

事後評価結果（平成23年度）

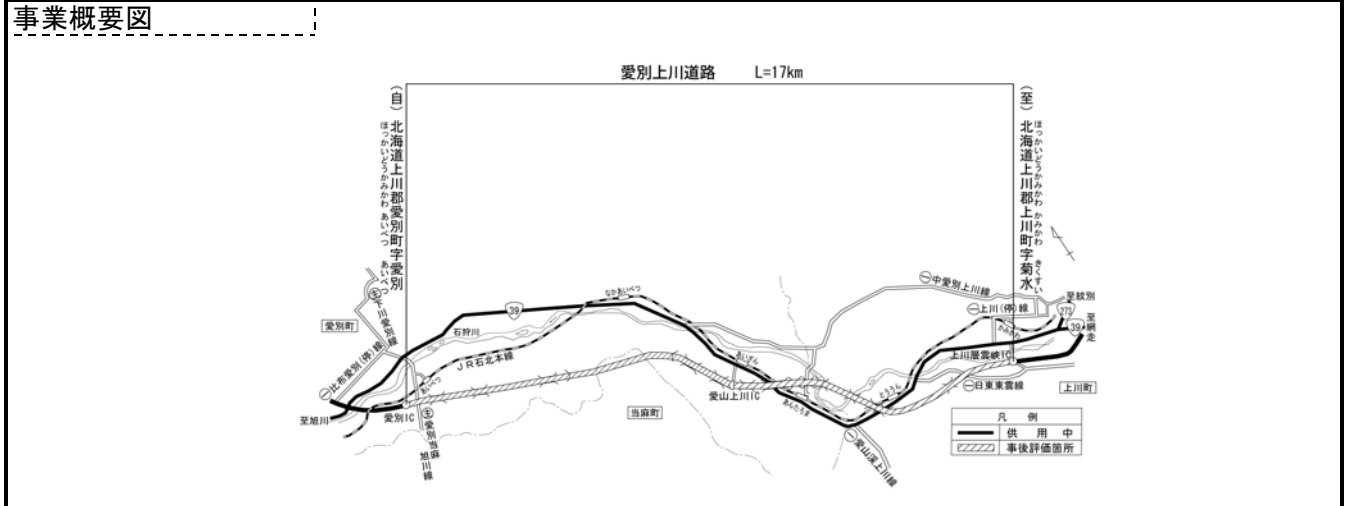
担当課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：後藤 貞二

事業名	旭川・紋別自動車道（一般国道450号） 愛別上川道路	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：北海道上川郡愛別町字愛別 至：北海道上川郡上川町字菊水	延長	17.0km		

事業概要
旭川・紋別自動車道は、北海道縦貫自動車道比布ジャンクションから分岐し、紋別市に至る延長約130kmの自動車専用道路であり、北海道縦貫自動車道と一体となって、道央圏・道北圏とオホーツク圏を結ぶ高規格幹線道路ネットワークを形成するものである。
このうち愛別上川道路は、愛別インターチェンジから上川層雲峡インターチェンジに至る延長17kmの事業である。

事業の目的・必要性
愛別上川道路は、高規格幹線道路ネットワークの拡充による拠点都市へのアクセス向上、物流効率化の支援、高次医療施設へのアクセス向上等を目的とした事業である。



事業の効果等	事業期間	事業化年度	H3年度	用地着手	H9年度	供用年	(当初)H18年度/—	変	動	1.0倍
		都市計画決定	—	工事着手	H10年度	(暫定/完成)	(実績)H18年度/—			
	事業費	計画時	(名目値) 472億円 / —	実績	(名目値) 472億円 / —			変	動	1.0倍
		(暫定/完成)	(実質値) 416億円 / —	(暫定/完成)	(実質値) 439億円 / —					
交通量	計画時	9,967 台/日		実績	7,235 / 2,961 台/日		変	動	102%	
(当該路線)	(供用前現道)			(当該路線/39号)						
旅行速度向上	45.0 → 69.6 km/h		交通事故減少		31.7 → 4.5 件/億台キロ					
	(供用前現道→当該路線)		(供用前年次)H2年度		(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)H19～21年平均値	
費用対効果分析結果 (当初)	B/C	—		総費用	— 億円		総便益	— 億円		基準年
				(事業費)	— 億円		(走行時間短縮便益)	— 億円		平成一年度
				(維持管理費)	— 億円		(走行経費減少便益)	— 億円		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C	2.1		総費用	703億円		総便益	1,511億円		基準年
				(事業費)	623億円		(走行時間短縮便益)	1,165億円		平成23年度
				(維持管理費)	80億円		(走行経費減少便益)	241億円		
事業遅延によるコスト増	費用増加額		30.2億円		便益減少額		-25.2億円			

事業遅延の理由

客観的評価指標に対応する事後評価項目

定性的な効果

- ①高規格幹線道路網の形成による、地域間交流の活性化
 - ・オホーツク圏と道北圏における拠点都市間の利便性向上及び地域間交流の活性化が図られた。

	<p>②救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性の向上が図られた。 <p>③農林水産物の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オホーツク管内で水揚げされた水産物の流通の利便性向上が図られた。 ・佐呂間町で生産された生体牛の流通の利便性向上が図られた。 ・遠軽町で製造される木製品の流通の利便性向上が図られた。 <p>④地域観光の振興に寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道央圏から道東圏の観光地への観光ツアーの連絡性向上や地域観光の振興に寄与した。 ・オホーツク圏の日帰り観光ツアーの連絡性向上や地域観光の振興に寄与した。 <p>⑤バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・札幌とオホーツク圏を結ぶ都市間バスの利便性向上が図られた。 <p>⑥走行の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和により、走行の安全性向上が図られた。 <p>⑦交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行現道の通過交通の分散により交通混雑が緩和され、定時性の確保や利便性の向上が図られた。 <p>⑧日常活動圏中心都市への連絡性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市である旭川市への連絡性向上が図られた。 <p>⑨CO₂排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車からのCO₂排出量9,005(t-CO₂/年)の削減が期待される。 <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。供用後、環境影響が生じる場合においては、専門家等の助言を踏まえ、適切な対応を図る。</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。なお、今後は以下に留意されたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 今後の道路事業における事後評価にあたっては、地域の特殊性や広域的な視点での整備効果をなお一層考察するなど、評価内容を充実されたい。 2. 現在進められている道路事業については、事業効果の早期発現のため、事業期間が延伸しないよう工程の管理に努めること。
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：愛別町・上川町）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時11.4千人(H2)→供用後7.9千人(H22)であり、減少傾向にある。(国勢調査) ・農業産出額は、事業化当時約41億円(H2)→供用後約42億円であり、ほぼ横ばい傾向にある。 (北海道農林水産統計年報) ・観光入込客数は、事業化当時約300万人(H2)→供用後約205万人(H22)であり、減少傾向にある。 (北海道観光入込客数調査)
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	<p>愛別上川道路の整備により、拠点都市へのアクセス向上、物流効率化の支援、高次医療施設へのアクセス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>事業評価手法においては、ネットワーク形成による効果や地域の特殊性を考慮した便益についても評価すべきとの意見もあることから、現時点で定量化できていない効果の定量化についても、引き続き検討する。</p> <p>また、これと併せ、同種事業の計画・調査のあり方についても検討する。</p>
特記事項	<p>-----!</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。