

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道237号 平取バイパス
事業主体	北海道開発局

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは を に変更）	指標チェックの根拠	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間b（当該区間/平行区間）について：（国道237号現道：平取町字小平～平取町字荷葉）並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：161.8千人・時間/年 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：約8割削減
		現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況	
		当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	当該区間の整備により大型車のすれ違い困難区間等が解消され、バスの定時性、安全性が向上（当該区間を通行するバス路線の便数：路線バス富川高校～日高ターミナル往復14便/日 都市間バス苫小牧～日高往復2便/日 札幌～日高往復1便/日）
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	対象港湾：特定重要港湾苫小牧港、対象自治体：十勝支庁管内 当該事業の整備により、安全性・確実性の向上が図られ、アクセス向上に寄与
		農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	対象地域：平取町 トマト（9,770t/年 H17）生産量は全道1位 関西（50%）、関東（25%）、道内（25%）へ出荷 事業者の意見：大型車での通行が非常に楽になった。
		現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果	
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
中心市街地内で行われたことによる効果			
幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である			
DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上			
対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となった			

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり	
		地域高規格道路の位置づけあり	
		当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		現道等における交通不能区間が解消	
		現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	平取橋：L = 288m バイパスで平取橋を迂回することにより、すれ違い困難区間が解消
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	
	個性ある地域の形成	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
		主要な観光地へのアクセス向上による効果	当該事業以北の観光地へのアクセス向上が図られている。 「ひらとり温泉」75,857人/年、「二風谷アイヌ文化博物館」27,535人/年（H17）
新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	安全で安心できるくらしの確保	三次医療施設へのアクセス向上の状況	対象施設：札幌医科大学付属病院高度救命救急センター、独立行政法人国立病院機構北海道がんセンター、救命救急センター、手稲浜仁会病院救命救急センター、札幌市立病院救命救急センター 対象自治体：平取町 救急搬送件数 97件（札幌1件）
3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	対象区間における死傷事故率（64.3件/億台和 24.2件/億台和） 半径150m以下のカーブを含む線形不良箇所 3箇所 0箇所、バイパスによる幅員狭小橋梁迂回
		歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	計画名：北海道緊急輸送道路ネットワーク計画 位置付け：第二次緊急輸送道路
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能（A'路線としての位置づけがある場合）	
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
		現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消	

4. 環境	地球環境の 保全	対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：661t/年
	生活環境の 改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率	
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	夜間要請限度70dB 整備前73dB 整備後52dB
		その他、環境や景観上の効果	
5. その他	他のプロジェクト との関係	関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	
		他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BPの別
一般国道237号	平取バイパス	L = 3.2 km	二次改築	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
6,200~6,600 6,700~6,800	2	北海道開発局

上段はH11現況、下段はH42将来
費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年度		
単純合計	79億円	14億円	93億円
基準年における 現在価値(C)	109億円	8億円	117億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成18年度			
供用年	平成15年度			
単年便益 (初年便益)	5億円	0億円	0億円	5億円
基準年における 現在価値(B)	161億円	3億円	2億円	166億円

結果

費用便益比(B/C)	1.4
------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

事業名：平取バイパス（事業全体）

（推計時点 H11年）

			整備なし(A)	整備あり(B)
①新設・改築道路 [バイパス等] : 3.2 km	交通量	[台/日]	0	7,200
	走行時間	[分]	0	3
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	6.66
②主な周辺道路 現道(国道237号): 3.6 km	交通量	[台/日]	6,600	500
	走行時間	[分]	6	3
	走行時間費用	[億円/年]	13.05	0.79
③その他道路合計 : 22383.2 km	走行時間費用	[億円/年]	43176.45	43177.07

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便 益
合計：22390.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	43189.50	43184.52	4.98

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※1：交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2：走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3：走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4：主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：平取バイパス（事業全体）

（推計時点 H11年）

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること） 】



交通状況の変化

事業名：平取バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [バイパス等] : 3.2 km	交通量	[台/日]	0	7,500	
	走行時間	[分]	0	3	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	7.26	
②主な周辺道路	現道(国道237号): 3.6 km	交通量	[台/日]	6,500	500
		走行時間	[分]	6	3
		走行時間費用	[億円/年]	13.08	0.84
	主) 穂別 鶴川線: 13.1 km	交通量	[台/日]	6,400	6,000
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	29.27	27.02
③その他道路合計 : 22370.1 km	走行時間費用	[億円/年]	44894.22	44892.01	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便 益
合計: 22390.0km	走行時間短縮便益	[億円/年]	44936.57	44927.13	9.44

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

※1： 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※2： 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※3： 走行時間費用については、費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。

