

一般国道 40 号

びふかどうろ
美深道路

再評価原案準備書説明資料

平成 23 年度

北海道開発局

目 次

1. 事業の概要	1
2. 事業の必要性等	7
3. 事業の進捗の見込み	29
4. 関係する地方公共団体等の意見	30
5. 対応方針(案)	31

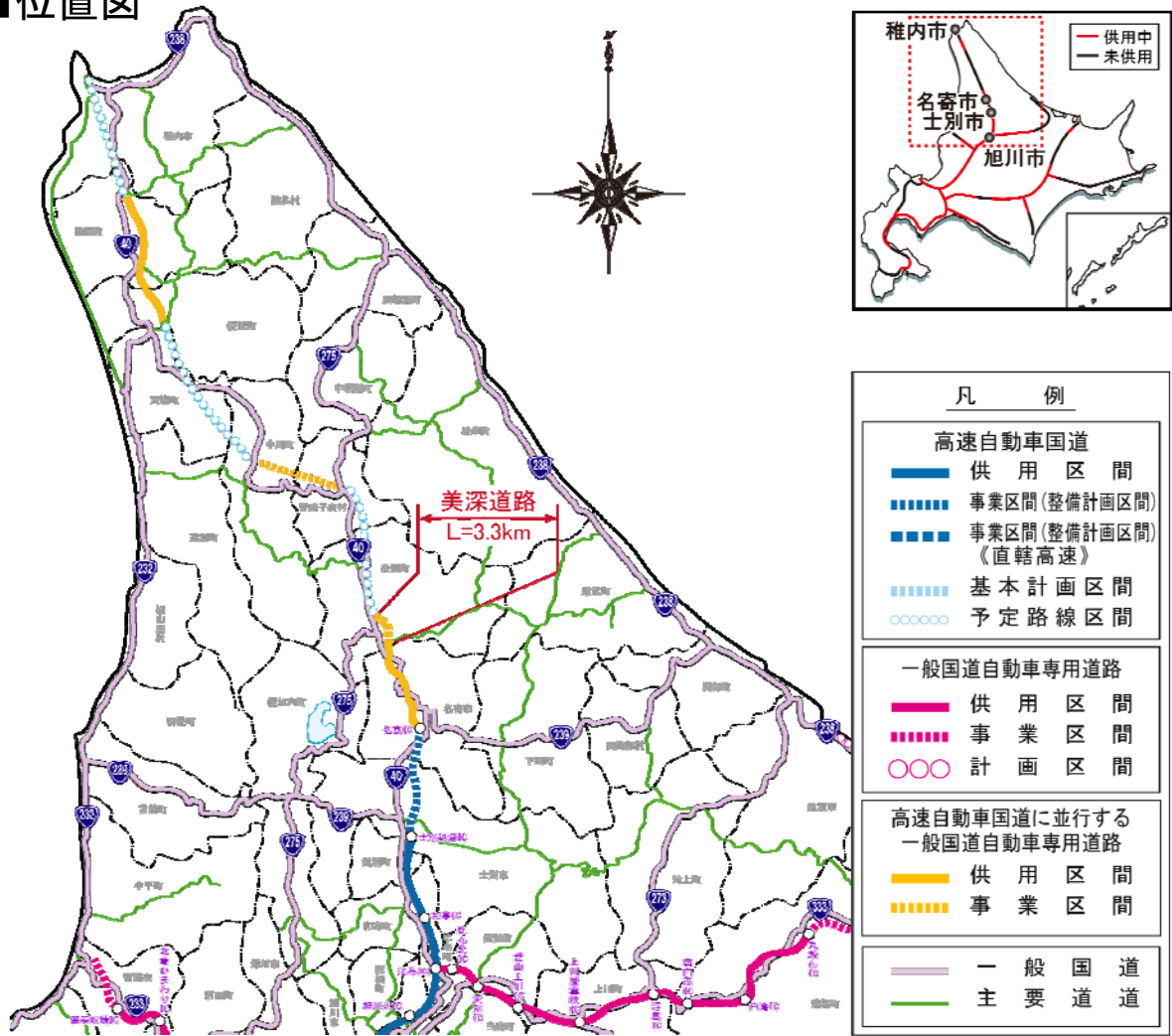
1. 事業の概要

(1) 目的

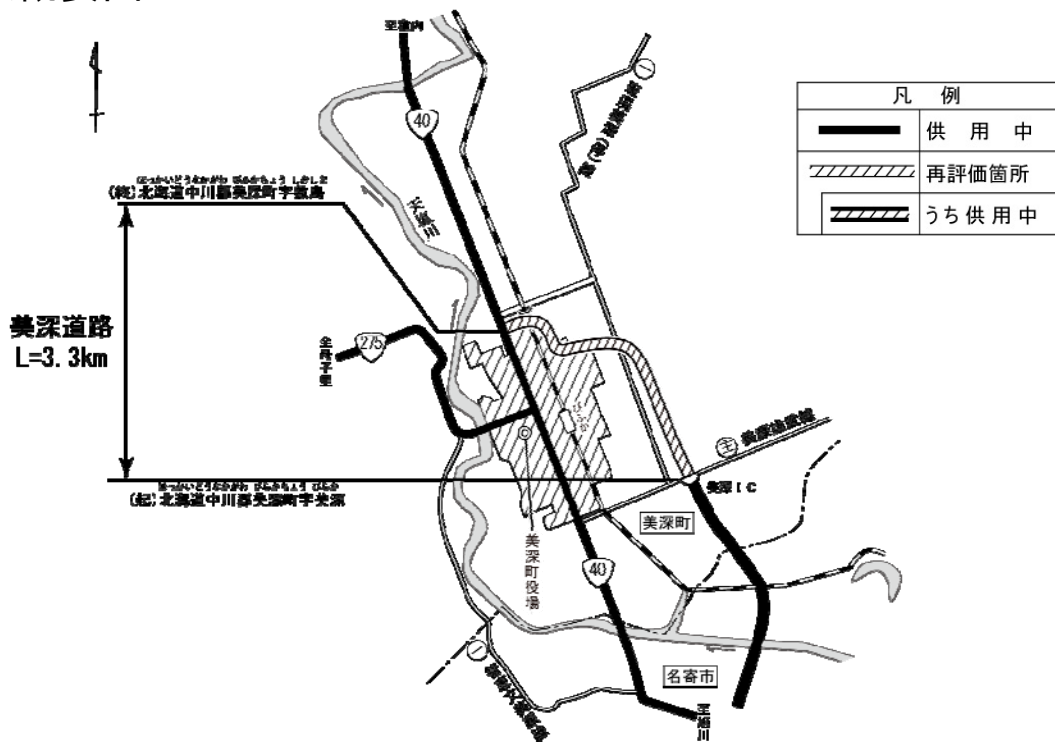
一般国道40号は、旭川市を起点とし稚内市に至る延長約250kmの幹線道路です。

このうち美深道路は、高次医療施設へのアクセス向上及び交通事故の低減等を目的に、市街地を迂回し、美深町字美深から美深町字敷島を結ぶ、延長3.3kmの一般国道のバイパス事業です。

位置図



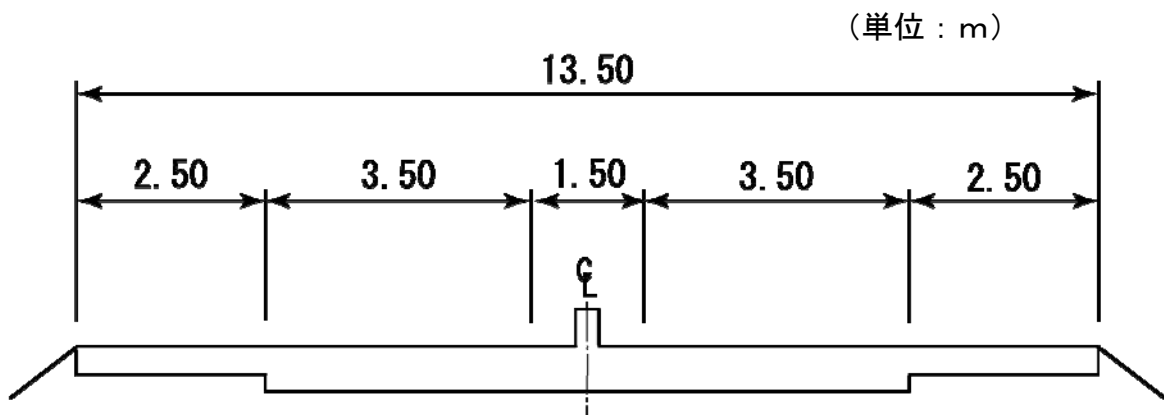
事業概要図



(2) 計画の概要

- ① 起点 …… 北海道中川郡美深町字美深
 終点 …… 北海道中川郡美深町字敷島
- ② 計画延長 …… 3.3 km
- ③ 幅員 …… 13.5 m
- ④ 構造規格 …… 1種3級
- ⑤ 設計速度 …… 80 km/h
- ⑥ 車線 …… 2車線
- ⑦ 事業主体 …… 北海道開発局

