

(再評価)

北海道横断自動車道 あ ば し り 網走線 あ し ょ ろ 足寄～き た み 北見

一般国道39号(北海道横断自動車道 あ ば し り 網走線)

た ん の た か の
端野高野道路

め ま ん べ つ く う こ う あ ば し り 女満別空港網走道路(め ま ん べ つ く う こ う あ ば し り よ び と 女満別空港～網走呼人)

再評価原案準備書説明資料

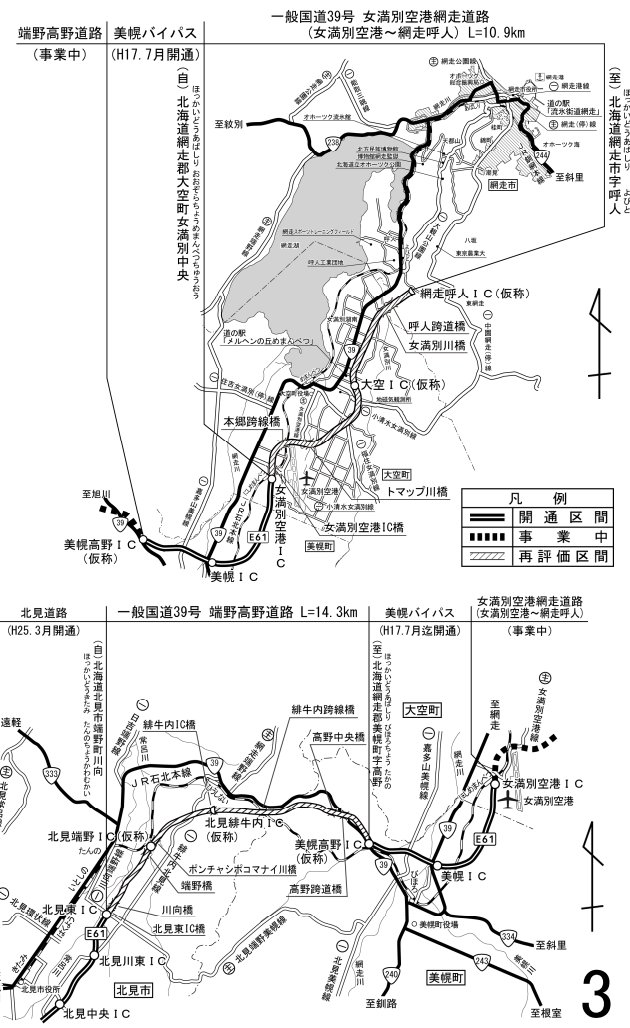
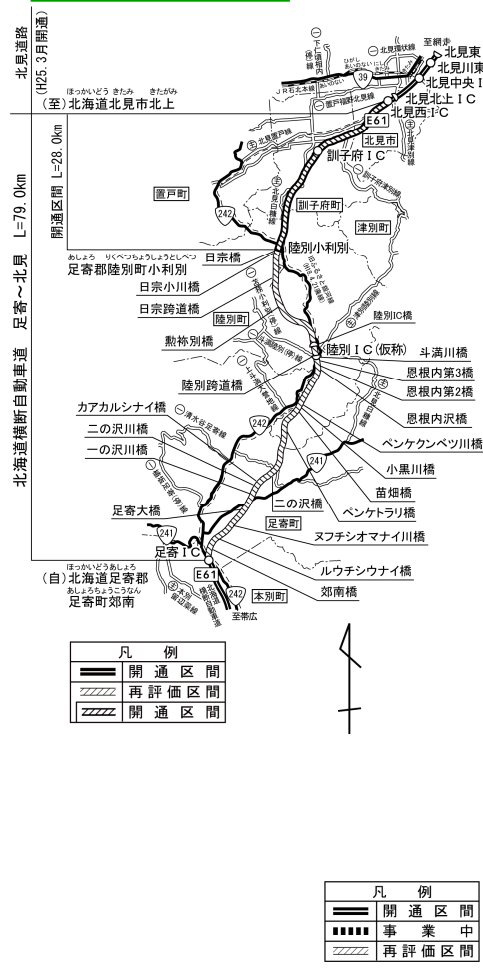
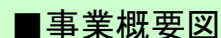
令和7年度
北海道開発局

目 次

1. 事業の概要	3
2. 事業の必要性等	6
(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	36
4. 関係する地方公共団体等の意見	37
5. 対応方針(案)	40

(1)事業の目的

- ## ■位置図

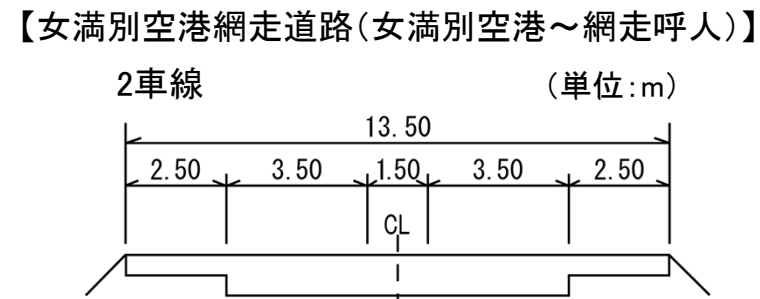
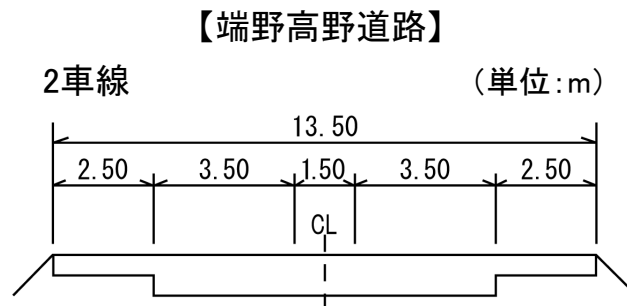
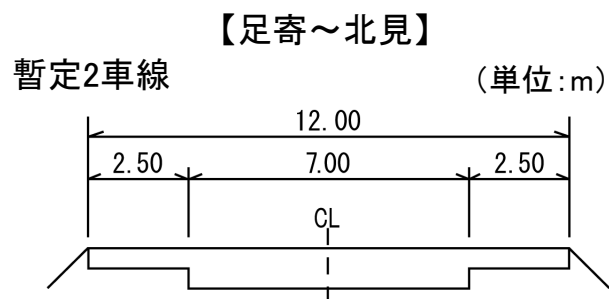


1. 事業の概要

(2) 計画の概要

路線区間	足寄～北見	端野高野道路	女満別空港網走道路 (女満別空港～網走呼人)
①起点	ほっかいどう あしよろ あしよろちょう こうなん 北海道足寄郡足寄町郊南	ほっかいどう きたみ たんのちょう かわむかい 北海道北見市端野町字川向	ほっかいどう あばしり おおぞらちょう めまんべつ ちゅうおう 北海道網走郡大空町女満別中央
終点	ほっかいどう きたみ きたがみ 北海道北見市北上	ほっかいどう あばしり びほろちょう たかの 北海道網走郡美幌町字高野	ほっかいどう あばしり よびと 北海道網走市字呼人
②計画延長	79.0km	14.3km	10.9km
③幅員	12.0m	13.5m	13.5m
④構造規格	1種2級	1種3級	1種3級
⑤設計速度	100km/h	80km/h	80km/h
⑥車線	暫定2車線	2車線	2車線
⑦事業主体	北海道開発局	北海道開発局	北海道開発局

■横断図



1. 事業の概要

(3) 経緯

足寄～北見		端野高野道路		女満別空港網走道路 (女満別空港～網走呼人)
昭和63年度	整備計画 (本別町～訓子府町間)	平成31年度	事業化	令和 6年度 事業化
平成 3年度	整備計画 (訓子府町～北見市間)	令和 3年度	用地補償着手 工事着手	令和 7年度 事業進捗率1%
平成 5年度	施行命令	令和 7年度	事業再評価 事業進捗率20%	
平成15年度	「抜本的見直し区間」の設定(足寄町～北見市) 整備計画のうち、足寄町～北見市の区間の施行主体を 国土交通大臣に変更(新直轄方式に切替)			
平成17年度	「抜本的見直し区間」のうち、「緊急に整備すべき区間」 L=28.0kmを設定(陸別町小利別～北見市) 用地補償着手			
平成18年度	工事着手			
平成20年度	事業再評価			
平成23年度	事業再評価			
平成26年度	事業再評価			
	整備計画変更(陸別町陸別～同町小利別の事業再開)			
平成27～				
29年度	部分開通 L=28.0km			
平成29年度	事業再評価			
令和 3年度	事業再評価			
	整備計画変更(足寄～陸別町陸別の事業再開)			
令和 7年度	事業進捗率69%			

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率(令和7年3月末時点)

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]

北海道横断自動車道(道東道)

- ・平成15年 6月 池田IC～足寄IC開通
- ・平成19年10月 トムムIC～十勝清水IC開通
- ・平成21年10月 占冠IC～トムムIC開通
- ・平成23年10月 夕張IC～占冠IC開通
(道央圏と道東圏が直結)
- ・平成31年 3月 トムムIC～十勝清水IC間
付加車線設置(約9.5km)
事業許可
- ・令和 2年 3月 占冠IC～トムムIC間
4車線化事業化
- ・令和 3年 3月 トムムIC～十勝清水IC間
4車線化事業化
- ・令和 6年 3月 追分町IC～夕張IC間
4車線化事業化

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

北海道横断自動車道根室線

- ・令和 6年12月 阿寒IC～釧路西IC開通

[周辺道路の整備状況]

- ・令和 7年 3月 国道238号紋別防雪全線開通

[市町村合併]

- ・平成18年 3月 北見市、端野町、留辺蘂町、常呂町が「北見市」となる
女満別町、東藻琴町が「大空町」となる

[その他]

- ・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
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始

北海道横断自動車道(道東道)

- 平成15年 6月 池田IC～足寄IC開通
- 平成19年10月 トムムIC～十勝清水IC開通
- 平成21年10月 占冠IC～トムムIC開通
- 平成23年10月 夕張IC～占冠IC開通
(道央圏と道東圏が直結)
- 平成31年 3月 トムムIC～十勝清水IC間
付加車線設置(約9.5km)
事業許可
- 令和 2年 3月 占冠IC～トムムIC間
4車線化事業化
- 令和 3年 3月 トムムIC～十勝清水IC間
4車線化事業化
- 令和 6年 3月 追分町IC～夕張IC間
4車線化事業化



写真: 帯広開発建設部

北海道横断自動車道網走線

- 平成25年 3月 北見道路 北見西IC～北見東IC開通
- 平成27年11月 足寄～北見 訓子府IC～北見西IC開通
- 平成29年10月 足寄～北見 陸別小利別～訓子府IC開通



