

# 北海道縦貫自動車道 函館名寄線

おおぬまこうえん おしやまんべ  
(大沼公園～長万部)

## 【事後評価】

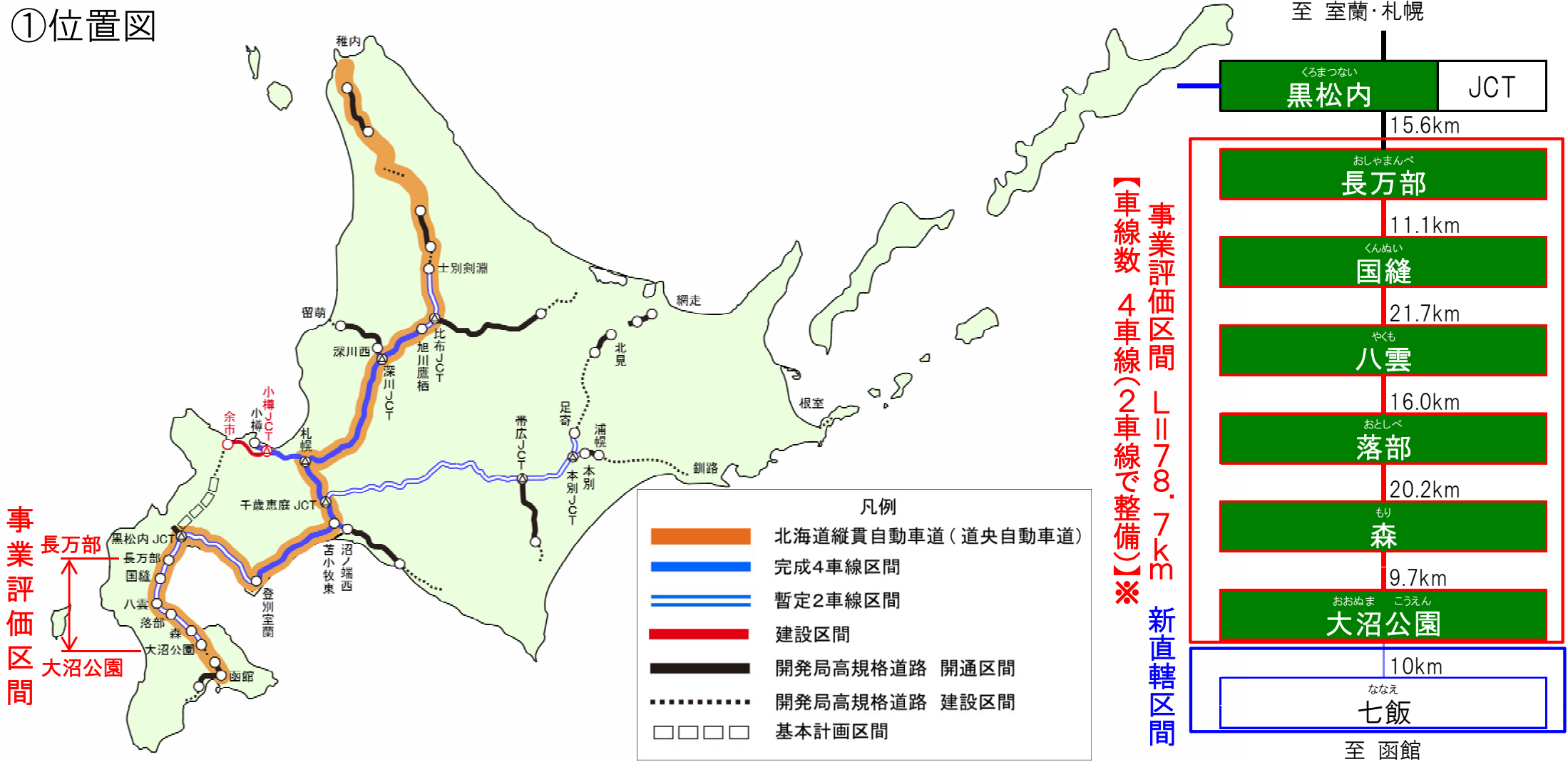
平成26年12月16日

あなたに、ベスト・ウェイ。



# 1. 事業の概要(1)

## ①位置図



※規格 第1種第2級(設計速度100km/h)

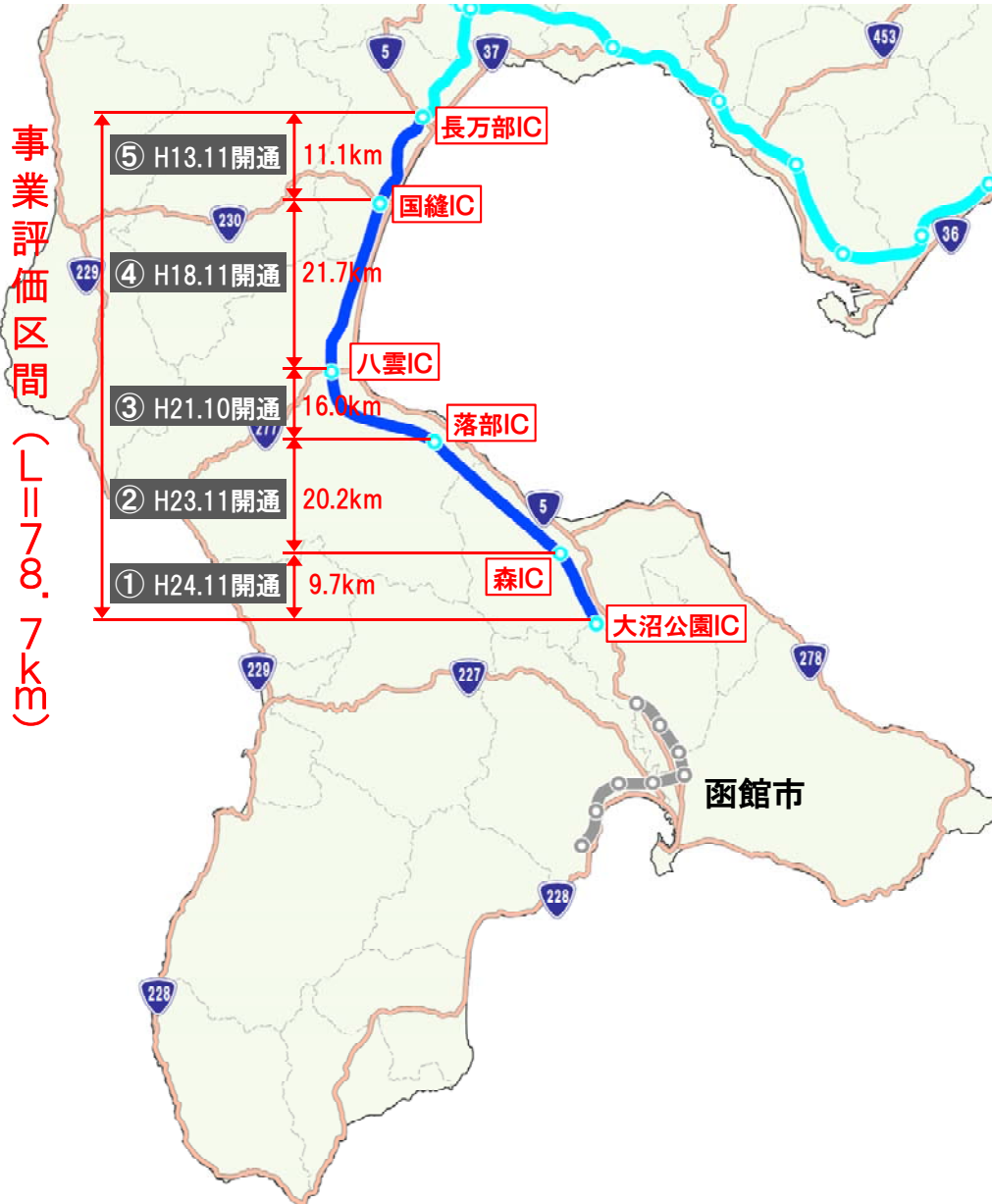
## ②路線概要

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。

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。

# 1. 事業の概要(2)

## ③事業経緯



		①大沼公園 ～森	②森 ～落部	③落部 ～八雲	④八雲 ～国縫	⑤国縫 ～長万部
整備計画		平成元年1月31日				
施行命令		平成5年11月19日				
実施計画認可		平成5年12月20日				
開通日	予定	平成25年3月31日	平成22年11月30日	平成18年11月30日	平成14年3月31日	
	実績	平成24年11月10日 (▲5ヶ月)	平成23年11月26日 (▲16ヶ月)	平成21年10月10日 (▲14ヶ月)	平成18年11月18日 (±0ヶ月)	平成13年11月19日 (▲4ヶ月)
事業費	計画	1,627億円				
	実績	1,501億円 (▲126億円)				

(単位:億円)

## 2. 事業費の変更要因

	計画	実績	増減額		乖離理由
工費	1,105	1,028	▲ 77	▲7%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>現地調査結果及び詳細設計完了等に伴う減 : ▲13</u></li> <li>・<u>橋梁架設方法及び橋梁形式等の変更に伴う減 : ▲4</u></li> <li>・物価水準の変動等に伴う減 : ▲22</li> <li>・落札差額に伴う減 : ▲38</li> </ul>
用地費	213	191	▲ 22	▲10%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現地精査及び単価見直しに伴う減 : ▲16</li> <li>・<u>事業損失(水枯渴等)対象件数の減 : ▲6</u></li> </ul>
その他費	234	230	▲ 4	▲3%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>早期開通に伴う施工管理費の減等 : ▲4</u></li> </ul>
予備費	16	0	▲ 16	▲100%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予備費の未使用による減 : ▲16</li> </ul>
消費税	58	52	▲ 6	▲10%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費精査に伴う減 : ▲6</li> </ul>
計	1,627	1,501	▲ 126	▲8%	

※ 着色部は、主に会社での対応があった項目

※ 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある 3

## 2. 事業費の変更要因

### (1) 工費に関する減 (▲77億円)

- |                        |           |
|------------------------|-----------|
| ① 現地調査結果及び詳細設計完了等に伴う減  | ▲13億円(後述) |
| ② 橋梁架設方法及び橋梁形式等の変更に伴う減 | ▲4億円(後述)  |
| ③ 物価水準の変動等に伴う減         | ▲22億円     |
| ④ 落札差額による減             | ▲38億円     |

## 2. 事業費の変更要因

### ① 現地調査結果及び詳細設計完了等に伴う増減(▲13億円)

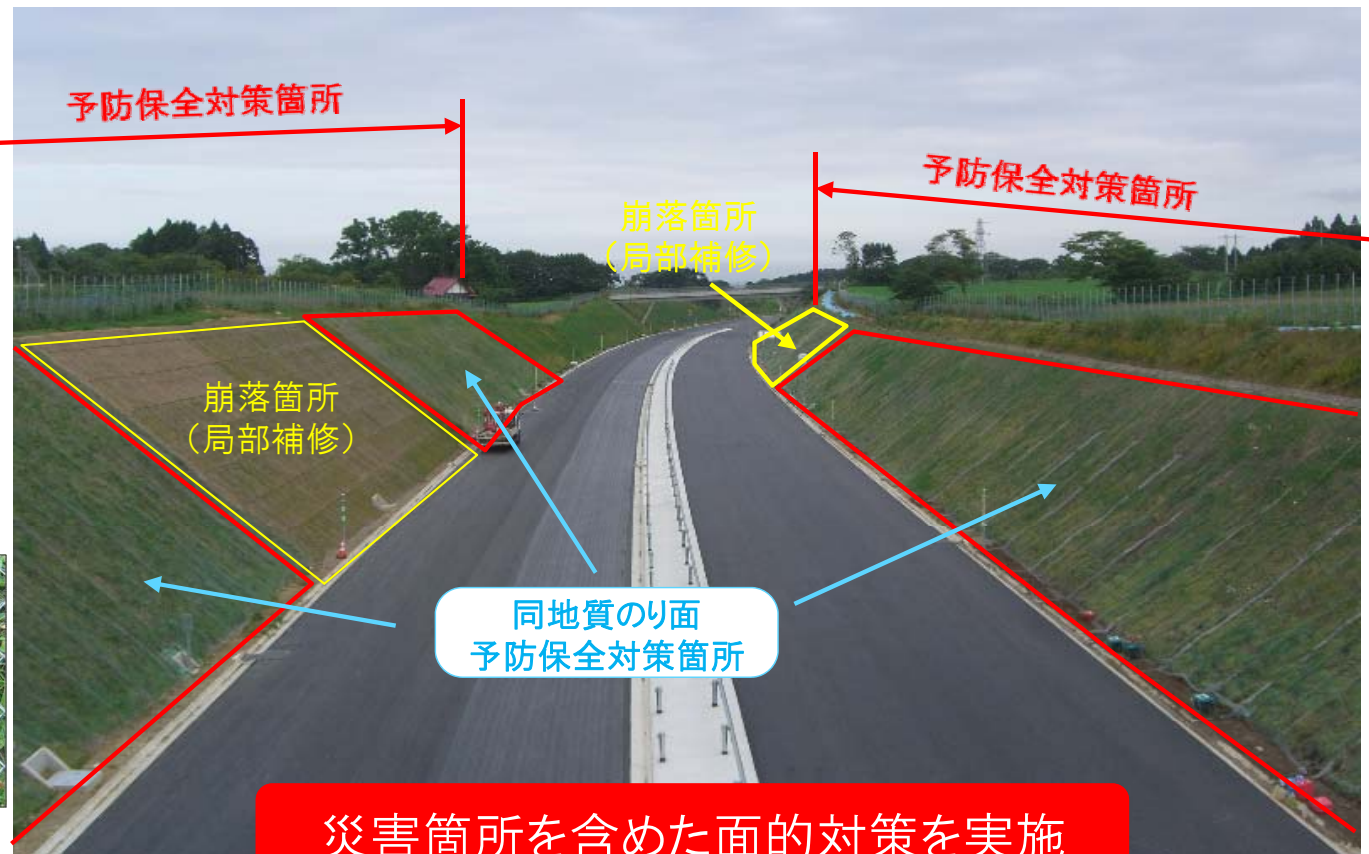
【内訳1】のり面予防保全対策の追加に伴う増 計画:-億円 ⇒ 実績:1億円(+1億円)

