

(再評価)

あさひかわ もんべつ
旭川・紋別自動車道
(一般国道450号)
えんがる かみゆうべつ
遠軽上湧別道路

再評価原案準備書説明資料

令和7年度
北海道開発局

目 次

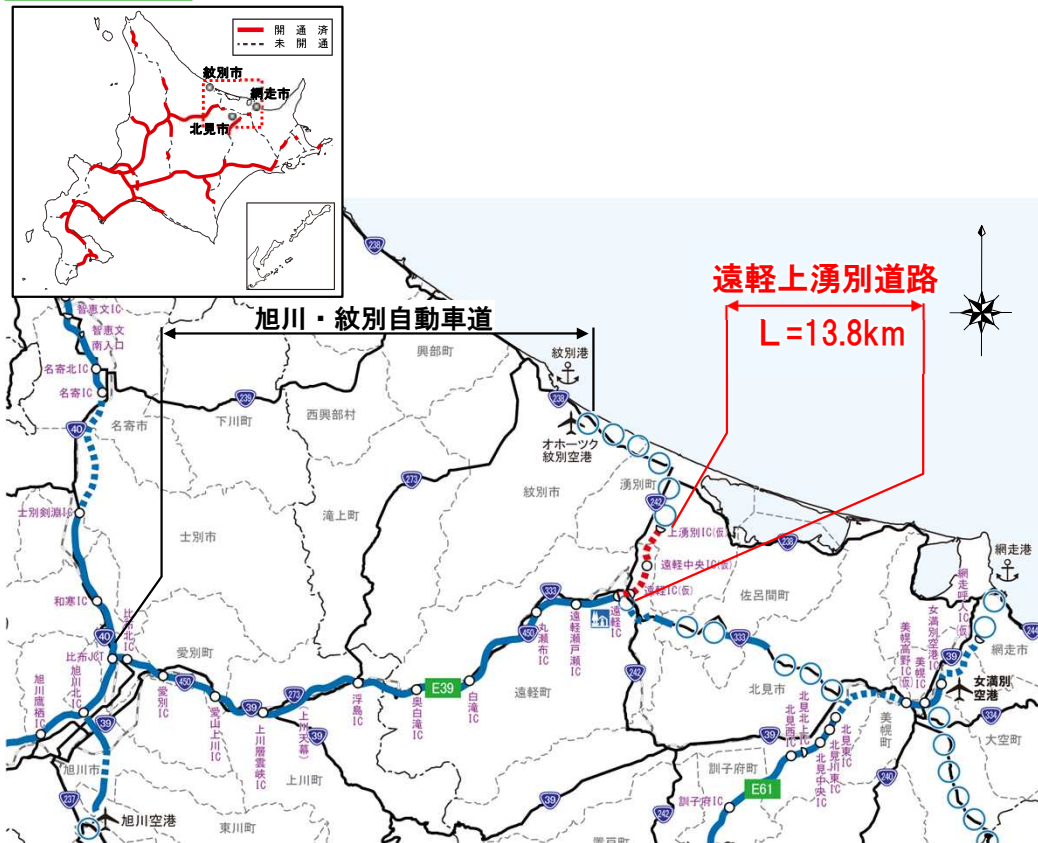
1.事業の概要	.....	3
2.事業の必要性等	.....	5
(1)事業を巡る社会情勢等の変化		
(2)事業の整備効果		
(3)事業の投資効果		
3.事業進捗の見込み	.....	24
4.関係する地方公共団体等の意見	.....	25
5.対応方針(案)	.....	27

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、遠軽町を経由して紋別市に至る高規格道路。
- ・遠軽上湧別道路は、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延長13.8kmの事業。

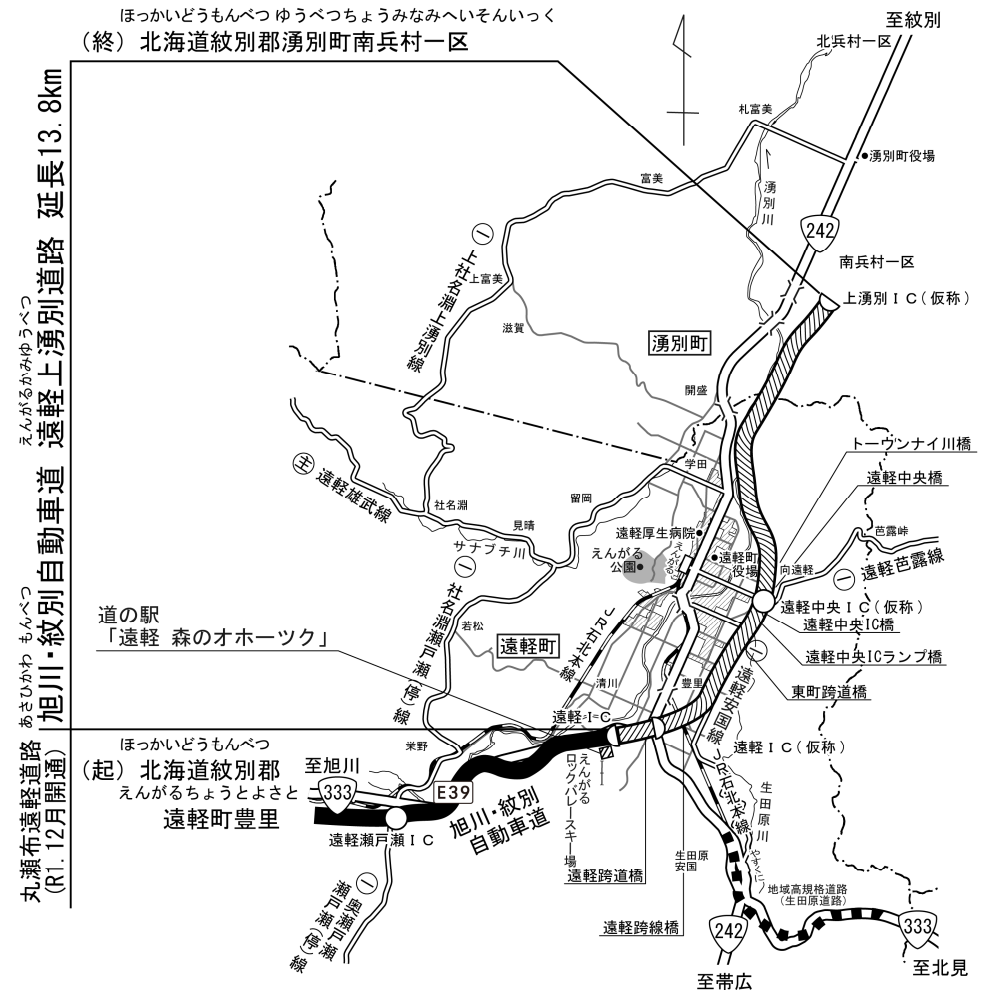
■位置図



凡 例	
	一般広域道路
	高規格道路

凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	計 画 中

■事業概要図



丸瀬布遠軽道路 (R1.12月開通) 旭川・紋別自動車道 遠軽上湧別道路 延長13.8km

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 とよさと北海道紋別郡遠軽町豊里
終点 ……ほっかいどうもんべつ ゆうべつちょう みなみへいそんいっく北海道紋別郡湧別町南兵村一区
- ②計画延長 ……13.8km
- 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

(3)経緯

令和 3年度

事業化

令和 5年度

用地補償着手

工事着手

令和 7年度

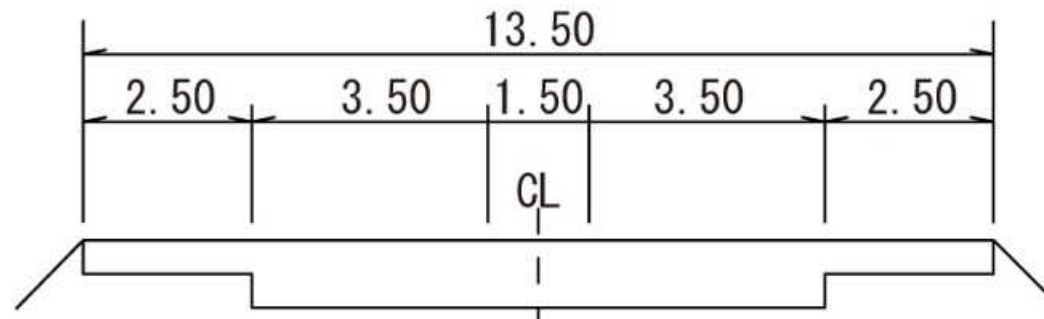
事業進捗率11%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(令和7年3月末時点)