写真: 網走開発建設部

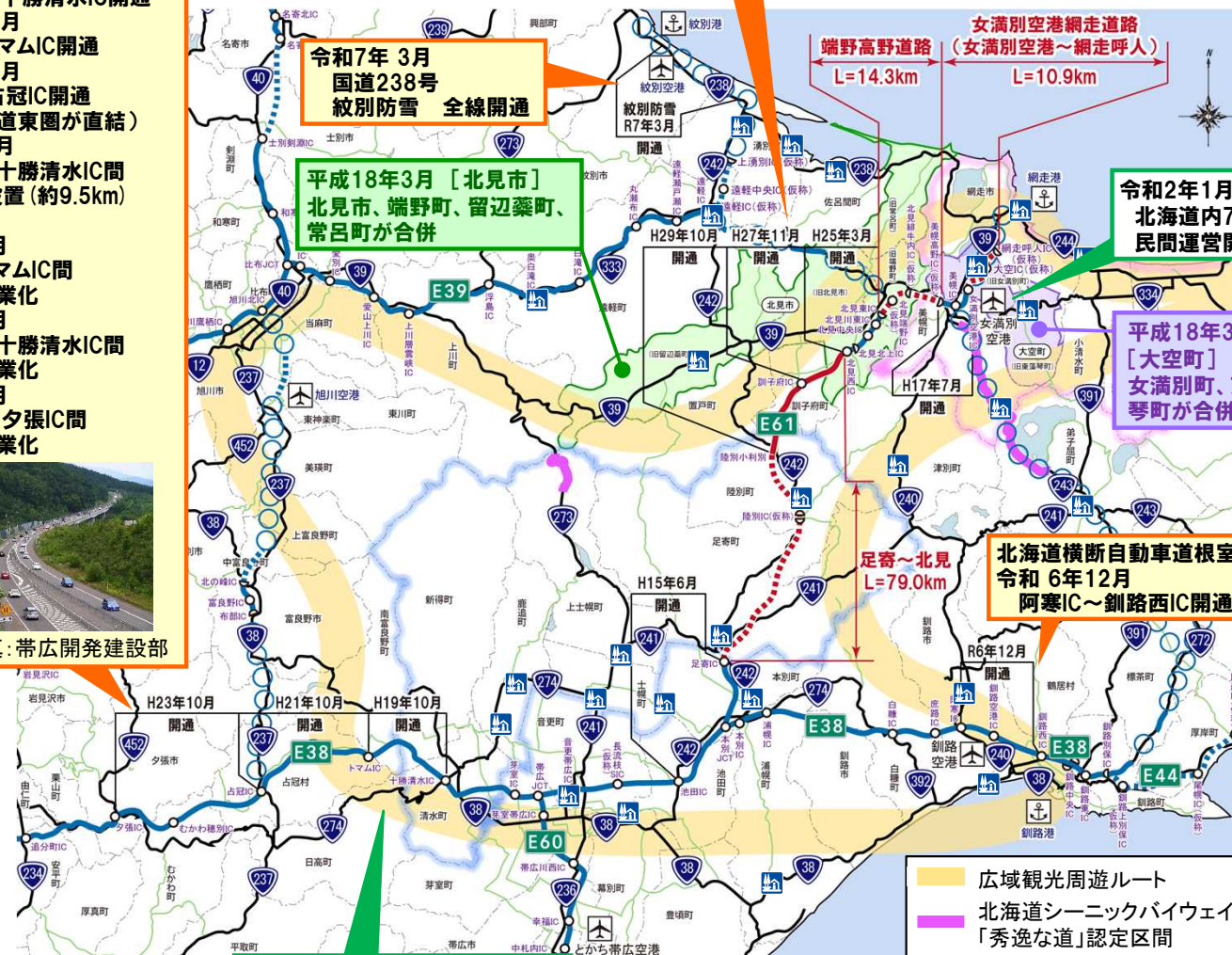
令和7年 3月
国道238号
紋別防雪 全線開通

平成18年3月 [北見市]
北見市、端野町、留辺蘂町、
常呂町が合併

令和2年1月
北海道内7空港
民間運営開始

平成18年3月 [大空町]
女満別町、東藻
琴町が合併

北海道横断自動車道根室線
令和 6年12月
阿寒IC～釧路西IC開通



凡 例	
	一般広域道路
	高規格道路

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

シーニックバイウェイ北海道
東オホーツクシーニックバイウェイルートエリア
十勝シーニックバイウェイ十勝平野・山麓ルートエリア

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果

○農水産品の流通利便性向上

・物流ルート of 速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待される。

○救急搬送の速達性・安定性向上

・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。

○災害時の緊急輸送ルートの強化

・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。

○冬期都市間バス運行の利便性向上

・日常生活の移動に加え、流氷観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化される。

○広域周遊観光の活性化

・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の活性化が期待される。

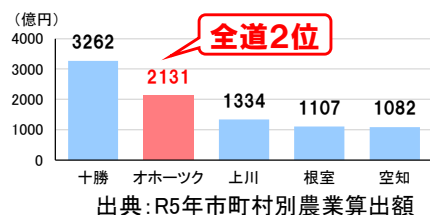
2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(農水産品の流通利便性向上)

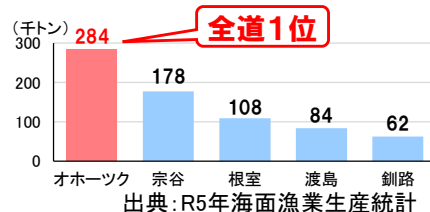
- ・オホーツク圏の農業産出額は全道2位、全魚種漁獲量は全道1位。北網地域のばれいしょは全国の約3割の生産量、ほたては全国の約2割の漁獲量を占め、苫小牧港を經由して道外・海外へ出荷。
- ・一方で、農水産品の物流輸送経路である国道39号・国道242号は、貨物車事故割合が全道平均より高く、物流ルート of 速達性・安全性向上が課題。
- ・横断自動車道の整備により、物流ルートの速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待。

■オホーツクからの主な農水産品輸送状況

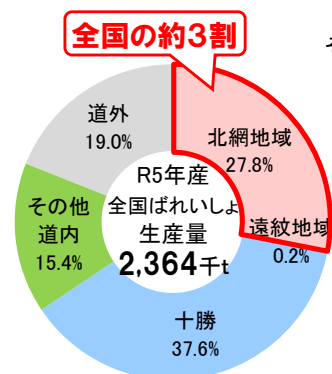
【農業産出額上位5振興局】



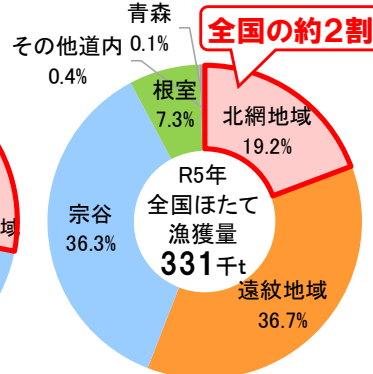
【漁獲量上位5振興局(全魚種)】



【ばれいしょの生産量割合】



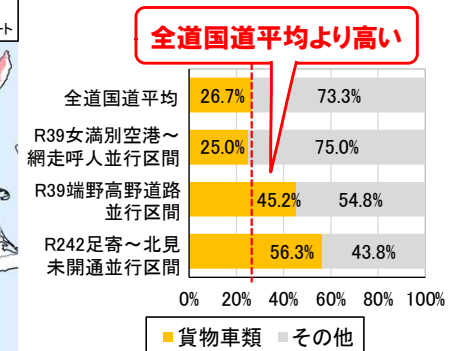
【ほたての漁獲割合】



【北網地域の農水産物流動状況】



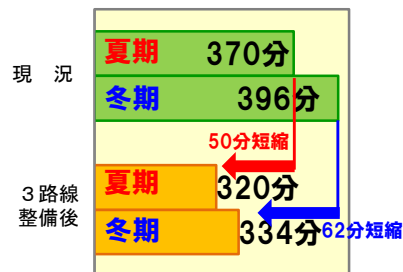
【貨物車事故割合】



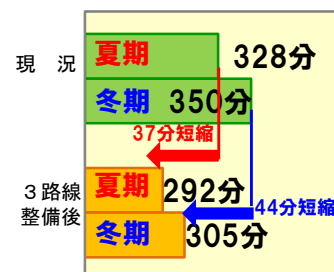
※H26～R5年合計
 ※R242足寄～北見未開通並行区間:
 足寄IC～陸別小利別の並行現道区間
 出典: ITARDA事故データ

【輸送時間の変化】

＜ばれいしょ集出荷施設(斜里)～苫小牧港＞



＜網走港～苫小牧港＞



■地域の声(R7.7 ばれいしょ加工業者)

・網走方面からの輸送は、苫小牧港に集中している。輸送ルートである国道242号は、大型車両が多く、車両の横転事故が多発しており、年に数回は迂回を余儀なくされている。その結果、フェリーの出航時刻に間に合わなかった事例も発生していることから、定時性確保の観点からも、北海道横断自動車道網走線の整備に期待している。

■地域の声(R7.7 網走市内食品加工会社職員)

・北海道横断自動車道網走線が全線開通し、オホーツク・十勝・道央圏が高規格道路で結ばれると、苫小牧港への輸送がより円滑になるほか、出航時間が決まっているフェリー到着の定時性の向上が期待されるため、当社にとっても輸送業者にとっても非常にありがたい。

出典: R3年度全国道路・街路交通情勢調査

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(救急搬送の速達性・安定性向上)

- ・十勝、オホーツク地方の救急救命センターは、帯広市と北見市に所在し、第三次医療圏カバー面積は全国平均の約9倍と広域な医療圏。
- ・救急患者の搬送時は高次医療施設への迅速かつ安定した搬送が必要だが、国道242号や国道39号は急カーブ箇所が多く、事故多発箇所が存在しており、搬送時間の短縮と安全性向上が課題。
- ・横断自動車道の整備により、高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待。

■当該道路周辺地域の救急搬送状況

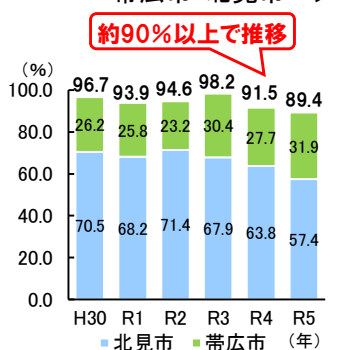
【救急救命センター1施設あたりの第三次医療圏カバー面積(上位10位)】



出典: 令和7年全国都道府県市区町村別面積調(国土地理院)、救急救命センター一覧(厚生労働省) ※R7.1.1時点

【帯広市・北見市への救急搬送依存度】

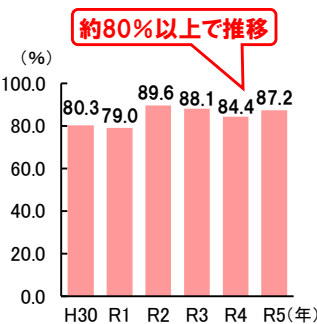
＜陸別町から帯広市・北見市へ＞



※自市町への搬送を除く
※不搬送、ドクターヘリ、搬送先不明を除く

出典: 帯広開発建設部、網走開発建設部

＜網走市から北見市へ＞



【当該道路周辺地域の救急搬送状況(R1～R5年計)】

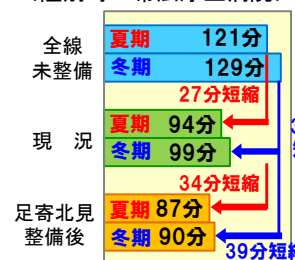


出典: 帯広開発建設部、網走開発建設部、ITARDA事故データ(R2～R5) 北海道渋滞対策協議会

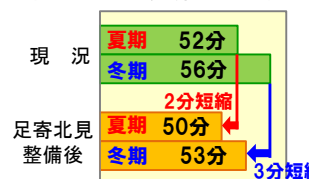
写真・出典: 北見赤十字病院HP、JA帯広厚生病院HP (R7.6.6時点)

【三次医療施設までの所要時間】

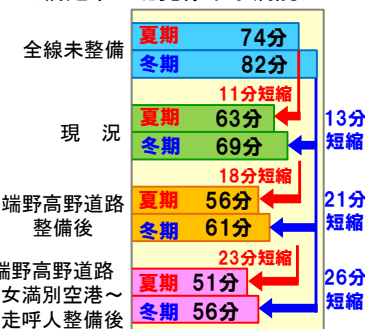
＜陸別町～帯広厚生病院＞



＜陸別町～北見赤十字病院＞



＜網走市～北見赤十字病院＞



※地域別に、通常期と冬期の旅行速度を算出し、高規格道路と一般道路の低減率(高規格道路: 0.970(帯広)、0.928(網走)、一般道路: 0.941(帯広)、0.900(網走))をそれぞれ算出した。(プローブデータを基に、R4.4～R7.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出)。

出典: R3年度全国道路・街路交通情勢調査

■地域の声 (R7.7 陸別消防署職員)

- ・当消防では、重症患者について、北見市内および帯広市内の高次医療機関への管外搬送を行っています。
- ・しかし、国道242号はカーブや急勾配が多く、強く振動が生じる箇所もあり、患者への影響が懸念されます。
- ・横断自動車道が整備されることで、医療機関への搬送時間の短縮や重症患者の負担軽減効果が期待されます。

■地域の声 (R7.6 網走厚生病院職員)

- ・冬期間の国道39号の網走湖畔は、地吹雪が発生することがあり、視界不良に恐怖を感じることがあります。
- ・冬期間でも安心して通勤や搬送ができるよう、国道39号女満別網走道路の整備を期待しています。

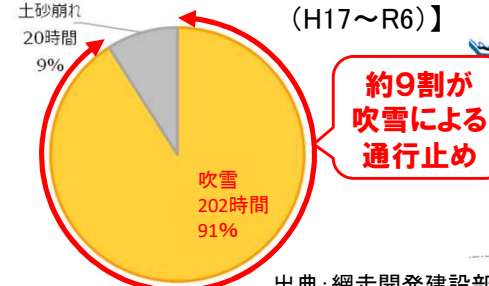
2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(災害時の緊急輸送ルート強化)

- ・事業区間に並行する国道242号や国道39号沿線には洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所が存在。
- ・大雨の影響による路面冠水や暴風雪による通行止めに伴い、大規模な迂回や車両の立ち往生が発生するなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が課題。
- ・横断自動車道の整備により、洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待。

■現道の通行止め履歴及び被災リスク

【国道39号の通行止め要因別割合 (H17～R6)】



出典: 網走開発建設部

【大雨による橋台洗掘】



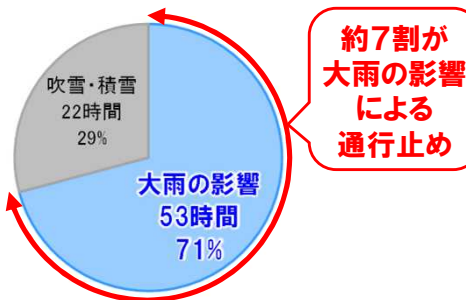
写真: 帯広開発建設部(H28.9)

