資料2－4（1）

（事後評価）

一般国道44号
根室（ねむろ）道路

事後評価結果準備書説明資料

令和6年度
北海道開発局

目　次

１．事業の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
（１）　事業の目的
（２）　計画の概要
（３）　経緯

２．社会経済情勢の変化　・・・・・・・・・・・・・・・・・6

３．事業の効果の発現状況　・・・・・・・・・・・・・・・7

４．費用対効果分析の要因の変化　・・・・・・・・・・15

５．今後の事業評価の必要性等　・・・・・・・・・・・・17

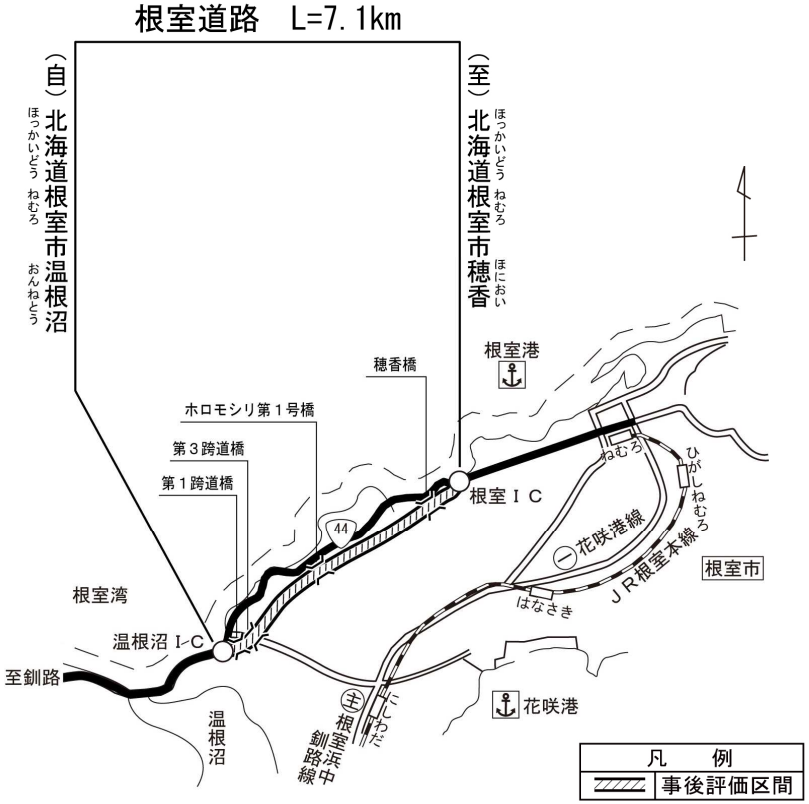
1. 事業の概要

(1)事業の目的

・国道44号は、釧路市を起点とし、根室市に至る幹線道路。
・根室道路は、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の安定性の向上等を目的とした延長7．1km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　　・・・・北海道根室市温根沼（ほっかいどうねむろ　おんねとう）

