

(再評価)

北海道縦貫自動車道
士別しべつ剣淵けんぶち～名寄なよろ

再評価原案準備書説明資料

令和5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)	.....	25

1. 事業の概要

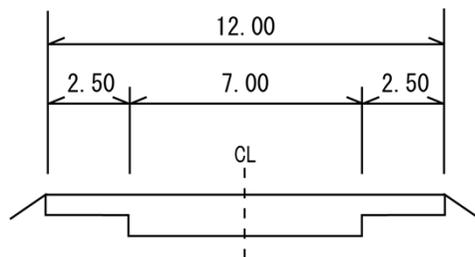
(2) 計画の概要

- ①起点 ……^{ほっかいどうしべつ} 北海道士別市南町東^{みなみまちひがし}
- 終点 ……^{ほっかいどうなよろ} 北海道名寄市字豊栄^{ほうえい}
- ②計画延長 …… 24.0km
- ③幅員 …… 12.0m
- ④構造規格 …… 1種2級
- ⑤設計速度 …… 100km/h
- ⑥車線 …… 暫定2車線
- ⑦事業主体 …… 北海道開発局

■横断面

暫定2車線

(単位：m)



(3) 経緯

- 平成 3年度 整備計画(士別市～名寄市間)
- 平成 5年度 施行命令(士別市～名寄市間)
- 平成15年度 「抜本的見直し区間」の設定(士別市～名寄市)
- 平成15年度 整備計画の施行主体の変更
(新直轄方式に切替(士別市～名寄市))
- 平成17年度 「抜本的見直し区間」について、
「緊急に整備すべき区間」を設定
(士別剣淵～士別市多寄町)
- 平成19年度 用地補償着手
工事着手
- 平成20年度 事業再評価
- 平成23年度 事業再評価
- 平成26年度 事業再評価
- 平成26年度 整備計画変更(士別市多寄町～名寄市の事業再開)
- 平成29年度 事業再評価
- 令和 3年度 事業再評価
- 令和 5年度 事業進捗率63%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(令和5年3月末時点)

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]

- ・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
- ・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

[市町村合併の状況]

- ・平成17年9月 士別市及び朝日町が
「士別市」となる
- ・平成18年3月 名寄市及び風連町が
「名寄市」となる
- ・平成18年3月 枝幸町及び歌登町が
「枝幸町」となる

[その他]

- ・平成20年 4月
道の駅「もち米の里☆なよろ」開業
- ・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 3年 5月
道の駅「羊のまち 侍・しべつ」開業

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果

○救急搬送の安定性向上

- ・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。

○水産品の流通利便性向上

- ・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。

○農産品の流通利便性向上

- ・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。

○生体牛の流通利便性向上

- ・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。

○道路交通の安全性向上

- ・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。

○観光地への利便性向上

- ・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。

2. 事業の必要性等

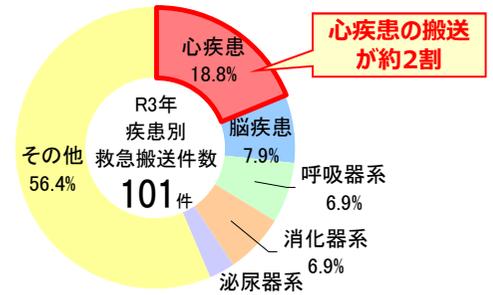
(2) 事業の整備効果(救急搬送の安定性向上)

- ・名寄以北地域から旭川市や札幌市等への救急搬送件数は年間101件。
- ・道北三次医療圏の面積は四国4県と同程度であるが、救命救急センター数は1/4と限られており、救急患者を遠距離搬送せざるを得ない実態。旭川市等への遠距離搬送による搬送患者及び救急隊の負担は大きく、速達性・安定性の高い救急搬送ルート確保が課題。
- ・当該道路の整備により、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。

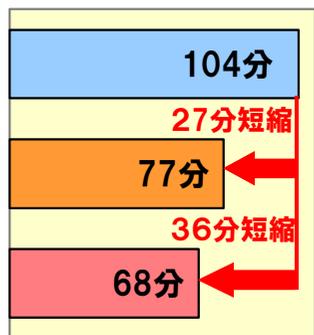
【当該道路を利用する旭川・札幌方面への救急搬送状況(R3年)】 【旭川・札幌方面への疾患別救急搬送割合(R3年)】 【名寄市～旭川赤十字病院間の所要時間の変化】



名寄以北地域から旭川・札幌方面への搬送は、101件/年

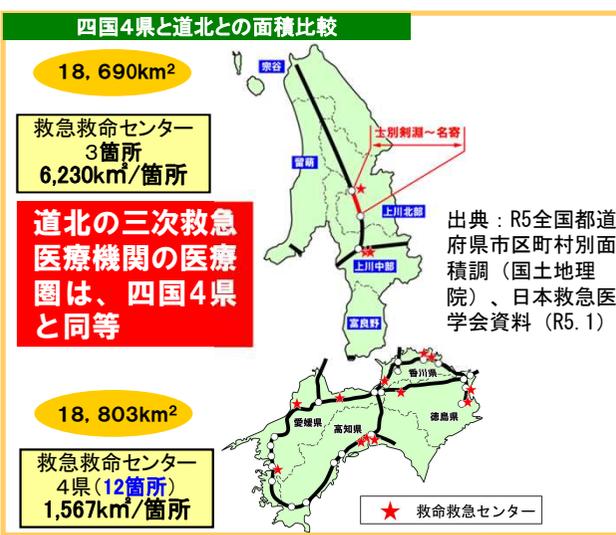


【一般国道使用】
(名寄市～R40～旭川赤十字病院)