■横断図



(3) 経緯

平成19年度	事業化
	用地補償着手
平成21年度	工事着手

(4) 事業化以降の周辺環境の変化

[高速交通ネットワークの整備]

- ・平成22年 3月 名寄バイパス
名寄インターチェンジ～美深インターチェンジ供用
- ・平成22年 3月 幌富バイパス
幌延インターチェンジ～豊富サロベツインターチェンジ供用

[道立広域公園の整備]

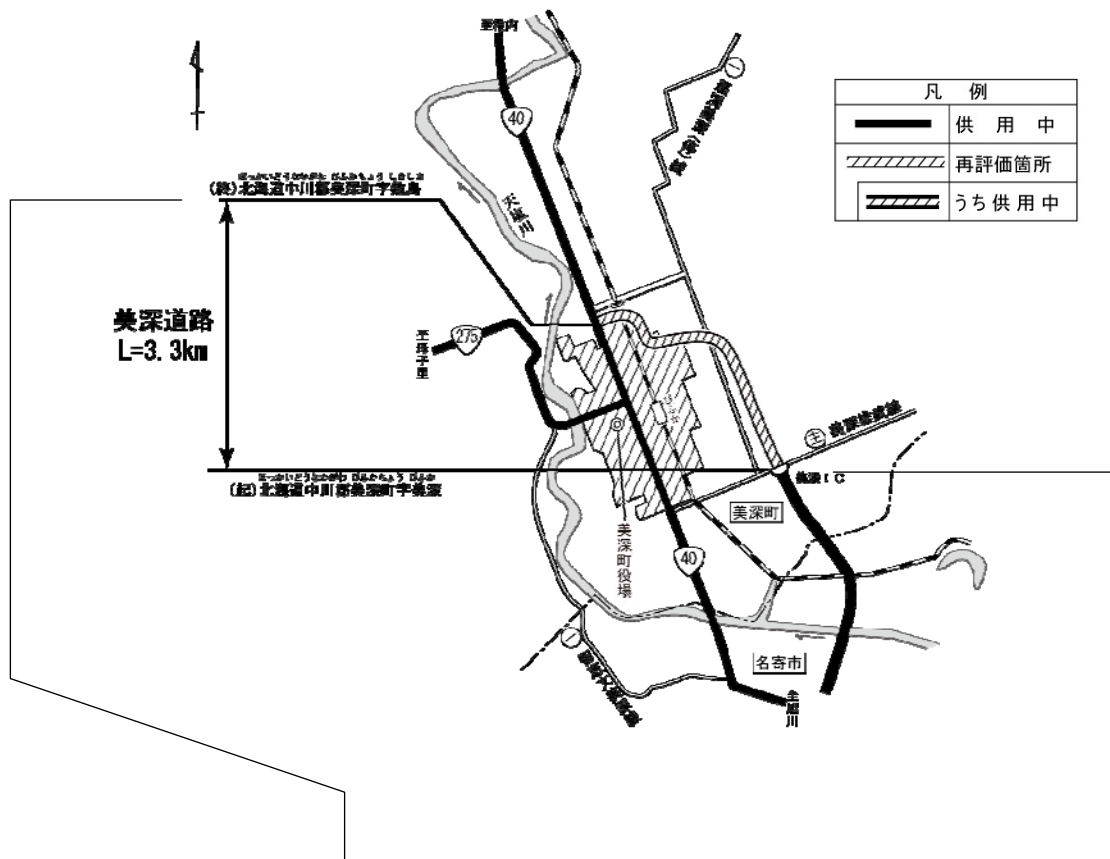
- ・平成20年 5月 道立広域公園「サンピラーパーク」
全面開園

■周辺環境の変化



(5) 事業の進捗状況

当該事業は、平成23年度末見込みで、用地進捗率100%、事業進捗率61%です。



用地進捗率	100%
事業進捗率	61%

※用地進捗率は用地補償費投入ベース
 ※事業進捗率は事業費投入ベース

平成23年度末見込み

2. 事業の必要性等

(1) 事業の投資効果

1) 全体事業費の変更

平成19年度の事業化以降に判明した事象に基づき設計等を見直した結果、以下の変更要因が確認されています。

○土工計画の見直し

他事業からの流用土（盛土）の改良対策工を追加

（約8.9億円増）

○函渠工の見直し

現地調査結果により土圧低減対策等の追加

・土圧低減対策の追加（約2.3億円増）

・地盤処理対策の追加（約1.4億円増）

○法面对策工の追加

現地調査結果により法面湧水対策工の追加

（約0.8億円増）

気象観測結果による雪崩予防柵の追加

（約0.8億円増）

○環境保全対策工の追加

現地調査結果による環境保全対策の追加

（約0.7億円増）

また、当該事業では以下のコスト縮減に取り組んでいます。

○法面工の見直し

現地調査結果により法面小段排水の見直し

（約0.1億円減）

以上の変更により全体事業費が約14.8億円増加しています。今後も引き続きコスト縮減に取り組みます。

全体事業費 (H19新規事業採択時評価)	全体事業費 (H23再評価)	増減額
59億円	74億円	14.8億円

2) 費用便益分析

費用便益分析の結果 (事業全体)

全体事業費	計画交通量 (台/日)	車線数
74億円	3,400	2

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	71億円	30億円	101億円
基準年における 現在価値 (C)	71億円	13億円	84億円

注) 事業費の単純合計値は全体事業費から消費税相当額等を控除した値である。

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23年度			
単年便益 (初年度便益)	4.2億円	1.0億円	0.48億円	5.6億円
基準年における 現在価値 (B)	78億円	18億円	9.0億円	105億円

③結果

費用便益比 (B/C)	1.3
-------------	-----

注) 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。

費用便益分析の結果（残事業）

①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成23年度		
単純合計	28億円	30億円	58億円
基準年における 現在価値（C）	27億円	13億円	39億円

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23年度			
単年便益 （初年度便益）	4.2億円	1.0億円	0.48億円	5.6億円
基準年における 現在価値（B）	78億円	18億円	9.0億円	105億円

③結果

費用便益比（B/C）	2.7
------------	-----

注）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。

④感度分析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	3,400	±10%	2.3～2.9
事業費	28億円	±10%	2.5～2.9
事業期間	1年	±0年	2.7

(2) 地域の特殊性を考慮した便益の検討

北海道開発局事業審議委員会（平成21年6月開催）では、「道路事業の事業評価において、3便益以外に地域の特殊性等を考慮した多様な便益についても適切に反映できるように検討し、事業評価を充実されたい。」とのご意見をいただいているところです。

今回、試算としてではありますが、現段階での知見に基づき便益算出の検討を行いました。

道北地域の医療は、「病院機能が低下しており、分娩・脳卒中などの診療で名寄市立総合病院等の中核病院のカバー圏が広域化している」「地域貢献として道路整備を行っていかねばならない」など、「地域の医療を支える社会資本のあり方に関する検討 第1回意見交換会」（平成22年12月開催）におけるご意見を踏まえ、道路整備による救急医療改善効果について試算しております。

