

(再評価)

北海道横断自動車道 網走線
足寄～北見

再評価原案準備書説明資料

平成29年度
北海道開発局

目 次

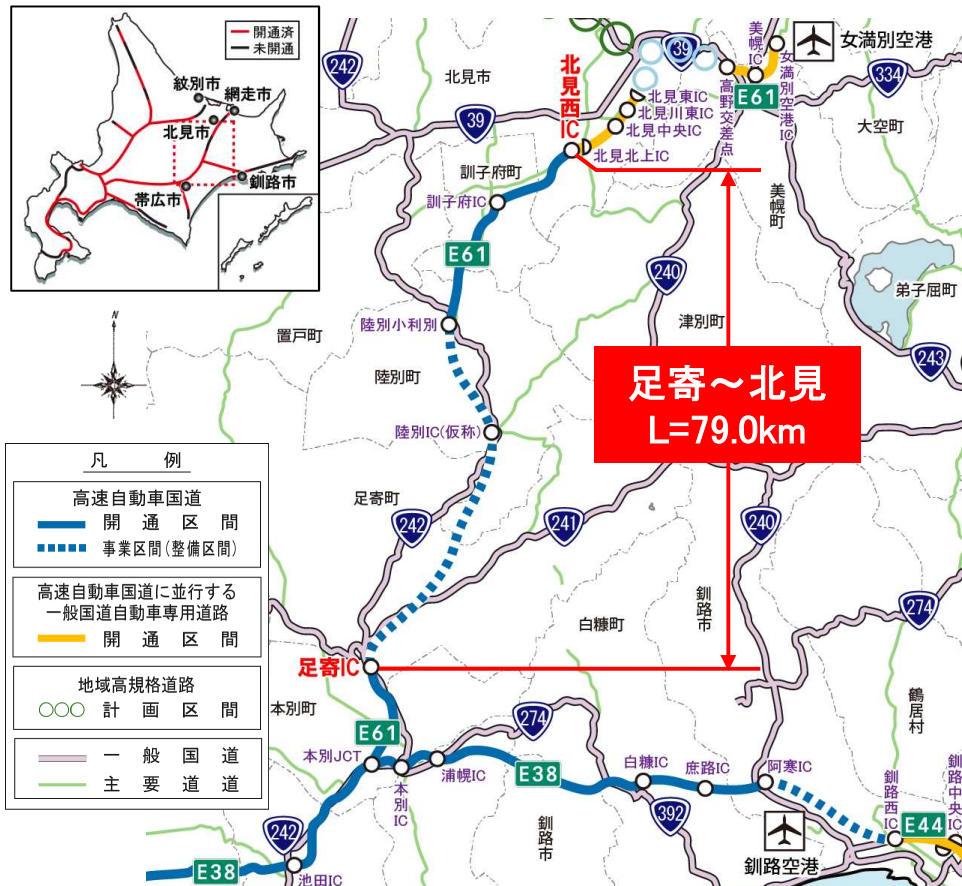
| | | |
|-------------------|-------|----|
| 1. 事業の概要 | | 1 |
| 2. 事業の必要性等 | | 5 |
| (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 | | |
| (2) 事業の整備効果 | | |
| (3) 事業の投資効果 | | |
| 3. 事業進捗の見込み | | 17 |
| 4. 関係自治体の意見 | | 18 |
| 5. 対応方針(案) | | 21 |

1. 事業の概要

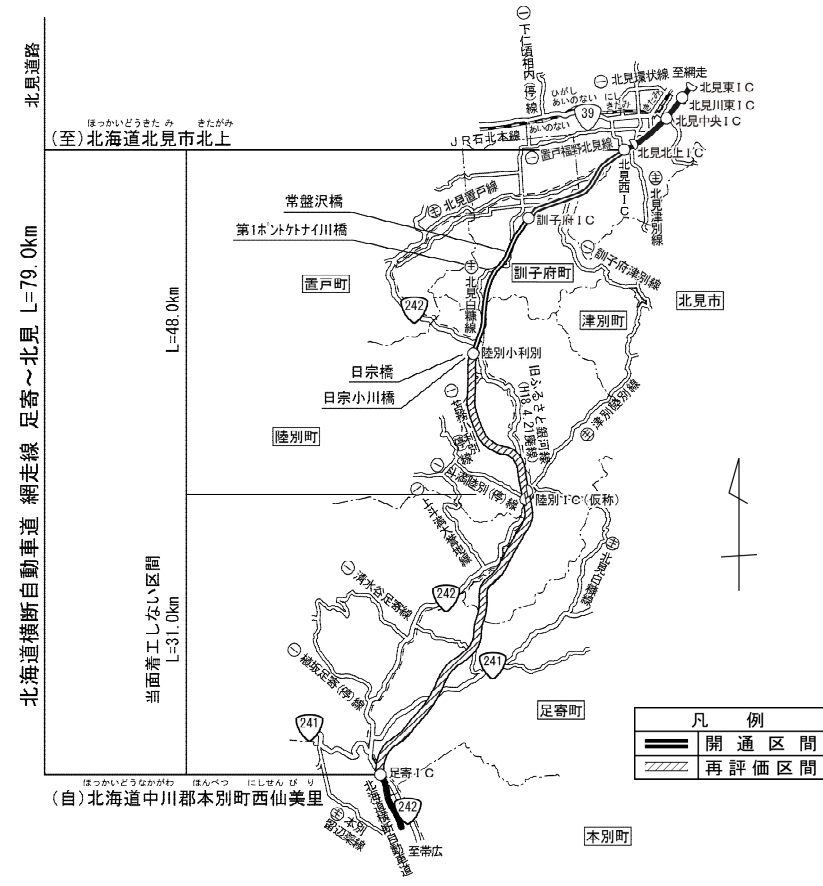
(1) 事業の目的

- ・ 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へ至る延長約694kmの高速自動車国道
- ・ このうち足寄～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

