

(再評価)

一般国道452号  
盤ばんの沢さわ道路・五稜ごりょう道路

再評価原案準備書説明資料

令和2年度  
北海道開発局

# 目 次

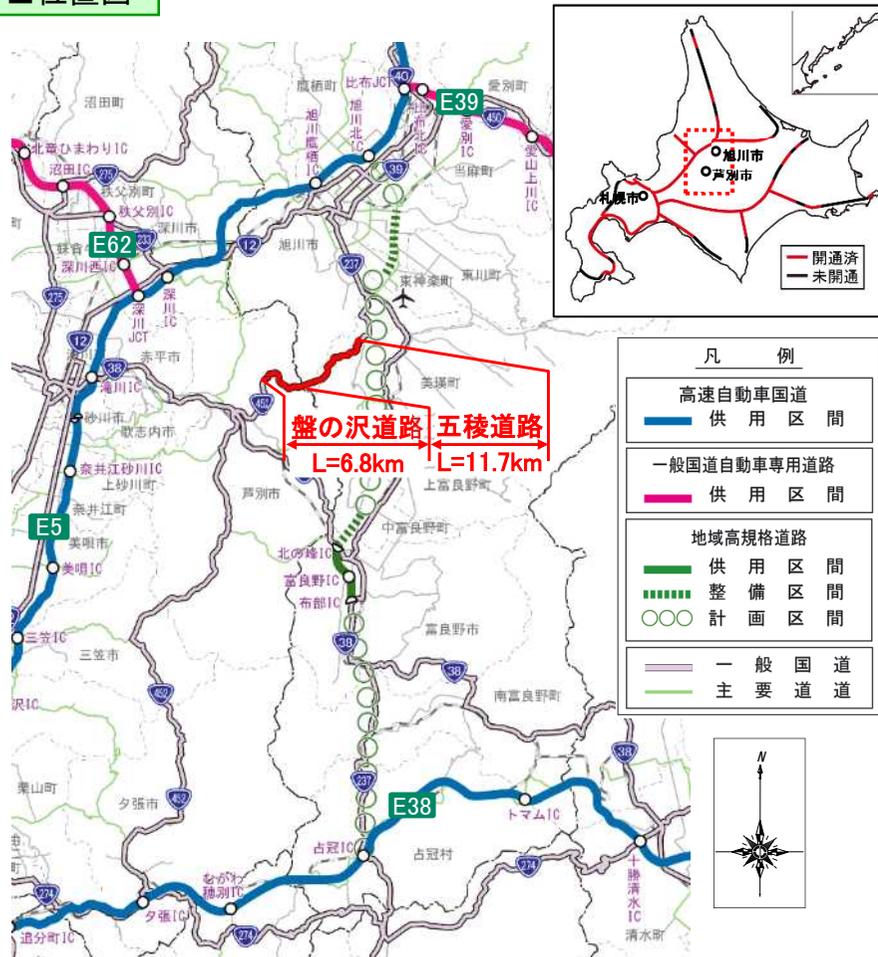
1.事業の概要	.....	3
2.事業の必要性等	.....	5
(1)事業を巡る社会情勢等の変化		
(2)事業の整備効果		
(3)事業の投資効果		
3.事業進捗の見込み	.....	22
4.関係する地方公共団体等の意見	.....	23
5.対応方針(案)	.....	24

# 1.事業の概要

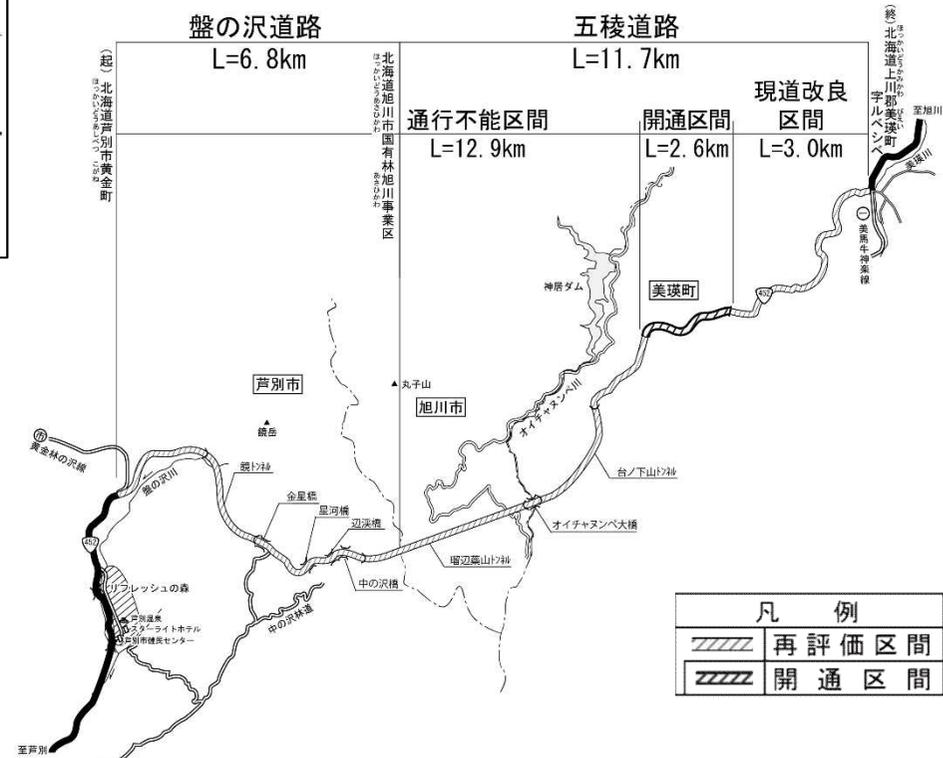
## (1)事業の目的

- ・国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約110kmの幹線道路。
- ・盤の沢道路・五稜道路は、芦別市と美瑛町間の通行不能区間の解消を図り、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、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベに至る延長18.5kmの事業。

### ■位置図



### ■事業概要図

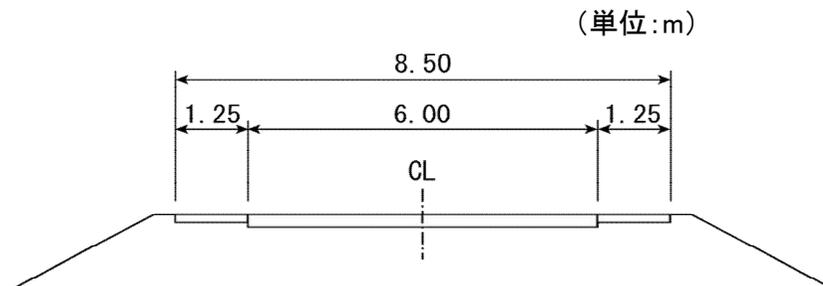


# 1.事業の概要

## (2)計画の概要

- ①起点 …… ほっかいどうあしべつ こがねちょう 北海道芦別市黄金町
- 終点 …… ほっかいどうかみかわ びえいちょう 北海道上川郡美瑛町ルベシベ
- ②計画延長 …… 18.5km
- ③幅員 …… 8.5m
- ④構造規格 …… 3種3級
- ⑤設計速度 …… 50km/h
- ⑥車線 …… 2車線
- ⑦事業主体 …… 北海道開発局

### ■横断面



## (3)経緯

- 平成 5年度 事業化 (道道より国道へ昇格)
- 工事着手
- 平成 5年度 開通区間 L=2.0km(五稜道路)
- 平成 6年度 用地補償着手
- 平成 9年度 開通区間 L=0.6km(五稜道路)
- 平成14年度 事業再評価
- 平成19年度 事業再評価
- 平成22年度 事業再評価
- 平成25年度 事業再評価
- 平成28年度 事業再評価
- 令和 2年度 事業進捗率22%(盤の沢道路)
- 事業進捗率14%(五稜道路)