【現状】
(名寄市～R40～士別剣淵IC～旭川鷹栖IC～旭川赤十字病院)

【整備後】
(名寄市～名寄IC～士別剣淵IC～旭川鷹栖IC～旭川赤十字病院)



※士別剣淵IC～名寄IC間の旅行速度は、70.0km/h(夏期)で算出。
出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

■地域の声 (R5.5 消防署職員)

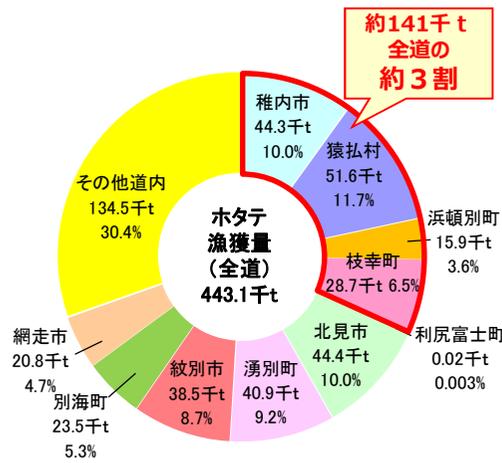
- ・稚内市から旭川市への救急搬送は、高規格道路を利用しても約4時間を要するため、搬送時間の短縮が課題となっています。
- ・特に、士別市街地は信号交差点が多く、緊急走行時の交差点での加減速による揺れや振動、横侵入車両への配慮など搬送中患者の負担軽減及び、走行安全性の確保のため通過に時間を要しています。
- ・課題の多い士別市街地を回避でき、救急搬送の速達性及び安全性の向上が図られ、かつ長距離搬送患者の負担も軽減されることから士別剣淵～名寄の早期整備に期待します。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(水産品の流通利便性向上)

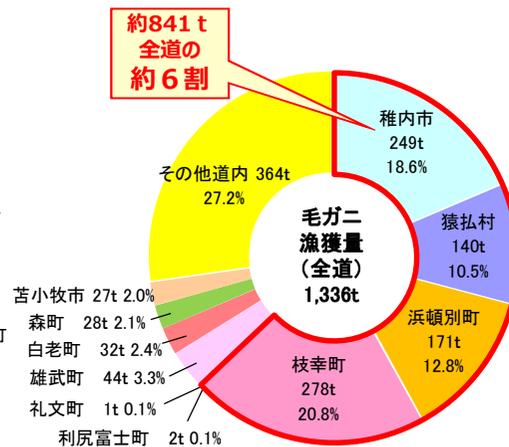
- ・宗谷管内は、ホタテの漁獲量が全道の約3割、毛ガニの漁獲量が全道の約6割を占めるなど、水産業が盛んな地域であり、道内外への出荷のほか、ホタテの一部は海外へも出荷。
- ・市場や物流拠点までの輸送距離が長く、輸送が遅延した場合には取引価格低下等の損失が発生するため、信号交差点の連続する市街地を回避する定時性及び速達性の高い輸送ルートが確保が課題。
- ・当該道路の整備により、市場や物流拠点への定時性及び速達性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待。

【宗谷管内のホタテ漁獲量割合】



出典：北海道水産現勢（北海道：R3年）

【宗谷管内の毛ガニ漁獲量割合】



出典：北海道水産現勢（北海道：R3年）

【宗谷管内からの水産品の輸送状況】



出典：水産品輸送会社ヒアリング

■ 地域の声 (R5.5 水産品輸送会社職員)

- ・宗谷管内から旭川や札幌の卸売市場までは**長距離輸送**であり、途中市街地などでは信号交差点が多く**輸送に大変時間がかかります**。
- ・**市場への遅延**が生じて当日の取引に間に合わず、翌日の取引となった場合、**生鮮ホタテ等の魚介類の取引価格の低下や荷物の保管料**が発生します。その場合、**損失分の費用を輸送会社が負担**します。
- ・当該道路の利用により、**輸送所要時間が短縮**され、**輸送の定時性及び確実性が向上**し、これらの**損失が減少**することが期待されます。また、信号交差点がなく一般道よりも**安全性が高いためドライバーの負担も軽減**されることから、早期の整備に期待しています。

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)

- ・名寄市のアスパラガスの収穫量は全道1位であり、約4割は苫小牧港を經由して道外へ出荷。下川町で近年栽培が盛んなフルーツトマトは約9割を新千歳空港から道外へ出荷。
- ・消費地までの輸送距離が長く、信号交差点が連続し混雑する市街地の通過により、農産品の輸送時の品質低下が発生するため、定時性及び速達性の高い輸送ルートの確保が課題。
- ・当該道路の整備により、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。

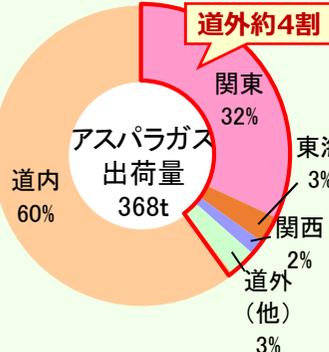
【農産品の輸送状況】

アスパラガス(約368トン/R4年度)

出荷期間: 4月上旬~7月上旬 4tトラック2台/日、10tトラック1台/日
全道収穫量上位ランキング(R3年)



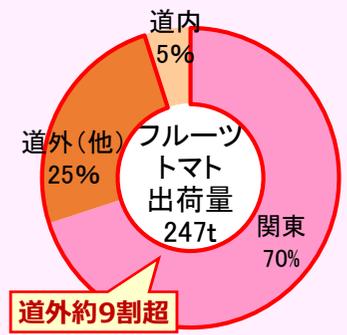
名寄市が全道1位



出荷量: JA北はるか・JA道北なよろの合計値



フルーツトマト(約247トン/R4年度)
ブランド名: はるかエイト(糖度8以上), はるかセブン
出荷期間: 6月~10月下旬 4tトラック等出荷量に併せて設定
共選施設での7月~8月の出荷量は、フルーツトマトの中で全道1位(ホクレン・JA調べ)



