

調書番号	08-04	所管部	建設部	基準年月日	令和4年8月1日
				作成責任者	建設部まちづくり局都市環境課長 若山 英樹
				担当係	街路計画係（内線） 29-569

I 基本事項

事業種別	都市計画街路事業費 (社会資本整備総合交付金)	地区名	3・3・8 金星橋通	市町村名	旭川市
------	----------------------------	-----	------------	------	-----

事業目的・目標

- 慢性的な渋滞を招いている金星橋通交差点（国道40号×金星橋通_主要渋滞箇所）の混雑解消により、都市交通の円滑化を図る。
- 金星橋は老朽化が著しく、橋脚の洗掘も確認されており、橋梁架け替えにより安全性を確保する。
- 金星橋通における歩道幅員拡幅による歩行者、自転車交通の安全性の向上を図る。

事業概要

3・3・8金星橋通は、国道40号から永隆橋通までの870m区間において、老朽化した橋梁の架替ならびに車道・歩道拡幅整備を実施。

事業採択	完了	区分	工事費内訳 (百万円)	変更理由・内容	費用対効果 (百万円)
H12 (2000)	H26 (2014)	採択 (一)	計画延長 L=870m ・道路工 L=533m 828 ・橋梁工 L=337m 6,240 ・測量設計費 423 ・用地及び補償費 2,677 計 10,168		便益 費用 B/C
H12 (2000)	H26 (2014)	再評価 H21 (2009) 1回目	計画延長 L=870m ・道路工 L=533m 862 ・橋梁工 L=337m 6,497 ・測量設計費 225 ・用地及び補償費 2,963 計 10,547	・資材及び労務単価の上昇変更に伴う増額。 ・地下埋設構造物の補強設計が不要となった。 ・物件調査の実施に伴う補償価格を精査した事による増額。	便益 14,251 費用 11,567 B/C 1.23 ●費用便益マニュアル（平成20年11月国土交通省道路局 都市・地域整備局）等に基づき算出 ●算出基準年はH21年度
H12 (2000)	R1 (2019)	完了 R1 (2019)	計画延長 L=870m ・道路工 L=533m 876 ・橋梁工 L=337m 6,497 ・測量設計費 581 ・用地及び補償費 2,734 計 10,688	・資材、労務単価及び消費税の上昇変更に伴う増額。 ・補償交渉難航により物件の再調査が必要となったことや相続調査が必要な物件が生じた事による増額。 ・神社や商業ビル等の大型物件の補償価格を精査した事による減額。 ・用地交渉が難航したことによる工期延伸。	便益 費用 B/C

II 効果の発現状況

1. 整備後の効果発現

●整備前の課題

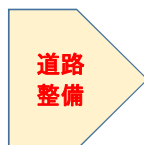
整備前の金星橋通は、慢性的に渋滞が発生し走行に支障をきたしていた。

また、国道40号との交差点においては、北海道渋滞対策協議会で主要渋滞箇所として位置づけられていた。

- ・整備前旅行速度 22km/h
- ・整備前渋滞損失時間 24,754万人時/年



整備前状況写真
(交差点部の渋滞状況)



●整備後の改善

整備後は、車道拡幅ならびに交差点の走行車線を増やし、渋滞解消を図った。

また、整備後には北海道渋滞対策協議会の主要渋滞箇所から解除されている。

- ・整備後旅行速度 35km/h（約13km/h向上）
- ・整備後渋滞損失時間 14,843万人時/年（約4割減少）

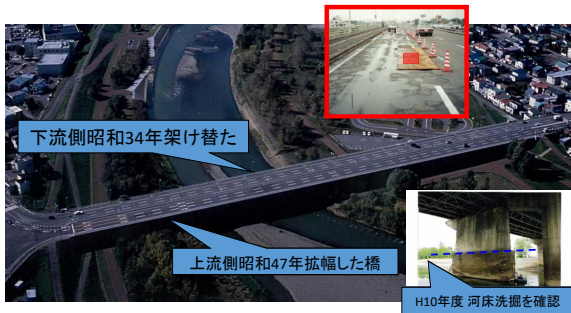


整備後状況写真
(交差点部で渋滞が解消された状況)

2. 整備施設の管理 ・利用者等への意見聴取

●老朽化橋梁（金星橋）の架替え

- ・橋梁架け替えに伴い、大規模地震等の災害に対する橋梁の安全性など向上が図られた。
- ・事業完成後、日常的な維持管理・除雪作業、道路パトロールのほか、橋梁の法定点検を実施している。



