

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39号 北見道路
事業主体	北海道開発局

事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	費用便益比(B/C) = 2.3

事業の効果や必要性を評価するための指標

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/並行区間)について(国道39号現道:北見市三輪731-27~北見市端野町2区469-1)並行区間(当該区間)の渋滞損失時間:2,030千人・時間(現況値)並行区間(当該区間)の渋滞損失削減率:約2割削減
		現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		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が見込まれる	対象空港:女満別空港 対象自治体:北見市(旧留辺蕊町、置戸町(置戸町~女満別空港 8分 7分))女満別空港の旅客輸送人員:9.6万人/年(道内空港4.2%)(H16)
	物流効率化の支援	重要港湾もしくは特定需要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	対象地域:北見市端野町 てんさい6.5千t/年(H17) 北見市端野町より砂糖原料を輸送対象地域:網走市 漁獲量6万t/年(H17) 道内各地や本州へ出荷(苫小牧港)
		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を解消する	
	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
中心市街地内で行う事業である			
幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 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する			

1. 活力	都市の再生	対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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)への連絡道路となる		
	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	北海道横断自動車道(網走線)に並行する一般国道の自動車専用道路(A'路線)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を解消する		
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	対象自治体名:北見市(旧留辺蘂町、旧端野町)、訓子府町、置戸町、陸別町、津別町、美幌町、大空町、網走市 日常活動圏中心都市:北見市	
	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る地区を解消する		
		拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	関連する計画:北見市「北見工業団地」 立地企業 90社	
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	アクセス向上が期待される観光地:知床 旭川市「旭山動物園」207万人/年、斜里町「知床」169万人/年	
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
			交通バリアフリー法における道路特定事業に位置づけがある、または、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る	
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カ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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
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が見込まれる	対象となる三次医療施設名称:北見赤十字病院 アクセス向上が見込まれる自治体:訓子府町他	
3. 安全	安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる		
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される		
	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を解消する		
		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:第一次緊急輸送道路	
		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する		
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(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される		
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を解消する				

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：430t/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る区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
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一体的に整備する必要あり	北海道横断自動車道（陸別町小利別～北見間：新直轄方式）との一体的整備
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	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が見込まれる	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B Pの別
一般国道39号	北見道路	L = 10.3 Km	二次改築	B P

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
8,100 ~ 9,200	2	北海道開発局

## 費用

	改築費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年		
単純合計	323億円	63億円	386億円
うち残事業分	274億円	63億円	336億円
基準年における 現在価値 (C)	290億円	25億円	315億円
うち残事業分	240億円	25億円	265億円

## 便 益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 8 年			
供 用 年	平成 2 5 年			
単年便益 (初年便益)	40億円	5億円	2億円	47億円
基準年における 現在価値 (B)	628億円	72億円	37億円	736億円
うち残事業分	628億円	72億円	37億円	736億円

## 結 果

費用便益比 (全体事業)	2.3
費用便益比 (残事業)	2.8

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。

## 感 度 分 析(全体事業を対象)

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 ( B / C )
交通量	8,100 ~9,200台/日	± 1 0 %	2.1 ~ 2.6
事業費	323億円	± 1 0 %	2.1 ~ 2.6
事業期間	1 2 年	± 2 0 %	2.2 ~ 2.4

## 交通状況の変化

事業名：北見道路（全体事業）

（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] ：北見道路. 10.3km	交通量	[台/日]	0	8,600	
	走行時間	[分]	0	9	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	22.26	
②主な周辺道路	並行現道 (国道39号) ：9.2km	交通量	[台/日]	22,000	20,700
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	127.42	110.78
	主) 津別 陸別線 ：33.2km	交通量	[台/日]	1,500	600
		走行時間	[分]	46	45
		走行時間費用	[億円/年]	20.20	8.33
	(都計)南 大通 ：9.1km	交通量	[台/日]	9,100	7,100
		走行時間	[分]	18	16
		走行時間費用	[億円/年]	49.87	35.86
	(都計)夕 陽ヶ丘通 ：9.7km	交通量	[台/日]	8,000	7,600
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	45.49	42.10
	主) 北見 置戸線 ：1.5km	交通量	[台/日]	6,900	5,800
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	7.61	5.71
	主) 北見 津別線 ：3.3km	交通量	[台/日]	15,900	13,700
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	27.83	22.63
③その他道路合計 ：22046.7km	走行時間費用	[億円/年]	43648.30	43638.65	
			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 (A - B)
合計：22123.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	43926.72	43886.32	40.40