【路面冠水状況】

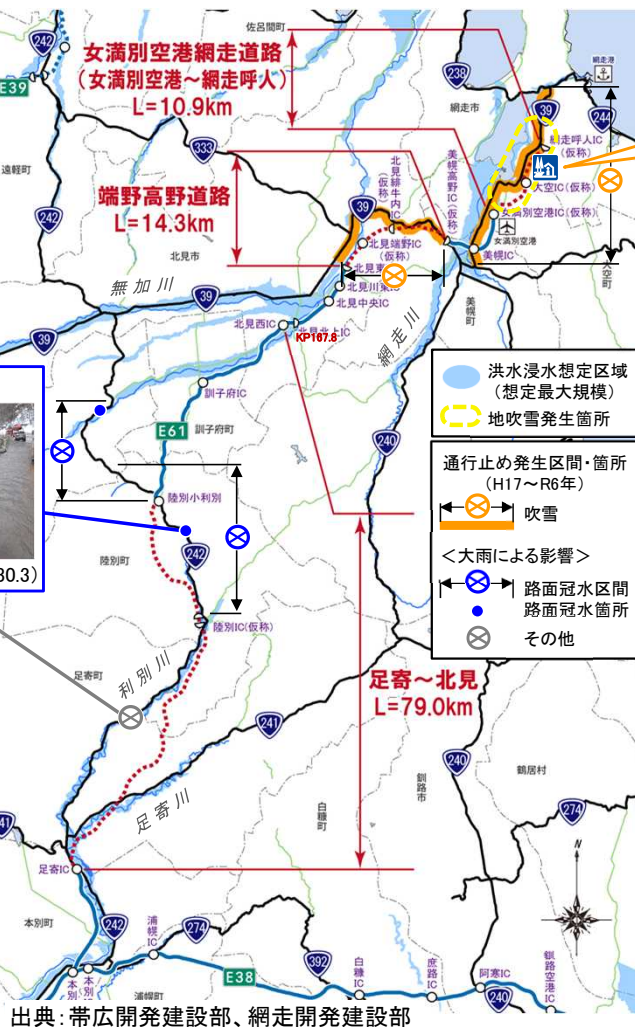


写真: 帯広開発建設部(H30.3)

【足寄～北見並行現道(国道242号)の通行止め要因別割合 (H17～R6)】



出典: 帯広開発建設部



【令和4年2月の暴風雪】

国道39号および周辺道道で通行止めが発生。
道の駅メルヘンの丘めまんべつに85人が避難。

写真: 網走開発建設部 (R4.2)

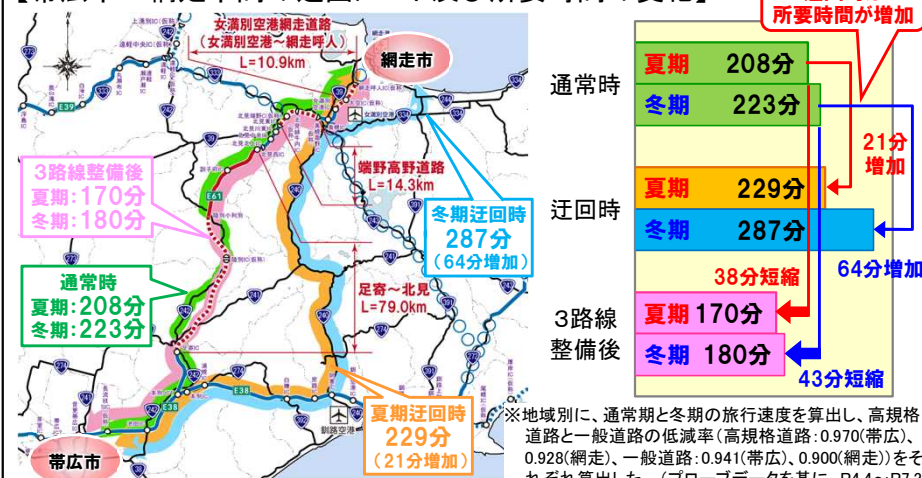
【避難状況(大空町)】



【立ち往生状況】



【帯広市～網走市間の迂回ルート及び所要時間の変化】



■地域の声(R7.8 陸別町役場職員)

- ・国道242号の多くが利別川の浸水範囲となっており、路面冠水などの被災リスクが高い道路となっていますが並行する代替路がありません。
- ・横断自動車道が整備されることで、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、整備の効果が期待されます。

■地域の声(R7.6 網走市役所職員)

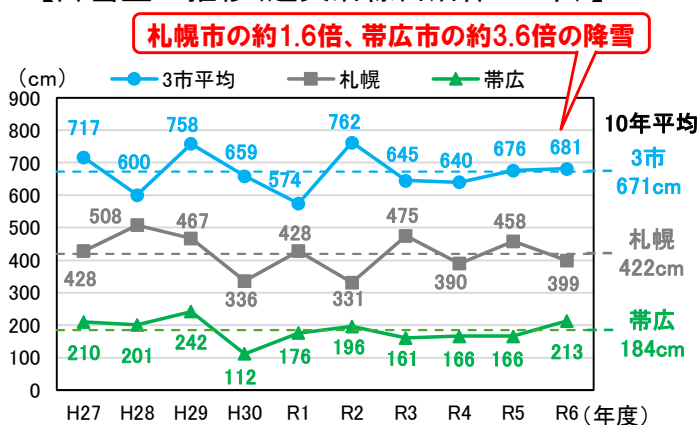
- ・国道39号が災害等で通行止めになると物資の輸送に遅れが生じ、物が入ってこない状況になることが課題となっています。
- ・数年に一度は雪による影響を受ける地域であるため、災害リスクを踏まえた道路整備を期待しています。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(冬期都市間バス運行の利便性向上)

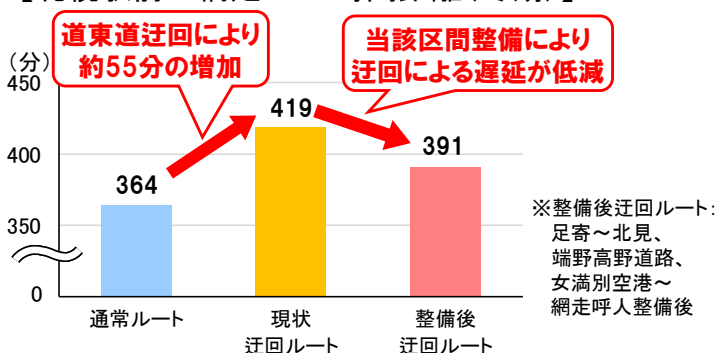
- ・札幌市と北見市、網走市を結ぶ都市間バスは、道央道を利用され冬期観光入込客数も増加傾向。
- ・冬期運行では、降雪等の影響により道央道の通行止め発生時には、道東道を経由する迂回運行となり所要時間短縮が課題。
- ・横断自動車道の整備により、日常生活の移動に加え、流水観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化。

【降雪量の推移(道央沿線自治体の3市)】



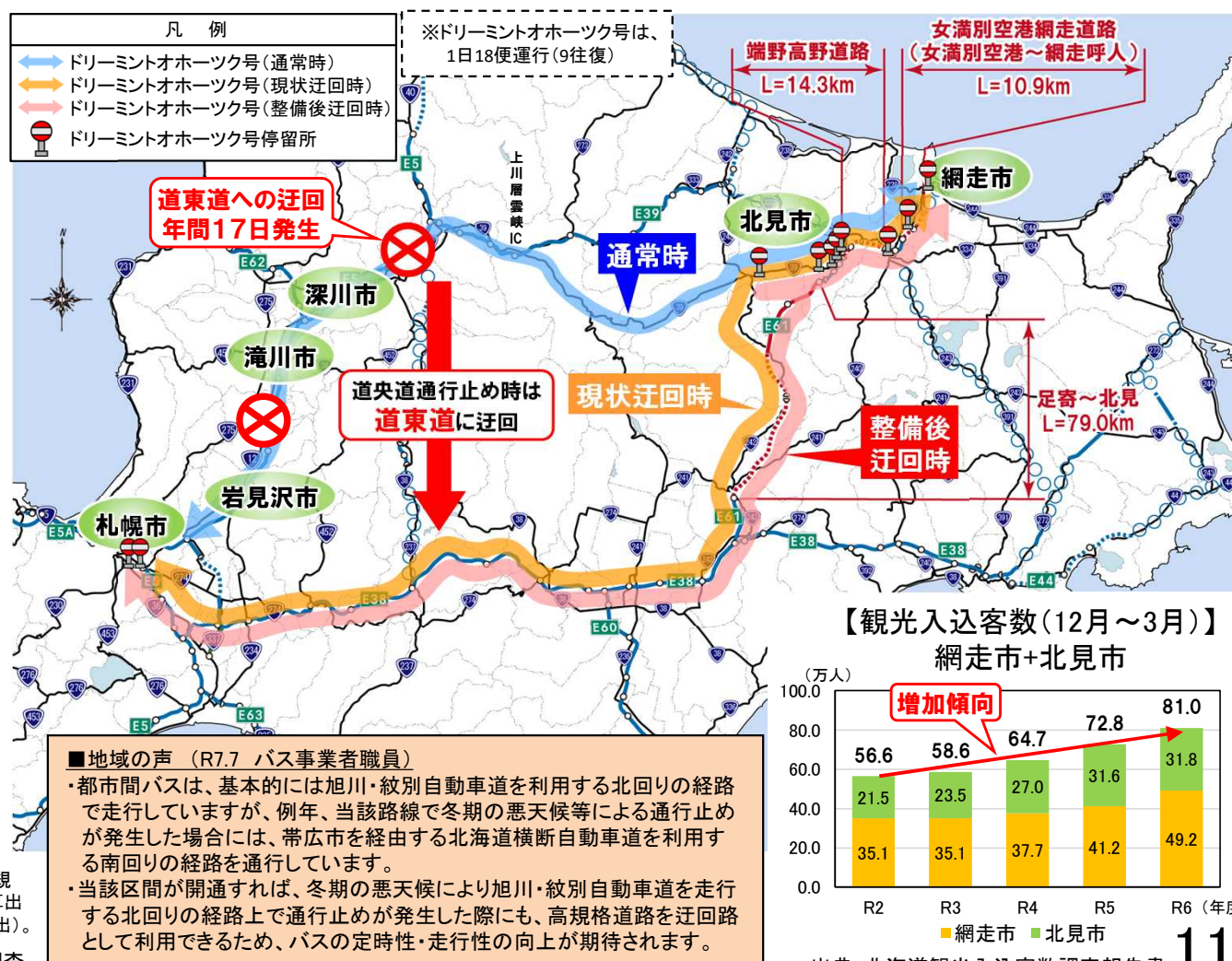
※空知総合振興局のうち、道央道沿線自治体の3市
(岩見沢市・滝川市・深川市)を抽出し、各年度平均を算出
出典: アメダスデータ

【札幌駅前～網走BTの時間距離(冬期)】



※地域別に、通常期と冬期の旅行速度を算出し、高規格道路と一般道路の低減率(高規格道路: 0.970(帯広)、0.928(網走)、一般道路: 0.941(帯広)、0.900(網走))をそれぞれ算出した。(プローブデータを基に、R4.4～R7.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出)。

出典: R3年度全国道路・街路交通情勢調査



(2)事業の整備効果(広域周遊観光の活性化)

- ## ■道東地域の主な観光地及び広域観光周遊ルート

2. 事業の必要性等

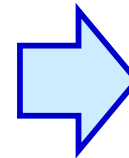
(2) 事業の整備効果(CO₂排出量の削減)

- ・CO₂排出量は、整備なしでは、7, 128, 986(t-CO₂/年)。
- ・当該道路の整備により、7, 104, 854(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、24, 132(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■ CO₂排出量

CO₂削減量

24, 132 t-CO₂/年



森林換算

約2, 277ha

(札幌ドーム約414個分に相当)

※対象地域：北海道全域

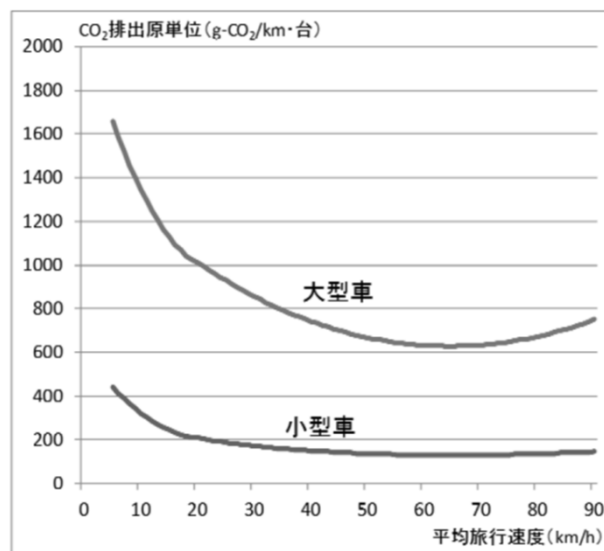
※令和22年将来交通量推計を基に算出

※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



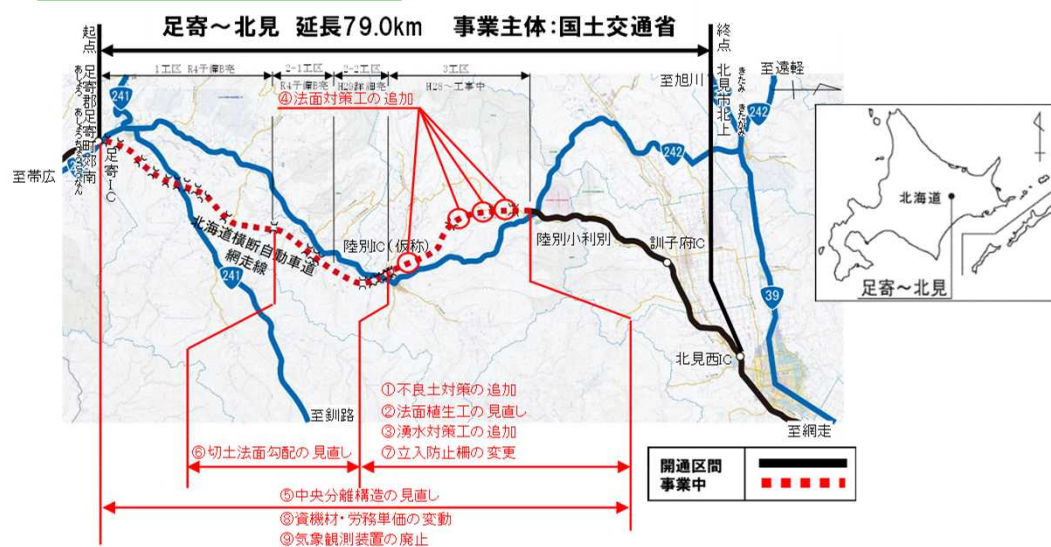
出典：「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671(2012)

