

(事後評価)

旭川・紋別自動車道路
(一般国道450号)

まるせつぷ えんがる
丸瀬布遠軽道路

事後評価結果準備書説明資料

令和6年度
北海道開発局

目 次

1. 事業の概要	.....	3
(1) 事業の目的		
(2) 計画の概要		
(3) 経緯		
2. 社会経済情勢の変化	.....	6
3. 事業の効果の発現状況	.....	7
4. 費用対効果分析の要因の変化	.....	16
5. 今後の事業評価の必要性等	.....	18

1. 事業の概要

(1) 事業の目的

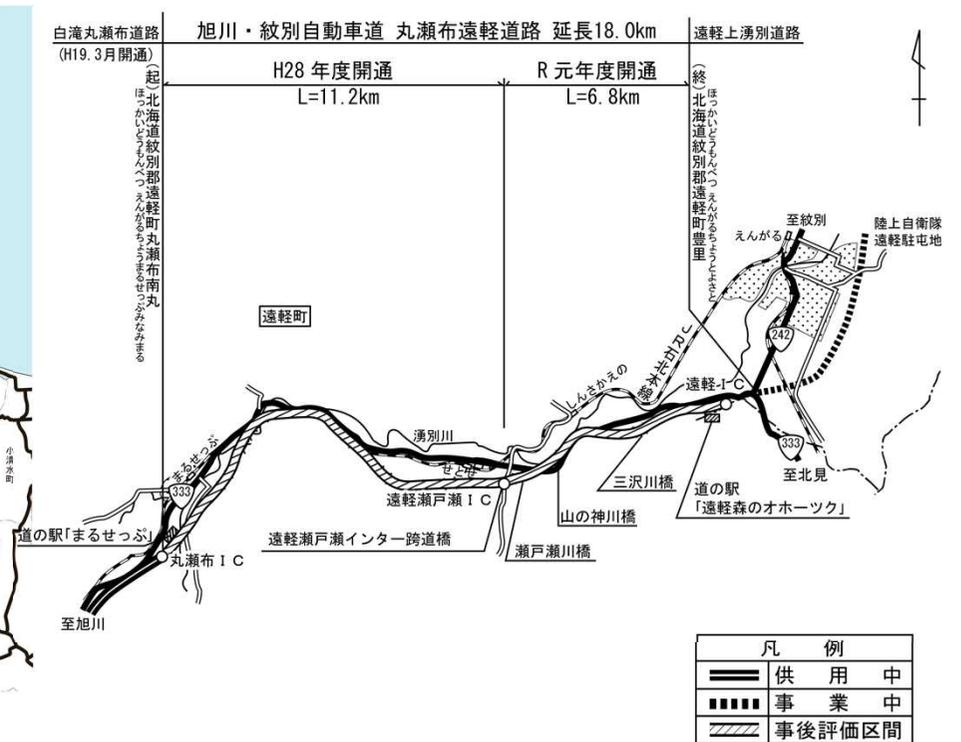
- ・旭川・紋別自動車道は、比布町を起点とし、遠軽町を經由して紋別市に至る高規格道路。
- ・丸瀬布遠軽道路は、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援を目的とした事業。

■位置図



凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	計 画 中

■事業概要図

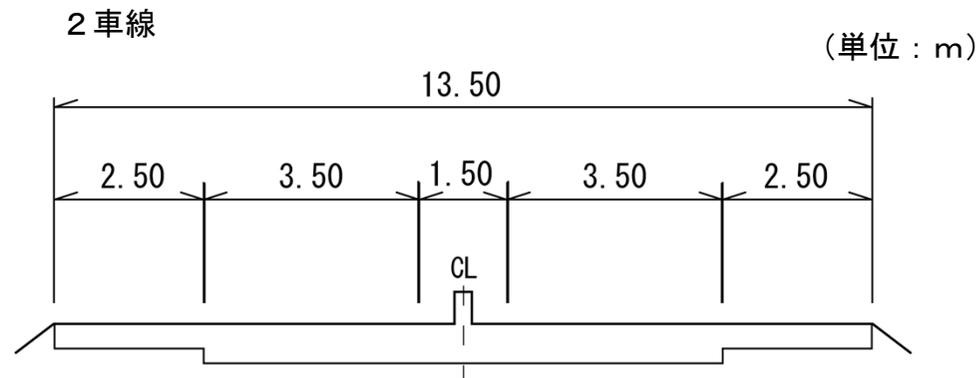


1. 事業の概要

(2) 計画の概要

- ①起点 ……ほっかいどうもんべつ えんがるちょう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 えんがるちょうとよさと北海道紋別郡遠軽町豊里
- ②計画延長 ……18.0km
- ③幅員 ……13.5m
- ④構造規格 ……1種3級
- ⑤設計速度 ……80km/h
- ⑥車線 ……2車線
- ⑦事業主体 ……北海道開発局