■横断図

2車線

(単位:m)



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]

北海道横断自動車道

- ・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]

- ・令和 7年 3月 国道238号紋別防雪
全線開通

[その他]

- ・令和 3年 4月
シーニックバイウェイ「秀逸な道」
「美幌峠と屈斜路湖を風のように吹き
抜ける道」認定
- ・令和 5年 6月
「北海道白滝遺跡群出土品」が国宝指定
- ・令和 6年12月
シーニックバイウェイ「秀逸な道」
「並木のウエルカムゲートを抜けて
絶景へと至る道」認定
- ・令和 7年 5月
道の駅「遠軽 森のオホーツク」が
防災道の駅選定



2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果

○水産品の流通利便性向上

- ・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向上が期待される。

○農産品物流ルートの安全性・速達性向上

- ・遠軽市街地を回避する安全性の高い物流ルートが確保され、速達性向上が期待される。

○周遊観光の活性化

- ・遠紋地域と網走・知床を連絡する観光ルートとして主要観光地へのアクセス性が向上し、オホーツク圏の広域観光の活性化が期待される。

○救急搬送の速達性・安定性向上

- ・救急搬送時の速達性向上や走行安定性向上による患者への負担軽減が期待される。

○異常気象時の確実性・信頼性向上

- ・耐災害性が強化され、基幹道路の確実性・信頼性の向上が期待される。

2.事業の必要性等

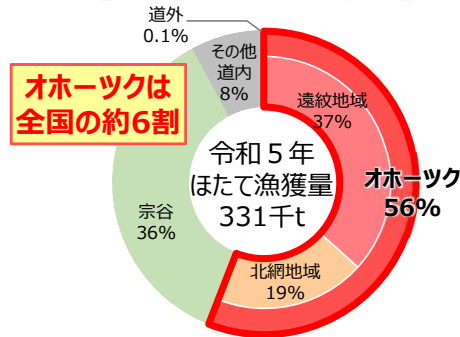
(2)事業の整備効果(水産品の流通利便性向上)

- ・全国の約6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。
- ・旭川・紋別自動車道の延伸により、玉冷加工施設から苫小牧港等へのほたて輸送時間が短縮され、玉冷加工施設では投資が進み販売拡大が図られていることから、さらなる輸送の効率化が課題。
- ・当該道路の整備により、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向上が期待。

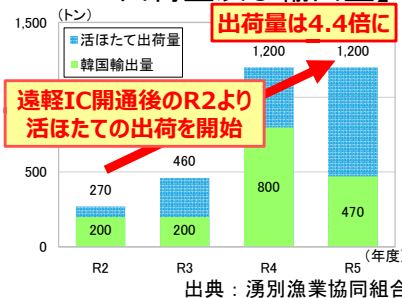
【ほたて(活・玉冷)の出荷状況】



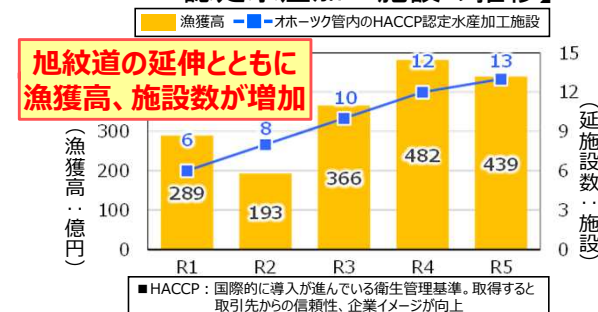
【全国のほたて漁獲量】



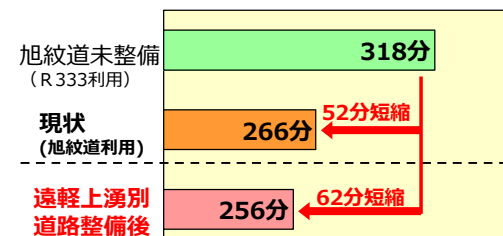
【湧別漁協の活ほたての出荷量及び輸出力】



【オホーツク管内のほたて漁獲高とHACCP認定水産加工施設の推移】



【湧別漁協～苫小牧港の所要時間の変化】



■ 地域の声(R7.6 湧別漁業協同組合)

- ・旭川・紋別自動車道 遠軽IC開通により、出荷当日中に函館港や苫小牧港への輸送が可能となった。遠軽上湧別道路が開通すれば、活ほたての品質を高いまま保持したうえで、より迅速な輸送が可能になる。

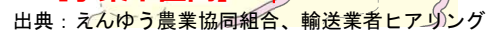
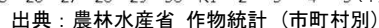
■ 地域の声(R7.6 湧別町水産加工会社)

- ・当社のほたて輸送においては、旭川・紋別自動車道の延伸整備が、輸送時間の短縮や高品質の保持に直結している。遠軽上湧別道路が整備されることで渋滞や信号を避けられ、運転時間の短縮につながるため、さらなる輸送効率の向上に大きな効果があると考えている。

(2) 事業の整備効果(農産品物流ルート安全性・速達性向上)

- ## ■遠紋地域からのたまねぎ輸送状況 【オホーツク産たまねぎ生産量の推移】

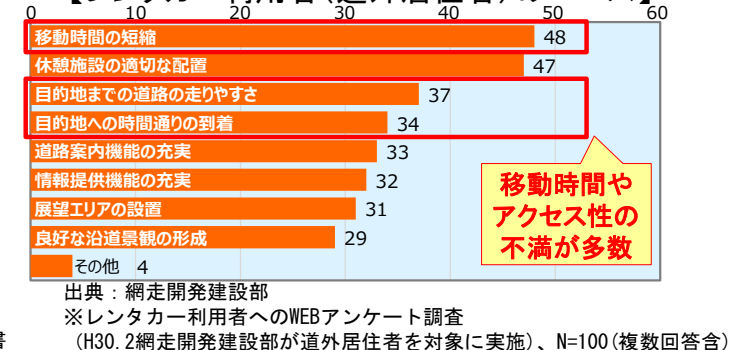
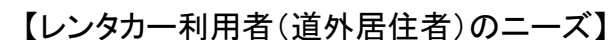
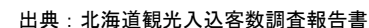
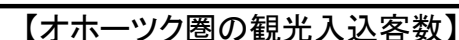
出典：農林水産省 作物統計（市町村別）（R5年）



8

(2)事業の整備効果(周遊観光の活性化)

- 【オホーツク圏の主な観光資源と主要観光ルート】



- ・旭川・紋別自動車道 遠軽ICが開通し、札幌・旭川方面から遠紋地域までの移動時間が短縮され、遠紋地域での滞在時間が延びたことから、「チューリップフェア」の来場客が近隣の滝上町や東藻琴等に芝ざくら見物のために立ち寄るなどの周遊観光が行いやすくなったと考えている。
- ・遠軽上湧別道路が開通すれば、当町～道央圏の移動時間の大幅な短縮や遠軽町市街地の回避が可能になり、運転手の身体的・心理的負担が大きく軽減されることや、悪天候により路面状況が悪化する冬期においても走行しやすくなることが期待され、道央圏からより観光客を呼び込みやすくなるため、早期開通に期待している。

2.事業の必要性等

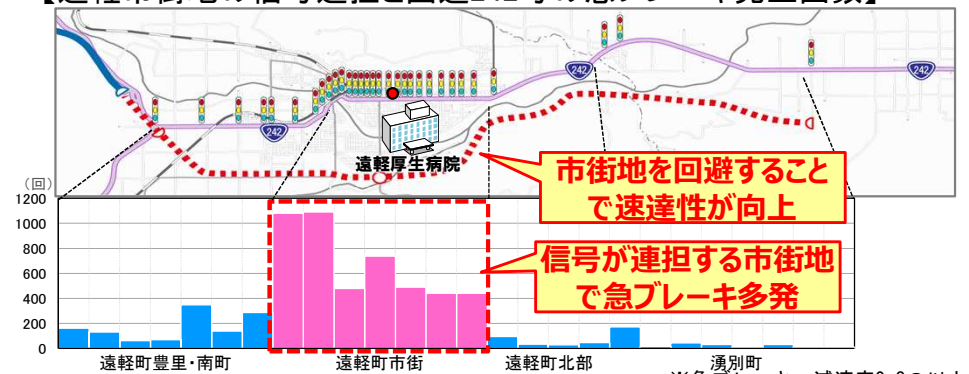
(2)事業の整備効果(救急搬送の速達性・安定性向上)