■位置図



■事業概要図



1. 事業の概要

(2) 計画の概要

- ① 起点 …… 北海道中川郡本別町西仙美利
 ほっかいどうなかがわ ほんべつ にしせんびり
- 終点 …… 北海道北見市北上
 ほっかいどうきたみ きたがみ
- ② 計画延長 …… 79.0 km
- ③ 幅員 …… 12.0 m
- ④ 構造規格 …… 1種2級
- ⑤ 設計速度 …… 100 km/h
- ⑥ 車線 …… 暫定2車線
- ⑦ 事業主体 …… 北海道開発局

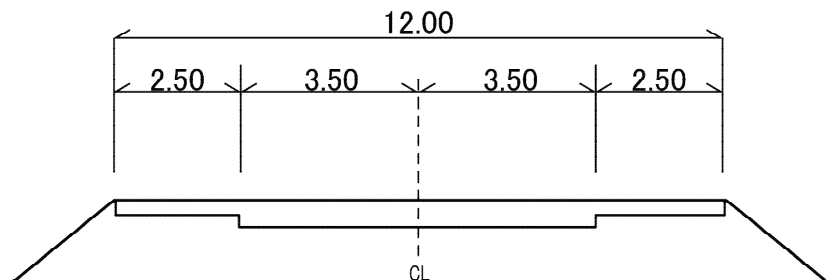
(3) 事業の経緯

- 昭和63年度 整備計画
 (北海道中川郡本別町
 ～北海道常呂郡訓子府町間)
- 平成3年度 整備計画
 (北海道常呂郡訓子府町
 ～北見市間)
- 平成5年度 施行命令

■ 横断面図

(暫定2車線)

(単位:m)



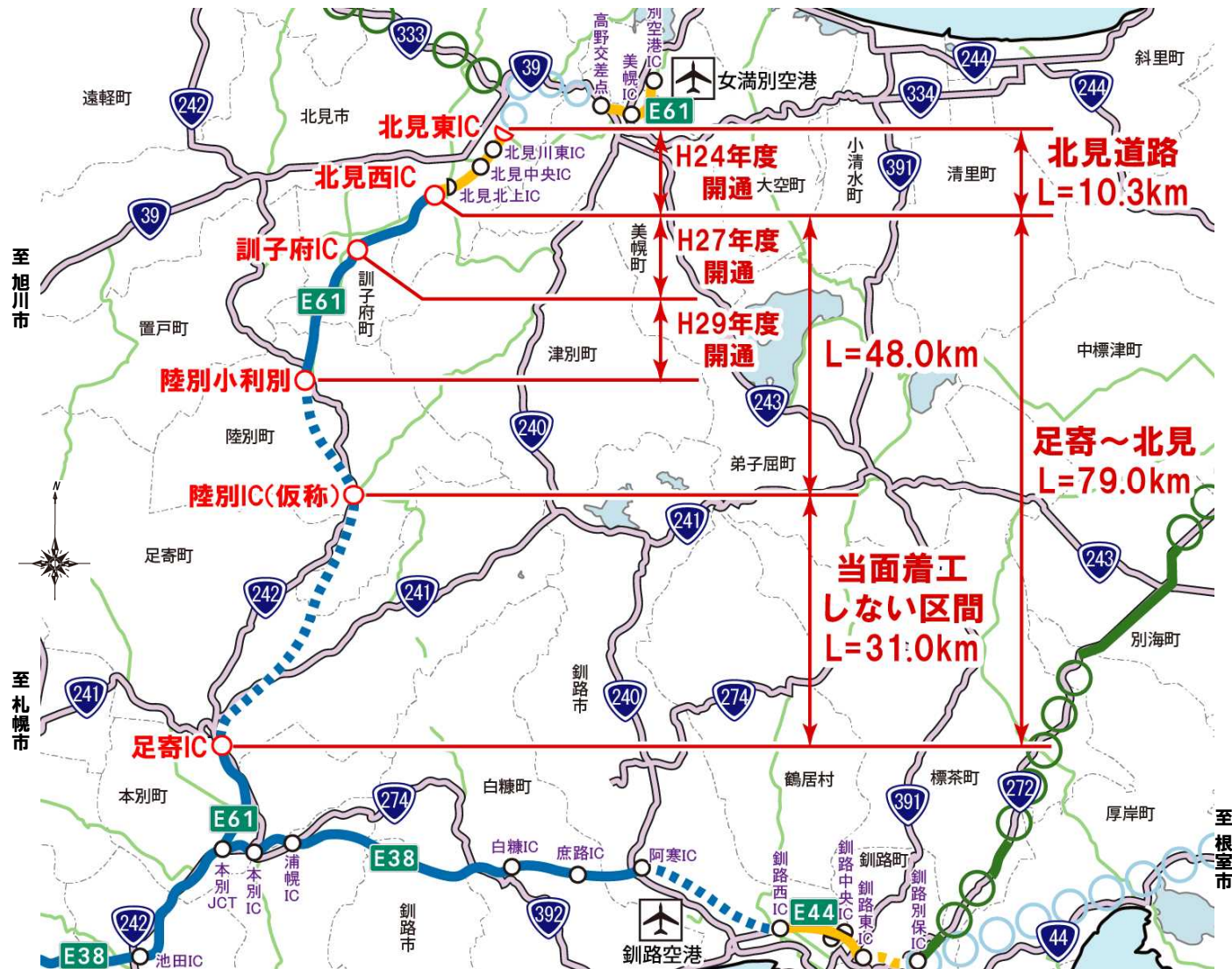
1. 事業の概要

(3) 事業の経緯

| | |
|--------|--------------------------------|
| 平成15年度 | 抜本的見直し区間の設定 |
| 平成15年度 | 整備計画の整備主体の変更（新直轄方式に切替） |
| 平成17年度 | 「抜本的見直し区間」について、「緊急に整備すべき区間」を設定 |
| 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 | 整備計画の変更 |

