

道路事業

再評価原案準備書

- 1 北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄
- 2 道央圏連絡道路(一般国道337号) 長沼南幌道路
- 3 一般国道5号 創成川通
- 4 一般国道40号 音威子府バイパス

令和5年度
北海道開発局

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名 北海道縦貫自動車道 <small>しべつけんがら なよろ</small> <small>しべつけんがら</small> 士別剣淵～ <small>なよろ</small> 名寄	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局																		
起終点 自： <small>ほっかいどう しべつ みなみまちひがし</small> 北海道士別市南町東 至： <small>ほっかいどう なよろ ほうえい</small> 北海道名寄市字豊栄			延長	24.0 km																		
事業概要 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る高規格道路である。 士別剣淵～名寄は、高速ネットワークの拡充による道北圏と道央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目的とした士別市南町東から名寄市字豊栄に至る延長24.0 kmの事業である。																						
H15年度事業化 (新直轄方式)	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H19年度用地補償着手	H19年度工事着手																			
全体事業費	約533億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約90%	供用済延長	0.0 km																	
計画交通量 5,100台/日																						
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 10%;">B/C</th> <th style="width: 10%;">(事業全体)</th> <th style="width: 10%;">(残事業)</th> </tr> <tr> <td>1.2</td> <td>3.9</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	(残事業)	1.2	3.9		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 10%;">総費用</th> <th style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</th> </tr> <tr> <td>216/692億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"> (事業費：134/610億円) (維持管理費：82/82億円) </td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	216/692億円		(事業費：134/610億円) (維持管理費：82/82億円)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 10%;">総便益</th> <th style="width: 10%;">(残事業)/(事業全体)</th> </tr> <tr> <td>847/847億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"> (走行時間短縮便益：667/667億円) (走行経費減少便益：150/150億円) (交通事故減少便益：30/30億円) </td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	847/847億円		(走行時間短縮便益：667/667億円) (走行経費減少便益：150/150億円) (交通事故減少便益：30/30億円)		基準年 令和5年
B/C	(事業全体)	(残事業)																				
1.2	3.9																					
総費用	(残事業)/(事業全体)																					
216/692億円																						
(事業費：134/610億円) (維持管理費：82/82億円)																						
総便益	(残事業)/(事業全体)																					
847/847億円																						
(走行時間短縮便益：667/667億円) (走行経費減少便益：150/150億円) (交通事故減少便益：30/30億円)																						
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.3（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=3.5～4.4（交通量±10%） 事業費：B/C=3.7～4.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.9～4.0（事業期間±20%）																						
事業の効果等 事業の必要性及び効果 <ol style="list-style-type: none"> ① 救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・名寄以北地域から旭川市等の高次医療機関への救急搬送時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 ② 水産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ③ 農産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・混雑する市街地を回避し、物流拠点等への定時性及び速達性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 ④ 生体牛の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・輸送中のストレスの低減が図られる速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、生体牛の流通利便性向上が期待される。 ⑤ 道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・物流等の広域交通と生活交通の分散が図られることで、隣接する名寄バイパスの事故率減少と同様の効果が期待され、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑥ 観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・高速ネットワークが拡充され、主要観光地へのアクセス性が向上することで道北地域の広域観光の活性化が期待される。 																						

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

士別市、旭川市など7市4町の首長等で構成される「北海道開発幹線自動車道道北建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

「北海道縦貫自動車道士別剣淵～名寄」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道北圏と道央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を支援するなど、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、早期供用を図るようお願いいたします。

なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成 9年11月 名寄美深道路 名寄IC～名寄北IC開通
- ・平成15年 3月 名寄美深道路 名寄北IC～智恵文南入口開通
- ・平成15年10月 北海道縦貫自動車道 和寒IC～士別剣淵IC開通
- ・平成16年11月 豊富バイパス 豊富サロベツIC～豊富北IC開通
- ・平成17年 9月 市町村合併により、士別市及び朝日町が「士別市」となる
- ・平成18年 3月 市町村合併により、名寄市及び風連町が「名寄市」となる
- ・平成18年 3月 市町村合併により、枝幸町及び歌登町が「枝幸町」となる
- ・平成18年11月 名寄美深道路 智恵文南入口～智恵文IC開通
- ・平成20年 4月 道の駅「もち米の里☆なよろ」開業
- ・平成22年 3月 名寄美深道路 智恵文IC～美深IC開通
- ・平成22年 3月 幌富バイパス 幌延IC～豊富サロベツIC開通
- ・平成25年 3月 名寄美深道路 美深IC～美深北IC開通
- ・平成29年10月 シーニックバイウェイ北海道「天塩川シーニックバイウェイ」登録
- ・令和元年 9月 北海道縦貫自動車道 和寒IC～士別剣淵IC間
暫定2車線区間における4車線化の優先整備区間に選定
- ・令和 3年 5月 道の駅「羊のまち・侍・しべつ」開業

