

一般国道 1 2 号

あさひかわ
旭川新道

再評価原案準備書説明資料

平成 1 6 年度

北海道開発局

目 次

1 . 事業の概要	1
(1) 目的	1
(2) 計画の概要	3
(3) 経緯	4
2 . 事業の必要性等	5
事業の効果や必要性を評価するための指標.....	5
(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化.....	6
(2) 事業の投資効果	18
(3) 事業の進捗状況	20
3 . 事業の進捗の見込み	21
4 . コスト縮減や代替案立案等の可能性	22
5 . 関係する地方公共団体等の意見	23

1 . 事業の概要

(1) 目的

- ・ 円滑なモビリティの確保
- ・ 都市の再生
- ・ 物流効率化の支援
- ・ 個性ある地域の形成
- ・ 災害への備え

一般国道 12 号は、北海道の中核都市である札幌市を起点に道北の中核都市である旭川市に至る延長約 145 km の主要幹線道路であり、道央圏と道北圏を連絡する重要な路線です。

旭川新道は、旭川中心部の交通混雑の緩和や北海道縦貫自動車道旭川鷹栖インターチェンジへのアクセス向上を図るために計画された延長 14.1 km のバイパス事業です。

位置図

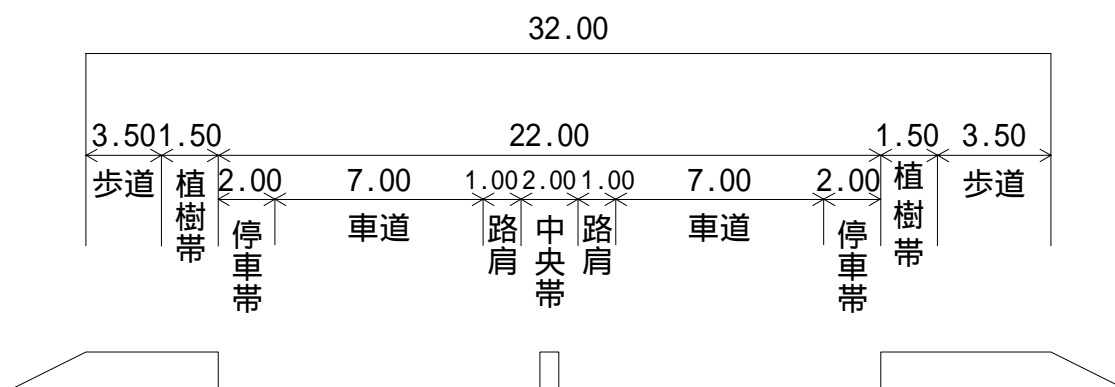


(2) 計画の概要

起 点	ほっかいどうあさひかわ かむい だいば 北海道旭川市神居町台場
終 点	ほっかいどうあさひかわ ながやま 北海道旭川市永山
計画延長	1 4 . 1 k m
幅 員	3 2 . 0 m
構造規格	4 種 1 級
設計速度	6 0 k m / h
車 線	4 車 線
事業主体	北海道開発局

横断図

(単位 : m)



(3) 経緯

昭和 5 0 年度 事業化

昭和 5 1 年度 都市計画決定

昭和 5 3 年度 用補・工事着手

平成 1 4 年度まで

完成供用 L = 1 2 . 2 k m (4 / 4 車線)

暫定供用 L = 1 . 9 k m (2 / 4 車線)

