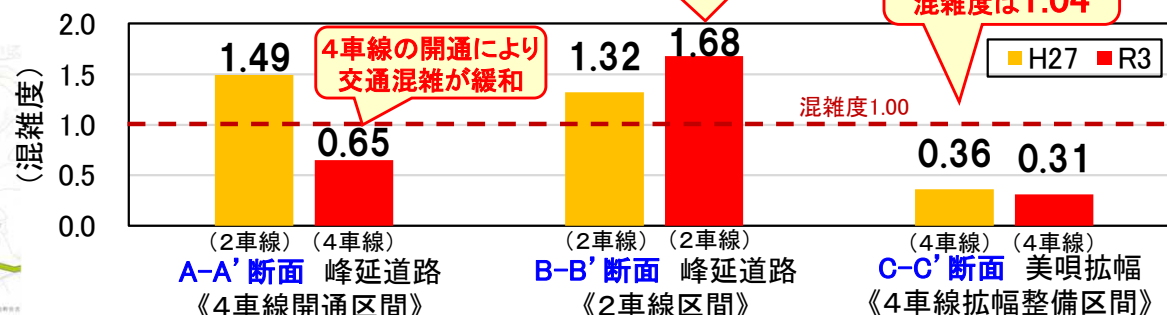
- ・当該道路は、2箇所主要渋滞箇所が存在しており、混雑度も高い状況。
- ・当該道路の4車線開通区間では混雑解消が見られるものの、2車線区間は依然として交通混雑が課題。
- ・当該道路の整備により、交通容量が拡大し、混雑が緩和され、走行環境改善が期待。

■ 当該道路の交通混雑の状況

【当該道路の主要渋滞箇所と2車線区間】



【4車線拡幅済み前後区間との混雑度比較】



出典: 全国道路・街路交通情勢調査

※混雑度は、12h交通容量に対する12h交通量の比率であり、混雑度が1.25-1.75では、交通のピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態とされている。

【交通混雑発生状況】



■ 地域の声 (R7.5 建設機械関連事業者 職員)

- ・豪雪地域であり冬期間は道路幅員が狭くなります。現場までのアクセス時間に影響が発生し、2往復する予定が道路混雑により、1往復になってしまうことがあります。現場での作業を翌日に持越しすること多いため、早期の4車線化に期待しています。

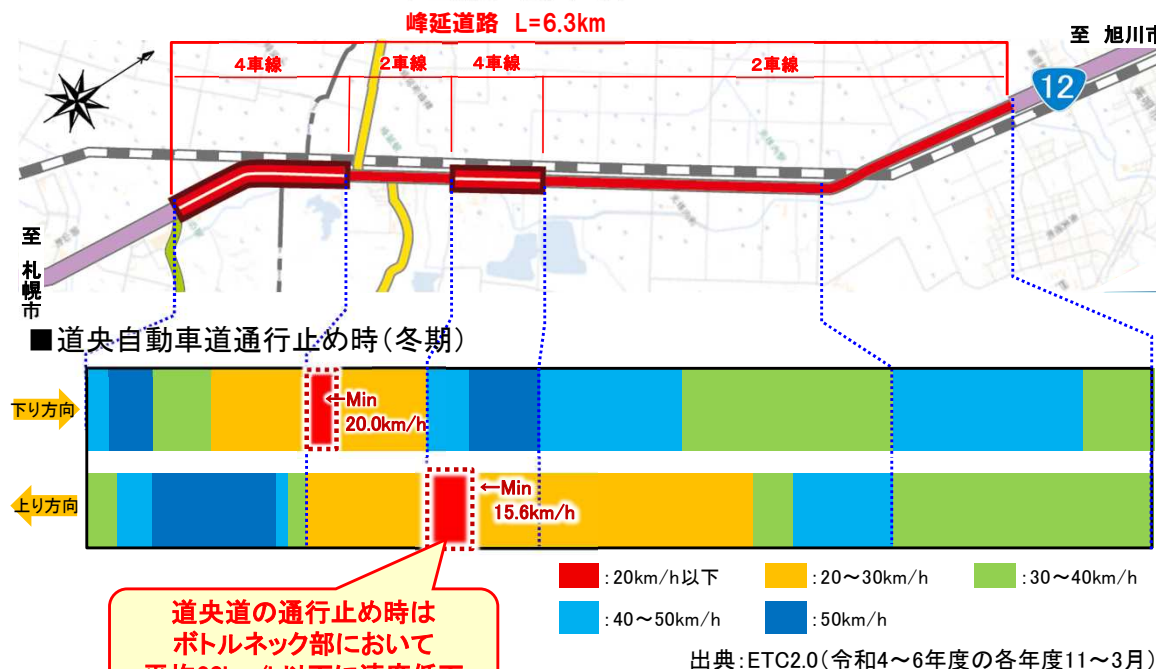
2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(冬期異常気象時の走行性確保)

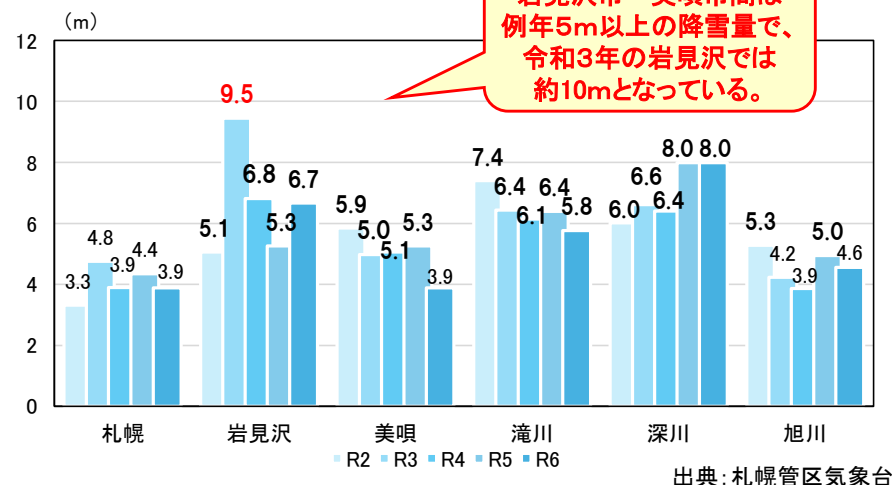
- ・当該地域は降雪量が5mを超え、多い年には約10mに達する地域もあるほどの豪雪地域。
- ・大雪による高速道路や周辺国道の通行止め時には、国道12号への交通集中が発生。特にボトルネック部では平均20km/h以下の旅行速度となる等、定時性に課題。
- ・当該道路の整備により、交通容量が増加し、異常気象時における幹線道路としての機能確保が期待。

■冬期異常気象時の交通混雑状況

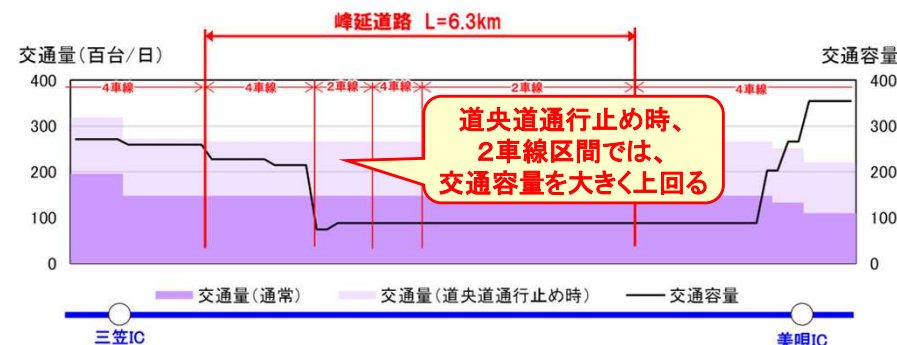
【道央自動車道通行止め時の当該区間の冬期の平均速度】



【国道12号沿線の累加降雪量】



【道央自動車道通行止め時の交通量の状況】



出典:令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

※通常の交通量に道央道の交通量を合算して通行止め時交通量を推計

■地域の声 (R7.6 美唄市役所 職員)

