

# 一般国道40号

## なよる 名寄バイパス

再評価原案準備書説明資料

平成19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
( 4 ) 事業化以降の周辺環境の変化 .....	5
( 5 ) 事業の進捗状況 .....	6
2 . 事業の必要性等 .....	7
( 1 ) 客観的評価指標「一般国道（二次改築）」 .....	7
( 2 ) 事業の投資効果 .....	20
3 . 事業の進捗の見込み .....	22
4 . コスト縮減及び代替案立案等の可能性 .....	23
5 . 関係する地方公共団体等の意見 .....	24
6 . 対応方針（案） .....	25

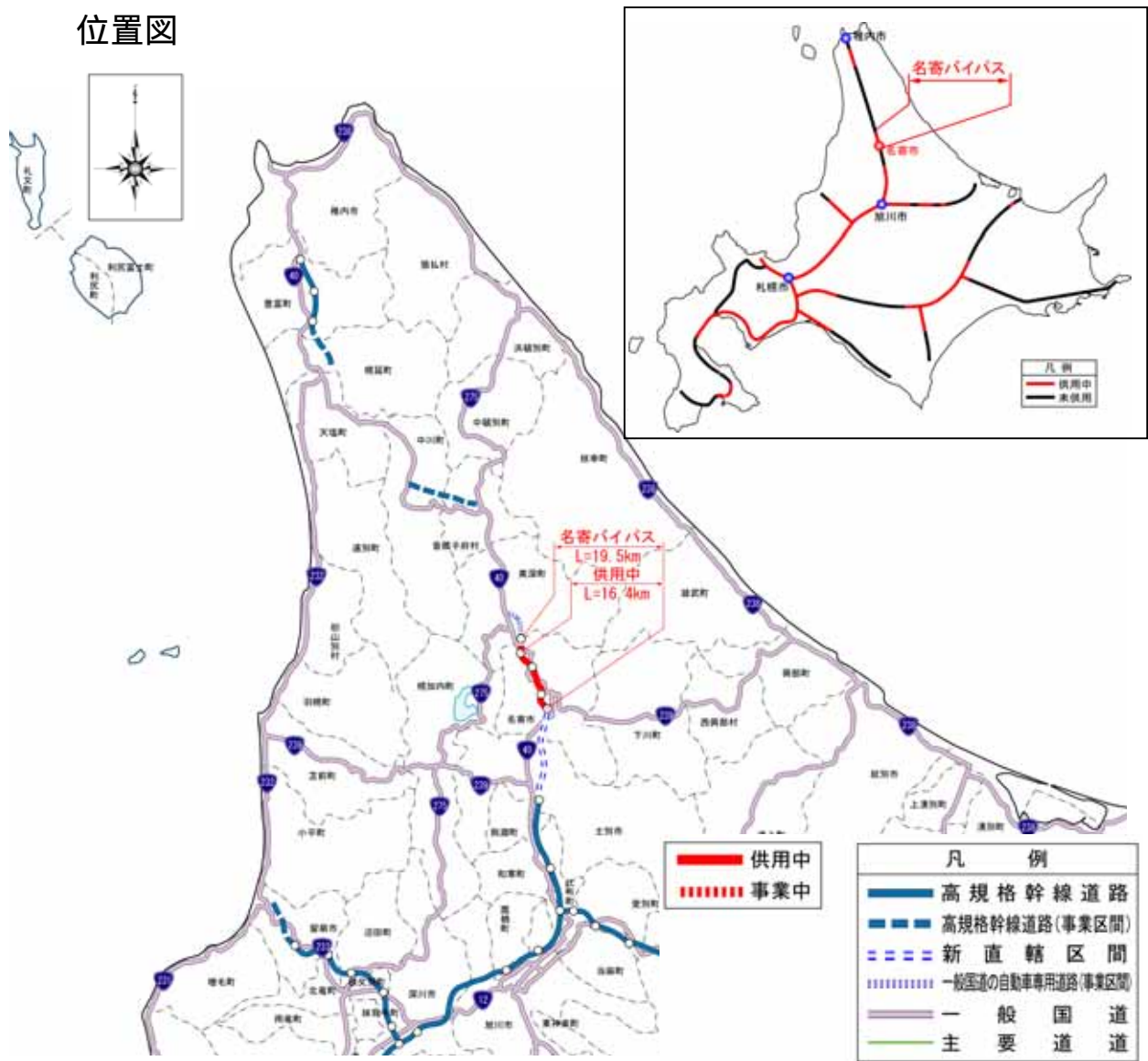
## 1 . 事業の概要

### ( 1 ) 目的

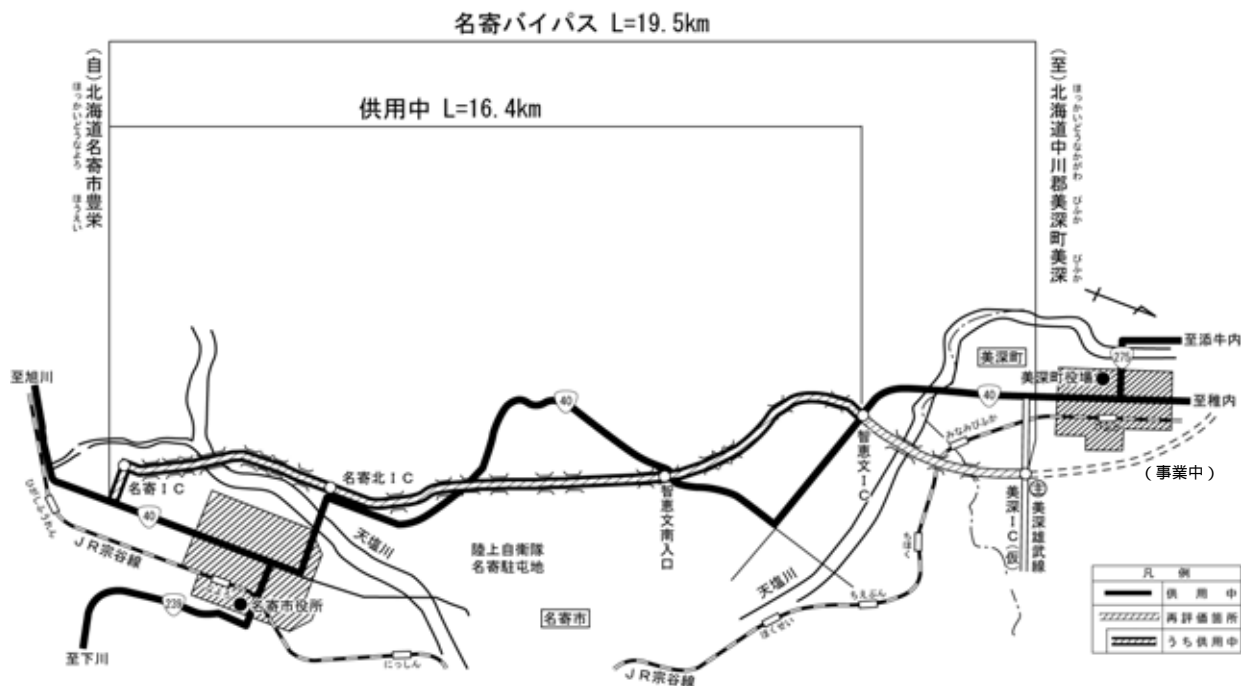
一般国道40号は、旭川市を起点に、士別市、名寄市を經由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路です。

このうち名寄バイパスは、北海道縦貫自動車道と接続して、道央圏と道北圏を結ぶ高速交通ネットワークを形成するとともに、名寄市街や国道の隘路区間を迂回するバイパスとして機能し、国土・地域のネットワーク構築、冬期交通障害の解消、物流効率化等を支援することを目的とした延長19.5kmの高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路です。