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率  
(R2年3月末時点ベース)

# 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]

- ・平成19年10月 北海道横断自動車道根室線 トナムIC～十勝清水IC開通
- ・平成21年10月 北海道横断自動車道根室線 占冠IC～トナムIC開通
- ・平成23年10月 北海道横断自動車道根室線 夕張IC～占冠IC開通
- ・平成30年11月 旭川十勝道路 北の峰IC～布部IC開通

[周辺道路の整備状況]

- ・平成19年 3月 一般国道38号 芦別バイパス開通
- ・平成20年11月 一般国道38号 赤平バイパス開通

[その他]

- ・平成17年 5月 シーニックバイウェイ北海道 「大雪・富良野ルート」指定
- ・平成30年 5月 道の駅『びえい「白金ビルケ」』開業
- ・平成30年 7月 富良野・美瑛観光圏整備 実施計画認定
- ・平成30年11月 旭川空港国際ターミナル開業
- ・平成30年11月 シーニックバイウェイ北海道 「空知シーニックバイウェイ -体感未来道-」候補ルート登録
- ・令和 2年1月 北海道内7空港民間運営開始

平成20年11月  
一般国道38号  
赤平バイパス開通



写真:札幌開発建設部

平成19年3月  
一般国道38号  
芦別バイパス開通



写真:札幌開発建設部



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



写真:旭川開発建設部

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

凡 例	
高速自動車国道	供用区間
一般国道自動車専用道路	供用区間
地域高規格道路	供用区間
	整備区間
	計画区間
	一般国道
	主要道路

シーニックバイウェイ北海道  
活動エリア  
大雪・富良野ルート  
空知シーニックバイウェイ  
-体感未来道-

富良野・美瑛観光圏  
整備実施計画  
観光圏区域

### 北海道横断自動車道根室線

平成23年10月  
夕張IC～占冠IC開通



写真:NEXCO東日本

平成21年10月  
占冠IC～トナムIC開通



写真:NEXCO東日本

平成19年10月  
トナムIC～十勝清水IC開通



写真:NEXCO東日本

## 2.事業の必要性等

### (2)事業の整備効果

#### ○通行不能区間の解消

- ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。

#### ○拠点空港への利便性向上

- ・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1.5万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。

#### ○新たな周遊ルートの形成を支援

- ・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町村の観光入込客数増加が期待される。

#### ○災害時の緊急輸送ルートの強化

- ・富良野市と高度救急医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。

#### ○物流効率化により地域産業を支援

- ・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となることで、販路拡大や空港民営化と相まった物流効率化が期待される。

#### ○合宿誘致による地域活性化の支援

- ・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。

#### ○救急搬送・一般通院の安定性向上

- ・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び一般通院の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(通行不能区間の解消)

- ・国道452号は夕張市から旭川市に至る幹線道路で、芦別市から美瑛町間の延長12.9kmが通行不能区間であり、上川中部圏と中空知圏との相互アクセス性が低下。
- ・当該道路の整備により、上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。

### ■通行不能区間の状況



### 【芦別市～旭川空港間の所要時間の変化】



※盤の沢道路の未開通区間の旅行速度は、夏期50km/h、冬期45.8km/hで算出。  
 $50\text{km/h} \times 0.915$  (低減率) = 45.8km/h  
 ※五稜道路の未開通区間の旅行速度は、夏期50km/h、冬期45.0km/hで算出。  
 $50\text{km/h} \times 0.899$  (低減率) = 45.0km/h  
 ※地域別に、冬期と夏期の平均旅行速度を算出し、一般道路の低減率をそれぞれ算出した。  
 (ETC2.0プローブデータを基に、H29～R1年の冬期12月～3月と夏期4月～11月の旅行速度を比較して算出)

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査<国土交通省>

### 【通行不能区間の状況 盤の沢道路起点付近】



### 【まちづくりの基本方向】

広域連携と多様な交流によるつながり合うまちづくり

### 【移住・定住の促進】

豊かな自然、災害の少ないまちのPRなど充実し、若者の地域定着、地域おこし協力隊などを活用した移住・定住施策を推進。

### 【魅力ある観光の振興】

様々な媒体を活用した情報発信により、星の降る里・芦別のイメージの定着を図り、インバウンドを含めた観光客の拡大による地域活性化を推進。

出典：第6次芦別市総合計画(R2～R11)

### ■地域の声 (R2.7 芦別市役所職員)

- ・芦別市にとっては、一般国道452号が整備されると旭川空港や商業施設への最短ルートとなり、旭川方面と観光・物流・人的交流・生活など様々な面で地域活性化が図られると思います。
- ・特に、我々が推進している総合計画において、ますますの広域連携と多様な交流が見込まれ、交流人口増加による地域活性化や、将来的な移住・定住の促進が期待できるので1日も早い開通を望みます。

# 2.事業の必要性等

## (2)事業の整備効果(拠点空港への利便性向上)

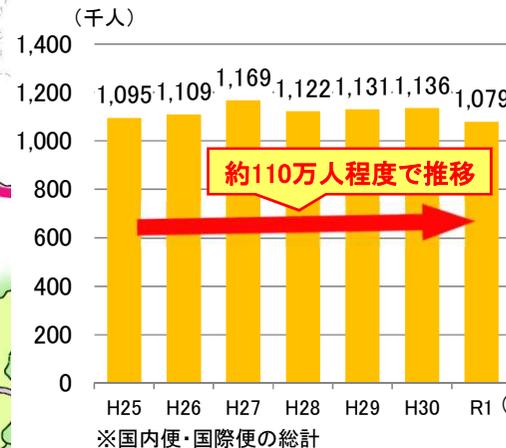
- 旭川空港の乗降客数は、年間約110万人程度で推移。新たな国際線ターミナルビルの開業や、旭川空港を含む北海道内7空港民間運営開始により、今後、運行便数増や乗降客の増加が予想される。
- 当該道路の整備により、旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1.5万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。

### ■旭川空港1時間到達圏域の状況



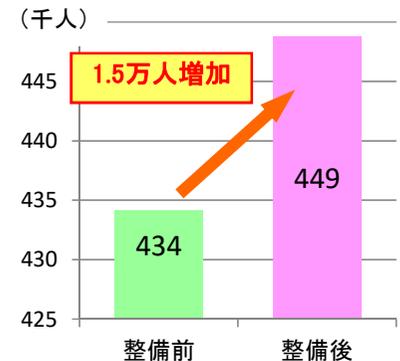
出典: H27全国道路・街路交通情勢調査<国土交通省>  
※圏域範囲は各市町村役場までの所要時間を基に記載