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及び施工計画を見直した結果、全体事業費が足寄～北見では約138億円、端野高野道路では約109億円増加。
- ・また、変更要因による追加調査及び対策工検討や追加対策工により、足寄～北見の事業期間が5年延伸。
- ・引き続きコスト縮減に取り組むとともに、適正な事業管理に努めていきます。

■全体事業費変更要因



【足寄～北見】

全体事業費		増減額
(R3再評価)	(R7再評価)	
1,072億円	1,210億円	増138億円
事業期間※		増減年数
(R3再評価)	(R7再評価)	
23年	28年	増5年

【端野高野道路】

全体事業費		増減額
(R3再評価)	(R7再評価)	
480億円	589億円	増109億円
事業期間※		増減年数
(R3再評価)	(R7再評価)	
13年	13年	—

【女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)】

全体事業費		増減額
(R6新規採択時評価)	(R7再評価)	
570億円	570億円	0億円
事業期間※		増減年数
(R6新規採択時評価)	(R7再評価)	
17年	17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【足寄～北見】不良土対策の追加（約26.8億円増）

- ・当初、代表ボーリングによる地質調査から、良質土と判断。
- ・施工段階において、盛土材料試験を実施した結果、土質改良が必要な土質が確認されたことから、不良土対策を追加。



当初

・代表ボーリングによる地質調査から、良質土と判断。

土層	設計時不良土判定結果						
	試験体 採取 箇所	工区	土質・岩質	室内試験		土質試験 W _n >W _L ⇒×	判定
				自然含水比W _n	液性限界W _L		
Stb-SW		工事により判明。設計時のボーリングでは確認されなかった土層のため、予見できず良質土判定としていた。					良質
dt	①	分線	礫混じりシルト	34.78	59.6	○	良質
	②	日宗	礫混じりシルト	42.53	71.7	○	良質
t2		工事により判明。設計時のボーリングでは確認されなかった土層のため、予見できず良質土判定としていた。					良質
Btf-SW	③	分線	強風化凝灰岩	44.48	69.6	○	良質
	④	日宗	強風化凝灰岩	61.37	83.1	○	良質
Stf-SW	⑤	日宗	強風化凝灰質砂岩	13.64	—	—	—

【判定基準】北海道における不良土対策マニュアルより以下の項目について、1項目でも「×」がつく場合、不良土なる。

- ・コーン指数 $q_c = 300 \text{ kN/m}^2$ 以上…湿地ブルドーザの走行性が確保○
- ・土質定数…砂質土1.35未満、シルト1.33未満の場合○
- ・自然含水比(W_n)、液性限界(W_L)…自然含水比が液性限界未満の場合○
- ・締固め度…自然含水比が基準締固め度を満足する含水比よりも低い場合○

変更後

・施工段階において、盛土材料試験を実施した結果、土質改良の必要な土が含まれていることが判明、対策費を計上。

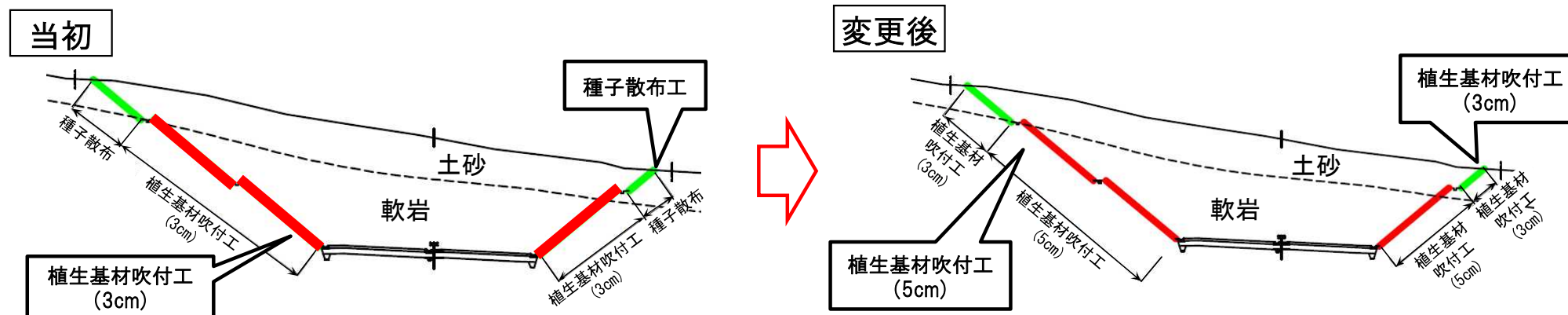
現場不良土判定結果						
切土 施工 箇所	含水比 Wn(%)	コーン指数 qc(KN/m2)	土質定数 Wn/Wopt≧A⇒×	土質試験 Wn>WL⇒×	基準締固め度 W90%≦Wn⇒×	判定
I	51.10	-	1.47≧1.35⇒×	51.1<NP⇒○	48.70<51.10⇒×	不良
II	52.84	135⇒×	1.43≧1.35⇒×	52.84<60.44⇒○	48.92<52.84⇒×	不良
III	47.60	59⇒×	1.43≧1.33⇒×	-	-	不良
IV	42.70	272⇒×	1.39≧1.33⇒×	42.70>54.90⇒×	-	不良
V	50.69	225⇒×	1.26<1.33⇒○	50.69<78.68⇒○	47.68<50.69⇒×	不良

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【足寄～北見】法面植生工の見直し（約8.2億円増）

- ・当初、土砂切土法面を種子散布、軟岩切土法面を植生基材吹付工(厚さ3cm)で計画。
- ・施工段階における現地調査において、想定より堅い土質が確認されたことから、植生工法を見直し。



2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

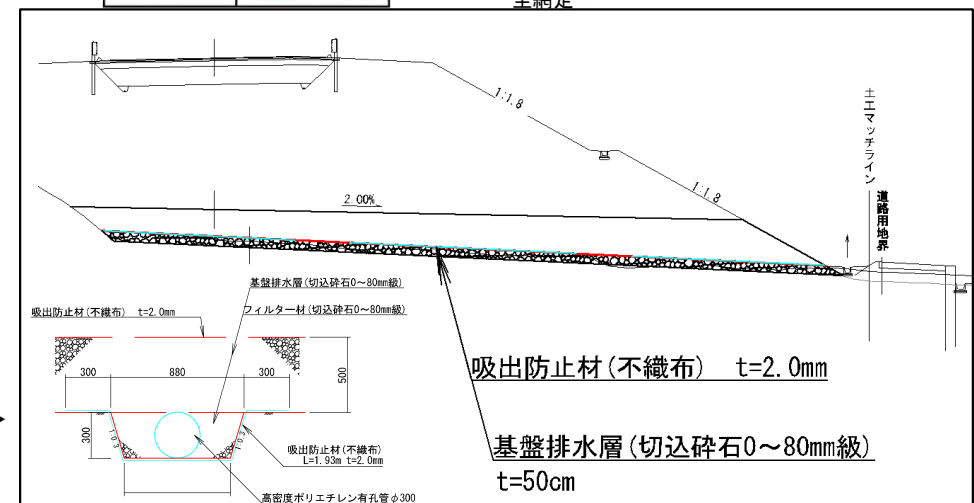
③【足寄～北見】湧水対策工の追加（約0.6億円増）

- ・工事着手前の現地踏査では、湧水は未確認。
- ・工事着手後、現地調査において湧水が確認されたことから、湧水箇所の盛土に対して、対策工を追加。



基盤排水層の追加▶

◀【写真】湧水出水箇所

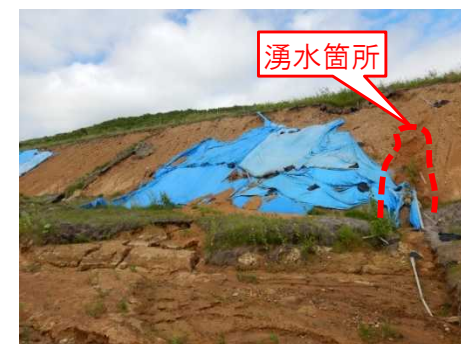
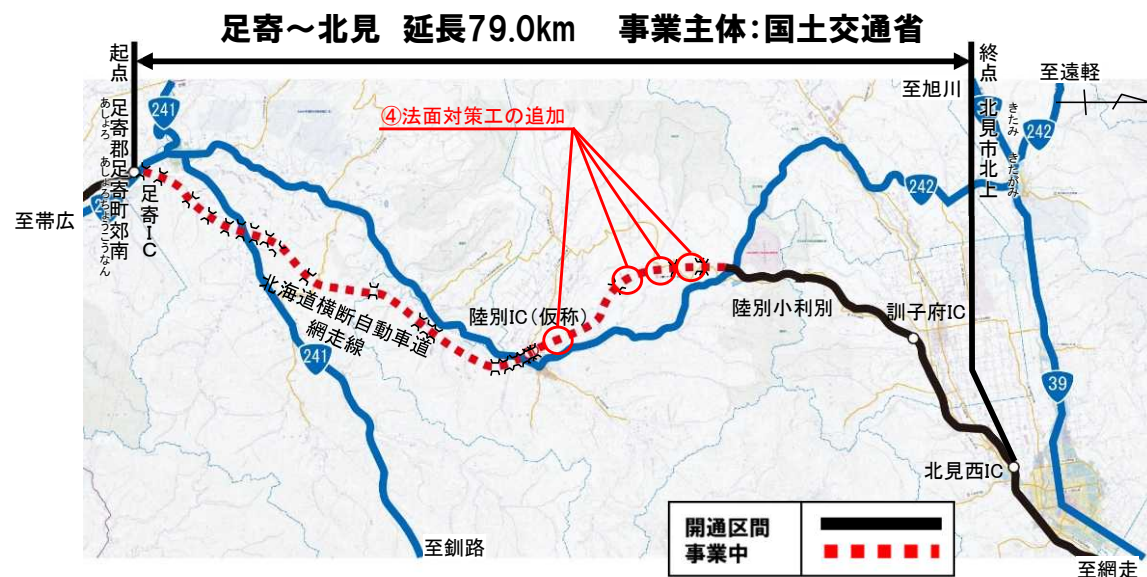


2. 事業の必要性等

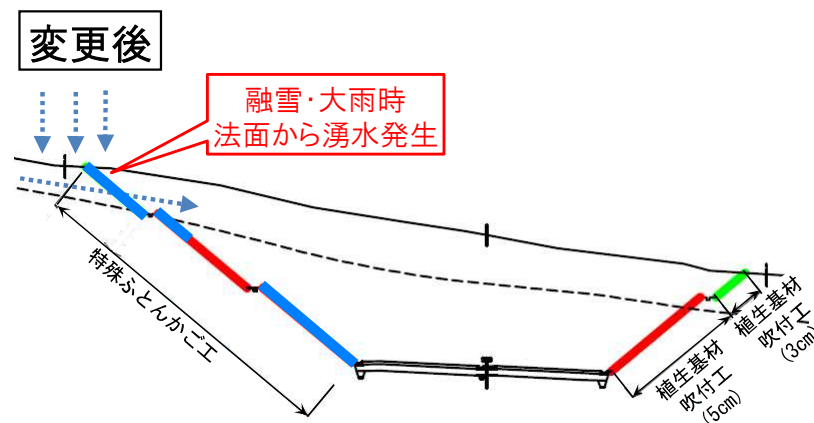
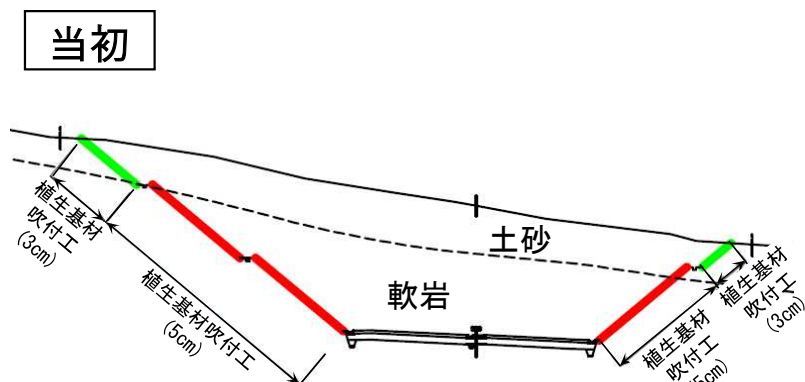
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

