

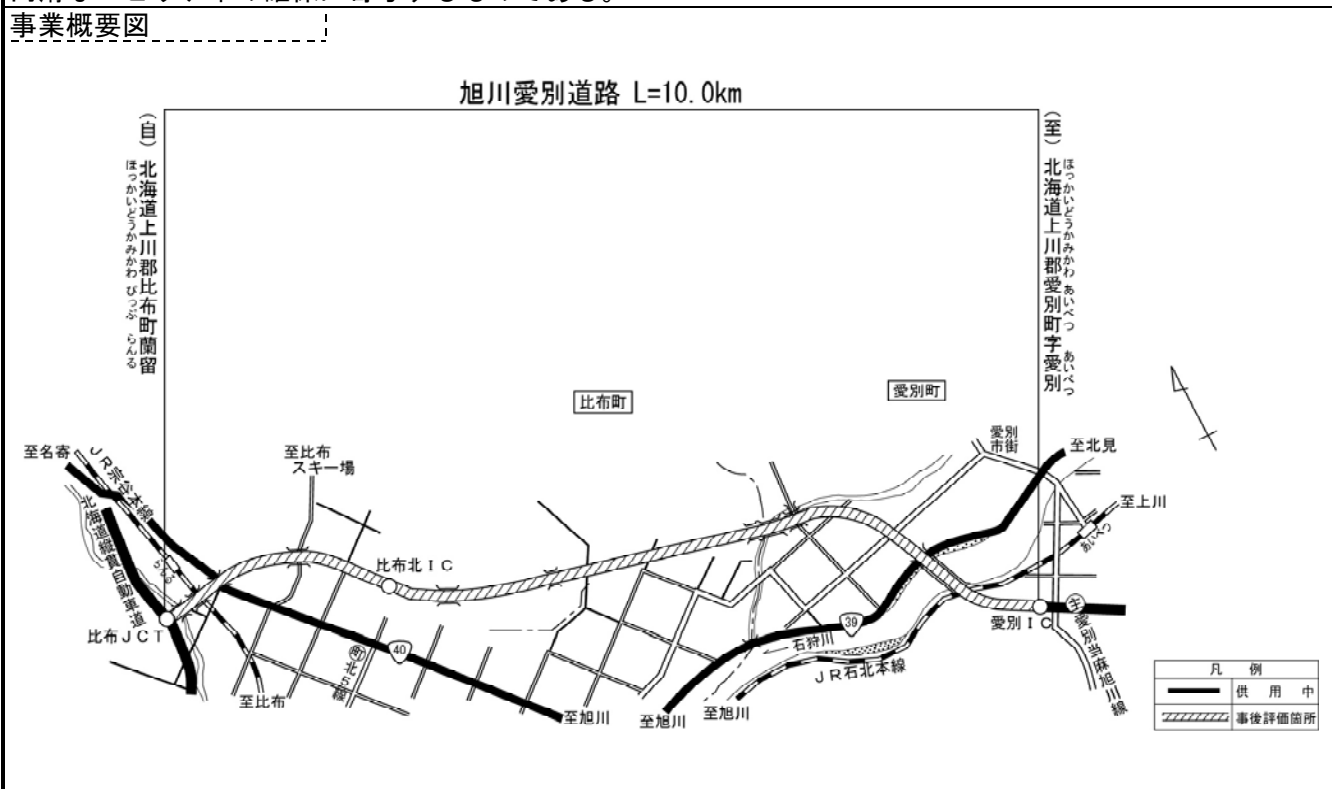
## 事後評価結果（平成20年度）

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

事業名 旭川・紋別自動車道（一般国道450号） 旭川愛別道路	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：北海道上川郡比布町蘭留 至：北海道上川郡愛別町字愛別	延長 10.0km	