また、道路の整備により移動時の所要時間の変動（ばらつき）が減少し、時間に遅れないために見込む余裕時間の短縮効果についても試算しております。

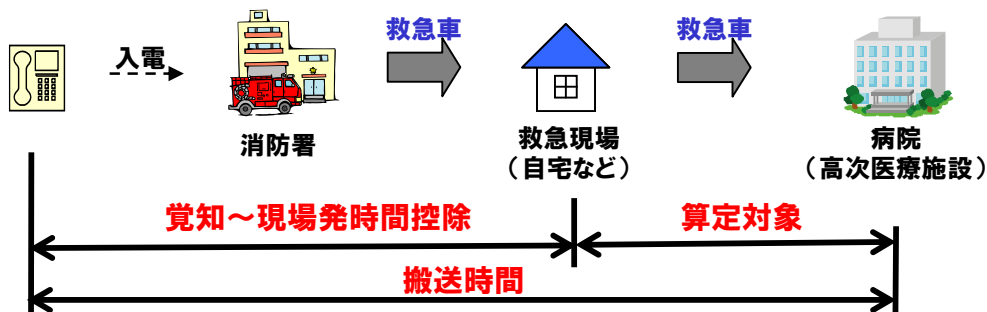
1) 救急医療改善効果

①効果算定の考え方

生死に係る患者の傷病発生から手当てが施されるまでの経過時間が生存率に大きく影響します。道路整備によって救急医療へのアクセスが向上することで、生死に係る傷病の発生から救命処置が施されるまでの経過時間が短縮し、救命数が増加するものと考えられます。

そこで、「九州地方を対象とした救急医療改善効果の研究 成果」を参考とし、救われる人命価値を道路整備による効果として試算しました。

【概念図】 医療施設へのアクセス向上と生存率の増加、道路整備による改善効果の関係



疾患別の搬送時間と生存率の関係

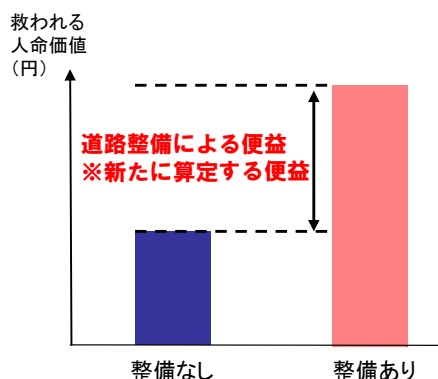
疾患	症例	関係式(※)	→y(生存率)=0 の場合のX(分)	覚知～現場発 時間を控除	算定対象 患者搬送時間 (算出値)
急性心筋梗塞	重症中等症	$Y = -0.0160x + 1.1552$	→ 72.2	- (7.4+10.9)	= 53.9分
脳梗塞	全体	$Y = -0.0048x + 1.0412$	→ 216.9	- (7.3+11.9)	= 197.7分
大動脈乖離	全体	$Y = -0.0112x + 1.0694$	→ 95.5	- (7.7+10.7)	= 77.1分
多発外傷	ISS18以上	$Y = -0.0119x + 0.9208$	→ 77.4	- (7.5+15.4)	= 54.5分

※Y:生存率, x:搬送時間(分)

※覚知～現場発時間は、固定値

資料:「道路整備による救急医療便益」(交通工学 Vol.45 No5 2010)

道路整備による搬送時間短縮・生存率の向上によって

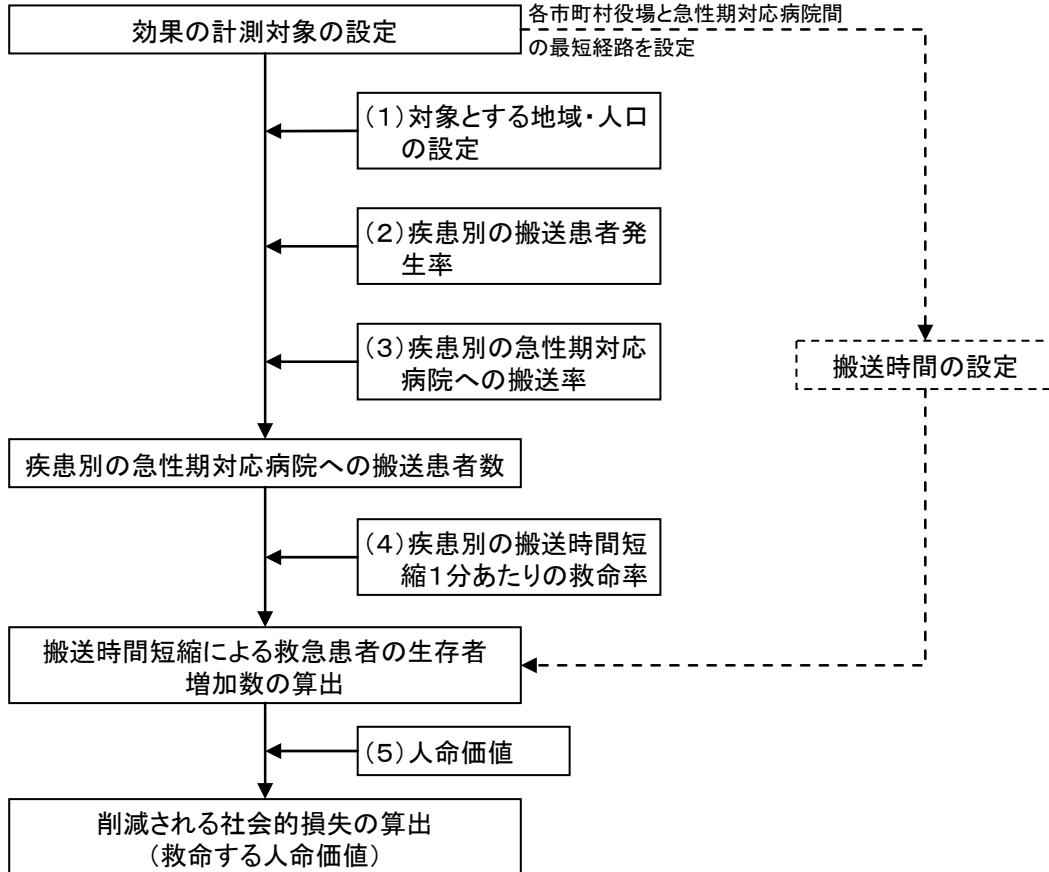


【例】脳梗塞では、

◎道路整備により、搬送時間が15分短縮すると、救急患者の生存率が7.2%向上します。

②改善効果算定のフローと算定式

改善効果は、道路の整備による搬送時間短縮に伴う生存者増加数の貨幣評価値より試算しました。



◎救急医療改善効果（円／年）（搬送時間短縮により救命される人命数の貨幣評価値（円／年））

$$= \sum P \times A_i \times B_i \times C \times D_i \times E$$

- P : 改善効果対象地域・地区の受益人口（万人）
- A_i : 疾患別の搬送患者発生率（人／万人）
- B_i : 疾患別の収容施設への搬送率（％）
- C : 地区と収容施設間の搬送短縮時間（分）
- D_i : 疾患別の搬送短縮時間1分あたりの救命率
- E : 人命価値（2.26億円／人）
- i : 疾患別（疾患：急性心筋梗塞、脳梗塞、多発外傷、大動脈乖離）

③改善効果の算定

当該事業において試算した救急医療改善効果は現段階での知見に基づき、傷病発生から救急車が現場に到着し病院へ搬送し救命措置が施されるケースについて、搬送時間短縮に伴う生存者増加数に着目し試算を行った結果です。

a) 改善効果試算の設定、条件等

項目		設定等	備考
改善効果算定対象	地域・地区区分	当該区間の整備により最寄りの高次施設（急性期対応病院）への搬送時間が短縮する市町村	総務省統計局「H17 国勢調査」
	収容施設	名寄市及び稚内市の急性期病院 ①急性心筋梗塞：血管外科を併設する循環器急性期医療機関、循環器科のある救急医療機関 ②脳梗塞：脳卒中急性期医療機関 ③多発性外傷：救命救急センター、上記①かつ② ④大動脈乖離：上記①	「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」 北海道（H23.3 施行）より
収容施設への搬送率	急性心筋梗塞	3次メッシュ（1kmメッシュ）の各ゾーンから、最短時間でアクセス可能な急性期病院へ搬送	-
	脳梗塞		
	多発外傷		
	大動脈乖離		
搬送患者発生率	急性心筋梗塞	2.62 人/万人	「道路整備による救急医療便益」交通工学 Vol45 No5 2010
	脳梗塞	11.98 人/万人	
	多発外傷	0.56 人/万人	
	大動脈乖離	1.95 人/万人	
搬送時間		覚知～現場発（各市町村）までの時間	「道路整備による救急医療便益」交通工学 Vol45 No5 2010
		各市町村から最寄りの急性期病院までの所要時間。	3次メッシュの各ゾーンから最寄りの急性期病院までの所要時間を交通量推計結果に基づく走行速度から算出し、ゾーンの人口加重により市町村の平均所要時間を算出。
搬送時間短縮1分あたりの救命率	急性心筋梗塞	0.0160/分	「道路整備による救急医療便益」交通工学 Vol45 No5 2010
	脳梗塞	0.0048/分	
	多発外傷	0.0119/分	
	大動脈乖離	0.0112/分	
人命の価値		2.26 億円/人	資料「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）平成20年6月」