2. 事業の必要性等

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標
1 活力	円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
		現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
	物流効率化の支援	第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
		重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる
		農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる
	都市の再生	現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
		都市再生プロジェクトを支援する事業である
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		中心市街地内で行う事業である
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である
		DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
	国土・地域ネットワークの構築	対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる
		高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り
		地域高規格道路の位置づけあり
		当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
個性ある地域の形成	現道等における交通不能区間を解消する	
	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
	日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	
	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
2 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する
		主要な観光地へのアクセス向上が期待される
	無電柱化による美しい町並みの形成	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
		三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
3 安全	安全な生活環境の確保	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
		交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	災害への備え	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり
		市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
		現道等における死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
4 環境	地球環境の保全	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
		近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
	生活環境の改善・保全	対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
5 その他	他のプロジェクトとの関係	並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
5 その他	他のプロジェクトとの関係	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
		現道等における自動車からのNO2排出削減率
		現道等における自動車からのSPM排出削減率
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
5 その他	他のプロジェクトとの関係	その他、環境や景観上の効果が期待される
		関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
5 その他	他のプロジェクトとの関係	他機関との連携プログラムに位置づけられている
		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる

注： は定量的に評価を行う指標

(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

客観的評価指標

「現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率」

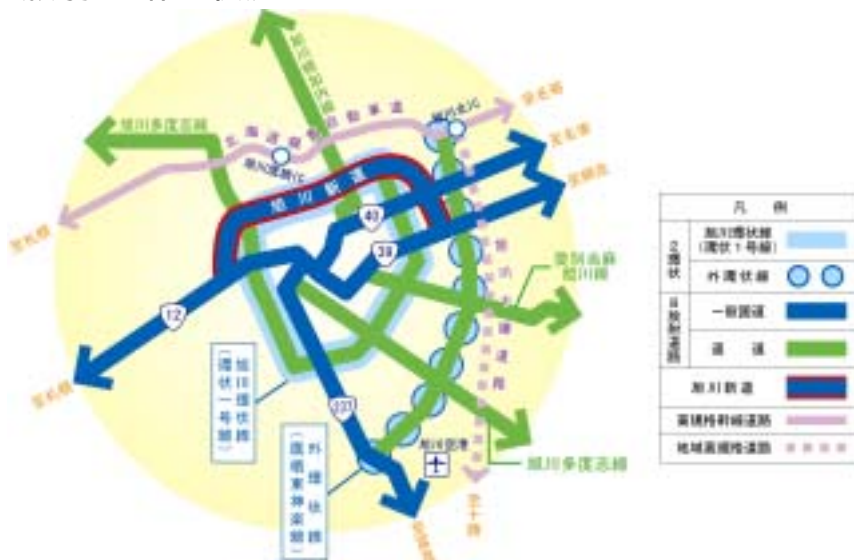
旭川新道は、旭川市中心部の通過交通による混雑の緩和や広域交通ネットワークとしての北海道縦貫自動車道の補完的役割を担う環状バイパスとして計画され、昭和53年度から工事着手しました。

旭川新道は、旭川都市圏の道路網の骨格を形成する2環状8放射道路によって構成される主要幹線道路の一翼を担い、都市部の渋滞緩和に寄与するとともに圏域の交通機能を強化しています。

路線沿線の状況



2環状8放射道路の状況



現道からの交通量の転換

当該路線は、昭和59年度から順次供用を開始しており、平成7年度には全線を暫定供用しました。これにより国道12号及び40号からの交通量の転換が図られています。

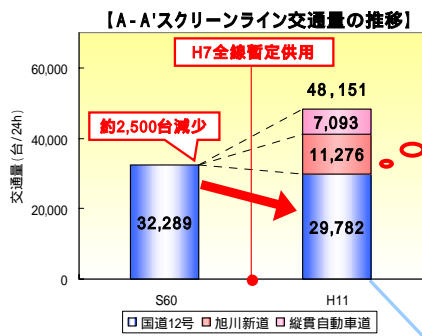
市内中心部の混雑緩和

国道39号及び40号では、市内の混雑度が緩和されるとともに旅行速度が向上しています。

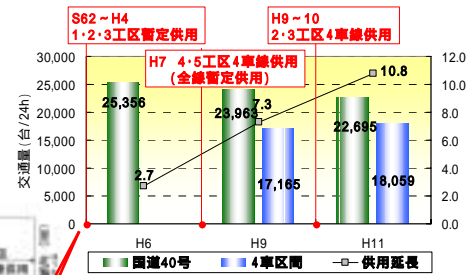
一方で当該路線は、供用延長の伸びとともに交通量が増加し、暫定2車線区間における混雑度の増加が見られるため、早期の事業完成が求められています。