【旭川空港の乗降客数の推移】



出典: 暦年・年度別空港管理状況調書<国土交通省>

【旭川空港1時間到達圏域人口の変化】



※盤の沢・五稜道路の未開通区間の旅行速度は50km/h(夏期)で算出。

出典: H27全国道路・街路交通情勢調査<国土交通省>  
H27年国勢調査<総務省統計局>

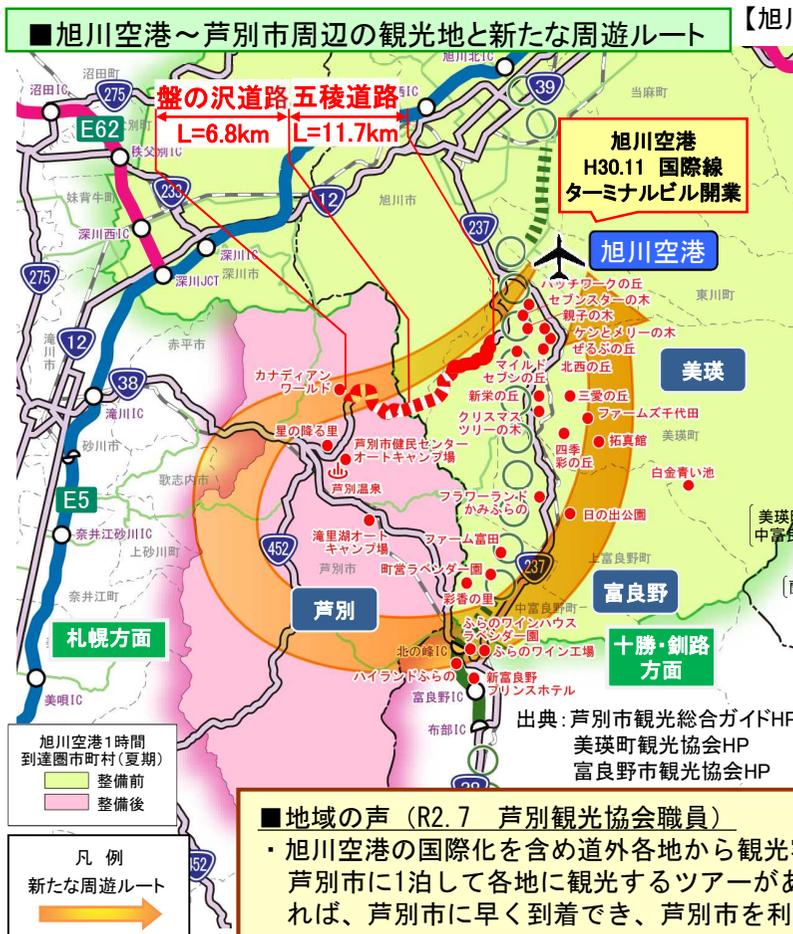
### ■地域の声 (R2.7 芦別商工会議所職員)

- 旭川空港では国際線ターミナルビル開業や空港民営化等により、ますます道外や海外へ行き来がしやすくなることが期待できます。また国道452号が開通することにより、旭川空港への新たなアクセスルートとなります。
- 国道452号が繋がれば、交流人口による観光振興、製造業等の産業も、旭川空港が利用しやすくなることで、道路の利用も増えるのではないかと思います。その結果、移住定住が促進し、1時間圏内となる旭川市や美瑛町、上富良野町などへの交流も増えることが期待できます。

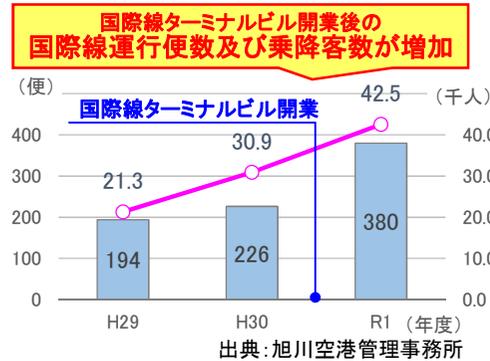
# 2.事業の必要性等

## (2)事業の整備効果(新たな周遊ルートの形成を支援)

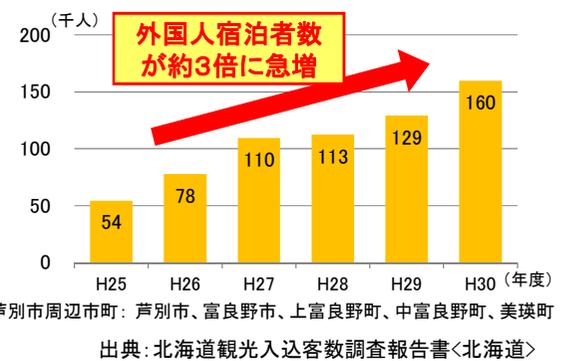
- 旭川空港では、国際線ターミナルビル開業も含め国際線運行便数及び乗降客数が年々増加。また芦別市周辺市町村では外国人延べ宿泊客数が約3倍に急増する一方、年間約804万人の観光客が訪れる富良野・美瑛観光圏との周遊ルート形成が難しいこともあり、芦別市の観光入込客数はほぼ横ばいで推移。
- 当該道路の整備により、芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町村の観光入込客数増加が期待される。



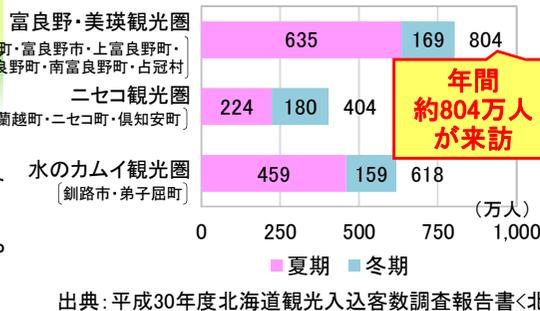
【旭川空港の定期便国際線発着便数及び乗降客数】



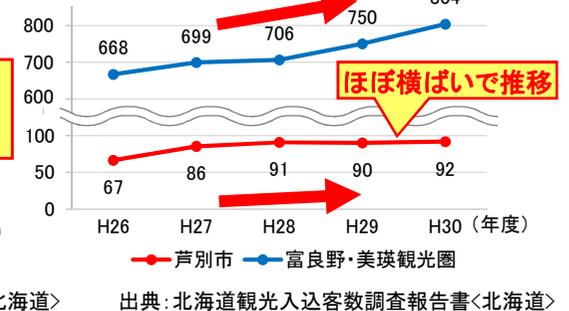
【芦別周辺市町村の外国人延べ宿泊客数】



【各観光圏の観光入込客(H30年度)】



【観光入込客数の推移】



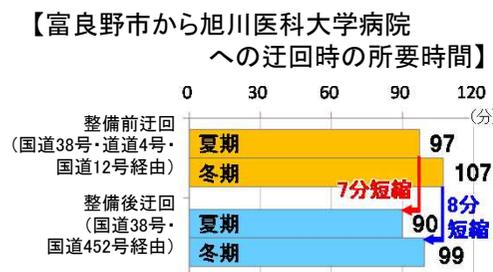
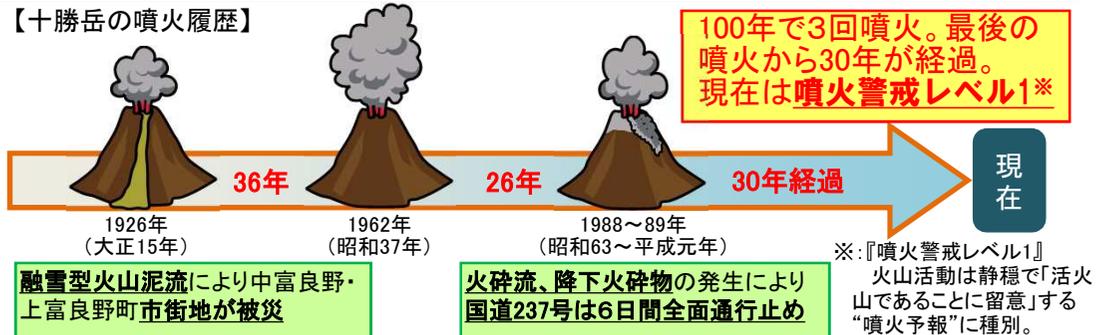
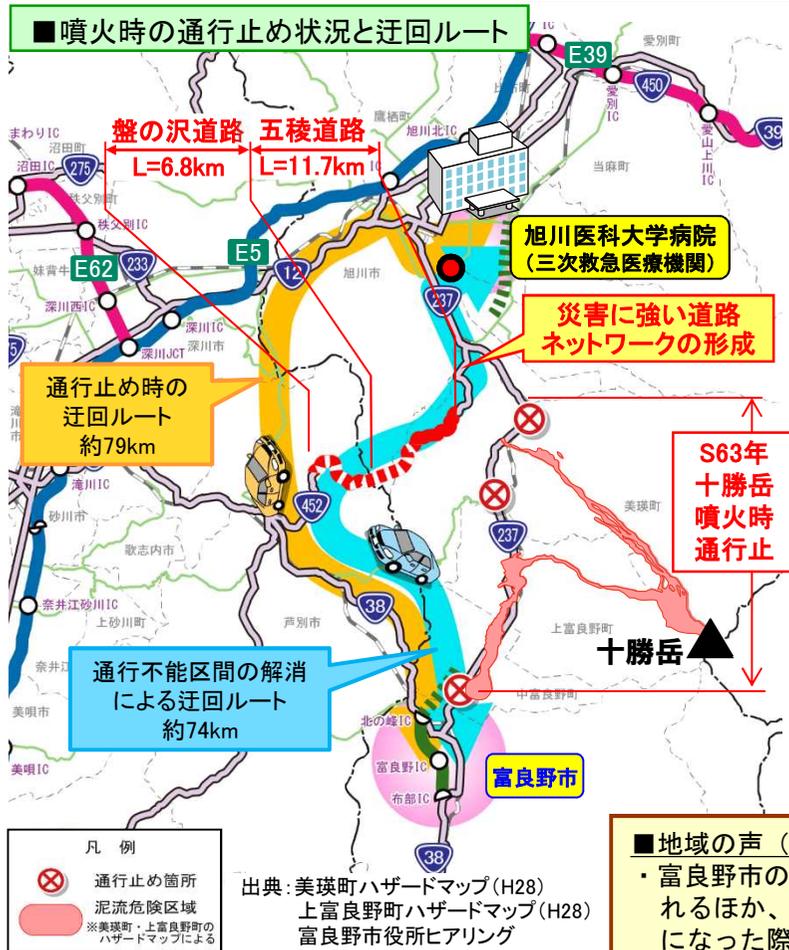
### ■地域の声 (R2.7 芦別観光協会職員)

