

# 事後評価結果（平成16年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課  
担当課長名：西村 泰弘

事業名	一般国道36号 <small>おおまがり</small> 大曲 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：北海道北広島市 大曲 至：北海道北広島市 島松	延長	6.5 km		

**事業概要**  
一般国道36号は、北海道の中核都市である札幌市を起点とし、千歳市、苫小牧市、登別市を經由し、室蘭市を終点とする延長約134kmの主要幹線道路である。  
このうち大曲拡幅は、北広島市郊外に位置する延長6.5kmの2次改築事業である。

**事業の目的・必要性**  
一般国道36号大曲拡幅は、交通混雑の緩和や日常活動圏中心都市へのアクセス向上、物流の効率化、地域プロジェクトの支援などに寄与するものである。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：S57年度 都市計画決定：S56年度	用地着手：S58年度 工事着手：S58年度	供用年：(当初) H11 (実績) H11	変動	— 倍
	事業費	計画時 (名目値) / 81.0億円 (暫定/完成) (実質値) / 85.3億円	実績 (名目値) / 81.9億円 (暫定/完成) (実質値) / 86.2億円		変動	1.01倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (着手時の交通量)	実績		変動	+64%
	旅行速度向上 (拡幅前→拡幅後)	42.2km/h → 45.0km/h (拡幅前年次) S58年度 (拡幅後年次) H16年度	交通事故減少 (拡幅前→拡幅後)	42.3件/億台扣 → 40.5件/億台扣 (拡幅前年次) S58年度 (拡幅後年次) H12年度		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 6.0	総費用 : 132億円 (事業費 : 132億円 維持管理費 : 0億円)	総便益 : 800億円 (走行時間短縮便益 : 707億円 走行経費減少便益 : 68億円 交通事故減少便益 : 25億円)	基準年 : H16年		
事業遅延によるコスト増	費用増加額 : 1億円	便益減少額 : -16億円				

**客観的評価指標に対応する事後評価項目**

- 年間渋滞損失時間及び削減率
  - ・当事業により、年間渋滞損失時間は未整備の場合に比べ約4.5%削減され、平成15年度においては、1,998千人・時間/年となっている。
- 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトの支援に関する効果
  - ・当事業の整備に伴い、宅地開発や土地区画整理事業が進むとともに「大曲新工業団地」「大曲第3工業団地」の分譲が着実に進んでいる。
  - 【沿線の宅地開発状況】 19地区、130.9ha
  - 【工業団地の分譲状況】 大曲新工業団地 : 23ha、33社  
大曲第3工業団地 : 28ha、22社

他9項目について効果の発現が見られる

**その他評価すべきと判断した項目**

- 沿線住民の満足度
  - ・大曲沿線住民は、当事業を高く評価している。
  - 【非常に満足・満足】 84.7% 【どちらとも言えない】 1.8%
  - 【不満・非常に不満】 11.7% 【無回答】 1.8%

**事業による環境**  
環境影響評価に対応する項目  
環境影響評価、対象外事業である

境 変 化	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業を巡る社会経済情勢等の変化	○人口・産業等の社会経済状況の変化 ・北広島市人口については、事業化当時34,100人(S55国勢調査)→開通後57,700人(H12国勢調査)に増加している。恵庭市人口については、事業化当時42,900人(S55国勢調査)→開通後65,200人(H12国勢調査)に増加している。 ・北広島市及び恵庭市の農業粗生産額は、事業化当時(S55)から低下傾向にありますが、北広島市の農家一戸当り生産農業所得は事業化当時(S55)4,044千円→供用後(H14)6,739千円、恵庭市の農家一戸当り生産農業所得は事業化当時(S55)3,700千円→供用後(H14)5,513千円に増加している。 ・北広島市及び恵庭市の工業出荷額は、事業化当時(S55)から大きく増加しており、北広島市では事業化当時(S55)346.5億円→供用後(H14)706.2億円、恵庭市では事業化当時(S55)544.8億円→供用後(H14)1259.6億円に増加している。
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	大曲拡幅の整備により、交通混雑の緩和や日常活動圏中心都市へのアクセス向上・物流の効率化・地域プロジェクトの支援など、4車線整備による効果が発現されている。よって、これから先、大きな社会情勢や交通量の変化がない限りにおいては、今後の事後評価の必要性は生じない。 しかし、今後においても地域の活性化や、交通状況等の把握に努め、適切な維持管理を推進し、その費用のコスト縮減に努め、一層の利用の促進を図る。
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。
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の。