平成15年度の当該区間の年間渋滞損失時間は、4,571千人・時間となっていますが、本路線の整備により削減されることが期待されます。

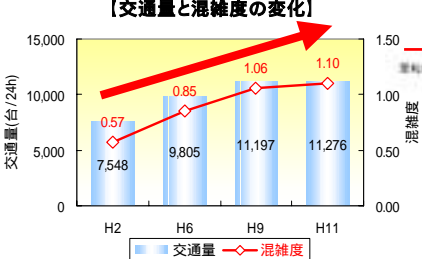
国道12号からの交通量の転換



供用延長の推移と国道40号からの交通量の転換

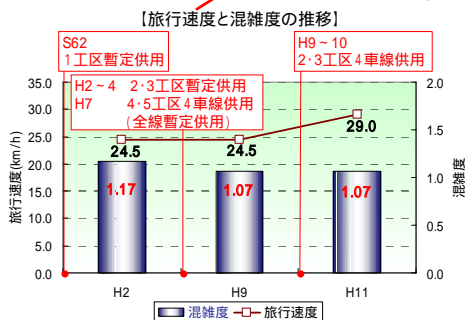


暫定2車線区間における交通量と混雑度の変化

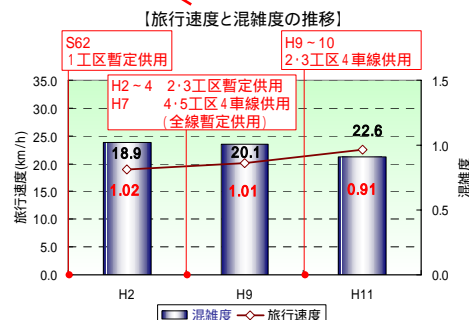


R12 旭川新道 (忠和7条3丁目)

市内中心部の混雑緩和



R40 並行区間 (大町1条3丁目)



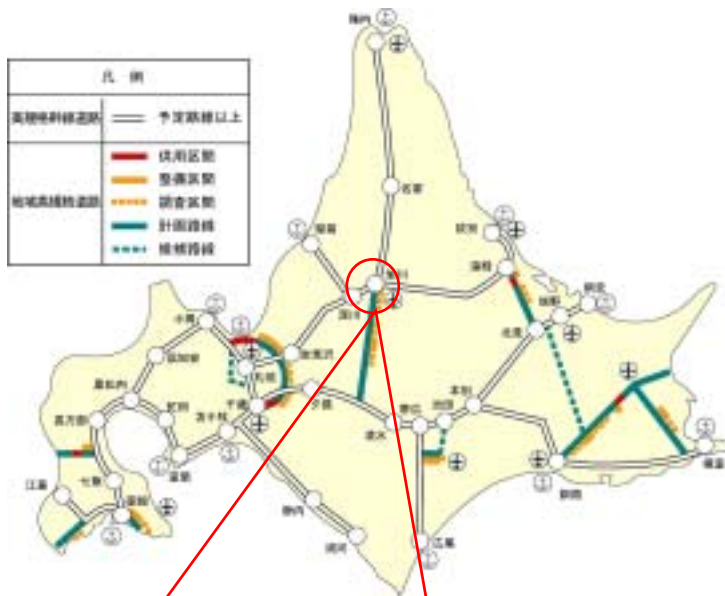
R39 並行区間 (4条通13丁目)

資料：道路交通センサス

客観的評価指標

「広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する」

当該路線は、広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成し、地域構造、都市機能の強化や地域振興を支援します。



