

(事後評価)

あさひかわ とかち  
旭川十勝道路  
(一般国道38号)  
ふらのの  
富良野道路

事後評価結果準備書説明資料

令和5年度  
北海道開発局

# 目 次

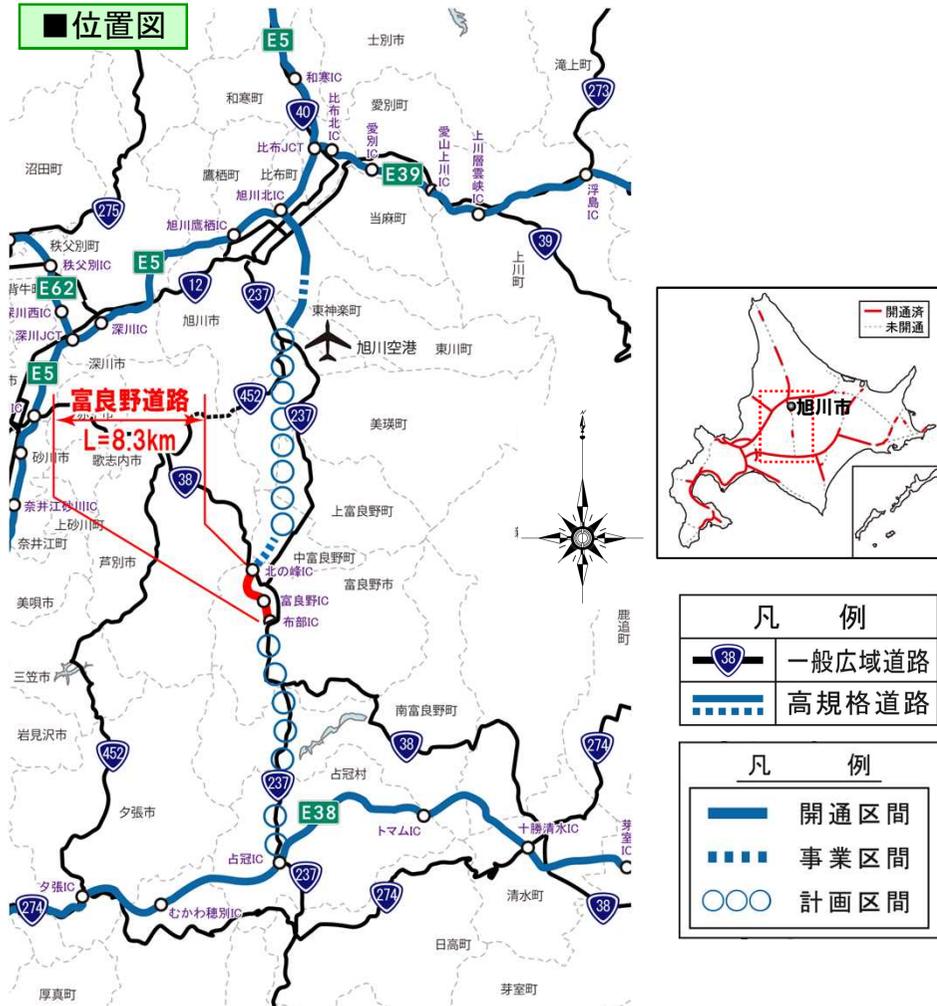
1. 事業の概要	.....	3
(1) 事業の目的		
(2) 計画の概要		
(3) 経緯		
2. 社会経済情勢の変化	.....	6
3. 事業の効果の発現状況	.....	7
4. 費用対効果分析の要因の変化	.....	16
5. 今後の事業評価の必要性等	.....	17

# 1. 事業の概要

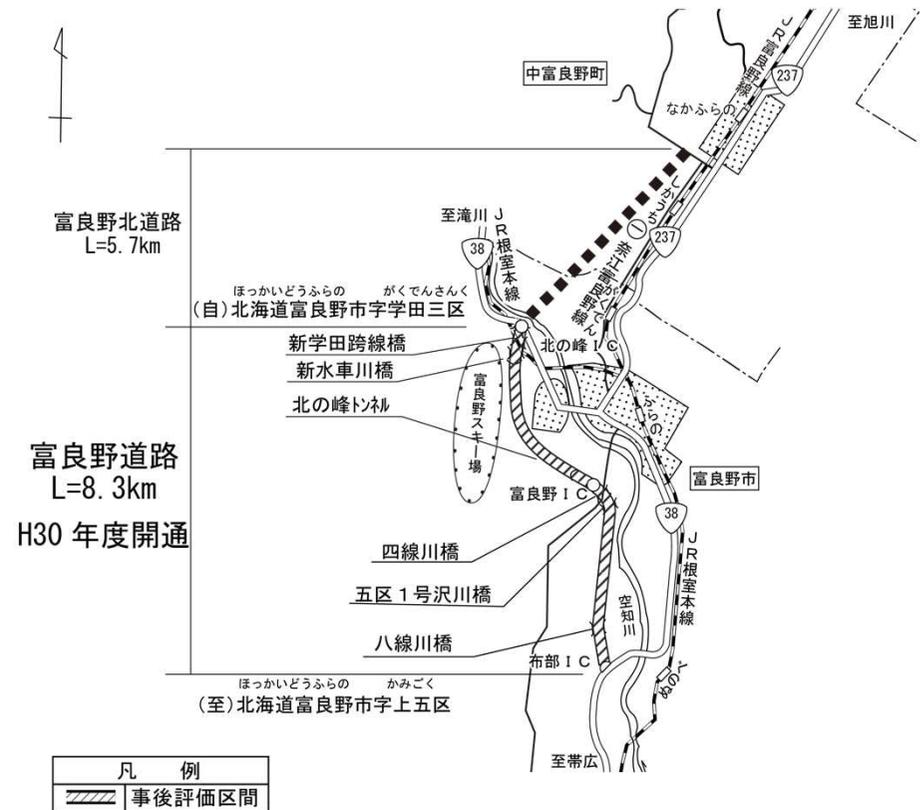
## (1) 事業の目的

- ・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。
- ・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8.3kmの事業。

