

(再評価)

あさひかわ とかち
旭川十勝道路
(一般国道237号)
ふ ら の きた
富良野北道路

再評価原案準備書説明資料

令和7年度
北海道開発局

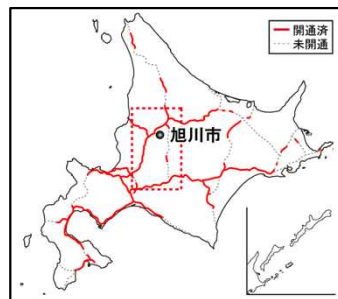
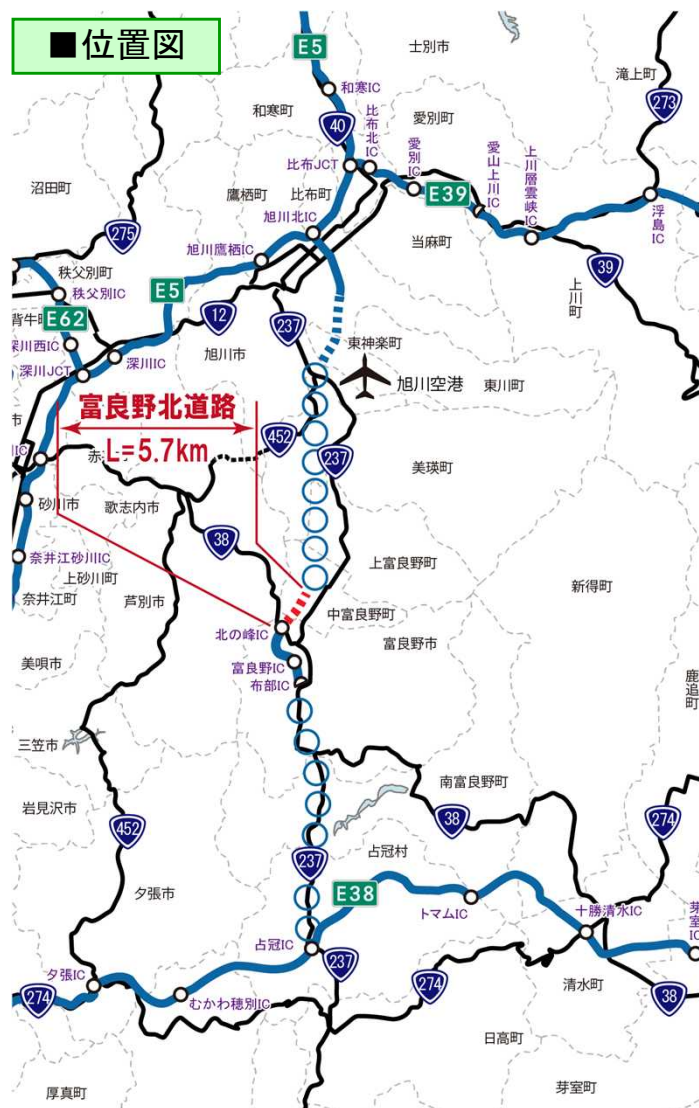
目 次

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	.....	27
4.関係する地方公共団体等の意見	.....	28
5.対応方針(案)	.....	29

1.事業の概要

(1)事業の目的

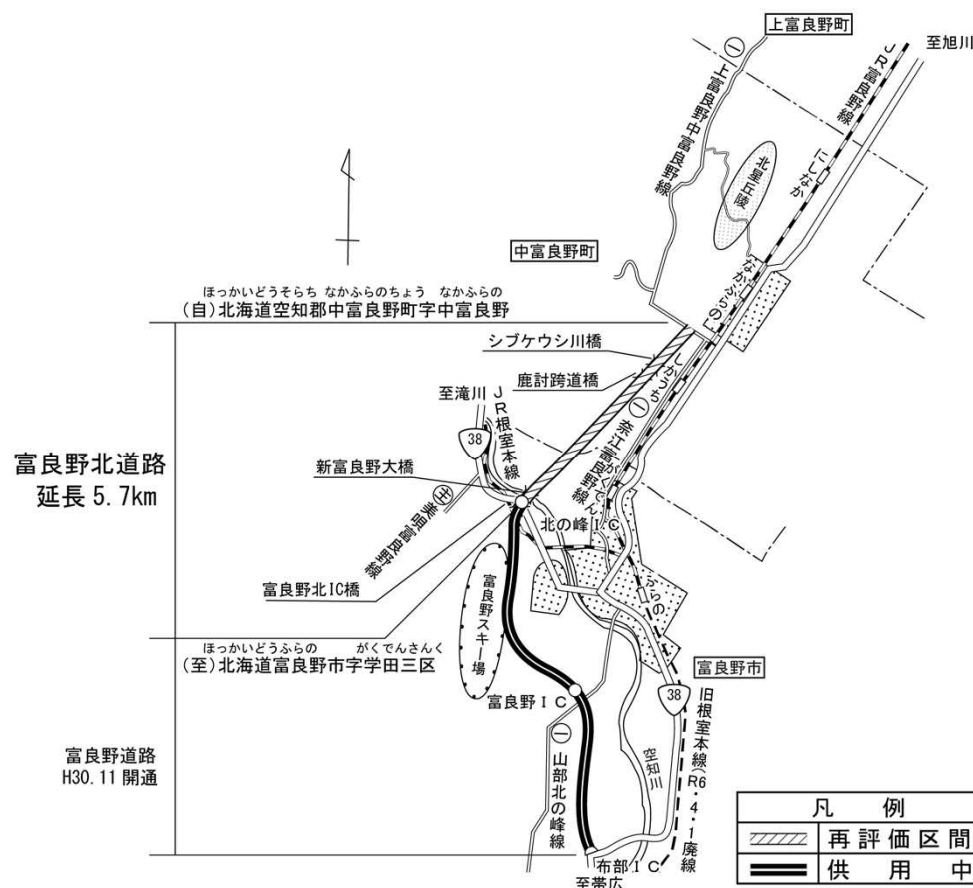
- ・旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を經由して占冠村に至る高規格道路。
- ・富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長5.7kmの事業。



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



凡 例	
	再評価区間
	供 用 中

1.事業の概要

(2)計画の概要

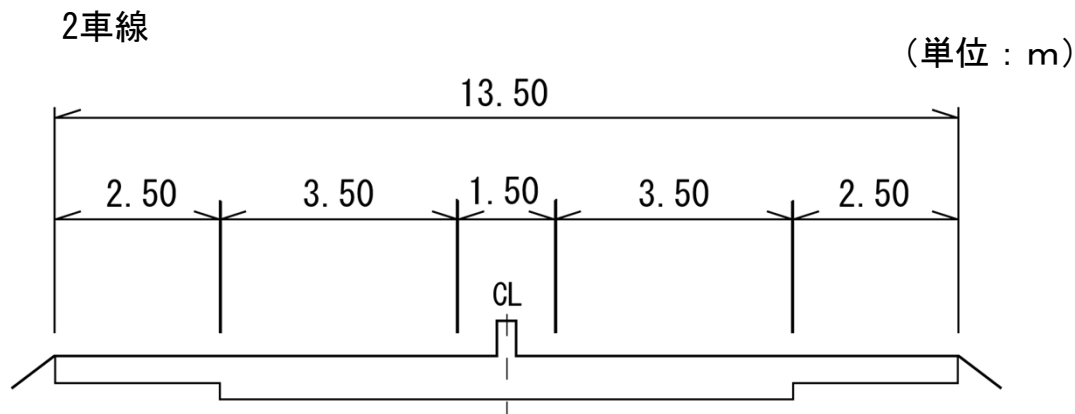
- ①起点 ……ほっかいどう そらち なかふらのちょう なかふらの北海道空知郡中富良野町字中富良野
- 終点 ……ほっかいどう ふらの がくでんさんく北海道富良野市字学田三区
- ②計画延長……5.7km
- ③幅員 ……13.5m
- ④構造規格……1種3級
- ⑤設計速度……80km/h
- ⑥車線 ……2車線
- ⑦事業主体……北海道開発局

