

事後評価結果（平成26年度）

担 当 課：東日本高速道路(株)高速道路計画課

担当課長名： 澤 田 石 貞 彦

路線名	北海道縦貫自動車道 函館名寄線 (大沼公園～長万部)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	東日本高速道路(株)		
起終点	自：北海道茅部郡森町字赤井川 至：北海道山越郡長万部町字富野	(大沼公園IC) (長万部IC)		延長	78.7km		
事業概要							
北海道縦貫自動車道函館名寄線は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高規格幹線道路である。							
事業の目的・必要性							
北海道縦貫自動車道函館名寄線は、高速ネットワークの拡充による道南・道央・道北地域の連絡機能の強化を図り、沿線地域の産業、経済、観光等の発展及び地域医療に寄与する路線である。							
事業概要図							
事業の 効果等	事業期間	事業化年度: H5年度 都市計画決定: 一年度	用地着手: H8年度 工事着手: H5年度	供用年	(計画) H24年度 (実績) H24年度	変動	1.0倍
	事業費	計画時	(名目値) 1,627億円 (実質値) 2,285億円	実績	(名目値) 1,501億円 (実質値) 2,108億円	変動	0.9倍
	交通量	計画時	3,700台/日 (平成25年度)	実績	3,500台/日 (平成25年度)	変動	95%
	旅行速度向上	44 → 70 km/h (供用前現道→当該路線) (全て一般道利用) (全て高速道路利用) ※1	交通事故減少	120.3 → 96.8件/億台キロ (供用前現道→供用後現道+当該路線) (H14-17年平均) (H21-23年平均) ※2			
	費用便益分析結果 (事前) ※3	B/C: 1.4	総費用: 1,936億円 事業費: 1,569億円 維持管理費: 366億円	総便益: 2,701億円 走行時間短縮便益: 2,326億円 走行経費減少便益: 241億円 交通事故減少便益: 134億円	基準年: H23年		
	費用便益分析結果 (事後)	B/C: 1.3	総費用: 2,448億円 事業費: 1,960億円 維持管理費: 488億円	総便益: 3,117億円 走行時間短縮便益: 2,647億円 走行経費減少便益: 328億円 交通事故減少便益: 141億円	基準年: H26年		
	事業遅延によるコスト増	費用増加額	— 億円		便益減少額	— 億円	
事業遅延の理由							
—							

	<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"> ● 高速バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速バス路線（札幌市～函館市）の走行時間が 35 分短縮（開通前 294 分 ⇒ 開通後 259 分） ・ 運行本数（直行便含む）が 14 便/日の増加（開通前 14 便/日 ⇒ 開通後 28 便/日） ● 近傍の空港及び港湾へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 函館空港（第二種空港）への所要時間が 31 分短縮 （長万部町役場～函館空港：開通前 144 分 ⇒ 開通後 113 分） ・ 函館港（重要港湾）への所要時間が 30 分短縮 （長万部町役場～函館港：開通前 128 分 ⇒ 開通後 98 分） ● 一般道路の災害時の代替路として機能 <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道 5 号は、大雨等で 20 年間（H6 年度～H25 年度）14 回の通行止めが発生しており、道央道が代替路として機能し、円滑で効率的な基幹ルートを確認（リダンダンシー） （一般国道利用の迂回時間 300 分【2.2 倍】 ⇒ 道央道利用の迂回時間 104 分【0.8 倍】） <p style="text-align: right;">他 14 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>【大気環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 <p>CO：日平均値の年間2%除外値 0.37～0.38 ppm（10ppm以下） NO₂：日平均値の年間98%値 0.027～0.028 ppm（0.04～0.06ppm以下）</p> <p>【交通騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 <p>測定値：昼間47～53dB 夜間46～51dB（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</p> <p>特になし</p>
	<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>対応方針（案）のとおり了承</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口は、道央道沿線では全国と比較して、減少傾向。 ・ 北海道の道内総生産（名目）は、全国（国内総生産）と比較して、減少傾向。 ・ 製造品出荷額は、道央道沿線は全国と同様の傾向で推移しており、近年回復基調にある。 ・ 自動車保有台数は、貨物自動車及び乗用車は減少傾向にあるが、軽自動車は一貫して増加傾向。
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>所要時間短縮、交通事故減少、救急搬送時間の短縮など、様々な整備効果が発現されており、更なる事後評価は特段必要ないものとする。</p> <p>道路の整備によるネットワーク効果の更なる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一体となった利用促進の取組みなど積極的に努めていく。</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>本事業で得られた事業の効果や本事業への取組み、事業による環境保全などの結果を蓄積することにより、今後の事業に活用していく。</p> <p>事後評価の結果、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と思われる。</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。
- ※1 札幌市役所～函館市役所間の平均旅行速度
- ※2 八雲 IC～国縫 IC 間（H18.11 開通）の交通事故減少
- ※3 事前は H23 年度に実施した大沼公園～国縫の再評価（事業全体）を記載