

あさひかわ もんべつ  
旭川・紋別自動車道  
(一般国道450号)  
かみかわかみこし  
上川上越道路

再評価原案準備書説明資料

平成19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
( 4 ) 事業化以降の周辺環境の変化	5
( 5 ) 事業の進捗状況	6
2 . 事業の必要性等	7
( 1 ) 客観的評価指標「一般国道（高規格B）」	7
( 2 ) 事業の投資効果	18
3 . 事業の進捗の見込み	20
4 . コスト縮減及び代替案立案等の可能性	21
5 . 関係する地方公共団体等の意見	22
6 . 対応方針（案）	23

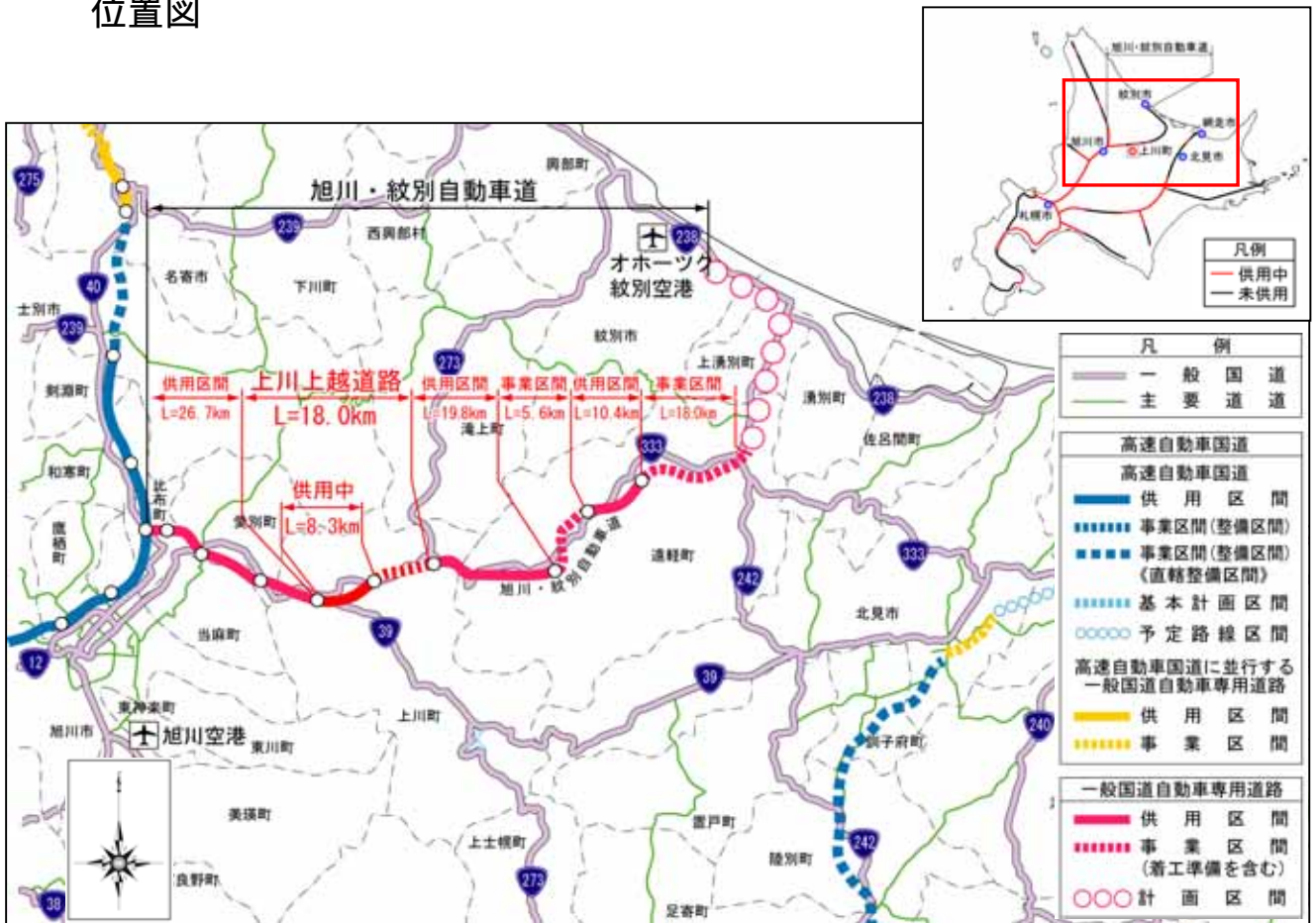
## 1 . 事業の概要

### ( 1 ) 目的

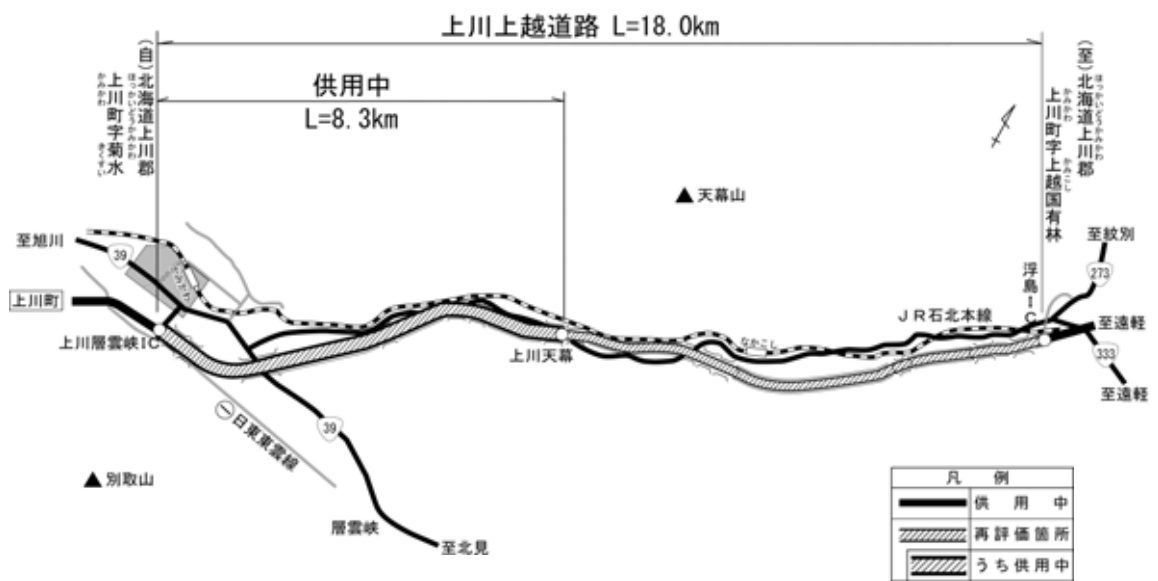
旭川・紋別自動車道は、北海道縦貫自動車道比布ジャンクションから分岐し、紋別市に至る延長約130kmの一般国道の自動車専用道路であり、北海道縦貫自動車道と一体となって、道央圏・道北圏とオホーツク圏を結ぶ高速交通ネットワークを形成します。

このうち上川上越道路は、旭川・紋別自動車道の一部を形成する上川層雲峡ICから浮島ICに至る延長約18.0kmの区間であり、国土・地域ネットワークの構築により、物流の効率化、個性ある地域の形成、および円滑なモビリティの確保に寄与する道路です。

