

(再評価)

資料2-2(1)

資料2-3(1)

北海道横断自動車道 あばしり 網走線 あしよろ 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

再評価原案準備書説明資料

令和3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	.....	18
4. 関係する地方公共団体等の意見	.....	19
5. 対応方針(案)	.....	23

# 1. 事業の概要

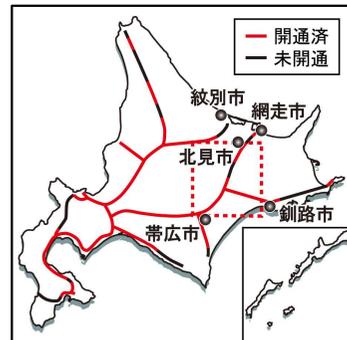
## (1) 事業の目的

- ・北海道横断自動車道網走線は、本別JCTから網走市へ至る延長約156kmの高速自動車国道。
- ・足寄～北見(延長79.0km)、端野高野道路(延長14.3km)は、十勝圏とオホーツク圏を結び、道央圏と連絡する道東道と一体となり災害に強い道路ネットワークの構築、物流・人流の効率化による地域産業及び地域間交流の活性化支援、冬期交通障害や洪水浸水等の現道交通課題解消を目的とした事業。

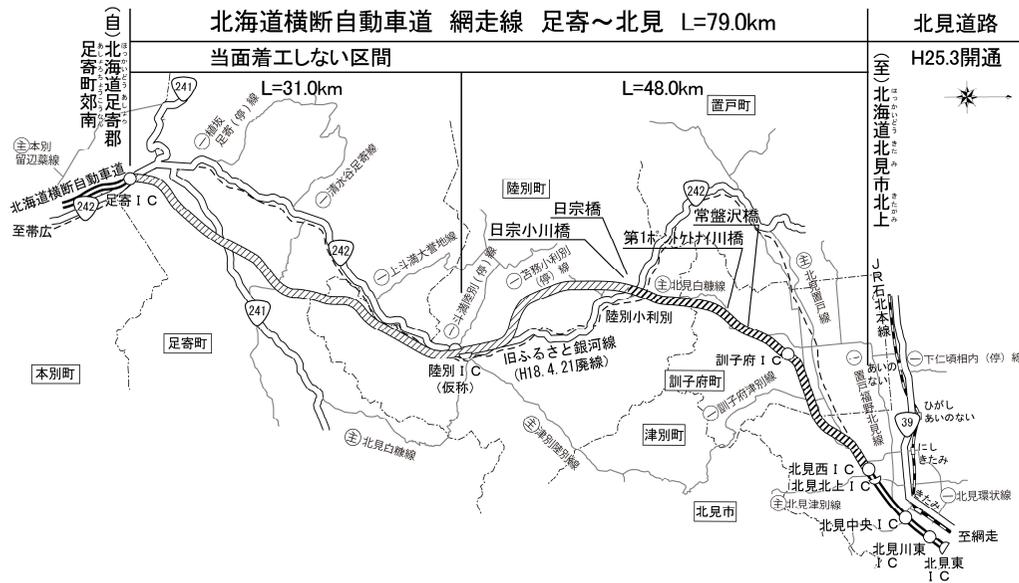
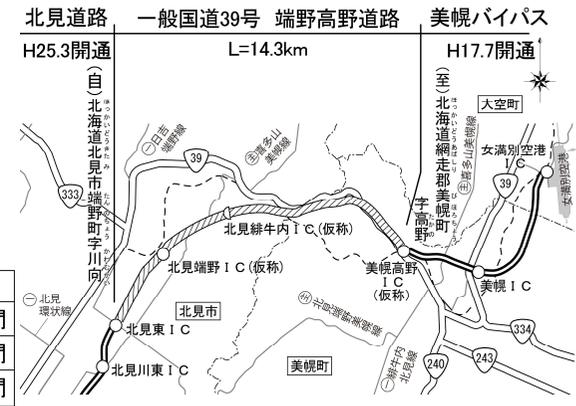
■位置図



■事業概要図



凡例	
	開通区間
	再評価区間
	開通区間



# 1. 事業の概要

## (2) 計画の概要

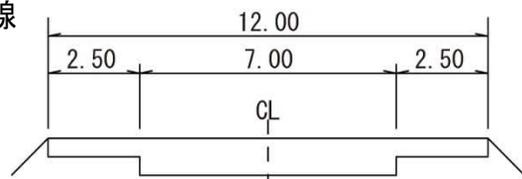
路線区間	足寄～北見	端野高野道路
①起点	ほっかいどうあしよる 北海道足寄郡 あしよちようこうなん 足寄町郊南	ほっかいどうきたみ 北海道北見市 たんのちよう かわむかい 端野町字川向
②終点	ほっかいどうきたみ 北海道北見市 きたがみ 北上	ほっかいどうあばしり 北海道網走郡 びほろちよう たかの 美幌町字高野
③計画延長	79.0km	14.3km
④幅員	12.0m	13.5m
⑤構造規格	1種2級	1種3級
⑥設計速度	100km/h	80km/h
⑦車線	暫定2車線	2車線
⑧事業主体	北海道開発局	北海道開発局

### ■横断図

#### 【足寄～北見】

(単位:m)

