

(再評価)

遠^{えん}軽^{がる}北^{きた}見^み道路
(一般国道333号)
生^{いく}田^た原^{はら}道路

再評価原案準備書説明資料

令和6年度
北海道開発局

目 次

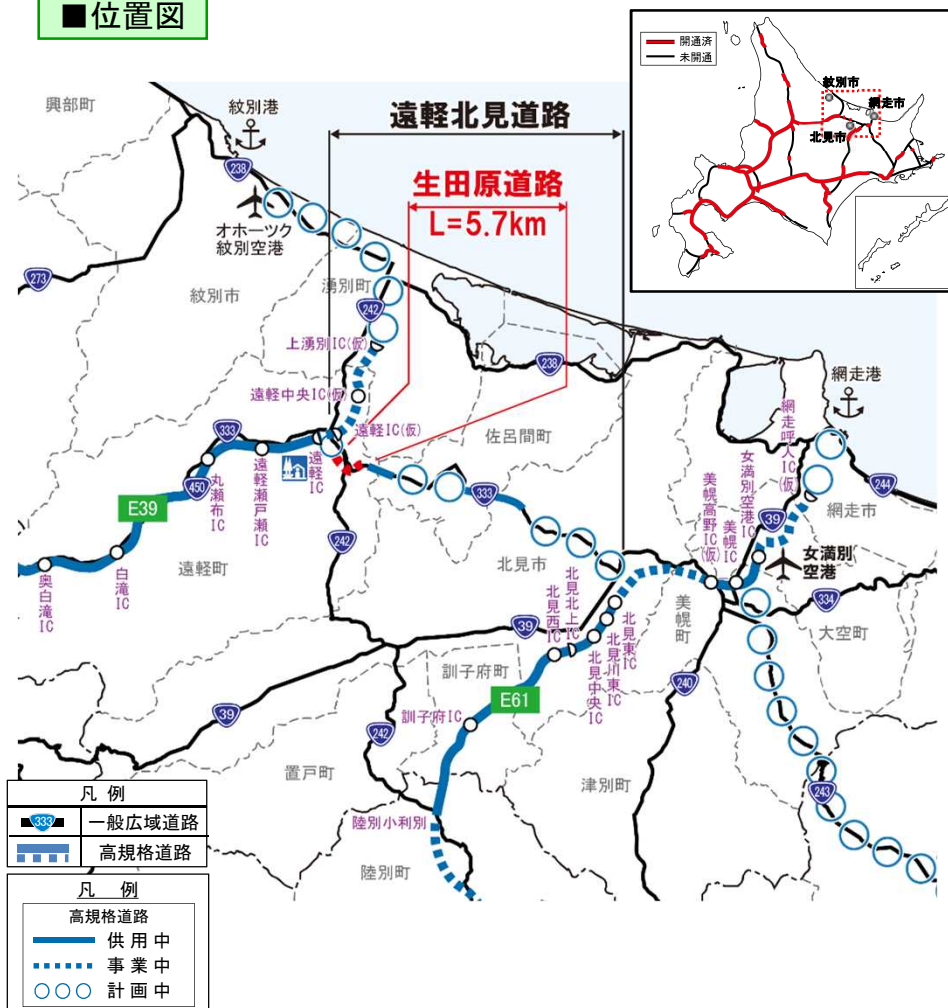
1.事業の概要		3
2.事業の必要性等		5
(1)事業を巡る社会情勢等の変化		
(2)事業の整備効果		
(3)事業の投資効果		
3.事業進捗の見込み		24
4.関係する地方公共団体等の意見		25
5.対応方針(案)		26

1.事業の概要

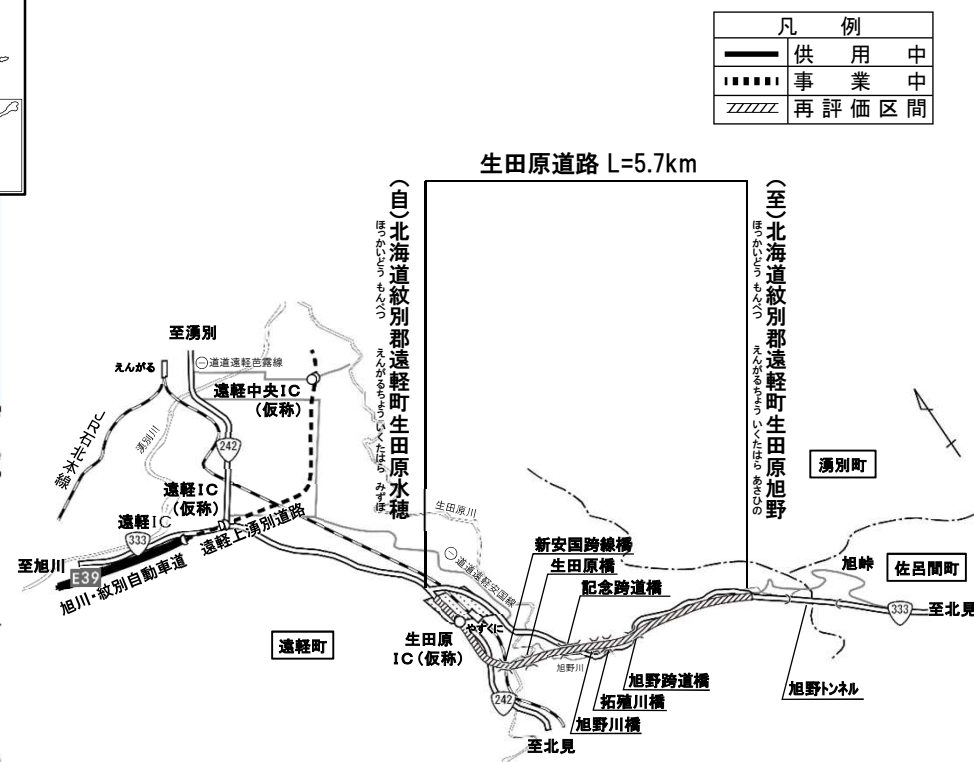
(1)事業の目的

- ・遠軽北見道路は、北海道横断自動車道網走線と旭川・紋別自動車道を連絡する高規格道路。
- ・生田原道路は、高規格道路ネットワークの拡充による、オホーツク圏と道央圏との連携強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした5.7kmの事業。

■位置図



■事業概要図



1.事業の概要

(2)計画の概要

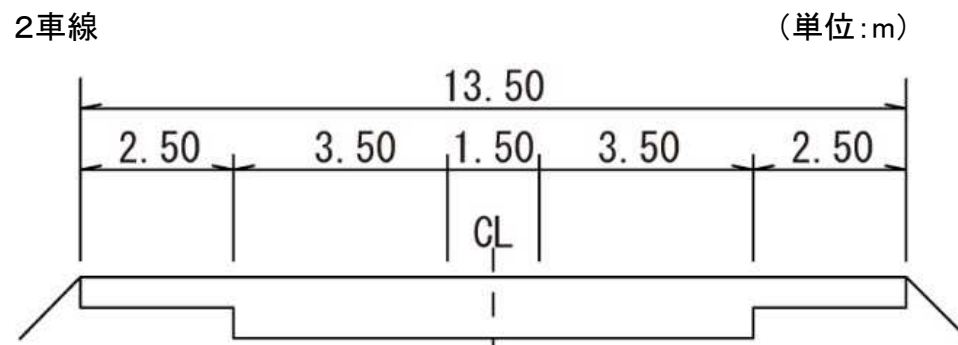
- ①起点 ……ほっかいどうもんべつ えんがる ちょう いくたはら みずほ北海道紋別郡遠軽町生田原水穂
終点 ……ほっかいどうもんべつ えんがる ちょう いくたはら あさひの北海道紋別郡遠軽町生田原旭野
- ②計画延長 …5.7km
- ③幅員 …… 13.5m
- ④構造規格 … 1種3級
- ⑤設計速度 … 80km/h
- ⑥車線 …… 2車線
- ⑦事業主体 … 北海道開発局

(3)経緯

平成19年度	事業化
平成20年度	用地補償着手
平成21年度	工事着手
平成23年度	事業再評価
平成26年度	事業再評価
平成29年度	事業再評価
令和 3年度	事業再評価
令和 6年度	事業進捗率62%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(令和6年3月末時点)