b) 改善効果の試算結果

I. 救急医療改善効果（急性心筋梗塞）

		救命する人命数	救急医療改善効果 (億円/年)
美深道路	事業全体	0.0212	0.0478
	残事業	0.0212	0.0478

II. 救急医療改善効果（脳梗塞）

		救命する人命数	救急医療改善効果 (億円/年)
美深道路	事業全体	0.3574	0.8076
	残事業	0.3574	0.8076

III. 救急医療改善効果（多発外傷）

		救命する人命数	救急医療改善効果 (億円/年)
美深道路	事業全体	0.0034	0.0076
	残事業	0.0034	0.0076

IV. 救急医療改善効果（大動脈乖離）

		救命する人命数	救急医療改善効果 (億円/年)
美深道路	事業全体	0.0246	0.0557
	残事業	0.0246	0.0557

V. 効果表

基準年		平成23年度	
		事業全体	残事業
単年効果	通常時	0.92 億円	0.92 億円
基準年における現在価値*		18.98 億円	18.98 億円

(※) は、供用後50年間の効果額として試算した値（参考値）

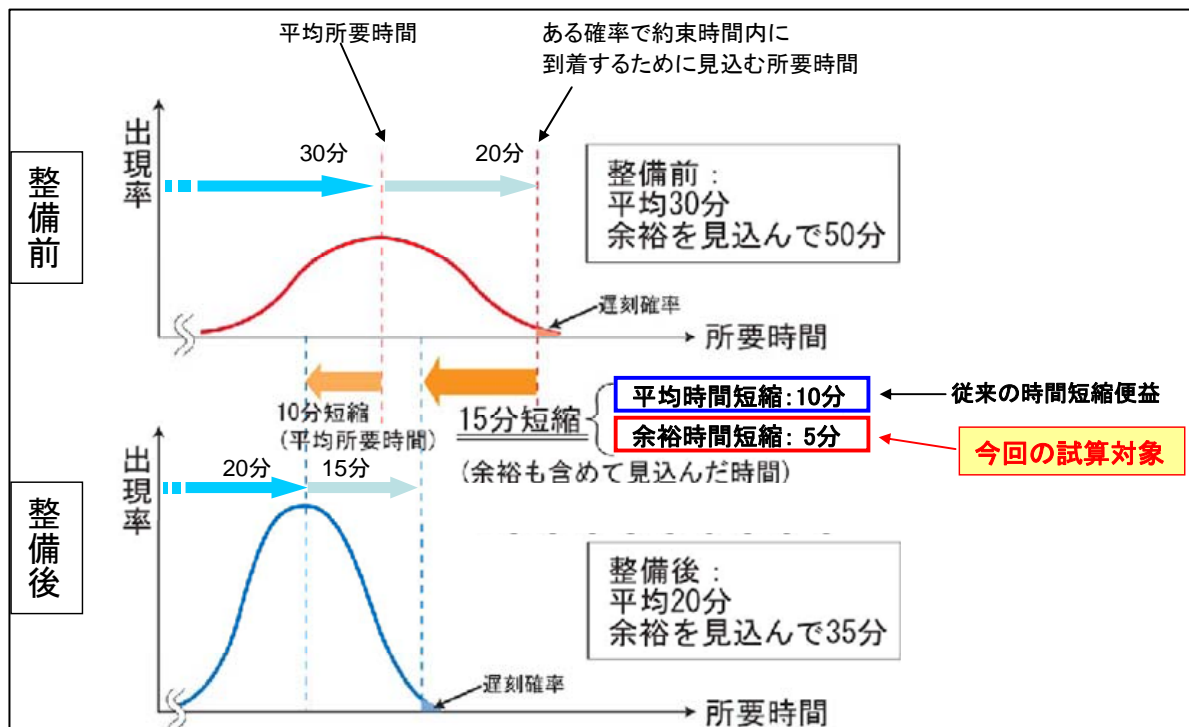
美深道路の整備により、音威子府町や中川町周辺地域の住民にとって名寄市内の急性期病院へのアクセスが、最大で約6分短縮し、年間0.4人の患者が救命され、約19億円の効果が発現すると試算されました。

2) 余裕時間の短縮による効果

① 便益算定の考え方

道路整備により、平均的な所要時間が短縮するだけでなく、所要時間の変動（ばらつき）が減少し、到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間も短縮すると考えられます。余裕時間が短縮すると、道路利用者は出発時刻を以前より遅くすることができ、遅くした時間は他の有効な活動に利用できることから、この出発時刻を遅らせることができる効果を余裕時間の短縮による走行時間短縮便益として試算することとしました。

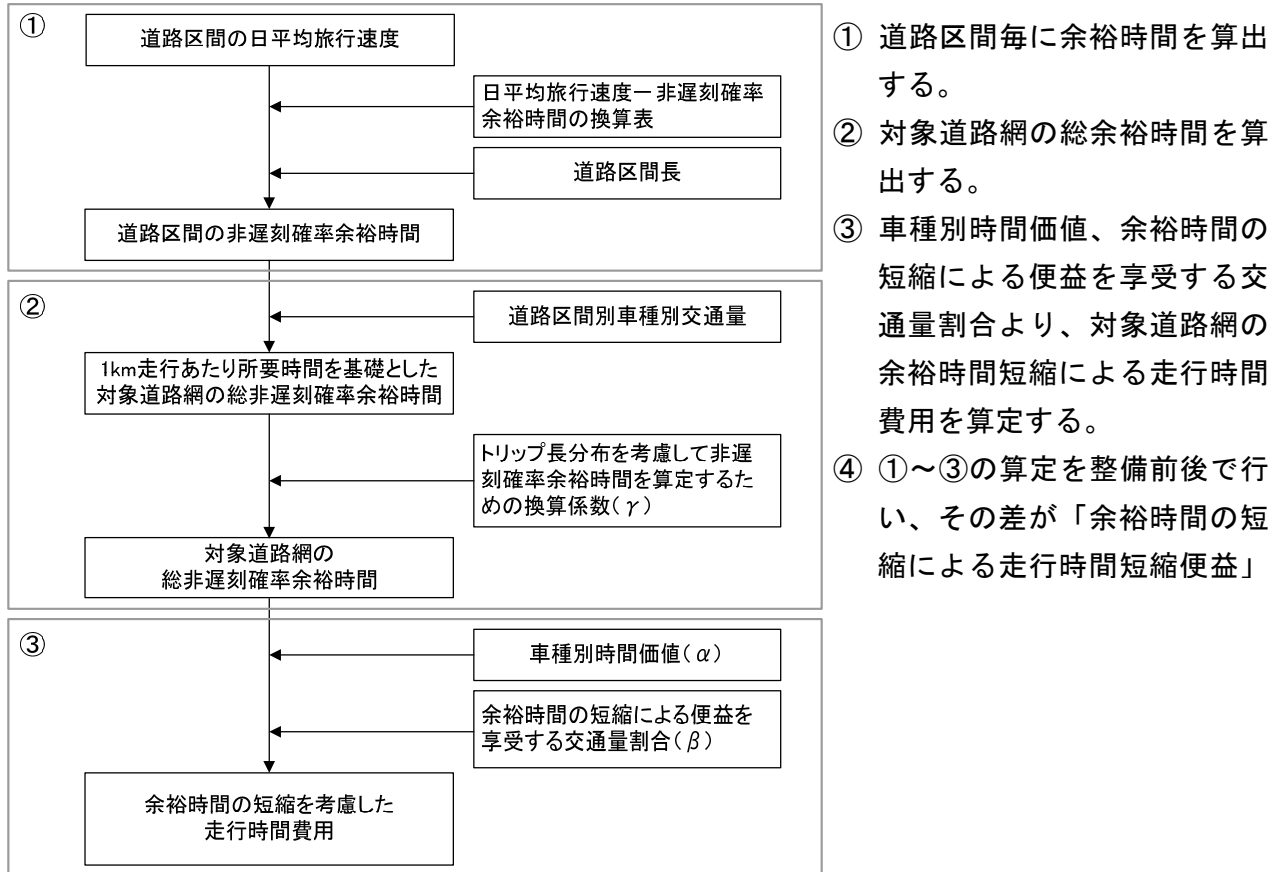
【概念図】 余裕時間の短縮による走行時間短縮便益の概念



※ 所要時間は参考値

②便益算定のフローと算定式

余裕時間の短縮による便益は、以下の手順及び算定式より試算しました。



余裕時間の短縮による走行時間短縮便益 : $BTR = BTR_0 - BTR_w$

余裕時間の短縮を考慮した走行時間費用 : $BTR_i = \sum (\beta_j \times BTR_{ijr})$

ここで、 BTR_i : 整備 i の場合の走行時間費用

BTR_{ijr} : 整備 i 、車種 j の余裕時間費用 (円/年)