- ・冬期には、片側2車線から1車線に変わる区間で顕著な渋滞が発生し、岩見沢市と美唄市の双方の通勤者に対して、大きな影響を与えています。通常30分で通行できる区間が、冬期や交通事故発生時には1時間半以上もかかることもあります。
- ・峰延道路の整備により、冬期の交通混雑等がほとんどなくなり、円滑な通行や物流上のネックも解消された場合、自信を持って企業誘致や地元への就職支援等を進めることが可能となると考えています。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(道路交通の安全性向上)

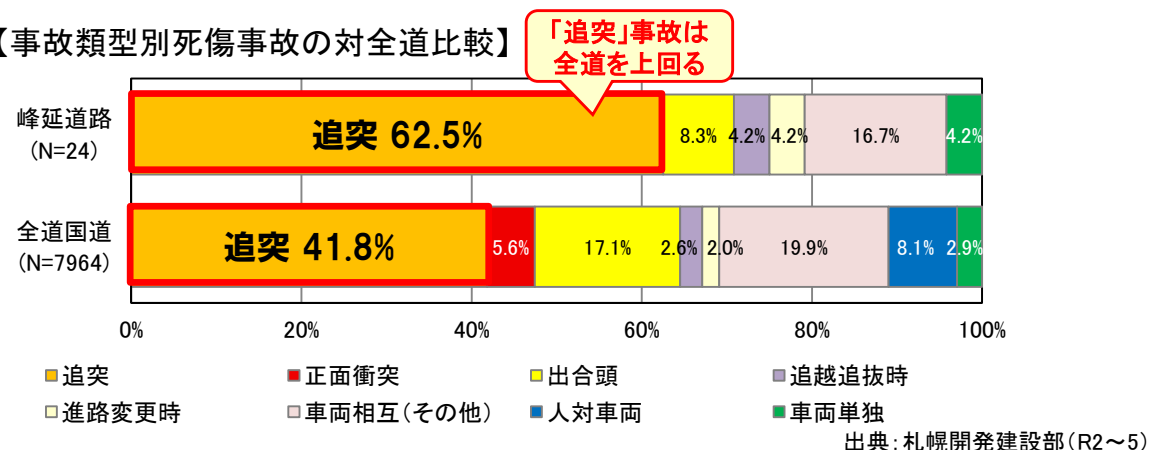
- ・当該道路の交通事故は、追突事故が、道内国道の平均を上回っている状況。
- ・2車線区間では、交通が輻輳することにより、無理な追越しや割り込みなど、走行性や安全性に課題。
- ・当該道路の整備により、道路交通の安全性向上が期待。

■ 当該道路の死傷事故発生状況

【死傷事故発生状況(R2~5)】



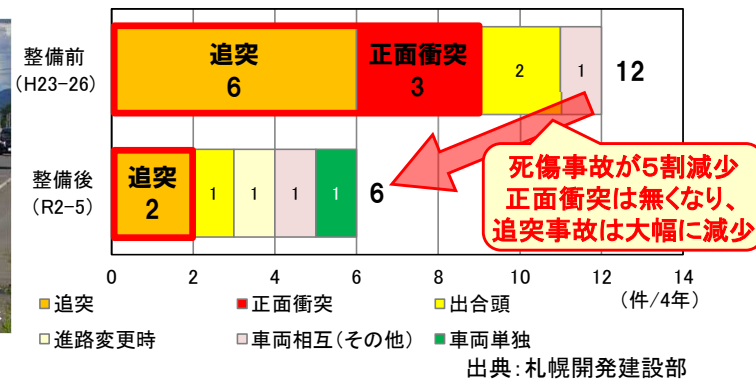
【事故類型別死傷事故の対全道比較】



【ヒヤリハット状況】



【車線拡幅済み区間(図中A区間)の交通事故】



■ 地域の声 (R7.6 美唄市役所 職員)

- ・1車線から2車線になり、再度1車線に戻る区間では、車両が追い越して1車線区間に入ろうとするスピード超過が目立っており、危険な交通状況です。
- ・片側2車線の整備により全体として走行性は向上しており、沿線の住民からは、早期の片側2車線整備を求める声が多く寄せられています。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(救急搬送の安定性向上)

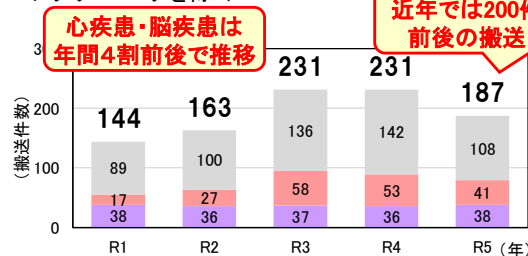
- ・美唄市からの救急搬送は、診療科目数の多い岩見沢市へ搬送が多く、近年では200件前後の搬送があり、このうち約4割が一刻を争う心疾患・脳疾患の搬送。
- ・冬期の救急搬送時は4車線区間で改善が見られるものの、2車線区間では堆雪や冬期異常気象で追越し困難になる等、搬送の速達性に課題。
- ・当該道路の整備により、追越し困難な2車線区間が解消され、通年の救急搬送の安定性向上が期待。

■美唄市から岩見沢市への救急搬送

【美唄市から岩見沢市への救急搬送状況】

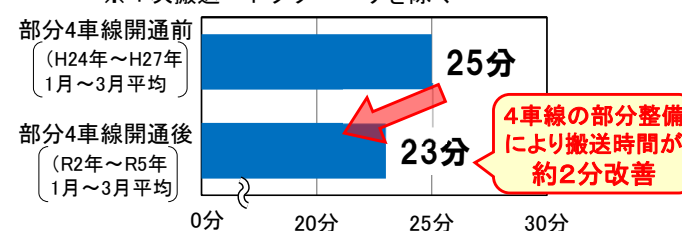


【美唄市から岩見沢市への救急搬送件数】
ドクターヘリを除く



出典: 救急搬送データ「美唄市消防本部」、「岩見沢地区消防事務組合」

【美唄市から岩見沢市への冬期救急搬送時間】
※1次搬送・ドクターヘリを除く



出典: 救急搬送データ

「美唄市消防本部」、「岩見沢地区消防事務組合」

【二次救急医療機関の対応可能な診療科一覧】

市町村	施設名	内科	消化器科	循環器科	外科	脳神経外科	産婦人科
岩見沢市	北海道中央労災病院	○		○	○		
	岩見沢脳神経外科			○※1		○	
	岩見沢市立総合病院	○	○		○	○	○
	医療法人北翔会 岩見沢北翔会病院	○			○	○	
	岩見沢市立栗沢病院	○			○		
美唄市	市立美唄病院	○			○		○

美唄市で対応が難しい脳疾患・心疾患による重症患者は岩見沢市の高次医療施設へ依存

※1: 当該病院は内科に循環器を含む

出典: 北海道医療機能情報システムR3.5時点(北海道)

■地域の声 (R7.6 消防署職員)

- ・脳疾患や心疾患については、市立美唄病院で検査はできるが処置ができないため、岩見沢市の病院や砂川市立病院へ搬送することが多いです。
- ・救急隊からすると、砂川市立病院までは道路が直線で、片側2車線で整備されていることから、救急車両での運転中でも、処置がしやすくなっています。
- ・また、美唄は豪雪地帯であるため、冬季は除雪車が高頻度に除雪を行ってくれてはいますが、それでも追いつかず、堆積により片側1車線になることがあります。
- ・峰延道路が整備され、片側2車線で整備されると、岩見沢方面への救急搬送でも走行がしやすくなり、搬送先の選択肢が増えます。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(日常生活の利便性向上)

- ・美唄市の通勤、通学、通院、買い物等の日常生活は、岩見沢市を含む周辺地域に依存している状況。
- ・4車線開通により、交通混雑緩和が見られるものの、2車線区間は以前として交通混雑が課題。
- ・当該道路の整備により、交通混雑が解消され、日常生活の利便性向上が期待。

