

えんが り き た み

# 遠軽北見道路

( 一般国道 3 3 3 号 )

あさひ とうげ

# 旭峠道路

事後評価結果準備書説明資料

平成 1 8 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 . 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 .....	10
4 . 事業の効果の発現状況 .....	15
5 . 今後の事後評価の必要性 .....	27
6 . 改善措置の必要性 .....	27
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 .....	27

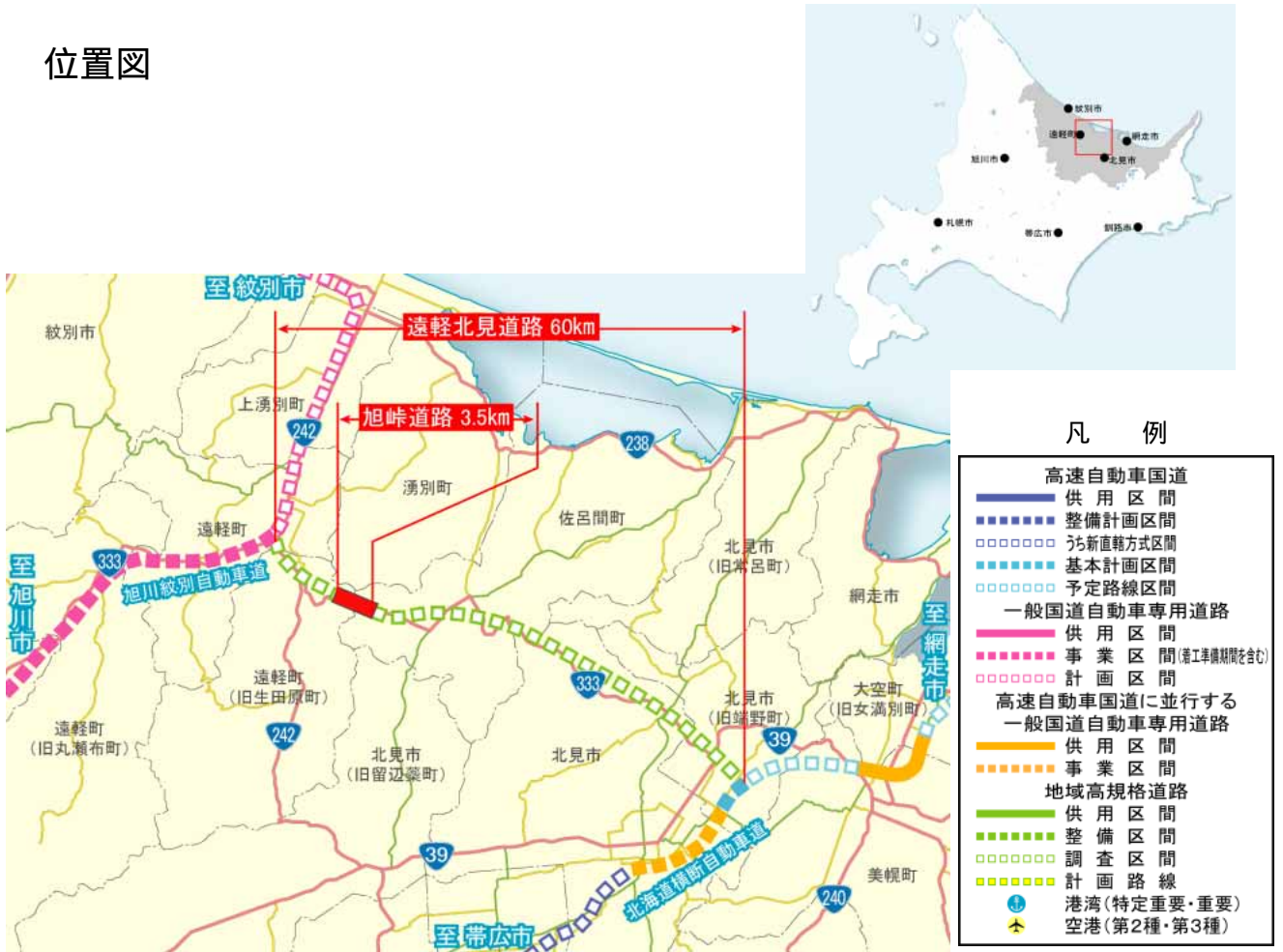
## 1.事業の概要

### (1)目的

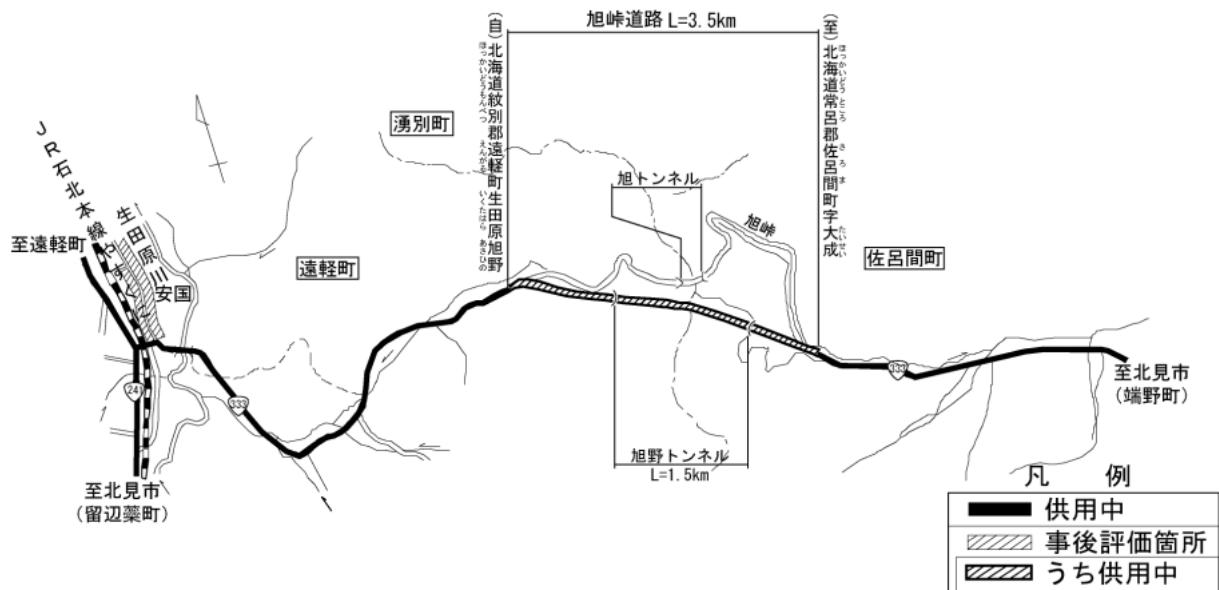
遠軽北見道路は、広域交流の促進および地域間相互の連携強化に資するため、旭川紋別自動車道と北海道横断自動車道とを連絡する地域高規格道路です。

遠軽北見道路の一部区間である旭峠道路は、峠部の線形不良や狭小幅員・トンネル部の高さ制限等の解消、主要観光地へのアクセス向上などを目的とした延長3.5kmの事業です。

