

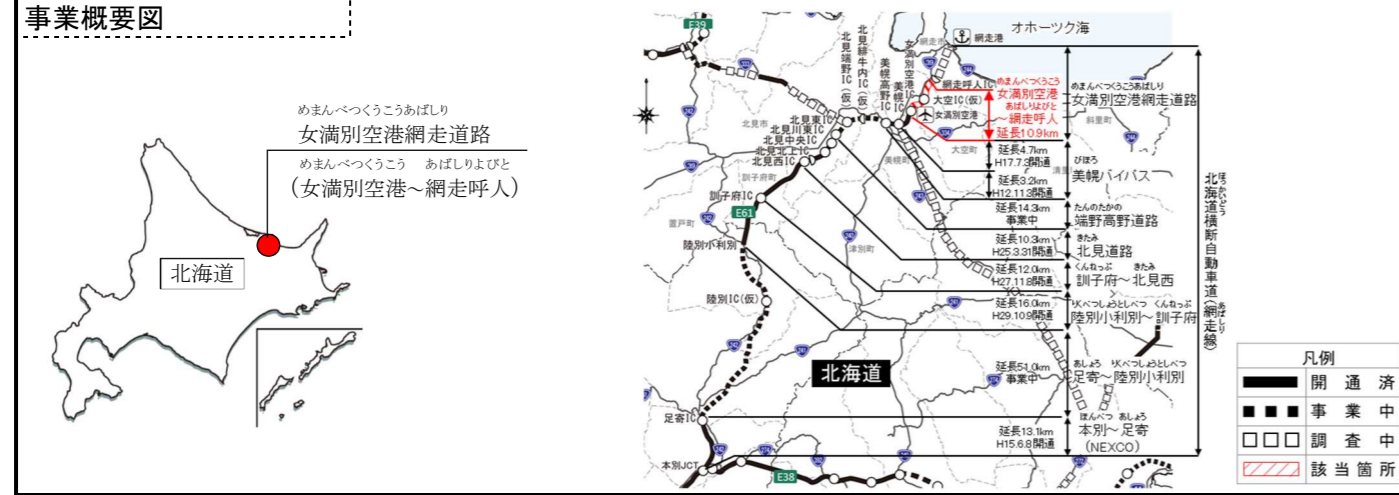
新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

担当課:道路局 国道・技術課
担当課長名:高松 諭

事業の概要

| | | | | | |
|-----------|---|------|--------|------|-----------------|
| 事業名 | 一般国道39号(北海道横断自動車道) 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人) | 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:北海道網走郡大空町女満別中央 至:北海道網走市字呼人 | 延長 | 10.9km | | |
| 事業概要 | 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)は、北海道横断自動車道網走線の一部を構成する道路で、網走郡大空町女満別中央から網走市字呼人に至る延長約10.9kmの自動車専用道路である。(北海道横断自動車道網走線は、黒松内町を起点として札幌市、帯広市、北見市を経由し網走市へ至る高規格道路である) | | | | |
| 事業の目的、必要性 | 当該区間の整備により、洪水浸水や地吹雪などの災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築し、安全性や輸送効率の高い物流ネットワークを形成することによる地域産業の活性化、女満別空港から観光拠点への速達性の向上による観光振興等を支援するものである。 | | | | |

全体事業費 : 約570億円 計画交通量 : 約12,400台/日



関係する地方公共団体等の意見
【北海道知事】
一般国道39号(北海道横断自動車道)女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)事業の予算化に同意します。
本道における高規格道路ネットワークは、圏域間の交流拡大や広域周遊観光及び社会経済活動の活性化への貢献のほか、円滑な救急搬送を支え、大規模災害における代替路の確保など、道民生活や経済の面で重要な役割を果たすものです。
北海道横断自動車道(女満別空港～網走呼人)の整備は、小麦・馬鈴薯・鮭などの農水産物をはじめとする物流やオホーツク地域唯一の第3次医療機関がある北見市への救急搬送において速達性や安定性の向上、また広域周遊観光の促進、さらには異常気象時の通行機能の確保など多くの効果を発揮するものと考えています。
令和6年度の新規事業として予算化していただきますよう、特段のご配慮をお願いいたします。

学識経験者等の第三者委員会の意見
・新規事業化については妥当である。

事業採択の前提条件
・費用対便益 : 便益が費用を上回っている。
・手続きの完了 : 計画段階評価手続き完了 (R5. 12. 19)

事業評価結果

| | | | | | | | |
|----------------|---------------|--------|---|--------------------------|---|---------|-----|
| 費用便益分析 (参考) | B/C | EIRR | 総費用 | 4,747億円 | 総便益 | 5,746億円 | 基準年 |
| | 1.2(1.01) | 4.9% | 事業費: 4,235億円 維持管理費: 446億円 更新費: 66億円 | | 走行時間短縮便益: 4,781億円 走行経費減少便益: 783億円 交通事故減少便益: 183億円 | 令和5年 | |
| | 1.7(1.7) [2%] | (4.0%) | 感度分析 | | | | |
| | 2.0(2.2) [1%] | | 交通量変動 | B/C=1.1~1.4 (変動ケース:±10%) | | | |
| | | | 事業費変動 | B/C=1.2~1.2 (変動ケース:±10%) | | | |
| | | | 事業期間変動 | B/C=1.2~1.2 (変動ケース:±20%) | | | |

| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 |
|----------|-------------|------|---|
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | ◎ |
| 事故対策 | | ◎ | 別線整備により、事故危険区間を回避する。 【事故危険区間の回避】 現況 1箇所 → 整備後 0箇所[全て回避] |
| 歩行空間 | | — | 注目すべき影響はない。 |
| 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | 北見市の高次医療施設への速達性が向上する。 【北見市高次医療施設網走市60分カバー圏人口(冬期)】 現況 5.7千人(16%)→整備後 35.0千人(98%) 整備後:事業中含む端野高野道路+女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)利用ルート |
| | 地域経済 | ◎ | 速達性、安全性の高い物流ネットワークを形成し、地域産業の活性化を支援する。 【網走港～美幌バイパス(女満別空港)の所要時間】 現況 29分 → 整備後 26分 [3分短縮] |
| | 災害 | ◎ | 災害時の代替性確保により、信頼性の高い道路ネットワークを確保する。 【洪水浸水想定区域の回避】 現況 4.8km → 整備後 0km[全て回避] 【地吹雪発生区間の回避および防雪対策による解消】 現況 2区間 → 整備後 0区間 [全て解消] |
| | 環境 | — | 注目すべき影響はない。 |
| | 地域社会 | ◎ | 速度向上や事故率低減など、交通環境の改善・輸送効率向上により地域の産業振興に貢献する。 |
| 事業実施環境 | | ○ | 北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会などから、女満別空港～網走呼人の早期事業化の要望を受けている。 |

採択の理由

費用便益比が一体評価で1.2と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価手続きが完了し、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間の整備により、洪水浸水や地吹雪などの災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築し、安全性や輸送効率の高い物流ネットワークを形成することによる地域産業の活性化、女満別空港から観光拠点への速達性の向上による観光振興等を支援が期待されるなど、当該事業の整備の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cの上段は本別～網走を対象とした場合、下段()下記の値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。()内は社会的割引率の値

新規事業採択時評価結果(令和6年度新規事業化箇所)

事業評価結果(防災機能)

| 事業の必要性 | | |
|---|--|--|
| 洪水浸水や地吹雪などの災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築し、安全性や輸送効率の高い物流ネットワークを形成することによる地域産業の活性化、女満別空港から観光拠点への速達性の向上による観光振興等を支援が期待される。 | | |
| 評価項目 | 地域の課題 | 関連する計画 |
| 救助活動等 | <ul style="list-style-type: none"> 当該区間と並行する国道39号は網走川流域の洪水浸水想定区域や地吹雪発生区間が存在し、地吹雪による通行止めは過去10年間で110時間以上発生しており、災害発生時でも通行可能な道路機能の確保が課題。 | <ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 冬季災害に備えた安全な道路交通や代替性確保のための高規格幹線道路の整備を推進。 ※北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27) <ul style="list-style-type: none"> 災害から人命を守り、安定した物流・人流を支える道路網の形成。 |
| 住民生活 | <ul style="list-style-type: none"> オホーツク圏の第3次救急医療施設は北見市にしかなく、カバー面積は全国平均の約9倍。 特に、冬期は網走市の人口の約8割が、北見市へ心筋梗塞の救命効果が期待できる60分以内に到達できず、救急搬送の速達性確保が急務。 | <ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 医療における基礎圏域中心都市と周辺市街地とのアクセス向上を図り、基礎圏域内外の広域的な交流を支えるため、都市間時間距離を縮める高規格幹線道路網等の広域交通ネットワークの整備を推進 ※北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27) <ul style="list-style-type: none"> 救急搬送や通院など超高齢社会に対応した安全な道路づくりを目指す |
| 地域経済 地域社会 | <ul style="list-style-type: none"> 北網地域は日本の食を支える生産空間であるが、物流ルートである国道39号の市街地では、信号交差点での速度低下や事故が多発しており、速達性・安全性の高い物流ルートの確保が課題。 | <ul style="list-style-type: none"> ※北海道総合開発計画(H28.3閣議決定) <ul style="list-style-type: none"> 物流を支える交通体系を強化する観点から、生産地や観光地、消費地、空港・港湾等の交通拠点を結ぶ道路ネットワークの整備を推進 ※北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27) <ul style="list-style-type: none"> 都市圏内の各産業流通拠点と道内各地の流通基地を結ぶ広域的な「物流軸」の速達性・安定性の向上を図る |
| その他 | | |

| 事業の有効性 | | | | | | | | | |
|---|------|-----|-----------|------------------|-------------|-----------------|----------------|----------------|----------|
| <ul style="list-style-type: none"> 当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価に変化はないものの、主要拠点間のリンクの脆弱度が改善し、ネットワーク全体の防災機能が強化される。 また、冬期においても安全で信頼性の高い道路ネットワークが確保されるとともに、重要港湾や空港へのアクセス向上が図られ地域産業の活性化、地域医療サービスの向上に貢献するなど有効性の高い事業と評価する。 | | | | | | | | | |
| 道路ネットワークの 防災機能 | 主な区間 | | 改善 ペア数 | 脆弱度 (防災機能ランク) | | 累積脆弱度の 変化量 | 改善度 | | 評価 |
| | | | | 整備前 | 整備後 | | 通常時 | 災害時 | |
| | 網走市 | 美幌町 | 22 (2) | 0.58 [C] | 0.47 [C] | ▲4.7 (▲0.83) | 0.11 (0.06) | 0.17 (0.41) | ○ (◎) |

| 事業の効率性 |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 計画段階評価手続き完了 (R5.12.9) |

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は、本別～網走を対象とした場合、下段()下記の値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。