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に工事着手して、用地進捗率約96%、事業進捗率約90%となっている。
(令和5年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

軟弱地盤対策の見直し、防雪柵の追加等。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

軟弱地盤対策の見直し、防雪柵の追加等。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

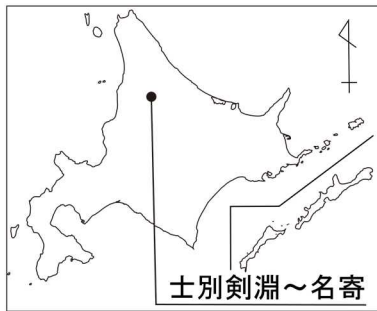
対応方針

事業継続

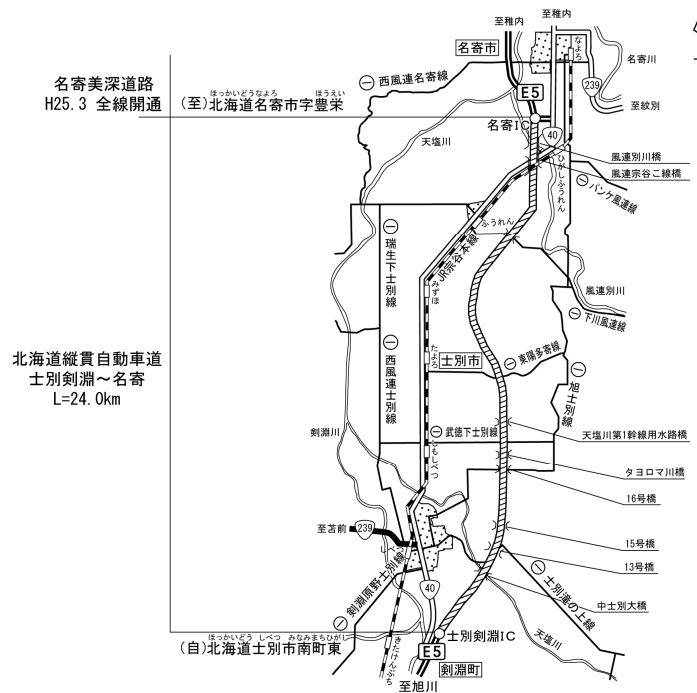
対応方針決定の理由

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ため。

事業概要図



凡 例	
	開通区間
	再評価区間



- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名 <small>どうおうけんれんらくどうろ</small> 道央圏連絡道路（一般国道337号） <small>ながぬまなんぼろ</small> 長沼南幌道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局	
起終点 自：北海道夕張郡長沼町東10線 至：北海道空知郡南幌町南15線	延長 14.6 km		
事業概要 道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る高規格道路である。 長沼南幌道路は、中樹林道路、泉郷道路と接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化の支援を目的とした長沼町東10線から南幌町南15線に至る延長14.6kmの事業である。			
H23年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H25年度用地補償着手	H29年度工事着手
全体事業費	約380億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	65% 供用済延長 0.0km
計画交通量	11,000～16,300台/日		
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益
	(事業全体) 1.5	(残事業)/(事業全体) 237/428億円 (事業費：163/354億円) (維持管理費：74/74億円) (更新費：0/0億円)	(残事業)/(事業全体) 642/642億円 走行時間短縮便益：486/486億円 走行経費減少便益：128/128億円 交通事故減少便益：28/28億円
		基準年	令和5年
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.7（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.4～3.0（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%） 事業費：B/C=2.5～2.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.6（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.7～2.8（事業期間±20%）			
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ① 物流拠点の利便性向上 ・石狩湾新港や苫小牧港間への所要時間が短縮され、石油製品、農水産品等の物流輸送の利便性向上が期待される。 ② 農産品の流通利便性向上 ・農産品の道外出荷を担う新千歳空港や苫小牧港等の物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 ③ 拠点空港新千歳空港への利便性向上 ・円滑で定時性の高いルートが確保され、道北方面の沿線市町村から新千歳空港への利便性向上が期待される。 ④ 道路交通の安全性向上 ・大型車を含む並行路線を通過する交通の転換が見込まれ、周辺住民の道路交通の安全性向上が期待される。 ⑤ 異常気象時及び冬期間の安全性向上 ・冬期視程障害の緩和や、冠水リスクが低減することで、安全性向上が期待される。 ⑥ 企業立地の促進 ・工業団地と新千歳空港や石狩湾新港などの物流拠点へのアクセス性が向上し、企業立地の促進や新たな雇用の創出など、地域活性化が期待される。			
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 江別市など5市3町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等から整備促進の要望を受けている。			

