

新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課  
 担当課長名：川崎 茂信

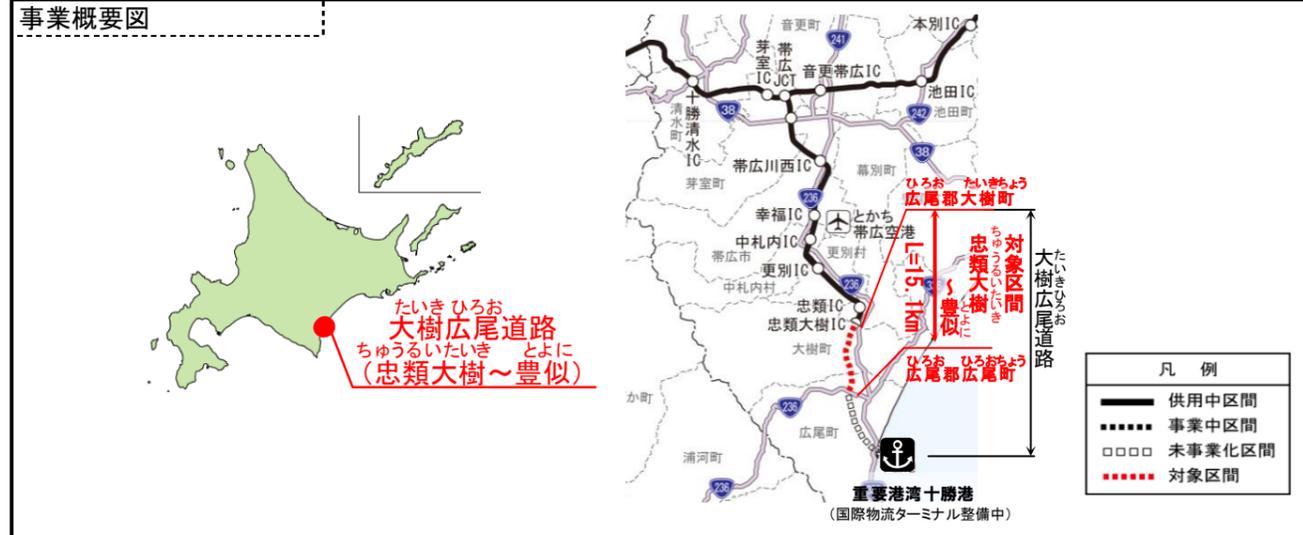
事業の概要

事業名	一般国道236号（帯広・広尾自動車道） 大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）	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：北海道広尾郡大樹町字大樹 至：北海道広尾郡広尾町字紋別	延長	15.1 km		

**事業概要**  
 大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）は、帯広・広尾自動車道の一部を構成する道路で、広尾郡大樹町字大樹から広尾郡広尾町字紋別に至る延長約11.5 kmの一般国道の自動車専用道路である。（帯広・広尾自動車道は北海道横断自動車道帯広ジャンクションから分岐し、帯広市等を経由し広尾町に至る延長約80 kmの高規格幹線道路であり、これまでに延長約59 kmが開通している。）

**事業の目的、必要性**  
 当該区間の整備により、全国の食を支える地域産業を支援するとともに、交通機能の分担が図られることにより安全なルートを確認、救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、地域医療サービスの向上に貢献するものである

全体事業費 約200億円      計画交通量 約5,500台/日



**関係する地方公共団体等の意見**  
 【北海道知事】  
 新規事業採択時評価に係る「一般国道236号（帯広・広尾自動車道）大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）」の予算化に同意いたします。  
 当該地域では、北海道としても地域の防災対策や農畜産業振興のため、道道音調津陣屋線や道道幕別大樹線などの整備を進めており、国においても早期完成に向け、特段のご配慮をお願いいたします。  
 また、当該区間に接続する計画段階評価実施済みの「豊似～広尾間」について早期に着手されるよう、特段のご配慮をお願いいたします。

