

事後評価結果（平成26年度）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課
担当課長名：和泉 晶裕

事業名	旭川・紋別自動車道 一般国道450号 上川上越道路	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 上川郡 上川町 字 菊水 至：北海道 上川郡 上川町 字 上越 国有林	延長	18.0 km		

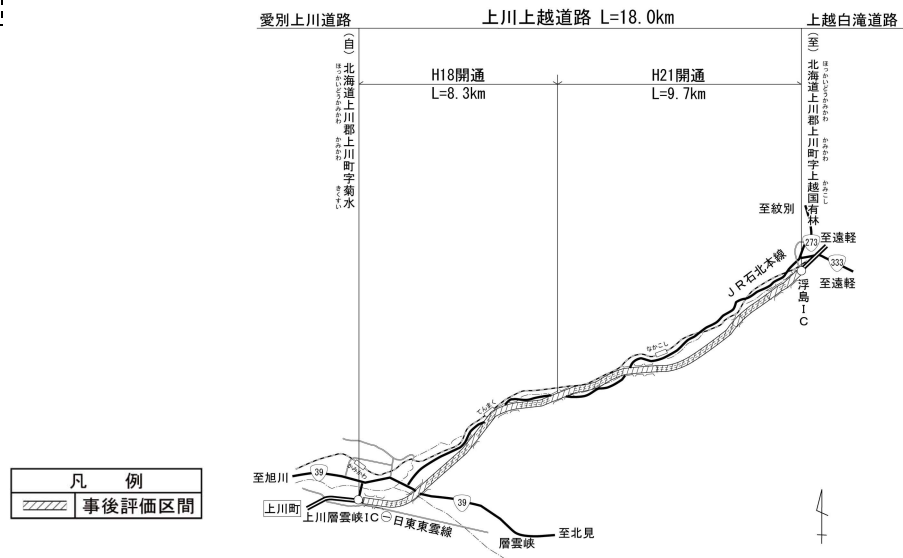
事業概要

旭川・紋別自動車道は、比布町を起点とし、紋別市に至る延長約130kmの自動車専用道路である。このうち上川上越道路は、上川郡上川町字菊水から上川郡上川町字上越国有林に至る延長18.0kmの事業である。

事業の目的・必要性

上川上越道路は、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等の支援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	H5年度	用地着手	H6年度	供用年	(当初) — / H24年度	変	動	— 倍		
		都市計画決定	—	工事着手	H7年度	(暫定/完成)	(実績) H21年度 / —	変	動	— 倍		
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) — / (実績値) —	566億円 520億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) 653億円 / — (実績値) 597億円 / —		変	動	— 倍		
	交通量	計画時 (現道273号)	4,512 台/日		実績 (現道273号/当該路線)	194/4,091 台/日		変	動	— %		
	旅行速度向上	52.9 → 52.6/66.3 km/h (開通前現道273号→開通後現 (開通前年次) H17年 (開通後年次) H22年 道273号/当該路線)			交通事故減少			19.3 → 27.9/2.5件/億台km (開通前現道273→開通後現 (開通前年次) H15~17年平均値 (開通後年次) H22~24年平均値 道273号/当該路線)				
	費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	2.4		総費用	497億円 (事業費: 394億円 維持管理費: 103億円)		総便益	1,214億円 (走行時間短縮便益: 1,015億円 走行経費減少便益: 149億円 交通事故減少便益: 50億円)		基準年	平成14年
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.7		総費用	890億円 (事業費: 816億円 維持管理費: 75億円)		総便益	1,497億円 (走行時間短縮便益: 1,185億円 走行経費減少便益: 206億円 交通事故減少便益: 106億円)		基準年	平成26年
	事業遅延によるコスト増	費用増加額		— 億円		便益減少額		— 億円				
	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> <p>事業の整備効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ①主要都市間の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・旭川市と遠軽町との所要時間が短縮され地域住民の利便性が向上。 ②物流の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・速達性、定時性の高い輸送ルートが確保され、水産物の流通利便性が向上。 ・急カーブ、急勾配を回避し、揺れの少ない安定した輸送を可能とし、生体牛の流通利便性が向上。 ・安定性、安全性の高い輸送が可能となり、木製品の流通利便性が向上。 ③道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間に交通が転換したことから、死傷事故件数が約8割減少し、道路交通の安全性が向上。 ④救急搬送の速達性及び定時性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・カーブの多い並行現道を回避することで、救急搬送の速達性及び定時性が向上。 ⑤主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・速達性の高い移動ルートが確保され、主要な観光地への利便性が向上。 ・移動時間が短縮され、出発時間を遅らせたり発着箇所を増設しても、観光地で十分な滞在時間を確保できるなど、日帰り観光ツアーの利便性が向上。 ・速達性の高い移動ルートが確保され、オホーツク圏への観光客が増加するとともに、道の駅来訪者も増加し、地域の観光が活性化。 ⑥都市間バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・札幌ーウトロ間を結ぶ路線が新設されるとともに、運行経路も国道39号石北峠経由から、旭川紋別自動車道経由に変更され、所要時間が短縮されるなど、都市間バスの利便性が向上。 <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>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>評価対象区間については、環境影響評価実施要項に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>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>
事業を巡る社会経済情勢等の変化	<p>●人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：紋別市、遠軽町、湧別町、滝上町、上川町）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約81.7千人(H2)→開通後62.0千人(H26) (国勢調査、住民基本台帳に基づく人口・世帯数及び人口動態) ・農業算出額は、事業化当時約270億円(H2)→開通直前約283億円(H18)（北海道農林水産統計年報） ・製造品出荷額は、事業化当時約1,074億円(H2)→開通後約744億円(H24)（工業統計）
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>上川上越道路の整備により、道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化、地域間交流の活性化や物流の効率化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考えられる。</p> <p>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>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>同種事業の計画・調査のあり方についての、見直しを必要とする事項は見られなかった。また、事業評価手法について、見直しの必要性は無いと思われる。</p>
特記事項	<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。
※ 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。