

(再評価)

あさひかわ とかち
旭川十勝道路
(一般国道237号)
ふらののきた
富良野北道路

再評価原案準備書説明資料

令和3年度
北海道開発局

目 次

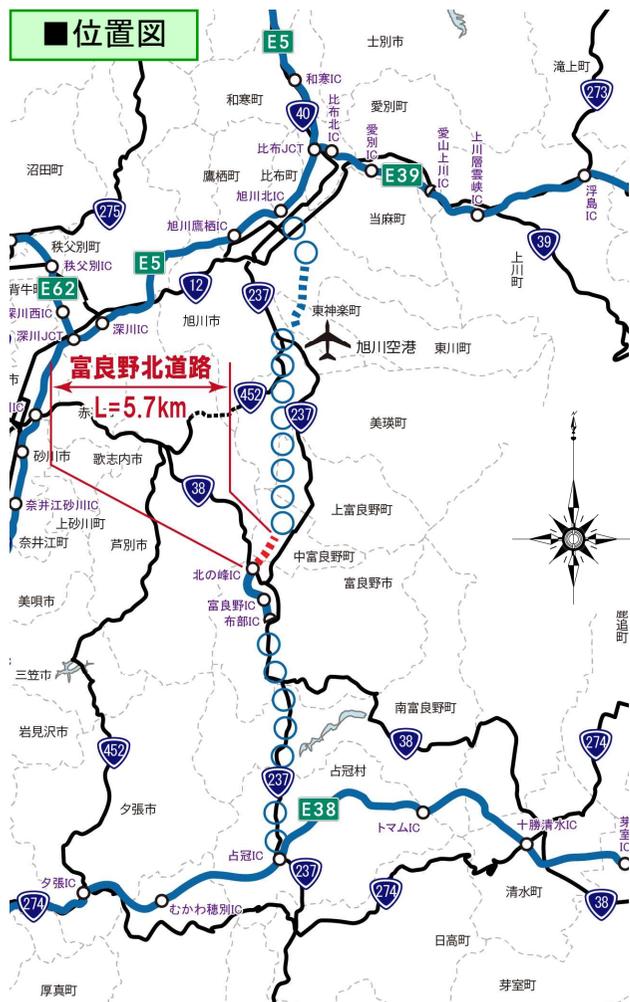
1.事業の概要	.....	3
2.事業の必要性等	.....	5
(1)事業を巡る社会情勢等の変化		
(2)事業の整備効果		
(3)事業の投資効果		
3.事業進捗の見込み	.....	22
4.関係する地方公共団体等の意見	.....	23
5.対応方針(案)	.....	24

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延長約120kmの道路。
- 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。

