

あさひかわ もんべつ  
旭川・紋別自動車道  
(一般国道 4 5 0 号)  
まるせつぷえんがる  
丸瀬布遠軽道路

再評価原案準備書説明資料

平成 2 7 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 .....	5
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	
(2) 事業の投資効果	
(3) 事業の整備効果	
3. 事業進捗の見込み .....	25
4. 関係する地方公共団体等の意見 .....	26
5. 対応方針（案） .....	28

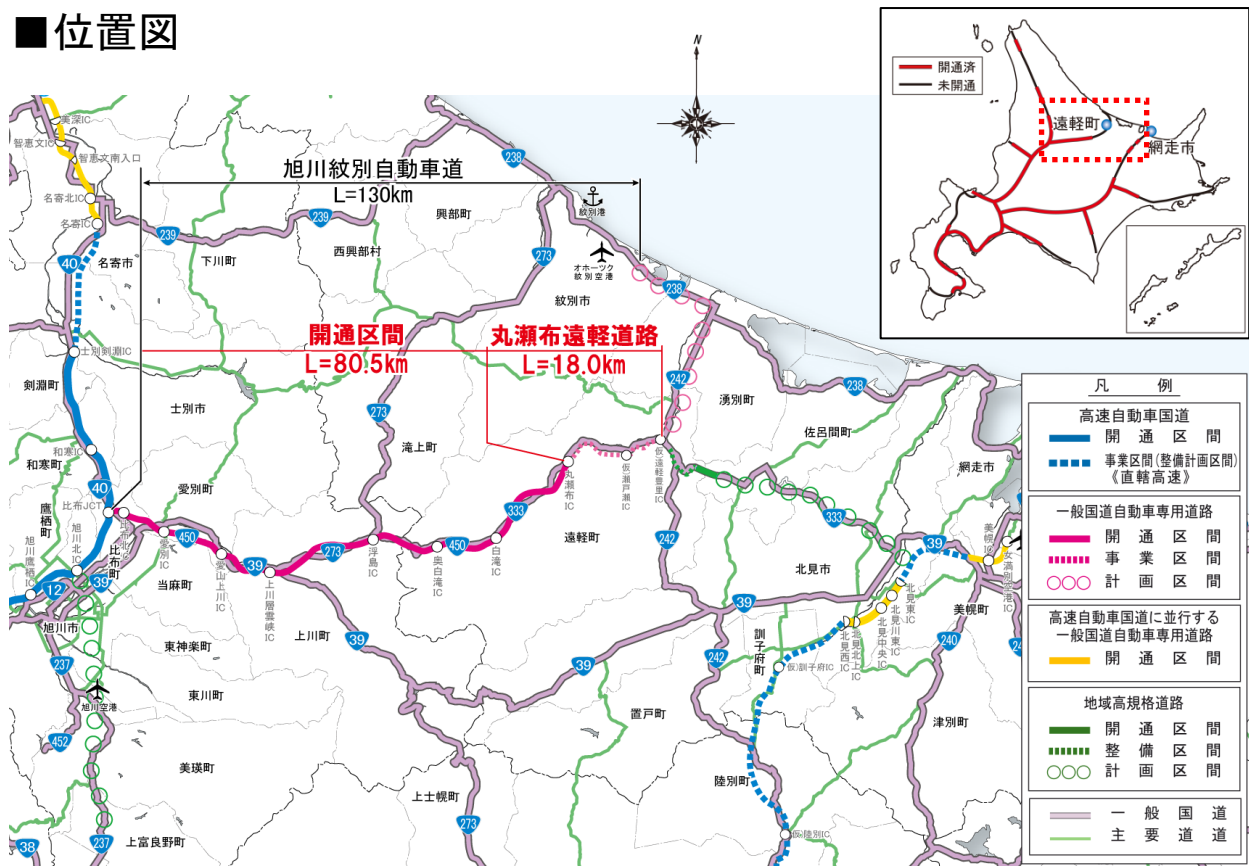
# 1. 事業の概要

## (1) 目的

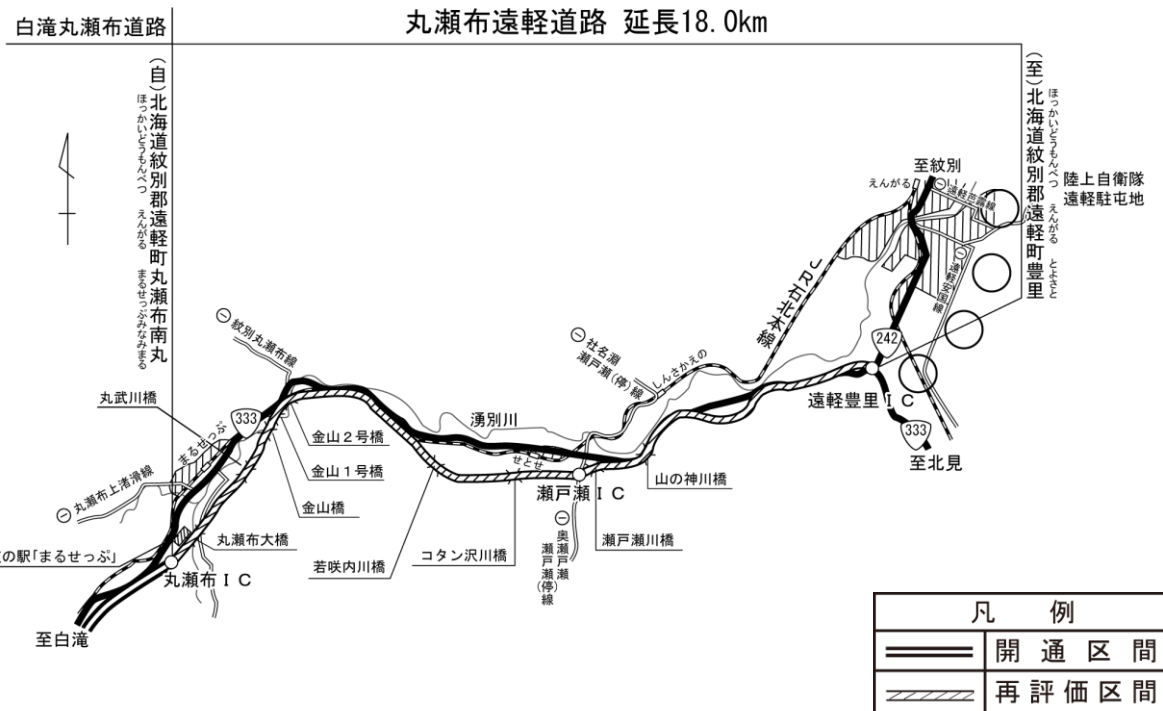
旭川・紋別自動車道は、比布町を起点とし、遠軽町を經由して紋別市に至る延長約130kmの一般国道の自動車専用道路です。

このうち丸瀬布遠軽道路は、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化の支援を目的とした、紋別郡遠軽町丸瀬布南丸から遠軽町豊里に至る延長18.0kmの事業です。

# 位置図



# 事業概要図

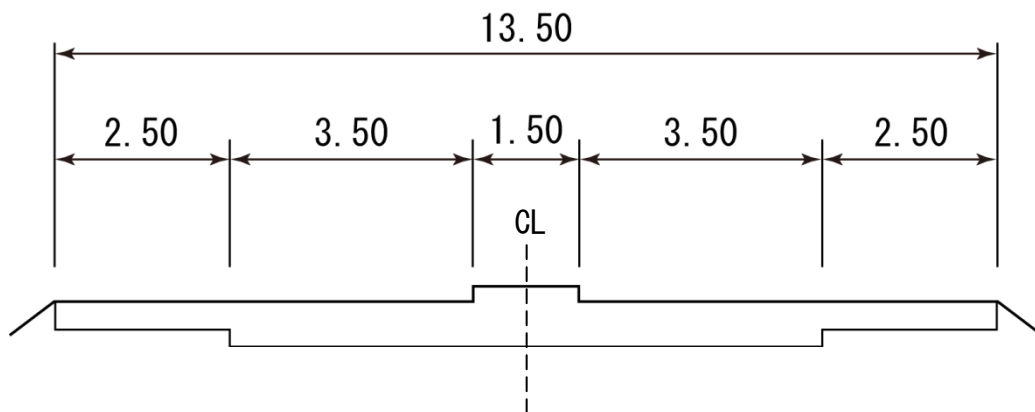


## (2) 計画の概要

- ① 起点 …… ほっかいどうもんべつ えんがる まるせつぷみなみまる 北海道紋別郡遠軽町丸瀬布南丸  
終点 …… ほっかいどうもんべつ えんがる とよさと 北海道紋別郡遠軽町豊里
- ② 計画延長 …… 18.0 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

