

あさひかわ もんべつ  
旭川・紋別自動車道  
(一般国道450号)  
あさひかわ あいべつ  
旭川愛別道路

事後評価結果準備書説明資料

平成20年度

北海道開発局

## 目 次

1 . 事業の概要 . . . . .	1
( 1 ) 目的 . . . . .	1
( 2 ) 計画の概要 . . . . .	3
( 3 ) 経緯 . . . . .	4
2 . 社会経済情勢の変化 . . . . .	5
3 . 事業の投資効果等 . . . . .	11
4 . 事業の効果の発現状況 . . . . .	16
5 . 今後の事後評価の必要性 . . . . .	28
6 . 改善措置の必要性 . . . . .	28
7 . 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 . . . . .	28

## 1 . 事業の概要

### ( 1 ) 目的

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の一般国道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速交通ネットワークを形成しています。

このうち旭川愛別道路は、旭川・紋別自動車道の一部を形成する比布ジャンクションから愛別インターチェンジに至る延長約10.0kmの区間であり、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道路です。

# 位置図



# 事業概要図



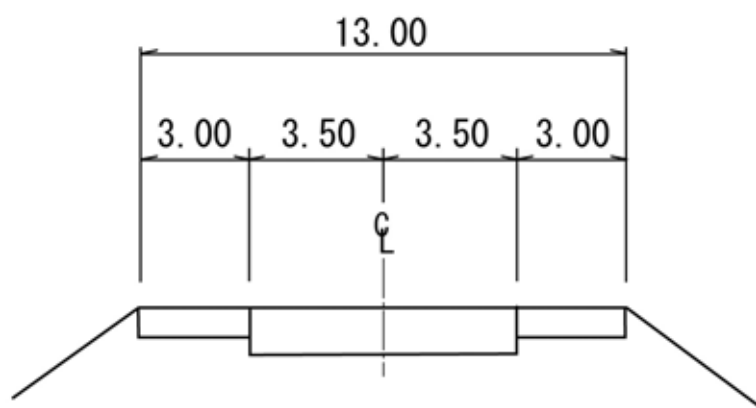
## ( 2 ) 計画の概要

起点	ほっかいどうかみかわ びっぶ らんる 北海道上川郡比布町蘭留
終点	ほっかいどうかみかわ あいべつ あいべつ 北海道上川郡愛別町字愛別
計画延長	1 0 . 0 k m
幅員	1 3 . 0 m
構造規格	1 種 2 級
設計速度	1 0 0 k m / h
車線	暫定 2 車線
事業主体	北海道開発局

### 横断図

暫定 2 車線

( 単位 : m )



( 3 ) 経緯

平成 元 年度	環境影響評価手続完了 事業化
平成 4 年度	用地補償着手
平成 5 年度	工事着手
平成 1 5 年度	完成供用

## 2. 社会経済情勢の変化

### 事業周辺地域の状況

当該事業は上川郡愛別町、上川郡比布町に位置し、北海道縦貫自動車道比布ジャンクションに接続しています。

この区間は上川圏域およびオホーツク圏域の産業道路として、道内の物流拠点である苫小牧港へのアクセス道路としての側面を持っているとともに、オホーツク圏域の観光振興に寄与するものと考えられます。

よって、ここでは、事業区間に位置する自治体（愛別町、比布町）、背後圏（網走支庁）および北海道を対象に照査し、広域物流や観光振興の観点からも交通情勢の変化を見てみます。

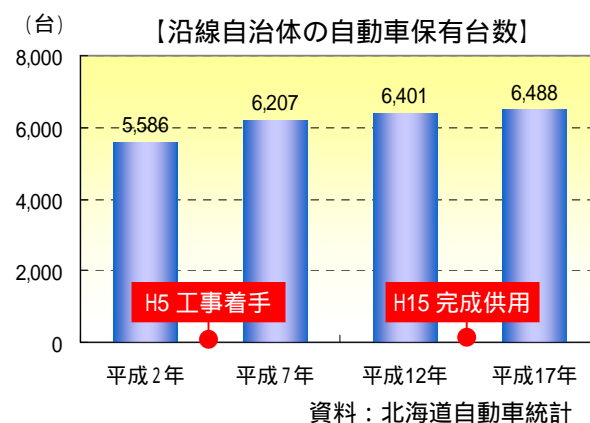
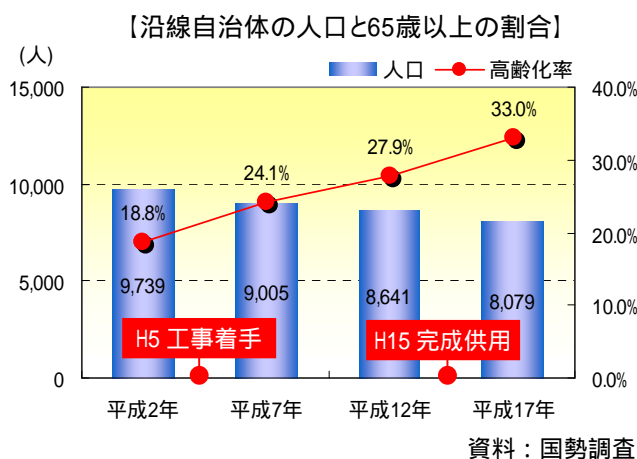


## 地域の人口及び自動車保有台数

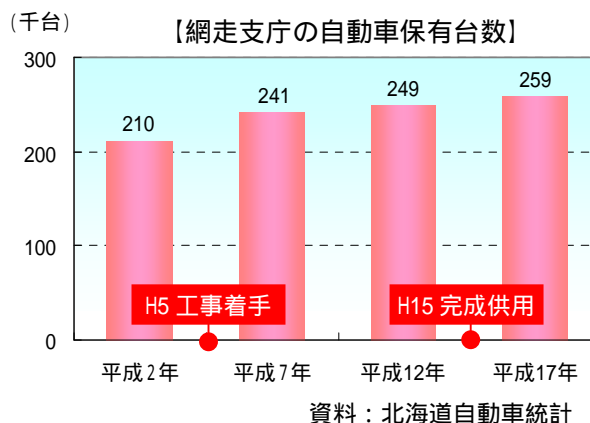
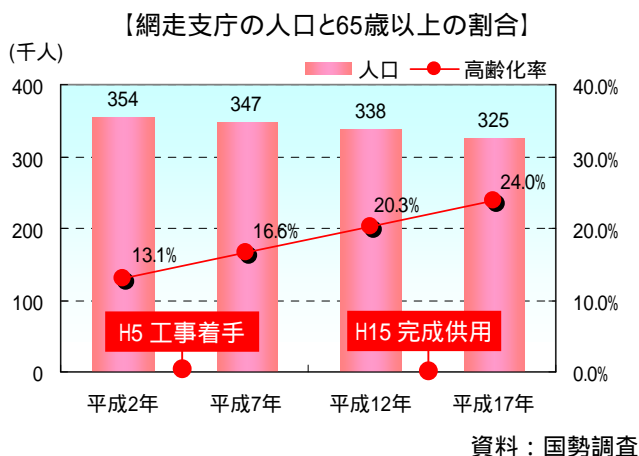
沿線自治体（愛別町・比布町）および、当該路線の背後圏である網走支庁の人口は、ともに減少傾向となっており、一方で高齢化は、全道的な傾向と同様に進行しています。

沿線自治体および網走支庁の自動車保有台数は、全道的な傾向と同様に年々増加しています。

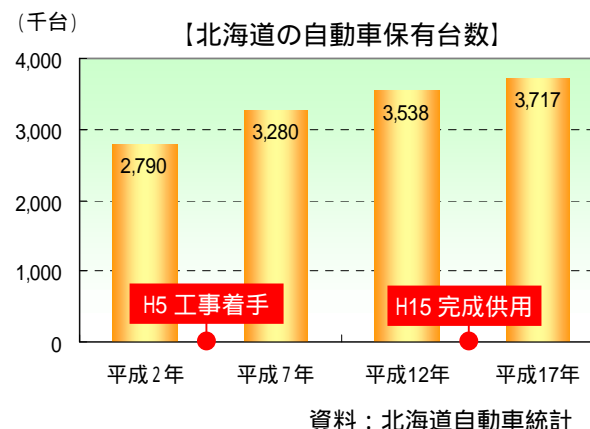
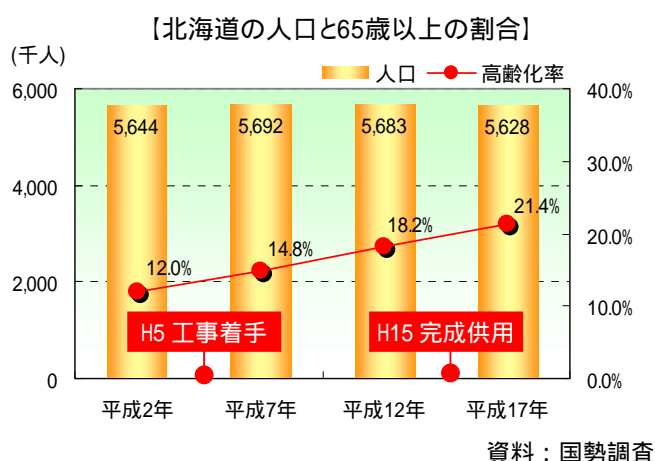
### 沿線自治体（愛別町・比布町）