■位置図



■事業概要図

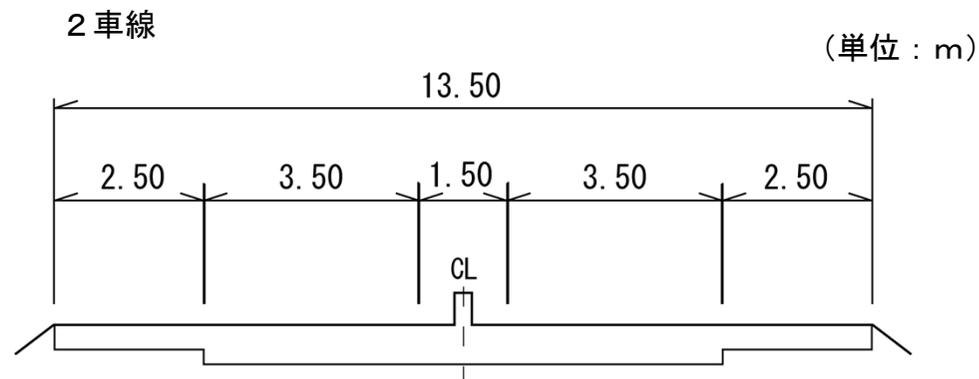


# 1. 事業の概要

## (2) 計画の概要

- ①起点 ……ほっかいどう ふらの北海道富良野市がくでんさんく字学田三区
- 終点 ……ほっかいどうふらの北海道富良野市かみごく字上五区
- ②計画延長 ……8.3km
- ③幅員 ……13.5m
- ④構造規格 ……1種3級
- ⑤設計速度 ……80km/h
- ⑥車線 ……2車線
- ⑦事業主体 ……北海道開発局

■横断面



# 1. 事業の概要

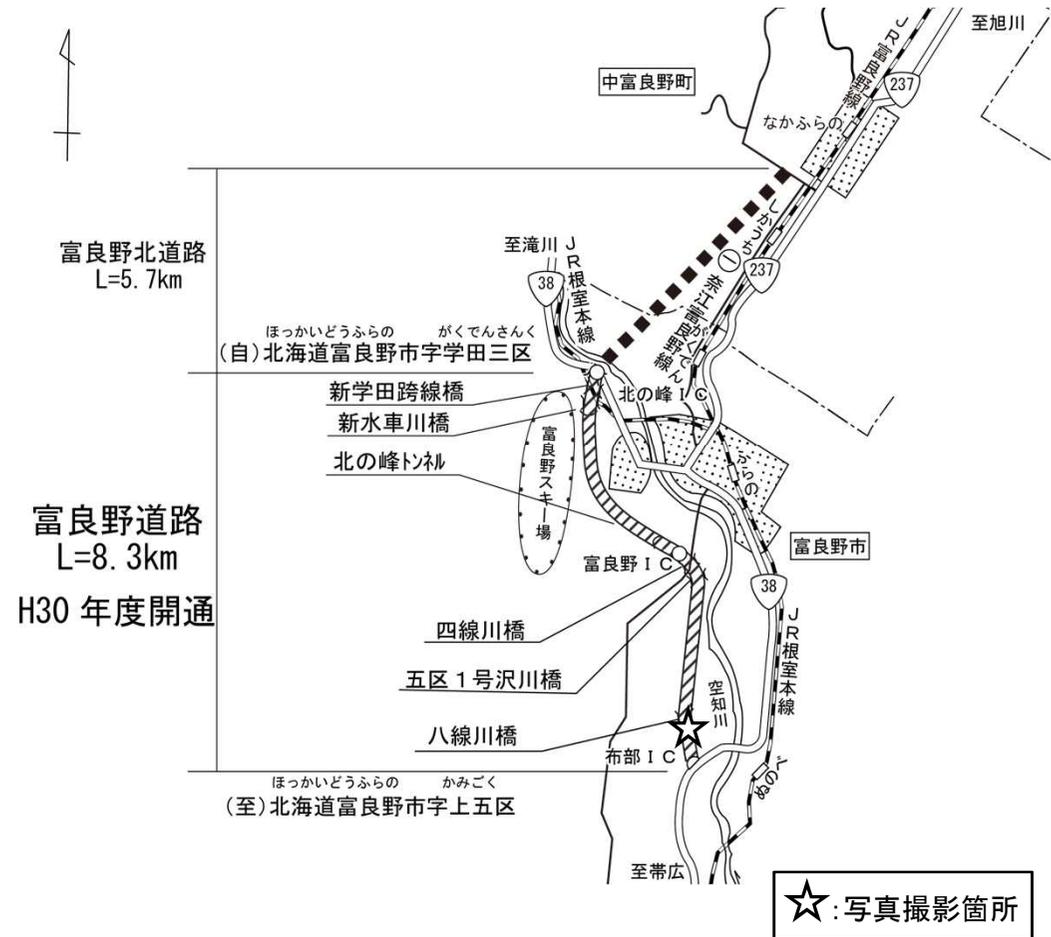
## (3) 経緯

平成11年度	着工準備
平成14年度	事業化
平成15年度	用地補償着手
平成18年度	工事着手
平成21年度	事業再評価
平成24年度	事業再評価
平成25年度	事業再評価
平成27年度	事業再評価
平成30年度	開通 L=8.3Km
	事業完了

