

(再評価)

一般国道275号  
えべつ きた  
江別北道路

再評価原案準備書説明資料

令和2年度  
北海道開発局

# 目 次

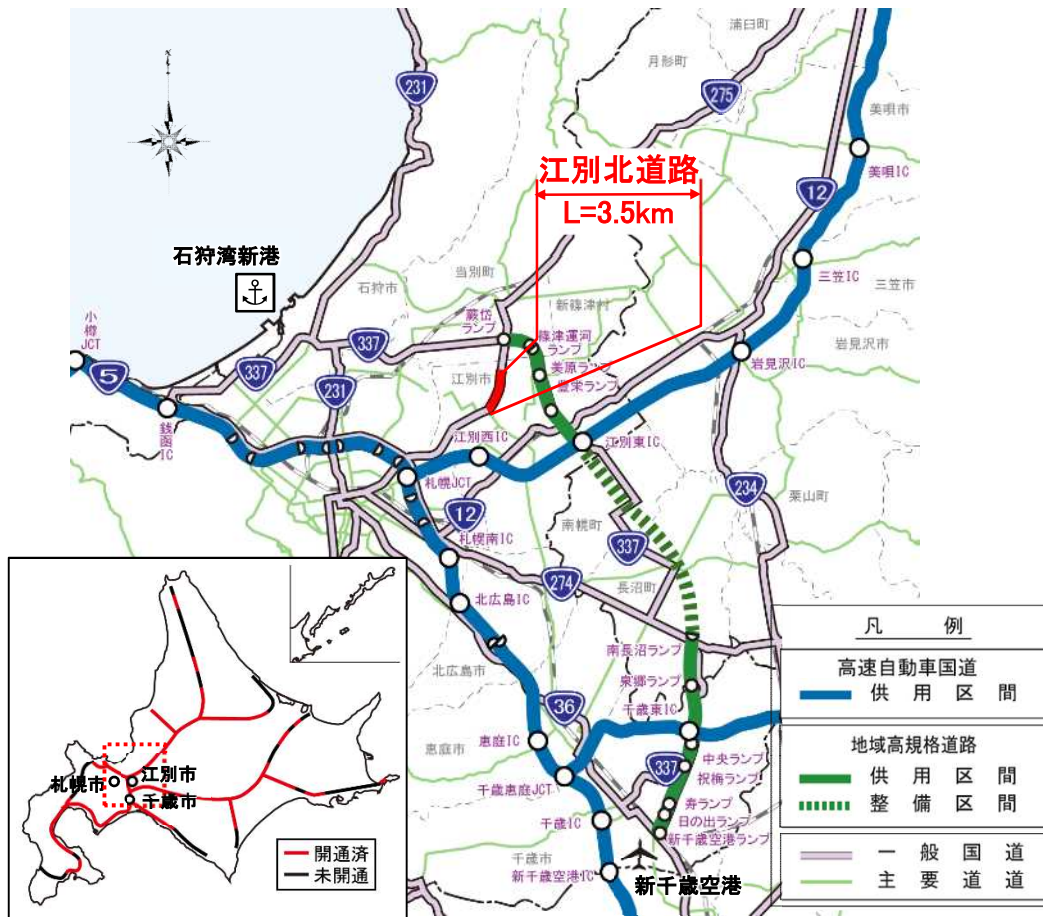
1.事業の概要	.....	3
2.事業の必要性等	.....	5
(1)事業を巡る社会情勢等の変化		
(2)事業の整備効果		
(3)事業の投資効果		
3.事業進捗の見込み	.....	10
4.関係する地方公共団体等の意見	.....	11
5.対応方針(案)	.....	12

