

事後評価結果（平成22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39号 <small>びほろ</small> 美幌バイパス	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>ほっかいどうあばしり</small> 北海道網走郡美幌町字高野 至： <small>ほっかいどうあばしり おおぞら めまんべつちゅうおう</small> 北海道網走郡大空町女満別中央			延長	7.9km

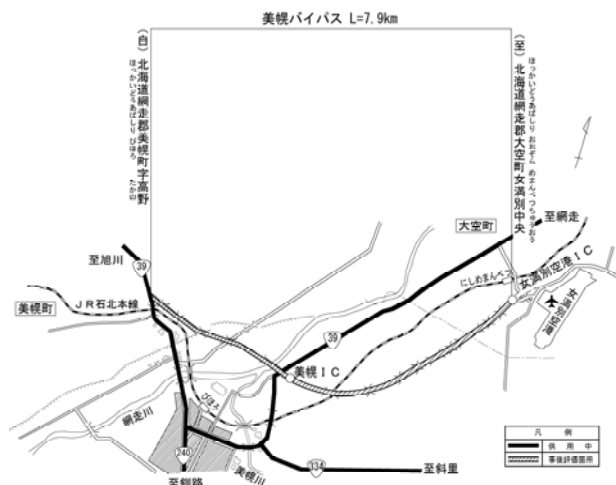
事業概要

一般国道39号は、旭川市を起点とし網走市に至る延長約220kmの幹線道路である。このうち、美幌バイパスは、網走郡美幌町字高野から網走郡大空町女満別中央に至る延長約8kmの一般国道のバイパス事業である。

事業の目的・必要性

美幌バイパスは、美幌市街の交通混雑の緩和、女満別空港及び主要観光地へのアクセス向上等を目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H4年度	用地着手	H5年度	供用年	(当初)H15年度/— (実績)H17年度/—	変動	1.1倍
		都市計画決定	—年度	工事着手	H5年度	(暫定/完成)			
	事業費	計画時	(名目値) 278/一億円	実績	(名目値) 278/一億円	暫定/完成	(実質値) 253/一億円	変動	1.0倍
		暫定/完成	(実質値) 245/一億円		(実質値) 253/一億円				
	交通量	計画時		実績				変動	130%
	(当該路線)	(供用前現道)	10,136 台/日	(当該路線/39号)	8,864 / 4,546台/日				
	旅行速度向上	23.0 → 61.6km/h		交通事故減少	45.9 → 6.6 件/億台・日				
	(供用前現道→当該路線)	(供用直前年次) H11年度	(供用後年次) H17年度	(供用前現道→供用後現道)	(供用直前年次) H9~11年平均値	(供用後年次) H18~20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	(走行時間短縮便益)	— 億円	平成一年	
				(維持管理費)	— 億円	(走行経費減少便益)	— 億円		
						(交通事故減少便益)	— 億円		
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	0.5	総費用	418 億円	総便益	230 億円	基準年	—
				(事業費)	393 億円	(走行時間短縮便益)	167 億円	平成22年	
				(維持管理費)	25 億円	(走行経費減少便益)	44 億円		
						(交通事故減少便益)	19 億円		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	5.7 億円	便益減少額	27.5 億円				
	事業遅延の理由 本事業については、平成4年度に事業化、平成5年に工事着手し、平成14年度末の供用を目指していたが、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。								

	<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美幌市街部の交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美幌市街部の交通混雑が緩和された。 <p>②女満別空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・女満別空港と直結されたことにより、美幌町市街の混雑箇所を回避し、所要時間が52分→40分に短縮することで女満別空港利用者の利便性向上が図られた。 <p>③主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オホーツク圏の周遊観光や主要観光地へのアクセス向上により、地域観光産業の活性化が図られた。 <p>④農産品の流通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農産品の集出荷繁忙期の輸送に集中していた美幌町市街を回避し、地域農産品の流通の利便性向上が図られた。 <p>⑤バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・女満別空港－北見市間の連絡バスにおいて、運行時間が50分→42分と短縮された。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<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>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>1 道路事業における3便益以外の評価にあたっては、地域の特殊性等を考慮した評価をさらに検討するとともに、定性的効果については、客観的な説明ができるよう努めること。</p> <p>2 鉄道などの公共交通機関が少なく、広大な北海道においては、道路は重要な役割を担っており、ネットワークがつながって本来の効果を発揮するものである。よって、現況及び事業化済みの箇所のみネットワーク設定で、将来交通需要推計を行うのは疑問であり、ネットワーク設定のあり方について、引き続き検討すること。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化</p> <p>(対処地域：美幌町、大空町)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、供用前3.5万人(H2)→供用後3.1万人(H17)であり減少傾向にある。(国勢調査) ・農業産出額は、供用前2,733千万円(H4)→供用後2,628千万円(H18)とほぼ横ばいとなっているが、農家一戸当たりの生産農業所得では増加傾向にある。(北海道農林水産統計) ・観光入込客数は、供用前19.8千人(H11)→供用後15.4千人(H21)と減少傾向となっている。(北海道観光入込客数調査)
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>美幌バイパスの整備後、美幌市街の交通混雑の緩和や女満別空港へのアクセスの向上、地域産業や観光の支援等、当初の事業目的が一定程度達成されており、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない。</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>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等について、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検討する。</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。