

(事後評価)

一般国道334号
真鯉道路

事後評価原案準備書説明資料

令和6年度
北海道開発局

目 次

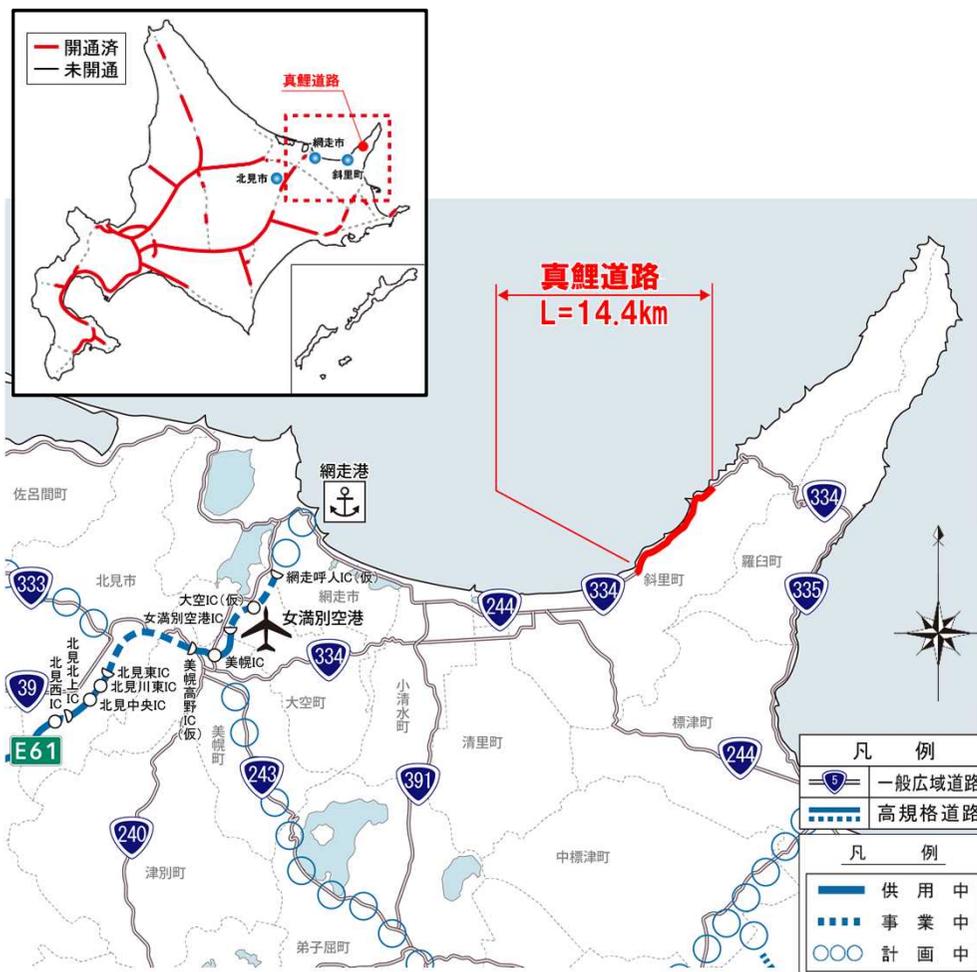
1.事業の概要	.....	3
(1)事業の目的		
(2)計画の概要		
(3)経緯		
2.社会経済情勢の変化	.....	6
3.事業の効果の発現状況	.....	7
4.費用対効果分析の要因の変化	.....	16
5.今後の事業評価の必要性等	.....	18