# 位置図



# 事業概要図



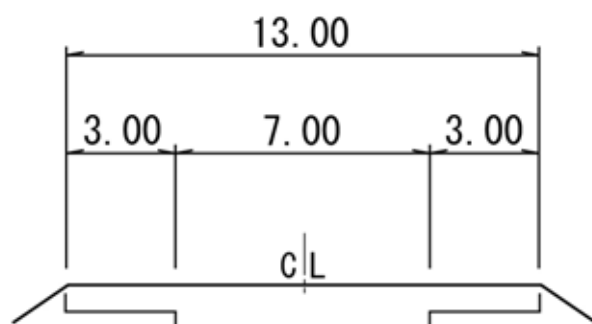
## ( 2 ) 計画の概要

起点	ほっかいどうかみかわ かみかわ きくすい 北海道上川郡上川町字菊水
終点	ほっかいどうかみかわ かみかわ かみこし 北海道上川郡上川町字上越国有林
計画延長	1 8 . 0 k m
幅員	( 1 3 . 0 m ) 2 3 . 5 m
構造規格	1 種 2 級
設計速度	1 0 0 k m / h
車線	( 暫定 2 車線 ) 完成 4 車線
事業主体	北海道開発局

### 横断図

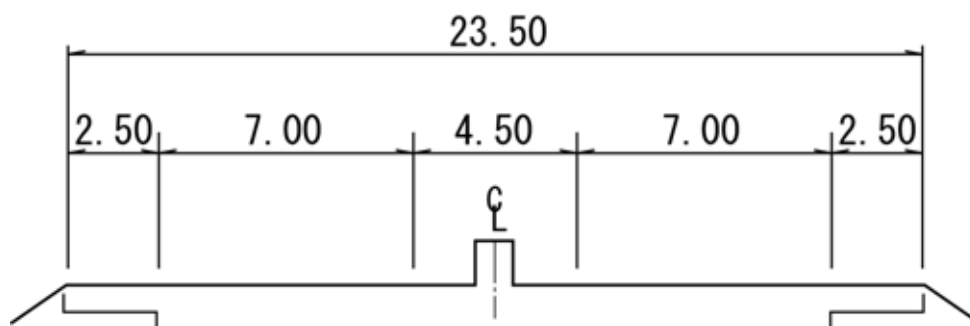
( 暫定 2 車線 )

( 単位 : m )



完成 4 車線

( 単位 : m )



( 3 ) 経緯

平成 5 年度	環境影響評価手続完了 事業化
平成 6 年度	用地補償着手
平成 7 年度	工事着手
平成 1 8 年度	部分供用 ( L = 8 . 3 k m )

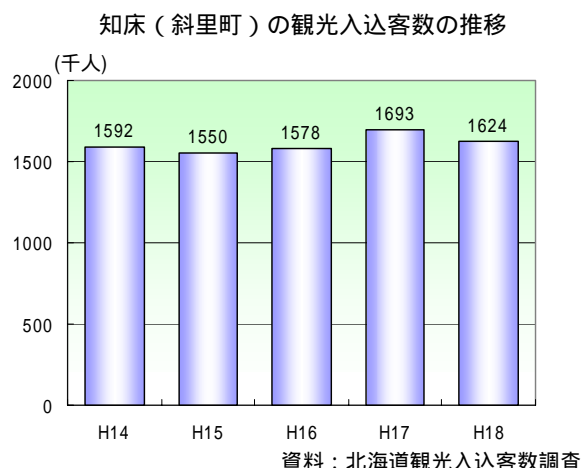
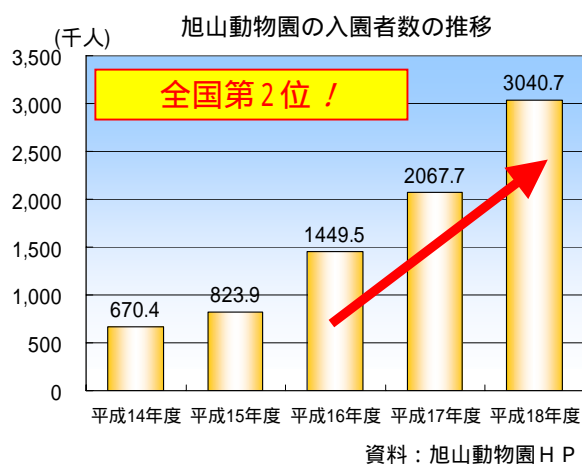
#### (4) 事業化以降の周辺環境の変化

当該事業周辺では、平成5年度の事業化以降、平成18年度末までに、旭川・紋別自動車道の約65kmが供用しています。

当該路線周辺では、平成15年度に、旭川・紋別自動車道に接続する北海道横断自動車道の土別剣淵ICまでが供用されました。

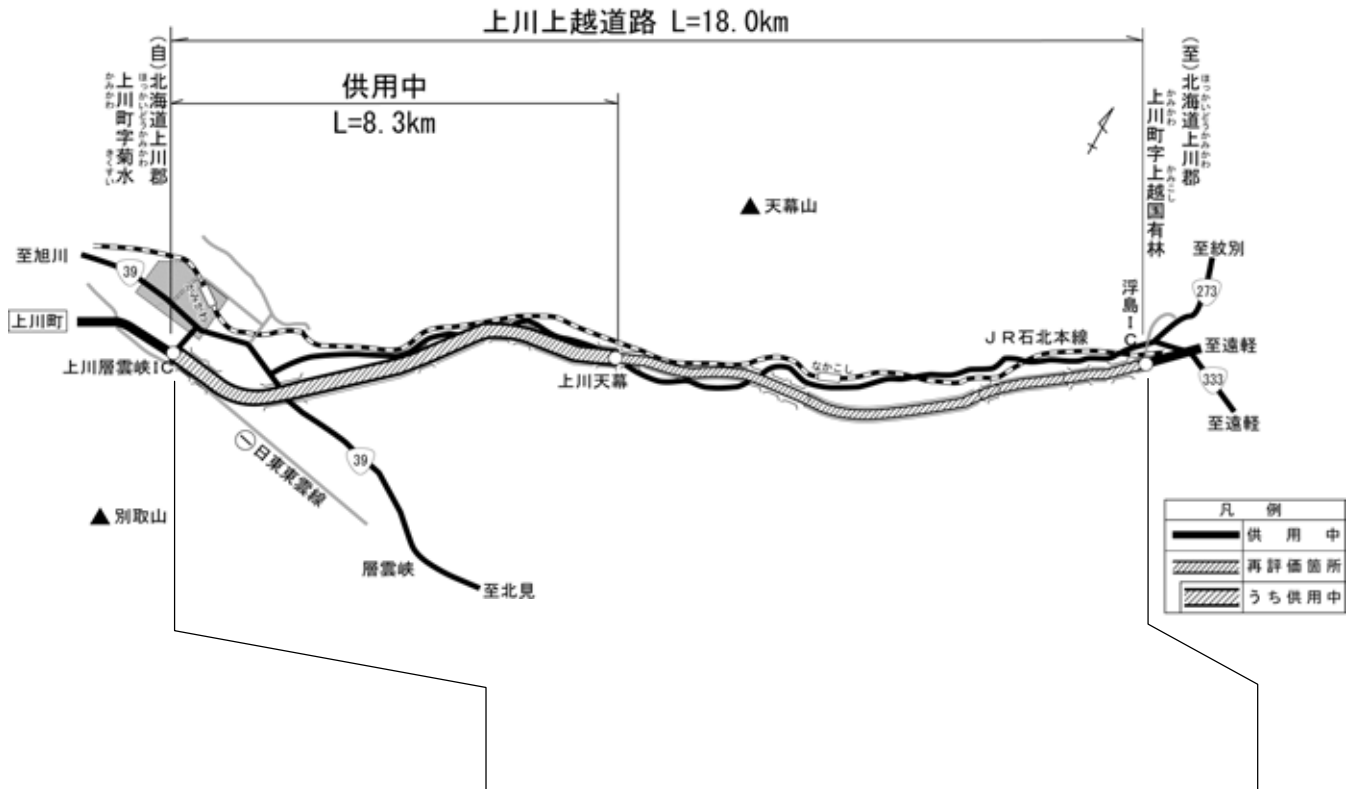
また、行動展示で注目をあびた旭川市の旭山動物園の入場者数は、平成16年度頃より急増し、平成18年の入場者数は300万人を超えて全国第2位となっているほか、平成17年7月、知床が世界自然遺産に登録されました。

