

一般国道 1 2 号

いわみざわ
岩見沢道路

平成 1 5 年度

北海道開発局

目 次

| | |
|-----------------------|----|
| 1 . 事業の概要 | 1 |
| (1) 目的 | 1 |
| (2) 計画の概要 | 3 |
| (3) 経緯 | 3 |
| 2 . 事業の必要性等 | 4 |
| 事業の効果や必要性を評価するための指標 | 4 |
| (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | 5 |
| (2) 事業の投資効果 | 19 |
| (3) 事業の進捗状況 | 21 |
| 3 . 事業の進捗の見込み | 22 |
| 4 . コスト縮減や代替案立案等の可能性 | 23 |
| 5 . 関係する地方公共団体等の意見 | 24 |

1 . 事業の概要

(1) 目的

- ・ 円滑なモビリティの確保
- ・ 物流効率化の支援
- ・ 都市の再生
- ・ 国土・地域ネットワークの構築
- ・ 個性ある地域の形成
- ・ 災害への備え
- ・ 地球環境の保全

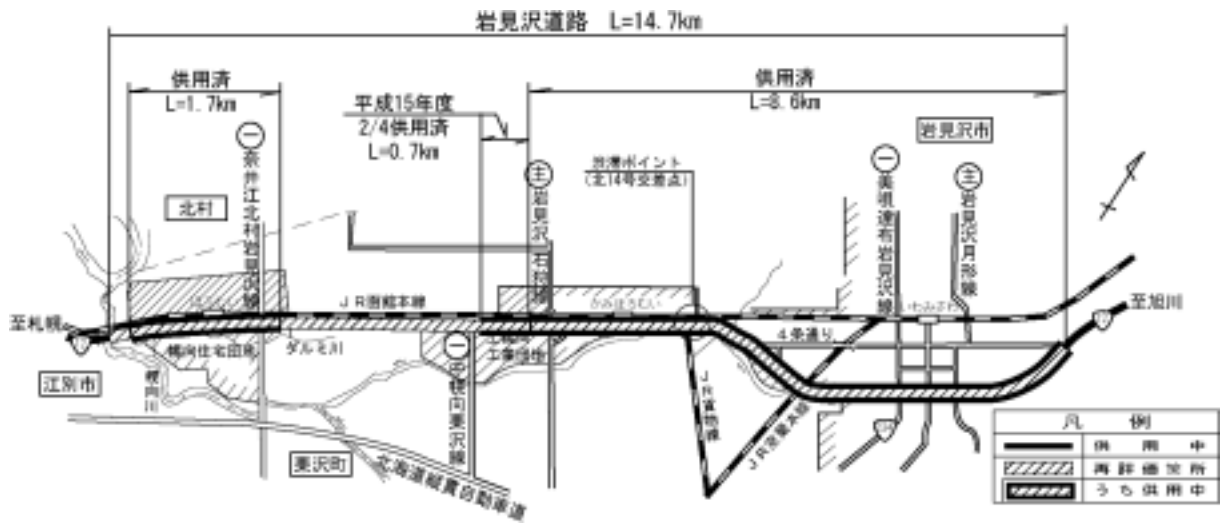
一般国道 1 2 号は、北海道の中核都市である札幌市を起点とし、道北圏の中核都市である旭川市に至る延長約 1 4 5 km の主要幹線道路です。

このうち、岩見沢道路は、交通混雑の緩和による日常活動圏中心都市並びに特急停車駅へのアクセス向上・物流の効率化・地域プロジェクト並びに観光の支援・災害への備えなどに寄与することを目的とした、延長 1 4 . 7 km の 2 次改築事業で、昭和 4 5 年に事業着手され、整備が進められています。

位置図



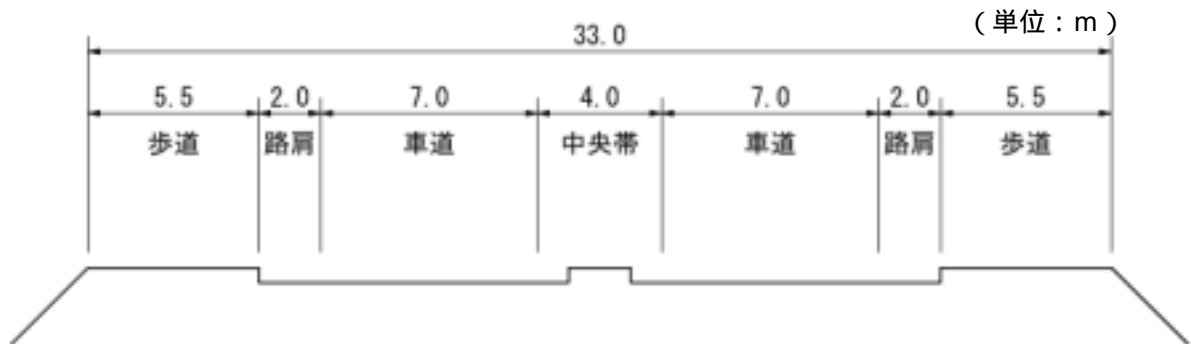
事業概要図



(2) 計画の概要

- 起点 . . . 北海道^{いわみざわ}岩見沢市^{ほろむい}幌向町
- 終点 . . . 北海道^{いわみざわ}岩見沢市 6 条東 14 丁目
- 計画延長 . . . 14.7km
- 幅員 . . . 33.0m
- 構造規格 . . . 3 種 1 級
- 設計速度 . . . 80km/h
- 車線 . . . 4 車線
- 事業主体 . . . 北海道開発局

横断図



(3) 経緯

- | | |
|--------------|-----------------------|
| 昭和 45 年度 | 事業化 |
| 昭和 46 年度 | 用地補償着手 工事着手 |
| 昭和 48 年度 | 都市計画決定 |
| 昭和 56 年度 | 部分供用 L=5.9km |
| 昭和 61 年度 | 都市計画変更 |
| 平成 2 ~ 11 年度 | 部分供用 L=4.4km |
| 平成 15 年度 | L=0.7km 供用 (2/4 車線) |

2. 事業の必要性等

事業の効果や必要性を評価するための指標

| 政策目標 | 指 標 | |
|---|--------------------------------------|---|
| 活 カ | (1) 円滑なモビリティの確保 | 1 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 |
| | | 2 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される |
| | | 3 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される |
| | | 4 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する |
| | | 5 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる |
| | | 6 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる |
| | (2) 物流の効率化の支援 | 1 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる |
| | | 2 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる |
| | | 3 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する |
| | (3) 都市の再生 | 1 都市再生プロジェクトを支援する事業である |
| | | 2 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する |
| | | 3 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり |
| | | 4 中心市街地内で行う事業である |
| | | 5 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である |
| | | 6 DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する |
| | | 7 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（300戸以上または1ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる |
| | (4) 国土・地域ネットワークの構築 | 1 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり |
| | | 2 地域高規格道路の位置づけあり |
| | | 3 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合） |
| | | 4 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する |
| 5 現道等における交通不能区間を解消する | | |
| 6 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する | | |
| 7 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる | | |
| (5) 個性ある地域の形成 | 1 鉄道や河川などにより一体的発展が阻害されている地区を解消する | |
| | 2 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する | |
| | 3 主要な観光地へのアクセス向上が期待される | |
| | 4 新規整備の公共施設へ直結する道路である | |
| く ら し | (1) 歩行者・自転車のための生活空間の形成 | 1 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる |
| | | 2 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される |
| | (2) 無電柱化による美しい町並みの形成 | 1 対象区間が電線類地中化5カ年計画に位置づけあり |
| | | 2 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する |
| | (3) 安全で安心できる暮らしの確保 | 1 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる |
| | (4) 安全な生活環境の確保 | 1 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる |
| | | 2 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無いまたは狭小な区間に歩道が設置される |
| | 安 全 | (1) 災害への備え |
| 2 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五カ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり | | |
| 3 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替え路線を形成する | | |
| 4 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合） | | |
| 5 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される | | |
| 6 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する | | |
| 環 境 | (1) 地球環境の保全 | 1 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 |
| | | 2 現道等における自動車からのNO2排出削減率 |
| | | 3 現道等における自動車からのSPM排出削減率 |
| | | 4 その他、環境や景観上の効果が期待される |
| そ の 他 | (1) 他プロジェクトとの関係 | 1 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり |
| | | 2 他機関との連携プログラムに位置づけられている |
| | | (2) その他 |