1. 事業の概要

(3) 事業の経緯



2. 事業の必要性等

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■周辺環境の変化

[高速交通ネットワークの整備]

- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道 池田IC～足寄IC開通
- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道 本別JCT～本別IC開通
- ・平成19年10月 北海道横断自動車道 トマムIC～十勝清水IC開通
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道 本別IC～浦幌IC開通
- ・平成25年 3月 北見道路 北見西IC～北見東IC開通
- ・平成25年12月 北見道路 北見北上IC、北見川東IC追加IC開通
- ・平成27年 3月 北海道横断自動車道 浦幌IC～白糠IC開通
- ・平成27年11月 北海道横断自動車道 訓子府IC～北見西IC開通
- ・平成28年 3月 北海道横断自動車道 白糠IC～阿寒IC開通
- ・平成28年 3月 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路東IC開通
- ・平成29年10月 北海道横断自動車道 陸別小利別～訓子府IC開通

[市町村合併の状況]

- ・平成17年10月 釧路市、阿寒町及び音別町が合併し、釧路市が誕生
- ・平成18年 3月 北見市、端野町、留辺蘂町及び常呂町が合併し、北見市が誕生
- ・平成18年 3月 女満別町及び東藻琴町が合併し、大空町が誕生

[公共交通の状況]

- ・平成18年 4月 ふるさと銀河線（池田～北見間）廃線

[その他]

- ・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

2. 事業の必要性等

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

■ 周辺環境の変化

北海道横断自動車道
 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
 写真：網走開発建設部



北見道路
 平成25年 3月
 北見西IC～北見東IC開通
 平成25年12月
 北見北上IC、北見川東IC
 追加IC開通
 写真：網走開発建設部



道の駅
 「あしよろ銀河ホール21」
 平成16年8月開業
 写真：帯広開発建設部



十勝シーニックバイウェイ
 十勝平野・山麓ルート
 主要ルート
 構成地域



北海道横断自動車道
 平成15年6月
 池田IC～足寄IC・
 本別JCT～本別IC開通
 平成19年10月
 トナムIC～十勝清水IC開通
 平成21年11月
 本別IC～浦幌IC開通
 平成27年3月
 浦幌IC～白糠IC開通
 平成28年3月
 白糠IC～阿寒IC開通
 写真：釧路開発建設部



平成17年10月
 釧路市、阿寒町、音別町が合併

釧路外環状道路
 平成28年3月
 釧路西IC～釧路東IC開通
 写真：釧路開発建設部



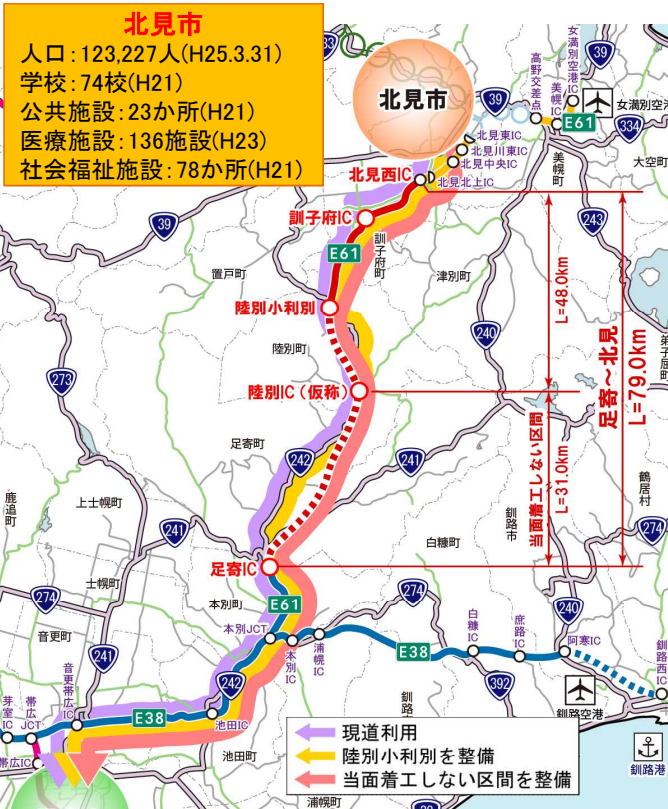
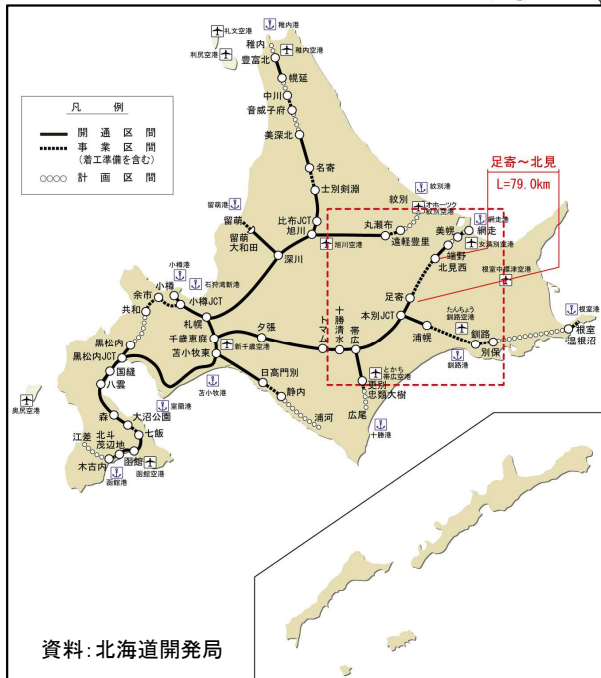
2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(主要都市間の利便性向上)