# 位置図



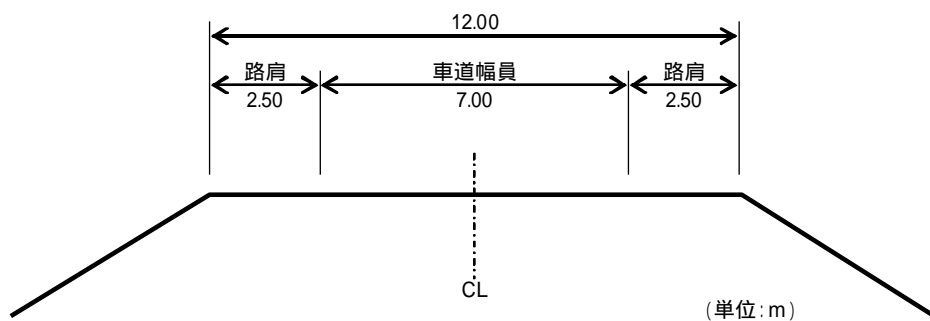
# 事業概要図



## (2) 計画の概要

起点	ほっかいどうもんべつ えんがる いくたはらあさひ の 北海道紋別郡遠軽町生田原旭野
終点	ほっかいどうところ さろま たいせい 北海道常呂郡佐呂間町字大成
計画延長	3.5 km
幅員	12.0 m
構造規格	1種2級
設計速度	100 km/h
車線	暫定2車線
事業主体	北海道開発局

### 横断図



(3) 経緯

平成	3年度	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14	年度	完成供用

## 2. 社会経済情勢の変化

### 市町村合併

沿線地域では、市町村合併が進んでおり、平成17年5月には遠軽町（遠軽町、白滝村、丸瀬布町、生田原町）、平成18年3月には北見市（北見市、端野町、常呂町、留辺蘂町）が誕生しています。

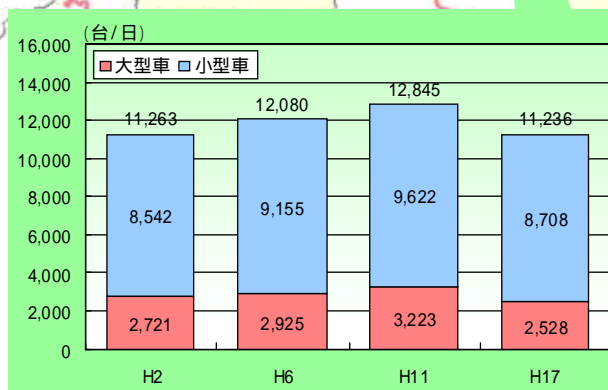
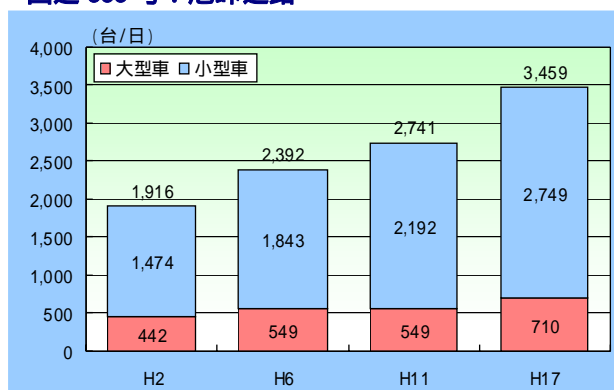
当該地域における市町村合併の動向



## 交通状況の変化

旭川紋別自動車道の部分供用(浮島IC～白滝IC)により、  
 並行する国道39号の交通量が転換し、当該路線の交通量が増加しています。

### 国道333号：旭峠道路



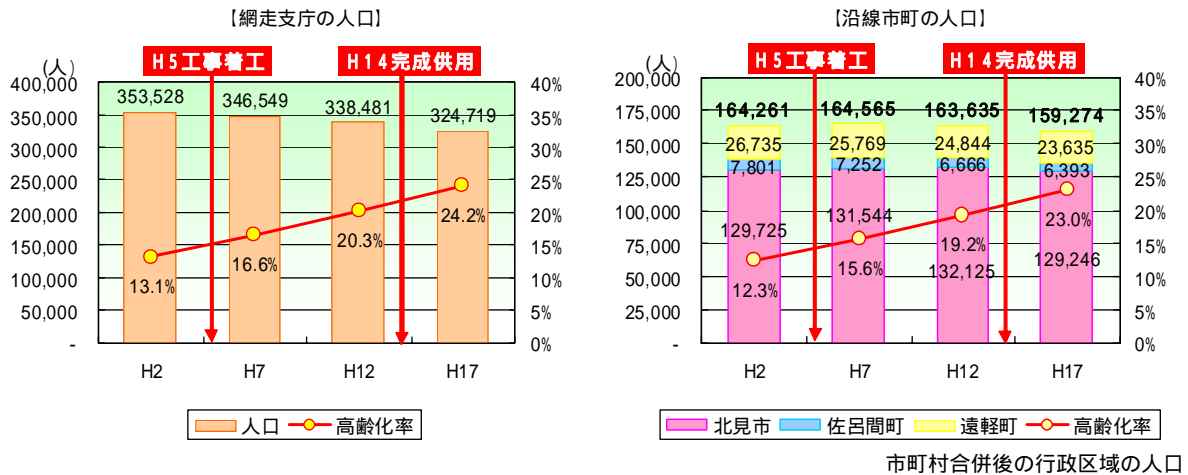
資料：道路交通センサス



## 人口

沿線地域となる北見市、遠軽町、佐呂間町の人口は微減傾向にあり、全国的な傾向と同様に高齢化が進行しています。

当該地域における人口の動向



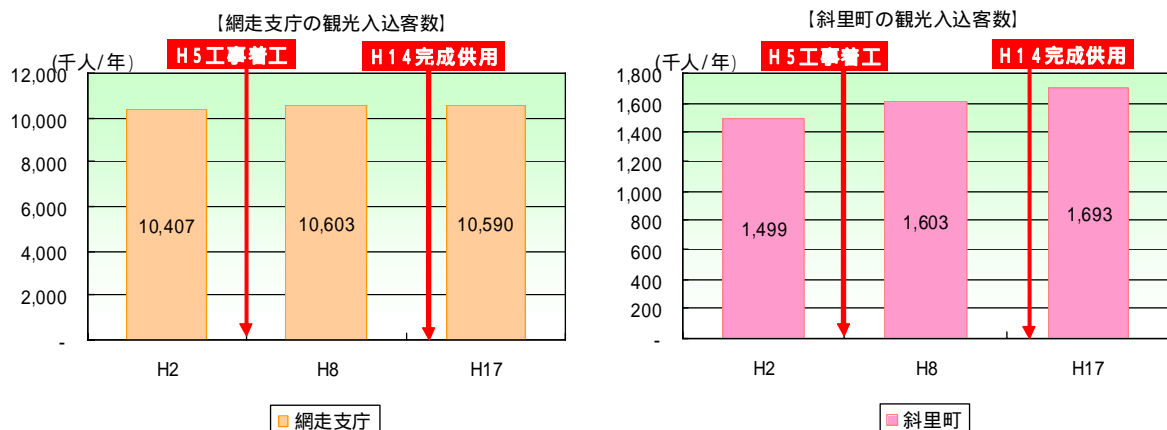
資料：国勢調査(ただし、H17の高齢化率は住民基本台帳人口(H18.3末現在)による)