　終点　　・・・・北海道根室市穂香（ほっかいどうねむろ　ほにおい）

②計画延長・・・・7．1km

③幅員　　・・・・13．5m

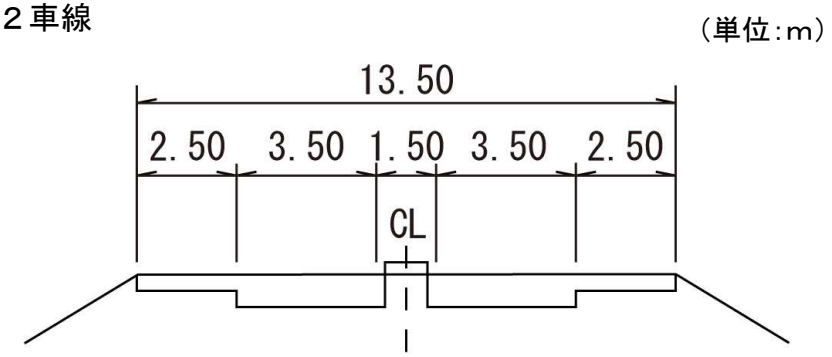
④構造規格・・・・1種3級

⑤設計速度・・・・80km/h

⑥車線　　・・・・2車線

⑦事業主体・・・・北海道開発局

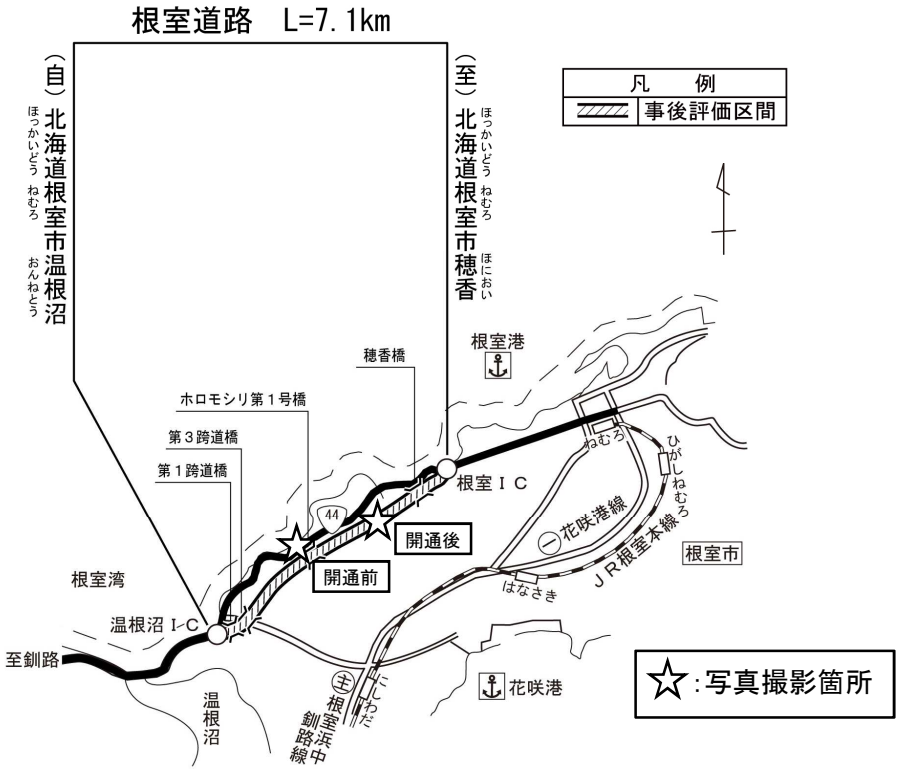
■横断図



1. 事業の概要

(3)経緯

平成11年度	事業化
平成12年度	用地補償着手
平成17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29年度	事業再評価
令和元年度	開通　L＝7.1km
	事業完了



■開通前

写真：釧路開発建設部（H9.5撮影）

■開通後

写真：釧路開発建設部（R2.3撮影）

2. 社会経済情勢の変化

(1)事業周辺地域の状況

[高速交通ネットワークの整備]
北海道横断自動車道
・平成15年　6月　池田IC～本別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
・令和6年　12月　阿寒IC～釧路西IC開通

[周辺道路の整備状況]
・平成25年12月　一般国道38号　釧路新道
　全線開通(暫定2車線含む)
・平成28年　3月　一般国道38・44号　釧路外環状道路
　釧路西IC～釧路東IC開通
・平成31年　3月　一般国道38・44号　釧路外環状道路
　釧路東IC～釧路別保IC開通
・平成31年　3月　一般国道272号　上別保道路
　全線開通
・令和6年　12月　一般国道38号　釧路新道
　全線4車線開通

[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

[その他]
・平成17年11月　「風蓮湖・春国岱」がラムサール条約湿地登録
・平成23年　5月　釧路港が国際バルク戦略港湾(穀物)に選定
・平成28年　2月　釧路港が特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定
　12月　「国立公園満喫プロジェクト」に阿寒国立公園が選定
・平成30年　3月　北海道内7空港特定運営事業等　実施方針策定
・平成31年　3月　釧路港　国際物流ターミナル運営開始
・令和元年　8月　北海道内国管理4空港特定運営事業等基本協定書締結
・令和2年　1月　北海道内7空港民間運営開始

北海道横断自動車道根室線
平成15年　6月
池田IC～本別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
令和6年12月
阿寒IC～釧路西IC開通