■位置図

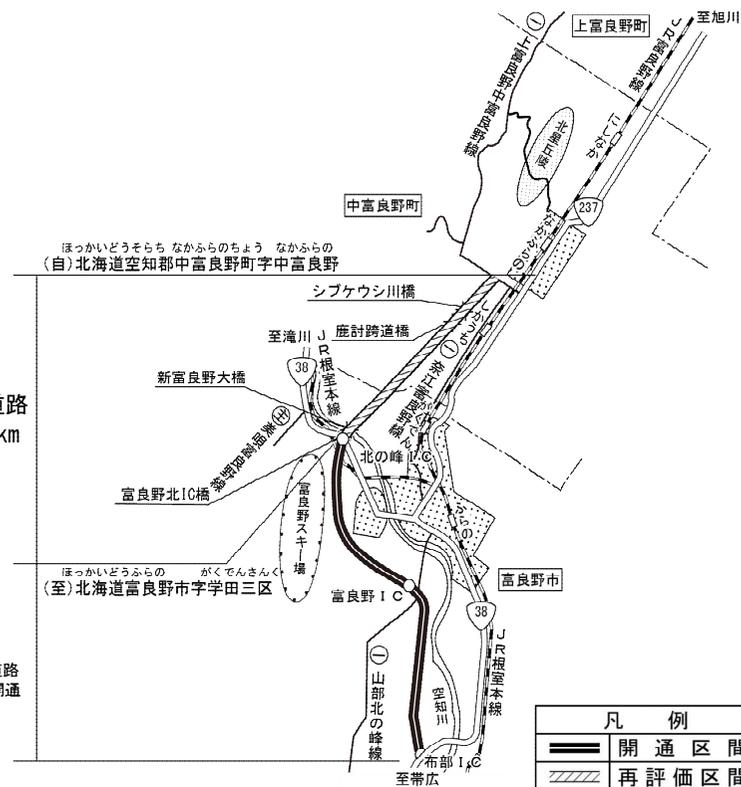


■事業概要図



凡 例	
	開通区間
	事業区間
	計画区間

富良野北道路
延長 5.7km



1.事業の概要

(2)計画の概要

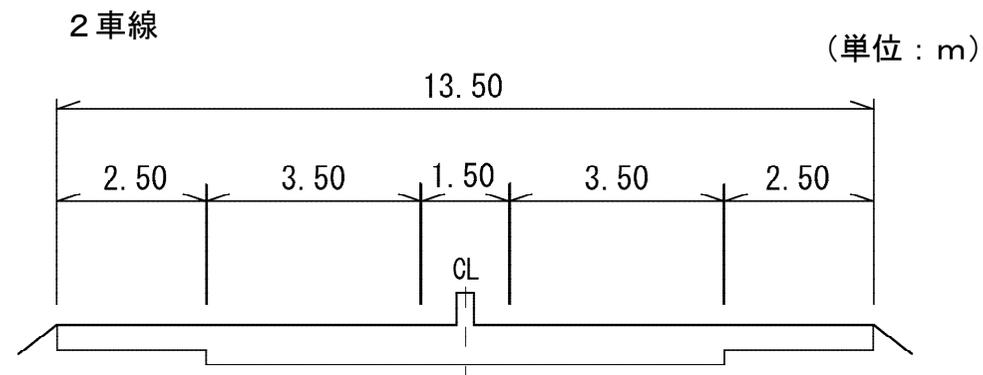
- ①起点 ……ほっかいどうそらち なかふらの なかふらの北海道空知郡中富良野町字中富良野
- ②計画延長 ……5.7km
- ③幅員 ……13.5m
- ④構造規格 ……1種3級
- ⑤設計速度 ……80km/h
- ⑥車線 ……2車線
- ⑦事業主体 ……北海道開発局
- ⑧終点 ……ほっかいどうふらの がくでんさんく北海道富良野市字学田三区

(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	事業進捗率55%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(令和3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

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

平成30年11月
旭川空港新国際
ターミナル開業
令和2年10月
旭川空港特定運営事業開始

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



:ガーデン街道

北海道横断自動車道

平成19年10月
トマムIC～十勝清水IC開通
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車線化事業許可
令和 3年 3月
トマムIC～十勝清水IC間4車線化事業許可



写真:NEXCO東日本北海道支社



平成27年6月
上川地域が広域観光周遊ルート(アジア
の宝 悠久の自然美への道 ひがし 北・
海・道)に認定



広域観光周遊ルート
広域観光拠点地区

平成30年7月
富良野市・美瑛町・上富良野町・中富
良野町・南富良野町・占冠村が「富良
野・美瑛観光圏」として実施計画認定

観光圏整備実施計画
富良野・美瑛観光圏

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

・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、観光時期に集中する富良野市街部の交通が分散され、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。

○交通混雑の緩和

・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、物流等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。

○道路交通の安全性向上

・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、物流等の通過交通と生活交通の分担が図られ、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

・富良野市街部回避が可能となる当該道路の整備により、農産品の流通利便性向上が期待される。

○災害時の緊急輸送ルート強化

・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の強化が期待される。

○救急搬送の安定性向上

・当該道路の整備により、救急搬送経路の混雑緩和、安全性及び安定性の向上が期待される。

2.事業の必要性等

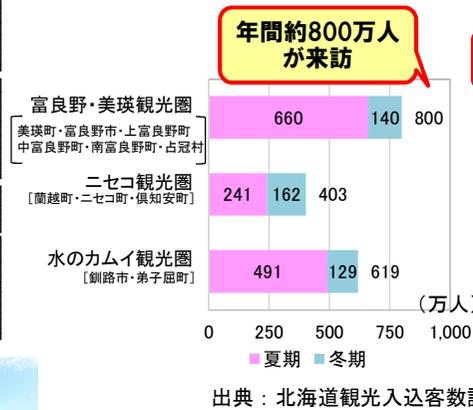
(2)事業の整備効果(主要な観光地への利便性向上)

- ・富良野・美瑛地区は、年間約800万人が訪れる主要な観光地で、観光施策の「富良野・美瑛観光圏」、「広域観光周遊ルート」による取組や、平成30年以降7件の宿泊施設が新規開業するなど地域への投資も進んでいる状況。
- ・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、観光時期に集中する富良野市街部の交通が分散され、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。

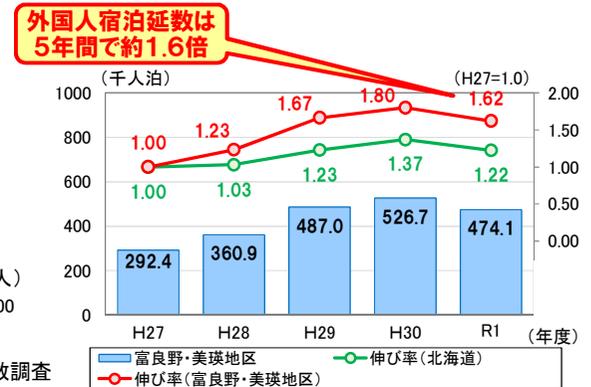
【富良野・美瑛地区の観光入込客数及び主要観光地】



【各観光圏の観光入込客(R1年度)】



【富良野・美瑛地区の外国人宿泊延数及び伸び率の推移】



■地域の声 (R2.9 市役所職員)

- ・当該道路の整備により、富良野市街地や観光地周辺の渋滞が解消され、富良野・美瑛地域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ることで、来訪者の旅行満足度の向上が期待されます。
- ・また、空港からのアクセス向上により、夏期の富良野・美瑛地区への周遊観光がしやすくなるとともに、最近増加傾向にある冬期のインバウンドスキー客の来訪が更に増えることも期待できることから、早期整備に期待します。