(3)経緯

平成20年度	事業化
平成22年度	用地補償着手
	工事着手
平成24年度	事業再評価
平成27年度	事業再評価
平成30年度	事業再評価
令和 3年度	事業再評価
令和 7年度	事業進捗率75%

※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)

■横断面図



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

- ・平成21年10月 占冠IC～トマムIC開通
- ・平成23年10月 夕張IC～占冠IC開通
- ・令和 2年 3月 占冠IC～トマムIC間4車線化事業化
- ・令和 4年 3月 トマムIC～十勝清水IC間4車線化事業化
- ・令和 6年 3月 追分町IC～夕張IC間4車線化事業化

旭川十勝道路

- ・平成30年11月 北の峰IC～布部IC開通
- ・令和 4年 3月 旭川十勝道路 旭川東神楽道路部分開通

[その他]

- ・平成30年 5月 道の駅『びえい「白金ビルケ」』オープン
- ・平成30年11月 旭川空港国際ターミナル開業
- ・令和元年 5月 庭園間交流連携促進計画「北海道ガーデン街道」登録
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和 4年 1月 十勝岳ジオパーク(美瑛・上富良野エリア)認定
- ・令和 5年 4月 富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定

令和4年3月
旭川十勝道路
旭川東神楽道路
部分開通



写真:旭川開発建設部

平成30年11月
旭川空港国際ターミナル開業
令和2年1月
北海道内7空港民間運営開始

平成30年5月
道の駅『びえい「白金ビルケ」』開業



写真:旭川開発建設部

令和元年5月
庭園間交流連携促進計画
「北海道ガーデン街道」登録



凡 例	
	一般広域道路
	高規格道路

平成30年11月
旭川十勝道路
北の峰IC～布部IC開通



写真:旭川開発建設部

北海道横断自動車道
平成21年10月 占冠IC～トマムIC開通
平成23年10月 夕張IC～占冠IC開通
令和 2年 3月 占冠IC～トマムIC間4車線化事業化
令和 4年 3月 トマムIC～十勝清水IC間4車線化事業化
令和 6年 3月 追分町IC～夕張IC間4車線化事業化



写真:NEXCO東日本北海道支社

- :富良野・美瑛観光圏整備実施計画
- :十勝岳ジオパーク 美瑛上富良野エリア
- :シーニックバイウェイ北海道 大雪・富良野ルート

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果

○交通混雑の緩和

- ・開通済の富良野道路と一体的に機能することで、物流などの通過交通と生活交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。

○主要な観光地への利便性向上

- ・観光シーズンに集中する富良野市街地の交通が分散され、主要観光地へのアクセスや周遊観光の利便性向上が期待される。

○道路交通の安全性向上

- ・物流などの広域交通と生活交通が分散されることで、市街地における事故の発生リスクが低減され、道路交通の安全性向上が期待される。

○農産品の流通利便性向上

- ・観光シーズン等における農産品の輸送において、交通量の多い市街地を回避できるようになり、輸送の定時性および速達性の向上が期待される。

○災害時の緊急輸送ルート強化

- ・災害時の避難及び救援等に必要な緊急輸送ルートが強化される。

○救急搬送の速達性・安定性向上

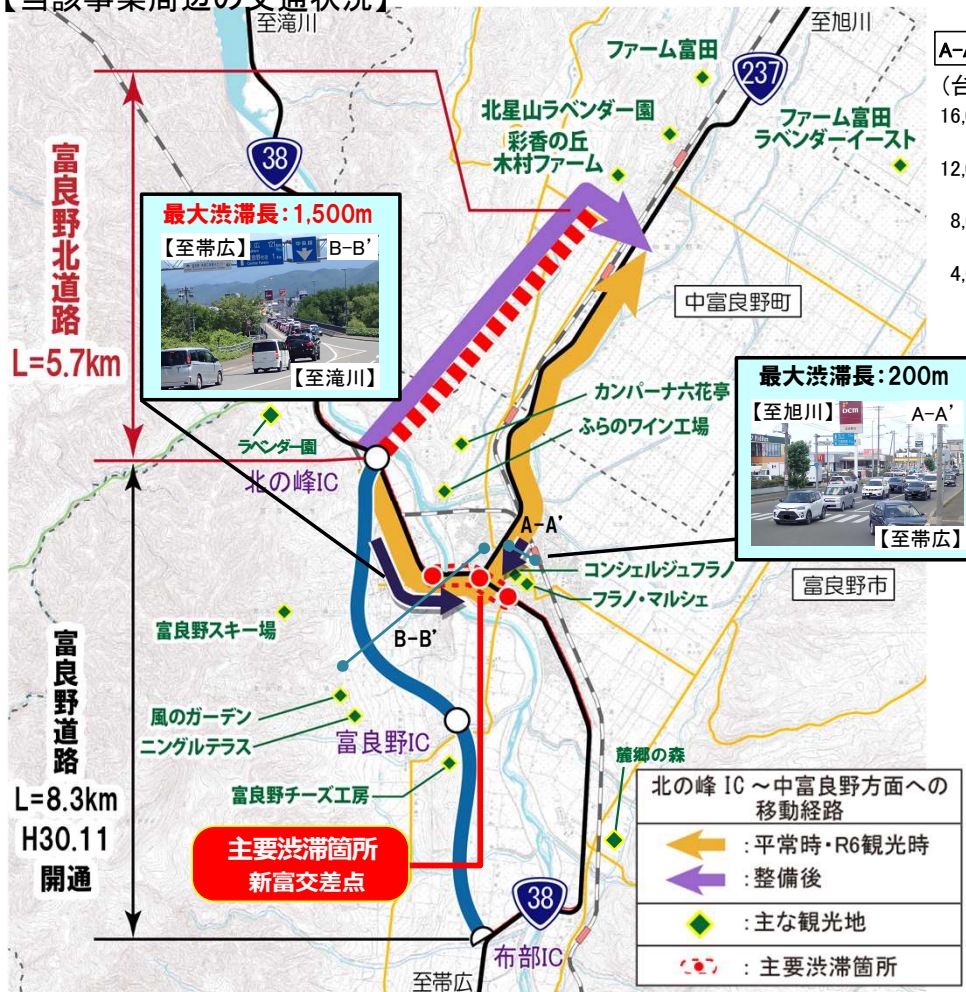
- ・搬送時間の短縮や、揺れなどによる患者の負担軽減が図られ、速達性・安定性向上が期待される。

2.事業の必要性等

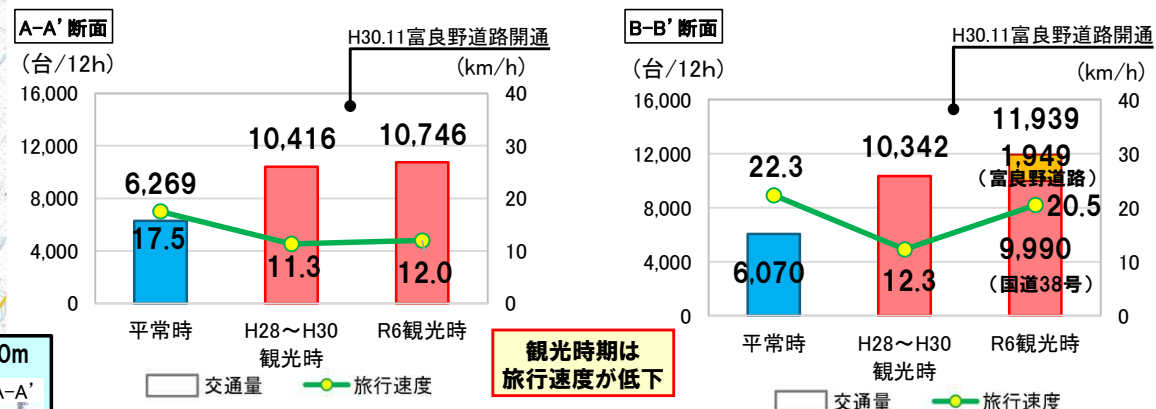
(2)事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- ・富良野市街地は、札幌・滝川・旭川・帯広の各方面から国道38号と国道237号が交差する交通の要衝。
- ・観光シーズンには、主要渋滞箇所の新富交差点を中心に最大1.5kmの交通渋滞が発生するなど、交通環境の悪化が課題。
- ・当該道路の整備により、開通済の富良野道路と一体的に機能することで、物流などの通過交通と生活交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待。