■横断面図



2.事業の必要性等

(1)事業を巡る社会情勢等の変化

[高速交通ネットワークの整備状況]

旭川・紋別自動車道

- ・平成21年12月 白滝IC～旧白滝開通
- ・平成22年 3月 上川天幕～浮島IC開通
- ・平成29年 3月 丸瀬布IC～遠軽瀬戸瀬IC開通
- ・令和元年12月 遠軽瀬戸瀬IC～遠軽IC開通
- ・令和 3年 4月 遠軽上湧別道路 新規事業化

北海道横断自動車道網走線

- ・平成25年 3月 北見西IC～北見東IC開通
- ・平成27年11月 訓子府IC～北見西IC開通
- ・平成29年10月 陸別小利別～訓子府IC開通
- ・平成31年 4月 端野高野道路 新規事業化
- ・令和 6年 4月 女満別空港網走道路
(女満別空港～網走呼人) 新規事業化

[周辺道路の整備状況]

- ・平成21年 3月 国道333号新佐呂間トンネル開通

[その他]

- ・平成21年10月 湧別町と上湧別町が「湧別町」となる
- ・令和元年12月 道の駅「遠軽 森のオホーツク」が開業
- ・令和 2年 1月 北海道7空港民間運営開始
- ・令和 5年 6月 「北海道白滝遺跡群出土品」が国宝指定



2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果

○主要都市間の連絡性向上

- ・主要都市間の更なる連絡性向上や地域間交流の活性化が期待される。

○農水産品物流ルート of 安全性向上

- ・広域交通と生活交通の機能分担が図られ、物流ルートの安全性向上が期待される。

○救急搬送の安定性・速達性向上

- ・走行安定性向上による患者への負担軽減や救急搬送時の速達性向上が期待される。

○異常気象時の確実性向上

- ・異常気象時における耐災害性が強化され、基幹道路の確実性向上が期待される。

○周遊観光の活性化

- ・遠紋地域から主要観光地への速達性が向上することでオホーツク圏の広域観光の活性化が期待される。

○日常生活の利便性向上

- ・地域住民の日常生活における利便性向上が期待される。

(2) 事業の整備効果(主要都市間の連絡性向上)

-
- 地方生活圏中心都市の状況**
- 旭川・紋別自動車道
旭紋道整備後（現況）の最短時間ルート：約170km
- 道央方面・旭川市
国道39号ルート
旭紋道整備前の最短時間ルート：約158km
- 通行規制区間（3区間）
- 【旭川・紋別自動車道・北見峠・石北峠の標高】
- | 道路名称 | 標高 (m) | 急カーブ数 |
|-------------|--------|-------|
| 旭川・紋別自動車道 | 695m | 0箇所 |
| 国道333号（北見峠） | 857m | 42箇所 |
| 国道39号（石北峠） | 1,050m | 32箇所 |
- 凡例
 高規格道路
 ■ 供用中
 ■■■ 事業中
 ○○○ 計画中
- 出典：網走開発建設部 ※急カーブ R:150m以下

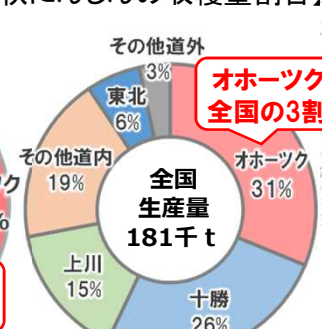
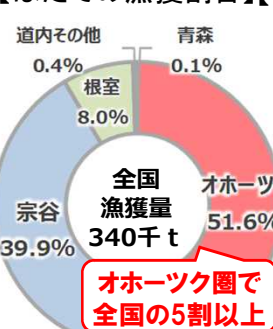
2.事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(農水産品物流ルート of 安全性向上)

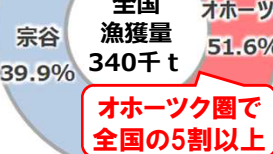
- ・オホーツク圏の全魚種漁獲量は全道1位、農業産出額は全道2位であり、特にほたては全国の5割以上の漁獲量、秋にんじんは全国の3割以上を占める状況。
- ・並行する現道区間は農水産品の基幹物流ルートであるが、市街地や急カーブ、急勾配箇所が存在し、全道国道平均と比較して貨物車の事故割合が高く、走行性・安全性に課題。
- ・当該道路の整備により、広域交通と生活交通の機能分担が図られ、物流ルートの安全性向上が期待。

■オホーツクからの主な農水産品輸送状況

【漁獲量上位5振興局(全魚種)】 【ほたての漁獲割合】 【秋にんじんの収穫量割合】



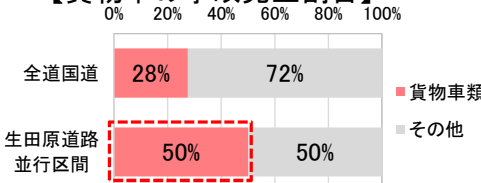
【農業産出額上位5振興局】



【並行する現道の線形不良箇所・事故発生位置】



【貨物車の事故発生割合】



道内国道の約2倍の貨物車事故が発生



生田原道路並行区間での事故発生状況(R2.12.13)

■地域の声(R6.8 自治体職員)

- ・国道333号は、安国市街地から旭野にかけて急カーブが多く、幅員が狭い。こうした急カーブがない高規格道路の生田原道路は、地域の交通安全の向上に大きく寄与するものだと考える。

■地域の声(R6.8 物流業者)

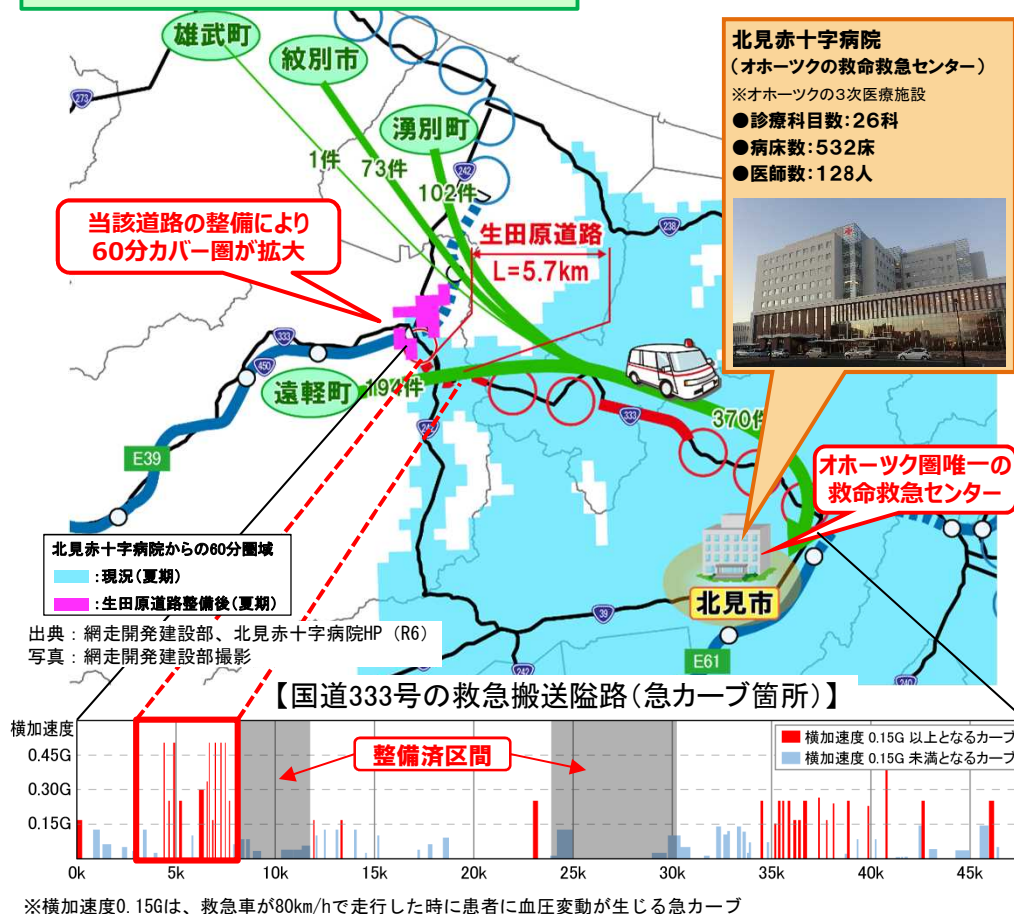
- ・ほたてを苫小牧港等に輸送する際に国道333号を利用するが、安国市街地は、小中学校があり児童を含めた歩行者が多く、交差点や信号機があるためドライバーは緊張しながら運転している。生田原道路が開通することで安全に走行できるとともに、輸送時間の短縮効果も期待できる。