注： は定量的に評価を行う項目

(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

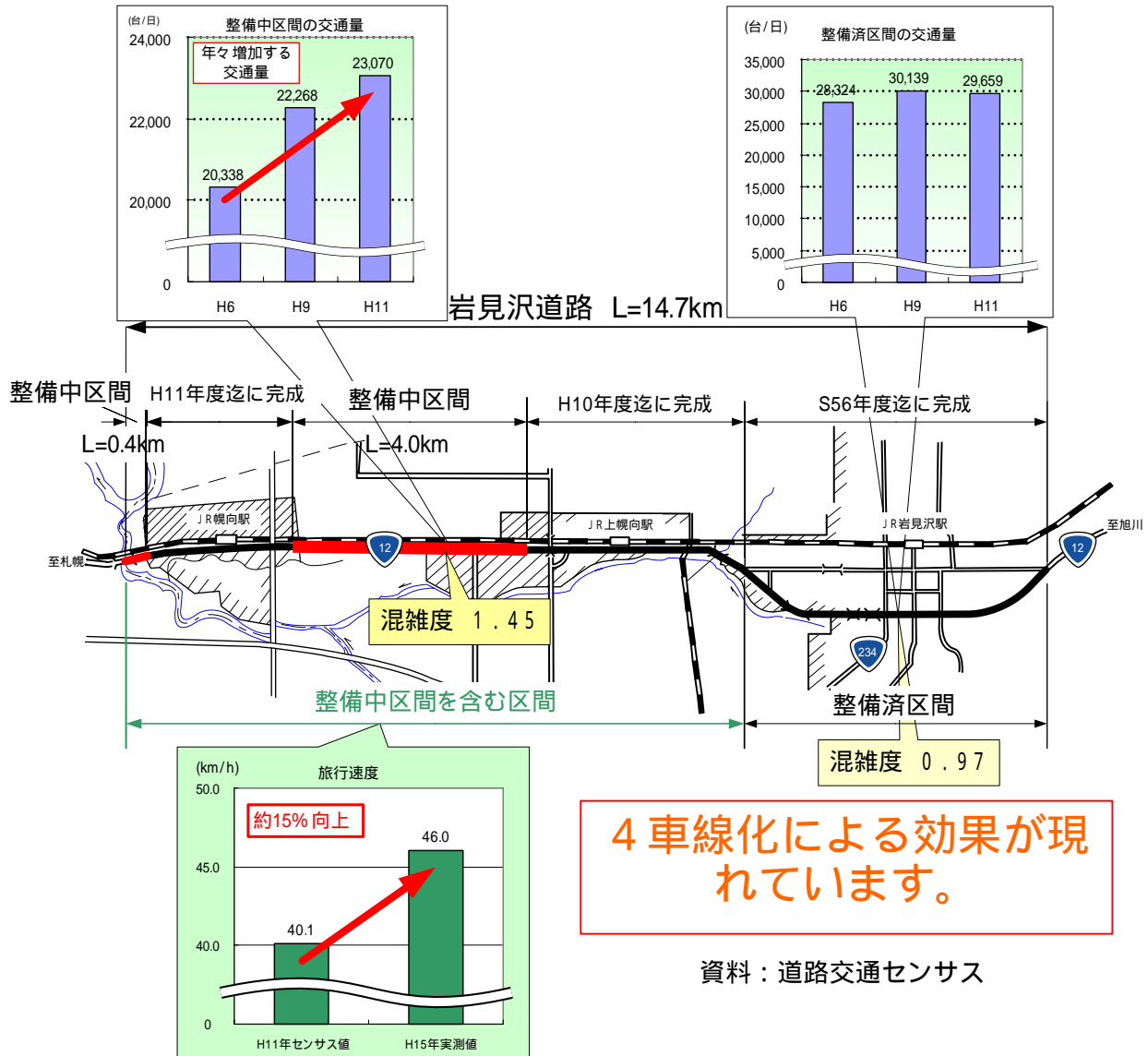
客観的評価指標

「現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率」

当事業区間の交通量は年々増加傾向にありますが、整備済区間では、混雑度は1.0を下回り、円滑な走行が確保され、4車線化による効果が現れています。

当該区間の整備により、一層の交通混雑の緩和が図られ、円滑な交通流が確保されます。

平成14年度における、現道の年間渋滞損失時間は、395千人・時間となっていますが、本路線の整備により削減されることが期待されます。



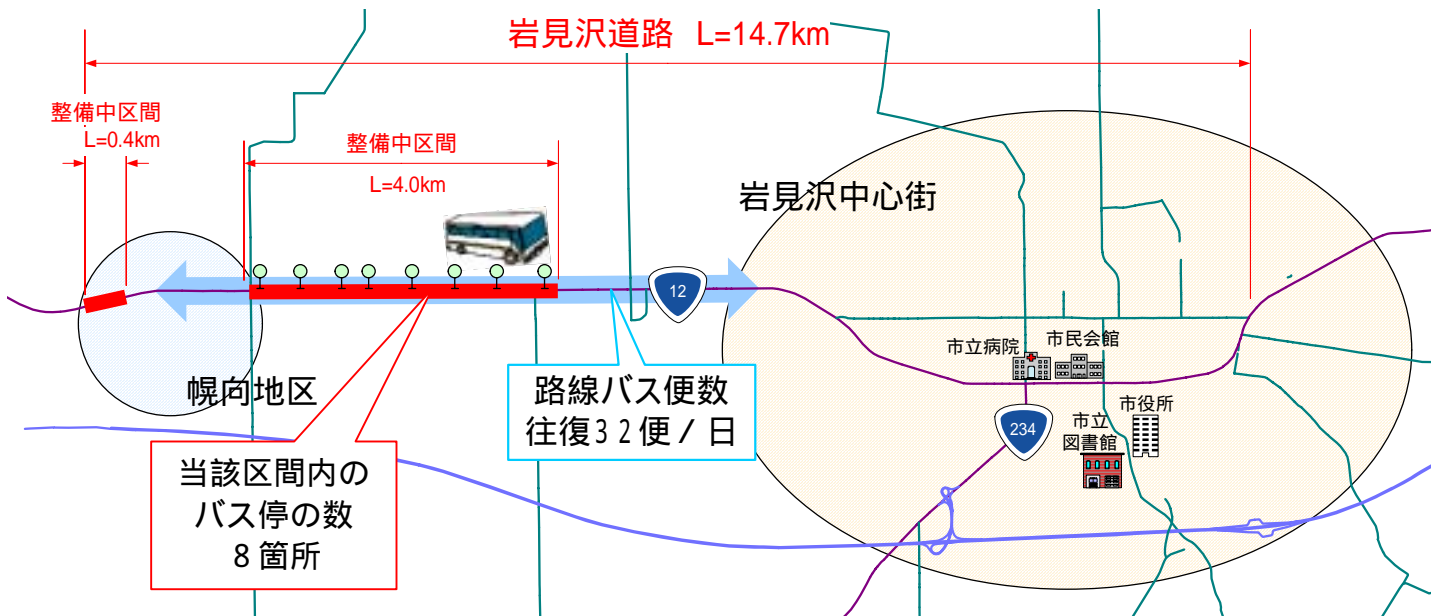
客観的評価指標

「現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する」

岩見沢市街部と幌向地区を結ぶ路線バスは、往復32便/日運行されており、福祉・社会生活を岩見沢市街部に頼る幌向地区の住民にとって欠かせない足となっています。

しかしながら、当該区間の交通量は年々増加し、交通混雑により、バス運行に支障をきたしています。特に冬期間においては、降雪等により影響が大きいものとなっています。

当該事業により、交通混雑が緩和され、バス路線の利便性向上及び定時性の確保が期待できます。



資料：バス時刻表

4車線部分はスムーズな運行が可能となりましたが、2車線区間は混雑が激しく、バスベイからなかなか出る事が出来ない状態です。

路線バス運行会社へのヒアリングより

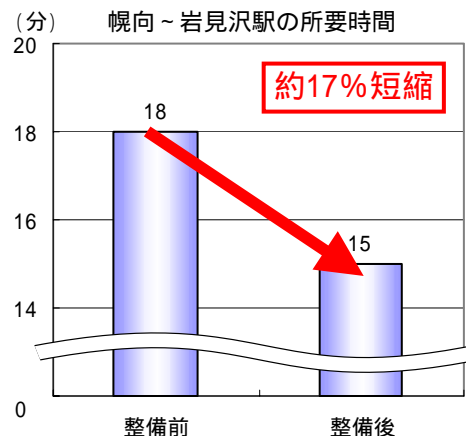
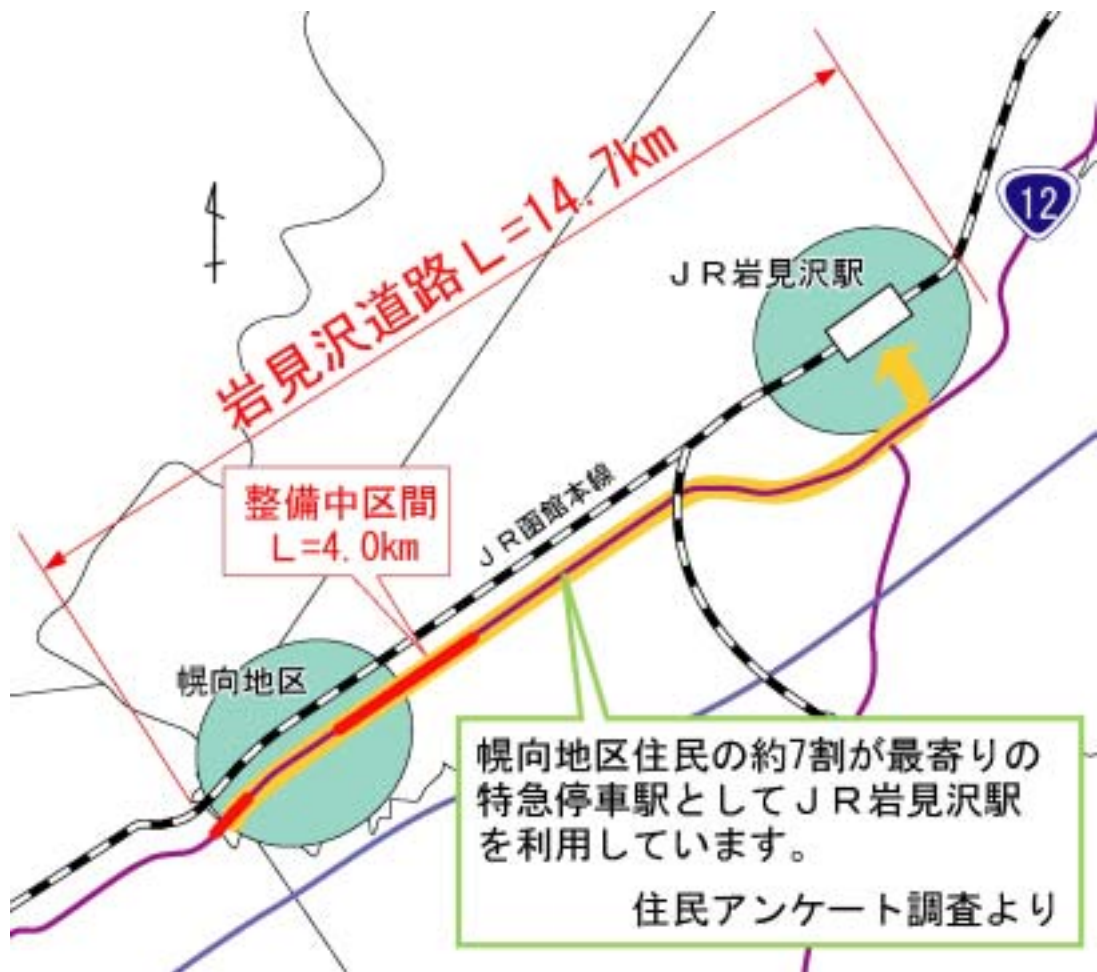


現道区間の渋滞状況

客観的評価指標

「新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる」

幌向地区の最寄の特急停車駅はJR岩見沢駅です。当該区間の4車線化により交通混雑が緩和され、幌向地区から特急停車駅であるJR岩見沢駅へのアクセスが向上します。



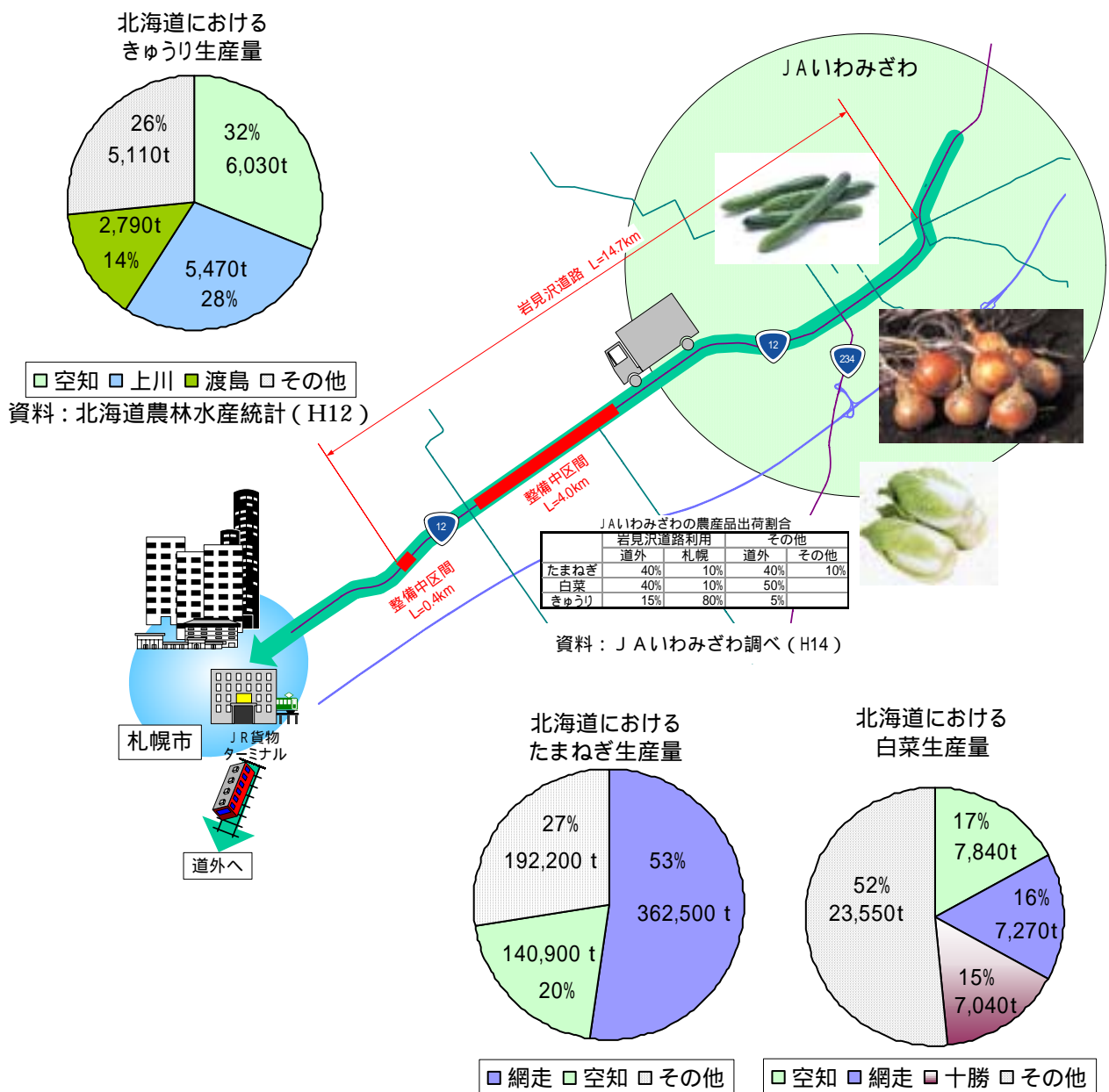
資料：H11年道路交通センサスより算出

客観的評価指標

「農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる」

岩見沢周辺は農業粗生産額が216億円で、たまねぎや白菜、きゅうりなどの道内有数の生産地です。その多くが当路線を利用して札幌市および道外に出荷されており、農産物流の定時性確保が望まれています。