写真:釧路開発建設部

一般国道38・44号　釧路外環状道路
平成28年3月
釧路西IC～釧路東IC開通
平成31年3月
釧路東IC～釧路別保IC開通
令和6年9月
道東自動車道に名称変更

写真:釧路開発建設部

釧路空港
平成30年　3月
北海道内7空港特定運営事業等実施方針策定
令和 元年　8月
北海道内国管理4空港特定運営事業等基本協定書締結
令和2年　1月
北海道内7空港民間運営開始

写真:釧路開発建設部

平成17年11月
ラムサール条約湿地登録
風蓮湖・春国岱

写真:釧路開発建設部

一般国道38号　釧路新道
平成25年12月
全線開通（暫定2車線含む）
令和6年12月
全線4車線開通

写真:釧路開発建設部

平成23年5月
釧路港　国際バルク戦略港湾（穀物）に選定
平成28年2月
釧路港　特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定
平成31年3月
釧路港　国際物流ターミナル運営開始

写真:北海道開発局HP

平成31年3月
一般国道272号
上別保道路　全線開通

写真:釧路開発建設部

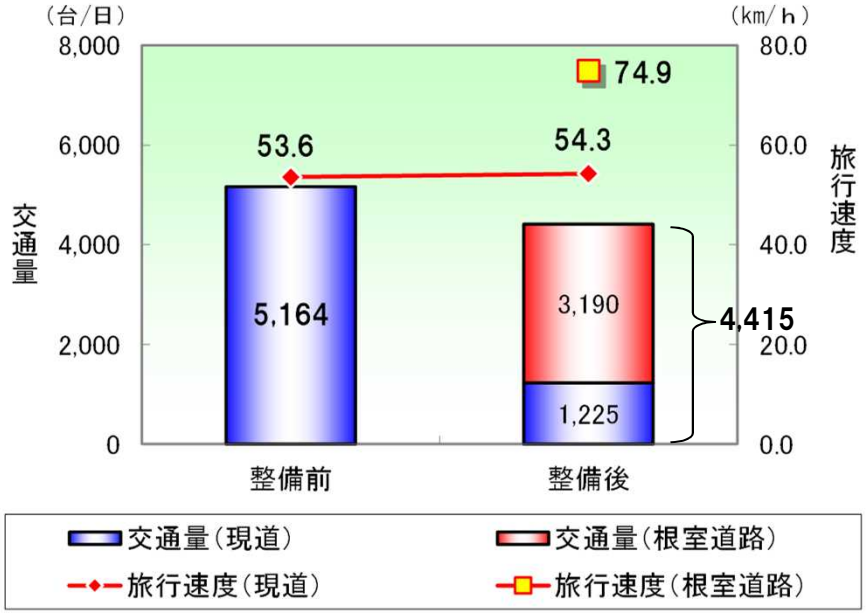
シーニックバイウェイ北海道
釧路湿原・阿寒・摩周 構成地域
知床ねむろ北太平洋 構成地域