※4： 主な周辺道路については、当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。

事業名：平取バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

【 図面（①、②に該当する道路を明示すること）】



費用便益分析の条件

事業名：平取バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)		
	その他		
分析の基本的事項	分析対象期間	40年間	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成18年	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	
		複数時点での推計	(H11・H42)
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
		整備の有無のいずれかのみ推計	有 無
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	(H11センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	
		その他()	
	開発交通量の考慮	無	
		有	
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分		
	Q-V式と転換率式の組合せによる配分		
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		
	簡易手法		
	簡易手法の場合	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()	
速度設定の考え方	その他の()		
	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載		
	最終配分の速度 採用理由を記載 交通容量超過時の最低速度が最高速度の1/2と比較的高い設定であるため。		
	その他の()		

費用の現在価値算定表

維持修繕費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名:一般国道237号 平取バイパス

採用単価の根拠 実績値		
単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
0.16	2.3	0.37

年次	年度	割引率 4.0%	事業費(億円)		維持修繕費(億円)	
			単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
- 14年目	H 1	1.9479	0.47	0.91	0.00	0.00
- 13年目	H 2	1.8730	0.49	0.93	0.00	0.00
- 12年目	H 3	1.8009	2.04	3.67	0.00	0.00
- 11年目	H 4	1.7317	3.52	6.10	0.00	0.00
- 10年目	H 5	1.6651	3.60	5.99	0.00	0.00
- 9年目	H 6	1.6010	2.75	4.40	0.00	0.00
- 8年目	H 7	1.5395	3.50	5.38	0.00	0.00
- 7年目	H 8	1.4802	2.52	3.72	0.00	0.00
- 6年目	H 9	1.4233	2.87	4.08	0.00	0.00
- 5年目	H 10	1.3686	19.85	27.17	0.00	0.00
- 4年目	H 11	1.3159	19.20	25.26	0.00	0.00
- 3年目	H 12	1.2653	12.14	15.36	0.00	0.00
- 2年目	H 13	1.2167	3.24	3.95	0.00	0.00
- 1年目	H 14	1.1699	2.39	2.79	0.00	0.00
供用開始年次	H 15	1.1249	0.00	0.00	0.35	0.39
1年目	H 16	1.0816	0.00	0.00	0.35	0.38
2年目	H 17	1.0400	0.00	0.00	0.35	0.36
3年目	H 18	1.0000	0.00	0.00	0.35	0.35
4年目	H 19	0.9615	0.00	0.00	0.35	0.34
5年目	H 20	0.9246	0.00	0.00	0.35	0.32
6年目	H 21	0.8890	0.00	0.00	0.35	0.31
7年目	H 22	0.8548	0.00	0.00	0.35	0.30
8年目	H 23	0.8219	0.00	0.00	0.35	0.29
9年目	H 24	0.7903	0.00	0.00	0.35	0.28
10年目	H 25	0.7599	0.00	0.00	0.35	0.27
11年目	H 26	0.7307	0.00	0.00	0.35	0.26
12年目	H 27	0.7026	0.00	0.00	0.35	0.25
13年目	H 28	0.6756	0.00	0.00	0.35	0.24
14年目	H 29	0.6496	0.00	0.00	0.35	0.23
15年目	H 30	0.6246	0.00	0.00	0.35	0.22
16年目	H 31	0.6006	0.00	0.00	0.35	0.21
17年目	H 32	0.5775	0.00	0.00	0.35	0.20
18年目	H 33	0.5553	0.00	0.00	0.35	0.19
19年目	H 34	0.5339	0.00	0.00	0.35	0.19
20年目	H 35	0.5134	0.00	0.00	0.35	0.18
21年目	H 36	0.4936	0.00	0.00	0.35	0.17
22年目	H 37	0.4746	0.00	0.00	0.35	0.17
23年目	H 38	0.4564	0.00	0.00	0.35	0.16
24年目	H 39	0.4388	0.00	0.00	0.35	0.15
25年目	H 40	0.4220	0.00	0.00	0.35	0.15
26年目	H 41	0.4057	0.00	0.00	0.35	0.14
27年目	H 42	0.3901	0.00	0.00	0.35	0.14
28年目	H 43	0.3751	0.00	0.00	0.35	0.13
29年目	H 44	0.3607	0.00	0.00	0.35	0.13
30年目	H 45	0.3468	0.00	0.00	0.35	0.12
31年目	H 46	0.3335	0.00	0.00	0.35	0.12
32年目	H 47	0.3207	0.00	0.00	0.35	0.11
33年目	H 48	0.3083	0.00	0.00	0.35	0.11
34年目	H 49	0.2965	0.00	0.00	0.35	0.10
35年目	H 50	0.2851	0.00	0.00	0.35	0.10
36年目	H 51	0.2741	0.00	0.00	0.35	0.10
37年目	H 52	0.2636	0.00	0.00	0.35	0.09
38年目	H 53	0.2534	0.00	0.00	0.35	0.09
39年目	H 54	0.2437	0.00	-0.65	0.35	0.09
合計			78.56	109.05	14.00	8.10
単純事業費計			78.56		14.00	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