- ・遠紋地域では、心疾患に対応可能な医療機関が遠軽厚生病院のみであり、救急搬送は遠軽町に依存するが、遠軽厚生病院から60分カバー圏域外からも搬送されている状況。また、搬送件数も増加傾向。
- ・救急搬送ルートである国道242号は、信号が連担する市街地を走行するため救急車の急加減速が多く発生するなど、救急車の揺れによる搬送患者の負担軽減が課題。
- ・当該道路の整備により、救急搬送時の速達性向上や走行安定性向上による患者への負担軽減が期待。

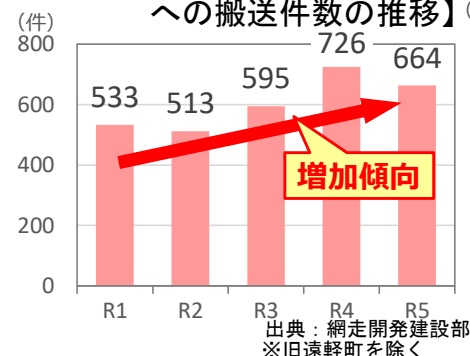
【遠紋地域から遠軽厚生病院への搬送実績】



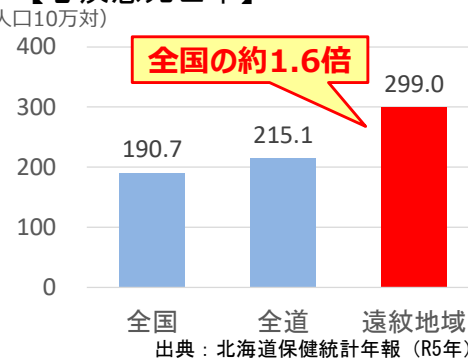
【遠軽市街地の信号連担と国道242号の急ブレーキ発生回数】



【遠紋地域から遠軽厚生病院への搬送件数の推移】



【心疾患死亡率】



■地域の声(R7.6 遠軽厚生病院職員)

- ・当院では、循環器や心疾患患者の救急搬送は一刻一秒を争う対応が求められるという認識をもっている。遠軽上湧別道路の整備が進み、当院までの搬送時間が短縮されることで、救命率向上に寄与することが期待できる。

■地域の声(R7.6 消防署職員)

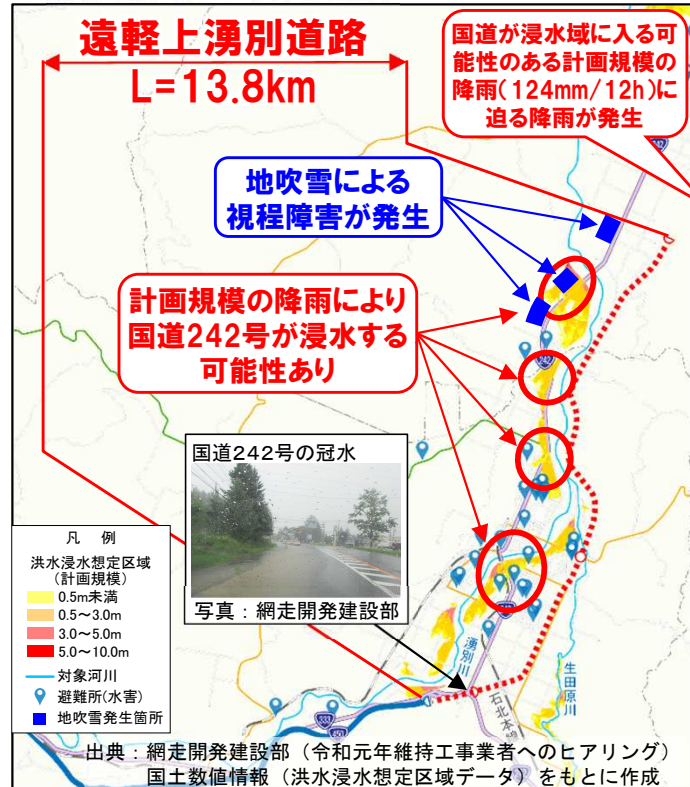
- ・旭川・紋別自動車道のこれまでの延伸整備により速達性の向上を実感している。遠軽上湧別道路が整備されることで、遠軽厚生病院までの救急搬送時に交差点や信号の回避が可能となり、更なる搬送時間の短縮や走行中の救急車両の揺れなどによる患者への負担が軽減されるため、非常に有益であると考え。

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(異常気象時の確実性・信頼性向上)

- ・国道242号は、道央圏および道北圏と遠紋地域を結ぶ基幹道路。また、道央圏と北網地域を結ぶ国道333号と交差しており、地域の重要な交通ネットワークが集中する結節点。
- ・国道242号には湧別川の洪水浸水域が存在。また、地吹雪による視程障害も発生していることから、災害時は通行止めの発生や避難・復旧への影響が懸念。
- ・当該道路の整備により、耐災害性が強化され、基幹道路の確実性・信頼性の向上が期待。

【当該道路周辺の災害危険箇所】

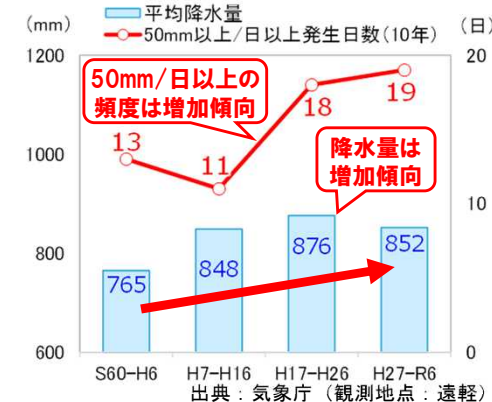


【近年の遠軽町での大雨】

年月日	遠軽町の状況
H28.8	・4つの台風で総降水量308mmの記録的大雨となり、湧別川は氾濫注意水位を超過 ・激甚災害の適用地域に指定
H30.7	・総降水量131mmを記録し、湧別川は氾濫注意水位を超過
R5.8	・解析雨量では1時間に約100mmの猛烈な雨となり、記録的短時間大雨情報を発表

出典：遠軽町地域防災計画(R5.6)、網走地方気象台※記録的短時間大雨情報：降雨が中小河川の洪水につながるような猛烈な降雨時に発表するもの

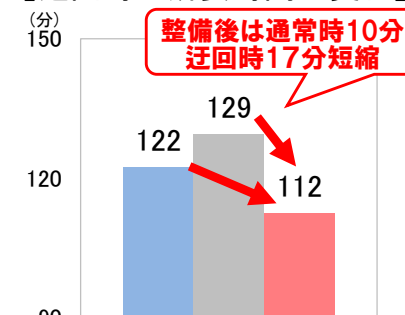
【年平均降水量の推移】



【洪水浸水想定区域、地吹雪発生箇所の回避】



【迂回時の所要時間の変化】



■地域の声(R7.6 湧別町職員)

- ・札幌市方面から湧別町に向かう際は、国道242号を走行する必要があるが、現状、国道242号が通行止めになると大幅な迂回となる。
- ・湧別町～遠軽町間の国道242号は沿線に玉ねぎ畑が多いため、冬期は地吹雪に遭いやすく危険を感じる。遠軽上湧別道路が開通すれば、湧別町～遠軽町間の主要路線がもう1本整備されるため、悪天候時に寸断されるリスクが軽減されるのではないかと期待している。

地吹雪による視程障害発生状況(R3.1)

2.事業の必要性等

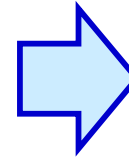
(2)事業の整備効果(CO₂排出量の削減)

- ・CO₂排出量は、整備無しでは、7, 130, 311 (t-CO₂/年)。
- ・当該道路の整備により、7, 109, 090 (t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、22, 723 (t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