3. 事業の効果の発現状況

(1)交通量及び旅行速度の状況

・当該事業区間の整備後の自動車交通量は、現道と当該道路を合わせて4，415台／日。
・当該事業区間の整備により交通転換が図られ、走行性が向上。

【整備前後の交通量及び旅行速度】



※整備前はH27調査
※整備後はR3調査

※本グラフの旅行速度とは、一般的に交通量が多くなる朝夕の時間帯の平均走行速度を示す。
（本資料で表示する「ピーク時旅行速度」と同義）

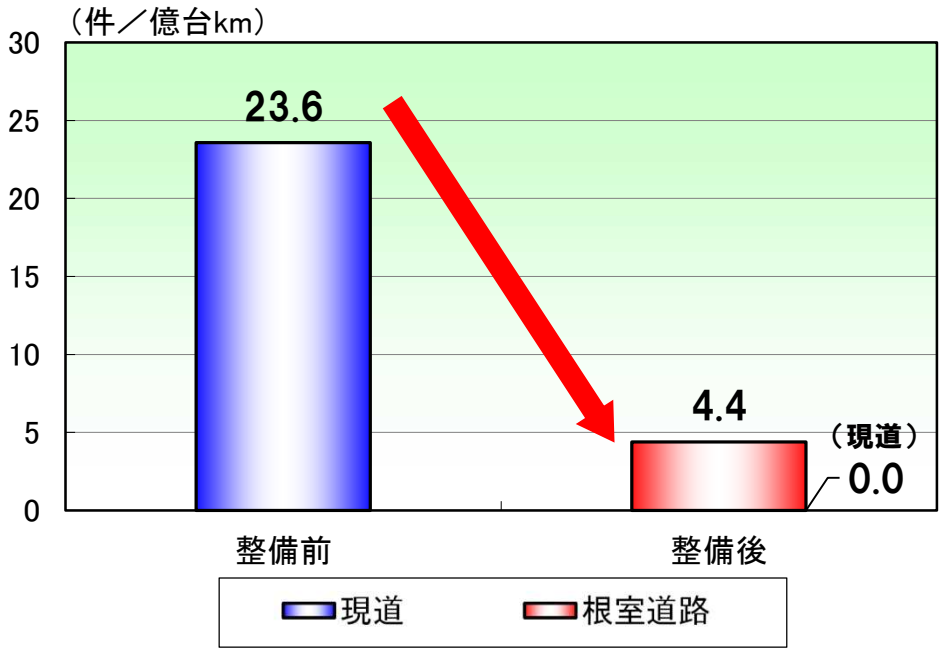
出典：全国道路・街路交通情勢調査

3. 事業の効果の発現状況

(2)交通事故の状況

・事業区間における整備前後の事故率は、整備前の23．6件／億台kmから現道が0．0件／億台kmと交通事故が発生せず、当該道路が4．4件／億台kmと減少。

【整備前後の事故率】



※整備前はH28～H30平均
※整備後はR2～R4平均　　※R2は、R2.4～12月で算出

算出方法：（公財）交通事故総合分析センターのデータを基に、
事業区間における整備前後3年間の平均事故率を算出

３．事業の効果の発現状況

（３）事業効果の確認

事後評価にて確認した主な整備効果

・道路交通の安全性向上

・交通障害の緩和

・救急搬送の確実性向上

・水産品の流通利便性向上

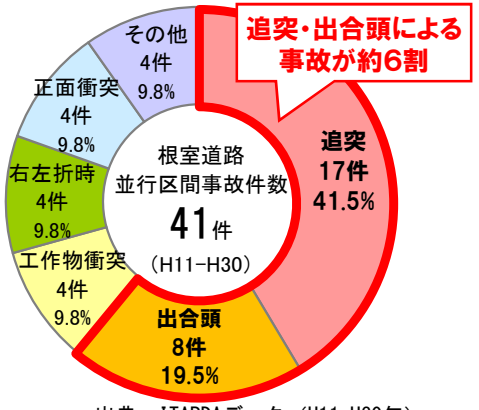
・観光地への利便性向上

3. 事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(道路交通の安全性向上)

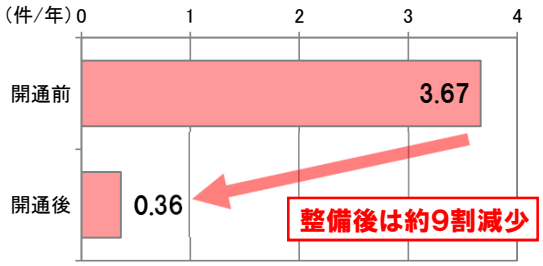
・当該路線に並行している国道44号では、過去20年間で41件の死傷事故が発生し、そのうちの約6割が追突・出合頭による事故。
・当該道路の整備により、信号交差点等が回避され、追突・出合頭等による死傷事故件数が約9割減少されたほか、現道からの交通転換や、当該道路の立入防止柵設置により、鹿による事故件数が合わせて約3割減少するなど、道路交通の安全性向上に寄与。