道外約9割超

出荷量等: JA北はるか

■地域の声 (R5.5 農協職員)

・フルーツトマトは、鮮度が重要な付加価値となるため、収穫・予冷したものを、その日のうちに新千歳空港から道外市場に輸送しています。また、トマトは夏の暑い時期に出荷量が多くなり、市場や店頭に並ぶ頃にちょうどよく追熟されるように逆算して収穫・出荷しており、市場着荷が遅れると日持ちがしなくなることや過剰な追熟で品質低下となり取引価格は下落してしまいます。そのため物流拠点への定時性及び安定性が高く、確実な輸送が必要です。

・当該道路の利用により、混雑する市街地の回避による空港等輸送拠点への所要時間短縮が図られ、輸送の定時性及び速達性が向上し、農産物の鮮度保持が確保されることで、地域農産品のブランド化の促進にも寄与することから、早期整備に期待します。

航空便
フルーツトマト

フェリー:
アスパラガス

札幌市
苫小牧港
新千歳空港へ

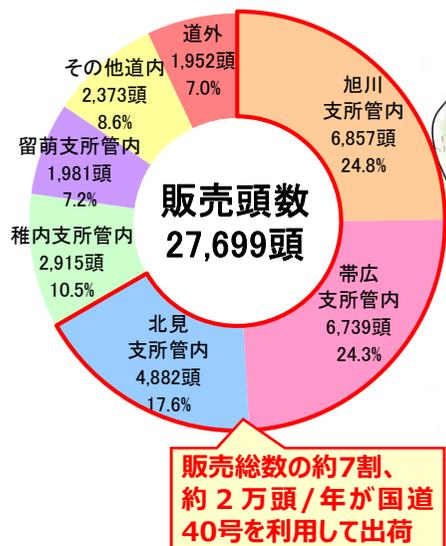
出典: 出荷実態: JA北はるか, JA道北なよろヒアリング(R5年度)

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(生体牛の流通利便性向上)

- ・宗谷、留萌管内及び上川北部地区で飼育された生体牛は、主に、豊富町の家畜市場に出荷され、取引後、約7割が当該道路と並行する国道40号を利用し、旭川・帯広・北見方面の購買者へ輸送。
- ・生体牛は、長時間輸送や頻繁な停止・発進による輸送中のストレスで、体重減や疾患等が発生することから、信号交差点等が多い市街地を回避するなど速達性、安定性の高い輸送ルートが確保が課題。
- ・当該道路の整備により、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。

【豊富家畜市場の生体牛の方面別販売先(R4年度)】



出典：ホクレン豊富家畜市場ヒアリング

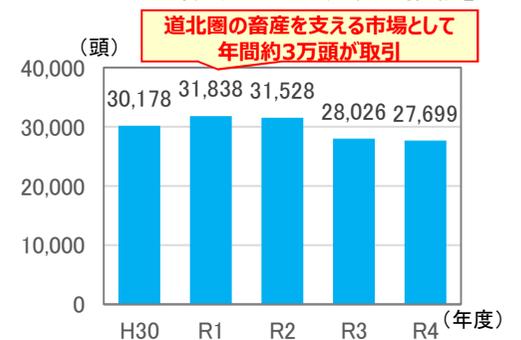
ホクレン豊富家畜市場の概要

- ◆管内外の牛や馬、豚などの家畜類の販売・取引を実施
- ◆年間セリ回数：52回(R4年度)
- ◆年間取引頭数：27,699頭(R4年度)

【豊富家畜市場からの生体牛の輸送状況】



【豊富家畜市場の生体牛*取引頭数の推移】



出典：ホクレン豊富家畜市場ヒアリング

*ホクレン豊富家畜市場で取引される生体牛の種類：肉用種(主に牛肉生産及び肉用牛生産用)、乳用種(主に生乳生産用)

■地域の声 (R5.5 家畜市場職員)

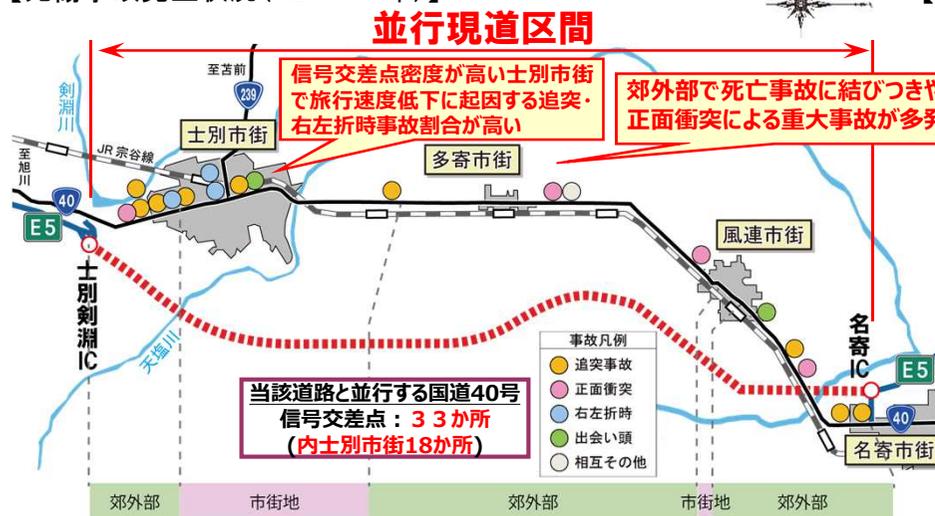
- ・士別市街地は、**信号交差点が連続**し、加減速や発進停止の繰返しにより、**牛は大きなストレス**を受けます。輸送ストレスによる**肺炎等呼吸器疾患の罹患や妊娠牛の早・流・死産、打撲・骨折事例は年に数十件発生**しています。
- ・また、10か月前後の素牛(300kg程度)で長距離輸送に伴い20kg程度の**体重減が発生**します。取引価格は市場出荷時のkg単価であり、購買先到着時の**体重減少分の回復に要する餌代等の費用は購買者の負担**となります。
- ・当該道路の利用により、輸送時間の短縮や信号交差点の連続する市街地を回避し、安定した走行が可能となり、**輸送ストレスに起因する疾病や事故、体重の減少割合の低下が期待**されることから早期整備に期待します。