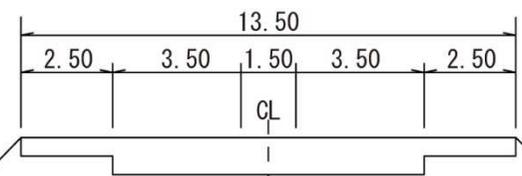
暫定2車線



#### 【端野高野道路】

(単位:m)

2車線



## (3) 事業の経緯

足寄～北見	端野高野道路
昭和63年度 整備計画 (本別町～訓子府町間)	平成30年度 新規事業採択時評価 (足寄～北見の事業中區間 と一体評価)
平成3年度 整備計画 (訓子府町～北見市間)	平成31年度 事業化
平成5年度 施行命令	令和3年度 事業進捗率3%
平成15年度 「抜本的見直し区間」の設定 (足寄町～北見市)	
平成15年度 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)	
平成17年度 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	
平成26年度 整備計画変更(陸別町陸別 ～同町小利別の事業再開)	
平成27年度 部分開通 L=12.0km	
平成29年度 事業再評価	
部分開通 L=16.0km	
令和3年度 事業進捗率67%	

※事業進捗率はR3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

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  
 トマムIC ~ 十勝清水IC 開通  
 平成21年 10月  
 占冠IC ~ トマム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(約19.9km) 事業許可  
 令和 3年 3月  
 トマムIC ~ 十勝清水IC 間  
 4車線化(約3.2km) 事業許可

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

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



— 広域観光周遊ルート

— 十勝シーニックバイウエイ  
 十勝平野・山麓ルート

— 構成地域

平成21年5月  
 シーニックバイウエイ北海道  
 「十勝シーニックバイウエイ  
 十勝平野・山麓ルート」指定

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

## 2. 事業の必要性等

### (2) 事業の整備効果

#### ○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。

#### ○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。

#### ○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。

#### ○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。

#### ○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。

#### ○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。



# 2. 事業の必要性等

## (2) 事業の整備効果(災害時の迂回損失の解消)

- ・ 事業区間に並行する現道の直近10年の通行止めは、平成25年以降に頻度が増加している状況。
- ・ 平成30年7月に公表された河川洪水浸水想定区域図から、現国道242号の約90%が浸水範囲となるなど被災リスクは更に高まっているものの、並行する代替路がなく、迂回する場合は約80分増加。
- ・ 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。

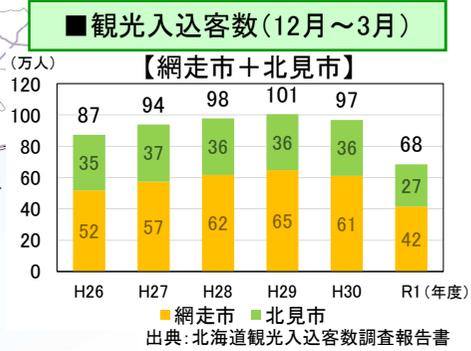
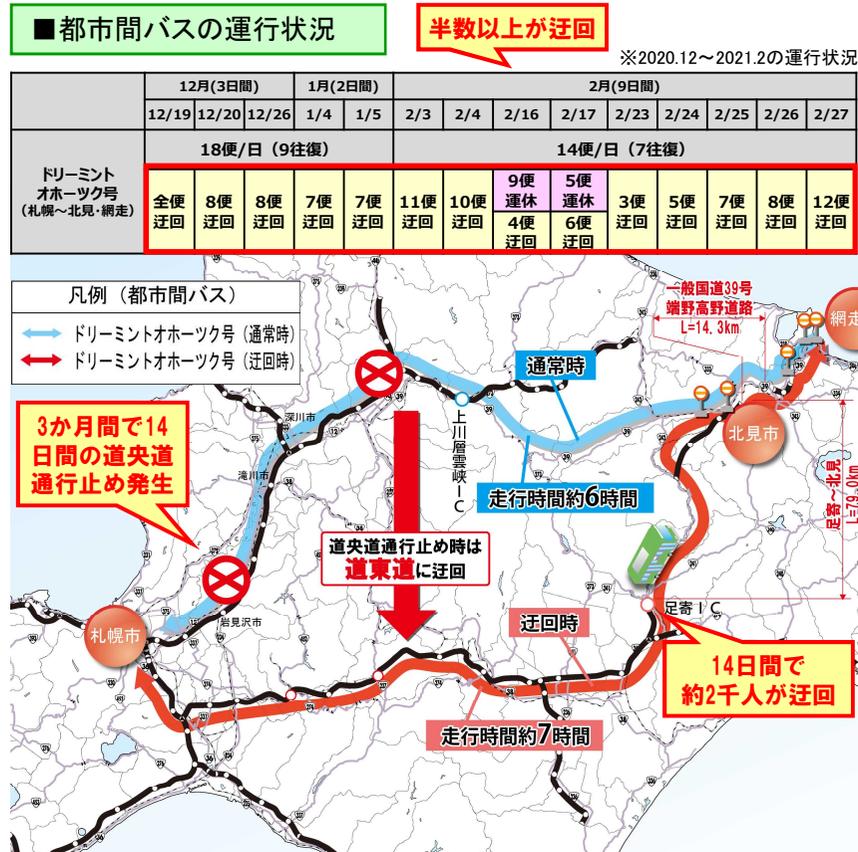
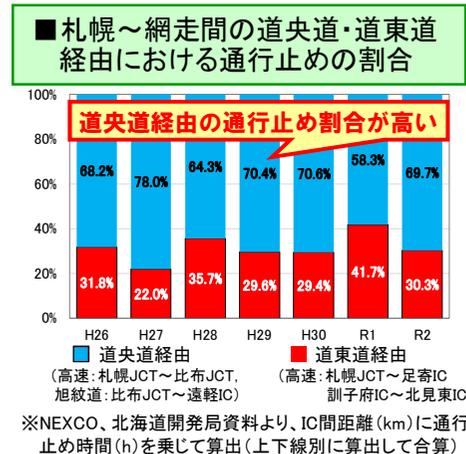
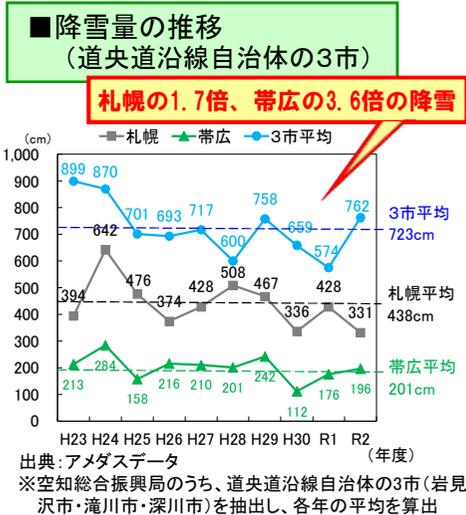
### ■ 現道の通行止め履歴及び被災リスク等