# 位置図



# 事業概要図



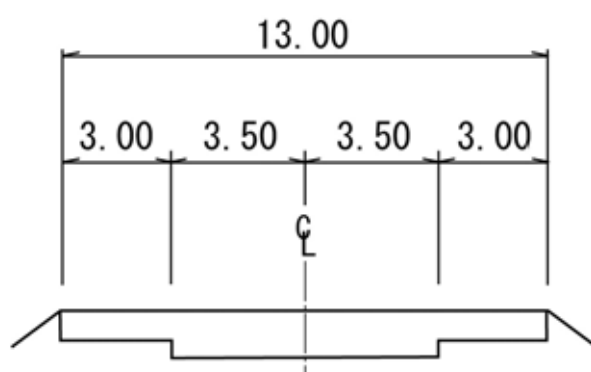
## ( 2 ) 計画の概要

起点	ほっかいどうなよろ ほうえい 北海道名寄市豊栄
終点	ほっかいどうなかがわ びふか びふか 北海道中川郡美深町美深
計画延長	19.5 km
幅員	(13.0 m) 23.5 m
構造規格	1種2級
設計速度	100 km/h
車線	(暫定2車線) 完成4車線
事業主体	北海道開発局

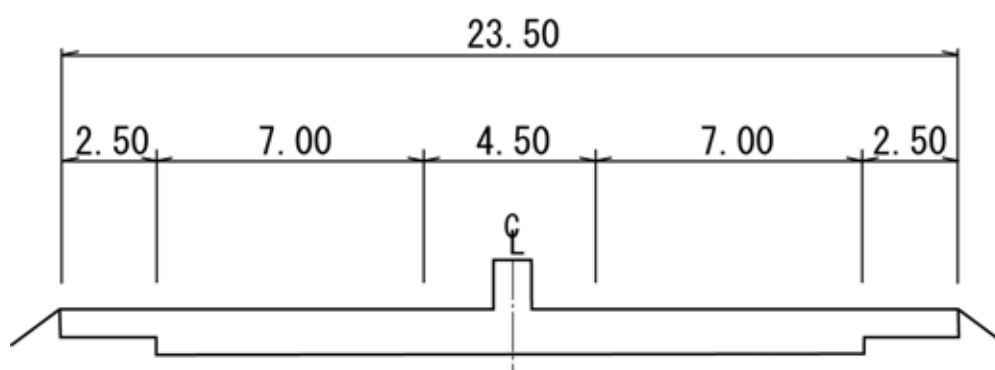
### 横断図

(単位：m)

(暫定2車線)



完成4車線



( 3 ) 経緯

平成	元年度	事業化
平成	5年度	用地補償着手 工事着手
平成	8年度	環境影響評価手続完了
平成	9年度	部分供用 ( L = 5 . 2 k m )
平成	14年度	部分供用 ( L = 7 . 0 k m )
平成	18年度	部分供用 ( L = 4 . 2 k m )

#### (4) 事業化以降の周辺環境の変化

当該事業周辺では、平成元年度の事業化以降、平成15年度までに北海道縦貫自動車道士別剣淵ICまでが供用を開始しました。現在、士別剣淵IC以北は、新直轄区間の指定を受けて士別市多寄町まで整備が進められています。

また、当該事業と直結して美深道路が整備されているほか、音威子府村 - 中川町間では、音威子府バイパスが整備されています。

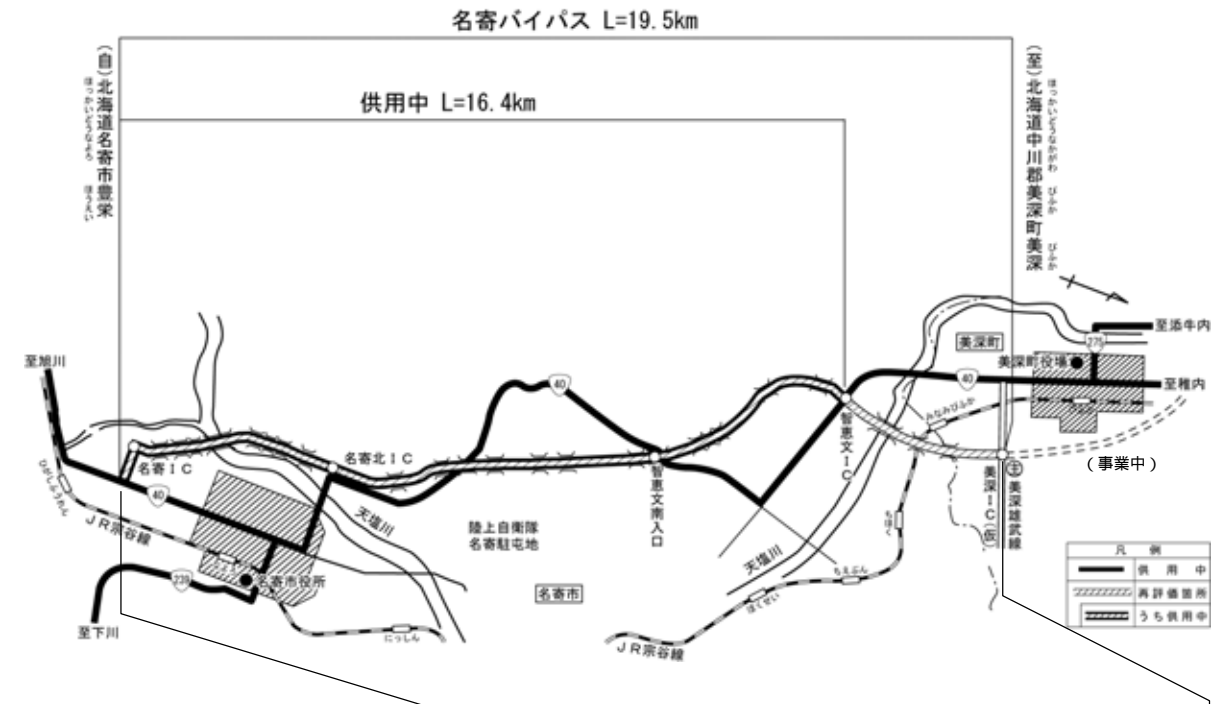
平成18年11月には、道立広域公園サンピラーパークの一部が開園しています。



写真：旭川開発建設部

### (5) 事業の進捗状況

当該事業は、平成19年度末現在で、用地進捗率100%、事業進捗率76% (91%) です。



測量・地質調査	100%
設計	100%
用地進捗率	100%
事業進捗率	76% (91%)

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  
 ( ) 書は暫定2車線整備

平成19年度末現在

凡例：数字は進捗率



## 2. 事業の必要性等

### (1) 客観的評価指標「一般国道（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）及び削減率	
		現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除去もしくは交通改善が期待される	
	物流効率化の支援	現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	17
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	都市の再生	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が見込まれる	
		重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
		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が見込まれる	11～13
		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を解消する	
		都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
	国土・地域ネットワークの構築	市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		中心市街地で行う事業である	
		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	
		DID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する	
		対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発（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）への連絡道路となる	
		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	8
	個性ある地域の形成	地域高規格道路の位置づけあり	
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）		8	
当該路線が隣接した日常活動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を解消する			
2 暮 らし	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	10	
	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
	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する		
3 安 全	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	16	
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
	歩行者・自転車のための生活空間の形成		
	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる		
4 環 境	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路線を形成する区間が新たにバリアフリー化される		
	無電柱化による美しい町並みの形成		
	対象区間が電柱類地中化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及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中化を達成する		
5 そ の 他	安全で安心できるくらしの確保	14～15	
	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		
	安全な生活環境の確保		
	現道等に死傷事故率が500件/億キロ以上である区間が存在する場合において、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り、当該区間の安全性の向上が期待できる		
4 環 境	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される		
	災害への備え		
	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を解消する		
	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	18	
4 環 境	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する		
	並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（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される	9	
	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を解消する	9	
4 環 境	地球環境の保全	19	
	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		
	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（三大都市圏のみ算出）		
5 そ の 他	現道等における自動車からのSPM排出削減率（三大都市圏のみ算出）		
	現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		
	その他、環境や景観上の効果が期待される		
	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり		
5 そ の 他	他プロジェクトとの関係		
	他機関との連携プログラムに位置づけられている		
5 そ の 他	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が期待される		
	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が期待される		