【並行する国道44号で発生した死傷事故割合】



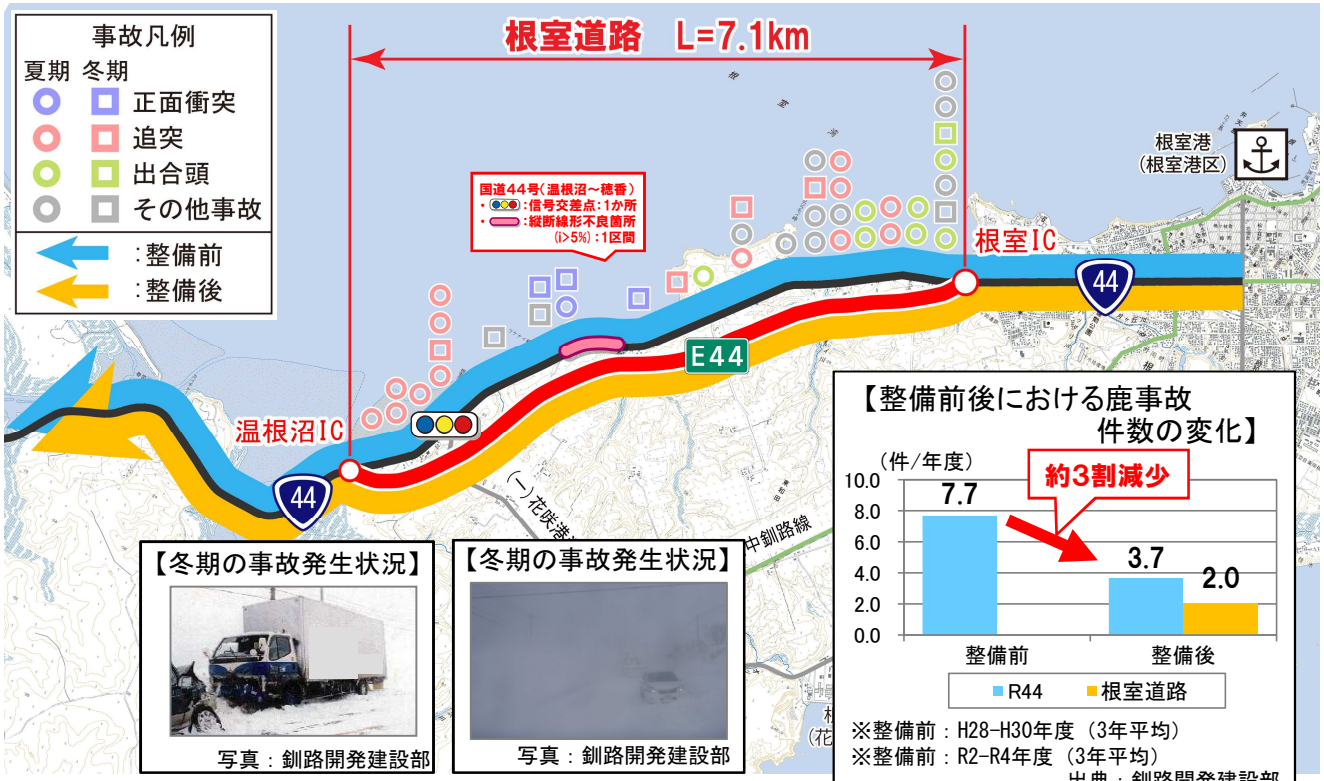
出典：ITARDAデータ (H11-H30年)
※開通区間の並行国道の集計値

【整備前後における1年あたりの平均死傷事故件数の変化】



出典：開通前：ITARDAデータ (H8-H10年)
開通後：ITARDAデータ (R2.4-R4年)

【並行する国道44号で発生した交通事故(H11～H30年)】



出典：ITARDAデータ (H11-H30年)

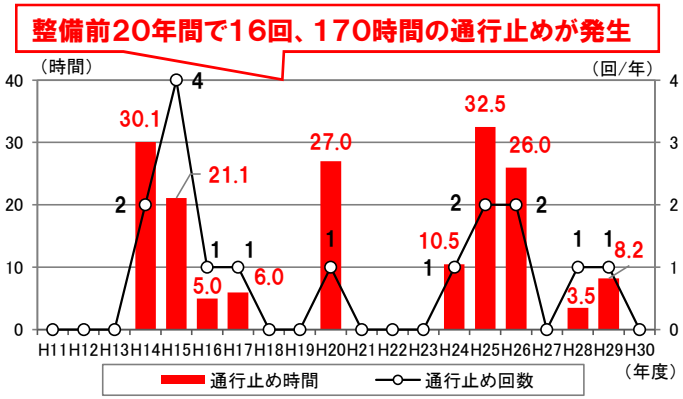
■地域の声(R6.7 物流事業者職員)
・根室道路の整備により、信号交差点の減少に伴う事故の危険の低下や、現道区間とのダブルネットワークによるスムーズな運行が可能となり、輸送の定時性向上を実感しています。