# 2. 事業の必要性等

## (2) 事業の整備効果(冬期交通障害時のリダンダンシー確保)

- ・道央道沿線の岩見沢、滝川、深川3市の過去10年間の平均降雪量は、札幌の1.7倍、帯広の3.6倍。
- ・札幌から北見、網走間の都市間バスは、道央道経由を通常利用しているが、降雪等の影響による通行止め発生時は、道東道経由に迂回運行となり、所要時間が約1時間増加している状況。
- ・日常生活の移動は元より、流水観光の需要もある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。



### ■地域の声(R3.1バス事業者)

・道東道への迂回は年間10日程度発生しております。迂回運行による遅れは1時間程度であり、遅れによる損害が発生している状況です。足寄～北見間の整備により、迂回時の遅れが大幅に短縮されることが期待され、現在よりも即時に迂回を決定できる状況になります。

# 2. 事業の必要性等

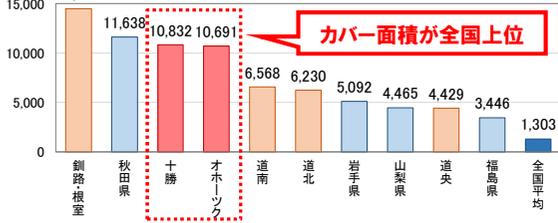
## (2) 事業の整備効果(救急搬送の速達性・安定性向上)

- ・十勝、オホーツクの救急救命センターは、帯広市、北見市の各1施設で医療圏を担っており、救急救命センター当たりの第三次医療圏カバー面積は、全国平均の約8倍と広域な医療圏。
- ・十勝北部地域から帯広市への救急搬送は年間100件前後、北見周辺地域から北見市への救急搬送は年間400~600件で推移しているものの、現道の曲線や勾配による搬送患者への負荷が課題。
- ・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。

### ■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: 全国都道府県市町村別面積調(R2.7.1)  
全国救命救急センター設置状況(R2.12)

【十勝北部地域⇒十勝の救急救命センターへの救急搬送件数(H25-30)】



出典: 消防ヒアリング (H25-30)  
※陸別町、足寄町、本別町からの救急搬送件数

【オホーツク圏⇒オホーツクの救急救命センターへの救急搬送件数(H25-30)】

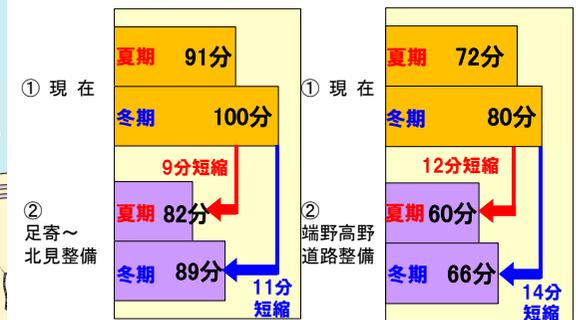


出典: 消防ヒアリング (H25-30)  
※置戸町、訓子府町、津別町、美幌町、大空町、網走市からの救急搬送件数



### 【病院までの所要時間】

〈陸別町~ 十勝の救急救命センター〉 〈網走市~ オホーツクの救急救命センター〉



出典: 平成27年度道路・街路交通情勢調査  
※足寄~北見の旅行速度は70km/h(夏期)、端野高野道路の旅行速度は80km/h(夏期)、冬期低減率は高規格0.928、その他道路0.896とした

### ■地域の声 (R2.9 陸別消防署)

- ・国道242号は急カーブが多いため、搬送時の揺れや振動によって痛み・容態の悪化につながる患者もいます。
- ・十勝オホーツク自動車道が陸別小利別まで整備・延伸されたことにより、北見方面への搬送時間は間違いなく短縮できています。