< 広域道路整備基本計画 >

広域道路整備基本計画は全道レベルから市町村レベルに至るまでの広域的な社会交流を支えるとともに、地域の連携を促すネットワークとして、高規格幹線道路と一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備を促進するための計画です。

【 拡 大 図 】



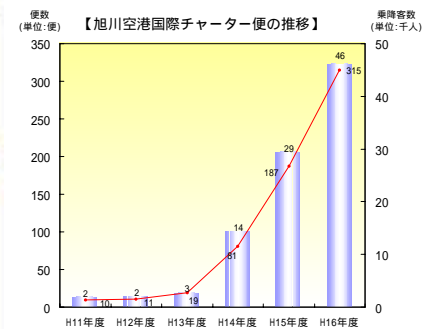
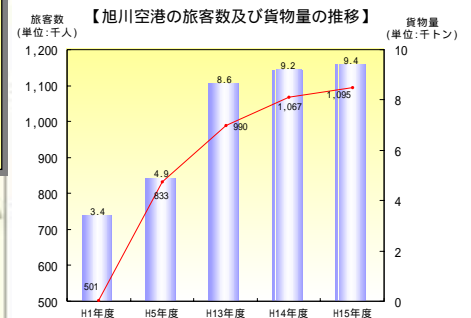
客観的評価指標

「第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる」

旭川空港（第二種空港）は、昭和57年の東京便ジェット機就航以来、旅客・貨物とも順調な伸びを示しています。また近年では国際チャーター便の就航本数が増加しており、観光の拠点として大きな役割を担っています。

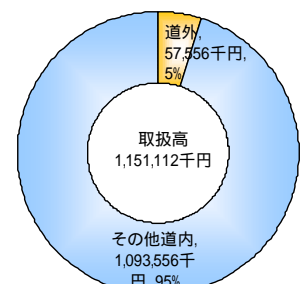
当該路線の整備により、航空旅客輸送に加え、農産品をはじめとする航空貨物輸送の迅速性・利便性向上も期待されます。

第二種空港へのアクセス向上

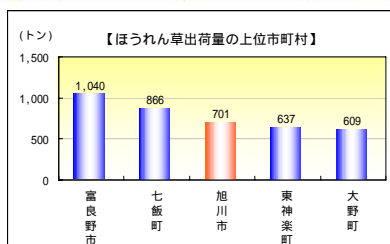


資料：旭川空港管理事務所
平成16年は見込み数

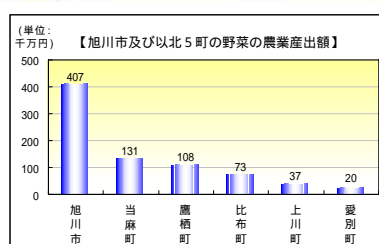
【旭川青果連における野菜の取扱高】



資料：JA旭川青果連調べ（H16）



資料：北海道農林水産統計年報（H14）



資料：平成14年産野菜生産出荷統計（農林水産省）

客観的評価指標

「農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の
利便性向上が見込まれる

旭川市及びその周辺の鷹栖町・愛別町・比布町・当麻町・上川町・東川町の平成15年の農業産出額は約360億円となっています。

このうち旭川市・鷹栖町・当麻町・東川町は道内屈指の米どころであり、平成15年の4市町の生産量は約6万3千トンと全道の約13%を占め、これらの一部は上川ライスターミナルに運ばれ、旭川新道を経由し札幌や苫小牧港等に輸送されています。

