

(再評価)

帯広・広尾自動車道
(一般国道236号)

大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)
大樹広尾道路(豊似～広尾)

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

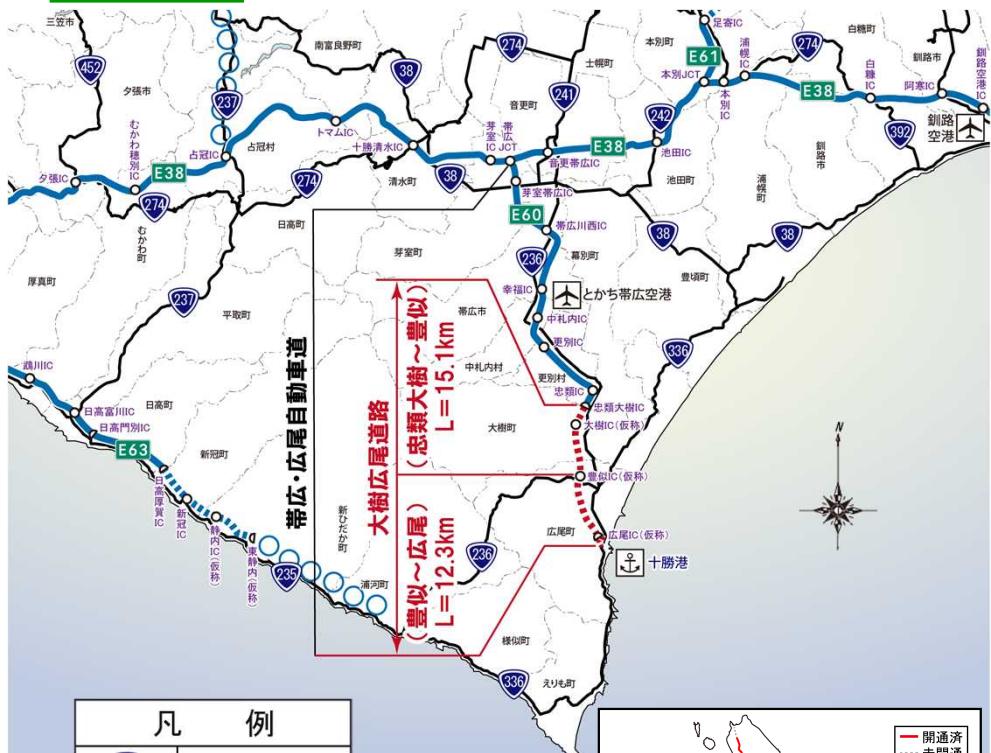
| | | |
|-------------------|-------|----|
| 1. 事業の概要 | | 3 |
| 2. 事業の必要性等 | | 5 |
| (1)事業を巡る社会情勢等の変化 | | |
| (2)事業の整備効果 | | |
| (3)事業の投資効果 | | |
| 3. 事業進捗の見込み | | 25 |
| 4. 関係する地方公共団体等の意見 | | 26 |
| 5. 対応方針(案) | | 28 |

1. 事業の概要

(1) 事業の目的

- ・帯広・広尾自動車道は、芽室町を起点とし、広尾町に至る高規格道路。
- ・大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)(15.1km)、大樹広尾道路(豊似～広尾)(12.3km)は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等の支援を目的とした事業。

■位置図



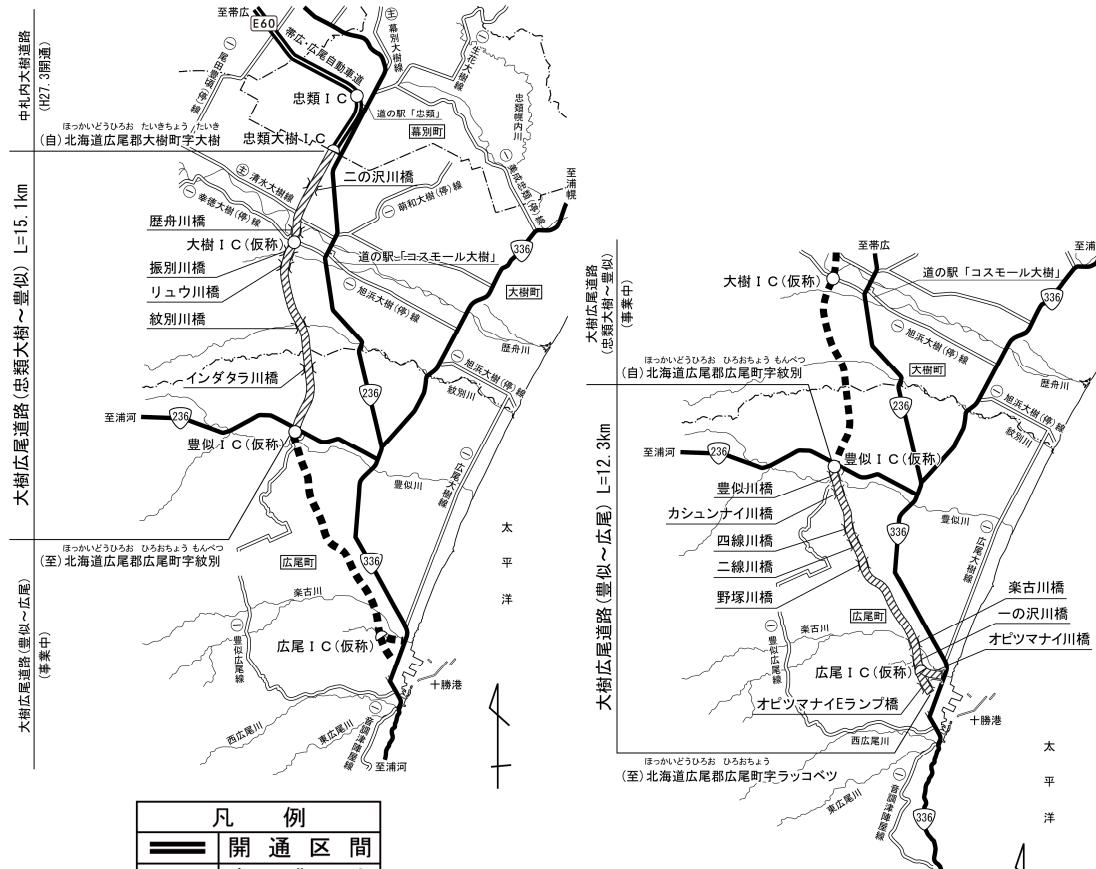
凡例

| | |
|--|--------|
| | 一般広域道路 |
| | 高規格道路 |

凡例

| | |
|--|-----|
| | 供用中 |
| | 事業中 |
| | 計画中 |

■事業概要図



凡例

| | |
|--|-------|
| | 開通区間 |
| | 事業中 |
| | 再評価区間 |

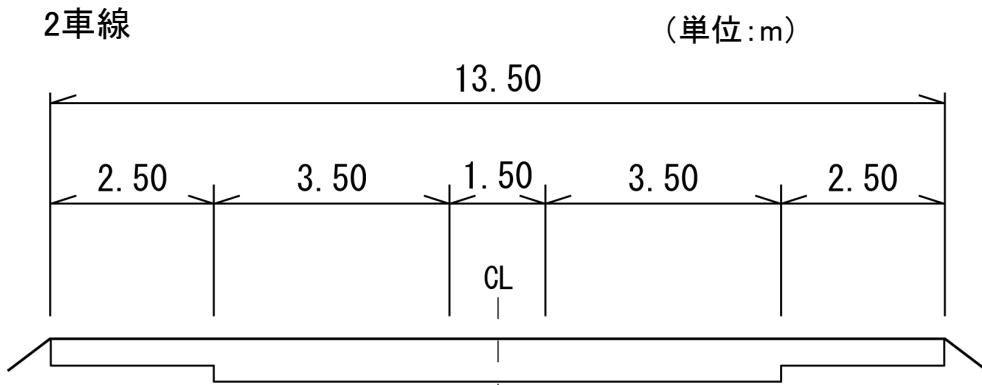
1. 事業の概要

(2) 計画の概要

| 路線区間 | 大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似) | 大樹広尾道路 (豊似～広尾) |
|-------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| ①起点 | ほっかいどう ひろお 北海道広尾郡 たいき ちょう たいき 大樹町字大樹 | ほっかいどう ひろお 北海道広尾郡 ひろお ちょう もんべつ 広尾町字紋別 |
| 終点 | ほっかいどう ひろお 北海道広尾郡 ひろお ちょう もんべつ 広尾町字紋別 | ほっかいどう ひろお 北海道広尾郡 ひろお ちょう 広尾町字ラッコベツ |
| ②計画延長 | 15.1km | 12.3km |
| ③幅員 | 13.5m | 13.5m |
| ④構造規格 | 1種3級 | 1種3級 |
| ⑤設計速度 | 80km/h | 80km/h |
| ⑥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 |

■横断図

【大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)
【大樹広尾道路(豊似～広尾)】



(3) 経緯

| 大樹広尾道路 (忠類大樹～豊似) | 大樹広尾道路 (豊似～広尾) |
|---------------------|-------------------|
| 平成28年度 事業化 | 令和 4年度 事業化 |
| 平成30年度 用地補償着手 | 令和 6年度 用地補償着手 |
| 工事着手 | 令和 7年度 事業進捗率2% |
| 令和 2年度 事業再評価 | |
| 令和 7年度 事業進捗率51% | |

※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31年 3月 トマム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～トマムIC間
4車線化事業化
 - ・令和 3年 3月 トマム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
 - ・令和 7年 11月 トマムIC～十勝清水IC間
4車線化予定