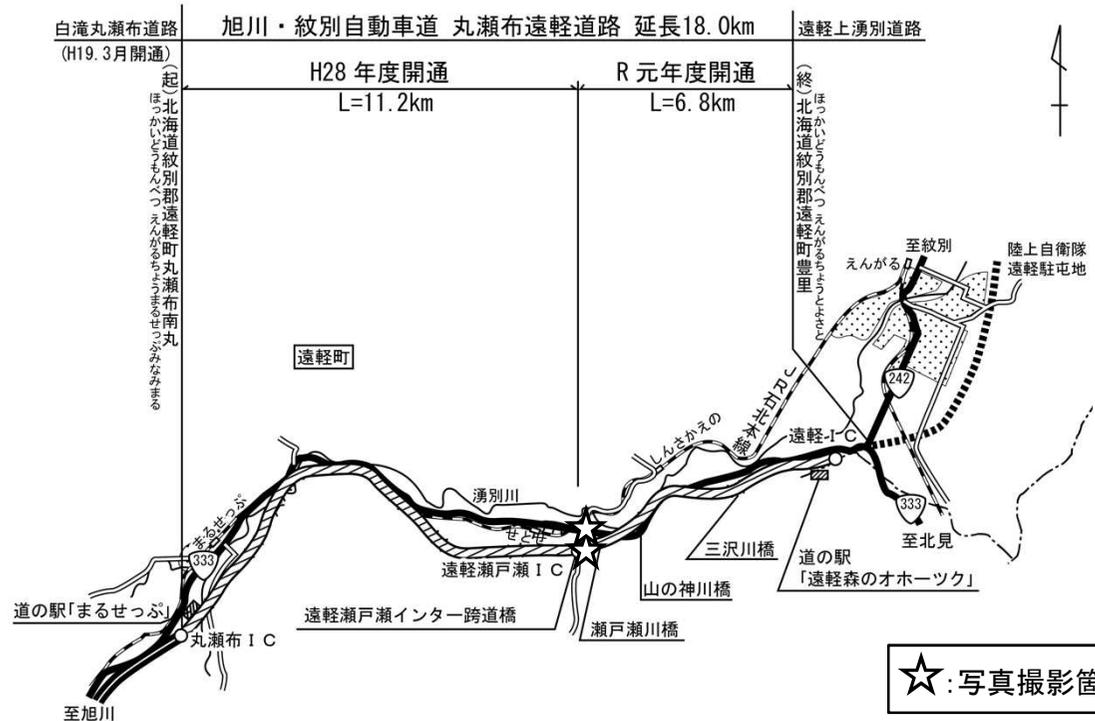
■横断面図



1. 事業の概要

(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
平成27年度	事業再評価
平成28年度	開通 L=11.2Km
令和元年度	開通 L=6.8Km 事業完了



☆: 写真撮影箇所

■ 開通前



写真: 網走開発建設部(H24.6撮影)

■ 開通後



写真: 網走開発建設部(R2.5撮影)

凡 例	
—	供 用 中
----	事 業 中
////	事後評価区間

2. 社会経済情勢の変化

(1) 事業周辺地域の状況

[高速交通ネットワークの整備状況]

旭川・紋別自動車道

- ・平成21年12月 白滝IC～旧白滝開通
- ・平成22年 3月 上川天幕～浮島IC開通
- ・平成29年 3月 丸瀬布IC～遠軽瀬戸瀬IC開通
- ・令和元年12月 遠軽瀬戸瀬IC～遠軽IC開通
- ・令和 3年 4月 遠軽上湧別道路 新規事業化

北海道横断自動車道網走線

- ・平成25年 3月 北見西IC～北見東IC開通
- ・平成27年11月 訓子府IC～北見西IC開通
- ・平成29年10月 陸別小利別～訓子府IC開通
- ・平成31年 4月 端野高野道路 新規事業化
- ・令和 6年 4月 女満別空港網走道路 (女満別空港～網走呼人) 新規事業化

[周辺道路の整備状況]

- ・平成21年 3月 国道333号新佐呂間トンネル開通

[その他]

- ・平成17年10月 遠軽町及び生田原町、丸瀬布町、白滝村が「遠軽町」となる
- ・平成18年 3月 北見市及び端野町、常呂町、留辺蘂町が「北見市」となる
- ・平成18年 3月 女満別町と東藻琴村が「大空町」となる
- ・平成21年10月 湧別町と上湧別町が「湧別町」となる
- ・令和元年12月 道の駅「遠軽 森のオホーツク」が開業
- ・令和 2年 1月 北海道7空港民間運営開始
- ・令和 5年 6月 「北海道白滝遺跡群出土品」が国宝指定

旭川・紋別自動車道
 平成21年12月 白滝IC～旧白滝開通
 平成22年 3月 上川天幕～浮島IC開通
 平成29年 3月 丸瀬布IC～遠軽瀬戸瀬IC開通
 令和元年12月 遠軽瀬戸瀬IC～遠軽IC開通
 令和 3年 4月 遠軽上湧別道路 新規事業化



