

## 事後評価結果（平成20年度）

担当課：東日本高速道路(株)計画設計課

担当課長名： 服 部 清 繁

<b>路線名</b>	北海道縦貫自動車道（旭川鷹栖～ 士別剣淵）	<b>事業区分</b>	高速自動車国道	<b>事業主体</b>	日本道路公団 （東日本高速道路(株)）		
<b>起終点</b>	自：北海道上川郡鷹栖町 至：北海道士別市南町			<b>延長</b>	45.8 km		
<b>事業概要</b>							
北海道縦貫自動車道は函館市を起点として、室蘭市、札幌市、岩見沢市、旭川市を經由し、稚内市に至る延長約680 kmの高速自動車国道。このうち旭川鷹栖IC～士別剣淵IC間は約46 kmで暫定2車線により整備した事業である。							
<b>事業の目的・必要性</b>							
北海道縦貫自動車道は、分散した都市間を結ぶ高速道路ネットワークの形成を図るとともに、空港や港湾などの物流拠点、観光地や農産物の生産地等とのアクセスの向上や地域の医療活動への貢献などにより地域の発展に寄与する。							
<b>事業概要図</b>							
<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	<b>事業化年度</b>	H4年度 用地着手	H6年度 供用年 (暫定)	(計画) H16年度 (実績) H15年度	<b>変動</b>	0.9倍
		都市計画決定	-年度 工事着手	H7年度			
	<b>事業費</b>	<b>計画時</b>	(名目値) 840億円 (実質値) 912億円	<b>実績</b>	(名目値) 724億円 (実質値) 792億円	<b>変動</b>	0.9倍
	<b>交通量</b>	<b>計画時</b>	3,840台/日 (平成16年度)	<b>実績</b>	2,780台/日 (平成16年度)	<b>変動</b>	72%
	<b>旅行速度向上</b> (全通前現道 当該路線)		49 63 km/h (H11年度) (H17年度)	<b>交通事故減少</b> (全通前現道 全通後現道+当該路線)	66 60件/億台キロ (H9~11年度) (H16~18年度)		
	<b>費用便益 分析結果 (事後)</b>	B / C 1.3	<b>総費用</b> 1,167億円 事業費: 891億円 維持修繕費: 276億円	<b>総便益</b> 1,493億円 走行時間短縮便益: 1,088億円 走行経費減少便益: 273億円 交通事故減少便益: 133億円	<b>基準年</b> H20年		
<b>事業遅延によるコスト増</b>		<b>費用増加額</b> - 億円	<b>便益減少額</b> - 億円				
<b>事業遅延の理由</b>							

	<p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>円滑なモビリティの確保  [ 高速バス路線の利便性向上 ]  ・ 新たなバス便が 4 路線 7 便開設（札幌～枝幸、札幌～紋別など）  ・ 札幌市 名寄市への所要時間  開通前 205分 開通後 185分 約20分短縮</p> <p>個性ある地域の形成  [ 主要な観光地へのアクセス向上 ]  ・ 旭山動物園の入園者増加に伴う旭川市内の渋滞を高速誘導対策等により緩和  誘導前 7km渋滞（h16） 誘導後 1km渋滞（h17） 6kmの渋滞減少</p> <p>安全で安心できるくらしの確保  [ 第三次医療施設へのアクセス向上 ]  ・ 新たに第三次医療を 60 分で利用できる圏域が増加し 1 市町村 2.3 万人増加  整備前 11市町村41.1万人 整備後 12市町村43.4万人</p> <p style="text-align: right;">他数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>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>【大気質】  ・ 高速道路沿道の常時監視測定局の測定データに環境アセスメント時の高速道路寄与分を合算しても環境保全目標（環境基準）を下回る。  NO<sub>2</sub>：日平均値の年間98%値 0.035～0.037ppm（0.04～0.06ppm以下）  CO：日平均値の年間2%除外値 0.60～0.62 ppm（10ppm以下）</p> <p>【騒音】  ・ 環境アセスメント予測断面で現地測定した結果、環境基準値を下回る。  実測値：（昼間）54dB（夜間）47dB（環境基準：（昼間）70dB（夜間）65dB）</p> <p>その他評価すべきと判断した項目  地形の改変を極力抑え、自然のり面を残し中央帯部に約800本の既存林を保存</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>旭川空港までの所要時間の短縮や利用圏域の増加により、利用者、貨物輸送量とも増加傾向。高速道路の開通にあわせ、当該区間周辺の工業団地の分譲率が増加するなど地域産業が活性化。</p>
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>費用対効果分析の結果や事業の効果発現など、一定の整備効果が得られており、今後の事業評価の必要性はないと考える。  今後も利用状況について注視してゆくとともに、地域と一体となった利用促進の取り組みなどに努めていく。また、近接する道路の整備によるネットワークの効果など、引き続き周辺道路も含めた利用状況を確認していく。</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>特になし</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の。