

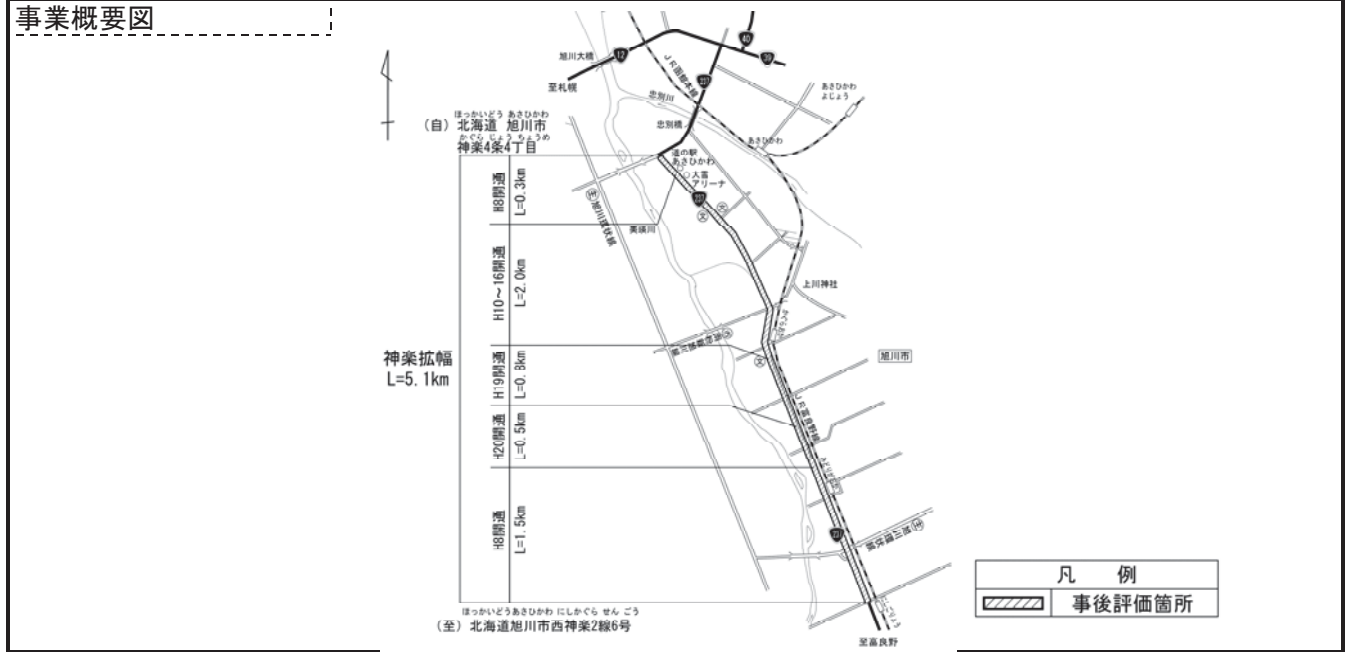
# 事後評価結果（平成25年度）

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237号 神楽拡幅	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：北海道旭川市神楽4条4丁目 至：北海道旭川市西神楽2線6号	延長	5.1km		

**事業概要**  
 国道237号は、旭川市を起点とし、美瑛町、富良野市、日高町を経由して浦河町に至る延長約160kmの幹線道路である。  
 このうち神楽拡幅は、旭川市神楽4条4丁目から西神楽2線6号に至る延長5.1kmの4車線拡幅事業である。

**事業の目的・必要性**  
 神楽拡幅は、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。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H3年度	用地着手	H4年度	供用年	(当初) — / H19年度 (実績) — / H20年度	変動	1.1倍		
		都市計画決定	H2年度	工事着手	H7年度	(暫定/完成)	(暫定/完成)				
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / (実質値) —	155億円 131億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) — / (実質値) —	155億円 131億円	変動	1.0倍		
	交通量 (当該路線)	計画時	9,148 台/日		実績	13,770 台/日		変動	150.5%		
	旅行速度向上 (当該路線)	27.2	→ 39.6 km/h		交通事故減少 (当該路線)	86.2	→ 26.9 件/億台km				
		(開通前年次) H2年	(開通後年次) H22年			(開通前年次) H1~3年平均値	(開通後年次) H21~23年平均値				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.3		総費用	179億円 (事業費: 179億円 維持管理費: 0億円)		総便益	224億円 (走行時間短縮便益: 223億円 走行経費減少便益: 0億円 交通事故減少便益: 0億円)	基準年	平成17年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.2		総費用	228億円 (事業費: 209億円 維持管理費: 19億円)		総便益	282億円 (走行時間短縮便益: 258億円 走行経費減少便益: 19億円 交通事故減少便益: 4.9億円)	基準年	平成25年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		-1.0億円		便益減少額		13.9億円			

**事業遅延の理由**  
 本事業は、平成3年度に事業化され、平成7年度に工事着手し、平成19年度の完了を目指していたが、遠藤施設の調整に時間を要したことにより、事業が遅延したものである。

	<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>②道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故件数は約3割減少し、歩行者を巻き込む事故や正面衝突などによる、重大事故がなくなり、道路交通の安全性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>③歩行者の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・植樹帯が設置されるなど道路幅が広がり、安全な歩行空間が確保されたため、歩行者事故がなくなり、歩行者の安全性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>④バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・定時性の向上や所要時間の短縮が図られるとともに、円滑な交通環境が確保され、バスの利便性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑤救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和されるとともに、確実性の高い救急搬送ルートが確保され、救急搬送の安定性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑥主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が緩和されるとともに、確実性及び快適性の高い移動ルートが確保され、美瑛、富良野方面への観光の利便性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>⑦沿線地域開発に寄与 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul>
	<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>
事業評価監視委員会の意見	<p>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。</p>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：旭川市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約359.1千人(H2)→開通後約347.1千人(H22)となっている。(国勢調査)</li> <li>・卸売・小売販売額は、事業化当時約17,437億円(H3)→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)</li> <li>・医療・福祉従業者数は、事業化当時約9.7千人(H3)→開通後約21.9千人(H21)となっている。(事業所統計調査)</li> </ul>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>神楽拡幅の整備により、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。</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>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>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。</p>
特記事項	<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。