2.事業の必要性等

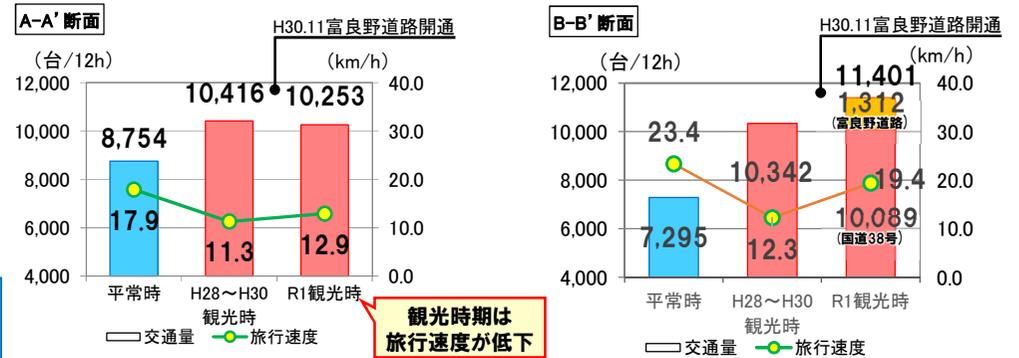
(2)事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- ・主要渋滞箇所を選定されている富良野市街部は、札幌・滝川、旭川及び帯広の各方面から国道が結節する交通の要衝で、特に観光時期は最大1kmを超える渋滞長さや旅行速度が20km/h未満に低下するなどの交通課題が確認されている状況。
- ・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、物流等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。

【当該事業周辺の交通状況】

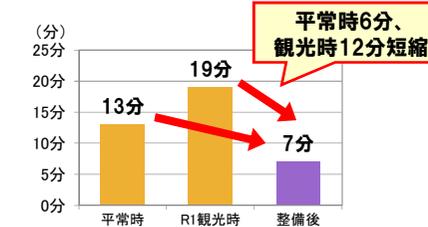


【並行現道区間の通過交通量・旅行速度の比較(平常時・観光時期)】



出典: (平常時)平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
 (観光時期)旭川開発建設部(H28~H30実測値平均・R1実測値)

【富良野市街地通過時間の短縮】



出典: (平常時)平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
 (観光時)旭川開発建設部(R1実測値)

※富良野北道路の旅行速度は、80km/h(夏期)で算出
 ※北の峰IC~字中富良野間で算出

■地域の声(R2.8 バス会社職員)

・富良野市発着の路線バスは、観光イベント時には市街地や観光地の渋滞により、殆どの系統で遅れが生じています。渋滞により定時性の確保が出来ないため、乗車率の低下や運転手の拘束時間増などが生じています。

・当該道路の整備により、市街地を通過する物流交通等が転換し、富良野市街地~中富良野町間の混雑が緩和することで、バス運行の定時性が確保され、利用者の利便性向上が図られるため早期整備に期待します。

2.事業の必要性等

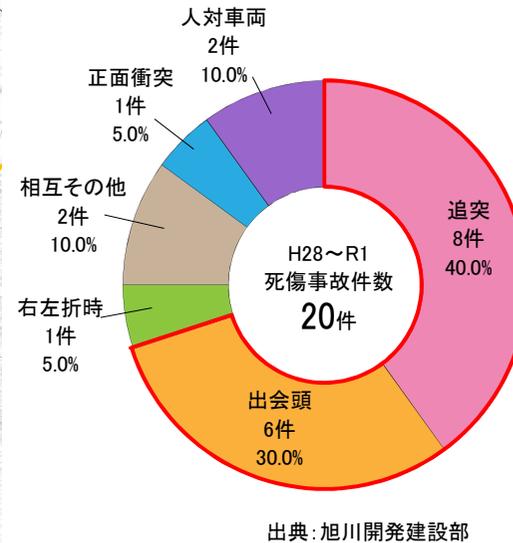
(2) 事業の整備効果(道路交通の安全性向上)

- ・当該道路に並行する現道約10kmのうち約8kmが事故危険区間に選定され、近年の死傷事故20件は区間全域で発生しており、事故類型では追突と出会頭を合わせて7割と大半を占めている状況。
- ・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、物流等の通過交通と生活交通の分担が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。

【並行現道区間における死傷事故発生状況】



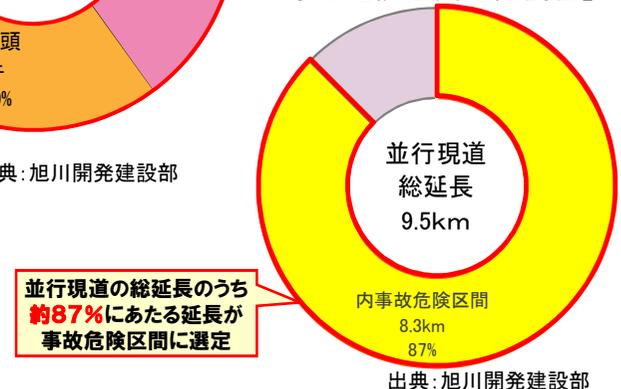
【事故類型別事故割合(H28~R1)】



【事故発生状況 R1.8】



【並行現道総延長における事故危険区間延長割合】



■地域の声(R2.9 消防署職員)