※ 四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。

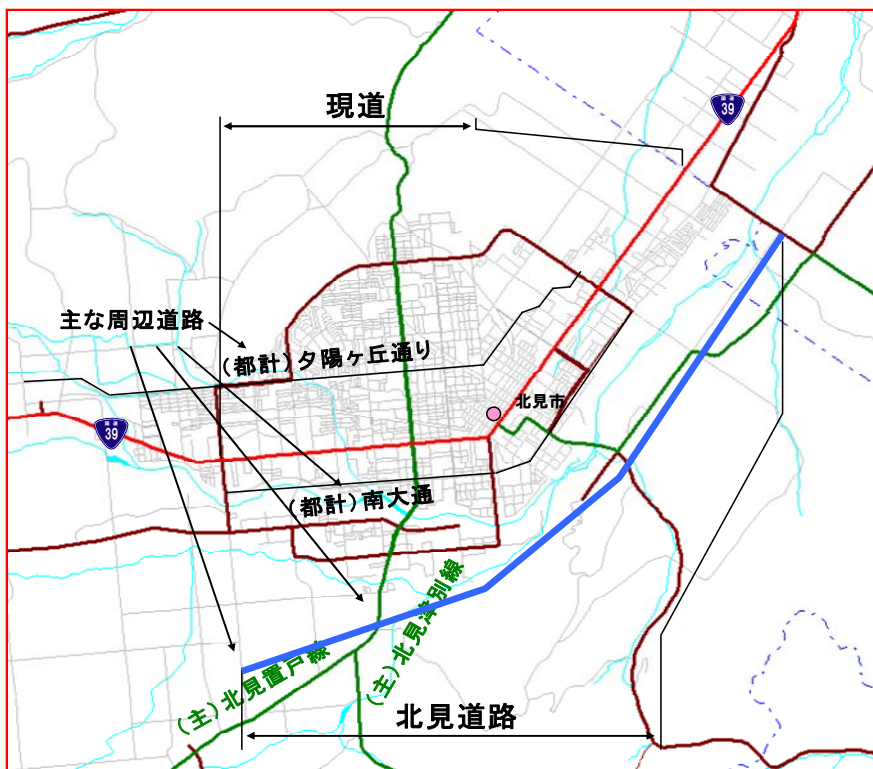
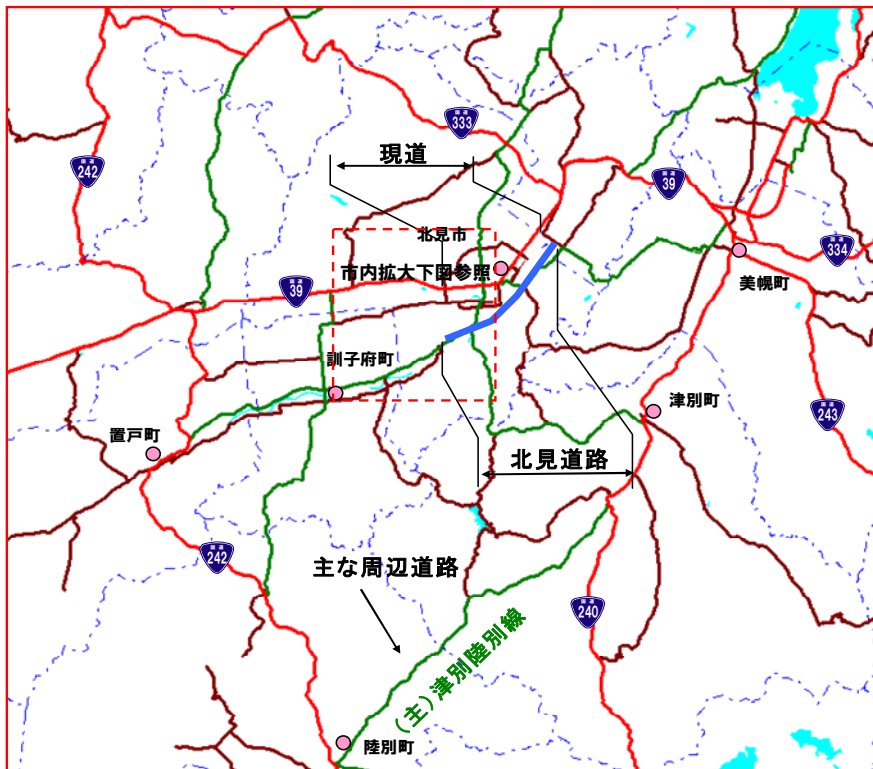
※ 1： 交通量については、当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。