日高自動車道

- ・平成30年 4月 日高門別IC～日高厚賀IC開通
 - ・令和4年度 静内IC(仮称)～東静内IC(仮称)
新規事業化
 - ・令和7年度 日高厚賀IC～新冠IC開通予定

「十勝港」

- ・令和 6年 5月 コンテナ船定期航路 新規就航
 - ・令和 7年 3月 農林水産物・食品輸出促進の
「産直港湾」に認定
 - ・令和13年度 十勝港内港地区国際物流
ターミナル事業 完了予定

[その他]

- ・令和6年6月
日高山脈襟裳十勝国立公園に指定



2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果

○ 災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築

- ・災害発生時の孤立回避や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートが形成されるなど、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。

○ 農畜産物の流通利便性向上

- ・十勝・オホツク管内と十勝港間、大樹町・広尾町と乳製品工場間の輸送ルートが強化されるなど、農畜産物の流通利便性の向上が期待される。

○ 道路交通の安全性向上

- ・隣接する供用区間では、開通後に死傷事故が約7割減少していることから、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待される。

○ 救急搬送・地域医療の安定性向上

- ・救急搬送や通院時間が短縮し、走行時の患者負担が軽減されることから、救急搬送・地域医療の安定性向上が期待される。

○ 宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上

- ・所要時間が短縮され、宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上が期待される。

○ 観光地への移動利便性向上

- ・移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の増加や立ち寄り箇所の拡充が可能となるなど、観光地への移動利便性向上が期待される。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築)

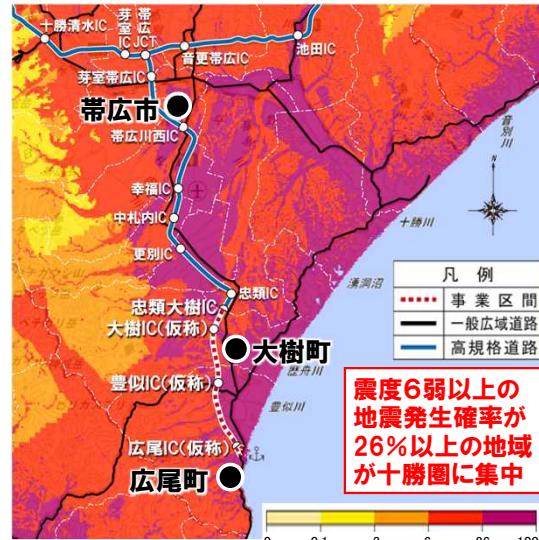
- ・太平洋沿岸地域は今後30年以内に大規模地震が発生する確率が80%程度と非常に高く、中でも当該道路周辺は震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が最も高い地域に該当。
- ・大規模地震による津波被害により、孤立が懸念される広尾町では、救援・救助・復旧活動を行う際に利用する緊急啓開ルートの脆弱性の改善が課題。
- ・当該道路の整備により、災害発生時の孤立回避や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートが形成されるなど、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待。

【十勝沖・根室沖における
30年内の地震発生確率】

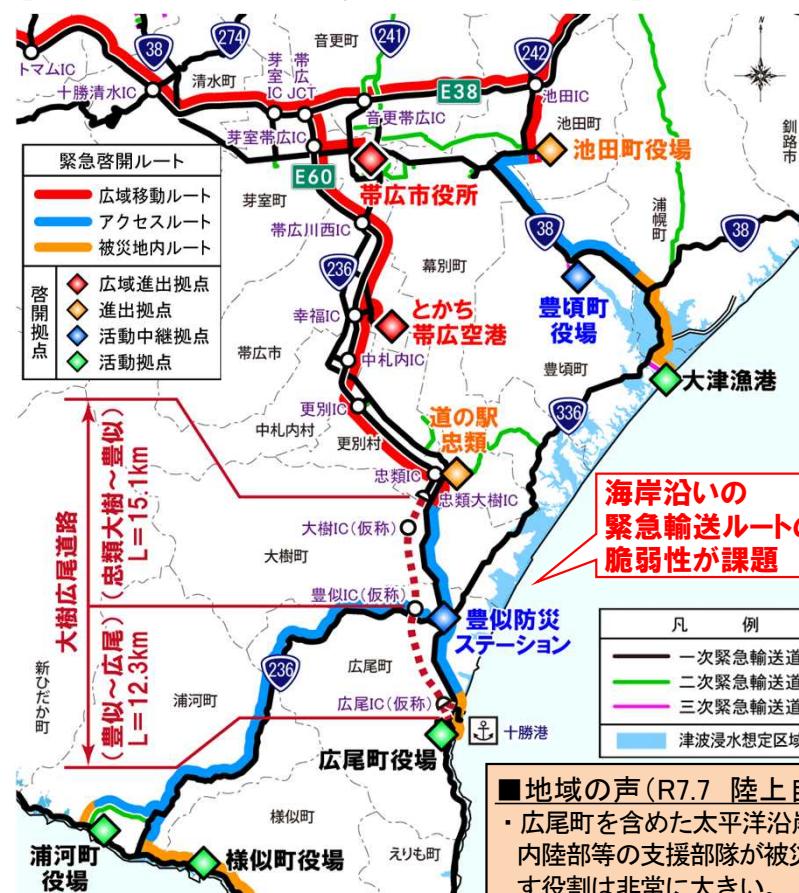


出典:「活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧
(2025年1月1日での算定)」(地震調査研究推進本部)

【30年内に震度6弱以上の
揺れに見舞われる確率の分布図】



【緊急啓開ルートと緊急輸送道路ネットワーク】



【災害発生時の孤立人口

(津波浸水と整備前後の孤立状況)】



■ 地域の声(R7.7 陸上自衛隊帯広駐屯地職員)

- ・広尾町を含めた太平洋沿岸部は、大規模な地震発生時における津波被害リスクが高く、内陸部等の支援部隊が被災地域に一刻も早くアクセスするために、当該道路の果たす役割は非常に大きい。
- ・当該道路の整備により、これまで以上に迅速な災害派遣部隊の移動が可能になるほか、支援物資や被災住民の広域避難経路利用が想定され、早期の延伸整備を期待している。

2. 事業の必要性等

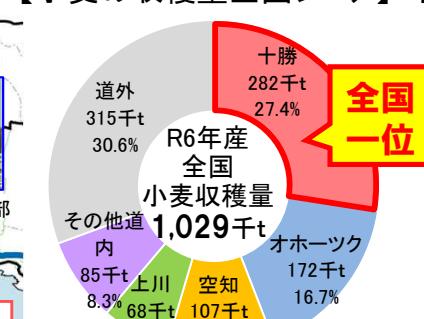
(2) 事業の整備効果(農畜産物の流通利便性向上)

- ・十勝港は、全国シェア1位の収穫量を誇る小麦の出荷拠点であり、生乳生産に必要な配合飼料原料の輸移入も行われるなど、地域の基幹産業を支える重要な物流拠点。また、大樹町には、全国シェア1位を誇る十勝の生乳を活用した乳製品工場が立地。
- ・ トラックドライバーの連続運転時間の上限規制(2024年問題)が設けられたため、従来は1日に2往復が可能だった輸送が1往復になるなど、十勝管内の輸送時間短縮が課題。
- ・当該道路の整備により、十勝・オホーツク管内と十勝港間、大樹町・広尾町と乳製品工場間の輸送ルートが強化されるなど、農畜産物の流通利便性の向上が期待。

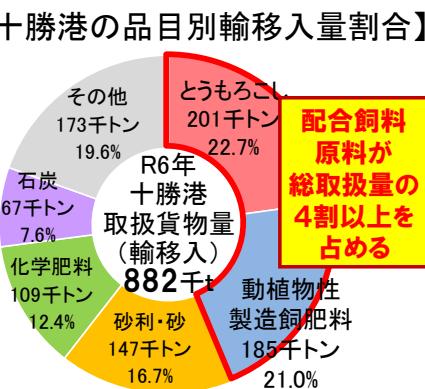
【十勝・オホーツク管内の小麦・飼料・生乳輸送の状況】



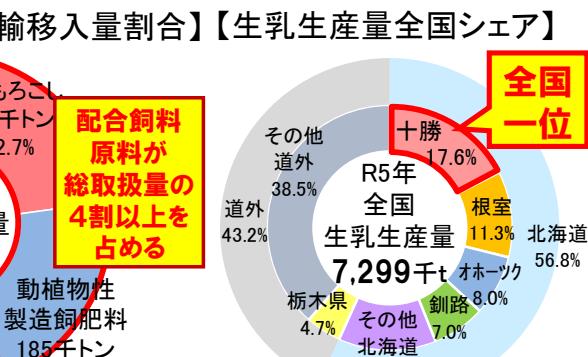
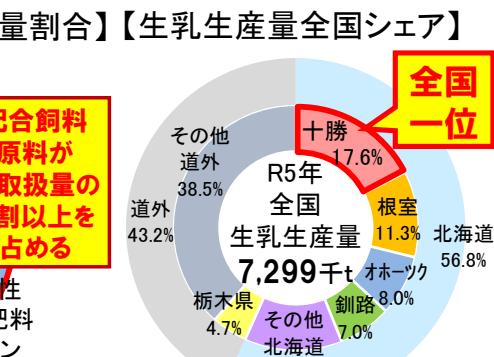
【小麦の収穫量全国シェア】



全国
一位



配合飼料
原料が
総取扱量の
4割以上を
占める



【十勝の農業産出額推移】



10年で畜産は約1.3倍、生乳は約1.4倍増加

■地域の声 (R7.7 運送事業者職員)

- ・十勝全域から十勝港の巨大サイロへ、小麦を年間を通じて輸送しています。
- ・2024年問題に伴うトラックドライバーの連続運転時間上限規制により、従来は足寄から1日2往復可能であった輸送が、現在では1日1往復が限界となっています。
- ・広尾ICまでの高規格道路が延伸されれば、所要時間の短縮により再び1日2往復が可能となることが期待されます。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(道路交通の安全性向上)