また生体牛の輸送のため、家畜市場から鷹栖IC間で旭川新道が利用されています。

当該路線の整備により、道央方面へのアクセス向上が図られ、農林産品の流通利便性の向上が期待されます。



プロジェクト名	計画概要
物流基地構想推進事業	<p>【目的】北・北海道の拠点都市にふさわしい流通基盤の整備を推進するとともに、旭川地域経済の活性化を図る。</p> <p>【事業主体】(株)旭川北インター開発公社</p> <p>【計画面積】90ha 【事業期間】H7～H16</p>
旭川市21世紀の森建設事業	<p>【目的】大雪山連峰山麓に続く森林地帯において、ペーパングラムを中心とする周辺の自然美豊かな森林地域に青少年をはじめ、広く市民の自然教育学習やスポーツ、レクリエーションの場として「21世紀の森」を建設し、森と人との交流を通して情操豊かでたくましい健全な心身を養う場とする。</p> <p>【事業主体】北海道、旭川市</p> <p>【計画面積】655.7ha 【事業期間】S59～H17</p>
北彩都あさひかわ整備事業（旭川駅周辺）	<p>【目的】鉄道高架事業や土地区画整理事業を一体的に進め、旧国鉄跡地JR用地等を有効に活用することにより、既存の都心部を駅の南側へ拡大するとともに、都市機能の充実、強化及び活性化を図り、さらには忠別川の河川空間と一体となった自然環境と調和した広域的な拠点形成を目指す。</p> <p>【事業主体】国、北海道、旭川市</p> <p>【計画面積】86.2ha 【事業期間】H8～H26</p>
農工団地造成事業	<p>【目的】北海道縦貫自動車道の旭川北インターチェンジの近隣に立地し旭川空港から25kmの距離であるなど、交通アクセスの利便性を有効に生かし、農・商・工が一体となった地域複合産業の形成を図る。</p> <p>【事業主体】鷹栖町土地開発公社</p> <p>【計画面積】41.6ha 【事業期間】H5～H21</p>
バレットヒルズ整備事業	<p>【目的】行政と町民が一体となり、植樹や芝張りなど手作りで憩いの森を整備し、自然を生かした公園造りを行う。</p> <p>【事業主体】鷹栖町</p> <p>【計画面積】67.3ha 【事業期間】H10～</p>
シンフォニータウン開発事業	<p>【目的】北海道第2の都市旭川市のベットタウンとして、計画的な宅地開発を進め、過疎対策に取り組んできたが、交通の利便性や良好な生活環境などを生かし、より一層の地域活性化を図る。</p> <p>【事業主体】鷹栖町土地開発公社</p> <p>【計画面積】13.9ha 【事業期間】H14～</p>