## 観光入込客数

オホーツクの代表的な観光地である「知床」は、平成17年7月に世界自然遺産として登録されました。

知床を含む斜里町の観光入込客数は、近年増加しています。

知床の観光入込客数

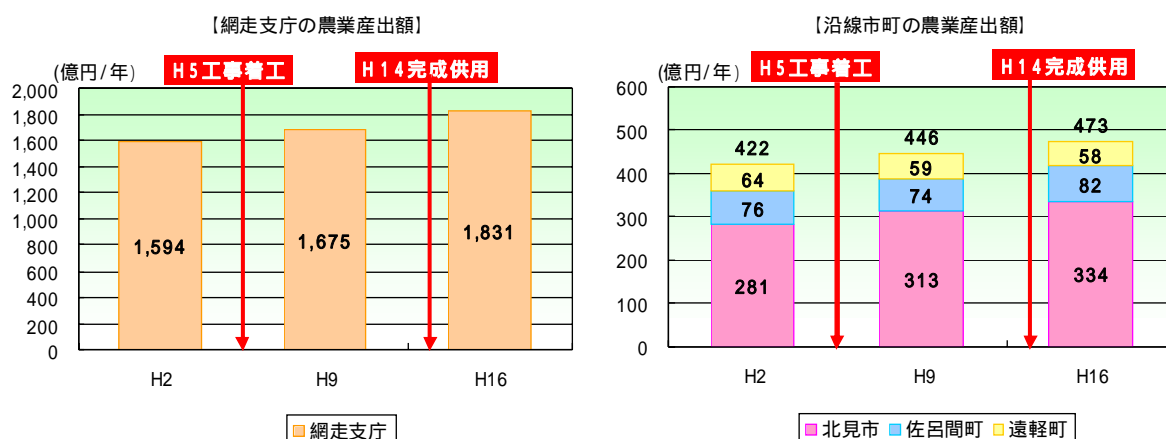


資料：北海道観光入込客数調査報告書（北海道経済部）

## 農業産出額

沿線地域の北見市、佐呂間町、遠軽町の年間農業産出額は増加傾向であり、整備後の3市町の合計は約470億円です。

当該地域における農業産出額の動向



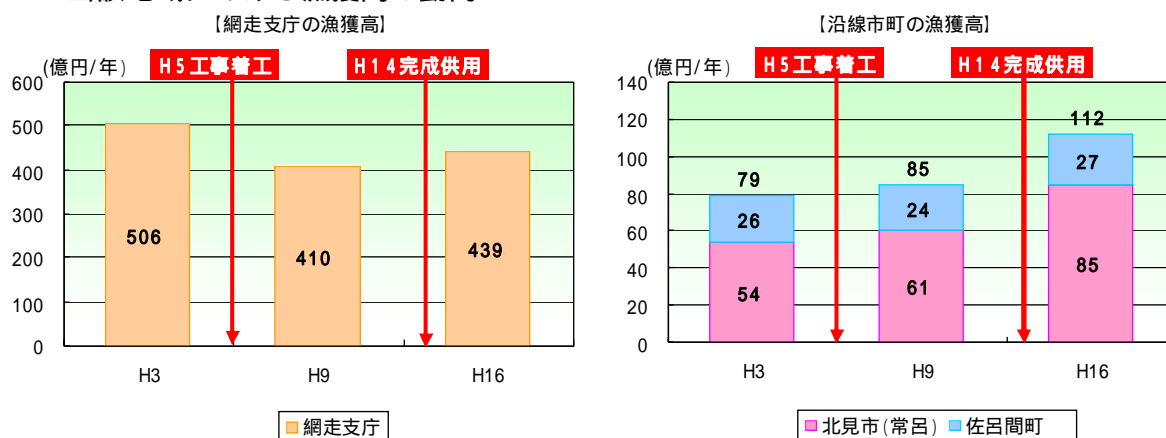
資料：北海道農林水産統計年報（農林水産省北海道統計・情報事務所）

市町村合併後の行政区域の農業産出額

## 漁獲高

沿線地域の北見市と佐呂間町の年間漁獲高は増加傾向であり、整備後の2市町の合計は約110億円です。

当該地域における漁獲高の動向



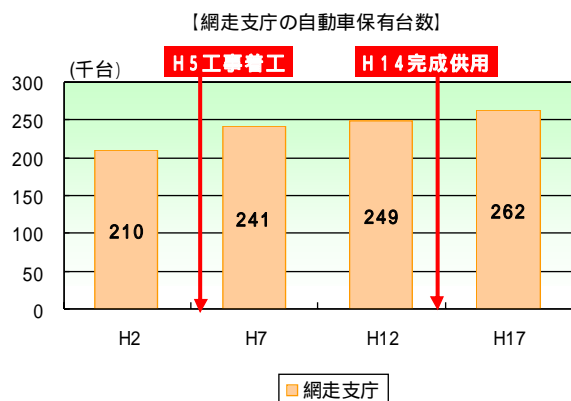
資料：北海道水産現勢（北海道水産林務部）

市町村合併後の行政区域の漁獲高

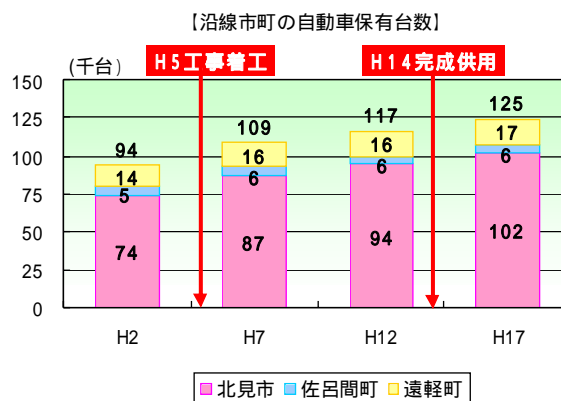
## 自動車保有台数

モータリゼーションの進展や日常生活圏の拡大などを背景として、近年、網走支庁管内および沿線地域の北見市、佐呂間町、遠軽町の自動車保有台数は、増加傾向にあります。

当該地域における自動車保有台数の動向



資料：北海道自動車統計（北海道運輸局）



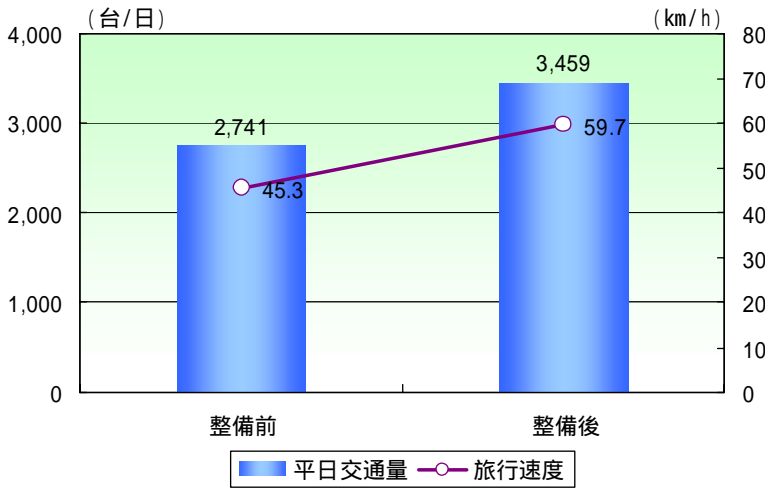
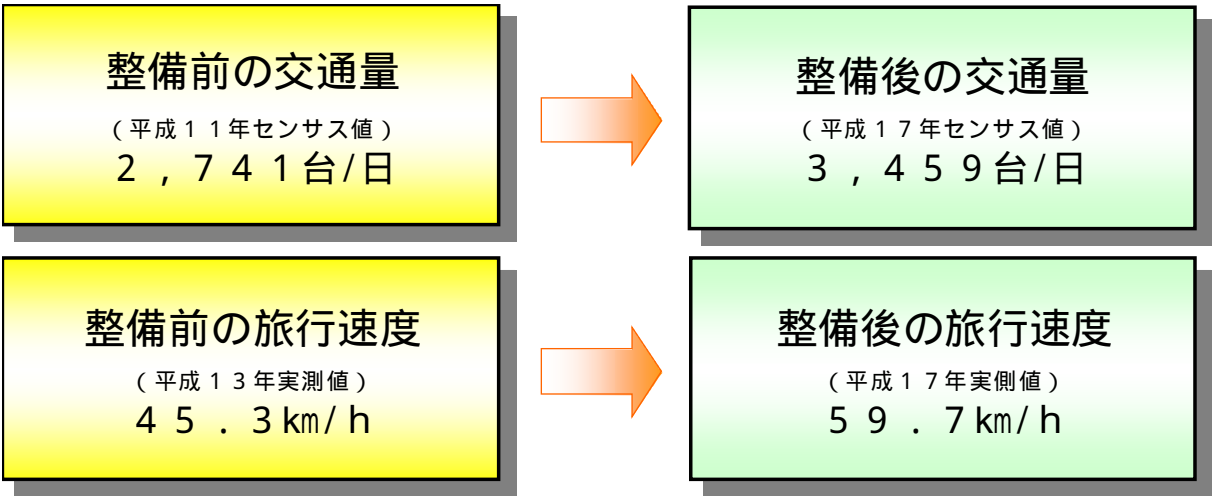
市町村合併後の行政区域の自動車保有台数