2.事業の必要性等

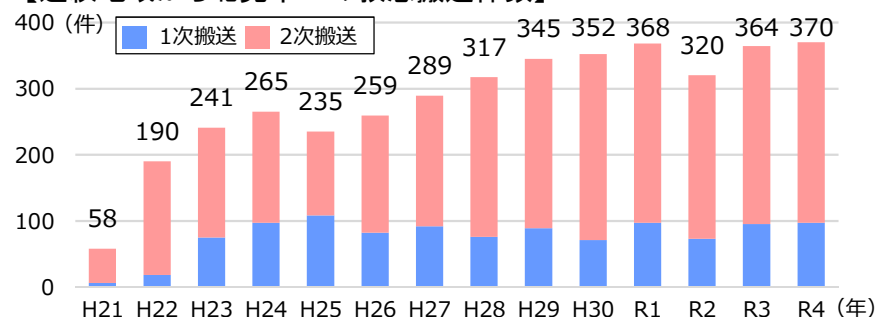
(2)事業の整備効果(救急搬送の安定性・速達性向上)

- ・遠紋地域からの救急搬送は、北見市にあるオホーツク圏唯一の救命救急センターである北見赤十字病院に依存しており、遠軽地域の脳外科の常勤医師が不在となった以降、搬送件数が増加している状況。
- ・救急搬送ルートは急カーブが存在しており、救急車の揺れによる搬送患者の負担が大きい。また、北見赤十字病院からの60分カバー圏域人口が少ない遠軽町では、脳疾患の死亡率が高いことが課題。
- ・当該道路の整備により、走行安定性向上による患者への負担軽減や救急搬送時の速達性向上が期待。

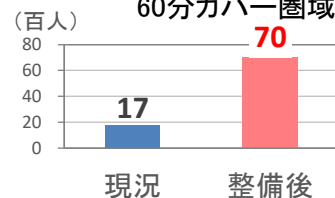
■遠紋地域から北見市への搬送実績



【遠紋地域から北見市への救急搬送件数】



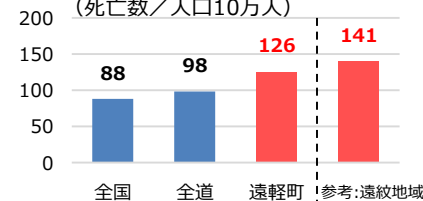
【遠軽町の北見赤十字病院からの60分カバー圏域人口】



60分カバー人口が倍増

出典: 網走開発建設部

【遠軽町の脳疾患死亡率】 (死亡数/人口10万人)



全道死亡率を大きく上回る

出典: R3年北海道保健統計年報

■地域の声(R6.8 消防署職員)

- ・国道333号を救急搬送する際、安国市街地は小中学校があるため、細心の注意を払っている。安国市街地を抜けて北見方面に搬送すると急カーブや急勾配があり、一刻を争う救急搬送でも減速せざるを得ない。
- ・国道333号は急カーブが多く、野生動物の飛び出しにも注意しなければならず、搬送患者にも横揺れやブレーキによる負担がかかる。生田原道路が完成することにより走行性が安定するため、運転手や患者の心理的・身体的負担の軽減につながるものと期待している。

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(異常気象時の確実性向上)

- ・当該路線は道央圏および遠紋地域と圏域中心都市である北見市、北網地域を結ぶ基幹道路であり、道央圏とオホーツク圏を結ぶJR石北本線、国道242号が並行するなど、地域を支える交通網が集積。
- ・遠軽町は湧別川と生田原川の洪水浸水想定区域が存在。当該区間の浸水時は交通途絶や避難・復旧への影響が懸念。
- ・当該道路の整備により異常気象時における耐災害性が強化され、基幹道路の確実性向上が期待。

■当該道路周辺の洪水浸水想定区域



■地域の声(R6.6 自治体職員)

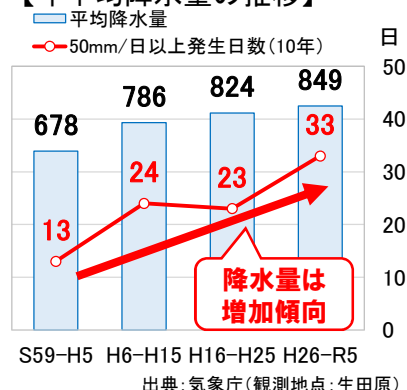
- ・以前、国道242号で通行止めが発生した際に現道の国道333号区間が陸の孤島になったことがあるため、リダンダンシーの確保の必要性が高いと考える。
- ・生田原道路が整備されれば、当町から北見市まで走行可能な経路が、現道の国道333号と合わせて2ルート整備されることになるため、リダンダンシーが確保されると考える。
- ・遠軽町民にとって北見市へのアクセスは、生活上の重要性が高いため、災害等が発生した際にも北見市まで移動可能な道路があれば、安心感がある。

【近年の遠軽町(生田原)の大雨】

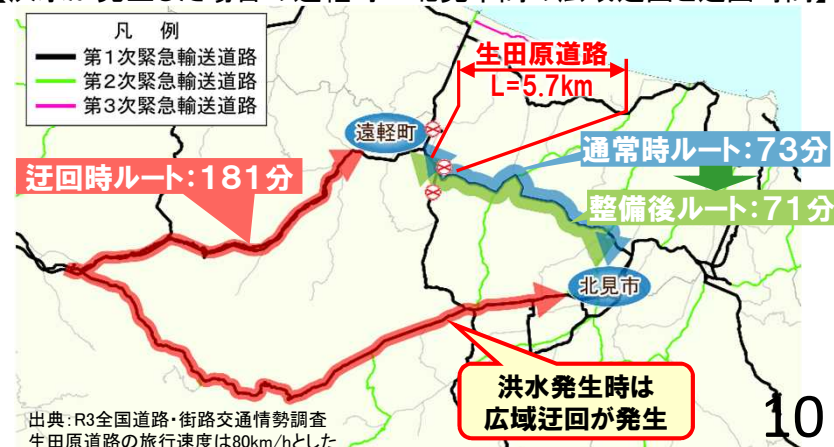
年月日	遠軽町生田原地区の状況
H28.8	・4つの台風で総降水量329mmの記録的大雨となり、生田原川は氾濫注意水位を超過 ・激甚災害の適用地域に指定
H30.7	・総降水量172mmを記録し、生田原川は氾濫注意水位を超過
R5.8	・解析雨量では1時間に約100mmの猛烈な雨となり、記録的短時間大雨情報を発表

出典:遠軽町地域防災計画(R5.6)、網走地方気象台
※記録的短時間大雨情報:降雨が中小河川の洪水につながるような猛烈な降雨時に発表するもの

【年平均降水量の推移】



【洪水が発生した場合の遠軽町～北見市間の広域迂回と迂回時間】



2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(周遊観光の活性化)

- ・オホーツク圏は、遠紋地域を周遊する花観光、紋別・網走を中心とした流水関連の冬期観光、北網地域の国立・国定公園など、観光資源が豊富な地域であり、令和5年には年間871万人の観光入り込みと、コロナ禍前と同水準まで回復。
- ・遠紋地域と網走・知床間は高規格道路網が未接続で移動に時間を要しており、走行上の速達性が課題。
- ・当該道路の整備により、遠紋地域から主要観光地への速達性が向上することでオホーツク圏の広域観光の活性化が期待。



■地域の声(R6.8 自治体職員)

- ・網走市を訪れる観光客の多くはオホーツクや道東地域を周遊している。網走市では北海道の包括連携協定事業において、大空町・女満別空港・(株)AIRDO・(株)ポケモンと連携するなど、コンテンツツーリズムを推進しているが、イベントをさらに盛り上げるためには、近隣市町村だけではなく管内全体での連携が必要です。
- ・国道33号 遠軽北見道路は、オホーツク管内全体の観光活性化や、管内住民の生活の利便性向上にもつながるため、早期開通に期待している。

