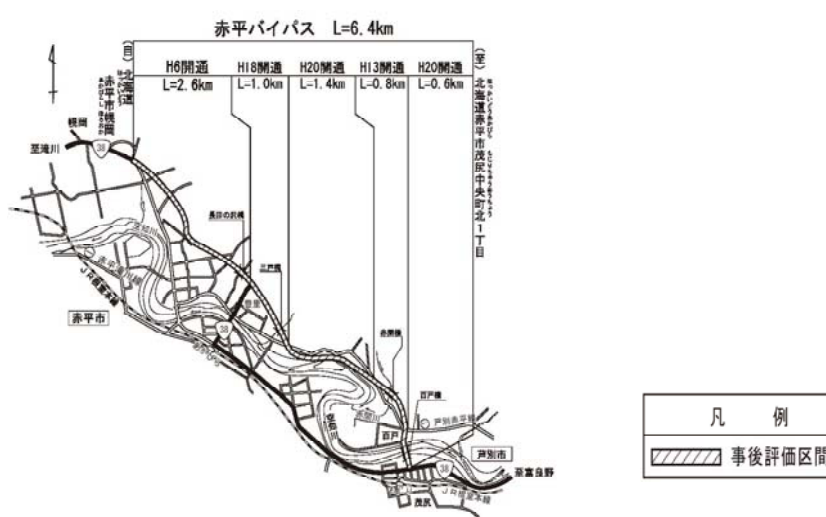


## 事後評価結果（平成25年度）

担 当 課：北海道開発局建設部道路計画課  
担当課長名：和泉 晶裕

<b>事業名</b>	一般国道38号 <small>あかびら</small> 赤平バイパス	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 北海道開発局	
<b>起終点</b>	自： <small>ほっかいどうあかびら</small> 北海道赤平市幌岡 至： <small>ほっかいどうあかびら</small> 北海道赤平市茂尻中 <small>もじりちゆうおう</small> 中央町北1丁目			延長	6.4km	
<b>事業概要</b> 国道38号は、滝川市を起点とし、帯広市を經由して釧路市に至る延長約300kmの幹線道路である。このうち赤平バイパスは、赤平市字幌岡から茂尻中央町北1丁目に至る延長6.4kmのバイパス事業である。						
<b>事業の目的・必要性</b> 赤平バイパスは、赤平市内における交通混雑の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした事業である。						
<b>事業概要図</b>						
						
<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度： S61年度 都市計画決定： S61年度	用地着手： S62年度 工事着手： S63年度	供用年： (当初) - / H17年度 (暫定/完成) (実績) - / H20年度	1.2倍	
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) - / 110億円 (暫定/完成) (実質値) - / 85億円	実績 (名目値) - / 110億円 (暫定/完成) (実質値) - / 85億円		1.0倍	
	<b>交通量</b>	計画時 (現道) 12,247 台/日	実績 (現道/当該路線) 6,820/5,520 台/日		100.8%	
	<b>旅行速度向上</b>	31.9 → 34.1/48.8 km/h (開通前現道→開通後現道/当該 (開通前年次) S60年 (開通後年次) H22年 路線)	<b>交通事故減少</b>	98.7 → 14.1 件/億台km (開通前現道→開通後現道) (開通直前年次) H1~3年平均値 (開通後年次) H21~23年平均値 路線)		
	<b>費用対効果分析結果 (当初)</b>	B/C : 1.5	総費用 : 149億円 (事業費: 131億円, 維持管理費: 18億円)	総便益 : 216億円 (走行時間短縮便益: 211億円, 走行経費減少便益: 4億円, 交通事故減少便益: 1億円)	基準年: 平成15年	
<b>費用対効果分析結果 (事後)</b>	B/C : 1.1	総費用 : 185億円 (事業費: 166億円, 維持管理費: 19億円)	総便益 : 202億円 (走行時間短縮便益: 184億円, 走行経費減少便益: 18億円, 交通事故減少便益: 0.16億円)	基準年: 平成25年		
<b>事業遅延によるコスト増</b>		費用増加額 : -2.8億円	便益減少額 : 30.7億円			
<b>事業遅延の理由</b> 本事業は、昭和61年度に事業化され、昭和63年度に工事着手し、平成17年度の完了を目指していたが、法面崩壊が発生し、調査・施工等に時間を要したことより、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>事業による整備効果</p> <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地を通過する交通の転換が図られ、定時性の確保や利便性向上が図られた。</li> </ul> <p>②道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通過交通の転換が図られ、死傷事故件数が約8割減少し、道路交通の安全性向上が図られた。</li> </ul> <p>③救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定時性の高い救急搬送ルートが確保されることで、芦別市から滝川市への所要時間が短縮され、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が図られた。</li> </ul> <p>④日常生活の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞箇所が解消するなど交通混雑が緩和され、日常生活の利便性向上が図られた。</li> </ul> <p>⑤主要な観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞箇所の解消などが図られ、主要な観光地への利便性向上が図られた。</li> </ul> <p>⑥物流の利便性向上</p> <p>&lt;農産品の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流拠点への定時性が向上し、輸送の安定性が確保され、農産品の流通利便性向上が図られた。</li> </ul> <p>&lt;花卉の流通利便性向上&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑が解消されるなど安定性の高い輸送ルートが確保され、花卉の流通利便性向上が図られた。</li> </ul>
	<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>環境影響評価の対象外事業である。</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>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。</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（対象地域：赤平市）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約22.6千人（S60）→開通後約12.6万人（H22）となっている。（国勢調査）</li> <li>・製造品出荷額は、事業化当時約1,599千万円（S60）→開通後約1,996千万円（H22）となっている。（工業統計調査）</li> <li>・社会福祉施設数は、開通前22施設（H8）→開通後15施設（H22）となっている。（社会福祉施設等調査）</li> </ul>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>赤平バイパスの整備により、赤平市内における交通混雑の低減、道路交通の定時性、安全性の向上など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。</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>同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られない。また、事業評価手法について、見直しの必要性はない。</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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。