

事後評価結果（平成25年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：和泉 晶裕

事業名	一般国道12号 旭川新道 <small>あさひかわ</small>	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：北海道旭川市台場2条6丁目 至：北海道旭川市永山2条13丁目	延長	14.1km		

事業概要

国道12号は、札幌市を起点とし、岩見沢市、三笠市、滝川市を經由して旭川市に至る延長約145kmの幹線道路である。
このうち旭川新道は、旭川市台場2条6丁目から旭川市永山2条13丁目に至る延長14.1kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性

旭川新道は、旭川市街における交通混雑、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	S50年度	用地着手	S52年度	供用年	(当初) - / H20年度	変	動	1.0倍	
		都市計画決定	S51年度	工事着手	S53年度	(暫定/完成)	(実績) - / H20年度	動			
	事業費	計画時	(名目値) - / 584億円	実績	(名目値) - / 584億円			変			1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 513億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 513億円			動			
交通量	計画時	(現道39号/40号)	27,556/24,886 台/日	実績	(現道39号/40号/当該路線)	21,893/22,272/21,958 台/日		変	126.1%		
旅行速度向上	29.4/31.6 → 31.5/26.7/35.6 km/h (開通前現道39号/40号→開通(開通前年次)S49年 (開通後年次)H22年 後現道39号/40号/当該路線)				交通事故減少				104.1/144.4 → 83.3/92.1 件/億台km (開通前現道39号/40号→開通(開通前年次)H元~3年平均値 (開通後年次)H21~23年平均値 通後現道39号/40号)		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.8	総費用	1,047億円 (事業費: 1,008億円 維持管理費: 39億円)	総便益	1,898億円 (走行時間短縮便益: 1,801億円 走行経費減少便益: 48億円 交通事故減少便益: 49億円)	基準年	平成16年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.3	総費用	1,365億円 (事業費: 1,291億円 維持管理費: 74億円)	総便益	1,774億円 (走行時間短縮便益: 1,603億円 走行経費減少便益: 146億円 交通事故減少便益: 26億円)	基準年	平成25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 本事業は、昭和50年度に事業化され、昭和53年度に工事着手し、工事の着実な進捗を図り計画通り事業が完了した。											

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

- ①交通混雑の緩和
 - ・旭川市街地を通過する交通の分散が図られるとともに、交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性向上が図られた。
- ②道路交通の安全性向上
 - ・死傷事故件数が5割に減少しており、道路交通の安全性向上が図られた。
- ③広域交通の利便性向上
 - ・旭川市街地を回避する信号交差点の少ないルートが確保されるとともに、市街地通過時間が短縮され、広域交通の利便性向上が図られた。
- ④物流の利便性向上
 - <米の流通利便性向上>
 - ・旭川市街地の通過時間が短縮し、米の流通利便性向上が図られた。
 - <生体牛の流通利便性向上>
 - ・信号交差点が多い旭川市街地を回避することで、生体牛へのストレスが少ない安全性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、生体牛の流通利便性の向上が図られた。
- ⑤バスの利便性向上
 - ・旭川市街地を通過する交通の分散が図られるとともに、並行する国道の交通混雑が緩和し、定時性及び円滑性が確保され、バスの利便性向上が図られた。
- ⑥物流基地、工業団地の企業立地に寄与
 - ・道央圏や旭川市内の流通拠点と連絡する交通機能が確保され、企業立地の促進に寄与した。
- ⑦主要な観光地への利便性向上
 - ・速達性及び定時性の高い移動ルートが確保され、主要な観光地へ利便性向上が図られた。
- ⑧沿線地域開発に寄与
 - ・沿線の土地利用条件の向上が図られたことにより、住宅造成など沿線地域の開発に寄与した。

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

環境影響評価の対象外事業である。

その他評価すべきと判断した項目

特になし

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された事後評価結果準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

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（対象地域：旭川市）

- ・人口は、事業化当時約320.5千人(S50)→開通後約347.1千人(H22)となっている。(国勢調査)
- ・卸売・小売販売額は、事業化当時約6,725億円(S49)→開通後約8,660億円(H24)となっている。
(商業統計、経済センサス)
- ・医療・福祉従業者数は、事業化当時約4.9千人(S50)→開通後約21.9千人(H21)となっている。
(事業所統計調査)

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

旭川新道の整備により、旭川市街における交通混雑、交通事故の低減、道路交通の定時性、安全性の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。
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。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。また、事業評価手法について、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。

※ 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。