1.事業の概要

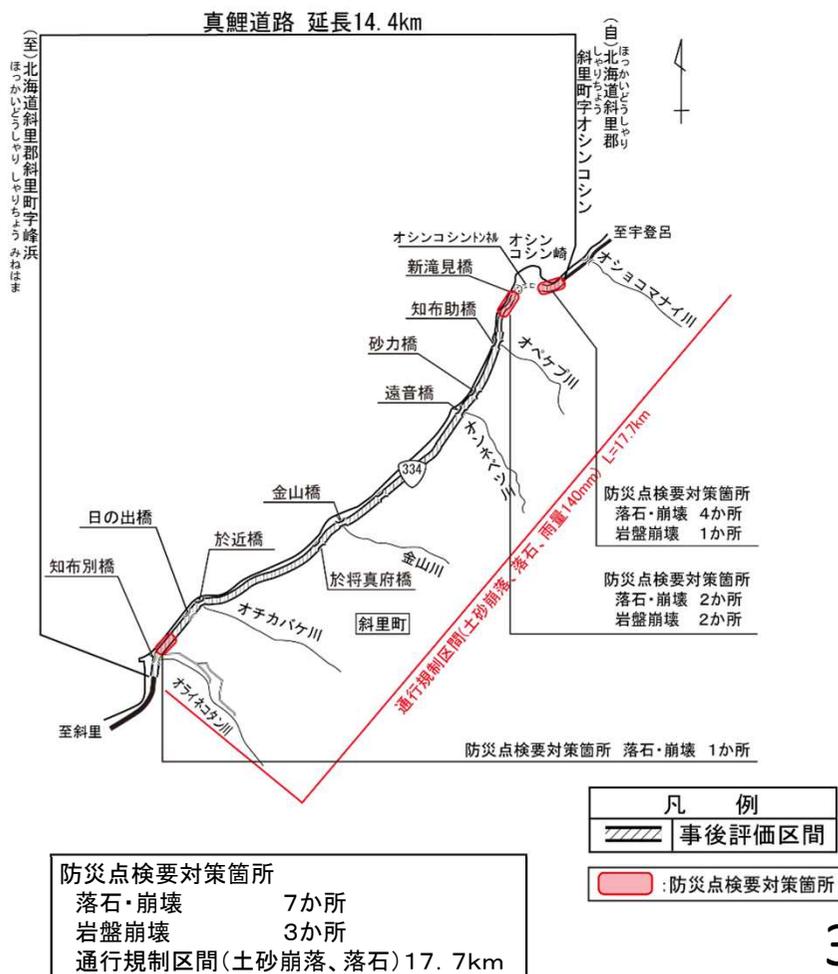
(1)事業の目的

- ・国道334号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る幹線道路。
- ・真鯉道路は、落石・土砂崩壊を要因とする通行規制区間及び危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした事業。

■位置図



■事業概要図



1.事業の概要

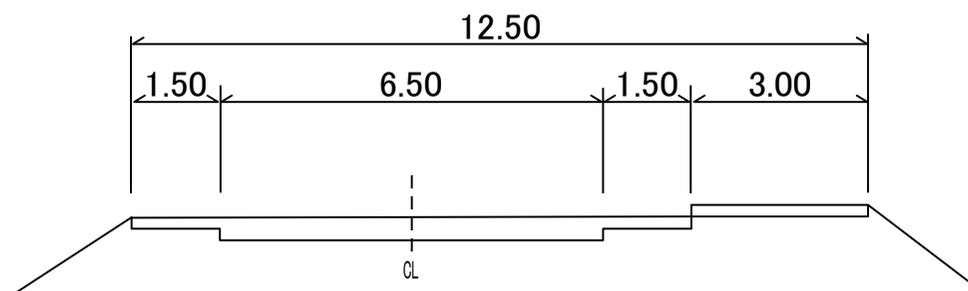
(2)計画の概要

- ①起点 ……ほっかいどう しゃり しゃりちょう北海道斜里郡斜里町字オシンコシン
- 終点 ……ほっかいどう しゃり しゃりちょう みねはま北海道斜里郡斜里町字峰浜
- ②計画延長 ……14.4km
- ③幅員 ……12.5m
- ④構造規格 ……3種2級
- ⑤設計速度 ……60km/h
- ⑥車線 ……2車線
- ⑦事業主体 ……北海道開発局

■横断面

(単位：m)

