

**令和3年度 新規事業候補箇所  
計画段階評価結果**

**令和3年3月10日**

**国土交通省 北海道開発局**

# 計画段階評価の審議経過

## 一般国道450号 旭川・紋別自動車道) 遠軽上湧別道路

【令和元年12月11日】

### 北海道 地方小委員会

- 【審議内容】
- 計画段階評価  
手続きの進め方
  - 地域・道路の  
現状と課題
  - 地域意見聴取方法

【令和2年2月17日  
～令和2年3月13日】

### 地域意見聴取 (第1回)

- 地域・道路の課題
- ◆ 意見聴取方法  
<ヒアリング>  
対象者  
・沿線自治体等  
・関係団体
- <アンケート>  
対象者  
・地域住民  
・道路利用者  
・観光客

【令和2年7月15日】

### 北海道地方小委員会 (第2回)

- 【審議内容】
- 地域意見聴取の  
結果
  - 地域意見を踏まえた  
路線の政策目標
  - 地域意見を踏まえた  
路線の整備方針
  - 比較ルート案  
(複数案)
  - 地域意見聴取方法

【令和2年10月19日  
～令和2年11月13日】

### 地域意見聴取 (第2回)

- 路線の整備方針
- ◆ 意見聴取方法  
<ヒアリング>  
対象者  
・沿線自治体等  
・関係団体
- <アンケート>  
対象者  
・地域住民  
・道路利用者  
・観光客

【令和3年2月16日】

### 北海道地方小委員会 (第3回)

- 【審議内容】
- 地域意見聴取の 結果
  - 対応方針 (案) の検討

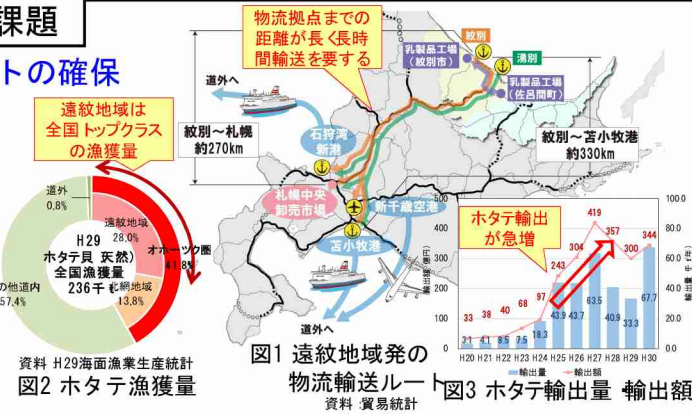
対応方針の決定 □ 概略ルート・構造等 □

旭川・紋別自動車道（遠軽～上湧別）における計画段階評価

1. 遠軽～上湧別地域の課題

①輸送効率の高い物流ルート確保

・遠軽地域は、道内の物流拠点までの距離が長く、長距離陸上輸送を強いられている。(図1)  
 ・ホタテは全国トップクラスの漁獲量を誇り、輸出量は近年急増している。(図2、3)  
 ・全国屈指の食料生産地として農水産物の安定供給を図るため、長距離輸送の安定性向上と効率化が求められている。



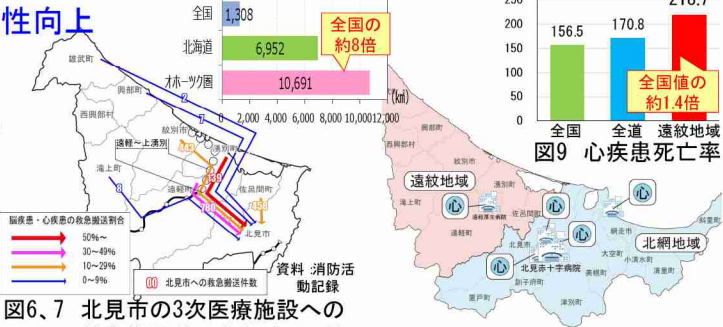
②観光時の周遊性向上

遠軽地域は、花回遊観光、「アリンコ号」等の流水観光など、自然を活かした魅力的な観光資源が豊富。(図4)  
 オホーツク圏の観光における移動時間短縮の改善ニーズが高く、周遊性の向上が課題。(図5)



