

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：長谷川 朋弘

事業名 一般国道40号 音威子府バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点 自：北海道中川郡音威子府村字音威子府 至：北海道中川郡中川町字誉			延長	19.0km
事業概要 国道40号は、旭川市を起点とし名寄市を経由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。 音威子府バイパスは、防災上の現道課題箇所、雪崩に起因する特殊通行規制区間を回避することで、道北圏の広域道路交通の安全性及び定時性の向上を目的とした延長19.0kmのバイパス事業である。				
H5年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H19年度用地補償着手	H19年度工事着手	
全体事業費	約1,407億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約87%	供用済延長 0.0km
地域の防災面の課題				
<ul style="list-style-type: none"> ・平成11年度には、雪崩により21日間にわたり通行止めが発生。 ・当該区間の防災面の課題は、道北地域において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、中川町（人口：1,907人）などからも改善の要望が出されているなど、地域の喫緊の課題となっている。 ・現道は、急峻な地形となっており、防災上の対策必要箇所が7箇所（落石・崩壊：6箇所、地吹雪：1箇所）、異常気象時の特殊通行規制区間が1区間（雪崩）存在し、雪崩、吹雪・地吹雪、路面冠水及び土砂災害による通行止めが頻発していることから、早急な対策が必要。 (北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10）) ・現道には、地すべり指定地「物満内」（基盤岩は蛇紋岩）が存在し、天塩川による地すべり末端部の浸食により小規模地すべりの発生を誘発していることから、早急な対策が必要。 (同委員会（H25.10）) ・現道は、急カーブ2箇所と事故危険区間1箇所が存在し、過去10年間（H15～24）で30件の死傷事故が発生しており、交通事故への早急な対策が必要。 (同委員会（H25.10）) ・音中トンネルで変状が発生した蛇紋岩区間において、天端地山の崩落及び崩落に伴うゆるみ域を確認。 (同委員会（H29.7）) ・音中トンネルの内空変位測定において、対策の実施が必要となる変位、切り羽上部の抜け落ち及び切り羽崩落を確認。 (同委員会（H29.7）) ・当該事業切土予定区間の表層の変状を受け実施した調査ボーリングの歪み観測から、深部での累積歪変動を確認。 (同委員会（H29.7）) ・琴平川の氾濫により当該事業盛土部が浸水し、盛土洗掘が危惧されることを確認。 (同委員会（H29.7）) ・当該事業道路形状概成部の雪況調査により、雪崩の痕跡、雪庇、雪しわ、クラック等を確認。 (同委員会（H29.7）) ・トンネルの掘進に伴い、想定よりも地山が脆弱であることを確認。 (旭川開発建設部道路トンネル技術検討会 音中トンネル検討部会（R2.11）) 				

課題を踏まえた対策・事業内容

- ・想定される地すべり（必要抑止力4,000KN/m）や岩盤崩壊（落石エネルギー5,000KJ）の外力が大きく、また、災害要因も多岐にわたるため現道での対策が困難であることから、災害要因の解消、事故要因の除去、周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、災害要因箇所及び線形隘路区間を回避する別線ルートが妥当。
（北海道開発局道路防災技術専門委員会（H25.10））
- ・バイパスを整備することにより課題箇所を回避。
- ・トンネル工において、蛇紋岩等脆弱な地質の判明により、掘削パターンを見直すことは妥当。
（同委員会（H26.8））
- ・法面工において、当初の地質調査では確認されていない地すべり層（粘土混じり破碎質泥岩）の対策工として環境への影響、事業期間、経済性を比較考慮した結果、法枠とグラウンドアンカーに見直すことは妥当。
（同委員会（H26.8））
- ・トンネル専門家の助言も踏まえ、天端崩落の再発を防止するためのゆるみ域の調査及び地山改良の追加並びに地山状況の変化に対応した掘削パターン及び補助工法を見直すことは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・法面工において、深部で累積歪変動が見られた地すべり層（縞状泥岩（泥岩・砂岩互層）破碎部）の対策工として周辺環境への影響、事業期間及び経済性を防災上の視点から技術的に比較考慮した結果、グラウンドアンカー工、地下水排除工及び押え盛土工に見直すことは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・琴平川氾濫時の盛土洗掘防止対策として、琴平川の流域に基づき、浸水範囲及び高さを算出し、盛土構造を見直すことは妥当。（同委員会（H29.7））
- ・雪況調査を踏まえ抽出された雪崩発生危険斜面に基づき、雪崩予防柵の設置計画を見直すことは妥当。また、トンネル坑門部で確認された雪庇落下を防止する対策を追加見直しすることは妥当。
（同委員会（H29.7））
- ・トンネル専門家の助言も踏まえ、地山状況の変化に対応した掘削パターン及び補助工法を見直すことは妥当。
（旭川開発建設部道路トンネル技術検討会 音中トンネル検討部会（R2.11））