写真：網走開発建設部

東オホーツクシーニックバイウェイルートエリア
 層雲峡・オホーツクシーニックバイウェイルートエリア (候補)
 花回遊ルート

国道333号
 平成21年3月
 新佐呂間トンネル開通

写真：網走開発建設部



令和元年12月 道の駅
 「遠軽 森のオホーツク」開業

写真：網走開発建設部

平成21年10月
 [湧別町]
 湧別町と上湧別町が合併

令和2年1月
 北海道内7空港民間運営開始

令和5年6月
 「北海道白滝遺跡群出土品」国宝指定

平成17年10月 [遠軽町]
 遠軽町、生田原町、丸瀬布町、白滝村が合併

平成18年3月 [北見市]
 北見市、端野町、常呂町、留辺蘂町が合併

平成18年3月
 [大空町]
 女満別町、東藻琴村が合併

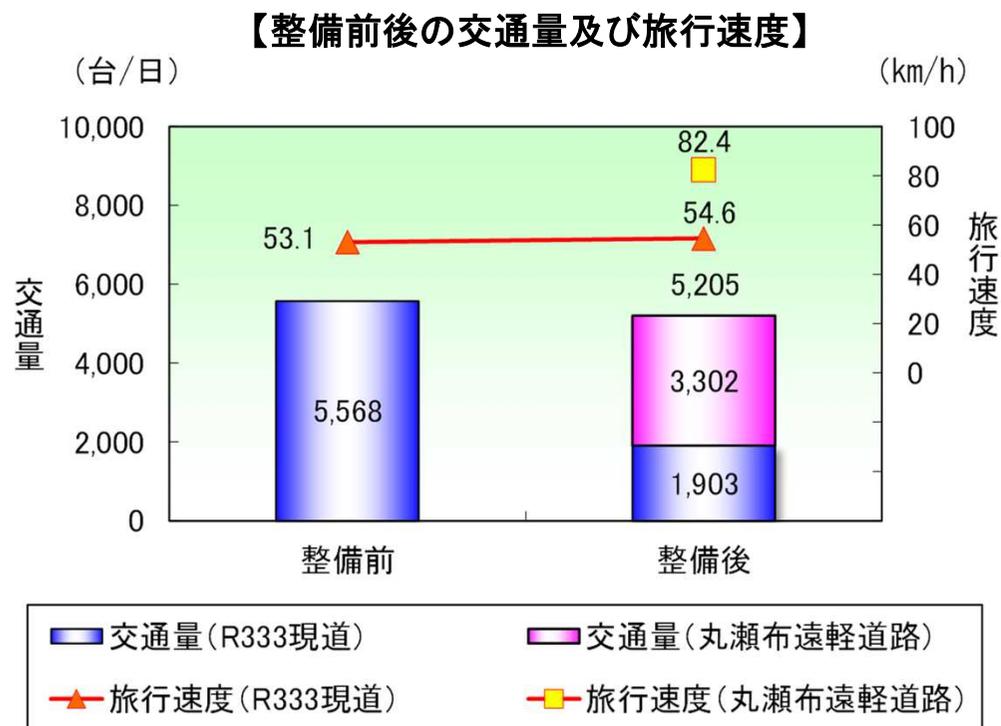
北海道横断自動車道網走線
 平成25年 3月 北見西IC～北見東IC開通
 平成27年11月 訓子府IC～北見西IC開通
 平成29年10月 陸別小利別～訓子府IC開通
 平成31年 4月 端野高野道路 新規事業化
 令和 6年 4月 女満別空港網走道路 (女満別空港～網走呼人) 新規事業化

写真：網走開発建設部

3. 事業の効果の発現状況

(1) 交通量及び旅行速度の状況

- ・当該事業区間の整備後の自動車交通量は、現道と当該道路を合わせて5,205台/日。
- ・当該事業区間の整備により交通転換が図られ、走行性が向上。



※整備前はH27調査

※整備後はR3調査

※本グラフの旅行速度とは、一般的に交通量が多くなる朝夕の時間帯の平均速度を示す。
(本資料で表示する「ピーク時旅行速度」と同義)

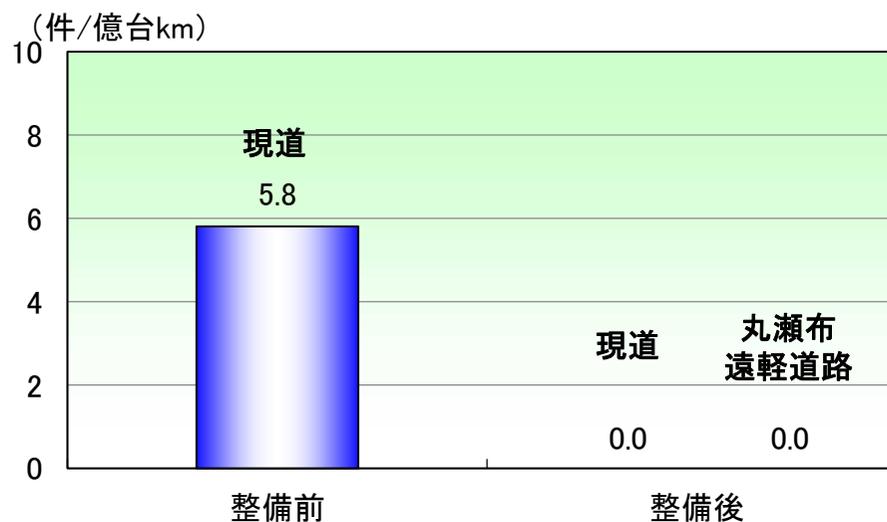
出典: 全国道路・街路交通情勢調査

3. 事業の効果の発現状況

(2) 交通事故の状況

- ・事業区間における整備前後の事故率は、整備前は5.8件／億台kmであったのに対し、整備後は現道及び当該道路での事故の発生はない。

【整備前後の事故率】



※整備前はH25～ H27平均

※整備後はR2～ R4平均

算出方法: (公財)交通事故総合分析センターのデータを基に、
事業区間における整備前後3年間の平均事故率を算出

3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認

事後評価にて確認した主な整備効果

- ・水産品の流通利便性向上
- ・農産品の流通利便性向上
- ・主要な観光地への利便性向上
- ・救急搬送の安定性向上
- ・災害時の緊急輸送ルート強化
- ・都市間バスの利便性向上