■ 当該道路周辺における日常生活の状況

【美唄市から岩見沢市への日常生活の移動状況】



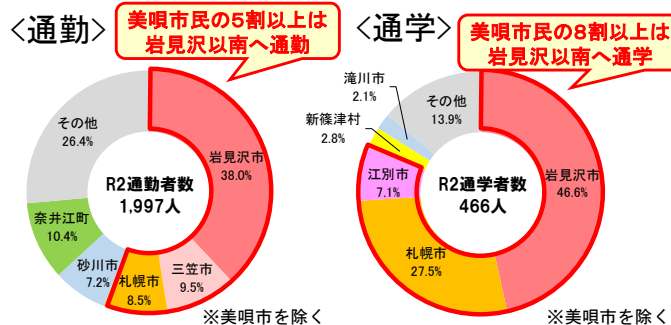
出典: 北海道医療計画 (H30年度～R5年度) <中間見直し>
北海道HP 令和2年度 (2020年度) 北海道学校一覧

【当該事業区間を通過する
一般交通や路線バス】

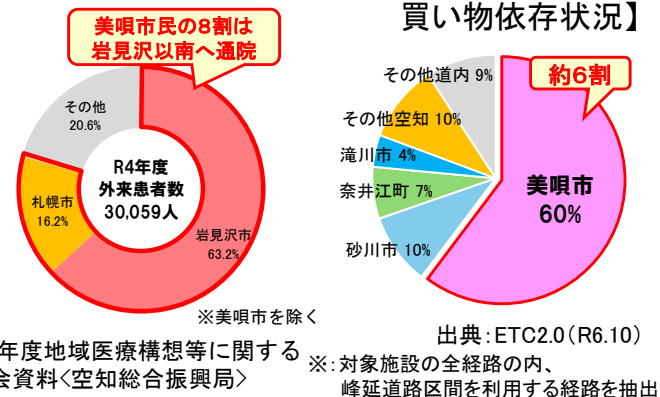


写真: 札幌開発建設部

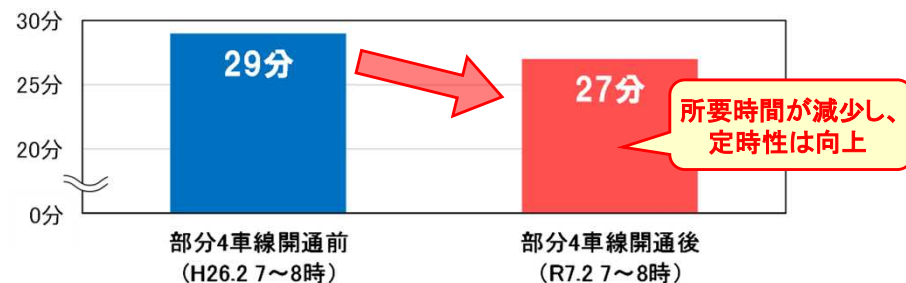
【美唄市の通勤通学依存状況】



【美唄市の通院依存状況】 【岩見沢市周辺施設の
買い物依存状況】



【当該道路における4車開通前後の所要時間比較
(美唄市～岩見沢市)】



出典: 部分4車線開通前 プローブデータ (H26.2) 7～8時台平均旅行速度
部分4車線開通後 ETC2.0 (R7.2) 7～8時台平均旅行速度

■ 地域の声 (R7.6 交通事業者職員)

- ・峰延道路区間では、当社の岩見沢～美唄間の路線バスが運行しています。
- ・片側1車線区間が残っていることで、バスの運行に遅延が発生しており、お客様にも支障が生じております。全線の片側2車線整備を望んでいます。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(農産品の流通利便性向上)

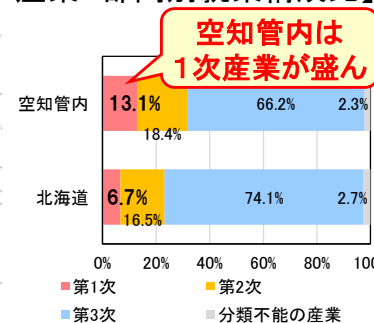
- ・沿線地域は全道の中でも一次産業が盛んな地域。全国で第2位の水稲収穫量を誇る北海道の中でも、空知管内の収穫量は道内4割以上を占める。
- ・収穫された水稲は沿線の各集出荷施設へ輸送され、苫小牧港や小樽港を經由し道外へ出荷。当該道路は交通混雑や大型車の事故発生割合が高く、定時性と安全性の確保が課題。
- ・当該道路の整備により、交通混雑の解消や安全性が向上し、農産品の流通の利便性向上が期待。

■ 当該道路周辺における米輸送の状況

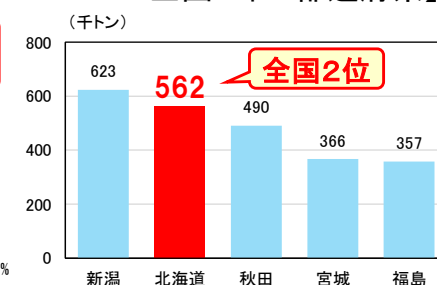
【米輸送の状況】



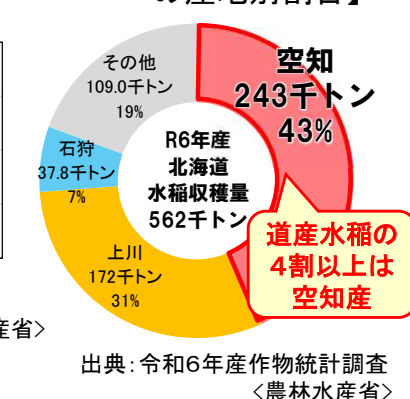
【全道・空知地域の産業3部門別就業構成比】



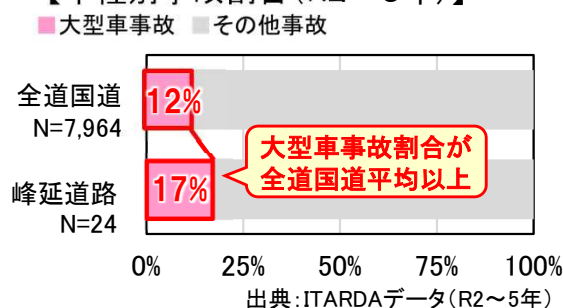
【水稲収穫量 全国上位5都道府県】



【全道水稲収穫量の産地別割合】



【車種別事故割合(R2~5年)】



【交通混雑状況】



■ 地域の声 (R7.7 JA新すながわ職員)

- ・当組合の農産品の道外輸送は、道央圏連絡道路を通行し、苫小牧港へ向かっています。
- ・冬期は国道12号の交通混雑の影響で荷受け車両の到着が遅れることもあり、再度、倉庫周辺の除雪が必要となることや時間外の荷受け作業等が発生します。
- ・冬期の交通混雑によるトラック到着の遅延が解消されると、輸送事業者だけでなく、輸送事業者を待つ当組合職員の労働環境が大きく改善されるため、交通混雑の解消に寄与する峰延道路の全線片側2車線の整備に期待しています。

2. 事業の必要性等

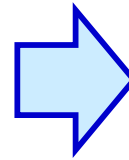
(2) 事業の整備効果(CO₂排出量の削減)

- ・CO₂排出量は、整備なしでは、6,986,127(t-CO₂/年)
- ・当該道路の整備により、6,983,798(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、2,328(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

CO₂削減量

2,328t-CO₂/年



森林換算

約220ha

(札幌ドーム約40個分に相当)