③高次医療施設への速達性向上

・高次医療は3次医療施設を管内で唯一有する北見市に依存するが、カバー面積は全国と比べると約8倍と広大。(図6、7)  
 ・遠軽地域で心疾患を担う病院は遠軽町の2次医療施設(施設)しかなく、搬送に長時間を要することから、心疾患による死亡率は高水準。(図8、9)



④洪水浸水、暴風雪時の国道機能確保

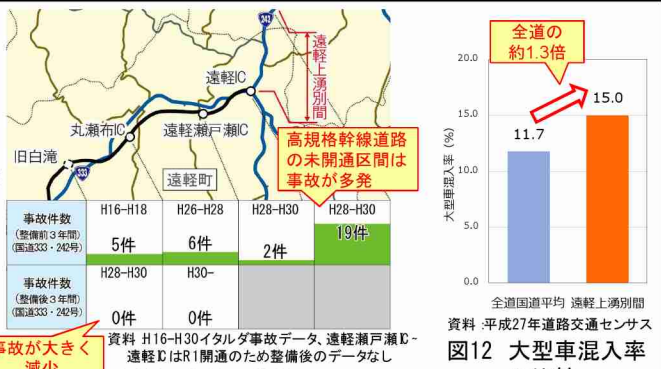
・豪雨等により湧別川流域の洪水被害が発生しているが、洪水時の道路寸断により、遠軽市街地の災害拠点施設が孤立する恐れ。(図10)  
 ・近年、二つ玉低気圧が増加し、暴風雪が発生する危険性が高く、郊外部では暴風雪時に視程障害による通行止めが発生。(図11)



2 原因分析

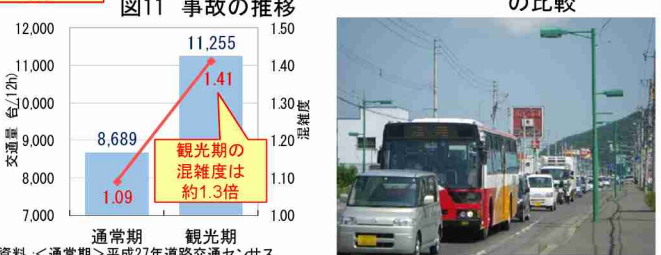
①事故多発による物流ルートの安全性の未確保

・並行現道は、高規格幹線道路開通後に事故が減少しているが、未開通区間は事故が多発。(図11)  
 ・国道242号は対象地域唯一の主要幹線道路であり、通過交通の介在により大型車混入率が全道比約1.3倍。(図12)



②周遊性が低い道路ネットワーク

・地域連携ネットワーク網が脆弱であるため、長時間周遊を余儀なくされる他、脆弱なネットワークにより観光期には現道に交通が集中し、交通混雑等の課題が発生。(図13、写真1)



③市街地での通過交通の速度低下

・遠軽地域の中心都市である遠軽市街地は、沿道商業施設 信号交差点が連坦していることに加え、急カーブが介在するため、旅行速度の低下が著しい。(図14、写真2)



④災害時の代替路が脆弱

・豪雨時には、国道の洪水浸水による通行止めにより遠軽町への経路が寸断。  
 ・迂回路は通行止めが頻発する等脆弱な路線であるため、災害時に確実な代替路の確保が必要。(図15、図16)



3. 政策目標

- ①安全かつ効率的な物流ルート確保による、地域を支える基幹産業の生産性の向上の支援
- ②定時性や速達性の確保による、周遊観光促進の支援
- ③救急搬送の速達性・安定性向上による、地域の安心できる暮らしの支援
- ④災害発生時の国道の機能確保

