

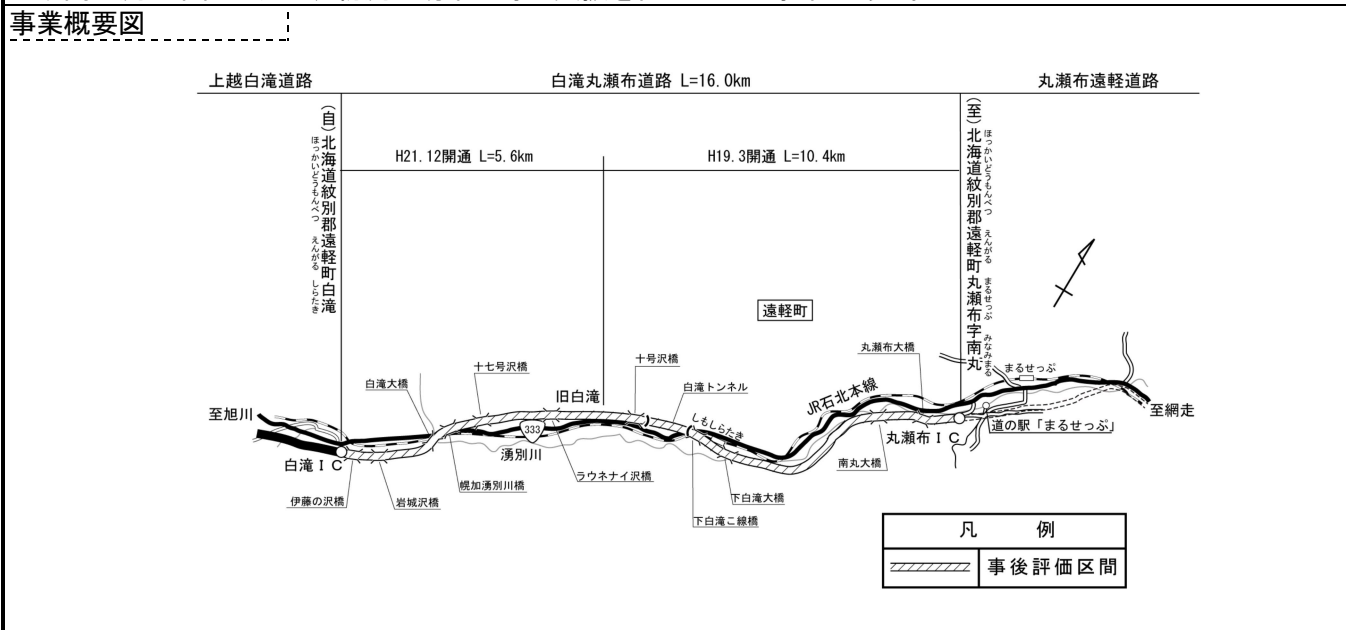
## 事後評価結果（平成26年度）

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

<b>事業名</b> あきひかわ もんべつ 旭川・紋別自動車道 しらたきまるせつぶ 一般国道450号 白滝丸瀬布道路	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局	<b>起終点</b> 自：北海道紋別郡遠軽町白滝 至：北海道紋別郡遠軽町丸瀬布字南丸 延長 16.0km
--	---------------------	--------------------------------	--

