

再評価結果（平成19年度事業継続箇所）

担当課：北海道開発局 地方整備課

担当課長名：高橋 守人

事業名	主要地方道 札幌北広島環状線 <small>さっぽろきたひろしまかんじょうせん</small>		事業区分	地方道	事業主体	札幌市
起終点	自：北海道札幌市北区篠路町拓北 <small>さっぽろしきたくのろちようたくほく</small> 至：北海道札幌市東区中沼町 <small>さっぽろしひがしくなかぬまちょう</small>				延長	3.0 km
事業概要	主要地方道札幌北広島環状線は、札幌市西区宮の沢（国道5号）から江別市を経て北広島市に至る延長約5.3km（このうち札幌市域内は約1.9km）の幹線道路であり、第4次札幌市長期総合計画の中で「骨格的幹線道路（連携道路）」として位置づけられている重要な路線である。本事業は、当該路線の隘路区間を解消することにより、本市の骨格幹線道路網の形成及び近隣都市との広域ネットワークの強化を図るものである。					
H9年度事業化	H 年度都市計画決定 (H 年度変更)	H9年度用地着手	H12年度工事着手			
全体事業費	約4.2億円	事業進捗率	77%	供用済延長	1.1 km	
計画交通量	28,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 8.0	総費用 (残事業)/(事業全体) 1.3/7.0億円 (事業費：9.6/67億円) 維持管理費：3.3/3.2億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1.02/10.6億円 (走行時間短縮便益：101/104億円) 走行費用減少便益：1.3/1.3億円 交通事故減少便益：0.32/0.32億円	基準年	平成18年	
感度分析の結果	事業全体について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.1(交通量+10%) B/C=1.9(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.4(事業費+10%) B/C=1.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.4(事業期間+20%) B/C=1.6(事業期間-20%)					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（当該路線の整備により、現道のバス路線の利便性向上が期待できる） 都市の再生（道央都市圏の総合交通体系マスタープランで、「札幌圏連携道路」として位置づけ） 					
関係する地方公共団体等の意見	平成8年度に道央都市圏総合交通体系調査協議会により策定された道央都市圏総合交通体系マスタープランにおいて札幌圏連携道路と位置づけられている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	事業採択時より再評価実施時までの周辺環境の変化は特になし。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成18年度までに、用地補償100%、改良・舗装工事67%進捗している。残事業は、改良・舗装工事約1.9kmである。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	事業着手後、用地交渉の難航により用地買収に時間を要したが、既に用地買収は完了しており、今後事業が遅延する要因がないことから、平成20年度の完成が見込まれる。					
施設の構造や工法の変更等	最適な工法の選定や資材に再生材を使用するなどコスト削減を図っている。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図						
	凡例					
	供用中					
	再評価対象事業					
	うち供用中					

※ 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。