※対象地域: 北海道全域

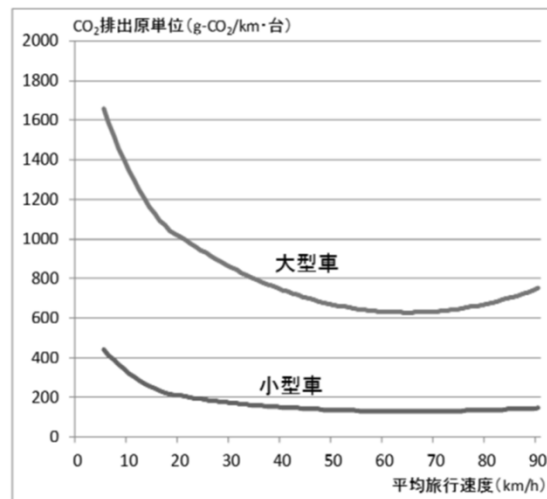
※令和22年度将来交通量推計を基に算出

※森林のCO₂吸収量は10.6 t-CO₂/ha・年として試算

出典:『土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)』

※札幌ドーム面積は建築面積5.5haを使用し換算

■自動車の旅行速度とCO₂排出原単位との関係



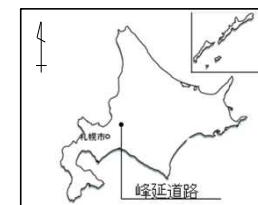
出典:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671(2012)

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・令和3年度の再評価以降、新たに判明した事象に基づき設計等を見直した結果、以下の変更要因を確認し、全体事業費は約62億円増加。
- ・変更要因による追加調査及び対策工検討や追加対策工の実施により、事業期間が6年延伸。
- ・引き続きコスト縮減に取り組むとともに、適正な事業管理に努めていきます。

■全体事業費変更要因



■全体事業費変更結果

全体事業費		増減額
(令和3年度再評価)	(令和7年度再評価)	
164億円	226億円	増 62億円
事業期間		増減年数
(令和3年度再評価)	(令和7年度再評価)	
20年	26年	増 6年

※ 費用便益比算定上設定した事業期間

2. 事業の必要性等

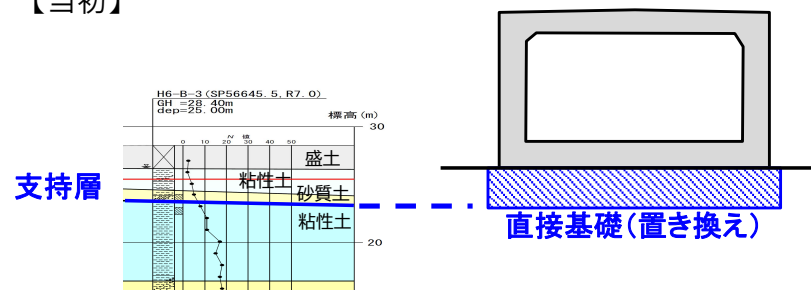
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

① 構造物基礎工の見直し (約2.5億円増)

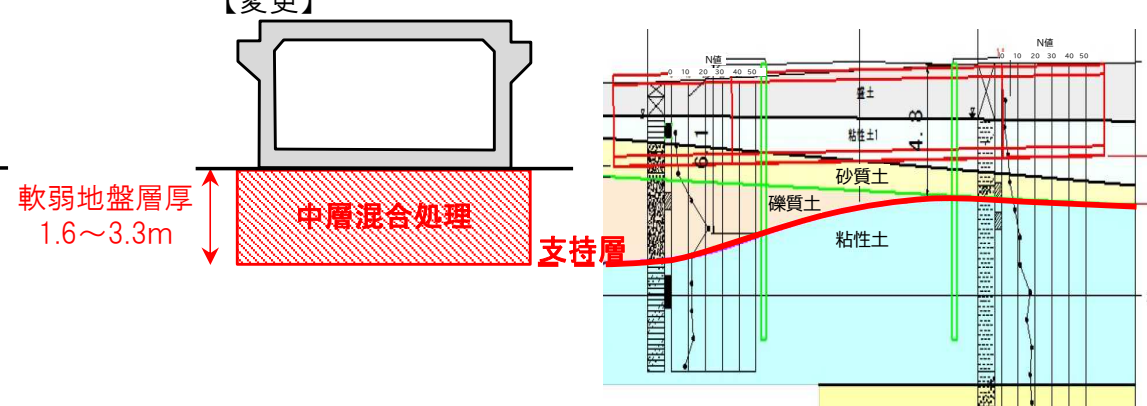
- ・当初、既往地質調査結果から軟弱層を想定し、直接基礎(置換)を採用。
- ・詳細設計に伴う地質調査において想定より厚い軟弱層を確認したことから中層混合処理に変更。



【当初】



【変更】

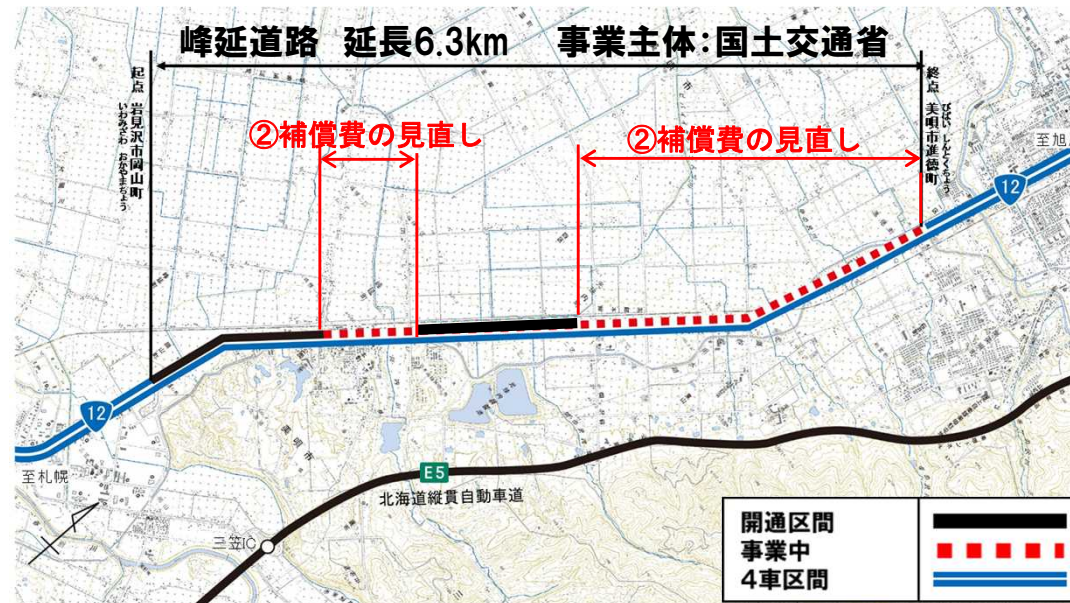


2. 事業の必要性等

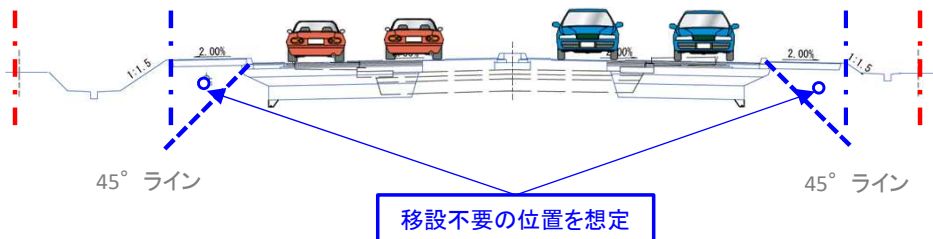
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

②補償費の見直し (約6.4億円増)

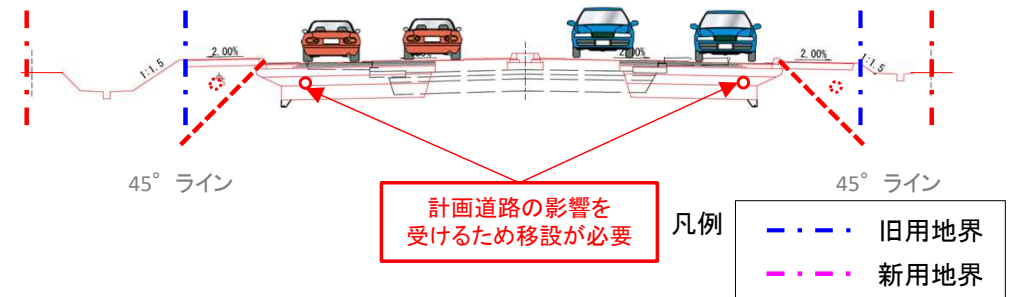
- ・当初、既設水道管は道路敷地端部に埋設されており、工事の支障にはならない予定であった。
- ・施工前の試掘調査により、既設水道管が想定と異なる位置に埋設されている事が判明。急遽水道管の移設が必要となった。