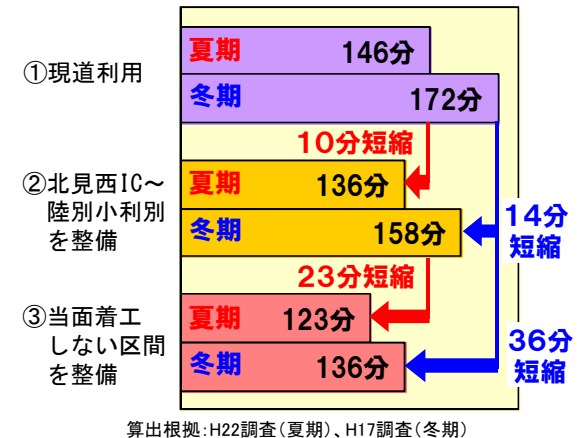
- ・ 当該事業は、北海道横断自動車道の一部を構成し、主要都市である帯広市と北見市の連絡機能を強化
- ・ 当該道路の整備により、帯広市と北見市間の所要時間が夏期で23分(冬期は36分)短縮し、地域住民の利便性向上及び地域間交流の活性化が期待

■ 地方生活中心都市の状況

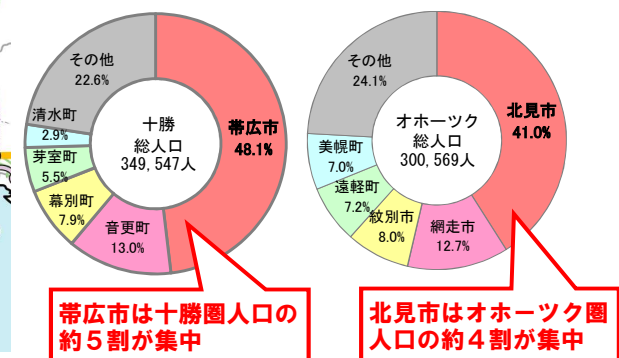
【北海道の高規格幹線道路網の計画】



【北見市～帯広市間の所要時間の変化】



【オホーツク圏と十勝圏の市町人口】



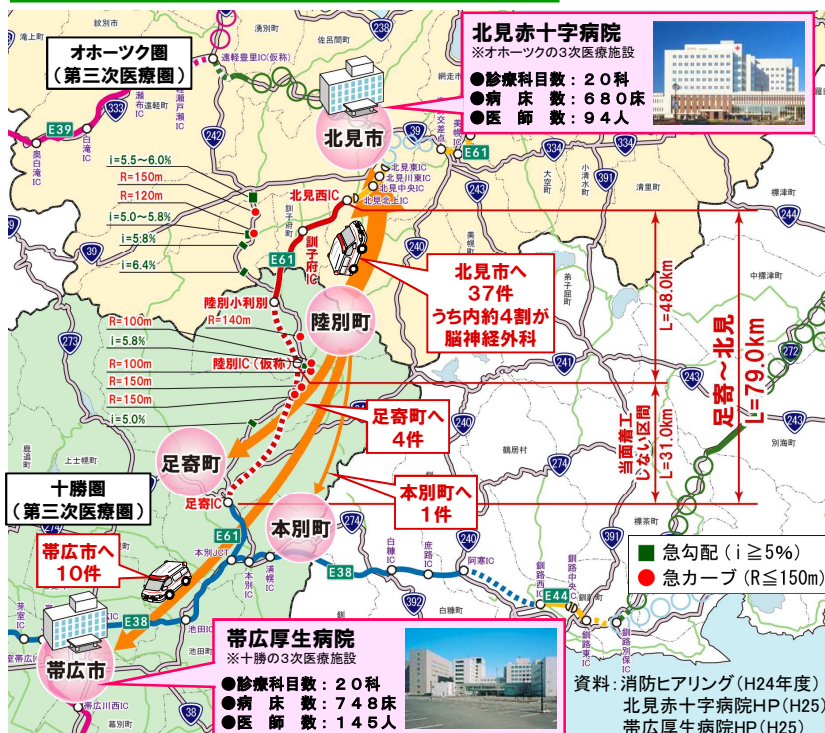
資料: H25.3.31 住民基本台帳

2. 事業の必要性等

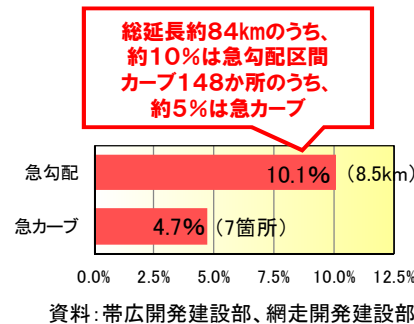
(2) 事業の整備効果(救急搬送の安定性向上)

- ・当該事業周辺地域の主な救急搬送先は三次医療施設の北見赤十字病院及び帯広厚生病院を始め、高次医療施設がある北見市及び帯広市に集中
- ・特に陸別町では、年間の搬送件数の約4割に当たる37件が、医療圏域を超えた北見市に搬送されているが、搬送ルートとなる国道242号は、急カーブ(7か所)や急勾配区間(約9km)が多く、揺れや振動による患者への負担が大きいため、速達性及び安定性の高い搬送ルートの確保が課題
- ・当該道路の整備により、速達性及び安定性の高い救急搬送ルートが確保され、陸別町から北見赤十字病院(第3次医療施設)までの所要時間が夏期で14分(冬期は20分)短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待