# 旭川・紋別自動車道（遠軽～上湧別）における計画段階評価

対策案の考え方		案①別線整備ルート		案②別線一部現道改良ルート		案③現道改良ルート	
		別線整備により、現道課題の解消と時間短縮を図るルート 約14km 自動車専用道路		別線整備 一部現道改良により現道課題の解消を図るルート 約14km 現道改良+自動車専用道路		現道改良により、現道課題の解消を図るルート 約13km 現道改良	
政策目標	区間延長						
	安全かつ効率的な物流ルート確保による、地域を支える基幹産業の生産性の向上の支援	輸送時の速達性	◎	○	○	△	
	定時性や速達性の確保による、周遊観光促進の支援	輸送時の安全性	◎	◎	○	△	
		周遊観光時の速達性	◎	○	○	△	
	救急搬送の速達性・安定性向上による、地域の安心できる暮らしの支援	高次医療機関への速達性	◎	◎	○	△	
救急搬送の安定性		◎	○	○	△		
災害発生時の国道の機能確保	災害時の道路機能の確保	◎	◎	◎	◎		
	代替路の確保	◎	○	○	△		
配慮すべき事項	地域への影響	◎	◎	◎	△		
	環境への影響	○	○	○	◎		
	工事中の影響	◎	◎	○	△		
	経済性	○	○	◎	△		
		約240- 300億円		約210- 270億円		約350- 430億円	

※上記の時間短縮等の数値については、概略延長に対して設計速度を用いて試算した値であり、今後の詳細なルート構造検討や接続位置等により変更となる場合がある。

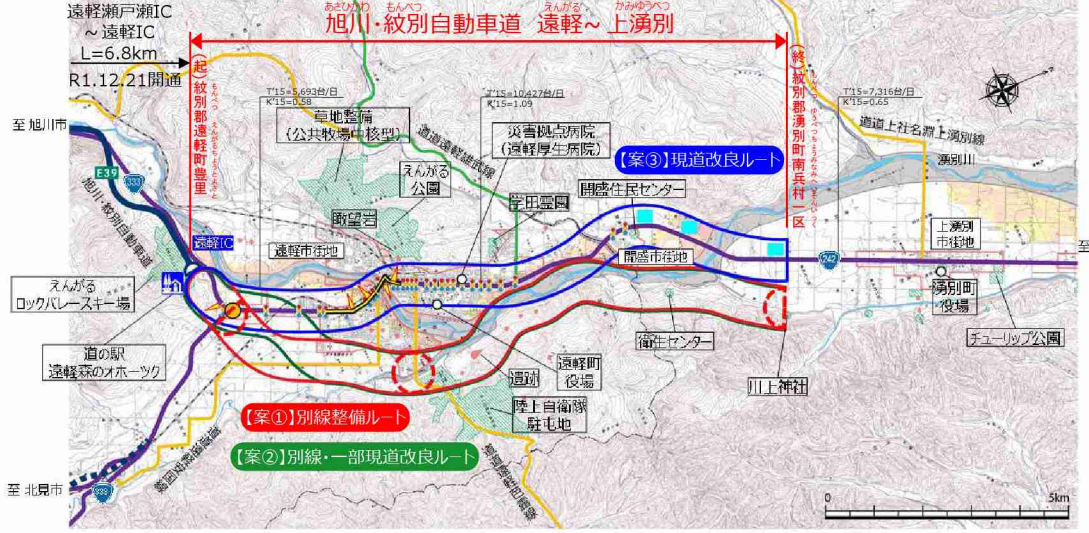


図17 ルート(案)比較図

対応方針【案①】別線整備により、現道課題の解消と時間短縮を図るルートによる対策が妥当

- 路線名：一般国道450号
- 区間：紋別郡遠軽町豊里～紋別郡湧別町南兵村一区
- 概略延長：約14km
- 標準車線数：2車線
- 設計速度：80km/h
- 概ねのルート：図17の【案①】のとおりに