### ■地域の声 (R3.3 網走地区消防組合)

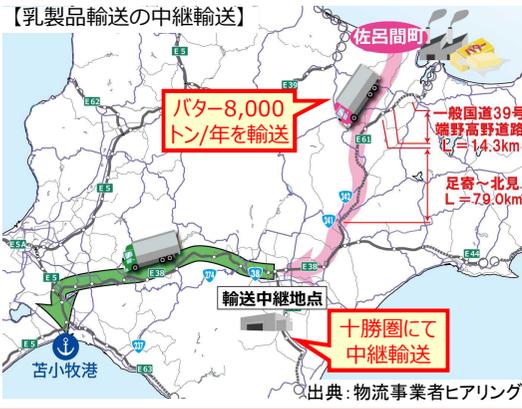
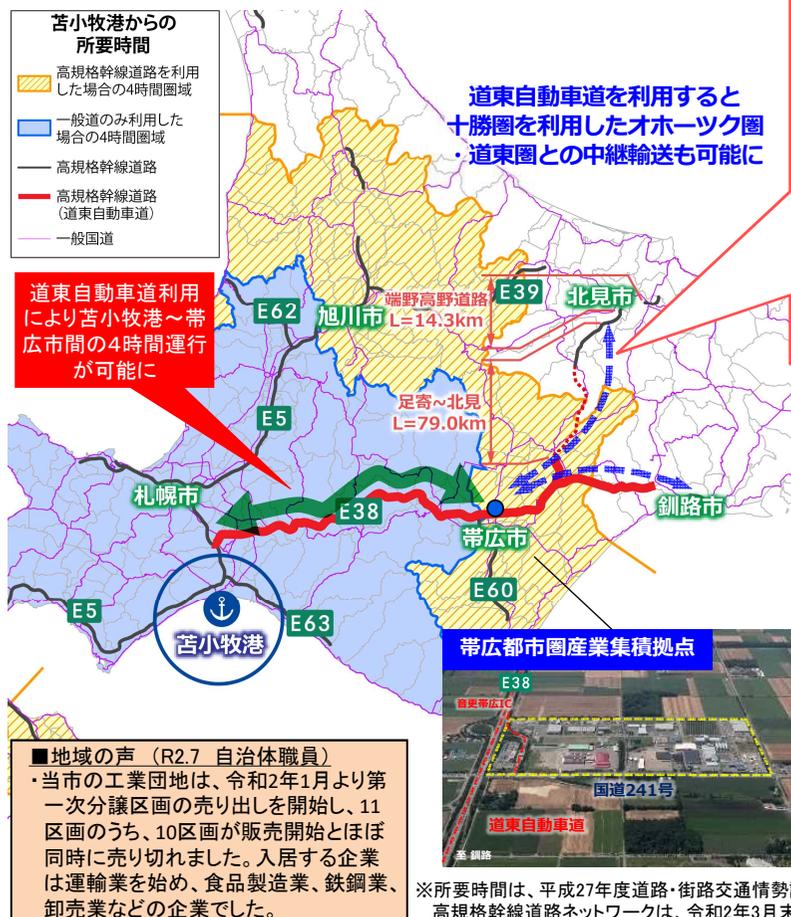
- ・国道39号美野峠は、勾配がきつい箇所があり、患者に負担がかかることから、救急搬送の際には国道39号を積極的に利用していません。

# 2. 事業の必要性等

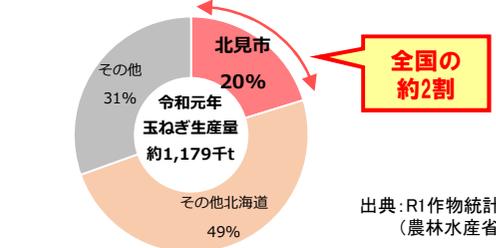
## (2) 事業の整備効果(物流の輸送効率化)

- ・道央圏と十勝圏が平成23年10月に高速道路で繋がり、帯広都市圏は、苫小牧港を起点とした輸送4時間圏に含まれるなど、オホーツク圏や釧根圏との中継拠点として物流関連企業の立地が増加。
- ・全国の約2割の生産量を誇る「北見産たまねぎ」等を輸送する臨時貨物列車は、収穫後の8月中旬～翌年4月に運行されるものの、貨物列車の減便や大雪による運休など輸送の安定性に課題。
- ・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。

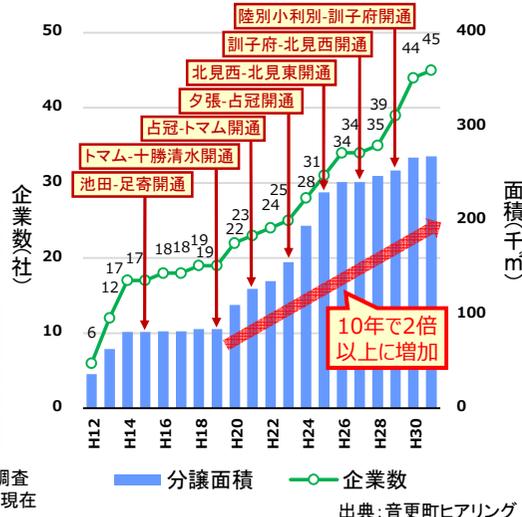
### ■道東自動車道開通前後の苫小牧港からの4時間運行圏域



### ■北見産たまねぎの安定供給



### 【帯広都市圏産業集積拠点の企業立地状況】



# 2. 事業の必要性等

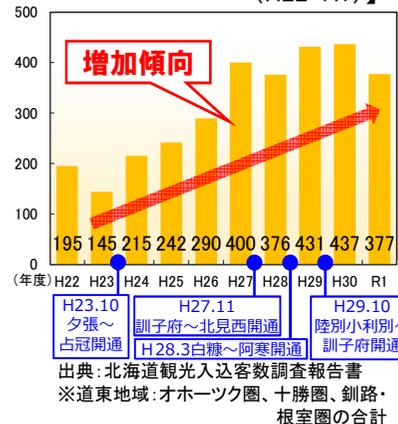
## (2) 事業の整備効果(周遊観光の活性化)