#### 旭川・紋別自動車道の供用状況



### ( 5 ) 事業の進捗状況

当該事業は、平成19年度末現在で、用地進捗率96%、事業進捗率54%(76%)です。



測量・地質調査	100%
設計	100%
用地進捗率	96%
事業進捗率	54%(76%)

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  
 ( ) 書は暫定2車線整備

平成19年度末現在  
 凡例：数字は進捗率



## 2. 事業の必要性等

### (1) 客観的評価指標「一般国道（高規格B）」

政策目標		指標	資料ページ
1 活 力	円滑なモビリティの確保	並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	
		並行区間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	
		並行区間等に、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又は新たなバス路線が期待できる	14
		新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	
		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	
	物流効率化の支援	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる	15
		農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	9・10
	都市の再生	都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		三大都市圏の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	
	国土・地域ネットワークの構築	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	8
		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	8
日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる			
個性ある地域の形成	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		
	IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する	11・12	
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
2 暮 ら し	安全で安心できる暮らしの確保	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	13
3 安 全	安全な生活環境の確保	並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	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	16
		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	
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	
		並行区間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の代替路線を形成する	
4 環 境	地球環境の保全	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	17
	生活環境の改善・保全	並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	
		並行区間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	
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
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	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期待される	

注： は定量的に評価を行う指標  
は効果のある指標

**客観的評価指標**

「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」

**客観的評価指標**

「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」

旭川・紋別自動車道は、旭川圏の拠点都市である旭川市と、紋別圏の拠点都市である紋別市を連絡する高規格幹線道路であり、上川上越道路は、その一部を構成します。

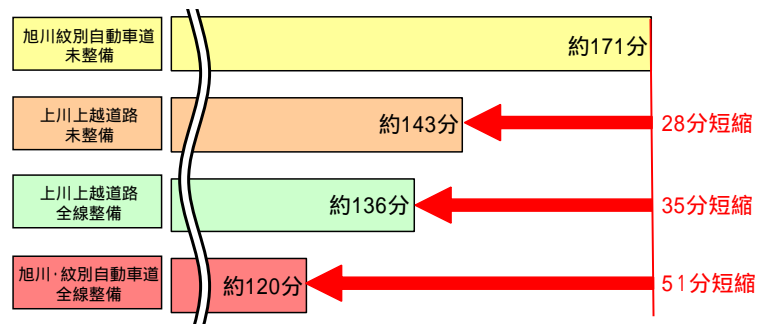
当該事業の整備により、日常活動圏中心都市である旭川市と遠軽町を経由し紋別市、北見市へのアクセス性が向上し、日常生活の利便性向上が期待されます。

**旭川市～紋別市・北見市間のアクセス向上**

北海道の高規格幹線道路網の計画

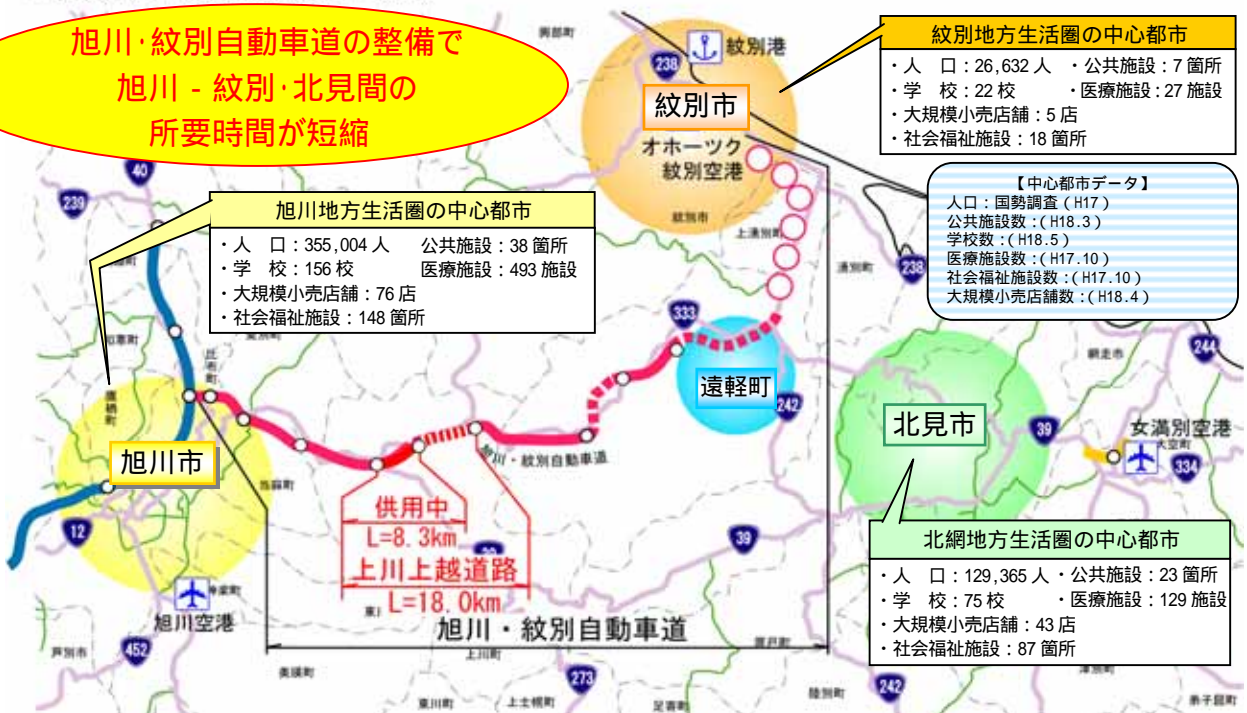


旭川市～遠軽町の所要時間の変化



資料：道路交通センサス(H17)  
道央自動車道は制限速度、旭川・紋別自動車道は70km/h、但し丸瀬布遠軽道路は80km/hで算出

**旭川・紋別自動車道の整備で  
旭川 - 紋別・北見間の  
所要時間が短縮**



資料：「北海道市町村勢要覧」北海道(H19)、「全国大型小売店舗総覧」東洋経済新報社(H18)

## 客観的評価指標

「農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる」

### 水産品流通の利便性向上

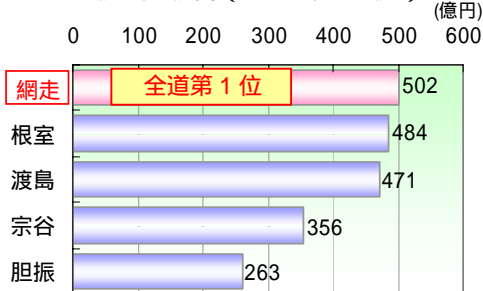
オホーツク圏は、北海道有数の水産地域であり、平成17年度の漁獲高は約500億円で、全道第1位となっています。

主な水産物であるサケ、ホタテ、さらに高級魚キンキも全国一の漁獲高となっています。なかでもホタテの漁獲量は、全国の約5割を占めており、当該路線を經由して、札幌市や本州方面へ出荷されています。鮮度維持の上で付加価値の高い生食用貝柱は、輸送時間の短縮が課題となっています。