2. 事業の必要性等

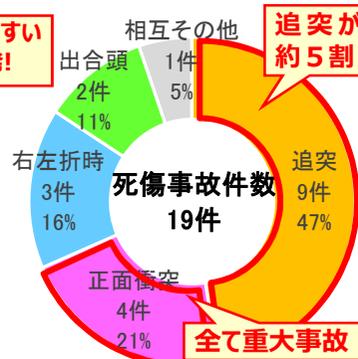
(2) 事業の整備効果(道路交通の安全性向上)

- ・当該道路と並行する国道40号は、過去5年間で19件の死傷事故が発生。
- ・市街地の交差点を起因とする追突・右左折時の事故や、郊外部における重大事故リスクの高い正面衝突事故など、道路交通の安全性が課題。
- ・当該道路の整備により、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。

【死傷事故発生状況(H29~R3年)】

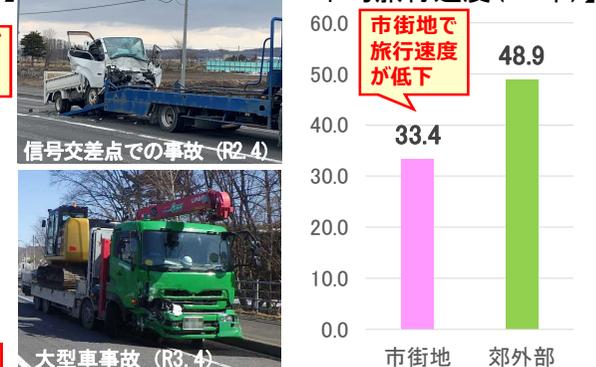


【並行現道の事故類型別
事故発生割合(H29~R3年)】



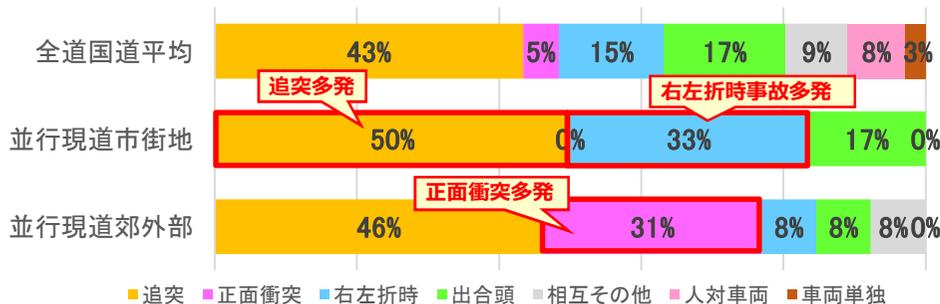
出典・写真: 旭川開発建設部

【交通事故発生状況】【沿道状況別の
平均旅行速度(R3年)】



出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

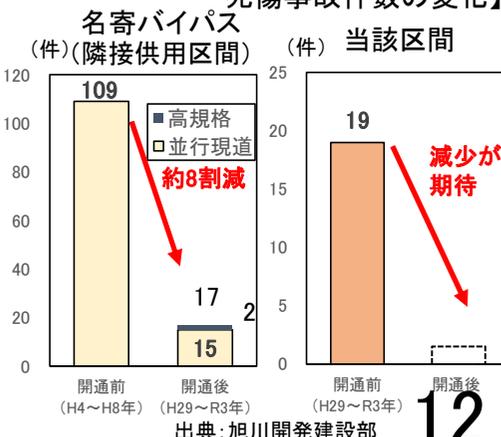
【発生事故類型割合】



■ 名寄バイパス(隣接供用区間)位置



【隣接区間及び当該区間における
死傷事故件数の変化】



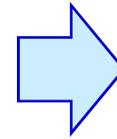
2. 事業の必要性等

(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、7,381,950(t-CO₂/年)。
- ・当該道路の整備により、7,374,589(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、7,362(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

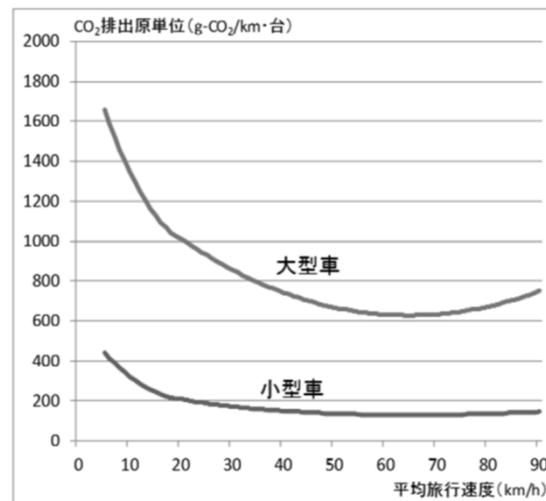
CO₂削減量
7,362t-CO₂/年



森林換算
約694ha
(札幌ドーム約126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10.6 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、全体事業費が約160億円増加。
- ・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