### ■横断面図

(単位：m)



### (3) 経緯

平成12年度	着工準備
平成16年度	事業再評価
平成18年度	事業化
平成19年度	用地補償着手
平成20年度	工事着手
平成21年度	事業再評価
平成24年度	事業再評価

## 2. 事業の必要性等

### (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

#### [高速交通ネットワークの整備状況]

- ・平成18年11月 旭川・紋別自動車道  
愛山上川IC～上川天幕開通
- ・平成19年 3月 旭川・紋別自動車道  
旧白滝～丸瀬布IC開通
- ・平成21年12月 旭川・紋別自動車道  
白滝IC～旧白滝開通
- ・平成22年 3月 旭川・紋別自動車道  
上川天幕～浮島IC開通
- ・平成25年 3月 一般国道39号 北見道路  
北見西IC～北見東IC開通

#### [周辺道路の整備状況]

- ・平成21年 3月 一般国道333号  
新佐呂間トンネル開通

#### [市町村合併の状況]

- ・平成17年10月 旧遠軽町、白滝村、丸瀬布町、生田原町が  
合併し、遠軽町が誕生
- ・平成18年 3月 旧北見市、端野町、常呂町、留辺蘂町が  
合併し、北見市が誕生
- ・平成18年 3月 女満別町、東藻琴村が合併し、大空町が  
誕生
- ・平成21年10月 旧湧別町、上湧別町が合併し、湧別町が  
誕生

#### [その他]

- ・平成21年 1月 道の駅「流氷街道網走」開業
- ・平成25年 6月 シーニックバイウェイ北海道  
「層雲峡・オホーツクシーニックバイ  
ウェイ」が候補ルートとして登録

# ■ 周辺環境の変化





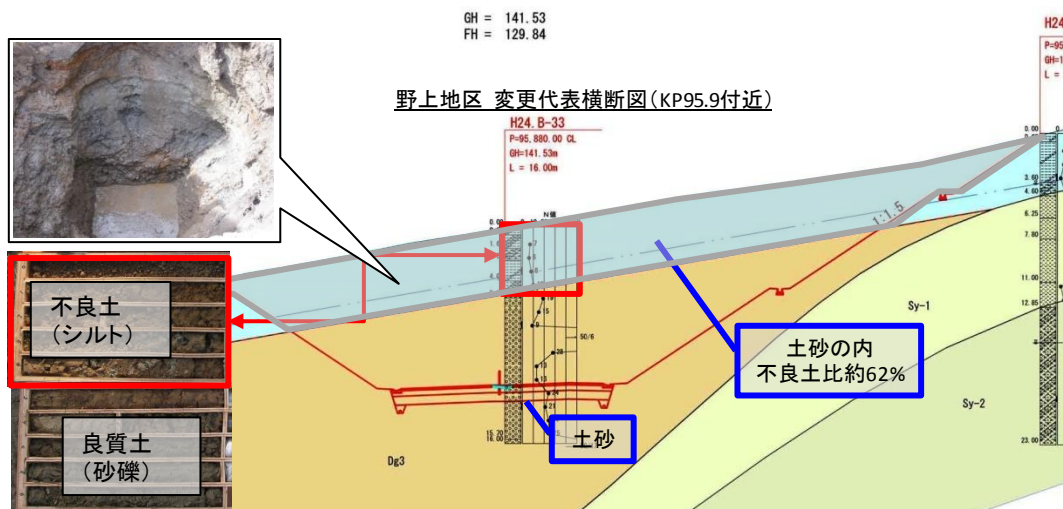
## (2) 事業の投資効果

### 1) 全体事業費の変更

平成24年度の再評価以降、新た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。

- 〈不良土のシルトが確認されたためセメント安定処理を追加〉
- 当初は、代表ボーリングや既存資料から切土箇所は砂から岩を想定
- 追加ボーリング及び現地施工において、不連続で不均質な地質構造の不良土であるシルト(約46万m<sup>3</sup>)
- 有識者の意見を伺い、経済性、施工性を考慮し、シルトをセメント安定処理し盛土材に活用

(約26.4億円増)

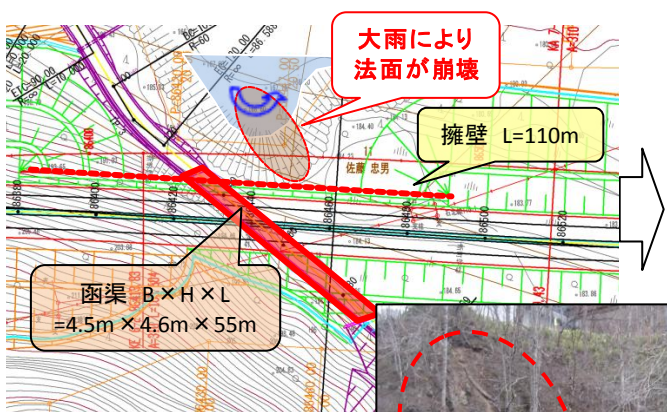




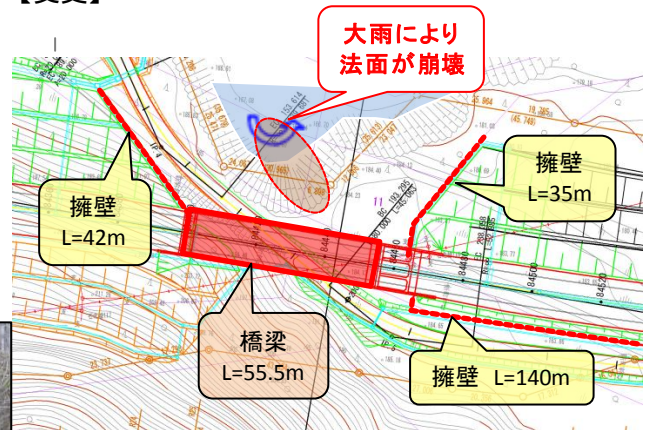
- 〈大雨による法面崩壊が発生したため町道の交差構造を見直し〉
- 当初、町道をボックスカルバートで本線横断する設計としていた
  - 平成 23 年度の大雨で町道横断箇所周辺の擁壁施工予定箇所で法面崩壊が発生
  - 今後の崩壊想定範囲を調査した結果、長期安定性、経済性を考慮し町道の交差構造をボックスカルバートから橋梁に見直し

(約 8. 1 億円増)

【当初】



【変更】



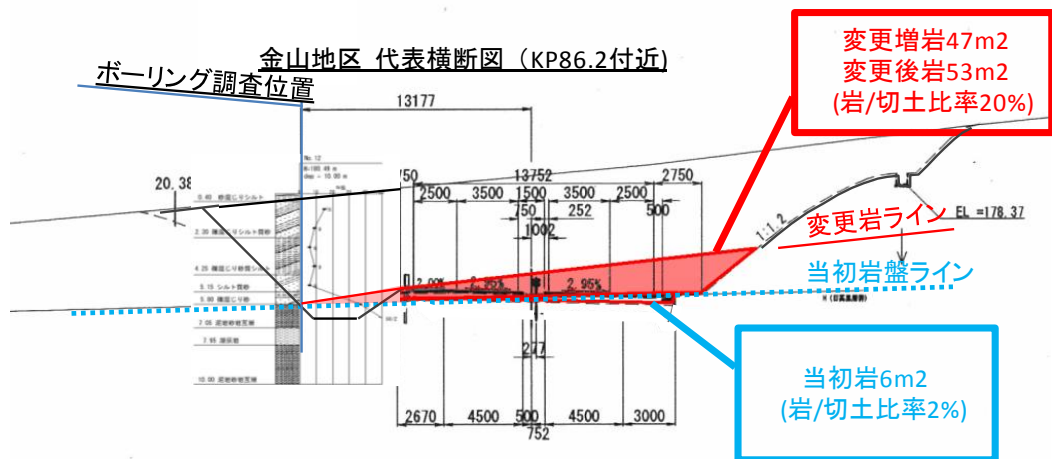
点検後の法面崩壊の状況



〈想定以上の岩盤線傾斜による切土土質の見直し〉

- 当初は、代表ボーリングや既存資料から地層を想定して土工量を設定
- 平成25年度の現場施工段階で、当初の想定より岩盤線が傾斜しているなど、切土部の土質の変更が発生
- このため、岩盤掘削量を1万7千m<sup>3</sup>（当初）から17万1千m<sup>3</sup>に見直し