当該事業の整備により、オホーツク圏と道内・道外の大消費地市場等との高速交通体系が強化され、水産品流通の利便性向上が期待されます。

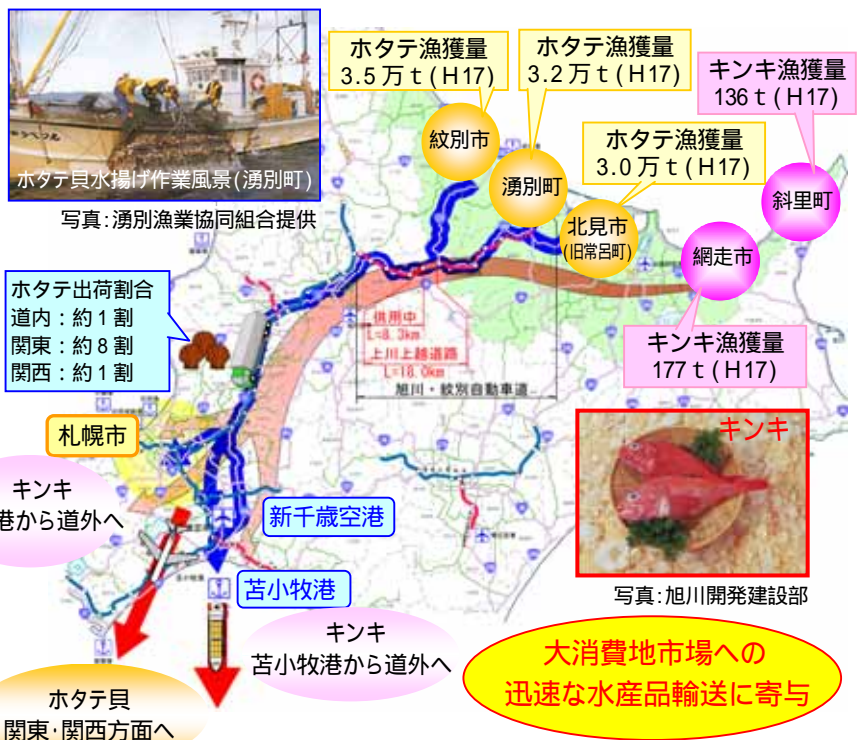
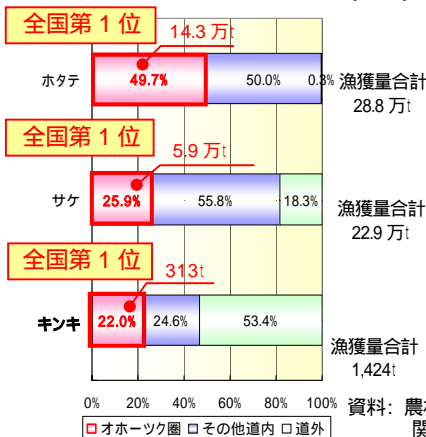
### ホタテ貝・キンキの道外への出荷状況

全道支庁別漁獲高 (H17:上位5支庁) (億円)



資料：北海道水産現勢

全国の主要海産物地域別漁獲高 (H17)



資料：農林水産省 平成17年農林水産関係市町村データ  
紋別・湧別・常呂の各漁業協同組合ヒアリング

商品価値の高いホタテ生食用貝柱は、鮮度維持が重要であるため、輸送時間が短縮できる旭川・紋別自動車道を利用し、新千歳空港の最終便で東京や大阪方面へ毎日出荷しています。

旭川・紋別自動車道の整備により、加工時間に余裕が持てるようになり、出荷量の安定に役立っています。

【紋別漁業協同組合ヒアリングより】

苫小牧港発19時のフェリーに間に合わせるため朝早くから積み込みを開始していますが、旭川・紋別自動車道の利用で、作業に余裕ができました。将来、当該路線が遠軽までつながると、さらに輸送時間が短縮し、より迅速な水産加工品の輸送が可能となるため、今後の早期整備を期待しています。

【湧別町水産品加工会社ヒアリングより】

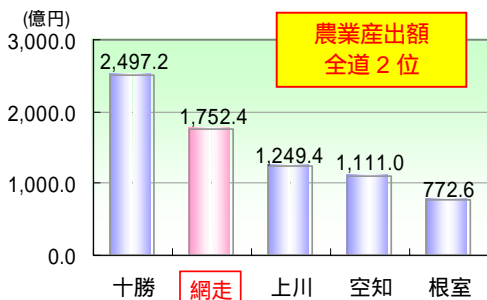
## 農産品の輸送の利便性向上

オホーツク圏の平成17年度における農業産出額は、約1,750億円で、全道第2位となっており、その約半数は、本州方面に出荷されています。また、当該地域は、北海道有数の酪農地帯であり、農業産出額のうち、畜産が約4割を占めています。オホーツク圏で生産された生体牛は、佐呂間町にある市場で売買され、当該路線を經由して、苫小牧港や小樽港から関東、関西方面などへ輸送されています。生体牛は、輸送のストレスに敏感であり、揺れが少ない安定した輸送が必要となります。

当該事業の整備により、輸送時間が短縮されるとともに、安全性、安定性の高い輸送が可能となり、農産品輸送の利便性向上が期待されます。

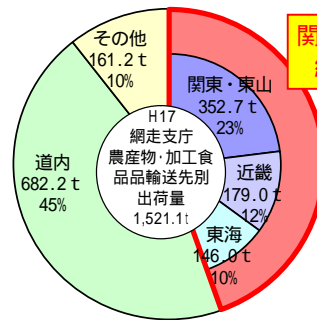
## 農産品輸送の利便性向上

支庁別農業産出額上位5支庁(H17)



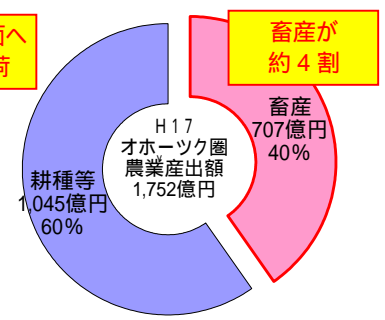
資料：北海道農林水産統計年報

農産物・加工食品の輸送先別出荷量



資料：北海道農政部

オホーツク圏の農業産出額内訳

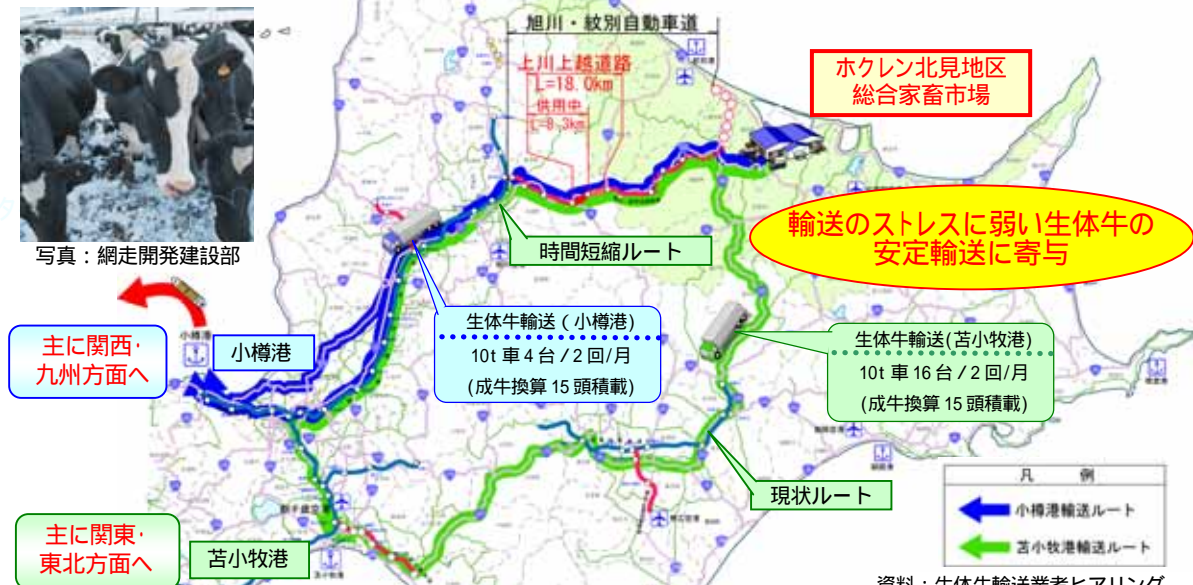


資料：北海道農林水産統計年報

資料：北海道農政部「農産物及び加工食品の移出実態調査結果報告書」



写真：網走開発建設部



資料：生体牛輸送業者ヒアリング

上川天幕の供用前は、国道の急カーブ箇所や上川市街地の信号箇所では、慎重なブレーキやハンドル操作が必要でしたが、供用後には、旭川・紋別自動車道の利用により安定した輸送が可能となりました。