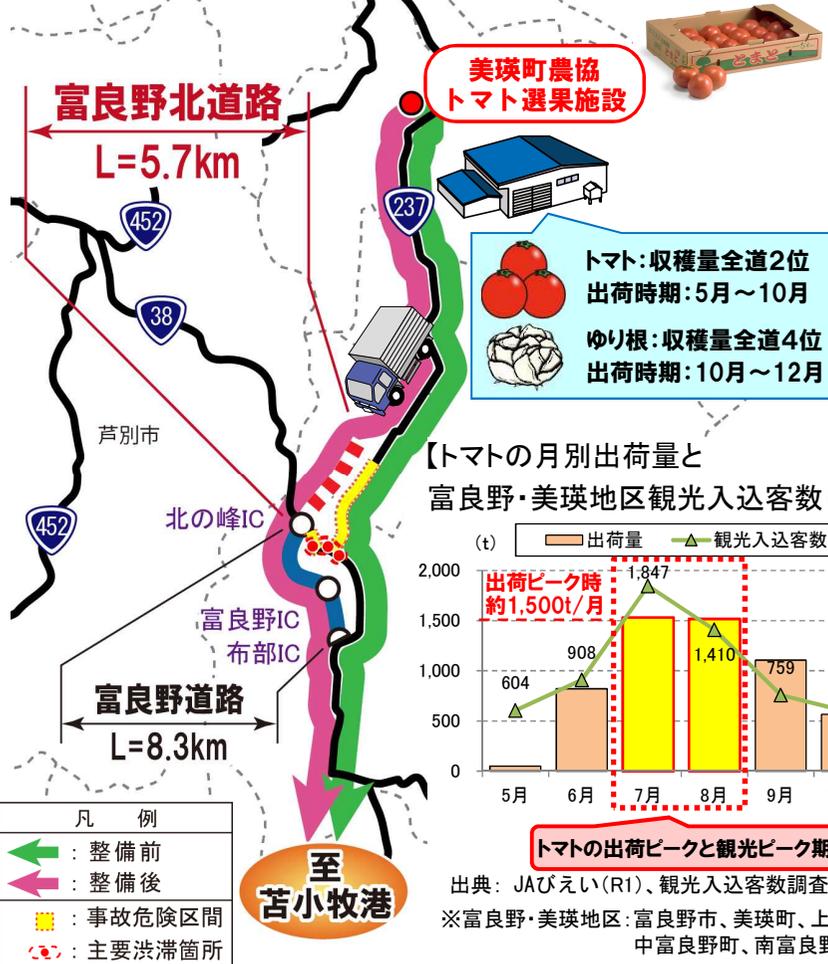
- ・近年では、インバウンドを含むドライブ観光客による事故も多くなっています。
- ・当該道路の整備により、富良野市街地に流入する交通量が減少し、交通分散が図られることで事故の減少が期待されることから、当該道路の早期整備に期待します。

2.事業の必要性等

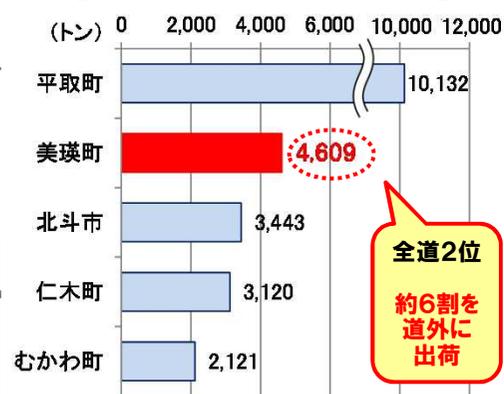
(2)事業の整備効果(農産品の流通利便性向上)

- ・美瑛産のトマトは全道2位の収穫量を誇り、その約6割を苫小牧港を經由して道外に出荷。ゆり根は全道4位の収穫量で約2割は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ものの、富良野・美瑛地区の観光時期と重複するため、富良野市街部の交通混雑の影響を受けやすく、輸送の定時性及び速達性の低下が課題。
- ・富良野市街部回避が可能となる当該道路の整備により、農産品の流通利便性向上が期待される。

【美瑛産のトマト・ゆり根の出荷ルート】

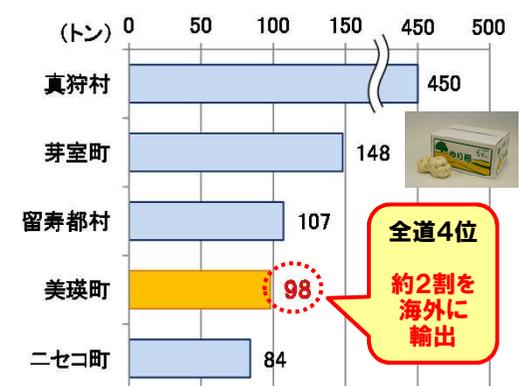


【トマトの全道収穫量(H30年)】



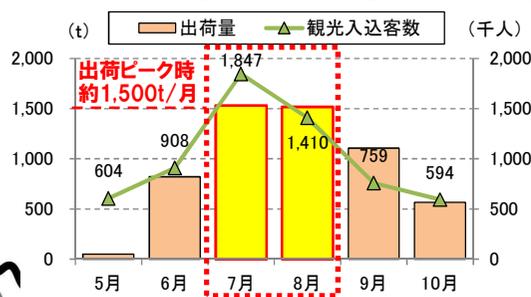
出典: 北海道野菜地図 (R2.2版)
発行: 北海道農業協同組合中央会、
ホクレン農業協同組合連合会)

【ゆり根の全道収穫量(H30年)】



出典: 北海道野菜地図 (R2.2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)

【トマトの月別出荷量と富良野・美瑛地区観光入込客数(R1年)】



トマトの出荷ピークと観光ピークが重複

出典: JAびえい(R1)、観光入込客数調査報告書(R1)
※富良野・美瑛地区: 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

■地域の声(R2.9 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、美瑛産農産物の品質保持に寄与するとともに、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(R3.3 輸送会社職員)