資料：旭川開発建設部調べ、旭川市・鷹栖町調べ

客観的評価指標

「主要な観光地へのアクセス向上が期待される」

旭川市は、全道4位の観光入込み者数を誇る北海道を代表する観光地であり、旭山動物園をはじめとして数多くの観光関連施設が立地しています。

当該路線の整備により、これら主要観光施設へのアクセス性が向上し、観光振興に寄与することが期待されています。

当該路線周辺の主要観光施設



中原梯二郎記念旭川市彫刻美術館
(H15年度：18,154人)
資料：旭川市調べ



井上靖記念館
(H15年度：13,496人)
資料：旭川市調べ

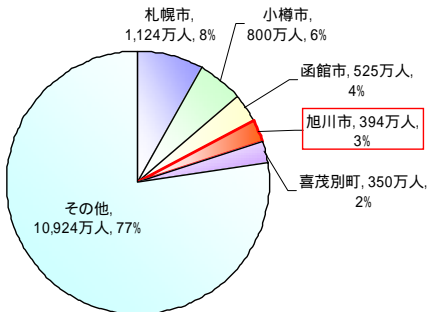


嵐山公園



道立旭川美術館

【全道に占める旭川市の観光入込み数】



資料：北海道観光入込み客数調査報告書（H15）

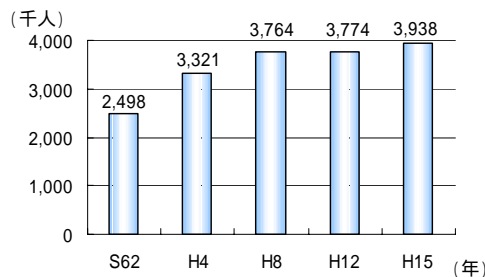


旭川市旭山動物園
(H16年度：1,225,931人)
資料：旭川市調べ



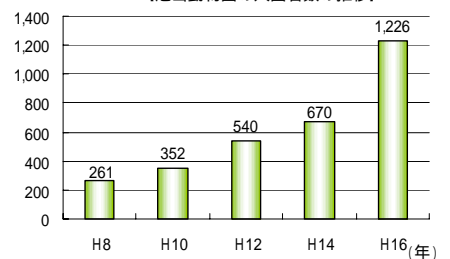
神居古潭

【旭川市の観光入込み数の推移】



資料：北海道商工労働観光部観光室資料より

【旭山動物園の入園者数の推移】



資料：旭川市調べ

< 農業・自然体験型観光等への取り組みを支援 >

旭川新道周辺では、一次産業を基幹とする地域特性を背景に、都市と農村の交流を深める「グリーン・ツーリズム」が展開されており、農業・体験型観光施設等が多数立地しています。

旭川新道の整備により、旭川市内及び周辺町村に位置するこれら交流施設へのアクセスを交通面から支援し、地域農業の活性化に寄与します。

グリーン・ツーリズム
 緑豊かな農村地域において、その自然、文化、人々との交流を楽しみながら、ゆとりある休暇を過ごす活動や、農畜産物の加工販売等の地域おこし活動のこと。

そば打ち体験

農家直売所

農業体験 (田植え)

農業体験 (ジャガイモ植付け)

客観的評価指標

「緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある」

当該路線を含む一般国道12号は、緊急輸送道路ネットワーク計画において「一次緊急輸送道路」に位置づけられており、防災・危機管理の観点から本路線の幹線道路機能の向上が求められています。

当事業により、ネットワークが多重化し、代替性が向上することから、防災対策や危機管理の充実に寄与します。

緊急輸送道路ネットワーク計画

災害対策基本法、及び地震防災対策特別措置法に基づき策定

緊急輸送道路及び防災拠点



資料：北海道緊急輸送道路ネットワーク計画書（平成13年）

図は緊急輸送道路のうち、高速道路、国道、主要道道分のみを示しています。

緊急輸送道路により連絡する防災拠点施設のうち指定公共機関、指定地方公共機関、備蓄集積拠点、広域避難地を除く施設を示しています。

客観的評価指標

「その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果」

< 商工業施設等の立地促進 >

昭和50年度の旭川新道の事業化後、旭川新道周辺の永山地区や東鷹栖地区において市街化区域が広がりをみせているほか、物流基地や工業団地等の造成・分譲が行われ、企業集積が図られています。

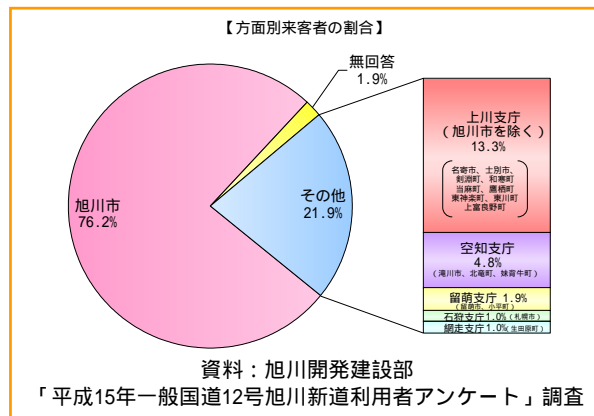
また、旭川新道沿線に大型商業施設が立地し、当該路線を利用した集客や商品等の輸送が行われています。