【当該事業周辺の交通状況】

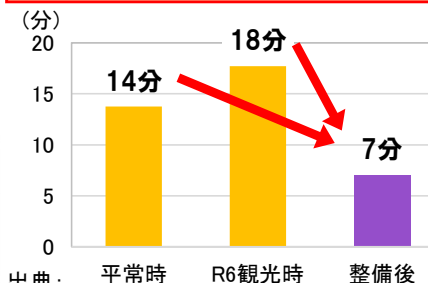


【並行現道区間の通過交通量・旅行速度の比較(平常時・観光時期)】



【富良野市街地通過時間の短縮】

主要渋滞箇所の回避により平常時7分、観光時11分短縮



出典：(平常時) 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
(観光時) 旭川開発建設部(R6実測値)

※富良野北道路の旅行速度は80km/hで算出

※北の峰IC⇒中富良野方向で算出

■地域の声(R7.5 バス会社職員)

- ・夏期観光期には、道路交通混雑により路線バスの殆どの系統で運行遅延が発生し、運行サービス水準低下による乗車率の低下や運転手の拘束時間の増加による配車への影響等が生じています。また、観光周遊バスにおいては、コース設定(立ち寄り箇所数、滞在時間等)に制約が生じています。
- ・当該道路整備により、市街地を通過する物流交通等が転換し、富良野市街地～中富良野間の混雑が緩和することで、路線バスや観光周遊バス運行の定時性が確保され、利用客の利便性向上に伴うバス利用者数増、バス運行の効率化に伴う乗務員の負担軽減が図られるため、早期整備を期待しています。

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(主要な観光地への利便性向上)

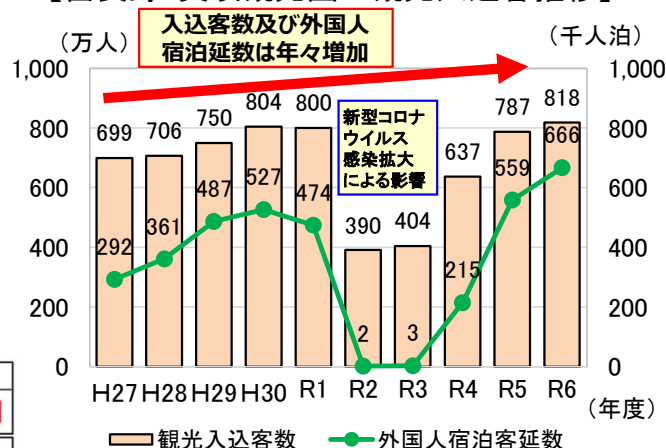
- ・富良野・美瑛観光圏は、年間約820万人が訪れる観光地域であり、平成30年以降には8件の宿泊施設が新たに開業するなど、地域への投資も進んでおり、富良野市では観光消費額も増加。
- ・一方で、花畑観光の最盛期である7月～8月には観光客が多く、訪日外客も年々増加しているため、観光地周辺では交通混雑が発生するなど、周遊観光における移動の速達性や定時性の低下が課題。
- ・当該道路の整備により、観光シーズンに集中する富良野市街地の交通が分散され、主要観光地へのアクセスや周遊観光の利便性向上が期待。

【富良野・美瑛観光圏の観光入込客数及び主要観光地】



出典: 北海道観光入込客数調査

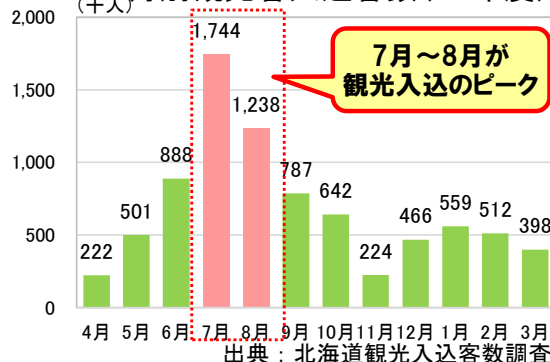
【富良野・美瑛観光圏の観光入込客推移】



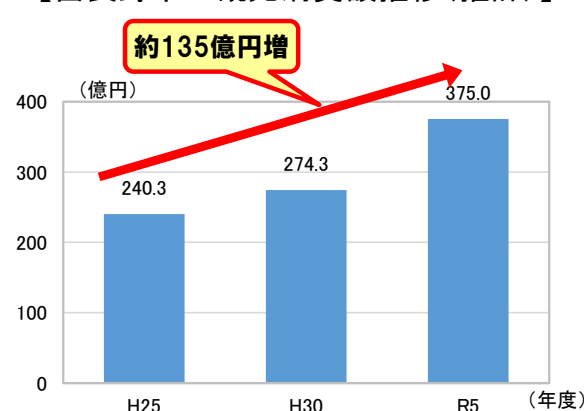
※富良野・美瑛観光圏: 富良野市、美瑛町、上富良野町、中富良野町、南富良野町、占冠村

出典: 北海道観光入込客数調査

【富良野・美瑛観光圏の月別観光客入込客数(R6年度)】



【富良野市の観光消費額推移(推計)】



出典: 富良野市

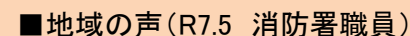
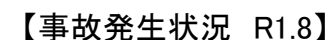
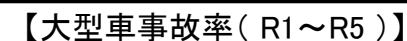
(富良野市観光経済調査報告書 R5年度)

■地域の声(R7.5 市役所職員)

- ・当該道路整備により、交通が分散され富良野市街地や観光地周辺の渋滞が解消されれば、富良野・美瑛観光圏でのスムーズな移動が可能となり、より多くの観光地を周遊することができ、来訪者の旅行満足度向上が期待されます。
- ・また、旭川空港からのアクセス向上により、夏の富良野・美瑛観光圏への周遊観光がしやすくなるとともに、増加しているインバウンドの来訪がさらに増えることが期待できることから、早期整備を期待します。

(2)事業の整備効果(道路交通の安全性向上)