④【足寄～北見】法面対策工の追加（約4.4億円増）

- ・当初、切土法面については、植生基材吹付工による植生工を計画。
- ・融雪期に湧水が発生し、切土法面が崩落したことから、特殊ふとんカゴによる対策を追加。

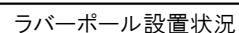


▲【写真】法面崩落箇所

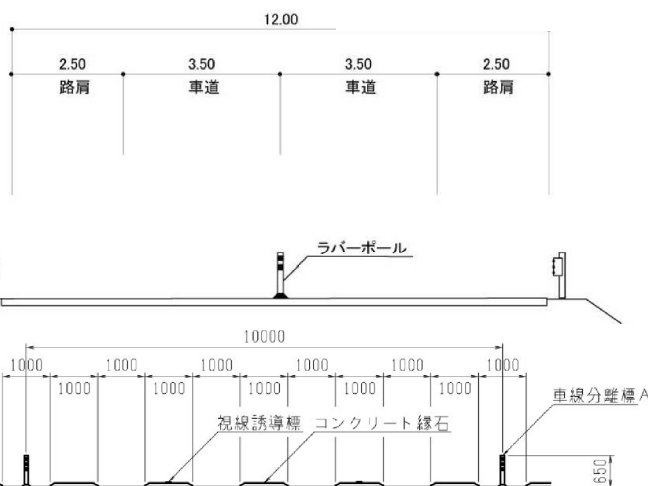


(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

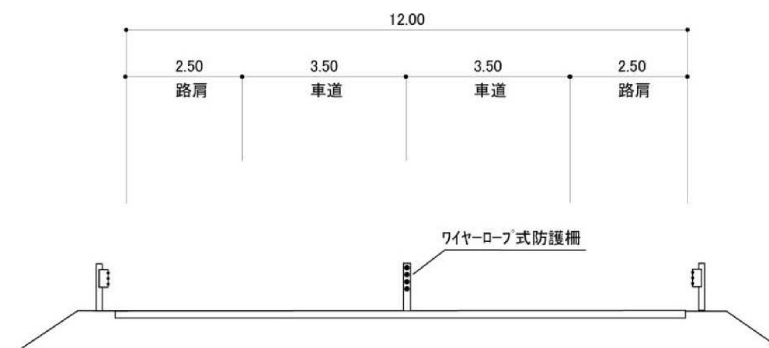
- ・当初、自動車専用道路の暫定2車線整備において、標準的なラバーポールによる簡易分離構造で計画。
- ・重大事故につながりやすい正面衝突事故の緊急対策として、国土交通省の方針に基づき、土工部や中小橋(50m未満)において、ワイヤロープによる分離構造へ見直し。



ワイヤロープ設置状況



变更

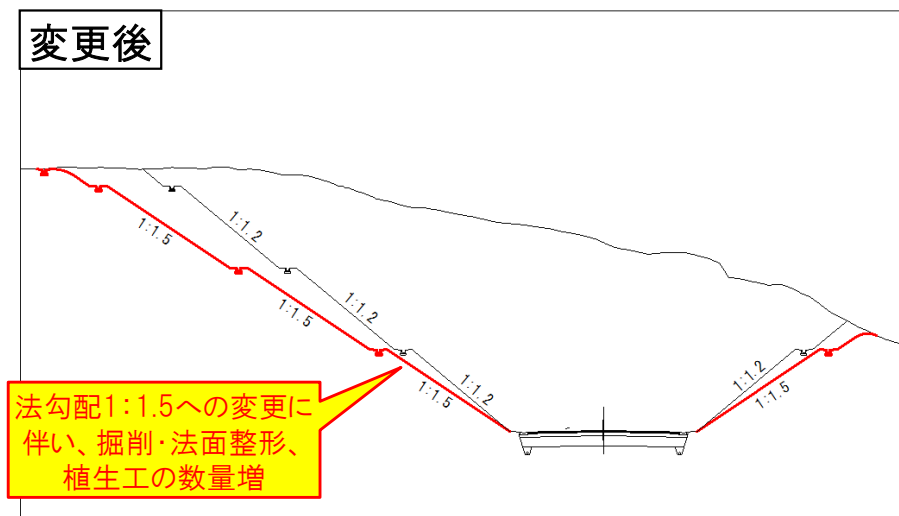
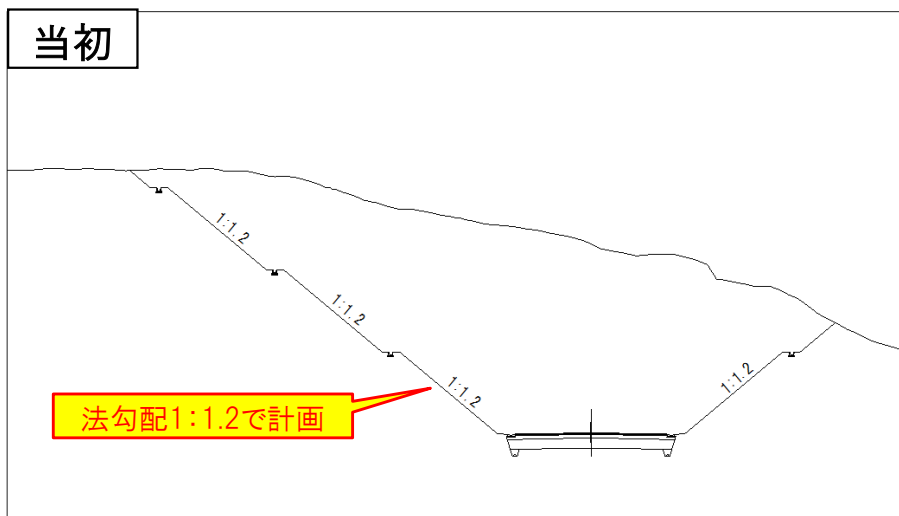


2. 事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑥【足寄～北見】切土法面勾配の見直し（約7.8億円増）

- ・当初、既往調査結果により、法勾配1:1.2で計画。
- ・ボーリング調査を行った結果、脆弱な土質が確認されたことから、切土法面勾配を1:1.5へ見直し。



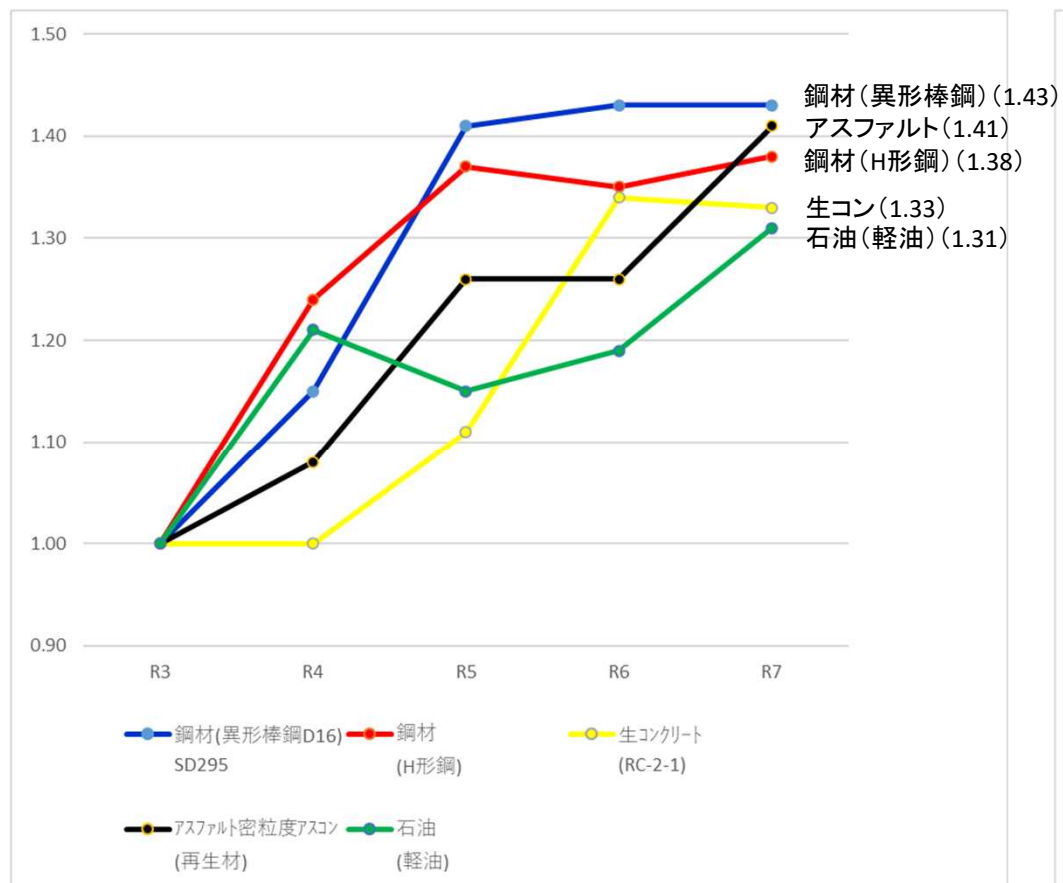
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

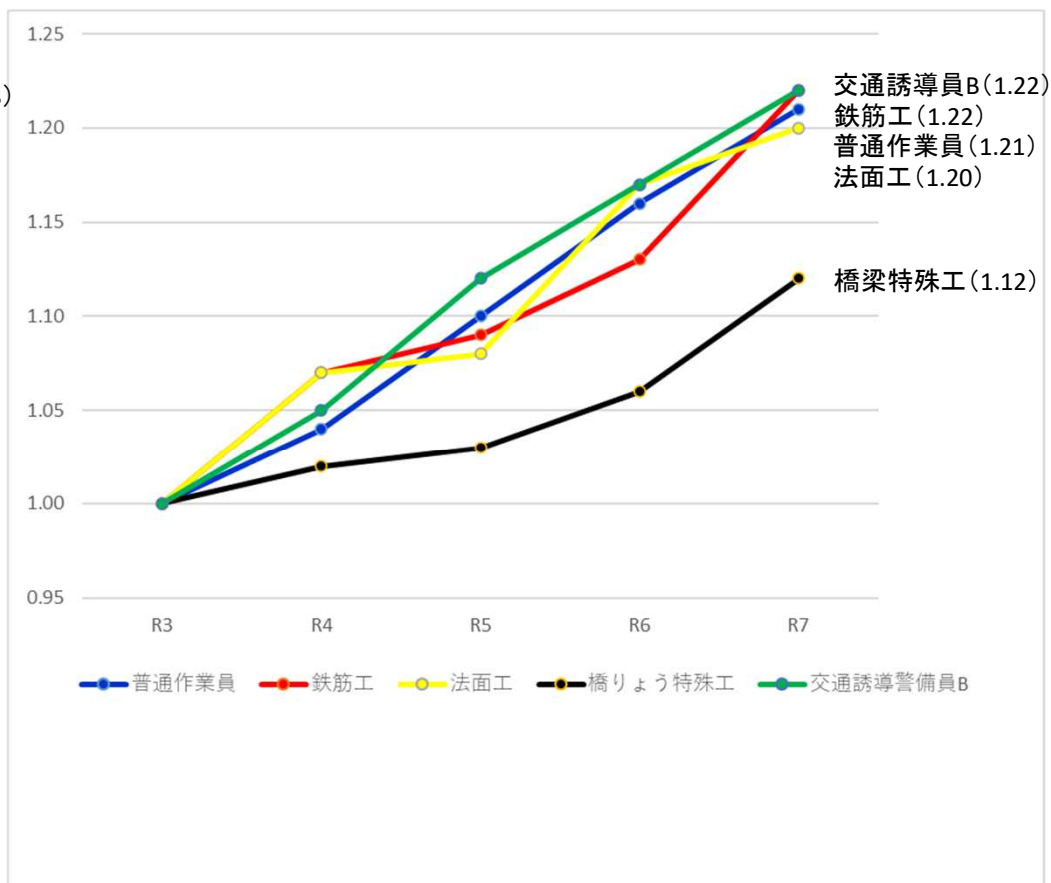
⑧【足寄～北見】資機材・労務単価の変動（約72.8億円増）

・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)



労務単価伸び率
(令和3年度基準)



(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・新設気象観測装置は、道路設計要領に準拠し、路線近傍で設置を計画。
- ・また、並行現道の気象状況を踏まえ、気象条件が厳しいと想定される箇所への設置を計画。
- ・近傍の既設観測装置を考慮し、気象観測装置の設置基数を見直し。