# 1.事業の概要

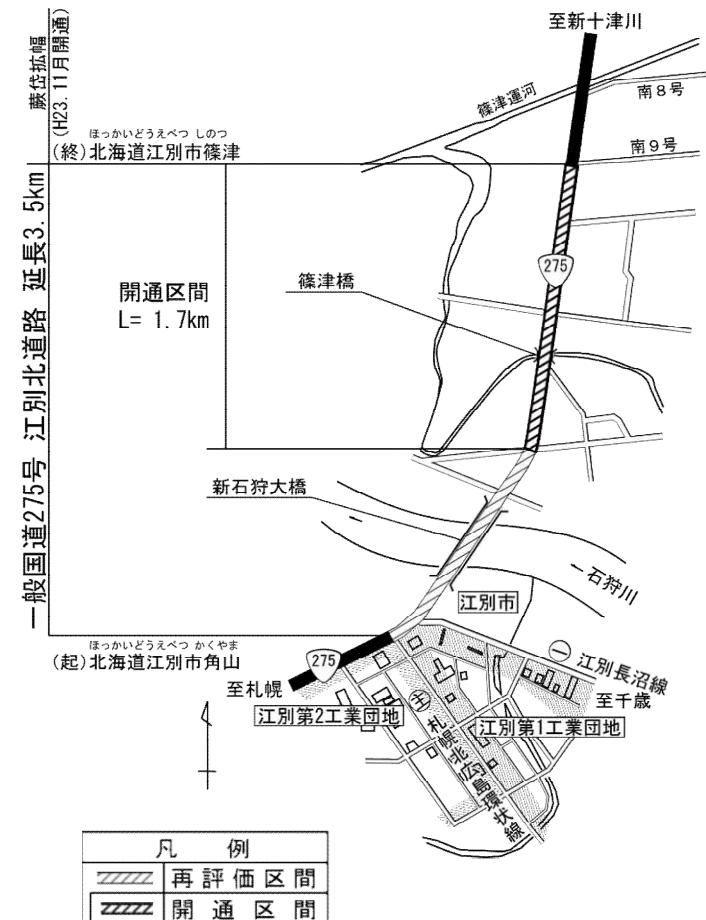
## (1)事業の目的

- ・一般国道275号は、札幌市を起点とし、浜頓別町に至る延長約281kmの幹線道路。
- ・江別北道路は、2車線区間のボトルネックによる交通混雑の緩和や交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長3.5kmの4車線拡幅事業。

■位置図



■事業概要図

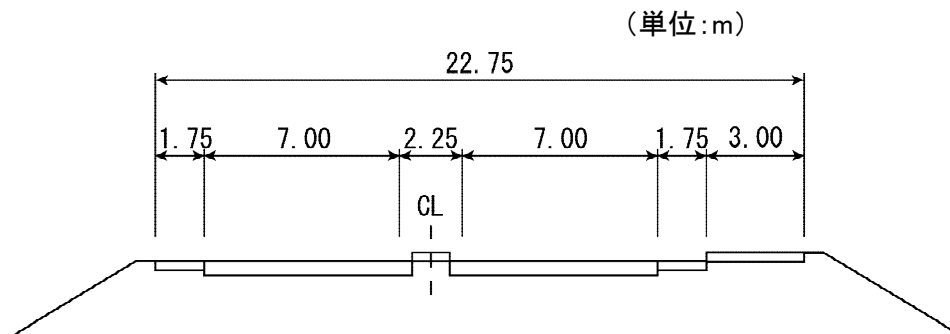


# 1.事業の概要

## (2)計画の概要

- ①起点 …… ほっかいどうえべつ かくやま 北海道江別市角山
- 終点 …… ほっかいどうえべつ しのつ 北海道江別市篠津
- ②計画延長 …… 3.5km
- ③幅員 …… 22.75m
- 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

### ■横断面図



## (3)経緯

平成20年度	事業化
平成22年度	用地補償着手
平成24年度	工事着手
	事業再評価
平成27年度	事業再評価
平成30年度	開通 L = 0.4km
令和元年度	開通 L = 1.3km
令和 2年度	事業進捗率78%

※事業進捗率はR2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

### [周辺道路の整備状況]

- ・平成23年 3月 道央圏連絡道路 美原道路 豊栄ランプ～蕨岱ランプ開通
- ・平成23年 11月 一般国道275号 蕨岱拡幅全線開通
- ・平成28年 1月 一般国道337号 当別バイパス全線開通
- ・令和 2年 3月 道央圏連絡道路 泉郷道路 中央ランプ～南長沼ランプ開通

### [その他]

- ・平成24年11月 石狩湾新港 石狩LNG基地運転開始
- ・平成29年 9月 北欧の風道の駅とうべつ開業
- ・平成30年12月 新千歳空港国際線ターミナル前 エプロン拡張部暫定供用
- ・平成31年 2月 石狩湾新港発電所 (LNG火力発電所)運転開始
- ・令和 2年 3月 新千歳空港国際線ターミナルビル 拡張工事完了