**事業概要**  
 旭川・紋別自動車道は、北海道縦貫自動車道比布JCTから、紋別市に至る延長約130kmの自動車専用道路であり、道央圏・道北圏とオホーツク圏を結ぶ高速交通ネットワークを形成する。このうち旭川愛別道路は、比布JCTから愛別ICに至る延長約10.0kmの事業である。

**事業の目的・必要性**  
 旭川愛別道路は、国土・地域ネットワークの構築により、物流の効率化、個性ある地域の形成、および円滑なモビリティの確保に寄与するものである。



<b>事業の 効果等</b>	事業期間	事業化年度	用地着手	供用年	変動
		H元年度 都市計画決定 一年度	H4年度 工事着手	(当初)H12/一年度 (暫定/完成) (実績)H15/一年度	1.3倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	実績 (暫定/完成)		変動
	交通量 (当該路線)	計画時 (供用前現道)	実績 (当該路線/国道39号)		1.2倍
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	52.7 → 66.3km/h (整備前年次)H11年度 (整備後年次)H17年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	13.5 → 10.9件/台台口 (整備前年次)H14~15年平均値 (整備後年次)H17~18年平均値	変動
	費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.1	総費用 592億円 (事業費:559億円 維持管理費:32億円)	総便益 675億円 (走行時間短縮便益:574億円 走行経費減少便益:68億円 交通事故減少便益:33億円)	1.1倍
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	98.2億円	便益減少額	68.4億円

**事業遅延の理由**  
 本事業は平成元年度に事業化、平成5年度に工事に着手し、平成12年度末の供用を目指していたが、事業区間において用地取得に時間を要したことにより事業が遅延したものである。

	<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</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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・旭川愛別道路は、旭川圏の拠点都市である旭川市と紋別圏の拠点都市である紋別市を新たに連絡する高規格幹線道路「旭川・紋別自動車道」の一部を構成し、日常活動圏の中心都市である旭川市と遠軽町を經由し紋別市、北見市を結ぶルートを構成する。</li> </ul> </li> <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>・当該事業の整備により、オホーツク圏と道内・道外の大消費地市場等との高速交通体系が強化され、農水産物流通の利便性向上が図られた。</li> </ul> </li> <li>●I C等から主要な観光地へのアクセス向上による効果 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業の整備により、道央圏とオホーツク圏の観光地を結ぶ高速ネットワークの形成が促進され、日帰り観光の利便性の向上が図られた。また、沿線にある主要な観光地へのアクセス性が向上し、地域の観光振興に寄与している。</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: right;">他6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>
<p>事業による環境変化</p>	<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>・人口は沿線自治体（愛別町・比布町）、網走支庁とも減少している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>【沿線自治体】 9,739人（H2国勢調査）→ 8,079人（H17国勢調査）</li> <li>【網走支庁】 354千人（H2国勢調査）→ 325千人（H17国勢調査）</li> </ul> </li> <li>・農業産出額は沿線自治体（愛別町・比布町）で減少傾向、網走支庁で増加傾向となっている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>【沿線自治体】 約609千万円（H2北海道農林水産統計）→ 約526千万円（H18北海道農林水産統計）</li> <li>【網走支庁】 約1,597億円（H2北海道農林水産統計）→ 約1,711億円（H18北海道農林水産統計）</li> </ul> </li> <li>・観光入込客数は沿線自治体（愛別町・比布町）、網走支庁とも減少している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>【沿線自治体】 約483千人（H11北海道観光入込客数調査）→ 約307千人（H19北海道観光入込客数調査）</li> <li>【網走支庁】 約11,978千人（H11北海道観光入込客数調査）→ 約9,250千人（H19北海道観光入込客数調査）</li> </ul> </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>旭川愛別道路の整備により、北海道縦貫自動車道との接続による広域交通条件の向上、農水産品物流の効率化、広域観光ルートの形成など、整備に伴う効果が発現されている。</p> <p>よって、今後の事後評価の必要性はない。また、改善措置の必要性はないが、今後も利用しやすい道路環境の確保に努め、適切な維持管理を実施し、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。