

新規事業採択時評価結果（令和6年度新規事業化箇所）

担当課:道路局 環境安全・防災課
担当課長名:伊藤 高

事業の概要

事業名	空港・港湾等アクセス 主要地方道 札幌北広島環状線 角山工区	事業区分	地方道	事業主体	北海道
起終点	自:北海道江別市角山 至:北海道江別市工業町	延長	6.5km		
事業概要	<p>主要地方道札幌北広島環状線は、札幌市西区宮の沢から江別市を經由して北広島市に至る路線である。</p> <p>重要港湾である石狩湾新港と工業・物流拠点である江別市工業団地などを結び、道央都市圏の交通マスタープランにおける札幌圏連携道路で唯一の未着手区間である当該箇所の整備を行うものである。</p>				
事業の目的、必要性	<p>当事業の整備により、札幌圏連携道路のミッシングリンクの解消、拠点間の連携強化やダブルネットワーク化が図られることに加え、石狩湾新港と江別市工業団地を含む江別市内の移動の際には、主要渋滞箇所を回避でき、所要時間が短縮され、冬期においても安定的に通行可能なルートを形成することにより、速達性及び定時制の向上が期待される。</p>				
全体事業費	約203億円	計画交通量	12,000台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
石狩地方の8市町村の首長で構成される北海道石狩地方開発促進期成会より、早期事業着手の要望(令和5年7月6日)を受けている。

学識経験者等の第三者委員会の意見
北海道の公共事業評価専門委員会(令和5年5月19日)において、事業要望を行うことは妥当であるとされた。

事業採択の前提条件
費用対便益:便益が費用を上回っている。
地元自治体や地元団体から早期整備の要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.7	EIRR	-	総費用	195億円	総便益	337億円	基準年	令和5年
	(参考)	2.7 [2%] 3.6 [1%]			事業費	191億円	走行時間短縮便益	319億円		
					維持管理費	3.8億円	走行経費減少便益	15億円		
				感度分析	交通量変動	B/C=1.5~1.9 (変動ケース:±10%)	交通事故減少便益	2.7億円		
					事業費変動	B/C=1.5~1.9 (変動ケース:±10%)				
					事業期間変動	B/C=1.6~1.8 (変動ケース:±10%)				
事業の影響	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	主要渋滞箇所を含む札幌市街地を經由せず石狩湾新港地域～江別市間の移動が可能となるため、市街地の渋滞緩和が見込まれる。						
		事故対策	—	注目すべき影響はない。						
		歩行空間	○	歩道が整備されることにより、歩行者の安全な通行が確保される。						
	社会全体への影響	住民生活	—	注目すべき影響はない。						
		地域経済	◎	重要港湾である石狩湾新港と工業・物流拠点である江別市工業団地間の新たな物流ルートが構築され、輸送時間の短縮及び冬期における安定的に通行可能なルートの形成が期待される。						
		災害	○	防災拠点である石狩湾新港と江別市工業団地間のアクセス強化により、防災機能の向上に寄与する。						
		環境	—	注目すべき影響はない。						
	地域社会	◎	現在、事業区間には豊平川を渡る橋梁がないことから、札幌市篠路地区と江別市間は大きく迂回しなければならないが、当該路線の整備により、移動圏域が広がり、通勤の効率化や札幌広域観光拠点の利用強化が期待できる。							
事業実施環境	石狩地方の8市町村の首長で構成される北海道石狩地方開発促進期成会より、早期事業着手の要望を受けている。									

採択の理由

事業主体である北海道が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が1.7と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。
また、重要港湾である石狩湾新港へのアクセス向上による物流の効率化や交通渋滞の緩和、分断解消による地域連携の強化などが見込まれることから、当該事業の整備の必要性・効果は高いものと判断される。
以上により、本事業は令和6年度新規事業箇所として妥当であると考えられる。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([]内は社会的割引率の値)