当該区間の4車線化により、より一層の交通混雑緩和が図られ、農産品流通の利便性の向上に寄与します。



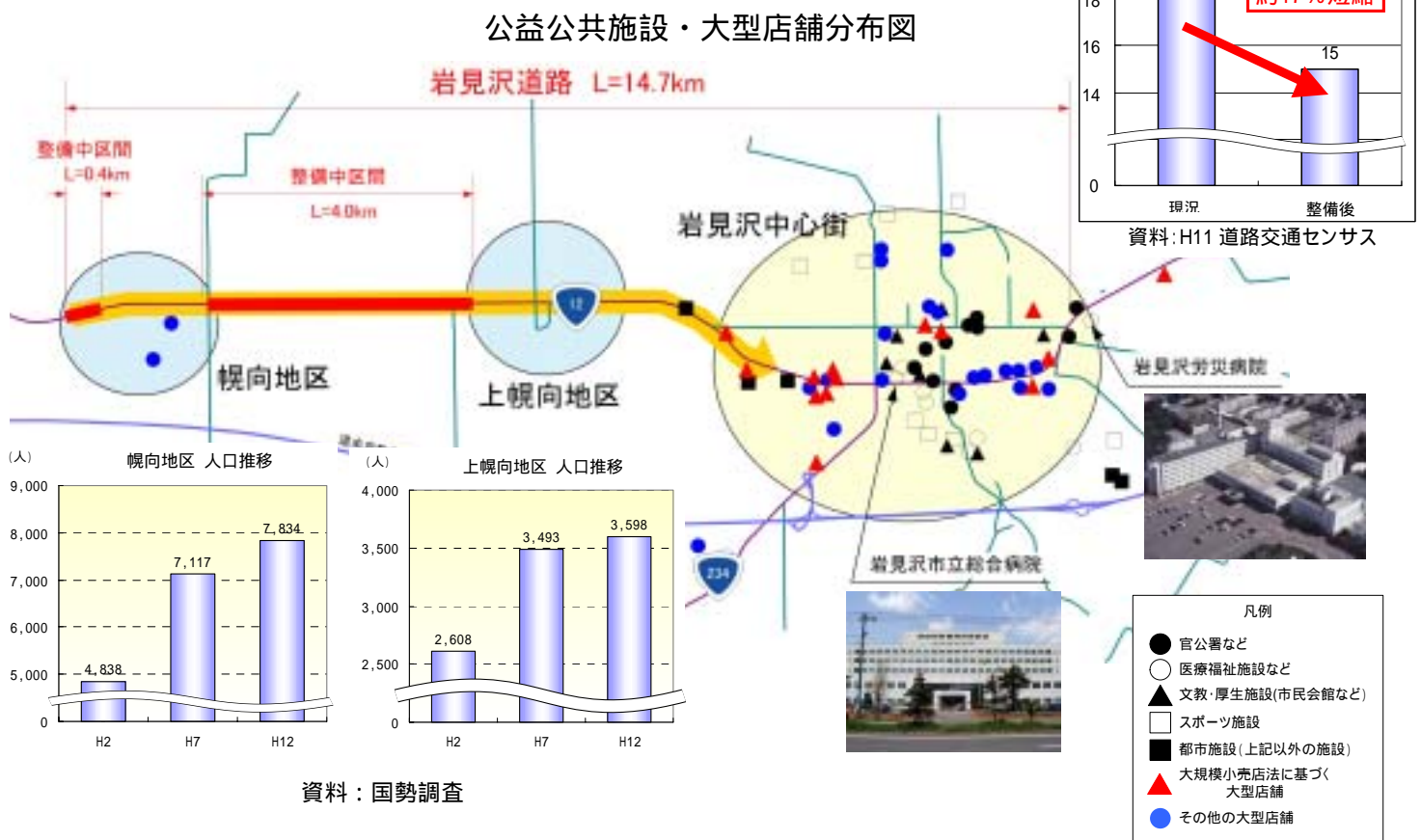
客観的評価指標

「日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる」

岩見沢市の公共公益施設・大型店舗は、市街部に集中しており、幌向地区住民の福祉・社会生活は市街部に頼らざるを得ません。

幌向地区の人口は、宅地造成などもあり、年々増加している中、平成14年度に当該区間を利用した救急搬送は、1次搬送で46件、二次搬送で109件にのぼっており、道路整備の重要性がますます高まっています。

当該区間の4車線化により、一層の交通混雑緩和が図られ、幌向地区から日常活動圏中心都市である岩見沢市街部へのアクセス向上が期待でき、医療や娯楽、公共のサービスなど住民生活の支援に役立ちます。



(参考資料：北海道岩見沢市「岩見沢市中心市街地活性化基本計画 平成15年6月変更」)

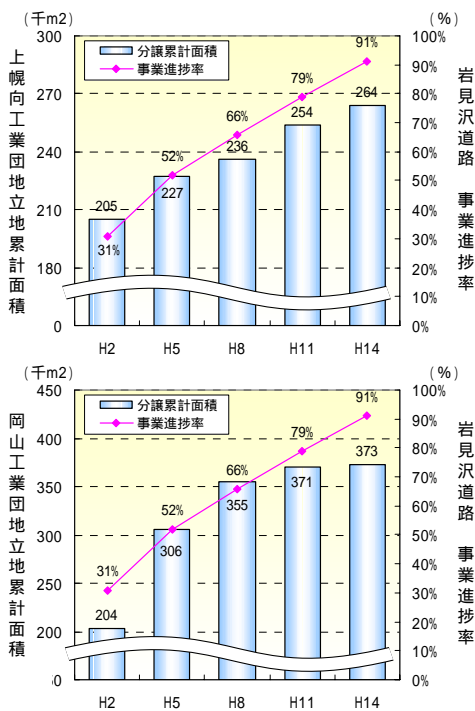
客観的評価指標

「拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する」

岩見沢市は古くから、陸上交通の要として発展し、空知管内における行政・産業経済・教育文化の中核都市となっています。現在、「生き生きとした緑の中の安全・健康・文化都市」を都市像として、各種プロジェクトや工業団地などが展開しています。

又、三笠市は、明治初期から炭鉱の町として栄えましたが、現在、鉱業からの産業構造の変化を進めるべく、農業観光の充実・発展を目的とした、各種プロジェクトが展開しています。

岩見沢道路の整備により、これら地域プロジェクトを支援し地域の活性化に寄与します。



資料：岩見沢市調べ



各種地域プロジェクトの一覧

| 地域プロジェクト名称 | 計画の概要 |
|--------------|---|
| 中心市街地活性化事業 | <p>事業主体：岩見沢市</p> <p>目的：市民と地元商業者が一体となって創意工夫をこらし、特徴ある岩見沢らしい活性化計画を策定する。</p> <p>計画年度：H12～H26</p> <p>総面積：39.0ha</p> <p>計画内容：イベントホール、中央公園、中心商店街の活性化計画</p> |
| いわみざわ公園再開発事業 | <p>事業主体：岩見沢市</p> <p>目的：観光レクリエーション等の中核である本公園の整備拡大を行い、近隣の利根別原生林と一体となった利用促進を図る。</p> <p>計画年度：H11～H17</p> <p>総面積：182.9ha</p> <p>計画内容：バラ園、キャンプ場、屋内工事、主園路、夕焼けコンサート</p> |
| 岩見沢市民会館改築事業 | <p>事業主体：岩見沢市</p> <p>目的：市民会館を改築整備し、空知圏の中心都市としてふさわしい豊かな芸術・文化の創造を担う新世紀の文化施設とする。</p> <p>計画年度：H13～H15</p> <p>総面積：1.7ha</p> <p>計画内容：市民会館建設事業、コンサート等の開催</p> |
| 道の駅三笠・太陽農園構想 | <p>事業主体：三笠市</p> <p>目的：従来の施設を機能的に活用し、新しい農村地域社会、農村観光の充実、発展を進める。</p> <p>計画年度：S60～</p> <p>総面積：-</p> <p>計画内容：(予定)市道整備、農村芸術の村、農村青年の家、ファームイン(農場民宿)等の整備</p> |

資料：札幌開発建設部調べ

工業団地の概要

| 団地名 | 上幌向工業団地 | 南空知流通工業団地 | 岡山工業団地 |
|-------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 所在地 | 岩見沢市上幌向町 | 岩見沢市志文町 | 岩見沢市岡山町 |
| 事業主体 | 岩見沢市 | 北海道土地開発公社 | 岩見沢市 |
| 面積・規模 | 面積 41.2ha (分譲面積 26.4ha) | 面積 31.9ha (分譲面積 24.3ha) | 面積 50.8ha (分譲面積 37.3ha) |

資料：岩見沢市調べ

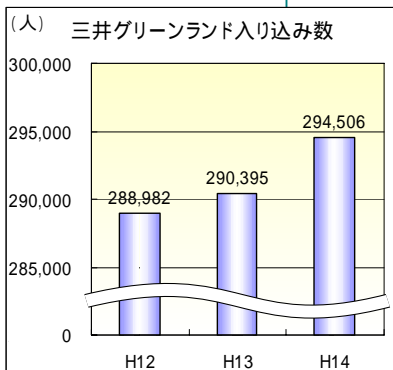
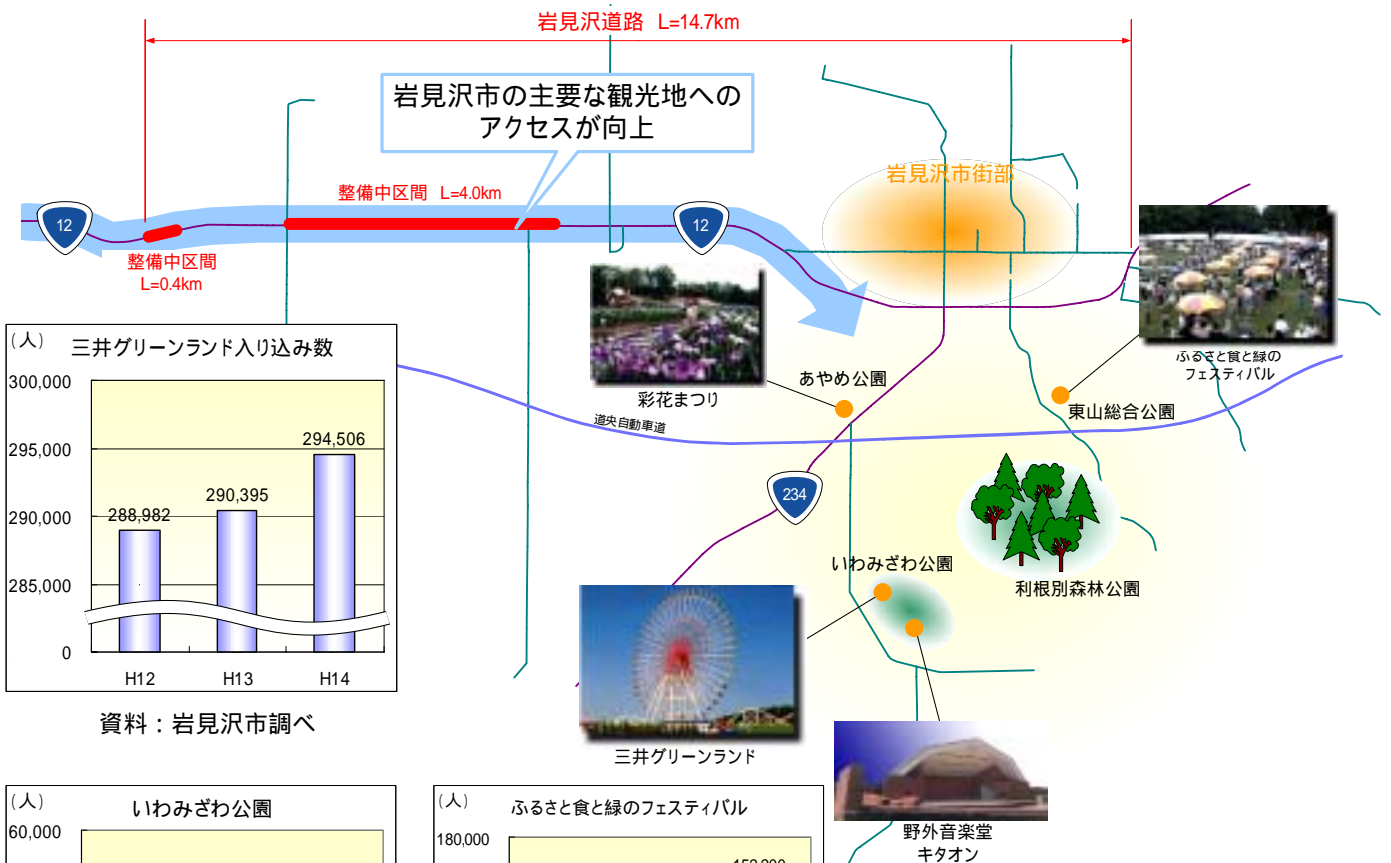
客観的評価指標