CO₂削減量

22, 723 t-CO₂/年



森林換算

約2, 144 ha

(札幌ドーム約390個分に相当)

※対象地域:北海道全域

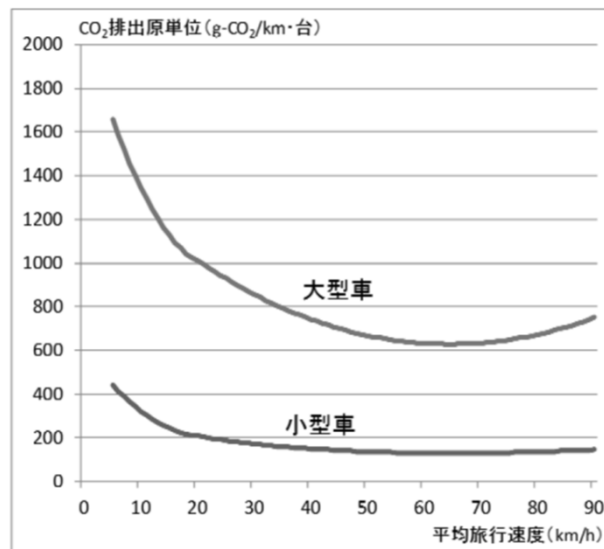
※令和22年将来交通量推計を基に算出

※森林のCO₂吸収量は10.6 t-CO₂/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

■自動車の旅行速度とCO₂排出原単位との関係



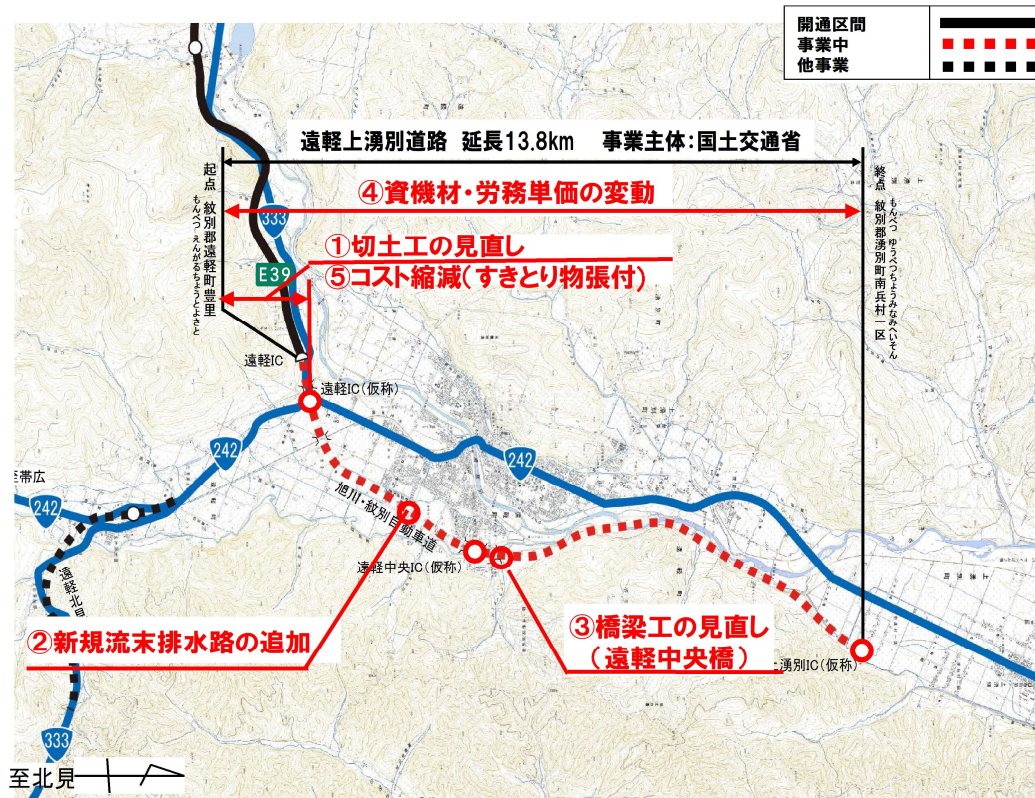
出典:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671 (2012)

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

- 令和3年度の事業化以降、新たに判明した事象に基づき設計等を見直した結果、以下の変更要因を確認し、全体事業費は75億円増加。
- 引き続きコスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費管理に努めていきます。

■全体事業費変更要因



■全体事業費変更

全体事業費		増減額
(R3新規)	(R7再評価)	
300億円	375億円	増75億円
事業期間※		増減年数
(R3新規)	(R7再評価)	
11年	11年	—

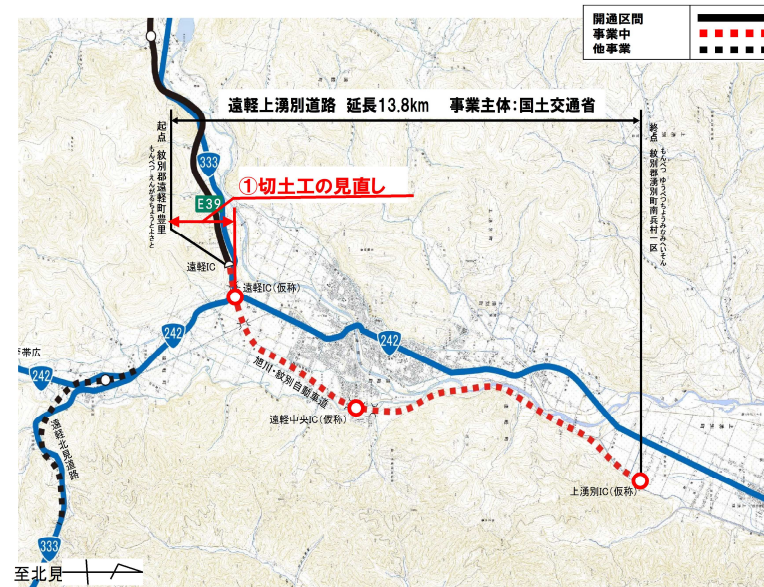
※費用便益比算定上設定した事業期間

2.事業の必要性等

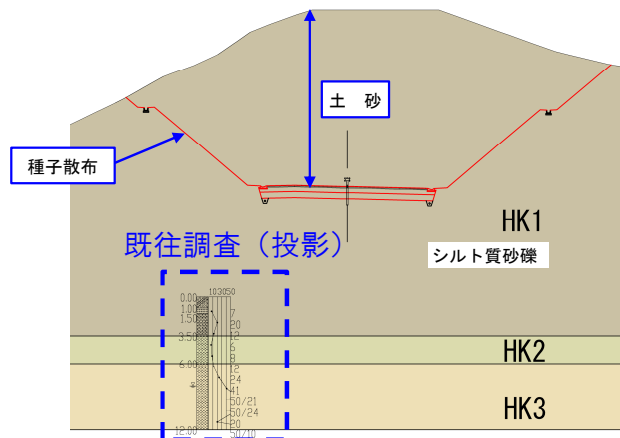
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

①切土工の見直し(約5.0億円増)

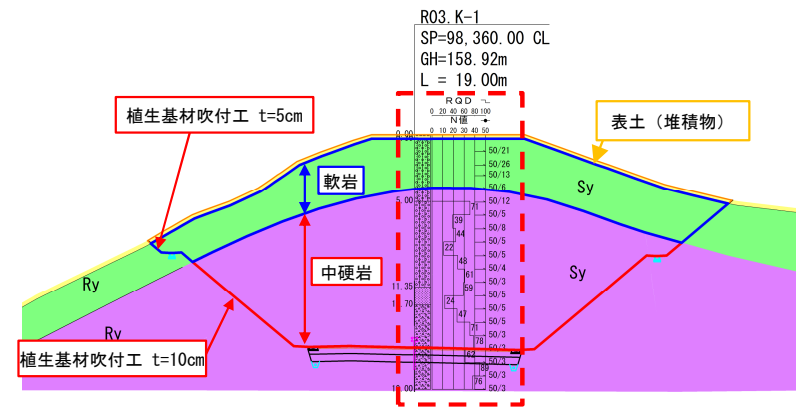
- ・当初、周辺既往調査結果から、切土区間の地山はシルト質砂礫(土砂)が分布していると想定し、切土工・法面工を計画。
- ・地質調査の結果、切土区間の地山は軟岩及び中硬岩として判定されたため、土質変更及び法面植生工の見直しを行った。