当該路線の整備により、沿道における商工業施設等の立地促進が期待されます。

市街化区域の変遷



イオン旭川西ショッピングセンター



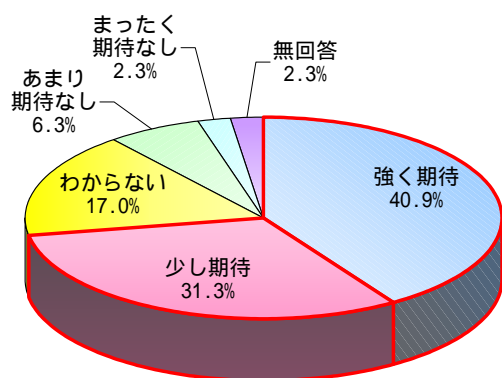
ポスフル永山店

< 旭川新道利用者の期待度 >

当該道路の利用者に対するアンケート調査では、整備への期待が大きく、7割強の利用者が2車線区間の4車線化に期待しています。

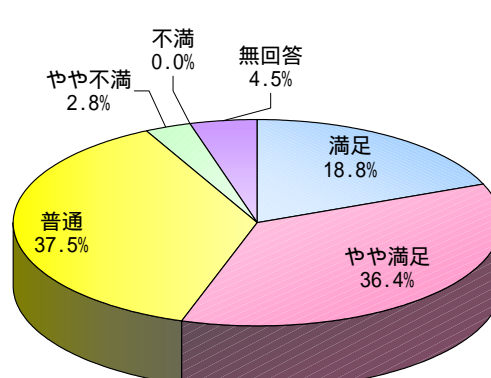
また、4車線区間への満足度も高く、その具体的な効果については、「目的地までの所要時間の短縮」をはじめとして「旭川市中心部における交通渋滞が減少し、スムーズに走行できるようになった」、「大型車の市街地への流入が減少し、走行上の安全性が向上した」など多様な効果が認識されています。