- ・観光立国推進基本法に基づく観光施策推進、道央圏と十勝圏が平成23年10月に高速道路で繋がったことを契機に、道東地域の観光入込客数及び外国人宿泊客数は増加傾向で推移。
- ・十勝圏とオホーツク圏を結ぶ区間は、観光ルート利用があるものの、新千歳空港等を発着する都市間バスのうち新千歳空港～網走間の所要時間は、他路線の2倍以上の時間を要している状況。
- ・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。

【道東地域の観光入込客数 (10万人) (H22-R1)】



【道東地域の外国人宿泊客数 (千人) (H22-R1)】



■道東地域の主な観光ルート



女満別空港

民営化(空港施設業務)	2021年3月
30年後の路線数(国内線)	3 → 5
30年後の路線数(国際線)	0 → 3
30年後の旅客数	2017年度: 83万人 → 153万人

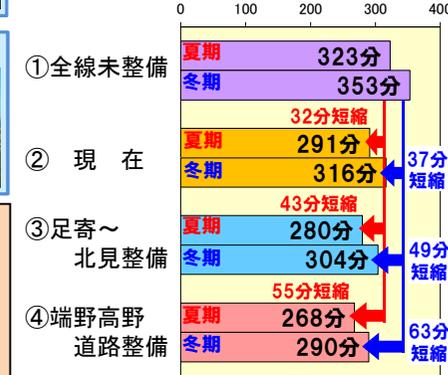
【道内空港発着の都市間バスの所要時間】



新千歳～網走間が最も長い

出典: 北海道バス協会、各バス会社資料

【新千歳空港～網走市の所要時間変化】



出典: 平成27年度道路・街路交通情勢調査 ※足寄～北見の旅行速度は70km/h(夏期)、端野高野道路の旅行速度は80km/h(夏期)、冬期低減率は高規格0.928、その他道路0.896とした

■地域の声 (R2.9 自治体職員)  
・令和元年8月から成田国際空港～釧路空港間にLCCが就航し道東を周遊する観光客が増加していましたが、新型コロナウイルス拡大の影響により観光入込客数は大きく減少しました。道路整備による広域観光の促進により、コロナ禍後の観光活性化に期待しています。

帯広空港

民営化(空港施設業務)	2021年3月
30年後の路線数(国内線)	1 → 5
30年後の路線数(国際線)	0 → 4
30年後の旅客数	2017年度: 67万人 → 133万人

釧路空港

民営化(空港施設業務)	2021年3月
30年後の路線数(国内線)	4 → 7
30年後の路線数(国際線)	0 → 4
30年後の旅客数	2017年度: 75万人 → 162万人

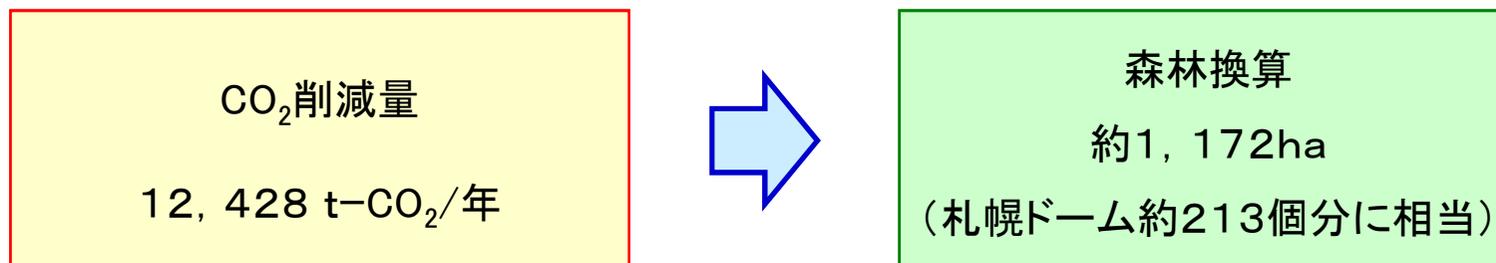
出典: 令和元年度北海道観光入込客数調査報告書(北海道経済部)、外国人観光ルートは事業者ヒアリングより(平成29年～31年調査)、観光庁HP、観光施設の観光客数は十勝総合振興局・北海道観光地点動向調査・網走市商工労働観光概要・斜里町・弟子屈町資料より、北海道エアポートグループ資料より

## 2. 事業の必要性等

### (2) 事業の整備効果(CO<sub>2</sub>排出量の削減)

- ・CO<sub>2</sub>排出量は、整備なしでは、1,793,995(t-CO<sub>2</sub>/年)。
- ・当該道路の整備により、1,781,567(t-CO<sub>2</sub>/年)となり、整備されない場合に比べ、12,428(t-CO<sub>2</sub>/年)の削減が見込まれます。

#### ■CO<sub>2</sub>排出量



※対象地域:オホーツク総合振興局、十勝総合振興局、釧路総合振興局

※令和12年将来交通量推計を基に算出

※森林のCO<sub>2</sub>吸収量は10.6 t-CO<sub>2</sub>/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