### 網走支庁



### 北海道





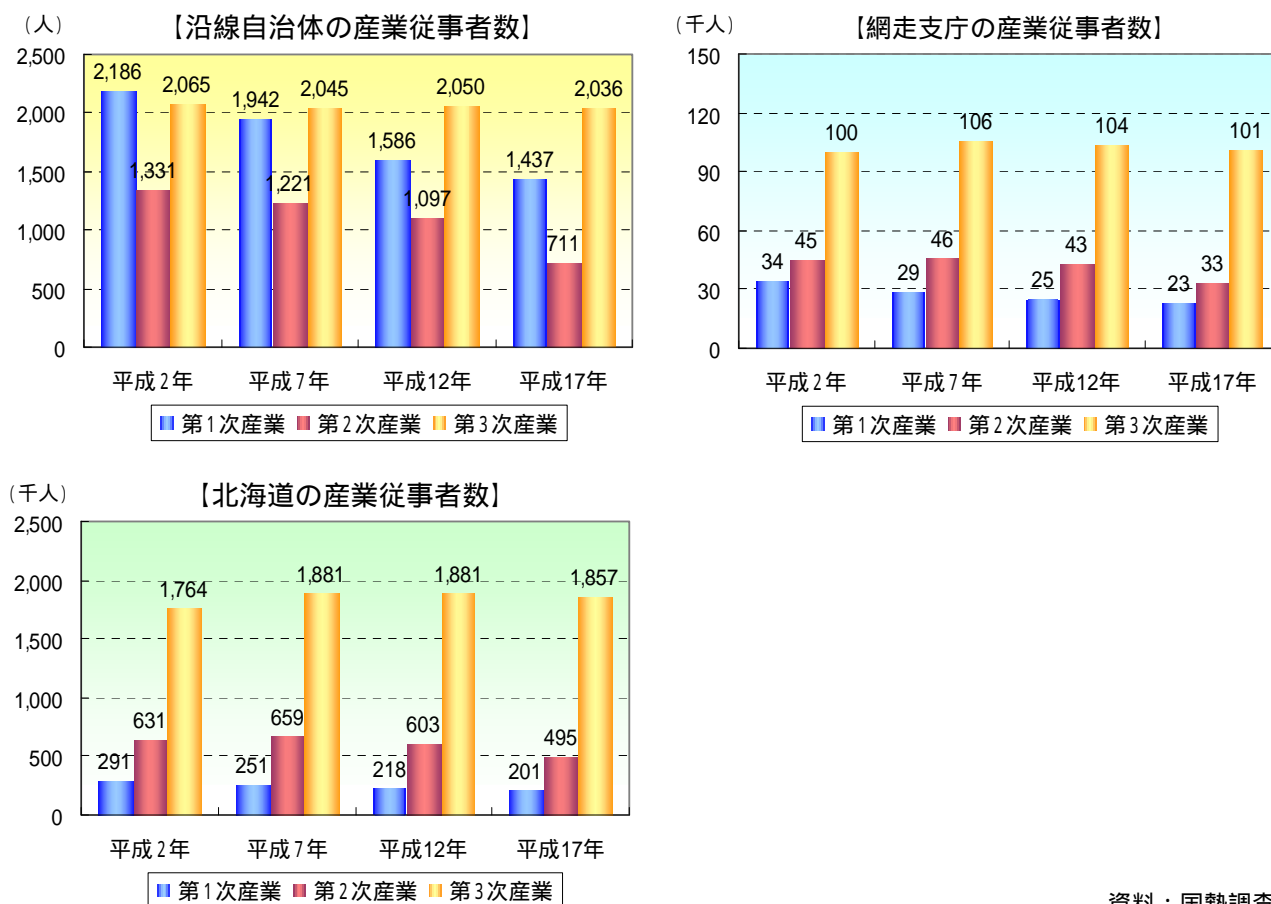
## 地域の産業の状況

### 1) 地域の産業構造

沿線自治体（愛別町・比布町）および、当該路線の背後圏である網走支庁では、第3次産業の従事者数が多くなっていますが、その割合は全道平均に比べ、低くなっています。

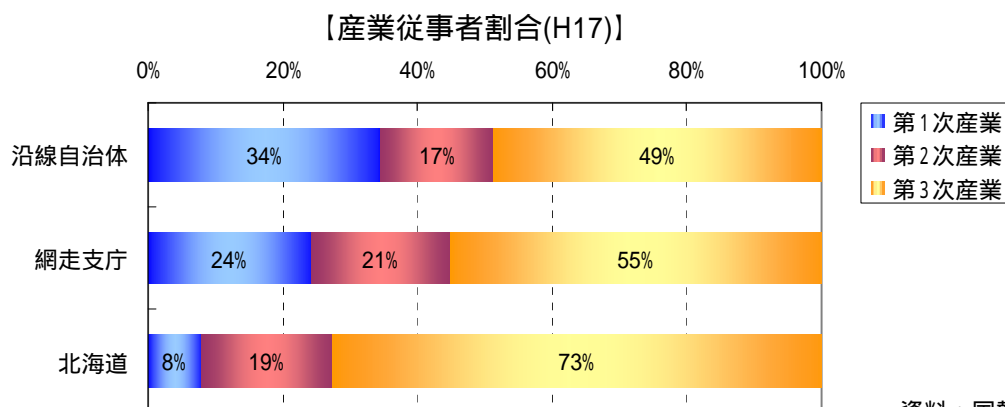
一方、第1次産業の従事者数は、年々減少傾向となっていますが、その割合は全道平均に比べ、高くなっています。

### 産業従事者数の推移



資料：国勢調査

### 産業従事者割合（全道比較）

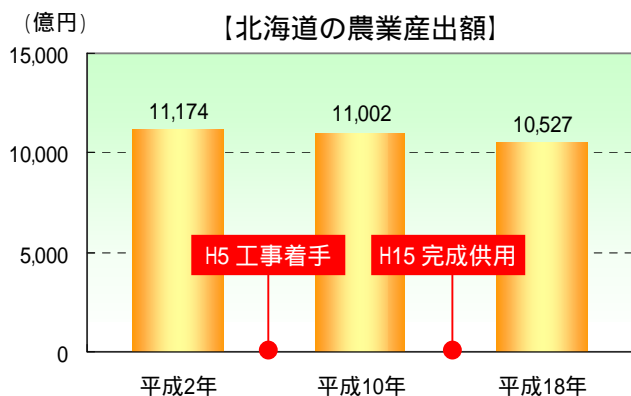
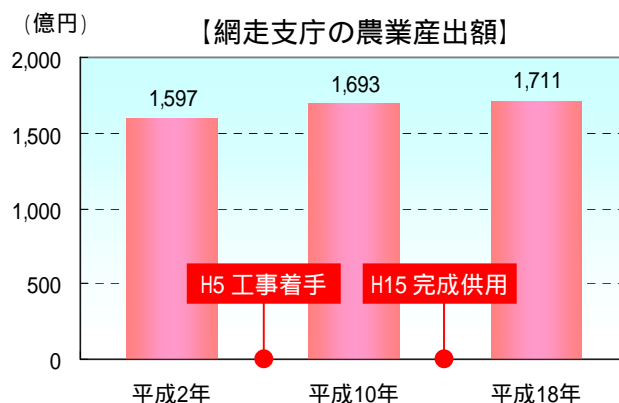
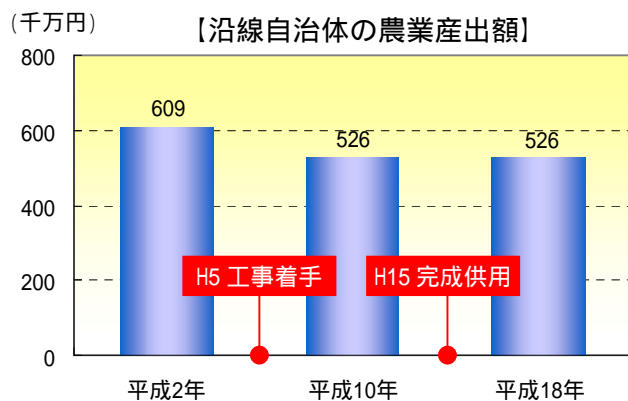


