

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業箇所）

担当課：北海道開発局都市住宅課

担当課長名：小田島 聖

事業の概要

事業名	都市計画道路 3・4・66日吉中央通	事業区分	街路	事業主体	函館市
起終点	自：北海道函館市日吉町1丁目 至：北海道函館市日吉町4丁目	延長	1.3Km		
事業概要	日吉中央通は函館市東部の日吉地区と湯川地区を結び、良好な住宅地を横断する幹線道路である。本事業は交通混雑の解消及び地域周辺の安全性の確保のため、拡幅整備を行うものである。				
事業の目的、必要性	本路線は現道幅員が狭隘なため、交通が混雑していると共に、歩行空間が確保されず危険な状態である。また平成20年代後半には日吉ICが供用予定であり交通需要の高まりが想定される。当路線の拡幅整備を行うことにより交通混雑の解消を図ると共に、安全な歩行空間を確保するものである。				
全体事業費	29億円	計画交通量	6,400台/日		
事業概要図					

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.8	総費用：21億円 （事業費：21億円 維持管理費：0.14億円）	総便益：58億円 （走行時間短縮便益：54億円 走行費用減少便益：3.1億円 交通事故減少便益：0.86億円）	基準年：平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=3.0 (交通量+10%)	B/C=2.4 (交通量-10%)		
		事業費変動	B/C=2.7 (事業費+10%)	B/C=3.0 (事業費-10%)		
	事業期間変動	B/C=2.6 (事業期間+20%)	B/C=2.8 (事業期間-20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		北海道内センサス区間の上位2割に含まれる区間の渋滞を緩和する。 渋滞損失時間の改善 1120万人時/年 1112万人時/年(8万人時/年削減される) 渋滞度曲線 北海道内センサス区間で、上位2割の渋滞損失時間の区間を解消 その他の特徴		
		事故対策		死傷事故率が高い区間の事故減少が見込まれる。 死傷事故率 145件/億台キロ(現況) (死傷事故比(道内平均比)2.00)		
		歩行空間		歩行者・自動車の安全性向上 ・現在は狭小な片側歩道が、拡幅されて両側に設置される。 ・通学路であり、歩行者交通量(256人/12h) 自転車交通量(183台/12h)ともに多く、幅員3.5mの歩道を設置(両側歩道)		
	社会全体への影響	住民生活		空港の利便性向上 ・日吉地区からへの空港からの文教通と一体で最短ルートとなる。		
		地域経済		臨空工業団地へのアクセス向上 ・空港、南茅部方面からの湯川地区の混雑区間を避け、最短でアクセスする路線であり、臨空工業団地への安定した物流輸送が図られる		
		災害		避難地へのアクセス向上 ・広域避難地である見晴公園へのアクセス向上による災害時の安全性の向上。		
環境			CO ₂ 排出量の削減 ・CO ₂ 排出削減量：322t/年			
	地域社会		主要な観光地へのアクセス向上 ・主要な観光地である湯の川温泉街へのアクセス向上が図られる。			
事業実施環境			道路の整備に関するプログラム等への位置づけ ・都市計画マスタープランにおいて位置づけあり			

関係する地方公共団体等の意見
本事業により本路線および周辺にある主要幹線道路の混雑解消、さらに歩行者の交通安全確保が期待され、地元町内会を始め周辺地区からも強く早期着工を望まれている。

事業採択の前提条件
便益が費用を上回っている。
都市計画決定済。
円滑な事業執行の環境が整っている。

採択の理由
費用便益比が2.8と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続が完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、並行道路の現況渋滞損失時間及び事業実施による改善はともに大きい。また、臨空工業団地と空港を連絡し物流効率化を支援することから、道路の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額と割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。