【2車線区間の4車線化に対する期待度】



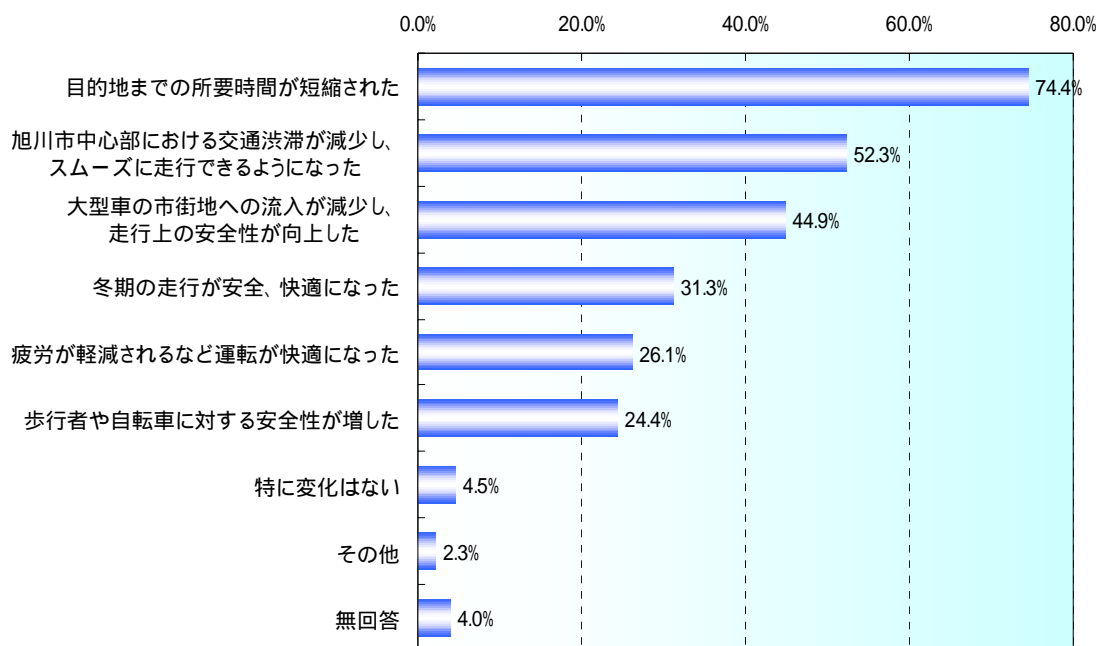
回答者数 176 人

【4車線区間の満足度】



回答者数 176 人

【旭川新道整備による市内道路環境に与えた影響】



回答者数 176 人 複数回答

資料：旭川開発建設部「平成15年一般国道12号旭川新道利用者アンケート」調査

(2) 事業の投資効果

費用対効果分析の結果 事業全体

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	584億円	92億円	675億円
基準年における 現在価値(C)	1,008億円	39億円	1,047億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年度			
単年便益 (初年便益)	103億円	3億円	3億円	109億円
基準年における 現在価値(B)	1,801億円	48億円	49億円	1,898億円

結果

費用便益比(B/C)	1.8
------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比(B/C)
交通量	12,800~32,800	±10%	1.6~2.0
事業費	584億円	±10%	1.7~1.9
事業期間	31年	-4~+6年	1.4~2.1

費用対効果分析の結果 - 残事業 -

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成16年度		
単純合計	42億円	0億円	42億円
基準年における現在価値(C)	37億円	0億円	37億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成16年度			
単年便益 (初年便益)	4億円	0億円	0億円	4億円
基準年における現在価値(B)	62億円	0億円	1億円	64億円

結果

費用便益比(B/C)	1.7
------------	-----

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

(3) 事業の進捗状況

旭川新道は、平成16年度末で、用地進捗率100%、事業進捗率92%となっています。



設計	100%
測量・地質調査	100%
用地進捗率	100%
事業進捗率	92%

用地進捗率は用地補償費投入ベース
事業進捗率は事業費投入ベース

平成16年度末現在
凡例：数字は進捗率

4 . コスト縮減や代替案立案等の可能性

本事業においては、以下のコスト縮減対策に取り組んでいます。

これまでに取り組んできた対策

施 策 名	内 容
設計方法の見直し	・ 情報ボックス要領の見直し (鉄筋コンクリート管 リブ付管)
建設副産物のリサイクル活用	・ 再生合材の使用 ・ 再生骨材の使用
計画手法の見直し	・ 発生土運搬箇所の変更
技術基準の見直し	・ 橋梁の仮組検査の省略
環境と調和した施設への転換	・ 低騒音舗装の実施
建設発生土の有効利用	・ 購入土から他工事発生土の流用に変更
長寿命化舗装の採用	・ 改質 型舗装の採用

また、これまでの取り組みを継続実施することに加え、公共事業の全てのプロセスをコストの観点から見直す「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」に取り組んでおり、以下について取り組むこととしています。

今後、新たに取り組む対策

施 策 名	内 容
構造基準の見直し	・ トンネルの歩道幅員の変更など
建設発生土の有効利用	・ トンネル掘削土を産廃処理場埋め立て覆土に流用

5 . 関係する地方公共団体等の意見

地元自治体などで構成する上川地方総合開発期成会より、事業促進を要望されています。

期成会名称	会 長	主な構成メンバー	備考
上川地方総合 開発期成会	旭川市長 菅原 功一	旭川市、士別市、名寄市、 富良野市、鷹栖町、東神 楽町、当麻町、比布町、 愛別町、上川町、東川町、 美瑛町、上富良野町、中 富良野町、南富良野町、 占冠村、和寒町、剣淵町、 朝日町、風連町、下川町、 美深町、音威子府村、中 川町の首長	【要望内容】 平成16年度においても、上川地方と道央 圏との大動脈である国道12号と道東、道北を 結ぶ国道39号、40号 へのバイパス機能を果 たす旭川新道の整備は 急務であるとして早期 全面4車線化の要望あり