整備前状況写真



整備後状況写真

橋梁
架け
替え

●事業整備後における周辺道路の利用状況

- ・整備後、走行性が向上した金星橋の交通量が増え、利用状況から整備効果が発現された。
整備前交通量：18,202台/12h → 整備後：18,767台/12h（565台/12hの増加）
- ・周辺道路（国道40号、花咲通、旭川環状線）から交通量が転換され、周辺道路の走行性も向上した。
国道40号 整備前交通量：15,621台/12h → 整備後15,084台/12h（537台/12hの減少）
花咲通 整備前交通量：15,176台/12h → 整備後14,941台/12h（235台/12hの減少）
旭川環状線 整備前交通量：19,741台/12h → 整備後19,708台/12h（33台/12hの減少）

●利用者等への意見聴取

- ・事業整備後の効果について、道路利用者等へ聞き取りを行った結果、次の様な意見があった。
- ・バス停車帯の造成により後続車（直進車）の流れが円滑になった。
- ・歩道が拡幅されたことによりすれ違いやすくなった。
- ・冬期間の歩道が広くなり、安全性が向上した。
- ・堆雪幅が確保されたことにより、除雪後も片側3車線確保され交通渋滞が緩和された。
- ・通行車両の速度が上昇し危険を感じる時がある。
- ・除雪の雪山が大きくなり市道からの車両や歩行者の視認が困難な時がある。

3. 整備における 環境等の影響

●地域環境への影響

低騒音・低振動機械の採用など地域環境に配慮して事業を実施。

●循環型社会の形成

再生合材、再生骨材等の再生資源の活用を行うなど、循環型社会形成の促進を行った。

●その他の影響（生活環境等）

歩道整備と植樹帯整備により、安全性・快適性が確保された歩行空間が創出された。

Ⅲ 「効果の発現状況」を踏まえた同種事業に今後活用すべき事項

北海道では国道・道道の交差点等、多数の主要渋滞箇所を有しており、他の道路管理者と連携するなど対策の検討を進めている。一方で既往道路には老朽化した構造物を有する道路が増加するなど、防災面や維持管理の観点から課題とされている。当該事業の様に拡幅による渋滞対策、老朽化橋梁の架替え等、各地区における様々な課題やニーズに対応した事業計画を検討すべき。

Ⅳ 評価

●一次政策評価

- ・本事業での整備によって主要渋滞箇所が解消されていること、また、橋梁架け替えによる安全性の確保が図られており、事業効果は十分に発現されている。
- ・歩道幅員拡幅により、歩行者の歩行空間、自転車の走行区間が確保され、安全性が向上している。

評価結果

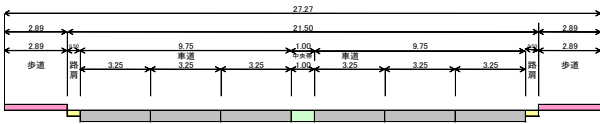
a

a：効果が発現している b：効果が一部発現している c：効果の発現は見られない

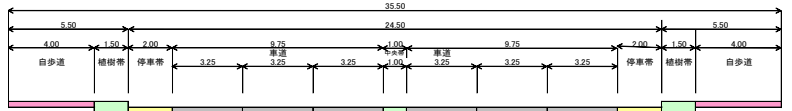
事業概要図

事業名	都市計画街路事業費 (社会資本整備総合交付金)	地区名	3・3・8 金星橋通
-----	----------------------------	-----	------------

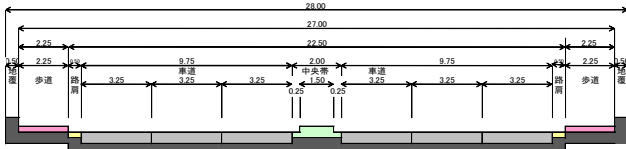
【一般部 標準断面図(整備前)】



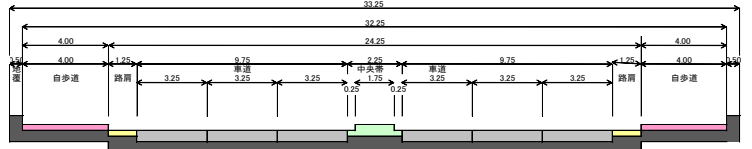
【一般部 標準断面図(整備後)】



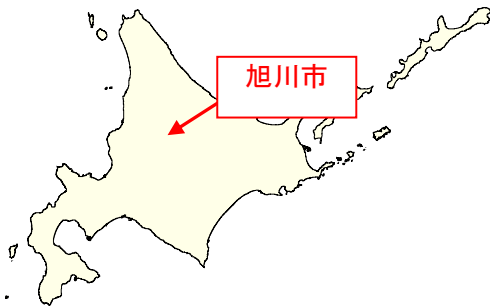
【橋梁部 標準断面図(整備前)】



【橋梁部 標準断面図(整備後)】



事業地区位置図



至旭川新道

至士別方面



至深川方面

至愛別町方面

至旭山動物園

<https://www.google.co.jp/maps/@43.7715214,142.3435443,16z>

至旭川駅