- 【並行現道区間における死傷事故発生状況(R1～R5)】



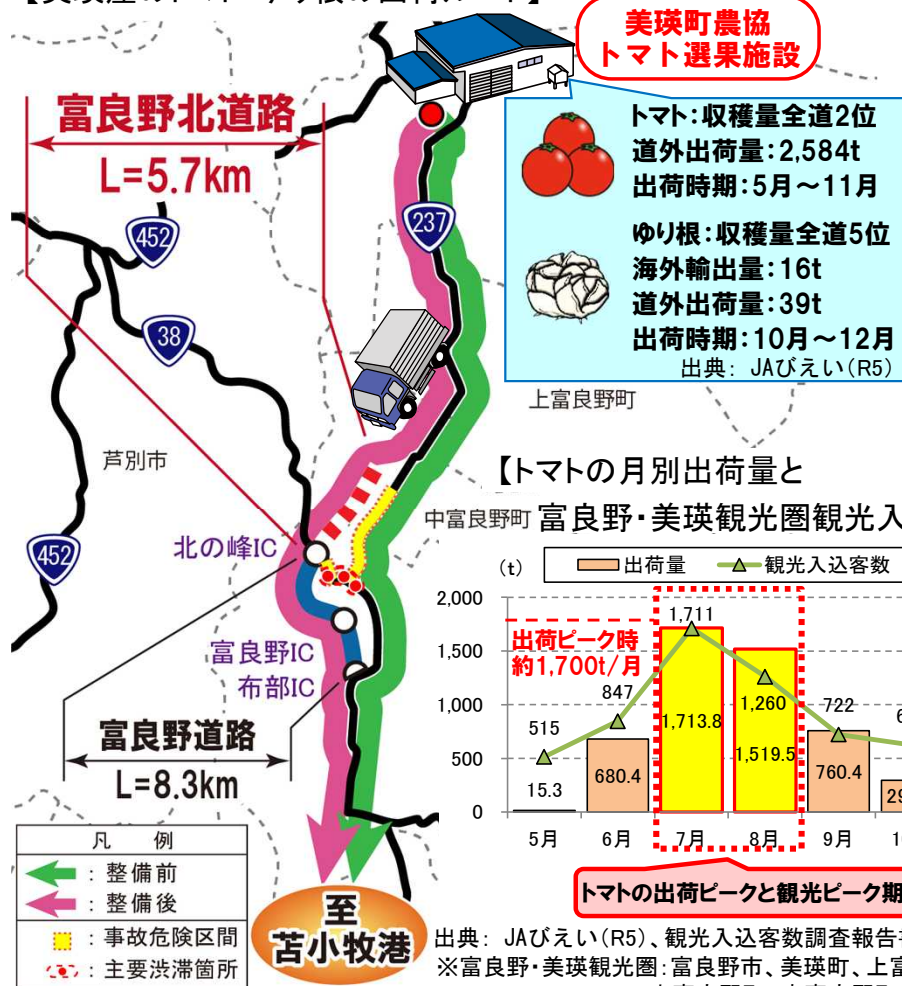
- C

2.事業の必要性等

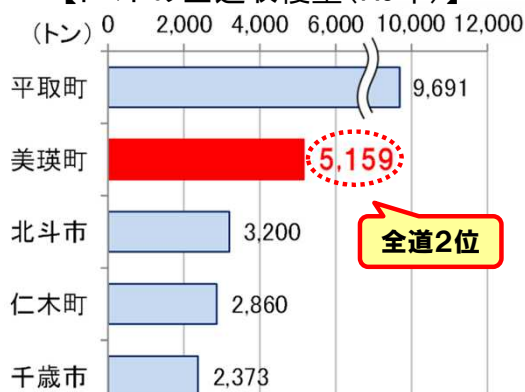
(2)事業の整備効果(農産品の流通利便性向上)

- ・美瑛産のトマトは、全道で第2位の収穫量を誇り、その約5割が苫小牧港を經由して道外に出荷。ゆり根は全道で第5位の収穫量を誇り、約3割が苫小牧港を經由して海外へ輸出されている状況。
- ・特にトマトの出荷は7・8月にピークを迎えるが、富良野・美瑛観光圏の観光シーズンと重なるため、富良野市街地の交通混雑の影響を受けやすく、輸送の定時性や速達性の低下が課題。
- ・当該道路の整備により、観光シーズン等における農産品の輸送において、交通量の多い市街地を回避できるようになり、輸送の定時性および速達性の向上が期待。

【美瑛産のトマト・ゆり根の出荷ルート】

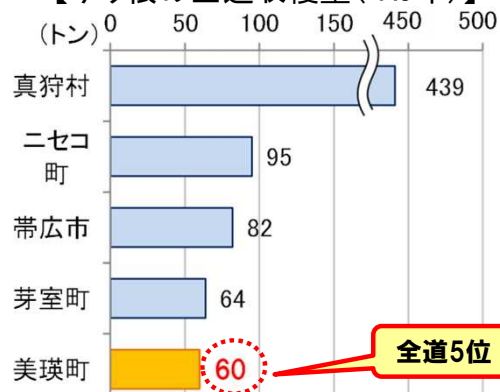


【トマトの全道収穫量(R5年)】



出典: 北海道野菜地図 (R7.3版)
発行: 北海道農業協同組合中央会、ホクレン農業協同組合連合会

【ゆり根の全道収穫量(R5年)】



出典: 北海道野菜地図 (R7.3版)
発行: 北海道農業協同組合中央会、ホクレン農業協同組合連合会

■地域の声(R7.6 農協職員)

- ・富良野道路と一体となった富良野北道路が整備され、富良野市街地等の交通混雑を回避することが出来れば、苫小牧港や出荷先への輸送の定時性向上が図られます。
- ・市場や消費者への円滑な輸送の確保は、市場に対する確実・安定的な供給による取引価格の安定につながることから、当該道路を含む旭川十勝道路の早期整備に期待します。

■地域の声(R7.5 輸送会社職員)

- ・観光シーズンは観光車両の増加による交通混雑が発生しており、農産物輸送の定時性の確保に苦労しています。
- ・当該道路の整備により、苫小牧港方面等の輸送において、混雑の発生する富良野市街地等を回避する輸送ルートが形成されます。輸送の定時性の確保及び輸送時の安定性向上による荷崩れ等の抑止が図られる富良野北道路の早期整備に期待します。

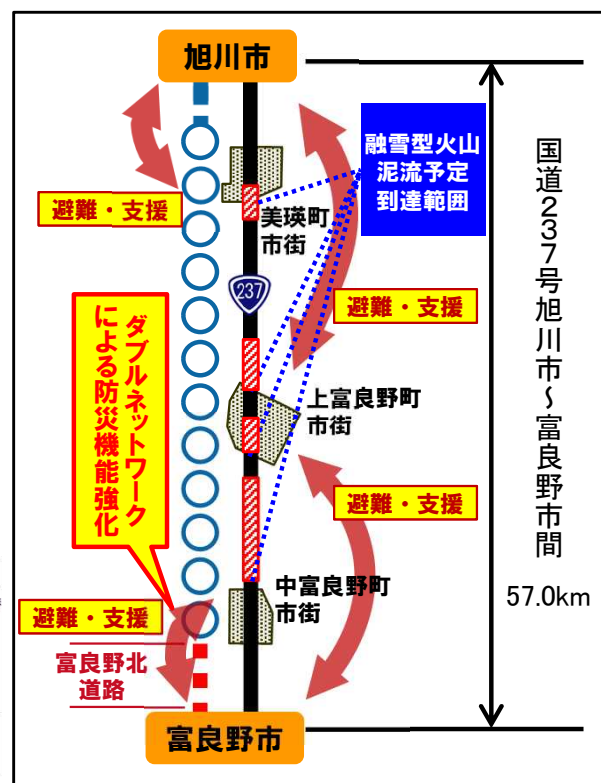
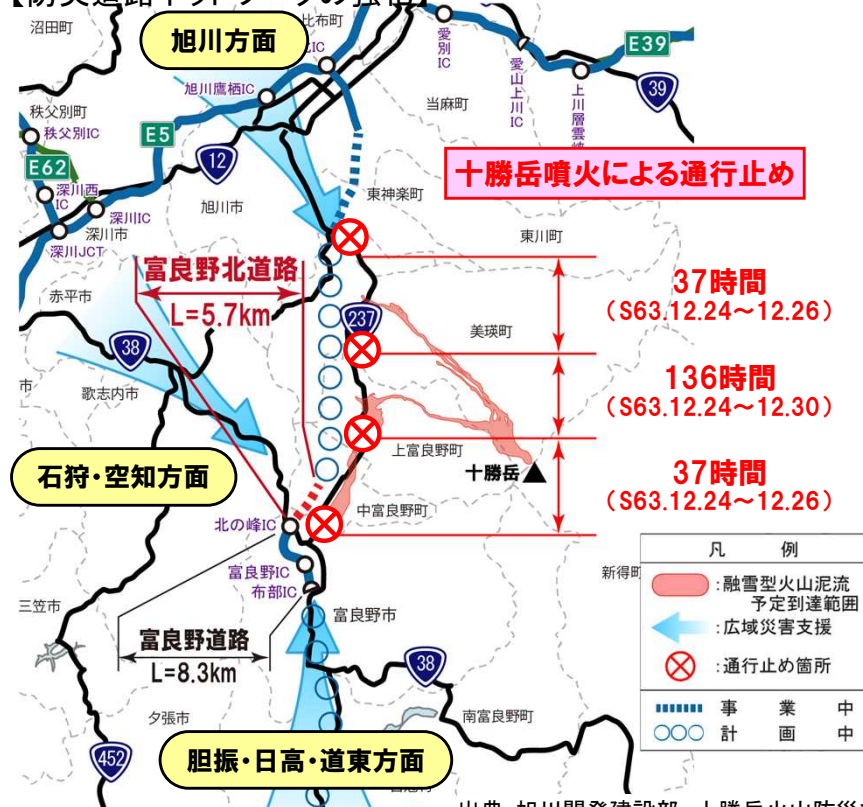
出典: JAびえい(R5)、観光入込客数調査報告書(R5年度)
※富良野・美瑛観光圏: 富良野市、美瑛町、上富良野町、中富良野町、南富良野町、占冠村