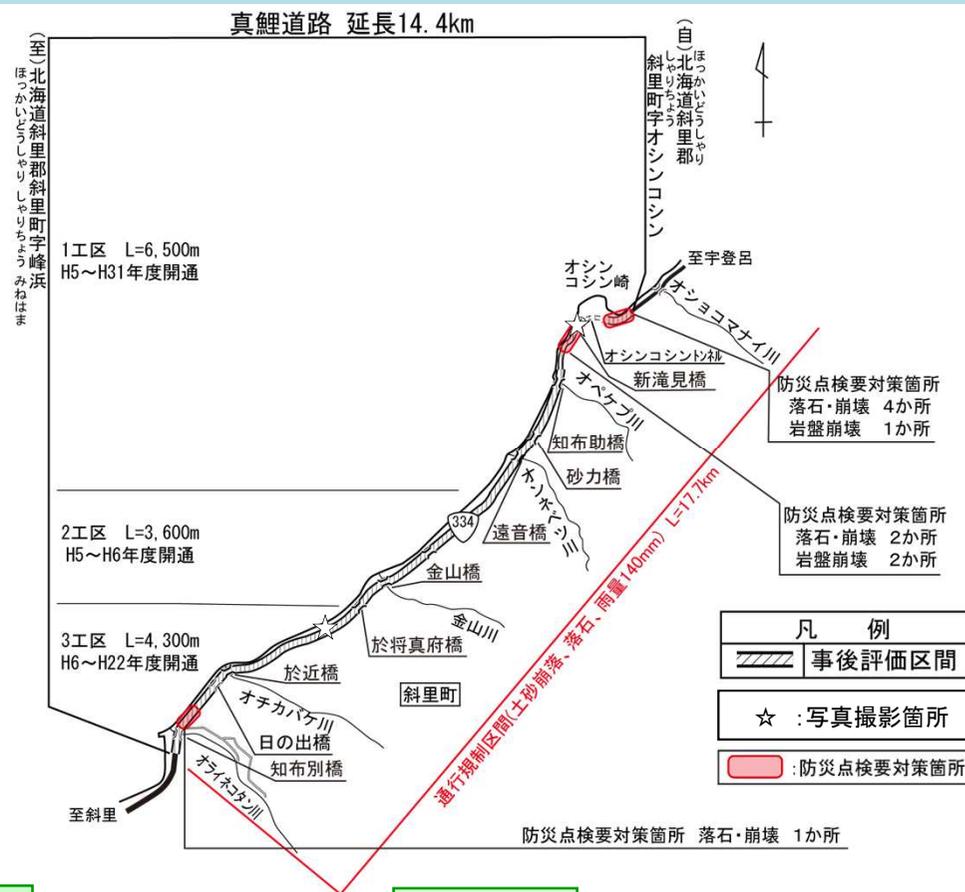
2車線



1.事業の概要

(3)経緯

昭和63年度	事業化 用地補償着手 工事着手
平成5～13年度	開通区間 L=8.9km
平成14年度	事業再評価
平成15～20年度	開通区間 L=0.8km
平成21年度	事業再評価
平成21年度	開通区間 L=0.2km
平成22年度	事業再評価
平成22～24年度	開通区間 L=2.2km
平成25年度	事業再評価
平成25年度	開通区間 L=1.1km
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	事業完了 L=1.2km



■開通前



写真: 網走開発建設部 (H25.4撮影)

■開通後



写真: 網走開発建設部 (R6.9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状況]

北海道横断自動車道網走線

- ・平成12年11月 美幌バイパス
美幌高野IC～美幌IC開通
- ・平成17年 7月 美幌バイパス
美幌IC～女満別空港IC開通
- ・平成25年 3月 北見西IC～北見東IC開通
- ・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
- ・平成31年 4月 端野高野道路 新規事業化
- ・令和 6年 4月 女満別空港網走道路
(女満別空港～網走呼人)新規事業化

[周辺道路の整備状況]

- ・平成24年12月 国道334号宇登呂道路開通

[その他]

- ・平成 5年 4月 国道334号 美幌町～斜里町間
道道美幌斜里線を国道334号として昇格
- ・平成17年 7月 知床世界自然遺産として登録
- ・平成18年 3月 北見市及び常呂町、端野町、
留辺蘂町が「北見市」となる
- ・平成18年 3月 女満別町と東藻琴村が「大空町」となる
- ・平成18年 4月 通行規制区間の規制基準緩和
連続雨量70mmから140mmへ
- ・平成19年 4月 道の駅「うとろ・シリエトク」が開業
- ・令和 2年 1月 北海道7空港民間運営開始



北海道横断自動車道網走線

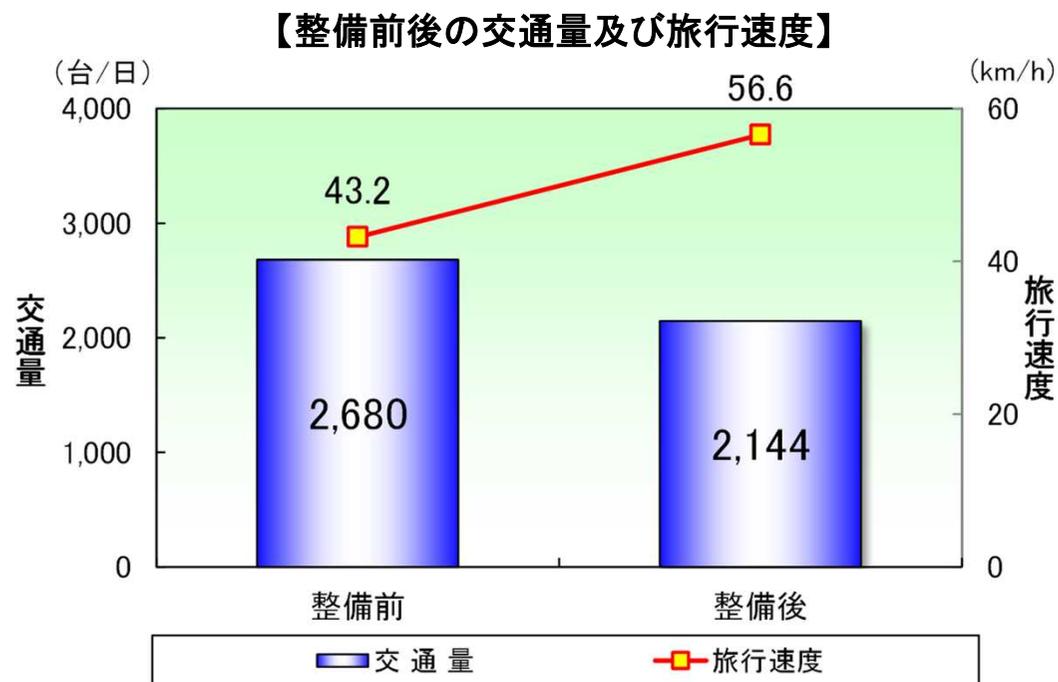
- 平成12年11月 美幌バイパス 美幌高野IC～美幌IC開通
- 平成17年 7月 美幌バイパス 美幌IC～女満別空港IC開通
- 平成25年 3月 北見西IC～北見東IC開通
- 平成27年11月 訓子府IC～北見西IC開通
- 平成29年10月 陸別小利別～訓子府IC開通
- 平成31年 4月 端野高野道路 新規事業化
- 令和 6年 4月 女満別空港網走道路
女満別空港IC～網走呼人IC(仮) 新規事業化

