

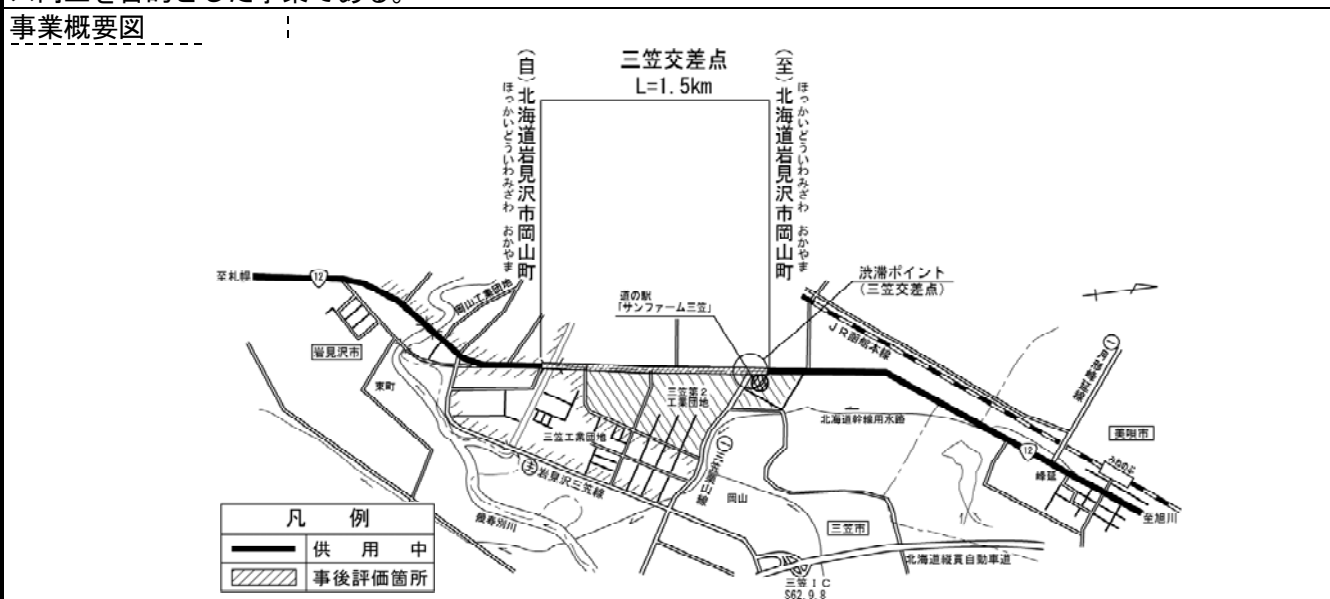
事後評価結果（平成21年度）

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	一般国道12号 <small>みかさ</small> 三笠交差点	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：北海道岩見沢市岡山町 至：北海道岩見沢市岡山町	延長	1.5 km			

事業概要
一般国道12号は、北海道の中心都市である札幌市を起点とし、岩見沢市・三笠市を經由し、旭川市へ至る延長約145kmの主要幹線道路であり、道央圏と道北圏を結ぶ重要な路線となっている。このうち三笠交差点は、岩見沢市における延長1.5kmの事業である。

事業の目的・必要性
三笠交差点は、交差点改良及び4車線拡幅により、三笠市内の交通混雑解消や主要な観光施設へのアクセス向上を目的とした事業である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H2年度	用地着手	H3年度	供用年	(当初) - / H13年度	変動	1.3倍	
		都市計画決定	S53年度	工事着手	H7年度	(暫定/完成)	(実績) - / H16年度			
	事業費	計画時	(名目値) - / 22.6億円	実績	(名目値) - / 27.9億円			変動	1.2倍	
		(暫定/完成)	(実質値) - / 20.2億円		(暫定/完成)	(実質値) - / 25.5億円				
交通量 (当該路線)	計画時 (供用前現道)	19,701 台/日			実績 (当該路線)	18,727 台/日			変動 100%	
旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	25.3 → 44.6 km/h		(供用直前年次) H16年度 (供用後年次) H20年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	55.6 → 58.5 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		総便益		- 億円		基準年
	-	(事業費: - 億円 維持管理費: - 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)		平成一年				
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用		39 億円		総便益		74 億円		基準年
	1.9	(事業費: 38 億円 維持管理費: 1.1 億円)		(走行時間短縮便益: 66 億円 走行経費減少便益: 4.2 億円 交通事故減少便益: 3.7 億円)		平成21年				
事業遅延によるコスト増	費用増加額		7 億円		便益減少額		12 億円			

事業遅延の理由
軟弱地盤対策工法の部分的な見直しにより、事業費が増加しています。

	<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渋滞の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点部で発生していた渋滞が解消し、円滑な交通の確保に寄与するとともに渋滞損失時間が削減された。(渋滞損失時間：64.7千人時間/年・km(H13)→45.3千人時間/年・km(H19)) <p>②主要な観光施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光期の渋滞が解消し、観光施設への利用促進に寄与している。(観光入込客数：36.7万人(H5)→45.1万人(H20)) <p>③バス路線の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間を通過する路線バスの定時性が確保され、利便性が向上した。(バス走行速度：25.3km/h(H16)→44.6km/h(H20))
	<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、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>
事業評価監視委員会の意見	<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>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化</p> <p>(対象地域：三笠市、岩見沢市)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、供用前11.7万人(S60)→供用後10.6万人(H17)であり、横ばい傾向にある。(国勢調査) ・農業産出額は、供用前2,875千万円(H7)をピークに供用後2,025千万円(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) ・製造品出荷額は、供用前993億円(H7)をピークに供用後810億円(H19)と減少傾向にある。(工業統計) ・観光入り込み客数は、供用前1,648千人(H5)→供用後1,583千人(H20)と横ばい傾向にある。(北海道観光入込客数調査報告書)
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>三笠交差点の整備により、交通渋滞の解消、観光施設へのアクセスが向上するなど、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。</p> <p>また、改善措置は必要ないが、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>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<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>
特記事項	<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。