

事後評価結果（平成21年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課
担当課長名：渋谷 元

事業名 道央圏連絡道路（一般国道337号） 美原バイパス	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：北海道江別市江別太 至：北海道江別市美原		延長 3.9 km	

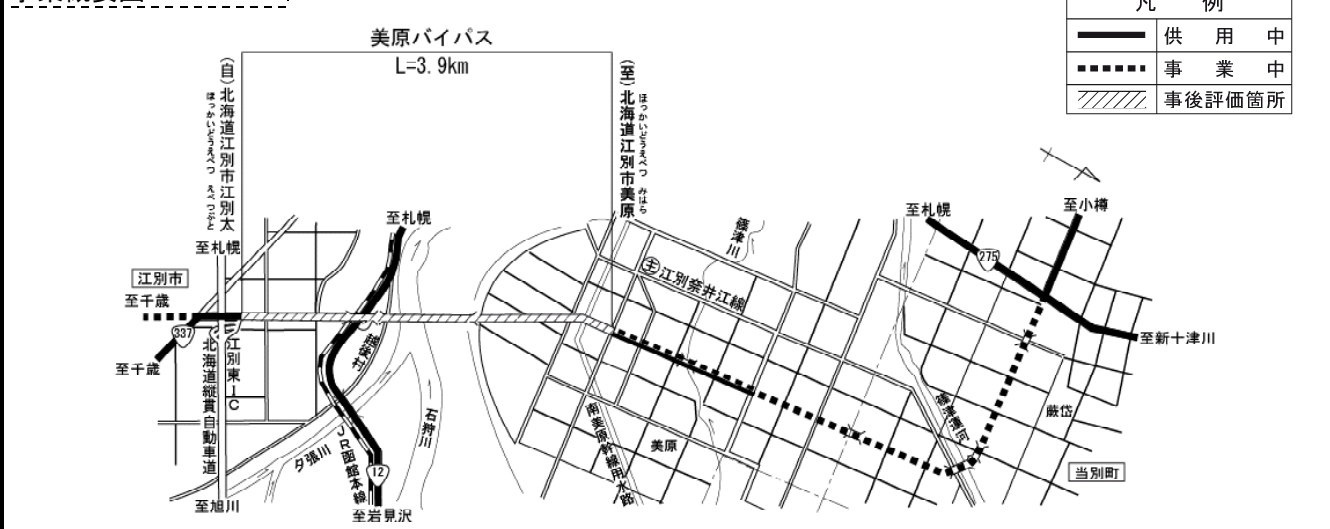
事業概要

道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし江別市、札幌市、石狩市などを經由して小樽市へ至る延長約80kmの地域高規格道路である。このうち美原バイパスは、江別市江別太から美原へ至る延長3.9kmの事業である。

事業の目的・必要性

美原バイパスは、道央圏連絡道路の一区間を担い、北海道縦貫自動車道の江別東ICと直結し、物流効率化の支援等に寄与することを目的とした事業である。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度：H元年度 都市計画決定：-年度	用地着手：H4年度 工事着手：H7年度	供用年：(当初)H14/一年度 (暫定/完成) (実績)H16/一年度	変動	1.2倍
	事業費	計画時 (名目値) 355.0/-億円 (暫定/完成) (実績値) 314.9/-億円	実績 (名目値) 573.5/-億円 (暫定/完成) (実績値) 533.3/-億円		変動	1.6倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (供用前現道)	7,424 台/日	実績 (当該路線/337号)	3,825/8,733 台/日	変動
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	36.1 → 52.8 km/h (供用直前年次)H6年度 (供用後年次)H17年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	40.8 → 31.9件/億台キロ (供用直前年次)H5~7年平均値 (供用後年次)H17~19年平均値		
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C: -	総費用: - 億円 (事業費: - 億円, 維持管理費: - 億円)	総便益: - 億円 (走行時間短縮便益: - 億円, 走行経費減少便益: - 億円, 交通事故減少便益: - 億円)	基準年	平成一年
	費用対効果分析結果 (事後)	B/C: 1.4	総費用: 753 億円 (事業費: 740 億円, 維持管理費: 14 億円)	総便益: 1025 億円 (走行時間短縮便益: 807 億円, 走行経費減少便益: 151 億円, 交通事故減少便益: 67 億円)	基準年	平成21年
	事業遅延によるコスト増		費用増加額: 289 億円	便益減少額: 105 億円		
	事業遅延の理由 本事業は平成元年度に事業化され、平成7年度に工事に着手し、平成14年度の供用を目指したが、橋梁設計等に時間を要したため、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広域道路整備基本計画及び地域高規格道路に位置づけのある環状道路の一部を形成。 ・札幌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が形成された。</p> <p>②年間渋滞損失時間(人・時間)の削減。 ・札幌市内へ流入する交通の分散が図られ、道央都市圏の渋滞緩和や年間渋滞損失時間の削減が期待される。</p> <p>③通行支障区間の解消。 ・通行支障区間を回避するルートが形成され、石狩湾新港等へのアクセス向上及び物流効率化に寄与している。</p> <p>④重要港湾へのアクセス向上。 ・新たな輸送ルートが形成され、道内各地と石狩湾新港へのアクセス向上及び輸送効率化に寄与している。</p> <p>⑤新千歳空港へのアクセス向上。 ・当該事業周辺地域と新千歳空港へのアクセス向上及び旅客や貨物の輸送効率化に寄与している。</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、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>当委員会へ提出された事業に係る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：江別市、当別町)</p> <p>・人口は、供用前10.7万人(S60)→供用後14.6万人(H17)であり増加傾向にある。(国勢調査)</p> <p>・農業産出額は、供用前1,879千万円(S60)→供用後1,303千万円(H18)と減少傾向にあるが、農家一戸当たりの生産農業所得では増加傾向にある。(農林水産統計年報)</p> <p>・製造品出荷額は、供用前914億円(S60)→供用後1,189億円(H19)であり増加傾向にある。 (工業統計)</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>美原バイパスの整備により、広域幹線ネットワークとして道央圏連絡道路が拡充し、物流拠点間のアクセスの向上など、整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。 また、改善措置の必要はないが、今後も利用しやすい道路環境の確保に努め、適切な維持管理を実施し、そのコスト縮減に努める。</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>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性はない。</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の。