当該区間では火山灰質の土砂が出現しており、建設時から切土部の植生不良や表層面の崩落が発生していた。崩落箇所の局部的補修を行うだけでなく、同地質のり面に対し崩落及び土砂流出の予防として、菱形金網による予防保全対策工を実施。

《表層崩落状況》



「大沼公園IC～森IC 追加延長:3.9km」



災害箇所を含めた面的対策を実施



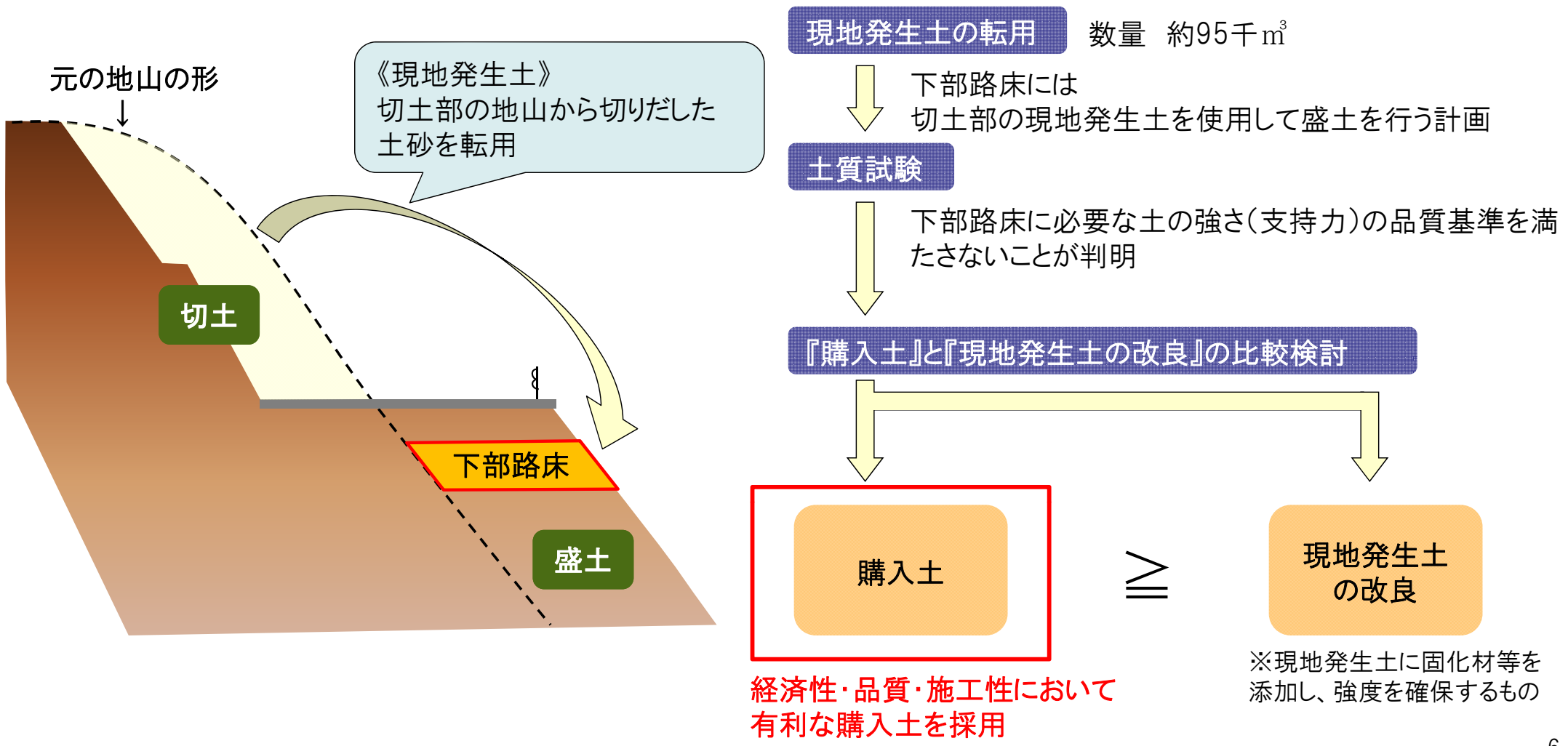
のり面保護網工(菱形金網)

菱形金網+1mアンカーピンで土砂流出を防止

# 2. 事業費の変更要因

【内訳2】盛土材料の見直しに伴う増 計画：-億円 ⇒ 実績：2億円(+2億円)

盛土の下部路床に使用する材料は当初は現地発生土を利用する予定であったが、土質試験を行った結果、現地発生土では品質基準を満たさないことが判明したため、現地発生土を改良して使用した場合と、購入土を使用した場合とを比較し、経済性・品質・施工性において有利な購入土を使用することに変更した。

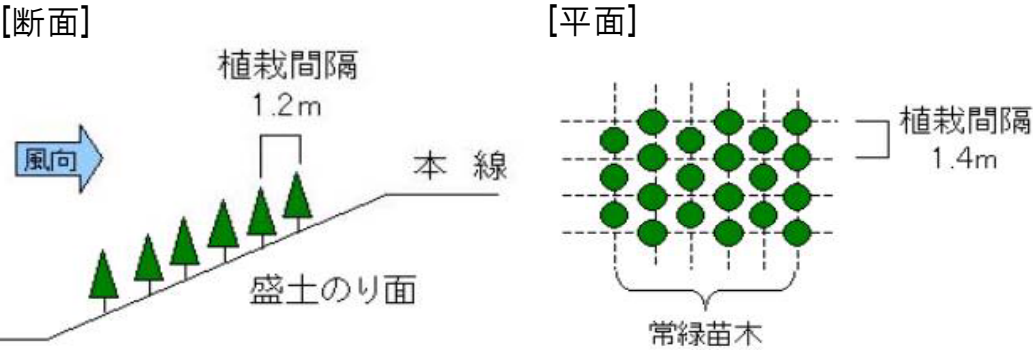


# 2. 事業費の変更要因

【内訳3】防雪林の植栽形式の見直しに伴う減 計画:4億円 ⇒ 実績:2億円(▲2億円)

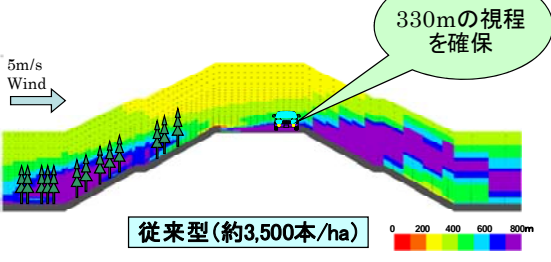
“北海道支社における効率的な防雪林形態の検討委員会”を設置し、ライフサイクルコストの検討のほか、防雪林低密度化による防風効果及び視程改善効果をシミュレーション及びフィールド調査により検証した。  
⇒従前と同様の効果を発揮することを確認

従来型:植栽密度 約6,000 本/ha(植栽時)



[視程改善効果]

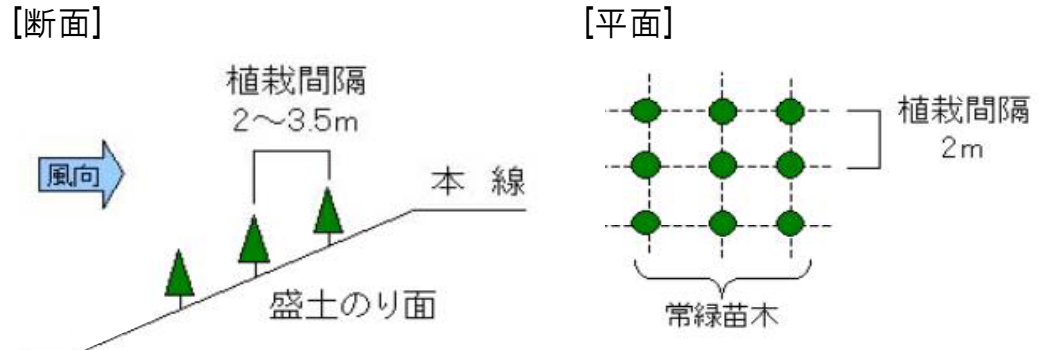
◎シミュレーション結果  
従来型モデル(約3,500本/ha)  
⇒330mの視程を確保



◎フィールド調査結果  
従来型区間(約2,000本/ha)  
⇒451mの視程を確保

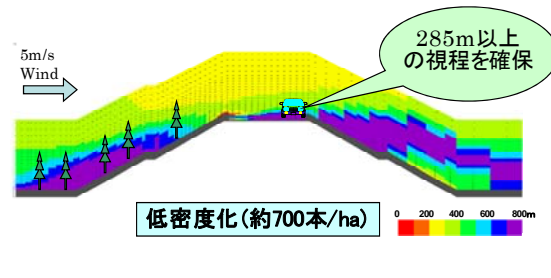


低密度化:植栽密度 約1,400~2,500 本/ha(植栽時)



[視程改善効果]

