

## 再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課  
担当課長名：三浦 真紀

|  |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
|--|--|-----------------------------|------------|-------|-----|---|-----|--------------|-----------|--|-----------------|--|---------------|--|--|-----|--------------|-----------|--|----------------------|--|------------------|--|------------------|--|------------------|
| <b>事業名</b> 道央圏連絡道路（一般国道337号）<br>中樹林道路  | <b>事業区分</b> 一般国道   | <b>事業主体</b> 国土交通省<br>北海道開発局 |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| <b>起終点</b> 自：北海道空知郡南幌町南15線西<br>至：北海道江別市江別太   |  | <b>延長</b> 7.3km             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| <b>事業概要</b><br>道央圏連絡道路は、千歳市から小樽市へ至る延長約80kmの地域高規格道路であり、高規格幹線道路網と一体となって広域交通ネットワークを形成するものである。このうち中樹林道路は、空知郡南幌町から江別市江別太に至る延長約7kmの区間で、広域交通ネットワークの構築による道央都市圏の交通混雑の緩和、特定重要港湾苫小牧港や新千歳空港等への物流の効率化等の支援を目的とした道路である。   |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| H21年度事業化   | H一年度都市計画決定   | H一年度用地着手                    |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| H18年度工事着手  |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| <b>全体事業費</b>   | 約204億円   | <b>事業進捗率</b> 5%             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| <b>供用済延長</b>   | 0.0km  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| <b>計画交通量</b>   | 8,400台/日   |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| <b>費用対効果分析結果</b>   | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">1.2</td> </tr> </table> | B/C                         | (事業全体) 1.2 | (残事業) | 1.2 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">173/184億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業費：144/155億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">維持管理費：28/28億円</td> <td></td> </tr> </table> | 総費用 | (残事業)/(事業全体) | 173/184億円 |  | (事業費：144/155億円) |  | 維持管理費：28/28億円 |  | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">212/212億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：160/160億円)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">走行経費減少便益：36/36億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">交通事故減少便益：16/16億円</td> <td></td> </tr> </table> | 総便益 | (残事業)/(事業全体) | 212/212億円 |  | (走行時間短縮便益：160/160億円) |  | 走行経費減少便益：36/36億円 |  | 交通事故減少便益：16/16億円 |  | <b>基準年</b> 平成22年 |
| B/C  | (事業全体) 1.2   |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| (残事業)  | 1.2  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| 総費用  | (残事業)/(事業全体)   |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| 173/184億円  |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| (事業費：144/155億円)  |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| 維持管理費：28/28億円  |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| 総便益  | (残事業)/(事業全体)   |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| 212/212億円  |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| (走行時間短縮便益：160/160億円)   |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| 走行経費減少便益：36/36億円   |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| 交通事故減少便益：16/16億円   |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| <b>感度分析の結果</b> 残事業について感度分析を実施<br>交通量変動：B/C=1.4(交通量+10%) B/C=1.0(交通量-10%)<br>事業費変動：B/C=1.1(事業費+10%) B/C=1.3(事業費-10%)<br>事業期間変動：B/C=1.2(事業期間+20%) B/C=1.3(事業期間-20%)  |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| <b>事業の効果等</b><br>定性的な効果<br>①外郭環状道路を形成<br>・道央都市圏の外郭環状道路を形成し新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港を連絡する道央圏連絡道路の一部を形成する。<br>②年間渋滞損失時間の削減<br>・札幌市内の交通混雑緩和が期待される。<br>③空港へのアクセス向上<br>・岩見沢市などからの新千歳空港へのアクセス時間および距離の短縮が期待される。<br>④重要港湾へのアクセス向上<br>・江別市や空知地方など道内各地からの苫小牧港へのアクセス向上や輸送の効率化が期待される。<br>⑤農水産品の流通利便性向上<br>・留萌振興局から出荷される甘えびの輸送時間の短縮と定時性の確保が期待される。<br>⑥高次医療施設へのアクセス向上<br>・南幌町には高次医療施設が無いいため、救急搬送の大半を江別市や札幌市の病院に依存。当該事業区間はアクセスルートに位置しており、救急搬送の時間短縮などアクセス向上が期待される。<br>⑦日常生活のアクセス向上<br>・南幌町の日常生活（通勤・通院）の活動圏は、近接する江別市や札幌市併存しており、アクセス向上が期待される。<br>⑧CO2排出量の削減<br>・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。 |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b><br>地域から頂いた主な意見等：<br>江別市など5市3町の首長で構成される道央圏連絡道路整備促進期成会等より早期整備の要望を受けている。  |  |                             |            |       |     |   |     |              |           |  |                 |  |               |  |  |     |              |           |  |                      |  |                  |  |                  |  |                  |