当初 想定土層区分に基づく土量



変更後 中硬岩数量の増加+植生基材吹付厚の見直し
(地質調査結果により軟岩、中硬岩に変更)



2.事業の必要性等

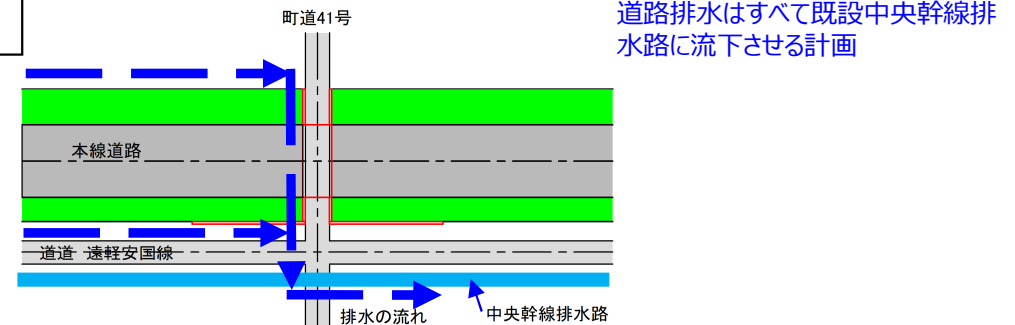
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

②新規流末排水路の追加 (約0.9億円増)

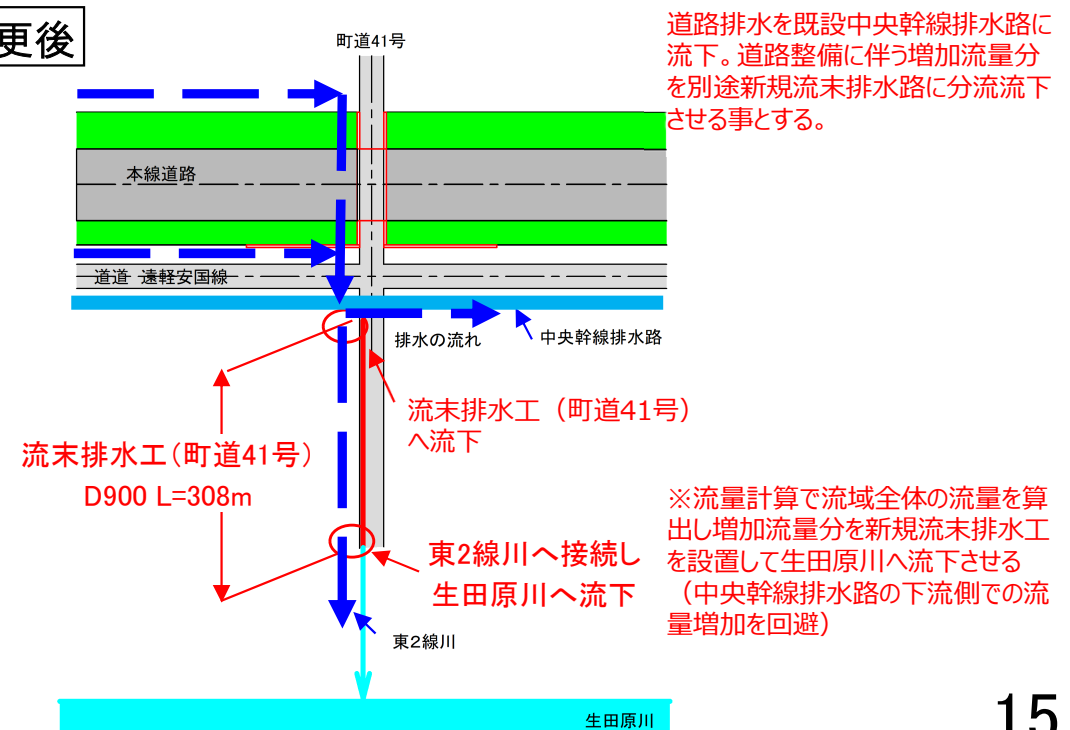
- ・当初、排水計画は、中央幹線排水路を流末として計画。
- ・関係機関協議により、中央幹線排水路を流末とした増加流量分について新設排水流末工の整備を行い、排水系統を分流させ排水処理を行うこととなった。



当初



変更後

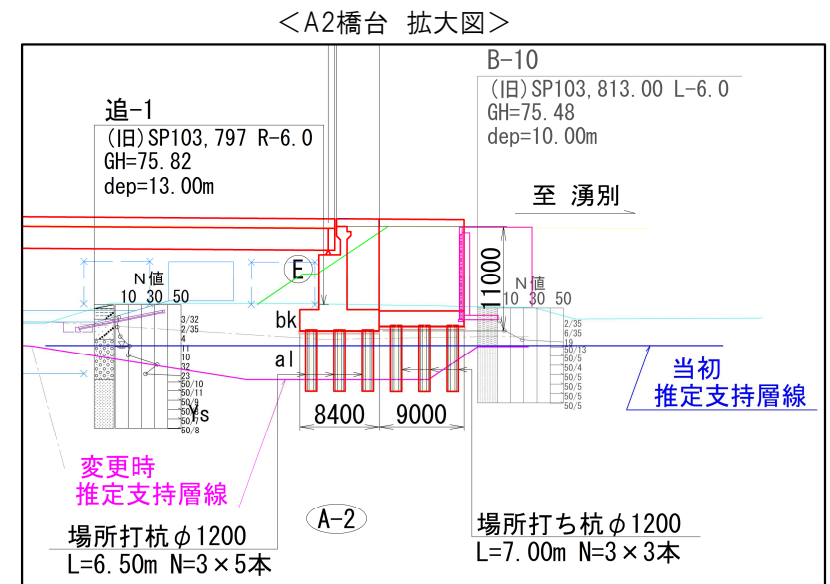


2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

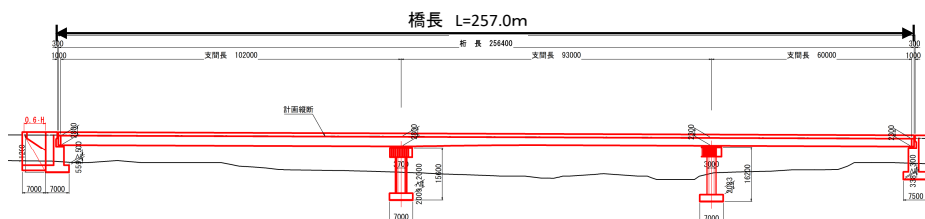
③橋梁工の見直し(約0.9億円増)