◎シミュレーション結果  
低密度化モデル(約700本/ha)  
⇒285m以上の視程を確保



◎フィールド調査結果  
低密度化区間(約700本/ha)  
⇒410mの視程を確保



➢安全な車間距離を確保し走行可能とされる視程距離 100m~200m以上確保されることを確認

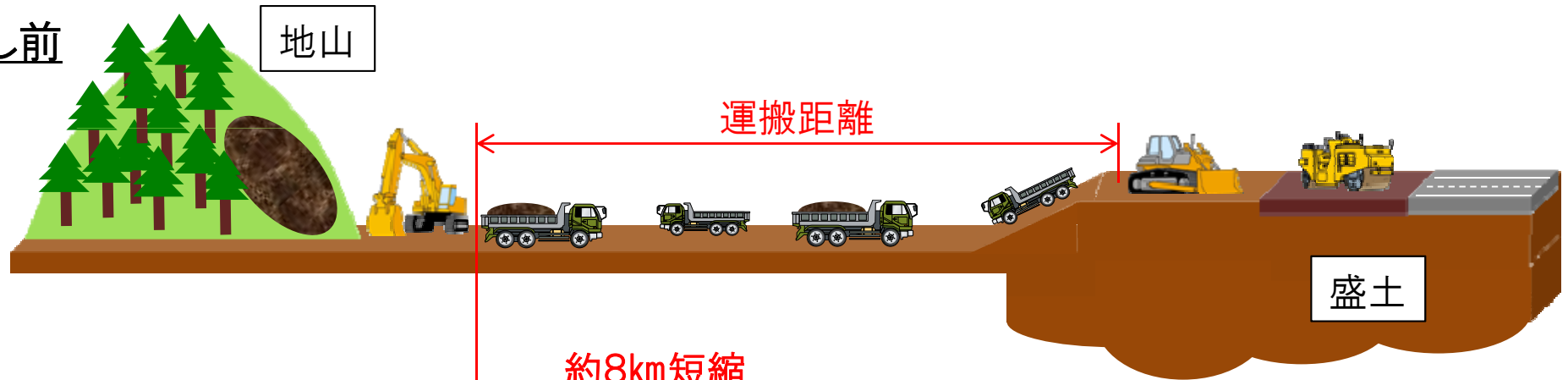


## 2. 事業費の変更要因

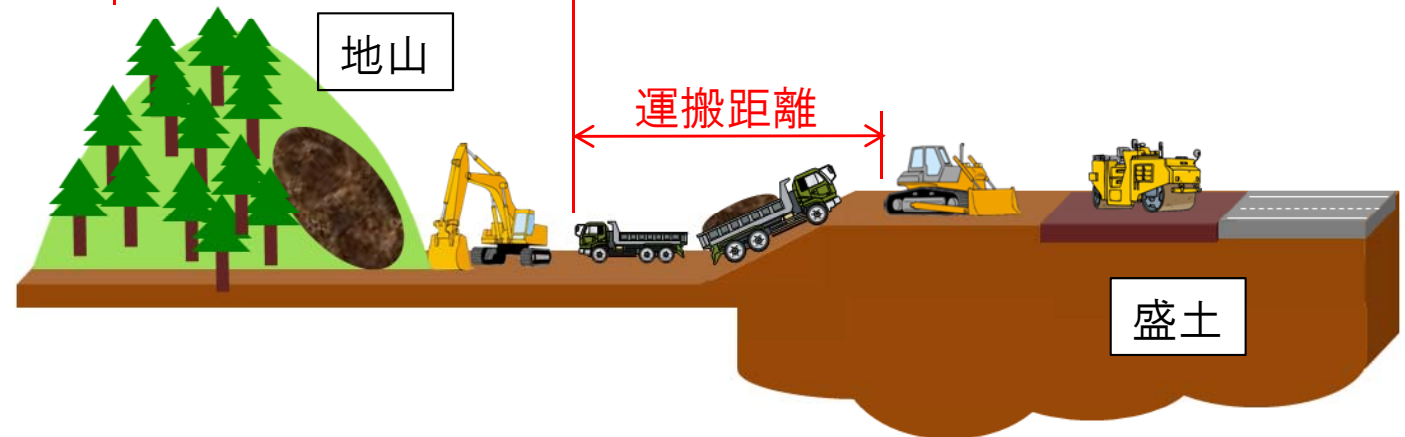
【内訳4】土配計画の見直しに伴う減 計画:60億円 ⇒ 実績:50億円(▲10億円)

国縫～長万部において、本線近接地に土取場を確保することができた結果、土運搬コストを縮減。

○見直し前



○見直し後



運搬時間の短縮に伴う重機の損料・燃料費や人件費等を縮減(全土量約260万 $m^3$ )

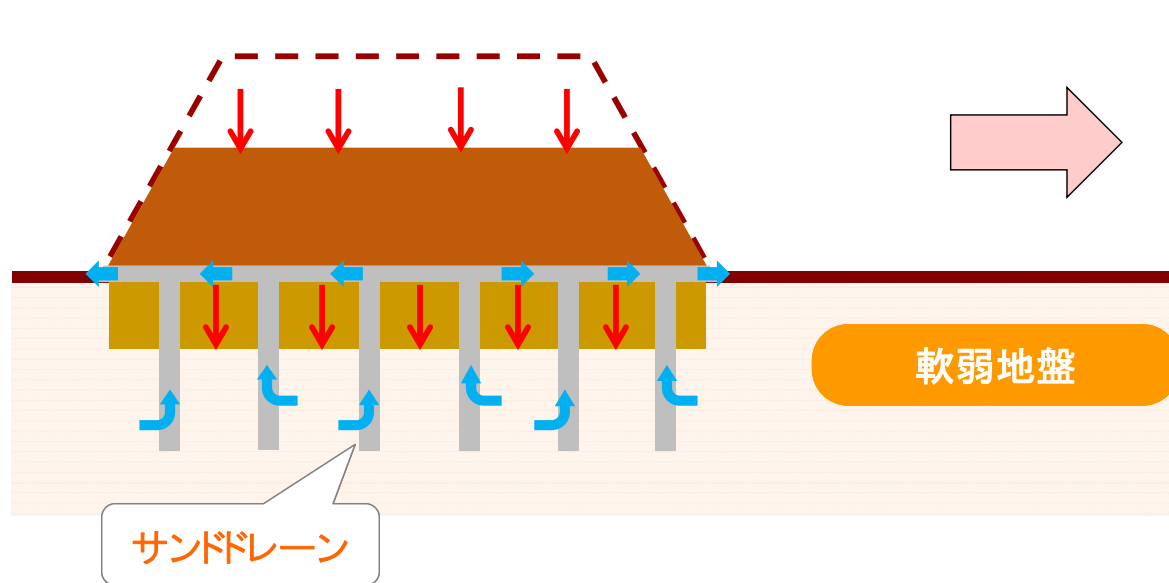
## 2. 事業費の変更要因

【内訳5】軟弱地盤対策の工法変更に伴う減 計画:3億円 ⇒ 実績:1億円(▲2億円)

国縫～長万部区間は、第四紀完新世の沖積層や扇状地堆積物などからなる軟弱地盤が散在。対策として、サンドドレーン工法等を予定していたが、全体工程に影響の無い箇所をプレロード工法に変更することにより、軟弱地盤対策費用を縮減。

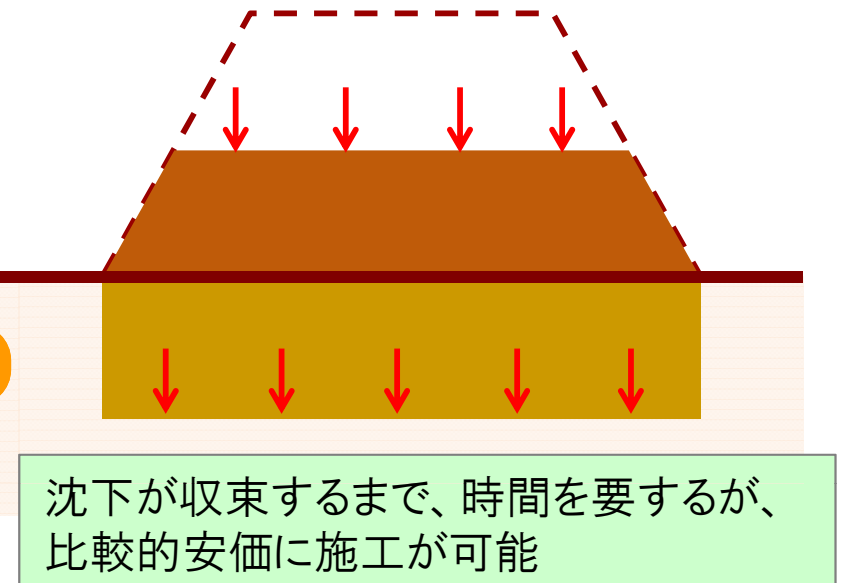
### 《サンドドレーン工法》

- ・地盤中に適当な間隔で鉛直方向に砂を設置
- ・排水を促して圧密を促進



### 《プレロード工法》

- ・荷重を盛土によってあらかじめ載荷
- ・地盤の圧密沈下を事前に実施



【内訳6】試掘の結果による埋蔵文化財の発掘調査範囲の精査に伴う減: ▲2億円

発掘延べ面積 : (計画)33千m<sup>2</sup> ⇒ (実績)26千m<sup>2</sup>

(計画:7億円→実績:5億円)

# 2. 事業費の変更要因

## ② 橋梁架設方法及び橋梁形式等の変更に伴う減(▲4億円)

● 新技術・新工法の採用(上部工施工費用) 計画:20億円 ⇒ 実績:19億円(▲1億円)

一般的な押し出し架設は手延べ桁を用いて施工するが、波形鋼板と超高強度繊維補強コンクリート(UFC)を組み合わせることにより、手延べ桁を割愛し、施工費のコストを縮減。

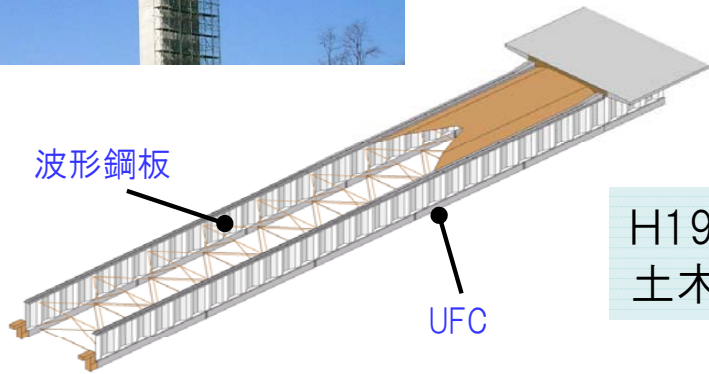
《従来工法》  
架設に使用した手延べ桁の撤去が必要。

一般的な架設用手延べ桁



【鳥崎川橋】森IC～落部IC間  
構造形式:PC11径間連続波形鋼板ウェブ箱桁橋  
橋長:554.0m

《新工法》  
波形鋼板と超高強度繊維補強コンクリート(UFC)を組み合わせた部材を手延べ桁として利用。架設後はそのまま本体構造として利用。



H19.4.26(鳥崎川橋)  
土木学会北海道支部技術賞受賞

● その他、詳細設計完了に伴う橋梁形式等の見直しにより施工費用を縮減(▲3億円)

# 3. 事業工程の短縮要因

■ 落部～八雲間において、完成時期を1年2ヶ月(▲14ヶ月)前倒し

項目	平成19年度				平成20年度				平成21年度				平成22年度				平成23年度				平成24年度			
	1/四	2/四	3/四	4/四	1/四	2/四	3/四	4/四	1/四	2/四	3/四	4/四	1/四	2/四	3/四	4/四	1/四	2/四	3/四	4/四	1/四	2/四	3/四	4/四
用地買収	[計画]				[計画]				[計画]				[計画]				[計画]				[計画]			
	[実績]				[実績]				[実績]				[実績]				[実績]				[実績]			
橋梁・舗装・施設 工事 (収用地内)	[計画]				[計画]				[計画]				[計画]				[計画]				[計画]			
	[実績]				[実績]				[実績]				[実績]				[実績]				[実績]			
事業全体	[計画]				[計画]				[計画]				[計画]				[計画]				[計画]			
	[実績]				[実績]				[実績]				[実績]				[実績]				[実績]			

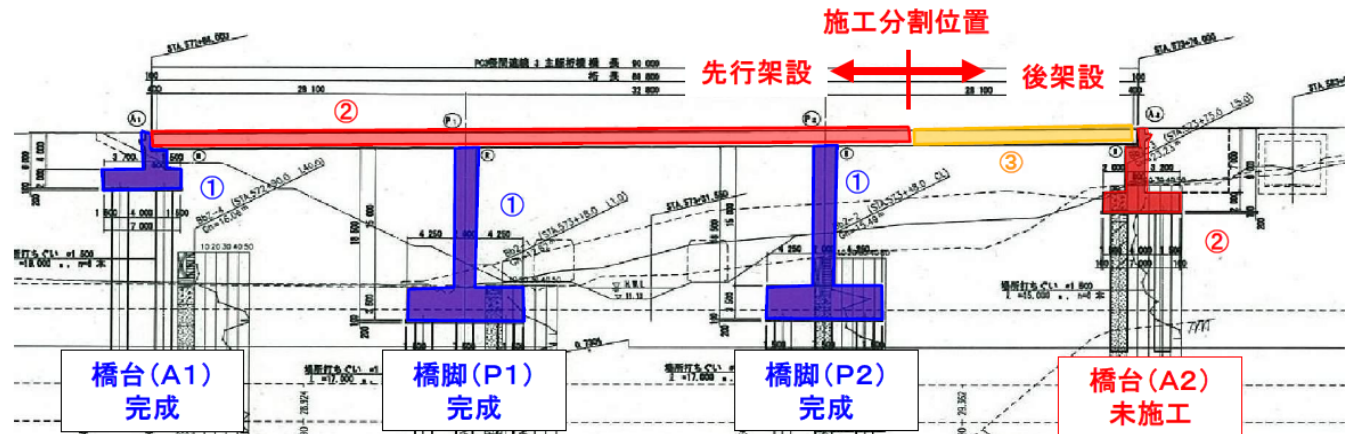
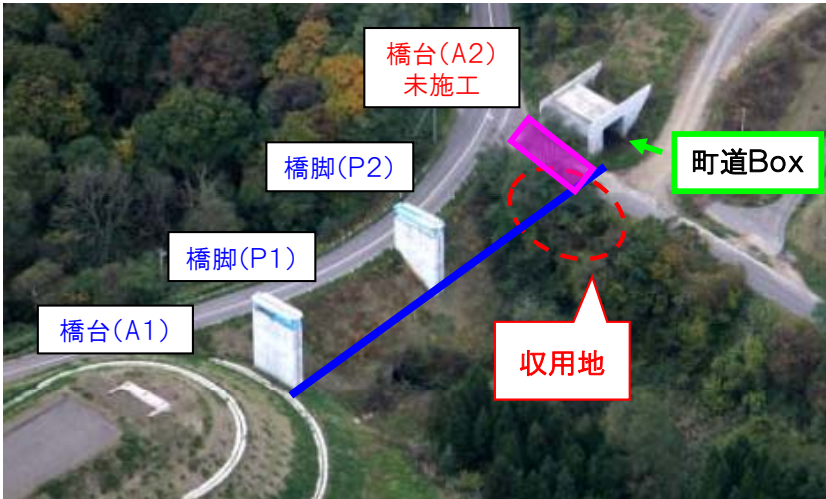
(1) 立木のある用地であったが、早期の明渡裁決(▲3ヶ月)や立木の買取補償制度を適用することで時間を要する代執行を回避(▲9ヶ月)し、工程を短縮