また、時間費用は次式で表される。

$$BTR_{ijr} = \gamma_j \times \sum (Q_{ijl} \times TR_{ijl} \times \alpha_j) \times 365$$

Q_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の交通量 (台/日)

TR_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の余裕時間 (分)

α_j : 車種 j の時間価値原単位 (円/分・台)

β_j : 車種 j の余裕時間短縮による便益を享受する移動者の割合

γ_j : トリップ長分布を考慮して総余裕時間を算定する換算係数

i : 整備有の場合 $\#$ 、なしの場合 0 、 j : 車種、 l : リンク

③便益の算定例

余裕時間が同じように短縮しても、移動目的や例えば物流事業者のような時間指定の有無等の移動者の特性によって余裕時間の短縮による走行時間短縮便益は異なります。

当該事業において算定した余裕時間の短縮効果は、「①到着時刻の指定があり」、かつ指定時刻に早く着いてしまった場合に「②指定の時刻まで待機した移動者」のみを対象に算定した結果であり、「③到着時刻の指定がない移動者」や、指定時刻に早く着いてしまった場合に「④早めに目的の活動を始める、または別の活動をして時間を有効活用した移動者」は、便益算定の対象とはしていません。

a) 便益算定の設定、条件等

I. 日平均旅行速度と非遅刻確率余裕時間の関係

実測データ（プローブカー調査）及びアンケート調査により設定

非遅刻確率余裕時間(単位:分/km)

自動車専用道路

平均旅行速度	40km/h	45km/h	50km/h	55km/h	60km/h	65km/h	70km/h	75km/h	80km/h	85km/h	90km/h	95km/h
乗用車類	1.679	1.210	0.872	0.628	0.453	0.326	0.235	0.169	0.122	0.088	0.063	0.046
貨物車類	1.640	1.182	0.852	0.614	0.442	0.319	0.230	0.165	0.119	0.086	0.062	0.045

一般道2車線

平均旅行速度	5km/h	10km/h	15km/h	20km/h	25km/h	30km/h	35km/h	40km/h	45km/h	50km/h	55km/h
乗用車類	5.614	3.817	2.595	1.764	1.199	0.815	0.554	0.377	0.256	0.174	0.118
貨物車類	5.483	3.727	2.534	1.723	1.171	0.796	0.541	0.368	0.250	0.170	0.116

一般道多車線、DID外

平均旅行速度	5km/h	10km/h	15km/h	20km/h	25km/h	30km/h	35km/h	40km/h	45km/h	50km/h	55km/h
乗用車類	8.431	5.947	4.195	2.959	2.087	1.472	1.038	0.732	0.517	0.364	0.257
貨物車類	8.233	5.807	4.096	2.889	2.038	1.438	1.014	0.715	0.505	0.356	0.251

一般道多車線、DID内

平均旅行速度	5km/h	10km/h	15km/h	20km/h	25km/h	30km/h	35km/h	40km/h	45km/h	50km/h	55km/h
乗用車類	10.152	7.194	5.098	3.613	2.560	1.814	1.286	0.911	0.646	0.458	0.324
貨物車類	9.914	7.026	4.979	3.528	2.500	1.772	1.256	0.890	0.631	0.447	0.317

条件：所要時間の確率分布は、狭義には旅行時間の日々の変動を観測して得られる結果（出発時刻を固定し、1台の車両が同一の路線を複数日走行して得られる観測結果）であるが、本試算においては、既存調査結果※を用いたことから、所要時間の日々の変動を現したものではない。

（※）は札幌開発建設部管内における道路交通実測データ（プローブカー）による調査結果。

II. トリップ長分布を考慮して総余裕時間を算定するための換算係数 (γ)
 実測データ (プローブカー調査) により設定

表 重み付け平均換算係数 (γ)

	乗用車類	小型貨物	普通貨物
自動車専用道路	0.608	0.698	0.536
一般道路	0.631	0.787	0.566

III. 余裕時間短縮による便益を享受する交通量割合 (β)

アンケート調査により設定

表 余裕時間短縮による便益享受交通量割合

車種	β
乗用車類	10.4%
小型貨物	27.6%
普通貨物	27.6%

IV. 車種別の時間価値原単位

費用便益分析マニュアルより

表 車種別時間時間価値原単位

車種	時間価値原単位
乗用車類	45.78
小型貨物	47.91
普通貨物	64.18

単位：円/分・台 (平成20年価格)

b) 便益の試算結果

I. 余裕時間の短縮による走行時間短縮便益 (H42)

		走行時間費用 (余裕時間) (億円/年)		余裕時間短縮便益 (億円/年)
		①整備あり	②整備なし	
美深道路	事業全体	1,413.35	1,413.55	0.20
	残事業	1,413.35	1,413.55	0.20

II. 便益表

基準年	平成23年度	
	事業全体	残事業
単年便益 (H36)	0.20 億円	0.20 億円
基準年における現在価値※	4.33 億円	4.33 億円

(※) は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)

当該事業の整備により、所要時間の変動 (ばらつき) が減少し、到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果として、約4.33億円の便益が試算されました。