■地域の声(R6.6 観光協会)

- ・遠軽町内の宿泊施設が少ないため昼間に遠軽町を観光し、夜間に北見市の宿泊施設に宿泊する動きをとる観光客が多いが、遠軽町から北見市まで移動するにはバスがないため、JRに乗り換えるしかない状況である。
- ・今後、国道33号 遠軽北見道路が整備され、遠軽町と北見市とが高規格道路でつながれば、遠軽町に現在来ている個人客の誘致がしやすくなると思う。

2.事業の必要性等

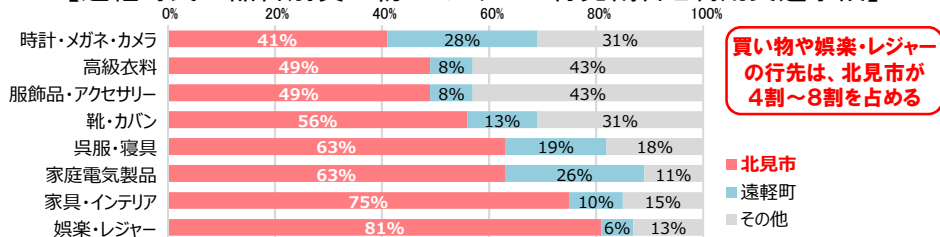
(2)事業の整備効果(日常生活の利便性向上)

- ・遠紋地域の通院、通勤・通学等の日常生活は、北見市に依存している状況。
- ・遠紋地域から北見市への経路となる国道は、市街地や急カーブ、急勾配箇所が存在しており、走行性や安全性に課題。
- ・当該道路の整備により、地域住民の日常生活における利便性向上が期待。

■事業周辺住民の日常生活行動の状況



【遠軽町民の品目別買い物・レジャーの行先割合と利用交通手段】



※総回答数=222人 ※各品目別の割合は、総回答数から未記入を除き算出

出典：網走開発建設部調べ(遠軽町民アンケート調査 (R3.7実施))



■地域の声(R6.6) 自治体職員)

- ・遠軽町民の多くは北見市に向かう際に、国道333号を通行しており日常的に利用しているため、生田原道路整備に対する期待が大きい。当該区間が整備され、当町から北見市内への移動時間が短縮されれば、北見市と当町の居住者の往来がしやすくなり、交通量が増加すると思われる。

■地域の声(R6.8) バス事業者

- ・国道333号の旭野地区は急カーブと急こう配があり、乗客の安全に配慮して減速をしなければならず、絶対に事故を起こさないように注意している。生田原道路が整備されればこうしたストレスを感じることもなく運転できる。

2.事業の必要性等

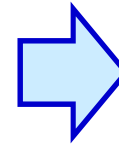
(2)事業の整備効果(CO₂排出量の削減)

- ・CO₂排出量は、整備なしでは、7, 1 1 1, 7 8 6 (t-CO₂/年)。
- ・当該道路の整備により、7, 1 1 1, 3 4 6 (t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、4 4 0 (t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

CO₂削減量

4 4 0 t-CO₂/年



森林換算

約 4 2 ha

(札幌ドーム約 8 個分に相当)

※対象地域：北海道全域

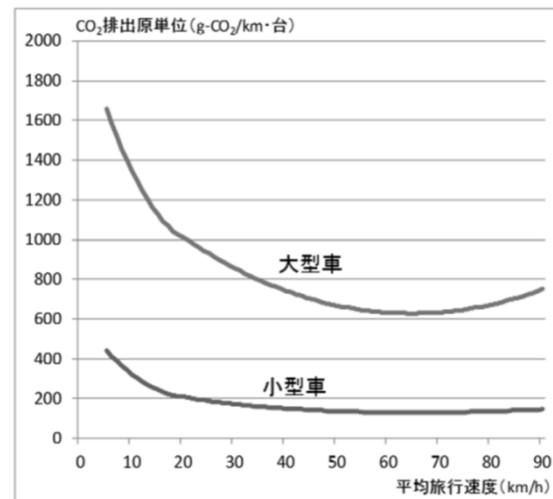
※令和22年将来交通量推計を基に算出

※森林のCO₂吸収量は10.6 t-CO₂/ha・年として試算

出典：『土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)』

※札幌ドーム面積は建築面積5.5haを使用し換算

■自動車の旅行速度とCO₂排出原単位との関係



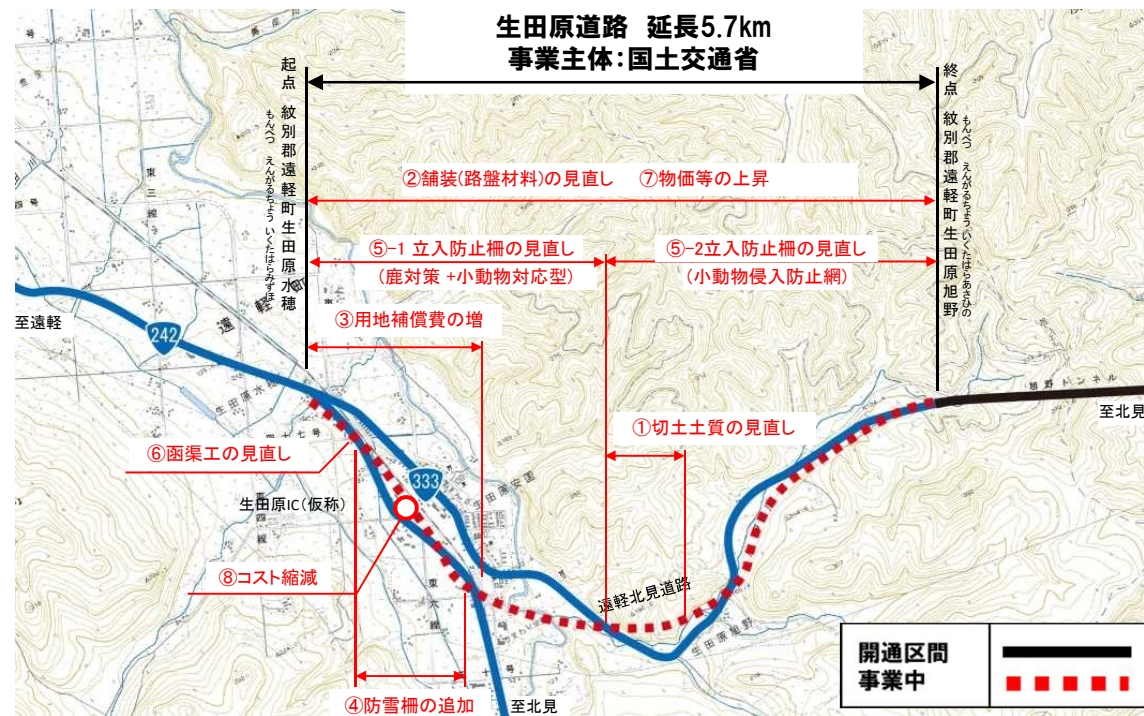
出典：「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671(2012))

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・令和3年度の再評価以降、新たに判明した事象に基づき設計等を見直した結果、以下の変更要因を確認し、全体事業費は29億円増加。
- ・変更要因による追加調査及び対策工検討や追加対策により、事業期間が4年延伸。
- ・引き続きコスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費管理に努めていきます。

■全体事業費変更要因



■全体事業費変更

全体事業費	R3再評価	R6再評価	増減額
	167億円	196億円	増 29億円
事業期間※	R3再評価	R6再評価	増減年数
	20年	24年	増 4年

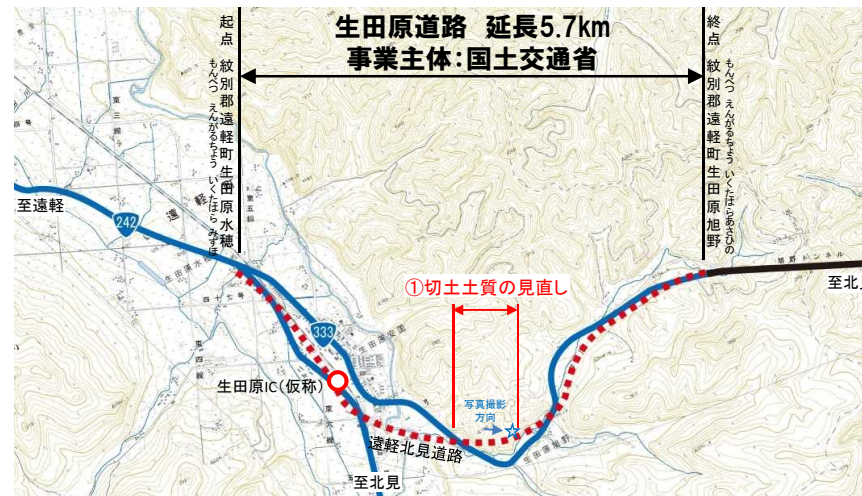
※費用便益比算定上設定した事業期間

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

①切土土質の見直し (約4.4億円増)