【当初】



【変更】



2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

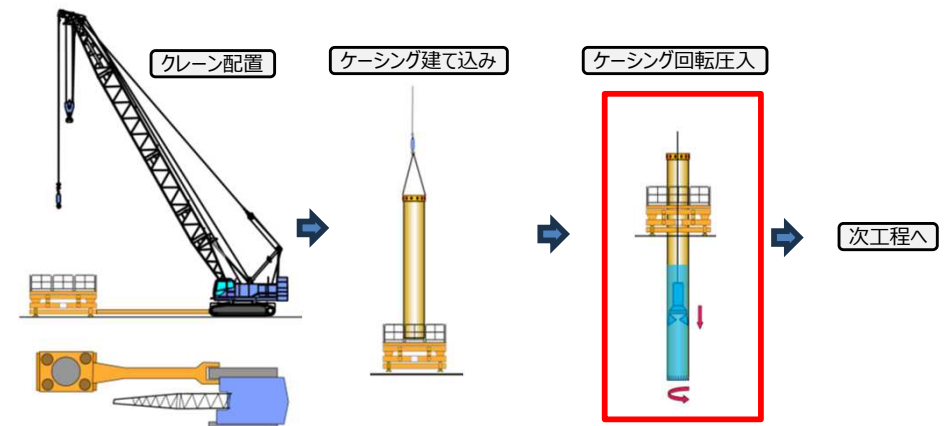
③-1 橋梁工の見直し【場所打ち杭工の変更】 (約14.8億円増)

- ・当初、全ての場所打ち杭に対し、標準施工日数での施工を想定。
- ・現地施工時に想定を上回るケーシングの沈下が確認されたため再調査を行った結果、想定以上の地下水位を確認したことから、孔内注水を行いながらの施工へ見直しが生じた。また、JRに近接する施工であることから、掘削機械の施工位置を下げる必要が生じ、掘削速度の低下にともない場所打ち杭の施工日数増加による労務費や機械経費等の増額が必要となった。

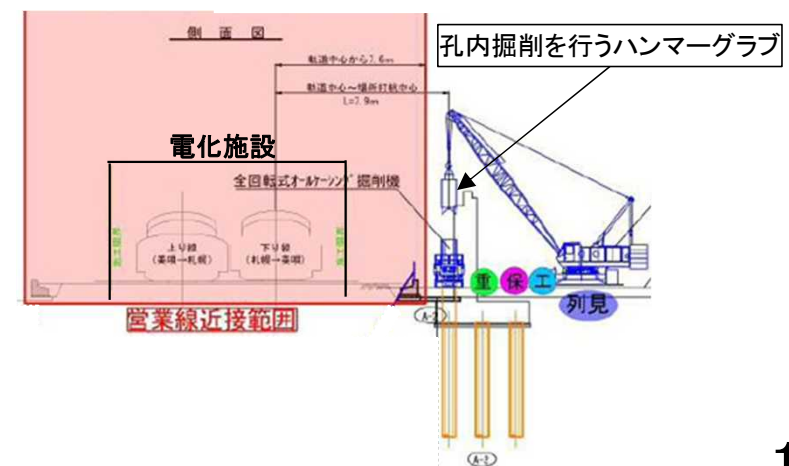


	R4	R5	R6	R7	R8
場所打ち杭工	当初				
変更					

施工速度の低下により場所打ち杭工が遅延



地下水位が高く満水状態での施工となり、軌道への飛水防止のため、ハンマーグラブの落下速度を低下させる必要が生じ、掘削速度が低下。



2. 事業の必要性等

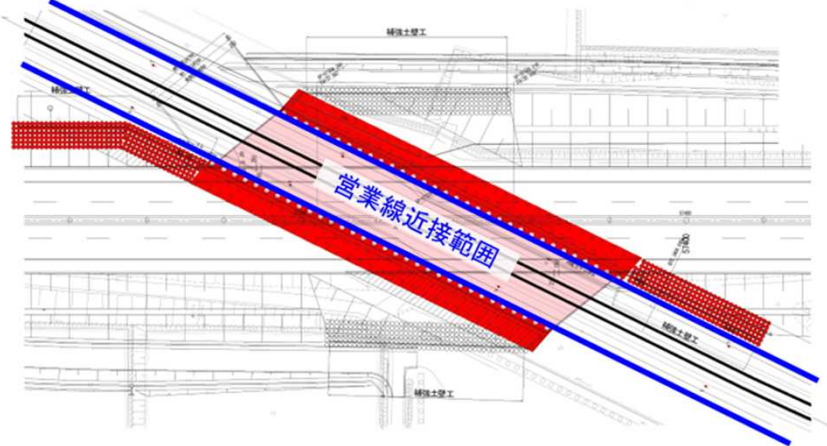
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

③-2 橋梁工の見直し【施工条件の変更】 (約17.2億円増)

- ・当初、橋梁上部、下部(基礎)工事は、関係機関との協議により鉄道近接施工を計画。
- ・その後、鉄道近接施工協議において、線路近接工事でのクレーン作業等により列車との接触など重大事故につながる危険がある工事には、より安全性の高い対策が求められている。
- ・JR函館本線の列車本数は非常に多く、また貨物列車の利用区間にもなっており、列車通過後次の列車が通過するまでの間に工事を行う必要や不測の事象等に対する体制、作業時間を確保する必要があるため、1日あたりに作業可能な時間の変更により、労務費や機械経費等の増額が必要となった。