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

「高速自動車国道と並行する自動車専用道路(A'路線)の位置づけあり」

## 客観的評価指標

「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)」

北海道縦貫自動車道は、旭川地方生活圏の拠点都市である旭川市と稚内地方生活圏の拠点都市である稚内市を連絡する高速自動車国道であり、当該事業は、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路(A'路線)としての位置づけがあります。

当該事業の整備により、旭川市や士別市と稚内市へのアクセス性が向上し、日常生活の利便性向上が期待されます。

稚内港は、北海道に入港する外航商船数の約3分の1を占め、平成16年には開港以来最高の貿易額約216億円を記録しています。また、サハリンプロジェクトなどの資機材や船舶の中継港として活用されています。



写真：稚内開発建設部

## 北海道の高規格幹線道路網の計画



資料：北海道開発局

**稚内地方生活圏の中心都市**  
 ・人口：41,592人 ・公共施設：2箇所  
 ・学校：41校 ・医療施設：36施設  
 ・大規模小売店舗：9店  
 ・社会福祉施設：30箇所

### 稚内地方生活圏

名寄バイパス  
 L=19.5km  
 供用中  
 L=16.4km

**名士地方生活圏の中心都市**  
 【名寄市/士別市】  
 ・人口：50,001人 ・公共施設：49箇所  
 ・学校：50校 ・医療施設：53施設  
 ・大規模小売店舗：9店  
 ・社会福祉施設：39箇所

### 名士地方生活圏

**旭川地方生活圏の中心都市**  
 ・人口：355,004人 ・公共施設：38箇所  
 ・学校：156校 ・医療施設：493施設  
 ・大規模小売店舗：76店  
 ・社会福祉施設：148箇所

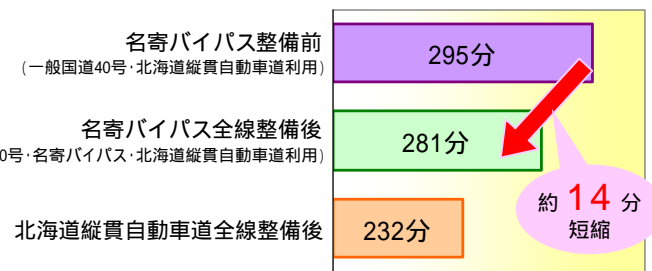
### 旭川地方生活圏

【中心都市データ】

人口：国勢調査(H17)	公共施設数：(H18.3)
学校数：(H18.5)	医療施設数：(H17.10)
社会福祉施設数：(H17.10)	大規模小売店舗数：(H18.4)

資料：「北海道市町村勢要覧」北海道(H19)  
 「全国大型小売店舗総覧2007」東洋経済新報社(H18)

## 【稚内市～旭川市間の所要時間の変化】



所要時間データは、各市役所間の所要時間  
 名寄バイパスの全線供用後の美深IC・智恵文IC間は70km/hで算出  
 北海道縦貫自動車道全線整備後の智恵文IC・音威子府IC間、中川IC・幌延IC間、豊富北IC・稚内IC間は60km/h、その他の区間は70km/hで算出  
 資料：H17道路交通センサス

### 客観的評価指標

「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される」

### 客観的評価指標

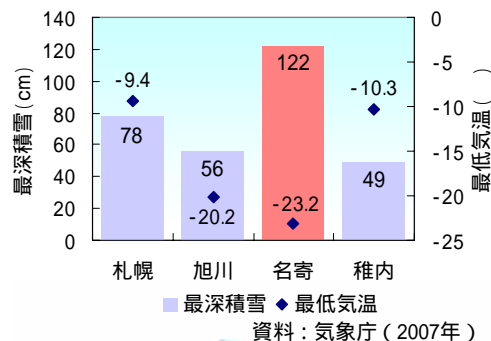
「現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する」

北海道の北部に位置する名寄市は、北海道でも有数の積雪寒冷地帯であり、気象条件の厳しい地域です。国道40号の名寄市街地においては、積雪による交通障害、郊外部においては、地吹雪の発生する箇所が存在し、追突等の事故が発生していましたが、当該事業の整備により、交通分散が図られるとともに、冬期における円滑な交通が確保され、事故の発生も減少しています。

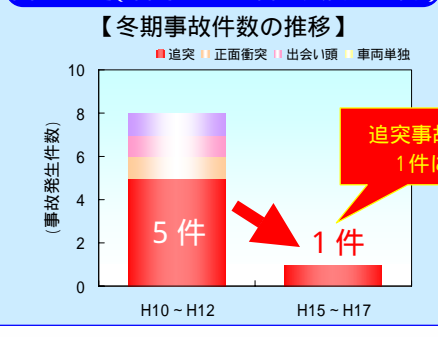
当該事業の整備により、国道40号の代替路が確保され、冬期視程障害時などの自然災害に強い道路網が形成され、冬期交通における安全性の向上が期待されます。

### 地吹雪による防災点検箇所

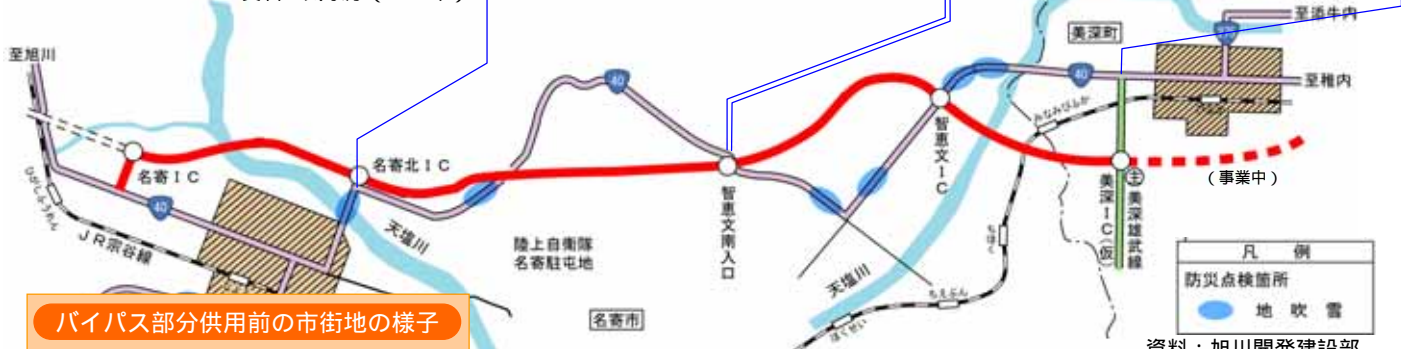
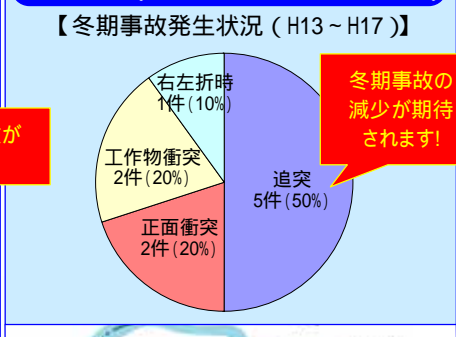
【最深積雪・最低気温の道内各都市との比較】



国道40号(名寄北IC - 智恵文南入口間)



国道40号(智恵文南入口 - 美深IC間)



名寄バイパスの未整備区間と並行する国道40号では、地吹雪等による視程障害が多く発生しています。私たちが運転するバスは、車高が高いので地吹雪でも支障なく走行できますが、一般乗用車が前方を走っている場合には、低速走行を余儀なくされ、定時性の確保が難しくなります。