（約5.2億円増）



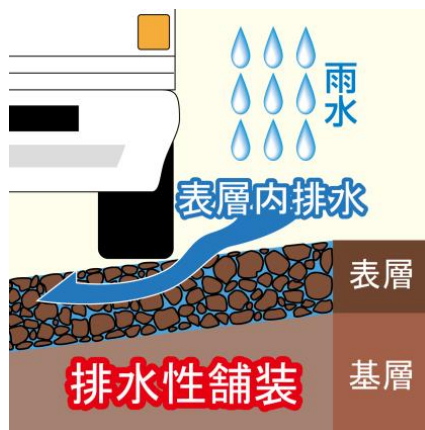
〈舗装設計基準改定による見直し〉

- 当初は、舗装表面材は排水性舗装を標準として設計
- 平成25年度の舗装設計基準改定及び積雪寒冷地における品質確保や耐久性を考慮し、碎石マスチックアスファルト舗装に見直し

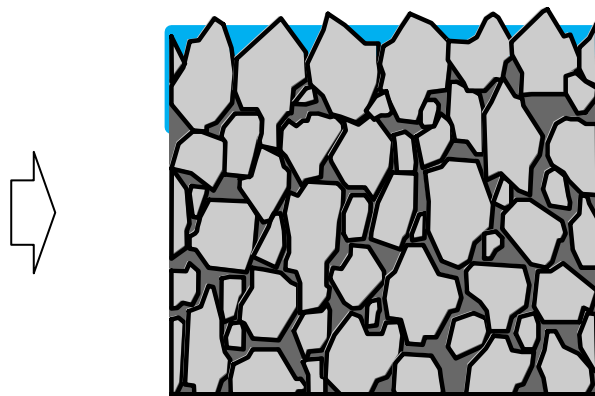
※初期コストは3.8億円増加するが、ライフサイクルコストとしては約10.1億円（50年）削減

（約3.8億円増）

【当初】



【変更】



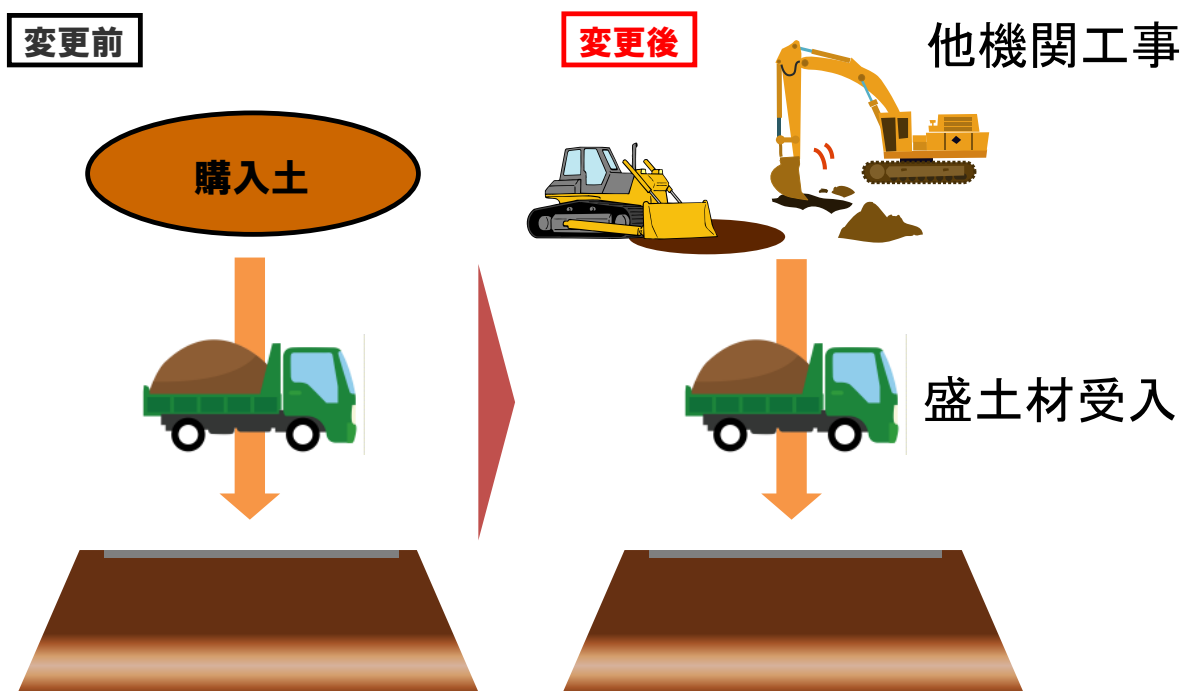
碎石マスチックアスファルト舗装イメージ

当該事業には、以下の減額要因があります。

〈土工計画の見直し〉

○当初、不足土は購入する計画

○事業間調整により一部、他事業からの盛土材を流用  
(約1.0億円減)



以上の見直しにより、全体事業費が前回評価と比較して約82億円増加しています。  
引き続きコスト縮減に取り組んでいきます。

全体事業費 (H24再評価)	全体事業費 (H27再評価)	増減額
410億円	492億円	82億円

## 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
492億円	6,600~6,800	2

#### ①費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	462億円	125億円	587億円
基準年における 現在価値（C）	484億円	46億円	530億円

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27年度			
単年便益 (初年度便益)	28億円	4.8億円	2.3億円	35億円
基準年における 現在価値（B）	474億円	82億円	38億円	594億円

#### ③結果

費用便益比（B/C）	1.1
------------	-----

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

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	6,600 ~6,800	±10%	0.97~1.3
事業費	460億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	20年	±1年	1.1~1.2

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

## 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27年度		
単純合計	155億円	125億円	280億円
基準年における 現在価値（C）	141億円	46億円	187億円

### 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27年度			
単年便益 （初年度便益）	28億円	4.8億円	2.3億円	35億円
基準年における 現在価値（B）	474億円	82億円	38億円	594億円

### ③結果

費用便益比（B/C）	3.2
------------	-----

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	6,600 ～6,800	±10%	2.8～3.7
事業費	153億円	±10%	3.0～3.4
事業期間	4年	±1年	3.1～3.3

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。



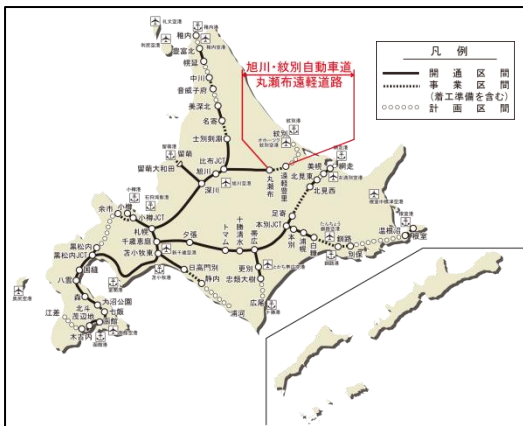
### (3) 事業の整備効果

高規格幹線道路網の形成により、主要都市間の利便性が向上します。

当該事業は、旭川・紋別自動車道の一部を構成し、主要都市である旭川市、遠軽町、紋別市、北見市の連絡機能を強化します。

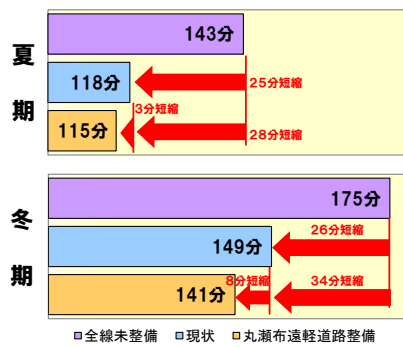
当該道路の整備により、旭川市と遠軽町間の所要時間が夏期で3分、冬期で8分短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待されます。

【北海道の高規格幹線道路網の計画】



資料：北海道開発局

【旭川市～遠軽町間の所要時間の変化】



※ルートの設定について  
以下のルートで所要時間を算定した。  
【全線未整備】  
国道39号-国道273号-国道333号-国道242号利用  
【現状】  
国道40号-縦貫道(旭川北IC～比布JCT)-旭紋道(比布JCT～丸瀬布IC)-国道333号-国道242号利用  
【丸瀬布遠軽道路整備後】  
国道40号-縦貫道(旭川北IC～比布JCT)-旭紋道(比布JCT～遠軽豊里IC)-国道333号-国道242号利用

※所要時間データは、旭川市役所～遠軽町役場間の所要時間  
※当該道路区間の旅行速度は80km/hで算出(冬期は75.2km/h)  
※プローブデータを基に冬期と夏期の平均旅行速度を算出し、低減率0.94とした。

算出根拠：H22年道路交通センサス(夏期)、H17年道路交通センサス(冬期)



資料：H27.3住民基本台帳、H24度公共施設状況調、学校基本調査、H25医療施設調査、2015全国大型小売店総覧(東洋経済)