**学識経験者等の第三者委員会の意見**  
 ・新規事業化については妥当である。

**事業採択の前提条件**  
 ・費用対便益：便益が費用を上回っている  
 ・手続きの完了：計画段階評価手続き完了（H28.3.1）

事業評価結果

費用便益分析	B/C	1.2 (0.96)	総費用 3,019億円 (事業費: 2,725億円 維持管理費: 294億円)	総便益 3,496億円 (走行時間短縮便益: 2,825億円 走行経費減少便益: 444億円 交通事故減少便益: 226億円)	基準年 平成27年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.1 (交通量 -10%)	B/C=1.3 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.1 (事業費 +10%)	B/C=1.2 (事業費 -10%)		
	事業期間変	B/C=1.2 (事業期間 +20%)	B/C=1.2 (事業期間 -20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	・注目すべき影響はない。		
		事故対策	◎	・交通機能の分担により、大樹市街をはじめとする現道の交通事故が大幅に減少し、貨物車等の安全な物流ルートを確認。 【死傷事故率】 [大樹市街における死傷事故率] 現況 全国平均以上(7箇所) 110.6~331.9件/億台キロ ※全国平均: 81件/億台キロ → 整備後 大樹豊似間 27.0件/億台キロ		
		歩行空間	-	・注目すべき影響はない。		
	社会全体への影響	住民生活	◎	【高次医療施設へのアクセス性向上】 ・救急搬送時の所要時間や連絡速度が改善され、南十勝からの高次医療施設へのアクセスが向上し、人口カバー率が拡大するなど地域の医療サービス向上に貢献。 [広尾町～帯広市の高次医療施設間の救急搬送所要時間] 現況 約73分 → 整備後 約65分(約8分短縮) [帯広市の高次医療施設からの60分カバー圏人口] 現況 12,200人(58%) → 整備後 14,000人(66%)		
		地域経済	◎	【地域産業を支える物流の効率化・安全性の向上】 ・十勝港までの輸送時間の短縮が図られ、繁忙期の小麦の往復回数が1回増加するなどの輸送の効率化に寄与し、地域産業を支援。		
		災害	-	・注目すべき影響はない		
環境		-	・注目すべき影響はない			
	地域社会	-	・注目すべき影響はない			
事業実施環境	◎	・計画段階評価手続き完了（H28.3.1） ・北海道知事や帯広市長、大樹町長、広尾町長ら沿線自治体首長より帯広・広尾自動車道（大樹～広尾）の早期事業化を要望				

採択の理由

費用便益比が1.2と便益が費用を上回っているとともに、計画段階評価の手続きが完了し事業採択の前提条件が確認できる。  
 また、全国の食を支える地域産業を支援するとともに、交通機能の分担が図られることにより安全な物流ルートを確認し、救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、地域医療サービスの向上に貢献するなど、事業の必要性・効果は高いと判断できる。  
 以上より、本事業の新規事業化については妥当である。

※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。  
 ※B/Cの上段は、帯広JCT～広尾IC(仮称)を対象とした場合、下段( )書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果。