**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。このうち白滝丸瀬布道路は、遠軽町白滝から丸瀬布字南丸に至る延長16.0kmの事業である。

**事業の目的・必要性**  
 白滝丸瀬布道路は、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。



<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度： H6年度 都市計画決定： - 年度	用地着手： H10年度 工事着手： H11年度	供用年： (当初)H20年度/- (暫定/完成) (実績)H21年度/-	変動	1.1倍
	<b>事業費</b>	計画時 (名目値) 385億円/- (暫定/完成) (実績値) 345億円/-	実績 (名目値) 506/-億円 (暫定/完成) (実績値) 460/-億円		変動	1.3倍
	<b>交通量</b>	計画時 (現道333号) 1,377 台/日	実績 (現道333号/当該路線) 706/3,615 台/日		変動	313.8%
<b>旅行速度向上</b>		44.7 → 69.7/88.9 km/h (開通前現道333号→開通後現道： (開通前年次) H17年 (開通後年次) H22年)		<b>交通事故減少</b>		36.0 → 7.8/1.6 件/億台km (開通前現道333号→開通後現道： (開通前年次) H16~18年平均値 (開通後年次) H22~24年平均値)
<b>費用対効果分析結果 (当初)</b>		B/C : 4.3	総費用 : 329億円 (事業費 : 289億円 維持管理費 : 40億円)	総便益 : 1,417億円 (走行時間短縮便益 : 1,177億円 走行経費減少便益 : 188億円 交通事故減少便益 : 53億円)	基準年 : 平成15年	
<b>費用対効果分析結果 (事後)</b>		B/C : 1.9	総費用 : 686億円 (事業費 : 639億円 維持管理費 : 47億円)	総便益 : 1,271億円 (走行時間短縮便益 : 1,022億円 走行経費減少便益 : 171億円 交通事故減少便益 : 78億円)	基準年 : 平成26年	
<b>事業遅延によるコスト増</b>		費用増加額 : 137億円		便益減少額 : 62億円		

事業遅延の理由

本事業は、平成6年度に事業化され、平成11年度に工事着手し、平成20年度の完了を目指していましたが、工事の進捗に伴いトンネルパターンの変更や法面对策工の変更、重金属対策等が発生し、調査や施工等に時間を要したことにより、事業が遅延したものである。

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

- ①主要都市間の利便性向上
  - ・旭川市と遠軽町の所要時間が11分短縮され、主要都市間の利便性が向上。
- ②水産物の流通利便性向上
  - ・オホーツク圏と道央、道外の大消費地市場を結ぶ速達性、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。
- ③生体牛の流通利便性向上
  - ・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。
- ④木材、木製品の流通利便性向上
  - ・安定性、安全性の高い輸送が可能となり、木製品流通利便性が向上。
- ⑤道路交通の安全性向上
  - ・交差点の回避や無理な追い越し防止が可能となり、現道の死傷事故件数が9割減少した。また、ロードキル件数も約6割減少し、事故による損失が約600万円/年回避されるなど道路交通の安全性が向上。
- ⑥救急搬送の速達性及び安定性向上
  - ・高速性に優れ、安定した輸送ルートが確保されたことから、高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性が向上。
- ⑦オホーツク圏への観光利便性の向上
  - ・年間を通じて移動時の速達性、安全性の向上などにより、観光消費額が約11億円増加すると試算されるなど観光地への利便性が向上。
- ⑧日帰り観光の利便性向上
  - ・移動時間が短縮されて、出発時間を遅らせたり、発着箇所を増設したりしても、観光地での十分な滞在時間が確保できるなど、日帰り観光ツアーの利便性が向上。
- ⑨道の駅来訪者の増加による観光活性化
  - ・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。
- ⑩バスの利便性向上
  - ・所要時間が短縮されるなど、バス利用者の利便性が向上。

その他評価すべきと判断した項目

特になし

事業による環境変化

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。

その他評価すべきと判断した項目

特になし

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。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

●人口・産業等の社会経済情勢の変化 (対象地域：遠軽町)

- ・人口は、事業化当時2.7万人(H2)→開通後2.2万人(H22) (国勢調査)
- ・建設従業者数は、事業化当時1,554人(H3)→開通後771人(H24) (経済センサス)
- ・医療・福祉従業者数は、事業化当時1,002人(H6)→開通後1,492人(H24) (経済センサス)

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

白滝丸瀬布道路の整備により、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、地域間交流の活性化及び物流の効率化など、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。

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。

計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

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。

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。