

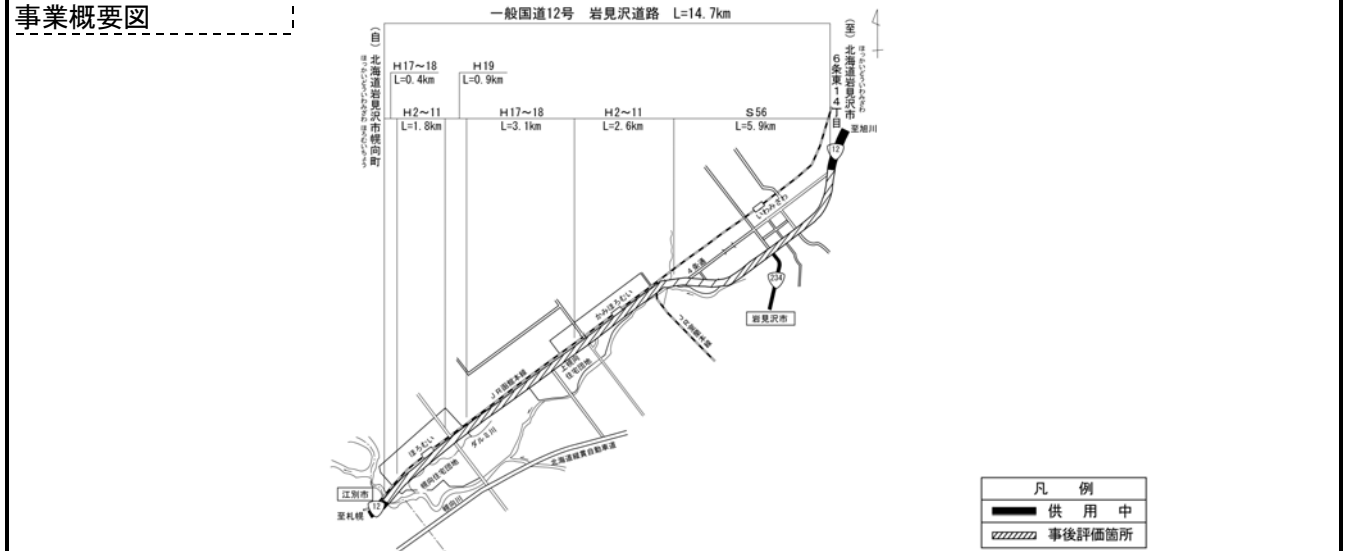
事後評価結果（平成24年度）

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 岩見沢道路 <small>いわみざわ</small>	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：北海道岩見沢市幌向町 <small>ほっかいどういわみざわ</small> 至：北海道岩見沢市6条東14丁目 <small>ほっかいどういわみざわ</small>	延長			14.7km

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、岩見沢道路は、岩見沢市幌向町から6条東14丁目に至る延長14.7kmの事業である。

事業の目的・必要性
岩見沢道路は、交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の安全性、確実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	S45年度	用地着手	S46年度	供用年	(当初) - / H17年度 (実績) - / H19年度	変動	1.1倍
		都市計画決定	S48年度	工事着手	S46年度	(暫定/完成)			
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 265億円 (実質値) - / 253億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 265億円 (実質値) - / 254億円			変動	1.0倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (供用前現道)	20,218 台/日	実績 (当該路線)	23,267 台/日			変動	115%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	33.8	→	55.3km/h	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	82.5	→	45.7 件/億台和	
		(供用直前年次) S52年度		(供用後年次) H22年度		(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 (当初)	B/C	7.6	総費用	348億円 (事業費: 333億円 維持管理費: 16億円)	総便益	2,629億円 (走行時間短縮便益: 2,594億円 走行経費減少便益: 31億円 交通事故減少便益: 4億円)	基準年	平成15年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	3.0	総費用	622億円 (事業費: 562億円 維持管理費: 60億円)	総便益	1,881億円 (走行時間短縮便益: 1,697億円 走行経費減少便益: 177億円 交通事故減少便益: 7.1億円)	基準年	平成24年
	事業遅延によるコスト増			費用増加額	4.7億円	便益減少額	189.2億円		
	事業遅延の理由 本事業は、昭和45年度に事業化され、昭和46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工業団地の企業活動を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工業団地への物流の利便性が向上し、工業団地等の活動を支援した。 <p>⑤沿線地域の開発支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幌向地区、上幌向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>⑥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>⑦日常活動圏中心都市への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑が緩和され、定時性の確保や日常活動圏中心都市への利便性向上が図られた。 <p>⑧CO₂排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車からのCO₂排出量13,405(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>
<p>事業による環境変化</p>	<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>
	<p>事業評価監視委員会の意見..... ;</p> <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>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化..... ;</p> <p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化 (対象地域：岩見沢市)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時9.3万人(H2) → 供用後9.0万人(H22)であり、わずかに減少傾向にある。 (国勢調査) ・農業産出額は、事業化当時2,495千万円(H2) → 供用直前1,881千万円(H18)であり、減少傾向にある。 (北海道農林水産統計年報) ・医師数は、事業化当時80人(S44) → 供用後183人(H22)であり、増加傾向にある。 (北海道保険統計年報)
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性..... ;</p> <p>岩見沢道路の整備により、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に適切な維持管理に取り組んでいく。</p>
	<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> <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>
	<p>特記事項..... ;</p> <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。