「主要な観光地へのアクセス向上が期待される」

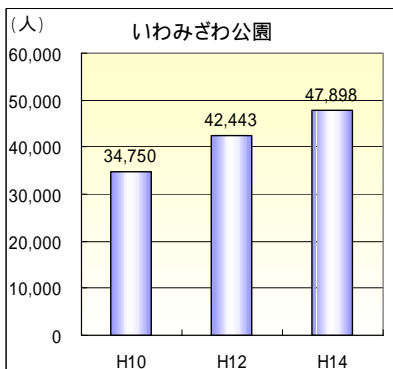
岩見沢市における平成13年度の観光入込数は、100万人近くにのぼり、空知を代表するアミューズメントパークである「三井グリーンランド」や、空知管内の特産品を一堂に会して催される「ふるさと食と緑のフェスティバル」などのイベントが開催されています。

当該区間の4車線化により、これらの観光地や観光イベントへのアクセス性が向上し、観光振興に寄与するものと期待されています。

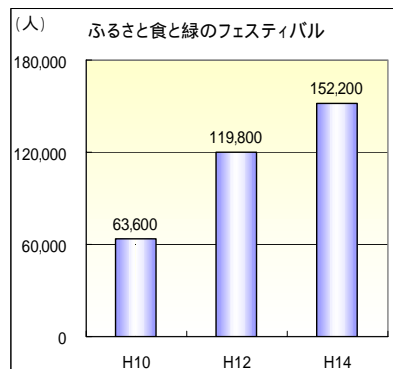
岩見沢市の主要な観光地



資料：岩見沢市調べ



資料：岩見沢市調べ



資料：岩見沢市調べ

岩見沢道路の今後の整備により、「日帰り旅行の回数が増える」「より広範囲に移動できる」といった声が寄せられています。

利用者アンケート調査より

客観的評価指標

「緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある」

当該区間を含む国道12号は、緊急輸送道路ネットワーク計画において「緊急輸送道路」に位置づけられているため、防災・危機管理の観点から本路線の幹線道路機能の向上が重要となっています。

当事業により、防災対策や危機管理の充実に寄与します。

緊急輸送道路とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために必要な道路です。

緊急輸送道路ネットワーク計画
災害対策基本法、及び地震防災対策特別措置法に基づき策定

緊急輸送道路網

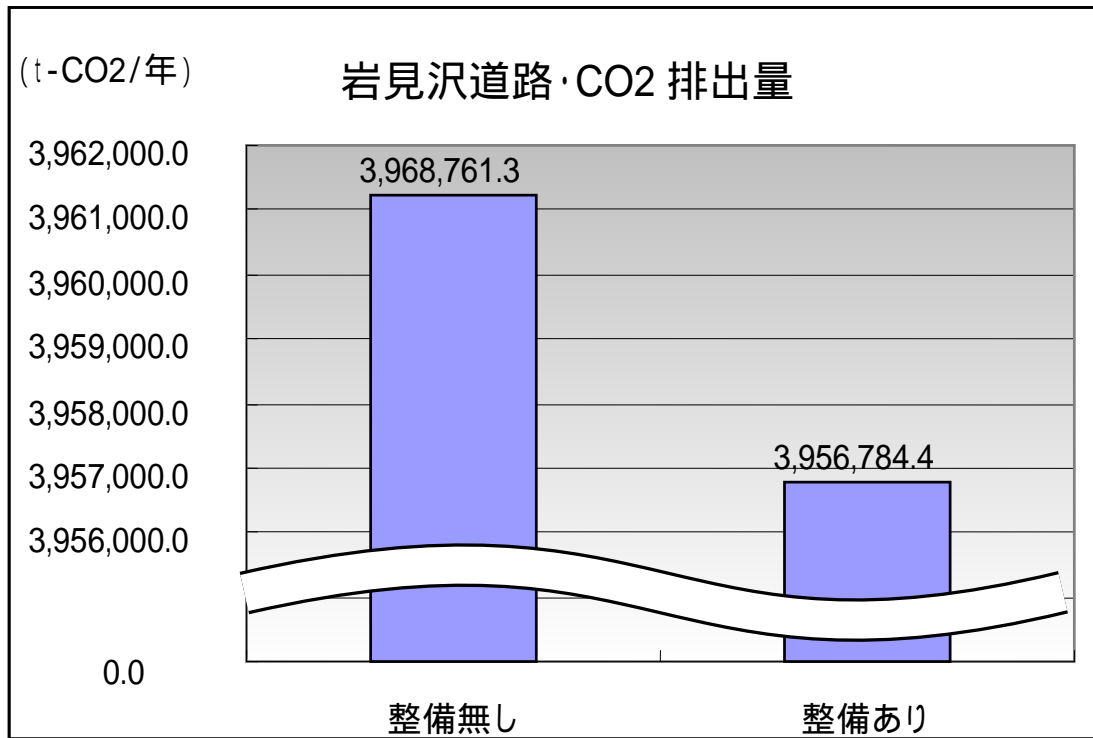


図は緊急輸送道路のうち、札幌市内については高速道路、国道及び道道分のみを示しています

客観的評価指標

「対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量」

当該道路の整備により、将来時には、整備されない場合に比べ11,976.9 (t-CO₂/年)の削減が見込まれます。



資料：北海道開発局調べ

客観的評価指標

「その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される」

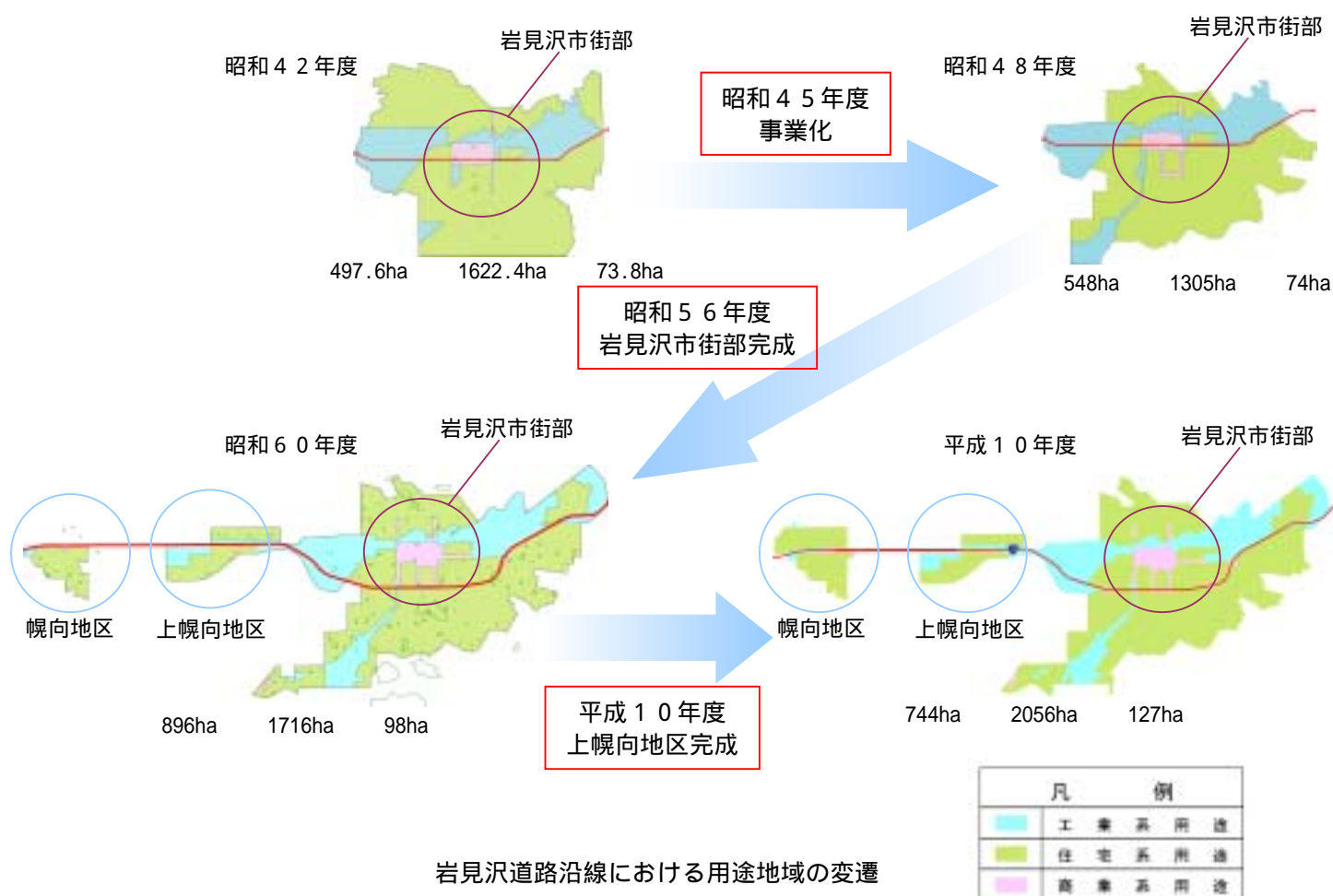
<土地利用状況の変化>

岩見沢道路沿線における用途地域は、事業の進捗に伴い、岩見沢市街部周辺から上幌向地区、幌向地区へと範囲が広がっています。

特に、岩見沢市街部においては、国道12号の切り替えに伴い商業系用途地域が拡大し、幌向地区においては、国道北側に新たに住宅系用途が指定されています。

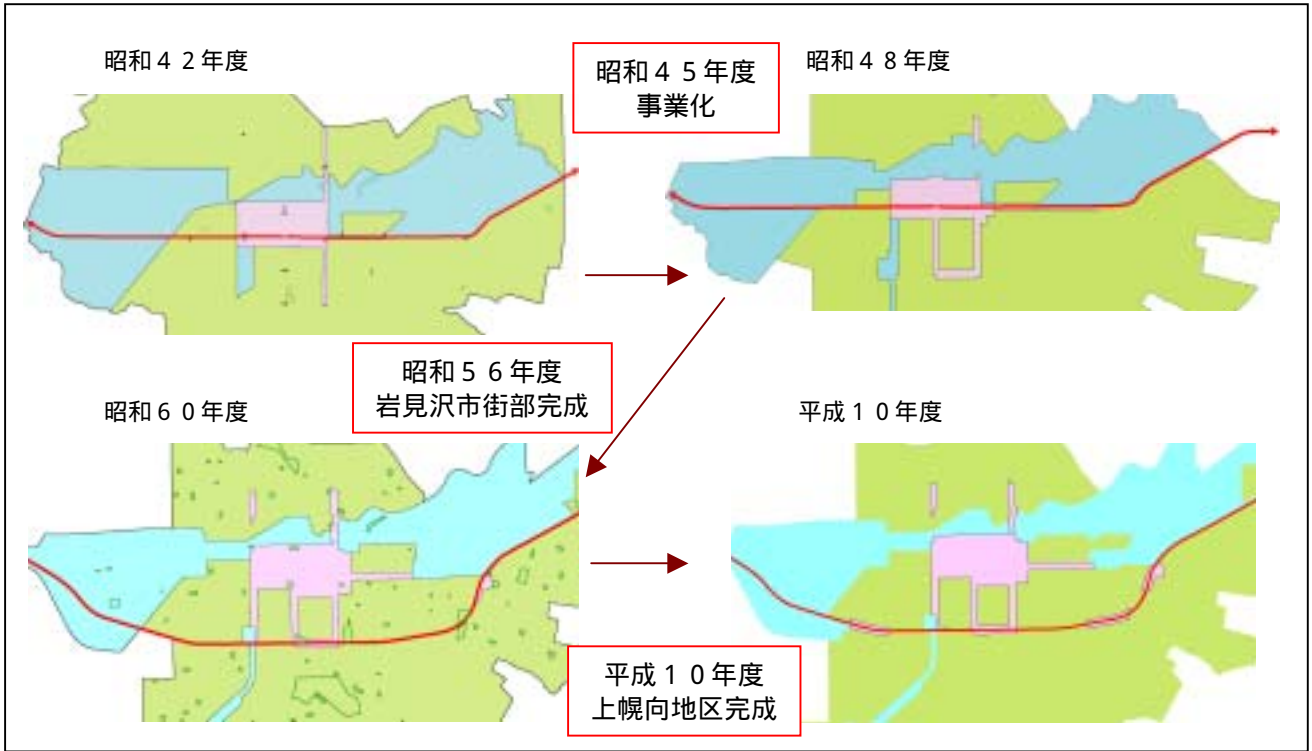
岩見沢道路の整備により、商業施設の立地が増加するなど、沿道における土地利用の高度化が進んでいます。