- ・当初、空測地形図より橋長、橋梁形式を決定。
- ・事業化後に行った橋梁詳細設計により、橋台位置の変更及び、地質調査結果により基礎工を見直し。



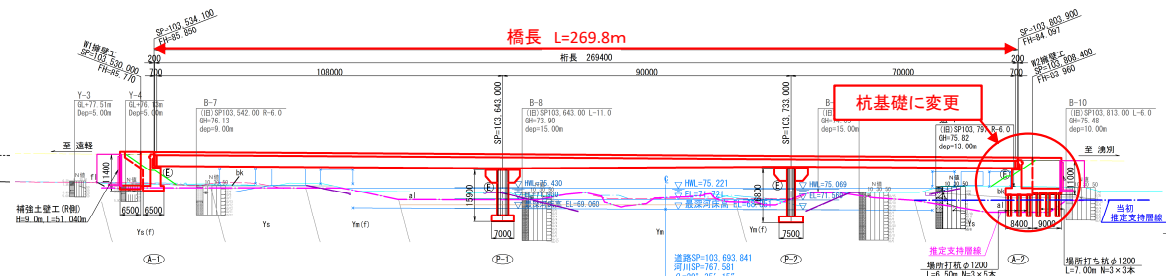
当初

3径間連続鋼床版箱桁橋(L=257.0m) 直接基礎



変更後

3径間連続鋼床版箱桁橋(L=269.8m) A2橋台:杭基礎 L=6.5m 15本 L=97.5m



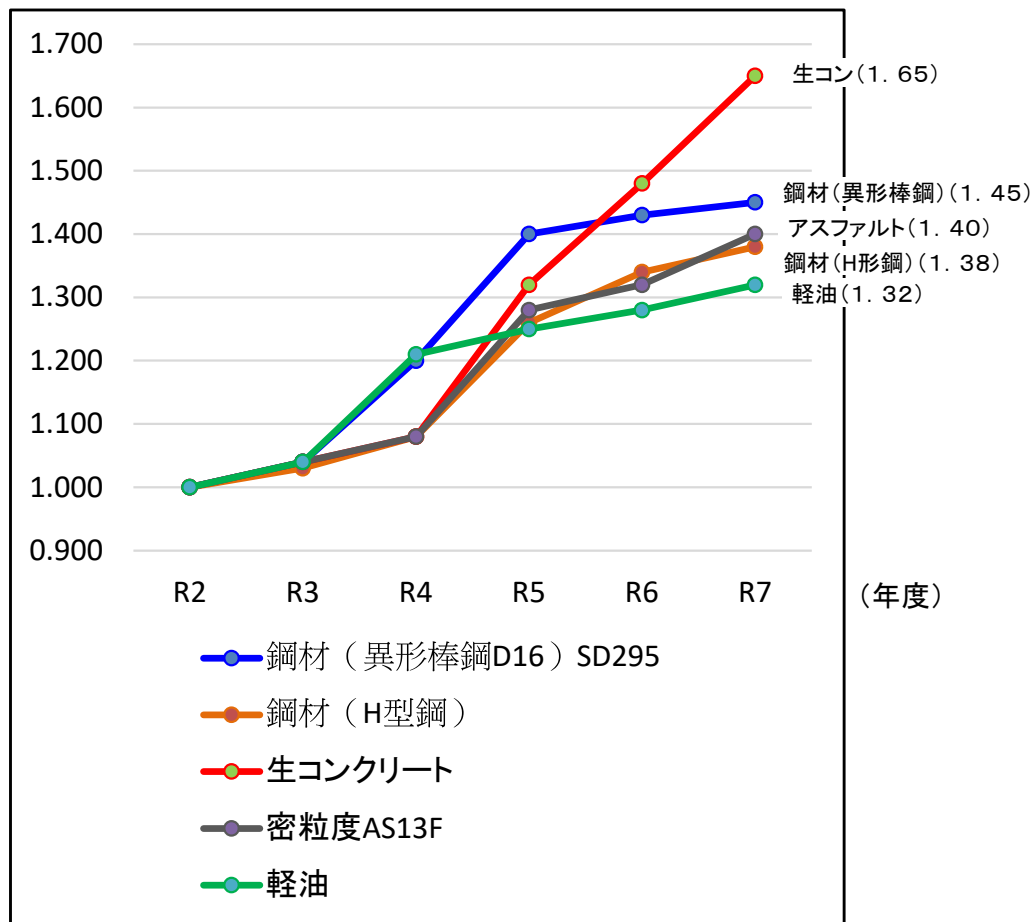
2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

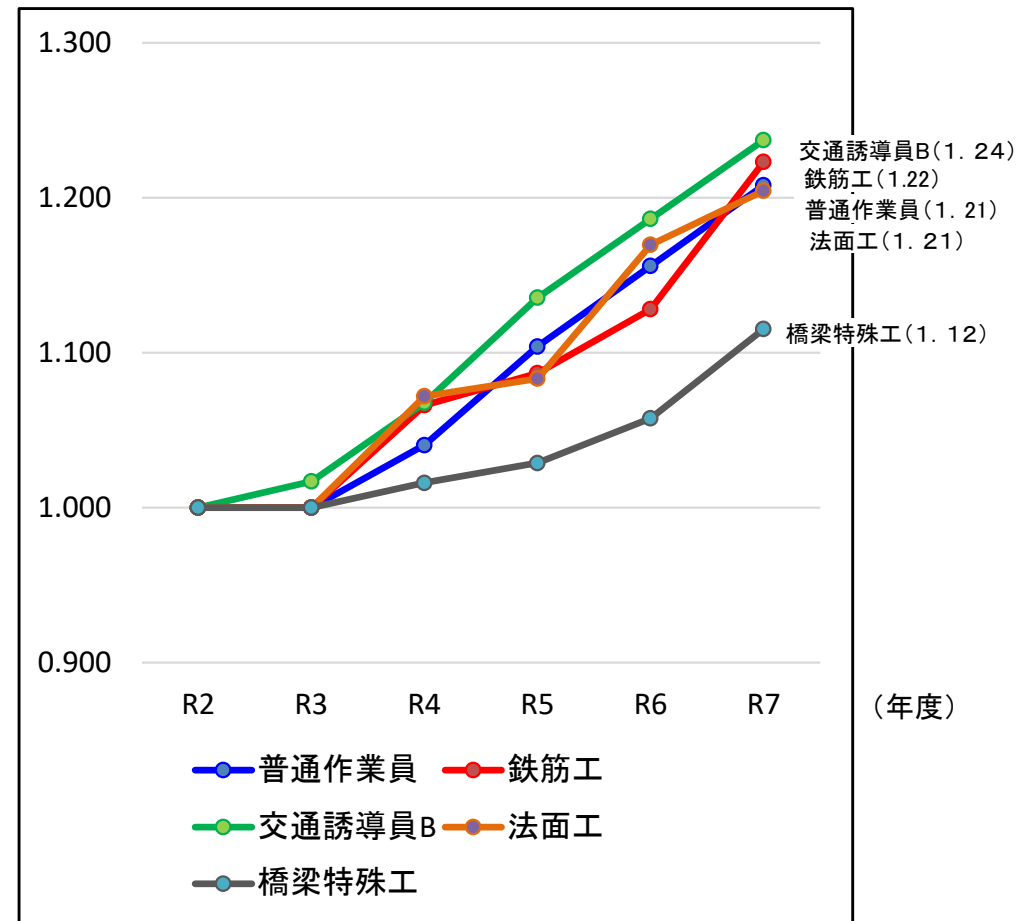
④資機材・労務単価の変動（約68.3億円増）

・資機材・労務単価の変動に伴い、事業費を増額。

主要建設資材単価伸び率
(令和2年度基準)



労務単価伸び率
(令和2年度基準)