■ 開通後



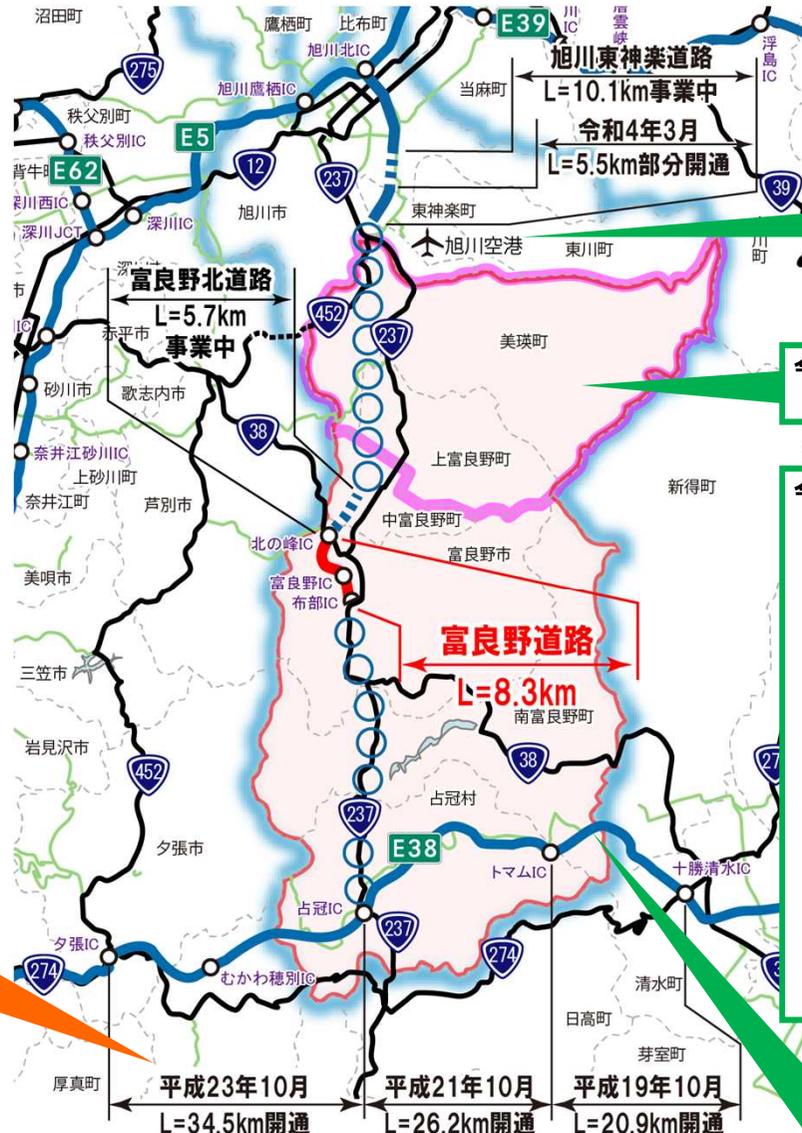
写真: 旭川開発建設部 (R1.7撮影)



# 2. 社会経済情勢の変化

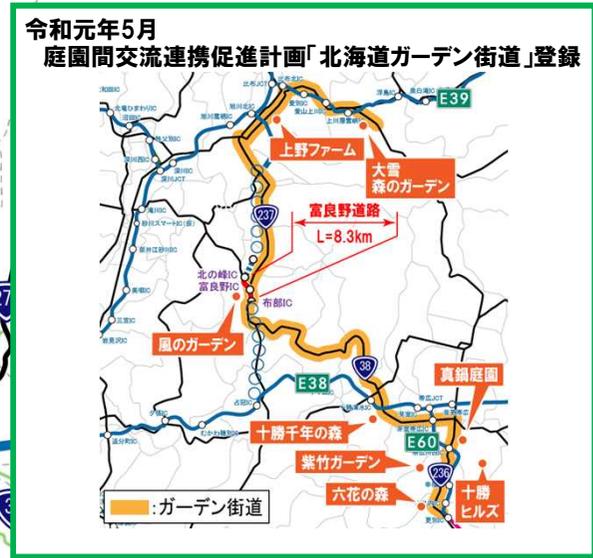
## (1) 事業周辺地域の状況

- : 富良野・美瑛観光圏整備実施計画
- : 十勝岳ジオパーク 美瑛上富良野エリア
- : シーニックバイウェイ北海道 大雪・富良野ルート



平成30年11月  
旭川空港新国際ターミナル開業  
令和2年10月  
旭川空港特定運営事業開始

令和4年1月  
十勝岳ジオパーク(美瑛・上富良野エリア)認定



**北海道横断自動車道**

平成19年10月  
トマムIC ~十勝清水IC開通  
平成21年10月  
占冠IC~トマムIC開通  
平成23年10月  
夕張IC~占冠IC開通  
令和 2年 3月  
占冠IC~トマムIC間4車線化事業許可  
令和 3年 3月  
トマムIC ~十勝清水IC間4車線化事業許可

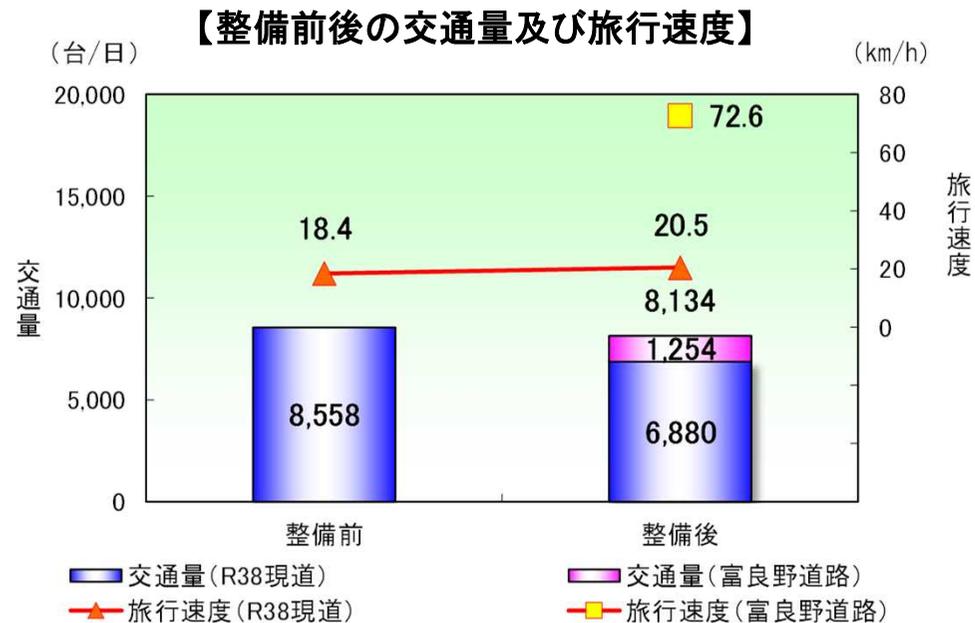
写真:NEXCO東日本北海道支社

令和5年4月  
富良野市・美瑛町・上富良野町・中富良野町・南富良野町・占冠村が「富良野・美瑛観光圏」として実施計画認定

### 3. 事業の効果の発現状況

#### (1) 交通量及び旅行速度の状況

- ・整備後の並行国道38号と合わせた断面自動車交通量は8,134台/日で、約2割が富良野道路を走行。
- ・整備前の並行国道38号の旅行速度は、18.4km/hから20.5km/hに向上、富良野道路の整備後の旅行速度は72.6km/h。
- ・現時点において、並行国道等から富良野道路への転換量は限定的となっているが、隣接して事業中の富良野北道路が開通することで、より一層交通が転換し、それに伴い並行国道の旅行速度の向上が見込まれる。