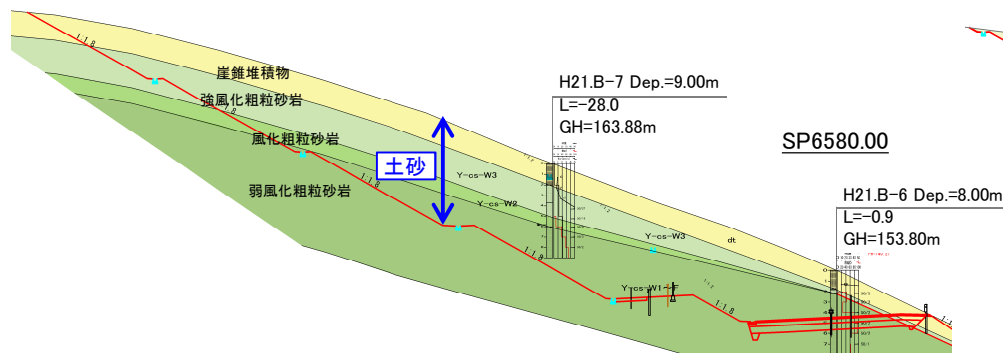
- ・当初、地質調査結果に基づき、土砂と想定し設計。
- ・切土工事実施時に、一部区間において想定していなかった中硬岩が確認されたため、土質を見直し。



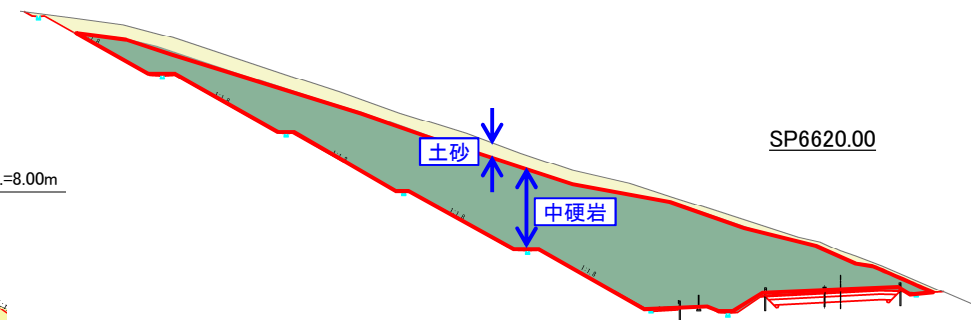
中硬岩の掘削状況



[当初] 想定土層分布に基づく数量



[変更] 中硬岩数量の増加+植生基材吹付厚の見直し
(土壌硬度の判定により中硬岩に変更)



2.事業の必要性等

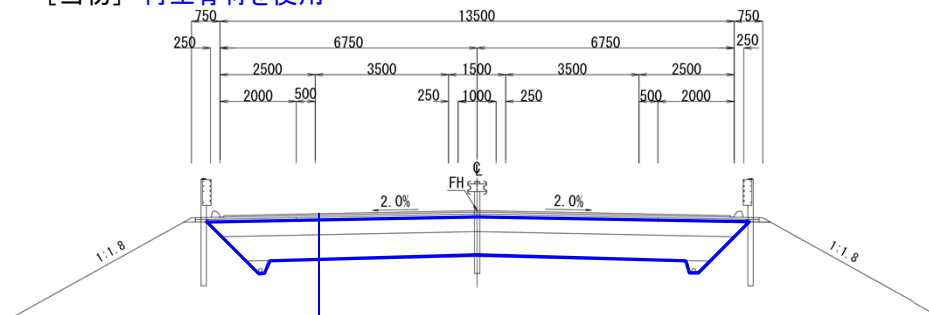
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

② 舗装(路盤材料)の見直し (約0.5億円増)

- ・当初、舗装(路盤材料)として再生骨材の使用を計画。
- ・再生骨材の在庫が無く、また今後も供給の目途が立たないことが判明したため、新材へ見直し。

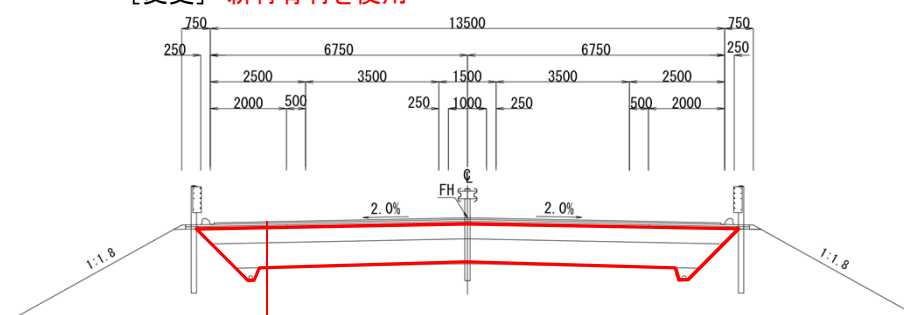


[当初] 再生骨材を使用



表層	SMA舗装	t= 4cm
基層	再生粗粒度As	t= 5cm
上層路盤	再生As安定処理	t= 6cm
下層路盤	再生骨材 40mm級	t=40cm
凍上抑制層	再生骨材 80mm級	t=65cm

[変更] 新材骨材を使用



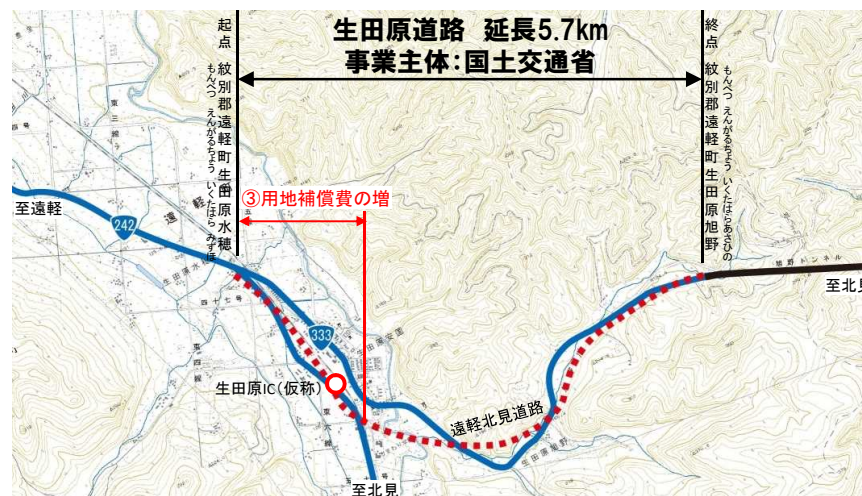
表層	SMA舗装	t= 4cm
基層	再生粗粒度As	t= 5cm
上層路盤	再生As安定処理	t= 6cm
下層路盤	新材骨材 40mm級	t=40cm
凍上抑制層	新材骨材 80mm級	t=65cm

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

③ 用地補償費の見直し (約2.0億円増)

- ・ 当初、補償対象物件において、建物規模により施設補償費を算出。
- ・ 物件調査の結果、施設内の設備の規模が想定より大きいことが判明したため、補償費を見直し。