旭川空港の国際化を含め道外各地から観光客が増えてきていると感じています。インバウンドの旅行形態で旭川空港に夕方に着いて、芦別市に1泊して各地に観光するツアーがありますが、夕食の時間が遅くなるので、あまり浸透していません。国道452号が整備されれば、芦別市に早く到着でき、芦別市を利用する旅行形態が今より増えてくると思いますので1日も早い道路整備を望みます。

# 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の強化)

- 旭川市と富良野市を結ぶ国道237号は、十勝岳噴火時の泥流危険区域に該当する一方、富良野市から旭川市への救急搬送や通院における主要ルートとなっており、噴火時には国道237号が通行止めとなることから、大きな迂回が必要となる。
- 当該道路の整備により、富良野市と高度救急医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。



※地域別に、冬期と夏期の平均旅行速度を算出し、一般道路の低減率をそれぞれ算出した。(ETC2.0プローブデータを基に、H29~R1年の冬期12月~3月と夏期4月~11月の旅行速度を比較して算出)  
出典:H27全国道路・街路交通情勢調査<国土交通省>

**【十勝岳の噴火警戒レベル】**

種別	名称	レベル(キーワード)
特別警報	噴火警報 (居住地域)	5 (避難)
		4 (避難準備)
警報	噴火警報 (火口周辺)	3 (入山規制)
		2 (火口周辺規制)
予報	噴火予報	1 (活火山であることに留意)

出典:気象庁

**【昭和63年の十勝岳の噴火】**

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。

**■地域の声 (R2.7 富良野市役所職員)**

富良野市の傷病者は旭川医科大学病院等の高度救急医療機関が充実している旭川市に救急搬送されるほか、通院している市民もいます。十勝岳噴火災害により国道237号が長期に渡り通行止めになった際、旭川への代替路として通行可能な国道452号の整備を期待しています。

# 2.事業の必要性等

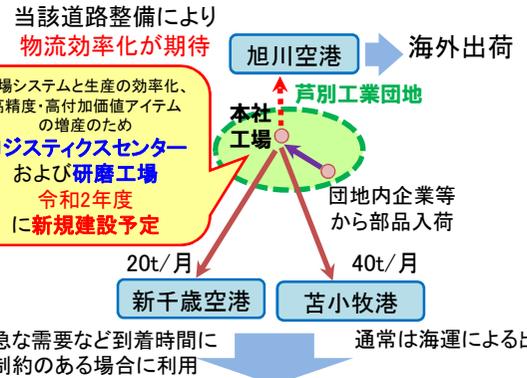
## (2)事業の整備効果(物流効率化により地域産業を支援)

- ・芦別市内の工業団地には、高精度ベアリングを世界30カ国以上へ出荷している製造企業などが集積。海外への出荷には苫小牧港のほか、到着時間に制約のある場合は新千歳空港を利用。
- ・工業団地に近い旭川空港では、空港民営化における運営計画にて国際路線数の拡充を想定。
- ・当該道路の整備により、工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となることで、販路拡大や空港民営化と相まった物流効率化が期待される。

### ■出荷までの輸送ルート



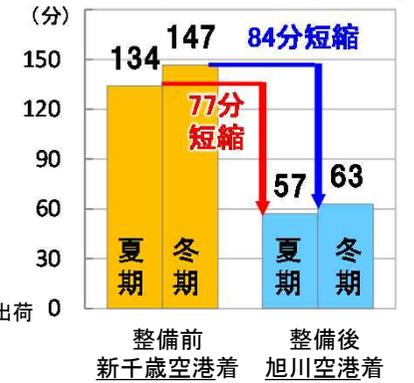
### 【製造品の出荷状況】



欧州等世界30カ国以上へ出荷

精密機器・医療分野・ロボット技術等で需要が増加

### 【芦別工業団地から各空港への所要時間】



※地域別に、冬期と夏期の平均旅行速度を算出し、一般道路の低減率をそれぞれ算出した。(ETC2.0プローブデータを基に、H29～R1年の冬期12月～3月と夏期4月～11月の旅行速度を比較して算出)

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査<国土交通省>

### ■地域の声 (R2.7 芦別工業団地立地企業職員)

- ・当社の製品は、同じ工業団地内企業等から部品を調達し、組み立て・製造を行い、主に欧州など海外企業へ出荷しています。
- ・令和2年度には出荷システムと生産の効率化、高精度・高付加価値アイテムの増産を目的に、同工業団地内にロジスティクスセンターおよび研磨工場を建設します。
- ・国道452号が整備された場合、空港民営化等により、これまで新千歳空港へ輸送していたものが、旭川空港へ輸送が切り替わることも想定でき、物流効率化が図られると思います。

# 2.事業の必要性等

## (2)事業の整備効果(合宿誘致による地域活性化の支援)

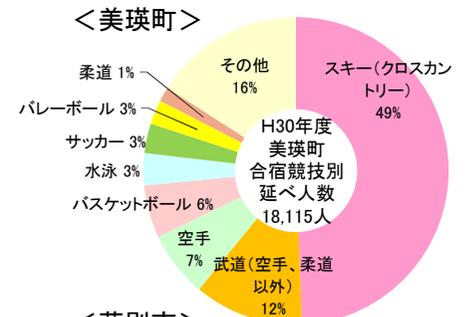
- ・美瑛町ではクロスカントリースキー等のスポーツ合宿が盛んであり、合宿の受入れ延べ人数は全道4位の実績。また芦別市は合宿の誘致を推進しており、令和3年度に宿泊施設の増設を計画。
- ・当該道路の整備により、新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。