【土別剣淵～名寄】

全体事業費		増減額
(令和3年度再評価)	(令和5年度再評価)	
373億円	533億円	増 160億円
事業期間 ※		増減年数
(令和3年度再評価)	(令和5年度再評価)	
23年	27年	増 4年

※費用便益比算定上設定した事業期間

■全体事業費変更

2. 事業の必要性等

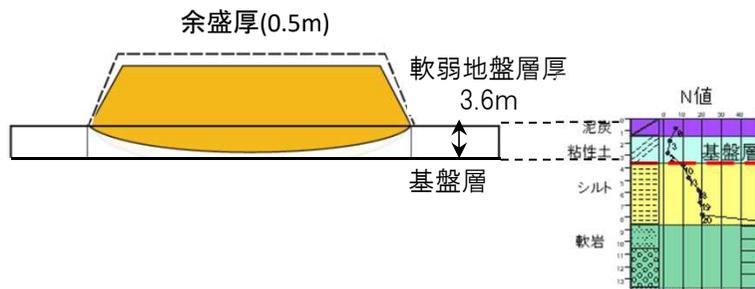
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

① 軟弱地盤対策工の見直し (約68.8億円増)

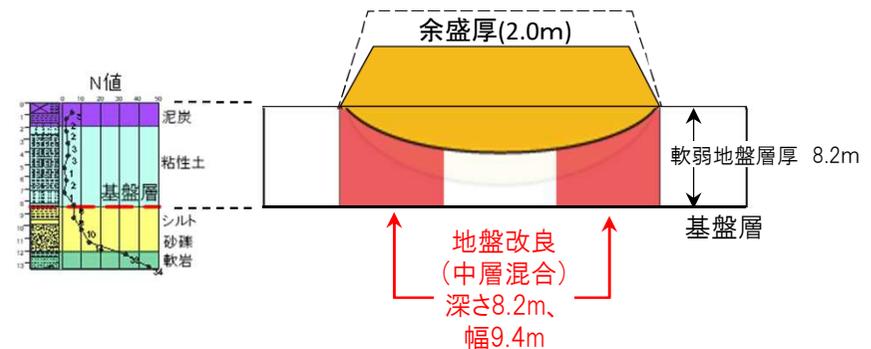
- ・当初、既存文献や周辺既往調査結果から軟弱層を想定し、盛土沈下対策として緩速载荷盛土工法を採用。
- ・用地取得後の地質調査において、想定より厚い軟弱層を確認したことから、盛土沈下対策として盛土の余盛厚を見直し、盛土安定対策として地盤改良(中層混合処理)を追加。



[当初] 緩速载荷盛土工法



[変更] 緩速载荷盛土工法及び地盤改良(中層混合処理)



2. 事業の必要性等

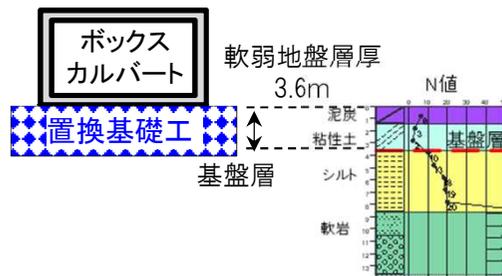
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

② 構造物基礎工の見直し(約6.1億円増)

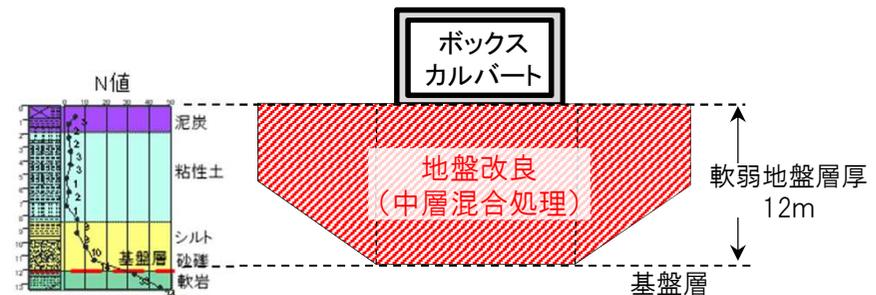
- ・当初、既存文献や周辺既往調査結果から軟弱層を想定し、置換基礎工を採用。
- ・用地取得後の地質調査において、想定よりも厚い軟弱層を確認したことから、地盤改良(中層混合処理)へ見直し。



[当初] 置換基礎工



[変更] 地盤改良(中層混合処理)



2. 事業の必要性等

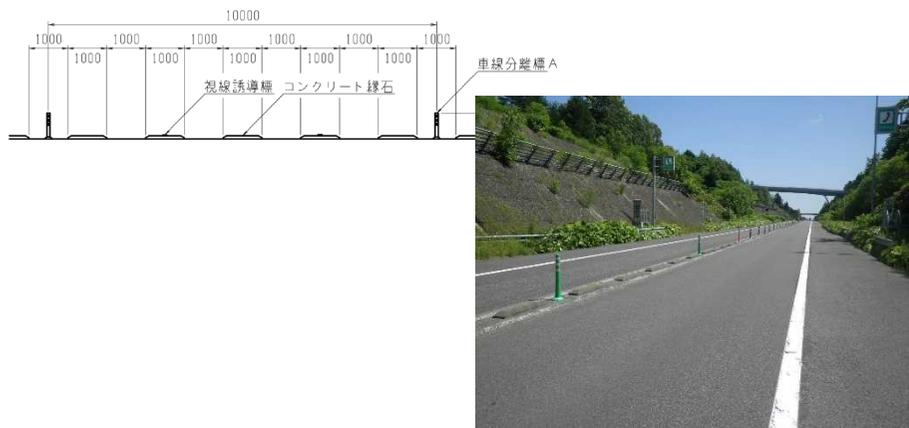
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