3. 事業の効果の発現状況

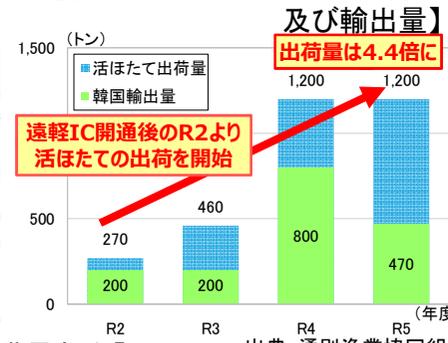
(3) 事業効果の確認(水産品の流通利便性向上)

- ・全国の約5割のほたて漁獲量を誇るオホーツク沿岸域は、HACCP認定水産加工施設も増加傾向にあり、活ほたてやほたて玉冷は道内外の市場及び小売店や加工場等に出荷されるほか海外へ輸出。
- ・輸送時間の短縮により、輸送コストの削減や活ほたての品質確保が図られ、輸送量の増加に貢献。
- ・当該道路を含む旭川・紋別自動車道の整備により、オホーツク海で漁獲された活ほたてやほたて玉冷の市場や物流拠点への定時性及び速達性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性が向上。

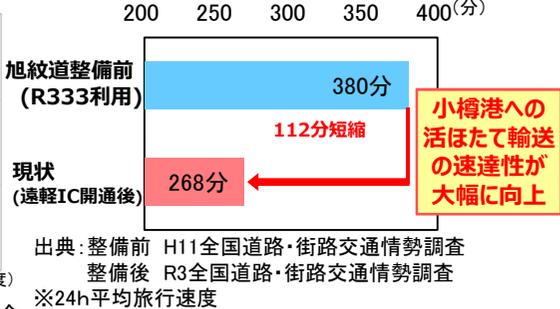
【ほたて(活・玉冷)の出荷状況】



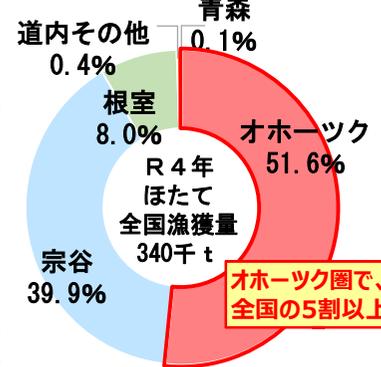
【湧別漁協の活ほたての出荷量及び輸出量】



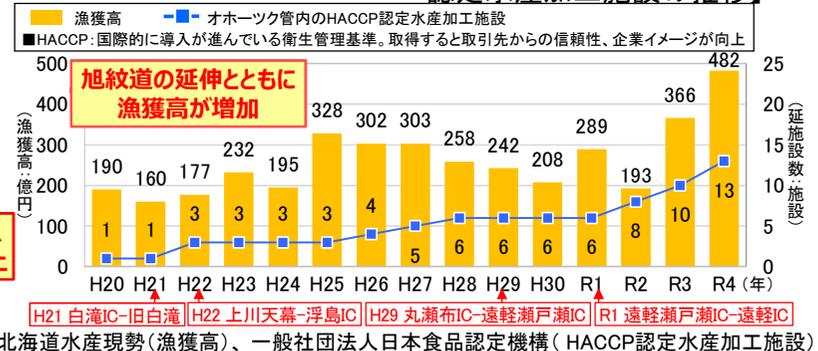
【湧別漁港～小樽港の所要時間の変化】



【ほたて漁獲量割合】



【オホーツク管内のほたて漁獲高とオホーツク管内のHACCP認定水産加工施設の推移】



■地域の声 (R6.6 漁協職員)

・丸瀬布遠軽道路を含む旭川・紋別自動車道の整備により、活ほたての小樽港・舞鶴港を経由した韓国釜山港への輸出において、水揚げ当日に小樽港への到着が可能となり、輸送時間が短縮されたことで、輸送コストの削減や、活ほたての品質確保が図られ、輸送量の増加につながっています。