※本グラフの旅行速度とは、一般的に交通量が多くなる朝夕の時間帯の平均速度を示す。  
(本資料で表示する「ピーク時旅行速度」と同義)

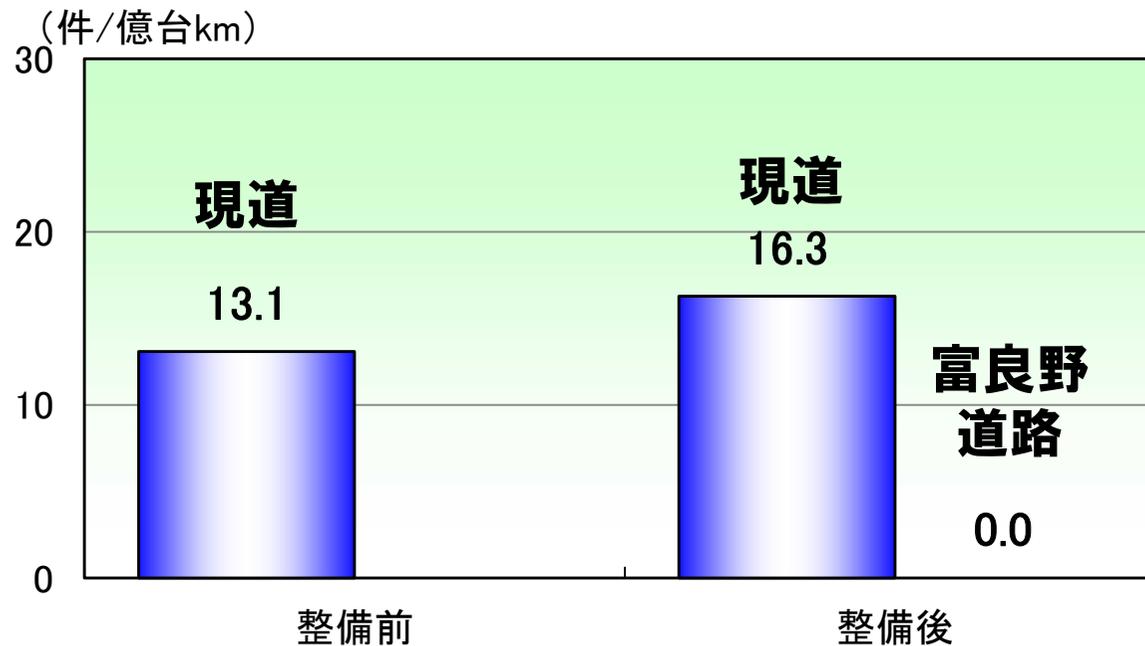
出典: 整備前 全国道路・街路交通情勢調査 (H27)  
整備後 全国道路・街路交通情勢調査 (R3)

### 3. 事業の効果の発現状況

#### (2) 交通事故の状況

- ・当該事業区間の整備前後の事故率を比べると、整備前は13.1件／億台kmであったのに対し、整備後は現道が16.3件／億台km、当該道路では事故の発生はない。
- ・現時点において、並行国道等から富良野道路への転換量は限定的となっているが、隣接して事業中の富良野北道路が開通することで、より一層交通が転換し、それに伴い並行国道の事故率の減少が見込まれる。

【整備前後の事故率】



※整備前はH27～ H29平均

※整備後はR1～ R3平均

算出方法: (公財)交通事故総合分析センターのデータを基に、  
事業区間における整備前後3年間の平均事故率を算出

## 3. 事業の効果の発現状況

### (3) 事業効果の確認

#### 事後評価にて確認した主な整備効果

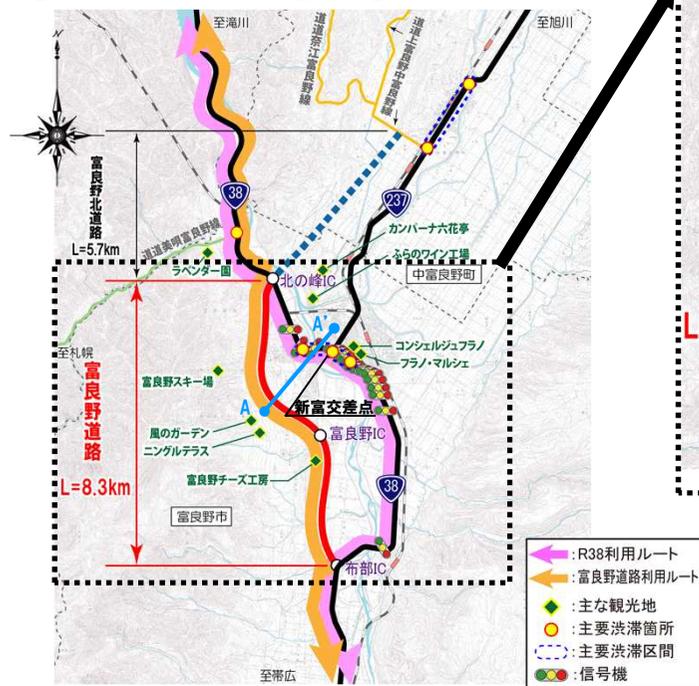
- ・交通混雑の緩和
- ・道路交通の安全性向上
- ・主要な観光地への利便性向上
- ・農産品等の流通利便性向上
- ・救急搬送の安定性向上
- ・都市間バスの利便性向上

# 3. 事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(交通混雑の緩和)

- ・国道38号と国道237号が交差し、主要渋滞箇所である新富交差点の渋滞長は、通過車両の交通転換により、整備前の最大3.1kmから、整備後は最大0.3kmに緩和。
- ・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。