名寄バイパスの全線整備により、この区間を回避することが可能となり、定時性の確保が図られ、利用客へのサービス向上に繋がるものと期待しています。

【旭川市のバス会社ヒアリングより】

## 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が見込まれる」

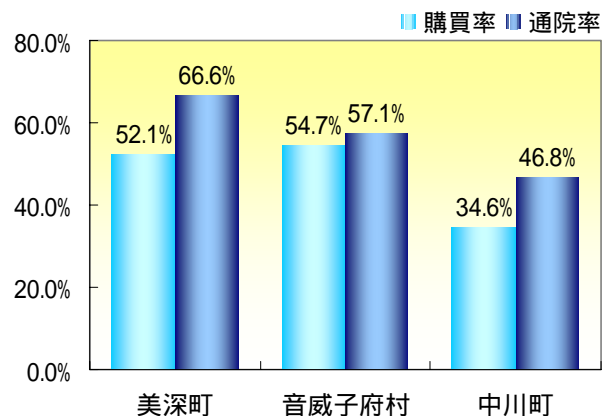
名寄市は、地方センター病院の指定を受けた名寄市立総合病院等の医療施設や大規模小売店舗が立地しており、周辺地域の美深町、音威子府村、中川町では、通院、買物等の日常生活行動を名寄市に依存しています。特に美深町の医療では、産科、耳鼻咽喉科、皮膚科の通院依存度が9割を超えています。

当該事業の整備により、日常活動圏中心都市である名寄市へのアクセスが向上し、地域住民の日常医療や買物等の利便性向上が期待されます。

### 名寄市へのアクセス向上

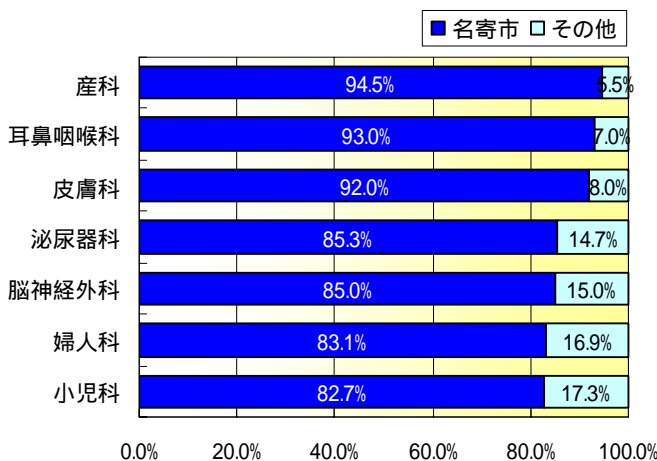


【名寄市への依存度（美深町・音威子府村・中川町）】



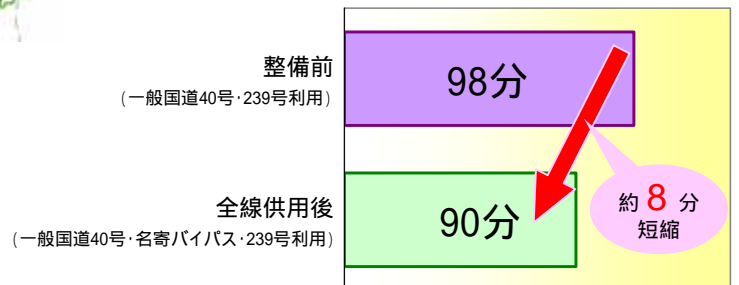
資料：旭川開発建設部「平成19年度管内の道路整備に関するアンケート調査」(対象：沿線住民)  
中川町 N=51、音威子府村 N=18、美深町 N=118

【美深町における主な通院科目別依存状況】



資料：旭川開発建設部「平成19年度管内の道路整備に関するアンケート調査」(対象：沿線住民) 美深町 N=118

【中川町～名寄市の所要時間の変化】



買い物などをするときはとても良いですね。バイパスから近くのお店に行くときも便利です。また、病院へ行くときは時間が短縮されて時間を有効活用できるので、本当にありがたいです。

【美深町在住 40代女性】

## 客観的評価指標

「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が見込まれる」

### < 生体牛・生乳の流通利便性向上 >

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。稚内市の銘柄牛である「宗谷黒牛」や豊富町の家畜市場で落札された生体牛は、当該路線を利用して旭川方面に輸送されています。

また、名寄市に隣接する美深町は、畜産を基幹産業としており、農業産出額の約7割を占めます。このうち生乳生産量は、約2万2千トンとなっており、集乳された生乳は、当該路線を利用して旭川市の乳業工場に出荷されています。

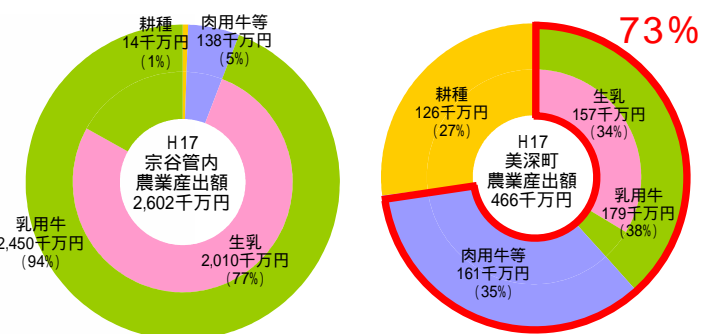
当該事業の整備により、安全性・安定性の高い輸送が可能となり、生体牛及び生乳の流通の利便性向上が期待されます。

### 生体牛・生乳輸送の利便性向上

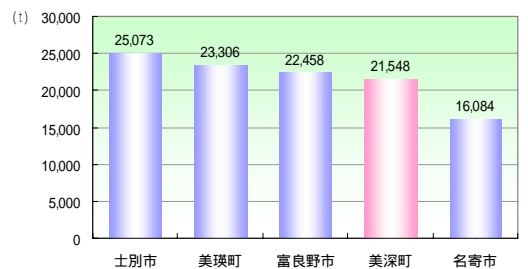


資料：宗谷畜産開発公社・北はるか農業協同組合調べ

【宗谷管内の農業産出額（H17）】【美深町の農業産出額（H17）】



【上川管内における生乳生産量の上位市町村（H17）】



資料：北海道農林水産統計年報

生体牛は、輸送中のストレスにより輸送熱が発生し、肉質への影響が発生することもあるため、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。  
名寄バイパスの整備により、生体牛輸送の効率化が図られ、ドライバーの疲労感が緩和されるとともに、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。