知事の意見：

「道央圏連絡道路（一般国道337号）長沼南幌道路」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、中樹林道路、泉郷道路と接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港への物流効率化等を支援するとともに、道路交通の安全性向上や企業立地の促進が期待されるなど、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、早期供用を図るようお願いいたします。

なお、事業の実施にあたっては、平成21年1月地域高規格道路 道央圏連絡道路（長沼町～江別市間）に係る環境影響評価書に記載の「準備書についての知事意見及びそれに対する事業者の見解」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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成23年10月 北海道横断自動車道 夕張IC～占冠IC開通
- ・平成24年12月 石狩湾新港石狩LNG基地稼働
- ・平成25年 8月 北海道縦貫自動車道 新千歳空港IC開通
- ・平成28年 1月 道央圏連絡道路 当別バイパス 全線開通
- ・平成29年 9月 北欧の風道の駅とうべつオープン
- ・平成30年12月 新千歳空港国際線ターミナル前エプロン拡張部暫定供用
- ・平成31年 2月 石狩湾新港発電所 営業開始
- ・令和 2年 3月 道央圏連絡道路 泉郷道路 全線開通
- ・令和 2年12月 北海道縦貫自動車道 苫小牧中央IC開通
- ・令和 5年 3月 北海道ボールパークFビレッジ開業

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成29年度に工事着手して、用地進捗率93%、事業進捗率65%となっている。

（令和5年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

軟弱地盤対策の見直し、不良土対策の追加等。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

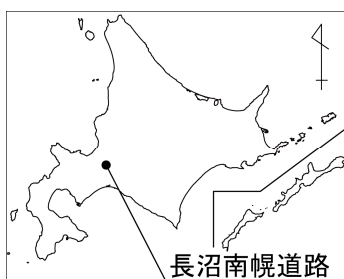
軟弱地盤対策の見直し、不良土対策の追加等。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

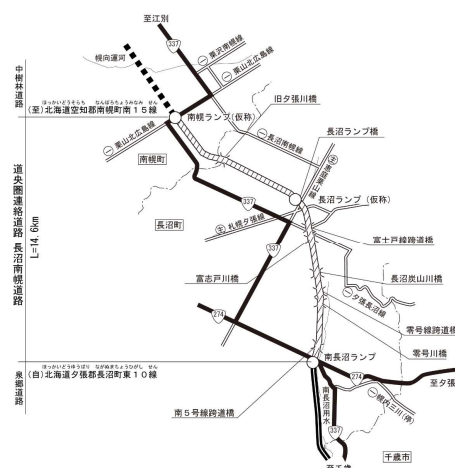
事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