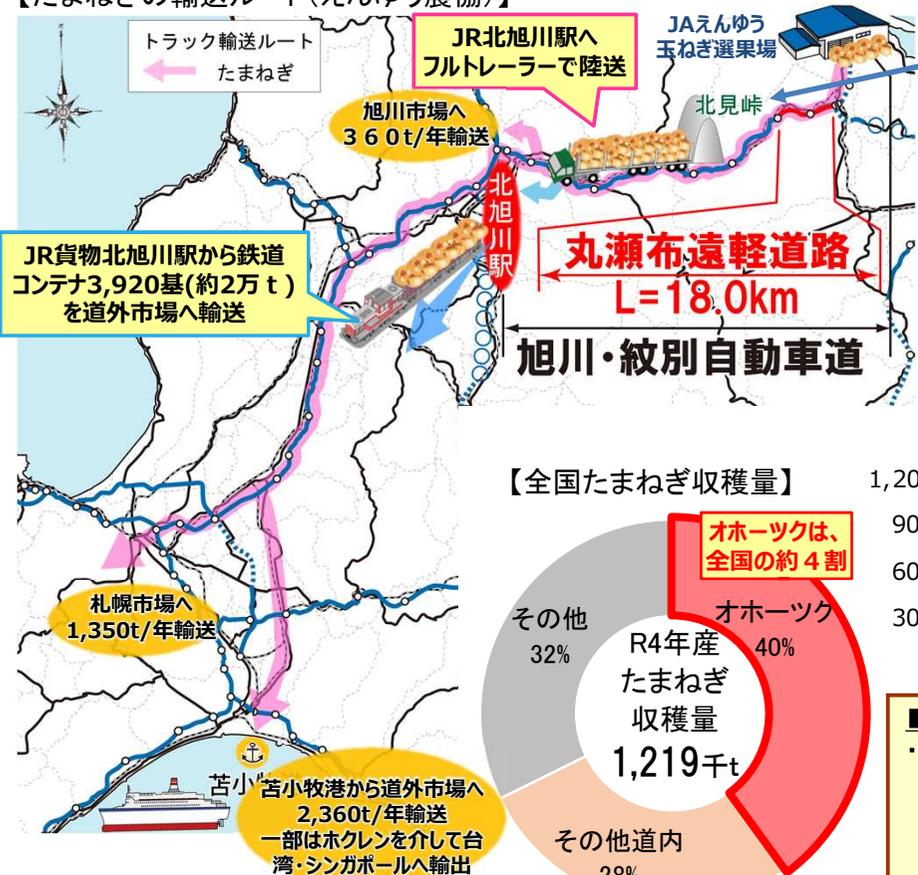
・当組合が活ほたてを出荷できるようになった大きな要因は、高規格道路の整備が進み、小樽港や苫小牧港などへの移動時間が短縮されたことであると認識しています。

3. 事業の効果の発現状況

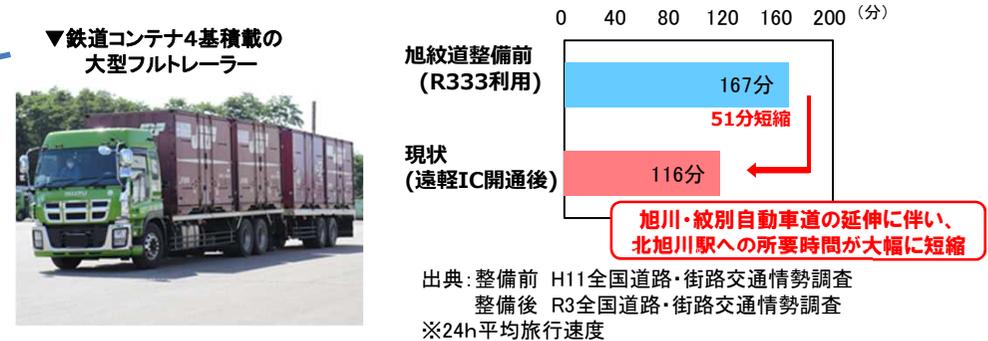
(3) 事業効果の確認(農産品の流通利便性向上)

- ・当該事業の周辺地域は、全国有数のたまねぎ産地で、地域内の選果場から道内外の卸売市場等へ出荷されるほか、海外へ輸出。
- ・峠部の急カーブ回避等により、コンテナ4基を積載した大型フルトレーラーによる輸送が可能となり、輸送の効率化や輸送コストの削減に寄与。
- ・当該道路を含む旭川・紋別自動車道の整備により、輸送時間の短縮及び輸送の効率化が図られ、農産品の流通利便性が向上。

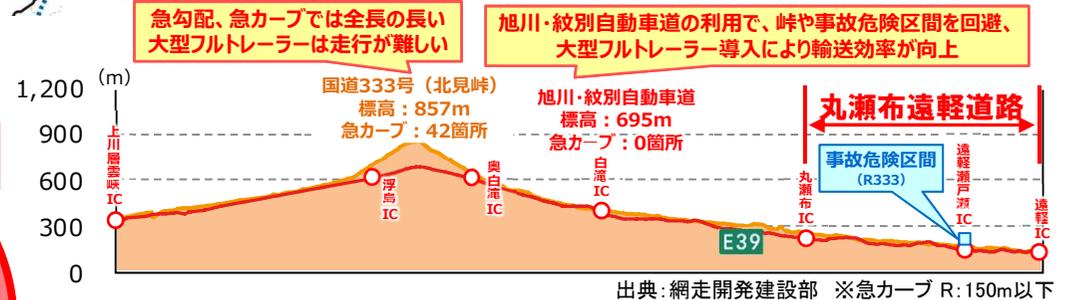
【たまねぎの輸送ルート(えんゆう農協)】



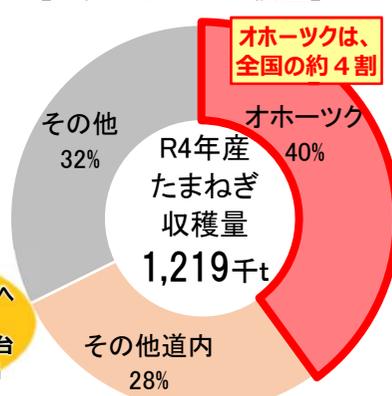
【JAえんゆう～JR貨物北旭川駅の所要時間の変化】



【旭川・紋別自動車道と北見峠の標高・急カーブ箇所・事故危険区間】



【全国たまねぎ収穫量】



■地域の声(R6.6 たまねぎ輸送会社)