(2) 制約のある収用対象箇所での橋梁施工において、一般的な上部工(桁)の一体施工を特殊な分割施工とすることにより工程を短縮(16ヶ月⇒14ヶ月)

[計画] : 計画  
[実績] : 実績

(1) 用地の工期短縮(▲12ヶ月)

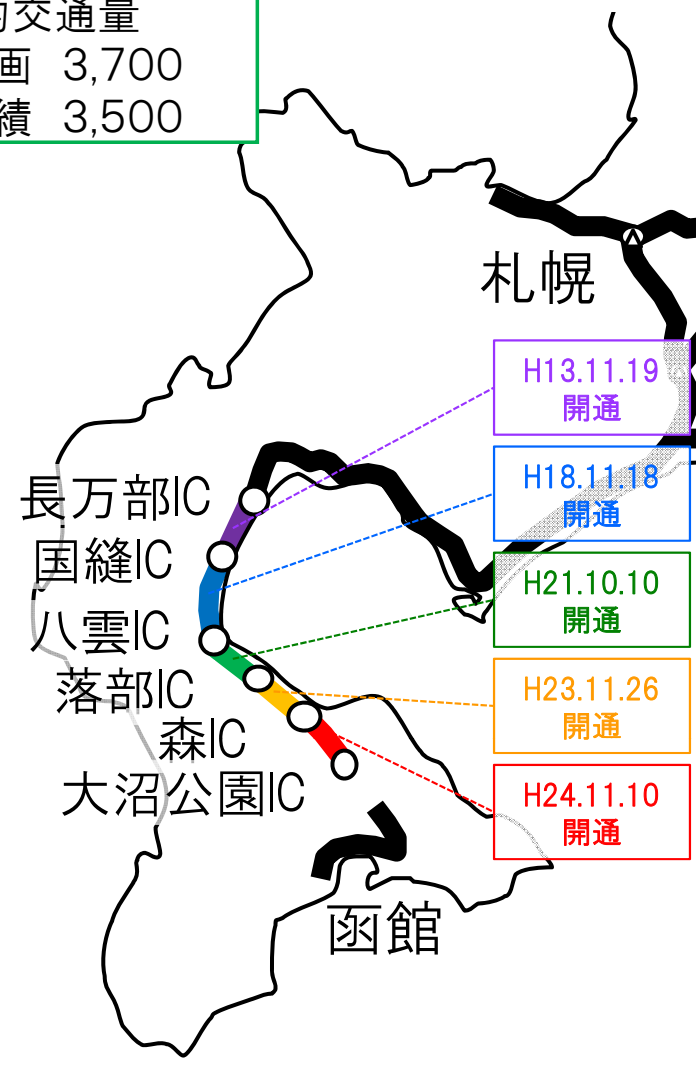
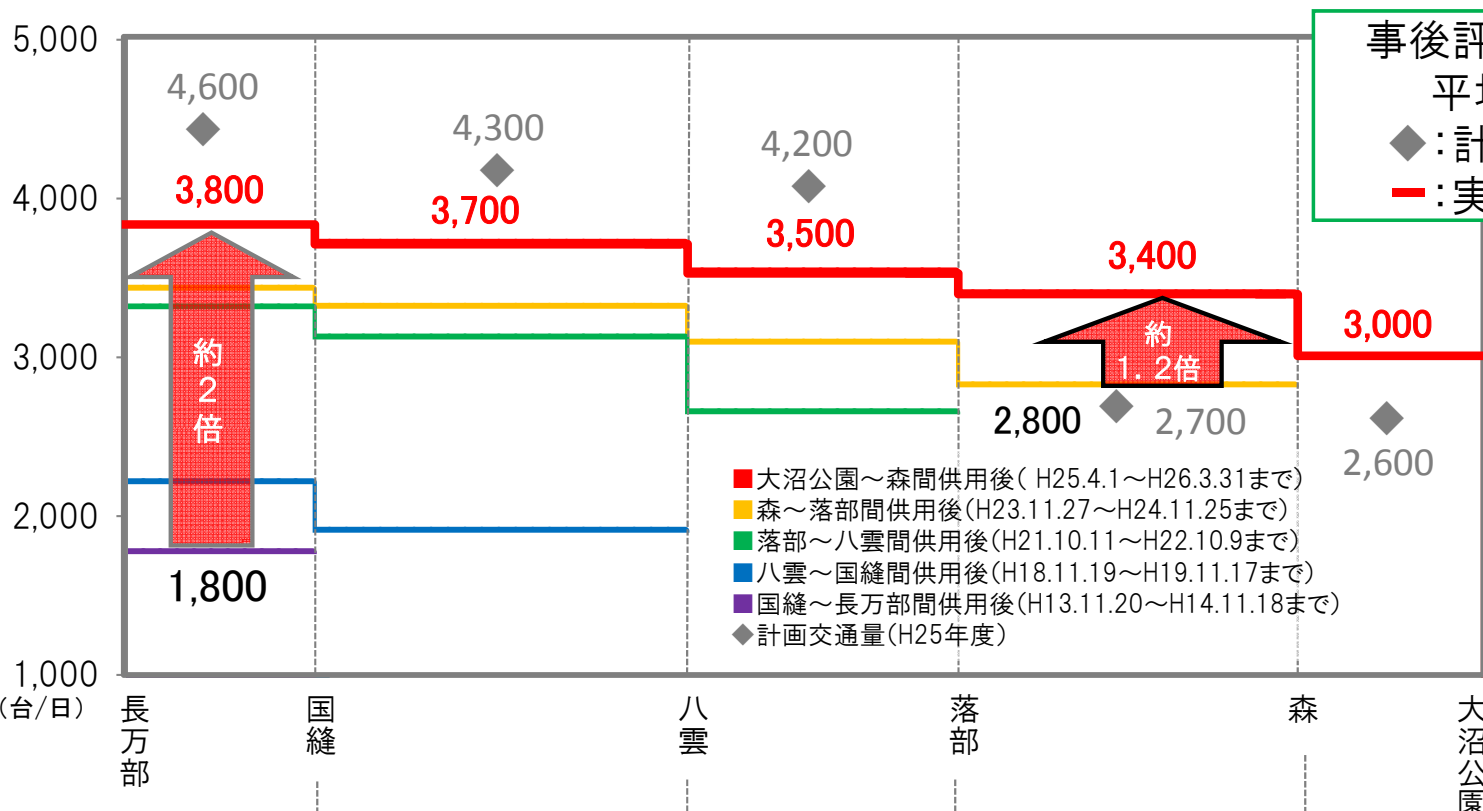
(2) 橋梁工事の工期短縮(▲2ヶ月)



※ 森～落部間についても、早期の用地買収等によって完成時期を1年4ヶ月(▲16ヶ月)前倒し

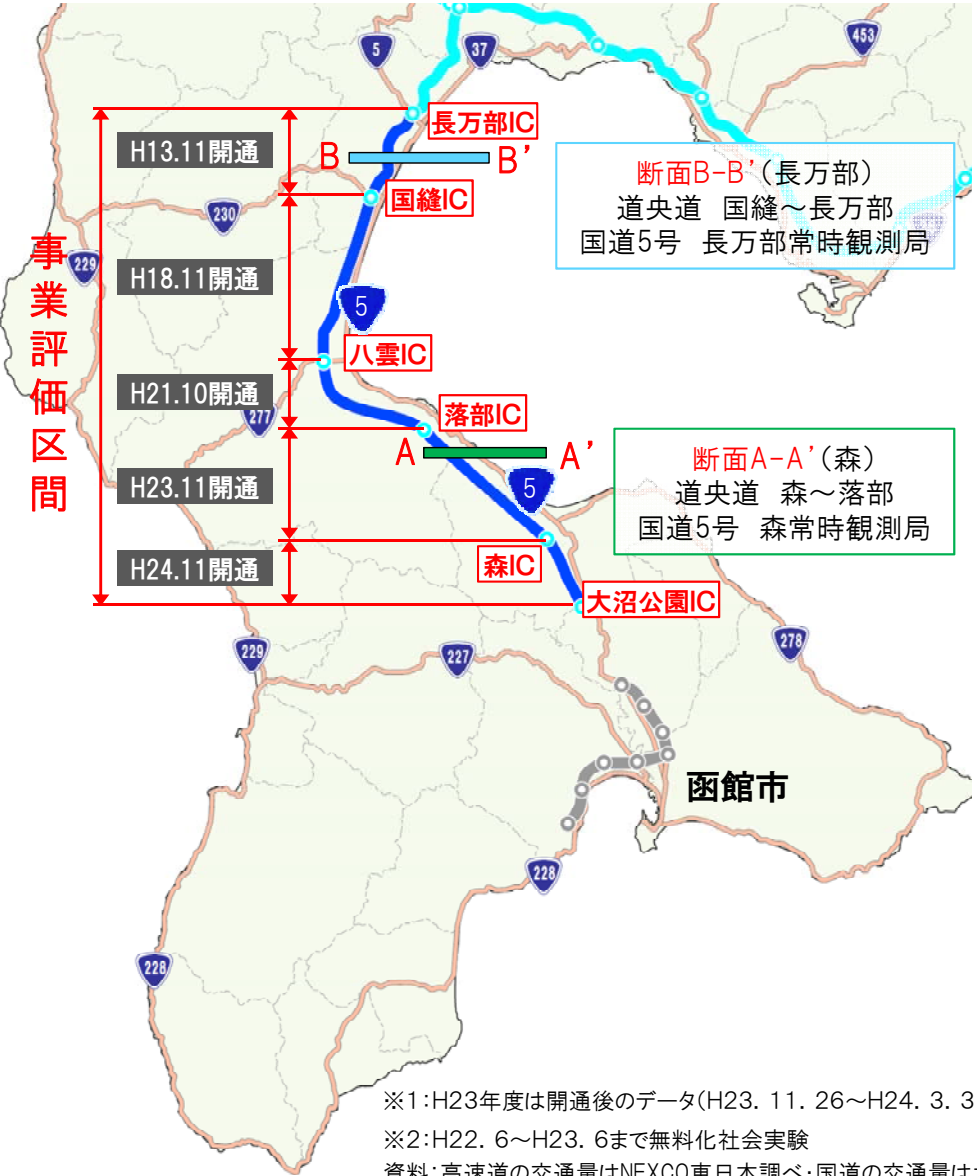
# 4. 事業の効果 交通量

- 対象区間の実績交通量は3,500台/日(H25年度)、計画交通量3,700台/日とほぼ同じ
- 道央道の延伸に伴い、交通量は増加傾向(国縫～長万部は約2倍)