- 並行現道区間は、十勝港と十勝・オホーツク圏を往来する物流上の基幹ルートであり、大型車の交通量が隣接区間である中札内大樹道路開通前と比較してR3年度では約16%増加。
- H26～R5年に発生した重大事故発生割合は全道平均の約2.8倍、大型車の正面衝突事故は、全道平均の約2.9倍となっており、道路交通の安全性向上が課題。
- 隣接する供用区間では、開通後に死傷事故が約7割減少していることから、当該道路の整備により、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待。

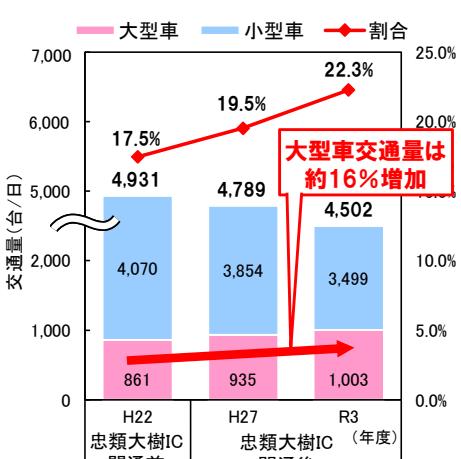
【並行現道における死傷事故発生状況】

<当該区間：大樹広尾道路(忠類大樹IC～広尾IC)>

現況(H26～R5年)



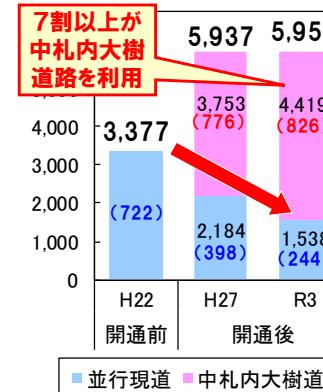
【国道236号(大樹町)の交通量】



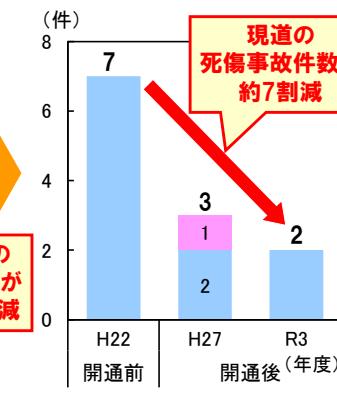
【隣接区間：中札内大樹道路(中札内IC～忠類大樹IC)】

【中札内大樹道路への転換交通量】

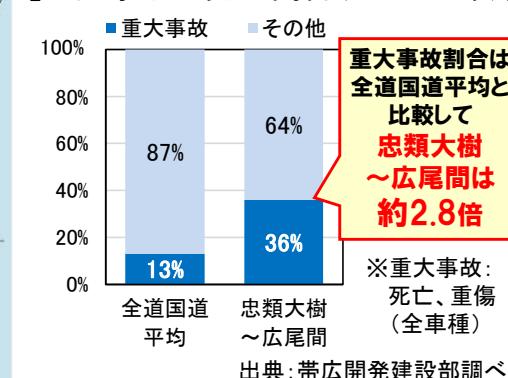
(台/日) ※()内は、うち大型車



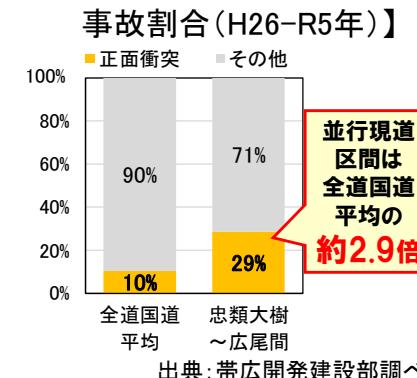
【死傷事故件数の変化】



【重大事故の発生割合(H26～R5年)】



【大型車における正面衝突事故割合(H26～R5年)】



■地域の声 (R7.7 運送事業者職員)

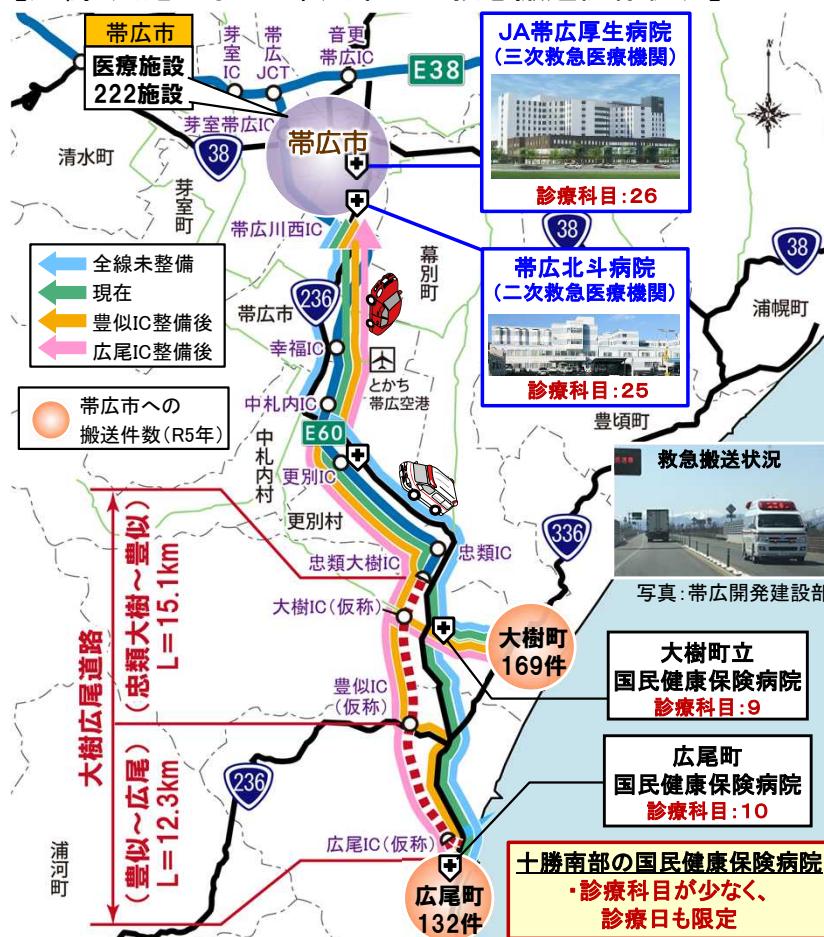
- 忠類大樹～広尾間は市街地や通学路を大型車両が走行することにより、安全面の不安や、ドライバーの負担が課題となっています。
- 広尾ICまで延伸されることで、事故発生の減少やドライバーの負担軽減など、更なる輸送の安全性向上が期待されます。

2. 事業の必要性等

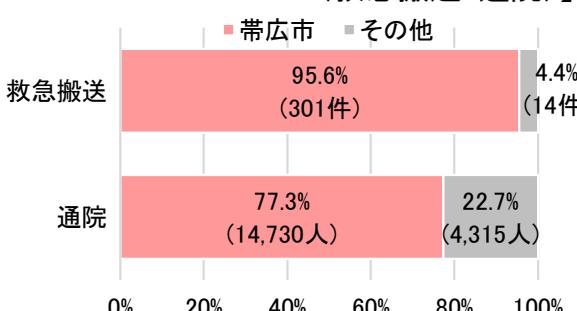
(2) 事業の整備効果(救急搬送・地域医療の安定性向上)

- ・大樹町および広尾町では、町外への救急搬送の9割以上が高次医療施設が集積する帯広市を搬送先としており、搬送件数も近年増加傾向にあるほか、通院者の約8割も帯広市の医療機関に依存。
- ・多様な診療科目を有する帯広市の医療機関への依存度が高い大樹町および広尾町においては、救急搬送時や通院時の所要時間の長さなどによる患者への負担軽減が課題。
- ・当該道路の整備により、救急搬送や通院時間が短縮し、走行時の患者負担が軽減されることから、救急搬送・地域医療の安定性向上が期待。

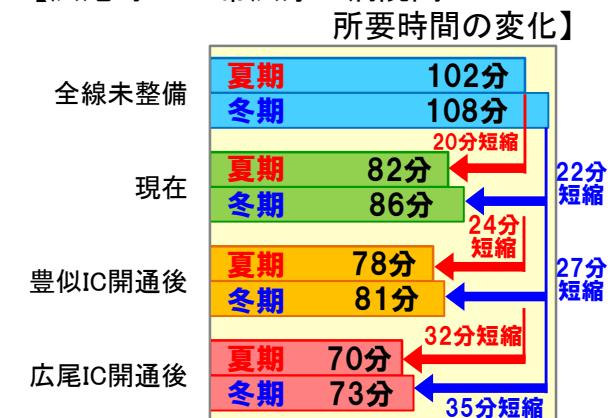
【大樹・広尾2町から帯広市への救急搬送依存状況】



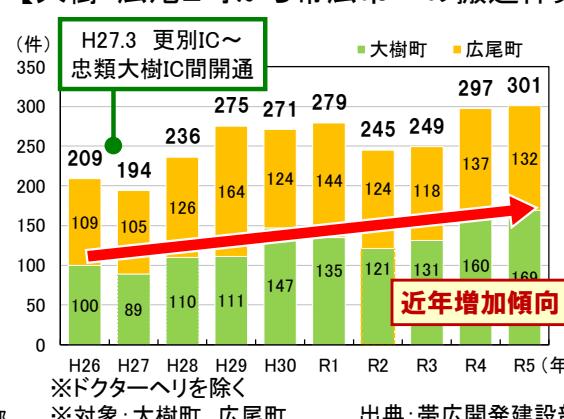
【大樹・広尾2町から帯広市への依存度(救急搬送・通院)】



【広尾町～JA帯広厚生病院間の所要時間の変化】



【大樹・広尾2町から帯広市への搬送件数】



■地域の声 (R7.7 広尾消防署職員)