物流の利便性向上が期待されます。

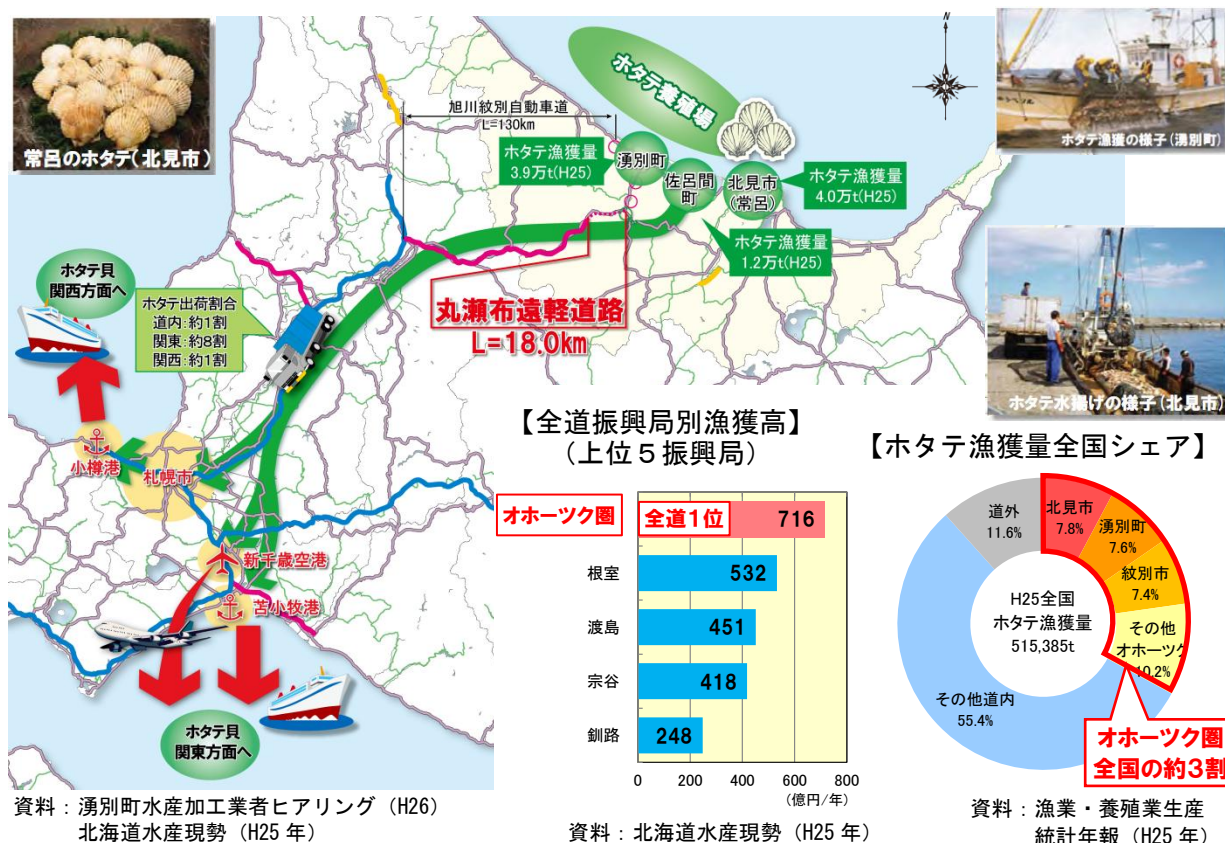
### ＜水産品の流通利便性向上＞

オホーツク圏は北海道有数の水産業が盛んな地域であり、平成25年度の漁獲高は約716億円で全道1位となっています。特にホタテは、全国の漁獲量の約3割を占めています。

このうち冷凍貝柱は、苫小牧港及び小樽港からフェリーで主に関東へ出荷されており、出荷先への到着が遅れないように出荷日当日のフェリーを利用します。しかし、移動距離が長いいため、早朝から積み込み作業をする必要があり、速達性・定時性の高い輸送ルートの確保が求められています。

当該道路の整備により、速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、道内外に出荷される水産品の流通利便性向上が期待されます。

### ■ホタテの道外への出荷状況



### ■地域の声 (H27.8 湧別町水産加工業者)

- ・当社商品を出荷先へ確実に届けるためには、出荷日当日のフェリーに乗る必要がありますが、フェリー一港までの移動距離が長いので、出港時間に間に合うよう、十分な輸送時間を確保した上で、出荷量にあわせた商品の積み込み時間を考える必要があります。
- ・旭川紋別自動車道の延伸整備によって、輸送時間が大幅に短縮したため時間に余裕ができ、作業開始を30分以上遅らせても、積み込み・輸送時間に影響することなく出荷できるようになりました。
- ・丸瀬布遠軽道路の整備により、現在よりも更に作業時間に余裕が出来る様になり、安全な作業にも繋がると思います。

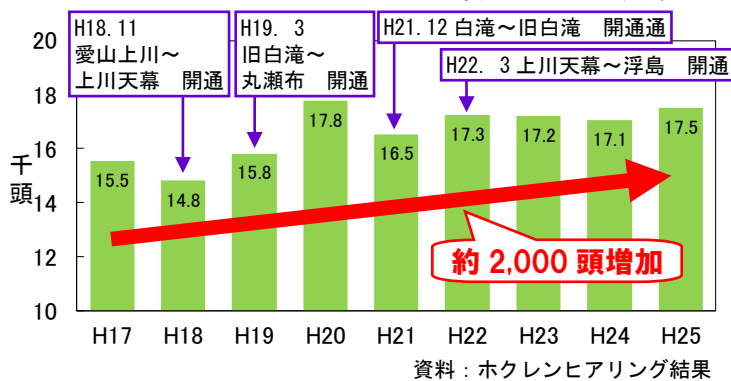
## ＜生体牛の流通利便性向上＞

オホーツク圏は、毎年約7万頭の肉用牛を飼育し、十勝に次いで道内2番目のシェア(13%)を誇ります。オホーツクで生産された生体牛は、佐呂間町の家畜市場から国道333号及び旭川・紋別自動車道を経由して苫小牧港、函館港から道外へ輸送されています。

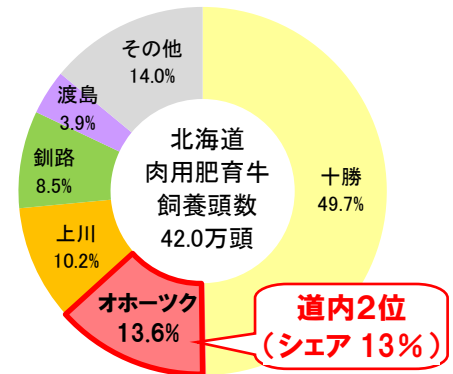
生体牛は輸送中のストレスに敏感であり、品質確保のために揺れが少なく移動時間の短縮が可能な安定した輸送ルートの確保が求められていました。

当該道路の整備により、交差点による停止発進を回避し、揺れの少ない迅速な輸送が可能となり、生体牛の流通利便性向上が期待されます。

■ 佐呂間市場から道央・道外方面への生体牛販売頭数



■ 振興局別の肉用肥育牛飼養割合



■ 生体牛の輸送状況



■ 地域の声 (H27.7 生体牛輸送業者)

- ・ 国道333号の丸瀬布遠軽間では、市街地が存在し交差点があるため、発進停止を繰り返す事があります。発進停止の繰り返しは、生体牛の転倒リスクやストレスによる品質低下に繋がる可能性があります。
- ・ 高規格道路によって交差点を回避出来るため、発進停止の回数を減らすことが出来ます。生体牛の転倒リスクやストレス軽減にもなるので、生体牛の品質低下リスクも減少し、時間短縮にもなるので、ドライバーの負担軽減になります。