写真：網走開発建設部

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、2,144台／日で、整備前と比較してやや減少。
- ・当該事業区間の整備により、走行性が向上。

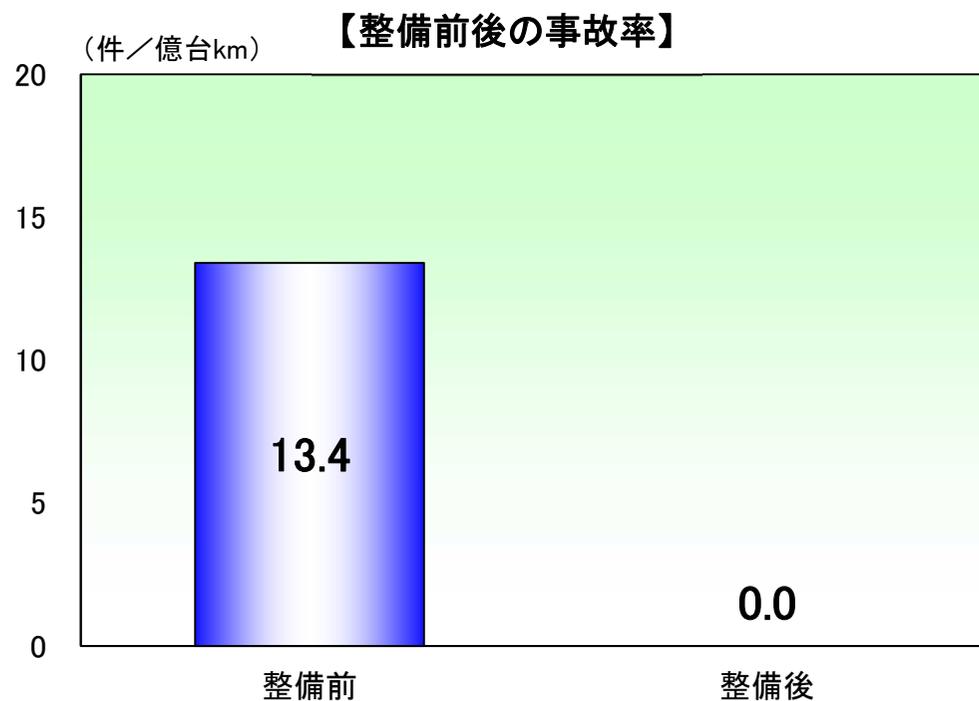


※整備前はH2調査
※整備後はR3調査
出典:全国道路・街路交通情勢調査

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、整備前は13.4件／億台kmだったが、整備後は事故未発生。



※整備前はH2～H4平均

※整備後はR2～R4平均

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
- ・通行止めによる大規模な迂回解消
- ・冬期災害における集落の孤立化を低減
- ・水産品の輸送安定性向上
- ・救急搬送の安全性向上
- ・主要な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)

- ・当該事業区間には、防災上の要対策箇所や、異常気象時の通行規制区間が存在し、土砂崩れや落石などによる通行止めが多発し、多くの利用者の交通に支障。
- ・当該道路の整備により、防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和されたことで、整備後は土砂崩れや落石による通行止めは発生しておらず、道路交通の安全性が向上。