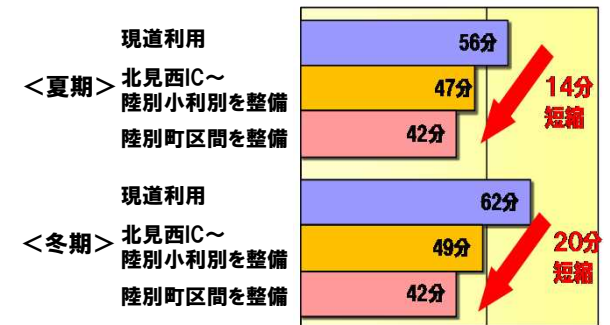
■ 周辺地域における救急搬送状況



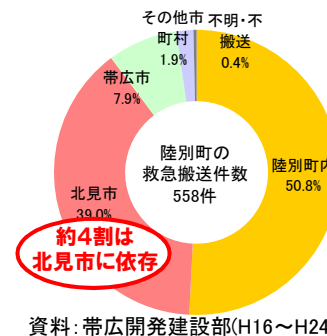
【並行国道242号の線形不良区間】



【陸別町ー北見赤十字病院間のアクセス時間】



【陸別町の救急搬送件数】



■ 地域の声 (H26.3陸別消防署)

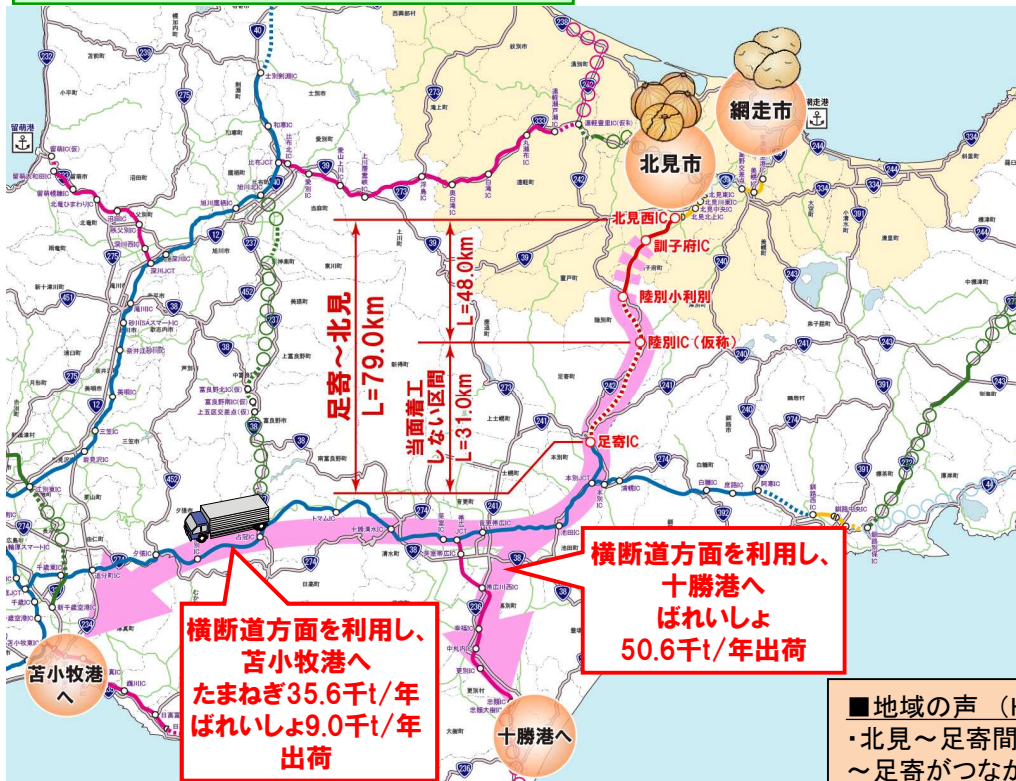
・現道は、アップダウンやカーブが多く、冬期には路面状況も悪いです。カーブ・信号による加減速や、段差による振動は、患者に負担となるため、現道を利用した救急搬送は、走行性が悪いです。一定の速度での走行が可能です、カーブ等のない道路環境が理想ですので、陸別町区間が供用すれば利用します。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(農産品の流通利便性向上)

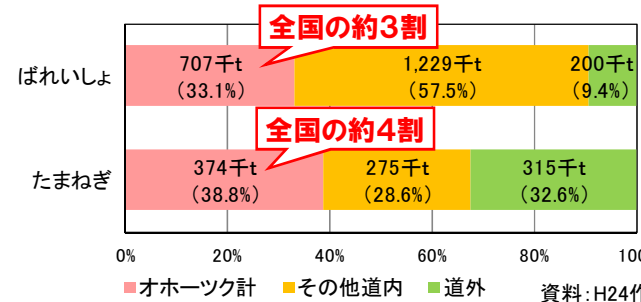
- ・オホーツク圏産のばれいしょ及びたまねぎの収穫量は、全国の約3～4割を占め、トラックや鉄道を利用して、苫小牧港又は十勝港から全国各地へ出荷。しかし、輸送ルートである国道242号では、過去10年間で25件の貨物車による人身事故が発生。そのうち4割がカーブ区間又は隘路で発生していることから、速達性及び安全性の高い輸送ルートの確保が課題。
- ・当該道路の整備により、速達性及び安全性の高いルートが確保され、北見市から苫小牧港又は十勝港までの所要時間が夏期で23分(冬期は36分)短縮されるなど、農産品(ばれいしょ59.6千t/年、たまねぎ35.6千t/年)の流通利便性向上が期待