【七飯町の生体牛輸送会社ヒアリングより】

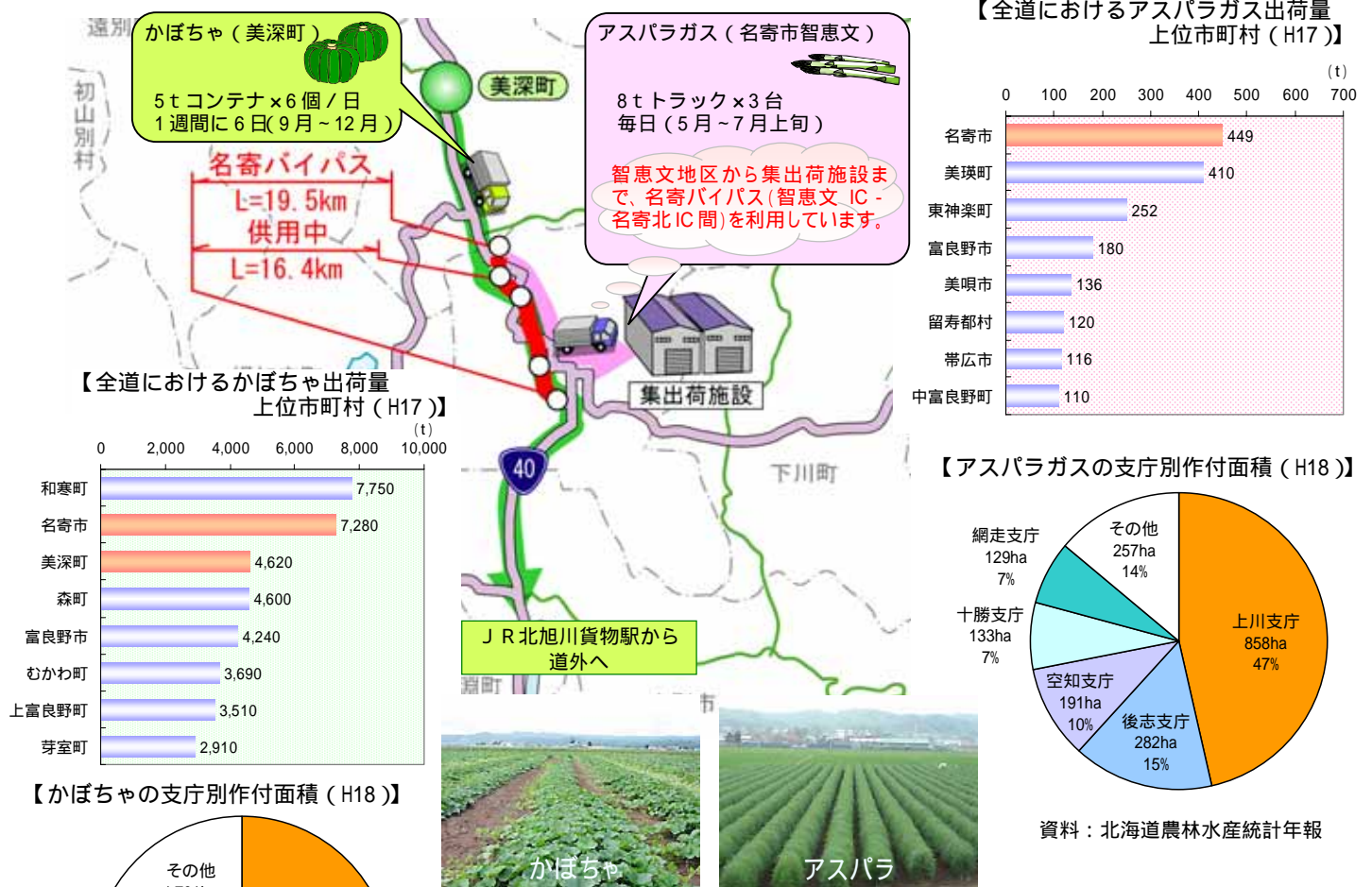
## < 農産物の流通利便性向上 >

名寄市、美深町では、両市町の農業産出額は、年間144億円（H17）となっています。中でも、アスパラガスやかぼちゃの作付けが多く、特にアスパラガスは全道第1位の出荷量を誇っています。

アスパラガスは、名寄市智恵文地区から当該事業の供用区間を利用して名寄市街地にある集出荷施設へ輸送され、そこで選果された後、道内外の消費地へ出荷されています。また美深町産のかぼちゃは、当該事業の供用区間を利用して、JR北旭川貨物駅へ輸送され、コンテナ輸送により道外の消費地へ出荷されています。

当該事業の整備により、農産物の集出荷施設や物流拠点等へのアクセスが向上し、農産物輸送の利便性向上が期待されます。

### 農産物の輸送状況



写真：道北なよろ農業協同組合

アスパラガスは、鮮度の劣化が激しい作物であるため、消費地への迅速な輸送が必要です。名寄バイパスの整備により、収穫から集出荷施設への運び入れ完了までの所要時間が短くなり、鮮度保持及び輸送の効率化が図られています。

【道北なよろ農業協同組合ヒアリングより】

資料：北海道農林水産統計年報

## < 水産物の流通利便性向上 >

宗谷支庁管内は、水産業が基幹産業であり、平成17年の漁業生産額は、約356億円となっており、全道有数の漁獲量を誇っています。特に、猿払村では、ほたての漁獲量が全国第一位となっており、ほたての身を加工した冷凍貝柱や干貝柱が製造されています。これらのほたて加工品は、当該事業の供用区間を利用して、札幌や関東などの消費地へ出荷されています。

当該事業の整備により、宗谷管内から苫小牧港等への効率的な輸送ルートが形成され、水産物物流の利便性向上が期待されます。

### ほたて加工品の輸送状況

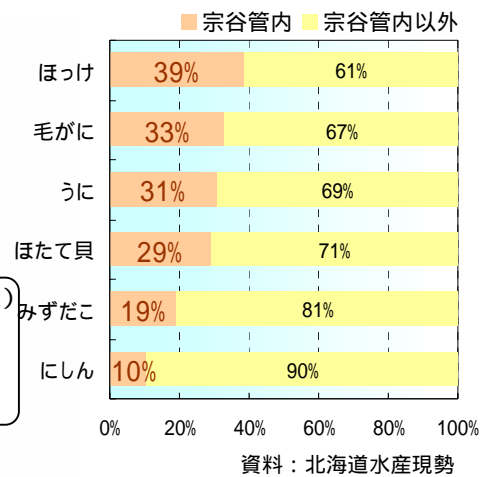
【宗谷管内における代表的な水産物（H17）】



冷凍貝柱：1,108 t / 年（H17）  
 関東 90%、道内 10%  
 .....  
 干貝柱：417 t / 年（H17）  
 北海道ぎよれん（札幌）100%

資料：猿払村漁業協同組合

【代表的な水産物の全道シェア（H17）】



北海道縦貫自動車道と一体となり、高速交通ネットワークが全線整備されれば、より効率的な輸送ができます。  
 函館市の水産物輸送会社ヒアリングより

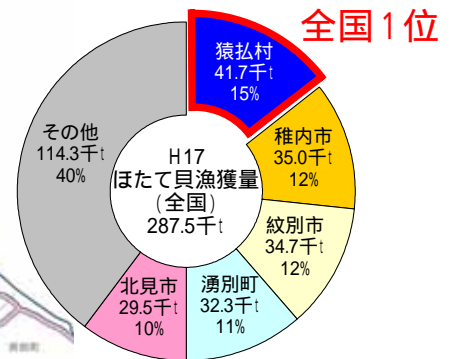
干貝柱輸送  
 11 t 保冷車：3台 / 月

冷凍貝柱輸送  
 18 t トレーラー：2台 / 月

名寄バイパス  
 L=19.5km  
 供用中  
 L=16.4km

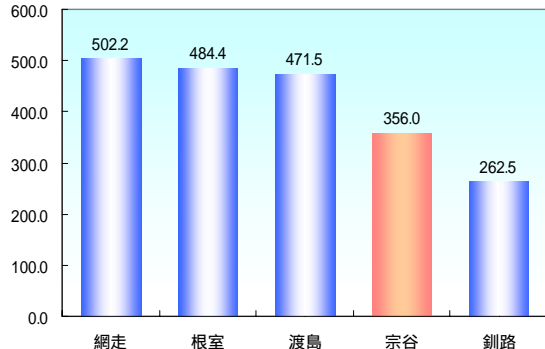
道内各地、苫小牧等から道外へ

【全国におけるほたて貝漁獲量内訳（H17）】



資料：農林水産省関係市町村別データ

【漁業生産額上位支庁（H17）】



資料：北海道水産現勢

当漁協で製造したほたて加工品（玉冷・貝柱等）を苫小牧港から関東方面等の消費地に向けて出荷しています。  
 名寄バイパスの利用により、輸送時間が短縮され鮮度保持が図られています。今後の全線開通により、一層の水産物輸送の効率化が期待されます。  
 【猿払村漁業協同組合ヒアリングより】