■ 本線橋

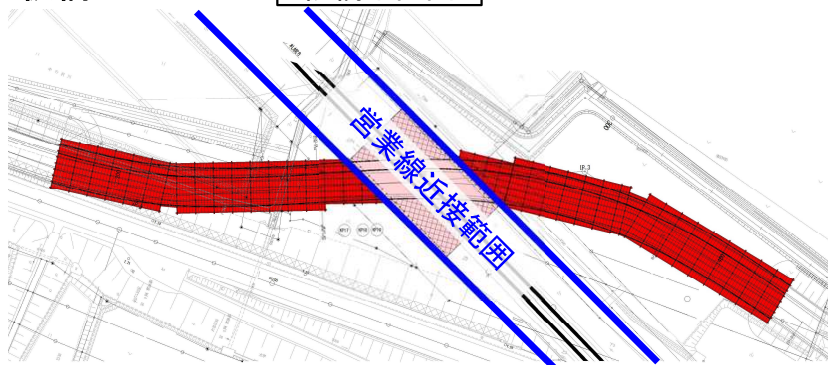
平面図



JR函館本線(岩見沢～滝川間):78便/日

■ 仮橋

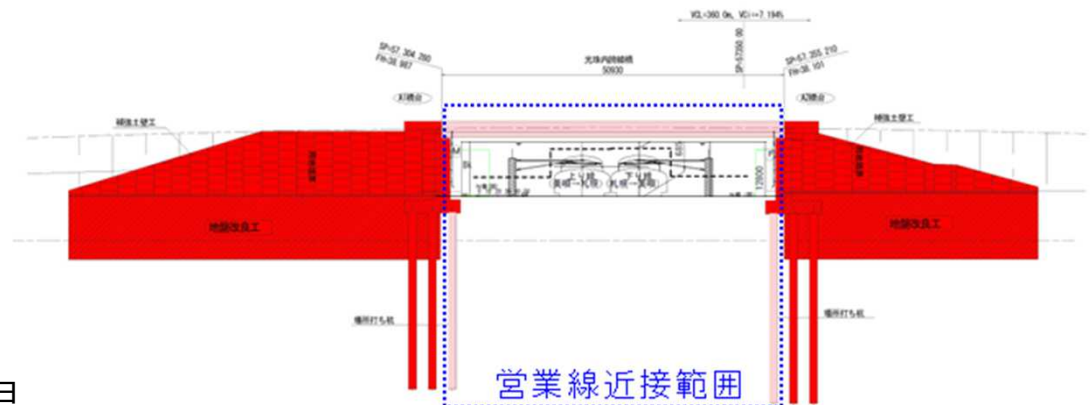
仮橋平面図



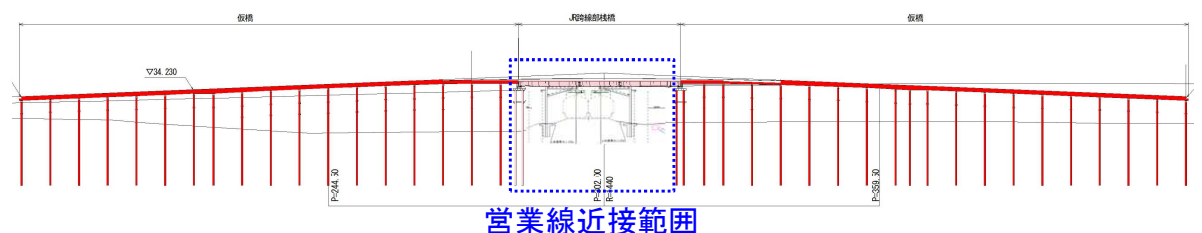
橋梁一般図

施工時間凡例

- 当初の施工時間制約(変更無し)
- 制約時間の増加箇所



仮橋一般図



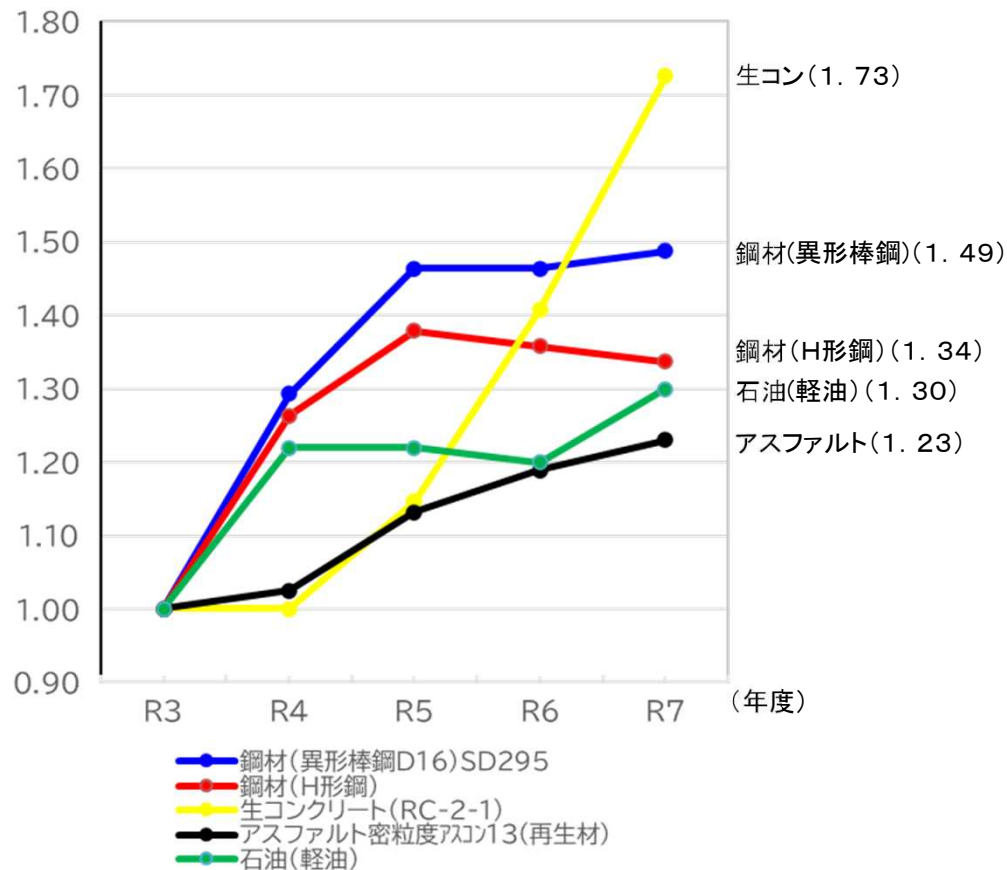
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

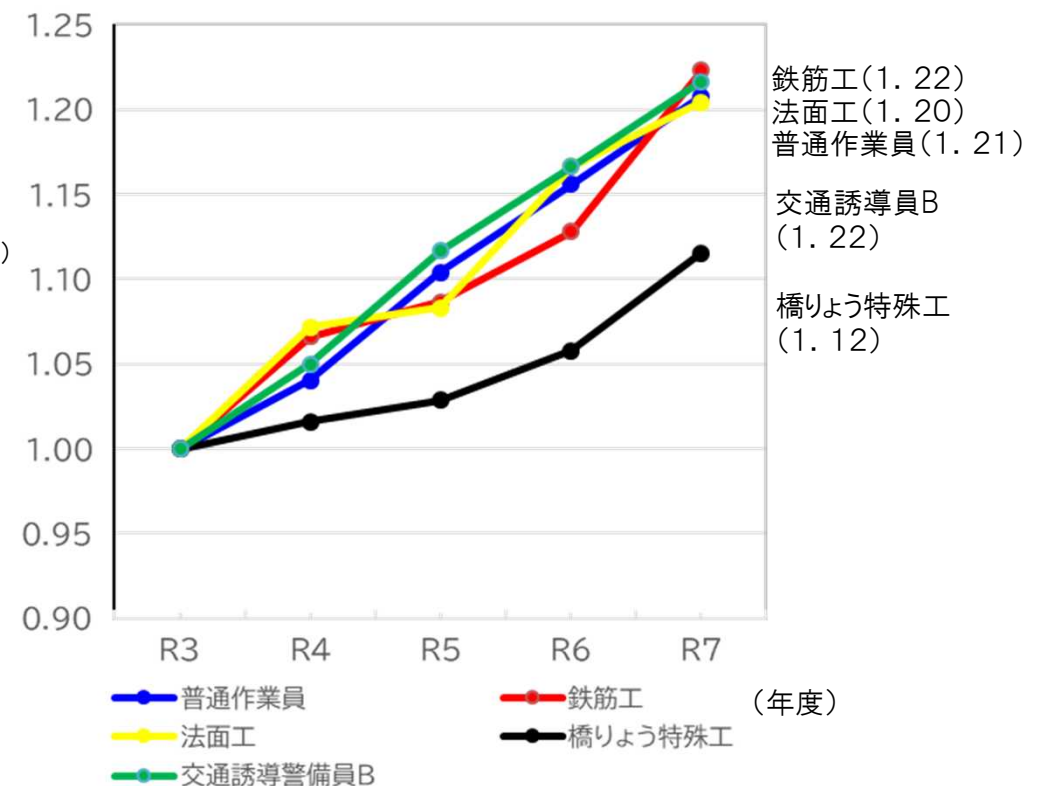
④ 資機材・労務単価の変動 (約21.7億円増)

・前回評価(令和3年度)後の資機材・労務単価の変動に伴い、事業費を増額。

主要建設資材単価伸び率
(令和3年度基準)



労務単価伸び率
(令和3年度基準)



2. 事業の必要性等

(3)事業の投資効果（費用便益分析 ー事業全体ー）

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
226億円	23,400～24,900	令和7年度

費用便益分析

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)		経済的 内部収益率 (EIRR)
	208億円	15億円	6.1億円	229億円	[4%]	0.8	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	1.1	3.0%
	259億円	20億円	—	279億円	[1%](参考)	1.4	

感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	23,400～24,900	±10%	0.7～0.9
事業費	208億円	±10%	0.8～0.8
事業期間	26年	±20%	0.8～0.8

注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)費用便益比の〔 〕内は、R5以降の社会的割引率の設定値である。(R4以前は何れも4%)

2. 事業の必要性等

(3)事業の投資効果（費用便益分析 -残事業-）

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
226億円	23,400～24,900	令和7年度

費用便益分析

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)		経済的 内部収益率 (EIRR)
	156億円	5.3億円	1.9億円	163億円	[4%]	2.4	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	3.3	10.4%
	56億円	12億円	—	68億円	[1%](参考)	4.0	