■ばれいしょ、たまねぎの輸送ルート

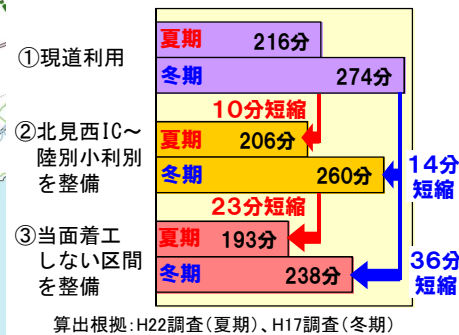


資料:オホーツク管内JAヒアリング(H23実績値)

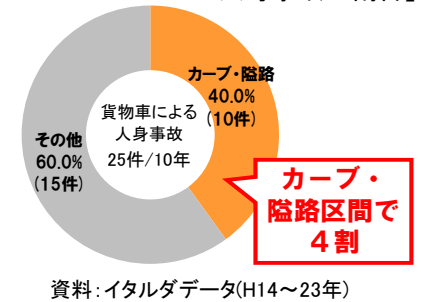
【ばれいしょ・たまねぎ収穫量の全国シェア】



【北見市～十勝港間の所要時間変化】



【国道242号の貨物車による人身事故の割合】



■地域の声 (H25.10 きたみらい農業協同組合職員)

・北見～足寄間は、輸送時間が掛かるため、早急に事業を進めてもらいたいです。北見～足寄が繋がれば、時間短縮が図られ、苫小牧方面へ向かう際、十勝経由の方が有利になる可能性があります。特に青物などの軟弱野菜には、効果が大きいと思います。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(十勝産飼料の流通利便性向上)

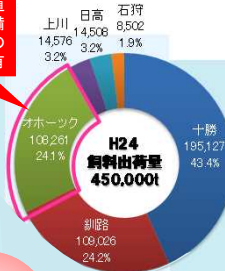
- ・平成23年4月に稼動した、とかち飼料コンビナート等の効果により、十勝港における飼料関連の取扱量が増加。輸送ルートである国道242号は、過去10年間で25件の貨物車による人身事故が発生しており、そのうち4割が、カーブ区間又は隘路で発生していることから、速達性及び安全性の高い輸送ルートの確保が求められている。
- ・当該道路の整備により、速達性の高いルートが確保され、十勝産飼料のオホーツク地域等への出荷の拡大等が期待

■H24とかち飼料(株)の出荷状況

【オホーツク管内における年間出荷量の変化】

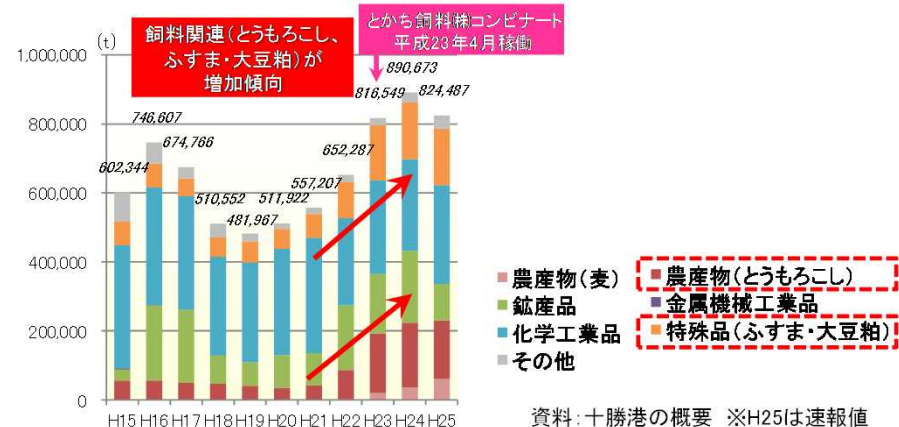


北海道横断自動車道足寄-北見間の整備によりオホーツクへの出荷拡大の可能性有



資料:とかち飼料(株)

【十勝港の輸移入貨物取扱内訳】



資料:十勝港の概要 ※H25は速報値

■地域の声(物流事業者ヒアリング結果より)

- ・十勝地域の家畜の飼養頭数は、紋別地域の飼養頭数に比べて約10倍とかなり多く、十勝にある飼料工場のほうが、安くて品質の良い飼料を生産している実態がある。
- ・紋別において取り扱っている十勝地域の飼料工場としては、(株)第一飼料(帯広市)、タイセイ飼料(株)(音更町)等が挙げられる。これら飼料を利用して生産された牛は、非常に質の良い肉ができると評判である。ただし、十勝から紋別までは距離も長く、なかなか客先の満足に沿うことができない事情があった。
- ・とかち飼料の飼料は、非常に価格が安いと人気となっているが、紋別では現在では取り扱っていない。とかち飼料の飼料に切替えたいという声はよく聞かすが、十勝港までは非常に距離が遠いため、簡単には切替えができない。
- ・現在、音更等の十勝地域まで、飼料の引き取りに月1・2回程度であるが、トラックが走っている。足寄-北見間の高規格幹線道路が開通すれば、今後新たな営業展開ができると考えている。

2. 事業の必要性等

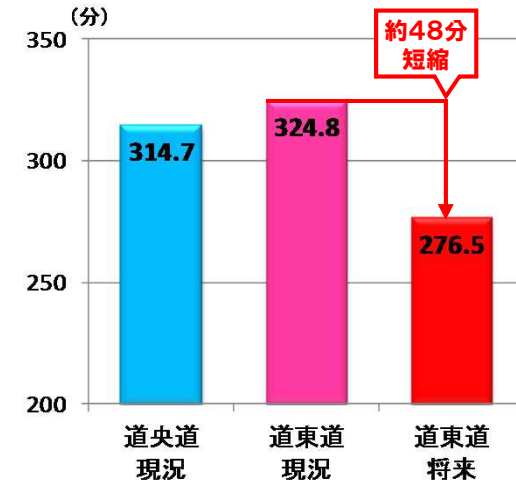
(2) 事業の整備効果(観光地への利便性向上)

