

# 事後評価結果（平成26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

事業名	一般国道40号 名寄バイパス	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：北海道名寄市豊栄 至：北海道中川郡美深町美深	延長	19.5 km		

## 事業概要

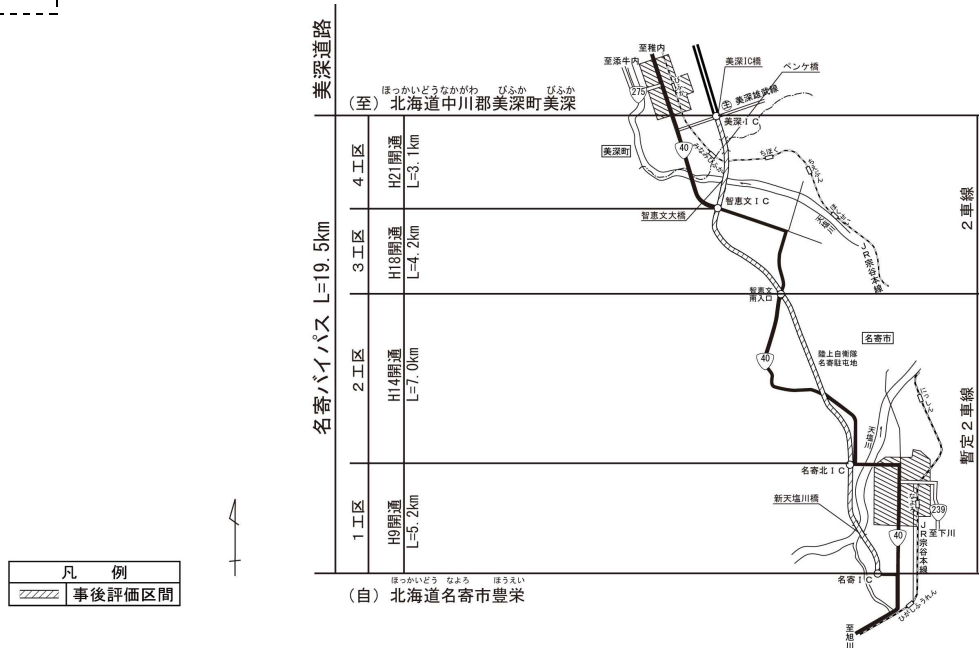
国道40号は、旭川市を起点とし、士別市・名寄市を經由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。

このうち名寄バイパスは、名寄ICから美深ICに至る延長19.5kmのバイパス事業である。

## 事業の目的・必要性

名寄バイパスは、高速ネットワークの拡充による近隣都市部の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援をするとともに、名寄市街の交通混雑の低減による道路交通の定時性、安定性の向上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	H元年度	用地着手	H5年度	供用年	(当初) - / H24年度	変			
		都市計画決定	-	工事着手	H5年度	(暫定/完成)	(実績) H21年度/ -	動	一倍		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / (実質値) -	957億円 851億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) (実質値)	812億円/ 708億円	- -	変 動	一倍	
交通量	計画時 (現道40号)	8,514台/日		実績 (現道40号/当該路線)	4,881/3,792台/日			変 動	-%		
旅行速度向上	30.1 → 36.3/79.1 km/h (開通前現道40号→開通後現道 (開通前年次) H9年 (開通後年次) H22年 40号/当該路線)				交通事故減少 173.6 → 68.0/5.4件/億台km (開通前現道40号→開通後現 (開通前年次) H6~H8年平均値 (開通後年次) H22~24年平均値 道40号/当該路線)						
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	1.5		総費用	1,088億円 (事業費：1,024億円 維持管理費：64億円)		総便益	1,591億円 (走行時間短縮便益：1,441億円 走行経費減少便益：107億円 交通事故減少便益：43億円)		基準年	平成19年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.00		総費用	1,084億円 (事業費：1,026億円 維持管理費：58億円)		総便益	1,088億円 (走行時間短縮便益：869億円 走行経費減少便益：161億円 交通事故減少便益：58億円)		基準年	平成26年
事業遅延によるコスト増	費用増加額		-億円		便益減少額		-億円				

	事業遅延の理由 —
	客観的評価指標に対応する事後評価項目 事業の整備効果 <ol style="list-style-type: none"> <li>①主要都市間の利便性向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>・旭川市と稚内市間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性が向上。</li> </ul> </li> <li>②広域交通の利便性向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号交差点21箇所と多い名寄市街地が回避され、並行区間（豊栄～美深間）の通過時間が短縮され、大型車交通量も約2割減少し、広域交通の利便性が向上。</li> </ul> </li> <li>③沿線地域の経済活性化に寄与             <ul style="list-style-type: none"> <li>・上川北部地域や南宗谷地域からの買物や通院の安全性及び確実性の高い移動が確保され、沿線地域の経済活性化に寄与。</li> </ul> </li> <li>④道路交通の安全性向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業区間に交通が転換し、現道の交通量が減少したことから、死傷事故件数が約7割減少するとともに近年増加するエゾシカとの衝突事故も4割減少し、道路交通の安全性が向上。</li> </ul> </li> <li>⑤救急搬送の速達性及び定時性向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>・名寄市街地の信号交差点が回避され、当該事業以北の救急搬送の速達性及び定時性が向上。</li> </ul> </li> <li>⑥物流の利便性向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号交差点の多い名寄市街地を回避することにより速達性及び安全性の高い輸送ルートが確保され、青果物の流通利便性が向上。</li> <li>・安全性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、豊富町の家畜市場から帯広市、旭川市、北見市へ出荷される生体牛の流通利便性が向上。</li> <li>・安全性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、乳製品の流通利便性が向上。</li> <li>・定時性及び安全性の高い輸送ルートが確保され、札幌や関東へのホタテ貝や旭川へのホッケ等の流通利便性が向上。</li> </ul> </li> <li>⑦主要な観光地への利便性向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>・宗谷圏と上川圏、道央圏を結ぶ定時性及び速達性の高いルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。</li> <li>・快適性の高いルートが確保され、名寄IC付近の「道の駅もち米の里なよろ」の観光客が増加し、主要な観光地への利便性が向上。</li> </ul> </li> </ol>
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。
	その他評価すべきと判断した項目 特になし
	事業評価監視委員会の意見 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。
	事業を巡る社会経済情勢等の変化 ●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：名寄市・美深町） <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時約44.3千人(H2)→開通後34.3千人(H26)              （国勢調査、住民基本台帳に基づく人口・世帯数及び人口動態）</li> <li>・農業算出額は、事業化当時約139億円(H2)→開通直前約129億円(H18)（北海道農林水産統計年報）</li> <li>・医療・福祉従業者数は、事業化当時約0.7千人(H2)→開通後約1.5千人(H24)              （事業所・企業統計調査、経済センサス）</li> </ul>
	今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 名寄バイパスの整備により、高速ネットワークの拡充による近隣都市部の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援、名寄市街の交通混雑の低減による定時性、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ものと考えられる。 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。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性！

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かった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。

特記事項

特になし

- ※ 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。