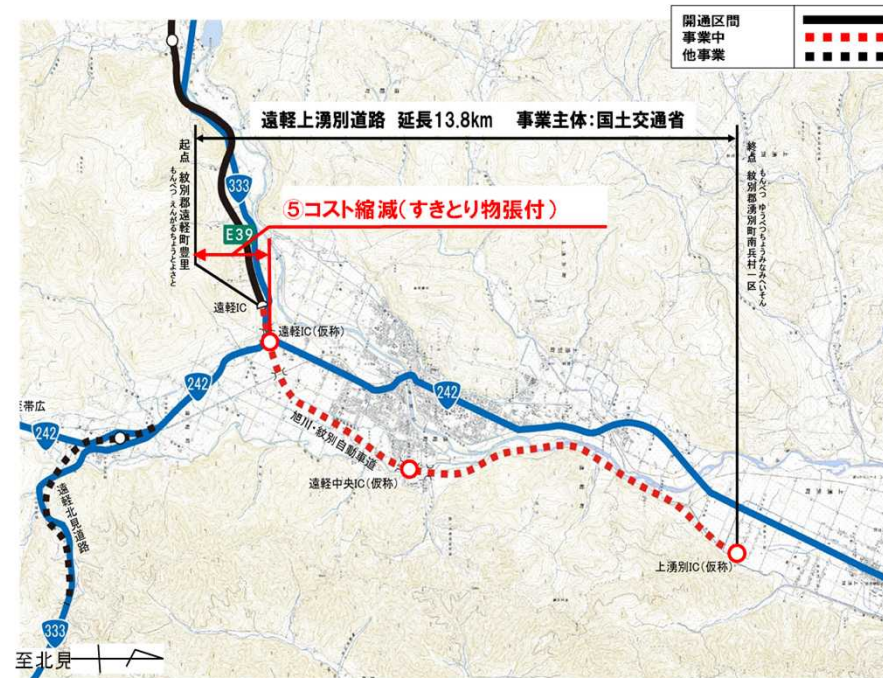


2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

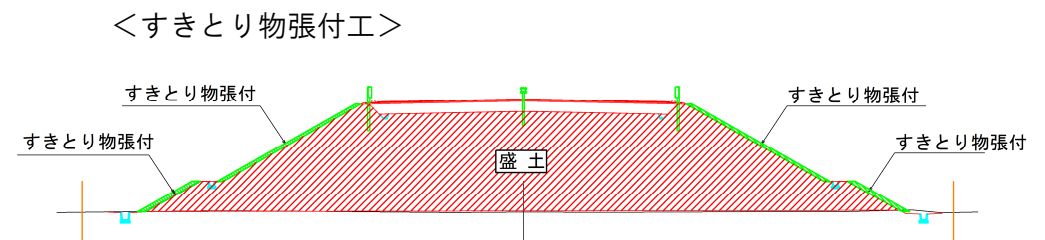
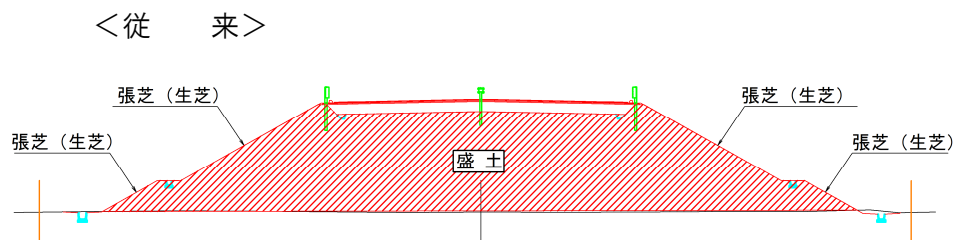
⑤コスト縮減 法面保護工の見直し（約0.1億円減）

- ・当初、盛土法面は、張芝工にて施工。
- ・現地で発生するすきとり物の有効活用を図り、張芝工からすきとり物張付工に変更してコスト縮減を図る。



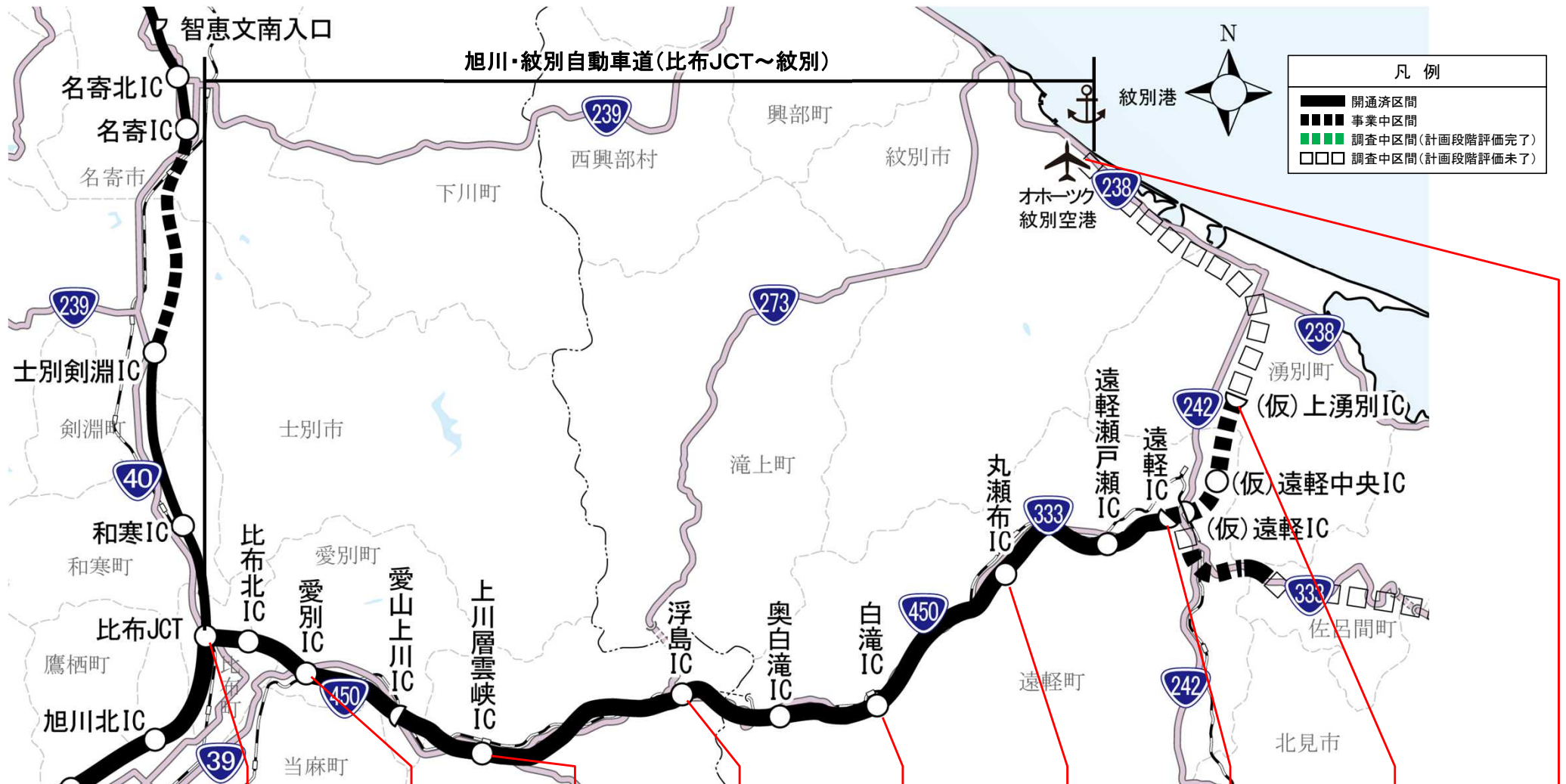
当初 張芝による植生

変更後 すきとり物張付工



2.事業の必要性等

○一体評価区間の考え方



		旭川愛別道路 L=10.0km	愛別上川道路 L=17.0km	上川上越道路 L=18.0km	上越白滝道路 L=18.9km	白滝丸瀬布道路 L=16.0km	丸瀬布遠軽道路 L=18.0km	遠軽上湧別道路 L=13.8km	上湧別～紋別
評価区間 ※着色	H29.3.15「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用について」								
	R3年度 新規 遠軽上湧別道路	供用済 (H16.3)	供用済 (H18.11)	供用済 (H22.3)	供用済 (H14.3)	供用済 (H21.12)	供用済 (R1.12)	新規事業化	調査中
	R7.2.27「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用について」								
	R7年度 再評価 遠軽上湧別道路	供用済 (H16.3)	供用済 (H18.11)	供用済 (H22.3)	供用済 (H14.3)	供用済 (H21.12)	供用済 (R1.12)	事業中	調査中

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 一体評価対象区間_事業全体)

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
4,051億円 (遠軽上湧別道路:375億円)	2,400~9,600	令和7年度

費用便益分析

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)		経済的 内部収益率 (EIRR)
	9,695億円	1,415億円	307億円	11,417億円	[4%]	1.1	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	1.4	4.6%
	9,000億円	858億円	253億円	10,111億円	[1%](参考)	1.5	

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	2,400~9,600	±10%	0.98~1.3
事業費	3,864億円	±10%	1.1~1.1
事業期間	44年	±20%	1.1~1.1

注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)費用便益比の〔〕内は、R5以降の社会的割引率の設定値である。(R4以前は何れも4%)

注5)評価対象区間を遠軽上湧別道路として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.5

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 一体評価対象区間_残事業)

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
4,051億円 (遠軽上湧別道路:375億円)	2,400~9,100	令和7年度

費用便益分析

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)		経済的 内部収益率 (EIRR)
	446億円	44億円	13億円	502億円	[4%]	1.8	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	2.6	8.0%
	250億円	30億円	—	281億円	[1%](参考)	3.1	

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	2,400~9,100	±10%	1.6~2.0
事業費	286億円	±10%	1.6~2.0
事業期間	6年	±20%	1.7~1.8

注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)費用便益比の〔〕内は、R5以降の社会的割引率の設定値である。(R4以前は何れも4%)

注5)評価対象区間を遠軽上湧別道路として算出した費用便益比(B/C)【残事業】1.8

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 前回評価との比較)