### 3.費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

#### (1)交通量および旅行速度の状況

当該区間の平成17年度における交通量は、3,500台/日となっており、増加しております。

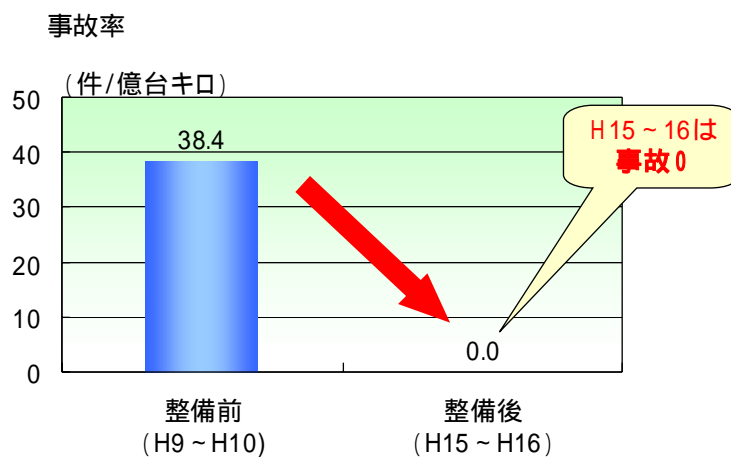
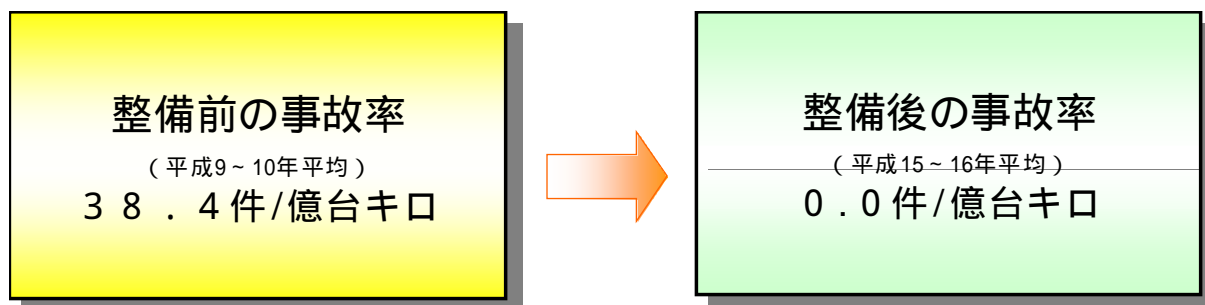
また、旅行速度は、整備前の45.3 km/hから整備後は59.7 km/hに向上しており、線形改良等による効果が現れています。



資料：道路交通センサス、網走開発建設部

## (2) 交通事故の低減の状況

当該区間の交通事故率は、交通量の増加にもかかわらず、減少しており、線形改良等による効果が現れ、交通事故が発生していません。



資料：網走開発建設部

### (3) 費用対効果分析の結果 (B / C)

#### 費用便益分析の結果

路線名	遠軽北見道路 (一般国道333号)
事業名	旭峠道路

#### 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18年			
供用年	平成15年			
単年便益 (初年度便益)	18億円	1億円	0億円	19億円
基準年における 現在価値 (B)	350億円	54億円	14億円	418億円

・・・(B)

#### 費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年	平成18年		
単純合計	91億円	-12億円	79億円
基準年における 現在価値 (C)	123億円	-7億円	117億円

・・・(C)

#### 算 定 結 果

費用便益分析 (C B R)			
B / C	=	$\frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}}$	= $\frac{418 \text{ 億円}}{117 \text{ 億円}} = 3.6$

- 注) 1. 費用および便益は整数止とする。  
 2. 費用、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。

(4) 事業費・維持管理費の状況  
事業費

	計画時	実績
名目値	90.2億円	91.1億円
実質値	89.2億円	91.3億円

名目値は、各年次の事業費の合計値

実績値は平成18年度の価値に換算した事業費

土工における土質および数量の変更や湧水対策などにより、事業費が増加しております。

維持管理費

計 画 時	実 績
	12.9百万円/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

### (5) 事業費および事業期間による社会的影響

当該事業は、平成3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15年3月に供用を予定していましたが、4ヶ月早い平成14年11月に完成供用しました。

供用年（計画時）	供用年
平成15年3月	平成14年11月

費用増加額	便益増加額	社会的便益額
3.0億円	5.6億円	2.7億円

$$\text{「事業期間等による社会的便益額」} = \text{「便益増加額」} - \text{「費用増加額」}$$

ここで、

「便益増加額」：短縮した期間に発生が期待される「便益の現在価値合計」

「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



## 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「二次改築」

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	現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）および削減率	
		現道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	
		現道又は並行区間等における踏切道の除去もしくは交通改善の状況	
		当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	18
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況	
	物流効率化の支援	第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	
		重要港湾もしくは特定重要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において農林水産品の流通の利便性向上の状況	21
	都市の再生	現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	17
		都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（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	
		中心市街地内で行われたことによる効果	
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		D I D区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
		対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった	
		高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり	
		地域高規格道路の位置づけあり	20
	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（A'路線としての位置づけがある場合）	
		当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
現道等における交通不能区間が解消			
現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消		17	
個性ある地域の形成	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	19	
	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区の一体的発展への寄与の状況		
	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援に関する効果		
2 暮 ら し	主要な観光地へのアクセス向上による効果	23	
	新規整備の公共施設と直結されたことによる効果		
	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
	交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された		
無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり		
	市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域および重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成		
	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	
3 安 全	安全な生活環境の確保	現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	16
	災害への備え	当歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
		近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
		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5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	
		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（A'路線としての位置づけがある場合）	
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
現道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が解消			
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	26
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率	
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		現道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	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
	他機関との連携プログラムに関する効果	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	24