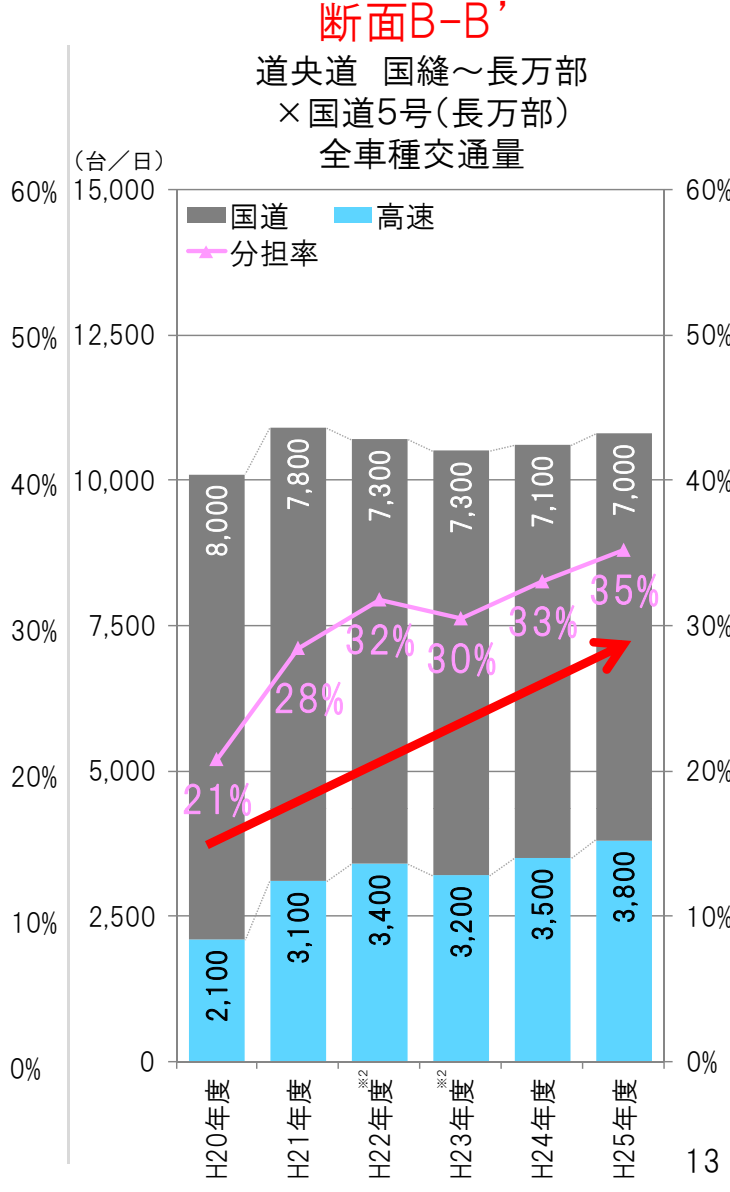
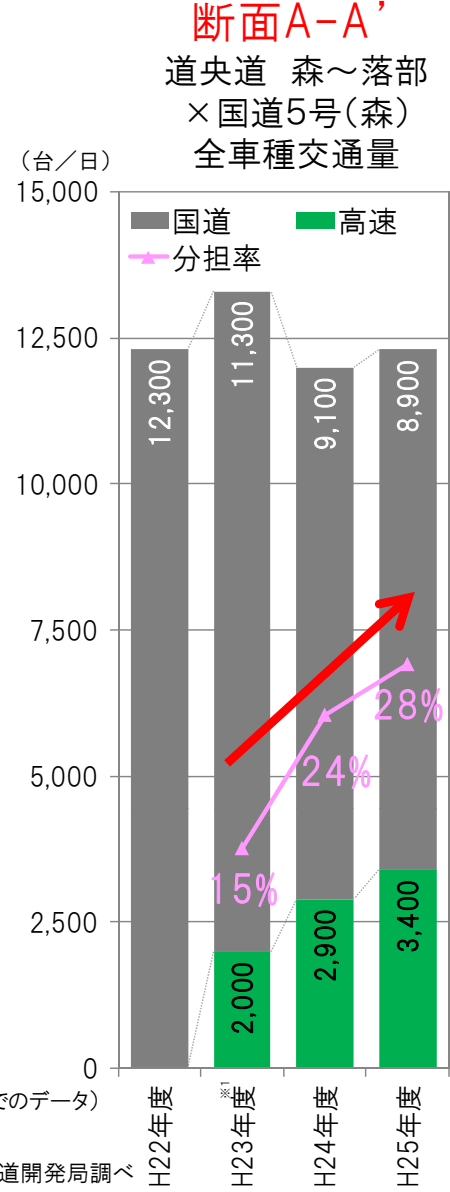


# 4. 事業の効果 交通分担の変化

- 道央道の延伸に伴い、利用交通量は増加傾向
- 国道との分担率も増加傾向



※1: H23年度は開通後のデータ(H23. 11. 26～H24. 3. 31までのデータ)  
 ※2: H22. 6～H23. 6まで無料化社会実験  
 資料: 高速道の交通量はNEXCO東日本調べ・国道の交通量は北海道開発局調べ



# 4. 事業の効果 旅行速度の向上

■ 道央道が大沼公園ICまで延伸したことに伴い、札幌市役所から函館市役所までの旅行速度が約26km/h向上(約44km/h⇒約70km/h)し、所要時間が約80分短縮



## ■ 札幌市役所から函館市役所までの旅行時間



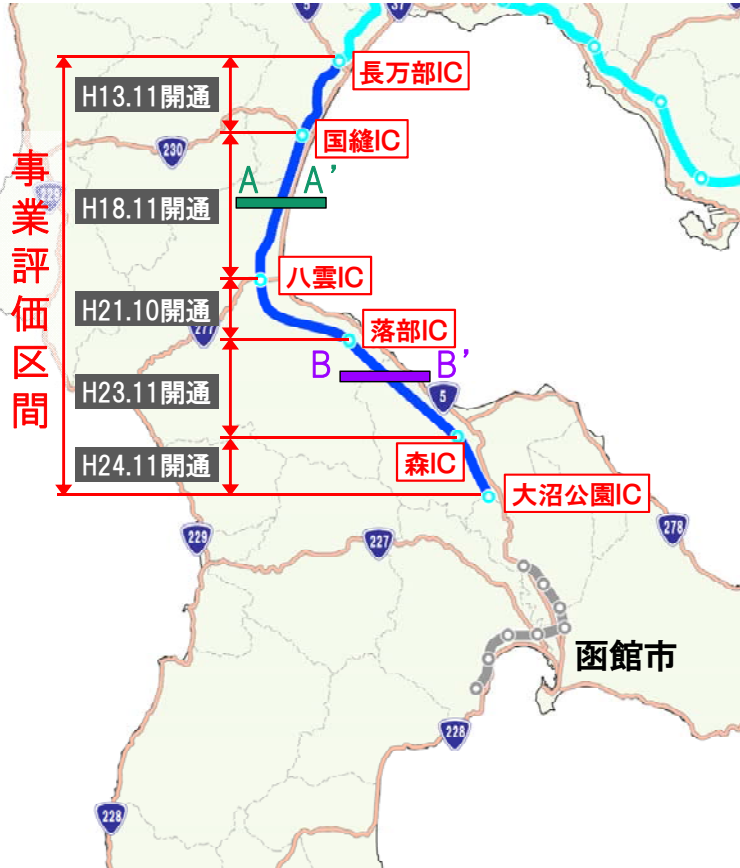
※旅行時間は、道路時刻表より算出  
 [大沼公園～落部間の旅行時間は、八雲IC～登別室蘭ICの平均速度より算出]  
 [すべて一般道利用は、一般国道5号、230号を利用]

# 4. 事業の効果 交通事故の減少

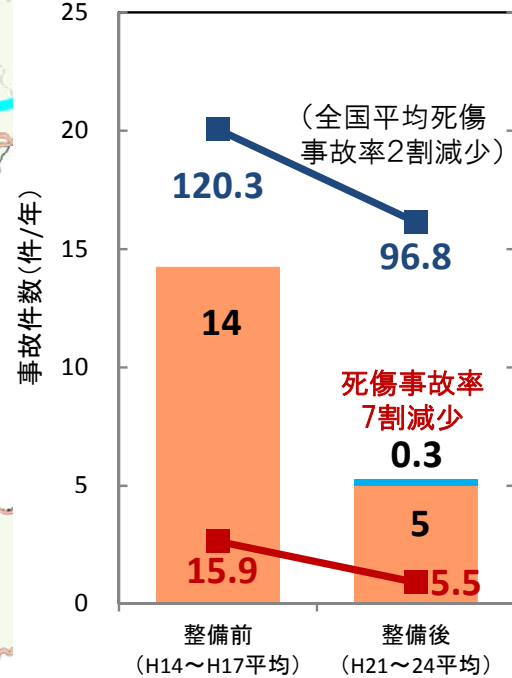
- 道央道の延伸により、並行する一般国道5号から道央道に交通が転換
- その結果、道路交通の安全性が高まり、死傷事故件数及び死傷事故率が大幅に減少

■ 各区間の開通時期

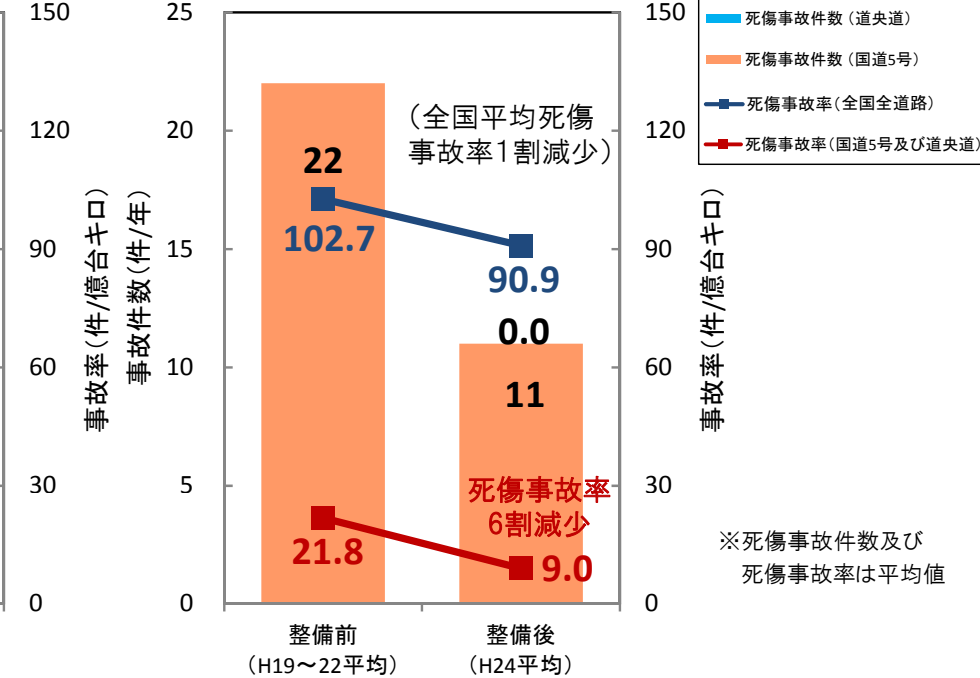
■ 一般国道5号と道央道の死傷事故件数及び死傷事故率



断面A-A'【八雲IC～国縫IC間】



断面B-B'【森IC～落部IC間】



資料: 死傷事故件数; ITARDAデータ(公益財団法人交通事故総合分析センター)・NEXCO東日本  
 交通量; 道路交通センサス(国土交通省)・NEXCO東日本

※死傷事故件数及び死傷事故率は平均値

## ■ 地域の方の声<沿線町役場職員>

・一般国道5号は日常的にも車が多かったですが、道央道が延伸するごとに混雑が解消されたと感じられ、安全性も含めた生活環境も改善されています。

## ■ 地域の方の声<周辺地域在住者>

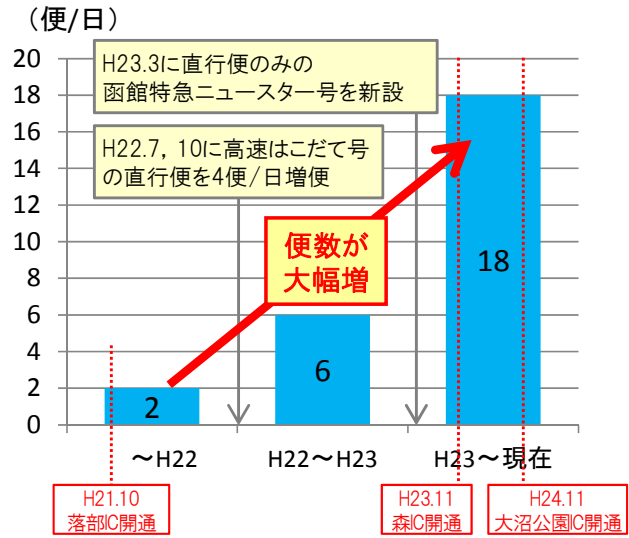
・高速道路を利用することで、見通しが悪い時等は、対向車や歩行者に対する不安が軽減され、安心して運転できます。(北斗市在住)