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(災害時の緊急輸送ルートの強化)

- ・十勝岳は約30年～40年周期で噴火を繰り返しており、第1次緊急輸送道路である国道237号は、噴火時の融雪型火山泥流予定到達範囲を通過しているため、積雪期には被災リスクが懸念されている状況。
- ・昭和63年12月の噴火では、国道237号で最大136時間の通行止めが発生したことから、地域からの避難及び救援活動に必要な代替ルートの確保が求められている。
- ・当該道路の整備により、災害時の避難及び救援等に必要な緊急輸送ルートが強化される。

【防災道路ネットワークの強化】



【十勝岳の主な噴火災害と噴火周期】

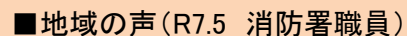
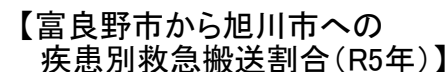
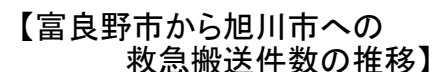


■地域の声(R7.5 市役所職員)

- ・十勝岳が噴火した場合、富良野市は、救援物資の輸送、怪我人等の受入、人材派遣などの拠点としての役割が大きいと思います。国道237号が泥流などで通行止めになると、被災地への支援拠点としての機能が低下し、地域社会に大きな影響を及ぼすと思います。
- ・当該道路の整備により、融雪型火山泥流の到達予定範囲外の道路網が強化され、災害により被災した地域からの迅速な救急搬送や被災先への救援物資等の輸送の確実性が向上することから早期整備を期待します。

(2) 事業の整備効果(救急搬送の速達性・安定性向上)

- 【当該道路周辺における救急搬送状況（R5年）】



- 12

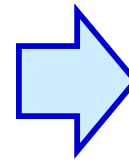
2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(CO₂排出量の削減)

- ・CO₂排出量は、整備なしでは、7, 397, 821(t-CO₂ /年)
- ・当該道路の整備により、7, 390, 208(t-CO₂ /年)となり、整備されない場合に比べ、7, 613(t-CO₂ /年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

CO₂削減量
7, 613t-CO₂/年



森林換算
約718ha
(札幌ドーム約131個分に相当)

※対象地域:北海道全域

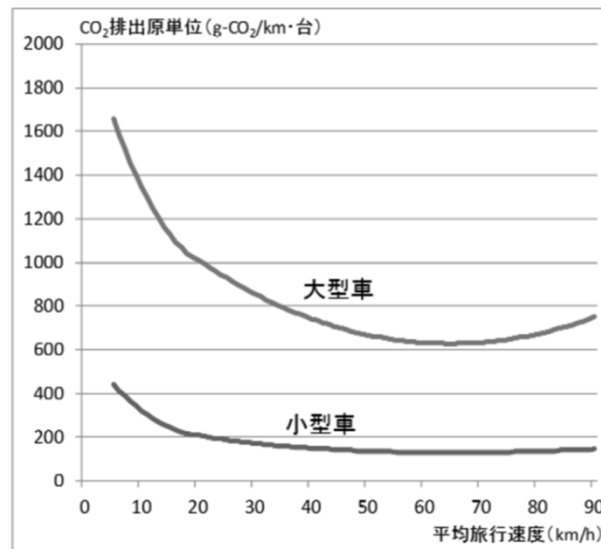
※令和22年度将来交通量推計を基に算出

※森林のCO₂吸収量は10.6t-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・ガイドンス(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



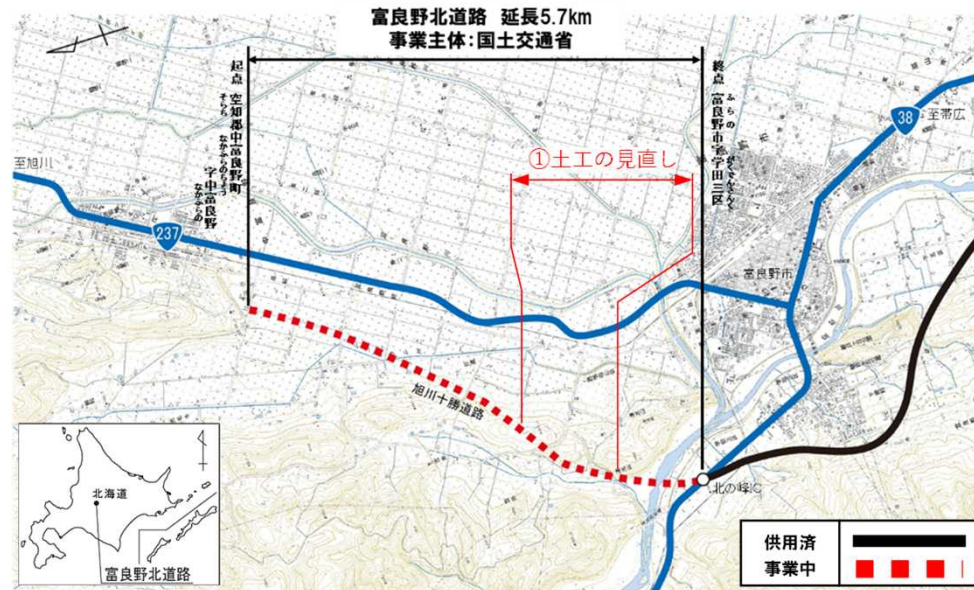
出典:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671 (2012)

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

①土工の見直し (約9.3億円増)

- ・当初、ボーリング調査より軟岩が確認されたことから、リッパ掘削による切土を計画。
- ・工事着手後、転石が確認されたことから、転石破碎を追加。

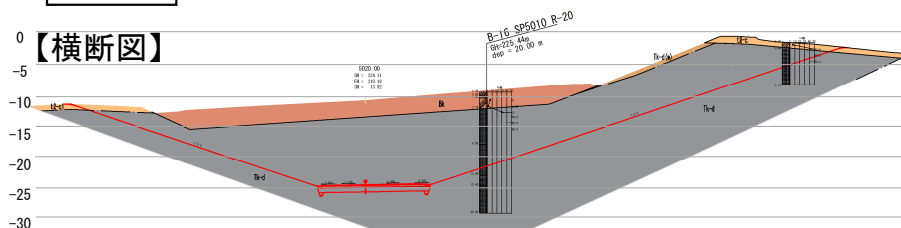


■転石発生状況

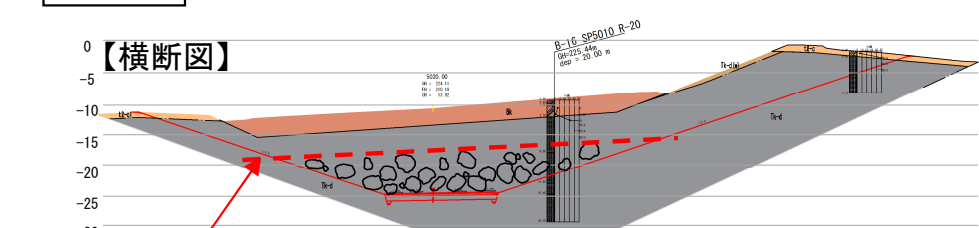


時代	地層名	記号	色調	土質・地質
第四紀	完新世	盛土・耕作土	Bk	砂質土
	完新世～更新世	崖錐堆積物	tl-c	粘性土
新第三紀	鮮新世	十勝火砕流堆積物	Tk-d (w)	風化溶結凝灰岩
			Tk-d	溶結凝灰岩