3. 事業の効果の発現状況

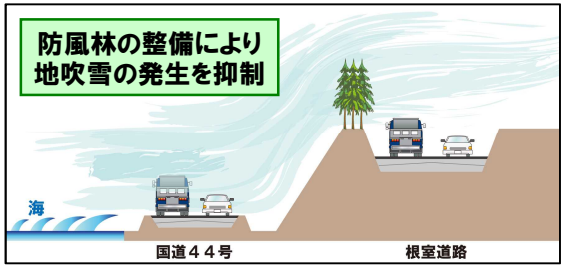
(3)事業効果の確認(交通障害の緩和)

・当該道路と並行する国道44号では、通行規制が過去20年間で16回発生。特に、平成26年3月には大規模な暴風雪により計32．5時間にわたる通行止めが発生。
・当該道路の整備により、地吹雪の発生を抑制し、道路交通の確実性及び安全性が確保され、地吹雪に起因する交通障害の緩和に寄与。

【国道44号の地吹雪による通行規制状況】



※開通区間の並行国道の集計値　　出典：釧路開発建設部



【H26.3.21の暴風雪による通行止め状況】

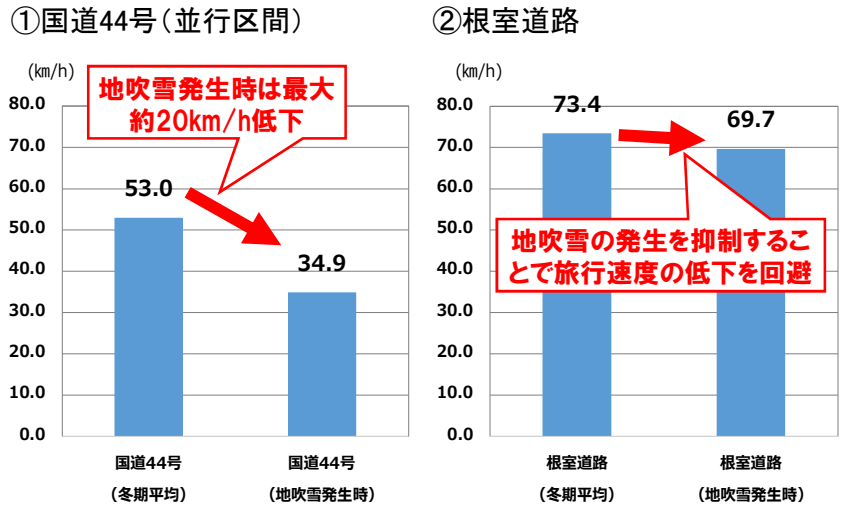
■地域の声(R6.7　バス事業者職員)
・道路整備後、根室道路運行時に地吹雪による視界不良の影響はほぼ感じたことが無く、通行止めなどの規制も少ないことから、安心して通行できる道路となっています。

3. 事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(救急搬送の確実性向上)

・当該道路周辺地域では、市立釧路総合病院を始めとした高次医療施設が釧路市に集中し、根室市から釧路市への令和4年の救急搬送件数は年間176件発生。
・当該道路の整備により、地吹雪に起因する旅行速度低下の抑制など、速達性や安定性の高い搬送ルートが確保され、救急搬送の確実性向上に寄与。