(参考) 当該事業の経緯等

地元調整等の状況

- R1.12月：計画段階評価着手（第22回北海道地方小委員会）
- R2.2月：第1回地域意見聴取
- R2.7月：計画段階評価（第24回北海道地方小委員会）
- R2.10月：第2回地域意見聴取
- R3.2月：対策方針（案）決定（第26回北海道地方小委員会）

地域の要望等

- R2.8月：遠軽地区総合開発期成会が国土交通省に早期事業化に向け計画段階評価手続きの促進を要望
- R2.11月：旭川・紋別自動車道早期建設促進期成会が国土交通省に早期事業化に向け計画段階評価手続きの促進を要望
- R3.2月：旭川・紋別自動車道早期建設促進期成会が国土交通省に早3期事業化を要望

# 計画段階評価の審議経過

## 一般国道5号 創成川通

【平成30年7月31日】

北海道地方小委員会  
(第1回)

- 【審議内容】
- 計画段階評価  
手続きの進め方
  - 地域・道路の状況と課題
  - 政策目標(案)
  - 路線の整備方針(案)
  - 比較ルート(案)
  - 意見聴取方法(案)

【平成30年10月26日  
～平成30年11月29日】

地域意見聴取  
(第1回)

- 地域・道路の状況と課題
  - 路線の整備方針案の検討に重視・配慮すべき項目
- ◆意見聴取方法  
〈ヒアリング〉  
〈アンケート〉

【令和元年10月25日】

北海道地方小委員会  
(第2回)

- 【審議内容】
- 地域意見聴取の結果
  - 札幌市意見(要望)
  - 今後の進め方  
・対策案の詳細検討(案)  
・意見聴取方法(案)

【令和元年12月6日  
～令和元年12月14日】

市民への情報提供

- 路線の整備方針案の検討で配慮すべき項目
- ◆情報提供方法  
〈オープンハウス〉

【令和2年2月27日】

北海道地方小委員会  
(第3回)

- 【審議内容】
- 情報提供の取組
  - 対応方針原案の検討
  - 自治体への意見照会結果
  - 対応方針(案)のまとめ

□ 概略ルート・構造等 □  
対応方針の決定

1. 札幌都市圏の課題

①企業立地・観光需要増加への対応

○北海道新幹線札幌延伸に伴う都心周辺の再開発と観光需要増加が想定され、北海道全体の成長力を牽引するためにも、札幌都心部と高速道路のアクセス強化が必要。(図1)

○商業施設や宿泊施設等が集中する札幌市は札幌都心と高速道路との距離が遠く、さらに幹線道路との交差点で連続的に混雑が発生し、円滑な移動に支障。(写真1、図2)

○強靱化計画の推進のため、高速道路等と都市機能が集積する都心部へのアクセス強化が必要。

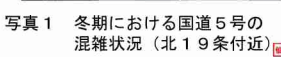


写真1 冬期における国道5号の混雑状況(北19条付近)

②物流・人流の安定性の確保

○企業や商業、宿泊施設等が集積し、再開発が進む札幌都心部においては、今後ますます人流・物流の需要増加が想定。  
○高速道路へのアクセス道路において混雑や事故が多発し、札幌都心部の企業・経済活動に支障。(図3)

③高次医療施設への確実性の確保

○二次医療圏内の市町村から高次医療施設の集積する札幌市への救急搬送は全体の約4割と大きな割合を占める。また二次医療圏内の周辺市町村である北広島市、石狩市、当別町の救急搬送割合の約7割が札幌市へ搬送。救急搬送について札幌市に依存しており、札幌都心部へのアクセス強化が必要。(図4、図5)

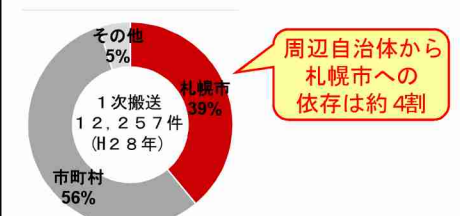


図4 周辺自治体の救急搬送実績 (各消防本部への聞き取り結果 (H28実績) 二次医療圏内の市町村: 札幌市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、当別町、新篠津村