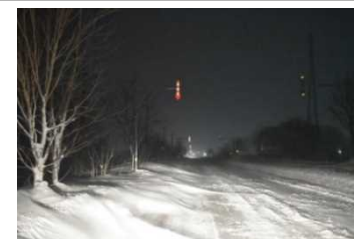
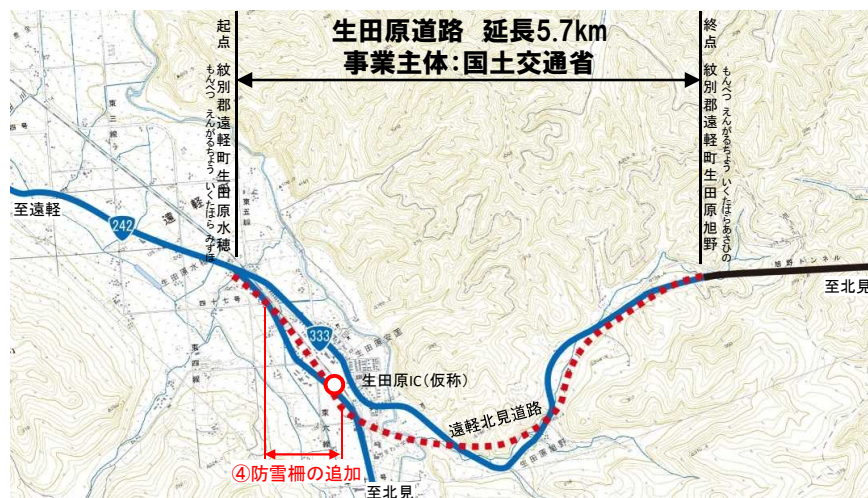


2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

④ 防雪柵の追加 (約5.0億円増)

- ・当初、並行する国道において、吹雪等視程障害による通行止め履歴がないことを考慮し未計画。
- ・盛土工事が概ね完了した箇所において、視程障害および吹きだまりが確認されたため、雪況調査を実施。調査および解析の結果、対策が必要となったことから防雪柵を追加。

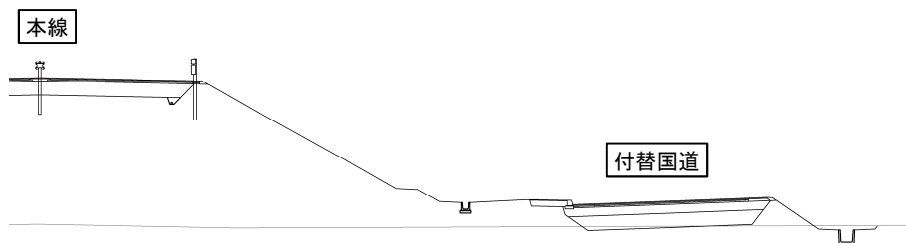


吹きだまり写真

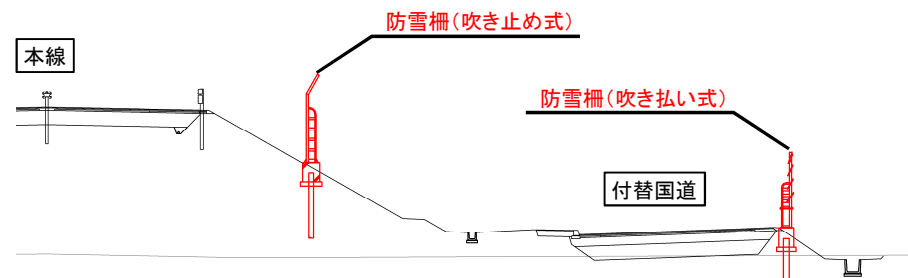


視程障害写真

[当初] 防雪柵は未計画



[変更] 防雪柵(吹き止め式) + 防雪柵(吹き払い式)



2.事業の必要性等

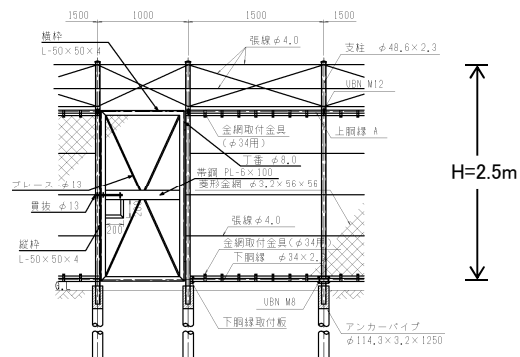
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑤ 立入防止柵の見直し (約0.7億円増)

- ・当初、エゾシカの増加を踏まえ、交通事故防止対策として鹿対応型立入防止柵を計画。
- ・近年ロードキルが増えており、安全上対策が必要と判断したことから、鹿対応+小動物侵入防止対応型へ変更。
- ・柵設置済み区間は小動物侵入防止網を追加設置。



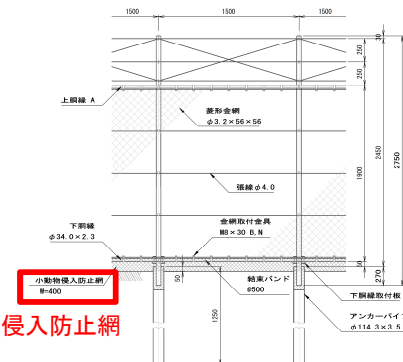
[当初] 鹿対応型立入防止柵



[変更] 鹿対応+小動物侵入防止対応型
(鹿対応柵設置済み区間は小動物侵入防止網を追加)



小動物侵入防止網設置写真



小動物侵入防止網

2.事業の必要性等

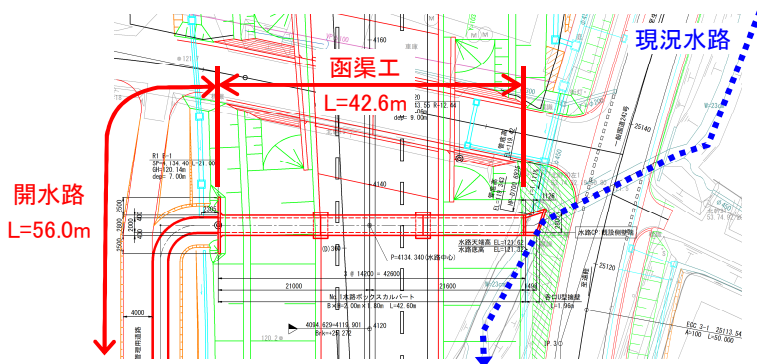
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑥ 函渠工の見直し (約1.8億円増)

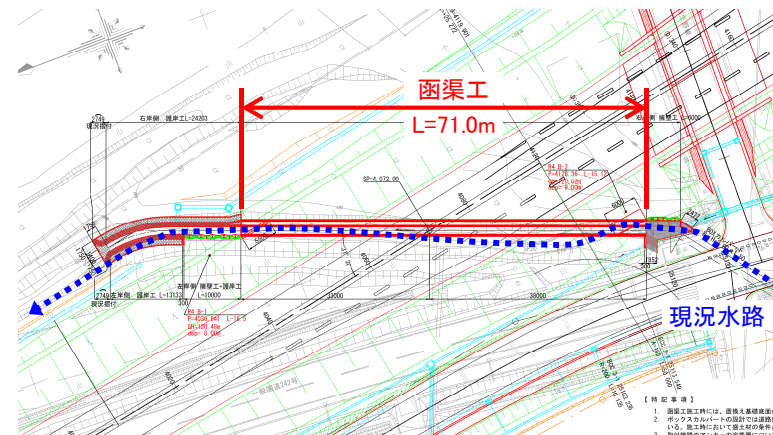
- ・当初、現況水路の付替は、経済的となる位置にて計画。
- ・関係機関協議により、近年、集中的な降雨が増加傾向であり、河川ルートを変更した場合に水衝部の河川洗掘影響が懸念されることから、現況河川の機能確保のため現況と同等位置への見直し。