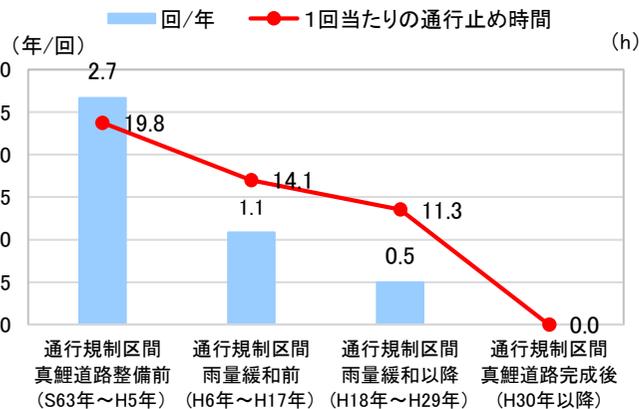
■防災上の要対策箇所

【通行規制の回数と通行止め時間の推移(土砂崩れ・落石等)】 【防災点検要対策箇所の改善状況】

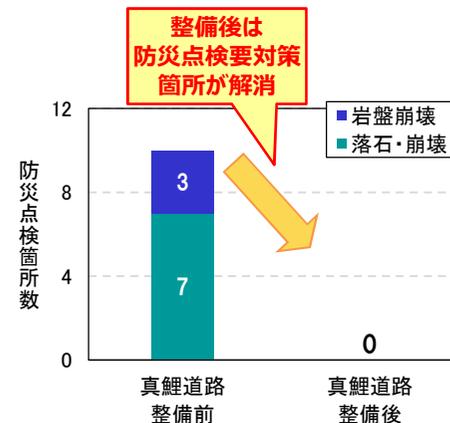
【防災点検要対策箇所位置図】



出典: 網走開発建設部調べ



出典: 網走開発建設部調べ



※整備前: H8又はH18年防災点検要対策箇所ランクIのうち、岩盤崩壊、落石・崩壊が要因の箇所数
※整備後: R6年10月時点での箇所数

出典: 網走開発建設部調べ

写真①【真鯉道路事業区間 土砂崩れの状況】



平成25年4月8日撮影

■地域の声 (R6.6 町役場職員)

・真鯉道路の整備により、通行止めのリスクが減り、毎日安心して走行できるようになったことで町民の暮らしに非常に貢献しています。

3.事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(通行止めによる大規模な迂回解消)

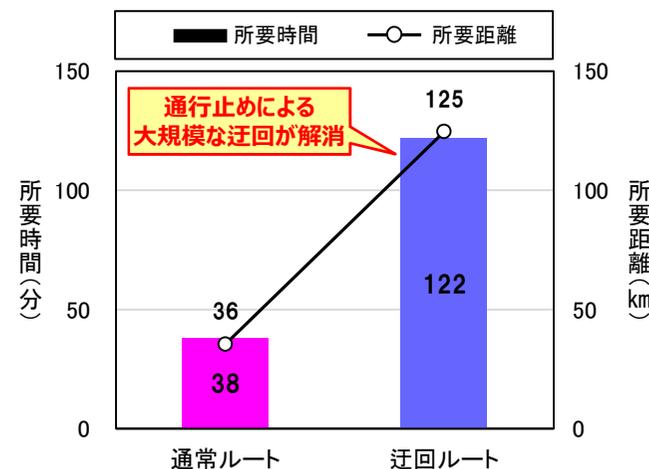
- ・当該事業区間は、斜里町市街地とウトロ地区を結ぶ唯一の路線であるが、当該事業区間が通行止めになると、斜里～ウトロ地区間の大規模な迂回が必要となり、通常ルートで約40分のところ、迂回ルートでは約120分かかるなど、住民の生活に大きな負担が発生。
- ・当該道路の整備により、防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和されたことで、通行止めの発生が低減され、住民の生活に大きな負担を強いる通行止めによる大規模な迂回が解消。

■通行規制時の迂回状況

【斜里町市街地～ウトロ地区間の通行規制時の迂回状況】



【斜里町市街地～ウトロ地区間の通常時・迂回時の 距離と所要時間】



出典：R3全国道路・街路交通情勢調査 (24時間平均旅行速度の上下平均)

■地域の声 (R6.6 町役場職員)

- ・斜里町市街地からウトロ地区、また、ウトロ地区から斜里町市街地に通勤する町民は多く、特に保育所・介護施設においては、ウトロ地区だけでは人手が確保できないため、従事者が同区間を毎日通勤しています。
- ・真鯉道路の整備以前は、主に秋期の台風や冬期の天候不良によってしばしば通行止めが発生しており、迂回せざるを得ない状況がありました。
- ・真鯉道路の整備により、通行における安全性や安定性、確実性が確保されていると感じており、通行止めの心配をすることなく通行できています。

3.事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(冬期災害における集落の孤立化を低減)

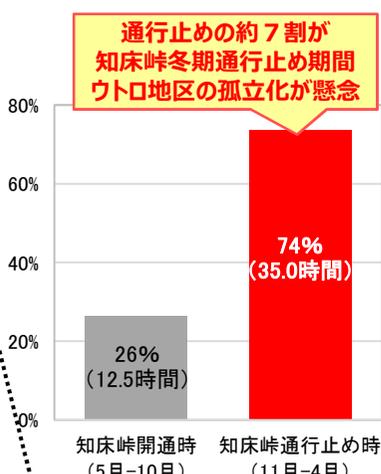
- ・ 真鯉道路整備前に発生した通行止めの約7割が冬期間に集中しており、冬期に通行止めが発生した際、知床峠が冬期通行止めのため、ウトロ地区と斜里町市街地間を結ぶルートが寸断されることで、ウトロ地区住民やウトロ温泉宿泊客の孤立が発生。
- ・ 当該道路の整備により、防災上の要対策箇所が解消し、通行規制基準が緩和されたことで、災害による道路寸断が大幅に軽減され、冬期災害における地域住民や宿泊客の孤立化を低減。