資料：生体牛輸送業者ヒアリング



道路交通の安全性向上が期待されます。

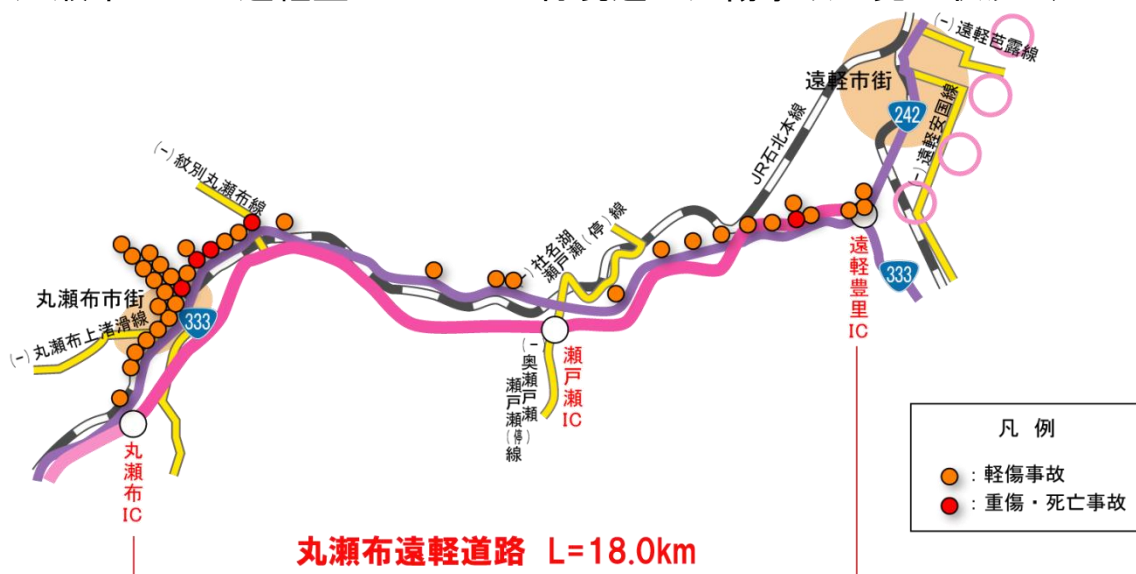
### ＜死傷事故の減少＞

当該事業の並行現道区間では、H16～H25で追突や正面衝突など40件（うち重大事故5件）の死傷事故が発生しています。管内の死傷事故件数は減少傾向にある一方、並行現道区間での事故件数は年平均4件程度で推移しており、安全性の確保が求められています。

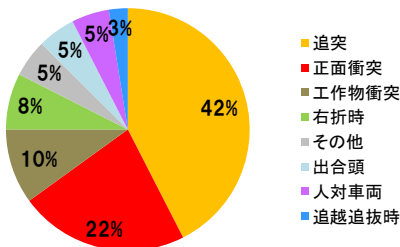
既に開通している隣接区間（白滝IC～丸瀬布IC）及びその並行現道区間では、開通後は開通前に比べて死傷事故発生件数が9件から3件（約7割減）へと大きく減少しています。

当該道路の整備により、通過する交差点の減少や中央分離帯が整備されることから、道路交通の安全性向上が期待されます。

### ■丸瀬布IC～遠軽豊里ICの並行現道の死傷事故の発生状況（H16～25）

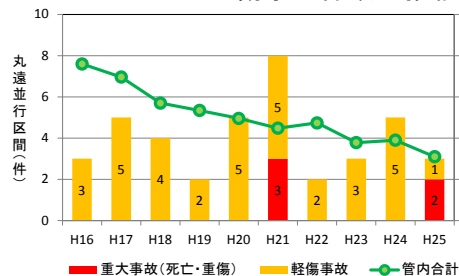


【丸瀬布IC～遠軽豊里IC 並行国道の事故類型構成比】



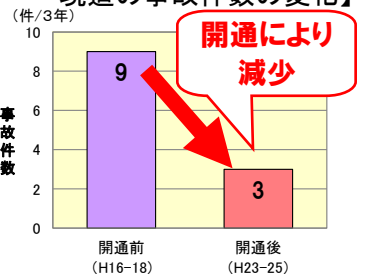
資料：H16～25 イタルダデータ

【丸瀬布IC～遠軽豊里IC 並行現道の死傷事故件数の推移】



資料：H16～25 イタルダデータ

【白滝IC～丸瀬布IC間並行現道の事故件数の変化】



資料：H16～25 イタルダデータ

### ■地域の声（H27.7 水産品輸送事業者）

- 丸瀬布や瀬戸瀬の市街地を通過する際は、交差点での出入り車両に危険を感じます。数年前に出会い頭事故に遭遇したこともあり、ドライバーも気を遣いながらの運転を強いられ、ストレスを抱え運転しています。
- 低速で走行する農業車両に危険を感じており、速度差による追突の危険性や、農地への急な入り込みによる停止などに気を遣います。
- 自動車専用道路は交差点が無いので、車両の出入りが無く安全に走行出来ると期待しています。また、安全性が高まることにより、ドライバーの安心感が増えストレス軽減にもなると思います。

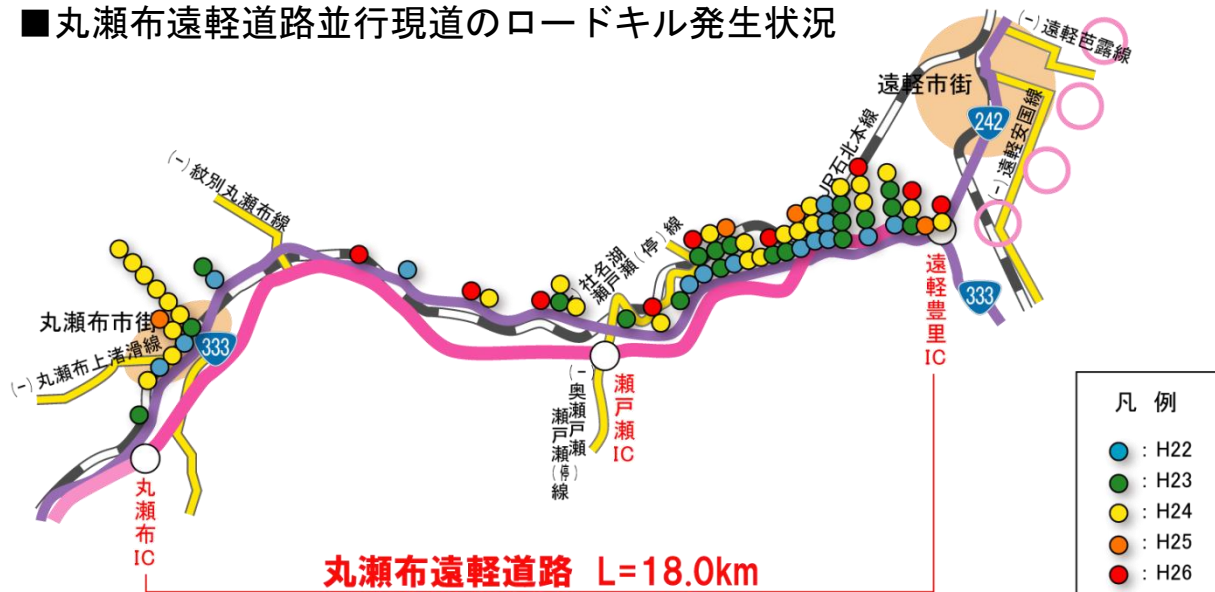
## ＜ロードキルの減少＞

当該事業の並行現道区間では、エゾシカのロードキルが平成22年から26年の5年間で73件（約15件/年）発生しており、安全性の確保が求められています。

既に開通している隣接区間（白滝IC～丸瀬布IC）及び並行する国道333号区間では、白滝丸瀬布道路開通後エゾシカのロードキル発生件数が約6割減（46件⇒7件）、事故率が約5割減と安全性の向上が見られます。

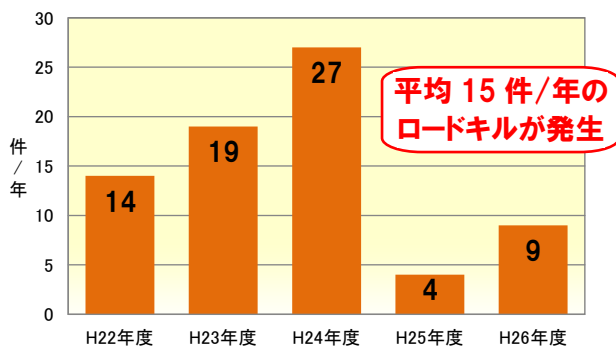
当該道路の整備により、エゾシカのロードキル減少による道路利用者の安全性向上が期待されます。

### ■丸瀬布遠軽道路並行現道のロードキル発生状況



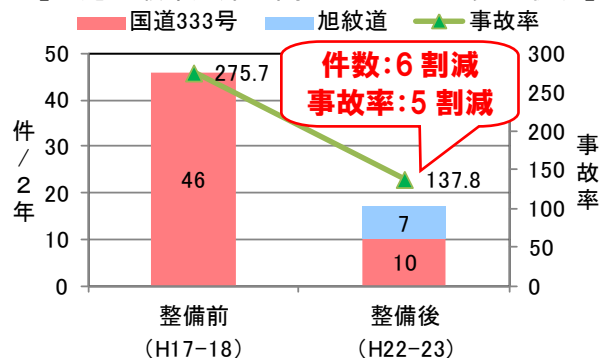
資料：網走開発建設部調べ

【丸瀬布遠軽道路並行現道のロードキル発生件数】



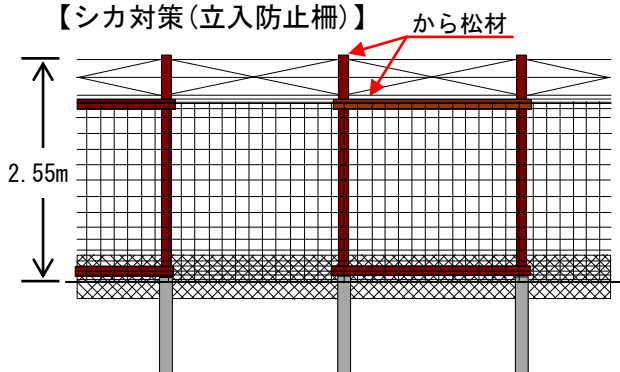
資料：網走開発建設部調べ

【白滝丸瀬布道路区間のロードキル発生状況】



資料：網走開発建設部調べ

【シカ対策 (立入防止柵)】



▲白滝丸瀬布道路並行区間の立入防止柵

■地域の声 (H27.7 水産品輸送事業者)