- ・JAえんゆう玉ねぎ選果場から北旭川駅までは、丸瀬布遠軽道路を含む旭川・紋別自動車道の開通により、輸送所要時間が大幅に短縮し、ドライバーの負担軽減が図られているほか、北見峠などの急カーブ箇所を回避することで、大型フルトレーラーによる輸送が可能となり、輸送の効率化や輸送コストの削減が図られています。
- ・また、高規格道路の利用による安全性向上や安定性向上が図られ、たまねぎの輸送効率の向上に大きく寄与しています。

出典: えんゆう農業協同組合、輸送会社ヒアリング

出典: 農林水産省 作物統計(市町村別)

3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認(主要な観光地への利便性向上)

- ・ オホーツク圏は、遠紋地域を周遊する花観光、紋別・網走を中心とした流水関連の冬期観光、北網地域の国立・国定公園など、観光資源が豊富な地域であり、令和5年度には年間871万人の観光入り込み客数と、コロナ禍前と同水準まで回復。
- ・ 当該道路の整備により、遠軽町の観光入り込み客数が約4倍に増加するなど、道央圏や道北圏とのアクセス向上により、オホーツク圏における周遊観光やIC周辺観光施設への利便性が向上。

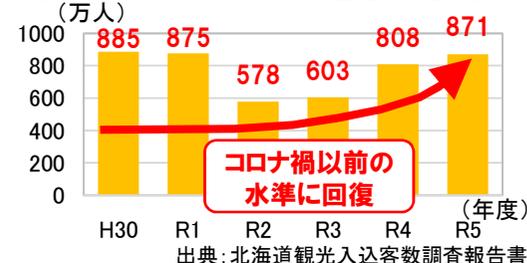
【オホーツク圏及び遠紋地域の主要な観光資源と周遊観光ルート】



【春期観光】



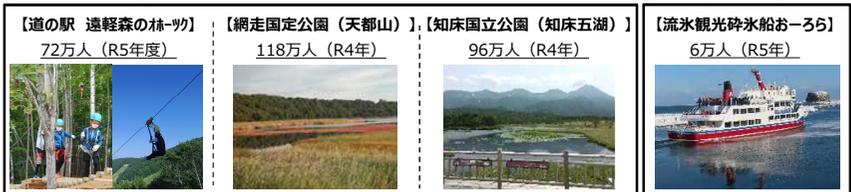
【オホーツク圏の観光入込客数推移】



【遠軽町の観光入込客数推移】



【夏期観光】

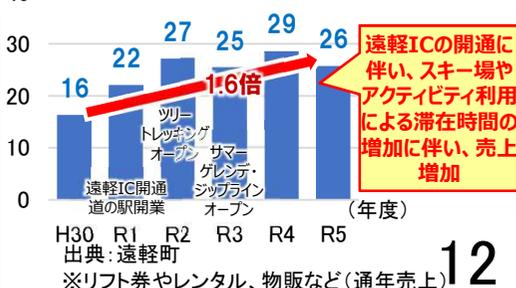


出典: 網走開発建設部調べ、令和4年自然公園等利用者数調べ、出典: 流水観光砕氷船おーろちHP

【冬期観光】

■ 地域の声(R6.6 観光協会職員)
 ・ 遠軽ICの開通とともに開業した道の駅遠軽森のオホーツクでは、高規格道路ICに隣接した好立地ということもあり、オホーツク管内はもちろん札幌・旭川方面からのお客様も多く、スキー場やアクティビティ利用による滞在時間が増えたことで、飲食・物販・情報発信においても相乗効果が生まれています。

【えんがるロックバレースキー場の売り上げ推移】



3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認(救急搬送の安定性向上)

- ・遠軽町白滝・丸瀬布地区から、二次救急医療機関である遠軽厚生病院への救急搬送は年間140件。また、遠軽町や北見市等から心疾患患者等の旭川市内高次医療施設への搬送は年間36件発生。
- ・旭川・紋別自動車道の延伸整備により、線形の悪い北見峠の回避により旭川市の高次医療機関への搬送も選択肢の一つとなり、地域の救急医療提供体制の確保に貢献。
- ・当該道路の整備により、旭川市への救急搬送及び、白滝・丸瀬布地区から遠軽厚生病院への救急搬送について、速達性、安定性及び安全性が向上。

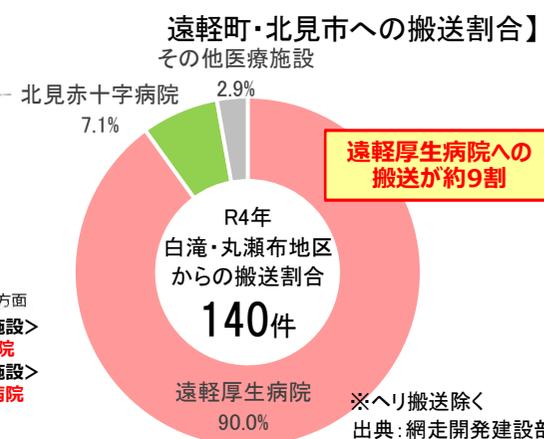
【白滝・丸瀬布地区から遠軽厚生病院への搬送ルート】



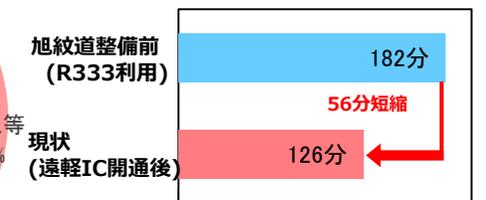
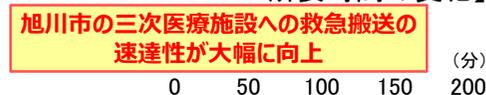
【遠軽・北見方面から旭川市への搬送ルート】