長沼南幌道路

凡 例	
	供 用 中
	事 業 中
	再 評 価 区 間



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和5年度評価時点。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名 一般国道5号 <small>そうせいかわどおり</small> 創成川通	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局																				
起終点 自：北海道札幌市東区北37条東1丁目 至：北海道札幌市中央区大通東1丁目		延長 4.8 km																				
事業概要 一般国道5号は、函館市を起点とし長万部町及び小樽市を経て、札幌市に至る延長約282kmの主要幹線道路である。 創成川通（4.8km）は、札幌都心部と札幌自動車道の区間を地下トンネルで結ぶことによって、札幌都心部と高速道路のアクセス強化を図り、時間信頼性の向上や都心部への物流交通の安全性向上を目的とした北37条東1丁目から大通東1丁目に至る事業である。																						
R3年度事業化	R2年度都市計画決定	R5年度用地補償着手																				
R1年度工事着手																						
全体事業費	約1,200億円	事業進捗率 2% <small>（平成5年3月末時点）</small>																				
計画交通量		供用済延長 0.0 km																				
27,900～65,600台/日																						
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">B/C</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">総費用</td> <td style="width: 15%;"><small>（残事業）/（事業全体）</small></td> <td style="width: 15%;">総便益</td> <td style="width: 15%;"><small>（残事業）/（事業全体）</small></td> <td style="width: 15%;">基準年</td> </tr> <tr> <td><small>（事業全体）</small></td> <td>1.5 (1.5)</td> <td>931/1,277億円</td> <td></td> <td>1,419/1,876億円</td> <td></td> <td rowspan="2">令和5年</td> </tr> <tr> <td><small>（残事業）</small></td> <td>1.5 (1.5)</td> <td>事業費：907/1,248億円 維持管理費：24/29億円</td> <td></td> <td>走行時間短縮便益：1,244/1,654億円 走行経費減少便益：138/164億円 交通事故減少便益：37/58億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C		総費用	<small>（残事業）/（事業全体）</small>	総便益	<small>（残事業）/（事業全体）</small>	基準年	<small>（事業全体）</small>	1.5 (1.5)	931/1,277億円		1,419/1,876億円		令和5年	<small>（残事業）</small>	1.5 (1.5)	事業費：907/1,248億円 維持管理費：24/29億円		走行時間短縮便益：1,244/1,654億円 走行経費減少便益：138/164億円 交通事故減少便益：37/58億円		
B/C		総費用	<small>（残事業）/（事業全体）</small>	総便益	<small>（残事業）/（事業全体）</small>	基準年																
<small>（事業全体）</small>	1.5 (1.5)	931/1,277億円		1,419/1,876億円		令和5年																
<small>（残事業）</small>	1.5 (1.5)	事業費：907/1,248億円 維持管理費：24/29億円		走行時間短縮便益：1,244/1,654億円 走行経費減少便益：138/164億円 交通事故減少便益：37/58億円																		
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.3～1.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.6（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.4～1.5（事業期間±20%） 【残事業】交通量：B/C=1.3～1.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.4～1.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.6（事業期間±20%）																						
事業の効果等 事業の必要性及び効果 <ol style="list-style-type: none"> ① 札幌都心部と高速道路のアクセス強化 <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞が解消し、札幌都心部と高速道路のアクセスが強化され、北海道新幹線札幌延伸による波及効果や札幌都心部に集積する都市機能の最大化が期待される。 ② 道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・現道区間を通過する交通が転換し、交差点部における事故の減少が期待される。 ③ 物流交通の速達性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・物流交通の速達性が向上することで、企業・経済活動への支援が期待される。 ④ 高次医療機関への速達性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送における速達性が向上することで、広域にわたる高次医療体制の確保が期待される。 ⑤ 沿線における交通環境の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・並行現道の交通が創成川通の地下部に転換することで、創成川通や並行する路線の混雑が緩和され、沿線地域における交通環境の向上が期待される。 ⑥ 冬期におけるバス利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通の転換が図られることで、現道区間の混雑が緩和し、定時性が確保され、路線バスの利便性向上が期待される。 																						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 石狩市など6市1町1村の首長等で構成される「石狩地方開発促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。 市長の意見： 一般国道5号 創成川通は、本市の骨格道路網を形成する重要路線のひとつとして位置づけられており、札幌都心と北海道全域が繋がる広域的な道路ネットワークの強化に資するとともに、市民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の「対応方針（原案）」案のとおり継続とすることに異議はございません。																						

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 令和5年3月 国道230号 定山溪拡幅4車線開通
- ・ 令和5年3月 北海道ボールパークFビレッジ開業
- ・ 令和5年4月 札幌駅交通ターミナル整備事業化
- ・ 令和5年8月 国道275号 江別北道路4車線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業進捗率2%となっている。

(令和5年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造、工法等の変更は無いが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