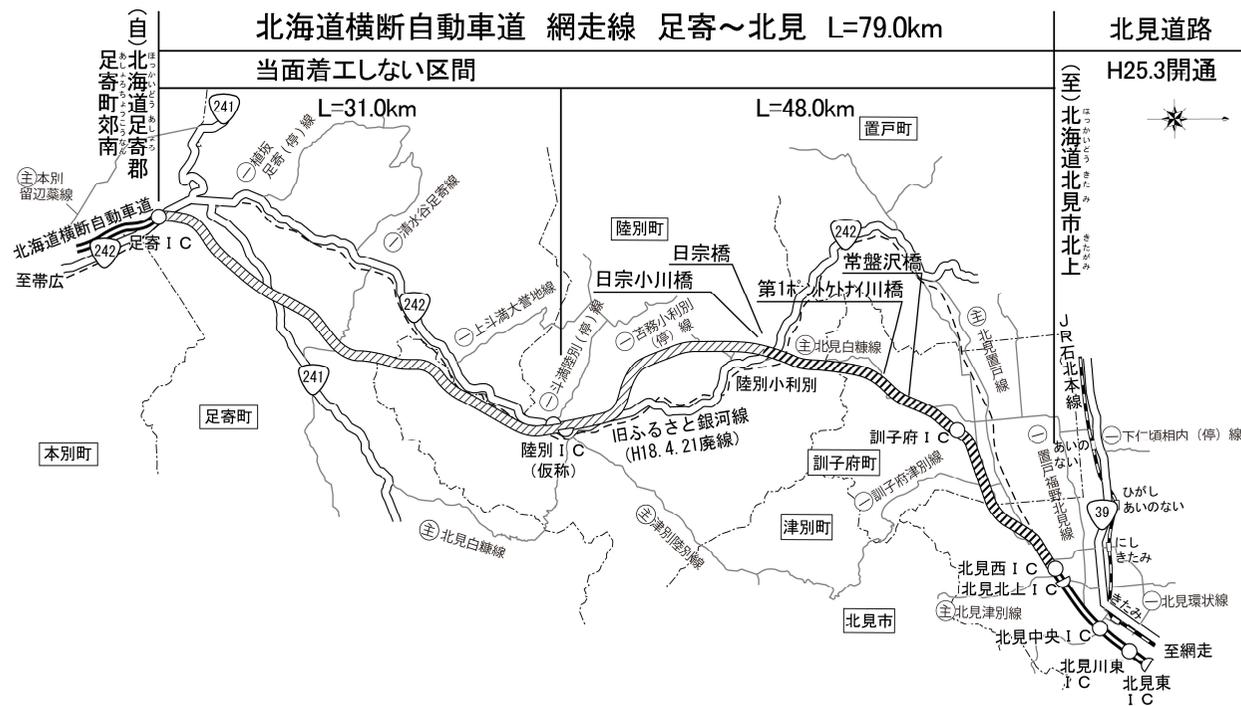
## 2. 事業の必要性等

### (3) 事業の投資効果(事業期間の変更)

・足寄～北見のうち、既着手区間の陸別から陸別小利別間について、平成29年度の再評価以降、土工流用の施工計画を見直した結果、前回評価と比較して事業期間を3年延伸。

#### ■ 事業概要図

凡 例	
	開 通 区 間
	再 評 価 区 間
	開 通 区 間



#### ■ 事業期間変更

##### 足寄～北見

	H29再評価	R3再評価	増減年数
事業期間	20年	23年	3年

##### 端野高野道路

	R3再評価	増減年数
事業期間	13年	0年



## 2. 事業の必要性等

### (3) 事業の投資効果(費用便益分析 一体評価対象区間\_事業全体)

#### 基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
1,072億円(足寄~北見) 480億円(端野高野道路)	2,900~13,500	令和3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)
	1,753億円	336億円	72億円	2,161億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.2	4.8%
	1,571億円	282億円		1,853億円		

#### 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	2,900~13,500	±10%	1.02~1.3
事業費	1,436億円	±10%	1.1~1.2
事業期間	28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) 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】1.02

注5) 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】1.5

## 2. 事業の必要性等

### (3) 事業の投資効果(費用便益分析 一体評価対象区間\_残事業)

#### 基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
1,072億円(足寄~北見) 480億円(端野高野道路)	2,900~13,500	令和3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)
	1,407億円	210億円	48億円	1,665億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.2	10.6%
	597億円	166億円	763億円			

#### 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	2,900~13,500	±10%	1.9~2.5
事業費	721億円	±10%	2.0~2.4
事業期間	10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。

