

## 事後評価結果（平成20年度）

担 当 課：北海道開発局建設部道路計画課

担当課長名：桜田 昌之

<b>事業名</b> ふかがわ るもい 深川・留萌自動車道（一般国道233号） ふかがわぬまた 深川沼田道路	<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：北海道深川市深川町字メム 至：北海道雨竜郡沼田町字北 竜	<b>延長</b> 15.6 km	

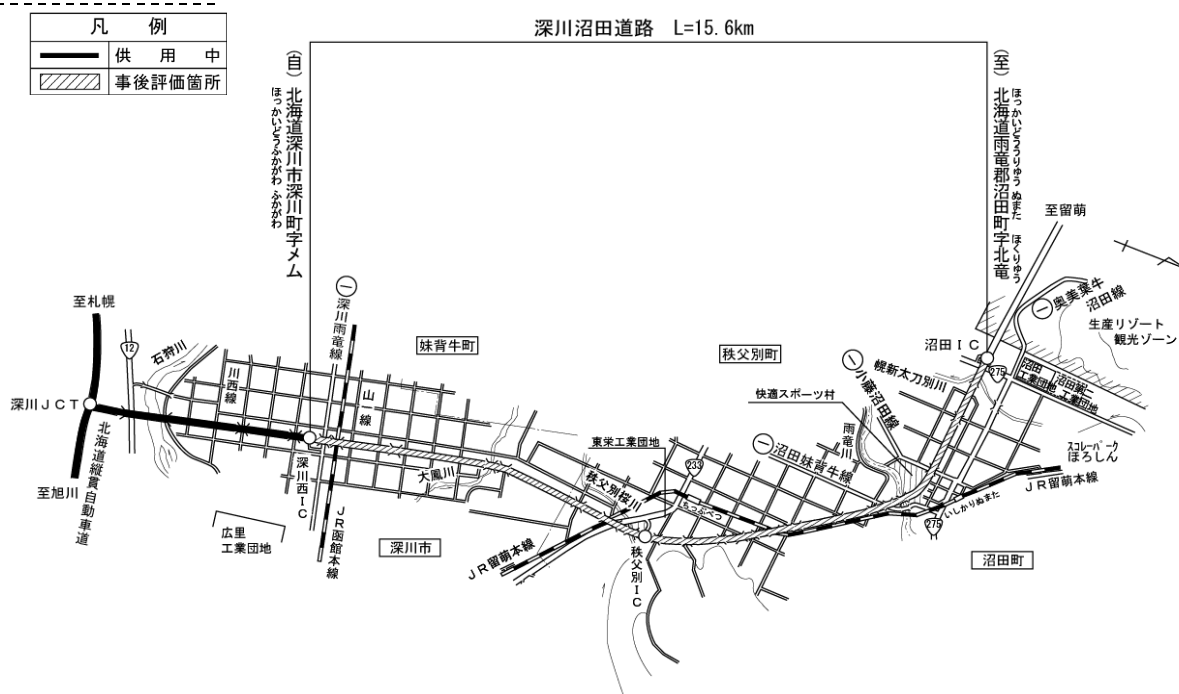
### 事業概要

深川・留萌自動車道は、深川市から秩父別町、沼田町、北竜町を結び留萌市に至る延長50kmの高規格幹線道路（一般国道自動車専用道路）であり、高速交通ネットワークの拡充により、近隣主要都市間の連携強化、高次医療機会の支援を図るものである。このうち深川沼田道路は、深川西ICから沼田町に至る延長15.6kmの事業である。

### 事業の目的・必要性

深川沼田道路は、高速性・定時性・安全性の確保によって近隣主要都市間の物流の効率化を支援し、地域の自立発展を支えるとともに高次医療機会の支援を目的とするものである。

### 事業概要図



<b>事業の効果等</b>	<b>事業期間</b>	事業化年度	H元年度	用地着手	H4年度	供用年	(当初)	H15年度 / -	<b>変</b>	<b>動</b>	
		都市計画決定	なし	工事着手	H5年度	(暫定/完成)	(実績)	H15年度 / -	1.0倍		
	<b>事業費</b>	計画時	(名目値)	721.7億円 / -	実績	(名目値)	784.8億円 / -		1.1倍		
		(暫定/完成)	(実質値)	643.4億円 / -		(暫定/完成)	(実質値)	712.8億円 / -			
	<b>交通量</b>	計画時	実績						1.0倍		
	(当該路線)	(供用前現道)	6,787 台/日			(当該路線/233号)		2,824 / 3,980台/日			
	<b>旅行速度向上</b>	46.0 → 64.2 km/h			<b>交通事故減少</b>		44.0 → 33.1 件/億台キロ				
	(供用前現道→当該路線)	(供用前年次) H6年度 (供用後年次) H17年度			(供用前現道→供用後現道)		(供用前)H8~9平均値 (供用後)H16~17平均値				
	<b>費用対効果分析結果</b>	B/C	総費用			総便益			基準年		
	(事後)	1.1	1,101億円 (事業費: 1,050億円 維持管理費: 50億円)			1,164億円 (走行時間短縮便益: 999億円 走行経費減少便益: 107億円 交通事故減少便益: 59億円)			平成20年		
	<b>事業遅延によるコスト増</b>	費用増加額			便益減少額						
		93億円			- 億円						
	<b>事業遅延の理由</b>										
	軟弱地盤箇所における対策などによる										

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は、留萌圏の拠点都市である留萌市と道央圏・道北圏の拠点都市の札幌市・旭川市とを連絡する高規格幹線道路「深川・留萌自動車道」の一部を構成する。</li> </ul> </li> <li>●当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する <ul style="list-style-type: none"> <li>・留萌地方生活圏の中心都市である留萌市と、深川地方生活圏の中心都市である深川市、札幌市・旭川市とのアクセス性向上が図られた。</li> </ul> </li> </ul> <p>【所要時間】留萌市～旭川市（供用前）115分 →（供用後）110分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線の整備により、輸送時間短縮・定時性が確保され、水産物及び農産物の流通の利便性向上が図られた。</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">他7項目について効果の発現が見られる。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●人口・産業等の社会経済情勢の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線3市町の人口は減少傾向にある 3市町計 40千人(H2)→33千人(H17) 国勢調査</li> <li>・沿線3市町の観光入込客数は、H15年を境に増加 沿線3市町 1,311千人(H11)→1,537千人(H15)→1,506千人(H19) 北海道観光入込客数調査</li> </ul> </li> </ul>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>深川沼田道路の整備により、高速交通ネットワークが拡充し、近隣主要都市間のアクセス性など、整備に伴う効果が発現されており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>また、改善の必要性はないが、今後も交通状況等について把握し、利用しやすい道路環境の確保や適切な維持管理をの実施し、そのコスト縮減に努める。</p>
	<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> <p>特に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>
	<p>特記事項</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の。