## 新規事業採択時評価結果（平成28年度新規事業化箇所）

### 事業評価結果（防災機能）

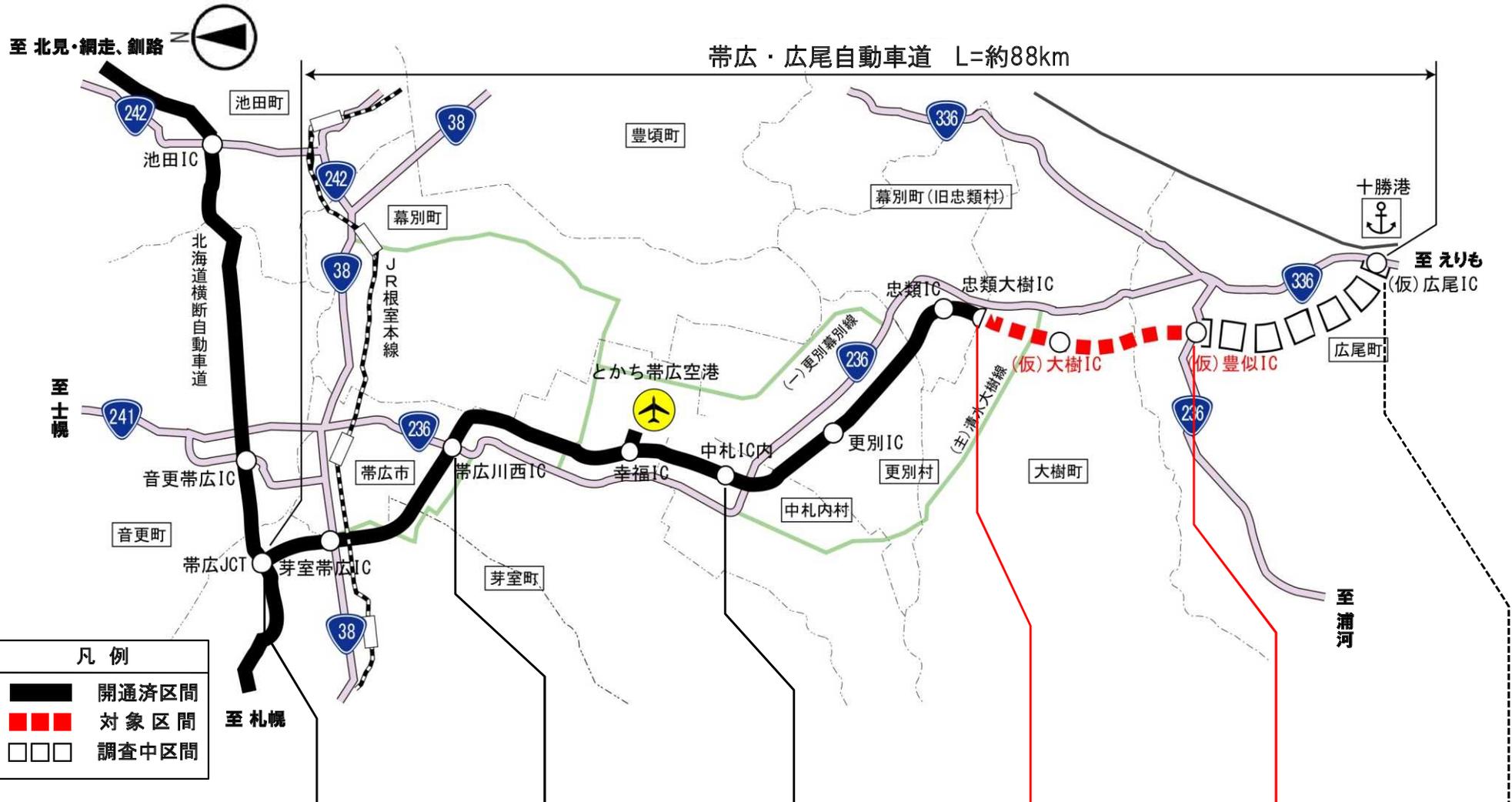
<b>事業の必要性</b> 本道路は、交通機能の分担が図られることにより安全な物流ルートを確認し、全国の食を支える地域産業を支援するとともに、救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、地域医療サービスの向上に貢献するものである。		
評価項目	地域の課題	関連する計画
救助活動等		
住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南十勝は高次医療の9割を帯広市に依存しており、人口の4割が高次医療施設まで60分以内に到達できない状況。</li> <li>・大樹・広尾町からの救急搬送は年間約220件を数え、広域には日高東部からも搬送しているが、冬期には搬送時間がさらに増加するなど、速達性の確保が急務。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※新たな北海道総合開発計画(H20.7)</li> <li>・集約拠点へつながる公共交通ネットワークや、道路ネットワークの強化などを推進する。</li> <li>※新・北海道総合計画(十勝連携地域)(H20.3)</li> <li>・第三次保健医療福祉圏における地方センター病院など高度な医療機能を有する病院を中心とした高度医療提供体制の確立。</li> </ul>
地域経済 地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・十勝港は物流ターミナル整備中の港湾で、高規格道路ミッシングリンク延長が全国で最長。取扱貨物量は増加する一方で、貨物車保有台数は減少傾向。収穫の繁忙期になる秋を中心に輸送トラック不足が課題であり、今後コンテナの増設計画がある中、更なる輸送の効率化が求められている。</li> <li>・十勝港を結ぶ唯一の幹線道路である国道236号、336号は、全道平均を上回る貨物車事故が発生し、物流の安全性が確保されていない状況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>※新たな北海道総合開発計画(H20.7)</li> <li>・港湾・空港や道内各地の物流拠点・生産拠点と高規格幹線道路とのアクセスを強化するほか、国際標準コンテナ車が支障無く通行できる幹線道路ネットワークを構築する。</li> <li>※新・北海道総合計画(十勝連携地域)(H20.3)</li> <li>・他地域との連携強化や空港・港湾などとのアクセス強化等を進めるための高速道路や域内幹線道路の整備、空港の機能充実など暮らしや産業を支える交通・情報ネットワークの形成</li> </ul>
その他		