- 高規格道路は、シカ柵の設置で道路への飛び出しが格段に少なくなり、運送時の安全性が向上し運送時のストレスも軽減されるため非常期待しています。

主要な観光地への利便性向上が期待されます。

＜道央方面からの観光客の利便性向上＞

当該事業周辺地域には、世界自然遺産の知床や冬期の流水観光をはじめ魅力的な観光資源が数多く分布し、夏冬問わず年間約847万人の観光客が訪れています。特に近年は、外国人観光客が急激な伸びをみせています。

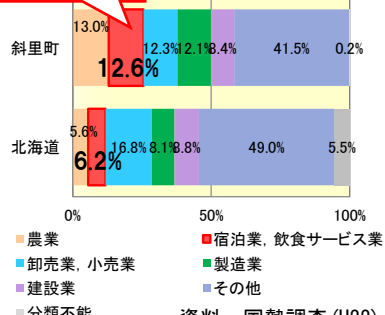
観光業は地域の基幹産業であり、地域経済を支えるためにも北海道の玄関口である道央とのアクセス向上が求められています。更に冬期は、積雪や路面凍結による走行環境の悪化など、安全で円滑な交通の確保が課題となっています。

当該道路の整備により、年間を通じて移動時の速達性、安全性が向上し、主要な観光地への利便性向上が期待されます。

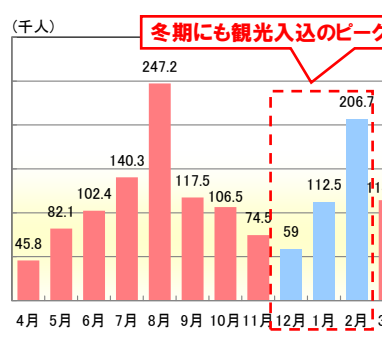
■オホーツク圏の主要観光地



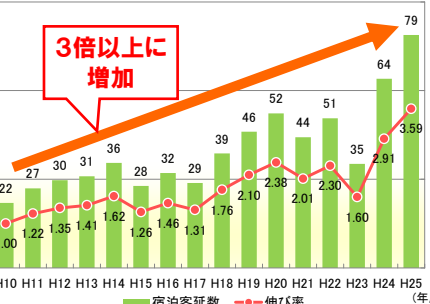
【斜里町は宿泊・飲食サービス業の従事者が多い】  
【斜里町と北海道の従業者構成比】



【網走市の月別観光入込客数】



【オホーツク圏の訪日外国人宿泊客延数の推移】



■地域の声 (H27.7 遠軽町観光協会職員)

- 札幌・旭川方面とのアクセス性は重要であり、旭川紋別自動車道の利用により3時間半で遠軽に到着できるため、観光客の増加傾向への効果は大きいと思います。
- 冬期でも走行性の高い旭川紋別自動車道の利用によって北見峠を回避し、そのまま丸瀬布遠軽道路によって遠軽市街へアクセス出来るようになるため、より観光客増加の期待が高まります。



救急搬送の安定性向上が期待されます。

当該事業周辺地域の主な救急搬送先は、三次医療施設など高次医療施設が集中している北見市、旭川市、遠軽町となっています。

このうち、遠軽町・湧別町から旭川市に18件、遠軽町丸瀬布地区及び白滝地区から遠軽町に105件、年間合計約120件の救急搬送があり、より患者への負担が少ない速達性及び安定性の高い搬送が求められています。

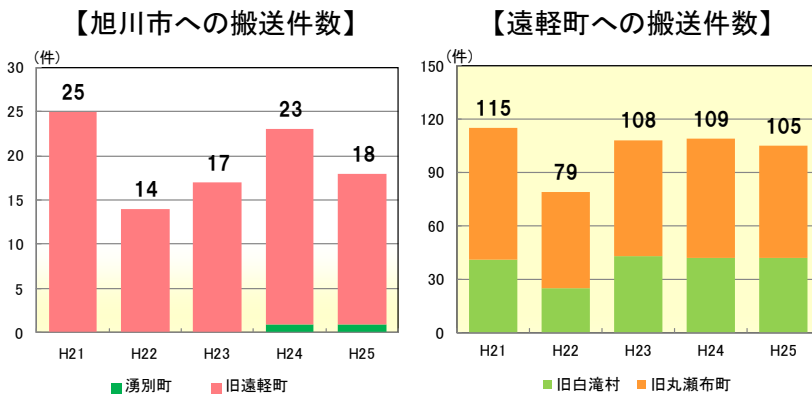
当該道路の整備により、高速性に優れ、揺れの少ない搬送が確保されることから、救急搬送の速達性及び安定性向上が期待されます。

■旭川市内及び遠軽町内医療施設への搬送状況



資料：網走開発建設部、旭川赤十字病院HP、北見赤十字病院HP、遠軽厚生病院HP

■当該道路並行区間を利用する救急搬送件数推移



※搬送件数は、陸送のみ

資料：網走開発建設部

■地域の声(H27.7 遠軽消防組合)

- 救急搬送時は、頭部を進行方向に向けており、市街地等での発進停止や下り坂および道路の凹凸などを繰り返す事によって、頭部の血圧が上昇し容態の変化が起こりやすい等、患者の負担増加が懸念されます。
- 高規格道路は、一般道よりも線形が良く一定速度で走行出来る事により、血圧上昇の要因が少ないため患者への負担が軽減されるため、非常に有用であり地域医療にとって旭川紋別自動車道は重要な路線です。
- 搬送を終えた後の救急車は一般車両であり、消防署に戻る際は法定速度を遵守した走行になるため、帰着には時間を要します。高規格道路を利用出来れば、帰着時間を短縮出来るため、救急車が消防署より全て出払ってしまった場合の空白時間を少しでも減らす事が出来るため、地域医療の不安解消にもなると思います

## 血液搬送の安定性向上が期待されます。

北海道の輸血用血液製剤は、平成25年度より北海道赤十字血液センター（札幌市）にて一元的に製造され、全道の事業所及び出張所を経由して、管轄内の医療機関に運ばれています。

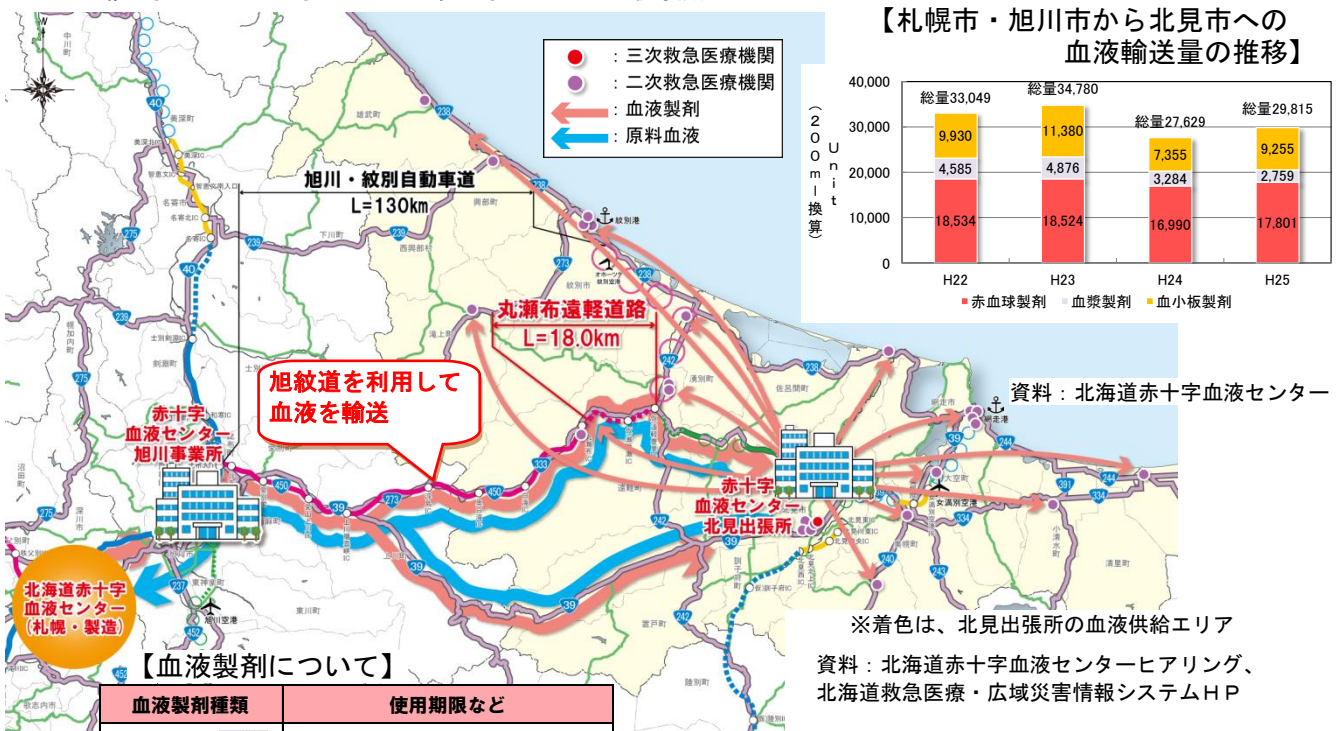
オホーツク圏では、毎日、旭川事業所から旭川・紋別自動車道等を利用して北見出張所に運ばれ、管内の病院等に供給されています。