知事の意見：

道央圏連絡道路は、千歳市から小樽市に至る地域高規格道路であり、交通混雑解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与し、また、中樹林道路は、北海道縦貫自動車道と一体となって、石狩湾新港等の物流拠点へのアクセス向上を図ることから、当該事業の継続については、異議はない。

なお、事業の実施に当たっては、平成19年12月25日付け環政第1171号「地域高規格道路道央圏連絡道路 長沼町～江別市環境影響評価準備書について」における知事意見を遵守すること。また、徹底したコスト縮減により総事業費の圧縮を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的に執行し、早期供用を図ること。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案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が、今後は以下に留意されたい。

- ・3便益以外に地域の特殊性等を考慮した多様な便益についても適切に反映するよう、引き続き検討されたい。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成22年度中に江別市美原地区の一部および千歳市の一部区間が2車線暫定供用するなど道央圏連絡道路の整備進捗。
- ・新千歳空港の新国際旅客ターミナルが完成し、国際化に向けた需要の増加が見込まれ、物流拠点として重要性が高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に工事着手して、用地進捗率0%、事業進捗率5%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

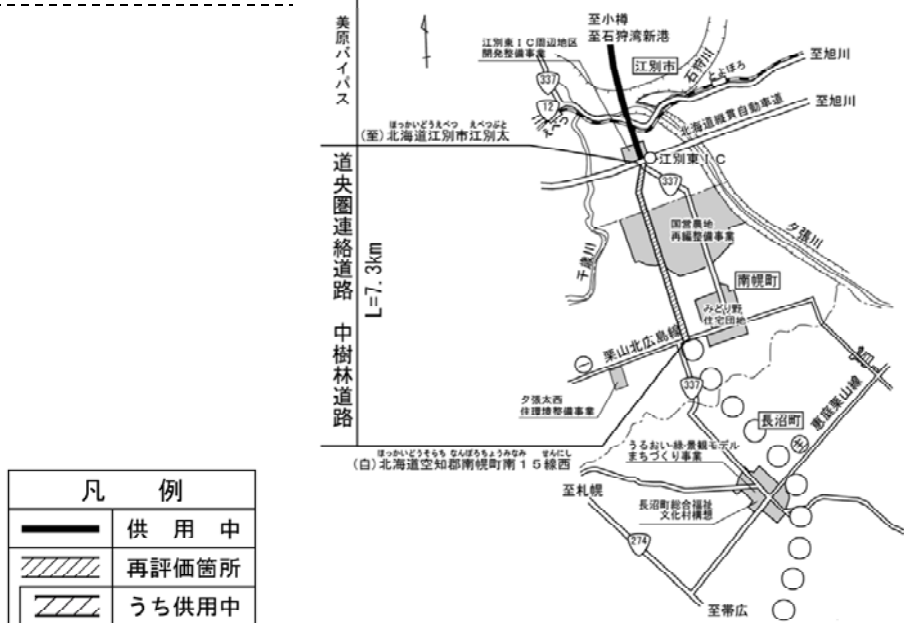
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 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。