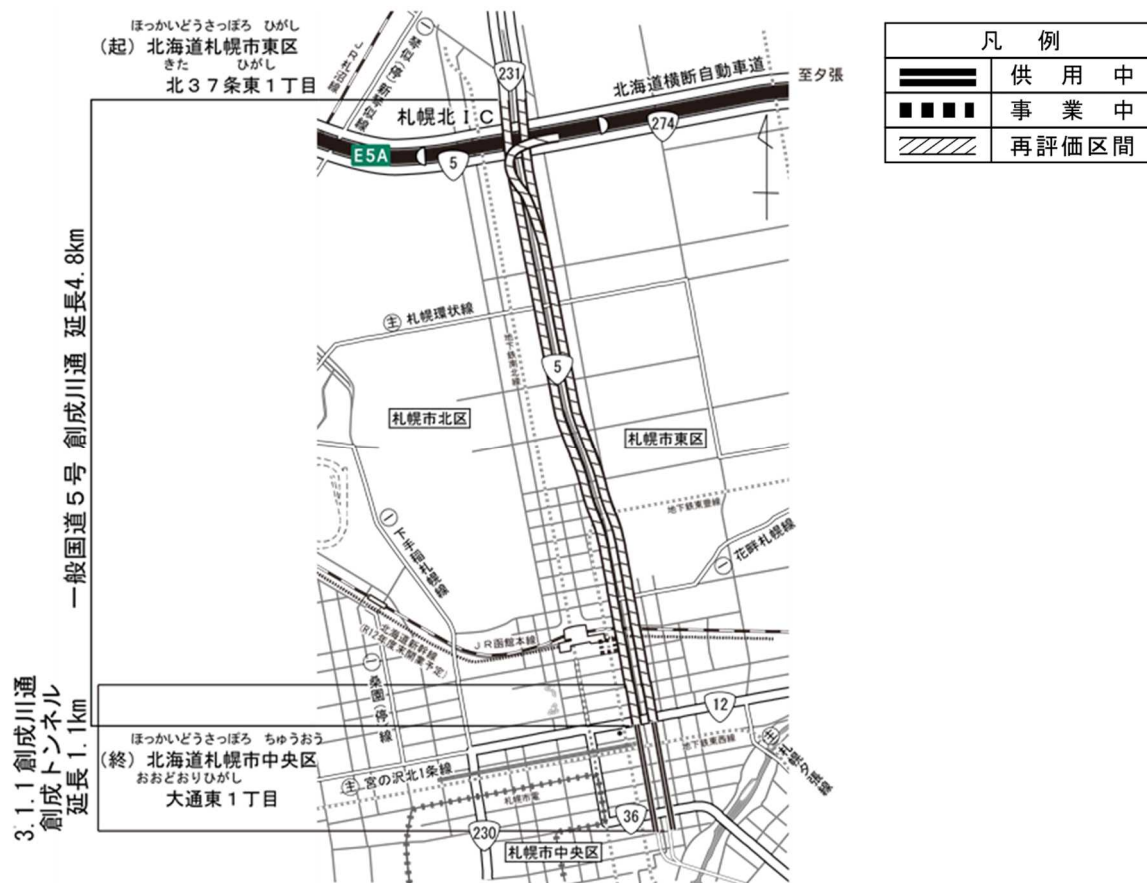
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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ため。

事業概要図



※ B/Cの上段は創成川通から創成トンネルを対象とした場合、下段()書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 費用対効果分析結果及び感度分析の結果の欄に係る数値は令和5年度評価時点。

