

## 事後評価結果（平成29年度）

担 当 課：北海道開発局建設部道路計画  
担当課長名：橋本 幸

事業名	一般国道39号 北見道路 <small>きたみ</small>	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：北海道北見市北上 至：北海道北見市端野町川 向 <small>ほっかいどうきたみ きたがみ</small> <small>ほっかいどうきたみ たんの かわむかい</small>			延長	10.3km

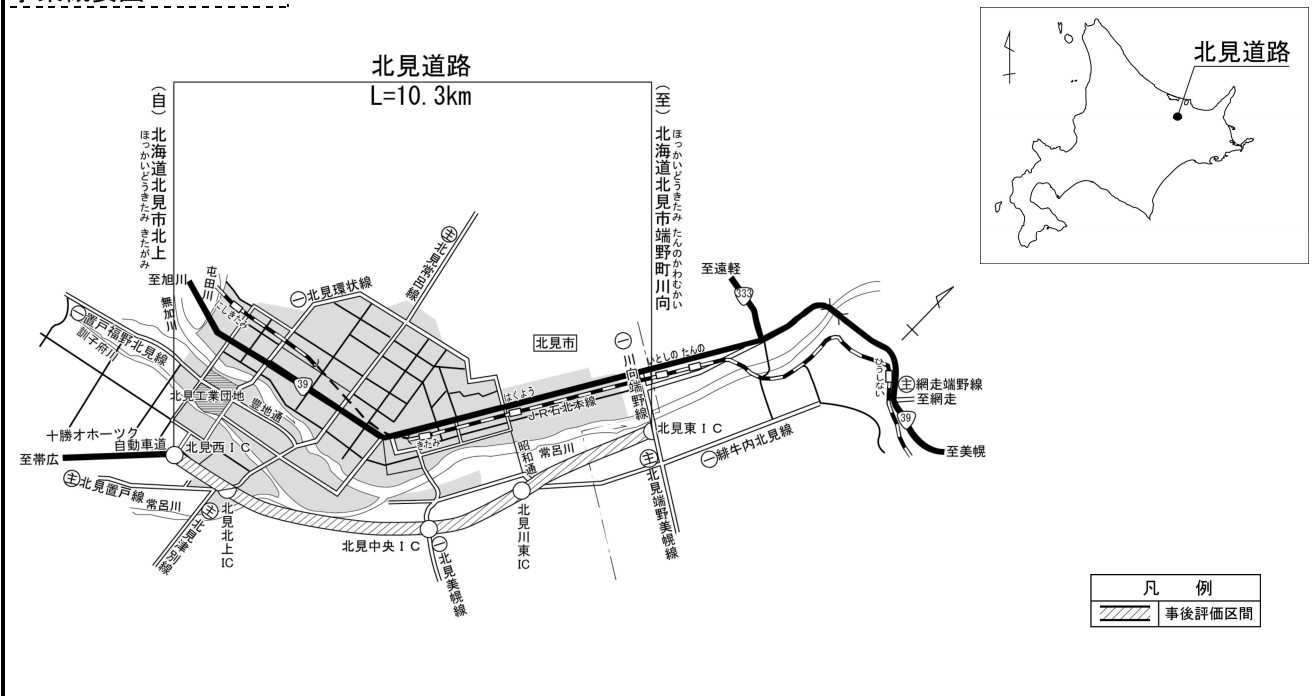
### 事業概要

国道39号は、旭川市を起点とし、北見市を經由して網走市に至る延長約220kmの幹線道路である。北見道路は、北見市街の交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長10.3kmのバイパス事業である。

