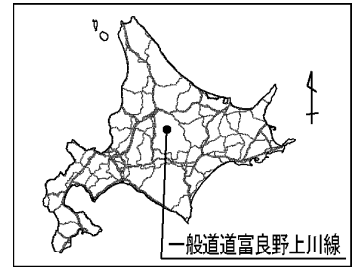
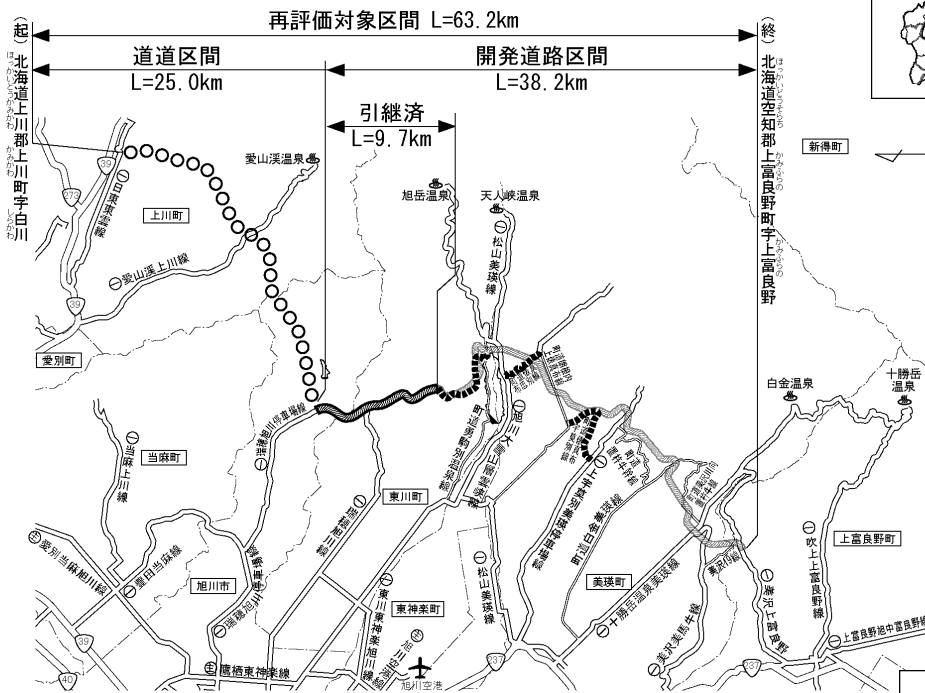