[当初] 経済的となる位置



[変更] 現況水路と同等位置



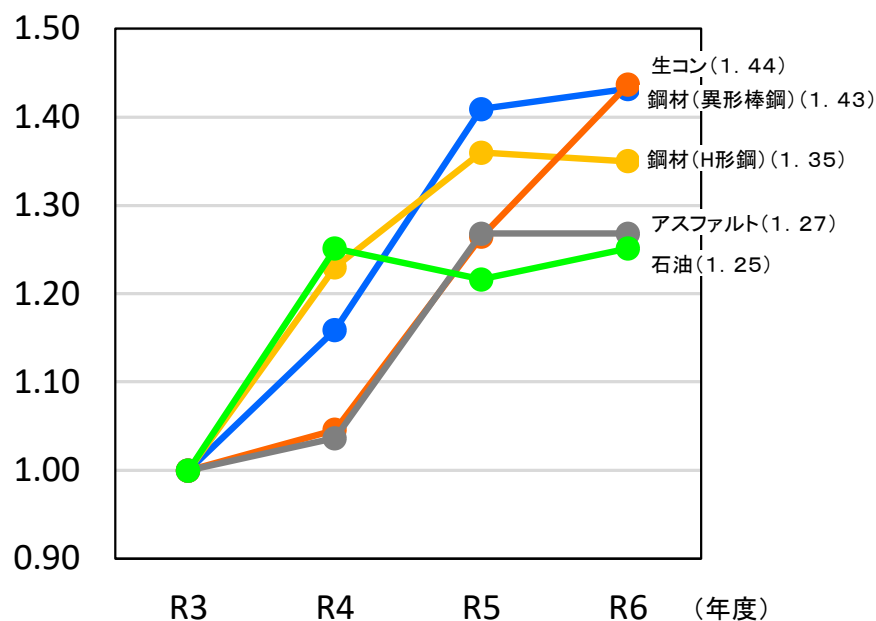
2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑦ 物価等上昇（約14.7億円増）

・ 前回評価（令和3年度）後の資機材・労務単価の変動に伴い、事業費を増額。

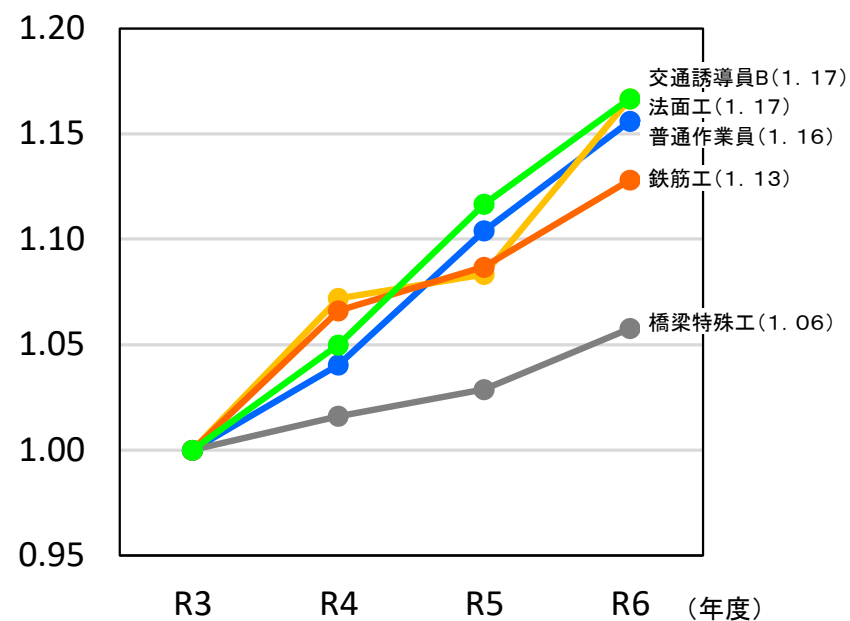
主要建設資材単価伸び率
(令和3年度基準)



● 鋼材(異形棒鋼D16)SD295
 ● 鋼材(H型鋼)
 ● 生コンクリート
 ● アスファルト密粒度アスコン13(再生材)
 ● 石油(軽油)

※鋼材、生コン、アスファルト: 北見地区単価
 石油: 北海道内単価

労務単価伸び率
(令和3年度基準)



● 普通作業員
 ● 鉄筋工
 ● 交通誘導警備員B
 ● 法面工
 ● 橋梁特殊工

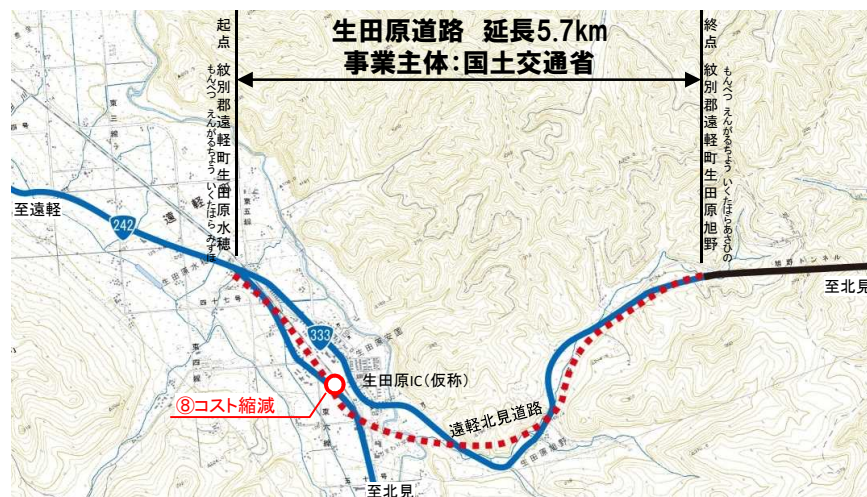
※北海道内単価

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑧ コスト縮減(標識工の見直し) (約0.1億円減)

- ・当初、標識工は標準的な片持ち式により計画。
- ・視認性などを確認した上で支障の無い標識について、片持ち式から路側式へ構造を見直し。



[当初] 片持ち式



[変更] 路側式



2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 -事業全体-)

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
196億円	9,300	令和6年度

費用便益分析

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)		経済的 内部収益率 (EIRR)
	213億円	29億円	9.3億円	251億円	[4%]	1.2	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	1.8	4.7%
	200億円	12億円	—	212億円	[1%](参考)	2.3	

感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	9,300	±10%	1.1~1.3
事業費	179億円	±10%	1.2~1.2
事業期間	24年	±20%	1.1~1.2

注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)費用便益比の〔 〕内は、R5以降の社会的割引率の設定値である。(R4以前は何れも4%)

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 -残事業-)

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
196億円	9,300	令和6年度

費用便益分析

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)		経済的 内部収益率 (EIRR)
	213億円	29億円	9.3億円	251億円	[4%]	4.2	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	5.7	17.2%
	48億円	12億円	—	60億円	[1%](参考)	6.7	

感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	9,300	±10%	3.8~4.7
事業費	54億円	±10%	3.9~4.6
事業期間	6年	±20%	4.1~4.3

注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)費用便益比の〔 〕内は、R5以降の社会的割引率の設定値である。(R4以前は何れも4%)

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(費用便益分析 前回評価との比較)

	R3再評価時点	R6再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=5.7km	L=5.7km	
計画交通量	7,700台/日	9,300台/日	・将来交通需要推計の見直し 令和3年度:平成22年度全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) 令和12年度将来交通量の推計値 令和6年度:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) 令和22年度将来交通量の推計値
総事業費	約167億円	約196億円	・詳細設計の反映による増 ・物価等の上昇による増 ・経費率の見直しによる増
総費用 C	約173億円 (基準年R3)	約212億円 (基準年R6)	・基準年の変更による増 ・総事業費の増
総便益 B	約223億円 (基準年R3)	約251億円 (基準年R6)	・事業期間の延伸に伴う減 ・基準年の変更による増 ・計画交通量の増 ・原単位の変更による増
費用対効果 B/C	1.3	1.2	

※総費用・総便益は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)したものであることから、増額等の要因が無い場合でも、見た目の額は増加する。