	R2新規採択時評価 (R3事業化)	R7再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=13.8km	L=111.7km	一体評価区間の変更に伴い延長が変化
計画交通量	2,700台/日 ~8,400台/日	2,400台/日 ~9,600台/日	・将来交通需要推計の見直し 令和2年度:平成22年度全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) 令和12年度将来交通量の推計値 令和7年度:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) 令和22年度将来交通量の推計値 ※一体評価区間の変更に伴い計画交通量が変化
総事業費	約300億円	約4,051億円	・資機材・労務単価の変動による増 ・切土工の見直しによる増 ・橋梁工の見直しによる増 等 ※一体評価区間の変更に伴い総事業費が増加
総費用 C	約235億円 (基準年R2)	約10,111億円 (基準年R7)	・基準年の変更による増 ・総事業費の増 ※一体評価区間の変更に伴い総費用が増加
総便益 B	約260億円 (基準年R2)	約11,417億円 (基準年R7)	・基準年の変更による増 ・原単位の変更による増(費用便益分析マニュアルの更新) ※一体評価区間の変更に伴い総便益が増加
費用対効果 B/C	1.1	1.1	

※総費用・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)したものであることから、増額等の要因が無い場合でも、見た目の額は増加する。

※費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

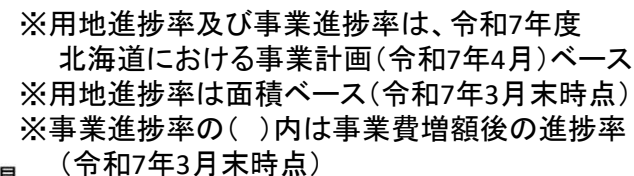
2.事業の必要性等

(3)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)】

項目	細目	金額	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	総費用 C	C=10,111億円	C=281億円
	総便益 B	B=11,417億円	B=502億円
	B/C	B/C=1.1	B/C=1.8
地域の 特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B=706億円	B=329億円
	救急医療改善効果	B=251億円	B=129億円
	余裕時間の短縮による効果	B=329億円	B=176億円
	CO2排出削減による効果	B=11億円	B=0.7億円
	大気汚染低減による効果	B=6.2億円	B=2.5億円
	騒音低減による効果	B=21億円	B=10億円
	夏期観光時期のアクセス向上効果	B=88億円	B=11億円

※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
 ※費用・便益については、基準年における現在価値後の値

- ・当該事業は令和3年度に事業化、令和5年度に工事着手。
- ・用地進捗率6%、事業進捗率14%(11%)。
- ・引き続き、早期開通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

期成会名称	会長	主な構成メンバー	要望内容
高規格道路旭川・紋別自動車道早期建設促進期成会 高規格道路旭川・紋別自動車道早期建設促進協議会	紋別市長 紋別商工会議所会頭	紋別市、旭川市、湧別町、興部町、遠軽町、滝上町、佐呂間町、西興部村、雄武町、愛別町、比布町及び上川町の首長並びに議長 紋別商工会議所、旭川商工会議所、遠軽商工会議所、湧別町商工会、滝上町商工会、比布商工会、愛別商工会、上川町商工会、佐呂間町商工会、西興部村商工会、雄武町商工会、興部町商工会及びえんがる商工会	近年の急激な人口減少や高齢化の進展、物流の問題における消費地や輸送拠点への効率的アクセス性の確保及び、農水産物の生産性及び品質の向上を図るためには、高規格道路旭川・紋別自動車道の全線開通が必要不可欠であり、国土強靱化を推進するためにも大変重要である。我が国の生産性を向上させ、国内投資拡大につながる高規格道路整備など幹線道路ネットワークの機能強化を図ることで日本全体の経済の活力を取り戻すため、旭川・紋別自動車道の早期整備を要望。
遠軽地区総合開発期成会	遠軽町長	遠軽町、佐呂間町及び湧別町の首長並びに議長	旭川・紋別自動車道は、オホーツク圏と道央圏を結ぶ高規格道路網の一部を構成しており、オホーツク圏域の産業、経済の発展に不可欠な道路であり、地域の発展に極めて大きな役割を担う道路として、整備促進を要望。
北海道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、雄武町及び西興部村の首長並びに議長	旭川・紋別自動車道は、上川地方の拠点都市旭川市と、重要港湾や空港を有する紋別市間の有機的結合を図り、北海道縦貫自動車道や遠軽北見道路との連結性確保により道北圏や道央圏とのアクセスを強化することによって、北海道の一体的発展を図る上で極めて大きな機能を担うものとして、整備促進を要望。
オホーツク圏活性化期成会	北見市長	北見市、網走市、紋別市、興部町、佐呂間町、津別町、遠軽町、西興部町、小清水町、美幌町、置戸町、湧別町、斜里町、清里町、訓子府町、滝上町、雄武町及び大空町の首長並びに議長	広大な面積を有し都市間距離も長いオホーツク管内では、今後も継続して発展を目指し、世界水準の観光ルートの形成を目標とし、地域が一体となって様々な取組を進めており、周遊観光を促進するためにも、道東の空の玄関口である女満別空港と観光拠点間を有機的に結ぶ高規格道路の整備が必要不可欠である。また、西紋別地域は平成元年の鉄路廃止以降、道路が社会経済活動を支える重要な施設となっており、医療事情では北見・旭川など高次医療機関に依存している状況であり、救急搬送を確実なものにするためにも、道路の重要性は一層高まっていることから、遠軽上湧別道路の整備促進を要望。

4.関係する地方公共団体等の意見

期成会名称	会長	主な構成メンバー	要望内容
東北海道商工会議所連絡協議会	帯広商工会議所会頭	釧路商工会議所、帯広商工会議所、北見商工会議所、網走商工会議所、根室商工会議所、紋別商工会議所、遠軽商工会議所、美幌商工会議所及び留辺蘂商工会議所	広大な東北海道では、主要都市や生産集積地を有機的に結ぶ道路網の整備が重要な課題であり、北海道横断自動車道、旭川・紋別自動車道及び帯広・広尾自動車道と連携した地域集積圏の拡大や、広域物流拠点である重要港湾、広域交通拠点としての空港などと連結する広域交通ネットワークを形成するため、高規格道路の整備促進を要望。

○北海道からの意見

北海道知事からの意見

「旭川・紋別自動車道（一般国道450号）遠軽上湧別道路」事業を「継続」とした「対応方針（原案）」案について、異議はありません。

当該事業は、農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、オホーツク地域の周遊観光等の振興、安全で確実な交通の確保、救急搬送時間の短縮などに寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。

なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、徹底したコスト縮減を図り、効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。

5.対応方針(案)

- ・遠軽上湧別道路は、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強化を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等に寄与する事業と考えられます。
- ・事業の必要性、重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、事業の継続を原案としてお諮りいたします。
- ・引き続き、コスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費及び事業期間の管理に努めていきます。

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 【遠軽上湧別道路】B/C=1.5	B/C=1.8 【遠軽上湧別道路】B/C=1.8
地域の特殊性を 考慮した便益の検討	救急医療改善効果	B=251億円(※)	B=129億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=329億円(※)	B=176億円(※)
	CO2排出削減による効果	B=11億円(※)	B=0.7億円(※)
	大気汚染低減による効果	B=6.2億円(※)	B=2.5億円(※)
	騒音低減による効果	B=21億円(※)	B=10億円(※)
	夏期観光時期のアクセス向上効果	B=88億円(※)	B=11億円(※)
事業の整備効果	活力	農産品物流ルート の安全性・速達性向上	・遠軽市街地を回避する安全性の高い物流ルートが確保され、速達性向上が期待
		水産品の流通利便性向上	・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向上が期待
		周遊観光の活性化	・遠紋地域と網走・知床を連絡する観光ルートとして主要観光地へのアクセス性が向上し、オホーツク圏の広域観光の活性化が期待
	暮らし	救急搬送の 速達性・安定性向上	・救急搬送時の速達性向上や走行安定性向上による患者への負担軽減が期待
		異常気象時の 確実性・信頼性向上	・耐災害性が強化され、基幹道路の確実性・信頼性の向上が期待
	環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量、22,723(t-CO2/年)の削減が期待
事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・令和7年3月末時点で、用地進捗率6%、事業進捗率14%	

※は開通後50年間の便益額として試算した参考値