

(再評価)

一般国道38号 釧路新道

再評価原案準備書説明資料

令和4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	.....	15
4. 関係する地方公共団体等の意見	.....	16
5. 対応方針(案)	.....	17

1. 事業の概要

(2) 計画の概要

- ① 起点 ……ほっかいどうくしろ北海道釧路市にいの新野
- 終点 ……ほっかいどうくしろ北海道釧路市きたぞの北園
- ② 計画延長 ……8.8km
- ③ 幅員 ……(13.50m)24.25m
- ④ 構造規格 ……3種1級
- ⑤ 設計速度 ……80km/h
- ⑥ 車線 ……(暫定2車線)4車線
- ⑦ 事業主体 ……北海道開発局

(3) 経緯

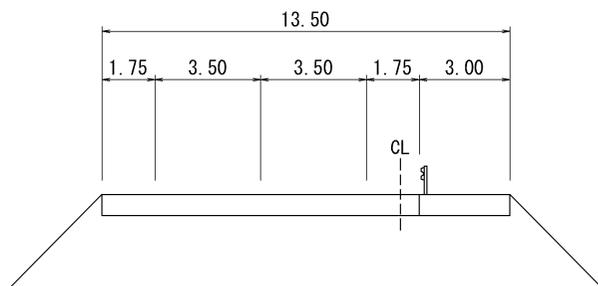
平成 4年度	事業化
	用地補償着手
	工事着手
平成 5～12年度	開通(暫定2車線) L=2.3km
平成13年度	事業再評価
平成15～18年度	開通(暫定2車線) L=5.4km
平成18年度	事業再評価
平成22年度	事業再評価
平成25年度	事業再評価
平成25年度	開通(暫定2車線) L=1.1km
平成28年度	事業再評価
令和 元年度	事業再評価
令和 4年度	事業進捗率93%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(令和4年3月末時点)

■横断図

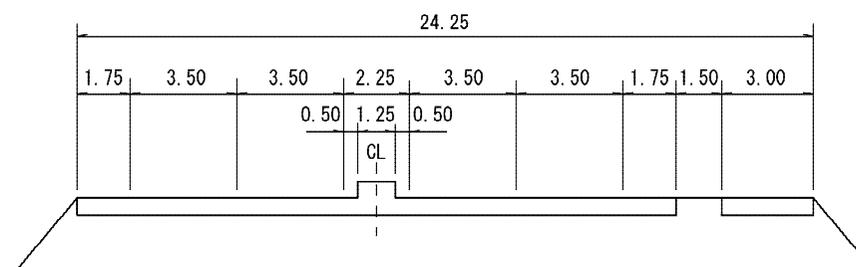
(暫定2車線)

(単位：m)



4車線

(単位：m)



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

- 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
- ※池田IC~本別ICはNEXCO区間

写真: 釧路開発建設部



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)



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10月
釧路市・阿寒町・音別町が合併



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



写真: 釧路開発建設部

釧路港

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



写真: 北海道開発局HP

国道272号 上別保道路

平成31年3月 全線開通



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

○交通混雑の緩和

- ・当該道路への交通転換により、並行する国道38号等に存在する主要渋滞箇所の解消など、交通混雑の緩和が期待される。

○道路交通の安全性向上

- ・当該道路への大型車の交通転換により、並行する国道38号の大型車事故や死傷事故率の低減など、道路交通の安全性向上が期待される。

○水産品の流通利便性向上

- ・釧路市街地を回避する速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。

○災害時の避難・輸送ルートの強化

- ・災害発生時の迅速な避難及び救急搬送のほか、被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。

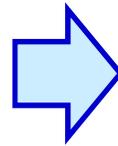
2.事業の必要性等

(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7,032,439(t-CO₂/年)。
- ・当該道路の整備により、7,028,057(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、4,382(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

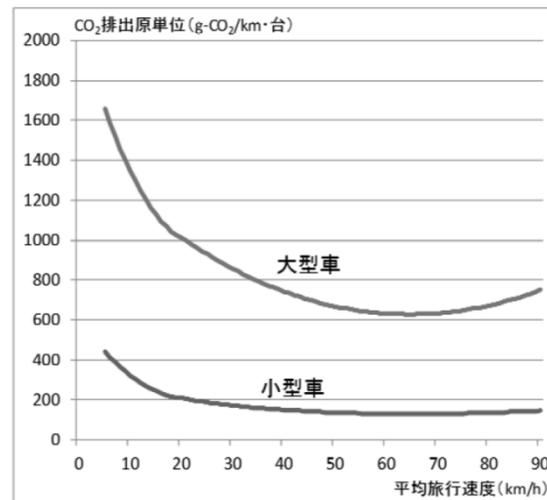
CO₂削減量
4,382t-CO₂/年



森林換算
約413ha
(札幌ドーム約75個分に相当)