## 客観的評価指標

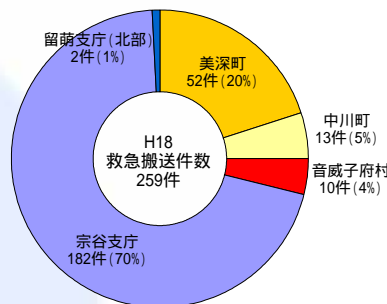
「三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる」

当該事業より北部地域の三次医療は、地方センター病院である名寄市立総合病院に依存しています。このため、上川北部地域の美深町、音威子府村、中川町をはじめ、宗谷圏、留萌圏北部から年間259件（H18）の救急搬送が当該事業の供用区間を利用して行われています。名寄市立総合病院の診療圏は、四国4県に等しい広さをカバーしており、稚内市等の遠隔地からの搬送時間の長さが問題となっています。

当該事業の整備により、名寄市立総合病院までのアクセスが向上し、地域の救急医療体制が充実するとともに、救急搬送時の迅速性・安全性の向上が期待されます。

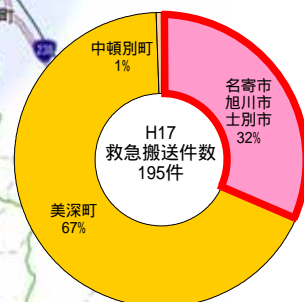
### 救急搬送の状況

【名寄市以北市町村からの名寄市立総合病院への救急搬送件数（H18）】



資料：名寄市立総合病院調べ

【美深町における救急搬送先内訳（H17）】



資料：美深消防署調べ



資料：名寄市立総合病院調べ（H18）  
写真：旭川開発建設部

四国4県と道北との面積比較



名寄市及び旭川市への救急搬送時には、名寄バイパスの供用区間を利用してはいます。名寄バイパスの供用前は、急カーブや隘路箇所が多い智恵文峠の走行を余儀なくされていましたが、名寄バイパスの整備により、安定的な搬送が可能となったとともに、搬送時間の短縮が図られ、患者への負担が軽減されました。全線供用後は、より一層の効果が期待されるため、早期整備を期待しています。

【上川北部消防事務組合美深消防署ヒアリングより】

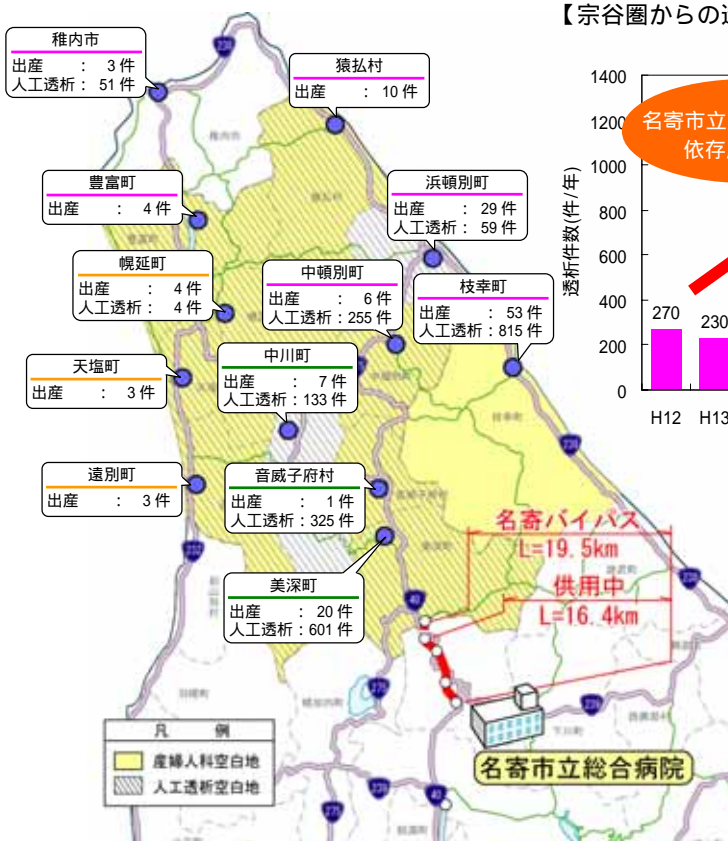


## < 広域医療サービスの提供への寄与 >

道北圏においては、人工透析施設を有する「泌尿器科」や「産婦人科」のない自治体が多くなっています。このため、これらの診療科目空白地帯からの受療は、名寄市立総合病院に依存せざるを得ない状況となっており、受療患者の負担は大きいものとなっています。このような医療過疎地域の問題に対して名寄市立総合病院では、平成9年からサテライトクリニック事業による医師派遣を実施しており、広域医療サービスの提供を行っています。

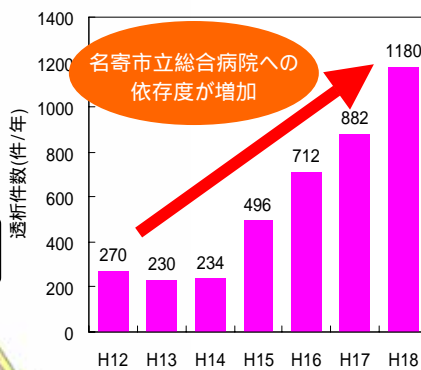
当該事業の整備により、上川北部圏等からの安全かつ定時性の高い通院ルートが確保されるとともに、派遣医師の移動による負担が軽減され、道北地域の地域医療の充実に寄与することが期待されます。

## 道北地域の医療環境の向上



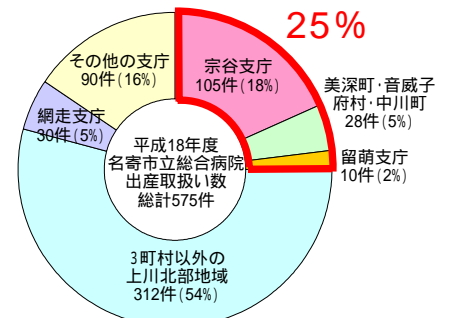
資料：名寄市立総合病院調べ（H18）

【宗谷圏からの透析患者来院数の推移】



名寄市立総合病院への依存度が増加

【名寄市立総合病院の出産取扱数】



資料：名寄市立総合病院調べ

## サテライトクリニック事業



サテライトクリニック事業  
名寄市立総合病院独自の事業で、医師不足に悩む道北圏の病院や診療所に出張医を派遣する事業

資料：名寄市立総合病院調べ

道北圏は、自家用車で通院する患者が多く、名寄バイパスを利用することにより、通院時間が短縮され、患者の体への負担が軽減されています。

また、病院側にとってもサテライトクリニック事業等における活動範囲が広がり、医療のサービスエリアが広がります。さらに、医師の移動時間が短縮されることで、地域での診療時間を延長することも可能となります。

【名寄市立総合病院ヒアリングより】

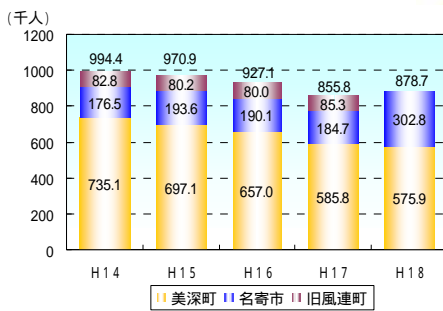
## 客観的評価指標

「主要な観光地へのアクセス向上が期待される」

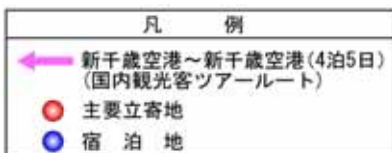
道北圏域は、自然豊かな観光資源を多数有しており、これらの自然景観や離島などを対象とした観光ツアーが行われ、多くの観光客が道北圏域を訪れています。また、名寄市、美深町には、地域の自然特性を活かした観光施設が多く立地しており、年間約88万人の観光客が訪れています。