注： は定量的に評価を行う指標  
は効果のある指標

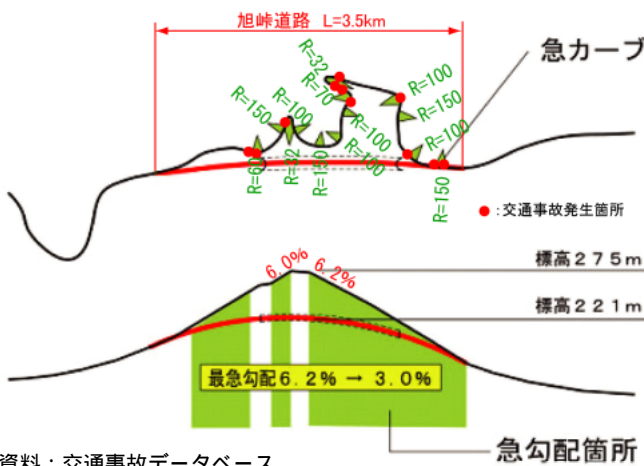
## 客観的評価指標

「現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況」

整備前の当該区間は、縦断勾配最大6.2%、曲線半径32m～150mが連続した路線となっており、利用者の総合的な満足度をみると、「不満」が78%と多数でした。

当該事業の整備により、急勾配・急カーブが解消されて安全性が向上し、交通事故も減少しました。また、利用者の満足度をみると、「満足」が96%と大きく改善されました。

旧道の急カーブ・急勾配部と交通事故発生箇所



資料：交通事故データベース  
(旧道はH3～H13、旭峠道路はH15～H16(0件))

**整備前**  
縦断勾配最大6.2%  
曲線半径32m～150mが連続  
(曲線半径150m以下：13箇所)

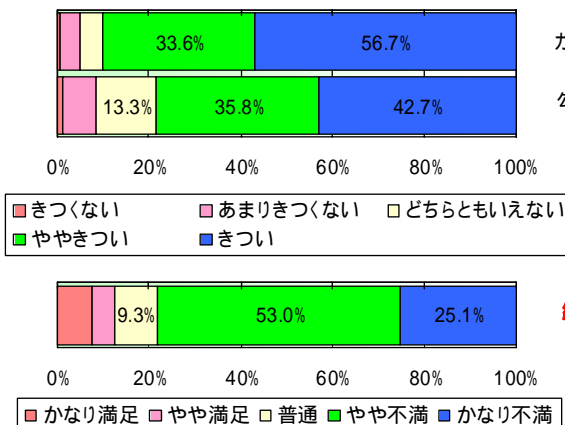
**整備後**  
縦断勾配最大3.0%  
最小曲線半径1,300mに  
(曲線半径150m以下：0箇所)

【カーブ部では車両のはみだしがありました】



## 旭峠道路の評価

整備前 旭峠(旧道)の評価



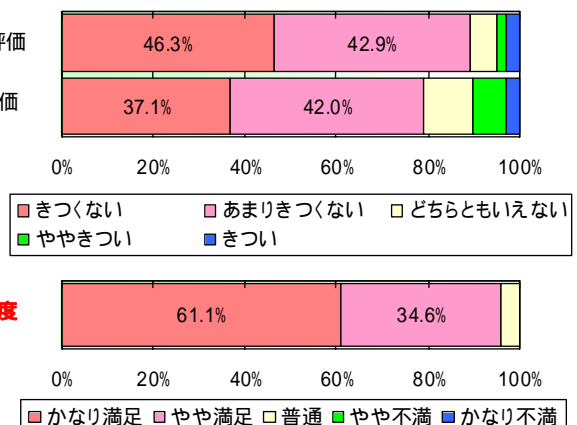
資料：網走開発建設部 (H14)

整備後 旭峠道路の評価

カーブに対する評価

勾配に対する評価

総合的な満足度



客観的評価指標

「現道等における、総重量 25 t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消」

客観的評価指標

「現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消」

旧道の旭トンネルは、狭小幅員のため、大型車のすれ違いが困難であるとともに、高さも 4.0 m に制限されていたことから、背高コンテナによる通行が不可能でした。

当該事業の整備により、狭小幅員とトンネル内の高さ制限が解消され、大型車同士のすれ違いや背高コンテナの通行も可能となりました。



整備前（旭トンネル）

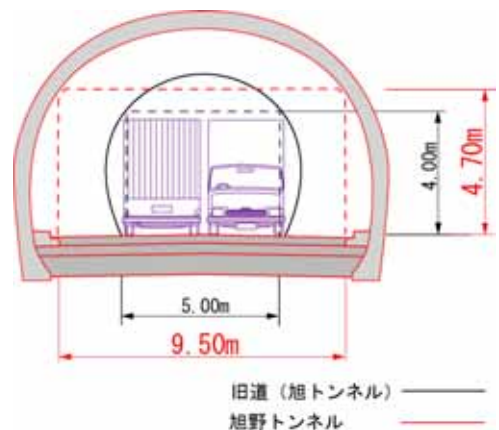


整備後（旭野トンネル）

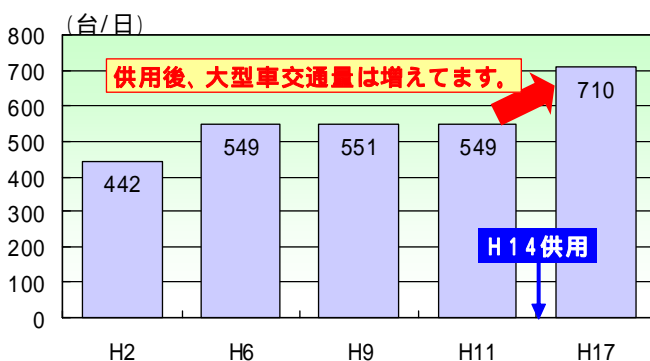
“狭小”旭トンネル位置



旭トンネルと旭野トンネルの断面



旭峠の大型車交通量



資料：道路交通センサス

物流事業者の声

旧道のトンネルは、道幅が狭いため、大型トレーラーは乗用車を含む対向車があった場合、入口で待たなければなりません。

また、センターラインを跨いで走行することがあり、危険を感じていました。

旭峠道路の整備によって、連続したカーブや急勾配が改善され、特に冬道での安心感・安全性が高まりました。

## 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」

当該路線には、遠軽町～佐呂間町間を連絡する路線バスが1日4便運行しています。

当該事業の整備により、急カーブや狭小幅員が解消され、路線バスの安全性、定時性が確保されることによりバスの利便性が向上しました。

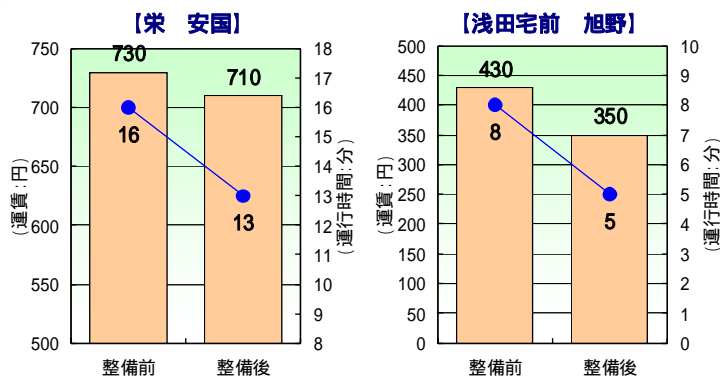
また、道路延長が短絡されたため、運行ダイヤの時間が短縮し、バス運賃が値下がりした利用区間もありました。

路線バスの運行



資料：北海道北見バス㈱

運行時間と運賃の変化



資料：北海道北見バス㈱

整備前（平成14年4月1日改訂時刻表）

整備後（平成18年4月1日改定時刻表）

### バス事業者の声

旭峠道路が整備されたことによって、カーブが無くなり、時間も短縮されました。特に冬期の旧道は危険であったが、冬期も走行しやすくなりました。

また、運賃は運行距離により決められています。整備により、当該区間が1.8km短縮されたことから、「遠軽 - 佐呂間」を通行するバス路線では、運賃が変更している区間があります。