※ 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。

【 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：北見道路（残事業）

（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] ：北見道路. 10.3km	交通量	[台/日]	0	8,600	
	走行時間	[分]	0	9	
	走行時間費用	[億円/年]	0.00	22.26	
②主な周 辺道路	並行現道 (国道39 号) ：9.2km	交通量	[台/日]	22,000	20,700
		走行時間	[分]	19	18
		走行時間費用	[億円/年]	127.42	110.78
	主) 津別 陸別線 ：33.2km	交通量	[台/日]	1,500	600
		走行時間	[分]	46	45
		走行時間費用	[億円/年]	20.20	8.33
	(都計)南 大通 ：9.1km	交通量	[台/日]	9,100	7,100
		走行時間	[分]	18	16
		走行時間費用	[億円/年]	49.87	35.86
	(都計)夕 陽ヶ丘通 ：9.7km	交通量	[台/日]	8,000	7,600
		走行時間	[分]	17	17
		走行時間費用	[億円/年]	45.49	42.10
	主) 北見 置戸線 ：1.5km	交通量	[台/日]	6,900	5,800
		走行時間	[分]	4	3
		走行時間費用	[億円/年]	7.61	5.71
	主) 北見 津別線 ：3.3km	交通量	[台/日]	15,900	13,700
		走行時間	[分]	6	6
		走行時間費用	[億円/年]	27.83	22.63
③その他道路合計 ：22046.7km	走行時間費用	[億円/年]	43648.30	43638.65	
			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 (A - B)
合計：22123.1km	走行時間短縮便益	[億円/年]	43926.72	43886.32	40.40

※ 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。

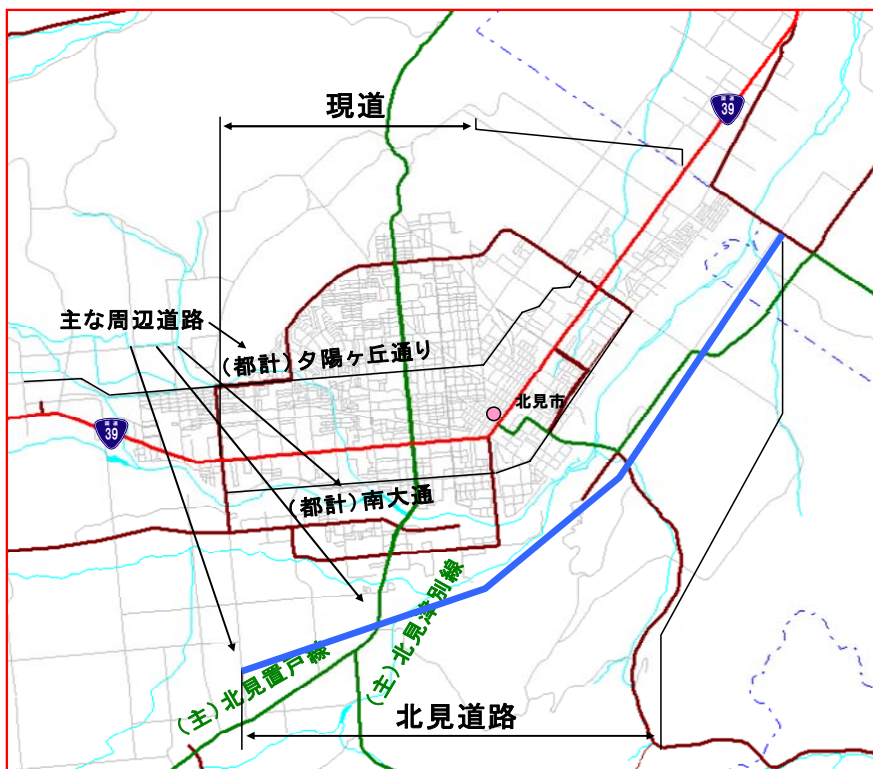
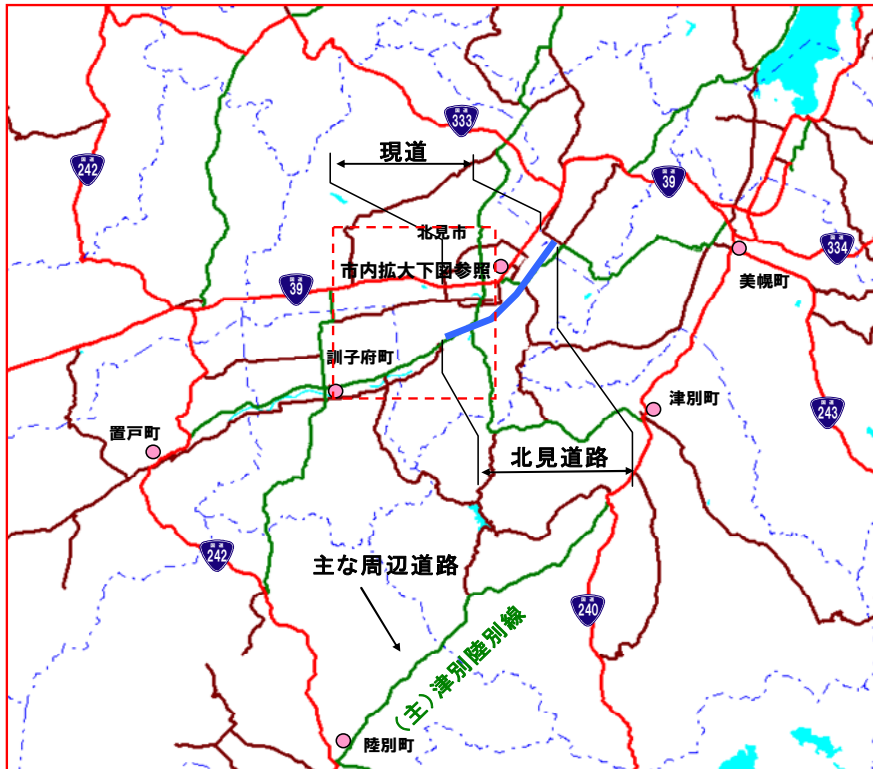
※ 2： 走行時間については、配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。