③ 中央分離構造の見直し (約16.3億円増)

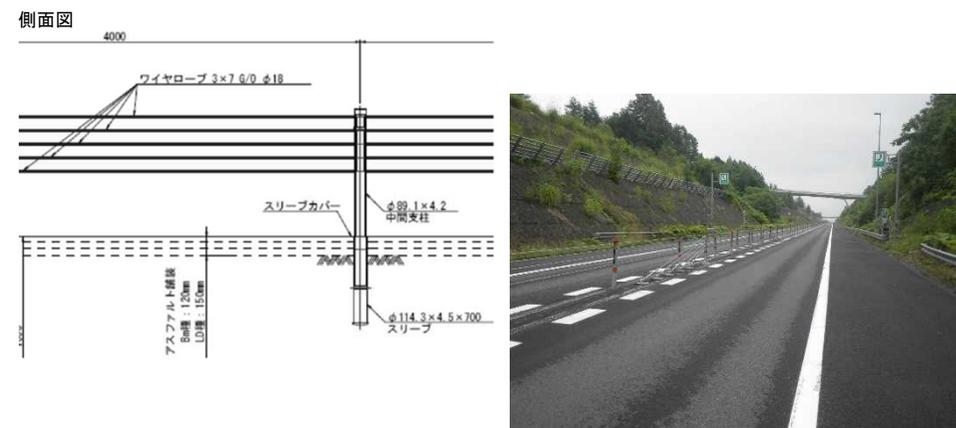
- ・当初、自動車専用道路の暫定2車線整備において、標準的なラバーポールによる簡易分離構造を採用。
- ・重大事故につながりやすい正面衝突事故の緊急対策について、国土交通省の方針に基づき、土工部や中小橋(50m未満)において、ワイヤロープによる分離構造へ見直し。



[当初] ラバーポールによる簡易分離構造



[変更] ワイヤロープによる分離構造



2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

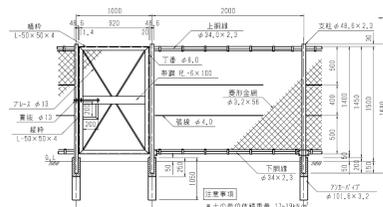
④ 立入防止柵の見直し (約20.0億円増)

- ・当初、計画段階における調査の結果、事業計画地周辺で痕跡が確認されなかったため、標準型立入防止柵 (H=1.5m) で計画。
- ・道北地域において増加傾向にあるエゾシカとの衝突事故状況から、痕跡調査を実施した結果、事業計画地周辺でエゾシカの痕跡が多数確認されたため、シカ対応型立入防止柵 (H=2.5m) へ見直し。



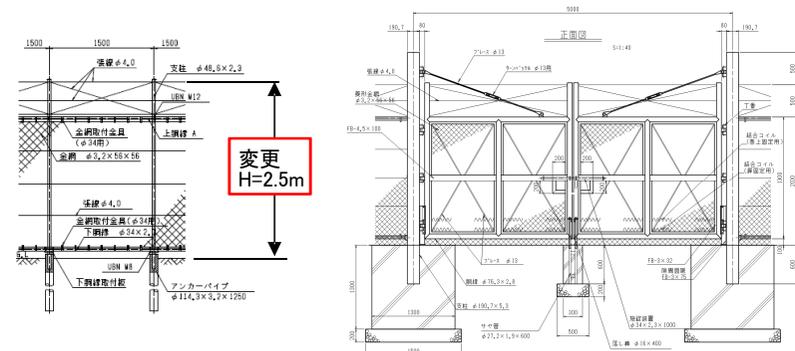
[当初]

通常型立入防止柵(通常型門扉)



[変更]

シカ対応型立入防止柵(車両対応鋳型門扉)



2. 事業の必要性等

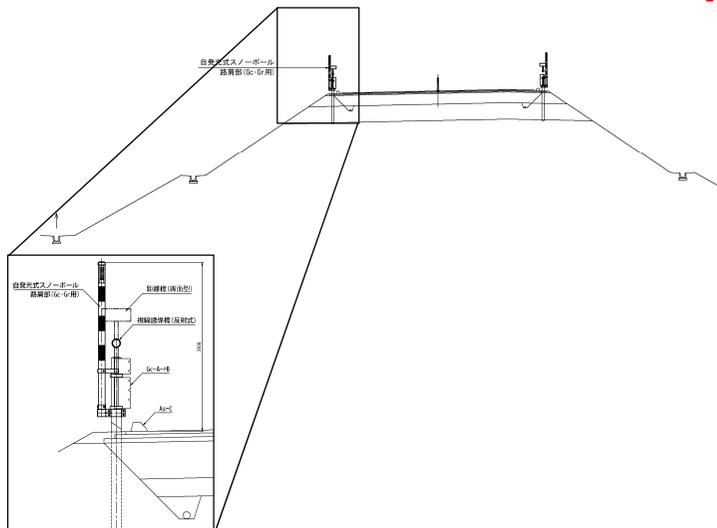
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑤ 防雪柵の追加(約34.8億円増)