(3) 定性的な効果

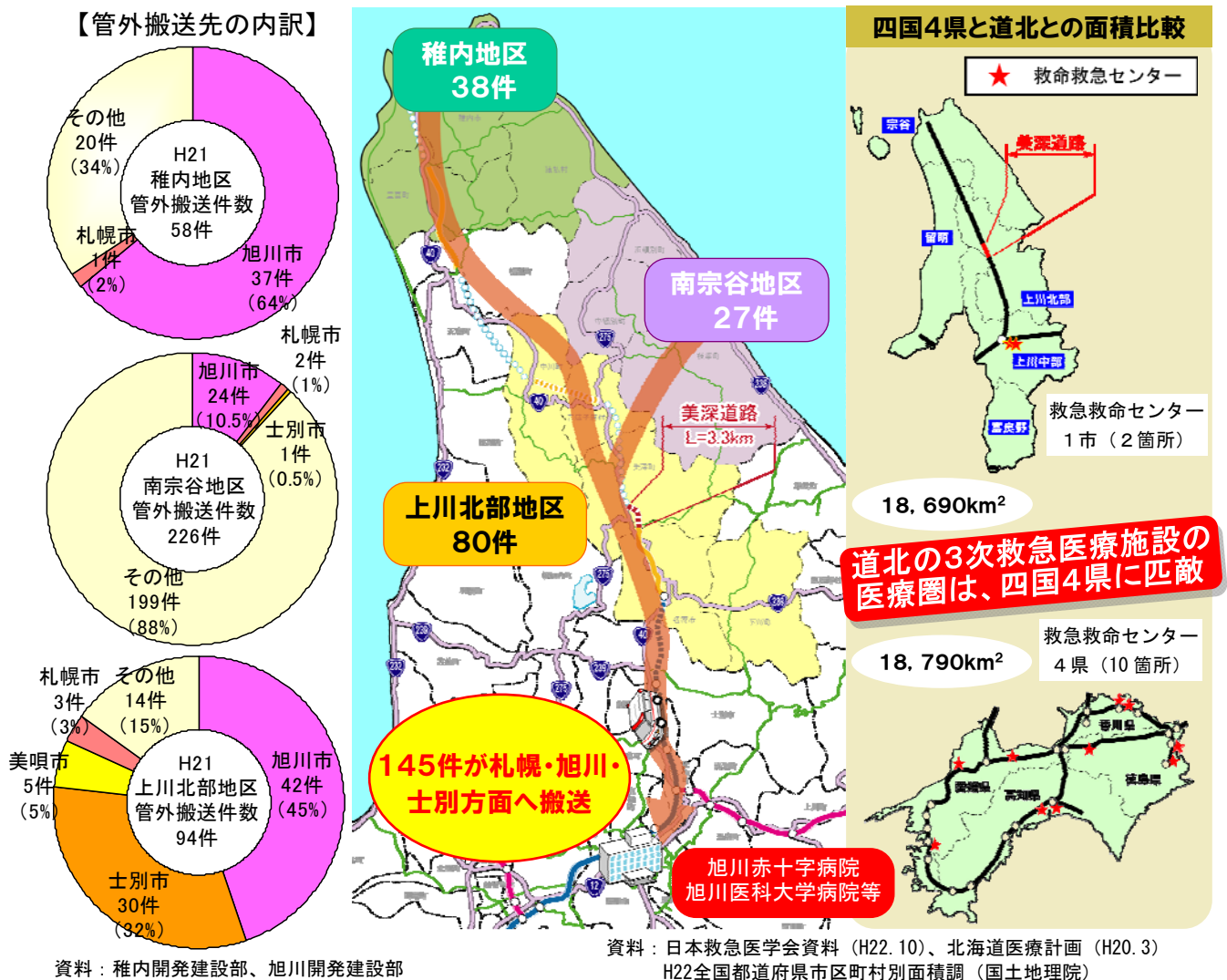
救急搬送の安定性向上が期待されます。

宗谷管内や上川北部圏域の救急搬送のうち、札幌・旭川・士別方面へ、年間145件が救急搬送されています。

道北地域の三次救急医療施設は、旭川市にある旭川赤十字病院、旭川医科大学病院であり、その医療圏は、四国4県にほぼ等しい広さをカバーしており、遠隔地からの搬送時間の長さが問題となっています。

当該道路の整備により、高次医療施設への救急搬送の速達性及び安定性の向上が期待されます。

■上川北部・宗谷管内の管外救急搬送（H21）



◆上川北部消防事務組合消防本部の声

旭川市等への救急搬送時は、高速道路を利用しています。当該事業の並行区間では、地吹雪等で視界不良になる箇所が点在し、士別市街地で信号が多いため、季節に関係なく、患者への負担を軽減し、安全、迅速に医療機関へと搬送することができるよう早期開通を期待しています。

走行環境の安全性向上が期待されます。

当該事業に並行する現道のうち美深市街地においては、平成18～21年間の4年間で13件の死傷事故が発生しています。死傷事故率は全道平均を大きく上回っており、安全性の確保が課題となっています。

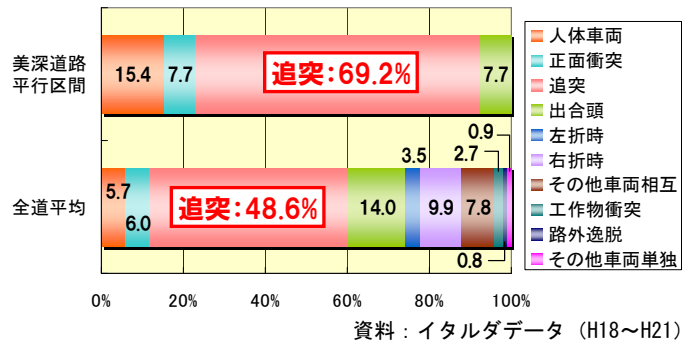
当該道路の整備により、美深市街地を回避することで、並行現道の通過交通の分散化が図られることにより、走行環境の安全性向上が期待されます。

■美深市街地での交通事故



写真：旭川開発建設部

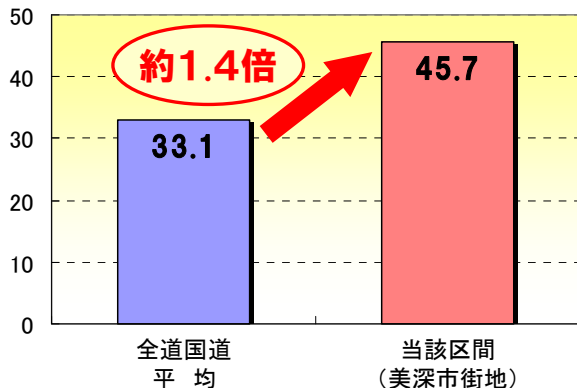
■形態別の事故発生状況 (H18～H21)



■国道40号の交通事故状況 (H18～H21)



■当該区間の死傷事故率 (件/億台*0)



◆美深町役場の声

信号が連続する市街地部は、ノロノロ運転の車と青信号を渡ろうとスピードを出す大型車が混在し、交差点付近で追突する可能性が大きい。美深道路の整備により大型車が転換することで、美深市街地の交通事故防止の面からも大きな効果が期待できる。

日常活動圏中心都市への利便性向上が見込まれます。

名寄市は、地方センター病院の指定を受けた名寄市立総合病院等の医療施設や大規模小売店舗が立地しています。美深町以北の周辺地域における通院では約3割、買物（一般食料品）では約6割が名寄市に依存しており、日常生活において重要な役割を果たす道路となっています。

当該道路の整備により、日常活動圏中心都市への利便性向上が見込まれます。

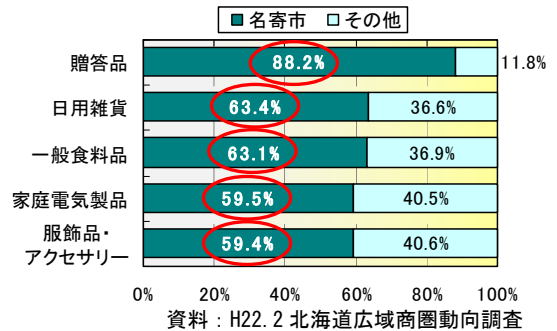
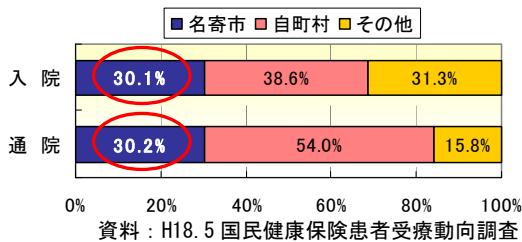
■美深町、音威子府村、中川町から名寄市へのアクセス向上



資料: 住民基本台帳要覧 (H23. 3)、公共施設状況調査 (H21. 3)
学校基本調査 (H22. 5)、医療施設調査 (H21. 10)
全国大型小売店舗総覧 (H22. 5)、社会福祉施設等調査 (H21. 10)

【美深町、音威子府村、中川町における購買品目別依存状況】

【美深町、音威子府村、中川町における通院・入院依存状況】



◆美深町民(美深町役場)の声

美深町民の多くは、名寄市や旭川市のショッピングセンターや病院に通っています。美深道路の整備により名寄市や旭川市への移動時間が短縮し、通院や買物が便利になると期待しています。

農水産品の流通利便性向上が図られます。

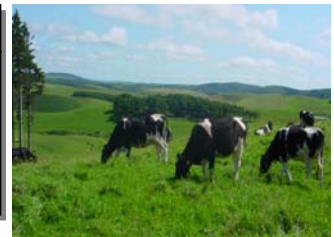
＜生体牛の流通利便性向上＞

宗谷管内は、農業産出額のうち畜産が9割以上を占める北海道有数の酪農地帯となっています。

豊富町にある家畜市場では、年間約3.4万頭の生体牛が取引されており、約5割は国道40号を經由して旭川市や帯広市に出荷されています。

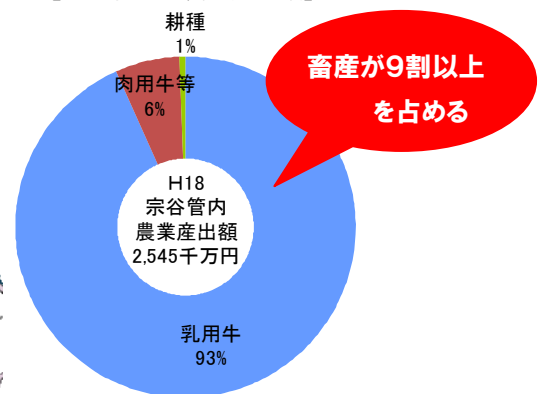
乳用牛や子牛は輸送のストレスが大きいと、乳量減や育成に影響が出ることもあるため、輸送の安定性が求められています。