<b>事業の有効性</b> ・当該事業の実施により、主要拠点間のリンクの評価はCランク→Bランクに改善するとともに、不通リンクの解消によりネットワーク全体の防災機能が強化される。 ・また、本事業において、交通機能の分担が図られることにより安全な物流ルートを確認し、全国の食を支える地域産業を支援するとともに、救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、地域医療サービスの向上に貢献するなど有効性の高い事業と評価する。									
道路ネットワークの 防災機能	主な区間		改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
				整備前	整備後		通常時	災害時	
	帯広市	広尾町	9 (2)	0.67 [C] 〔1.00〕 [D]	0.33 (B) 〔1.00〕 [D]	▲61.81 (▲10.49)	0.06 (0.04)	0.35 (0.00)	◎

<b>事業の効率性</b> ・計画段階評価手続き完了（H28.3.1）
--

※道路ネットワークの防災機能の上段の値は帯広JCT～広尾IC（仮称）を対象とした場合、下段（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果。

# 一般国道236号(帯広・広尾自動車道) 大樹広尾道路(忠類大樹~豊似) 位置図



箇所名	帯広川西道路	川西中札内道路	中札内大樹道路	大樹広尾道路 忠類大樹~豊似	大樹広尾道路 豊似~広尾
	H15.3開通	H20.11迄開通	H27.3迄開通	対象区間	調査中 (計画段階評価完了)
延長	17.0km	19.0km	23.2km	15.1km	約13km

# 一般国道236号(帯広・広尾自動車道) 大樹広尾道路(忠類大樹~豊似)に係る新規事業採択時評価

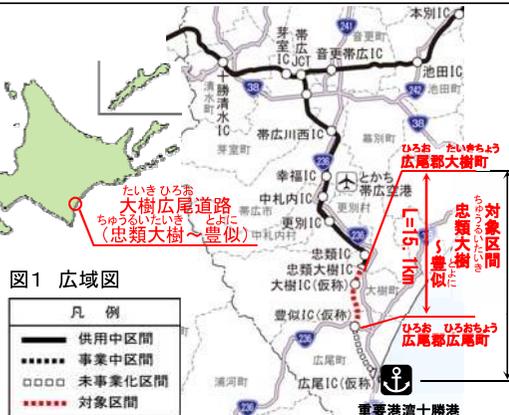
- ・全国の食を支える地域産業を支援するとともに、交通機能の分担が図られることにより安全な物流ルートを確認
- ・救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、地域医療サービスの向上に貢献

## 1. 事業概要

- ・起 終 点: 北海道広尾郡大樹町字大樹  
~北海道広尾郡広尾町字紋別
- ・延 長 等: 15.1km(第1種第3級、  
2車線、設計速度80km/h)

- ・全体事業費: 約200億円
- ・計画交通量: 約5,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約3,100台/日	約800台/日	約1,600台/日



## 2. 課題

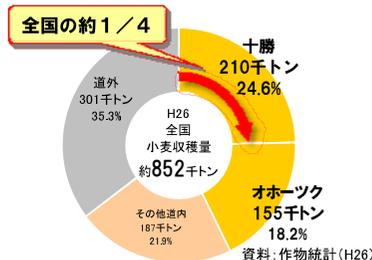
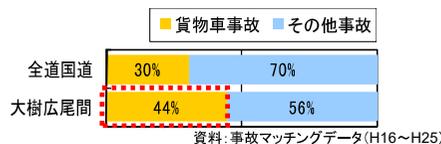
### ①全国への食料供給を支える