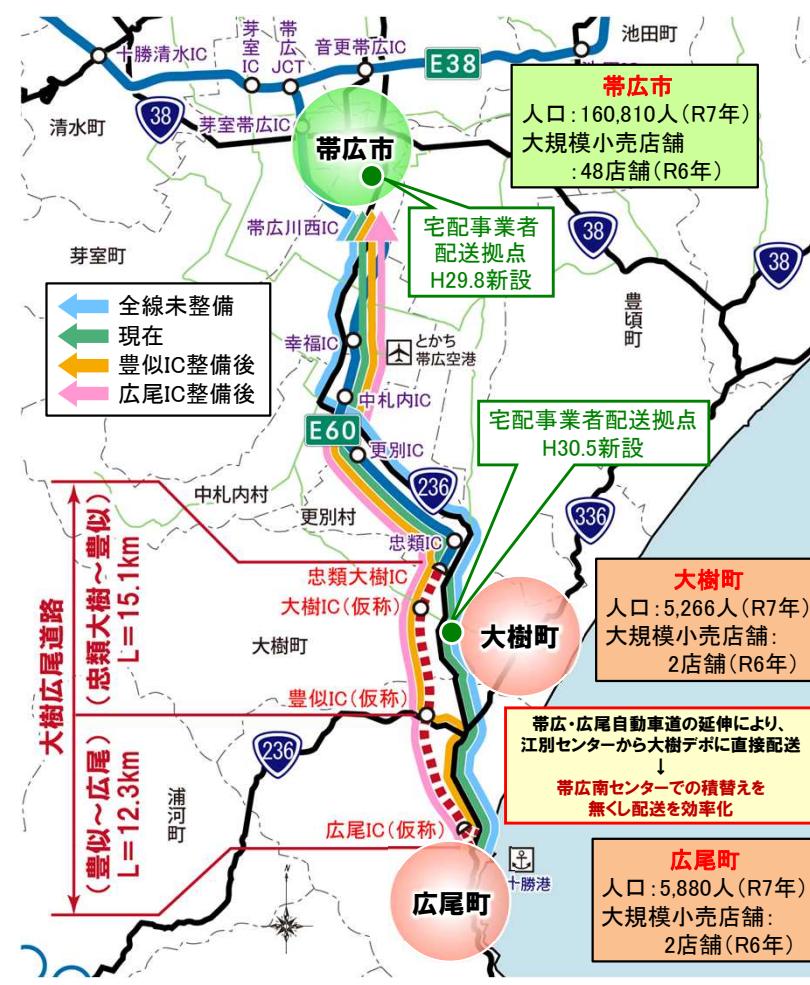
- ・傷病者の状況や広尾町国民健康保険病院の診療科目領域外の疾患の場合、帯広市内の総合病院に直接搬送しています。
- ・しかし、大樹町や広尾町は鹿が多いため、搬送時に衝突の危険性を感じています。
- ・広尾 IC の開通により、帯広市内の病院への救急搬送時間の短縮が期待されるほか、現行の国道に比べて動物との衝突リスクの低減や、信号による停止のない連続走行が可能となることで、患者および消防職員双方の負担軽減にも寄与することが考えられます。

2. 事業の必要性等

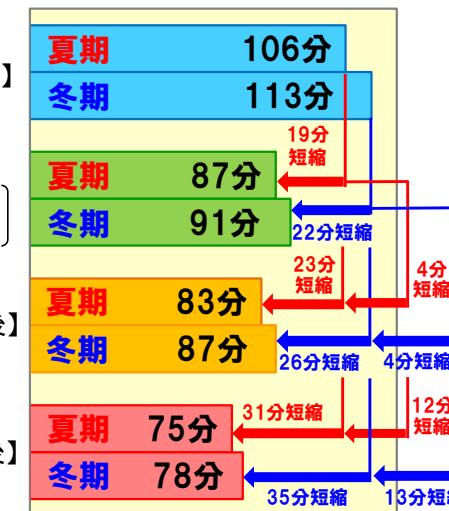
(2) 事業の整備効果(宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上)

- ・大樹町および広尾町では、大規模小売店舗が少なく、住民は日常的に帯広市で買い物をしているほか、高齢化の進行に伴い宅配サービスの利用も増加。
 - ・帯広市に買い物する際の移動や、宅配契約世帯数増加に伴い配送拠点のある大樹町から広尾町への配送の効率化が課題。
 - ・当該道路の整備により、所要時間が短縮され、宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上が期待。

【広尾町から帯広市および大樹町・広尾町間のアクセス向上】



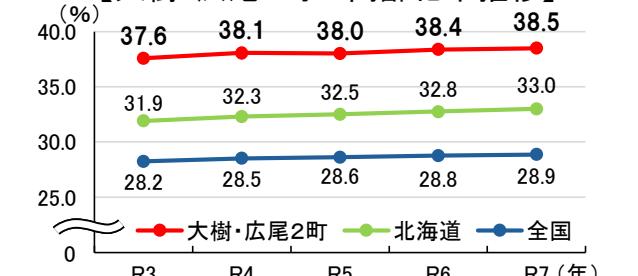
【広尾町～帯広市間の所要時間の変化】



※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、一般道路:0.941)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)

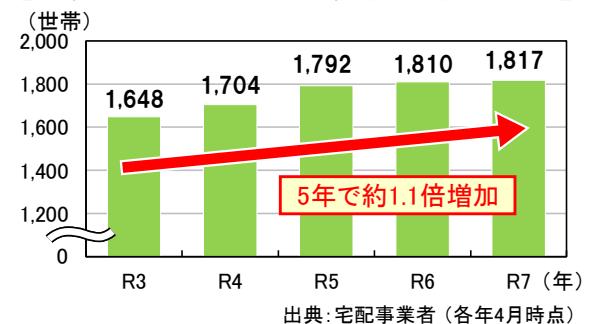
出典:R3年度全国道路・街路交通情勢調査

【大樹・庄尾2町の高齢化率推移】



※高齢化率：合計人口に対する65歳以上の割合（各年1月1日時点）
出典：【北海道】住民基本台帳年齢階級別人口（北海道）
【全国】都道府県別年齢階級別人口（総務省）

【大樹・広尾2町の宅配契約世帯数推移】



5年で約1.1倍増加

出典：宅配事業者（各年4月時点）

■地域の声 (R7.9 宅配事業会社職員)

- ・近年、大樹町・広尾町内への配送件数が増加しており、主な利用者層は高齢者となっています。
 - ・配送エリアの再編を行っていますが、これ以上配送件数が増加してしまうとドライバーを追加しなければならず、配送スタッフの確保が課題となっています。
 - ・広尾ICまで延伸されることで、配送時間が短縮され、配送ルートあたりの配達件数の増加や配送範囲が拡大し日常生活の買い物利便性向上が期待されます。 11

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(観光地への移動利便性向上)

- ・十勝南部・日高東部地域では、日高山脈襟裳十勝国立公園をはじめとする景勝地や観光施設が点在し、大樹・広尾2町の観光入込客数は過去10年で約2倍に増加。
 - ・これら地域を含む広域的なバスツアーが催行されているが、観光地間の移動に長時間をするため滞在時間や立寄り箇所が限定されており、移動利便性向上が課題。
 - ・当該道路の整備により、移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の増加や立ち寄り箇所の拡充が可能となるなど、観光地への移動利便性向上が期待。

【「十勝南部・日高東部を巡る観光ツアールート】

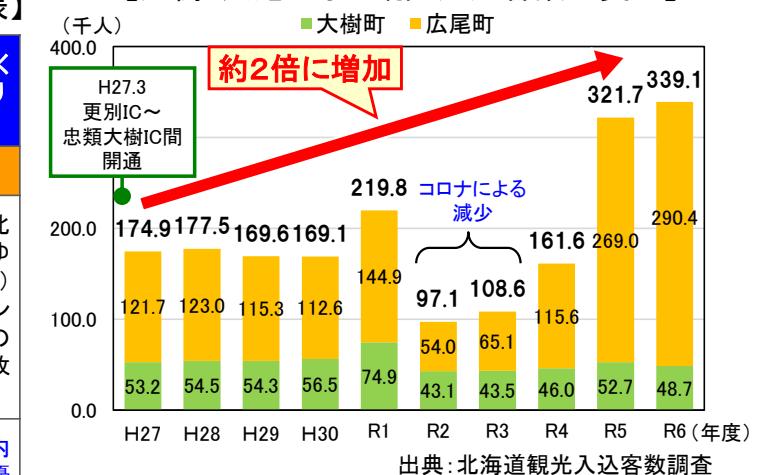


【R7年度宿泊バスツアー行程表】

| 春爛漫 静内二十間道路桜並木・優駿さくらロードと富良野・とかち桜の名所めぐり 3日間（北見発着 2泊3日） | |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 日 | スケジュール |
| 1 | 東武イーストモール(7:00発) ⇒ 北見駅南口(7:15) ⇒ 道の駅おんねほの湯温泉 ⇒ (層雲峠・上川IC～愛別IC) ⇒ 丘のまち美瑛 ⇒ カフェレストラン(富良野) ⇒ 朝日ヶ丘公園 ⇒ 道の駅あびらD51ステーション ⇒ 苦小町市内ホテル(宿泊) |
| 2 | ホテル ⇒ サラブレッド銀座 ⇒ 静内二十間道路 ⇒ サラブレッドロード・優駿さくらロード(浦河) ⇒ エンルム岬 ⇒ 親子岩・ローソク岩・冬島の穴岩(相似・日高耶馬渓車窓観光) ⇒ 襟裳岬風の館(自由散策) ⇒ 広尾町内ホテル(宿泊) |
| 3 | ホテル ⇒ 中札内美術館⇒ レストラン(帯広市内・昼食) ⇒ 帯広神社・帯広川堤防桜並木 ⇒ 店舗併設菓子工場 ⇒ 道の駅オーロタウンりくべつ ⇒ 北見駅南口 ⇒ 東武イーストモール(17:30着) |