当該事業の整備により、道北圏域の観光地間連携が強化されることで、広域観光ルート形成により、観光客の移動の利便性向上が期待されます。

【名寄市・美深町の観光入込数の推移】



資料：北海道観光入込客数調査



資料：観光旅行代理店、名寄市役所、美深町役場調べ  
写真：旭川・稚内・留萌開発建設部、稚内市、利尻町

## 客観的評価指標

「現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する」

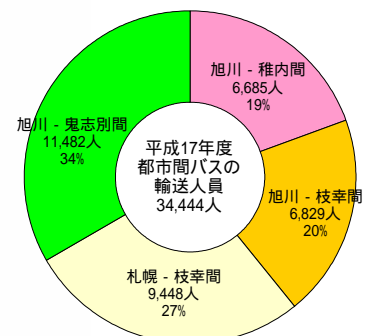
道北圏と道央圏を結ぶ都市間バスは、宗谷地方の住民の広域移動手段として重要な公共交通です。現在、当該事業の供用区間を利用して、旭川 - 稚内間が1往復/日、旭川 - 枝幸間が2往復/日、平成14年から運行開始した札幌 - 枝幸間、旭川 - 鬼志別間が各1往復/日運行しています。当該事業の部分供用前は、名寄市街地の交通混雑により、ダイヤの乱れが生じていましたが、バイパスに運行経路を変更したことにより、定時性が向上しています。

当該事業の整備により、都市間バスの運行における定時性の確保が図られ、バス利用者の利便性の向上に寄与することが期待されます。

### 都市間バスの運行状況

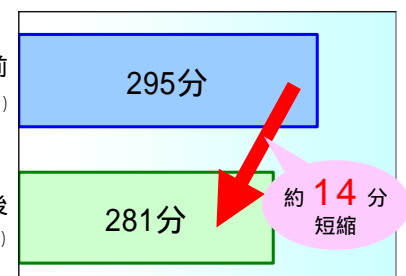


【都市間バスの輸送人員内訳】



供用区間を利用する都市間バスのみ掲載  
資料：数字で見る北海道の運輸

【稚内市 - 旭川市間の所要時間の変化】



所要時間データは、市役所間の所要時間、美深 IC - 智恵文 IC間は70km/hで算出  
資料：H17 道路交通センサス

名寄バイパス供用区間を利用することで、名寄市街地を通過していたときに比べ、時間が短縮し、定時性が向上しており、稚内から旭川の医療機関に通院する方から好評を得ています。また、冬期は夏期以上に混雑が著しかったが、バイパスの利用で円滑な運行が可能となっています。全線供用されると安全性の向上、定時性の確保の面で効果が発現することが期待されるため、今後の整備に大きく期待しています。

【稚内市のバス会社ヒアリングより】

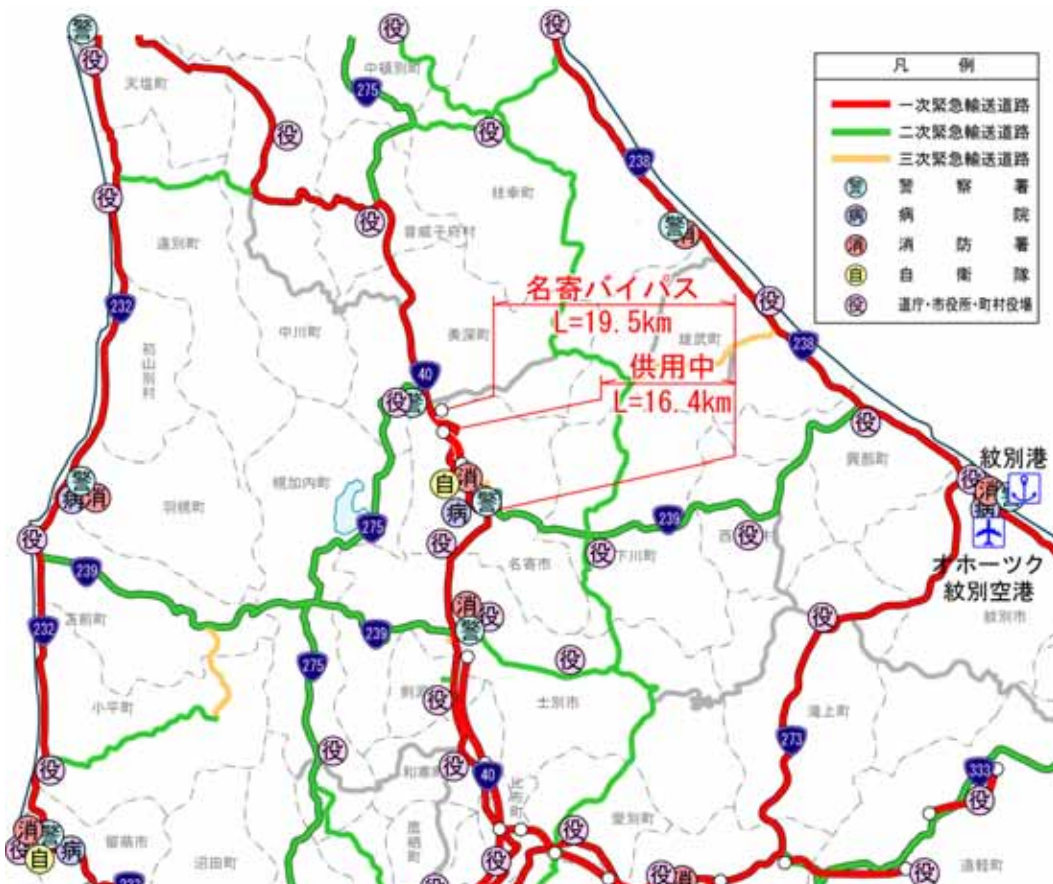
## 客観的評価指標

「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五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」

名寄バイパス、及び並行区間の一般国道40号は、緊急輸送道路ネットワーク計画において「緊急輸送道路」に位置づけられています。

当該事業の整備により、幹線道路ネットワークが多重化し、防災対策や危機管理の充実に寄与します。

### 緊急輸送道路および防災拠点



資料：北海道緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会「北海道緊急輸送道路ネットワーク計画書（H17）」

図は緊急輸送道路のうち、高速道路、国道、主要道道のみを示しています。

緊急輸送道路により連絡する防災拠点施設のうち地方公共団体、指定地方行政機関、自衛隊、災害医療拠点を示しています。

緊急輸送道路ネットワーク計画：災害対策基本法、及び地震防災対策特別措置法に基づき策定

第一次緊急輸送道路とは、県庁所在地、地方中心都市および重要港湾、空港、総合病院、自衛隊、警察、消防等を連絡する道路

第二次緊急輸送道路とは、一次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、備蓄集積拠点、広域避難地等）を連絡する道路

第三次緊急輸送道路とは、その他道路（第一・二次緊急輸送道路と防災拠点を相互に連絡する道路）

## 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」

CO<sub>2</sub>排出量は、整備無では、775,117(t CO<sub>2</sub>/年)ですが、当該事業の整備により、773,516(t CO<sub>2</sub>/年)となり、整備されない場合に比べ、1,601(t CO<sub>2</sub>/年)の削減が見込まれます。

対象地域：名土・旭川生活圈

平成42年将来交通量推計を基に算出

## ( 2 ) 事業の投資効果

### 費用便益分析の結果 ( 事業全体 )

#### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年		
単純合計	848億円	148億円	996億円
基準年における 現在価値 ( C )	1,024億円	64億円	1,088億円

#### 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19年			
単年便益 ( 初年度便益 )	84億円	6億円	2億円	92億円
基準年における 現在価値 ( B )	1,441億円	107億円	43億円	1,591億円

#### 結果

費用便益分析 ( B / C )	1.5
------------------	-----

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）

### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年		
単純合計	199億円	51億円	250億円
基準年における 現在価値（C）	175億円	21億円	196億円