- ・ 遠軽 - 佐呂間 整備前後で変更なし（1,370円）
- ・ 遠軽町生田原安国 - 佐呂間町栄 整備前 730円 整備後 710円
- ・ 遠軽町生田原旭野 - 佐呂間町浅田宅前 整備前 430円 整備後 350円

「遠軽 - 佐呂間」のバスの運行時間は、整備前52分から整備後49分に短縮されました。

## 客観的評価指標

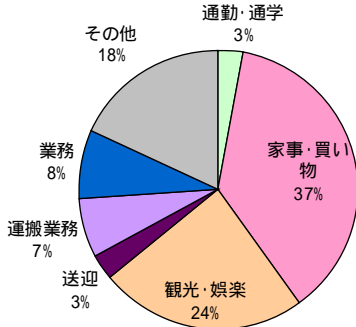
### 「日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況」

当該区間の利用目的は、買物が最も多く、整備されたことによって「当該区間の通行回数が増加した」と回答している利用者は約3割を占めています。

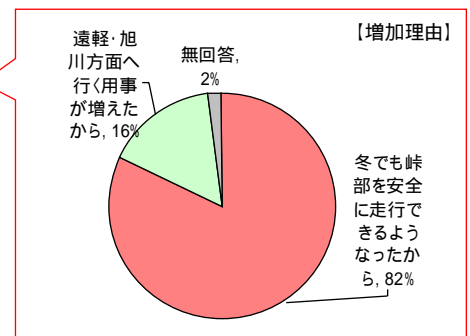
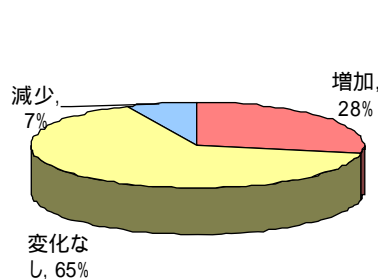
また、大規模小売店舗や高度医療施設などの都市機能は、網走支庁の生活中心都市の中では北見市が最も充実しています。

当該事業の整備により、日常活動圏中心都市へのアクセスが向上し、地域住民の生活道路として重要な機能を果たしています。

旭峠道路の走行目的



旭峠道路の通行回数の変化



資料：網走開発建設部(H14)

### 旭峠道路を利用する市町村間の目的別流動状況

#### 【買い物】

大規模な商業施設などの都市機能は北見市に集中しています。



資料：網走開発建設部(H16)

#### 【救急搬送】

佐呂間町から遠軽町への救急搬送件数は、年間60件程度あります。



資料：網走開発建設部(H17)

#### 遠軽商工会議所の声

旭峠道路の整備による移動時間の短縮により、旭峠道路経由で北見市に向かう人が増えています。

また、佐呂間町市街へ行く時は、以前は旭峠を避けて、道道遠軽芭露線を経由していました。現在は、旭峠道路を利用した方が早く着くため、旭峠道路を利用しています。

#### 遠軽地区広域組合消防本部の声

整備前は、トンネルも狭く、大型車とすれ違えませんでした。高規格救急車には多くの設備を備えており、トラックベースとなっているため、走りづらかったです。また、カーブなどで揺れる場合もあり、患者には負担がかかり、処置するために立っている隊員もつらかったです。

整備されて、カーブやトンネルの狭さが解消されるとともに、時間短縮がされていることから、メリットは大きいです。

## 客観的評価指標

### 「地域高規格道路の位置づけあり」

旭峠道路を含めた遠軽北見道路は、遠軽町と北見市を結ぶ地域高規格道路であり、広域交流の促進および地域間相互の連携強化に資するため、旭川紋別自動車道と北海道横断自動車道とを連絡する路線です。

なお、国道333号では、平成14年3月に旭川紋別自動車道の浮島IC～白滝IC間の供用もあり、特に貨物車交通量が増加しています。

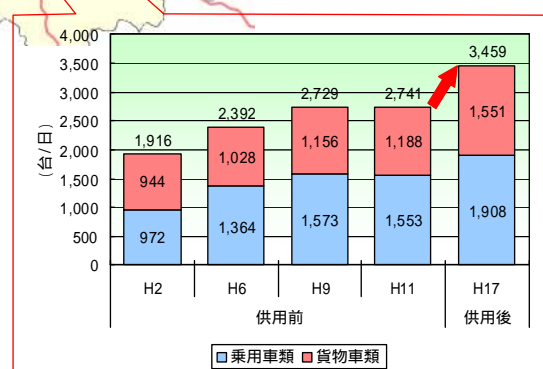
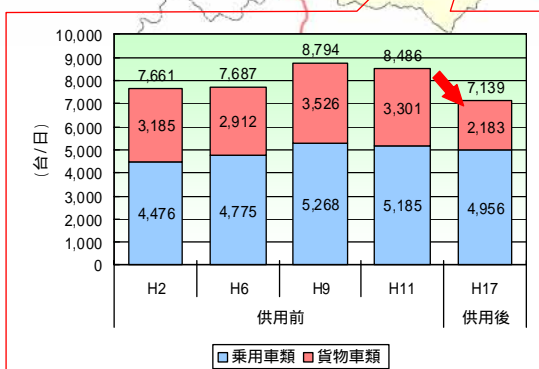
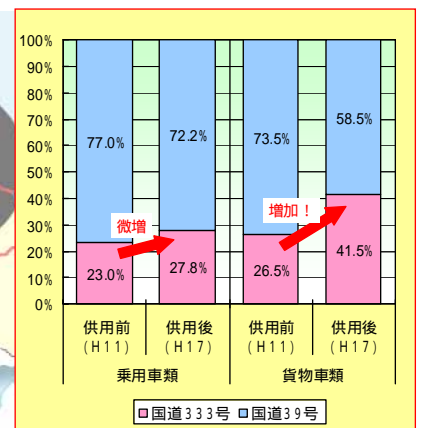
### 北海道の高規格幹線道路網の計画



### 旭峠道路の交通量の変化



### 国道333号の選択率



## 客観的評価指標

「農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況」

オホーツクブランド「ホタテ水産加工品」の安定輸送

オホーツク海沿岸のサロマ湖周辺地域は、日本一のホタテの産地です。ホタテの漁獲高は、全国の約3割を占めています。

道外方面へのホタテ水産加工品の輸送は、主に苫小牧港、小樽港を經由したフェリー輸送が主ですが、オホーツクから各港湾へはトラック輸送であり、大幅な所要時間とコスト負担を強いられていました。