出典：旅行会社HP、環境省HP「日高山脈襟裳
十勝国立公園」、十勝総合振興局HP、
日高振興局HP、平取町HP、シーニック
パイウェイ北海道HP

【大樹・広尾2町の観光入込客数の変化】



■ 地域の声 (R7.9 旅行業者職員)

- ・日高や十勝南部は観光地が点在しており、ツアーノードの移動時間が長くなってしまうことが課題となっています。
 - ・広尾～忠類大樹IC間が開通することで、移動時間が短縮され、観光地での滞在時間や立ち寄り箇所の増加が考えられ、ツアーノードの魅力向上が期待されます。
 - ・また、移動時間が短縮されることで、バス運転手の負担軽減にもつながることから、延伸整備を期待しています。

2. 事業の必要性等

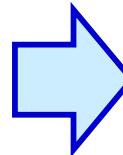
(2) 事業の整備効果(CO₂排出量の削減)

- ・CO₂排出量は、整備なしでは、7, 082, 599(t-CO₂/年)。
- ・当該道路の整備により、7, 072, 572(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、10, 026(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

CO₂削減量

10, 026 t-CO₂/年



森林換算

約946ha

(札幌ドーム約172個分に相当)

※対象地域：北海道全域

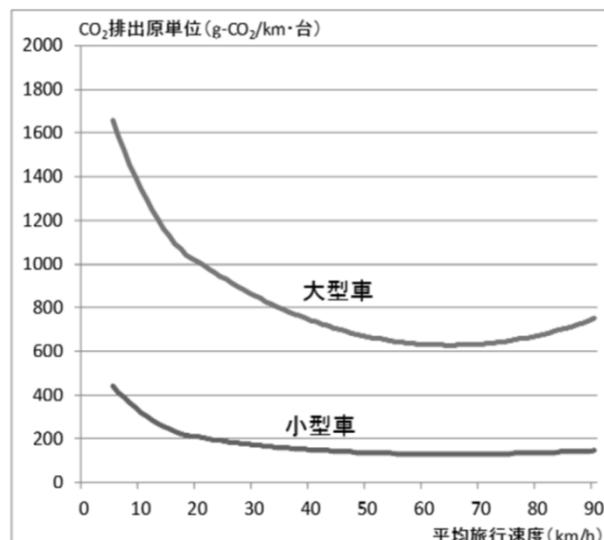
※令和2年将来交通量推計を基に算出

※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



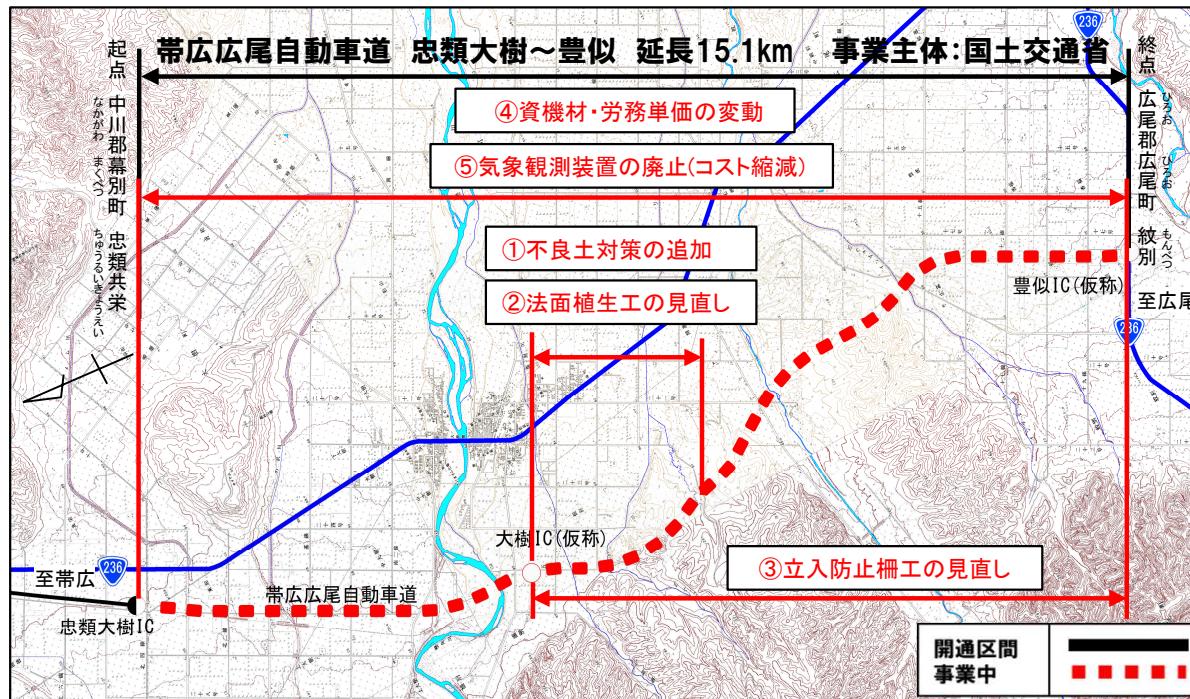
出典：「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671 (2012)

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2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、全体事業費が約67億円増加。
- 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、忠類大樹～豊似の事業期間が5年増加。
- 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



■全体事業費変更結果

【忠類大樹～豊似】

| 全体事業費 | | 増減額 |
|---------|---------|-------|
| (R2再評価) | (R7再評価) | |
| 200億円 | 267億円 | 増67億円 |
| 事業期間※ | | 増減年数 |
| (R2再評価) | (R7再評価) | |
| 11年 | 16年 | 増5年 |

【豊似～広尾】

| 全体事業費 | | 増減額 |
|--------|---------|------|
| (R4新規) | (R7再評価) | |
| 480億円 | 480億円 | 0億円 |
| 事業期間※ | | 増減年数 |
| (R4新規) | (R7再評価) | |
| 10年 | 10年 | - |

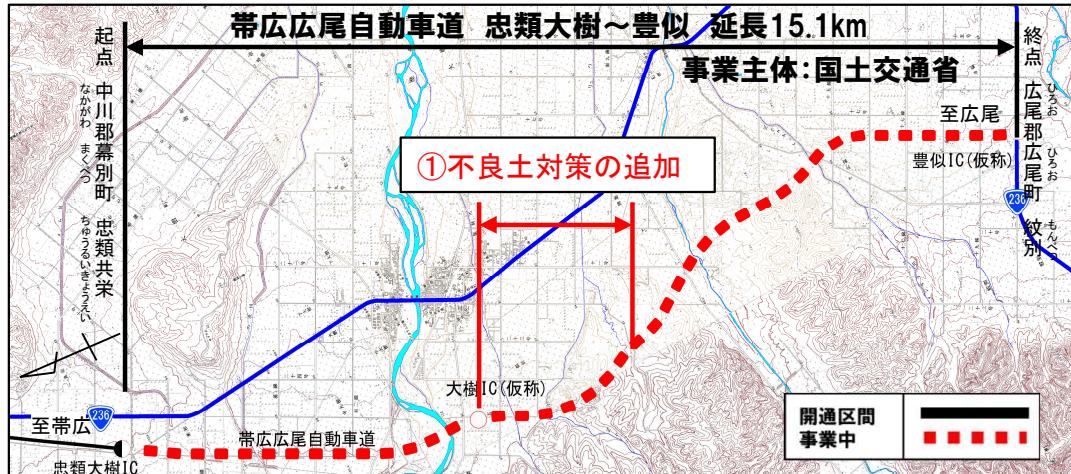
※費用便益比算定上設定した事業期間

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

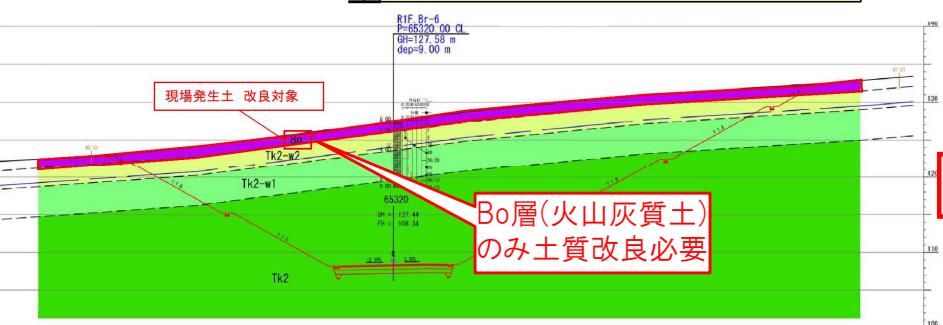
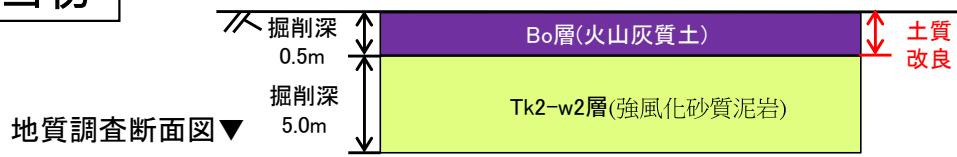
① 不良土対策の追加 (約23.2億円増)