■冬期災害発生時の孤立化

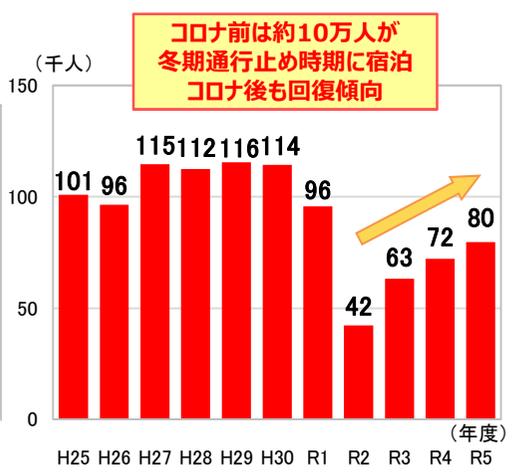
【真鯉道路通行規制時のウトロ地区の孤立化】



【開通前10年の通行規制(土砂崩れ・落石等)発生時期】



【冬期観光時期のウトロ温泉宿泊客数の推移】



※H25~H30年度の通行規制時間
 ※真鯉道路整備後(R1年度)以降は通行規制発生なし
 出典: 網走開発建設部調べ
 出典: 北海道経済部観光局観光振興課

■地域の声 (R6.6 町役場職員)

- ・ 冬期は国道334号知床横断道路が通行止めとなるため、真鯉道路が通行不能になるとウトロ地区は交通手段がなく、陸の孤島になってしまいます。
- ・ ウトロ地区に暮らす住民にとって、真鯉道路が通年で通行できることは非常に重要であり、整備による効果を感じています。

3.事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(水産品の輸送安定性向上)

- ・ウトロ漁港の漁獲量8割以上を占める「さけ」は、日本一の漁獲量を誇り、ウトロ漁港整備事業後には平均単価が上昇しているほか、HACCP認定の水産加工会社や「知床しゃりブランド」を通じて全国に向けて発信。
- ・「さけ」の輸送ルートである国道334号は、落石の恐れ等による通行止めの長時間待機や大規模な迂回が課題であったが、真鯉道路の整備により、確実性及び安全性の高い輸送ルートが確保され、水産品の輸送安定性が向上。

■水産品の輸送状況

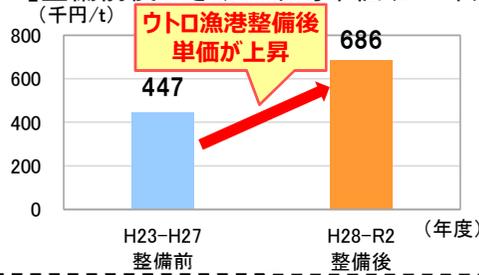
【ウトロ漁港水産品の輸送状況】



ウトロ漁港漁業活動の安全性を確保するための整備を実施



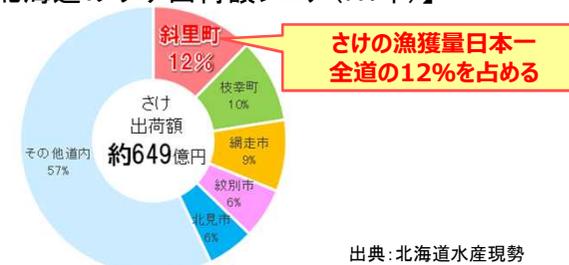
【整備前後のさけの平均単価(5か年)】



【ウトロ漁港の魚種別漁獲高(R5年度)】



【北海道のサケ出荷額シェア(R4年)】



『知床しゃりブランド』

- ・世界自然遺産知床の豊かな自然と、オホーツクの海と大地がもたらす恵みから生み出される、斜里町の優れた商品をブランド品として認証し、広く全国に発信することにより、地域産業の振興と地域の活性化を図る。
- ・知床しゃりブランド認証には、独自の厳しい衛生基準を設け、ブランド認証品としての価値の向上を図る。



出典:斜里町HP

斜里町の水産加工会社2社 北海道HACCP認定

- 1 道内の施設で作られた食品です
- 2 HACCPによる衛生管理の下で作られた安全・安心な食品です
- 3 北海道が衛生管理手法を認めた食品です

●HACCP(ハザップ)について

- HACCPは、食品を作る際の衛生管理の手続きのことです。
 - 元々は、宇宙食の安全性を確保するために開発され、現在では国際標準として各国で導入がすすんでいます。
 - 認定されることで取引先からの信頼性、企業イメージが向上
- 出典:北海道

■地域の声(R6.6 漁業協同組合職員)