- ・オホーツク地域では、冬期間において流水観光などを目的とした観光客が多く訪れており、道央自動車道が雪害により通行止めとなった場合には、道東自動車道を代替ルートとして利用
- ・当該道路の整備により、速達性及び確実性の高いルートが確保され、道東観光の主要ルートとして、知床五湖、オホーツク流水館等へのアクセス性向上が期待

■オホーツク流水観光アクセスルート



【新千歳空港から網走市までの所要時間】



資料: H22調査

■地域の声(大手旅行会社ヒアリング結果より)

- ・道央自動車道が通行止めになった場合には、道東自動車道にルートを変更して網走に向かっている。
- ・道東自動車道のおかげで、通常よりは遅れますが、長時間に至らないため、代替ルートとしての良さを感じており、非常に助かっている。
- ・道央自動車道の通行止めも頻発しているため、雪が少ない十勝地方を經由する道東自動車道の方が、特に冬場は有効に利用できるかもしれない。
- ・今後、足寄～北見間がつながるのであれば、冬場などは、基本ルートを道東自動車道経由に変更することも十分に考えられる。

資料: 大手旅行会社ヒアリング、網走市観光協会HP

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の強化)

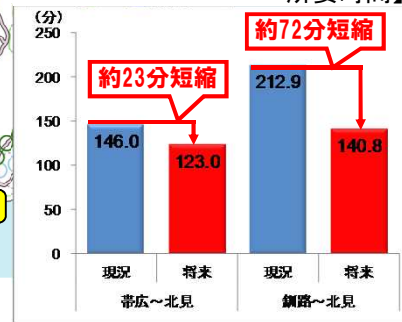
- ・ オホーツク地域は、大規模地震による沿岸部津波被災、暴風雪災害等による被害が想定されている。道東地域では、災害時の円滑な相互連携を図るため「道東6市防災協定」を締結しており、広域的な災害対策活動を展開することが必要となるが、冬期は、オホーツク海の結氷により海路が利用できない状況となることから、内陸部の迅速性及び確実性の高いルートの確保が重要
- ・ 当該道路の整備により、内陸部の道路網が強化され、道路ネットワークの多重性が確保されることで、被災した地域などからの迅速な救急搬送や、救援物資等の輸送の確実性向上が期待

■津波災害時における広域的な災害対策活動の展開



資料:「H22津波シミュレーション及び被害想定調査業務(オホーツク海沿岸)報告書」、H22調査

【帯広～北見、釧路～北見間の所要時間】



【30年以内に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率の分布図】



【H25年3月網走管内暴風雪災害時の通行止め状況】

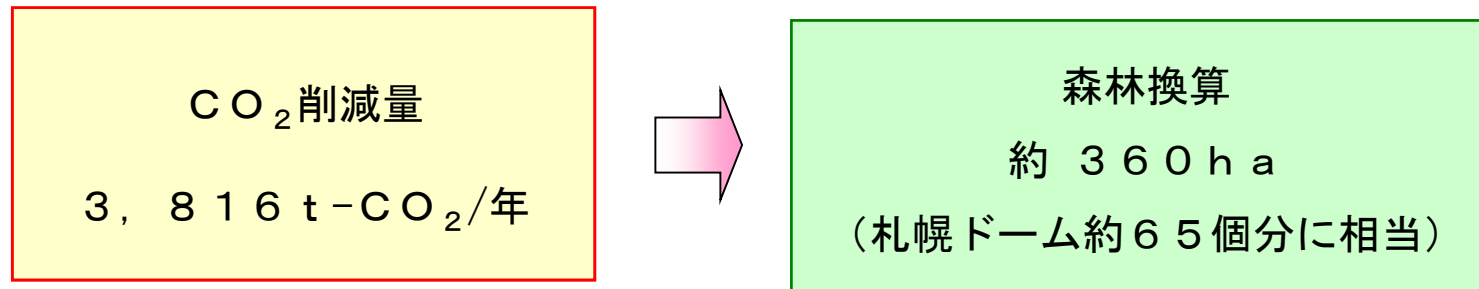


出典: 北海道地区 道路情報(H25.3.2 23:55現在)

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2,512,356 (t-CO₂/年)
- ・ 当該道路の整備により2,508,540 (t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、3,816 (t-CO₂/年)の削減が見込まれる。



※対象地域:オホーツク総合振興局、上川総合振興局、十勝総合振興局、釧路総合振興局、根室振興局

※平成42年将来交通量推計を基に算出

※森林のCO₂吸収量は10.6t-CO₂/ha・年として試算

資料:『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(費用便益分析 -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 | 3,700~4,700 | 平成26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) |
| | 889億円 | 177億円 | 69億円 | 1,134億円 | | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | 1.1 | 4.5% |
| | 903億円 | | 128億円 | 1,031億円 | | |

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 | 3,700~4,700 | ±10% | 1.003~1.3 |
| 事業費 | 1,005億円 | ±10% | 1.1~1.2 |
| 事業期間 | 20年 | ±2年 | 1.03~1.2 |

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) 便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(費用便益分析 -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 | 3,700~4,700 | 平成26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) |
| | 889億円 | 177億円 | 69億円 | 1,134億円 | | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | 1.6 | 6.3% |
| | 599億円 | | 128億円 | 727億円 | | |