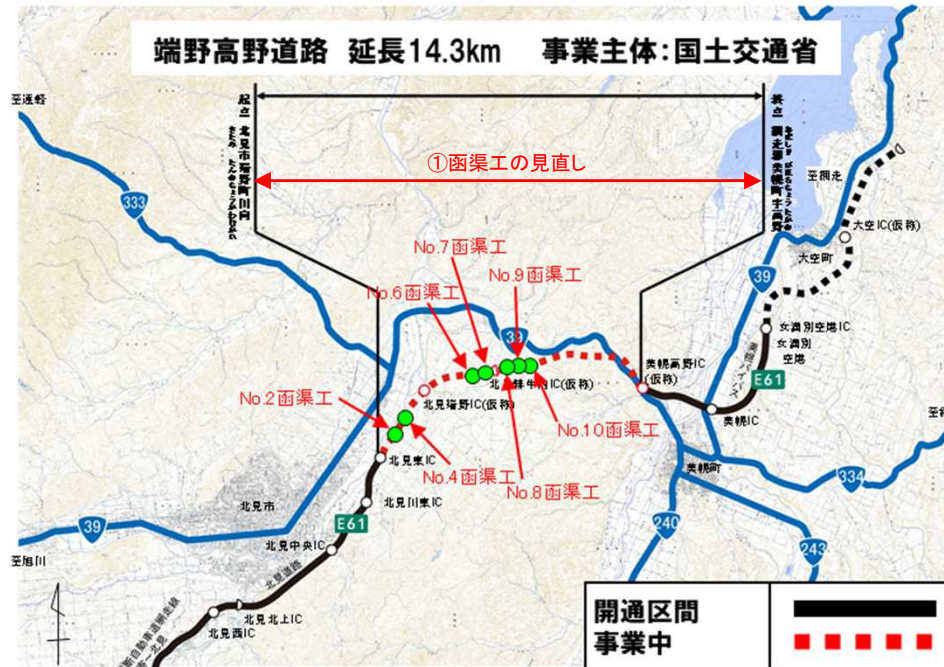
23

2. 事業の必要性等

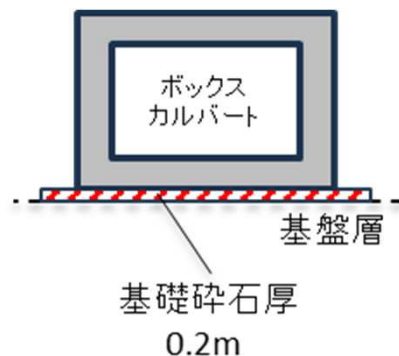
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

①【端野高野道路】函渠工の見直し（約2.4億円増）

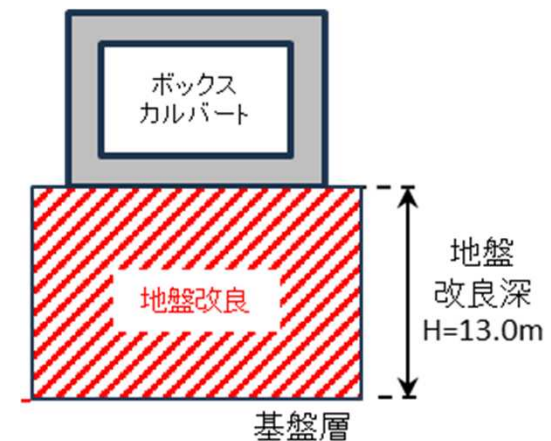
- ・当初、既存ボーリングデータより直接基礎で計画。
- ・事業化後に行った地質調査の結果、脆弱な地層が確認されたため、地盤対策を追加。



当初



変更後



2. 事業の必要性等

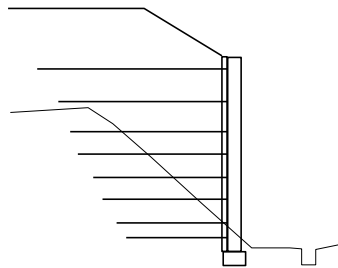
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

②【端野高野道路】擁壁工の見直し(約8.2億円増)

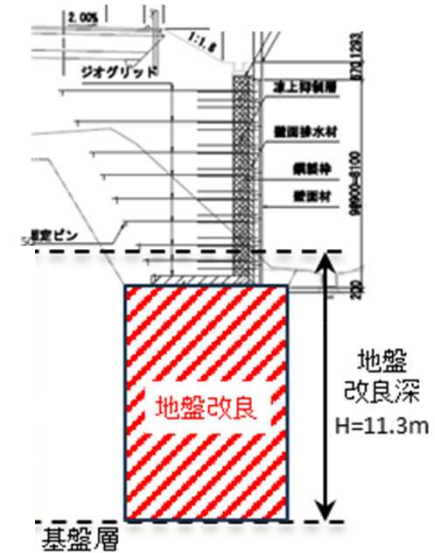
- ・当初、既存ボーリングデータより直接基礎で計画。
- ・事業化後に行った地質調査の結果、脆弱な地層が確認されたため、地盤対策を追加。



当初



変更後



2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

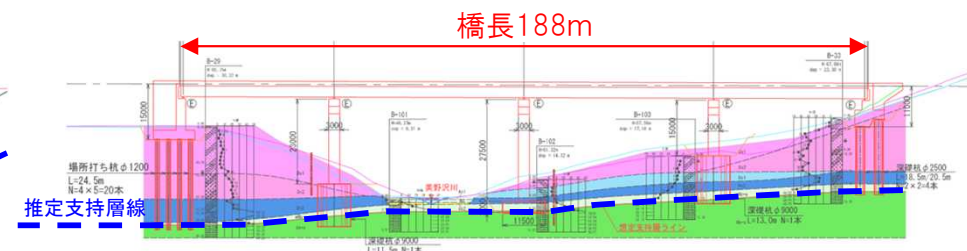
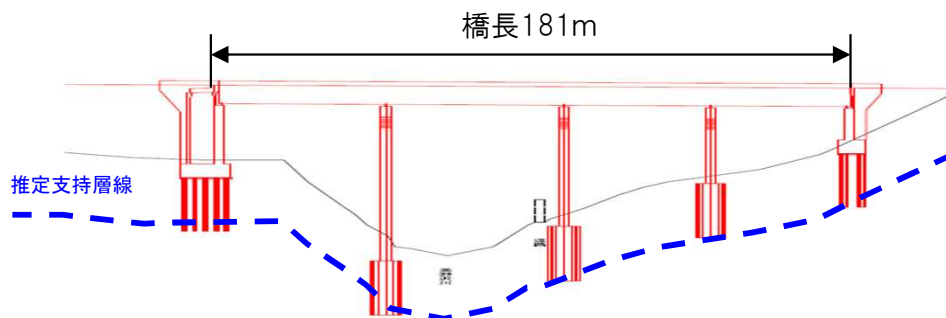
③【端野高野道路】橋梁工の見直し（約2.7億円増）

- ・当初、空測地形図より橋長、橋梁形式を決定し、既存ボーリングデータより基礎工を計画。
- ・事業化後に行った橋梁詳細設計により、橋台位置の変更及び、地質調査結果により基礎工を見直し。



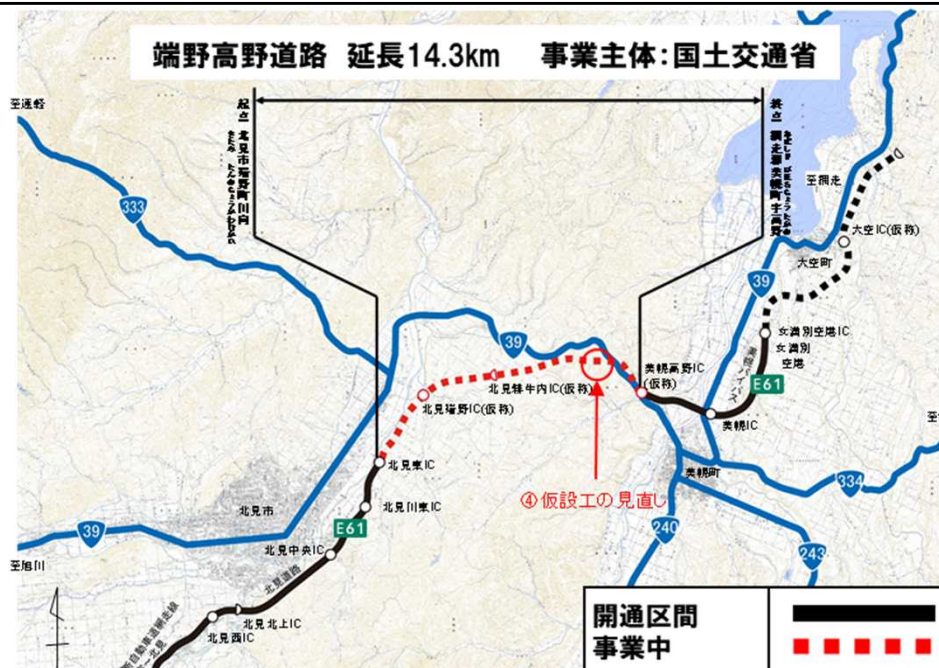
当初

変更後



(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・当初、既存ボーリングデータより良質土と判断しオープン掘削で計画。
- ・事業化後に行った地質調査の結果、脆弱な地層が確認されたため、オープン掘削から土留仮締切工へ変更。



变更

施工時:アンカー付き土留め掘削

鋼矢板
土留め工

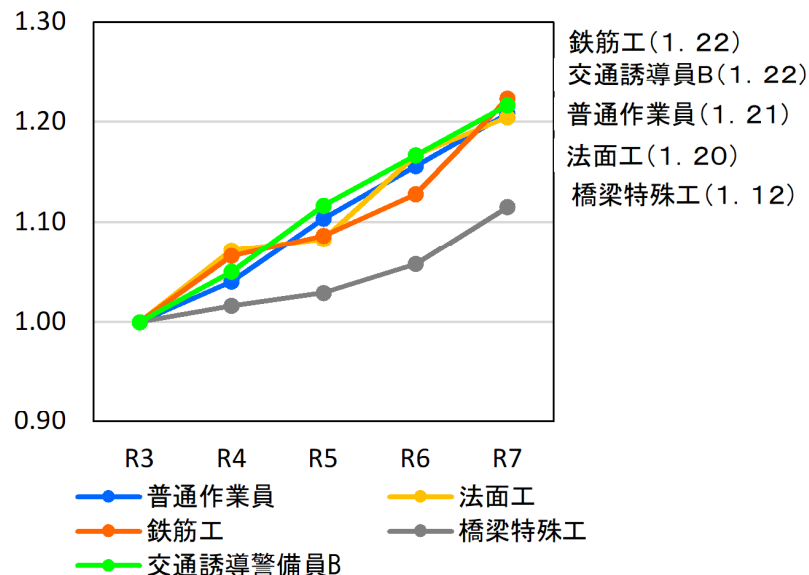
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑤【端野高野道路】資機材・労務単価の変動（約95.3億円増）

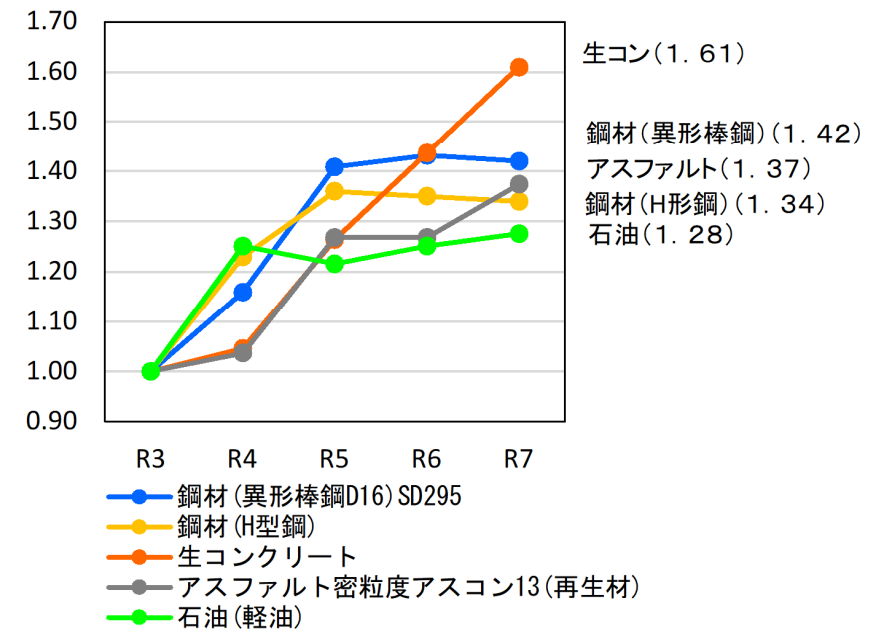
・資機材単価、労務単価の変動に伴い、事業費を増額。

労務単価伸び率
(令和3年度基準)



※北海道内単価

主要建設資材単価伸び率
(令和3年度基準)