### 事業の目的・必要性

北見道路は、現道の国道39号の市街地における交通混雑の緩和を図るとともに、安全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 9年度 都市計画決定：一年度	用地着手：H 13年度 工事着手：H 16年度	供用年：(当初) - / H24年度 (暫定/完成) (実績) - / H24年度	変動：1.0倍	
	事業費	計画時 (名目値) - / 323億円 (暫定/完成) (実質値) - / 323億円	実績 (名目値) - / 377億円 (暫定/完成) (実質値) - / 360億円		変動：1.1倍	
	交通量	計画時 (現道)	21,903 台/日	実績 (現道/当該路線)	22,992/5,151 台/日	変動：105%
	旅行速度向上 (開通前現道→開通後現道 /当該路線)	26.2 → 26.2/64.6km/h (開通直前年次) H22年度 (開通後年次) H27年度	交通事故減少 (開通前現道→開通後現道 /当該路線)	73.9 → 49.4/2.6 件/億台和 (開通直前年次) H22~24年平均値 (開通後年次) H26~27年平均値		
費用対効果 分析結果 (当初)	B/C : 2.3	総費用 : 315億円 (事業費：290億円 維持管理費：25億円)	総便益 : 736億円 (走行時間短縮便益：628億円 走行経費減少便益：72億円 交通事故減少便益：37億円)	基準年：平成18年		
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C : 1.1	総費用 : 534億円 (事業費：498億円 維持管理費：37億円)	総便益 : 572億円 (走行時間短縮便益：442億円 走行経費減少便益：87億円 交通事故減少便益：43億円)	基準年：平成29年		

事業遅延によるコスト増	費用増加額	51.3億円	便益減少額	一億円
<b>事業遅延の理由</b> 本事業は平成9年度に事業化され平成16年度に工事着手し、工事の着実な進捗を図り計画のとおり事業が完了した。				
<b>客観的評価指標に対応する事後評価項目</b> <b>事業の整備効果</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>①交通渋滞の緩和           <ul style="list-style-type: none"> <li>・北見市街地へ流入する通過交通の転換が図られ、現道区間の主要渋滞交差点で渋滞発生回数が7割減少するなど交通渋滞が緩和</li> </ul> </li> <li>②道路交通の安全性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の大型車交通量が約4割減少し、死傷事故率も約4割減少するなど、道路交通の安全性が向上</li> </ul> </li> <li>③農産品の流通利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地を回避した輸送が可能となり、トラック輸送の往復数が増加するなど、輸送効率の向上により地域産業の振興に寄与</li> </ul> </li> <li>④工業製品輸送の利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・北見市街地を回避した輸送が可能となり、精密機械製造工場での作業効率が向上するなど、地域産業の振興に寄与</li> </ul> </li> <li>⑤空港へのアクセス向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・女満別空港へのアクセス性向上が図られ、インバウンドを含む観光等を目的とした空港利用者の利便性が向上するなど、地域活性化に寄与</li> </ul> </li> </ol>				
<b>その他評価すべきと判断した項目</b> 特になし				
事業による環境変化	<b>環境影響評価に対応する項目</b> 評価対象区間については、環境影響評価法に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、環境保全目標を満足している。			
	<b>その他評価すべきと判断した項目</b> 特になし			
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 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。				
<b>事業を巡る社会経済情勢等の変化</b> <b>●人口・産業等の社会経済情勢の変化</b> （対象地域：北見市） <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、事業化当時13.2万人(H7) → 開通後12.1万人(H27)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1,132億円(H6) → 開通後約632億円(H26)となっている。 (工業統計調査)</li> <li>・観光入込客数は、事業化当時約2,034千人(H9) → 開通後約1,462千人(H28)となっている (北海道観光入込客数調査)</li> </ul>				
<b>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</b> 北見道路の整備により、北見市街の交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、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ものとする。 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。				
<b>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性</b> 計画道路敷地を活用した工事用道路の整備及び騒音・振動を抑制する掘削機械の採用等により、周辺環境に配慮した工事を行い、事業を円滑に進めることができた。 今後も、周辺環境に応じて施工方法の工夫を図るなどの配慮が重要である。				
<b>特記事項</b> 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。