【白滝・丸瀬布地区から遠軽町・北見市への搬送割合】



【遠軽厚生病院～旭川医科大学病院の所要時間の変化】

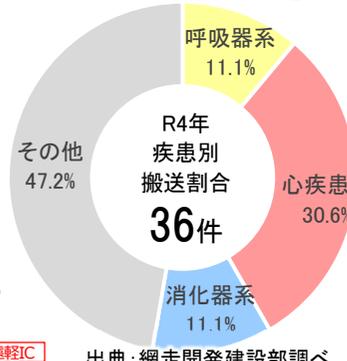
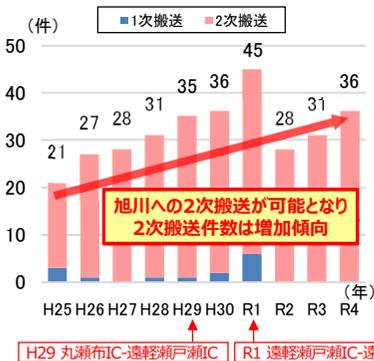


出典：整備前 H11全国道路・街路交通情勢調査
整備後 R3全国道路・街路交通情勢調査
※24h平均旅行速度

■地域の声(R6.7 消防署職員)

- ・旭川・紋別自動車道が整備される以前は、線形の悪い北見峠を通行するため、旭川方面への心疾患患者の二次搬送は、選択肢としてありませんでした。
- ・遠軽ICの開通以降は、旭川・紋別自動車道を利用した旭川市の高次医療機関へ救急搬送を行う事例も増えています。
- ・丸瀬布遠軽道路を含む旭川・紋別自動車道の利用により、搬送所要時間が大幅に短縮し、緊急走行時の安全性や安定性の向上により、救急車両の揺れや振動が軽減され、救急隊員及び搬送患者の肉体的・精神的な負担軽減につながっています。

【遠軽町・湧別町・北見市の旭川市への搬送件数の推移及びR4年疾患別搬送割合】



3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認(災害時の緊急輸送ルートの強化)

- ・オホーツク海沿岸域は網走沖・紋別沖等を震源とする巨大地震が発生した場合、津波浸水の発生が想定。津波浸水時の沿岸域自治体への緊急啓開ルートとして旭川・紋別自動車道が設定。
- ・当該道路を含む旭川・紋別自動車道の整備により、オホーツク海沿岸域における津波浸水災害発生時に広域進出拠点である旭川市からの救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。

【災害時の緊急啓開ルート・広域進出拠点等】

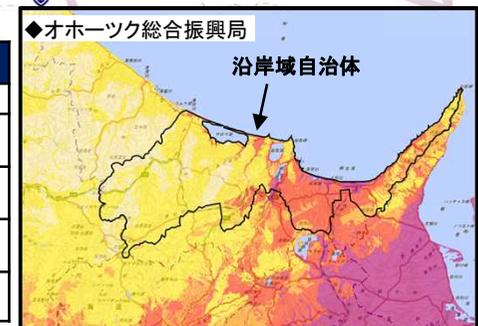


広域進出拠点～各活動拠点までのルート				
広域進出拠点	広域移動ルート	進出拠点	活動中継拠点	活動拠点
東神楽町 旭川空港	E39 旭川・紋別自動車道 【遠軽IC】	遠軽町 道の駅 遠軽森のオホーツク	湧別町 湧別町役場湧別庁舎	湧別町 湧別漁業協同組合地方卸売市場
旭川市 旭川市役所		北見市 北見市端野総合支所(旧役場)	北見市 北見市常呂総合支所(旧役場)	北見市 常呂地方卸売市場
旭川市 旭川市総合防災センターを中心とした東光スポーツ公園		大空町 道の駅 メルヘンの丘めまんべつ	網走市 網走開発建設部 網走道路事務所	網走市 網走港
		小清水町 小清水町役場	斜里町 斜里町役場	斜里町 道の駅 うとろ・シリエトク

出典：北海道道路啓開計画検討協議会「北海道道路啓開計画【第2版】(R4.12)」、北海道「津波浸水想定区域図(R5.3)」

■地域の声 (R6.7 町役場職員)

・丸瀬布遠軽道路を含む旭川・紋別自動車道は、被災後における防災拠点が集積する旭川市からの災害物資輸送時に迅速かつ円滑な輸送が期待され、地域の防災力や安心感の向上に寄与しています。



0km 50km
0 0.1 3 6 26 100%
確立0(%)のメッシュは無色です。
出典：地震調査研究推進本部事務局HP

3. 事業の効果の発現状況

(3) 事業効果の確認(都市間バスの利便性向上)