【道内スポーツ合宿参加者延数上位10位(H30年度)】



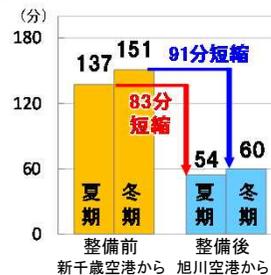
【合宿競技別参加者延数(H30年度)】



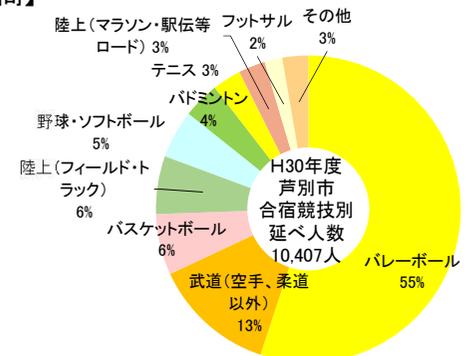
【札幌市から美瑛町(宿泊施設)への所要時間】



【各空港から芦別市(宿泊施設)への所要時間】



＜芦別市＞



※地域別に、冬期と夏期の平均旅行速度を算出し、一般道路の低減率をそれぞれ算出した。  
(ETC2.0プローブデータを基に、H29～R1年の冬期12月～3月と夏期4月～11月の旅行速度を比較して算出)

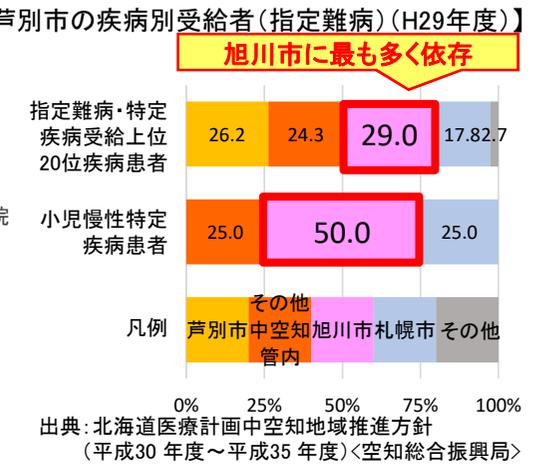
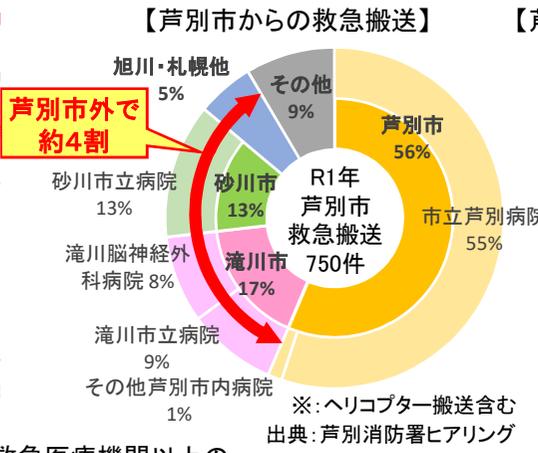
### ■地域の声 (R2.7 芦別市教育委員会職員)

・現在の市営宿泊交流センターのキャパシティは80～100名ですが、更なる夏の合宿を受け入れるために令和3年度供用予定で定員80名の宿泊施設を増設しています。合宿の振興により交流人口が増加し、飲食店やコンビニほか宿泊関連の利用が拡大し、市内経済への波及効果が向上しています。国道452号が開通すると旭川空港からもアクセスがしやすくなるので、合宿受入の更なる増加が期待できます。

# 2.事業の必要性等

## (2)事業の整備効果(救急搬送・一般通院の安定性向上)

- ・ほぼ全数が陸送される芦別市の救急搬送の内、全体の約4割が高次医療施設のある滝川市や砂川市に依存。また、一般通院も伴う指定難病では旭川市に最も多く依存。
- ・当該道路の整備により、芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び一般通院の安定性向上が期待される。



**【二次救急医療機関以上の対応可能な診療科一覧】** 芦別市内で対応が難しい重症患者は芦別市外の高次医療施設へ依存

医療機関	施設名	市町村	内科	外科	循環器科	呼吸器科	消化器科	心臓血管外科	脳神経外科
●	市立芦別病院	芦別市	○	○	○	○	○	○	○
●	二次救急医療機関	滝川市立病院	○	○					
●	二次救急医療機関	滝川脳神経外科病院		○					○
●	三次救急医療機関	砂川市立病院	○	○	○	○	○	○	○
●	三次救急医療機関	旭川医科大学病院	○	○	○	○	○	○	○
●	三次救急医療機関	旭川赤十字病院	○	○	○	○	○	○	○

出典: 北海道医療機能情報システムR2.7時点<北海道>

**■地域の声 (R2.7 芦別消防署職員)**

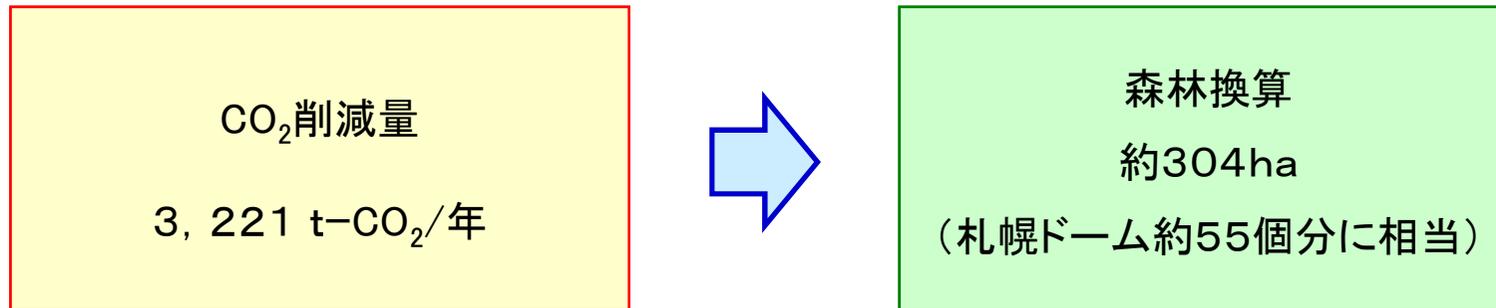
- ・芦別市内で発生した救急搬送状況は、市内にある市立芦別病院等への搬送が半数以上を占めますが、脳疾患や心疾患など市内病院では対応が難しい場合は、滝川市や砂川市にある医療施設に搬送します。
- ・国道452号が開通されると、旭川市へのアクセス利便性が向上するため、走行状況にもよりますが、直接、旭川市へ搬送することも想定しています。また退院後、定期的に継続通院しなければならない患者がいる話も伺っており、市民の通院しやすさも向上すると思うため、1日も早い開通を期待します。

## 2.事業の必要性等

### (2)事業の整備効果(CO<sub>2</sub>排出量の削減)

- ・CO<sub>2</sub>排出量は、整備なしでは、3,448,900(t-CO<sub>2</sub>/年)
- ・当該道路の整備により、3,445,679(t-CO<sub>2</sub>/年)となり、整備されない場合に比べ、3,221(t-CO<sub>2</sub>/年)の削減が見込まれます。

#### ■CO<sub>2</sub>排出量



※対象地域：石狩振興局、空知総合振興局、上川総合振興局

※令和12年将来交通量推計を基に算出

※森林のCO<sub>2</sub>吸収量は10.6 t-CO<sub>2</sub>/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)』