当該事業により、さらなる土地利用の高度化が期待できます。



岩見沢道路沿線における用途地域の変遷

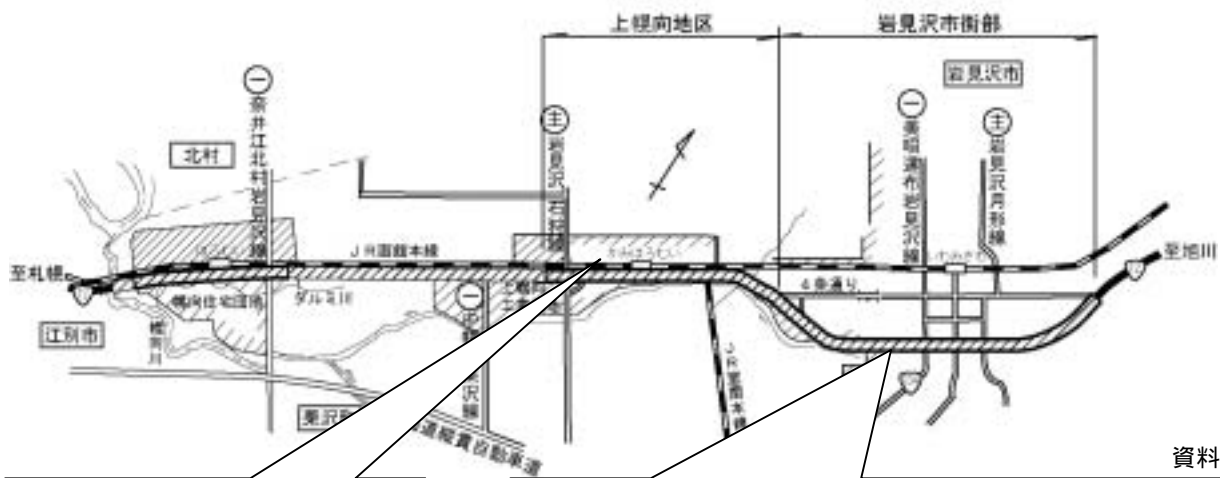
資料：都市計画図



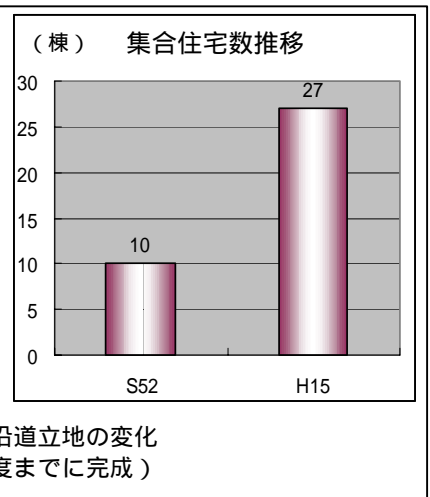
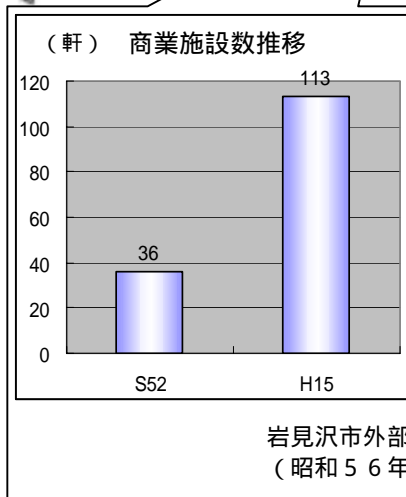
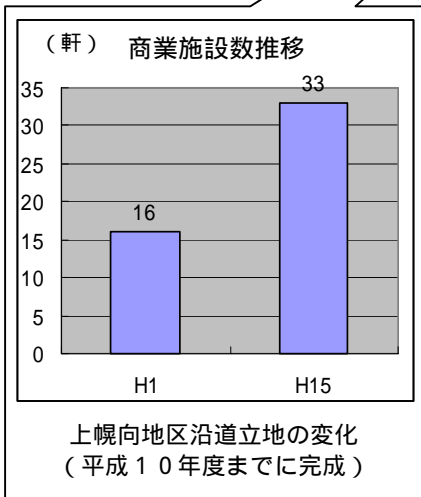
岩見沢市街部における商業系用途の変遷

資料：都市計画図

| 凡 例 | |
|-----|-------|
| | 商業系用途 |



資料：住宅地図



< 冬期交通の確保 >

当該区間は、北海道の中核都市である札幌市と道北圏の中核都市である旭川市とを結ぶ中間地点に位置しています。

国道12号は、冬期における交通障害時をはじめとした北海道縦貫自動車道の代替路線として重要な役割を果たしています。

北海道縦貫自動車道の通行止め状況



資料：道路交通センサス

(2) 事業の投資効果

費用便益分析の結果 - 事業全体 -

費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|----------------|--------|-------|-------|
| 基準年 | 平成15年度 | | |
| 単純合計 | 208億円 | 37億円 | 244億円 |
| 基準年における現在価値(C) | 333億円 | 16億円 | 348億円 |

便益

| | 走行時間 短縮便益 | 走行費用 短縮便益 | 交通事故 減少便益 | 合計 |
|----------------|--------------|--------------|--------------|---------|
| 基準年 | 平成15年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 149億円 | 2億円 | 0億円 | 151億円 |
| 基準年における現在価値(B) | 2,594億円 | 31億円 | 4億円 | 2,629億円 |

結果

| | |
|-------------|-----|
| 費用便益比 (B/C) | 7.6 |
|-------------|-----|

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

感度分析

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケ - ス | 費用便益比 (B/C) |
|------|--------|------------|-------------|
| 交通量 | 39,000 | ± 10% | 7.0~8.2 |
| 事業費 | 208億円 | ± 10% | 7.2~8.0 |
| 事業期間 | 38年 | - 4 ~ + 8年 | 5.6~8.7 |

費用便益分析の結果 - 残事業 -

費用

| | 事業費 | 維持管理費 | 合計 |
|----------------|--------|-------|------|
| 基準年 | 平成15年度 | | |
| 単純合計 | 20億円 | 0億円 | 20億円 |
| 基準年における現在価値(C) | 18億円 | 0億円 | 18億円 |

便益

| | 走行時間 短縮便益 | 走行費用 短縮便益 | 交通事故 減少便益 | 合計 |
|----------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| 基準年 | 平成15年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 48億円 | 0億円 | 0億円 | 49億円 |
| 基準年における現在価値(B) | 842億円 | 4億円 | 1億円 | 847億円 |

結果

| | |
|------------|------|
| 費用便益比(B/C) | 47.2 |
|------------|------|

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

(3) 事業の進捗状況

国道 12 号岩見沢道路は、平成 15 年度末で、用地進捗率 99%、事業進捗率 91%です。



| | |
|---------|------|
| 設 計 | 100% |
| 測量・地質調査 | 100% |
| 用地進捗率 | 99% |
| 事業進捗率 | 91% |

用地進捗率は用地補償費投入ベース
事業進捗率は事業費投入ベース

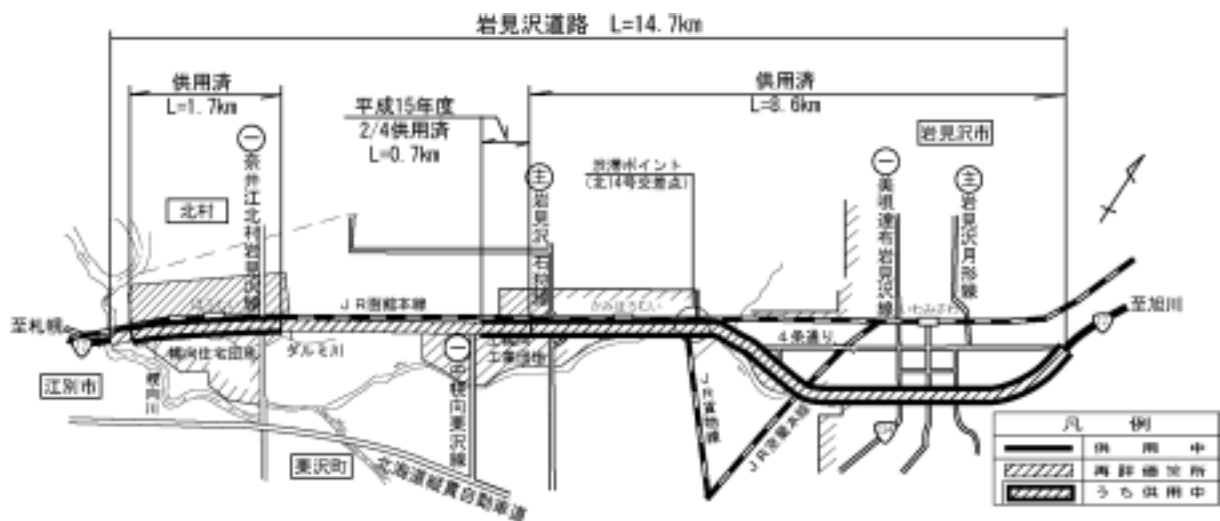
平成 15 年度末

凡例：数字は進捗率

3 . 事業の進捗の見込み

当事業は、現在までに、91%が完成しており、バイパス区間である岩見沢市街地部については昭和56年度までにL = 5.9kmを完成供用しています。また、幌向地区、上幌向地区についても、平成2年度より順次完成供用しており平成11年度までにL = 4.4kmを完成供用しています。

今後の見込みについては、平成15年度にL = 0.7km(2/4車)を供用済みであり、継続して軟弱地盤対策を進め、引き続き用地取得が順調に進んだ場合、平成19年度頃の事業完了を目指します。



4 . コスト縮減や代替案立案等の可能性

本事業においては、以下のコスト縮減対策に取り組んでいます。

| 施策名 | 内 容 |
|----------|----------------------|
| 建設副産物対策 | ・再生骨材の活用 ・再生合材の活用 |
| 施策の耐久性向上 | ・耐流動性舗装の採用による耐用年数の向上 |

また、平成15年度からは、これまでの取り組みを継続実施することに加え、公共事業の全てのプロセスをコストの観点から見直す「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」に取り組んでおり、当事業においても以下について取り組むこととしています。

具体的なコスト縮減対策

- ・ 軟弱地盤対策でのコスト縮減
 深層混合処理工法における改良率の見直し
- ・ 設計方法の見直し
 路盤打ちかえからオーバーレイ工法へ変更

5 . 関係する地方公共団体等の意見

地元自治体などで構成する北海道空知地方総合開発期成会より事業促進を要望されています。

| 期成会名称 | 会 長 | 主な構成メンバー | 備考 |
|--------------------|----------------|---|---|
| 北海道空知地方 総合開発期成会 | 岩見沢市長 渡辺 孝一 | 滝川市、深川市、夕張市、 美唄市、芦別市、赤平市、 三笠市、砂川市、歌志内 市、奈井江町、栗沢町、 南幌町、上砂川町、由仁 町、長沼町、栗山町、月 形町、浦臼町、新十津川 町、妹背牛町、秩父別町、 雨竜町、北竜町、沼田町、 幌加内町、北村の首長 | 平成15年度においても、地域経済や社会活動の活性化を図る上で重要な、物流と地域間交流網として、国道の4車線化整備の要望あり |

