

事後評価結果（平成18年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：山口 登美男

事業名	遠軽北見道路（一般国道333号）旭峠道路	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：北海道紋別郡遠軽町生田原旭野 至：北海道常呂郡佐呂間町字大成	延長	3.5 km		

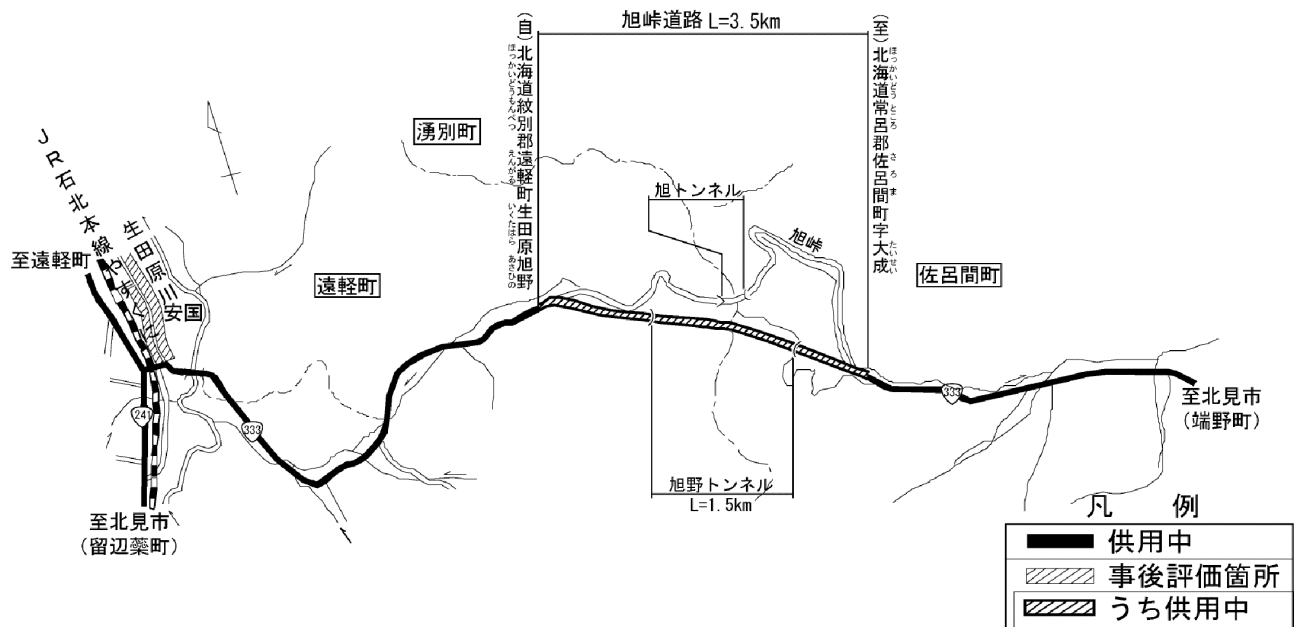
事業概要

遠軽北見道路は、広域交流の促進および地域間相互の連携強化に資するため、旭川紋別自動車道と北海道横断自動車道とを連絡する地域高規格道路である。このうち、旭峠道路は、遠軽北見道路の一部区間を形成する延長3.5 kmの事業である。

事業の目的・必要性

旭峠道路は、峠部の線形不良や狭小幅員・トンネル部の高さ制限等の解消、管内観光地へのアクセス向上など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	H 3年度	用地着手	H 4年度	供用年	(当初) H14年度 / -	変	動	1.0倍
		都市計画決定	一 年度	工事着手	H 5年度	(暫定/完成)	(実績) H14年度 / -	動		
	事業費	計画時	(名目値) 90.2 / - 億円	実績	(名目値) 91.1 / - 億円			変	動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) 89.2 / - 億円	(暫定/完成)	(実質値) 91.3 / - 億円			動		
	交通量	計画時				実績			変	動
(当該路線)	(供用前現道)	2,741 台/日			(当該路線)	3,459 台/日		動		
旅行速度向上	45.3 → 59.7 km/h		交通事故減少		38.4 → 0.0 件/億台日					
	(供用前現道→当該路線)		(供用直前年次) H13年度 (供用後年次) H17年度		(供用前現道→供用後現道)		(供用前) H9~10平均値 (供用後) H15~16平均値			
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C		総費用		総便益		基準年			
	3.6		117億円 (事業費 : 123億円 維持管理費 : -7億円)		418億円 (走行時間短縮便益 : 350億円 走行経費減少便益 : 54億円 交通事故減少便益 : 14億円)		平成18年			
事業遅延によるコスト増	費用増加額		-		便益減少額		-			
事業遅延の理由	-									

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ●線形不良区間の解消等による安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備により、急勾配・急カーブが解消されて安全性が向上し、交通事故も減少した。 【対象区間における死傷事故率】整備前 38.4 → 整備後 0.0 (件/億キロ) ●背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消、大型車のすれ違い困難区間が解消 <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備により、狭小幅員とトンネル内の高さ制限が解消され、大型車同士のすれ違いや背高コンテナの通行が可能となった。 ●主要な観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間は、旭山動物公園や美瑛・富良野などの道央・上川方面と、知床などの網走方面とを結ぶ周遊観光ルートとしても利用されていることから、観光客の安全性の向上に寄与している。 他6項目について効果の発現がみられる <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
<p>事業による環境変化</p>	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>環境影響評価、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>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●人口・産業等の社会経済情勢の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・遠軽町人口については事業化当時26,735人(H2)→開通後23,635(H17)に減少している。 佐呂間町人口については事業化当時7,801人(H2)→開通後6,393人(H17)に減少している。 ・網走支庁管内の観光客数は事業化当時10,407千人(H2)→開通後10,590千人(H17)と微増している。また、世界自然遺産として登録された知床を含む斜里町観光客数は、事業化当時1,499千人(H2)→開通後1,693千人(H17)と近年増加している。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>旭峠道路の整備により、峠部の線形不良や狭小幅員の解消、トンネルの高さ制限の解消、管内観光地へのアクセス向上など、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。</p> <p>また、改善処置の必要性はないが、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。</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</p> <p>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性はない。</p>
	<p>特記事項</p> <p>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。