- ・当初、現場発生土のうち、Bo層(火山灰質土)のみが土質改良の対象。
- ・施工時の現地試験結果から、Tk2-w2層(強風化砂質泥岩)も土質改良の対象となつた。



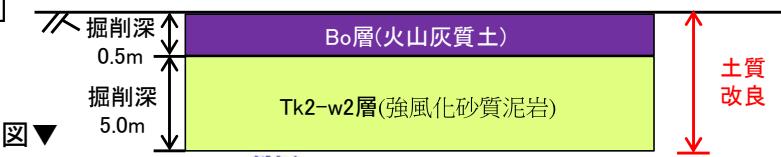
当初

Bo層のみ土質改良対象



変更後

Bo層・Tk2-w2層が土質改良対象



地質調査断面図▼

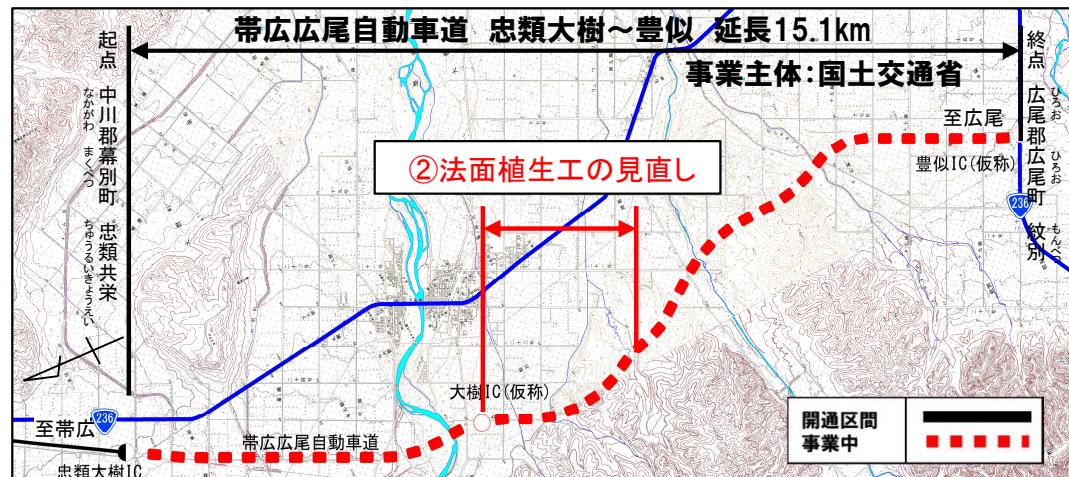


2. 事業の必要性等

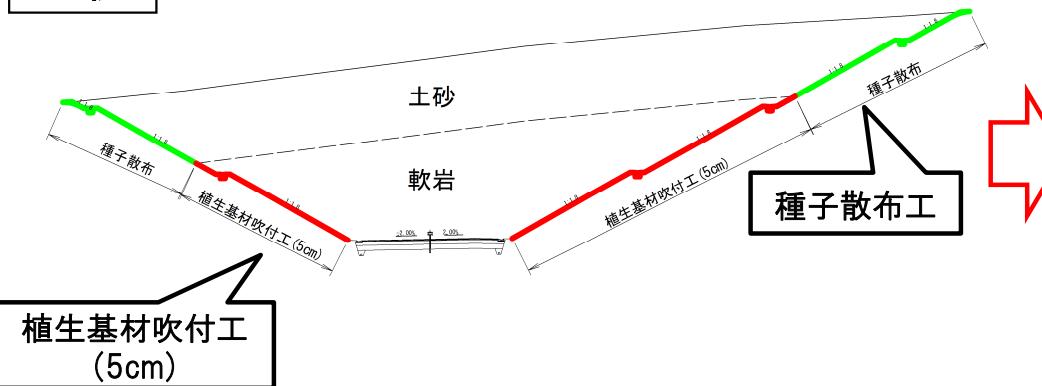
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

②法面植生工の見直し (約2.9億円増)

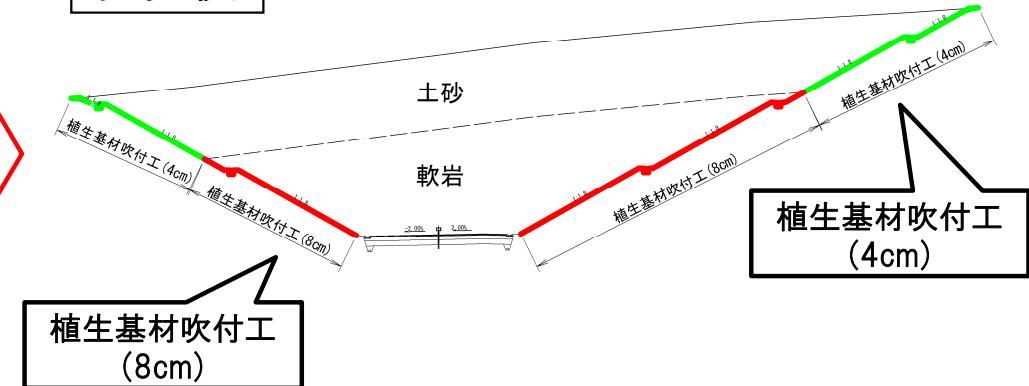
- 当初、土砂切土法面(Tk2-w2)を種子散布、軟岩切土法面(Tk2)を植生基材吹付工(厚さ5cm)で計画。
- 施工段階で土砂(Tk2-w2)の土壤硬度を測定した結果、設計時の想定より高い数値が計測されたため、法面工の見直しを実施。



当初



変更後

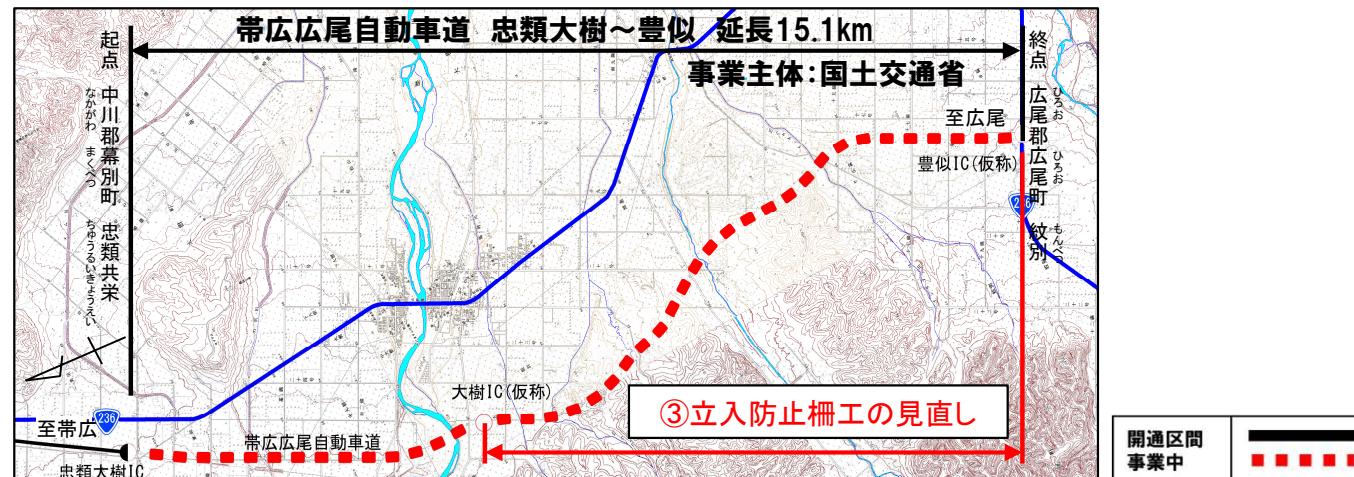


2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

③立入防止柵工の見直し (約2.6億円増)

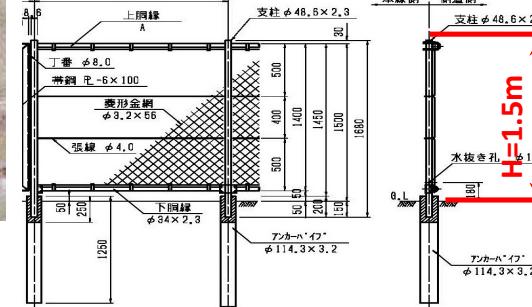
- ・当初は標準型の立入防止柵で計画。
- ・最寄りの国道236号でシカのロードキルがR4年度以降急増している。路線周辺でエゾシカの生息を多数確認されたことから、R6調査結果に基づき、立入防止柵を鹿対策型へ変更。



