

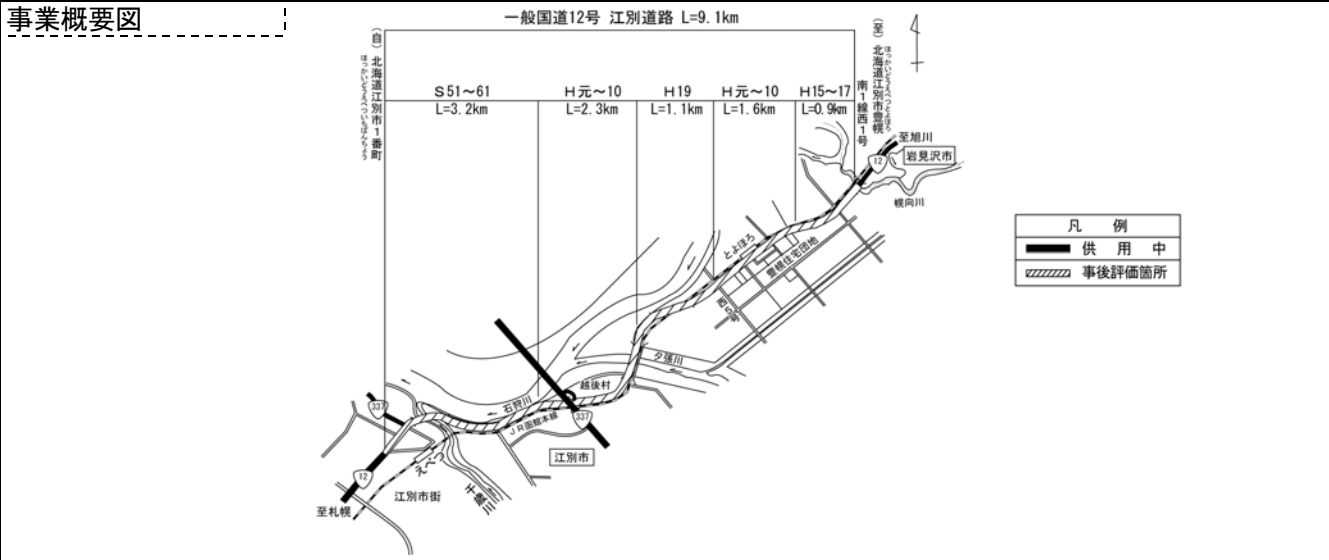
事後評価結果（平成24年度）

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 江別道路	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：北海道江別市一番町 至：北海道江別市豊幌南1線西1号			延長	9.1 km

事業概要
一般国道12号は、札幌市を起点として、岩見沢市・三笠市・滝川市等を経由し旭川市に至る延長約145kmの主要幹線道路である。
このうち、江別道路は、江別市1番町から豊幌南1線西1号に至る延長9.1kmの事業である。

事業の目的・必要性
江別道路は、交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の安全性、确实性の向上を目的とした、4車線拡幅事業である。



事業の 効果 等	事業期間	事業化年度：S46年度 都市計画決定：S48年度	用地着手：S46年度 工事着手：S47年度	供用年：(当初)H17年度 (暫定/完成)：(実績)H19年度	変動	1.1倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値)：— / 346億円 (実績値)：— / 332億円	実績 (暫定/完成)	(名目値)：— / 346億円 (実績値)：— / 335億円	変動 1.0倍
交通量 (当該路線)	計画時 (供用前現道)	20,472 台/日		実績 (当該路線)	27,300 台/日 変動 133%	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	34.7 → 57.7 km/h (供用直前年次) S52年度 (供用後年次) H22年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	36.2 → 25.5 件/億台キロ (供用直前年次) H1~3年平均値 (供用後年次) H20~22年平均値		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.5	総費用：825億円 (事業費：790億円 維持管理費：35億円)	総便益：1,207億円 (走行時間短縮便益：1,121億円 走行経費減少便益：80億円 交通事故減少便益：5.6億円)	基準年	平成24年
事業遅延によるコスト増	費用増加額		3.0億円		便益減少額	120.9億円
事業遅延の理由 本事業は、昭和46年度に事業化され、昭和47年度に工事着手し、平成17年度の供用を目指したが、泥炭地の工事に時間を要したことより、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>定性的な効果</p> <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性の向上が図られた。 <p>②道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 死傷事故が減少し、死亡事故がなくなり、道路交通の安全性向上が図られた。 <p>③救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行環境が改善され、高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性の向上が図られた。 <p>④沿線地域の開発支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊幌地区における宅地利用の増進が図られ、沿線地域の開発を支援した。 <p>⑤物流の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通混雑が緩和され、生産地と物流拠点への輸送の安定性が高まり、米の輸送における流通利便性向上が図られた。 <p>⑥防災点検要対策箇所の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 防災点検要対策箇所が解消され、交通の確実性、安全性の向上が図られた。 <p>⑦CO₂排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車からのCO₂排出量9,404(t-CO₂/年)の削減が見込まれる。 <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：江別市)</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口は、事業化当時9.7万人(H2) → 供用後12.4万人(H22)であり、増加傾向にある。(国勢調査) 小売業の年間販売額は、事業化当時78億円(S43) → 供用直前918億円(H19)であり、増加傾向にある。(商業統計調査) 運輸業・郵便業、情報通信業従業者数は、事業化当時1,437人(S44) → 供用後2,858人(H21)であり増加傾向にある。(S44事業所・企業統計調査、H21 経済センサス)
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>江別道路の整備により、交通混雑の緩和、道路交通の安全性向上、救急搬送の安定性向上等、当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価の必要性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>事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。</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の。