また、オホーツク各地で献血された血液（原料血液）も24時間以内に分離加工が必要なため、高速道路を利用し輸送されています。

血液製剤は、緊急用のみならず一日も欠かさない輸送が必要であり、輸送の速達性及び確実性の向上が課題となっています。

当該道路の整備により、血液製剤供給の安定性向上が期待されます。

### ■札幌市・旭川市から北見市への血液搬送



#### 【血液製剤について】

血液製剤種類	使用期限など
赤血球製剤	期限：21日。 3日以上の使用量を備蓄。
血漿製剤	期限：1年。 6ヶ月は出荷せずに、センターにて保管。
血小板製剤	期限： <b>使用期限が短く4日。</b> 2.5日先の状況を想定し製造。
全血製剤	期限：21日。 使用量は少ない

資料：北海道赤十字血液センター

#### ■地域の声 (H27.7 赤十字血液センター職員)

- ・血液搬送については、時間短縮のため高規格道路の利用を輸送業者に依頼しています。
- ・以前は主にJRで輸送していましたが、輸送効率化のためトラック輸送に転換しました。
- ・血液製剤のうち、特に血小板については使用期限が4日と短いため輸送には迅速性が求められるうえ、確実に届けられる道路ネットワークが必要です。また、道路整備が進むと、製剤輸送の確実性が向上します。
- ・原料血液は、採血後24時間以内に分離加工を行わねばならないため、更に迅速な輸送が求められています。



都市間バスの利便性向上が期待されます。

当該事業区間では、都市間バスの「高速えんがる号（札幌・旭川⇄遠軽）」と「イーグルライナー（札幌⇄知床）」が10便／日運行されており、地域の重要な公共交通機関となっています。

特に札幌市と遠軽町を結ぶ都市間バス「高速えんがる号」は、旭川・紋別自動車道の延伸整備により平成19年4月より直行便が1往復／日新設され、平成24年4月からは2往復／日に増便となっており、運行時間も旭川・紋別自動車道の整備前より約50分短縮されました。

また、札幌と知床を結ぶ「イーグルライナー」が、平成19年12月より、一般国道39号経由から運行の安定性向上を理由に旭川・紋別自動車道経由に変更されました。

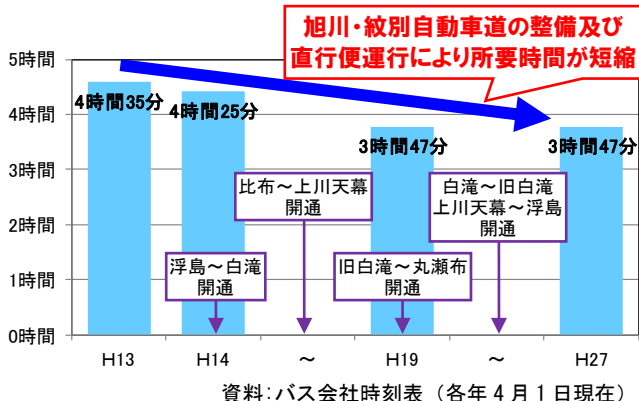
当該道路の整備により、都市間バスの安定性の確保や運行時間の短縮によるバス利用者の利便性向上が期待されます。

### ■都市間バス（札幌市・旭川市～オホーツク圏間）の運行状況



資料：各バス会社時刻表（H26.12.1改正）

### 【札幌～遠軽間の都市間バス最短運行時間の変化】



### ■地域の声（H27.7 都市間バス会社）

- イーグルライナーは、旭川紋別自動車道の整備により、石北峠経由よりも短時間で運行可能とわかった時点で遠軽町経由となり、最大30分の所要時間短縮となりました。
- 所要時間は、運行ルートや交通環境の変化に適応するため必要に応じてその都度変更していますが、交通規制や混雑、悪天候等の障害がなければ石北峠経由より30分以上早く運行できる場合もあり、更に利用者の利便性が向上すると思います。
- 丸瀬布遠軽道路の利用によって、更なる時間短縮や安全性向上が期待され、乗客へのサービス向上となります。また、市街地での発進停止の繰り返しの回避できるので、乗り心地が向上し、一層のサービス向上にもなります。
- 市街地での発進停止は高規格幹線道路で回避できるため、燃費が向上し、コスト削減も期待できます。

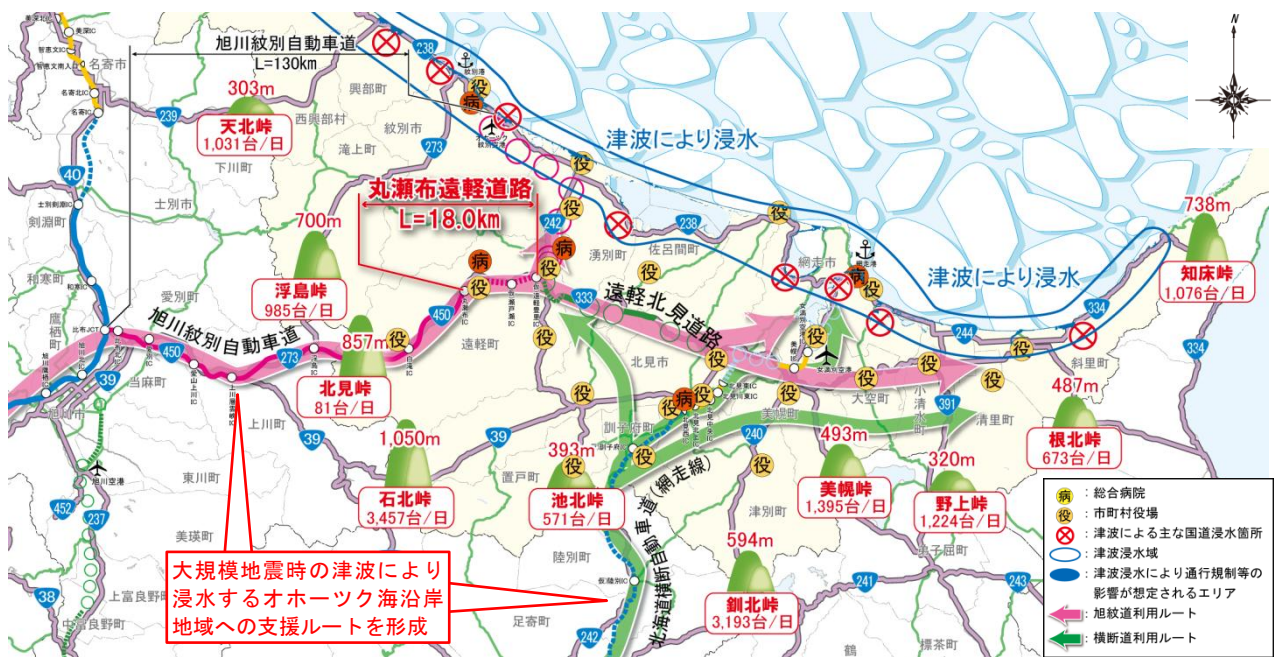
災害時の緊急輸送ルートが強化されます。

オホーツク海側の網走沖・紋別沖地震が発生した場合、沿岸部を通る一般国道238号及び244号は、津波により浸水し、通行止めとなることが想定されます。

オホーツク地域へアクセスする道路のほとんどは峠部となっており、迅速な現地到着の妨げとなっています。更に冬期はオホーツク海の結氷により陸路での救援が重要になるため、一年を通して被災地への安定した物資等の輸送ルート確保が課題となっています。