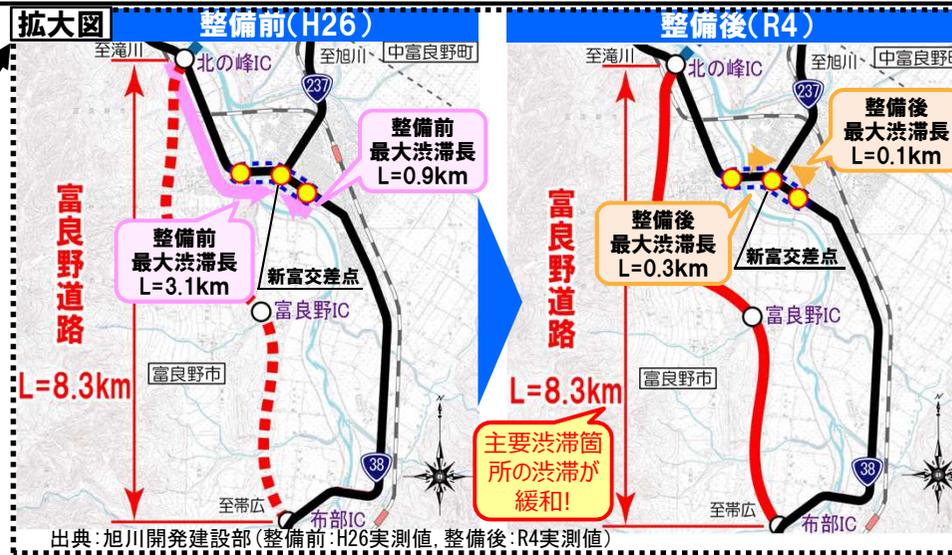
【当該事業周辺の交通状況】



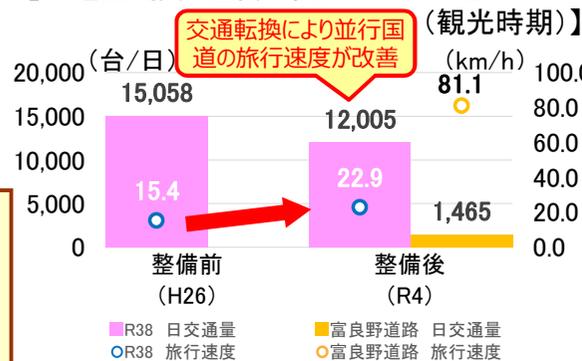
出典：北海道渋滞対策協議会 (R4. 8)

### ■ 地域の声 (R5.6 運送会社職員)

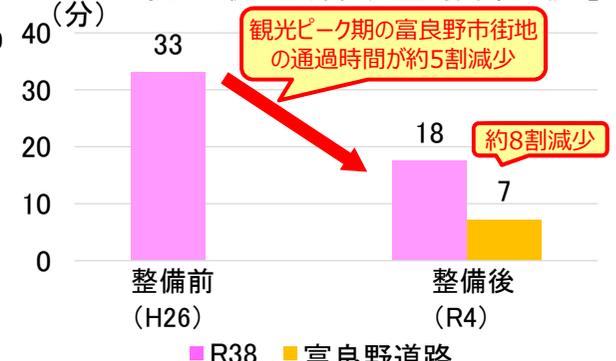
- ・国道38号と国道237号が交差する新富交差点は夏期に観光交通車両が多く、渋滞発生により通過するのに時間がかかるため輸送の定時性が課題でした。
- ・富良野道路の開通後は、富良野市街地に集中していた交通が分散し、市街地の交通混雑の緩和による交通環境の改善が図られ、輸送の定時性が向上しています。