資料：国勢調査（H17）

## 2) 個別の産業の変化

### (1) 農業産出額

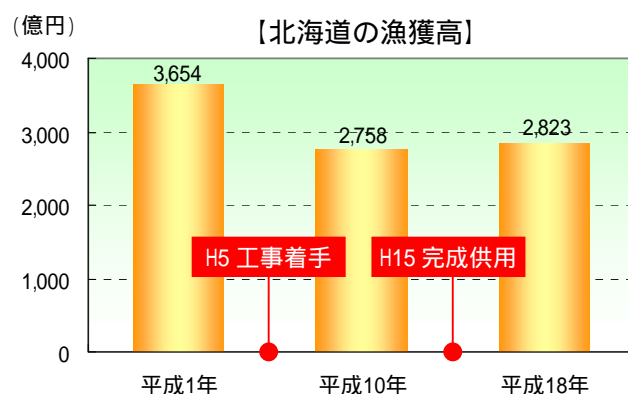
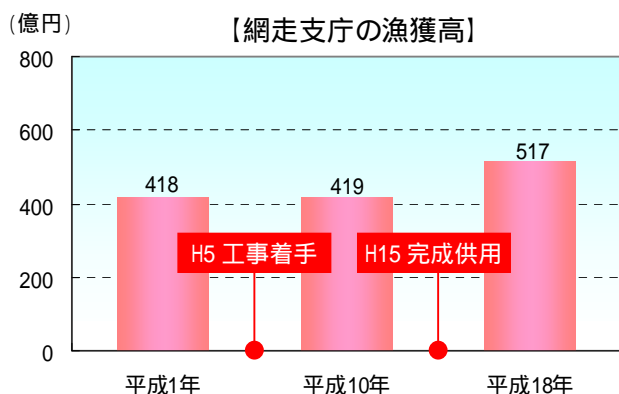
沿線自治体（愛別町・比布町）の農業産出額は、近年横ばいで推移しています。当該路線の背後圏である網走支庁の農業産出額は、年々増加傾向となっていますが、全道の農業産出額は減少傾向となっています。



資料：北海道農林水産統計年報

### (2) 漁獲高

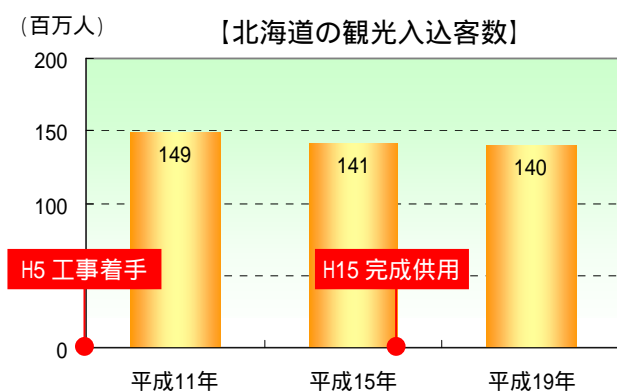
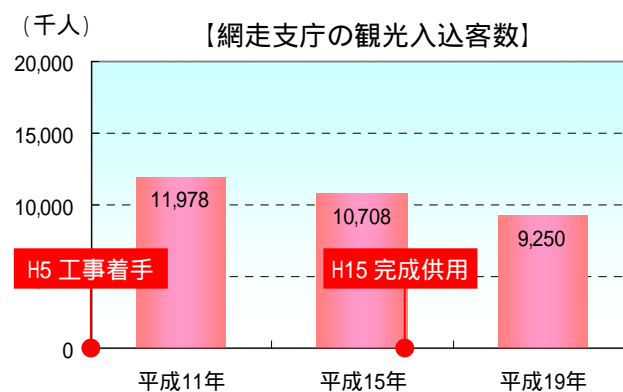
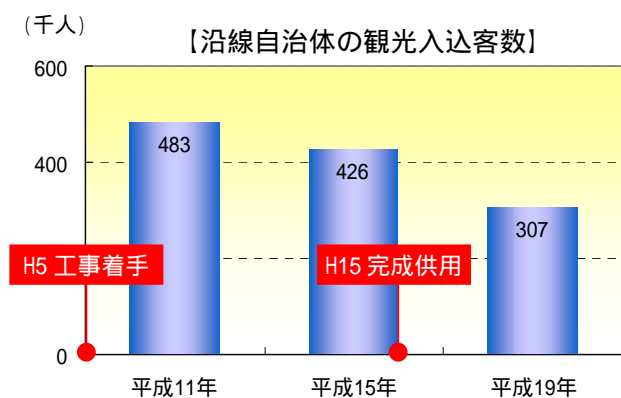
当該路線の背後圏である網走支庁の年間漁獲高は、増加傾向となっていますが、全道の年間漁獲高は、近年ほぼ横ばいで推移しています。



資料：北海道水産現勢

### (3) 観光入込客数の推移

沿線自治体（愛別町・比布町）および、当該路線の背後圏である網走支庁の観光入込客数は、ともに全道的な傾向と同様に減少傾向となっています。



資料：北海道観光入込客数調査

### 道路事業による整備効果

当該路線の沿線自治体である愛別町、比布町は、農業を主体とする地域となっています。

当該路線の背後圏である網走支庁では、第一次産業が主体となっており、農業産出額、漁獲高とも近年、増加傾向となっています。

当該事業に伴い、オホーツク圏域の農水産業の活性化が図られているとともに、地域の観光振興に寄与しているものと考えられます。

### 該当する客観的評価指標

「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」 P 18 ~ 19

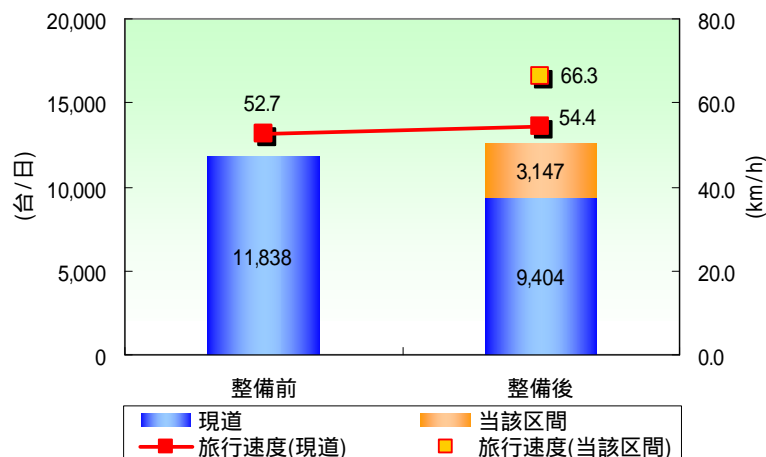
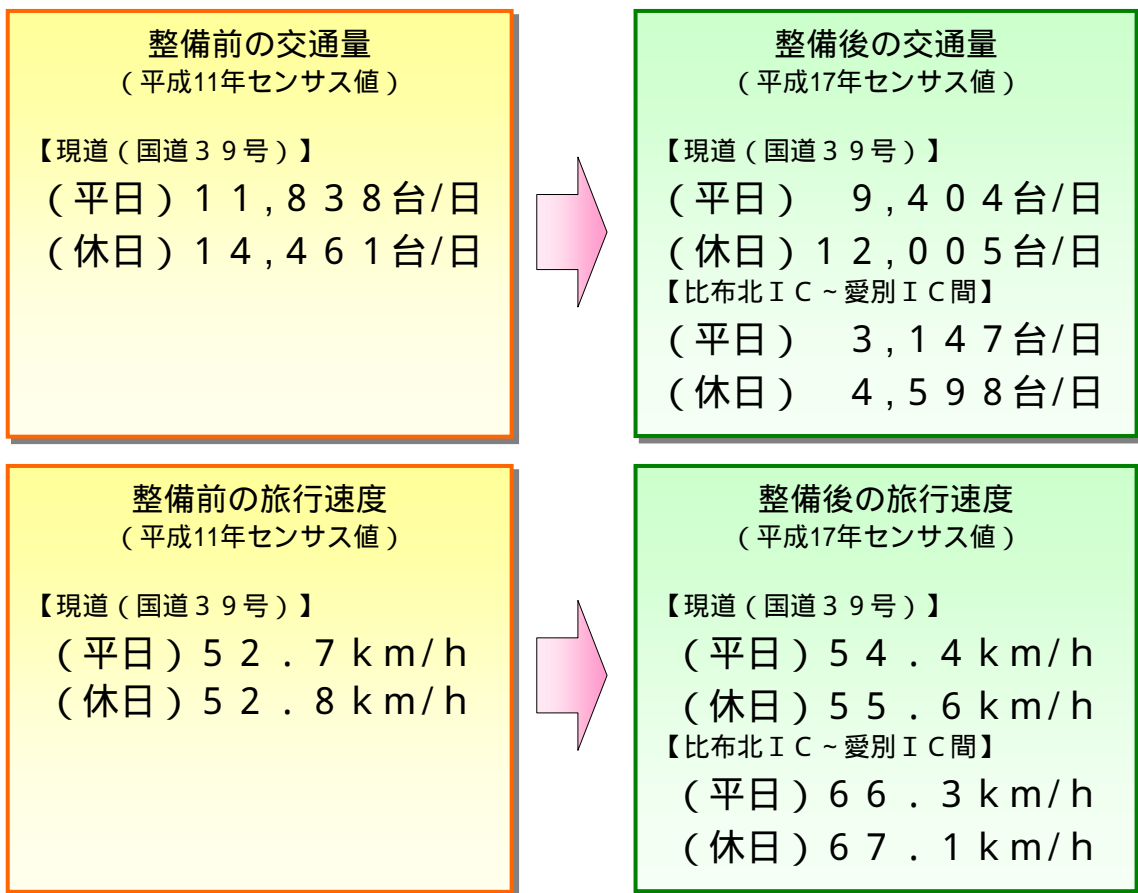
「IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果」  
P 20 ~ 21