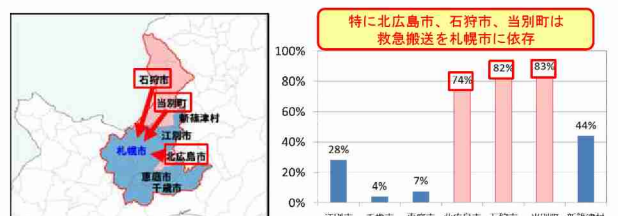


図5 救急搬送における札幌市への搬送割合 (二次医療圏) 資料: 札幌開発建設部調べ 各消防本部への聞き取り結果 (H28年度調査、H29年実績) 除く札幌市内搬送と1974〜へり ※二次医療圏「札幌」: 札幌市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、当別町、新篠津村

2. 原因分析

①信号交差点の連続による混雑

○創成川通は複数の主要幹線道路と交差することから信号交差点密度が高く、主要渋滞箇所指定されている交差点が5箇所存在し、特に冬期は速度低下による混雑や渋滞が発生。(写真2、3、図6)

○札幌自動車道の札幌北IC(千歳方面)出口で慢性的に渋滞が発生しており、都心部への円滑な移動を阻害。(写真4、5)

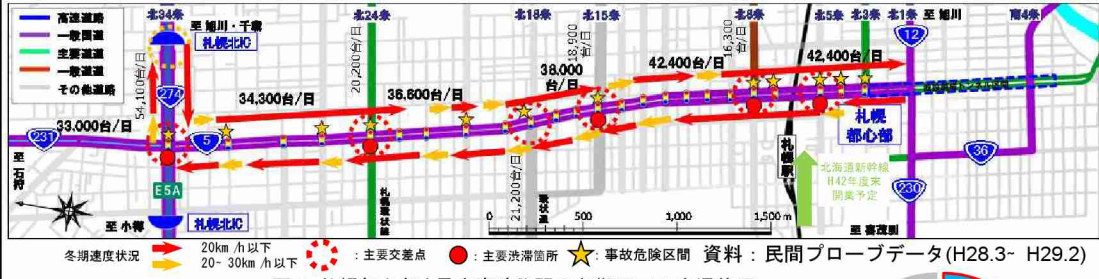


図6 札幌都心部と最寄高速IC間の冬期平日の交通状況

②都心アクセス道路における事故多発

○事故傾向として、右折滞留車両を要因とする追突事故が最も多く、事故全体の約半数を占める。(図7、図8)



図7 当該区間の事故発生過程

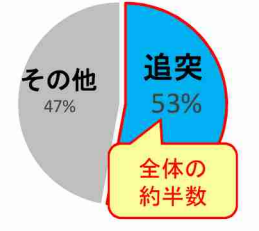


図8 当該区間の事故類型

③混雑による搬送時間の増加

○創成川通は交通量が多いため信号交差点で車線の閉塞が発生しやすく、救急搬送に支障。  
○幹線道路との交差点を中心とした混雑に加え、冬期は夏期と比べ信号での減速停止回数が多く搬送時間が増加。(図9)

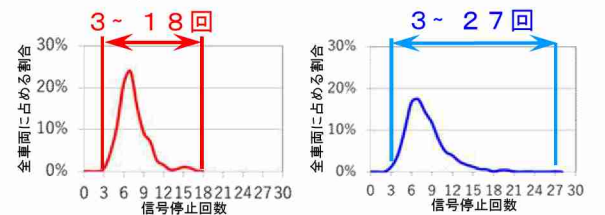


図9 信号停止回数の夏期冬期比較(左:夏 右:冬) 走行データ: 商用車プローブデータ (夏H29.9、冬H29.2) 北34条-北1条間で連続的な当該道路利用の車両を抽出、速度が20km/h以下である回数をカウント

3. 政策目標

- ① 都心アクセス強化による都市機能活用の最大化
- ② 都心立地施設への物流等の安定性向上による企業・経済活動支援
- ③ 高次医療施設への速達性向上による安心できる暮らしの確保