【地吹雪発生時における旅行速度の変化】



※R2-4年度の12-3月で集計
※地吹雪の発生条件：気温0℃以下、風速＞8m/s、24h降雪あり
出典：気象庁データ、プローブデータ

【根室市から釧路市への救急搬送】

出典：市立釧路総合病院HP、
市立根室病院HP
※輪番参加の第2次救急医療機関

■地域の声(R6.7　根室市内病院職員)
・根室道路の整備による救急搬送の速達性、定時性、安全性の向上を実感しています。

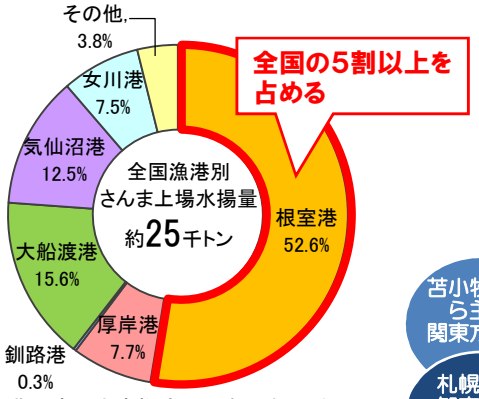
■地域の声(R6.7　根室市消防本部職員)
・現道区間では地吹雪の影響で見通しの悪くなる箇所があり、通常の半分以下に減速して搬送しなければなりませんでした。
・現道と比較し、根室道路は時間短縮に繋がっているほか、吹雪時においても影響が少なく、信頼性の高い道路となっています。また、カーブやブレーキ操作が少ないため、安定した搬送が可能となっています。

3. 事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(水産品の流通利便性向上)

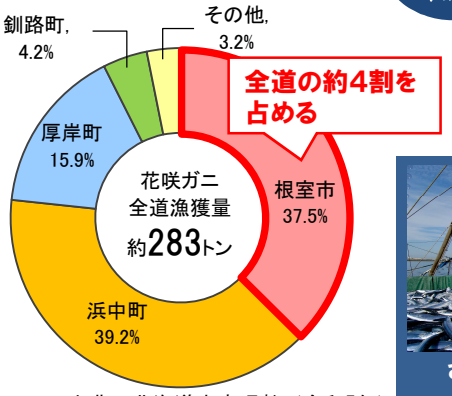
・根室市は、さんまの水揚量が全国の5割以上を占める日本一の産地であるほか、「花咲ガニ」は道内水揚げ量の約4割を占め、道内外へ出荷。
・さんまや花咲ガニ等水産品の輸送において、輸送時間の短縮や迂回による遅延が回避でき、水産物の価格・品質、出荷作業時間等が確保され、安定的な出荷に貢献。
・当該道路の整備により、高規格ネットワーク機能が強化され、道央の市場や苫小牧港から主に関東方面へ出荷される水産品の流通利便性向上に寄与。

【全国漁港別さんま水揚量】



出典：産地水産物流通調査（令和5年）

【花咲ガニの市町村別漁獲量割合】



出典：北海道水産現勢（令和5年）

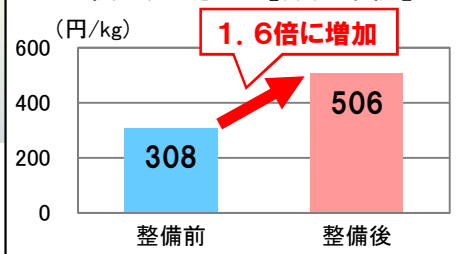
【根室産さんま・花咲ガニの輸送と水揚げ量】

出典：北海道水産現勢（令和5年）、ヒアリング結果（令和5年度）

さんまの水揚げ風景
写真：釧路開発建設部

■地域の声（R6.7　漁業協同組合職員）
・生鮮さんまの輸送は、苫小牧港や新千歳空港のタイムリミットがあるため、選別・箱詰めなどの出荷作業時間が十分に確保できないときもあります。
・根室道路の整備により、輸送時間の短縮や迂回による遅延が回避でき、水産物の価格・品質、出荷作業時間等が確保され、安定出荷に寄与しています。

【整備前後における根室産「さんま」販売単価】



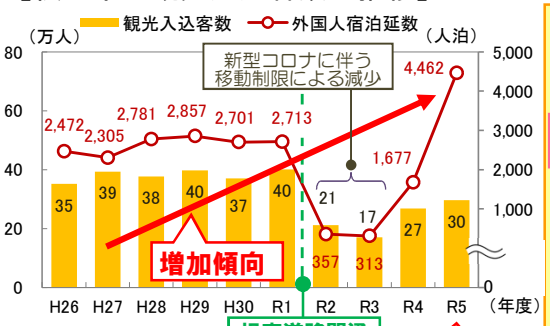
※整備前：H29-R1、整備後：R3-R5
出典：釧路開発建設部

3. 事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(観光地への利便性向上)