## 2.事業の必要性等

### (2)事業の整備効果

#### ○交通混雑の緩和

- ・交通混雑を緩和し、定時性の確保や利便性向上が期待される。

#### ○道路交通の安全性向上

- ・4車線から2車線への車線減少によるボトルネック区間を解消し、走行環境が向上するなど道路交通の安全性向上が期待される。

#### ○重要港湾への利便性向上

- ・安定した輸送ルートを確保し、重要港湾石狩湾新港への利便性向上が期待される。

#### ○食品雑貨等の流通利便性向上

- ・円滑な交通を確保し、食品雑貨等の流通利便性向上が期待される。

#### ○救急搬送の安定性向上

- ・交通混雑の緩和を図り、高次医療機関への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。

#### ○観光地への利便性向上

- ・定時性を確保し、主要な観光地への利便性向上が期待される。

#### ○冬期間の走行環境の安全性向上

- ・防雪対策により地吹雪発生時の視程障害が緩和され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。

#### ○自動車からのCO2排出量の削減

- ・自動車からのCO2排出量1,673(t-CO2/年)の削減が期待される。



## 2.事業の必要性等

### (3)事業の投資効果（費用便益分析 -事業全体-）

#### 基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
210億円	20,000~29,200	令和2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)
	236億円	17億円	4.8億円	257億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.1	4.5%
	219億円		13億円	233億円		

#### 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	20,000~29,200	±10%	1.01~1.2
事業費	194億円	±10%	1.1~1.1
事業期間	16年	±1年	1.1~1.2

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。

## 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
210億円	20,000~29,200	令和2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)
	174億円	15億円	4.8億円	194億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	6.9	30.7%
	21億円		6.6億円	28億円		

#### 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	20,000~29,200	±10%	6.3~7.5
事業費	23億円	±10%	6.4~7.5
事業期間	3年	±1年	6.7~7.1

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。



## 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）

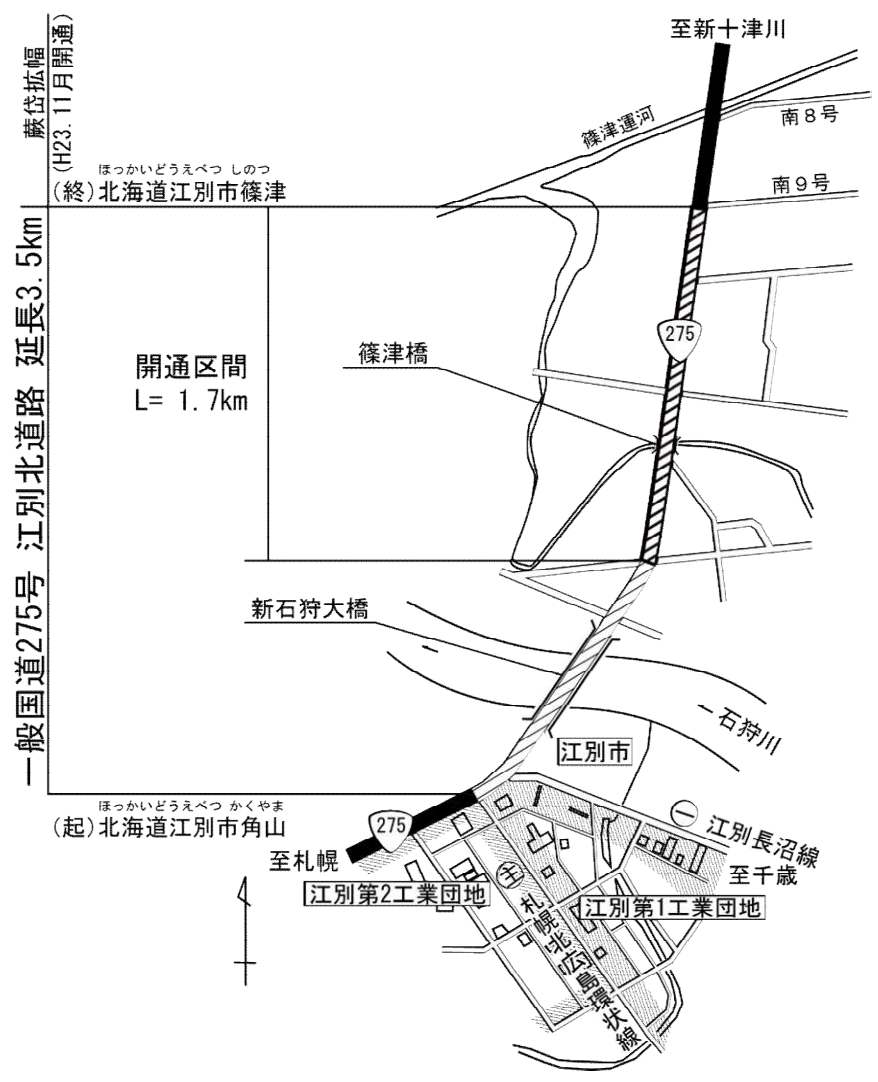
	H27再評価時点	R2再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
事業諸元	L=3.5km	L=3.5km	
計画交通量	20,200～ 29,200台/日	20,000～ 29,200台/日	・将来交通需要推計の見直し H27再評価時：H17全国道路・街路交通情勢調査(既事業ネット) R2再評価時：H22全国道路・街路交通情勢調査(既事業ネット)
総事業費	約210億円	約210億円	
総費用 C	約191億円 (基準年H27)	約233億円 (基準年R2)	・基準年の変更による増 ・維持管理費単価の増
総便益 B	約222億円 (基準年H27)	約257億円 (基準年R2)	・基準年の変更による増 ・計画交通量の減 ・将来交通需要伸び率の見直しによる減(H17ベース→H22ベース)
費用対効果 B/C	1.2	1.1	・費用の増及び交通量の減に伴う便益額の減

