

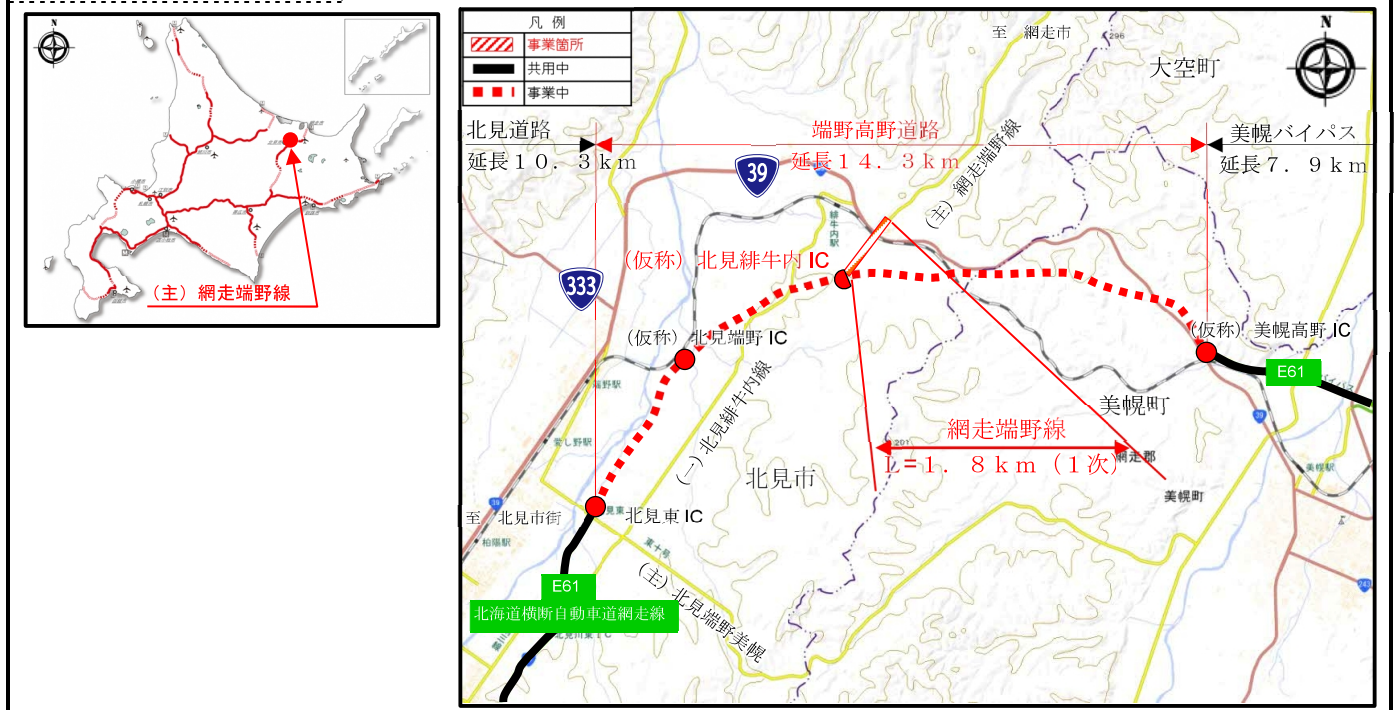
新規事業採択時評価結果(令和8年度新規事業化箇所)

担当課： 道路局 環境安全・防災課
 担当課長名： 水野 宏治

事業の概要

事業名	高規格ICアクセス 主要地方道 網走端野線 (仮称)北見緋牛内IC	事業区分	地方道	事業主体	北海道
起終点	自:北海道北見市端野町緋牛内 至:北海道北見市端野町緋牛内	延長		1.8km	
事業概要	主要地方道網走端野線は、北海道横断自動車道網走線の(仮称)北見端野IC～(仮称)美幌高野IC間に新たなインターチェンジとして整備される(仮称)北見緋牛内ICへのアクセス道路である。 ICから網走方面への現道は、幅員狭小の区間があることに加え、住宅街を通過する必要があることから、走行性の改善および安全性の向上のため整備を行うものである。				
事業の目的、必要性	当事業の整備により、通年で走行性の改善や安全性の向上に加え、北海道横断自動車網走線と一体となって整備することによる地域活性化の促進や主要観光地へのアクセス向上が図られる。				
全体事業費	約 60 億円	計画交通量	約 2,000 台/日		

事業概要図



関係する地方公共団体等の意見

・北見市、本別町など1市6町の首長等で構成される「北海道横断自動車道北見地区早期建設促進期成会」等から、早期整備の要望活動が行われている。

学識経験者等の第三者委員会の意見

北海道の公共事業評価専門委員会(令和7年5月22日)において、事業要望を行うことは妥当であるとされた。

対応方針(採択理由)

- ・費用対便益:便益が費用を上回っている。
- ・地元自治体から早期整備の要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果(総合評価)

事業採択の前提条件

- 便益が費用を上回っている
- 事業実施環境が整っている

費用 便益分 (参考)	B/C		(参考)	EIRR	総費用	46億円	総便益	67億円	(参考) 時間信頼性向上便益: 17億円 CO2排出削減便益: 0.23億円	感度分析	基準年 令和7年
	[4%]	1.5	1.9	6.3%	[事業費: 45 億円 維持管理費: 0.69 億円 更新費: 0 億円]	[走行時間短縮便益: 56 億円 走行経費減少便益: 10 億円 交通事故減少便益: 1 億円]	感度分析			交通量変動 B/C= 1.3 ~ 1.7 (変動ケース: ±10%)	
[2%]	2.2	2.8	感度分析				事業費変動 B/C= 1.4 ~ 1.6 (変動ケース: ±10%)				
[1%]	2.8	3.5	感度分析				事業期間変動 B/C= 1.4 ~ 1.6 (変動ケース: ±20%)				

※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は を対象とした場合の値、()書きの値は事業化区間を対象に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)

事	評価項目	評価	根拠
自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	網走市方面にアクセスするために踏切を通過する必要がなくなり、列車通過時における混雑の緩和が期待される。
	事故対策	◎	現状は幅員狭小区間があり大型車同士のすれ違いが困難であることに加え、網走市方面にアクセスするために住宅街を通過する必要があるため、アクセス道路の整備により交通事故の発生防止が期待される。
	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	○	北見市緋牛内地区から高次医療施設への速達性向上に寄与することが期待される。
	地域経済	◎	(仮称)北見緋牛内IC(北海道横断自動車)へのアクセス向上により物流の効率化が図られ、地域産業の発展に寄与することが期待される。
	災害	◎	北海道横断自動車道は道央圏と道東圏を結ぶ国道が長期通行止めとなった際の重要な輸送ルートとしての役割を担っており、高規格ICを経由した地域へのアクセスルートを構築することにより、緊急物資等の輸送時間の短縮や確実性の向上が期待される。
	環境	—	注目すべき影響はない。
	地域社会	◎	オホーツク圏を訪れる観光客の主要な目的地である北見市や管内の観光地へのアクセスが向上することにより、利便性向上に寄与し更なる集客が期待される。

事業実施環境

- ・北海道横断自動車道網走線は平成31年度に事業化されている。
- ・地元自治体から早期整備の要望を受けており、円滑な事業執行の環境が整っている。