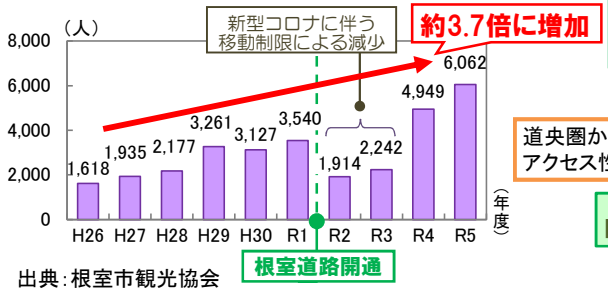
・根室市は、全国的に知名度の高い納沙布岬や、ラムサール条約登録湿地の風蓮湖など自然資源に恵まれた地域であり、また周辺地域は観光庁の「広域観光周遊ルート」に認定され、観光入込客数は年々増加傾向。
・当該道路の整備により、釧路根室管内の観光地間の移動における安定性及び周遊性の高い移動ルートが確保され、釧根地域を中心とした主要な観光地への利便性向上に寄与。

【根室市の観光入込客数の推移】



出典:北海道観光入込客数調査報告書

【根室半島チャシ跡群来訪者数】



出典:根室市観光協会

【当該道路周辺の主要観光地】

写真:阿寒行政センター、釧路市役所HP、根室観光協会HP。根室市役所HP、釧路開発建設部

出典:北海道開発局

■地域の声(R6.7 根室市観光協会)
・根室道路が整備されたことで、根室を起点とした主要観光地間の移動における安定性の高い周遊ルートの確保に寄与しています。

4. 費用対効果分析の要因の変化

(1)計画時との比較

	H20再評価時点 (計画時)	R6事後評価時点	備考 (計画時からの主な変更点)
延長	L=7．1km	L=7．1km	
計画交通量	3，000台/日	5，200台/日	・将来交通需要推計 H20再評価時:H17全国道路・街路交通情勢調査(フルネット) R06事後評価時:H27全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) ・根室道路の速度の見直し H20再評価時:70km/h R06事後評価時:80km/h　※規制速度の見直しによる変更(H26再)
事業完了年度	平成24年度	令和元年度	・用地取得の遅延による事業期間の延伸 ・軟弱地盤対策工の見直しによる事業期間の延伸 ・埋蔵文化財調査の追加による事業期間の延伸 ・岩盤路床の見直しによる事業期間の延伸
総事業費	約172億円	約202億円	・軟弱地盤対策工の見直し等による増 ・埋蔵文化財調査の追加等による増 ・岩盤路床の見直し等による増
総費用 C	約159億円 (基準年H20)	約306億円 (基準年R6)	※総費用は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)
総便益 B	約183億円 (基準年H20)	約321億円 (基準年R6)	※走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少による便益を計上 ※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)
費用対効果 B/C	1．2	1．1 (1．2)	・費用の増及び事業期間の延伸に伴う便益額の減

※計画交通量は、H20再評価時:R12、R06事後評価:R22将来交通量の推計値
※B/C下段の( )は一体評価の値

4. 費用対効果分析の要因の変化

(2)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)】

	各項目毎の便益額	
地域の特殊性を考慮した便益(※)	救急医療改善効果	1，305億円
	余裕時間の短縮による効果	553億円
	CO_2排出削減による効果	19億円
	合　計	1，877億円

※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
※便益については、基準年における現在価値後の値

5. 今後の事業評価の必要性等

○今後の事後評価及び改善措置の必要性

根室道路の整備により、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の安定性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考える。

なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。

○事業実施による環境の変化

評価対象区間については、いずれも環境保全目標を満足している。
なお、事業実施中及び事業完了後についても、環境への影響は確認されていない。

○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

現道の交通状況や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができた。

今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。

また、事業評価手法の見直しの必要性はないものと考える。

目的としている事業の効果が発現しており、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、本案を事後評価結果の案としてお諮りいたします。