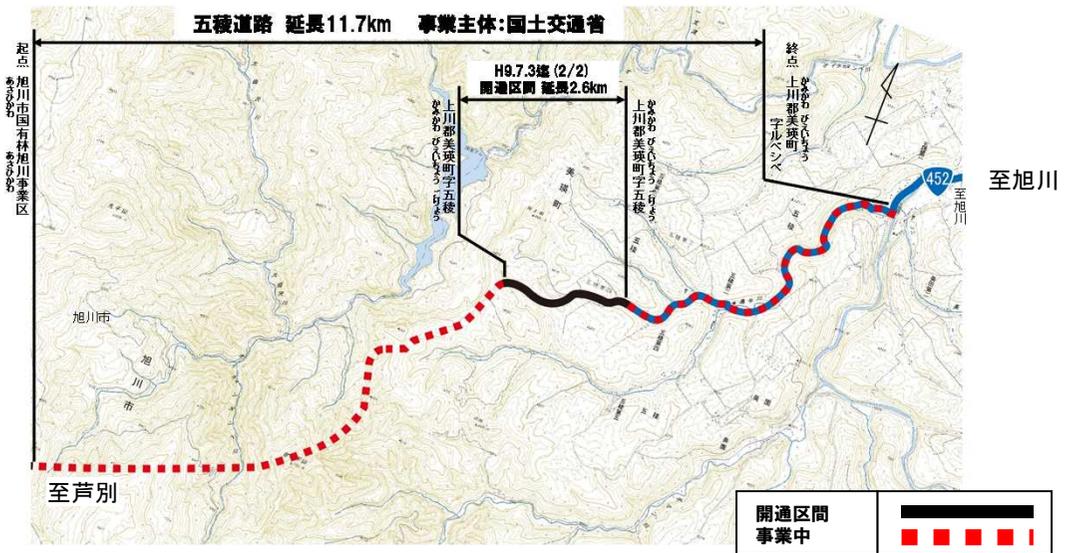
※札幌ドーム面積は建築面積5.5haを使用し換算

# 2.事業の必要性等

## (3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・盤の沢道路については、平成28年度の再評価以降、新たに判明した事象に基づき設計及び施工計画を見直した結果、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30億円増加。
- ・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



### ■全体事業費変更結果

	全体事業費 (H28再評価)	全体事業費 (R2再評価)	増減額
盤の沢道路	212億円	242億円	30億円
五稜道路	254億円	254億円	-
	事業期間 (H28再評価)	事業期間 (R2再評価)	増減年数
盤の沢道路・五稜道路	34年	38年	4年

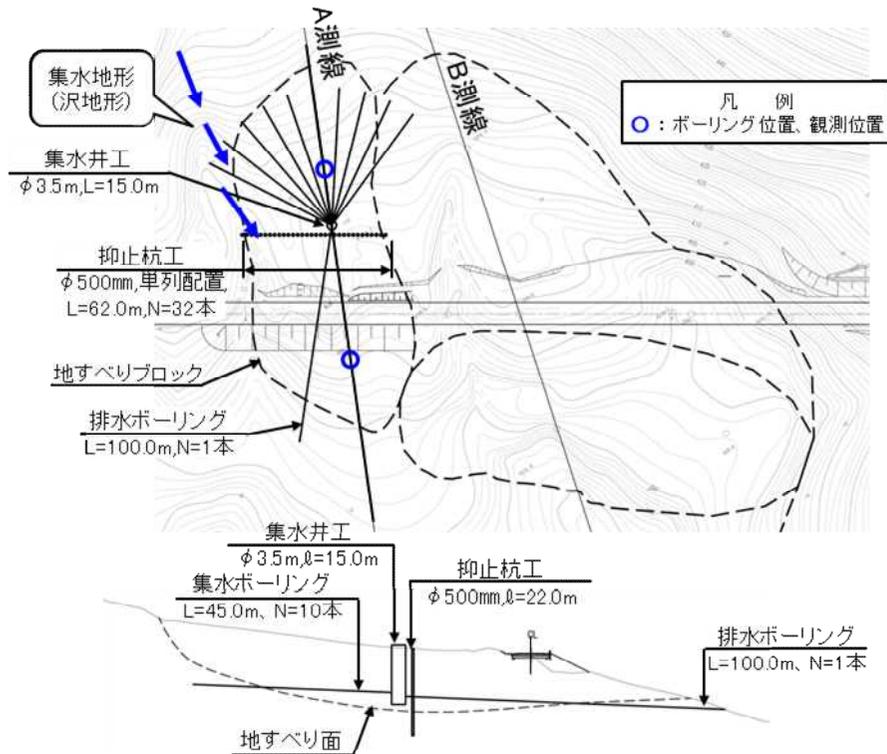
# 2.事業の必要性等

## (3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

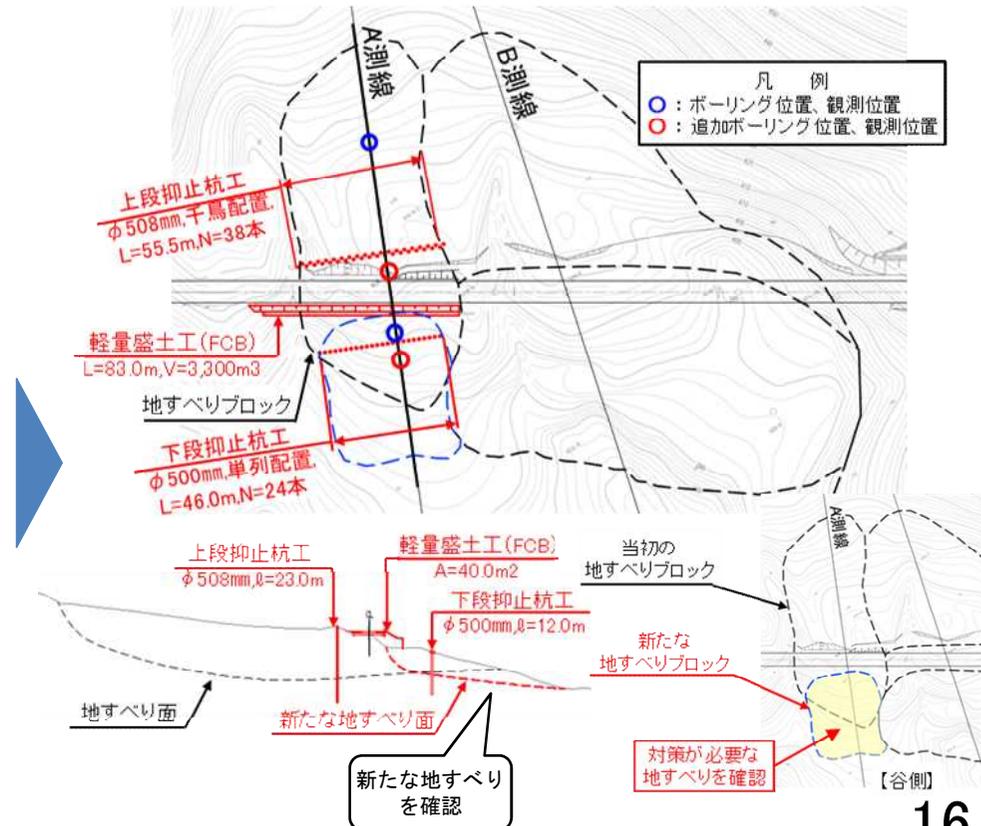
### ①-1地すべり対策の見直し:A測線 (約3.7億円増)

- ・当初、地すべり対策として、集水地形(沢)が隣接するため集水井併用抑止杭工を計画。
- ・歪計測結果を踏まえ、追加調査(地質調査、歪計測)を実施した結果、谷側に新たな地すべりを確認。
- ・また、集水井による地下水位低下を見込めないことが判明したため対策工の見直しを実施し、上部すべりと下部すべりに対し個別に抑止杭工で対策する構造に変更。