### 3. 事業の投資効果等

#### 交通量及び旅行速度の状況

旭川愛別道路（比布北IC～愛別IC間）の平成17年度の自動車交通量は、現道と当該路線を合わせて約12,600台/日となっています。

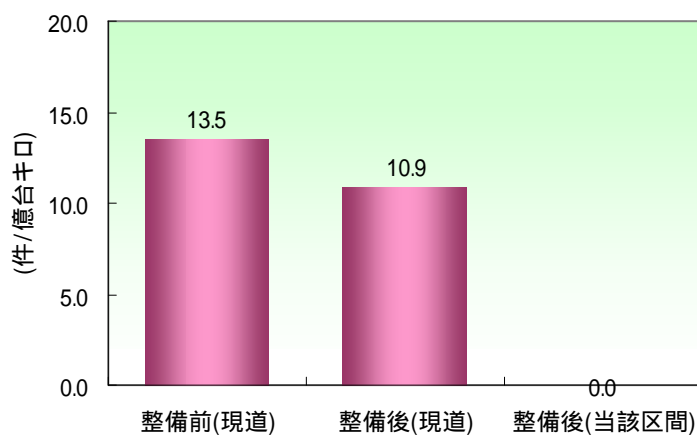
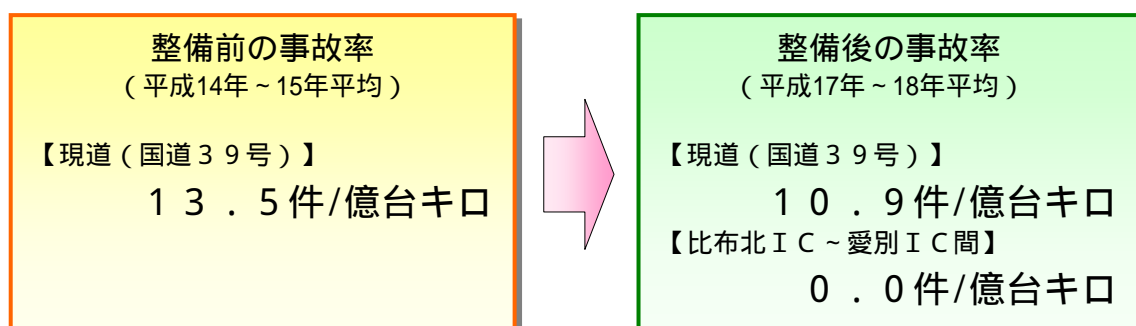
また、旅行速度では、整備前の52.7 km/hから整備後は当該路線の利用により66.3 km/hと向上し、高規格幹線道路の整備による効果が現れています。



資料：道路交通センサス

## 交通事故の低減の状況

旭川愛別道路（比布北IC～愛別IC間）では、整備後、交通事故は発生していません。また、当該区間との並行区間（現道）においても、交通事故が減少しており、安全性の向上に寄与しています。



資料：交通事故マッチングデータ

## 費用対効果分析結果 ( B / C )

### 費用便益分析の結果

計画交通量 (台/日)	車線数
3,700~3,900	2

#### 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成20年度			
供 用 年	平成16年度			
単 年 便 益 (初年便益)	2.4億円	2.8億円	1.4億円	2.8億円
基準年における 現 在 価 値	5.74億円	6.8億円	3.3億円	6.75億円

..... ( B )

#### 費用

	事 業 費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成20年度		
単 純 合 計	4.12億円	6.2億円	4.74億円
基準年における 現 在 価 値	5.59億円	3.2億円	5.92億円

..... ( C )

#### 算定結果

費用便益分析 ( C B R )			
$B / C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 ( B )}}{\text{費用の現在価値の合計 ( C )}} = \frac{6.75 \text{ 億円}}{5.92 \text{ 億円}} = 1.1$			

注) 1. 費用及び便益額は整数止とする。

2. 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

## 事業費・維持管理費の状況

### 事業費

	計画時	実績
名目値	334.9億円	412.5億円
実質値	340.6億円	422.2億円

橋梁における耐震設計の見直し、水田地帯における横断函渠工の軟弱地盤対策により事業費が増加しています。

名目値は、各年次の事業費の単純合計値

実質値は、平成20年度の価値に換算した事業費

### 維持管理費

実績
4.7百万円 / km・年

より効率的・効果的な道路管理を目指します。

維持管理費は、当該区間の実績値



## 事業費および事業期間による社会的影響

本事業は平成元年度に事業化され、平成5年度に工事に着手しました。

平成12年度末の供用を目指していましたが、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ました。

その後、引き続き交渉を行った結果、平成14年度に解決し、平成15年度末に完成供用しています。

供用年（計画時）	供用年
平成13年3月	平成16年3月

費用増加額	便益減少額	社会的損失額
98.2億円	68.4億円	166.6億円

「事業遅延による社会的損失」=「費用増加額」+「便益減少額」

「費用増加額」：事業着手から実際の供用年次までの期間における「実績事業費の現在価値合計」と「計画事業費、維持管理費の現在価値合計」の差額

「便益減少額」：遅延した期間に発生が想定される「便益の現在価値合計」

## 4 . 事業の効果の発現状況

### 事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

#### 客観的評価指標「一般国道(高規格B)」

政策目標		指 標	資料 ページ
1 活 力	円滑なモビリティの 確保	並行区間等の年間渋滞損失時間(人・時間)および削減率	
		並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	
		当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	23
		新幹線駅へのアクセス向上の状況	
		空港法による空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上の状況	
		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	18～19
	都市の再生	都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		三大都市圏の環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	国土・地域 ネットワークの構築	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	17
		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	17
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	24
	個性ある地域の形成	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	
IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果		20～21	
新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果			
2 暮 ら し	安全で安心できる くらしの確保	三次医療施設へのアクセス向上の状況	22
3 安 全	安全な生活環境の確保	並行区間等における交通量の減少による安全性向上の状況	25
	災害への備え	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり	26
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成	
4 環 境	地球環境の保全	対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量	27
	生活環境の改善・保全	並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	
		並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
		その他、環境や景観上の効果	
5 そ の 他	他のプロジェクトとの 関係	他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

注： は定性的又は定量的に効果を確認する項目  
は効果のある項目

**客観的評価指標**

「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」

**客観的評価指標**

「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」

旭川・紋別自動車道は、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連絡する高規格幹線道路であり、旭川愛別道路は、その一部を構成します。

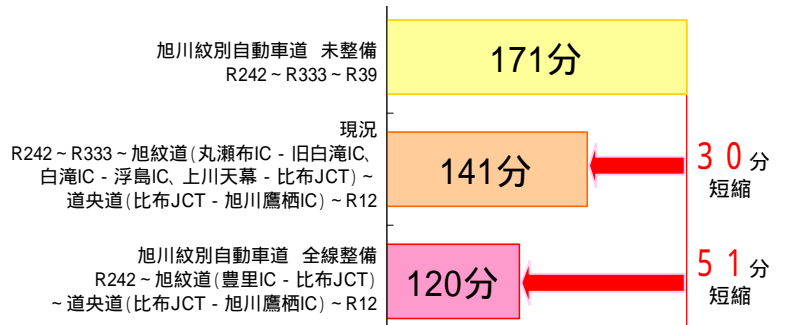
当該事業の整備により、日常活動圏中心都市である旭川市と遠軽町を經由し紋別市、北見市へのアクセス性が向上し、日常活動の利便性向上が図られています。