# 一般国道5号 創成川通における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

		【案①】地下整備 詳細検討案 (上下線地下構造)	【案②】一部高架整備 詳細検討案 (都心部地下構造)	【案③】上下線構造分離 詳細検討案 (高架地下組合せ+都心部地下構造)	【案④】現道活用 詳細検討案 (平面交差点改良)
比較ルートの考え方		地下構造で全線整備を行う案		案①地下構造と案②一部高架構造を組み合わせた案	
区間延長		約5km 概ね北3条-北37条を想定)			
政策目標	都心アクセス強化による都市機能活用の最大化	旅行速度は制限速度と同程度まで向上 地下構造のため冬の積雪や凍結等の影響を受けず、定時性が向上	旅行速度は制限速度と同程度まで向上 高架構造区間において冬の積雪や凍結等の影響を受け、効果は限定的	旅行速度は制限速度と同程度まで向上 高架構造区間で冬の積雪や凍結等の影響が残存するが案②より範囲は小さく、定時性が向上	整備により右折車の滞留による交通阻害が解消され、旅行速度がやや改善される 冬の積雪や凍結等の影響に加え、信号交差点の連続により、定時性が向上されない
	都心立地施設への物流等の安定性向上による企業・経済活動支援	年間を通じて港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上 トンネル延長 既設創成川トンネルを含むが5km以上となり危険物積載車両の通行制限となる可能性がある	無積雪期は港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上するが、冬期は積雪や凍結の影響により、港湾・空港と札幌都心部間の定時性の向上が阻害される 危険物積載車両の通行制限は生じない	地下構造区間では、年間を通じて港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上するが、高架構造区間では、積雪や凍結の影響により定時性の向上が限定的 都心方面向きトンネル 危険物積載車両の通行制限は生じない一方 右折方面向きトンネルのみトンネル延長 既設創成川トンネルを含むが5km以上となり危険物積載車両の通行制限となる可能性がある	平面交差点改良のため定時性向上効果が小さい 危険物積載車両の通行制限は生じない
	緑地景観への影響	親水緑化空間の形成 多くの区間において親水緑化空間の連続的な確保が可能	一部区間での親水緑化空間の確保にとどまる	多くの区間において親水緑化空間の連続的な確保が可能	親水緑化空間の確保が困難
	沿道地域環境への影響	沿道環境 景観 騒音等の影響 重要施設を含む沿道用地への影響 東西市街地の交通の連携確保	地下構造区間が大半を占めるため、沿道環境への影響が少なく、現道交通の転換による騒音の軽減が期待 公園や医療施設等の重要施設を含む用地支障を回避できる 東西市街地の交通の連携が確保される	高架部への騒音対策は実施できるが、景観への影響が懸念 公園や医療施設等の重要施設を含む用地支障を回避できない 一部で東西市街地間の交通断絶が発生	高架部への騒音対策は実施できるが、景観への影響が懸念 公園や医療施設等の重要施設を含む用地支障を回避できる 東西市街地の交通の連携が確保される
工事中の影響	工事中の現道交通への影響	全線において開削工法による施工となり現道交通への影響が大きい	地下区間では開削工法による施工となり現道交通への影響が大きい、高架区間では地下区間より影響が小さい	整備延長の7割以上を占める地下空間では開削工法による施工となり、現道交通への影響が大きい	一部区間で車線幅員が減少するが、現況車線数を確保可能であることから、現道交通への影響は小さい
経済性	工事内容等の経済性	案③、案④に比較して経済性に劣る 約1,000-1,200億円	案③、案④に比較して経済性に劣る 約1,000億円-1,200億円	案④に対して経済性に劣る 約850-1,050億円	経済性に最も優れる 約85-170億円