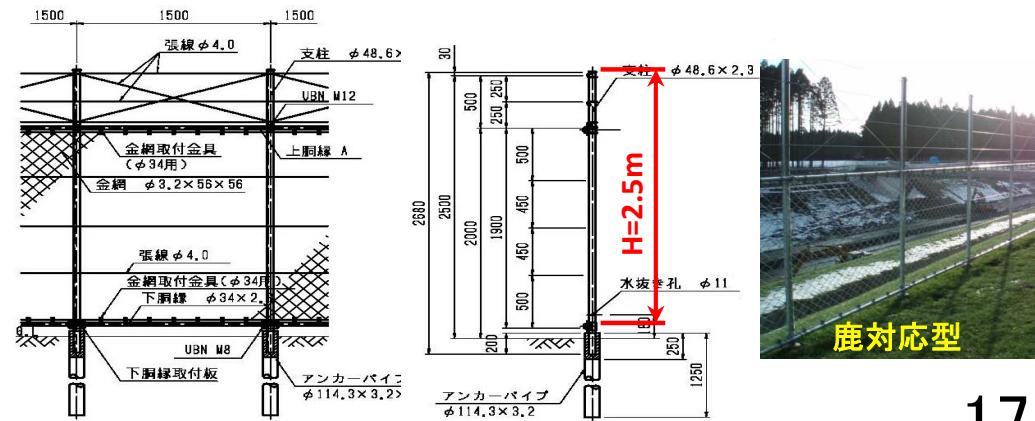
当初



標準型



変更後



鹿対応型

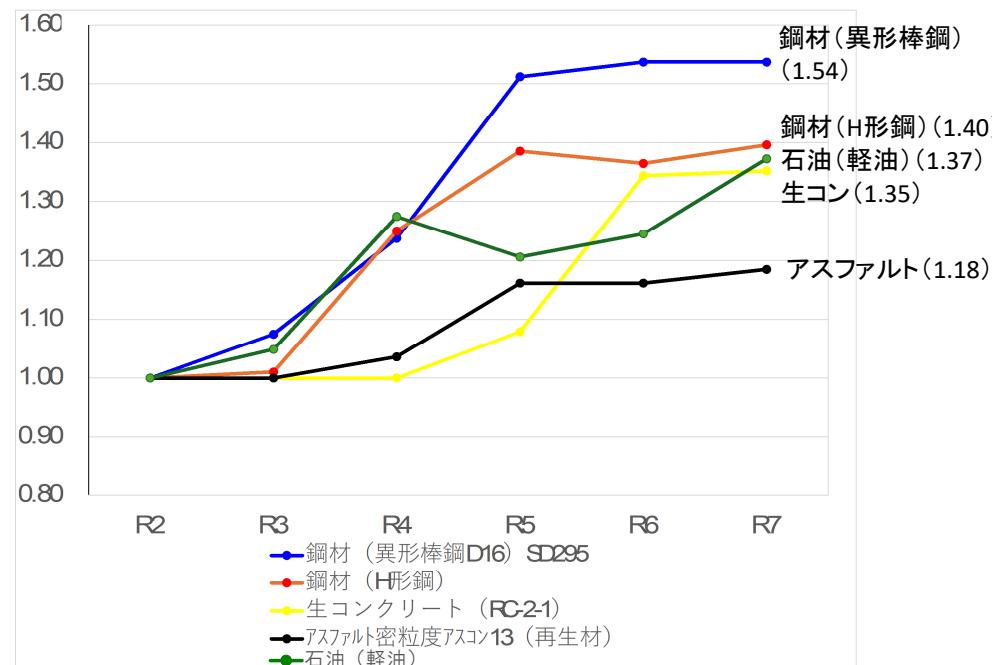
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

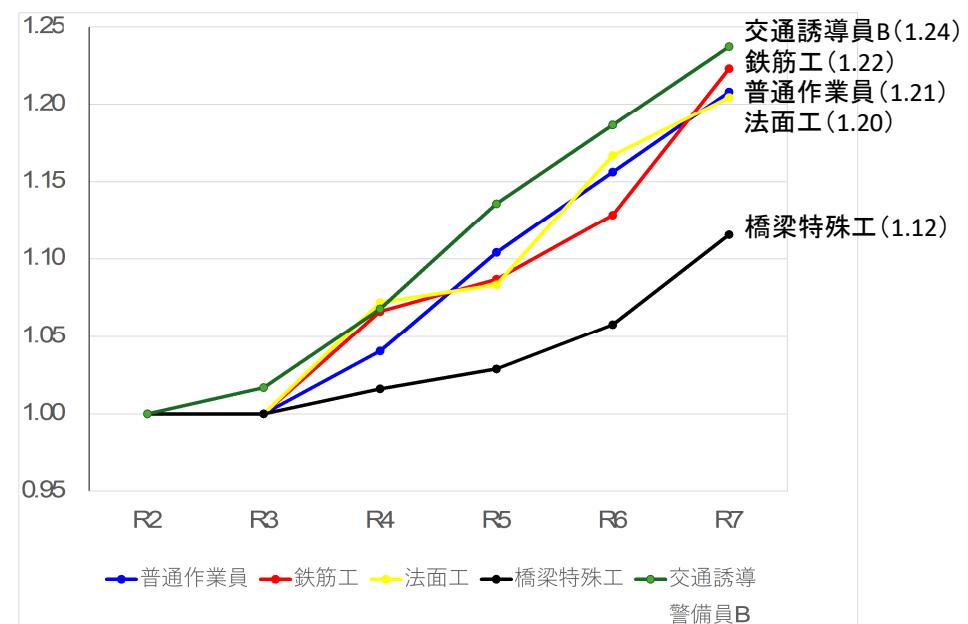
④ 資機材・労務単価の変動 (約38.9億円増)

- 前回評価(令和2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2年度基準)



労務単価伸び率
(令和2年度基準)



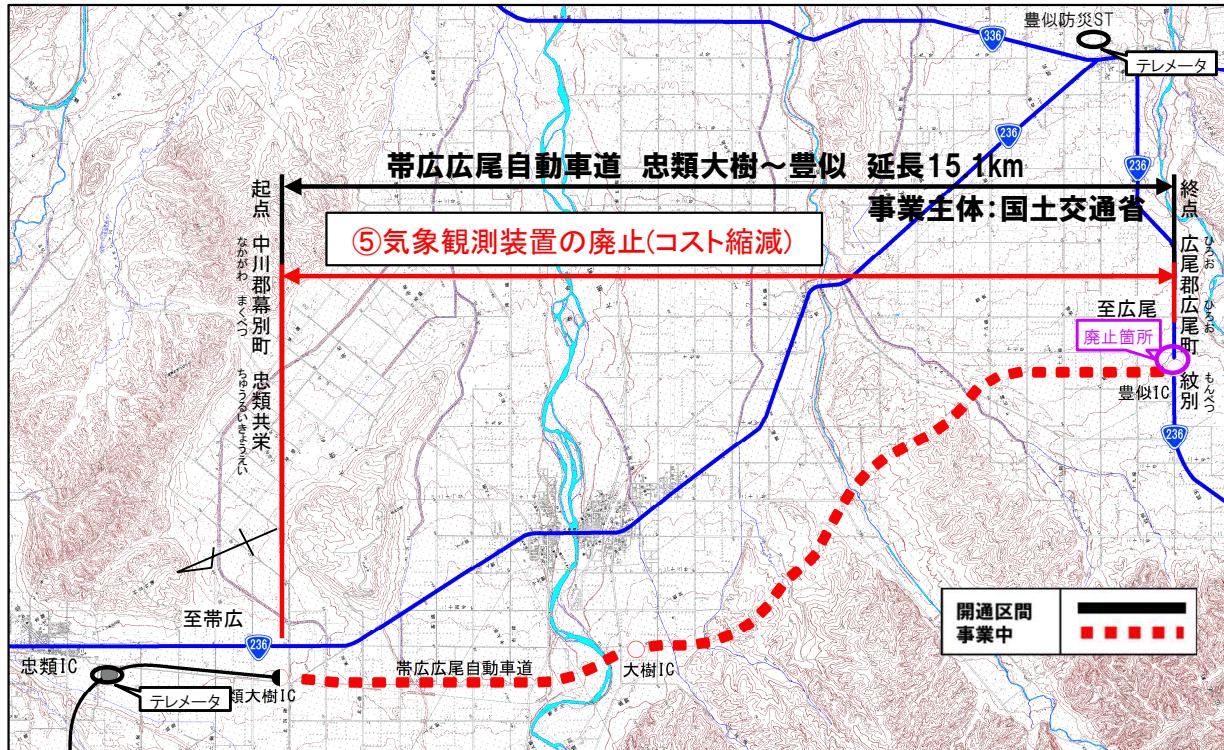
大樹広尾道路(豊似～広尾)は、測量設計を進めている段階のため、今回評価では資機材・労務単価の変動による総事業費の見直しは行わない。
次回以降の評価において、資機材・労務単価の変動による追加計上が必要となる場合は、新規事業化時からの変動額を追加計上することを検討。

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑤コスト縮減 気象観測装置の廃止 (約0.3億円減)

- ・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。
- ・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。



テレメーター（既設観測装置）

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 |
|----------------------------------------------|----------------|-------|
| 2, 577億円 (忠類大樹～豊似:267億円) (豊似～広尾:480億円) | 3, 700～13, 500 | 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) |
|-------|--------------|--------------|--------------|----------|----------------|------------------------|
| | 4, 614億円 | 875億円 | 241億円 | 5, 730億円 | [4%] | 1. 1 |
| 費用(C) | 事業費 | 維持管理費 | 更新費 | 総費用 | [2%](参考) | 1. 3 |
| | 4, 748億円 | 445億円 | 71億円 | 5, 264億円 | [1%](参考) | 1. 5 |

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, 700～13, 500 | ±10% | 0. 96～1. 2 |
| 事業費 | 2, 435億円 | ±10% | 1. 1～1. 1 |
| 事業期間 | 44年 | ±20% | 1. 1～1. 1 |

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)評価対象区間を忠類大樹～豊似として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.5

注6)評価対象区間を豊似～広尾として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】0.8

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 |
|----------------------------------------------|---------------|-------|
| 2, 577億円 (忠類大樹～豊似:267億円) (豊似～広尾:480億円) | 4, 100～5, 500 | 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) |
|-------|--------------|--------------|--------------|-------|----------------|------------------------|
| | 466億円 | 63億円 | 18億円 | | | |
| 費用(C) | 事業費 | 維持管理費 | 更新費 | 総費用 | [4%] | 1. 1 |
| | 453億円 | 61億円 | — | 514億円 | [1%](参考) | 1. 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 | 4, 100～5, 500 | ±10% | 0. 9～1. 2 |
| 事業費 | 530億円 | ±10% | 0. 98～1. 2 |
| 事業期間 | 6年 | ±20% | 1. 03～1. 1 |