【交通量・旅行速度の変化(A-A'断面) (観光時期)】



【並行国道(北の峰IC~布部IC間)の通過時間の変化(最大渋滞長発生時間帯比較)】

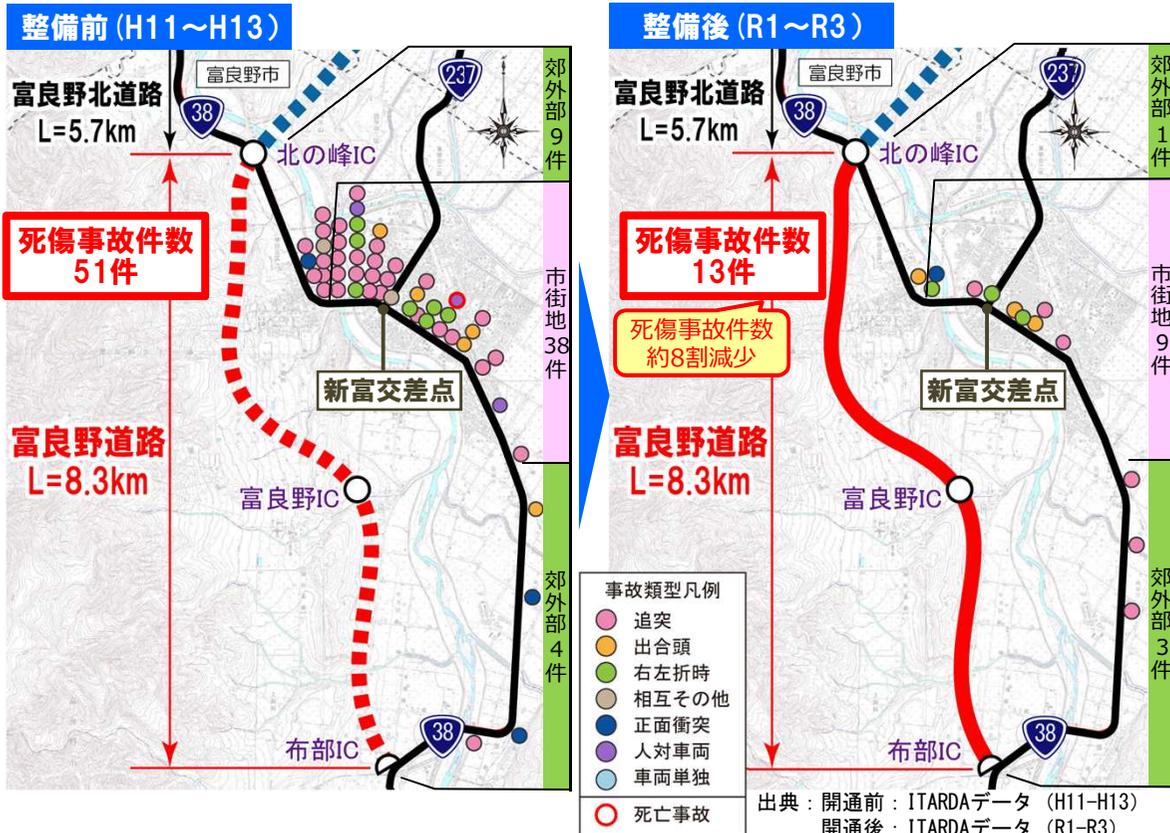


# 3. 事業の効果の発現状況

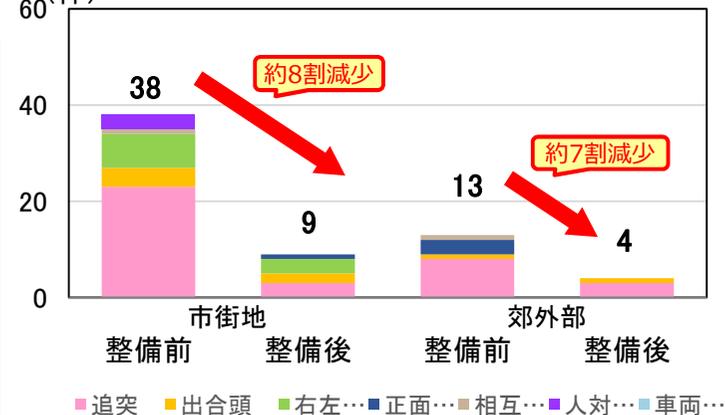
## (3) 事業効果の確認(道路交通の安全性向上)

- ・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。

【並行国道区間における死傷事故発生状況】

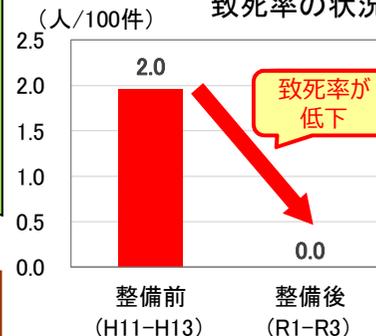


【沿道状況別 発生事故類型別件数】



出典：整備前：ITARDAデータ (H11-H13)、整備後：ITARDAデータ (R1-R3)  
※並行国道38号の集計値

【整備前後の並行国道区間の致死率の状況】



写真：旭川開発建設部

■ 地域の声 (R5.7 消防署職員)

・当該道路整備前は、国道が交差する新富交差点付近で事故が多く発生していましたが、大型物流車両等が富良野道路に転換したことで、市街地での事故が減少し、交通安全性の向上が図られています。

出典：整備前：ITARDAデータ (H11-H13)  
整備後：ITARDAデータ (R1-R3)  
※並行国道38号の集計値

# 3. 事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(主要な観光地への利便性向上)

- ・当該事業の周辺地域は、富良野市・美瑛町など年間約800万人が訪れる道内有数の観光地。特に富良野市は、夏期観光シーズンを中心にコロナ感染拡大前は年間約190万人が訪れ、近年はインバウンド観光客の増加に伴い、ホテル誘致等の受入環境整備が活発化。
- ・当該道路の整備により、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。

【観光入込客数上位10位(R1年度)】



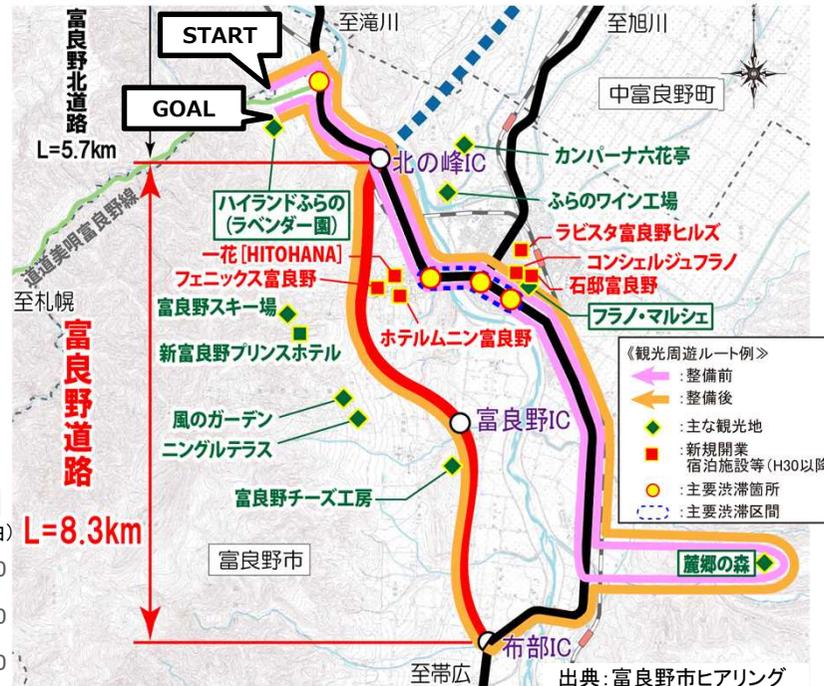
※富良野・美瑛観光圏：富良野市、美瑛町、上富良野町、中富良野町、南富良野町、占冠村  
出典：北海道観光入込客数調査

【富良野市の観光入り込み客数及び外国人宿泊延数の推移】

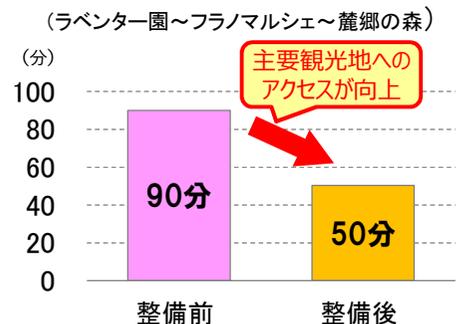


出典：北海道観光入込客数調査

【観光周遊ルート例】



【観光周遊ルート所要時間の変化】



出典：旭川開発建設部  
整備前：H26～H28 7月3連休のプロブデータ  
整備後：R2～R4 7月3連休のプロブデータ

### ■地域の声(R5.7 市役所職員)

- ・富良野市街地では夏期の観光シーズンの交通渋滞が激しく、住民の生活行動に影響が生じていました。富良野道路の整備により市内各観光地への観光交通や物流等の通過交通が分散し、生活の利便性向上が図られています。
- ・また、富良野道路の開通により、札幌方面から富良野チーズ工房やドラマのロケ地である布部駅・麓郷の森等への移動がしやすくなり、市内の主要な観光施設の周遊性が向上しています。

