

事後評価結果（令和2年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：遠藤 達哉

事業名 一般国道337号 当別バイパス	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：北海道石狩郡当別町 蕨岱 至：北海道石狩市 生振	延長		15.4 km

事業概要

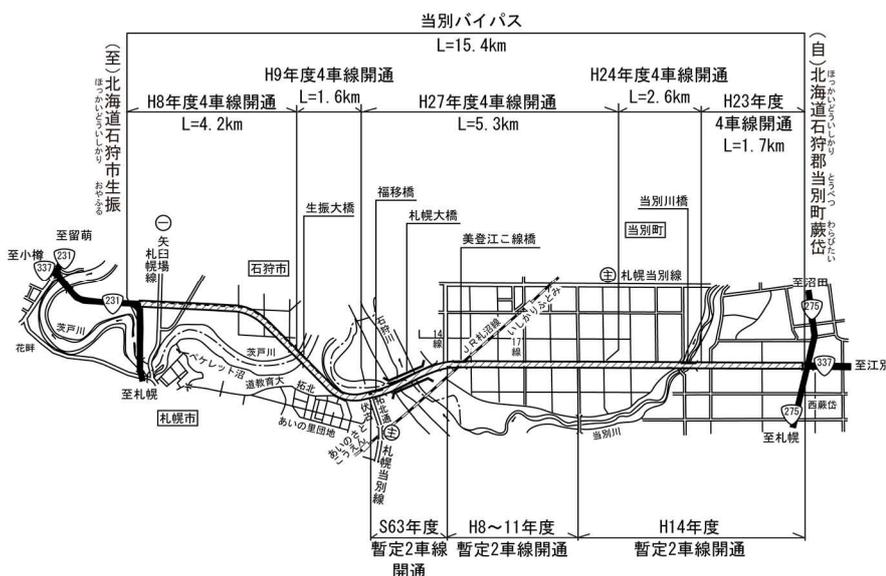
国道337号は、千歳市を起点とし、小樽市に至る延長約84kmの幹線道路である。

当別バイパスは、高速自動車国道、石狩湾新港、新千歳空港等を連絡する道央圏連絡道路の一部を構成し、物流の効率化、都市内流入交通の分散等による交通混雑の緩和、交通の安全性及び定時性の向上を目的とした延長15.4kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性

当別バイパスは、高速自動車国道、石狩湾新港、新千歳空港等を連絡する道央圏連絡道路の一部を構成し、物流の効率化、都市内流入交通の分散等による交通混雑の緩和、交通の安全性及び定時性の向上を目的とした事業である。

事業概要図



凡 例
//// 事後評価区間

事業の 効果等	事業期間	事業化年度	S55年度	用地着手	S57年度	供用年	(当初) - / H24年度	変 動	1.1倍
		都市計画決定	一年度	工事着手	S56年度	(暫定/完成)	(実績) - / H28年度		
	事業費	計画時	(名目値) - / 506億円	実績	(名目値) - / 630億円	変 動	1.2倍		
		(暫定/完成)	(実質値) - / 466億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 600億円				
	交通量	計画時	(S60年)	実績	(H27、H29年)	変 動	398%		
		(暫定/完成)	- / (岩見沢石狩線) 7,198台/日	(暫定/完成)	- / (当該路線) 24,726台/日 (岩見沢石狩線) 3,916台/日				
旅行速度向上	41.5 → 49.2 km/h	交通事故減少	34.8 → 7.4件/億台km						
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) S60年 (供用後年次) H29年	(供用前現道→供用後現道) (供用前年次) H1~3年平均値 (供用後年次) H28~30年平均値						
費用対効果分析結果 (当初)	B/C	2.4	総費用	689億円	総便益	1,635億円	基準年	平成16年	
			(事業費: 652億円)		(走行時間短縮便益: 1,459億円)				
			(維持管理費: 38億円)		(走行経費減少便益: 130億円)				
					(交通事故減少便益: 46億円)				
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	1.2	総費用	1,401億円	総便益	1,639億円	基準年	令和2年	
			(事業費: 1,274億円)		(走行時間短縮便益: 1,427億円)				
			(維持管理費: 127億円)		(走行経費減少便益: 165億円)				
					(交通事故減少便益: 47億円)				
事業遅延によるコスト増			費用増加額	172.5億円	便益減少額	531.4億円			

	<p>事業遅延の理由 長大橋梁の構造見直し等による事業期間延伸</p> <p>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</p> <p>① 重要港湾石狩湾新港の利便性向上 ・大型車交通量は1日1万台以上で推移しており、H29年10月の調査時の大型車混入率が約50%弱で、全国一般国道平均の約2.5倍以上と高く、物流道路として機能を発揮している状況</p> <p>② 物流効率化による地域産業の支援 ・全線4車線整備により輸送時間短縮による物流効率化も図られ、労働環境改善や地域産業を支援</p> <p>③ 交通混雑の緩和 ・暫定2車線全線開通以降の混雑度は0.3～0.5と大幅に改善し、交通混雑が緩和</p> <p>④ 道路交通の安全性向上 ・事故件数で約6割減少しており、追突及び正面衝突の死傷事故率は整備前と比較して1/3程度に低下し、道路交通の安全性が向上</p> <p>⑤ 救急搬送の安定性向上 ・4車全線整備後は安定した時間で搬送することが可能となり、搬送先の選択肢が増加し、H30年の救急搬送経路は全体の約5割が当別バイパス経由で搬送</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価の対象外事業である。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
	<p>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。</p> <p>事業を巡る社会情勢等の変化 ●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：石狩市、当別町） ・人口は、事業化当時約581百人（S55）→開通後741百人（R2）となっている。（S55：国勢調査、R2：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・製造品出荷額は、事業化当時約1,665千万円（S55）→開通後16,220千万円（R2）となっている。（工業統計）</p> <p>今後の事後評価及び改善措置の必要性 当別バイパスの整備により、物流の効率化、都市内流入交通の分散等による交通混雑の緩和及び交通の安全性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。</p> <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 長大橋梁の構造見直し等により事業費及び事業期間が増加しているものの、道路利用者の利便性向上を図ることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し進めていくことが重要である。 また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</p> <p>特記事項 特になし</p>

※ 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。