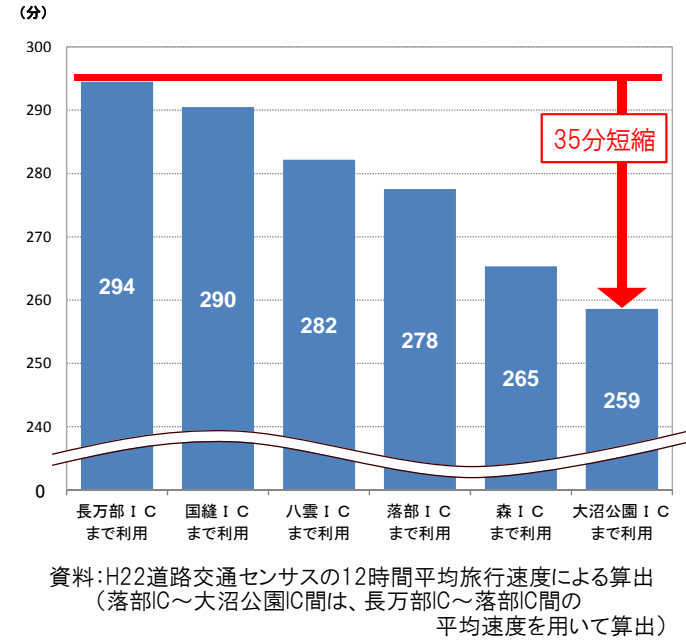
# 4. 事業の効果 高速バスの利便性向上

- 札幌～函館間の高速バスは、道央道を全線利用する直行便がH22年に6便/日に増加
- H23年の新規事業者の参入により、直行便は18便/日に増加
- 道央道の延伸により、走行時間の短縮、定時性の向上が図られ、乗客の快適性や乗務員の負担軽減にも寄与

■ 札幌～函館間の高速バスの運行便数



■ 札幌～函館間の走行時間



■ 札幌～函館間の高速バスの運行ルート



■ 地域の方の声<高速バス運行会社社員>

- ・利用者が増加する中、道央道が延伸していたため、高速道路をできるだけ利用する直行便を増便しました。
- ・高速道路の利用により、定時運行のための余裕時間の確保、乗客の快適性向上、乗務員の負担軽減等に役立っています。

■ 地域の方の声<高速バス利用者>

- ・札幌～函館間の高速バスの所要時間が短縮され、快適になりました。(札幌市北区在住)
- ・高速バスは、早く着いても遅れることなく、時間が正確であり、しかも料金が安いので便利です。(北斗市在住)

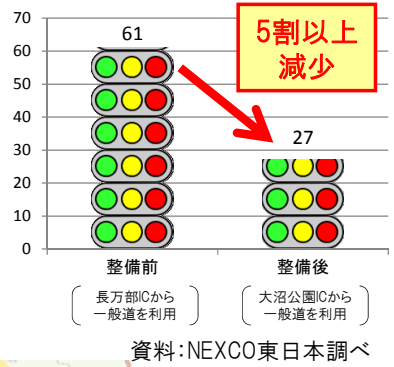
# 4. 事業の効果 競走馬輸送の安定性向上

- 胆振・日高地域は、競走馬生産において全国の97%を占める一大産地
- 競走馬の輸送は、馬のストレス軽減等のため輸送時間の短縮と揺れの抑制が重要であり、道外への輸送は航行時間の短い函館～青森のフェリーを利用
- 道央道の延伸により、馬のストレス軽減等に寄与

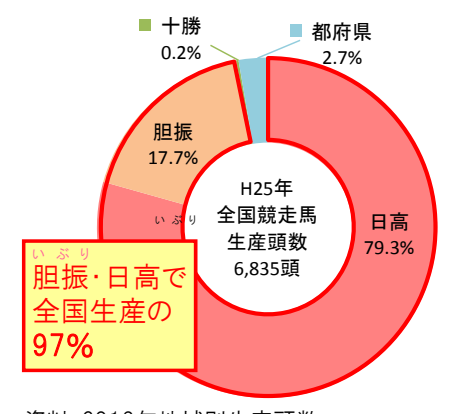
## ■ 競争馬の道外への輸送ルート



## ■ 長万部IC～函館港間の信号数の減少



## ■ 競走馬生産頭数



## ■ 地域の方の声<競走馬運送業者社員>

- ・競走馬は専用輸送車で大切に運びますが、狭い車中では非常に強いストレスを受けるため、速く、静かに、安全に運ぶことが重要であり、高速道路を100%利用します。また、フェリーは万一の場合の対応が困難なため、航行時間の短い青函フェリーを利用しており、道央道の函館方面への延伸により、競走馬輸送の利便性が高まりました。
- ・車両が停まると馬が暴れることがあり、故障のリスクが高まるため、信号がない高速道路は助かります。全国的に高速道路の整備が進むことで、競走馬の故障や輸送熱の発生が格段に減少しています。

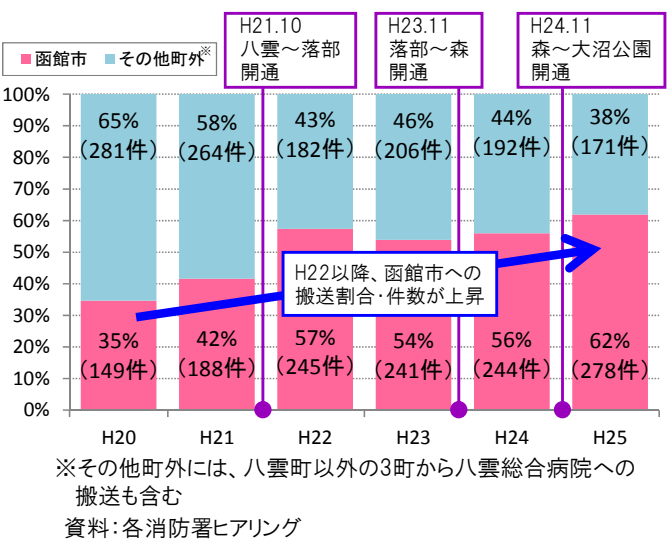


# 4. 事業の効果 救急搬送時間の短縮

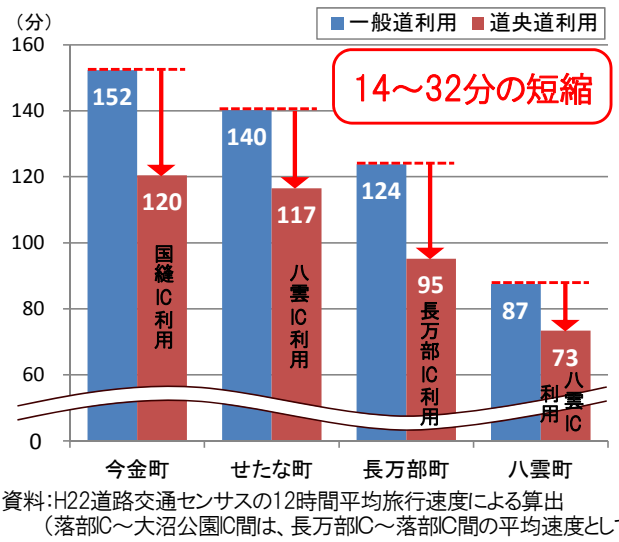
## ■ 高次医療機関への救急搬送の迅速性・安定性向上

- ・道南北部4町(長万部町、八雲町、今金町、せたな町)の救急医療機関にて処置が困難な場合、より高次な医療機関への町外搬送を実施(年間400件以上)。
- ・道央道の延伸により、高次医療が集積する函館市への救急搬送が増加。搬送時間の短縮や患者の負担軽減等、迅速かつ安定した救急搬送に貢献。

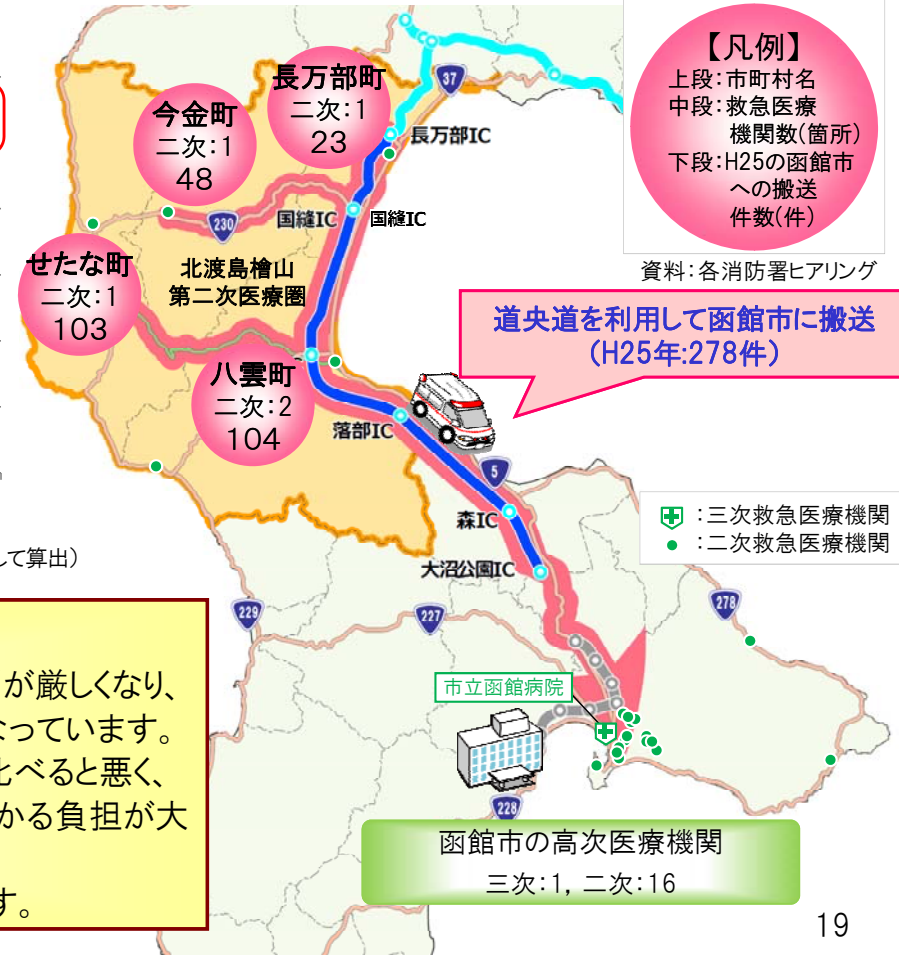
■ 町外への救急搬送割合(道南北部4町)



■ 函館市への救急搬送時間



■ 函館市への救急搬送状況



### ■ 地域の方の声<沿線・周辺町消防署職員>

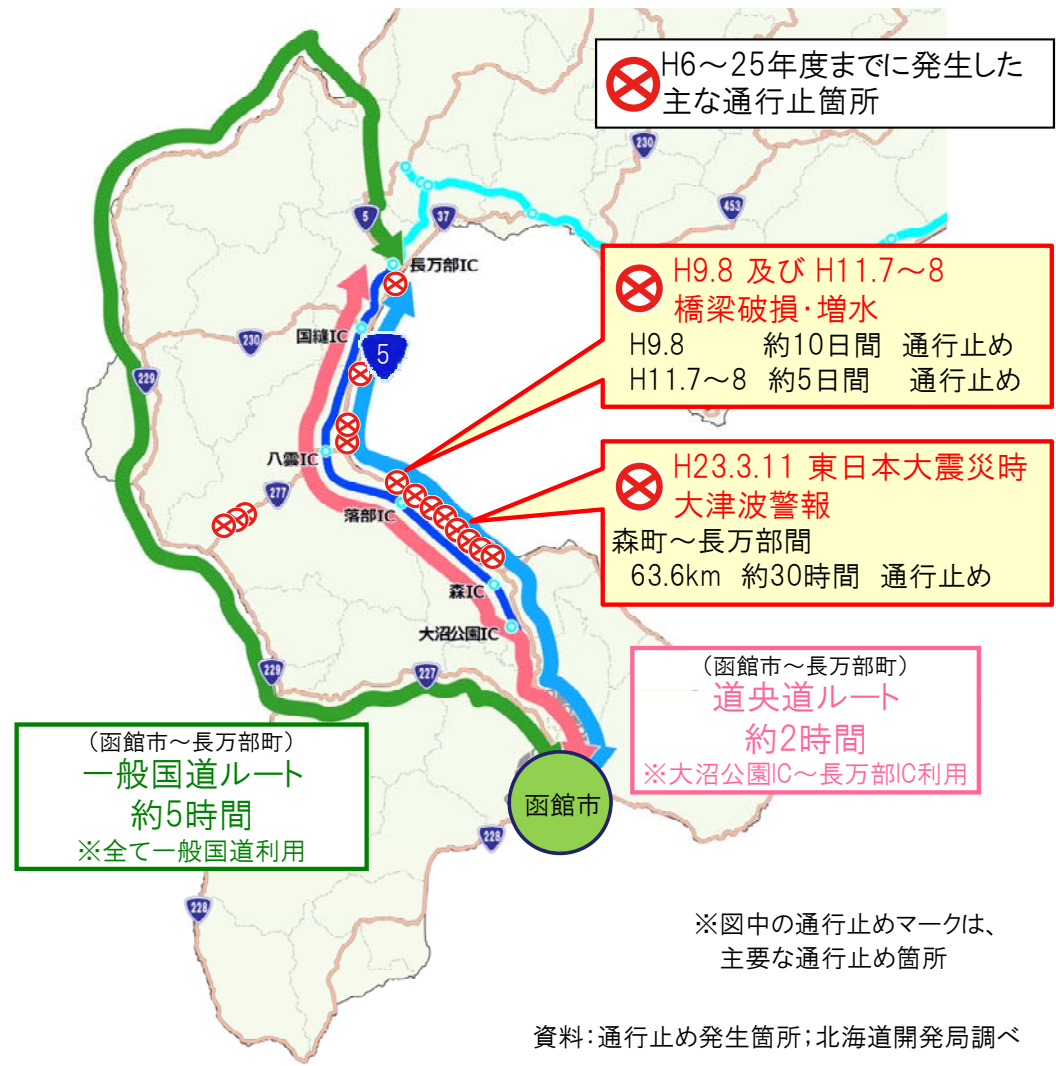
- ・近年、地域の中核病院である八雲総合病院(二次救急医療機関)の救急搬送の受入体制が厳しくなり、函館市への転院搬送が増加していることから、函館市への救急搬送の重要度が益々高くなっています。
- ・函館市への救急搬送に際して、一般道を利用する搬送では、路面の状態が高速道路と比べると悪く、カーブもきついため車体がゆれやすく、交差点も多いので停車・発進の際に患者さんにかかる負担が大きくなります。
- ・搬送時間の短縮、患者の負担軽減の面から道央道の整備による効果は、非常に大きいです。