※費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

2.事業の必要性等

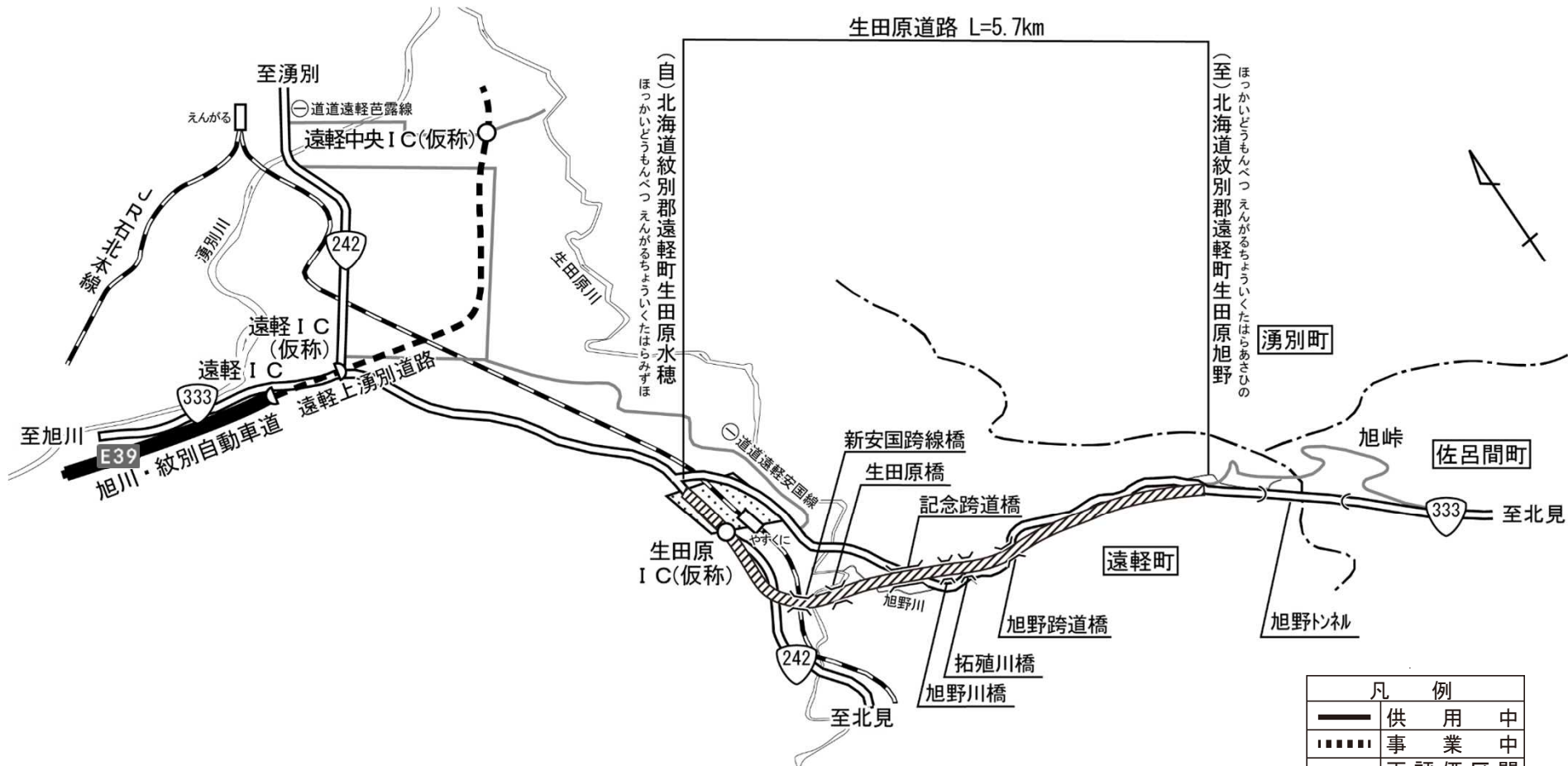
(3)事業の投資効果【試算(地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値)】

項目	細目	金額	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	総費用 C	C=212億円	C= 60億円
	総便益 B	B=251億円	B=251億円
	B/C	B/C=1. 2	B/C=4. 2
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B=100億円	B=100億円
	救急医療改善効果	B= 81億円	B= 81億円
	余裕時間の短縮による効果	B= 16億円	B= 16億円
	CO2排出削減による効果	B=0. 2億円	B=0. 2億円
	夏期観光時期のアクセス向上効果	B=3. 0億円	B=3. 0億円
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1. 7	B/C=5. 9

※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値
 ※費用・便益については、基準年における現在価値後の値

3.事業進捗の見込み

- ・当該事業は平成19年度に事業化、平成21年度に工事着手。
- ・用地進捗率85%、事業進捗率73%(62%)。
- ・引き続き、早期開通に向けて事業を進めます。



※用地進捗率及び事業進捗率は、令和3年度北海道における事業計画(R6年4月)ベース

※用地進捗率は面積ベース、()内は用地補償費投入ベース(令和6年3月末時点)

※事業進捗率の()内は事業費増額後の進捗率(令和6年3月末時点)

4.関係する地方公共団体等の意見

期成会名称	会長	主な構成メンバー	要望内容
北海道、北海道高速道路建設促進期成会、北海道市長会、北海道道路利用者会議、北海道町村会、北海道道路整備促進協会			全国に比べ大きく立ち後れている高規格幹線道路ネットワークの形成は、圏域間の交流・連携の強化、地域経済の活発化及び地域医療の充実に加え、大規模災害時には広域交通の確保とともに復旧作業や命をつなぐ物資輸送に大きな役割を果たすことなどから、道民の安全で安心な生活を確保するため早期整備を要望。
遠軽北見道路整備促進期成会	北見市長	北見市、遠軽町及び佐呂間町の首長並びに議長	「遠軽北見道路」は「北海道横断自動車道」と「旭川紋別自動車道」とを相互に結び北海道の交通ネットワークを形成する極めて重要な路線として、オホーツク圏全体の発展を図るため早期整備を要望
遠軽地区総合開発期成会	遠軽町長	遠軽町、佐呂間町及び湧別町の首長並びに議長	オホーツク生活圏の中核都市である北見市と紋別遠軽圏を連絡する道路であるとともに北海道横断自動車道と旭川・紋別自動車道を連結して高度なネットワークを形成する、圏域の進行にとって不可欠な遠軽北見道路の早期整備を要望
オホーツクの道を考える会	北見商工会議所		産業の振興や物流の効率化、地域の人々の救急救命率向上、防災機能の向上などのため、「北海道横断自動車道」と「旭川紋別自動車道」を結ぶ遠軽北見道路の早期着手を要望
東北海道商工会議所連合会	東北海道商工会議所連絡協議会会長	釧路商工会議所、帯広商工会議所、北見商工会議所、網走商工会議所、根室商工会議所、紋別商工会議所、遠軽商工会議所、美幌商工会議所及び留辺蘂商工会議所	分散する拠点都市を有機的に結合し、立ち遅れている産業構造の高度化推進、地域の命をつなぐ緊急医療のための高速道路網整備、冬期も子供たちやお年寄りたちが安全・安心して生活できる道路整備のため、交通ネットワークの整備を強く要望

○北海道からの意見

北海道知事からの意見

「遠軽北見道路（一般国道333号）生田原道路」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、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化や物流効率化の支援、救急搬送の安定性・速達性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・安心な暮らしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。

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、より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。

5.対応方針(案)

- ・生田原道路は、北海道横断自動車道網走線及び旭川・紋別自動車道と連結し、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化、物流の効率化等に寄与する事業と考えられます。
- ・事業の必要性、重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、事業の継続を原案としてお諮りいたします。
- ・引き続き、コスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費及び事業期間の管理に努めていきます。

項目	細目	内容	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	3便益によるB/C ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少	B/C=1.2	B/C=4.2
地域の特殊性を 考慮した便益の検討	救急医療改善効果	B = 81億円(※)	B = 81億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B = 16億円(※)	B = 16億円(※)
	CO ₂ 排出削減による効果	B = 0.2億円(※)	B = 0.2億円(※)
	夏期観光時期のアクセス向上効果	B = 3.0億円(※)	B = 3.0億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C = 1.7(※)	B/C = 5.9(※)
事業の整備効果	活力	農水産品物流ルートの安全性向上	・広域交通と生活交通の機能分担が図られ、物流ルートの安全性向上が期待。
		異常気象時の確実性向上	・異常気象時に対する対災害性が強化され、基幹道路の確実性向上が期待。
		周遊観光の活性化	・遠紋地域から主要観光地への速達性が向上することでオホーツク圏の広域観光の活性化が期待。
		主要都市間の連絡性向上	・主要都市間の更なる連絡性向上や地域間交流の活性化が期待。
	暮らし	救急搬送の安定性・速達性向上	・走行安定性向上による患者への負担軽減や救急搬送時の速達性向上が期待。
		日常生活の利便性向上	・地域住民の日常生活における利便性向上が期待。
	環境	CO ₂ 排出量の削減	・自動車からのCO ₂ 排出量440(t-CO ₂ /年)の削減が見込まれる。
事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・令和6年3月末時点で、用地進捗率85%、事業進捗率73%	

※は開通後50年間の便益額として試算した参考値