## 再評価結果（平成17年度事業継続箇所）

担当課：北海道開発局建設部道路計画課  
担当課長名：西村 泰弘

<b>事業名</b> 一般道道 <small>ふらのかみかわ</small> 富良野上川線	<b>事業区分</b> 地方道	<b>事業主体</b> 国土交通省	<b>事業主体</b> 北海道開発局
<b>起終点</b> 自： <small>ほっかいどうかみかわかみかわあざしらかわ</small> 北海道上川郡上川町字白川 至： <small>もろちかみふらのあざかみふらの</small> 空知郡上富良野町字上富良野	<b>延長</b>		63.2km
<b>事業概要</b> 富良野上川線は上川町と富良野市を結ぶ延長8.7kmの一般道道です。このうち旭川市東旭川町瑞穂から上富良野町字上富良野までの延長約3.8kmが開発道路指定区間となっています。 本路線の整備は、交通不能区間を解消し、沿線地域間の連携・活性化に寄与するとともに、路線沿線に位置する観光拠点や地域プロジェクトを有機的に連絡することにより、新たな広域観光周遊ルートの形成に貢献します。			
<b>S61年度事業化</b>		一年度都市計画決定	S61年度用地着手
<b>全体事業費</b> 約828億円		<b>事業進捗率</b> 11%	<b>供用済延長</b> 9.7km
<b>計画交通量</b> 1,300台/日			
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (事業全体) 0.4 (残事業) 0.4	<b>総費用</b> (残事業)/事業全体 390/520億円 〔事業費：381/509億円〕 維持管理費：9/11億円	<b>総便益</b> (残事業)/事業全体 150/184億円 〔走行時間短縮便益：154/183億円〕 〔走行費用減少便益：-3/1億円〕 〔交通事故減少便益：-1/0億円〕
<b>感度分析の結果</b> 事業全体について感度分析を実施 交通量変動：B/C = 0.4 (交通量+10%) B/C = 0.3 (交通量-10%) 事業費変動：B/C = 0.3 (事業費+10%) B/C = 0.4 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C = 0.2 (事業期間+20%) B/C = 0.4 (事業期間-20%)			
<b>事業の効果等</b> ・物流効率化の支援（農林産品の流通の利便性向上が見込まれる） ・国土・地域のネットワークの構築（現道等における交通不能区間を解消する） 他3項目に該当			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 沿線自治体からは、路線の整備要望が出されているものの、「国の財政状況は地方同様厳しい中にあり、費用対効果など全線整備が困難なことは理解できる。このため、代替案を含め事業継続を要望する」との意見が出されている。また、北海道からは「当路線の事業執行上の課題及び現在の事業の進捗状況等を勘案すると、当初計画通りに事業を行うことは困難と考えられることから、整備区間は費用対効果の得られる未開削区間を基本とし、代替案による整備もやむを得ない」との意見が出されている。			
<b>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</b> ・高規格幹線旭川紋別自動車道旭川JCTから愛山上川ICまでの延長20kmが供用されている。 ・北海道縦貫自動車道岩見沢ICから士別剣淵ICまでの延長138kmが供用されている。 ・地域高規格道路旭川十勝道路の富良野道路が整備中である。 ・平成18年度の完成に向け、忠別ダムの整備が進められている。			
<b>事業の進捗状況、残事業の内容等</b> 現在まで9.7kmを北海道に引き継いでいる。			
<b>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</b> 残区間は、急峻な山岳地や河川を通過するため複数の大規模構造物の整備が必要であり、事業量が多いため、冬期の積雪により施工期間が限定されるなどの現地条件を勘案すると、残り区間の完成には最短でも約30年以上の期間が想定される。			
<b>施設の構造や工法の変更等</b> 本路線については、事業規模見直し整備による可能性として、旭川市から放射状に伸びている道道までの事業区間の見直しを検討、1.5車線の整備の検討を行ったところ、整備済区間から一般道道上宇莫別美瑛停車場線までの区間12.8kmの1.5車線の整備で費用対効果が1.0以上の結果が得られた。			
<b>事業規模見直しによる費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b> (残事業) 1.2	<b>総費用</b> (残事業) 16億円 〔事業費：14億円〕 維持管理費：2億円	<b>総便益</b> (残事業) 20億円 〔走行時間短縮便益：20億円〕 〔走行費用減少便益：-1億円〕 〔交通事故減少便益：0億円〕
<b>対応方針</b> 見直し継続。 今後、費用対効果が得られる1.5車線整備区間について、本来管理者である北海道と調整を図りながら整備を進めることとする。また、未着手となっている他の区間の整備は行わない。			
<b>対応方針決定の理由</b> 本路線は残事業が多く、事業の長期化が予想されることや費用対効果が得られないこと等から現計画による路線全体の整備は行わないこととする。しかし、事業区間見直し整備の可能性において、完成区間から道道上宇莫別美瑛停車場線までの区間をローカルルール導入による1.5車線整備に事業規模を見直すことで、旭川都市圏から放射状に伸びた複数の既存道道を連絡することにより、忠別ダム周辺整備計画等の各種プロジェクト支援や農業振興への寄与等、様々な整備効果が見込まれることから費用対効果が得られる結果となった。			

# 事業概要図



凡 例	
	供 用 中
	再 評 価 箇 所
	う ち 引 継 済
	う ち 計 画 区 間
	う ち 見 直 し の 可 能 性

※ 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。