費用便益分析の結果

| 路線名 | 事業名 | 延長 | 事業種別 | 現拡・B Pの別 |
|---------|-------|-------------|------|----------|
| 一般国道12号 | 岩見沢道路 | L = 14.7 km | 二次改築 | 現拡・B P |

| 計画交通量 (台/日) | 車線数 | 事業主体 |
|----------------|-----|--------|
| 39,000 | 4 | 北海道開発局 |

費用

| | 改築費 | 維持修繕費 | 合計 |
|---------------------|--------|-------|-------|
| 基準年 | 平成15年度 | | |
| 単純合計 | 208億円 | 37億円 | 244億円 |
| うち残事業分 | 20億円 | 0億円 | 20億円 |
| 基準年における 現在価値 (C) | 333億円 | 16億円 | 348億円 |
| うち残事業分 | 18億円 | 0億円 | 18億円 |

便 益

| | 走行時間 短縮便益 | 走行費用 短縮便益 | 交通事故 減少便益 | 合 計 |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|---------|
| 基 準 年 | 平成15年度 | | | |
| 供 用 年 | 平成20年度 | | | |
| 単年便益 (初年便益) | 149億円 | 2億円 | 0億円 | 151億円 |
| 基準年における 現在価値 (B) | 2,594億円 | 31億円 | 4億円 | 2,629億円 |
| うち残事業分 | 842億円 | 4億円 | 1億円 | 847億円 |

結 果

| | |
|--------------|------|
| 費用便益比 (事業全体) | 7.6 |
| 費用便益比 (残事業) | 47.2 |

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

感 度 分 析 (事業全体を対象)

| 変動要因 | 基準値 | 変動ケース | 費用便益比 (B / C) |
|------|--------|------------|---------------|
| 交通量 | 39,000 | ± 10% | 7.0 ~ 8.2 |
| 事業費 | 208億円 | ± 10% | 7.2 ~ 8.0 |
| 事業期間 | 38年 | - 4 ~ + 8年 | 5.6 ~ 8.7 |

交通状況の変化

事業名：岩見沢道路（事業全体）

（推計時点 H42年）

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) | |
|---------------------------------|--------------------|--------|-------------------|-------------------|--------------|
| ①新設・改築道路 [バイパス等] : 14.7km | 交通量 | [台/日] | 16,300 | 31,600 | |
| | 走行時間 | [分] | 21 | 18 | |
| | 走行時間費用 | [億円/年] | 167.92 | 168.95 | |
| ②主な周辺道路 | 主) 岩見沢月形線 : 3.4km | 交通量 | [台/日] | 32,800 | 14,900 |
| | | 走行時間 | [分] | 7 | 6 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 67.98 | 31.76 |
| | 一) 岩見沢停車場線 : 1.5km | 交通量 | [台/日] | 27,200 | 9,100 |
| | | 走行時間 | [分] | 3 | 2 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 27.58 | 6.18 |
| | 国道275号 : 15.6km | 交通量 | [台/日] | 24,200 | 20,900 |
| | | 走行時間 | [分] | 24 | 24 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 179.54 | 152.59 |
| | (一) 新篠津金沢線 : 6.0km | 交通量 | [台/日] | 6,200 | 1,800 |
| | | 走行時間 | [分] | 7 | 7 |
| | | 走行時間費用 | [億円/年] | 13.24 | 3.75 |
| ③その他道路合計 : 21455.0km | 走行時間費用 | [億円/年] | 47292.96 | 47231.43 | |
| | | | 走行時間費用 整備なし(A) | 走行時間費用 整備あり(B) | 走行時間短縮便 益 |
| 合計 : 21496.1km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 47749.22 | 47594.66 | 154.56 |

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

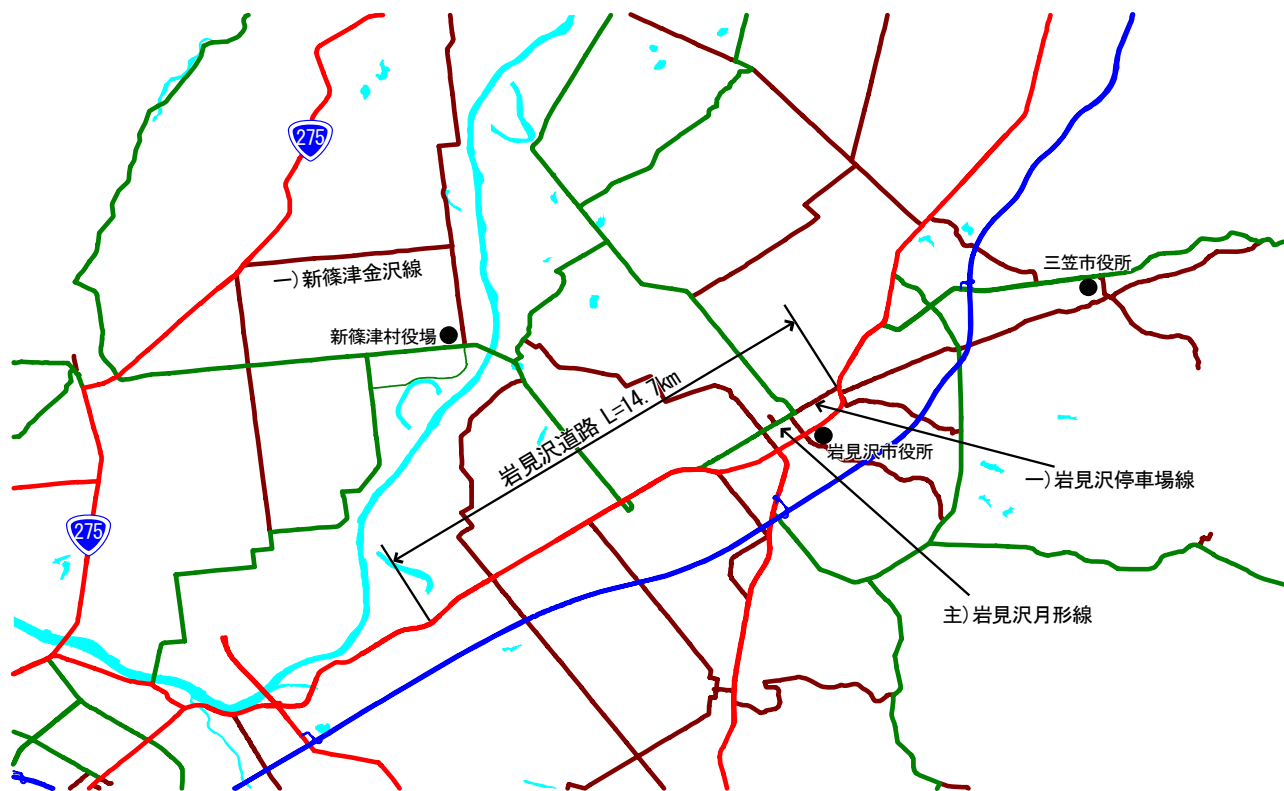
※2：走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3：走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4：主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：岩見沢道路（事業全体）

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



交通状況の変化

事業名：岩見沢道路（残事業）

（推計時点 H42年）

| | | | 整備なし(A) | 整備あり(B) |
|--|--------|--------|----------|----------|
| ①新設・改築道路 [バイパス等] : 4.4 km | 交通量 | [台/日] | 31,100 | 34,900 |
| | 走行時間 | [分] | 10 | 5 |
| | 走行時間費用 | [億円/年] | 96.14 | 53.85 |
| ②主な周辺道路 (一)月 形幌向 線: 3.3 km | 交通量 | [台/日] | 6,100 | 5,700 |
| | 走行時間 | [分] | 5 | 5 |
| | 走行時間費用 | [億円/年] | 12.38 | 11.88 |
| ③その他道路合計 : 21488.4 km | 走行時間費用 | [億円/年] | 47536.23 | 47528.93 |

| | | | 走行時間費用 整備なし(A) | 走行時間費用 整備あり(B) | 走行時間短縮便 益 |
|---------------|----------|--------|-------------------|-------------------|--------------|
| 合計: 21496.1km | 走行時間短縮便益 | [億円/年] | 47644.75 | 47594.66 | 50.09 |

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※1： 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

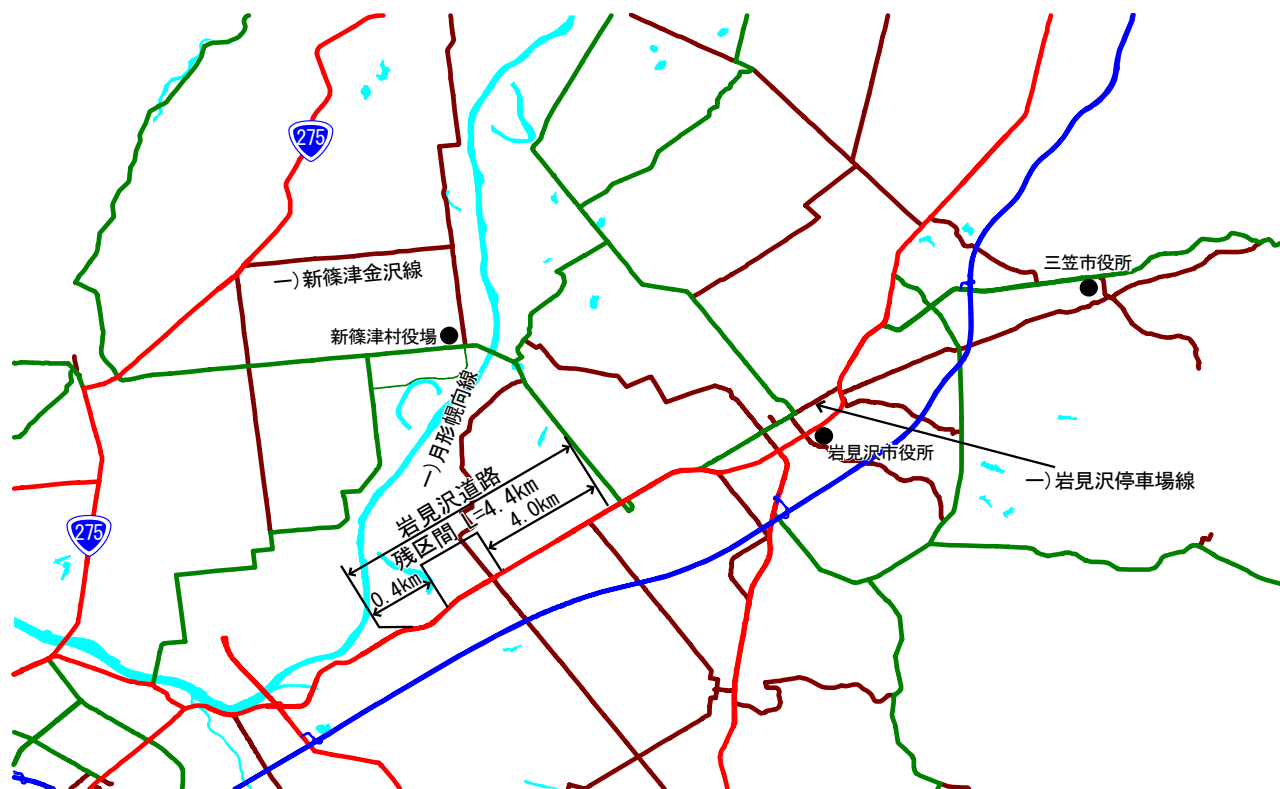
※2： 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：岩見沢道路（残事業）