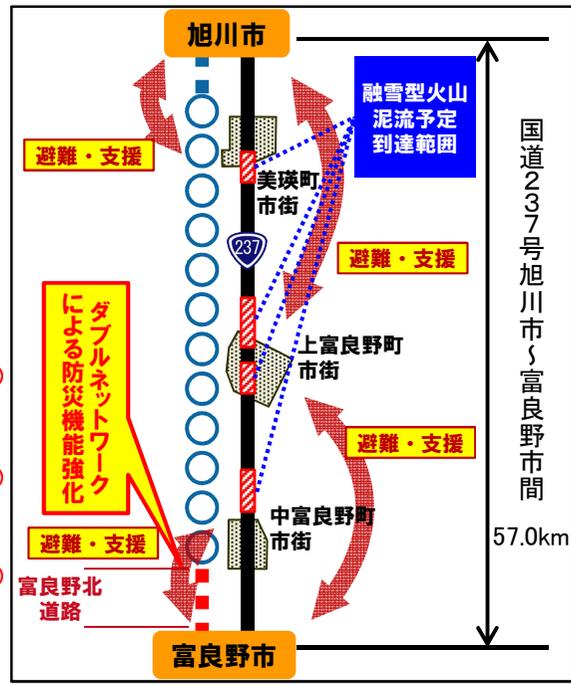
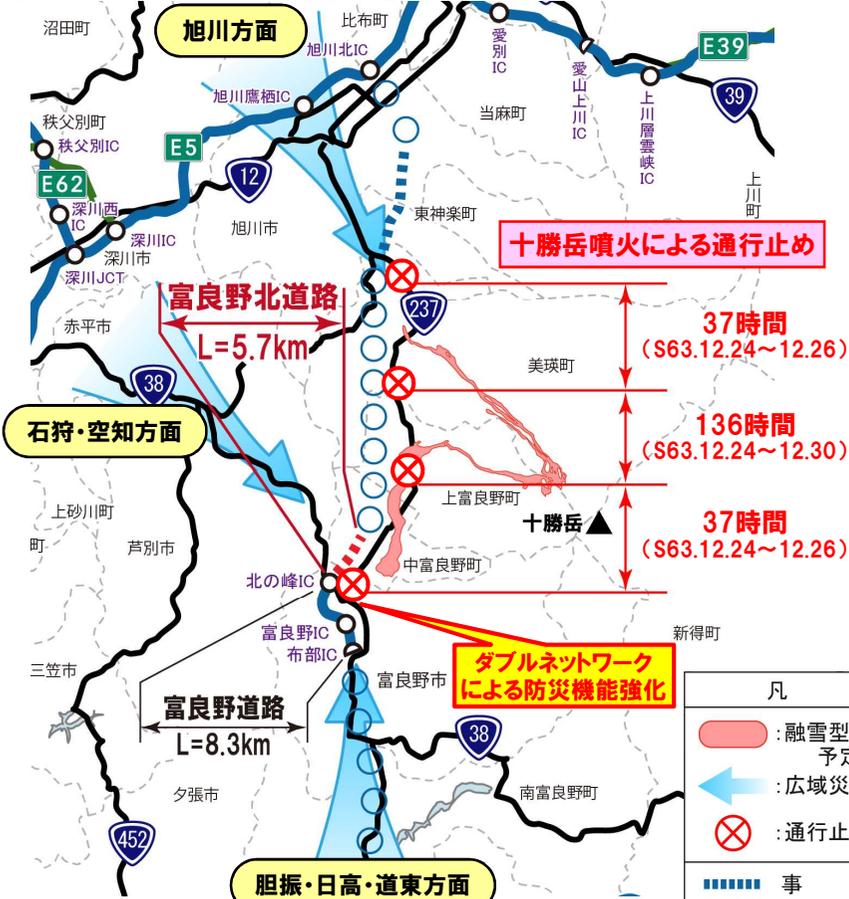
- ・交差点での右左折や加減速、停止・発進など走行中の車両に加わる振動や衝撃は荷崩れの原因になります。
- ・輸送中の荷崩れによる青果物の商品価値の低下等の損失は、運送会社の負担となることが多いため、事故が多く混雑する市街地を回避でき、安定した走行が可能な当該道路の早期整備に期待します。

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強化)

- ・国道237号は第1次緊急輸送道路でありながら、十勝岳噴火災害時の融雪型火山泥流予定到達範囲を通過しており、積雪期には被災リスクが想定されている状況。
- ・昭和63年12月の噴火時には、国道237号で最大136時間通行止めが発生したことを踏まえて、地域から避難及び救援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の強化が期待される。

【防災道路ネットワークの強化】



【十勝岳】

昭和63年12月16日から翌年3月5日にかけて火砕流、降下火砕物を主体とした噴火が発生し、国道237号等が通行止めとなりました。過去150年の間に、安政4年(1857)、明治20-21年(1887-88)、大正15-昭和3年(1926-28)、昭和37年(1962)、昭和63-平成元年(1988-89)の5回の顕著な噴火記録があり、噴火活動は30~40年周期で、近い将来に大きな噴火が発生する可能性も指摘されています。

昭和63年の十勝岳噴火

写真:旭川地方気象台提供

出典:旭川開発建設部、十勝岳火山防災マップ

凡 例	
	:融雪型火山泥流 予定到達範囲
	:広域災害支援
	:通行止め箇所
	事業 中
	計画 区 間

■地域の声(R2.9 市役所職員)