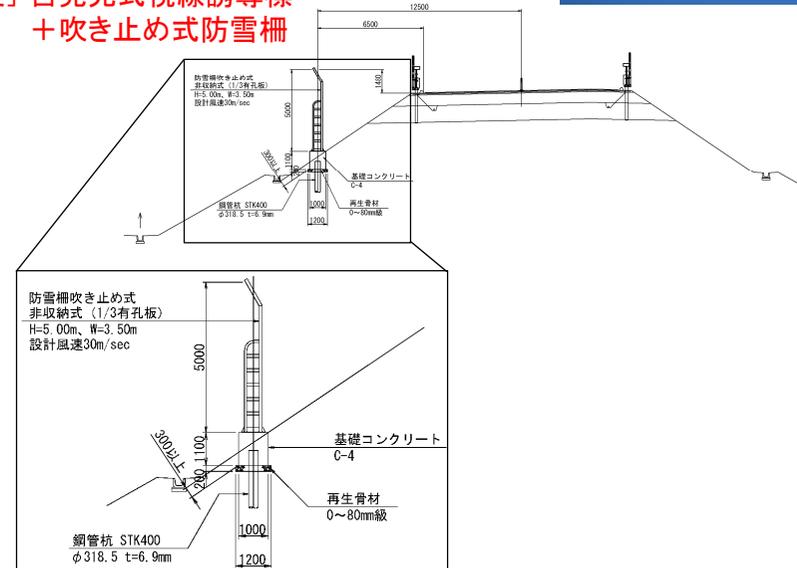
- ・当初、既存文献の吹雪量から、吹雪対策として自発光式視線誘導標を採用。
- ・盛土実施済み箇所において、吹雪量や吹きだまり状況等を調査した結果、吹きだまりによる通行障害が発生する可能性が高いことを確認したため、吹き止め式防雪柵を追加。



[当初] 自発光式視線誘導標



[変更] 自発光式視線誘導標
+ 吹き止め式防雪柵



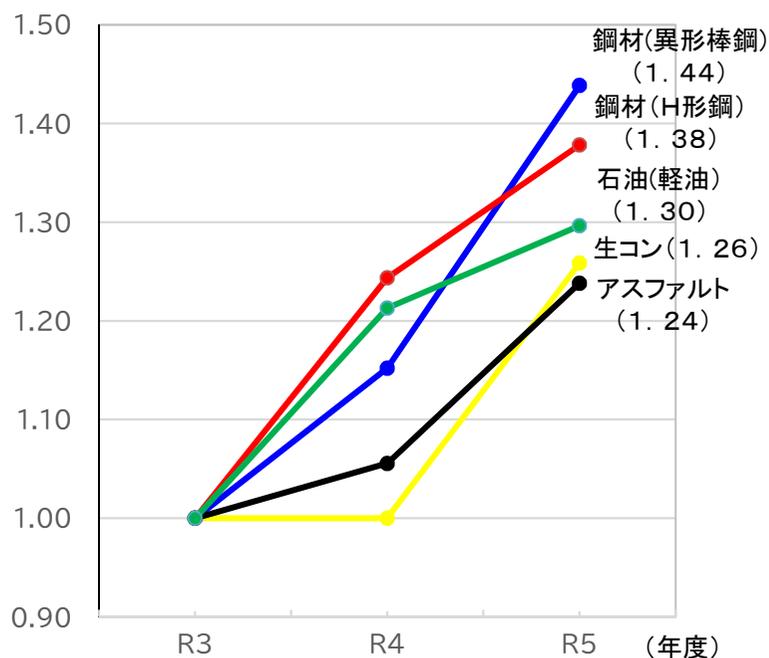
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑥ 資機材・労務単価の変動(約15億円増)

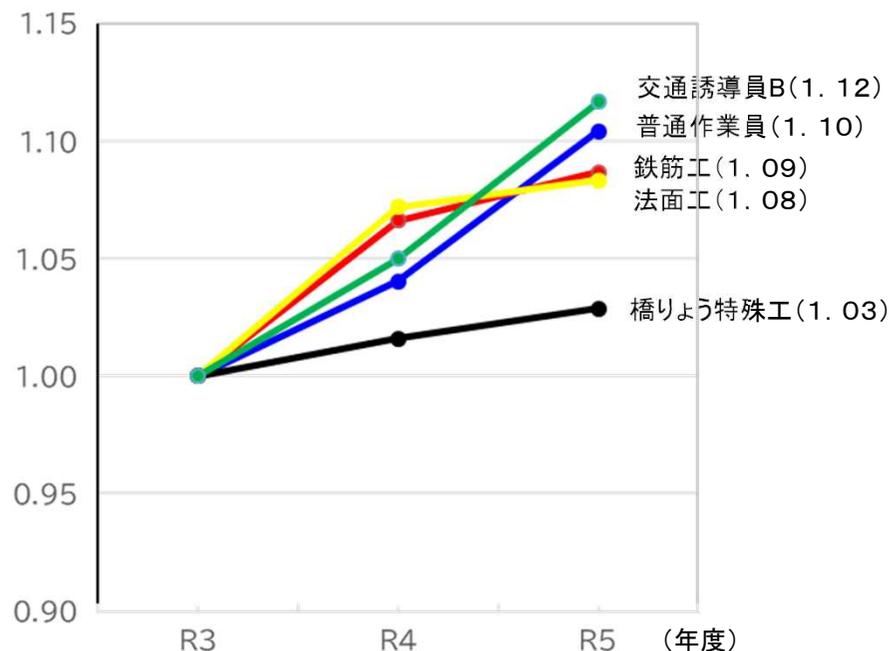
・ 前回評価(令和3年度)後の資機材・労務単価の変動に伴い、事業費を増額。

主要建設資材単価伸び率
(令和3年度基準)



● 鋼材(異形棒鋼D16)SD295
 ● 鋼材(H形鋼)
 ● 生コンクリート(RC-2-1)
 ● アスファルト密粒度アコン13(再生材)
 ● 石油(軽油)
 ※鋼材、石油:旭川管内単価
 生コン、アスファルト:士別・名寄地区単価