※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。

※計画交通量は、R12将来交通量の推計値

# 3.事業進捗の見込み

- ・当該事業は、平成20年度に事業化、平成22年度に用地補償に着手、平成24年度に工事着手。
- ・用地進捗率100%(100%)、事業進捗率78%
- ・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2年度北海道における事業計画(R2年4月)ベース  
 ※用地進捗率は面積ベース  
 ( )内は用地補償費投入ベース  
 (R2年3月末時点)

凡 例	
	再評価区間
	開通区間

## 4.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
北海道石狩地方開発促進期成会	北広島市長	千歳市、北広島市、新篠津村、札幌市、江別市、恵庭市、石狩市、当別町の首長	地域高規格道路「道央圏連絡道路」との連結により札幌都心との更なるアクセス向上が図られることから、国道275号「江別北道路」の整備促進を要望
北海道・北海道市長会・北海道町村会・北海道高速道路建設促進期成会・北海道道路利用者会議・北海道道路整備促進協会	北海道知事等	北海道等	物流ネットワーク形成のための道路網の整備「空港港湾などの物流拠点やICへのアクセス道路整備」を要望

### ○北海道からの意見

#### 北海道知事からの意見

現道の4車線化により、交通混雑の緩和や交通事故の低減が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、当該事業の継続について異議はありません。  
 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、徹底したコスト縮減を図り、引き続き、効率的・効果的な執行に努め、早期に全線供用を図るようお願いいたします。

# 5.対応方針(案)

- ・一般国道275号江別北道路は、2車線区間のボトルネックによる交通混雑の緩和や交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上に寄与する事業と考えられます。
- ・事業の必要性、重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、事業継続と考えています。
- ・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=1.1	B/C=6.9
地域の特殊性を考慮した便益の検討	救急医療の改善効果	B=14億円(※)	B=7億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=99億円(※)	B=77億円(※)
	CO2排出削減による効果	B=0.9億円(※)	B=0.7億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.6(※)	B/C=10.0(※)
事業の整備効果	活力	重要港湾への利便性向上	・安定した輸送ルートを確保し、重要港湾石狩湾新港への利便性向上が期待される
		食品雑貨等の流通利便性向上	・円滑な交通を確保し、食品雑貨等の流通利便性向上が期待される
		観光地への利便性向上	・定時性を確保し、主要な観光地への利便性向上が期待される
	暮らし	救急搬送の安定性向上	・交通混雑の緩和を図り、高次医療機関への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される
	環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量1,673(t-CO2/年)の削減が期待される
	その他	交通混雑の緩和	・交通混雑を緩和し、定時性の確保や利便性向上が期待される
		道路交通の安全性向上	・4車線から2車線への車線減少によるボトルネック区間を解消し、走行環境が向上するなど道路交通の安全性向上が期待される
冬期間の走行環境の安全性向上		・防雪対策により地吹雪発生時の視程障害が緩和され、冬期走行環境の安全性向上が期待される	
事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・令和2年3月末時点で、用地進捗率100%、事業進捗率78%	

※は開通後50年間の便益額として試算した参考値