当初



変更後



転石発生想定ライン

2.事業の必要性等

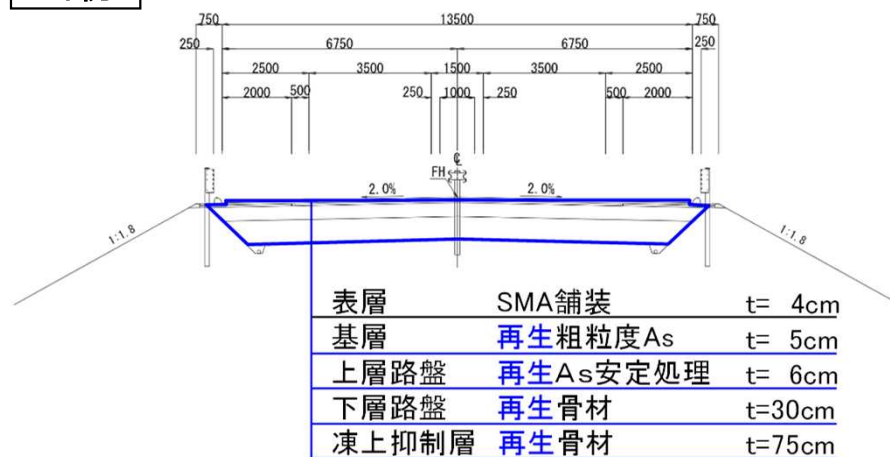
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

②舗装工の見直し(約1.0億円増)

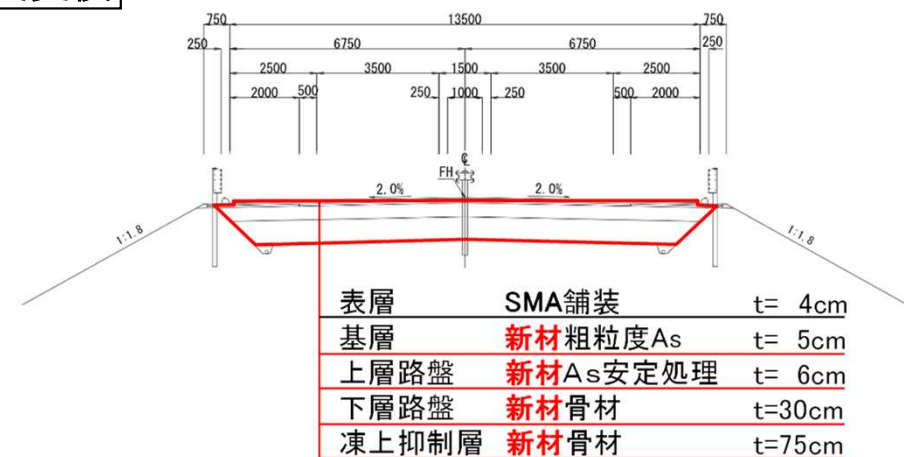
- ・当初、再生アスファルト合材及び再生骨材で計画。
- ・近傍供給地区において、再生材の在庫不足が確認され、今後の供給目途も立たないことが判明したことから、新材に見直し。



当初

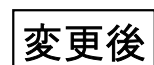
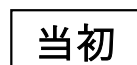


変更後



(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・当初、地質調査による粘性土試料を用いて、室内配合試験により、セメント材料及び配合量を設定。
- ・現場着手後、地盤改良施工機械による現地配合試験および一軸圧縮試験結果により、セメント材料及び配合量を変更。



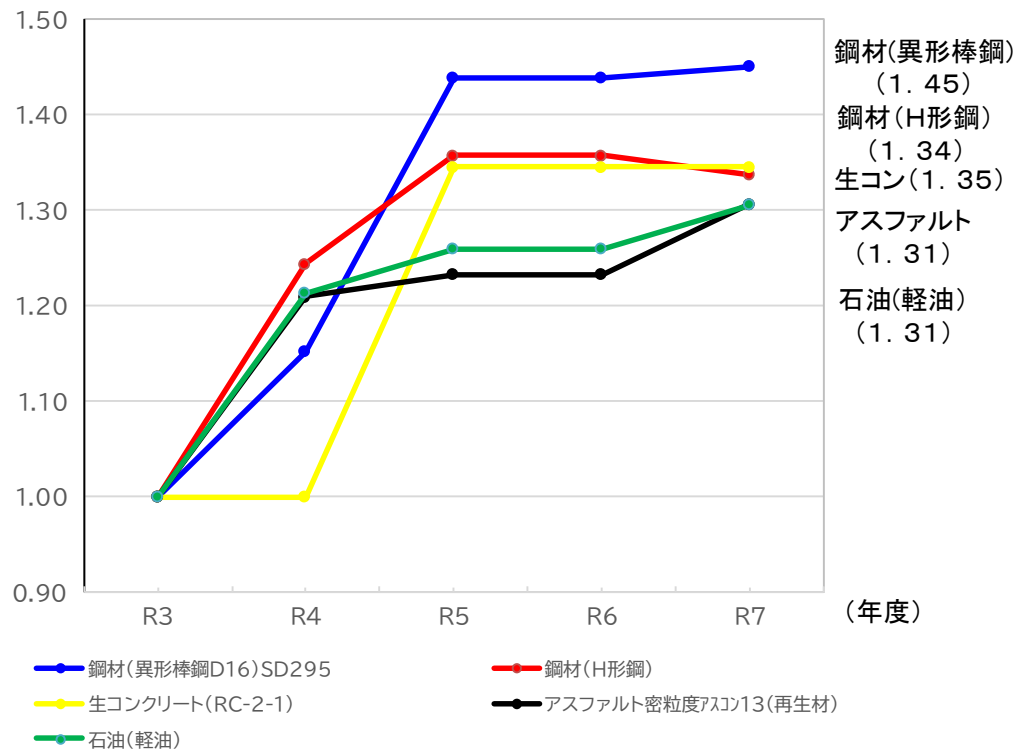
2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

④資機材・労務単価の変動(約24.8億円増)

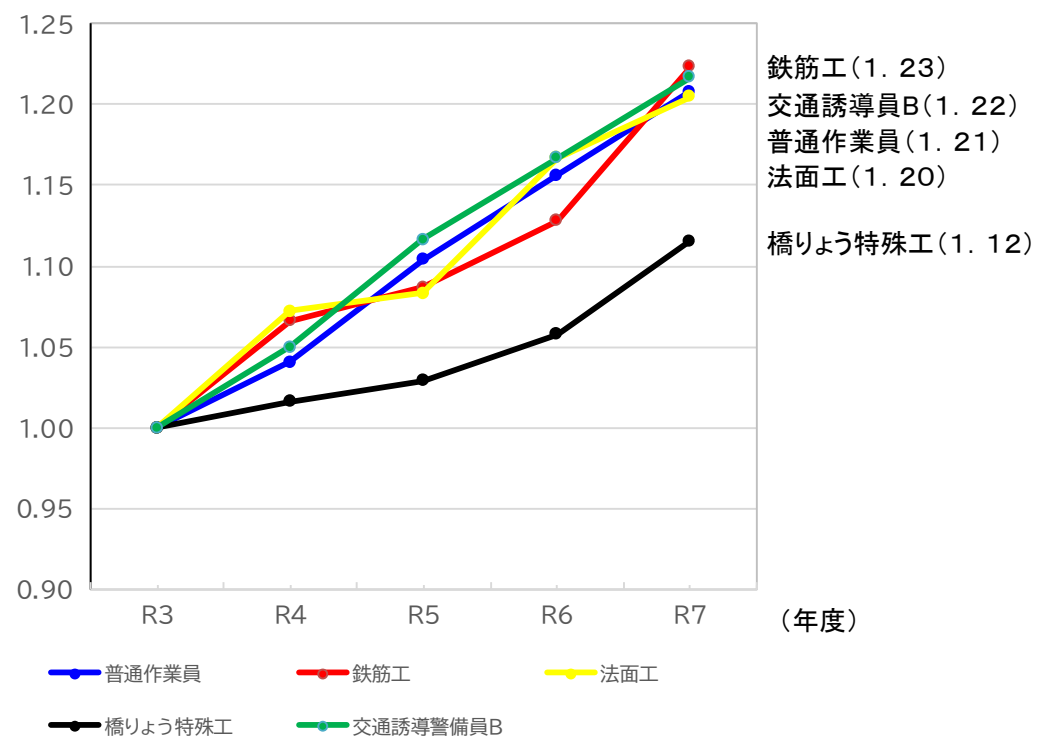
・前回評価(令和3年度)後の資機材・労務単価の変動に伴い、事業費を増額。

主要建設資材単価伸び率
(令和3年度基準)