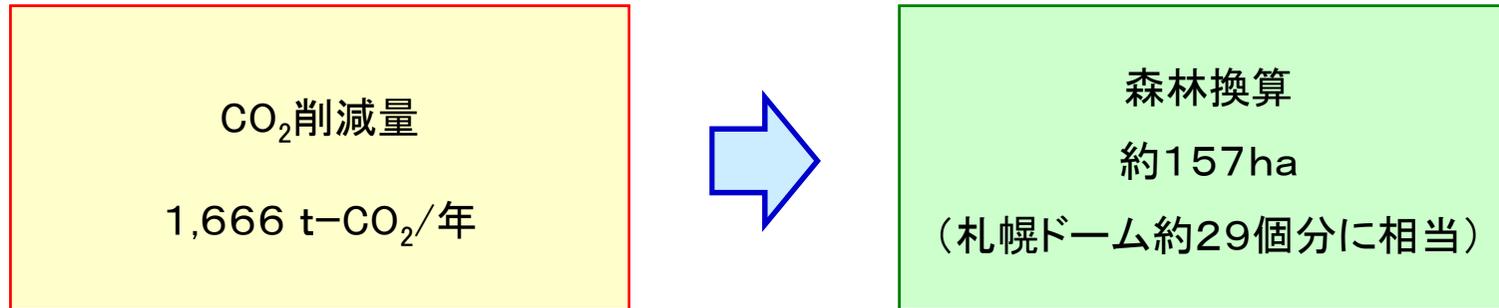
- ・十勝岳が噴火した場合、富良野市は、救援物資の輸送、怪我人等の受入、人材派遣などの役割が大きいと思いますが、国道237号が泥流などで通行止めになると、役割が機能しなくなり、地域社会に大きな影響を及ぼすと思います。
- ・当該道路の整備により、融雪型火山泥流の到達予定範囲外の道路網が強化され、災害により被災した地域等からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性が向上することから早期整備に期待します。

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、2,410,402(t-CO₂/年)
- ・当該道路の整備により、2,408,735(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、1,666(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量



※対象地域：上川総合振興局、空知総合振興局、十勝総合振興局

※令和12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)』

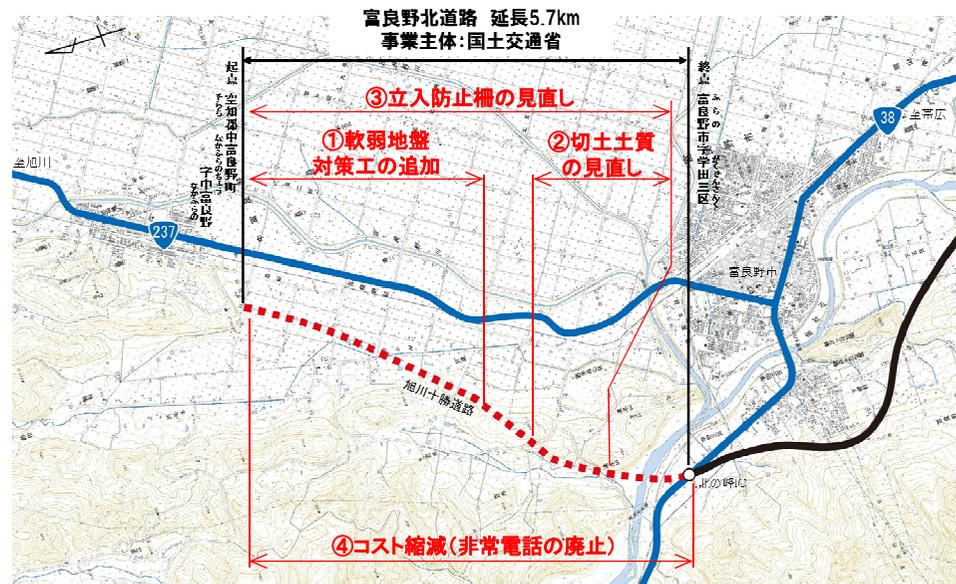
※札幌ドーム面積は建築面積5.5haを使用し換算

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・平成30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、以下の変更要因を確認し、全体事業費が前回評価と比較して約75億円増加。
- ・また変更要因による追加調査及び対策工検討や追加対策工の実施により、事業期間が前回評価と比較して4年延伸。
- ・引き続きコスト縮減に取り組むとともに、適正な事業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	H30再評価	R3再評価	増減額
	176億円	251億円	75億円
事業期間	H30再評価	R3再評価	増減年数
	15年	19年	4年

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軟弱地盤対策工の追加 (約53.1億円増)

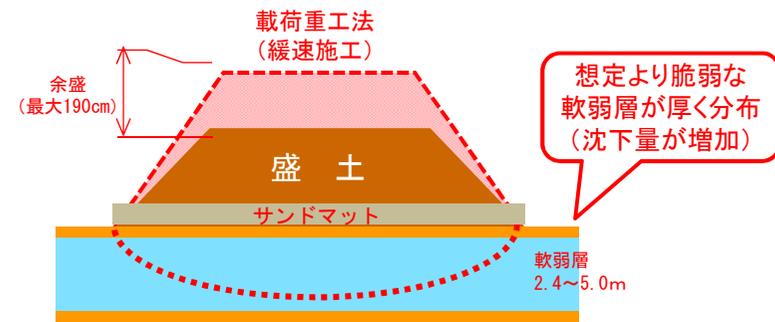
- ・当初地質調査において軟弱層（有機質土やシルト）は表層に薄く確認していたものの、一般的な砂質土が主体に分布していることを確認し、盛土の安定対策は不要と判断。
- ・用地取得後の地質調査において脆弱な泥炭や有機質土を含む軟弱層が最大厚さ5.0mでの分布を確認し、盛土の安定対策として余盛厚の増加及び载荷重工法（緩速施工）を追加。