上川天幕 - 浮島IC間が整備されることにより、並行する国道の急カーブ区間を回避でき、停止発進の少ない安定した輸送が可能となります。さらに、より短い時間で生体牛を輸送でき、牛に与えるストレスの軽減が図られるとともに、ドライバーの疲労も緩和されるため、早期の整備を期待しています。

【生体牛輸送業者ヒアリングより】

## 客観的評価指標

「IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する」

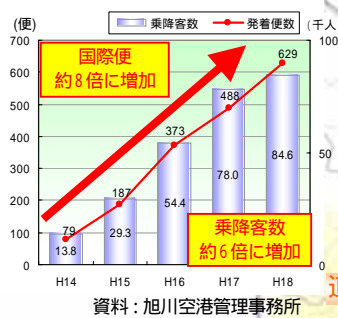
当該地域は、大雪・知床の2つの国立公園を有する自然豊かな観光地を形成しており、平成18年度の観光入込数は約2,800万人となっています。また、旭川空港の国際チャーター便の増加等を背景に、近年、外国人観光客が増加傾向にあります。

当該地域の観光ルートは、各観光地を広域的に周遊しており、近年では、旭川市の旭山動物園や知床、美瑛・富良野などの人気の観光地を周遊するツアーが行われています。このため、観光地間のアクセスを向上する広域周遊観光ルートの形成が求められています。

当該事業の整備により、沿線にある観光地へのアクセス向上、および道央圏、道北圏、オホーツク圏の観光地を結ぶ高速ネットワークの形成が図られ、広域周遊観光の移動における利便性向上が期待されます。

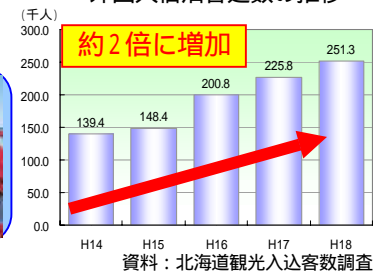
### 広域観光ツアーの事例

旭川空港国際線乗降客数・発着便数の推移



広域周遊観光の利便性向上

上川中部、南部、オホーツク圏 外国人宿泊客延数の推移



外国人観光ツアーは、一日の移動距離の平均が250km程度になることもあり、層雲峡から上湧別、網走を経由し知床へ向かう行程は、約300km近くあり、移動だけで約6時間近くかかります。この行程では、長旅となる外国人観光客の疲労となるため、移動時間が短縮できる旭川・紋別自動車道を利用しています。

当該区間の整備により、上川層雲峡ICから白滝ICまで高速道路が利用でき、移動時間が一層短縮し、外国人ツアー客や運転手の疲労軽減が図られるため、早期整備を期待しています。

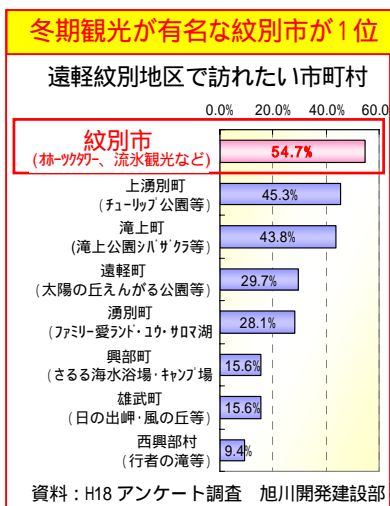
【観光バス事業者ヒアリングより】

## 冬期観光の安全性向上

オホーツク圏は、流水砕氷船を運航する紋別市や網走市など、冬期観光でも人気の高い地域で、オホーツク圏と旭山動物園などの道北圏を広域周遊する冬期観光ツアーが行われています。また、平成11年から休業していた遠軽町白滝の北大雪スキー場は、当該路線の部分供用による交通条件の改善等を契機に営業を再開しています。冬期のオホーツク圏は、急勾配、急カーブなどが多く、気象条件の厳しい峠越え区間の存在など、安全で円滑な冬期交通の確保が課題となっています。

当該事業の整備により、冬期の観光交通の円滑化及び安全性の向上が図られ、オホーツク圏の冬期観光における安全性や利便性向上が期待されます。

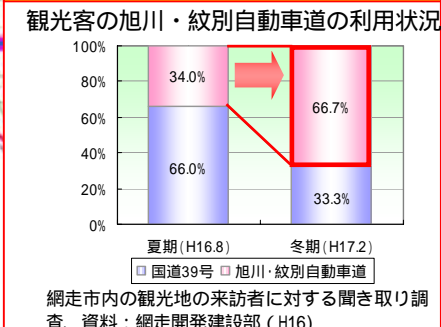
## 冬期観光ツアールート事例



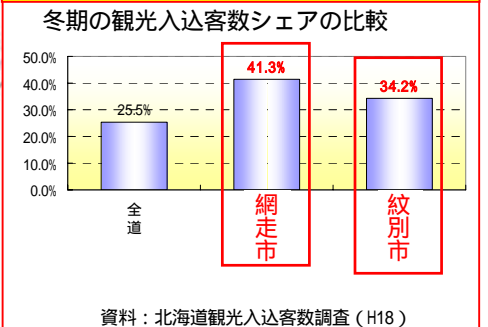
冬期の観光交通の円滑化、安全性が向上



冬期観光では旭川・紋別自動車道の利用が多くなります



網走市、紋別市は、冬期の観光入込客数のシェアが高い



層雲峡からサロマ湖を經由して網走までの移動時間は、夏期で約3時間30分程度ですが、冬期は、凍結・圧雪など路面状況の悪化や吹雪等により、4時間以上もかかることがあります。また、北見峠や石北峠では、スピードを抑えた慎重な運転が必要となり、ドライバーの疲労も増加します。

当該路線の整備により、冬期の移動時間が短縮し、到着時間の遅れの解消が図られるとともに、峠区間をさけた安全なツアールートが確保され、ドライバーの運転疲労も軽減するため、今後の整備促進を期待しています。【観光バス事業者ヒアリングより】