当該事業の整備により、線形不良や狭小トンネルの改善などが図られ、安全で安定した輸送ルートが確保されました。

ホタテ水産加工品の輸送ルート



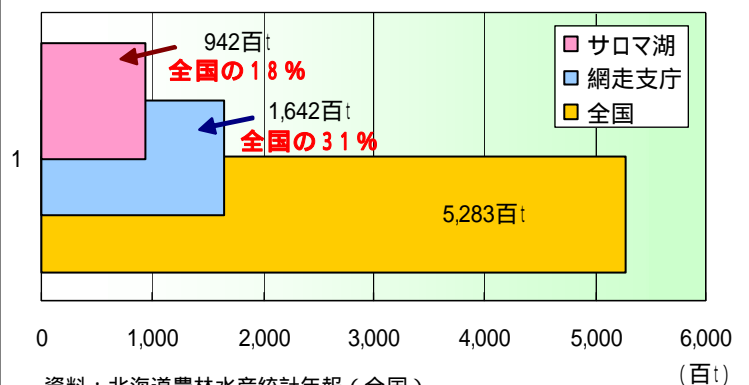
### 佐呂間漁協の声

現状では、道外への活ホタテの出荷は、高速道路網の充実している噴火湾沿岸が中心となっており、オホーツクからは加工品、冷凍品の出荷にとどまっています。

旭峠道路を通過して、加工されたホタテを道央方面へ4割、帯広方面へ6割搬出しており、急カーブや狭小トンネルの改善によって、安全で安定した輸送が可能となりました。

高規格道路網の強化は、道内の輸送時間を大幅に短縮するため、生産者の輸送コストの低減が期待できるほか、オホーツクブランドとしてほたての高付加価値化に貢献します。よって、一日も早いネットワークの完成を期待しています。

全国に占めるホタテ貝の生産シェア (H16)



資料：北海道農林水産統計年報（全国）  
北海道水産現勢（網走支庁・サロマ湖）

サロマ湖：佐呂間町、常呂町、湧別町

## 生体牛のストレスの軽減

ホクレン佐呂間家畜市場では、管内の肉牛として肥育されている素牛がセリにかけられ、茨城県、栃木県、群馬県などの関東一円に向けて年間一万頭前後出荷されています。

生体牛の輸送は、交差点の停発進やカーブによる揺れなどで、著しく体重を減らしてしまうほど敏感で、ドライバーも気の抜けない運転をしています。

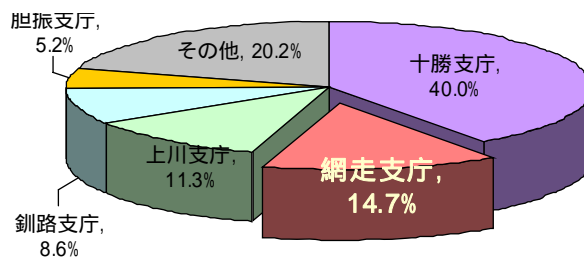
当該事業の整備により、急カーブ・急勾配が解消され、生体牛へのストレスを軽減させることが可能となりました。

生体牛の輸送ルート

佐呂間ホクレン家畜市場



網走管内肉用牛飼養頭数の道内シェア（H16）



資料：北海道農林水産統計（農林水産省 北海道統計・情報事務所）

網走支庁管内の肉用牛の飼養頭数の推移



**近年、網走支庁管内の肉用牛飼養頭数は増加傾向にあります。**

資料：オホーツクの農業2005（網走支庁農務課）

### 生体牛輸送業者の声

生体牛の年間輸送量は、一万頭前後で、出荷先は茨城、栃木、群馬といった関東一円です。

生体牛は、輸送車に乗せただけで体重が5kgも減少、交差点による停発進やカーブによる揺れで、著しく体重を減らしてしまうほど敏感です。生体牛の輸送には、車間距離を長く保つ必要があるほか、急ブレーキや急ハンドルを避けるなど高度な運転技術を要します。

旭峠道路の供用開始で、急カーブがほぼ直線となり、また急勾配も解消され、非常に楽になりました。



## 客観的評価指標

### 「主要な観光地へのアクセス向上による効果」

オホーツク地域は、知床、阿寒の2つの国立公園、網走国定公園を有しており、森と湖と海が調和した四季折々の自然が豊かな地域です。最近では、旭山動物園が魅力の旭川および美瑛・富良野を含めた上川地域と世界自然遺産へ登録された知床地域が人気スポットとなっています。

当該区間は、道央・上川方面と網走方面とを結ぶ周遊観光ルートとしても利用されていることから、観光客の安全性の向上に寄与しています。

網走市への観光客の周遊ルートと主要観光資源



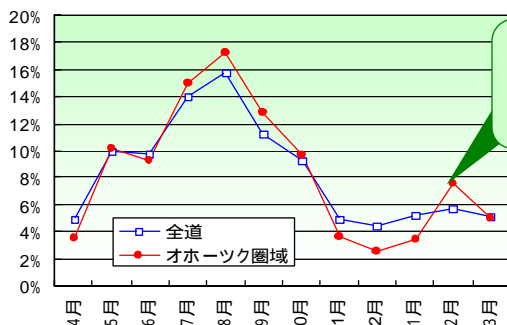
凡 例	
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:blue;"></span>	80%以上
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightblue;"></span>	50~80%未満
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lighterblue;"></span>	30~50%未満
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:lightestblue;"></span>	10~30%未満
<span style="display:inline-block; width:15px; height:10px; background-color:white;"></span>	3~10%未満

当該区間は、道央と網走方面とを結ぶ周遊観光ルートとしても利用されており、網走市への来訪者は、夏期・冬期ともに30～50%の方が旭峠道路を利用しています。



資料：網走開発建設部（H16）

オホーツク圏と北海道の観光入込客数比率



オホーツク圏域は冬期においても観光ピークが現れます。

資料：北海道観光入込客数調査報告書（H17）北海道経済部



利用者数：約2,068千人/年



利用者数：約194千人/年



利用者数：約44千人/年



利用者数：約347千人/年



利用者数：約42千人/年



利用者数：約271千人/年



利用者数：約100千人/年



利用者数：約109千人/年



利用者数：約509千人/年



利用者数：約1693千人/年  
(斜里町の観光入込客数)

資料：各市町資料、北海道観光入込客数調査報告書(H17)

## 客観的評価指標

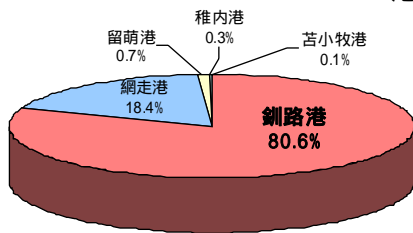
「その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果」

### 石油製品の安定供給

網走管内の石油製品は、釧路港と網走港でほぼ100%の供給となっています。しかし、冬期の網走港は流水によって結氷するため、生活必需品として最も需要の高い冬期の石油製品は、釧路港より陸送されることとなり、遠紋地域への搬送は国道333号が利用されています。

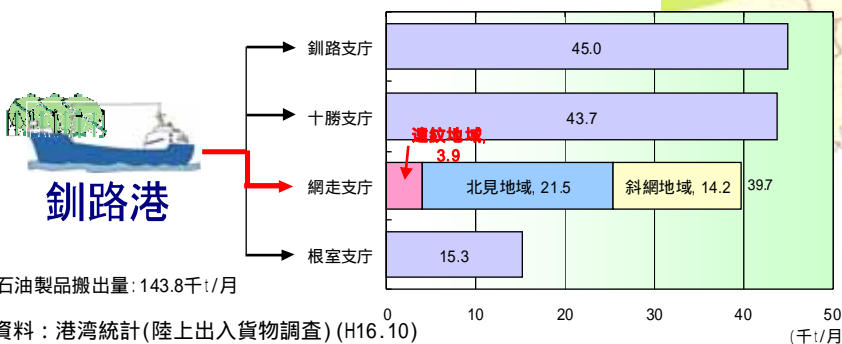
当該事業の整備により、冬期の必需品である石油製品の安定した供給が可能となりました。

網走支庁へ搬送される石油製品の  
港湾別構成比率



資料：港湾統計(陸上出入貨物調査)(H16.10)