感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	23,400～24,900	±10%	2.2～2.6
事業費	65億円	±10%	2.2～2.6
事業期間	7年	±20%	2.4～2.5

注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)費用便益比の〔 〕内は、R5以降の社会的割引率の設定値である。(R4以前は何れも4%)

2. 事業の必要性等

(3)事業の投資効果（費用便益分析 前回評価との比較）

	令和3年度 再評価時点	令和7年度 再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=6.3km	L=6.3km	
計画交通量	22,900～ 24,800台／日	23,400～ 24,900台／日	・将来交通需要推計の見直し 令和3年度:平成22年度全国道路・街路交通情勢調査(R3事業化ネット) 令和12年度将来交通量の推計値 令和7年度:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(R7事業化ネット) 令和22年度将来交通量の推計値
総事業費	約164億円	約226億円	・構造物基礎工の見直しによる増 ・補償費の見直しによる増 ・橋梁工の見直しによる増 ・資機材・労務単価の変動による増
総費用 C	約194億円 (基準年:令和3年度)	約279億円 (基準年:令和7年度)	・基準年の変更による増 ・総事業費の増
総便益 B	約202億円 (基準年:令和3年度)	約229億円 (基準年:令和7年度)	・事業期間の延伸に伴う減 ・基準年の変更による増 ・原単位の変更による増(費用便益分析マニュアルの更新)
費用対効果 B/C	1.04	0.8	

※総費用・総便益は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)したものであることから、増額等の要因が無い場合でも、見た目の額は増加する。

※費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果【試算(地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値)】

項目	細目	金額	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	総費用 C	C=279億円	C=68億円
	総便益 B	B=229億円	B=163億円
	B/C	B/C=0. 8	B/C=2. 4
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B=104億円	B=76億円
	救急医療改善効果	B=47億円	B=33億円
	余裕時間の短縮による効果	B=41億円	B=30億円
	CO ₂ 排出削減による効果	B=1. 1億円	B=0. 8億円
	大気汚染低減による効果	B=1. 1億円	B=0. 9億円
	騒音低減による効果	B=5. 8億円	B=4. 8億円
	高速道路通行規制時の 走行性向上効果	B=8. 3億円	B=6. 5億円

※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値

※費用(事業費及び維持管理費)・便益については、基準年における現在価値化後の値

※整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

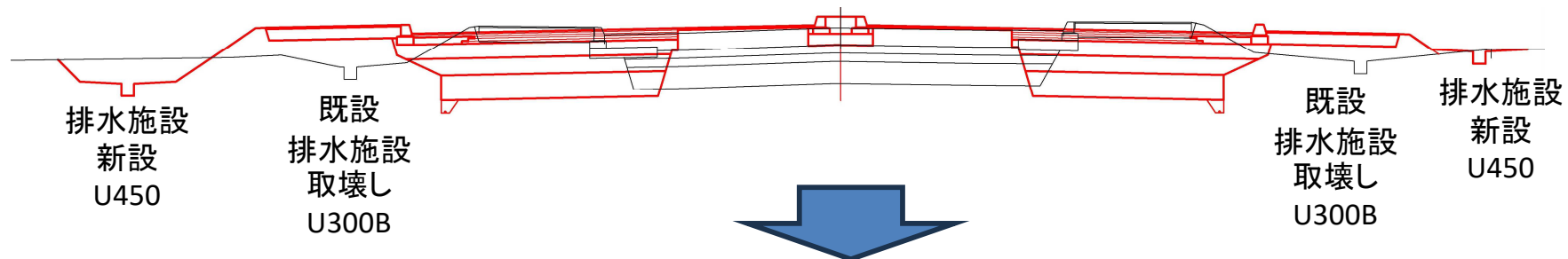
3. 事業計画の見直し

■排水計画の変更（約0.3億円減）

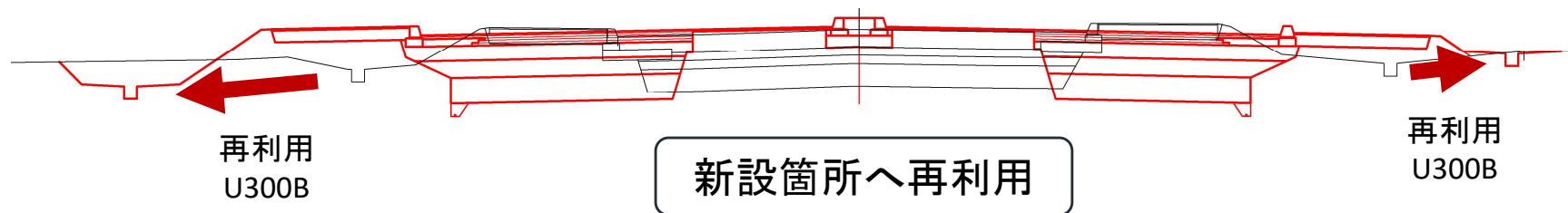
- ・当初、既設排水施設(U300B)を取壊し、排水施設(U450)を新設する想定で設計。
- ・排水流末を新たに設定するため関係機関協議を行い、流末が確保されたことから排水計画を変更。
- ・既設と新設の排水施設が同規格となり再利用が可能となったため、新設費用及び取壊し費用を削減。



【当初】



【変更】



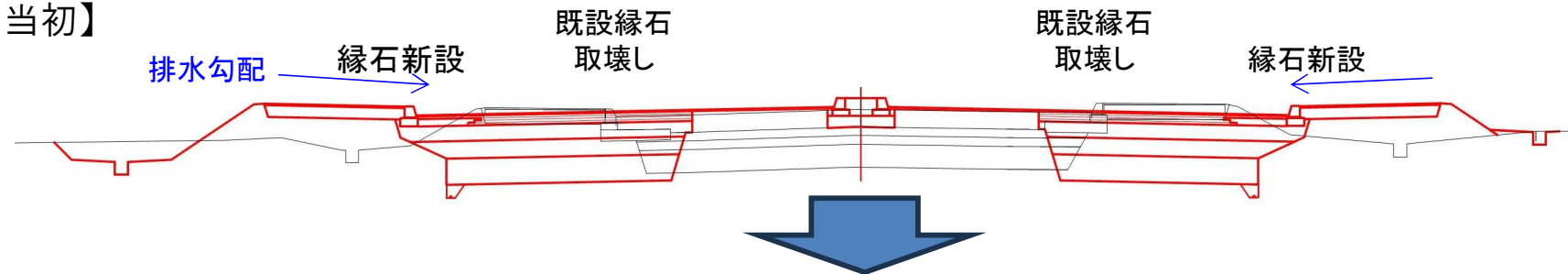
3. 事業計画の見直し

■歩道計画の変更（約0.3億円減）

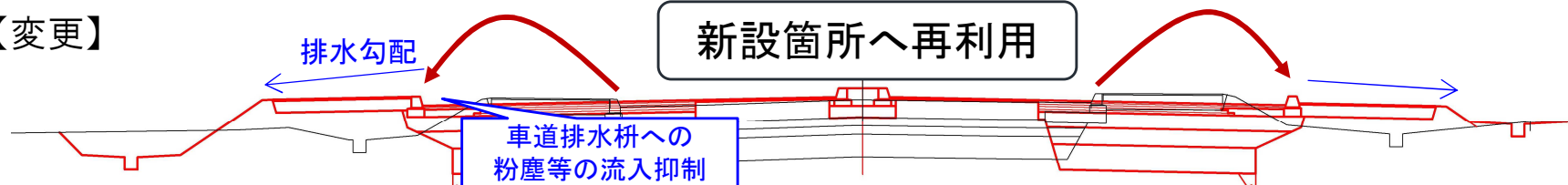
- ・当初は、現道4車線拡幅整備に合わせて歩車分離縁石を新設で計画。
- ・歩道部の路面排水勾配を民地側へ事業計画を変更し、車道排水柵の維持管理コストの削減、既設縁石の再利用による費用の削減。