#### 港湾アクセスルートの効率性・安全性

・十勝地域は、小麦や生乳等、全国1位の農産品を生産する国内有数の農業、酪農業地域。十勝やオホーツクで生産された小麦の移入や家畜飼料原料などの移輸入は重要港湾十勝港が担っており、全国への食料供給を支える重要拠点(図3)。

・十勝港の取扱貨物量は増加する一方で、貨物車保有台数は減少傾向。収穫繁忙期の秋を中心に、輸送トラックが不足し、効率化が求められているが、物流ターミナル整備中の港湾で、高規格道路ミッシンググリック延長が全国で最長(図4、図5)。

・十勝港に至る国道236号、336号は、全国の一般国道における平均死傷事故率81件/億台キロ以上の箇所が大樹市街で7箇所と多く、物流面においても全道平均を上回る貨物車事故が発生するなど安全性が確保されていない状況(図6)。



### ②救急医療・高次医療サービスの享受が困難

- ・南十勝は高次医療の9割を帯広市に依存し、人口の4割が高次医療施設まで60分以内に到達できない状況(図7)。
- ・大樹・広尾町からの救急搬送は年間約220件を数え、冬期には搬送時間がさらに増加するなど、速達性の確保が急務。



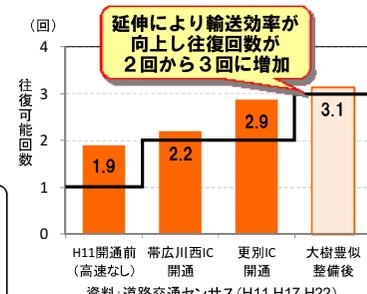
## 3. 整備効果

### 効果1 地域産業を支える物流の効率性・安全性の向上【◎】

- ・帯広・広尾道の延伸により十勝港までの輸送時間の短縮が図られ、繁忙期の小麦の往復回数が増加するなど輸送の効率化に寄与し、地域産業を支援(図8)。
- ・交通機能の分担により、大樹市街をはじめとする現道の交通事故が大幅に減少し、貨物車等の安全な物流ルートを確認。

大樹市街における死傷事故率  
 現況 全国平均以上(7箇所)110.6~331.9件/億台キロ  
 ⇒ 整備後 大樹豊似間 27.0件/億台キロ  
 ※全国平均: 81件/億台キロ

### 【広尾町 広尾町まちづくり推進総合計画】



### 効果2 高次医療施設へのアクセス性向上【◎】

- ・帯広・広尾道の延伸により救急搬送時の所要時間や連絡速度が改善され、南十勝からの高次医療施設へのアクセスが向上し、人口カバー率が拡大するなど地域の医療サービスの向上に貢献。
- 広尾町~帯広市の高次医療施設間の救急搬送所用時間  
 現況 73分 ⇒ 整備後 65分(8分短縮)
- 帯広市の高次医療施設からの60分カバー圏人口  
 現況 12,200人(58%) ⇒ 整備後 14,000人(66%)  
 ※ 全線整備後 20,500人(97%)

### ■費用便益分析結果 (貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.2 (0.96)	4.8% (3.7%)	3,019億円※2 (167億円※2)	3,496億円※2 (159億円※2)

注) 上段の値は帯広JCT~広尾IC(仮称)を対象とした場合、下段( )書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果  
 ※1: EIRR: 経済的內部収益率  
 ※2: 基準年(H27年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)  
 ※3: JCT間の費用便益分析は、当該区間のうち、ルートや構造が確定した区間を対象に算出

# 一般国道236号(帯広・広尾自動車道) 大樹広尾道路(忠類大樹~豊似)に係る新規事業採択時評価

凡例	
	対象区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	その他道路
	橋梁構造
	主要渋滞箇所
	交通事故多発区間
	曲線半径 (R<150m)
	交通量 (H22センサス)
	市街地
	沿線集落
	コントロールポイント

凡例	
	津波浸水予測範囲 (最大浸水深) (m)
	1.0m未満
	1.0m以上 2.0m未満
	2.0m以上 3.0m未満
	3.0m以上 4.0m未満
	4.0m以上 5.0m未満
	5.0m以上 6.0m未満
	6.0m以上 7.0m未満
	7.0m以上 8.0m未満
	8.0m以上 9.0m未満
	9.0m以上 10.0m未満
	10m以上

