

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	北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見		事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道足寄郡足寄町郊南 至：北海道北見市北上				延長	79.0 km
事業概要	<p>北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る延長約694kmの高速自動車国道である。</p> <p>このうち網走線は、本別JCTから網走市へ至る延長約156kmの区間であり、足寄～北見は、高速ネットワークの拡充によるオホーツク圏と道央圏・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流の効率化等の支援を目的とした延長79.0kmの事業である。</p>					
H15年度事業化 (新直轄方式)	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H17年度用地補償着手		H18年度工事着手	
全体事業費	約1,072億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約67%	供用済延長	28.0 km	
計画交通量	2,900～6,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2(1.02) (残事業) 2.2(2.8)	総費用 (残事業)/(事業全体) 763/1,853億円 (事業費：597/1,571億円 維持管理費：166/282億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,665/2,161億円 (走行時間短縮便益：1,407/1,753億円 走行経費減少便益：210/336億円 交通事故減少便益：48/72億円)	基準年 令和3年		
感度分析の結果	事業全体及び残事業について感度分析を実施					
	【事業全体】交通量：B/C=1.02～1.3(交通量±10%) 事業費：B/C=1.1～1.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.1～1.2(事業期間±20%)		【残事業】交通量：B/C=1.9～2.5(交通量±10%) 事業費：B/C=2.0～2.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.1～2.2(事業期間±20%)			
事業の効果等	事業の必要性及び効果					
	<p>① 災害時のリダンダンシー確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害リスクが高まる中、災害に強い道路ネットワークとして横断自動車道の整備が期待される。 <p>② 災害時の迂回損失の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年、被災リスクが高まっており、災害による迂回損失、復旧活動、救援物資輸送等の観点から横断自動車道の整備が期待される。 <p>③ 冬期交通障害時のリダンダンシー確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道央道通行止め時に迂回ルートとして利用され、オホーツク地域への代替機能強化や移動時間の均衡が図られる観点からも横断自動車道の整備が期待される <p>④ 救急搬送の速達性・安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安定走行による患者負担軽減や救急搬送体制確保の観点から横断自動車道の整備が期待される。 <p>⑤ 物流の輸送効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安定性、速達性及び安全性が高く、代替性や輸送効率の観点から横断自動車道の整備が期待される。 <p>⑥ 周遊観光の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道内7空港の民営化を始めとする広域周遊観光の活性化の観点から横断自動車道の整備が期待される。 					
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： 帯広市、本別町など1市10町の首長で構成される「北海道横断自動車道十勝地区早期建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。					

知事の意見：

「北海道横断自動車道網走線足寄～北見」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、高規格道路網の構築によるオホーツク圏と道央・十勝・釧路圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるものであり、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、より一層寄与することから、「当面着工しない区間」を含め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、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 6月 北海道横断自動車道 池田IC～足寄IC開通
- ・平成18年 2月 「緊急に整備すべき区間」を設定し、事業を進捗
- ・平成18年 3月 市町村合併により、北見市、端野町、留辺蘂町及び常呂町が「北見市」となる
- ・平成18年 3月 市町村合併により、女満別町及び東藻琴町が「大空町」となる
- ・平成18年 4月 ふるさと銀河線（池田～北見間）廃線
- ・平成21年 5月 シーニックバイウェイ北海道「十勝シーニックバイウェイ十勝平野・山麓ルート」指定
- ・平成23年10月 北海道横断自動車道 夕張IC～十勝清水IC開通
- ・平成26年 8月 整備計画が変更され、陸別町陸別～陸別町小利別の事業を再開
- ・平成27年 6月 道東地域が広域観光周遊ルート「アジアの宝悠久の自然美への道ひがし北・海・道」に認定
- ・平成29年10月 北海道横断自動車道 陸別小利別～北見東IC開通
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和 3年 3月 北海道横断自動車道 占冠IC～十勝清水IC4車線化等事業許可

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に工事着手して、用地進捗率約73%、事業進捗率約67%となっている。
(令和3年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

施工計画の見直しに伴う変更。
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

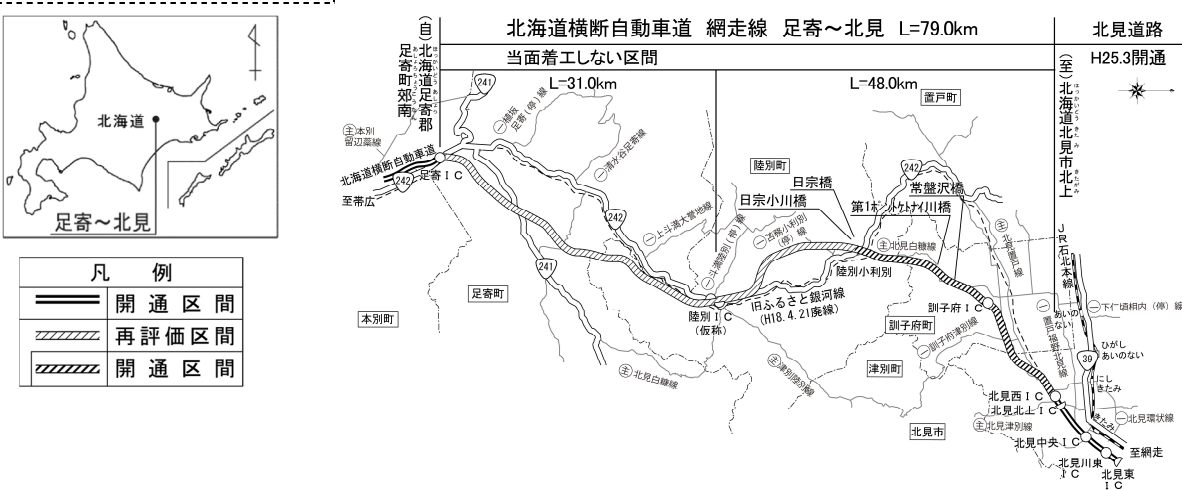
施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の効果等を踏まえると、「当面着工しない区間」足寄～陸別間の事業再開を含め、事業の必要性・重要性は一層増しており、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

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。
※ 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。