- ・整備以前は、落石等による通行止めが散見され、通行止め発生時は、知床横断道路から迂回し、斜里地区ーウトロ地区間を通行したことがありますが、整備後は行き来するケースもほぼなくなっています。
- ・また、当組合には斜里市街地から通勤している職員や若い漁師がいますが、それらの職員等の安全な通勤は真鯉道路に支えられている側面もあると認識しています。

3.事業の効果の発現状況

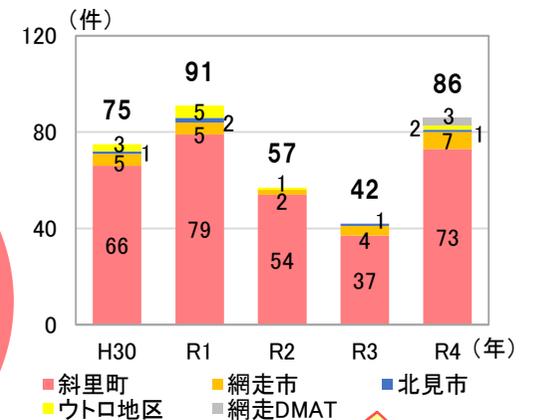
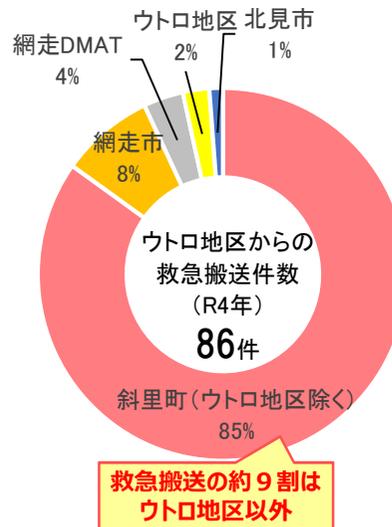
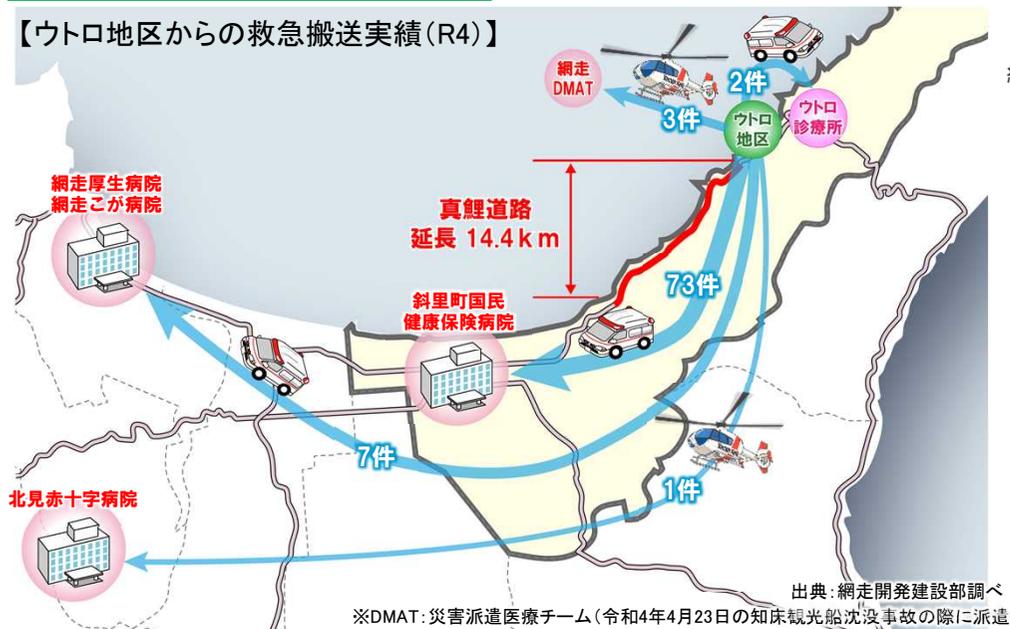
(3)事業効果の確認(救急搬送の安全性向上)

- ・ウトロ地区唯一の医療機関である道立ウトロ診療所は、診療科目が内科のみで他診療科目の処置が必要な場合や、夜間など緊急を要する場合には当該路線を利用し、斜里町国民健康保険病院や網走厚生病院へ搬送。
- ・当該道路の整備により、安全性及び確実性の高い搬送ルートが確保され、救急搬送の安全性が向上。

■ウトロ地区からの救急搬送状況

【ウトロ地区からの救急搬送先構成比】 【ウトロ地区からの救急搬送推移】

【ウトロ地区からの救急搬送実績(R4)】



年間約80件を斜里・網走方面へ搬送
※救急搬送件数のうち、約半数は観光客の搬送。コロナ禍により観光客数が減少していたR2・3は救急搬送件数が減少

出典：網走開発建設部調べ

【網走市、斜里町、ウトロ地区の診療科目数】

医療機関	診療科目												
	内科	消化器科	呼吸器科	循環器科	小児科	外科	脳神経外科	整形外科	産婦人科	皮膚科	泌尿器科	耳鼻咽喉科	眼科
網走厚生病院	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
斜里国保病院	○				○	○		○	○	○			
ウトロ診療所	○												