当該道路の整備により、大規模地震発生時において住民の避難路を確保するとともに、被災した地域からの迅速な救急搬送や被災地への救援物資等の輸送の確実性向上が期待されます。

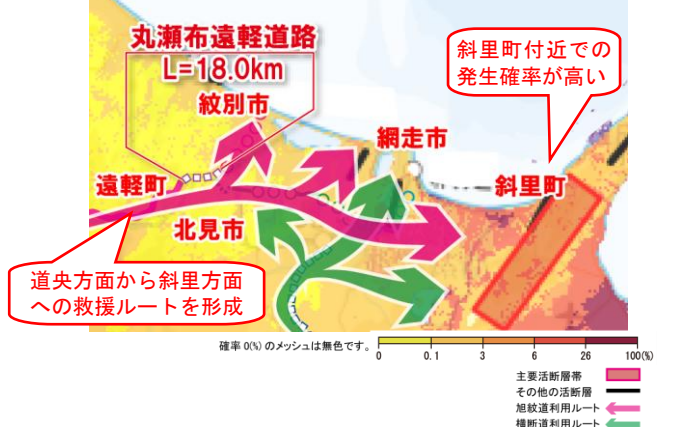
### ■地震時の津波被災に対する緊急輸送ルート



大規模地震時の津波により浸水するオホーツク海沿岸地域への支援ルートを形成

資料：「H22年度 津波シミュレーション及び被害想定調査業務（オホーツク沿岸）報告書」  
H22 道路交通センサス

【30年以内に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率の分布図及び広域公園イメージ】



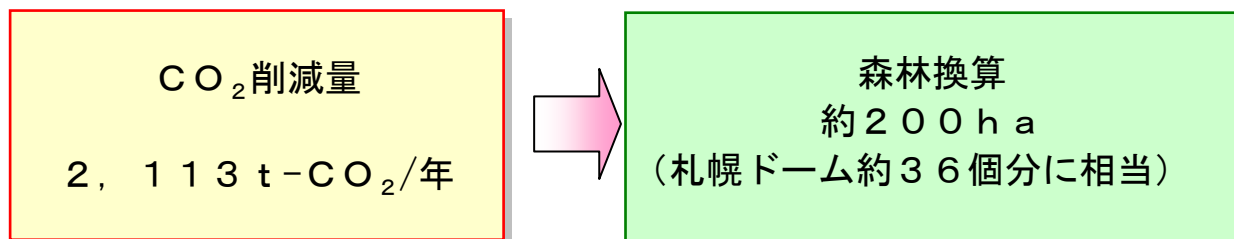
※平均ケース、2014年版（H27年1月時点）  
資料：NIED（独立行政法人 防災科学技術研究所）

■地域の声（H27.8 湧別町職員）

- 津波など沿岸部での大規模災害時は北海道庁などに救援・支援を要請するため、内陸部との繋がりが重要であり、旭川紋別自動車道の重要性は非常に高いです。
- 高規格道路の多重性も重要と考えており、北海道横断自動車道も加えた救援ルート形成は災害時の救援路線となる防災の観点のみならず、生活面や観光面においても有用です。
- 48時間以上通行止めが続くと、コンビニエンスストアなど町内には小規模の店舗しか無いため、在庫による災害支援物資の面でも厳しい状態となります。高規格道路であれば、災害時でも迅速に復旧されるので、支援物資が早く届くようになると思います。

自動車からのCO<sub>2</sub>排出量の削減が見込まれます。

CO<sub>2</sub>排出量は、整備なしでは、2,510,817 (t-CO<sub>2</sub>/年) ですが、当該道路の整備により、2,508,704 (t-CO<sub>2</sub>/年) となり、整備されない場合に比べ、2,113 (t-CO<sub>2</sub>/年) の削減が見込まれます。



※対象地域：オホーツク総合振興局 上川総合振興局 十勝総合振興局 釧路総合振興局 根室振興局

※平成42年将来交通量推計を基に算出

※森林のCO<sub>2</sub>吸収量は10.6 t-CO<sub>2</sub>/ha・年として試算

出典：『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





## 4. 関係する地方公共団体等の意見

地方自治体やそれらで構成する団体が、事業促進の要望を行っています。

期成会等名称	会長等	主な構成メンバー	要望内容
オホーツク圏 活性化期成会	網走市長	北見市、網走市、紋別市、大空町、美幌町、津別町、斜里町、清里町、小清水町、訓子府町、置戸町、佐呂間町、遠軽町、湧別町、滝上町、興部町、西興部村、雄武町 等	管内は、広域分散型の地域社会を形成し、都市間距離が全国と比較して長く、観光・農林水産物輸送など産業活動において大きなハンディキャップがあり、物流の効率化、空港・港湾等物流拠点へのアクセス性の向上、観光産業の振興や地域間交流の活性化、救急医療への貢献などを進める基幹施設として、整備促進等を要望。
西紋別地区 総合開発期成会	紋別市長	紋別市、滝上町、興部町、雄武町、西興部村 等	道央圏・道北圏が高速交通ネットワークで結ばれ、物流・緊急医療・商圈拡大等で当地域は勿論、北海道の活性化を促し、発展に寄与するため早期整備を要望。
高規格幹線道路 旭川・紋別自動車道早期建設促進期成会	紋別市長	紋別市、旭川市、興部町、遠軽町、湧別町、滝上町、佐呂間町、西興部村、雄武町、愛別町、比布町、上川町 等	現国道333号の冬期地吹雪による交通障害を解消し、交通安全の確保を図るとともに、中核都市旭川市と遠軽町が北海道縦貫自動車道にも連絡し、道央圏・道北圏が高速交通ネットワークで結ばれ、物流・緊急医療・商圈拡大等で当地域は勿論、北海道の活性化を促し、発展に寄与するため早期整備を要望。
北海道上川地方 総合開発期成会	名寄市長	名寄市、旭川市、士別市、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、中川町、下川町、美深町、占冠村、音威子府村 等	広大な面積を有する本道の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、高規格幹線道路網の整備建設が重要課題であるため整備促進を要望。

旭川市	旭川市長	旭川市	道北圏とオホーツク圏を結ぶ高速ネットワークを図るため建設促進を要望。
北海道・北海道市長会・北海道町村会・北海道高速道路建設促進期成会・北海道利用者会議・北海道整備促進協会	北海道知事等	北海道 等	幹線交通ネットワークの形成「一般国道自動車専用道路の整備促進」

## 5. 対応方針（案）

丸瀬布遠軽道路は、旭川・紋別自動車道の一部を形成することにより、道北圏とオホーツク圏の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保など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、重要性は変化なく、費用対効果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=1.1	B/C=3.2
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=12億円（※）	B=12億円（※）
	余裕時間の短縮による効果	B=11億円（※）	B=11億円（※）
事業の整備効果	活力	主要都市間の利便性向上	・旭川市と遠軽町間の所要時間が夏期で3分、冬期で8分短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待されます。
	暮らし	道路交通の安全性向上	・走行環境が向上し、道路交通の安全性向上が期待されます。 ・エゾシカロードキルの事故減少による損失減少が期待されます。
		物流の利便性向上	<水産品の流通利便性向上> ・迅速性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、道内外に出荷される水産品（ホタテ：約9.1t/年）の流通利便性向上が期待されます。 <生体牛の流通利便性向上> ・急カーブ、急勾配を回避し、揺れの少ない迅速な輸送が可能となり、生体牛の流通利便性向上が期待されます。
		主要な観光地への利便性向上	・年間を通じて移動時の速達性、安全性が向上し、主要な観光地への利便性向上が期待されます。
	安全	都市間バスの利便性向上	・都市間バスの安定性や快適性が確保され、バス利用者の利便性向上が期待されます。
		救急搬送の安定性向上	・高速性に優れ、揺れの少ない搬送が確保されることから、救急搬送の速達性及び安定性向上が期待されます。
		血液搬送の安定性向上	・血液製剤供給の安定性向上が期待されます。
	環境	災害時の緊急輸送ルートの強化	・大規模地震発生時において住民の避難路を確保するとともに、被災した地域などからの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待されます。
C02排出量の削減		・自動車からのC02排出量2,113(t-C02/年)の削減が期待されます。	
事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・平成27年度北海道における事業計画で、用地進捗率84%、事業進捗率63%。	

（※）は、供用後50年間の便益額として試算した参考値。