※鋼材、石油:旭川管内単価
生コン、アスファルト:富良野・中富良野地区単価

労務単価伸び率
(令和3年度基準)



※北海道内単価

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コスト削減（標識工の見直し）（約0.1億円減）

- ・当初、標準的な片持ち式により計画。
- ・視認性などを確認した上で支障の無い標識について、片持ち式から路側式へ構造を見直し。

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)

⑤コスト削減（標識工の見直し）（約0.1億円減）

- ・IC出口付近の分岐点標識は、標準的な内部照明式により計画。
- ・令和5年道路設計要領の改訂に伴い、反射式へ見直し。

当初



内部照明式
(標識板の内側に光源が内蔵)

変更後



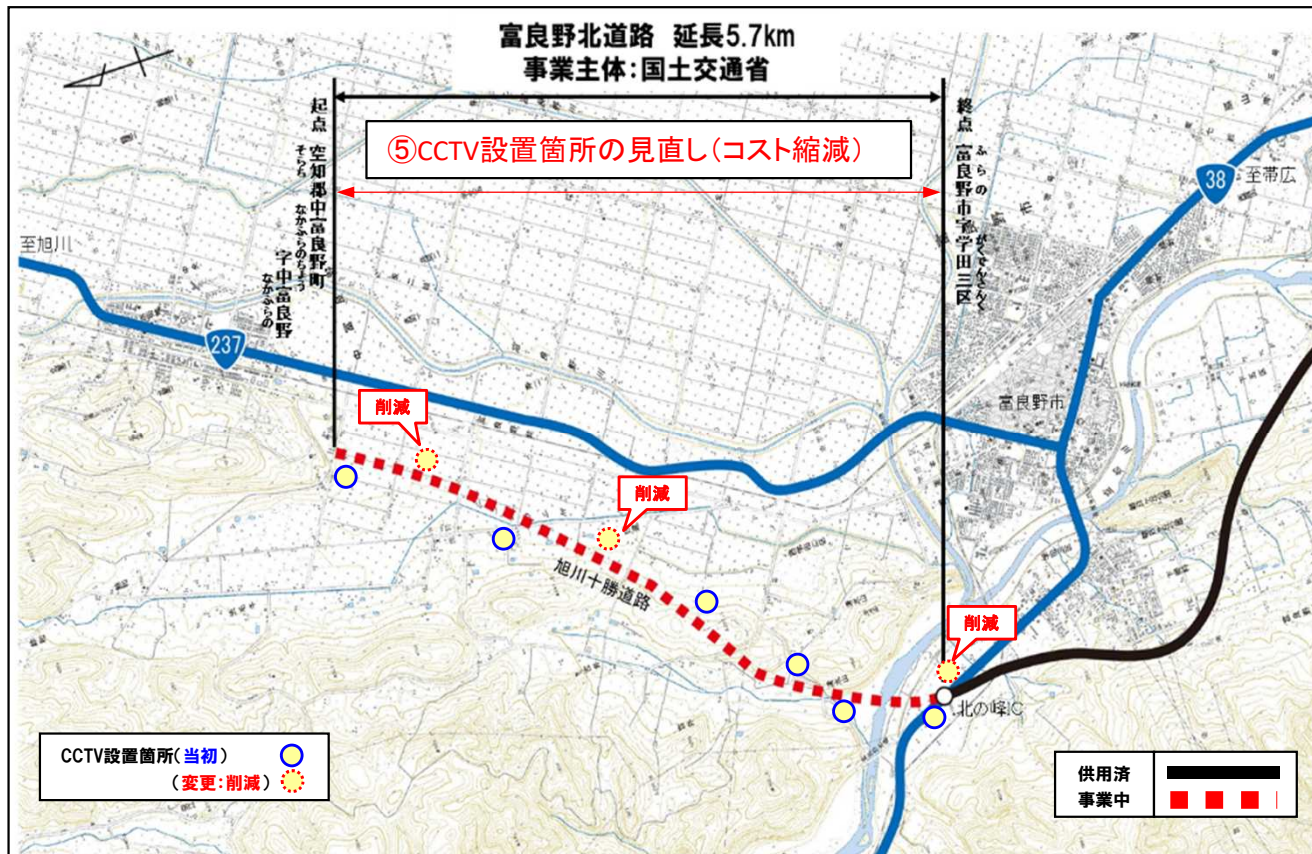
反射式
(自動車のヘッドライトにより視認が可能)

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（CCTV設置箇所の見直し）（約0.5億円減）

- ・全線監視を目的としCCTV配置を計画。異常気象時の路面監視、夜間の視認性等を確保するため、CCTV1台につき照明4基を計画。
- ・CCTVのカメラ性能(遠方監視能力)向上を確認し、設置箇所を見直し。併せて、異常気象時の路面監視、夜間の視認性等が確保できることを確認し、前後の照明設備設置数CCTV1台につき照明2基に見直し。



CCTV設置状況

2.事業の必要性等

○一体評価対象区間の考え方



評価区間 ※着色		旭川東神楽道路 北工区 L=8.6km	旭川東神楽道路 南工区 L=10.1km	東神楽～中富良野	富良野北道路 L=5.7km	富良野道路 L=8.3km	布部IC～占冠IC
	R3年度 再評価 富良野北道路	-	-	-	事業中	-	-
	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 富良野北道路	供用済 (H13)	事業中	調査中	事業中	供用済 (H30.11)	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
1,110億円 (富良野北道路:286億円)	5,500~19,400	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)
	2,606億円	205億円	56億円	2,867億円	[4%]	1.3	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	1.6	5.7%
	2,004億円	80億円	44億円	2,128億円	[1%](参考)	1.9	

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	5,500~19,400	±10%	1.2~1.5
事業費	1,040億円	±10%	1.3~1.4
事業期間	55年	±20%	1.3~1.4

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、R05以降の社会的割引率の設定値である。(R04以前は何れも4%)

注5)評価対象区間を富良野北道路として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】0.9

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
1,110億円 (富良野北道路:286億円)	5,800~14,900	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)
	324億円	41億円	17億円	383億円	[4%]	3.3	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	4.1	17.1%
	87億円	23億円	6.1億円	116億円	[1%](参考)	4.5	

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	5,800~14,900	±10%	2.9~3.7
事業費	98億円	±10%	3.1~3.6
事業期間	6年	±20%	3.2~3.4

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、R05以降の社会的割引率の設定値である。(R04以前は何れも4%)

注5)評価対象区間を富良野北道路として算出した費用便益比(B/C)【残事業】4.6

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)

	R3再評価時点	R7再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=5.7km	L=32.7km	・一体評価への見直しに伴い延長が変化
計画交通量	6,700台/日	5,500台/日 ~19,400台/日	・将来交通需要推計の見直し 令和3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 ※一体評価への見直しに伴い交通量が変化
総事業費	約251億円	約1,110億円	・土工の見直しによる増 ・舗装工の見直しによる増 ・地盤改良工の見直しによる増 ・資機材及び労務単価の変動による増 等 ※一体評価への見直しに伴い総事業費が増加
総費用 C	約276億円 (基準年R3)	約2,128億円 (基準年R7)	・総事業費の変更による増 ・基準年の変更による増 ※一体評価への見直しに伴い総費用が増加
総便益 B	約280億円 (基準年R3)	約2,867億円 (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) ・事業期間の延伸による減 ※一体評価への見直しに伴い総便益が増加
費用対効果 B/C	1.01	1.3	