【当初】当初、地すべり対策として、集水地形(沢)が隣接するため集水井併用抑止杭工を計画



【変更】歪計測位置で計測値に差異が確認されたことから新たな地滑りを確認、上部すべりと下部すべりに対し個別に抑止杭工で対策する構造に変更



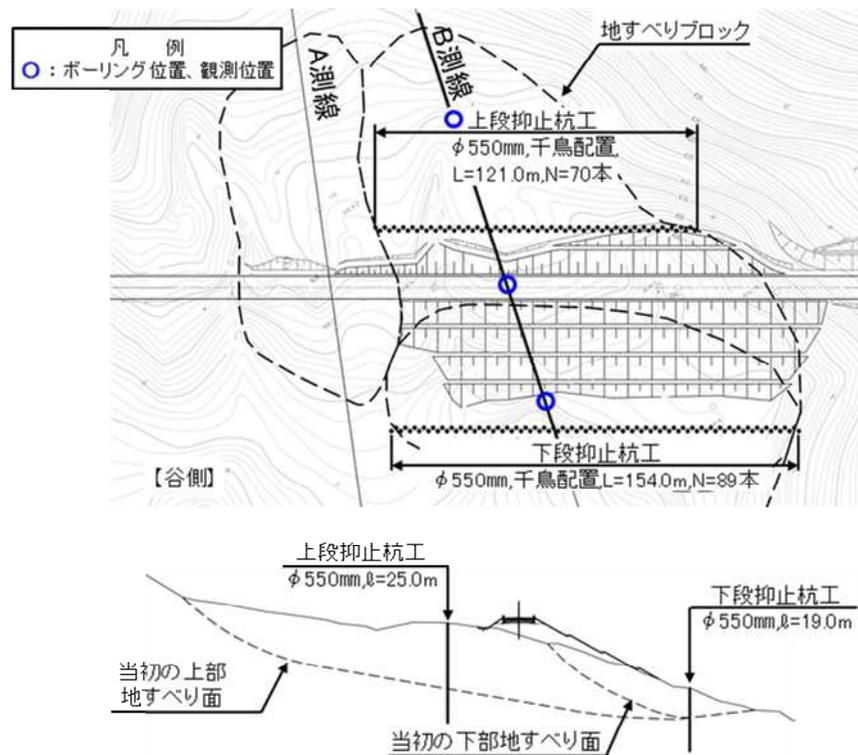
## 2.事業の必要性等

### (3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

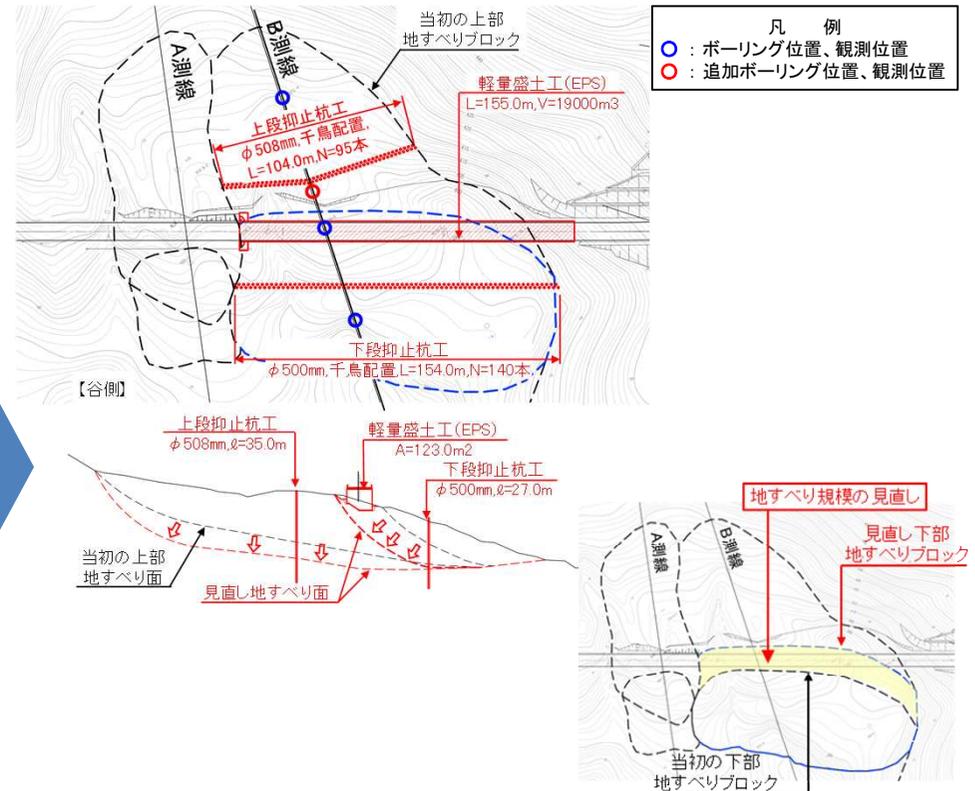
#### ①-2地すべり対策の見直し:B測線 (約26.4億円増)

- ・当初、地すべり対策として、上部すべりと下部すべりに対し個別に抑止杭工を計画。
- ・歪計測結果を踏まえ、追加調査(地質調査、歪計測)を実施した結果、上部地すべり、下部地すべり規模を見直し。地すべり規模の見直しから対策工は軽量盛土(EPS)を採用し抑止杭規格を変更。

【当初】現地踏査、地質調査、地すべり観測(歪計測)結果を基に地すべり形状を検討。上部すべりと下部すべりに対し個別に抑止杭工を計画



【変更】歪計測結果を踏まえ、追加調査(地質調査、歪計測)を実施した結果、上部地すべり、下部地すべり規模を見直し。地すべり規模の見直しから対策工は、軽量盛土(EPS)を採用し抑止杭規格を変更



## 2.事業の必要性等

### (3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

#### ②コスト縮減(法面保護工の見直し)(約0.1億円減)

- ・当初、盛土部の植生工を張芝工で計画。
- ・建設副産物の有効利用及び環境負荷の低減を図るため、すき取り物張付工に変更。

#### 【当初】

植生工を張芝工で計画

#### 【変更】

すき取り物張付工に変更



## 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
496億円	4,500	令和2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)
	494億円	26億円	1.2億円	521億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.01	4.1%
	460億円	55億円		515億円		

#### 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	4,500	±10%	0.9~1.1
事業費	454億円	±10%	0.95~1.1
事業期間	38年	±1年	0.98~1.05

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。

## 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
496億円	4,500	令和2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)
	494億円	26億円	1.2億円	521億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.5	6.8%
	307億円		37億円	345億円		