※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

女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)は、測量設計を進めている段階のため、今回評価では資機材・労務単価の変動による総事業費の見直しは行わない。

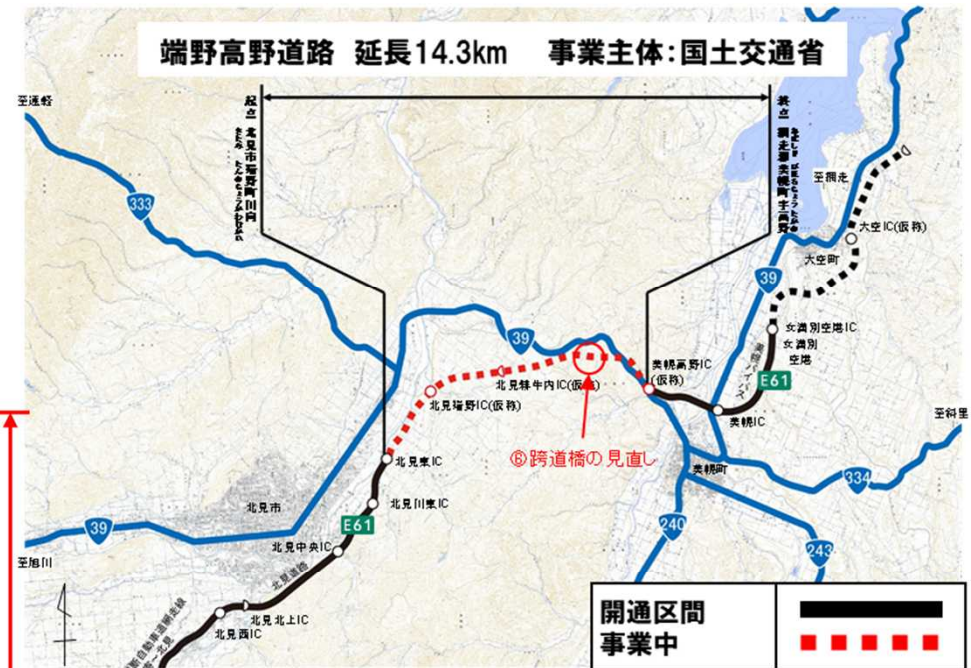
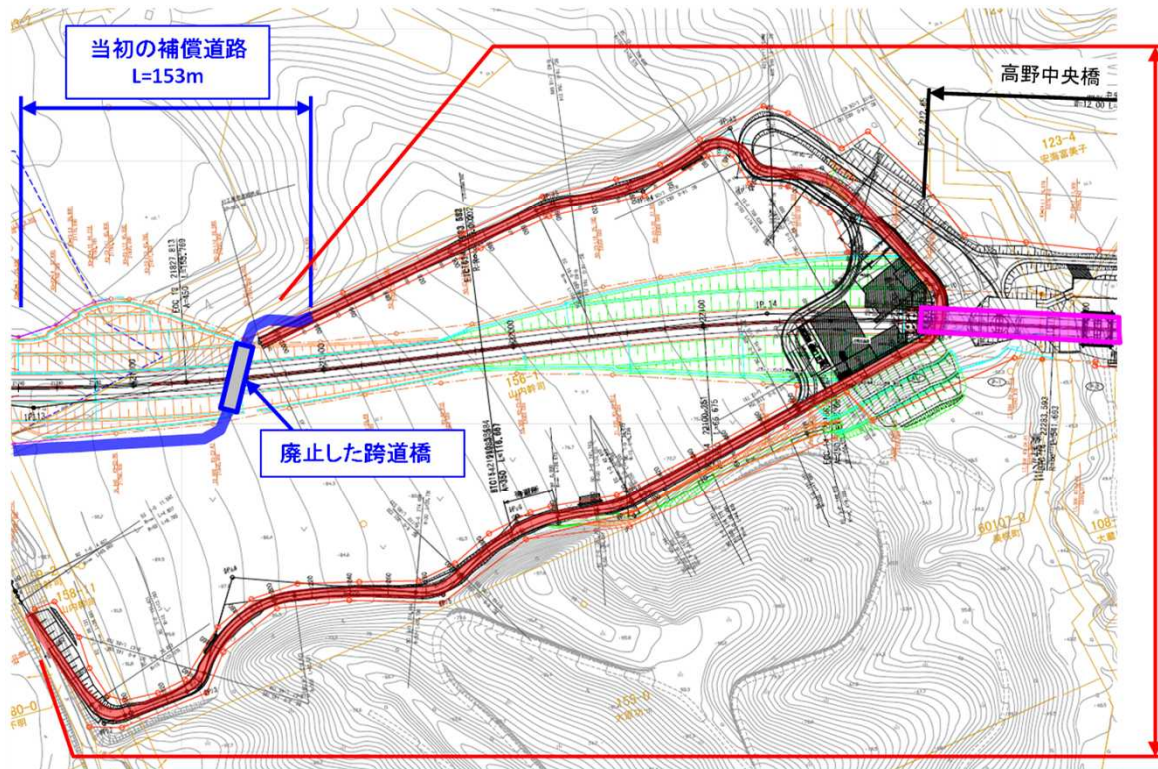
次回以降の評価において、資機材・労務単価の変動による追加計上が必要となる場合は、新規事業化時からの変動額を追加計上することを検討。

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【端野高野道路】跨道橋の見直し（約0.4億円減）

- ・当初、土地分断箇所の機能補償として、付替道路と跨道橋で計画。
- ・地権者と協議の結果、補償道路による対応で了承されたため、跨道橋を廃止。



補償道路を橋台前面に迂回
L=964m

2. 事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

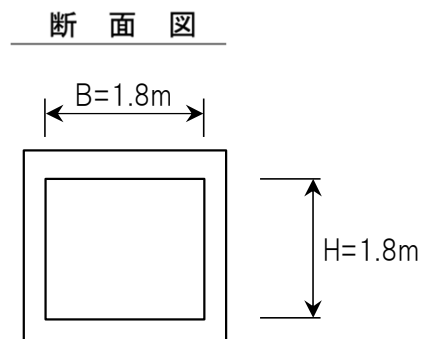
⑦【端野高野道路】横断管渠の見直し（約0.2億円減）

- ・当初、空測地形図により函渠設置位置及び水路幅、維持管理を考慮し内空高を決定。
- ・関係機関との協議の結果、人が立ち入る維持管理は行わないことが確認されたため、水路ボックスから管渠工に変更。



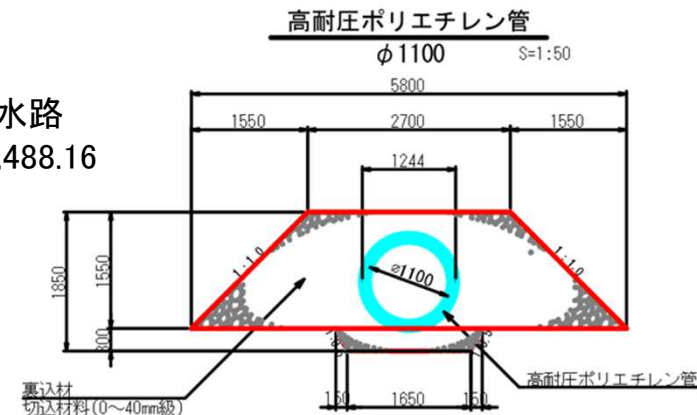
当初

函渠工
P=12,504.00



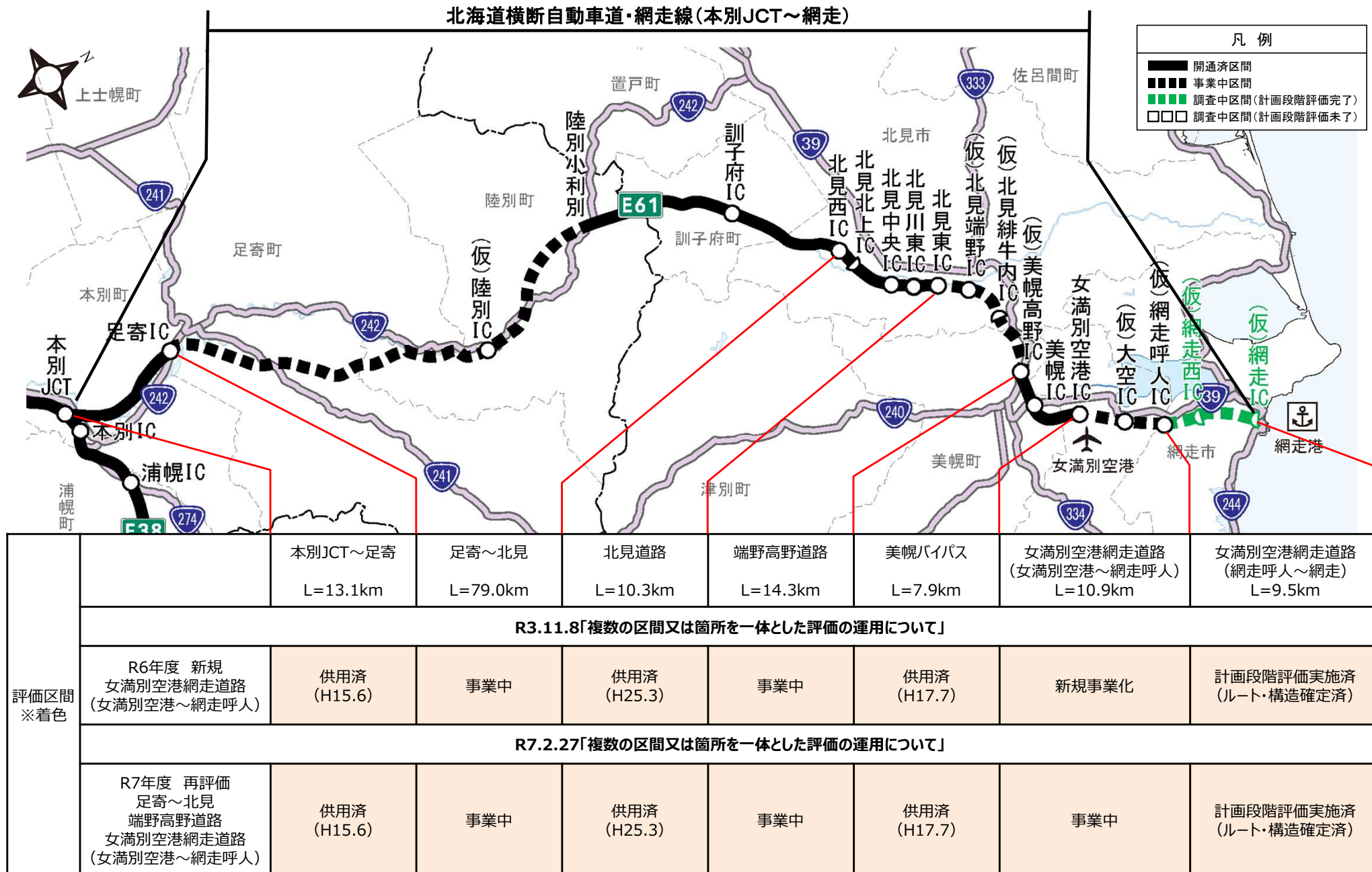
変更

NO.1水路
P=12,488.16



2. 事業の必要性等

○一体評価区間の考え方



2. 事業の必要性等

(3)事業の投資効果（費用便益分析 一体評価区間_事業全体）

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
3,900億円 (足寄～北見:1,210億円) (端野高野道路:589億円) (女満別空港網走道路:570億円)	3,100～19,300	令和7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)
	5,705億円	889億円	221億円	6,815億円	[4%]	1.2	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	1.7	5.0%
	4,899億円	560億円	80億円	5,539億円	[1%](参考)	2.1	

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	3,100～19,300	±10%	1.1～1.4
事業費	3,623億円	±10%	1.2～1.3
事業期間	52年	±20%	1.2～1.3

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、R05以降の社会的割引率の設定値である。(R04以前は何れも4%)

注5)評価対象区間を足寄～北見として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】0.9

注6)評価対象区間を端野高野道路として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】2.9

注7)評価対象区間を女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.1

2. 事業の必要性等

(3)事業の投資効果（費用便益分析 一体評価区間_残事業）

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
3,900億円 (足寄～北見:1,210億円) (端野高野道路:589億円) (女満別空港網走道路:570億円)	3,500～19,300	令和7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)
	2,895億円	391億円	99億円	3,384億円	[4%]	2.1	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	3.1	9.5%
	1,410億円	180億円	—	1,589億円	[1%](参考)	3.8	

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	3,500～19,300	±10%	1.8～2.4
事業費	1,829億円	±10%	2.0～2.3
事業期間	18年	±20%	2.1～2.2

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、R05以降の社会的割引率の設定値である。(R04以前は何れも4%)

注5)評価対象区間を足寄～北見として算出した費用便益比(B/C)【残事業】3.1

注6)評価対象区間を端野高野道路として算出した費用便益比(B/C)【残事業】4.0

注7)評価対象区間を女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)として算出した費用便益比(B/C)【残事業】1.2