旭川市～紋別市・北見市のアクセス向上

北海道の高規格幹線道路網の計画



【遠軽町～旭川市への所要時間の変化】



所要時間データは、遠軽町役場～旭川市役所間の所要時間  
道央自動車道、旭川紋別自動車道(供用済み区間)は法定速度により算出  
未整備区間は70km/hを想定。ただし丸瀬布IC～豊里IC間は80km/hを想定  
資料：H17 道路交通センサス

旭川・紋別自動車道の整備で  
旭川・紋別・北見間の  
所要時間が短縮



## 客観的評価指標

「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」

### < 水産品流通の利便性向上 >

網走支庁は、北海道有数の水産地域であり、平成18年度の漁業生産高は約520億円で、全道第1位となっています。

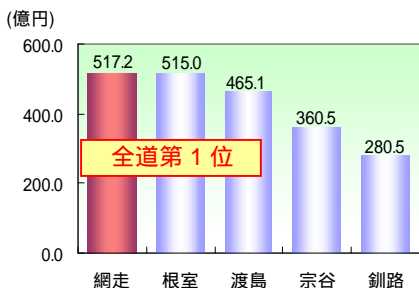
網走支庁の主要な水産物であるほたては、全国の漁獲高の約5割を占めており、このうち、網走支庁の加工場で生産された生食用貝柱や冷凍貝柱は、旭川・紋別自動車道や国道等を経由して、札幌市や関東、関西方面へ出荷されています。

付加価値の高い生食用貝柱は、網走支庁は消費地から遠隔に位置しているため、輸送時間の短縮が課題となっていました。

当該事業の整備により、網走支庁と道内・道外の大消費地市場等との高速交通体系が強化され、水産品流通の利便性向上が図られています。

### 水産品輸送の利便性向上

【全道上位5支庁 漁業生産高 (H18)】



資料：北海道水産現勢



資料：平成18年漁業・養殖業生産統計年報

ほたて生食用貝柱は、毎日、苫小牧港発19時のフェリーにあわせて午前中に加工場を出発しています。しかし、ほたて加工品の出荷量が多い日や水揚げ時間が遅れた日など、年間の約半分は出発時間が午後になってしまうため、輸送時間が短縮できる旭川・紋別自動車道を利用しています。

当該路線の整備前は、旭川鷹栖ICから高速道路を利用していましたが、愛別ICから高速道路を利用できるようになり、お盆やゴールデンウィーク時に発生する国道39号の渋滞を回避することが可能となりました。

【水産品輸送会社ヒアリングより】

資料：平成18年漁業・養殖業生産統計年報  
各漁協、輸送会社ヒアリング

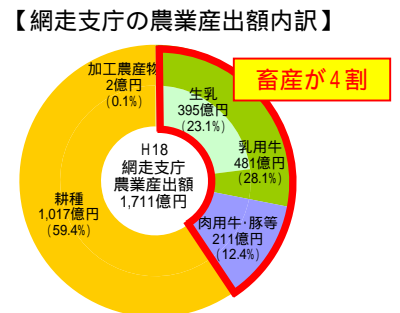
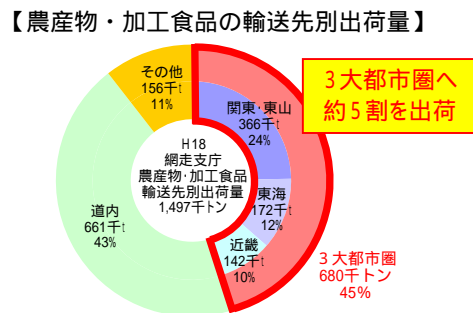
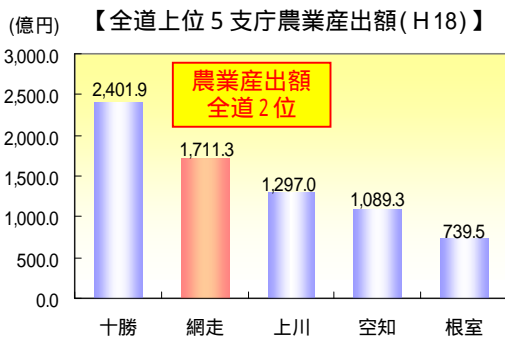
## < 生体牛輸送の利便性向上 >

網走支庁の平成18年度における農業産出額は、約1,700億円で全道第2位となっており、その約半数は、本州方面に出荷されています。また、当地域は、北海道有数の酪農地帯であり、農業産出額のうち、畜産が約4割を占めています。

網走支庁で生産された生体牛は、佐呂間町にある市場で売買され、主に旭川紋別自動車道や国道等を利用して、苫小牧港や小樽港から道外へ輸送されています。生体牛は、輸送のストレスに敏感であり、揺れが少ない安定した輸送が必要となります。

当該事業の整備により、輸送時間が短縮されたとともに、安全性、安定性の高い輸送が可能となり、生体牛輸送の利便性向上が図られています。

### 生体牛輸送の利便性向上



## 客観的評価指標

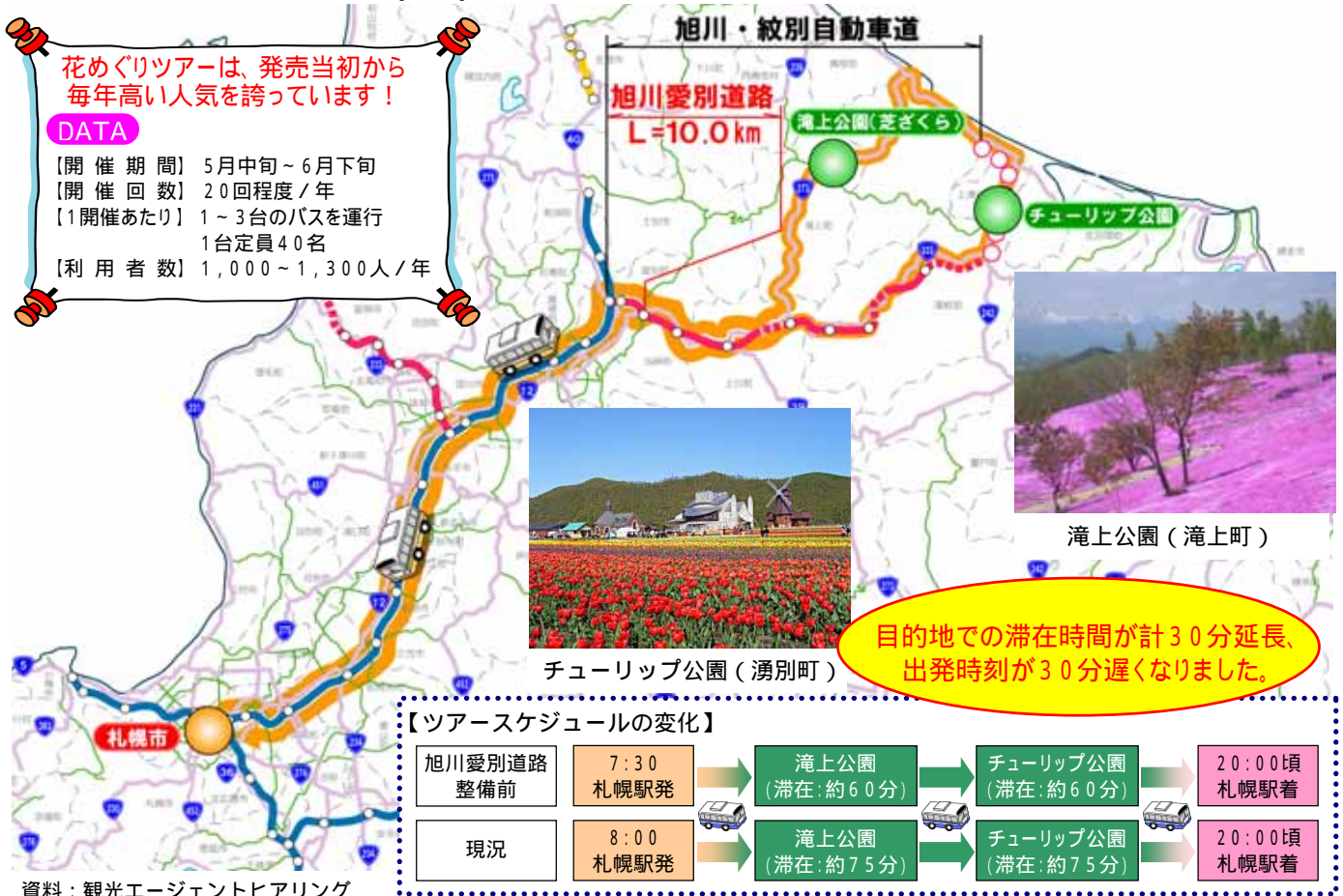
「IC等から主要な観光地へのアクセス向上による効果」

### < 日帰り観光の振興 >

オホーツク圏には、滝上町の滝上公園（芝ざくら）や上湧別町のチューリップ公園といった花の名所が点在しており、これらの花の開花時期に合わせた札幌発着の日帰り観光ツアーが企画されています。札幌を発着するオホーツク圏の観光地への日帰り観光ツアーは、旭川・紋別自動車道の浮島IC - 白滝IC間の供用開始を契機に、盛んに行われるようになってきました。現在は、当時に比べ、目的地での滞在時間の延長などが図られています。

