

道路事業

再評価原案準備書

- 1 北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見
- 2 一般国道39号(北海道横断自動車道網走線)端野高野道路
- 3 北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄
- 4 旭川十勝道路(一般国道237号)富良野北道路

令和3年度
北海道開発局

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名 北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見 <small>あばしり 網走線 あしよる 足寄～北見 きたみ</small>	事業区分 高速自動車国道 事業主体 国土交通省 北海道開発局																	
起終点 自：北海道足寄郡足寄町郊南 <small>ほっかいどうあしよる あしよる こうなん</small> 至：北海道北見市北上 <small>ほっかいどうきたみ きたがみ</small>	延長 79.0 km																	
事業概要 北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る延長約694kmの高速自動車国道である。 このうち網走線は、本別JCTから網走市へ至る延長約156kmの区間であり、足寄～北見は、高速ネットワークの拡充によるオホーツク圏と道央圏・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流の効率化等の支援を目的とした延長79.0kmの事業である。																		
H15年度事業化 （新直轄方式）	H一年度都市計画決定 （H一年度変更）																	
H17年度用地補償着手	H18年度工事着手																	
全体事業費	約1,072億円																	
事業進捗率 <small>（令和3年3月末時点）</small>	約67%																	
供用済延長	28.0 km																	
計画交通量 2,900～13,500台/日（本別JCT～網走）																		
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 40%;">総費用</td> <td style="width: 40%;">総便益</td> <td style="width: 10%;">基準年</td> </tr> <tr> <td>（事業全体）</td> <td>（残事業）/（事業全体）</td> <td>（残事業）/（事業全体）</td> <td rowspan="3">令和3年</td> </tr> <tr> <td>1.2（1.02）</td> <td>763/1,853億円</td> <td>1,665/2,161億円</td> </tr> <tr> <td>（残事業）</td> <td>（事業費：597/1,571億円） （維持管理費：166/282億円）</td> <td>（走行時間短縮便益：1,407/1,753億円） （走行経費減少便益：210/336億円） （交通事故減少便益：48/72億円）</td> </tr> <tr> <td>2.2（2.8）</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	（事業全体）	（残事業）/（事業全体）	（残事業）/（事業全体）	令和3年	1.2（1.02）	763/1,853億円	1,665/2,161億円	（残事業）	（事業費：597/1,571億円） （維持管理費：166/282億円）	（走行時間短縮便益：1,407/1,753億円） （走行経費減少便益：210/336億円） （交通事故減少便益：48/72億円）	2.2（2.8）		
B/C	総費用	総便益	基準年															
（事業全体）	（残事業）/（事業全体）	（残事業）/（事業全体）	令和3年															
1.2（1.02）	763/1,853億円	1,665/2,161億円																
（残事業）	（事業費：597/1,571億円） （維持管理費：166/282億円）	（走行時間短縮便益：1,407/1,753億円） （走行経費減少便益：210/336億円） （交通事故減少便益：48/72億円）																
2.2（2.8）																		
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.02～1.3（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.9～2.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1～1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=2.0～2.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.1～2.2（事業期間±20%）																		
事業の効果等 事業の必要性及び効果 <ol style="list-style-type: none"> ① 災害時のリダンダンシー確保 <ul style="list-style-type: none"> ・災害リスクが高まる中、災害に強い道路ネットワークとして横断自動車道の整備が期待される。 ② 災害時の迂回損失の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・近年、被災リスクが高まっており、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横断自動車道の整備が期待される。 ③ 冬期交通障害時のリダンダンシー確保 <ul style="list-style-type: none"> ・道央道通行止め時に迂回ルートとして利用され、オホーツク地域への代替機能強化や移動時間の均衡が図られる観点からも横断自動車道の整備が期待される。 ④ 救急搬送の速達性・安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・安定走行による患者負担軽減や救急搬送体制確保の観点から横断自動車道の整備が期待される。 ⑤ 物流の輸送効率化 <ul style="list-style-type: none"> ・安定性、速達性、安全性が高く、代替性や輸送効率の観点から横断自動車道の整備が期待される。 ⑥ 周遊観光の活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・道内7空港の民営化を始め広域周遊観光の活性化の観点から横断自動車道の整備が期待される。 																		
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 帯広市、本別町など1市10町の首長で構成される「北海道横断自動車道十勝地区早期建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。																		