●当初
最大余盛厚30cm



●変更
最大余盛厚190cm

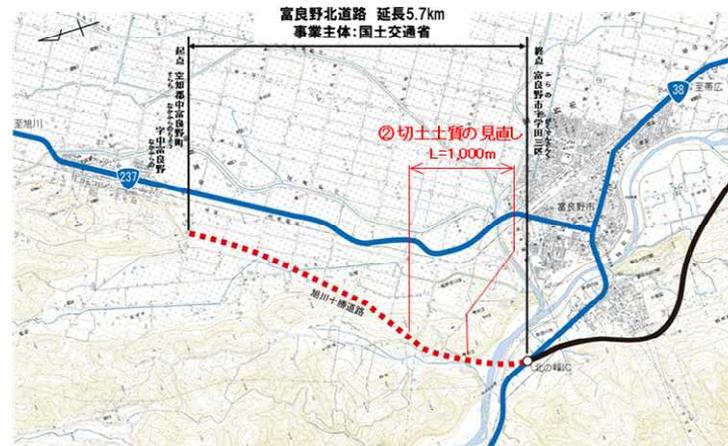


2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

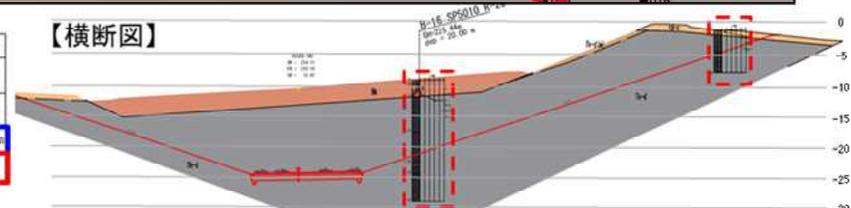
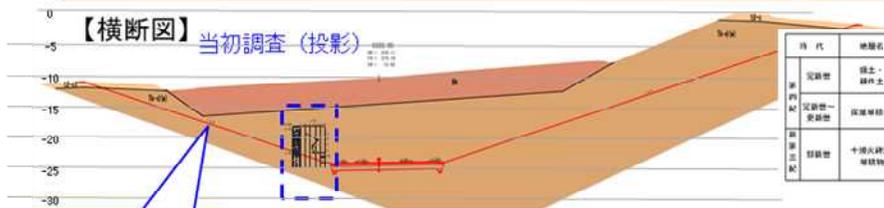
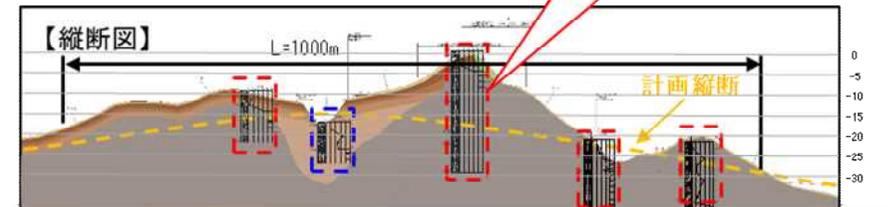
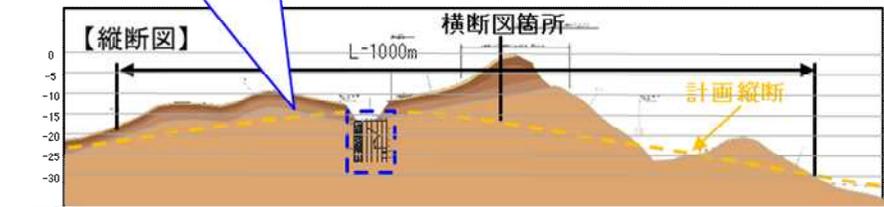
②切土土質の見直し(約20.7億円増)

- ・当初、公共用地で実施した地質調査結果では、切土区間の地山は砂質土・粘性土の地質区分に分類され、土砂による切土工・法面工を計画。
- ・用地取得後に追加地質調査を実施した結果、切土区間の地山は未風化の溶結凝灰岩が広く分布していることが判明し、地質区分が軟岩Ⅱへ変更となり、切土工・法面工が変更。



表層の粘性土と風化した溶結凝灰岩で締まった砂質土に分類

未風化の溶結凝灰岩が広く分布



時代	地層名	記号	色図	土質・地質
第四紀	粘土・砂質土	Q4	茶色	砂質土
第四紀	硬質凝結物	Q4-c	茶色	粘状土
第三紀	中硬質凝結物	Tk-c(2)	茶色	風化溶結凝灰岩
第三紀	硬質凝結物	Tk-c(1)	茶色	溶結凝灰岩