## 客観的評価指標

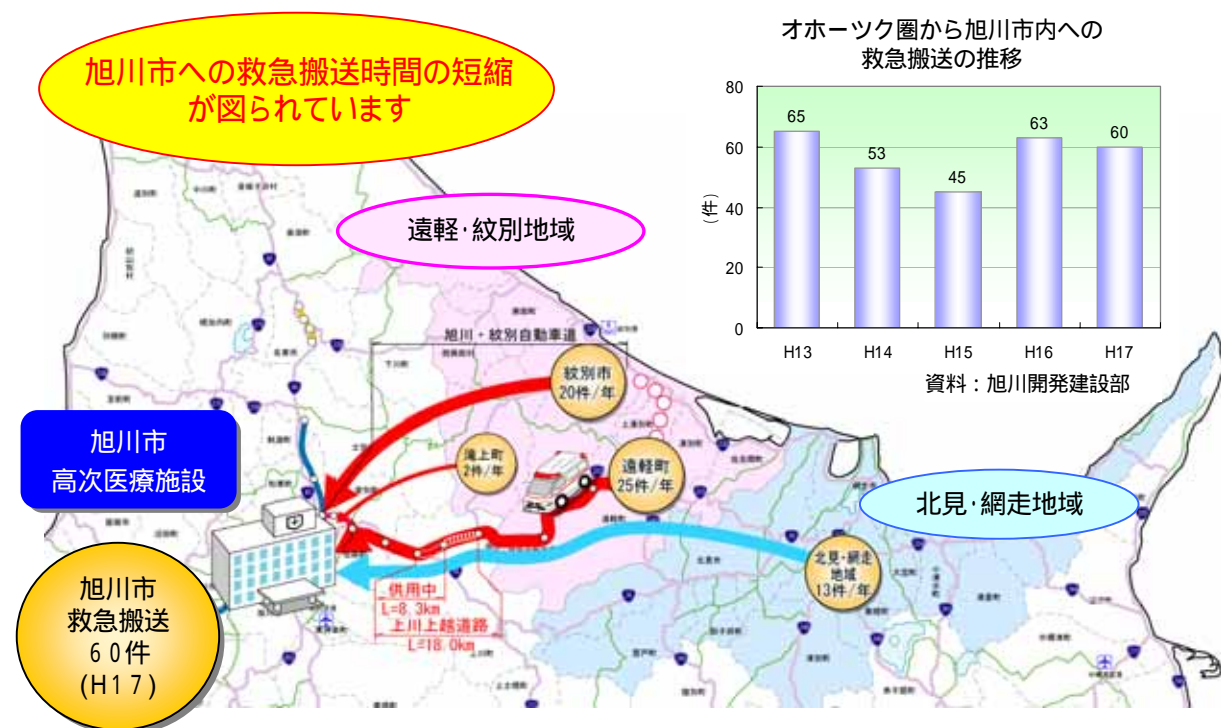
「三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる」

オホーツク圏から旭川市の高次医療機関への救急搬送は、平成17年で60件に及んでいます。地元の病院で対応できない重症患者や高度医療を必要とする患者は、旭川市の医療機関へ搬送されています。

当該路線と並行する一般国道333号、同273号は、峠やカーブ区間が多く、揺れや振動による患者への負担が大きいため、迅速で安定した搬送ルート確保が求められています。

当該事業の整備により、オホーツク圏から旭川市への安静な救急搬送が可能なルートが確保され、三次医療施設への救急搬送の迅速性、安定性の向上が期待されます。

### オホーツク圏から旭川市内医療施設への救急搬送の状況：H17



北見・網走地域からの救急搬送は、現在、国道39号を主に利用しています。  
資料：旭川開発建設部、網走開発建設部、遠軽広域消防組合

結核や乳幼児の先天性心臓疾患など、特に専門医療を必要とする患者を遠軽町から旭川市の高次医療機関へ搬送しています。平成18年11月の上川天幕から愛山上川ICの開通により、旭川市への救急搬送時間が短縮しました。

現道は、急カーブ、急勾配が多く、患者の負担が大きくなること、搬送中の的確な救急処置の実施のため、旭川・紋別自動車道の利用を基本としています。

当該路線の整備により、さらなる搬送時間の短縮や現道の急カーブ区間の回避が可能となり、迅速で安定した救急搬送が行えるため、より一層の整備促進を期待します。

【遠軽広域消防組合ヒアリングより】

## 客観的評価指標

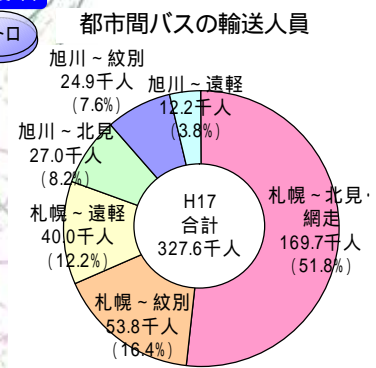
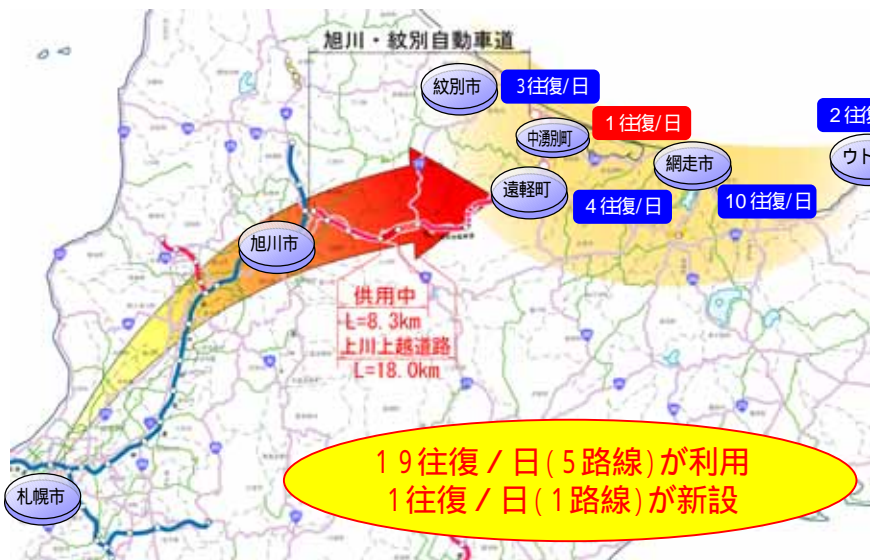
「並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる」

札幌・旭川とオホーツク圏を結ぶ都市間バスは、9路線、1日28往復運行し、年間約33万人が利用する重要な公共交通機関となっています。当該路線の部分供用に伴い、都市間バスの5路線(19往復/日)が通行しています。

また、平成18年の一部供用(愛山上川IC～上川天幕)に伴い、翌年4月から、札幌～遠軽・中湧別間を直行する新たな高速バスが1路線(1往復/日)運行開始しました。

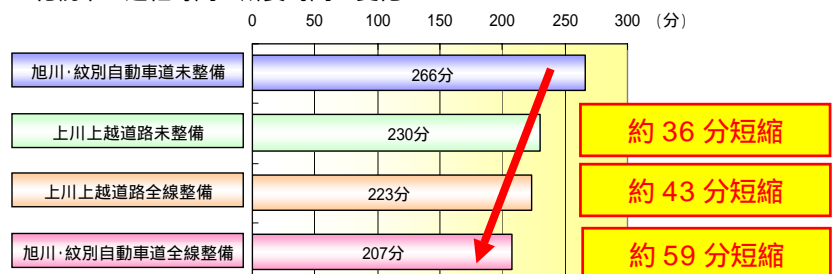
当該事業の整備により、都市間バスの定時性の確保が図られ、バス利用者の利便性向上に寄与することが期待されます。

都市間バス(札幌・旭川～オホーツク圏)ルートの利用状況(H19)