# 4. 事業の効果 リダンダンシー

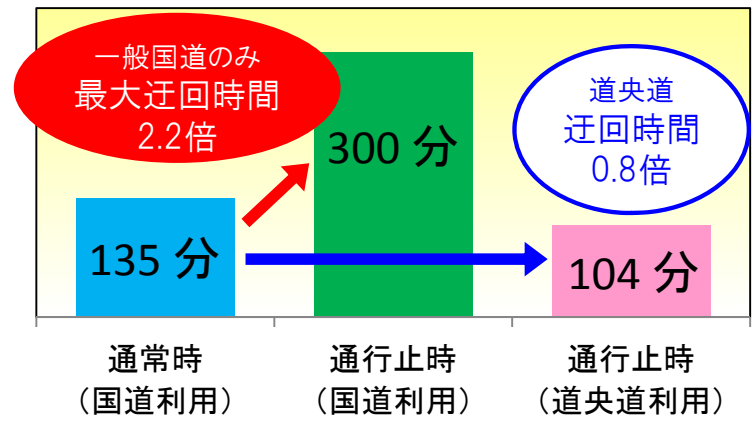
## ■一般国道の災害時の代替路として機能

- ・一般国道5号は、大雨等で20年間(H6年度～H25年度)で14回の通行止めが発生。
- ・一般国道5号の通行止め時、道央道が代替路として機能、円滑で効率的な基幹ルートを確認。

### ■一般国道5号の災害発生時の迂回ルート



### ■函館市～長万部町間の所要時間



※函館市役所～R37・R5交点間の所要時間  
資料：H22道路交通センサスの12時間平均旅行速度による算出  
(落部IC～大沼公園IC間は、長万部IC～落部IC間の平均速度として算出)

### ■地域の方の声<沿線町役場職員>

- ・八雲町の橋梁が災害で利用できないことがよくありました。災害時には一般道・高速道路と2本あるため助かります。
- ・一般道が事故等で一時的に通行止めになっても、近くのICから道央道を利用することができ、交通の選択肢は増えました。

### ■地域の方の声<周辺地域在住者>

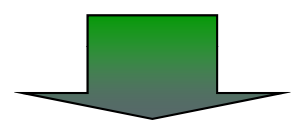
- ・ライフラインとしての道路ができたことで安心感があります。国道が遮断されて日本海まで迂回しなくても良くなりました。(八雲町在住)
- ・一般国道5号は、事故等があるとすぐに大渋滞になったので、高速道路ができて、計画が立てやすくなりました。(札幌市在住)

# 4. 事業の効果 費用便益分析結果

■ 費用便益比(B/C)は1.3

◆ 総便益(B) 基準年(H26)に おける現在価値	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
	計	3,117億円

◆ 総費用(C) 基準年(H26)に おける現在価値	事業費	1,960億円
	維持管理費	488億円
	計	2,448億円



**費用便益比 B/C=1.3**

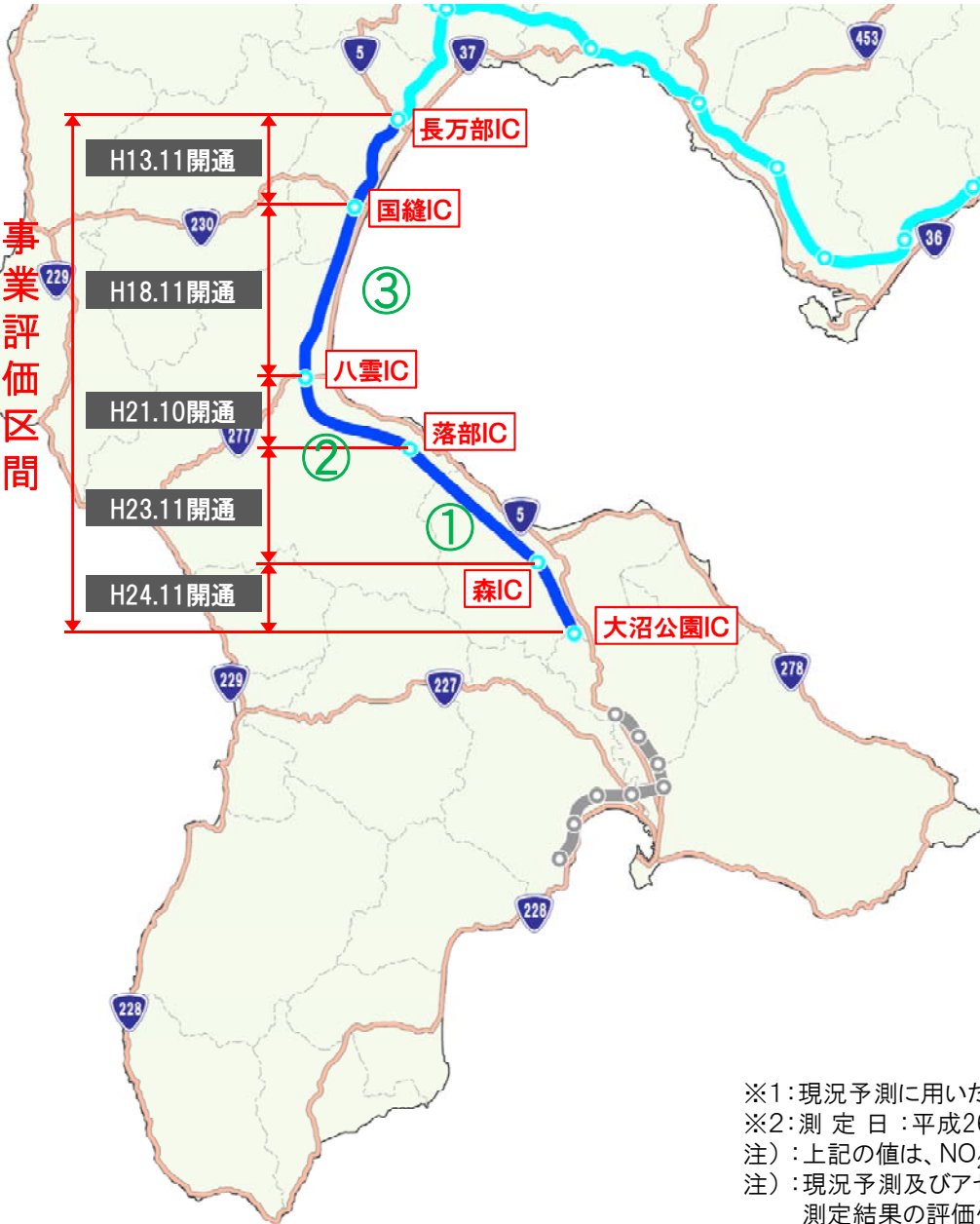
(参考)

**経済的内部収益率 (EIRR) 5.2%**

※ 経済的内部収益率(EIRR) 便益と費用の現在価値を等しくするような社会的割引率の値

# 5. 事業による環境保全 大気環境(NO<sub>2</sub>・CO)

■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



## ■予測結果

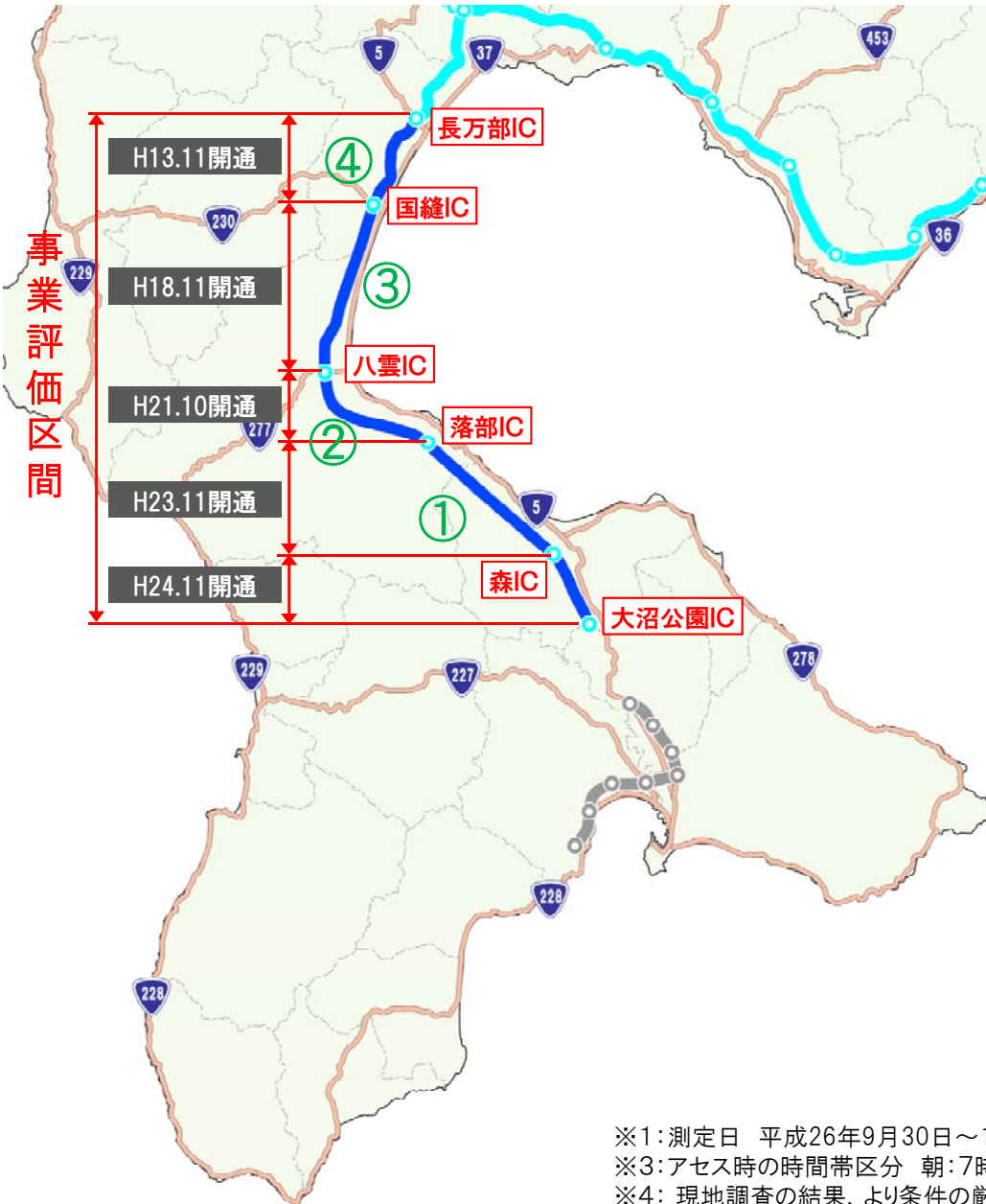
区間	予測地点名 (アセス時 予測評価地点)	NO <sub>2</sub> :二酸化窒素(単位:ppm)				
		環境 基準	現況 予測値 ※1	評価	(参考) アセス時 予測値	測定結果 ※2
①森 ～落部	八雲町落部	1時間値の 1日平均値 が0.04～ 0.06ppmま でのゾー ン内またはそ れ以下	0.027	全て環境 基準を満足 している	0.011	0.008
②落部 ～八雲	八雲町野田生		0.028		0.012	0.008
③国縫 ～長万部	長万部町国縫		0.027		0.011	0.008