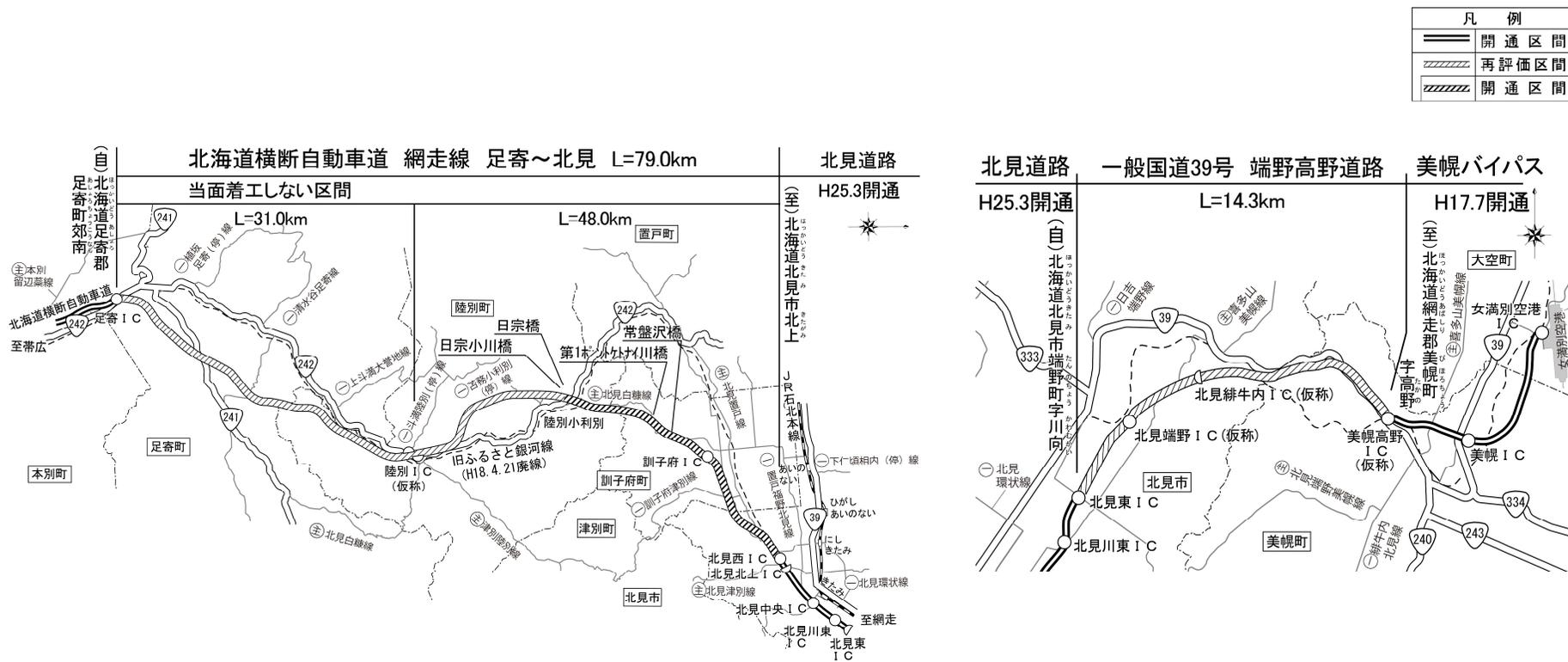
注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)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】2.8

注5)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】1.6

# 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。
- ・用地進捗率は足寄～北見で73%(51%)、事業進捗率は67%、端野高野道路で用地進捗率0%(0%)、事業進捗率は3%。
- ・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(R3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(R3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、雄武町及び大空町の首長並びに議会議員	物流の効率化、空港・港湾等の物流拠点へのアクセス向上、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、地域間交流の活発化などを進めるため、北海道横断自動車道(網走線)の早期整備を要望。当面着工しない区間「足寄～陸別町陸別間」の早期整備着手を要望。
オホーツクの道を考える会	長谷川 豊 氏	網走商工会議所、北海道オホーツク管内商工会連合会、留辺蘂商工会議所、美幌商工会議所、陸別町商工会、訓子府町商工会、置戸町商工会、北見商工会議所等 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当面着工しない区間「足寄～陸別町陸別」間の早期整備着手や整備促進を要望。
東北海道商工会議所連絡協議会	北見商工会議所会頭	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	北海道横断自動車道は、点在する道東の中核都市を効果的に結びつけ、道東と道央を直結させる大動脈として地域の産業・経済の発展、円滑な物流、観光振興などあらゆる面で多大な効果をもたらすことが期待されており、また、交通ネットワークは全線が開通することにより、本来の目的が達成されることから、早期完成を強く要望。
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、置戸町及び訓子府町の首長並びに議会議員	オホーツク地域では、高規格幹線道路の整備と一体となって目指していく地域の将来像や取組をまとめた「オホーツク地域連携強化計画」を策定し、生産量増加・品質向上、加工・輸送の効率化、観光の拠点ネットワークの整備、外国人観光客の受入れ環境の整備等の取組を推進。本計画は、高規格幹線道路と相まって初めて効果を発揮するもので、目標を達成するためには北海道横断自動車道の整備は必要不可欠であり、早期整備を要望。また、当面着工しない区間に指定された「足寄～陸別町陸別」間の早期整備着手を要望。
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、津別町及び大空町の首長	

