

事後評価結果（平成21年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課
担当課長名：渋谷 元

事業名 一般国道40号 <small>とよみ</small> 豊富バイパス	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>ほっかいどうてしお</small> 豊富町字上サロベツ 至： <small>ほっかいどうてしお</small> 豊富町字上サロベツ	延長 16.0 km	

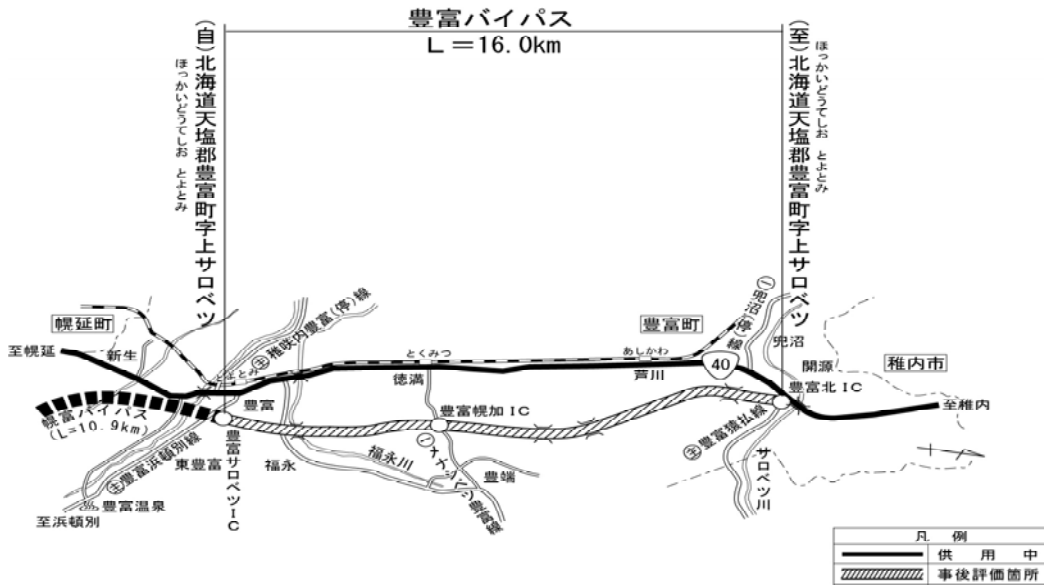
事業概要

一般国道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、豊富バイパスは、延長16.0kmの高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路である。

事業の目的・必要性

豊富バイパスは、冬期交通障害の解消、豊富町および留萌北部地域の救急医療、地域住民の通院・買い物等の日常生活行動の支援、物流の効率化等に寄与するものである。

事業概要図



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H2年度	用地着手	H4年度	供用年	(当初) H12/一年度	変	動	
		都市計画決定	一年度	工事着手	H5年度	(暫定/完成)	(実績) H16/一年度	1.3倍		
	事業費	計画時	(名目値) 188.0/一億円	実績	(名目値) 348.1/一億円			変	動	1.1倍
		(暫定/完成)	(実質値) 169.3/一億円	(暫定/完成)	(実質値) 321.8/一億円					
	交通量	計画時		実績				変	動	100%
	(当該路線)	(供用前現道)	3,832 台/日	(当該路線/国道40号)	1,255 / 2,495台/日					
	旅行速度向上		52.6 → 69.7km/h	交通事故減少			22.8 → 17.5 件/億台年			
	(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) H13~15年平均値		(供用後年次) H17~19年平均値			
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C	総費用	総便益				基準年		
		—	— 億円	— 億円				平成一年		
			(事業費: — 億円)	(走行時間短縮便益: — 億円)						
			(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	総費用	総便益				基準年		
		1.6	507億円	836億円				平成21年		
			(事業費: 455億円)	(走行時間短縮便益: 663億円)						
			(維持管理費: 52億円)	(走行経費減少便益: 121億円)						
				(交通事故減少便益: 52億円)						
	事業遅延によるコスト増		費用増加額	便益減少額						
			182.4億円	178.4億円						

事業遅延の理由

本事業は平成2年度に事業化、平成5年度に工事に着手し、平成12年度末の供用を目指していたが、事業区間において軟弱な地質、かつ土質条件が悪い（高含水率の粘性土が分布）ため、現場内流用土の改良を行い流用を図った。そのため、年間流用土工量に制約が生じたことにより事業が遅延し

たものである。

客観的評価指標に対応する事後評価項目

地域の特殊性を考慮した便益

①冬期の視程障害解消による走行性向上効果

・吹雪による視程障害が解消され走行速度が改善される効果【約3.0億円※】

※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

定性的な効果

②バス路線の利便性向上

・札幌・旭川と稚内を結ぶ都市間バス利用者の利便性向上や定時性の確保が図られた。

③農水産品の流通効率化

・宗谷管内で水揚げされる水産物や、稚内市で生産される生体牛の流通の効率化が図られた。

④拠点都市間のアクセス向上

・旭川地方生活圏の拠点都市である旭川市と稚内地方生活圏の拠点都市である稚内市のアクセス向上が図られた。

⑤日常活動圏中心都市である稚内市へのアクセス向上

・豊富町及び留萌北部地域から中心都市である稚内市へのアクセス向上が図られ、地域住民の通院等の生活利便性の向上が図られた。

⑥高次医療施設へのアクセス向上

・市立稚内病院等へのアクセス性が向上し、地域の救急医療体制が充実したとともに、特に、冬期における救急搬送の安全性・確実性の向上が図られた。

⑦冬期交通の安全性の向上

・当該事業の整備により、国道40号の代替路が確保されたとともに、地吹雪等の影響を受けにくい道路網が形成され、冬期交通における安全性向上が図られた。

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

環境影響評価、対象外事業である。

その他評価すべきと判断した項目

動物自然環境保全の一環として、エゾシカ・キタキツネ横断施設（函渠）を設置し、供用後の調査により利用が確認されている。

事業評価監視委員会の意見

当委員会へ提出された事業に係る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

・人口は沿線自治体（稚内市・豊富町）、北海道とも減少している。

【沿線自治体】 54,179人（H2国勢調査）→ 46,442人（H17国勢調査）

【北海道】 5,644千人（H2国勢調査）→ 5,628千人（H17国勢調査）

・農業産出額は沿線自治体（稚内市・豊富町）で増加傾向、北海道では減少傾向となっている。

【沿線自治体】 約1,241千万円（H2北海道農林水産統計）→ 約1,320千万円（H18北海道農林水産統計）

【北海道】 約11,174億円（H2北海道農林水産統計）→ 約10,527億円（H18北海道農林水産統計）

・漁獲高は沿線自治体（稚内市・豊富町）、北海道とも横ばいで推移している。

【沿線自治体】 約240億円（H3北海道水産現勢）→ 約147億円（H19北海道水産現勢）

【北海道】 約4,065億円（H3北海道水産現勢）→ 約2,901億円（H19北海道水産現勢）

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

豊富バイパスの整備により、豊富町および留萌北部地域の救急医療の支援、物流の効率化、冬期交通障害の解消など、整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。

また、改善措置の必要はないが、今後も利用しやすい道路環境の確保に努め、適切な維持管理を実施し、そのコスト縮減に努める。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。

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の。