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道40号 <small>おといねづ</small> 音威子府バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自： <small>ほっかいどうなかがわ おといねづ</small> 北海道中川郡音威子府村字音威子府 至： <small>ほっかいどうなかがわ なかがわ ほまれ</small> 北海道中川郡中川町字誉	延長	19.0km		
事業概要					
<p>国道40号は、旭川市を起点とし名寄市を經由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。音威子府バイパスは、防災上の現道課題箇所、雪崩に起因する特殊通行規制区間を回避することで、道北圏の広域道路交通の安全性及び定時性の向上を目的とした延長19.0kmのバイパス事業である。</p>					
H5年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H19年度用地補償着手	H19年度工事着手		
全体事業費	約1,452億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約89%	供用済延長	0.0km
地域の防災面の課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・平成11年度には、雪崩により21日間にわたり通行止めが発生。 ・当該区間の防災面の課題は、道北地域において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、中川町（人口：1,907人）などからも改善の要望が出されているなど、地域の喫緊の課題となっている。 ・現道は、急峻な地形となっており、防災上の対策必要箇所が7箇所（落石・崩壊：6箇所、地吹雪：1箇所）、異常気象時の特殊通行規制区間が1区間（雪崩）存在し、雪崩、吹雪・地吹雪、路面冠水及び土砂災害による通行止めが頻発していることから、早急な対策が必要。 (北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10）) ・現道には、地すべり指定地「物満内」（基盤岩は蛇紋岩）が存在し、天塩川による地すべり末端部の浸食により小規模地すべりの発生を誘発していることから、早急な対策が必要。 (同委員会（H25.10）) ・現道は、急カーブ2箇所と事故危険区間1箇所が存在し、過去10年間（H15～24）で30件の死傷事故が発生しており、交通事故への早急な対策が必要。 (同委員会（H25.10）) ・音中トンネルで変状が発生した蛇紋岩区間において、天端地山の崩落及び崩落に伴うゆるみ域を確認。 (同委員会（H29.7）) ・音中トンネルの内空変位測定において、対策の実施が必要となる変位、切り羽上部の抜け落ち及び切り羽崩落を確認。 (同委員会（H29.7）) ・当該事業切土予定区間の表層の変状を受け実施した調査ボーリングの歪み観測から、深部での累積歪変動を確認。 (同委員会（H29.7）) ・琴平川の氾濫により当該事業盛土部が浸水し、盛土洗掘が危惧されることを確認。 (同委員会（H29.7）) ・当該事業道路形状概成部の雪況調査により、雪崩の痕跡、雪庇、雪しわ、クラック等を確認。 (同委員会（H29.7）) ・トンネルの掘進に伴い、想定よりも地山が脆弱であることを確認。 (旭川開発建設部道路トンネル技術検討会 音中トンネル検討部会（R2.11）) 					

課題を踏まえた対策・事業内容

- ・想定される地すべり（必要抑止力4,000KN/m）や岩盤崩壊（落石エネルギー5,000KJ）の外力が大きく、また、災害要因も多岐にわたるため現道での対策が困難であることから、災害要因の解消、事故要因の除去、周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、災害要因箇所及び線形隘路区間を回避する別線ルートが妥当。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10））
- ・バイパスを整備することにより課題箇所を回避。
- ・トンネル工において、蛇紋岩等脆弱な地質の判明により、掘削パターンを見直すことは妥当。
（同委員会（H26.8））
- ・法面工において、当初の地質調査では確認されていない地すべり層（粘土混じり破碎質泥岩）の対策工として環境への影響、事業期間、経済性を比較考慮した結果、法枠とグラウンドアンカーに見直すことは妥当。
（同委員会（H26.8））
- ・トンネル専門家の助言も踏まえ、天端崩落の再発を防止するためのゆるみ域の調査及び地山改良の追加並びに地山状況の変化に対応した掘削パターン及び補助工法を見直すことは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・法面工において、深部で累積歪変動が見られた地すべり層（縞状泥岩（泥岩・砂岩互層）破碎部）の対策工として周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、グラウンドアンカー工、地下水排除工及び押え盛土工に見直すことは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・琴平川氾濫時の盛土洗掘防止対策として、琴平川の流域に基づき、浸水範囲及び高さを算出し、盛土構造を見直すことは妥当。（同委員会（H29.7））
- ・雪況調査を踏まえ抽出された雪崩発生危険斜面に基づき、雪崩予防柵の設置計画を見直すことは妥当。また、トンネル坑門部で確認された雪庇落下を防止する対策を追加見直しすることは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・トンネル専門家の助言も踏まえ、地山状況の変化に対応した掘削パターン及び補助工法を見直すことは妥当。
（旭川開発建設部道路トンネル技術検討会 音中トンネル検討部会（R2.11））

事業の効果等

○道路事業3便益	
走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少	(399億円)
○救急医療改善効果	(139億円)
○余裕時間の短縮による効果	(9.8億円)
○河川氾濫時の人命損失軽減効果（走行車両）	(89億円)
○河川氾濫時の人命損失軽減効果（地域住民）	(6.7億円)
○冬期視程障害の解消効果	(0.8億円)
○冬期広域交通のリダンダンシー向上効果	(2.3億円)
○日本海側津波時の代替路確保効果	(37億円)
○オホーツク海側津波時の代替路確保効果	(23億円)
○大規模豪雨時の代替路確保効果	(105億円)
○地域住民の不安の解消（通行止め解消等）	(486億円)
○事業による地域経済の活性化効果	(448億円)
○CO ₂ 排出削減による効果	(2.3億円)