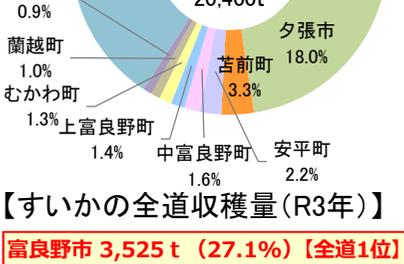
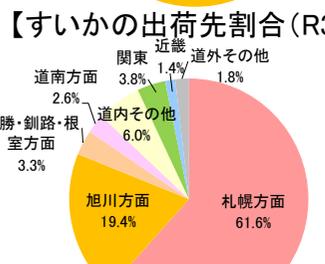
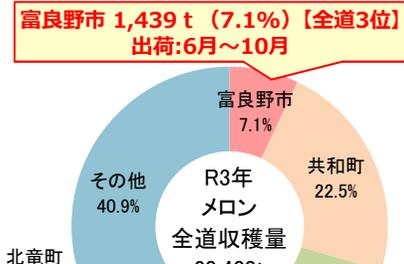
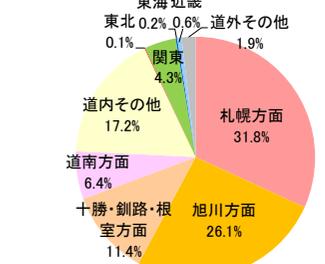
写真：旭川開発建設部

# 3. 事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(農産物の流通利便性向上)

- ・当該事業の周辺地域は、多種多様な青果物を道内外に供給する道内有数の農業地域。特に富良野市は、全道有数のメロンやスイカの産地で、夏期を中心に市内の集出荷場から道内外へ出荷。
- ・当該道路の整備により、夏期の混雑する市街地を回避した農産物輸送が可能となり、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、農産物の流通利便性が向上。

【主要な農産物の全道収穫量ランキング】 【札幌方面への農産物の輸送効率化の状況】 【メロンの出荷先割合(R3年)】 【メロンの全道収穫量(R3年)】

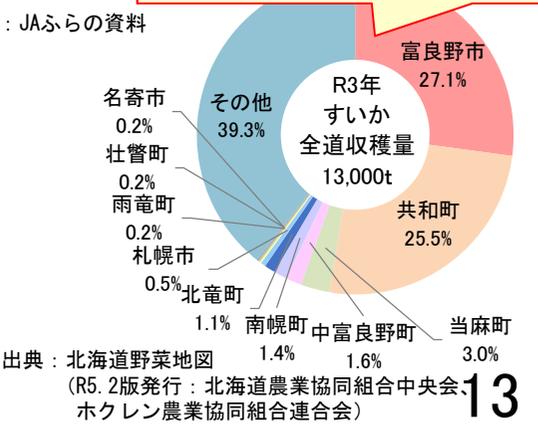
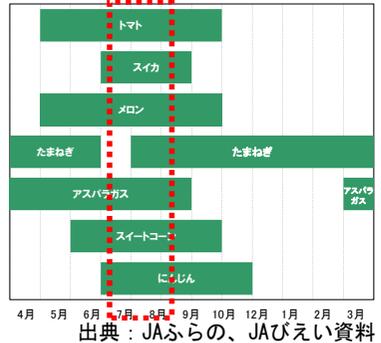


出典:北海道野菜地図(R5.2版発行:北海道農業協同組合中央会、出典:プローブデータ12時間平均所要時間(整備前:H28.7~8 整備後:R4.7~8)ホクレン農業協同組合連合会) ※集出荷場~道道美富良野線交差点間

**■ 地域の声 (R5.7 メロン生産者)**  
 ・島ノ下から扇山の農協集出荷場へ年間約4,000ケースのメロンを出荷しています。富良野道路開通前は市街部の混雑による輸送時間の増加で、着荷遅れや、2往復目の出荷時間の遅れ、圃場での作業量の減少など営農活動への影響は大きいものでした。富良野道路の利用による輸送時間の短縮で、これらの問題が解消され、出荷等の作業時間が確保されており、営農活動面での効果を実感しています。

**■ 地域の声 (R5.6 輸送会社職員)**  
 ・農協集出荷場から札幌方面へのメロンやスイカの輸送において、富良野道路の利用により、輸送の速達性が向上し、市内通過時間の短縮に加え、交差点が無く流入する車両がないことで輸送時の安全性向上や運転時のストレスが軽減されています。

【主要農産物の出荷シーズン】



# 3. 事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(救急搬送の安定性向上)

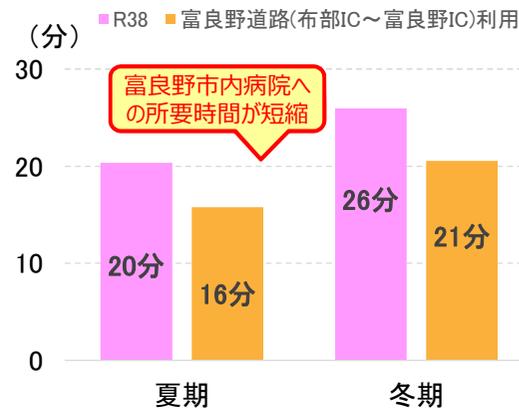
- ・南富良野町及び占冠村から、救急指定病院が立地し医療機関が多い富良野市への救急搬送件数は年間151件。富良野道路の開通後は、富良野道路を利用した搬送も実施。
- ・富良野市内の交通渋滞の緩和により、並行国道を利用した救急搬送の安全性や速達性が向上するとともに、富良野道路の利用により、救急搬送の安定性が向上。

【富良野市内病院への救急搬送実態】



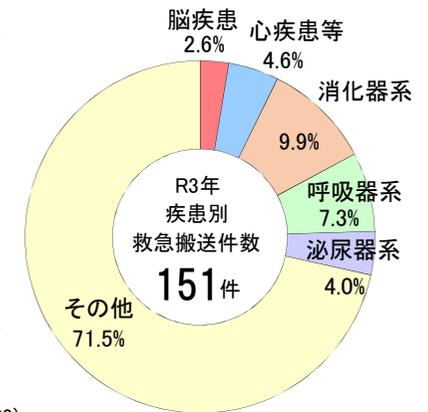
出典：富良野消防署ヒアリング

【富良野市内病院への所要時間短縮状況】



出典：全国道路・街路交通情勢調査(整備前:H27、整備後R3)  
 ※富良野消防署山部出張所~ふらの西病院間の算定  
 冬期速度：冬期低減率により算定  
 ※整備後は、布部IC~富良野ICを利用