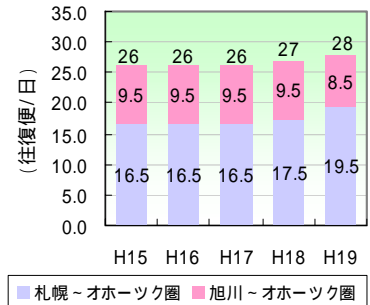
資料：数字でみる北海道の運輸

札幌市～遠軽町間の所要時間の変化



資料：道路交通センサス(H17) 道央自動車道は制限速度、旭川・紋別自動車道は70km/h、但し丸瀬布遠軽道路は80km/hで算出

都市間バス(札幌・旭川～オホーツク圏)の運行便数の推移



資料：数字でみる北海道の運輸、都市間バス事業者

「愛山上川IC～上川天幕間IC」の開通で運行時間の短縮が図られ、札幌～遠軽間の直行便の運行を開始しました。

当該路線が遠軽までつながると、さらに時間短縮でき、都市間バスの利便性が向上し、一層の需要が期待されることから、今後の延伸整備を期待します。

【都市間バス事業者ヒアリングより】



## 客観的評価指標

「特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる」

### 木材・木製品物流の効率化

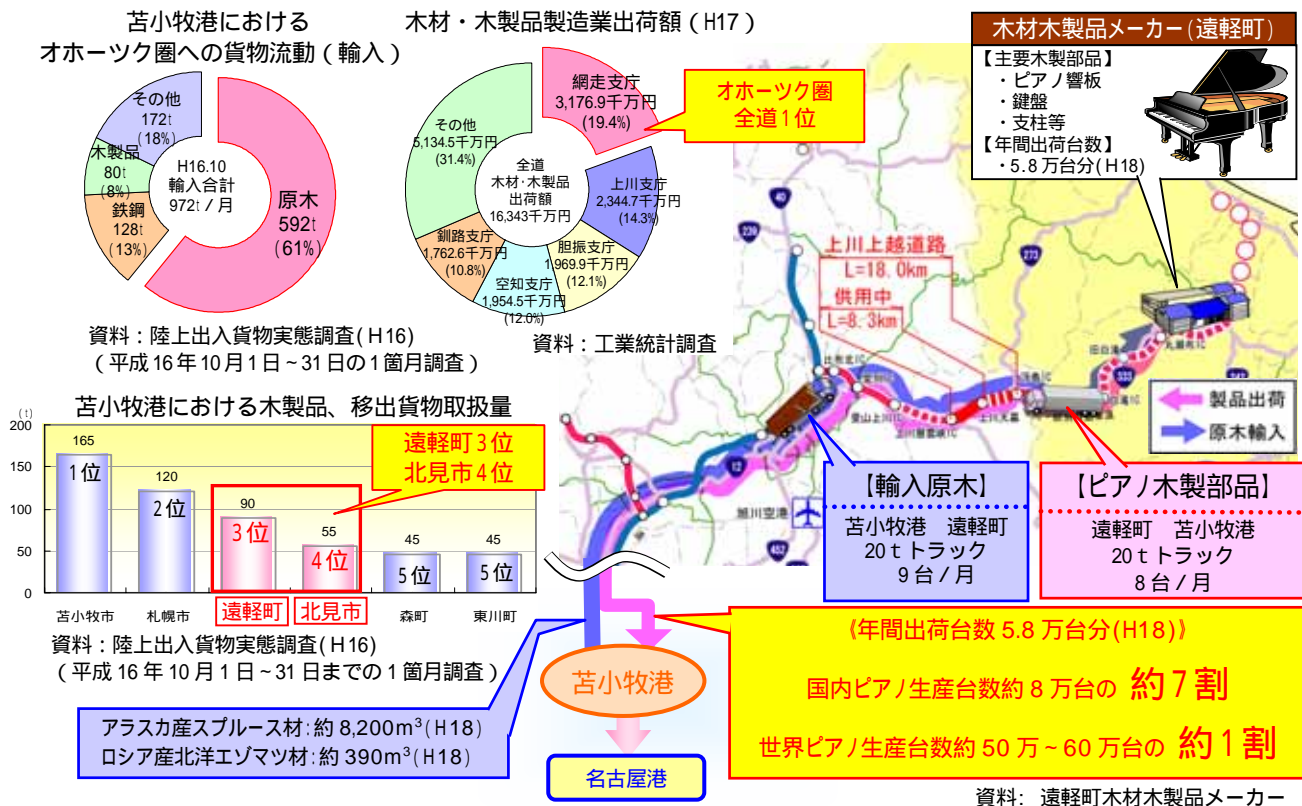
オホーツク圏における木材・木製品製造業出荷額は、約320億円（H17）で、道内第1位となっており、苫小牧港を利用した木製品移出量は、北見市、遠軽町が上位を占めています。

遠軽町には、国内ピアノ生産台数の約7割を占めるピアノ木製部品を製造するメーカーが立地しており、材料の輸入原木や製品は、苫小牧港を經由し、当該路線を利用して輸送されています。精密さと均一性を要求されるピアノ木製部品は、揺れや振動に弱く、急カーブの少ない安定した輸送ルートが望まれています。

当該事業の整備により、苫小牧港への輸送の迅速性、安全性が向上し、オホーツク圏の木製品流通の利便性向上が期待されます。

### ピアノ木製部品・原木輸送の状況

#### 国内シェア7割のピアノ木製部品の安定輸送に寄与



ピアノ響板は、約1年もの期間をかけて製造、出荷します。長い製造期間と専門技術を必要とする製品に、輸送途上で損傷が生じることは、経済的な損失だけでなく、納入先の信頼の面からも絶対に避ける必要があります。このため、輸送時の揺れや振動を極力抑えた慎重な運転に細心の注意を払います。上川上越道路の全区間の整備により、国道の急カーブ区間を回避した、ピアノ木製部品の一層の安定輸送が可能となり、早期の整備を期待しています。

【遠軽町木材木製品メーカーヒアリングより】

## 客観的評価指標

「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」

旭川・紋別自動車道の供用区間、および当該区間に並行する一般国道39号、並びに一般国道273号は、緊急輸送道路ネットワーク計画において「緊急輸送道路」に位置づけられています。

当該事業の整備により、幹線道路ネットワークが多重化し、防災対策や危機管理の充実に寄与します。

## 緊急輸送道路



資料：北海道緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会「北海道緊急輸送道路ネットワーク計画書（H17）」

図は、緊急輸送道路のうち、高速道路、国道、主要道道のみを示しています。

緊急輸送道路により、連絡する防災拠点のうち地方公共団体、指定地方行政機関、自衛隊、災害医療拠点を示しています。

### 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

第一次緊急輸送道路とは、県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港、総合病院、自衛隊、警察、消防等を連絡する道路

第二次緊急輸送道路とは、一次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、備蓄集積拠点、広域避難地等）を連絡する道路

第三次緊急輸送道路とは、その他道路（第一・二次緊急輸送道路と防災拠点を相互に連絡する道路）

客観的評価指標

「対象道路の整備により削減される自動車からのCO<sub>2</sub>排出量」

CO<sub>2</sub>排出量は、整備無では、2,958,753(t CO<sub>2</sub>/年)ですが、当該事業の整備により、2,954,416(t CO<sub>2</sub>/年)となり、整備されない場合に比べ、4,337(t CO<sub>2</sub>/年)の削減が見込まれます。

対象地域：上川・網走・十勝・日高支庁

平成42年将来交通量推計を基に算出

## ( 2 ) 事業の投資効果

### 費用便益分析の結果 (事業全体)

#### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年		
単純合計	873億円	138億円	1,011億円
基準年における 現在価値 ( C )	892億円	59億円	951億円

#### 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19年			
単年便益 (初年度便益)	118億円	9億円	3億円	131億円
基準年における 現在価値 ( B )	2,033億円	158億円	57億円	2,247億円

#### 結果

費用便益分析 ( B / C )	2 . 4
------------------	-------

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。

## 費用便益分析の結果（残事業）

### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成19年		
単純合計	398億円	86億円	484億円
基準年における 現在価値（C）	354億円	35億円	389億円

### 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19年			
単年便益 （初年度便益）	65億円	6億円	2億円	73億円
基準年における 現在価値（B）	1,060億円	89億円	31億円	1,180億円