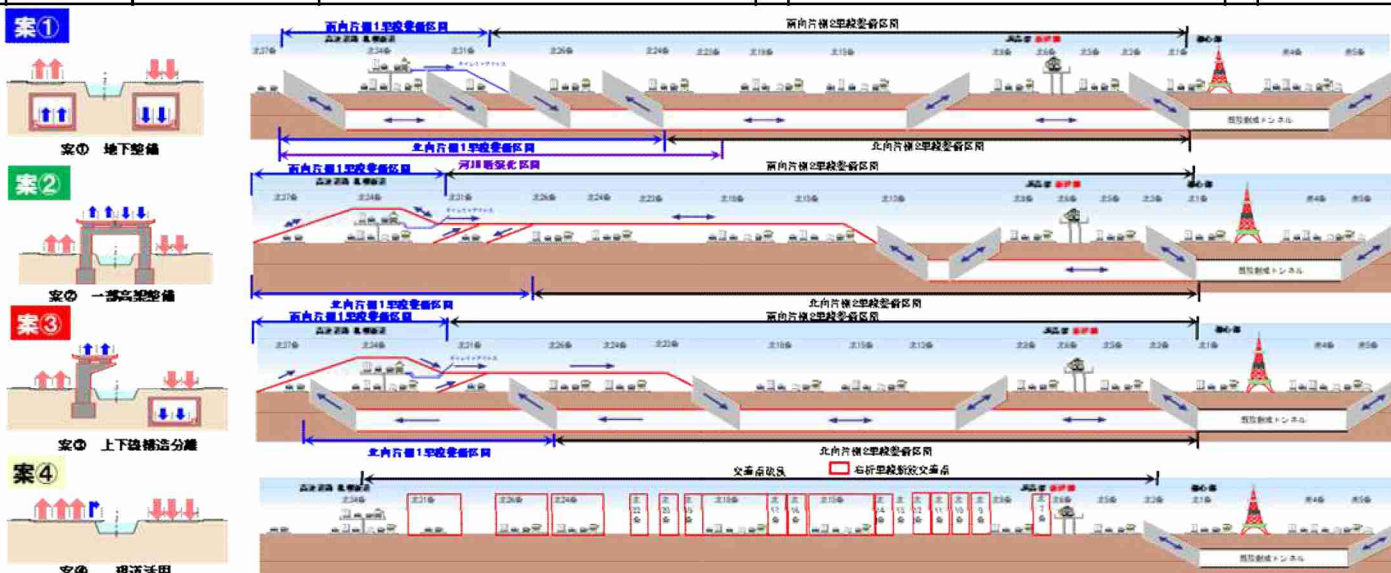


図10 各案の標準断面図、縦断イメージ図

**対応方針【案①】地下整備 詳細検討案 (上下線地下構造) による対策が妥当**

- ・路線名：一般国道5号
- ・区間：札幌市東区北37条東1丁目～札幌市中央区大通東1丁目
- ・概略延長：約4.8km ・標準車線数：4車線
- ・設計速度：60km/h ・概ねのルート：図10の【案①】のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

### 地元調整等の状況

- H30.7月：計画段階評価着手 (第1回北海道地方小委員会)
- H30.10-11月：第1回地域意見聴取
- R.1.10月：計画段階評価 (第2回北海道地方小委員会)
- R.1.12月：国土交通省北海道開発局と札幌市がオープンハウスを開催し詳細検討後の対策案を市民に情報提供
- R.2.2月：対応方針(案)決定 (第3回北海道地方小委員会)
- R.2.4月：国土交通省北海道開発局が札幌市の都市計画変更に伴うルート計画案の提供
- R.3.2月：札幌市による都市計画変更の告示

### 地域の要望等

- H30.6月：札幌市長、北海道部長が「国道5号(創成川通)の計画段階評価の早期着手」を要望
- H30.10-12月：札幌市が地域意見聴取と連携した取組みとして、市民への情報提供を実施
- R.2.2月：札幌市長、北海道部長が国土交通省に「国道5号(創成川通)の計画段階評価の促進」を要望
- R.3.2月：札幌市長、北海道部長が国土交通省に「国道5号(創成川通)の早期事業化」を要望