【南富良野町・占冠村から富良野市内病院への疾患別救急搬送状況】



出典：富良野消防署ヒアリング

### ■地域の声(R5.7 消防署職員)

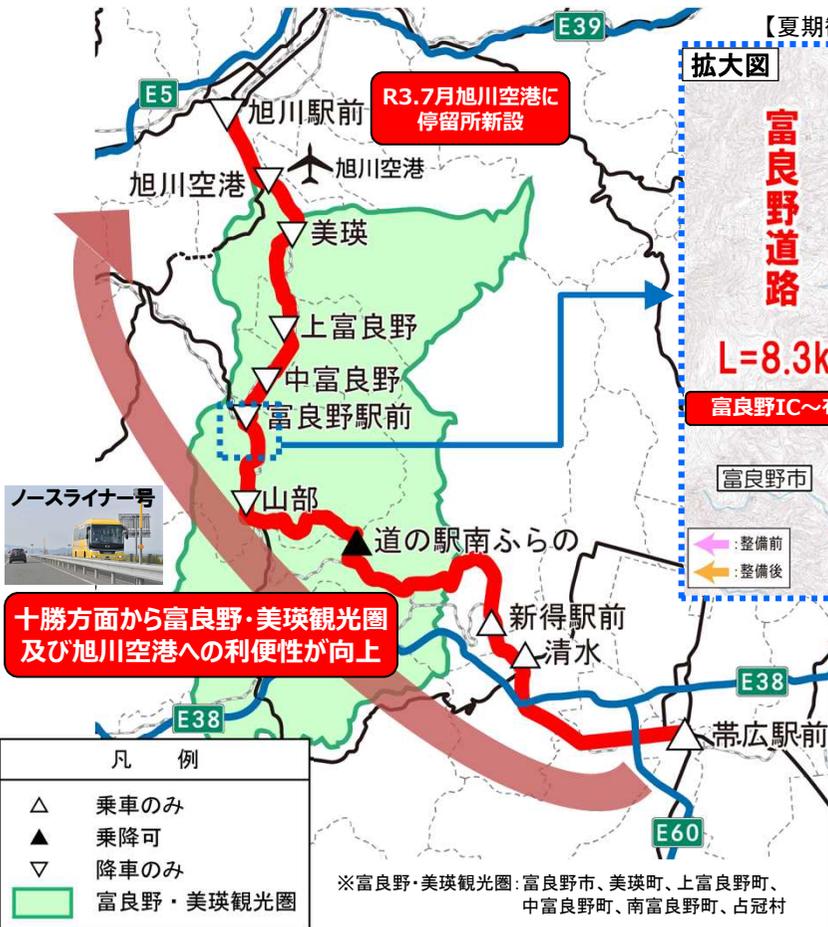
- ・富良野道路の開通により、物流車両等大型車の走行が減少し、かつ市内の交通混雑が緩和されたことで、救急車の要請先及び搬送先病院への緊急走行時の安全性、速達性が向上しています。
- ・また、ふらの西病院に搬送する際、富良野道路を利用することで、国道を走行するよりも数分の時間短縮が図られます。緊急走行時に、横からの車両侵入がないことで安全な走行ができる、信号交差点がないことにより交差点侵入時の減速の回避、それに伴う車両の揺れが軽減できる、路面状態が国道よりも良く安定した走行ができることで、搬送時の揺れや振動が軽減され、搬送中の患者への負担、救急搬送隊員への負担が少ない等の効果を感じています。

# 3. 事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(都市間バスの利便性向上)

- ・上川圏と十勝圏を結ぶ公共交通機関である都市間バス(6便/日運行)は、コロナ感染拡大前には年間約8千人が利用。帯広方面から富良野・美瑛観光圏への来道観光客向けのバス路線としても機能。
- ・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。

【ノースライナー号(帯広→旭川方面)の運行ルート・主な乗降停留所】



【夏期観光時期における所要時間の変化】



出典:プローブデータ(整備前:H27.7.20 16時台、整備後:R4.7.18 16時台)

【ノースライナー号の利用者数推移】



出典:バス会社調べ

※ R2-R3は新型コロナに伴う移動制限による減少

### ■地域の声(R5.6 バス会社職員)

- ・令和3年7月には、かねてより要望の大きかった旭川空港に乗り入れとなりました。
- ・空港乗り入れにより、通常であれば運行所要時間が増加することになりますが、富良野道路を利用することで、運行予定所要時間は従来と変わらず、運行の定時性の確保に寄与しているほか、渋滞時の運行遅延の短縮及び事故の多い並行国道を回避することで、運行の安全性が向上し、ドライバーの負担軽減が図られています。
- ・旭川空港に乗り入れることでハブとしての空港の利便性が高まり、トマムや新得、十勝方面からの富良野美瑛地区や旭川空港利用者の利便性が向上しています。

## 4. 費用対効果分析の要因の変化

### (1) 計画時との比較

	H21再評価時点 (計画時)	R5事後評価時点	備考 (計画時からの主な変更点)
事業諸元	L=8.3km	L=8.3km	
計画交通量	9,600~ 10,700台/日	8,700~ 10,100台/日	・将来交通需要推計の見直し H21再評価時：H17全国道路・街路交通情勢調査(フルネット) R5事後評価時：H27全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット)
事業完了年度	平成25年度	平成30年度	・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
総事業費	約284億円	約437億円	・トンネル掘削パターン及び湧水に伴うトンネル掘削補助工法の変更等による増加
総費用 C	約281億円 (基準年H21)	約680億円 (基準年R5)	※・総費用は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)したもの
総便益 B	約445億円 (基準年H21)	約693億円 (基準年R5)	※・総便益は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)したもの
費用対効果 B/C	1.6	1.02	・総費用の増及び交通量の減に伴う総便益の減

※計画交通量は、R12将来交通量(H21再評価)及びR22将来交通量(R5事後評価)の推計値

## 5. 今後の事業評価の必要性等

### ○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。

### ○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

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。

目的としている事業の効果が発現しており、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、本案を事後評価結果の案としてお諮りいたします。