※ 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。



【 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：北見道路

(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	(H42)
		複数時点での推計	
	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)
		パーソンド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(事業全体)

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39号 北見道路

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	10.30	1.65

年次	年度	割引率	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
- 12年目	H 13	1.2167	0.00	0.00	0.00	0.00
- 11年目	H 14	1.1699	0.00	0.00	0.00	0.00
- 10年目	H 15	1.1249	0.00	0.00	0.00	0.00
- 9年目	H 16	1.0816	2.27	2.46	0.00	0.00
- 8年目	H 17	1.0400	10.24	10.65	0.00	0.00
- 7年目	H 18	1.0000	36.94	36.94	0.00	0.00
- 6年目	H 19	0.9615	52.32	50.31	0.00	0.00
- 5年目	H 20	0.9246	53.65	49.60	0.00	0.00
- 4年目	H 21	0.8890	48.42	43.05	0.00	0.00
- 3年目	H 22	0.8548	39.52	33.78	0.00	0.00
- 2年目	H 23	0.8219	40.48	33.27	0.00	0.00
- 1年目	H 24	0.7903	39.30	31.06	0.00	0.00
供用開始年次	H 25	0.7599	0.00	0.00	1.57	1.19
1年目	H 26	0.7307	0.00	0.00	1.57	1.15
2年目	H 27	0.7026	0.00	0.00	1.57	1.10
3年目	H 28	0.6756	0.00	0.00	1.57	1.06
4年目	H 29	0.6496	0.00	0.00	1.57	1.02
5年目	H 30	0.6246	0.00	0.00	1.57	0.98
6年目	H 31	0.6006	0.00	0.00	1.57	0.94
7年目	H 32	0.5775	0.00	0.00	1.57	0.91
8年目	H 33	0.5553	0.00	0.00	1.57	0.87
9年目	H 34	0.5339	0.00	0.00	1.57	0.84
10年目	H 35	0.5134	0.00	0.00	1.57	0.81
11年目	H 36	0.4936	0.00	0.00	1.57	0.77
12年目	H 37	0.4746	0.00	0.00	1.57	0.75
13年目	H 38	0.4564	0.00	0.00	1.57	0.72
14年目	H 39	0.4388	0.00	0.00	1.57	0.69
15年目	H 40	0.4220	0.00	0.00	1.57	0.66
16年目	H 41	0.4057	0.00	0.00	1.57	0.64
17年目	H 42	0.3901	0.00	0.00	1.57	0.61
18年目	H 43	0.3751	0.00	0.00	1.57	0.59
19年目	H 44	0.3607	0.00	0.00	1.57	0.57
20年目	H 45	0.3468	0.00	0.00	1.57	0.54
21年目	H 46	0.3335	0.00	0.00	1.57	0.52
22年目	H 47	0.3207	0.00	0.00	1.57	0.50
23年目	H 48	0.3083	0.00	0.00	1.57	0.48
24年目	H 49	0.2965	0.00	0.00	1.57	0.47
25年目	H 50	0.2851	0.00	0.00	1.57	0.45
26年目	H 51	0.2741	0.00	0.00	1.57	0.43
27年目	H 52	0.2636	0.00	0.00	1.57	0.41
28年目	H 53	0.2534	0.00	0.00	1.57	0.40
29年目	H 54	0.2437	0.00	0.00	1.57	0.38
30年目	H 55	0.2343	0.00	0.00	1.57	0.37
31年目	H 56	0.2253	0.00	0.00	1.57	0.35
32年目	H 57	0.2166	0.00	0.00	1.57	0.34
33年目	H 58	0.2083	0.00	0.00	1.57	0.33
34年目	H 59	0.2003	0.00	0.00	1.57	0.31
35年目	H 60	0.1926	0.00	0.00	1.57	0.30
36年目	H 61	0.1852	0.00	0.00	1.57	0.29
37年目	H 62	0.1780	0.00	0.00	1.57	0.28
38年目	H 63	0.1712	0.00	0.00	1.57	0.27
39年目	H 64	0.1646	0.00	-1.04	1.57	0.26
合計			323.14	290.07	62.80	24.56
単純事業費計			323.14		62.80	