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



費用便益分析の条件

事業名：岩見沢道路

(2)

| 項目 | | チェック欄 | |
|----------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------|
| 算出マニュアル | 費用便益分析マニュアル (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局) | | |
| | その他 | | |
| 分析の基本的事項 | 分析対象期間 | 40年間 | |
| | 社会的割引率 | 4% | |
| | 基準年次 | 平成15年 | |
| 交通流推計 | 交通流の推計時点 | 1時点のみ推計 複数時点での推計 | |
| | 推計の状況 | 整備の有無それぞれで交通流を推計 | |
| | | 整備の有無のいずれかのみ推計 | 有 無 |
| | 推計に用いたOD表 | 道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法) | (H11センサス) |
| | | パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法) | |
| | | その他() | |
| | 開発交通量の考慮 | 無 | |
| | | 有 | |
| | | 有の場合のみ | 考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載 |
| | 配分交通量の推計手法 | Q - V式を用いた配分 | |
| 転換率式を用いた配分 | | | |
| 均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分) | | | |
| 簡易手法 | | | |
| 簡易手法の場合 | | 小規模事業である | |
| | | 山間部海岸部で併行道路が少ない その他() | |
| その他(Q - V式と転換率式の組合せによる配分) | | | |
| 速度設定の考え方 | 各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載 | | |
| | 最終配分の速度 | | |
| | 採用理由を記載 交通容量超過時の最低速度が最高速度の1/2と比較的高い設定であるため。 | | |
| | その他() | | |

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道12号 岩見沢道路

| 採用単価の根拠 実績値 | | |
|-------------|--------|----------|
| 単価(億円) | 延長(km) | 単純単価(億円) |
| 0.162 | 5.9 | 0.96 |

| 年次 | 年度 | 割引率 | 事業費(億円) | | 維持修繕費(億円) | |
|--------|------|--------|---------|------|-----------|------|
| | | | 単純単価 | 現在価値 | 単純単価 | 現在価値 |
| - 35年目 | S 48 | 3.2434 | 15 | 48 | 0 | 0 |
| - 34年目 | S 49 | 3.1187 | 9 | 29 | 0 | 0 |
| - 33年目 | S 50 | 2.9987 | 3 | 10 | 0 | 0 |
| - 32年目 | S 51 | 2.8834 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - 31年目 | S 52 | 2.7725 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - 30年目 | S 53 | 2.6658 | 2 | 5 | 0 | 0 |
| - 29年目 | S 54 | 2.5633 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| - 28年目 | S 55 | 2.4647 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| - 27年目 | S 56 | 2.3699 | 2 | 5 | 0 | 0 |
| - 26年目 | S 57 | 2.2788 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - 25年目 | S 58 | 2.1911 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - 24年目 | S 59 | 2.1068 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - 23年目 | S 60 | 2.0258 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - 22年目 | S 61 | 1.9479 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - 21年目 | S 62 | 1.8730 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - 20年目 | S 63 | 1.8009 | 4 | 7 | 0 | 0 |
| - 19年目 | H 1 | 1.7317 | 12 | 20 | 0 | 0 |
| - 18年目 | H 2 | 1.6651 | 11 | 19 | 0 | 0 |
| - 17年目 | H 3 | 1.6010 | 13 | 22 | 0 | 0 |
| - 16年目 | H 4 | 1.5395 | 13 | 19 | 0 | 0 |
| - 15年目 | H 5 | 1.4802 | 17 | 25 | 0 | 0 |
| - 14年目 | H 6 | 1.4233 | 9 | 12 | 0 | 0 |
| - 13年目 | H 7 | 1.3686 | 10 | 14 | 0 | 0 |
| - 12年目 | H 8 | 1.3159 | 8 | 11 | 0 | 0 |
| - 11年目 | H 9 | 1.2653 | 5 | 7 | 0 | 0 |
| - 10年目 | H 10 | 1.2167 | 14 | 17 | 0 | 0 |
| - 9年目 | H 11 | 1.1699 | 7 | 8 | 0 | 0 |
| - 8年目 | H 12 | 1.1249 | 6 | 6 | 0 | 0 |
| - 7年目 | H 13 | 1.0816 | 11 | 12 | 0 | 0 |
| - 6年目 | H 14 | 1.0400 | 8 | 8 | 0 | 0 |
| - 5年目 | H 15 | 1.0000 | 7 | 7 | 0 | 0 |
| - 4年目 | H 16 | 0.9615 | 6 | 5 | 0 | 0 |
| - 3年目 | H 17 | 0.9246 | 5 | 5 | 0 | 0 |
| - 2年目 | H 18 | 0.8890 | 5 | 5 | 0 | 0 |
| - 1年目 | H 19 | 0.8548 | 3 | 3 | 0 | 0 |
| 供用開始年次 | H 20 | 0.8219 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 1年目 | H 21 | 0.7903 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 2年目 | H 22 | 0.7599 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 3年目 | H 23 | 0.7307 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 4年目 | H 24 | 0.7026 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 5年目 | H 25 | 0.6756 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 6年目 | H 26 | 0.6496 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 7年目 | H 27 | 0.6246 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 8年目 | H 28 | 0.6006 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 9年目 | H 29 | 0.5775 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 10年目 | H 30 | 0.5553 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 11年目 | H 31 | 0.5339 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 12年目 | H 32 | 0.5134 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 13年目 | H 33 | 0.4936 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 14年目 | H 34 | 0.4746 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 15年目 | H 35 | 0.4564 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 16年目 | H 36 | 0.4388 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 17年目 | H 37 | 0.4220 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 18年目 | H 38 | 0.4057 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 19年目 | H 39 | 0.3901 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 20年目 | H 40 | 0.3751 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 21年目 | H 41 | 0.3607 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 22年目 | H 42 | 0.3468 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 23年目 | H 43 | 0.3335 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 24年目 | H 44 | 0.3207 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 25年目 | H 45 | 0.3083 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 26年目 | H 46 | 0.2965 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 27年目 | H 47 | 0.2851 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 28年目 | H 48 | 0.2741 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 29年目 | H 49 | 0.2636 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 30年目 | H 50 | 0.2534 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 31年目 | H 51 | 0.2437 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 32年目 | H 52 | 0.2343 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 33年目 | H 53 | 0.2253 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 34年目 | H 54 | 0.2166 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 35年目 | H 55 | 0.2083 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 36年目 | H 56 | 0.2003 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 37年目 | H 57 | 0.1926 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 38年目 | H 58 | 0.1852 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 39年目 | H 59 | 0.1780 | 0 | -2 | 1 | 0 |
| 合計 | | | 208 | 333 | 37 | 16 |
| 単純事業費計 | | | 208 | | 37 | |

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持修繕費の単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 一般国道12号 岩見沢道路

採用単価の根拠 実績値

| 単価(億円) | 延長(km) | 単価(億円) |
|--------|--------|--------|
| 0.162 | 0.0 | 0.00 |

| 年次 | 年度 | 割引率 | 事業費(億円) | | 維持修繕費(億円) | |
|--------|------|--------|---------|----|-----------|----|
| | | | 単価 | 現在 | 単価 | 現在 |
| - 4年目 | H 16 | 0.9615 | 6 | 5 | 0 | 0 |
| - 3年目 | H 17 | 0.9246 | 6 | 5 | 0 | 0 |
| - 2年目 | H 18 | 0.8890 | 5 | 5 | 0 | 0 |
| - 1年目 | H 19 | 0.8548 | 3 | 3 | 0 | 0 |
| 供用開始年次 | H 20 | 0.8219 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1年目 | H 21 | 0.7903 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2年目 | H 22 | 0.7599 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3年目 | H 23 | 0.7307 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4年目 | H 24 | 0.7026 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5年目 | H 25 | 0.6756 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6年目 | H 26 | 0.6496 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7年目 | H 27 | 0.6246 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8年目 | H 28 | 0.6006 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9年目 | H 29 | 0.5775 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10年目 | H 30 | 0.5553 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11年目 | H 31 | 0.5339 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12年目 | H 32 | 0.5134 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13年目 | H 33 | 0.4936 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14年目 | H 34 | 0.4746 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15年目 | H 35 | 0.4564 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16年目 | H 36 | 0.4388 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17年目 | H 37 | 0.4220 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18年目 | H 38 | 0.4057 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19年目 | H 39 | 0.3901 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20年目 | H 40 | 0.3751 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21年目 | H 41 | 0.3607 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22年目 | H 42 | 0.3468 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23年目 | H 43 | 0.3335 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24年目 | H 44 | 0.3207 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 25年目 | H 45 | 0.3083 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 26年目 | H 46 | 0.2965 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 27年目 | H 47 | 0.2851 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 28年目 | H 48 | 0.2741 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 29年目 | H 49 | 0.2636 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30年目 | H 50 | 0.2534 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 31年目 | H 51 | 0.2437 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 32年目 | H 52 | 0.2343 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 33年目 | H 53 | 0.2253 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 34年目 | H 54 | 0.2166 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 35年目 | H 55 | 0.2083 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 36年目 | H 56 | 0.2003 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 37年目 | H 57 | 0.1926 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 38年目 | H 58 | 0.1852 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 39年目 | H 59 | 0.1780 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | | 20 | 18 | 0 | 0 |
| 単純事業費計 | | | 20 | | 0 | |

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

注3) 維持修繕費は便益算出マニュアルの参考値を基本としている。

便益の現在価値算定表(事業全体)