知事の意見：

「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・釧路圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるものであり、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に、より一層寄与することから、「当面着工しない区間」を含め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、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道 池田 I C～足寄 I C 開通
- ・平成18年 2月 「緊急に整備すべき区間」を設定し、事業を進捗
- ・平成18年 3月 市町村合併により、北見市、端野町、留辺蘂町及び常呂町が「北見市」となる
- ・平成18年 3月 市町村合併により、女満別町及び東藻琴町が「大空町」となる
- ・平成18年 4月 ふるさと銀河線（池田～北見間）廃線
- ・平成21年 5月 シーニックバイウェイ北海道「十勝シーニックバイウェイ十勝平野・山麓ルート」指定
- ・平成23年10月 北海道横断自動車道 夕張 I C～十勝清水 I C 開通
- ・平成26年 8月 整備計画が変更され、陸別町陸別～陸別町小利別の事業を再開
- ・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
- ・平成29年10月 北海道横断自動車道 陸別小利別～北見東 I C 開通
- ・令和 2年 1月 北海道内 7 空港民間運営開始
- ・令和 3年 3月 北海道横断自動車道 占冠 I C～十勝清水 I C 4 車線化等事業許可

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に工事着手して、用地進捗率約73%、事業進捗率約67%となっている。（令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

施工計画の見直しに伴う変更。
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

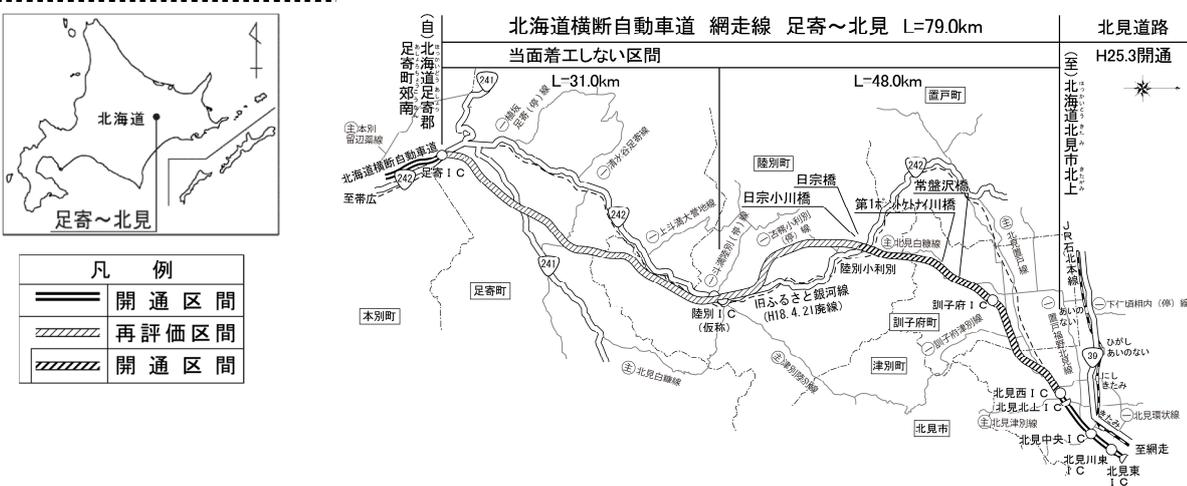
施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の効果等を踏まえると、「当面着工しない区間」足寄～陸別間の事業再開を含め、事業の必要性・重要性は一層増しており、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名	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：北海道北見市端野町字川向 至：北海道網走郡美幌町字高野			延長	14.3 km	
事業概要	<p>一般国道39号は、旭川市を起点とし、上川町、北見市、美幌町を經由し、網走市に至る延長124 kmの幹線道路である。</p> <p>端野高野道路は、北海道横断自動車道網走線の一部を構成する道路で、圏域中心都市の北見市と物流・観光拠点間の連絡機能の強化を図り、観光振興や地域産業の活性化に貢献するとともに、冬季災害に強い道路ネットワーク構築を目的とした延長14.3 kmの事業である。</p>					
H31年度事業化	R-1年度都市計画決定 (R-1年度変更)	R-1年度用地補償着手	R-1年度工事着手			
全体事業費	約480億円	事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約3%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	2,900~13,500台/日（本別JCT~網走）					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2(1.5) (残事業) 2.2(1.6)	総費用 (残事業)/(事業全体) 763/1,853億円 (事業費：597/1,571億円 維持管理費：166/282億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,665/2,161億円 (走行時間短縮便益：1,407/1,753億円 走行経費減少便益：210/336億円 交通事故減少便益：48/72億円)	基準年 令和3年		
感度分析の結果	事業全体及び残事業について感度分析を実施					
	【事業全体】交通量：B/C=1.02~1.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.1~1.2（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.1~1.2（事業期間±20%）		【残事業】交通量：B/C=1.9~2.5（交通量±10%） 事業費：B/C=2.0~2.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.1~2.2（事業期間±20%）			
事業の効果等	事業の必要性及び効果					
	<p>① 災害時のリダンダンシー確保 ・災害リスクが高まる中、災害に強い道路ネットワークとして横断自動車道の整備が期待される。</p> <p>② 災害時の迂回損失の解消 ・近年、被災リスクが高まっており、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横断自動車道の整備が期待される。</p> <p>③ 冬期交通障害時のリダンダンシー確保 ・道央道通行止め時に迂回ルートとして利用され、オホーツク地域への代替機能強化や移動時間の均衡が図られる観点からも横断自動車道の整備が期待される。</p> <p>④ 救急搬送の速達性・安定性向上 ・安定走行による患者負担軽減や救急搬送体制確保の観点から横断自動車道の整備が期待される。</p> <p>⑤ 物流の輸送効率化 ・安定性、速達性、安全性が高く、代替性や輸送効率の観点から横断自動車道の整備が期待される。</p> <p>⑥ 周遊観光の活性化 ・道内7空港の民営化を始め広域周遊観光の活性化の観点から横断自動車道の整備が期待される。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： 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、早期整備の要望を受けている。					