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)評価対象区間を忠類大樹～豊似として算出した費用便益比(B/C)【残事業】3.4

注6)評価対象区間を豊似～広尾として算出した費用便益比(B/C)【残事業】0.8

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新規採択時評価 (R4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=69. 6km | L=86. 6km | ・一体評価区間の変化に伴い延長が変化 |
| 計画交通量 | 4, 100台/日 ～13, 600台/日 | 3, 700台/日 ～13, 500台/日 | ・将来交通需要推計の見直し 令和3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 ※一体評価区間の変更に伴い計画交通量が変化 |
| 総事業費 | 約1, 749億円 | 約2, 577億円 | ・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 ・法面植生工の見直しによる増 ・立入防止柵工の見直しによる増 ※一体評価区間の変更に伴い総事業費が増加 |
| 総費用 C | 約2, 641億円 (基準年R3) | 約5, 264億円 (基準年R7) | ・基準年の変更による増 ・総事業費の増 ※一体評価区間の変更に伴い総費用が増加 |
| 総便益 B | 約3, 200億円 (基準年R3) | 約5, 730億円 (基準年R7) | ・基準年の変更による増 ・原単位の変更による増(費用便益分析マニュアルの更新) ・事業期間の延伸に伴う減 ※一体評価区間の変更に伴い総便益が増加 |
| 費用対効果 B/C | 1. 2 | 1. 1 | |

※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)】

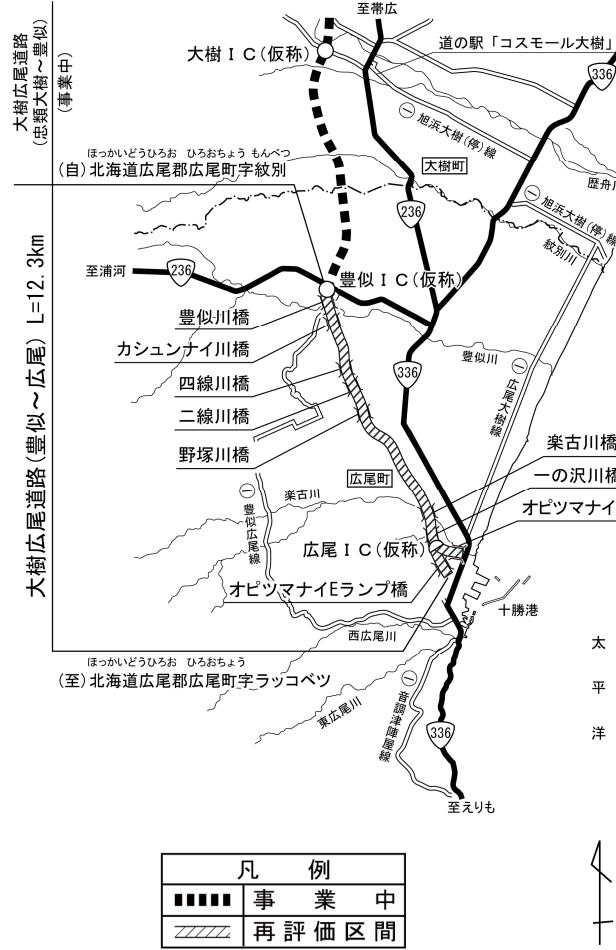
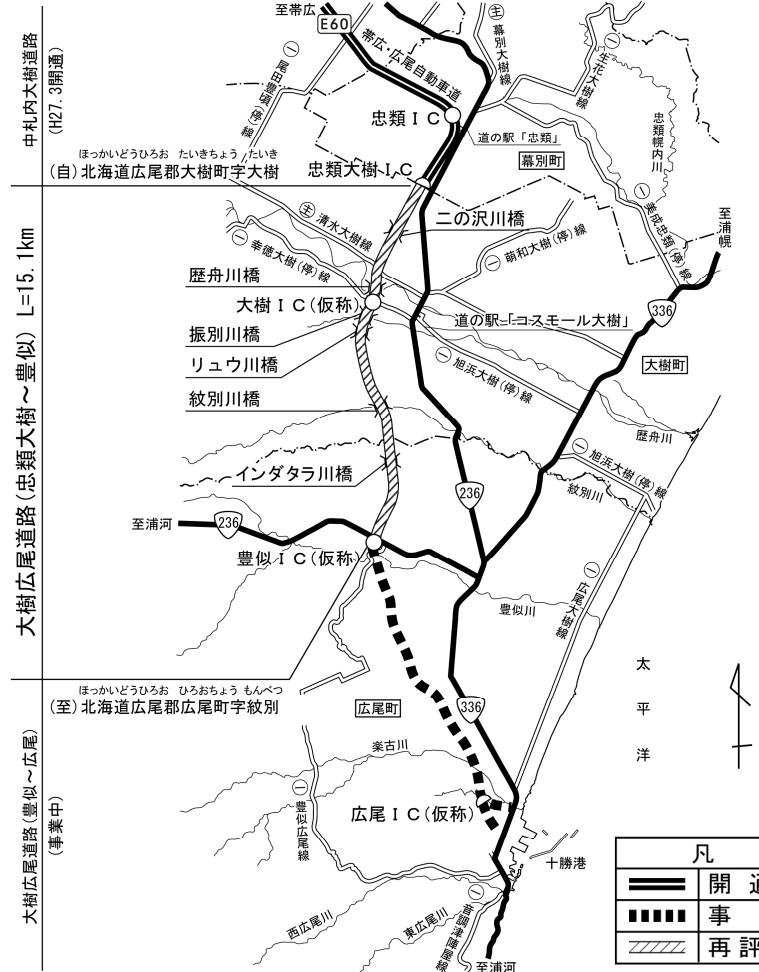
| 項目 | 細目 | 金額 | |
|--------------------------|--------------|------------|----------|
| | | 事業全体 | 残事業 |
| 費用便益比 (B/C) | 総費用 C | C=5, 264億円 | C=514億円 |
| | 総便益 B | B=5, 730億円 | B=547億円 |
| | B/C | B/C=1. 1 | B/C=1. 1 |
| 地域の特殊性を 考慮した便益 (※) | 総便益 B | B=915億円 | B=298億円 |
| | 救急医療改善効果 | B=686億円 | B=216億円 |
| | 余裕時間の短縮による効果 | B=201億円 | B=71億円 |
| | CO2排出削減による効果 | B=4. 8億円 | B=0. 9億円 |
| | 大気汚染低減による効果 | B=2. 0億円 | B=1. 0億円 |
| | 騒音低減による効果 | B=22億円 | B=8. 7億円 |

※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

- 当該事業のうち大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)は、平成28年度に事業化、平成30年度に工事着手。大樹広尾道路(豊似～広尾)は、令和4年度に事業化。
- 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)で用地進捗率85%、事業進捗率69%(51%)、大樹広尾道路(豊似～広尾)で用地進捗率1%、事業進捗率2%。
- 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、()内は用地補償費投入ベース(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 |
|-------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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、帯広・広尾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會議長、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會議長、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长、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长 | 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、帯広・広尾自動車道の整備促進を要望。 |
| 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 | 重要港湾十勝港と北海道横断自動車道のアクセスを強化することは、道内一広い面積の十勝地域において産業、経済の振興上極めて重要な役割を有しており、災害時における緊急輸送、救急搬送など帯広都市圏へ依存する住民生活、シニックバイウェイ北海道の推進が図られている南十勝における観光の活性化などに必要不可欠なものであるため、帯広・広尾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、帯広・広尾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

「帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)」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、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等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。

「帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路(豊似～広尾)」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、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等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、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)

- ・大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)(15.1km)、大樹広尾道路(豊似～広尾)(12.3km)は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上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ため、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=1.1 【忠類大樹～豊似】B/C=1.5 【豊似～広尾】B/C=0.8 | B/C=1.1 【忠類大樹～豊似】B/C=3.4 【豊似～広尾】B/C=0.8 |
| 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=686億円(※) | B=216億円(※) |
| | 余裕時間の短縮による効果 | B=201億円(※) | B=71億円(※) |
| | CO2排出削減による効果 | B=4.8億円(※) | B=0.9億円(※) |
| | 大気汚染低減による効果 | B=2.0億円(※) | B=1.0億円(※) |
| | 騒音低減による効果 | B=22億円(※) | B=8.7億円(※) |
| 事業の整備効果 | 活力 | 農畜産物の流通利便性向上 | ・十勝・オホーツク管内と十勝港間、大樹町・広尾町と乳製品工場間の輸送ルートが強化されるなど、農畜産物の流通利便性の向上が期待 |
| | | 宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上 | ・所要時間が短縮され、宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上が期待 |
| | | 観光地への移動利便性向上 | ・移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の増加や立ち寄り箇所の拡充が可能となるなど、観光地への移動利便性向上が期待 |
| | 暮らし | 救急搬送・地域医療の安定性向上 | ・救急搬送や通院時間が短縮し、走行時の患者負担が軽減されることから、救急搬送・地域医療の安定性向上が期待 |
| | 環境 | CO2排出量の削減 | ・自動車からのCO2排出量、10,026(t-CO2/年)の削減が期待 |
| | 安全 | 災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築 | ・災害発生時の孤立回避や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートが形成されるなど、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待 |
| | その他 | 道路交通の安全性向上 | ・隣接する供用区間では、開通後に死傷事故が約7割減少していることから、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待 |
| 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、忠類大樹～豊似 用地進捗率85%、事業進捗率69% 豊似～広尾 用地進捗率 1%、事業進捗率 2% | |

※は開通後50年間の便益額として試算した参考値