### 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19年			
単年便益 （初年度便益）	84億円	6億円	2億円	92億円
基準年における 現在価値（B）	345億円	16億円	10億円	371億円

### 結果

費用便益分析（B / C）	1.9
---------------	-----

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。

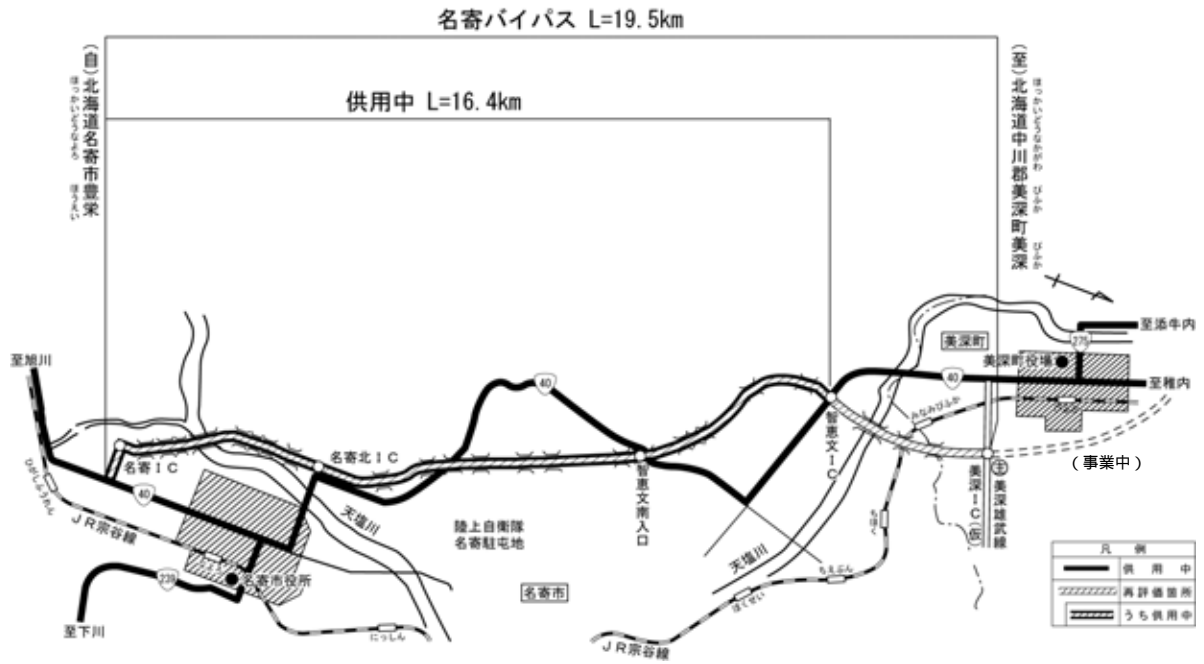
### 感度分析（残事業を対象）

変動要因	変動ケース	費用便益比（B / C）
交通量	± 10%	1.7 ~ 2.1
事業費	± 10%	1.7 ~ 2.1
事業期間	± 20%	1.8 ~ 1.9

### 3. 事業の進捗の見込み

当該事業は、平成元年度に事業化し、平成5年度に用地補償及び工事に着手しています。

今後の見込みについては、引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代前半の暫定2車線供用を予定しています。





## 4 . コスト縮減及び代替案立案等の可能性

当該事業においては、以下のコスト縮減対策に取り組んでいます。

### 取り組み施策

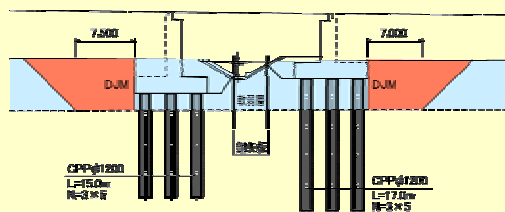
施策名	内容
設計手法の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の縦断線形の見直し</li> <li>I C 形状の見直し</li> <li>法面小段の拡幅による雪崩予防柵の縮減</li> <li>橋梁床板におけるプレキャストPC板の採用 (PCコンポスラブ)</li> </ul>
新技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>軟弱地盤対策工における新技術の活用 (パワーブレンダー工法)</li> <li>排水構造物におけるコンクリート連続打設工法の採用</li> <li>軟弱地盤対策工における新技術の活用 (複合杭基礎工法)</li> <li>軟弱地盤対策工における新技術の活用 (強制圧密脱水工法)</li> </ul>
建設副産物対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>現地発生材 (伐根物・すき取り物) の法面積栽への有効活用</li> </ul>

また、これまでの取り組みを継続実施することに加え、公共事業の全てのプロセスをコストの観点から見直す「国土交通省公共コスト構造改革プログラム」に取り組むこととしています。

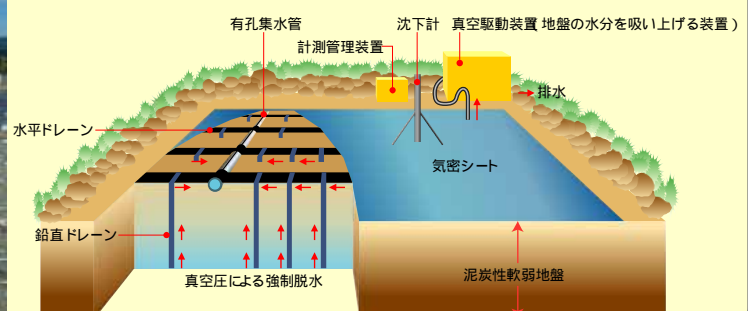
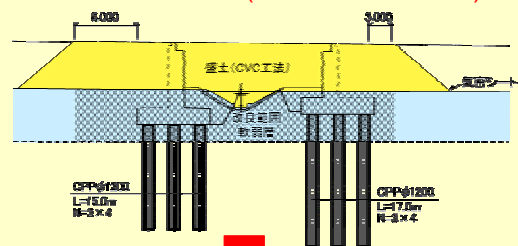
### 軟弱地盤対策工における新技術の活用

橋台部の軟弱層を改良 (強制圧密脱水工法) し、改良後の密度増大に伴う地盤の強度増加効果を考慮した杭の設計を行うことにより、コストの縮減を図ります。

#### 【従来工法】DJM工法



#### 【新工法】CVC工法(強制圧密脱水工法)



## 5 . 関係する地方公共団体等の意見

一般国道40号名寄・稚内間整備促進期成会など、地方自治体等で構成する期成会が、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
一般国道40号名寄・稚内間整備促進期成会	稚内市長 横田 耕一	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長	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 〔H19年度要望有〕
北海道宗谷地域総合開発期成会	稚内市長 横田 耕一	稚内市、猿払村、浜頓別町、中頓別、枝幸町、豊富町、礼文町、利尻町、利尻富士町の首長	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 〔H19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 高丸 修	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	地域住民の利便性の向上、地域産業の活性化への大きな効果をもたらす名寄バイパスの建設促進を要望 〔H19年度要望有〕
北海道上川地方総合開発期成会	名寄市長 島 多慶志	旭川市、士別市、名寄市、富良野市、鷹栖町、東神楽町、当麻町、比布町、愛別町、上川町、東川町、美瑛町、上富良野町、中富良野町、南富良野町、和寒町、剣淵町、下川町、美深町、中川町、占冠村、音威子府村の首長及び議会議長	地域間の均衡ある経済の発展と生活領域の拡大を図る上で必要不可欠な社会資本として名寄バイパスの建設促進を要望 〔H19年度要望有〕

## 6 . 対応方針（案）

一般国道40号名寄バイパスは、以上のことを勘案すれば、「事業の必要性等」「事業の進捗の見込み」「コスト縮減及び代替案立案等の可能性」の視点により、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられることから、事業継続とする。