知事の意見：

「一般国道39号端野高野道路」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、観光振興や地域産業の活性化に貢献するとともに、冬季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、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・令和2年1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和3年3月 北海道横断自動車道 占冠IC～十勝清水IC4車線化等事業許可

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成31年度に事業化して、用地進捗率0%、事業進捗率約3%となっている。

(令和3年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針

事業継続

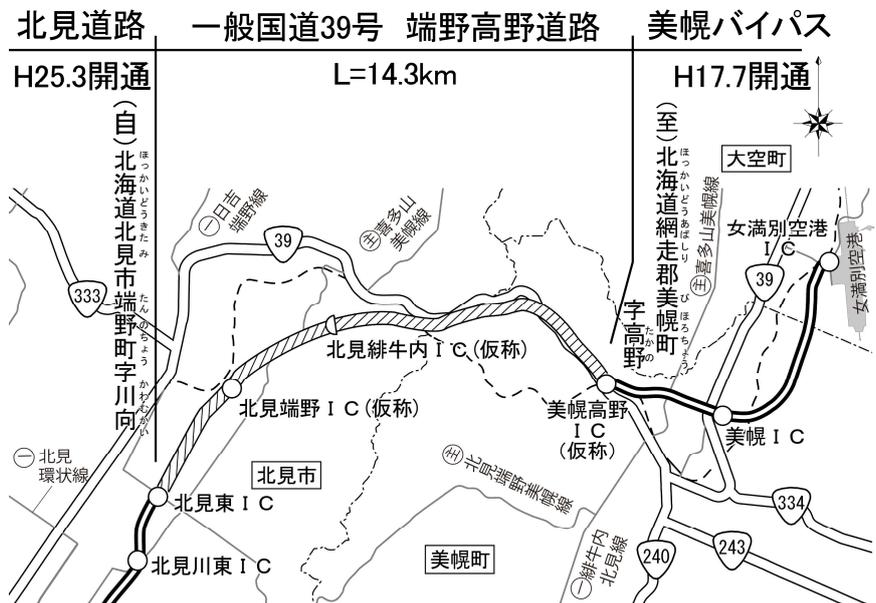
対応方針決定の理由

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。

事業概要図



凡 例	
	開 通 区 間
	再 評 価 区 間



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名 北海道縦貫自動車道 <small>しべつけんぶち なよる</small> 士別剣淵～名寄	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局																						
起終点 自：北海道士別市南町東 至：北海道名寄市字豊栄				延長 24.0 km																						
事業概要 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 士別剣淵～名寄は、高速ネットワークの拡充による道北圏と道央圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援を目的とした延長24.0kmの事業である。																										
H15年度事業化 （新直轄方式）	H一年度都市計画決定 （H一年度変更）	H19年度用地補償着手	H19年度工事着手																							
全体事業費	約373億円	事業進捗率 <small>（令和3年3月末時点）</small>	約83%	供用済延長 0.0 km																						
計画交通量 4,100台/日																										
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">B/C</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総費用</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">総便益</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(残事業)/(事業全体)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体)</td> <td style="text-align: center;">1.1</td> <td style="text-align: center;">146/531億円</td> <td></td> <td style="text-align: center;">557/557億円</td> <td></td> <td style="text-align: center;">令和3年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業)</td> <td style="text-align: center;">3.8</td> <td style="text-align: center;">(事業費：58/443億円 維持管理費：88/88億円)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益：448/448億円 走行経費減少便益：87/87億円 交通事故減少便益：22/22億円)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B/C		総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年	(事業全体)	1.1	146/531億円		557/557億円		令和3年	(残事業)	3.8	(事業費：58/443億円 維持管理費：88/88億円)		(走行時間短縮便益：448/448億円 走行経費減少便益：87/87億円 交通事故減少便益：22/22億円)						
B/C		総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年																				
(事業全体)	1.1	146/531億円		557/557億円		令和3年																				
(残事業)	3.8	(事業費：58/443億円 維持管理費：88/88億円)		(走行時間短縮便益：448/448億円 走行経費減少便益：87/87億円 交通事故減少便益：22/22億円)																						
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.2（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=3.4～4.3（交通量±10%） 事業費：B/C=1.04～1.1（事業費±10%） 事業費：B/C=3.7～4.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.01～1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C=3.8～3.9（事業期間±20%）																										