費用（残事業） / （事業全体）

196 / 1,950億円
 事業費：124/1,878億円
 維持管理費：72/72億円

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

名寄市など上川管内4市17町2村の首長などで構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等から事業促進の要望を受けている。

知事の意見：

「一般国道40号音威子府バイパス」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、防災上の現道課題箇所、雪崩に起因する特殊通行規制区間を回避することで道北圏の広域道路交通の安全性及び定時性の向上が図られ、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、早期供用を図るようお願いいたします。

なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成9年11月 名寄美深道路 名寄IC～名寄北IC開通
- ・平成15年3月 名寄美深道路 名寄北IC～智恵文南入口開通
- ・平成15年10月 北海道縦貫自動車道 和寒IC～士別剣淵IC開通
- ・平成16年11月 豊富バイパス 豊富サロベツIC～豊富北IC開通
- ・平成17年9月 市町村合併により、士別市及び朝日町が「士別市」となる
- ・平成18年3月 市町村合併により、名寄市及び風連町が「名寄市」となる
- ・平成18年3月 市町村合併により、枝幸町及び歌登町が「枝幸町」となる
- ・平成18年11月 名寄美深道路 智恵文南入口～智恵文IC開通
- ・平成22年3月 名寄美深道路 智恵文IC～美深IC開通
- ・平成22年3月 幌富バイパス 幌延IC～豊富サロベツIC開通
- ・平成25年3月 名寄美深道路 美深IC～美深北IC開通
- ・平成29年10月 シーニックバイウェイ北海道「天塩川シーニックバイウェイ」登録
- ・令和元年9月 北海道縦貫自動車道 和寒IC～士別剣淵IC間 暫定2車線区間における4車線化の優先整備区間に選定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率約89%となっている。
(令和5年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造、工法等の変更は無いが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

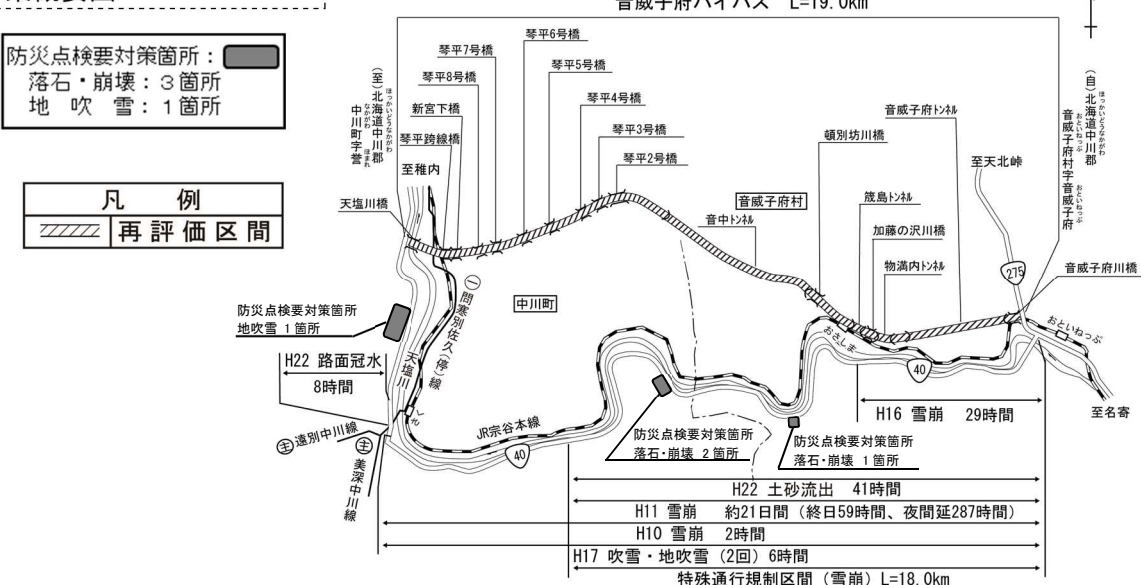
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。