

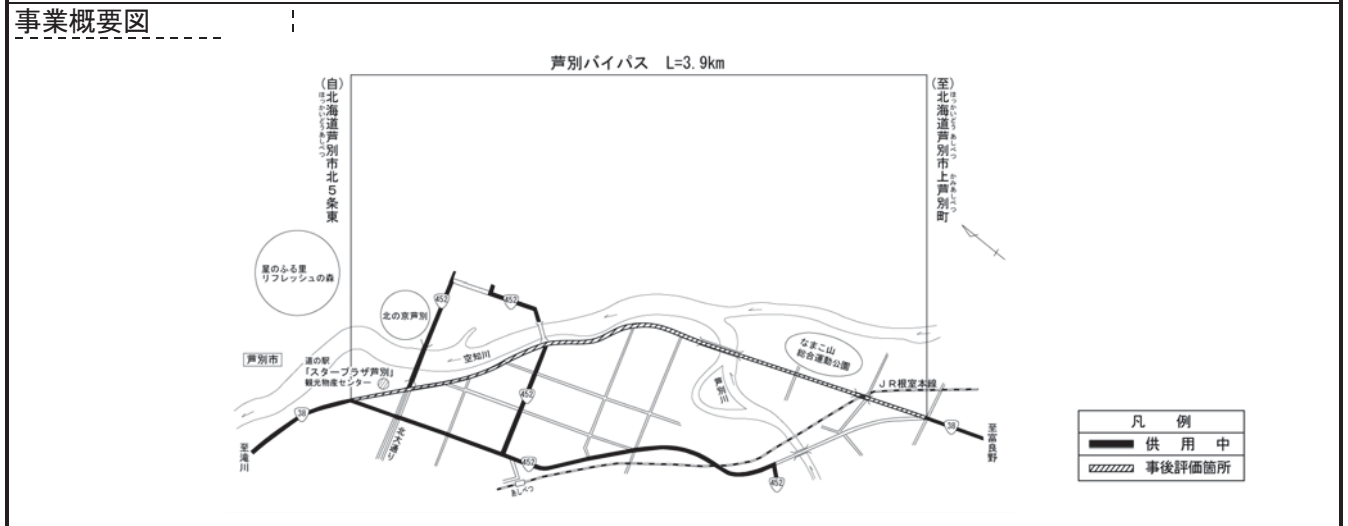
## 事後評価結果（平成23年度）

担 当 課：北海道開発局建設部道路計画課  
担当課長名：後藤 貞二

事業名	一般国道38号 <small>あしべつ</small> 芦別バイパス	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： <small>ほっかいどうあしべつ</small> 北海道芦別市北5条東 至： <small>ほっかいどうあしべつ</small> <small>かみあしべつちょう</small> 北海道芦別市上芦別町	延長	3.9 km		

**事業概要**  
 一般国道38号は、滝川市を起点とし帯広市、釧路市に至る延長約297kmの幹線道路である。  
 このうち芦別バイパスは、芦別市北5条東から芦別市上芦別町に至る延長3.9kmの2車線バイパス事業である。

**事業の目的・必要性**  
 芦別バイパスは、芦別市街地の交通混雑の緩和、交通事故の低減等を目的とした事業である。



<b>事業の 効果等</b>	事業期間	事業化年度	S63年度	用地着手	H2年度	供用年	(当初) - / H15年度	変動	1.2倍
		都市計画決定	- 年度	工事着手	H3年度	(暫定/完成)	(実績) - / H18年度		
	事業費	計画時	(名目値) - / 52億円	実績	(名目値) - / 54億円			変動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) - / 46億円		(暫定/完成)	(実質値) - / 49億円			
	交通量	計画時		実績				変動	107%
	(当該路線)	(供用前現道)	10,696 台/日	(当該路線/452号)	5,958 / 5,524台/日				
	旅行速度向上	27.2 → 41.6km/h		交通事故減少	118.2 → 50.8 件/億台キロ				
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) S63年度	(供用後年次) H2年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) H1~3年平均値	(供用後年次) H19~21年平均値			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	-	総費用	102億円	総便益	127億円	基準年	平成一年度
				(事業費: 81億円 維持管理費: 21億円)		(走行時間短縮便益: 121億円 走行経費減少便益: 5.9億円 交通事故減少便益: 0.9億円)			
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.3	総費用	102億円	総便益	127億円	基準年	平成23年度
				(事業費: 81億円 維持管理費: 21億円)		(走行時間短縮便益: 121億円 走行経費減少便益: 5.9億円 交通事故減少便益: 0.9億円)			
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	4.4億円	便益減少額	19.6億円				
	<b>事業遅延の理由</b> 本事業は、昭和63年度に事業化され、平成3年度に工事着手し、平成15年度末の供用を目指したが、用地取得に時間を要したことにより、事業が遅延したものである。								
	<b>客観的評価指標に対応する事後評価項目</b>								

	<p>定性的な効果</p> <p>①交通混雑の緩和 ・交通混雑の緩和により、定時性の確保や利便性の向上が図られた。</p> <p>②走行の安全性向上 ・交通混雑の緩和により、走行の安全性向上が図られた。</p> <p>③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性の向上が図られた。</p> <p>④地域プロジェクトの支援 ・沿線施設への交通の利便性が向上し、地域活性化を支援した。</p> <p>⑤日常活動圏中心都市への連絡性向上 ・日常活動圏中心都市である滝川市への連絡性向上が図られた。</p> <p>⑥地域観光の振興に寄与 ・道央圏から富良野・美瑛地域への交通の円滑性が図られ、地域振興に寄与した。</p> <p>⑦農水産品の流通利便性向上 ・富良野、美瑛地域で生産された、たまねぎの流通利便性向上が図られた。 ・根室、釧路地方で水揚げされた水産物の流通の利便性向上が図られた。</p> <p>⑧CO<sub>2</sub>排出量の削減 ・自動車からのCO<sub>2</sub>排出量174(t-CO<sub>2</sub>/年)の削減が期待される。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 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 環境影響評価は対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<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。なお、今後は以下に留意されたい。</p> <p>1. 今後の道路事業における事後評価にあたっては、地域の特殊性や広域的な視点での整備効果をなお一層考察するなど、評価内容を充実されたい。</p> <p>2. 現在進められている道路事業については、事業効果の早期発現のため、事業期間が延伸しないよう工程の管理に努めること。</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（対処地域：芦別市）</p> <p>・人口は、供用前2.5万人（H2）→ 供用直前1.7万人（H22）であり減少傾向にある。（国勢調査）</p> <p>・製造品出荷額は、事業化当時1,970千円（H2）→供用直前1,518千円（H22）と減少傾向となっている。（工業統計調査）</p> <p>・農業産出額は、事業化当時44.7千円（H2）→ 供用後30.6千円（H17）と減少傾向となっている（北海道農林水産統計年報）</p>
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>芦別バイパスの整備後、芦別市街地の交通混雑の緩和や交通事故の低減等、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考えられる。</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に適切な維持管理に取り組んでいく。</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>事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。また、これと併せ、同種事業の計画・調査のあり方についても検討する。</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。