当該道路の整備により、安定性・安全性の高い輸送が可能となり、生体牛の品質確保や安定供給が期待されます。



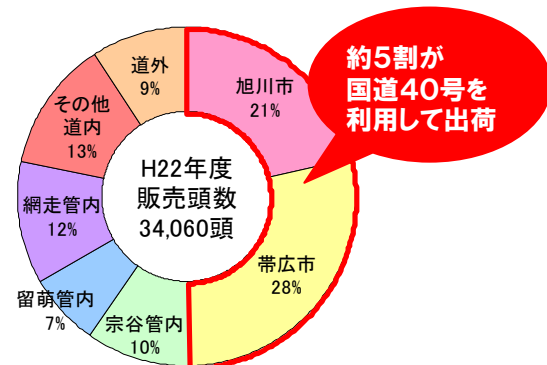
写真：豊富町

【宗谷管内の農業産出額】



資料：北海道農林水産統計年報（H19）

【豊富家畜市場における生体牛の方面別販売先】



資料：ホクレン豊富家畜市場資料（H22）

◆ホクレン農業協同組合の声

乳牛は、移動等のストレスがたまると乳牛の乳量が減少するため、取引に影響を及ぼします。

美深道路をはじめ国道40号沿線の高速道路ネットワークの整備により、生体牛輸送の効率化が図られ、牛に与えるストレスが軽減されるものと期待しています。

◆生体牛輸送業者の声

生体牛は、揺れや振動により倒伏の危険性があり、また、輸送の際には適切な管理（給餌、休憩等）を行うなど、牛にストレスがかからないように慎重に運転しています。

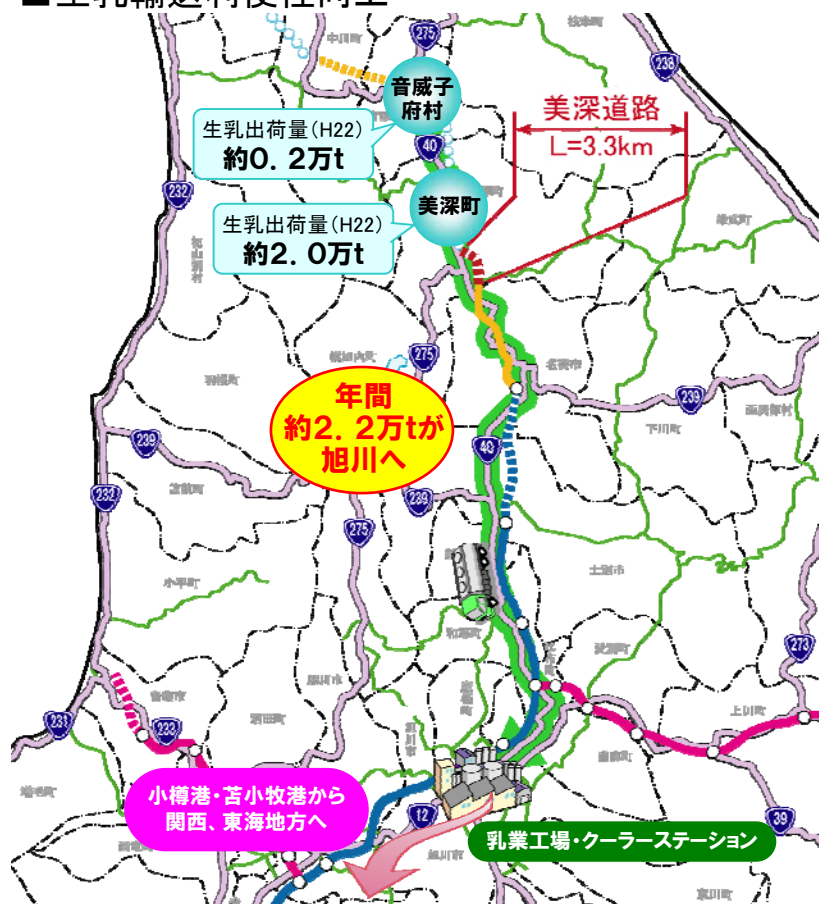
＜生乳の流通利便性向上＞

当該事業周辺のJA北はるか管内地域は、農畜産業が盛んな地域であり、農業産出額は、約79億円（H18）で畜産による産出額が約7割を占めています。

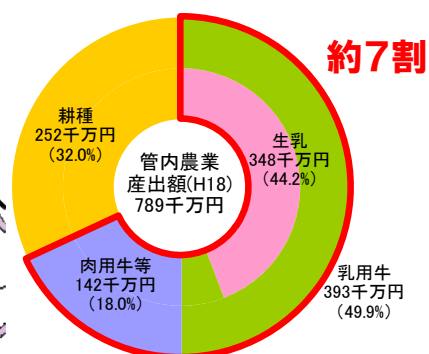
JA北はるか管内における生乳生産量は、約4.7万トンとなっており、このうち、約2.2万トンの生乳が、国道40号等を利用して、旭川市にある乳業工場等に毎日出荷されています。牛乳として加工された後、道内外の消費地に出荷されており、安定した輸送ルート確保が求められています。

当該道路の整備により、生乳の産地から乳業工場等への輸送時間が短縮され、生乳輸送の速達性、確実性が向上します。

■生乳輸送利便性向上

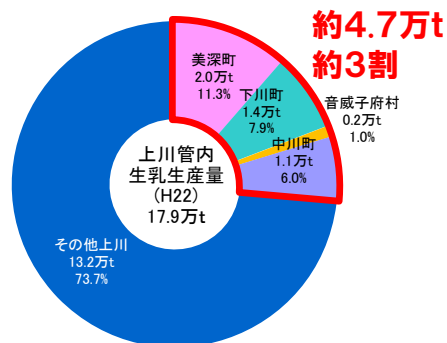


【JA北はるか管内の農業産出額】



資料：北海道農林水産統計年報（H19）
※秘匿値のため内訳の合計値と管内農業算出額は一致しない。

【上川管内生乳生産量に占めるJA北はるか管内の割合】



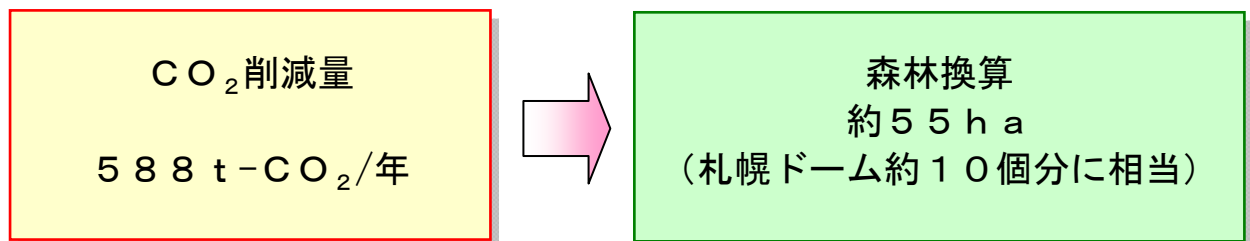
資料：JA北はるか、上川総合振興局

◆生産者(JAきたはるか)の声

毎日、生乳を旭川市内の乳業工場へ出荷しています。
牛乳は搾乳してからパックするまでの鮮度が重要であるため、輸送時間の短縮に努めていますが、冬期には交通事情等から輸送時間が長くなり、乳業工場への入庫時間が遅れてしまいます。
土別剣淵～名寄の整備により、時間短縮が図られ、冬期にも迅速、確実な輸送が可能になると期待しています。

自動車からのCO₂排出量の削減が見込まれます。

CO₂排出量は、整備無しでは936,269(t-CO₂/年)ですが、当該道路の整備により935,681(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、588(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。