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。

## 費用の現在価値算定表(残事業費)

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39号 北見道路

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	10.30	1.65

年次	年度	割引率	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
- 6年目	H 19	0.9615	52.32	50.31	0.00	0.00
- 5年目	H 20	0.9246	53.65	49.60	0.00	0.00
- 4年目	H 21	0.8890	48.42	43.05	0.00	0.00
- 3年目	H 22	0.8548	39.52	33.78	0.00	0.00
- 2年目	H 23	0.8219	40.48	33.27	0.00	0.00
- 1年目	H 24	0.7903	39.30	31.06	0.00	0.00
供用開始年次	H 25	0.7599	0.00	0.00	1.57	1.19
1年目	H 26	0.7307	0.00	0.00	1.57	1.15
2年目	H 27	0.7026	0.00	0.00	1.57	1.10
3年目	H 28	0.6756	0.00	0.00	1.57	1.06
4年目	H 29	0.6496	0.00	0.00	1.57	1.02
5年目	H 30	0.6246	0.00	0.00	1.57	0.98
6年目	H 31	0.6006	0.00	0.00	1.57	0.94
7年目	H 32	0.5775	0.00	0.00	1.57	0.91
8年目	H 33	0.5553	0.00	0.00	1.57	0.87
9年目	H 34	0.5339	0.00	0.00	1.57	0.84
10年目	H 35	0.5134	0.00	0.00	1.57	0.81
11年目	H 36	0.4936	0.00	0.00	1.57	0.77
12年目	H 37	0.4746	0.00	0.00	1.57	0.75
13年目	H 38	0.4564	0.00	0.00	1.57	0.72
14年目	H 39	0.4388	0.00	0.00	1.57	0.69
15年目	H 40	0.4220	0.00	0.00	1.57	0.66
16年目	H 41	0.4057	0.00	0.00	1.57	0.64
17年目	H 42	0.3901	0.00	0.00	1.57	0.61
18年目	H 43	0.3751	0.00	0.00	1.57	0.59
19年目	H 44	0.3607	0.00	0.00	1.57	0.57
20年目	H 45	0.3468	0.00	0.00	1.57	0.54
21年目	H 46	0.3335	0.00	0.00	1.57	0.52
22年目	H 47	0.3207	0.00	0.00	1.57	0.50
23年目	H 48	0.3083	0.00	0.00	1.57	0.48
24年目	H 49	0.2965	0.00	0.00	1.57	0.47
25年目	H 50	0.2851	0.00	0.00	1.57	0.45
26年目	H 51	0.2741	0.00	0.00	1.57	0.43
27年目	H 52	0.2636	0.00	0.00	1.57	0.41
28年目	H 53	0.2534	0.00	0.00	1.57	0.40
29年目	H 54	0.2437	0.00	0.00	1.57	0.38
30年目	H 55	0.2343	0.00	0.00	1.57	0.37
31年目	H 56	0.2253	0.00	0.00	1.57	0.35
32年目	H 57	0.2166	0.00	0.00	1.57	0.34
33年目	H 58	0.2083	0.00	0.00	1.57	0.33
34年目	H 59	0.2003	0.00	0.00	1.57	0.31
35年目	H 60	0.1926	0.00	0.00	1.57	0.30
36年目	H 61	0.1852	0.00	0.00	1.57	0.29
37年目	H 62	0.1780	0.00	0.00	1.57	0.28
38年目	H 63	0.1712	0.00	0.00	1.57	0.27
39年目	H 64	0.1646	0.00	-1.01	1.57	0.26
合計			273.69	240.06	62.80	24.56
単純事業費計			273.69		62.80	

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。