### 結果

費用便益分析（B / C）	3.0
---------------	-----

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。

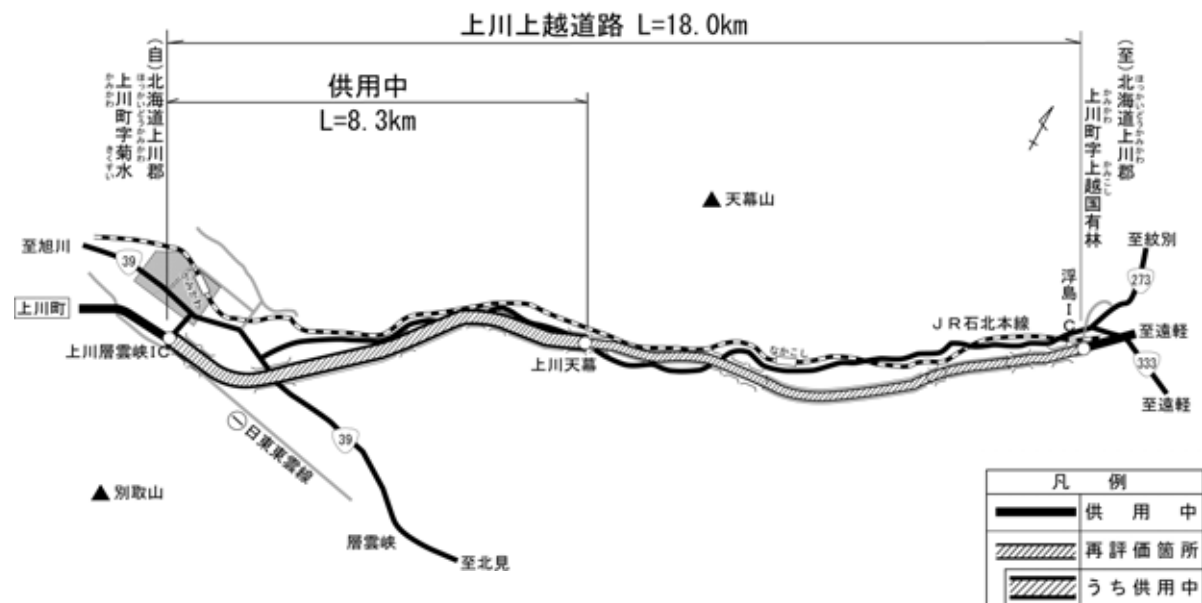
### 感度分析（残事業を対象）

変動要因	変動ケース	費用便益比（B / C）
交通量	±10%	2.9～3.2
事業費	±10%	2.8～3.3
事業期間	±20%	3.0～3.1

### 3 . 事業の進捗の見込み

当該事業は、平成5年度に事業化し、平成6年度に用地補償、平成7年度に工事着手しています。

今後の見込みについては、引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代前半の暫定2車線供用を予定しています。



## 4 . コスト縮減及び代替案立案等の可能性

当該事業においては、以下のコスト縮減対策に取り組んでいます。

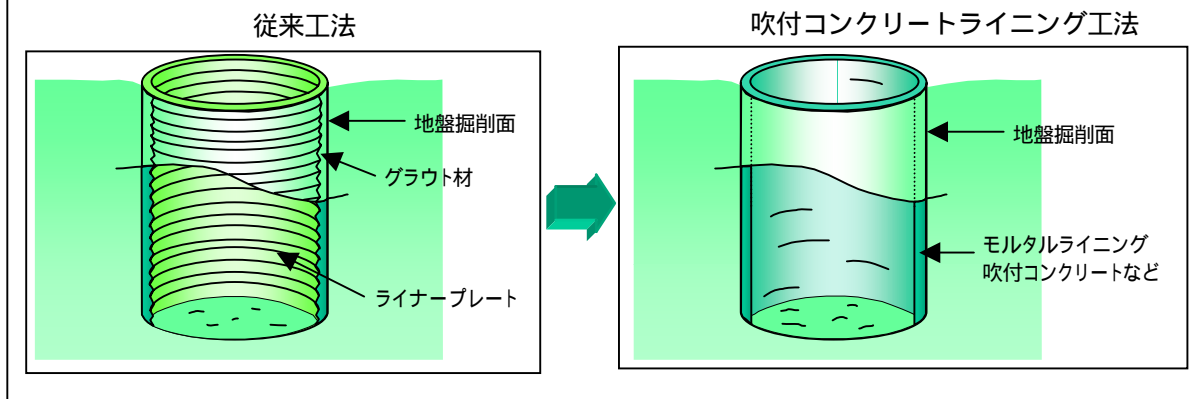
### 取り組み施策

施策名	内容
設計手法の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 橋梁の少本数桁化による鋼材の縮減</li> <li>・ 橋梁床版における鋼コンクリート合成床版の採用</li> <li>・ 擁壁工の変更（L型擁壁 補強土壁）</li> </ul>
新技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 橋梁基礎工における新技術の活用(吹付コンクリートライニング工法)</li> </ul>
建設副産物対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現地発生材（伐根物・すき取り物）の法面植栽への有効活用</li> </ul>

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」に取り組むこととしています。

### 橋梁基礎工における新技術の活用

吹付コンクリートとロックボルトを用いた土留工法を活用し、杭長の短縮及び杭径の縮小により、コストの縮減を図ります。



・ 基礎掘削状況



・ 吹付コンクリート施行状況

## 5 . 関係する地方公共団体等の意見

高規格幹線道路旭川・紋別自動車道早期建設促進期成会など、地方自治体等で構成する期成会が、事業促進の要望を行っていません。

期成会等名称	会長等	主な構成メンバー	要望内容
高規格幹線道路旭川・紋別自動車道早期建設促進期成会	紋別市長 宮川 良一	旭川市、比布町、愛別町、上川町、遠軽町、上湧別町、湧別町、佐呂間町、紋別市、興部町、雄武町、西興部村、滝上町の首長及び議会議員	現在事業区間として整備が進められている上川天幕～上越、白滝～旧白滝間については、現国道333号の冬期地吹雪による交通障害を解消し、交通安全の確保を図るとともに中核都市旭川市と遠軽町が北海道縦貫自動車道にも連絡し、道央圏・道北圏が高速交通ネットワークで結ばれ、物流・緊急医療・商圈拡大等で当地域は勿論、北海道の活性化を促し、発展に寄与するため整備を要望 (平成19年要望有)
北海道上川地方総合開発期成会	名寄市長 島 多慶志	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、和寒町、剣淵町、下川町、美深町、中川町、占冠村、音威子府村の首長及び議会議員	広大な面積を有する本道の地域間の均衡ある経済の発展と生活領域の拡大を図るうえで必要不可欠の社会資本として、高規格幹線道路網の整備建設が重要課題であるため建設促進を要望 (平成19年要望有)
網走支庁管内総合開発期成会	網走市長 大場 脩	北見市、網走市、紋別市、大空町、美幌町、津別町、斜里町、清里町、小清水町、訓子府町、置戸町、佐呂間町、遠軽町、上湧別町、湧別町、滝上町、興部町、西興部町、雄武町の首長及び議会議員	管内は、広域分散型の地域社会を形成し、都市間距離が全国と比較して長く、観光・農林水産物輸送等の産業活動において大きなハンディがあり、着工区間の早期完成、未着工区間の早期着手を要望 (平成19年要望有)
旭川市	旭川市長 西川 将人	旭川市	道北圏とオホーツク圏を結ぶ高速ネットワークを図るため建設促進を要望 (平成19年要望有)



## 6 . 対応方針（案）

旭川・紋別自動車道（一般国道450号）上川上越道路は、以上のことを勘案すれば、「事業の必要性等」「事業の進捗の見込み」「コスト縮減及び代替案立案等の可能性」の視点により、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられることから、事業継続とする。