箇所名:一般国道12号 岩見沢道路

| 年次 | 年度 (基準年) H 15 | 総走行台数の年次別伸び率 (北海道ブロック) | | | 割引率 (A) | 走行時間短縮便益(億円) | | | | | 走行経費減少便益(億円) | | | | | 事故減少便益(億円) | | 合計 (億円) | | | |
|--------|---------------------|---------------------------|---------|---------|------------|--------------|----|------|-------|-------|--------------|-----|----|------|------|------------|---------------|--------------|-------------|---------------|-------|
| | | 乗用車類 | 貨物車類 | 全車 | | 乗用車 | バス | 小型貨物 | 普通貨物 | 計 | 現在価値 ×(A) | 乗用車 | バス | 小型貨物 | 普通貨物 | 計 | 現在価値 (A) × | 現在価値 ×(A) | 便益合計 (-) | 現在価値 割引率4% | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 乗用車 |
| 供用開始年次 | H 20 | 1.01120 | 0.99615 | 1.00723 | 0.8219 | 105 | 0 | 9 | 35 | 149 | 122 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 151 | 124 |
| 1年目 | H 21 | 1.01108 | 0.99613 | 1.00718 | 0.7903 | 106 | 0 | 9 | 34 | 150 | 118 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 152 | 120 |
| 2年目 | H 22 | 1.01096 | 0.99612 | 1.00712 | 0.7599 | 108 | 0 | 9 | 34 | 151 | 115 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 153 | 116 |
| 3年目 | H 23 | 1.00713 | 0.99736 | 1.00464 | 0.7307 | 108 | 0 | 9 | 34 | 152 | 111 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 154 | 112 |
| 4年目 | H 24 | 1.00708 | 0.99735 | 1.00461 | 0.7026 | 109 | 0 | 9 | 34 | 152 | 107 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 154 | 108 |
| 5年目 | H 25 | 1.00703 | 0.99734 | 1.00459 | 0.6756 | 110 | 0 | 9 | 34 | 153 | 103 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 155 | 105 |
| 6年目 | H 26 | 1.00698 | 0.99733 | 1.00457 | 0.6496 | 111 | 0 | 9 | 34 | 153 | 100 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 156 | 101 |
| 7年目 | H 27 | 1.00693 | 0.99733 | 1.00455 | 0.6246 | 111 | 0 | 9 | 34 | 154 | 96 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 156 | 98 |
| 8年目 | H 28 | 1.00689 | 0.99732 | 1.00453 | 0.6006 | 112 | 0 | 9 | 34 | 155 | 93 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 157 | 94 |
| 9年目 | H 29 | 1.00684 | 0.99731 | 1.00451 | 0.5775 | 113 | 0 | 9 | 34 | 155 | 90 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 158 | 91 |
| 10年目 | H 30 | 1.00679 | 0.99731 | 1.00449 | 0.5553 | 114 | 0 | 9 | 34 | 156 | 87 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 158 | 88 |
| 11年目 | H 31 | 1.00675 | 0.99730 | 1.00447 | 0.5339 | 114 | 0 | 9 | 33 | 157 | 84 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 159 | 85 |
| 12年目 | H 32 | 1.00670 | 0.99729 | 1.00445 | 0.5134 | 115 | 0 | 9 | 33 | 157 | 81 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 159 | 82 |
| 13年目 | H 33 | 0.99969 | 0.99414 | 0.99837 | 0.4936 | 115 | 0 | 9 | 33 | 157 | 78 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 159 | 79 |
| 14年目 | H 34 | 0.99969 | 0.99410 | 0.99837 | 0.4746 | 115 | 0 | 9 | 33 | 157 | 74 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 159 | 75 |
| 15年目 | H 35 | 0.99969 | 0.99407 | 0.99837 | 0.4564 | 115 | 0 | 9 | 33 | 157 | 71 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 159 | 72 |
| 16年目 | H 36 | 0.99969 | 0.99403 | 0.99837 | 0.4388 | 115 | 0 | 9 | 33 | 156 | 69 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 158 | 69 |
| 17年目 | H 37 | 0.99969 | 0.99400 | 0.99836 | 0.4220 | 115 | 0 | 9 | 32 | 156 | 66 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 158 | 67 |
| 18年目 | H 38 | 0.99969 | 0.99396 | 0.99836 | 0.4057 | 115 | 0 | 8 | 32 | 156 | 63 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 158 | 64 |
| 19年目 | H 39 | 0.99969 | 0.99392 | 0.99836 | 0.3901 | 115 | 0 | 8 | 32 | 155 | 61 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 157 | 61 |
| 20年目 | H 40 | 0.99969 | 0.99389 | 0.99835 | 0.3751 | 115 | 0 | 8 | 32 | 155 | 58 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 157 | 59 |
| 21年目 | H 41 | 0.99969 | 0.99385 | 0.99835 | 0.3607 | 115 | 0 | 8 | 32 | 155 | 56 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 157 | 57 |
| 22年目 | H 42 | 0.99969 | 0.99381 | 0.99835 | 0.3468 | 115 | 0 | 8 | 31 | 155 | 54 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 157 | 54 |
| 23年目 | H 43 | 0.99801 | 0.99542 | 0.99743 | 0.3335 | 115 | 0 | 8 | 31 | 154 | 51 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 156 | 52 |
| 24年目 | H 44 | 0.99801 | 0.99540 | 0.99742 | 0.3207 | 114 | 0 | 8 | 31 | 154 | 49 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 156 | 50 |
| 25年目 | H 45 | 0.99801 | 0.99538 | 0.99741 | 0.3083 | 114 | 0 | 8 | 31 | 153 | 47 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 155 | 48 |
| 26年目 | H 46 | 0.99800 | 0.99536 | 0.99741 | 0.2965 | 114 | 0 | 8 | 31 | 153 | 45 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 155 | 46 |
| 27年目 | H 47 | 0.99800 | 0.99534 | 0.99740 | 0.2851 | 114 | 0 | 8 | 31 | 153 | 43 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 155 | 44 |
| 28年目 | H 48 | 0.99799 | 0.99531 | 0.99739 | 0.2741 | 114 | 0 | 8 | 31 | 152 | 42 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 154 | 42 |
| 29年目 | H 49 | 0.99799 | 0.99529 | 0.99738 | 0.2636 | 113 | 0 | 8 | 30 | 152 | 40 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 154 | 41 |
| 30年目 | H 50 | 0.99799 | 0.99527 | 0.99738 | 0.2534 | 113 | 0 | 8 | 30 | 151 | 38 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 153 | 39 |
| 31年目 | H 51 | 0.99798 | 0.99525 | 0.99737 | 0.2437 | 113 | 0 | 8 | 30 | 151 | 37 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 153 | 37 |
| 32年目 | H 52 | 0.99798 | 0.99522 | 0.99736 | 0.2343 | 113 | 0 | 8 | 30 | 150 | 35 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 152 | 36 |
| 33年目 | H 53 | 0.99706 | 0.99834 | 0.99734 | 0.2253 | 112 | 0 | 8 | 30 | 150 | 34 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 152 | 34 |
| 34年目 | H 54 | 0.99705 | 0.99834 | 0.99734 | 0.2166 | 112 | 0 | 8 | 30 | 150 | 32 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 152 | 33 |
| 35年目 | H 55 | 0.99704 | 0.99834 | 0.99733 | 0.2083 | 112 | 0 | 8 | 30 | 149 | 31 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 151 | 32 |
| 36年目 | H 56 | 0.99703 | 0.99833 | 0.99732 | 0.2003 | 111 | 0 | 8 | 30 | 149 | 30 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 151 | 30 |
| 37年目 | H 57 | 0.99702 | 0.99833 | 0.99732 | 0.1926 | 111 | 0 | 8 | 30 | 148 | 29 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 150 | 29 |
| 38年目 | H 58 | 0.99701 | 0.99833 | 0.99731 | 0.1852 | 111 | 0 | 8 | 30 | 148 | 27 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 150 | 28 |
| 39年目 | H 59 | 0.99700 | 0.99833 | 0.99730 | 0.1780 | 110 | 0 | 8 | 30 | 148 | 26 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 150 | 27 |
| 合計 | | | | | | 4,502 | 0 | 337 | 1,278 | 6,118 | 2,594 | 26 | 0 | -3 | 50 | 72 | 31 | 9 | 4 | 6,199 | 2,629 |

便益の現在価値算定表(残事業)

箇所名:一般国道12号 岩見沢道路

| 年次 | 年度 (基準年) H 15 | 総走行台数の年次別伸び率 (北海道ブロック) | | | 割引率 (A) | 走行時間短縮便益(億円) | | | | | 走行経費減少便益(億円) | | | | | 事故減少便益(億円) | | 合計 (億円) | | |
|--------|---------------------|---------------------------|---------|---------|------------|--------------|----|------|------|-------|--------------|-----|----|------|------|------------|---------------|--------------|-------------|---------------|
| | | 乗用車類 | 貨物車類 | 全車 | | 乗用車 | バス | 小型貨物 | 普通貨物 | 計 | 現在価値 ×(A) | 乗用車 | バス | 小型貨物 | 普通貨物 | 計 | 現在価値 (A) × | 現在価値 ×(A) | 便益合計 (-) | 現在価値 割引率4% |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 供用開始年次 | H 20 | 1.01120 | 0.99615 | 1.00723 | 0.8219 | 33 | 0 | 3 | 13 | 48 | 40 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 40 |
| 1年目 | H 21 | 1.01108 | 0.99613 | 1.00718 | 0.7903 | 33 | 0 | 3 | 12 | 49 | 39 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 39 |
| 2年目 | H 22 | 1.01096 | 0.99612 | 1.00712 | 0.7599 | 34 | 0 | 3 | 12 | 49 | 37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 38 |
| 3年目 | H 23 | 1.00713 | 0.99736 | 1.00464 | 0.7307 | 34 | 0 | 3 | 12 | 49 | 36 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 36 |
| 4年目 | H 24 | 1.00708 | 0.99735 | 1.00461 | 0.7026 | 34 | 0 | 3 | 12 | 49 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 35 |
| 5年目 | H 25 | 1.00703 | 0.99734 | 1.00459 | 0.6756 | 35 | 0 | 3 | 12 | 50 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 34 |
| 6年目 | H 26 | 1.00698 | 0.99733 | 1.00457 | 0.6496 | 35 | 0 | 3 | 12 | 50 | 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 33 |
| 7年目 | H 27 | 1.00693 | 0.99733 | 1.00455 | 0.6246 | 35 | 0 | 3 | 12 | 50 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 31 |
| 8年目 | H 28 | 1.00689 | 0.99732 | 1.00453 | 0.6006 | 35 | 0 | 3 | 12 | 50 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 30 |
| 9年目 | H 29 | 1.00684 | 0.99731 | 1.00451 | 0.5775 | 36 | 0 | 3 | 12 | 50 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 29 |
| 10年目 | H 30 | 1.00679 | 0.99731 | 1.00449 | 0.5553 | 36 | 0 | 3 | 12 | 51 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 28 |
| 11年目 | H 31 | 1.00675 | 0.99730 | 1.00447 | 0.5339 | 36 | 0 | 3 | 12 | 51 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 27 |
| 12年目 | H 32 | 1.00670 | 0.99729 | 1.00445 | 0.5134 | 36 | 0 | 3 | 12 | 51 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 26 |
| 13年目 | H 33 | 0.99969 | 0.99414 | 0.99837 | 0.4936 | 36 | 0 | 3 | 12 | 51 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 25 |
| 14年目 | H 34 | 0.99969 | 0.99410 | 0.99837 | 0.4746 | 36 | 0 | 3 | 12 | 51 | 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 24 |
| 15年目 | H 35 | 0.99969 | 0.99407 | 0.99837 | 0.4564 | 36 | 0 | 3 | 12 | 51 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 23 |
| 16年目 | H 36 | 0.99969 | 0.99403 | 0.99837 | 0.4388 | 36 | 0 | 3 | 12 | 51 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 22 |
| 17年目 | H 37 | 0.99969 | 0.99400 | 0.99836 | 0.4220 | 36 | 0 | 3 | 12 | 51 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 21 |
| 18年目 | H 38 | 0.99969 | 0.99396 | 0.99836 | 0.4057 | 36 | 0 | 3 | 12 | 50 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 21 |
| 19年目 | H 39 | 0.99969 | 0.99392 | 0.99836 | 0.3901 | 36 | 0 | 3 | 12 | 50 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 20 |
| 20年目 | H 40 | 0.99969 | 0.99389 | 0.99835 | 0.3751 | 36 | 0 | 3 | 12 | 50 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 19 |
| 21年目 | H 41 | 0.99969 | 0.99385 | 0.99835 | 0.3607 | 36 | 0 | 3 | 11 | 50 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 18 |
| 22年目 | H 42 | 0.99969 | 0.99381 | 0.99835 | 0.3468 | 36 | 0 | 3 | 11 | 50 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 17 |
| 23年目 | H 43 | 0.99801 | 0.99542 | 0.99743 | 0.3335 | 36 | 0 | 3 | 11 | 50 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 17 |
| 24年目 | H 44 | 0.99801 | 0.99540 | 0.99742 | 0.3207 | 36 | 0 | 3 | 11 | 50 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 16 |
| 25年目 | H 45 | 0.99801 | 0.99538 | 0.99741 | 0.3083 | 36 | 0 | 3 | 11 | 50 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 15 |
| 26年目 | H 46 | 0.99800 | 0.99536 | 0.99741 | 0.2965 | 36 | 0 | 3 | 11 | 50 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 15 |
| 27年目 | H 47 | 0.99800 | 0.99534 | 0.99740 | 0.2851 | 36 | 0 | 3 | 11 | 49 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 14 |
| 28年目 | H 48 | 0.99799 | 0.99531 | 0.99739 | 0.2741 | 36 | 0 | 3 | 11 | 49 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 14 |
| 29年目 | H 49 | 0.99799 | 0.99529 | 0.99738 | 0.2636 | 36 | 0 | 2 | 11 | 49 | 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 13 |
| 30年目 | H 50 | 0.99799 | 0.99527 | 0.99738 | 0.2534 | 36 | 0 | 2 | 11 | 49 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 12 |
| 31年目 | H 51 | 0.99798 | 0.99525 | 0.99737 | 0.2437 | 35 | 0 | 2 | 11 | 49 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 12 |
| 32年目 | H 52 | 0.99798 | 0.99522 | 0.99736 | 0.2343 | 35 | 0 | 2 | 11 | 49 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 11 |
| 33年目 | H 53 | 0.99706 | 0.99834 | 0.99734 | 0.2253 | 35 | 0 | 2 | 11 | 49 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 11 |
| 34年目 | H 54 | 0.99705 | 0.99834 | 0.99734 | 0.2166 | 35 | 0 | 2 | 11 | 48 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 11 |
| 35年目 | H 55 | 0.99704 | 0.99834 | 0.99733 | 0.2083 | 35 | 0 | 2 | 11 | 48 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 10 |
| 36年目 | H 56 | 0.99703 | 0.99833 | 0.99732 | 0.2003 | 35 | 0 | 2 | 11 | 48 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 10 |
| 37年目 | H 57 | 0.99702 | 0.99833 | 0.99732 | 0.1926 | 35 | 0 | 2 | 11 | 48 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 9 |
| 38年目 | H 58 | 0.99701 | 0.99833 | 0.99731 | 0.1852 | 35 | 0 | 2 | 11 | 48 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 9 |
| 39年目 | H 59 | 0.99700 | 0.99833 | 0.99730 | 0.1780 | 35 | 0 | 2 | 11 | 48 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 9 |
| 合計 | | | | | | 1,416 | 0 | 105 | 463 | 1,984 | 842 | 2 | 0 | -3 | 10 | 9 | 4 | 3 | 1,997 | 847 |