区間	予測地点名 (アセス時 予測評価地点)	CO:一酸化炭素(単位:ppm)		
		環境 基準	現況 予測値 ※1	(参考) アセス時 予測値
①森 ～落部	八雲町落部	1時間値の 1日平均値 は10ppm以 下	0.37	0.83
②落部 ～八雲	八雲町野田生		0.38	0.84
③国縫 ～長万部	長万部町国縫		0.37	0.83

※1: 現況予測に用いたバックグラウンド濃度は、路線近傍の常時観測局の値を使用。(CO:H25平均値、NO<sub>2</sub>:H25平均値)  
 ※2: 測定日:平成26年10月1日(水)～10月8日(水)の7日間 測定方法:パッシブサンプラーによる簡易測定法  
 注): 上記の値は、NO<sub>2</sub>:年間98%値、CO:年間2%除外値である  
 注): 現況予測及びアセス時の予測値は、日平均値をもとに換算式より算出  
 測定結果の評価値は、道内全ての観測局における年平均値と年間98%値の相関式より算出

# 5. 事業による環境保全 交通騒音

■ 騒音測定を実施し、全地点で環境基準を下回ることを確認



■ 測定結果※1(騒音)

区間	予測地点名 (アセス時 予測評価 地点)	現況			評価	アセス時		
		時間帯 ※2	環境 基準 (dB)	測定 結果 (dB) Leq		時間帯 ※3	環境 基準 (ホン) L50	予測値 (ホン) L50
①森IC～ 落部IC	八雲町 落部	昼間	70	53	全て環 境基 準を 満足 して いる	朝	65	52
		夜間	65	49		昼	65	55
②落部IC～ 八雲IC	八雲町 野田生	昼間	70	49		夕	65	51
		夜間	65	47		夜	60	48
③八雲IC～ 国縫IC	八雲町 黒岩 ※4	昼間	70	53		朝	65	51
		夜間	65	51		昼	65	54
④国縫IC～ 長万部IC	長万部町 国縫	昼間	70	47		夕	65	50
		夜間	65	46		夜	60	45
		昼間	70	53		朝	65	56
		夜間	65	51		昼	65	60
		昼間	70	47		夕	65	55
		夜間	65	46		夜	60	51
		昼間	70	47	朝	65	52	
		夜間	65	46	昼	65	55	
		昼間	70	47	夕	65	51	
		夜間	65	46	夜	60	48	

※1: 測定日 平成26年9月30日～10月1日    ※2: 現在の環境基準における時間帯区分 昼間:6時～22時、夜間:22時～6時  
 ※3: アセス時の時間帯区分 朝:7時～8時、昼:10時～11時(②は11時～12時)、夕:19時～20時、夜:5時～6時  
 ※4: 現地調査の結果、より条件の厳しい地点で現況測定を行うことに変更した。



## 6. 本事業の取組み 安全・安心向上

### ■ 吹雪等の視程障害時の安全対策として「自発光スノーポール」を設置

自発光スノーポール



濃霧時



吹雪時



- ▶ 北海道の気象特性に合わせ、吹雪等の視程障害時の視線誘導を目的として、路肩部に自発光スノーポールを整備
- ▶ 今後、開通区間及び建設区間において、必要に応じて順次整備を行う予定

# 6. 本事業の取組み 安全・安心向上

■ 逆走が懸念される大沼公園ICにおいてはカメラを使用した逆走防止装置を設置



▶ 端末ICである大沼公園ICにおいては逆走車が懸念されるため、逆走車検知カメラで逆走車を検知し、LED表示板と赤色回転灯で逆走車に対して注意喚起を行うと同時に、道路管制センターへ自動で通報を行う装置を設置

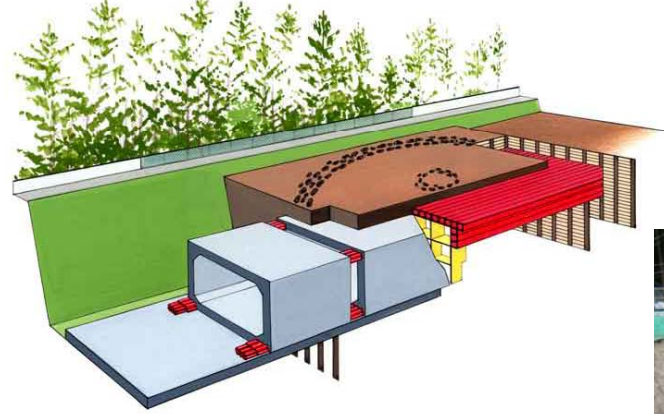
# 6. 本事業の取組み 文化財保護

■ 建設中に発見された北海道最大級の環状列石(ストーンサークル)を有する国指定史跡「<sup>わしのき</sup>鷲ノ木遺跡」の保存対策を実施



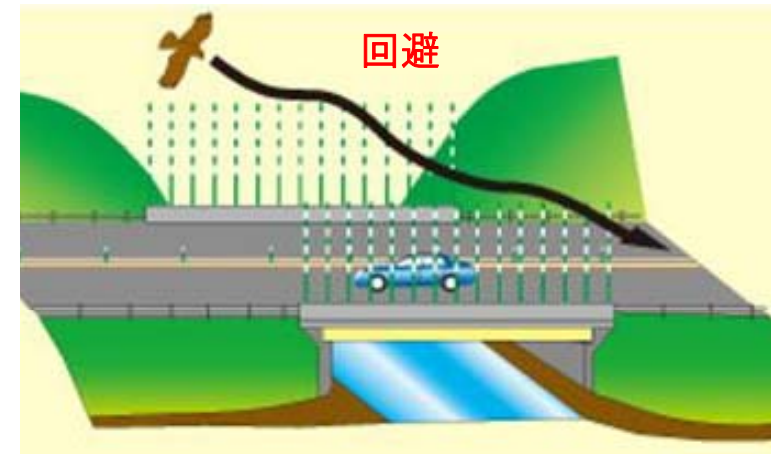
- ▶平成18年に国の史跡に指定
- ▶平成21年には、“北海道・北東北を中心とした縄文遺跡群”として、ユネスコ世界遺産暫定リストに追加
- ▶環状列石(ストーンサークル)の規模は道内最大、全国でも3番目
- ▶現状保存するために特殊工法を用いて切土からトンネル構造に変更

施工概要図



# 6. 本事業の取組み 自然環境に配慮

■ 猛禽類と車両の衝突防止を目的として鳥類衝突防止ポールを設置



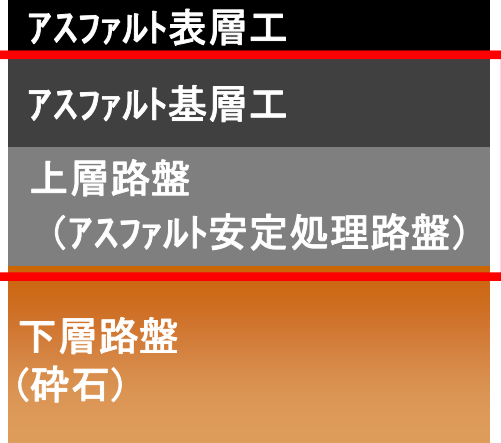
- 河川に遡上するサケ等を捕食するため飛来するオジロワシやオオワシ等の猛禽類と車両との衝突防止対策として、橋梁高欄に高さ4mのポールを設置し、道路への侵入防止を図っている
- 大沼公園～長万部間で4箇所設置

# 6. 本事業の取組み 循環型社会形成への貢献

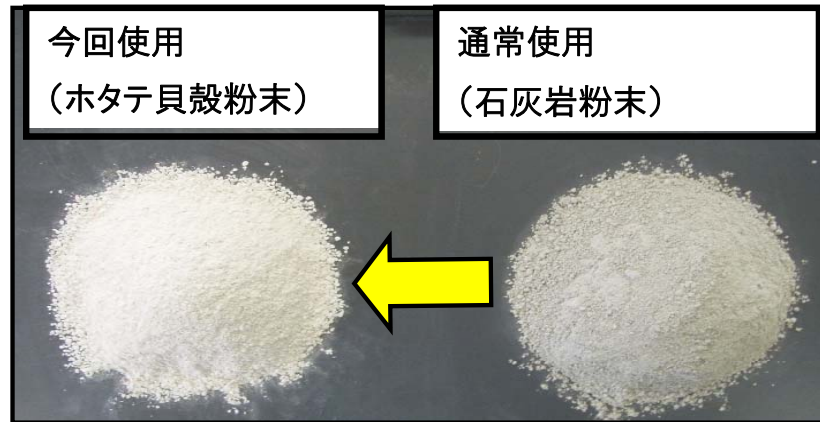
## ■ ホタテの貝殻をアスファルト舗装の材料として使用

▶ 年間約20万トンも廃棄物として処分されているホタテの貝殻に着目し、一般的にアスファルト舗装の材料に使用する石灰岩粉末と同成分(主成分:炭酸カルシウム)であることから、ホタテ貝殻の粉末をアスファルト舗装の材料に使用

【舗装の構成(断面)】



粉砕



混合

アスファルト安定処理路盤および基層工へ試行的に導入

- ▶ 大沼公園IC～八雲IC間で約2千トンのホタテの貝殻粉末を使用
- ▶ 大沼公園IC～落部IC間では全延長のアスファルト安定処理路盤に採用
- ▶ リデュース・リユース・リサイクル推進協議会会長賞を受賞
- ▶ 土木学会北海道支部技術賞を受賞



アスファルト安定処理層舗設後

# 7. 利用促進の取組み 利用促進

## ■ 利用促進として北海道らしい企画割引を実施

### 道央道 大沼公園IC～森IC 開通記念 道南ふりーぱす

- ・大沼公園IC～森IC間の開通に合わせた道南地域と道央地域の相互交通の喚起を図るため実施
- ・定額で道央エリア及び道南エリアの高速道路が乗り放題
- ・H24年で終了

普通車:4,200円 軽自動車等:3,300円



### 北海道ETC夏トクふりーぱす

- ・夏期シーズンのレジャーや、旅行をターゲットとして高速道路利用促進のため実施
- ・定額で道内高速道路が乗り放題
- ・H18年～(現在も継続中)

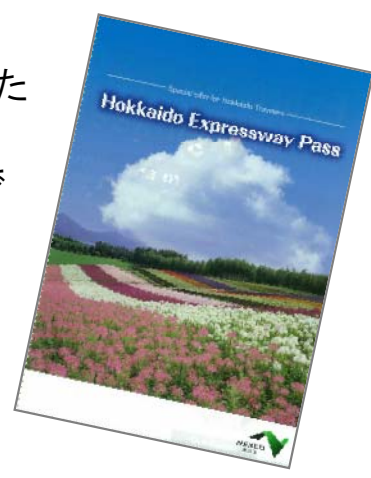
普通車:7,900円 軽自動車等:6,300円



### Hokkaido Expressway Pass

- ・訪日外国人旅行者の高速道路を利用した移動に対するバリアフリー対策として実施
- ・ETCカード付きレンタカー限定で、定額で道内高速道路が乗り放題
- ・H20年～(現在も継続中)

普通車:3,600円(2日間)  
～11,300円(14日間)



### フェリーでお得 北海道ETCふりーぱす

- ・フェリーを利用してマイカー等で北海道を訪れる旅行者を対象
- ・定額で道内高速道路が乗り放題
- ・H25年～(現在も継続中)

普通車:10,500円(4日間)  
～19,200円(14日間)  
軽自動車等:8,400円(4日間)  
～15,300円(14日間)



## 8. 評価結果及び今後の対応方針(案)

### (1) 費用対効果の算定基礎となった要因

- 事業費は計画額と比べ、126億円減少した。この要因は、のり面予防保全対策の追加や盛土材料の見直しに伴う増額となったものの、新技術・新工法の採用等により減額となったことによるものである。
- 実績交通量は3,500台/日であり、計画交通量とほぼ同等である。

### (2) 事業効果の発現状況

- 当該区間の開通により、旅行速度の向上、交通事故の減少、輸送時間短縮による効率化・安定輸送、観光、高速バスの利便性向上、救急搬送時間の短縮、ネットワーク形成によるリダンダンシーの確保等の整備効果が発現されていることを確認した。
- 今後、函館方面への延伸整備に伴い、更なるネットワーク形成が図られ、当該区間における整備効果も更に発現されるものとする。

### (3) 対応方針(案)

- 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。
- 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。

### (4) 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

- 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。
- 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。