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向上が図られました。

### 日帰りツアールート（例）



近年の観光客のニーズは、宿泊から日帰り観光へと変化しており、日帰り観光ツアーへの需要が高まっています。当社のオホーツクへの日帰り観光商品は、旭川・紋別自動車道（浮島IC - 白滝IC間）の開通に併せて、平成14年5月に始めて開催しています。

その後、旭川・紋別自動車道（比布JCT - 愛別IC間）の整備により、観光地までの移動時間が短縮されたことで、日帰りツアーの行程にゆとりができ、滞在時間の延長など利用客へのサービス向上につながりました。

【観光エージェントヒアリングより】

## < 地域観光の振興 >

旭川愛別道路周辺の比布町・愛別町には、地域の自然特性を活かした観光施設が立地しており、年間約31万人の観光客が訪れています。

なかでも、愛別町で毎年9月に開催される“きのこの里フェスティバル”は、道内各地から約1万人を集客する愛別町最大のイベントとなっています。当該路線と北海道縦貫自動車道が直結したことにより、アクセス性が向上し、広域的な集客面での効果が生まれています。

また、沿線の観光地や観光施設間のアクセス性が向上したことにより、各観光地間の連携が可能となりました。

当該事業の整備により、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ます。

### 主要観光地へのアクセス向上



ぴっぴスキー場  
(H19年度：70千人)



グリーンパーク  
(H19年度：30千人)



遊湯ぴっぴ  
(H19年度：131千人)

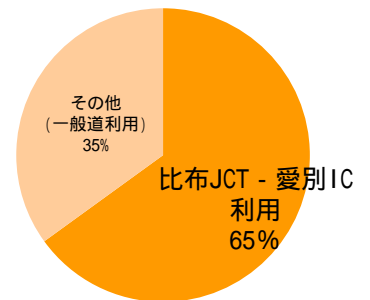


あいべつりバーフロントパーク  
(H19年度：7千人)



きのこの里あいべつオートキャンプ場  
(H19年度：3千人)

【札幌方面からの来訪者の当該路線利用者割合】



資料：旭川開発建設部「きのこの里フェスティバル来訪者アンケート調査」H20.9.14実施

地域を代表する観光地「層雲峡」と当スキー場が高規格道路で結ばれたことで、観光地間の連携が図りやすくなり、道外からの冬の修学旅行で利用されるようになりました。

【ぴっぴスキー場ヒアリングより】

きのこの里フェスティバルは、旭川近郊の方はもちろん道内各地から観光客が集まるイベントです。愛別町と道央圏が高速道路で直結され、アクセス性が向上したことで、札幌方面からの来訪者も多くなっていると感じています。

【愛別町役場ヒアリングより】

資料・写真：比布町・愛別町各役場

## 客観的評価指標

### 「三次医療施設へのアクセス向上の状況」

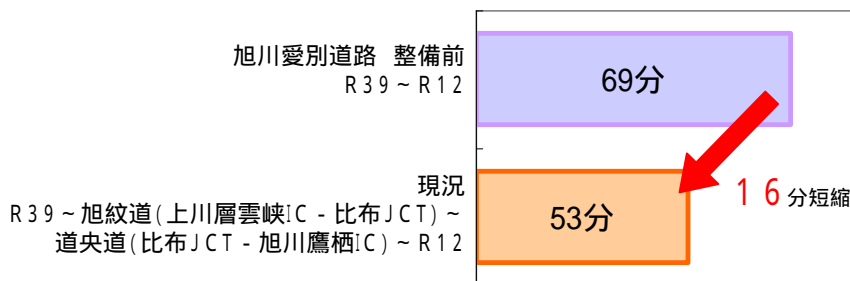
旭川市には、道北・オホーツク圏唯一の三次医療施設である旭川赤十字病院が立地しています。このため、上川町からは、当該区間及び北海道縦貫自動車道を利用した緊急搬送や移送が行われています。

当該事業の整備により、北海道縦貫自動車道と連携した高速交通ネットワークが形成され、上川町から高度な医療機関を有する旭川市への救急搬送時における迅速性の向上、安全性・安定性の向上が図られています。

#### 上川町における救急搬送の状況

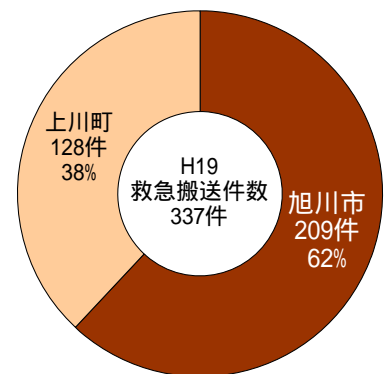


【上川町～旭川赤十字病院への所要時間の变化】



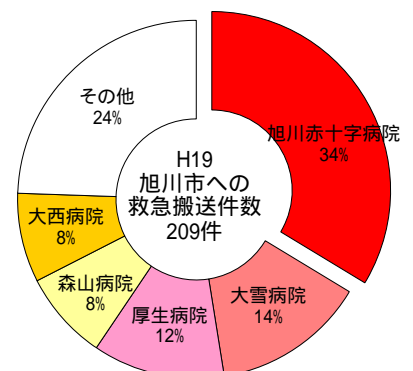
所要時間データは、上川町役場 - 旭川赤十字病院間の所要時間  
道央自動車道、旭川紋別自動車道（供用済み区間）は法定速度により算出  
資料：H17 道路交通センサス