事業の効果等

○道路事業3便益	
走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少	（423億円）
○救急医療改善効果	（232億円）
○余裕時間の短縮による効果	（24億円）
○河川氾濫時の人命損失軽減効果（走行車両）	（94億円）
○河川氾濫時の人命損失軽減効果（地域住民）	（7.6億円）
○冬期視程障害の解消効果	（1.2億円）
○日本海側津波時の代替路確保効果	（54億円）
○大規模豪雨時の代替路確保効果	（122億円）
○地域住民の不安の解消（通行止め解消等）	（485億円）
○事業による地域経済の活性化効果	（323億円）
○CO ₂ 排出削減による効果	（3.1億円）

費用（残事業）/（事業全体）

255 / 1,758 億円
 〔事業費：188/1,692 億円
 維持管理費：66/66 億円〕

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

名寄市など上川管内4市17町2村の首長などで構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等から事業促進の要望を受けている。

知事の意見：

「一般国道40号 音威子府バイパス」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、雪崩による特殊通行規制区間の解消や冬期広域交通のリダンダンシーの向上が図られるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なく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、環境への影響を最小限にとどめるとともに、更なる工夫による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。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成 15 年 10 月 北海道縦貫自動車道 和寒 I C～士別剣淵 I C 開通
- ・平成 16 年 11 月 豊富バイパス 豊富サロベツ I C～豊富北 I C 開通
- ・平成 22 年 3 月 幌富バイパス 幌延 I C～豊富サロベツ I C 開通
- ・平成 25 年 3 月 名寄美深道路 名寄 I C～美深北 I C 開通
- ・令和元年 9 月 北海道縦貫自動車道 和寒 I C～士別剣淵 I C 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
- ・平成 17 年 9 月 市町村合併により、士別市及び朝日町が「士別市」となる
- ・平成 18 年 3 月 市町村合併により、枝幸町及び歌登町が「枝幸町」となる
- ・平成 18 年 3 月 市町村合併により、名寄市及び風連町が「名寄市」となる
- ・平成 28 年 6 月 広域観光周遊ルート形成計画「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」認定
- ・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

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成 19 年度に工事着手して、用地進捗率 100%、事業進捗率約 87%となっている。
(令和 3 年 3 月末時点)

残事業の内容（音中トンネル 4、686m 等）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

トンネルの支保構造、補助工法及び掘削工法の見直し等による変更。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

トンネルの支保構造、補助工法及び掘削工法の見直し等による変更。
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

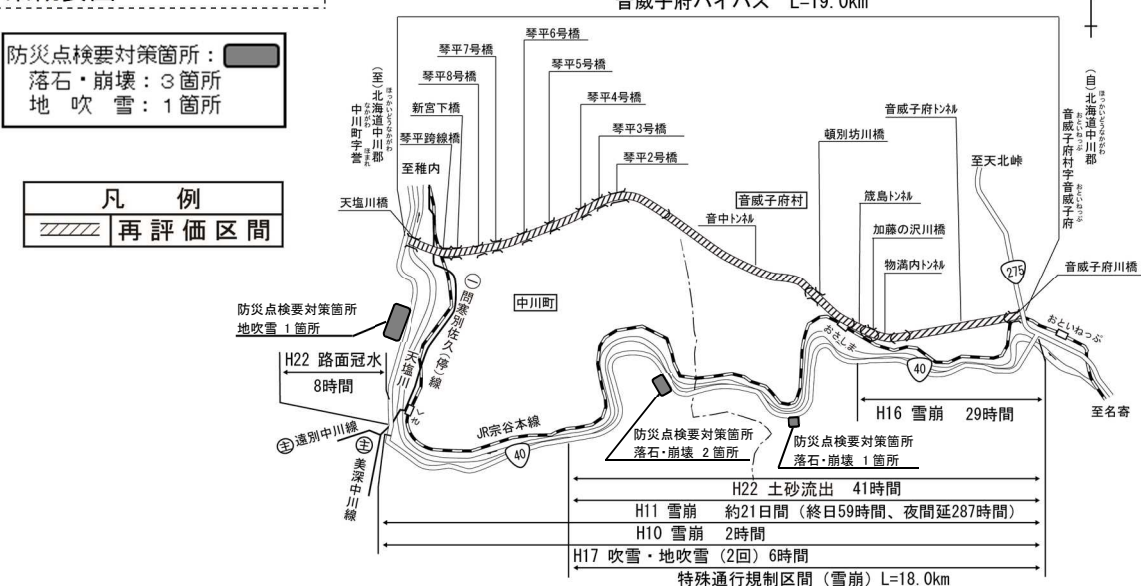
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性に変化はなく、防災面の効果が見込まれるため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。