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ① 救急搬送の安定性向上 ・搬送時間短縮、安定走行による患者負担軽減の観点から当該道路の整備が期待される。 ② 水産品の流通利便性向上 ・速達性、定時性確保による流通利便性や労働時間管理の観点から当該道路の整備が期待される。 ③ 農産品の流通利便性向上 ・速達性、定時性確保による流通利便性や生産力向上の観点から当該道路の整備が期待される。 ④ 道路交通の安全性向上 ・大型車等の広域交通と生活交通の分担が図られることで交通事故が減少し、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑤ 観光地への利便性向上 ・当該道路の整備によって高速ネットワークの連続性が高まり、広域観光の活性化が期待される。																										
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 士別市、旭川市など7市4町の首長等で構成される「北海道開発幹線自動車道道北建設促進期成会」等から、整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「北海道縦貫自動車道士別剣淵～名寄」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道央圏と道北圏の連絡強化により、地域間交流の活性化や高次医療施設へのアクセスの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・安心なくらしの確保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、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。																										

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名	旭川十勝道路（一般国道237号） 富良野北道路		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：北海道空知郡中富良野町字中富良野 至：北海道富良野市字学田三区				延長	5.7 km
事業概要						
旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を經由して占冠村に至る延長約120kmの高規格道路である。 このうち富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等を支援するとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長5.7kmの事業である。						
H20年度事業化	H-1年度都市計画決定 (H-1年度変更)		H22年度用地補償着手		H22年度工事着手	
全体事業費	約251億円		事業進捗率	約79%	供用済延長	0.0 km
			(令和3年3月末時点)			
計画交通量	6,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.01	総費用 (残事業)/(事業全体)	総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年 令和3年
	(残事業)	2.6	106/276億円 〔事業費：81/251億円 維持管理費：25/25億円〕	280/280億円 〔走行時間短縮便益：217/217億円 走行経費減少便益：47/47億円 交通事故減少便益：16/16億円〕		
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施						
【事業全体】交通量：B/C=0.9～1.2（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.3～3.0（交通量±10%） 事業費：B/C=0.98～1.04（事業費±10%） 事業費：B/C=2.4～2.9（事業費±10%） 事業期間：B/C=0.98～1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C=2.6～2.7（事業期間±20%）						
事業の効果等						
事業の必要性及び効果						
<ol style="list-style-type: none"> ① 主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、観光時期に集中する富良野市街部の交通が分散され、主要観光地へのアクセスや周遊観光の利便性向上が期待される。 ② 交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、物流等の通過交通と生活交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 ③ 道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路と開通済の富良野道路が一体的に機能することで、物流等の通過交通と生活交通の分担が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。 ④ 農産品の流通利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・富良野市街部回避が可能となる当該道路の整備により、農産品の流通利便性向上が期待される。 ⑤ 災害時の緊急輸送ルートの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の整備により、災害時の避難及び救援等に必要な緊急輸送ルートの強化が期待される。 ⑥ 救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の整備により、救急搬送経路の混雑緩和、安全性及び安定性の向上が期待される。 						
関係する地方公共団体等の意見						
地域から頂いた主な意見等： 富良野市、旭川市など4市17町2村の首長等で構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等から整備促進の要望を受けている。						