【上川町における救急搬送件数（H19）】



資料：上川中部消防組合消防署調べ

【上川町～旭川市への救急搬送先内訳（H19）】



資料：上川中部消防組合消防署調べ

揺れや振動を避けなければならない脳神経系の患者や、迅速性を要する患者を搬送する場合は、高規格道路による搬送を行っています。

当該路線の整備により、迅速性、安全性のほか、患者の様態によって搬送ルートを選択できる“選択性”が加わったことが救急搬送を行う上での大きなメリットとなっています。

【上川中部消防組合消防署ヒアリングより】



## 客観的評価指標

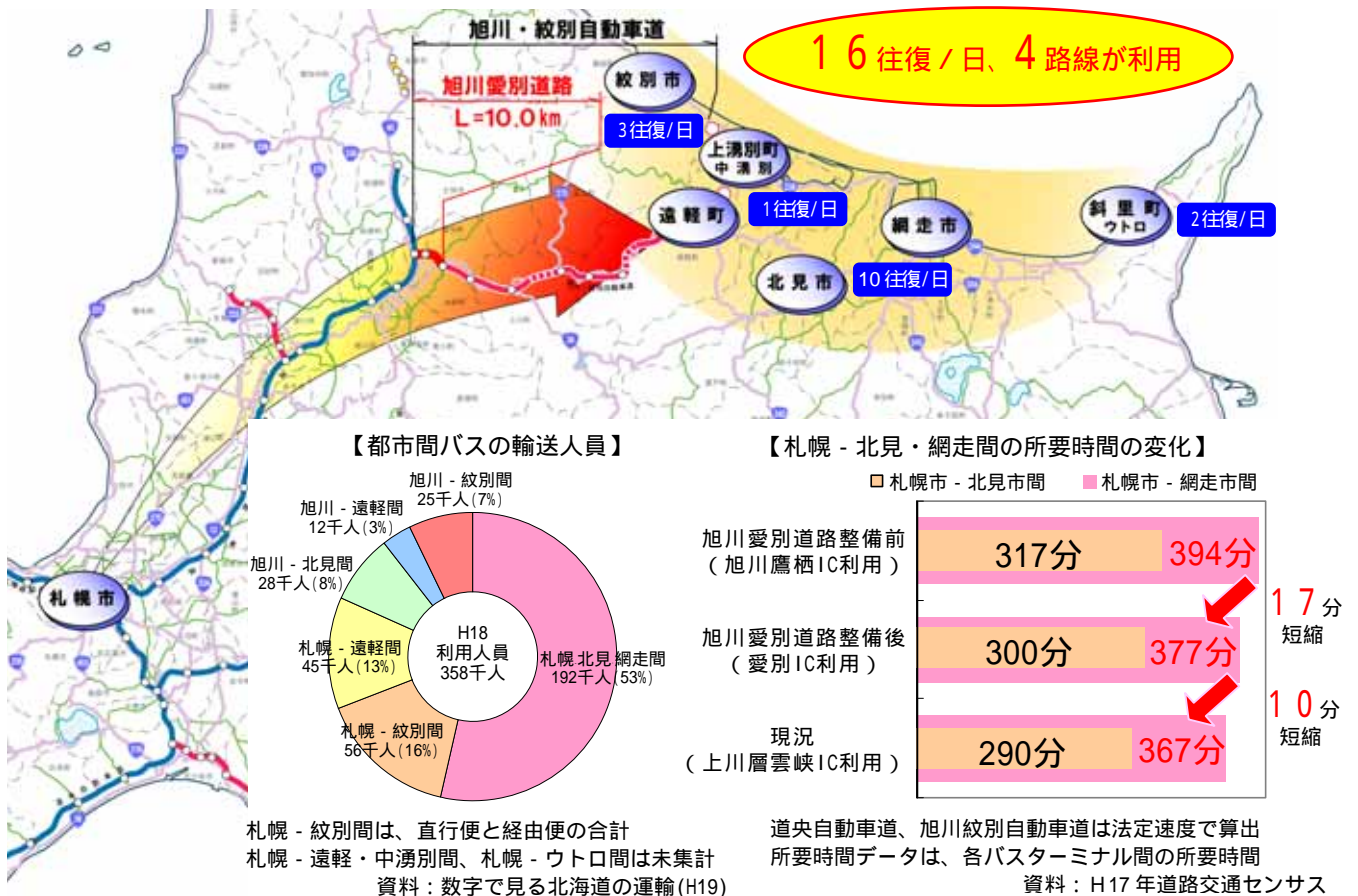
### 「当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況」

札幌、旭川とオホーツク圏を結ぶ都市間バスは、9路線、1日27往復運行し、年間約36万人が利用する重要な公共交通機関となっています。旭川愛別道路の供用に伴い、札幌 - 紋別間の直行便(流氷もんべつ号)、札幌 - 北見・網走間(ドリーミントオホーツク号)の2路線(13往復/日)が旭川・紋別自動車道経由に転換し、バス運行時間の短縮が図られました。

また、平成18年9月からは札幌 - ウトロ間を結ぶ高速バスが1路線(2往復/日)、平成19年度からは札幌 - 遠軽・中湧別間を直行する高速バスが1路線(1往復/日)運行を開始しました。

当該事業の整備により、道央圏とオホーツク圏を結ぶ高速道路ネットワークが拡充したとともに、都市間バスの運行時間の短縮、定時性が確保され、利用客の利便性向上が図られています。

当該路線を利用する都市間バスの運行状況



国道39号は、混雑や渋滞が発生しており、特にゴールデンウィークやお盆時期には、定時性の確保が困難でしたが、愛別ICの開通により、定時運行が可能となったほか、運行時間の短縮も図られ、お客様へのサービス向上につながりました。また、札幌から愛別までが高速道路で直結したことにより、安全性が向上し、運転手にとっては“ゆとり”がもてるようになりました。

【都市間バス事業者ヒアリングより】

# 客観的評価指標

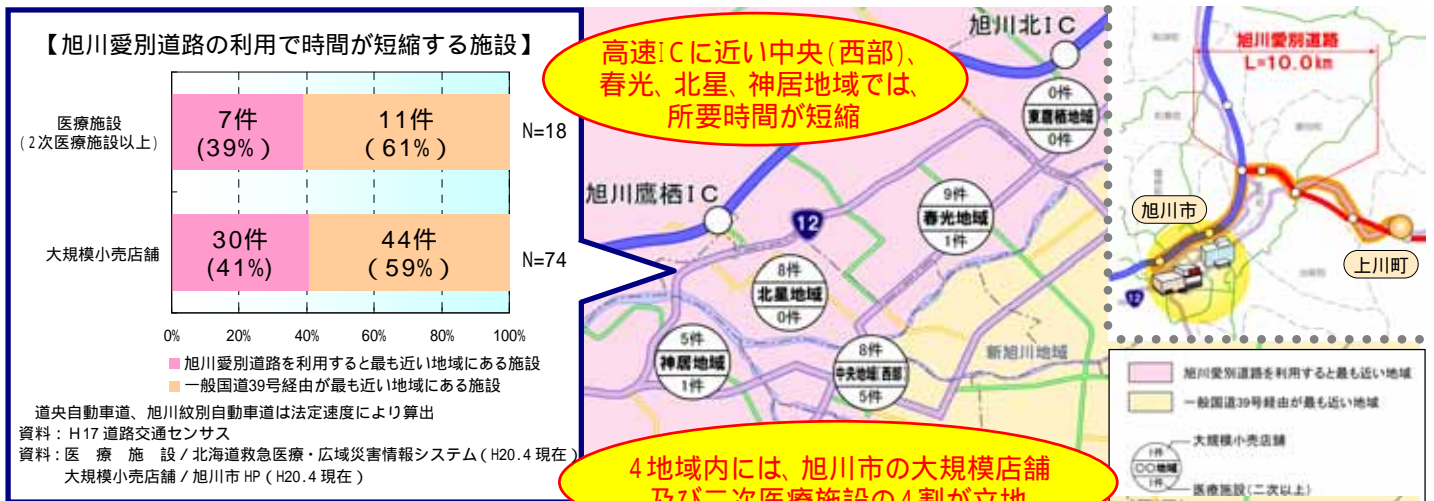
## 「日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況」

旭川市は、道北・オホーツク圏の中でも医療施設や、大規模小売店舗が多数立地する日常活動圏の中心都市です。

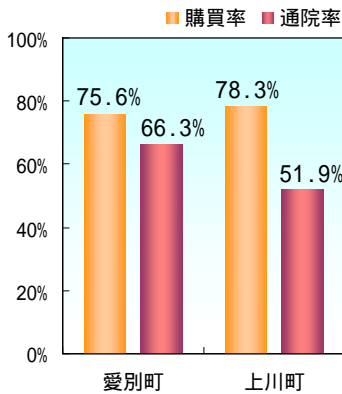
愛別町、上川町の医療施設は、病院1箇所、診療所5箇所であり、診療科目も内科をはじめ限られているため、医療施設が集積する旭川市へ依存しています。また、買い物も大規模小売店舗をはじめ、商業施設の集積する旭川市へ依存しており、特に、楽器・CD・スポーツ用品、時計・ネガネ・カメラ等の買い回り品の依存度は高くなっています。

当該事業の整備により、旭川・紋別自動車道沿線の地域から旭川市へのアクセスが向上し、地域住民の日常医療や買物の利便性向上が図られています。

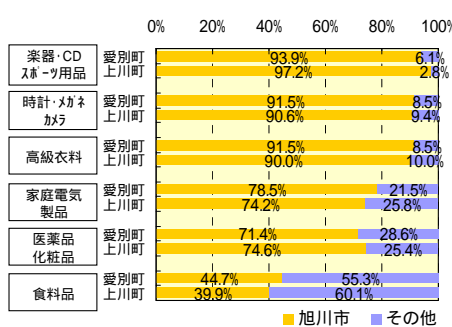
### 上川町及び愛別町から旭川市へのアクセス向上



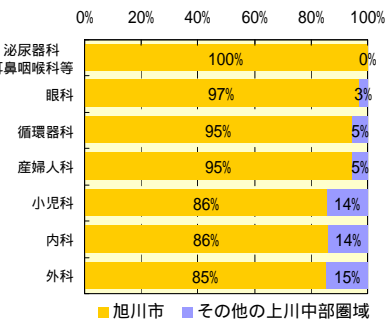
### 【愛別町・上川町の旭川市への依存度】



### 【主な商品別依存状況】



### 【上川中部2次医療圏の主な診療科目別旭川市医療施設の集積状況】



### 【旭川市にしかない診療科目】

- ・泌尿器科
  - ・脳神経外科
  - ・耳鼻咽喉科など
- 38科目中18科目

### 【愛別・上川町にない診療科目】

- ・産婦人科
  - ・泌尿器科
  - ・胃腸科・眼科
  - ・循環器科
  - ・麻酔科など
- 38科目中29科目

旭川鷹栖 IC 周辺等で買い物をする時に、旭川紋別自動車道と道央道を利用しています。目的地までの所要時間が短縮されて、買い物の時間に長く費やせるようになりました。