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）

	R5新規採択時評価 (R6事業化)	R7再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=145.0km	L=145.0km	
計画交通量	2,900台/日 ～19,300台/日	3,100台/日 ～19,300台/日	・将来交通需要推計の見直し 令和5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 令和7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3,653億円	約3,900億円	・資機材・労務単価の変動による増 ・不良土対策の追加による増 ・中央分離帯構造の見直しによる増 ・橋梁工の見直しによる増 等
総費用 C	約4,747億円 (基準年R5)	約5,539億円 (基準年R7)	・基準年の変更による増 ・総事業費の増
総便益 B	約5,746億円 (基準年R3)	約6,815億円 (基準年R7)	・基準年の変更による増 ・事業期間の延伸に伴う減 ・原単位の変更による増(費用便益分析マニュアルの更新)
費用対効果 B/C	1.2	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

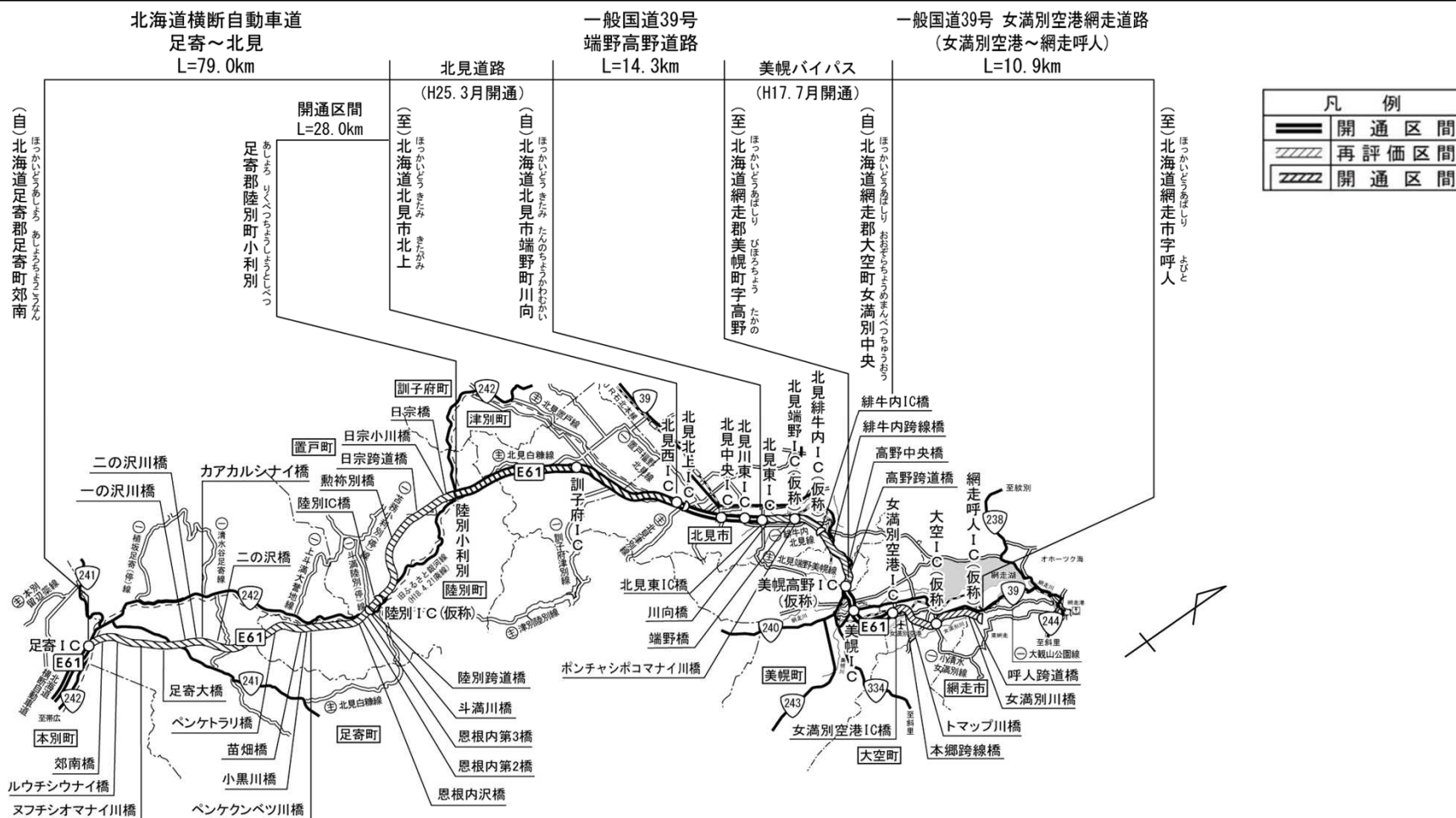
(3) 事業の投資効果【試算(地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値)】

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 = 5,539億円	C = 1,589億円
	総便益 B	B = 6,815億円	B = 3,384億円
	B / C	B / C = 1.2	B / C = 2.1
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B = 756億円	B = 477億円
	救急医療改善効果	B = 299億円	B = 178億円
	余裕時間の短縮による効果	B = 405億円	B = 266億円
	CO2排出削減による効果	B = 6.8億円	B = 5.1億円
	大気汚染低減による効果	B = 12億円	B = 6.5億円
	騒音低減による効果	B = 33億円	B = 21億円

※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

- ・当該事業のうち足寄～北見は、平成18年度に工事着手。端野高野道路は、平成31年度に事業化、令和3年度に工事着手。女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)は、令和6年度に事業化。
- ・足寄～北見で用地進捗率73%、事業進捗率77%(69%)、端野高野道路で用地進捗率45%、事業進捗率25%(20%)、女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)で用地進捗率0%、事業進捗率1%。
- ・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7年度北海道における事業計画(令和7年4月)ベース

※用地進捗率は面積ベース(令和7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7年3月末時点)

4. 関係する地方公共団体等の意見

期成会等名称	会長等	主な構成メンバー	要望内容
オホーツク圏活性化期成会	北見市長	北見市、網走市、紋別市、置戸町、清里町、美幌町、津別町、斜里町、小清水町、訓子府町、佐呂間町、遠軽町、湧別町、滝上町、興部町、西興部村、雄武町、大空町の首長及び議会議長	物流の効率化、空港・港湾等物流拠点へのアクセス性の向上、災害時の道路ネットワークの強化、救急医療への貢献、観光産業の振興や地域間交流の活発化などを進める基幹施設として、北海道横断自動車道(網走線)の整備促進を要望。
オホーツクの道を考える会	北見地方 自動車整備 振興会 顧問	オホーツク管内の農業協同組合、医師会、観光協会、建設業協会、商工会議所、商工会等 全81団体	北海道横断自動車道(網走線)の整備により、移動時間が短縮されるとともに定時性が確保され、物流の効率化など、生産性向上に大きく寄与するだけではなく、地域の活性化、観光振興、さらには近年の気候変動により、頻発・激甚化する自然災害時の安全・安心の確保にも大きく貢献することから、北海道横断自動車道(網走線)の早期整備を要望。
東北海道商工会議所連絡協議会	帯広商工会 議所会頭	釧路市、帯広市、北見市、網走市、根室市、紋別市、遠軽町、美幌町、留辺蘂町の商工会議所会頭	物流の効率化、空港・港湾等物流拠点へのアクセス性の向上、災害時の道路ネットワークの強化、観光産業の振興や地域間交流の活性化、救急医療への貢献などを進める基幹施設として、北海道横断自動車道の整備促進を要望。
北海道横断自動車道北見地区早期建設促進期成会	北見市長	北見市、本別町、足寄町、池田町、陸別町、置戸町、訓子府町の首長及び議会議長	オホーツク・十勝地域は、玉ねぎ、ばれいしょ、ホタテなどの生産量が日本一を誇る我が国の食料供給基地としての役割を担っているほか、世界自然遺産「知床」をはじめとする自然環境や「食」を活かした多彩な観光資源を有している。また本地域は、医療、教育、商業等の都市機能・生活機能を圏域中心都市である北見市に依存しているほか、北海道横断自動車道網走線と並行する国道では、大雨や吹雪により通行止めが発生している。
北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会	網走市長	網走市、北見市、美幌町、斜里町、清里町、小清水町、津別町、大空町の首長及び議会議長	このように「食」「観光」を担う「生産空間」を維持・発展させるためには人流・物流を支える高規格道路ネットワークの形成が不可欠であるほか、安全・安心に住み続けるためにはミッシングリンクの解消及び国道とのダブルネットワーク化により機能強化が求められていることから、北海道横断自動車道網走線の早期整備を要望。

4. 関係する地方公共団体等の意見

期成会等名称	会長等	主な構成メンバー	要望内容
北海道横断自動車道早期建設促進期成会	北見市長	北見市、釧路市、帯広市、夕張市、千歳市、恵庭市、本別町、音更町、芽室町、訓子府町、白糠町、池田町、浦幌町、むかわ町、新得町、清水町、安平町、陸別町、足寄町、占冠村の首長	北海道横断自動車道は「ひがし北海道」と道央圏を結ぶ重要な幹線道路であり、近年、頻発・激甚化する自然災害に備えた北海道の強靱化や、安全・安心な生活を確保するためにも整備促進を要望。
北海道横断自動車道十勝地区早期建設促進期成会	帯広市長	帯広市、本別町、陸別町、足寄町、音更町、芽室町、浦幌町、新得町、幕別町、清水町、池田町の首長	十勝・オホーツク地方は、国内屈指の食料生産基地であり、日本の食を支える重要な役割を担っている。オホーツク地方から十勝地方（重要港湾十勝港）までの高規格道路ネットワークにおける未整備区間（ミッシングリンク）の解消は、十勝の最重要課題であるため、北海道横断自動車道の整備促進を要望。
高規格道路帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会	帯広市長	帯広市、広尾町、音更町、中札内村、大樹町、芽室町、更別村、幕別町の首長及び議会議長、商工会長、農業協同組合長	
北海道十勝圏活性化推進期成会	帯広市長	帯広市、音更町、士幌町、上士幌町、鹿追町、新得町、清水町、芽室町、中札内村、更別村、大樹町、広尾町、幕別町、池田町、豊頃町、本別町、足寄町、陸別町、浦幌町の首長及び議会議長、十勝地区農業協同組合長会会長、十勝地区森林組合振興会会長、十勝管内漁業協同組合長会会長、帯広商工会議所会頭、北海道十勝管内商工会連合会会長	都道府県面積で7番目の岐阜県よりも広い十勝圏において、高規格道路は、「命を守る道」「命を繋ぐ道」としても重要な役割を果たすものである。また十勝圏が国内有数の食料供給基地としての役割を果たすとともに、将来の十勝圏の発展に向けては、基幹産業である一次産業に関連する基盤整備をはじめ交通・物流・情報の基幹的ネットワークの整備が不可欠であるため、北海道横断自動車道の整備促進を要望。
帯広商工会議所	帯広商工会議所会頭		地域基幹産業の競争力を高めることで我が国の発展に貢献し、地域医療の格差是正を図り、災害時における地域の生命線を確実に確保するため、北海道横断自動車道の整備促進を要望。

4. 関係する地方公共団体等の意見

○北海道からの意見

北海道知事からの意見

「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・釧路圏の連絡強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等の支援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。

「一般国道39号(北海道横断自動車道 網走線)端野高野道路」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、高規格道路網の構築による圏域中心都市の北見市と物流・観光拠点間の連絡強化により、地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等の支援に貢献するとともに、災害に強い道路ネットワークの構築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。

「一般国道39号(北海道横断自動車道 網走線)女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)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、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全性の向上、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、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)

- ・足寄～北見、端野高野道路、女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)は、十勝圏とオホーツク圏の連携機能の強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等の支援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 【足寄～北見】B/C=0.9 【端野高野道路】B/C=2.9 【女満別空港網走道路】B/C=1.1	B/C=2.1 【足寄～北見】B/C=3.1 【端野高野道路】B/C=4.0 【女満別空港網走道路】B/C=1.2
地域の特殊性 を考慮した 便益の検討	救急医療の改善効果	B=299億円(※)	B=178億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=405億円(※)	B=266億円(※)
	CO2排出削減による効果	B=6.8億円(※)	B=5.1億円(※)
	大気汚染低減による効果	B=12億円(※)	B=6.5億円(※)
	騒音低減による効果	B=33億円(※)	B=21億円(※)
事業の 整備効果	活力	農水産品の流通利便性向上	・物流ルートの速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待
		広域周遊観光の活性化	・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の活性化が期待
	暮らし	救急搬送の速達性・安定性向上	・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待
		冬期都市間バス運行の利便性向上	・日常生活の移動に加え、流水観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化
	環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量、24,132(t-CO2/年)の削減が期待
	安全	災害時の緊急輸送ルートの強化	・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待
事業進捗の 見込み	事業の進捗状況	・令和7年3月末時点で、足寄～北見 用地進捗率73%、事業進捗率77% ・令和7年3月末時点で、端野高野道路 用地進捗率45%、事業進捗率25% ・令和7年3月末時点で、女満別空港網走道路 用地進捗率0%、事業進捗率1%	