釧路港からの石油製品出荷量

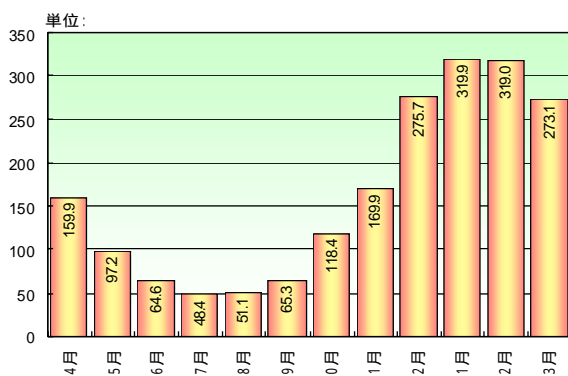


釧路港から遠紋地域への石油製品輸送ルート



資料：港湾統計(陸上出入貨物調査)(H16.10)

家庭用灯油の世帯当り使用量(北海道)



### 石油製品輸送業者の声

旭峠は、道路幅が狭く、トレーラーの速度が下がり、後続する車両に迷惑をかけていました。

旭峠道路の開通により、平均速度が上がり、15～20分程度の時間短縮ができ、ドライバーに時間的ゆとりができました。

特に、冬は便利になり、国道333号経路が一番走りやすくなりました。

## ロードキルの減少

網走管内では、エゾシカと自動車の交通事故が度々起こり、5年間で約2倍に増加していることから、大きな課題となっています。

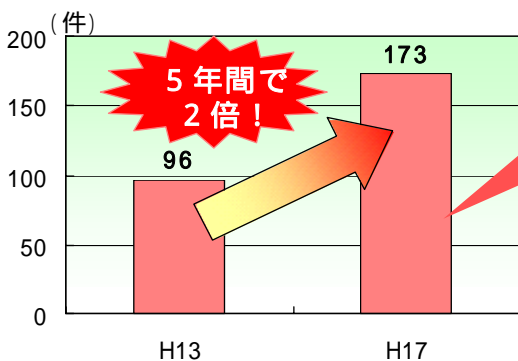
当該事業では、シカの保護と交通安全の両面から、エコロードとして立ち入り防止柵（鹿対策型）の設置を行っており、ロードキルが減少しました。

鹿対策型の立ち入り防止柵の整備状況



端部や取付開口部などから道路内に進入し、外に出られなくなったシカを脱出させるためのゲートを設置しました。

網走管内のエゾシカとの交通事故件数

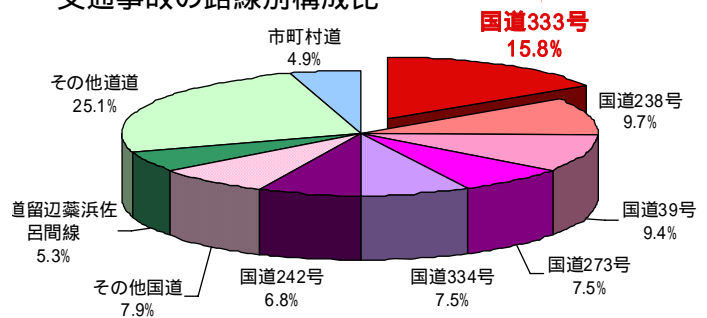


資料：北海道警察北見方面本部

平成 17 年の網走管内における物損事故 8,762 件の約 2% を占めており、事故 50 回に 1 回の割合でエゾシカとの交通事故が発生している計算となります。

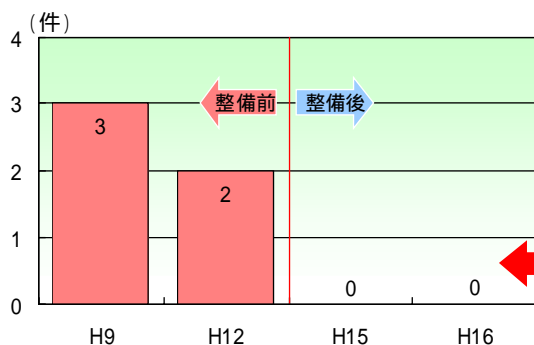
エゾシカとの交通事故は国道 333 号が最も多い。

過去 5 年間のエゾシカとの交通事故の路線別構成比



資料：北海道警察北見方面本部（H13～17）

当該区間のロードキル件数の推移



資料：網走開発建設部

整備後に、ロードキルは発生していません。

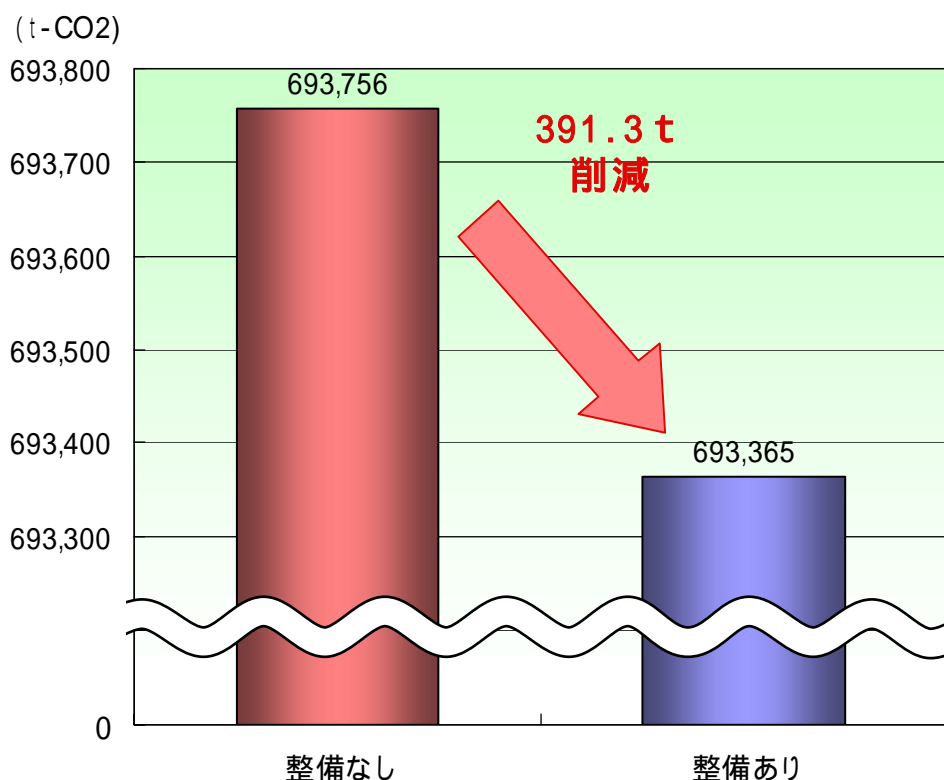
## 客観的評価指標

「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」

平成16年度における国内の二酸化炭素総排出量は、12億8,600万 t-CO<sub>2</sub>/年、1人あたりの総排出量は10.07 t-CO<sub>2</sub>/年となっています。

当該事業の整備により、整備されない場合に比べ、391.3 t-CO<sub>2</sub>/年の削減が見込まれます。これを1人あたりの年間排出量に換算した場合、約39人分の排出量に相当します。

旭峠道路供用による当該区間のCO<sub>2</sub>削減量



## 5. 今後の事後評価の必要性

旭峠道路の整備により、峠部の線形不良や狭小幅員、トンネル部の高さ制限などが解消され、交通機能の向上が図られるとともに、管内観光地へのアクセスが向上するなど、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

旭峠道路は、十分な機能が発揮され、改善措置の必要性はありません。

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性はありません。