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 | 3,700~4,700 | ±10% | 1.4~1.8 |
| 事業費 | 599億円 | ±10% | 1.5~1.7 |
| 事業期間 | 9年 | ±2年 | 1.4~1.7 |

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)便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

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 | 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、大空町及び北見市の首長並びに議会議長 | 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)の早期全線整備を要望 |
| 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 | 世界水準の周遊観光の形成、農業施設の新設又は設備増強による競争力強化等の地域活性化の取組効果を発揮するため、オホーツク圏と十勝圏及び釧路圏をつなぐ高規格幹線道路が必要不可欠。オホーツク地域全体の発展のため、「防災」「医療」「物流」「観光」その他全ての分野において、長期的に効果を発現し、地域の将来を支え続ける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 | 帯広商工会議所、釧路商工会議所、北見商工会議所、網走商工会議所、根室商工会議所、紋別商工会議所、遠軽商工会議所、美幌商工会議所及び留辺蘂商工会議所 | 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、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長 | 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 |
| 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 | 釧路市長 | 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 | 本路線の整備によるストック効果について延伸されるたびに観光入込客数の増加が報告されており、今後の釧路市及び北見市への延伸による地域経済への波及効果に大きな期待が寄せられている。また、地域では開通効果を地域の活性化及び持続的な発展に結び付けていくための様々な事業を展開し、早期完成を期待していることから、全線の早期完成を要望 |
| 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 北海道横断自動車道 足寄～北見間 当面着工しない区間の早期事業着手 北海道横断自動車道 足寄～陸別間 |
| 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、議会議長等 | |
| 北海道十勝圏活性化推進期成会 | 高橋正夫 氏 | 帯広市長、音更町長、士幌町長、上士幌町長、鹿追町長、新得町長、清水町長、芽室町長、中札内村長、更別村長、大樹町長、広尾町長、幕別町長、池田町長、豊頃町長、本別町長、足寄町長、陸別町長、浦幌町長、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 | 都道府県で全国7番目の岐阜県よりも広い十勝圏において、足寄～訓子府間等が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足寄～北見間の全線早期完成及び当面着工しない区間(足寄～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

| 期成会等名称 | 会長等 | 主な構成メンバー | 要望内容 |
|---|--------|------------------------|---|
| とち商工会産業振興会議 | | 北海道十勝管内商工会連合会及び帯広商工会議所 | 広域分散型の地域構造が顕著な十勝圏においては、住民移動の利便性向上、農畜産業の効率化支援、緊急搬送への対応、大規模災害時の対応等の様々な観点から高規格幹線道路ネットワークの整備が必要不可欠。北海道横断自動車道等の早期整備に向け、計画的かつ確実に進められるよう強く要望 |
| 帯広商工会議所 | 会頭 | | 日本最大の食料基地としての役割が期待される十勝は、今後、地域の豊富な資源・食材を活かした地域の活性化に向け、農業基盤や物流ルートの整備が不可欠。地域の発展に欠かせない社会資本の整備促進を要望 |
| 北海道、北海道市長会、北海道町村会、北海道高速道路建設促進期成会、北海道道路利用者会議、北海道道路整備促進協会 | 北海道知事等 | 北海道等 | 高規格幹線道路ネットワークの形成により、「広域観光周遊ルート」及び「強靱な物流ネットワーク」が拡充され、更なる経済効果の波及に貢献。着手している区間の早期開通はもとより、未着手区間について、早期にその着手を決定すること。 |

○北海道からの意見

北海道知事からの意見

高速ネットワークの拡充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など、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はありません。

なお、事業の実施にあたっては、環境への影響を最小限にとどめ、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、着手済み区間の早期完成を図るとともに、「当面着工しない区間（足寄～陸別町陸別）」にも早期に着手す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 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に寄与する事業と考えられる。
- ・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、事業継続とする。

| 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 | 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=33億円(※) | B=31億円(※) |
| | 余裕時間の短縮による効果 | B=35億円(※) | B=34億円(※) |
| | 便益試算値を考慮したB/C | B/C=1.2(※) | B/C=1.6(※) |
| 事業の整備効果 | 活力 | 主要都市間の利便性向上 | ・帯広市と北見市間の所要時間が夏期で23分(冬期は36分)短縮し、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待 |
| | | 農産品の流通利便性向上 | ・北見市から苫小牧港及び十勝港までの所要時間が夏期で23分(冬期は36分)短縮されるなど、農産品(ばれいしょ59.6千t/年、たまねぎ35.6千t/年)の流通利便性向上が期待 |
| | | 十勝産飼料の流通利便性向上 | ・十勝産飼料のオホーツク地域等への出荷の拡大等が期待 |
| | | 日常活動圏中心都市への利便性向上 | ・北見市や帯広市への所要時間が短縮し、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待 |
| | | 観光地への利便性向上 | ・道東観光の主要ルートとして知床五湖やオホーツク流氷館等へのアクセス性向上が期待 |
| | 暮らし | 救急搬送の安定性向上 | ・陸別町から北見赤十字病院(第3次医療施設)までの所要時間が夏期で14分(冬期は20分)短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待 |
| | 安全 | 災害時の緊急輸送ルートの強化 | ・内陸部の道路網が強化され道路ネットワークの多重性が確保されることで、被災した地域などからの迅速な救急搬送や、救援物資等の輸送の確実性向上が期待 |
| 環境 | CO2排出量の削減 | ・自動車からのCO ₂ 排出量3,816(t-CO ₂ /年)の削減が期待 | |
| 事業進捗の見込み | 事業の進捗状況 | ・平成29年4月時点で、用地進捗率61%、事業進捗率58% | |

(※)は、供用後50年間の便益額として試算した参考値