#### 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	4,500	±10%	1.4~1.7
事業費	354億円	±10%	1.4~1.7
事業期間	6年	±1年	1.5~1.6

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。

## 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）

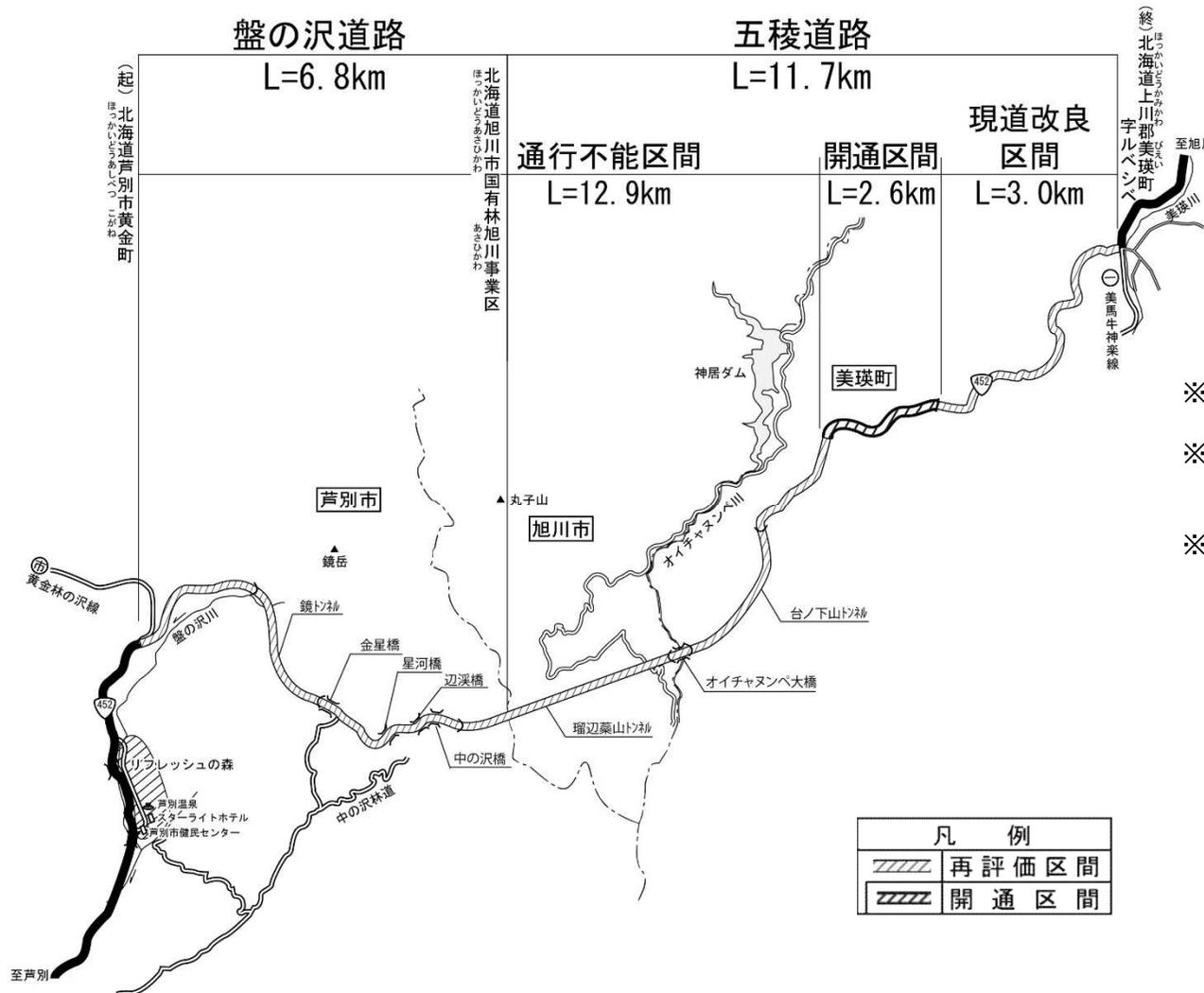
	H28再評価時点	R2再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
事業諸元	L=18.5km	L=18.5km	
計画交通量	4,800台/日	4,500台/日	・将来交通需要推計の見直し H28再評価時：H17全国道路・街路交通情勢調査(既事業ネット) R2再評価時：H22全国道路・街路交通情勢調査(既事業ネット)
総事業費	約466億円	約496億円	・地滑り対策工の見直しによる増
総費用 C	約414億円 (基準年H25)	約515億円 (基準年R2)	・基準年の変更による増 ・地滑り対策工の見直しによる増 ・維持管理費単価の増
総便益 B	約487億円 (基準年H25)	約521億円 (基準年R2)	・基準年の変更による増 ・計画交通量の減 ・将来交通需要伸び率の見直しによる減(H17ベース→H22ベース)
費用対効果 B/C	1.2	1.01	・費用の増及び交通量の減に伴う便益額の減

※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。

※計画交通量は、R12将来交通量の推計値

# 3.事業進捗の見込み

- ・当該事業は、平成5年度に事業化及び工事に着手、平成6年度に用地補償に着手。
- ・盤の沢道路:用地進捗率70%(100%)、事業進捗率25%(22%)、令和2年度より鏡トンネル着手。
- ・五稜道路:用地進捗率95%(97%)、事業進捗率14%。
- ・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2年度北海道における事業計画(R2年4月)ベース

※用地進捗率は面積ベース

( )内は用地補償費投入ベース

(R2年3月末時点)

※事業進捗率の( )内は事業費変更後の進捗率

(R2年3月末時点ベース)

凡 例	
	再評価区間
	開通区間

## 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
一般国道452号建設促進期成会	芦別市長	旭川市、芦別市、夕張市、三笠市、美瑛町、東神楽町の首長	一般国道452号については、北海道及び沿線地域の産業・経済の発展を担う重要な道路となることから、不通区間の全面通行に向けた建設促進を要望。
旭川市	旭川市長	旭川市長	拠点都市へのアクセス強化のために国道の整備促進として国道452号の整備促進を要望。
道北商工会議所連合会	道北商工会議所連合会会頭	道北商工会議所連合会、旭川商工会議所、稚内商工会議所、滝川商工会議所、留萌商工会議所、深川商工会議所、名寄商工会議所、砂川商工会議所、富良野商工会議所、士別商工会議所、芦別商工会議所、上砂川商工会議所、歌志内商工会議所、赤平商工会議所の会頭	一般国道452号は、道央圏空知と旭川圏の旭川空港を結ぶ臨空産業観光の基幹国道であり、移動時間の短縮など利便性の向上によって空港に近接する工業団地の企業誘致や、産業・経済の物流と地域間交流を促すとともに、周辺地域のインバウンド需要の拡大を図る北海道広域観光ルートの形成、芦別市の推進施策であるスポーツ合宿の誘致、移住の促進等に寄与するものとして大きな経済効果が期待される重要な路線である。 また、本沿線には広域通信制の高等学校及び大学が開校しており、昨年は、全国各地から1,092名の生徒、学生がスクーリングのため来道しているが、本路線の未開通区間があることにより、その大半は新千歳空港を利用している。既存の生徒、学生の利便性を確保することは、今後の若年者層の交流人口の拡大、旭川空港の利用増大にもつながることから、本路線の整備促進が急務である。 さらに、再び十勝岳が噴火することを想定した場合、道央と道東を結ぶ避難経路、物流経路、救急搬送経路として早急に整備を必要とする重要な路線であり、本路線の全面開通に向けた整備促進を強く要望。
北海道空知地方総合開発期成会	岩見沢市長	深川市、滝川市、奈井江町、赤平市、三笠市、南幌町、月形町、秩父別町、雨竜町、砂川市、妹背牛町、夕張市、美瑛市、芦別市、歌志内市、上砂川町、由仁町、長沼町、栗山町、浦臼町、新十津川町、北竜町、沼田町の首長	旭川空港と空知を結ぶ国道452号は、地域間交流の活性化や物流の効率化、加えて観光面でも重要な役割を担っていることから、通行不能区間(盤の沢・五稜道路)の早期開通を要望。

### ○北海道からの意見

#### 北海道知事からの意見

通行不能区間の解消により、地域間交流の拡大及び物流の効率化が図られ、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、当該事業の継続について異議はありません。

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、より一層、徹底したコスト削減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。

# 5.対応方針(案)

- ・一般国道452号盤の沢道路・五稜道路は、通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援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、事業継続と考えています。
- ・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=1.5
地域の特殊性を考慮した便益の検討	余裕時間の短縮による効果	B=53億円(※)	B=53億円(※)
	CO2排出削減による効果	B=1.4億円(※)	B=1.4億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.1(※)	B/C=1.7(※)
事業の整備効果	活力	通行不能区間の解消	・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される
		拠点空港への利便性向上	・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1.5万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される
		新たな周遊ルートの形成を支援	・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町村の観光入込客数増加が期待される
		物流効率化により地域産業を支援	・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となることで、販路拡大や空港民営化と相まった物流効率化が期待される
	暮らし	救急搬送・一般通院の安定性向上	・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び一般通院の安定性向上が期待される
	安全	災害時の緊急輸送ルートの強化	・富良野市と高度救急医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される
	環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量3,221(t-CO2/年)の削減が期待される
	その他	合宿誘致による地域活性化の支援	・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される
事業進捗の見込み	事業の進捗状況 ※()内は事業費変更後	・令和2年3月末時点で、盤の沢道路の用地進捗率70%、事業進捗率25%(22%)、五稜道路の用地進捗率95%、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