※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)】

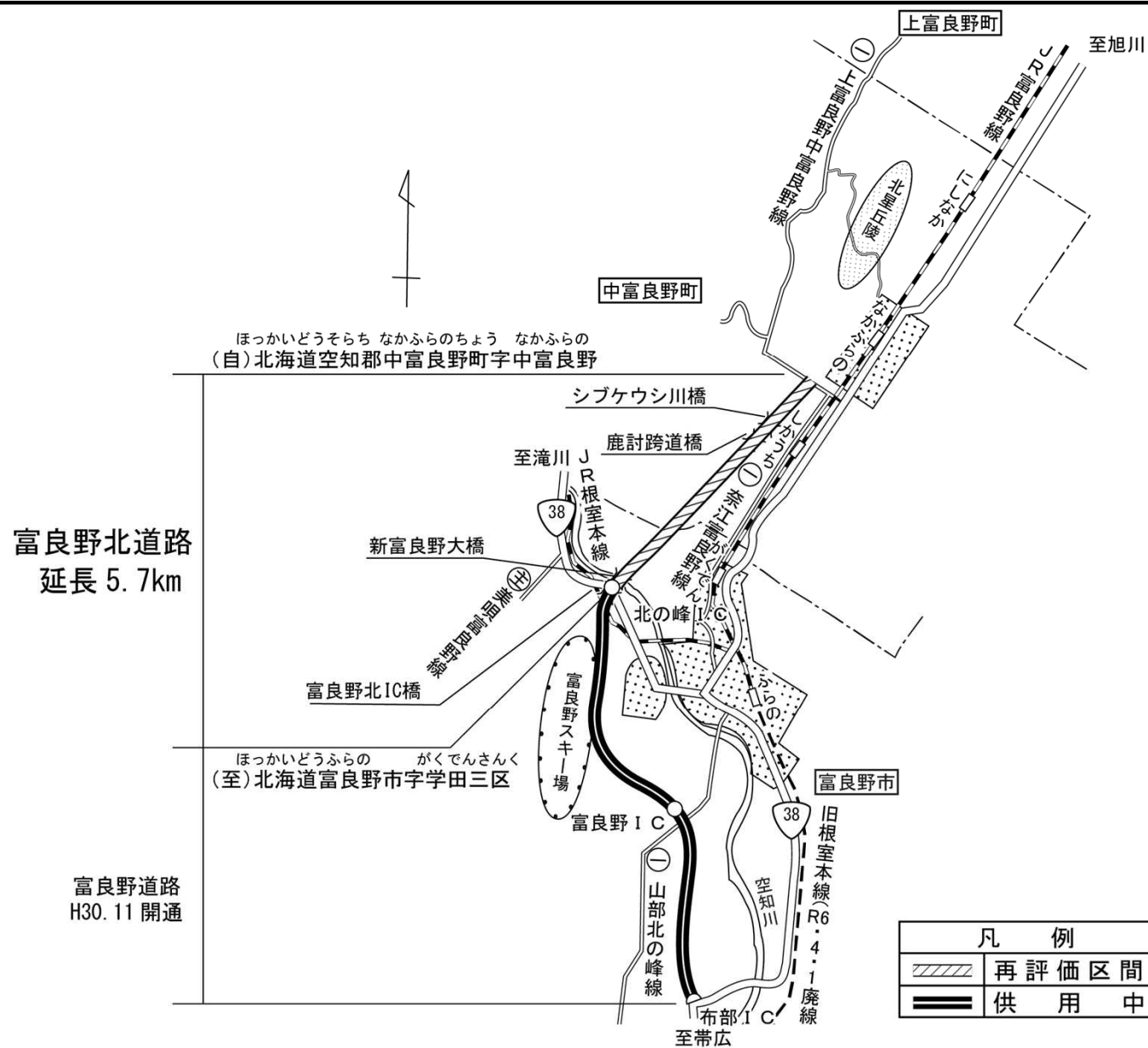
項目	細目	金額	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	総費用 C	C=2,128億円	C=116億円
	総便益 B	B=2,867億円	B=383億円
	B/C	B/C=1.3	B/C=3.3
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B= 777億円	B=293億円
	救急医療改善効果	B= 246億円	B=179億円
	余裕時間の短縮による効果	B= 490億円	B= 90億円
	CO2排出削減による効果	B= 3.6億円	B=1.0億円
	大気汚染低減による効果	B= 5.7億円	B=2.1億円
	騒音低減による効果	B= 19億円	B= 16億円
	夏期観光時期のアクセス向上効果	B= 13億円	B=4.3億円

※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

3.事業進捗の見込み

- ・当該事業は、平成20年度に事業化、平成22年度に工事着手。
- ・用地進捗率は100%、事業進捗率は86%（75%）。
- ・引き続き、早期開通に向けて事業を進めます。



※用地進捗率及び事業進捗率は、令和7年度
北海道における事業計画(R7年4月)ベース
※用地進捗率は面積ベース
(令和7年3月末時点)
※事業進捗率の()内は事業費変更後の進捗率
(令和7年3月末時点ベース)

4.関係する地方公共団体等の意見

期成会等名称	会長等	主な構成メンバー	要望内容
北海道上川地方総合開発期成会	旭川市長	旭川市、美瑛町、上富良野町、士別市、名寄市、富良野市、当麻町、比布町、東川町、南富良野町、和寒町、剣淵町、下川町、鷹栖町、東神楽町、愛別町、上川町、中富良野町、占冠村、美深町、音威子府村、中川町、幌加内町の首長及び議会議長	広大な面積を有する本道の物流効率化、広域観光そして地域間の均衡ある経済の発展と緊急医療、通院通学等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な課題であり、地域高規格道路(旭川十勝道路)の整備促進(富良野北道路、旭川東神楽道路の整備促進、未事業化区間の調査促進)を要望
旭川十勝道路整備促進期成会	富良野市長	富良野市、旭川市、中富良野町、占冠村、東神楽町、東川町、上富良野町、美瑛町、南富良野町の首長	外国人観光客の受け入れ強化を図るため旭川空港の整備が完了し、今後、更なる外国人観光客の増加が見込まれており、安全・安心な人流・物流を支える高速ネットワーク機能の実現が必要不可欠。富良野・美瑛観光圏と上川・十勝・道央圏を結ぶ広域周遊観光の促進、十勝岳噴火における緊急輸送ルートの確保、救急搬送の速達性、交通混雑の解消、地域生活の利便性向上など、地域経済の活性化に必要な道路として、地域高規格道路旭川十勝道路の整備促進(富良野北道路、旭川東神楽道路の整備促進、未事業区間の調査促進)を要望
旭川市	旭川市長	旭川市	他の地域生活経済圏との連携強化を図り、拠点機能を高め、個性的な道北地域の実現を目指す観点から、都市間交通網の形成のため、旭川十勝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

「旭川十勝道路（一般国道237号）富良野北道路」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、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝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の効率化等を支援するとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減が期待されるなど経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。

なお、事業の実施に当たっては、平成11年10月7日付け環政第550号「地域高規格道路旭川十勝道路（中富良野町～富良野市間）に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するとともに、より一層の徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・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)

- ・富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝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するとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減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、事業継続を原案と致します。
- ・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 = 1.3 【富良野北道路】B/C = 0.9	B/C = 3.3 【富良野北道路】B/C = 4.6
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=246億円(※)	B=179億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=490億円(※)	B= 90億円(※)
	CO2排出削減による効果	B= 3.6億円(※)	B= 1.0億円(※)
	大気汚染低減による効果	B= 5.7億円(※)	B= 2.1億円(※)
	騒音低減による効果	B= 19億円(※)	B= 16億円(※)
	夏期観光時期のアクセス向上効果	B= 13億円(※)	B= 4.3億円(※)
事業の整備効果	活力	交通混雑の緩和	・開通済の富良野道路と一体的に機能することで、物流などの通過交通と生活交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待
		主要な観光地への利便性向上	・観光シーズンに集中する富良野市街地の交通が分散され、主要観光地へのアクセスや周遊観光の利便性向上が期待
		農産物の流通利便性向上	・観光シーズン等における農産物の輸送において、交通量の多い市街地を回避できるようになり、輸送の定時性および速達性の向上が期待
	安全	道路交通の安全性向上	・物流などの広域交通と生活交通が分散されることで、市街地における事故の発生リスクが低減され、道路交通の安全性向上が期待
		災害時の緊急輸送ルート強化	・災害時の避難及び救援等に必要な緊急輸送ルートが強化
	くらし	救急搬送の速達性・安定性向上	・搬送時間の短縮や、揺れなどによる患者の負担軽減が図られ、速達性・安定性向上が期待
	環境	CO ₂ 排出量の削減	・自動車からのCO ₂ 排出量7,613t-CO ₂ /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100%、事業進捗率86%	

※は開通後50年間の便益額として試算した参考値