

事後評価結果（令和5年度）

担当課：北海道開発局 建設部 道路計画課

担当課長名：坂 憲浩

事業名	旭川十勝道路（一般国道38号）富良野道路	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：北海道富良野市字学田三区 至：北海道富良野市字上五区	延長	8.3 km		

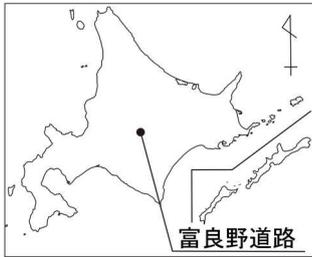
事業概要

旭川十勝道路は、旭川市を起点とし富良野市を經由して占冠村に至る高規格道路である。
富良野道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝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するとともに、富良野市街における交通混雑の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長8.3 kmの事業である。

事業の目的・必要性

富良野道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝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するとともに、富良野市街における交通混雑の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした事業である。

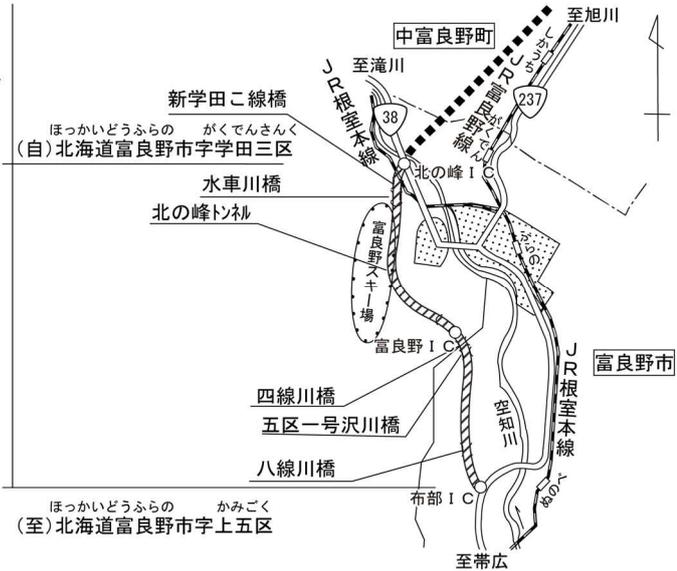
事業概要図



富良野北道路
L=5.7km

富良野道路
L=8.3km
H30年度開通

凡例
事後評価区間



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H14年度	用地着手	H15年度	供用年	(当初) - /H25年度	変動	1.4倍
		都市計画決定		工事着手	H18年度	(暫定/完成)	(実績) - /H30年度		
	事業費	計画時	(名目値) - / 284億円	実績	(名目値) - / 437億円	変動	1.5倍		
		(暫定/完成)	(実質値) - / 287億円	(暫定/完成)	(実質値) - / 448億円				
	交通量	計画時	(H27年)	実績	(R3年)	変動	94%		
(当該路線)	(暫定/完成)	- / (38号) 8,558台/日	(暫定/完成)	- / (当該路線) 1,254台/日 (38号) 6,880台/日					
旅行速度向上	18.4 20.5 / 72.6km/h			交通事故減少			13.1 16.3 / 0 件/億台km		
	(供用前年度 供用後年度/当該路線)			(供用前年度 供用後年度/当該路線)			(供用前年度) H27~29年平均値 (供用後年度) R1~3年平均値		
費用対効果 分析結果 (当初)	B / C	1.6	総費用	280億円	総便益	445億円	基準年	平成21年	
			事業費	261億円	走行時間短縮便益	363億円			
			維持管理費	19億円	走行経費減少便益	49億円			
			更新費	-億円	交通事故減少便益	32億円			
費用対効果 分析結果 (事後)	B / C	1.02	総費用	680億円	総便益	693億円	基準年	令和5年	
			事業費	652億円	走行時間短縮便益	611億円			
			維持管理費	29億円	走行経費減少便益	66億円			
			更新費	-億円	交通事故減少便益	16億円			
事業遅延によるコスト増			費用増加額	208.2億円		便益減少額	174.9億円		
事業遅延の理由	トンネル掘削パターン及びトンネル掘削補助工法の変更等による延伸								

	<p>交通量変動の理由 計画時は、将来（R12）交通需要予測において、旭川十勝道路（旭川～占冠）が全線整備された場合を見込んでいたが、事後評価時点（R5）では未整備の区間が存在し、ネットワーク効果の発現が不十分なため、交通量に変動が生じたものと考えられる。</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 交通混雑の緩和 ・交通渋滞緩和に伴い、並行国道を利用した富良野市街地の通過時間は整備前の33分から整備後18分と約5割減少、富良野道路を利用した場合は7分と約8割減少し夏期観光時期における交通混雑が緩和。 道路交通の安全性向上 ・並行国道38号の事故件数は、市街地は整備前38件から9件と約8割減少、郊外部は整備前13件から4件と約7割減少。また、整備後は死亡事故の発生はなく、致死率（死傷事故100件当たりの死者数）は低下しており、道路交通の安全性が向上。 主要な観光地への利便性向上 ・夏期の観光時期に集中する富良野市街地の交通が転換し、交通渋滞の緩和により観光地間の周遊性が高まり、市内の主要な観光地への利便性が向上。 農産品等の流通利便性向上 ・夏期の混雑する市街地を回避した農産品輸送が可能となり、生産者の集出荷場への輸送及び集出荷場から札幌方面への輸送時間が短縮し、農産品の流通利便性が向上。 救急搬送の安定性向上 ・富良野市内の交通渋滞の緩和により、並行国道を利用した救急搬送の安全性や速達性が向上するとともに、富良野道路の利用により、救急搬送の安定性が向上。 都市間バスの利便性向上 ・令和3年7月には、利用者の要望が多かった旭川空港に停留所を新設。当該道路の利用により運行所要時間増を伴わずに新たに旭川空港への立ち寄りが可能となったほか、定時性が確保されたことで十勝方面から富良野美瑛観光圏や旭川空港への都市間バスの利便性が向上。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
環境変化 事業による	<p>環境影響評価に対応する項目 評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、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 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：富良野市） ・人口は、事業化当時約257百人（H14） 開通後202百人（R5）となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・観光入込客数は、事業化当時約2,490千人（H14） 開通後約1,127万人（R3）となっている。（北海道観光入込客数調査）</p>
	<p>今後の事後評価及び改善措置の必要性 富良野道路の整備により、交通混雑の緩和や道路交通の定時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。</p>

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進め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、調査分析を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。

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。
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。