労務単価伸び率
(令和3年度基準)



● 普通作業員
 ● 法面工
 ● 交通誘導警備員B
 ● 鉄筋工
 ● 橋りょう特殊工
 ※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)

⑦ コスト縮減 法面点検用階段の見直し(1.0億円減)

- ・当初、標準的な鋼製階段を採用。
- ・設計要領の改定に伴い、簡易型階段へ見直し。



[当初] 鋼製階段



[変更] 簡易型階段



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
533億円	5, 100	令和5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)
	667億円	150億円	30億円	847億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1. 2	4. 8%
	610億円		82億円	692億円		

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	5, 100	±10%	1.1~1.4
事業費	493億円	±10%	1.2~1.2
事業期間	27年	±20%	1.2~1.3

注1) 費用及び便益の合計値は、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
533億円	5, 100	令和5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)
	667億円	150億円	30億円	847億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	3. 9	18. 0%
	134億円		82億円	216億円		

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	5, 100	±10%	3.5~4.4
事業費	155億円	±10%	3.7~4.2
事業期間	7年	±20%	3.9~4.0

注1) 費用及び便益の合計値は、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)

	令和3年度 再評価時点	令和5年度 再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=24.0km	L=24.0km	
計画交通量	4,100台/日	5,100台/日	<ul style="list-style-type: none"> ・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5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
総事業費	約373億円	約533億円	<ul style="list-style-type: none"> ・軟弱地盤対策工の見直しによる増 ・構造物基礎工の見直しによる増 ・中央分離構造の見直しによる増 ・立入防止柵の見直しによる増 ・防雪柵の追加による増 ・資機材・労務単価の変動による増 ・法面点検用階段の見直しによる減
総費用 C	約531億円 (基準年:令和3年度)	約692億円 (基準年:令和5年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費の変更による増 ・基準年の変更による増
総便益 B	約557億円 (基準年:令和3年度)	約847億円 (基準年:令和5年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・基準年の変更による増 ・原単位の変更による増 ・計画交通量の増 ・事業期間の延伸による減
費用対効果 B/C	1.1	1.2	

※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=692億円	C=216億円
	総便益 B	B=847億円	B=847億円
	B/C	B/C=1.2	B/C=3.9
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B=128億円	B=128億円
	救急医療改善効果	B=78.1億円	B=78.1億円
	余裕時間の短縮による効果	B=46.3億円	B=46.3億円
	夏期観光時期のアクセス向上効果	B=0.4億円	B=0.4億円
	CO ₂ 排出削減による効果	B=3.4億円	B=3.4億円
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.4	B/C=4.5

※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

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
北海道開発幹線自動車道道北建設促進期成会	士別市長	士別市、旭川市、稚内市、名寄市、留萌市、富良野市、紋別市、鷹栖町、比布町、和寒町、剣淵町の首長、上川町村会会長、宗谷町村会会長、留萌町村会会長、士別市議会議長及び士別商工会議所会頭	産業経済の活性化、観光振興などに必要不可欠なほか、高次医療機関に乏しい道北地域においては、第二次・三次医療機関への救急搬送など救急医療や防災など安全・安心な暮らし実現のために必要不可欠な区間である北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄間の早期完成を要望
高速自動車国道旭川名寄間建設促進期成会	士別市長	士別市、名寄市、下川町、比布町、和寒町、剣淵町、美深町、音威子府村及び中川町の首長並びに議会議長	
北海道上川地方総合開発期成会	旭川市長	旭川市、士別市、名寄市、富良野市、中富良野町、鷹栖町、美瑛町、下川町、中川町、当麻町、上富良野町、音威子府村、東川町、東神楽町、愛別町、南富良野町、和寒町、美深町、比布町、上川町、占冠村、剣淵町、幌加内町の首長及び議会議長、上川町村会会長及び上川町村議会議長	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が重要課題であり、北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄間の整備促進を要望
旭川市	旭川市長	旭川市	広域分散型社会を形成している北海道においては、さらなる地域の発展と生活・生産の向上を図る上で、道路網の整備は緊急かつ重要な課題であり、北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄間の整備促進を要望
道北商工会議所連合会	道北商工会議所連合会頭	道北商工会議所連合会 旭川、稚内、滝川、留萌、深川、名寄、砂川、富良野、士別、芦別、上砂川、歌志内、赤平の各商工会議所の会頭	道内の他圏域との移動に多大な時間を要する当該地域にとって、地域の競争力、成長力を決定付ける重要な要素となり、更なる物流の効率化・地域産業の活性化・観光需要の促進につながる北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄間の整備促進を要望

4. 関係する地方公共団体等の意見

○北海道からの意見

北海道知事からの意見

「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。

5. 対応方針(案)

- ・北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄は、高速ネットワークの拡充により、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、物流効率化等の支援など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ため、事業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=1.2	B/C=3.9
地域の特殊性を 考慮した便益の検 討	救急医療の改善効果	B=78.1億円(※)	B=78.1億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=46.3億円(※)	B=46.3億円(※)
	夏期観光時期の混雑緩和	B=0.4億円(※)	B=0.4億円(※)
	CO2排出削減による効果	B=3.4億円(※)	B=3.4億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.4(※)	B/C=4.5(※)
事業の整備効果	活力	物流の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <水産品の流通利便性向上> ・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。 <農産品の流通利便性向上> ・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。 <生体牛の流通利便性向上> ・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。
		観光地への利便性向上	・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。
	暮らし	救急搬送の安定性向上	・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。
	安全	道路交通の安全性向上	・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。
	環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量7,362(t-CO2/年)の削減が期待される。
	事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・令和5年3月末時点で、用地進捗率96%、事業進捗率90%

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