【上川町にお住まいの30代女性】

旭川鷹栖 IC 周辺等にある病院に1ヵ月2~3回通院しています。高速道路を利用すると旭川市内を通らずに病院に行けるので助かっています。

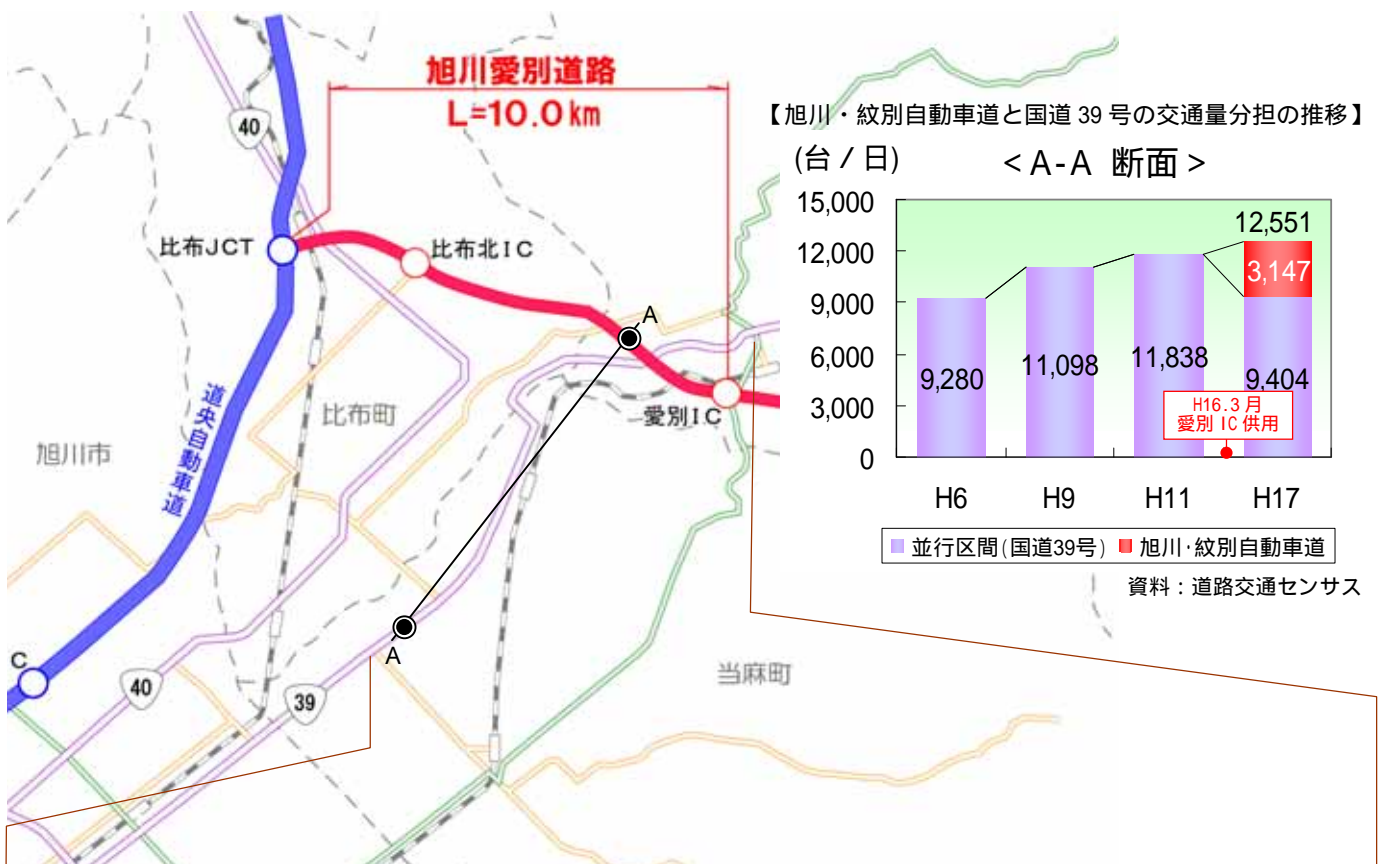
【上川町にお住まいの50代男性】

## 客観的評価指標

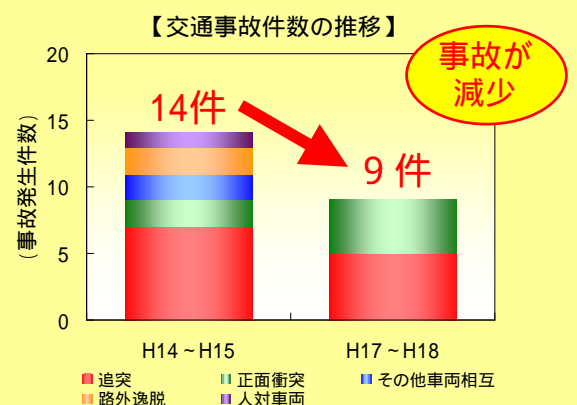
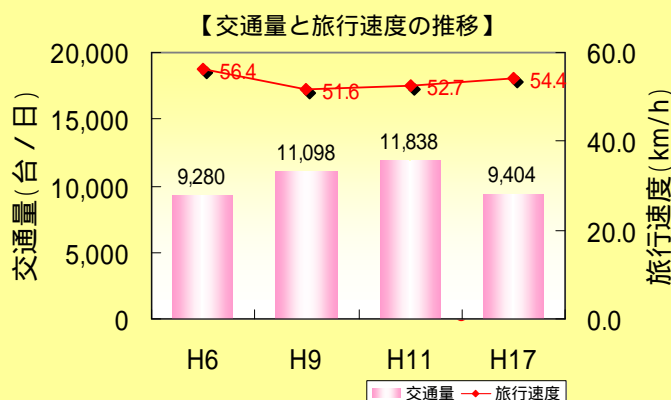
「並行区間等における交通量の減少による安全性向上の状況」

当該路線と並行する一般国道39号では、1日の自動車交通量が約11,800台と多く、追い越しによる追突事故や正面衝突等の死亡事故に直結する重大事故が発生していました。

当該事業の整備により、旭川・紋別自動車道への交通の分散化が図られ、並行する一般国道39号では交通量が減少し、交通事故件数が減少しています。



### 国道39号並行区間



## 客観的評価指標

「対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり」

旭川・紋別自動車道の供用区間および当該区間に並行する一般国道39号、並びに一般国道40号は、緊急輸送道路ネットワーク計画において「第一次緊急輸送道路」に位置づけられています。

当該事業の整備により、幹線道路ネットワークが多重化し、防災対策や危機管理の充実に寄与しています。

## 緊急輸送道路および防災拠点



資料：北海道緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会「北海道緊急輸送道路ネットワーク計画書（H17）」

図は緊急輸送道路のうち、高速道路、国道、主要道道のみを示しています。

緊急輸送道路により連絡する防災拠点施設のうち地方公共団体、指定地方行政機関、自衛隊、災害医療拠点を示しています。

緊急輸送道路ネットワーク計画：災害対策基本法、及び地震防災対策特別措置法に基づき策定

第一次緊急輸送道路とは、県庁所在地、地方中心都市および重要港湾、空港、総合病院、自衛隊、警察、消防等を連絡する道路

第二次緊急輸送道路とは、一次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、備蓄集積拠点、広域避難地等）を連絡する道路

第三次緊急輸送道路とは、その他道路（第一・二次緊急輸送道路と防災拠点を相互に連絡する道路）

## 客観的評価指標

### 「対象道路の整備により削減される自動車からのCO<sub>2</sub>排出量」

CO<sub>2</sub>排出量は、整備無では、1,311,400(t-CO<sub>2</sub>/年)ですが、当該事業の整備により、1,310,252(t-CO<sub>2</sub>/年)となり、整備されない場合に比べ、1,148(t-CO<sub>2</sub>/年)の削減が見込まれます。

対象地域：旭川、北網生活圏

平成42年将来交通量推計を基に算出

## 5 . 今後の事後評価の必要性

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ます。

よって、今後の事後評価の必要性はありません。

なお、今後も交通状況等の把握に努めます。

## 6 . 改善措置の必要性

旭川愛別道路は、十分な機能が発揮され、改善措置は必要性ありません。

なお、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ます。

## 7 . 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

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はありません。