## 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	釧路市、帯広市、北見市、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、足寄町及び占冠村の首長	北海道横断自動車道は道東圏と道央圏を結ぶ重要な幹線道路として、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・安心な生活の確保が図られ、地域の活性化や持続的な発展に大きく寄与することから全線の早期完成を要望。また、当面着工しない区間に指定された「足寄～陸別町陸別」間の早期整備着手を要望。
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、清水町及び池田町の首長	全線早期完成に向けた整備を要望
高規格幹線道路帯広・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、更別村及び幕別町の首長並びに議会議長、商工会長、農業協同組合長	北海道横断自動車道 陸別町陸別～陸別小利別間の整備促進 北海道横断自動車道 足寄～陸別間の早期整備着手
北海道十勝圏活性化推進期成会	高橋正夫 氏 (本別町長)	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、浦幌町の首町並びに議会議長、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及び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、高規格幹線道路は、「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、足寄～陸別小利別間等が全線早期開通することで、これまで整備された区間も一層活用され、十勝圏の更なる発展に寄与することから、北海道横断自動車道「陸別～陸別小利別」間の整備促進と「足寄～陸別」間の早期整備着手を要望。
とかち商工会産業振興会議		十勝管内商工会	広域分散型の地域構造が顕著な十勝圏においては、人流・物流の効率化、緊急搬送への対応、更には大規模災害時の対応など様々な観点から高規格幹線道路ネットワークの早期整備が望まれており、北海道横断自動車道等の全線早期完成に向けた整備を要望。また、「陸別町陸別～陸別小利別」間の整備促進と「足寄～陸別」間の早期整備着手を要望。

## 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
北海道高速道路建設促進期成会	北海道知事	北海道、北海道市長会、北海道町村会、北海道商工会議所連合会、北海道経済連合会、北海道経済同友会、北海道商工会連合会、北海道中小企業団体中央会、北海道建設業協会、北海道農業共同組合中央会等 72団体	北海道の強みである「観光」や「食」に関連する地域(生産空間)の基幹産業を支え、人流・物流の効率化を図り、生産性を向上させるためには、高規格幹線道路は欠くことのできない社会資本であり、北海道が持つ可能性を發揮し、我が国の成長、発展に貢献していくため、北海道横断自動車道「陸別町陸別～陸別小利別」間の早期開通と未着手区間の「足寄～陸別町陸別」間の早期着手を要望。
北海道商工会議所連合会	札幌商工会議所会頭	札幌商工会議所、小樽商工会議所、函館商工会議所、旭川商工会議所、苫小牧商工会議所、滝川商工会議所、富良野商工会議所、登別商工会議所等 全42商工会議所	高規格幹線道路ネットワークの早期完成を要望。既着工区間の「北海道横断自動車道 陸別～陸別小利別」間の整備促進並びに「北海道横断自動車道 足寄～陸別」間の新規着工に向けた予算の確保を要望。
北海道経済連合会		北海道経済連合会	地域経済と産業を支える基盤づくりの強化のため、高規格幹線道路等の整備促進を要望。当面着工しない区間「北海道横断自動車道 足寄～陸別」の早期整備着手と、事業中区間の「北海道横断自動車道 陸別町陸別～陸別小利別」の早期開通を要望。
北海道の地域とみちをつなぐネットワーク連携会議	田中夕貴 氏	オホーツクのみちと未来を考える会、釧路根室圏まちとくらしのネットワークフォーラム、オホーツクの道を考える会、道南高速交通ネットワーク推進連絡協議会等 15団体	北海道の重要課題である高規格幹線道路ネットワーク形成の実現に、現在の事業着手区間はもとより、未着手区間についても早期に着手し、道路整備を計画的かつ着実に推進するよう要望。また、事業化済区間のうち当面着工しないとされている北海道横断自動車道 足寄～陸別町陸別間の早期事業着手を要望

## 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】

「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・安心な暮らしの確保に、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。

##### 【一般国道39号 端野高野道路】

「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。

## 5. 対応方針(案)

### 【北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見】

- ・北海道横断自動車道 足寄～北見は、北海道における高速ネットワークの根幹を形成し、とりわけ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に寄与する事業と考えられます。
- ・今回、平成26年から現在に至るまでの間、本事業周辺では、平成28年の豪雨災害等の事象による通行止め、平成30年に並行する現国道の洪水浸水想定区域が新たに確認されるなど、災害に強い国土幹線ネットワークの観点から「当面着工しない区間」(足寄～陸別)の果たす役割が高まっていることが確認されています。
- ・また、昨年10月に審議された、社会資本整備審議会道路分科会北海道地方小委員会における「災害に強い国土幹線道路ネットワークの審議」において「近年の災害状況や物流の実態を踏まえると、事業中区間の整備促進に加えて、調査中あるいは[当面着工しない区間]についても早期の整備が必要」と委員長総括されています。
- ・以上のことから、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、「当面着工しない区間」足寄～陸別間の事業再開を含めて事業継続を原案と致します。
- ・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。

### 【一般国道39号 端野高野道路】

- ・端野高野道路は、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、地域産業や観光振興の活性化に貢献するとともに、冬期災害に強い道路ネットワーク構築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、事業継続を原案と致します。
- ・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。

# 5. 対応方針(案)

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=1.02 【端野高野道路】 B/C=1.5	B/C=2.2 【足寄～北見】 B/C=2.8 【端野高野道路】 B/C=1.6
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=201億円(※)	B=177億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=142億円(※)	B=139億円(※)
	CO <sub>2</sub> 排出削減による効果	B=4.6億円(※)	B=3.4億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.4(※)	B/C=2.6(※)
事業の整備効果	活力	物流の輸送効率化支援	・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。
		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。
	暮らし	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。
	安全	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。
		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。
		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。
環境	CO <sub>2</sub> 排出量の削減	・自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量、12,428(t-CO <sub>2</sub> /年)の削減が期待される。	
事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・令和3年3月末時点で、足寄～北見 用地進捗率73%、事業進捗率67% 端野高野道路 用地進捗率0%、事業進捗率3%	

(※)は、供用後50年間の便益額として試算した参考値