

# 事後評価結果（令和2年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：遠藤 達哉

事業名	一般国道12号・275号 苗穂交差点	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：北海道札幌市白石区菊水上町 至：北海道札幌市東区苗穂町	延長	1. 1 km		

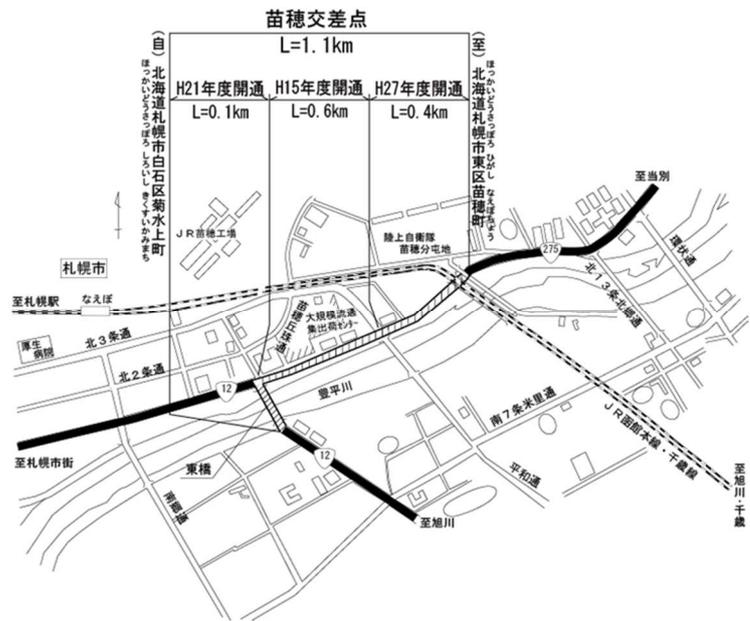
## 事業概要

国道12号は、札幌市を起点とし、旭川市に至る延長約145kmの幹線道路である。  
 国道275号は、札幌市を起点とし、浜頓別町へ至る延長約281kmの幹線道路である。  
 苗穂交差点は、札幌都心部への通過交通による慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の低減を目的とした延長1.1kmの4車拡幅事業である。

## 事業の目的・必要性

苗穂交差点は、札幌都心部への通過交通による慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の低減を目的とした事業である。

## 事業概要図



凡例
//// 事後評価区間

事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H12年度	用地着手	H13年度	供用年	(当初) - / H26年度	変動	1.1倍
		都市計画決定	S42年度	工事着手	H13年度	(暫定/完成)	(実績) - / H28年度	動	
	事業費	計画時	(名目値) - / 110億円	実績	(名目値) - / 108億円			変動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 108億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 107億円			動	
	交通量	計画時	(H11年)	実績	(R1年)			変動	77%
		(暫定/完成)	- / (12号)40,448台/日 (275号)29,413台/日	(暫定/完成)	- / (12号)32,593台/日 (275号)27,186台/日			動	
旅行速度向上	(12号)8.8→21.4km/h (275号)16.0→22.4km	交通事故減少	49.5 → 20.1件/億台km						
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H11年 (供用後年次) R1年	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H13~15年平均値 (供用後年次) H28~30年平均値					
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.3	総費用	111億円	総便益	148億円	基準年		
			事業費	109億円	走行時間短縮便益	126億円	平成21年		
			維持管理費	1.6億円	走行経費減少便益	9.9億円			
					交通事故減少便益	12億円			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.02	総費用	164億円	総便益	168億円	基準年		
			事業費	160億円	走行時間短縮便益	158億円	令和2年		
			維持管理費	4.0億円	走行経費減少便益	8.5億円			
					交通事故減少便益	1.5億円			
事業遅延によるコスト増			費用増加額	-4.9億円	便益減少額	39.9億円			

	<p>事業遅延の理由</p> <p>鉄道との交差箇所における函渠工の施工期間変更による事業期間延伸</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>事業の整備効果</p> <p>① 交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H22に観測した旅行速度7.8km/hに対してH28の拡幅後は21.3km/hに向上し、主要渋滞箇所が解消</li> </ul> <p>② 道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数は整備前の19件から7件と半減し、このうち事故類型で多く発生していた追突事故は約8割減少するなど安全性が向上</li> </ul> <p>③ 歩行者の安全性・快適性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行需要を勘案して歩道幅員を4.0mとすることで安全で快適な歩行空間を確保</li> </ul> <p>④ バスの定時性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの定時運行状況は整備前の約4割から約7割以上に改善し、利用者サービスの向上やドライバーの負担軽減に寄与</li> </ul> <p>⑤ 地域開発計画の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・苗穂交差点の完了後、東雁来地区に大型マルチテナント型物流施設が平成30年1月に完成し、令和元年には全ての入居者が決まるなど物流効率化及び地域開発計画を支援</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<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：札幌市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約1,801千人(H12)→開通後約1,959千人(R2)となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査）</li> <li>・自動車保有台数は、事業化当時約801千台(H12)→開通後約745千台(R2)となっている。（北海道自動車統計）</li> </ul>
	<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性</p> <p>苗穂交差点の整備により、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の低減など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。</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、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>現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。</p> <p>また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</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。

※ 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。