知事の意見：

「旭川十勝道路（一般国道237号）富良野北道路」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富良野市街地における交通混雑の緩和と沿道環境の改善とともに富良野・美瑛地域の連携強化や物流の効率化が図られるなど、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、平成11年10月7日付け環政第550号「地域高規格道路旭川十勝道路（中富良野町～富良野市間）に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するとともに、より一層、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成23年10月 北海道横断自動車道 夕張IC～十勝清水IC間開通
- ・平成27年 6月 広域観光周遊ルート形成計画「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」認定
- ・平成30年 5月 道の駅『びえい「白金ビルケ」』開業
- ・平成30年 7月 富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定
- ・平成30年11月 旭川十勝道路 北の峰IC～布部IC間開通
- ・平成30年11月 旭川空港新国際ターミナル開業
- ・令和元年 5月 庭園間交流連携促進計画「北海道ガーデン街道」登録
- ・令和2年10月 旭川空港特定運営事業開始
- ・令和3年 3月 占冠IC～十勝清水IC間4車線化事業許可

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率79%となっている。
 （令和3年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

軟弱地盤対策工、切土土質の見直し等による変更。
 引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

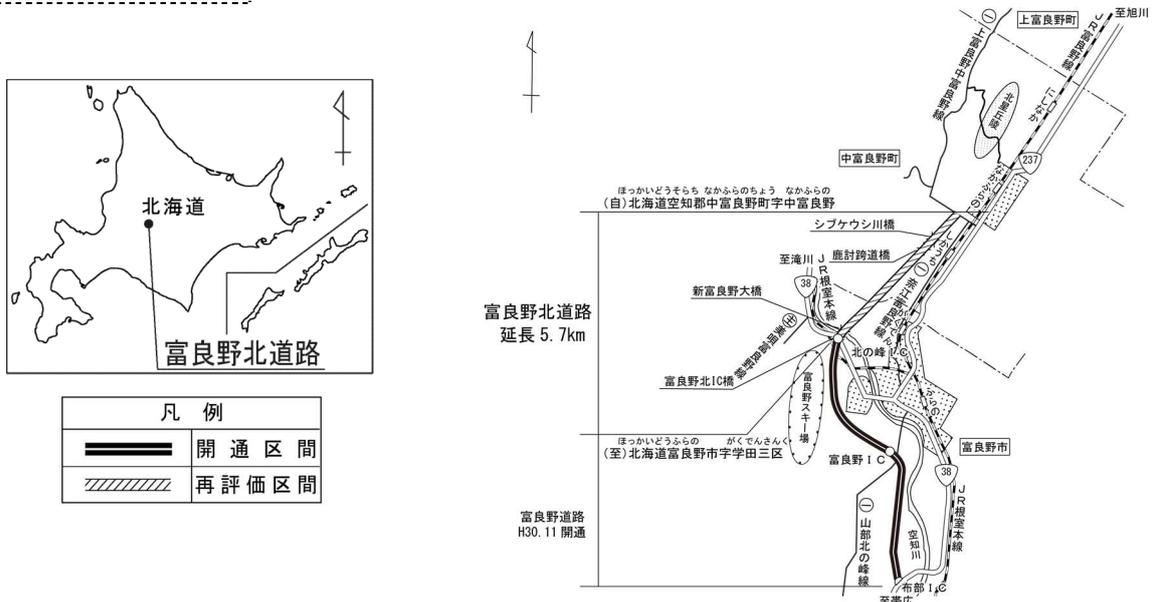
軟弱地盤対策工、切土土質の見直し等による変更。
 引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。