- ・道内都市間バスにおいて3番目に運行系統キロが長い、札幌市とオホーツク圏を結ぶ都市間バスイーグルライナー号は、コロナ感染拡大前には年間約1万人が利用。
- ・定期運行開始当初は、上川層雲峡ICから国道39号石北峠を經由しており、峠や急カーブなどにより円滑な運行が阻害。
- ・当該道路を含む旭川・紋別自動車道の延伸整備により、利用経路を高規格道路に変更したことで都市間バス運行の速達性及び安全性及び安定性が向上し、バス利用者の利便性が向上。

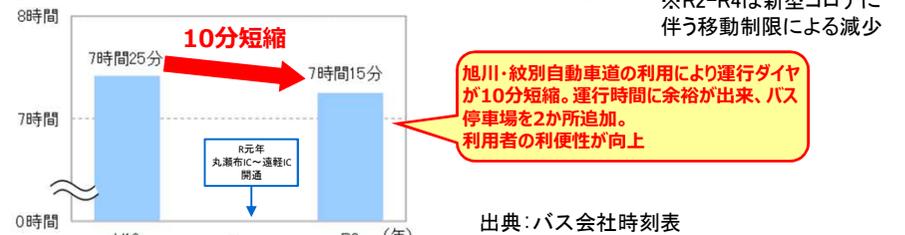
【都市間バスの運行状況】



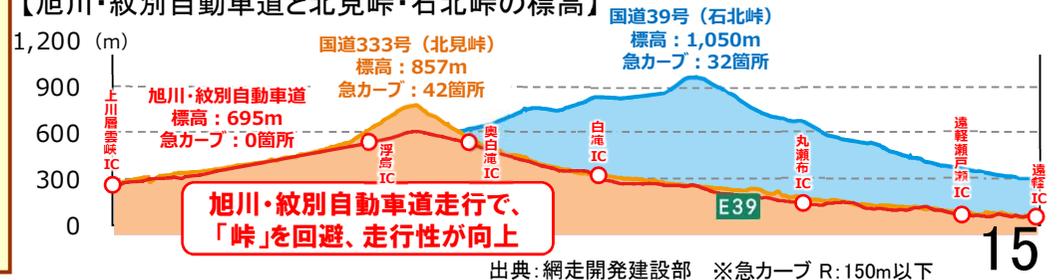
【北海道内都市間バスの運行系統キロ】【イーグルライナーの利用者数推移】



【札幌市～ウトロ間の都市間バス運行時間の変化】



【旭川・紋別自動車道と北見峠・石北峠の標高】



■ 地域の声 (R6.7 バス会社職員)

- ・札幌市とオホーツク圏を結ぶイーグルライナー号は、開設当初は国道39号(石北峠)経由で運行していましたが、丸瀬布ICまでの部分開通が進んだ平成19年12月より、旭川・紋別自動車道経路に変更しました。
- ・整備前の国道39号は、峠や急カーブ等の隘路箇所その他、鹿の飛び出しや冬季悪天候時の視界不良により事故のリスクが高く、バス運行の定時性や安全性に課題がありました。
- ・当該道路を含む旭川・紋別自動車道の利用に伴い、運行時間の短縮、定時性の向上に加え、市街地や峠及び急カーブの多い山間部を回避でき、走りやすさや安全性が向上し事故リスクが低減するなど、ドライバーの負担が軽減されるとともに利用客の利便性が向上しています。

4. 費用対効果分析の要因の変化

(1) 計画時との比較

	H16再評価時点 (計画時)	R6事後評価時点	備考 (計画時からの主な変更点)
延長	L=21.0km	L=18.0km	・ルート確認による事業区間の変更(H18)
計画交通量	4,500~ 12,400台/日	7,200~ 9,600台/日	・将来交通需要推計 H16再評価時:H11全国道路・街路交通情勢調査(フルネット) R06事後評価時:H27全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット)
事業完了年度	平成26年度	令和元年度	・岩盤掘削工法の見直し等による事業期間の延伸 ・軟弱地盤対策の見直し等による事業期間の延伸 ・埋蔵文化財調査の追加等による事業期間の延伸
総事業費	約332億円	約492億円	・岩盤掘削工法の見直し等による増 ・軟弱地盤対策の見直し等による増 ・埋蔵文化財調査の追加等による増
総費用 C	約297億円 (基準年H16)	約782億円 (基準年R6)	※総費用は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)
総便益 B	約1,024億円 (基準年H16)	約1,226億円 (基準年R6)	※走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少による便益を計上 ※総便益は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)
費用対効果 B/C	3.4	1.6	・費用の増及び計画交通量の減に伴う便益額の減

※計画交通量は、H16再評価時：R12、R06事後評価：R22将来交通量の推計値

4. 費用対効果分析の要因の変化

(2) 事業の投資効果【試算(地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値)】

	各項目毎の便益額	
地域の特殊性 を考慮した便益 (※)	救急医療改善効果	54億円
	余裕時間の短縮による効果	91億円
	CO ₂ 排出削減による効果	1.6億円
	夏期観光期のアクセス向上	27億円
	合 計	174億円

※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値
※便益については、基準年における現在価値後の値

5. 今後の事業評価の必要性等

○今後の事後評価及び改善措置の必要性

丸瀬布遠軽道路の整備により、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、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。

なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。

○事業実施による環境の変化

評価対象区間については、いずれも環境保全目標を満足している。

なお、事業実施中及び事業完了後についても、環境への影響は確認されていない。

○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

現道の交通状況や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができた。今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。

また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。

目的としている事業の効果が発現しており、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、本案を事後評価結果の案としてお諮りいたします。