【当初】



【変更】

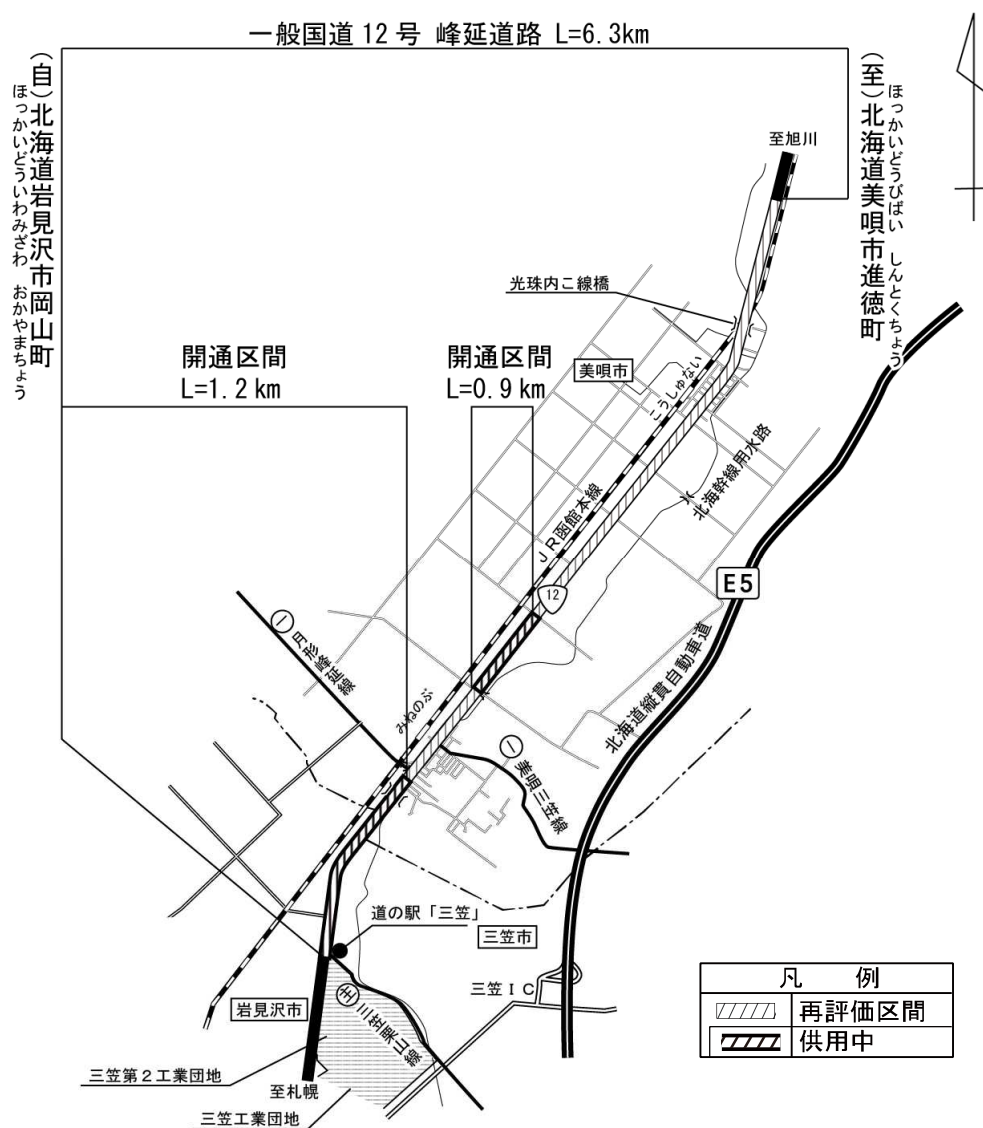


■コスト縮減対策として検討している項目

- ・歩行者・自転車の今後の利用状況等を踏まえた歩道幅員の見直し

4. 事業進捗の見込み

- ・当該事業は、平成19年度に事業化、平成23年度に工事着手。
- ・用地進捗率99%、事業進捗率86%(62%)、工事進捗は、光珠内こ線橋の架替、美唄地区の改良工事を実施中。
- ・引き続き、早期開通に向けて事業を進めます。



※用地進捗率及び事業進捗率は、令和7年度
北海道における事業計画(R7年4月)ベース

※用地進捗率は面積ベース
(R7年3月末時点)

※事業進捗率の()内は事業費変更後の進捗率
(R7年3月末時点)

5. 関係する地方公共団体等の意見

期成会等名称	会長等	主な構成メンバー	要望内容
北海道空知地方総合開発期成会	岩見沢市長	岩見沢市、滝川市、深川市、奈井江町、夕張市、砂川市、南幌町、月形町、妹背牛町、秩父別町、歌志内市、浦臼町、美唄市、芦別市、赤平市、三笠市、上砂川町、由仁町、長沼町、栗山町、新十津川町、雨竜町、北竜町及び沼田町	<p>広域分散型の地域構造となっている北海道において、空知地方は、道央と道北・道東を結ぶ人流・物流の主要経路に位置し、空港と港湾等の拠点をつなぐ地域として、大きな役割を担っており、国道や道道、市町村道などの道路網の整備が不可欠。</p> <p>加えて、激甚化・頻発化する災害に備えるために、高度経済成長期に多く建設された道路施設の整備が急務となっているほか、交通事故防止や歩道未整備の解消など、地域を結ぶ生活路線としての安全で安心な交通確保が必要。</p>

○北海道からの意見

北海道知事からの意見

「一般国道12号 峰延道路」事業を「継続」とした「対応方針(原案)」案について、異議はありません。

当該事業は、現道の4車線化による市街地の周辺における交通混雑及び交通事故の低減が図られ、道路交通の定時性や安全性の向上が期待されるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。

なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層の徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。

6. 対応方針(案)

- ・峰延道路は、札幌～滝川間における唯一の2車線区間で、岩見沢～美唄間の交通混雑緩和及び交通事故減少による、走行の定時性及び安全性の向上に寄与する事業と考えられます。
- ・当初からの事業の必要性、重要性に変化はなく、事業全体のB/C、残事業B/Cやその他の定量的・定性的な効果を含めて総合的に評価した結果、事業の継続を原案としてお諮りいたします。
- ・引き続き、コスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費及び事業期間の管理に努めていきます。

項目	細目		内容	
			事業全体	残事業
費用便益比(B/C)	3便益によるB/C ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少		B/C = 0.8	B/C = 2.4
地域の特殊性を考慮した便益の検討	救急医療改善効果		B = 47億円(※)	B = 33億円(※)
	余裕時間の短縮による効果		B = 41億円(※)	B = 30億円(※)
	CO ₂ 排出削減による効果		B = 1.1億円(※)	B = 0.8億円(※)
	大気汚染低減による効果		B = 1.1億円(※)	B = 0.9億円(※)
	騒音低減による効果		B = 5.8億円(※)	B = 4.8億円(※)
	高速道路通行規制時の走行性向上効果		B = 8.3億円(※)	B = 6.5億円(※)
事業の整備効果	活力	交通混雑の緩和	・交通容量が拡大し、混雑が緩和され、走行環境改善が期待。	
		日常生活の利便性向上	・交通混雑が解消され、日常生活の利便性向上が期待。	
		農産品の流通利便性向上	・交通混雑の解消や安全性が向上し、農産品の流通の利便性向上が期待。	
	暮らし	救急搬送の安定性向上	・追越し困難な2車線区間が解消され、通年の救急搬送の安定性向上が期待。	
	安全	道路交通の安全性向上	・道路交通の安全性向上が期待。	
	環境	CO ₂ 排出量の削減	・自動車からのCO ₂ 排出量2,328(t-CO ₂ /年)の削減が見込まれる。	
	その他	冬期異常気象時の走行性確保	・交通容量が増加し、異常気象時における幹線道路としての機能確保が期待。	
事業進捗の見込み	事業の進捗状況		・令和7年3月末時点で、用地進捗率99%、事業進捗率86%(62%)	

表に記載の※は開通後50年間の便益額として試算した参考値