ウトロ診療所は、内科のみであり、他の科目は、地域外の病院に依存

出典：各医療機関HP

■地域の声 (R6.6 消防組合職員)

- ・当分署における搬送先の第一選択は、最も搬送距離が短いウトロ診療所ですが、診察できない症状が多いため、実際は主に斜里町国民健康保険病院に国道334号を走行して救急搬送を行っています。
- ・真鯉道路の整備により、落石や土砂崩れなどによる通行止めが大幅に減少し、安定性が担保された実感しています。加えて、救急搬送における走行性の向上を感じています。

3.事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(主要な観光地への利便性向上)

- ・ウトロ地区は、世界自然遺産に登録されている知床や冬期流氷観光など、観光資源が豊富な地域であり、新型コロナウイルス感染症の影響以前は、年間約120万人の観光客が来訪。
- ・近年は広域観光周遊ルートやアドベンチャートラベル周遊ルートに認定されるなど、オホーツク観光における立寄り地の一つとなっており、今後更なる観光入り込みの増加が期待。
- ・当該道路の整備により、ウトロ地区を訪れた観光客からも走行性の向上を実感する声を得ているなど、主要な観光地への利便性が向上。

■主要な観光地への入込状況

【ウトロ地区の主な観光資源】



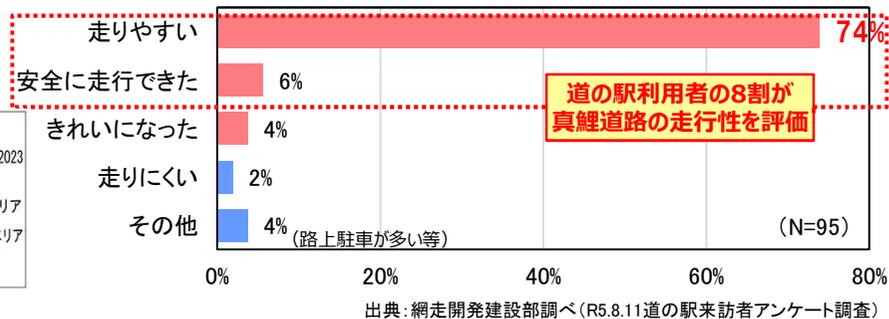
令和5年9月開催 アドベンチャートラベル・ワールドサミット2023 エクスカーションコース

- ・ツアータイトルは「地の果て・シリエトク(知床)」を目指すサイクリングツアー
 - ・「ストーリー性」「サステナブル対応」「地域との関わり」に重点をおき、コースを選定
- HOKKAIDO

【斜里町の観光入り込み客数の推移】



【道の駅うとろ・シリエトク来訪者の国道334号真鯉道路通行の感想】



■地域の声 (R6.7 観光協会職員)

- ・真鯉道路の整備により、通行止めの頻度が減少し、走行時の安全性が向上したと感じています。
- ・また、道路走行時の安全性が向上したことで、秀逸な道や、シーニックバイウェイなど、景色のよさを観光資源として扱うことができるようになっていきます。

4.費用対効果分析の要因の変化

(1)計画時との比較

	H22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=14.4km	L=14.4km	
事業完了年度	平成28年度	令和元年度	・法面对策工の見直し等による事業期間の延伸 ・岩盤掘削工法の見直し等による事業期間の延伸
総事業費	約191億円	約228億円	・法面对策工の見直し等による増 ・岩盤掘削工法の見直し等による増

「防災面の効果が大きい事業※」については、平成22年度再評価(平成23年4月1日公表)から「防災面の効果について、貨幣換算化した便益や、定量的・定性的に効果を整理し、事業の継続を判断する」こととなったため、平成22年度を比較対象(計画時)と設定

※「防災面の効果が大きい事業」とは、大雨時の事前通行規制区間や、落石等の恐れのある要対策箇所の解消などを目的とした事業を示す

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	11億円
	余裕時間の短縮による効果	13億円
	事業による地域経済の活性化効果	108億円
	CO ₂ 排出削減による効果	0.5億円
	地域住民の不安の解消	355億円
	合 計	488億円

※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

真鯉道路の整備により、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消を図り道路の安全な通行の確保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する。

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。

○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

地域の事業に対する理解を得ることにより、通行規制区間や防災点検要対策箇所等を重点的に整備するなど、早期に現道課題を解決し、事業を円滑に進めることができたことから、今後の事業実施においても、早い段階から、計画的かつ綿密な関係機関との連絡・調整が重要である。

また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。

危険箇所が解消し、目的としている防災面の効果が発現していることから、本案を事後評価結果の案としてお諮りいたします。