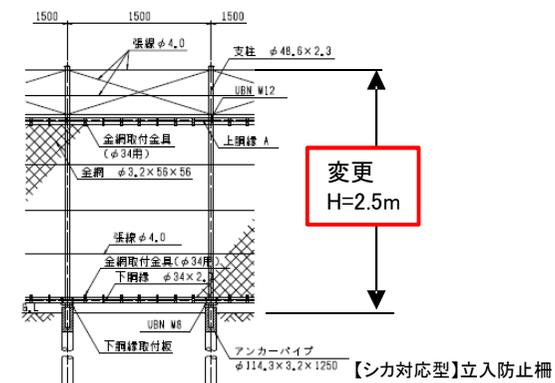
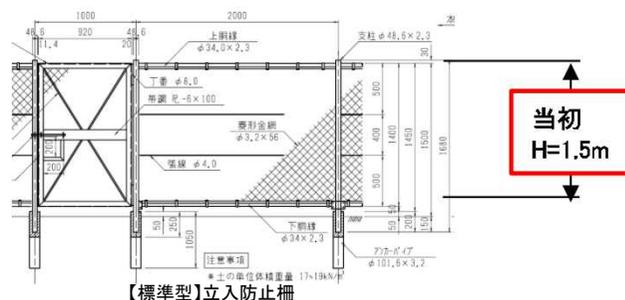
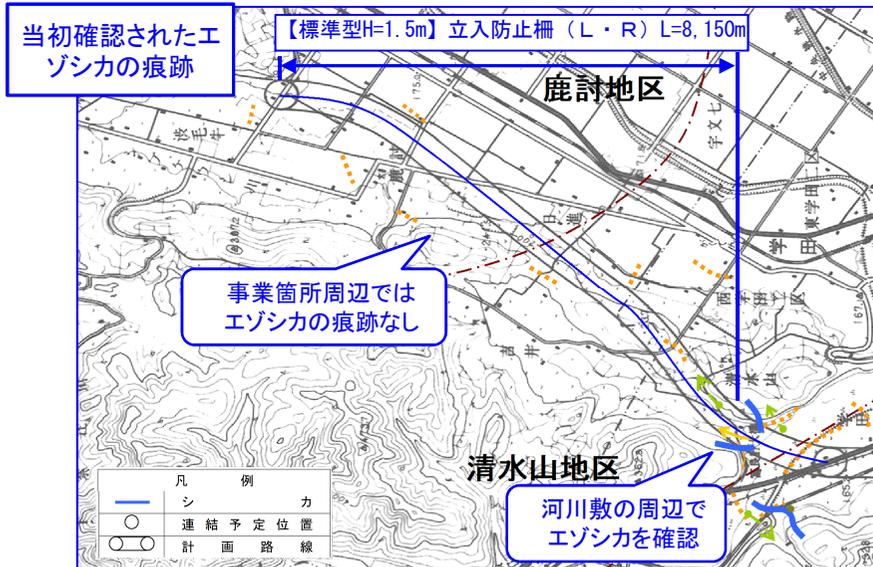
防雪対策のため緩勾配切土(1:3.0)

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立入防止柵の見直し(約1.5億円増)

- ・当初計画段階では環境調査の結果、河川敷周辺にエゾシカの生息が確認されていたものの、事業計画地周辺では痕跡がほぼ確認されていなかったため、標準型立入防止柵で計画。
- ・当該事業の周辺道路において、エゾシカの痕跡調査を実施した結果、事業計画地周辺において、エゾシカの痕跡が多数確認され、シカ対応型立入防止柵(H=2.5m)へ変更。



2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 -事業全体-)

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
251億円	6,700	令和3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)
	217億円	47億円	16億円	280億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.01	4.1%
	251億円		25億円	276億円		

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	6,700	±10%	0.9~1.2
事業費	231億円	±10%	0.98~1.04
事業期間	19年	±20%	0.98~1.1

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。

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 -残事業-)

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
251億円	6,700	令和3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)
	217億円	47億円	16億円	280億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.6	13.2%
	81億円		25億円	106億円		

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	6,700	±10%	2.3~3.0
事業費	91億円	±10%	2.4~2.9
事業期間	5年	±20%	2.6~2.7

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。

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）

	H30再評価時点	R3再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
事業諸元	L=5.7km	L=5.7km	
計画交通量	5,900台/日	6,700台/日	・将来交通需要推計条件(既事業ネット)の見直し
総事業費	約176億円	約251億円	・軟弱地盤対策工、切土土質の見直し等による増
総費用 C	約194億円 (基準年H30)	約276億円 (基準年R3)	・基準年の変更による増 ・軟弱地盤対策工、切土土質の見直し等による増 ・維持管理費単価の増
総便益 B	約222億円 (基準年H30)	約280億円 (基準年R3)	・基準年の変更による増 ・計画交通量の増
費用対効果 B/C	1.1	1.01	・費用の増に伴う便益額の減

※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。

※計画交通量は、R12将来交通量の推計値

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、高規格道路網の構築による富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに富良野・美瑛地域の連携強化や物流の効率化が図られるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮らしの確保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、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、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=1.01	B/C=2.6
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=13億円(※)	B=13億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=21億円(※)	B=21億円(※)
	夏期観光時期の混雑緩和	B=2.5億円(※)	B=2.5億円(※)
	CO ₂ 排出削減による効果	B=0.79億円(※)	B=0.79億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.1(※)	B/C=3.0(※)
事業の整備効果	活力	主要な観光地への利便性向上	・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、観光時期に集中する富良野市街部の交通が分散され、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。
		交通混雑の緩和	・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、物流等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。
		農産品の流通利便性向上	・富良野市街部回避が可能となる当該道路の整備により、農産品の流通利便性向上が期待される。
	安全	道路交通の安全性向上	・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、物流等の通過交通と生活交通の分担が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。
		災害時の緊急輸送ルート強化	・当該道路の整備により、災害時の避難及び救援等に必要緊急輸送ルートの強化が期待される。
	くらし	救急搬送の安定性向上	・当該道路の整備により、救急搬送経路の混雑緩和、安全性及び安定性の向上が期待される。
	環境	CO ₂ 排出量の削減	・自動車からのCO ₂ 排出量1,666t-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3年3月末時点で、用地進捗率100%、事業進捗率79%(55%)。	

※は、開通後50年間の便益額として試算した参考値