※対象地域：上川総合振興局

※平成42年将来交通量推計を基に算出

※森林のCO₂排出量は10.6 t-CO₂/ha・年として試算

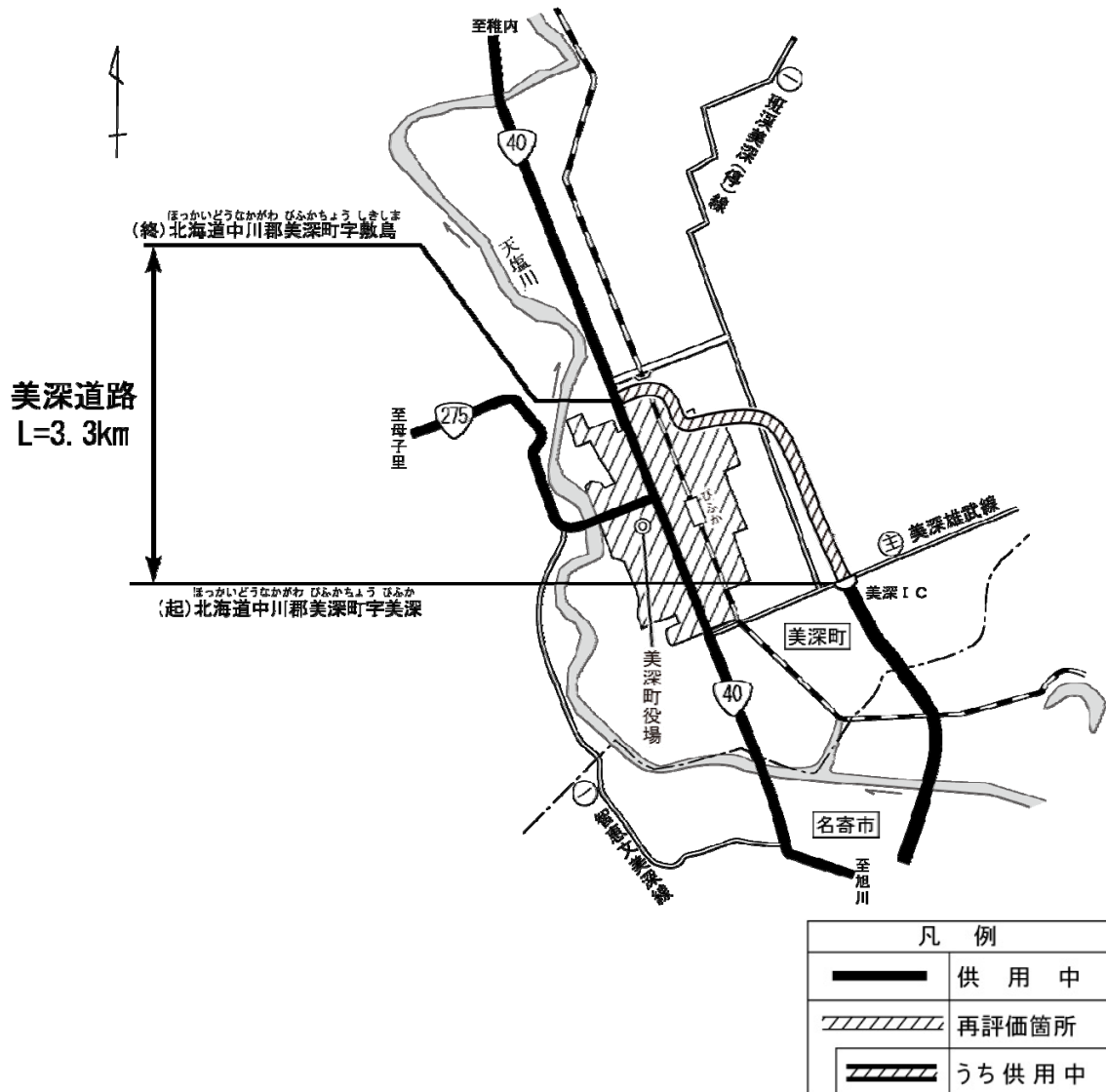
資料：『土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス（優良手法指針）』

※札幌ドーム面積は建築面積5.5haを使用し換算

3. 事業の進捗の見込み

当該事業は、平成19年度に事業化及び用地補償に着手し、平成21年度に工事に着手しています。

引き続き、早期供用に向けて事業を進めます。



4. 関係する地方公共団体等の意見

地方自治体等で構成する団体が、事業促進の要望を行っています。

期成会等名称	会長	主な構成メンバー	要望内容
北海道、北海道高速道路建設促進期成会、北海道市長会、北海道道路利用者会議、北海道町村会、北海道道路整備促進協会			本道の高規格幹線道路の整備は、全国に比べ大幅に後れており、また、大規模災害時等に発生する広域交通の寸断や交通障害を回避するリダンダンシーの確保など、災害に強い高速交通ネットワークの形成を図る必要があるため、高規格幹線道路等（一般国道40号美深道路）の整備を要望 〔H23年度要望有〕
北海道上川地方総合開発期成会	旭川市長	名寄市、旭川市、士別市、富良野市、中富良野町、鷹栖町、美瑛町、下川町、中川町、当麻町、上富良野町、音威子府村、東川町、東神楽町、愛別町、南富良野町、和寒町、美深町、比布町、上川町、占冠村、剣淵町、幌加内町の首長及び議会議員、上川支庁管内町村会会長、上川町村議会議長	地域間の均衡ある経済の発展と生活領域の拡大を図るうえで必要不可欠な社会資本として、一般国道40号名寄・稚内間 美深道路の整備促進を要望 〔H23年度要望有〕
宗谷地域総合開発期成会	稚内市長	猿払村、浜頓別町、中頓別町、枝幸町、豊富町、礼文町、利尻町、利尻富士町、幌延町の首長	規格の高い道路として、稚内～名寄間国道40号の整備促進を要望 〔H23年度要望有〕
一般国道40号名寄・稚内間整備促進期成会	稚内市長	稚内市、名寄市、幌延町、美深町、音威子府村、中川町、天塩町、豊富町の首長及び議会議員	国際交流の推進、迅速で安定した輸送体系の整備、高次医療アクセスルートの整備、広域観光ルートの形成に寄与するため建設促進を要望 〔H23年度要望有〕
旭川市	旭川市長	旭川市	拠点機能へのアクセス強化、他の地域生活経済圏との連携強化のため早期完成を要望 〔H23年度要望有〕
道北商工会議所連合会	道北商工会議所連合会会頭	道北商工会議所連合会 旭川、稚内、滝川、留萌、深川、名寄、砂川、富良野、士別、芦別、上砂川、歌志内、赤平の各商工会議所の会頭	緊急医療時の搬送や冬期交通の安全対策の上からも整備充実を図る必要があると、安全性・確実性の確保とともに高速走行にも対応し得る規格の高い道路として、国道40号（名寄～稚内間）美深道路の早期完成を要望 〔H23年度要望有〕

5. 対応方針（案）

美深道路は、並行現道の交通の分散化による走行環境の安全性の向上を図り、高次医療施設へのアクセス向上、物流効率化の支援や円滑なモビリティの確保に寄与する事業と考えられる。

以上のことを勘案すれば、事業の必要性、重要性に変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため、事業継続とする。

項目	細目	内容	
		事業全体	残事業
費用便益比(B/C)	3便益によるB/C ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少	B/C=1.3	B/C=2.7
地域の特殊性を考慮した便益の検討	救急医療の改善効果	B=19.0億円	B=19.0億円
	余裕時間の短縮による効果	B=4.3億円	B=4.3億円
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.5	B/C=3.3
定性的な効果	活力	日常活動圏中心都市への利便性向上	・日常活動圏中心都市である名寄市への利便性向上が期待される。
		農水産品の流通利便性向上	・宗谷管内から輸送される生体牛の流通利便性の向上が期待される。 ・美深町、音威子府村で生産される生乳の流通利便性向上が期待される。
	暮らし	救急搬送の安定性向上	・高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。
	安全	走行環境の安全性向上	・並行現道の通過交通の分散化により走行環境の安全性向上が期待される。
	環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量588(t-CO2/年)の削減が期待される。
事業の進捗状況・見込み	事業の進捗状況	・平成23年度末見込みで、用地進捗率100%、事業進捗率61%。	

(※)は、供用後50年間の便益額として試算した参考値。