※対象地域:北海道全域
※令和22年将来交通量推計を基に算出
※森林のCO₂吸収量は10.6 t-CO₂/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

■自動車の旅行速度とCO₂排出原単位との関係



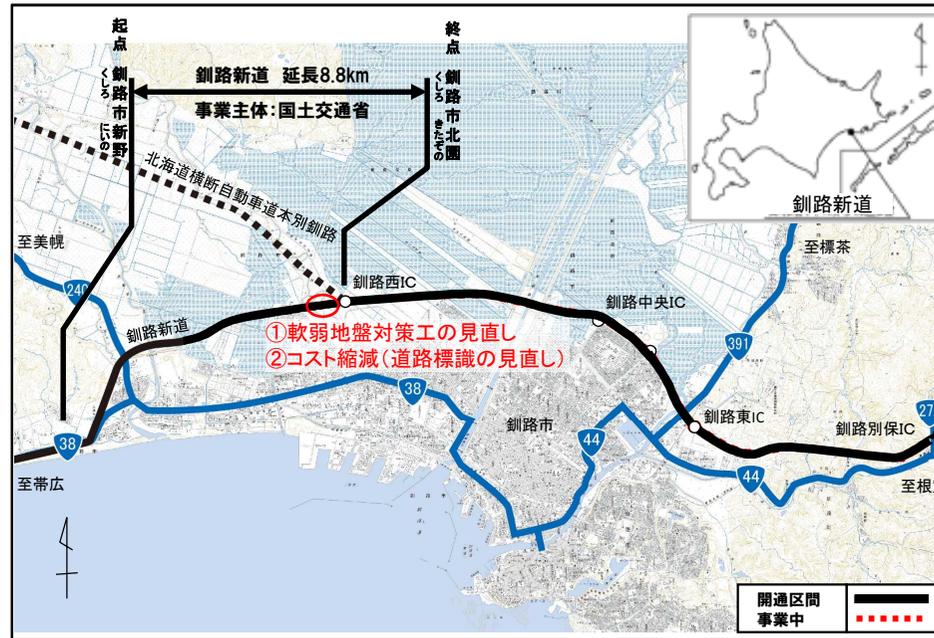
出典:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671(2012))

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・令和元年度の再評価以降、新たに判明した事象に基づき設計及び施工計画を見直した結果、全体事業費が約13億円増加。
- ・引き続きコスト縮減に取り組むとともに、適正な事業管理に努めていきます。

■全体事業費変更要因



■全体事業費変更結果

全体事業費 (R1再評価)	全体事業費 (R4再評価)	増減額
498億円	511億円	13億円
事業期間※ (R1再評価)	事業期間※ (R4再評価)	増減年数
32年	33年	1年

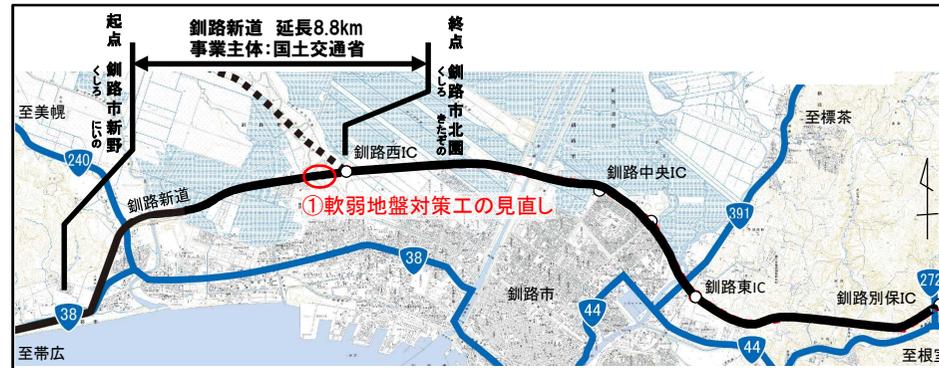
※ 費用便益比算定上設定した事業期間

2.事業の必要性等

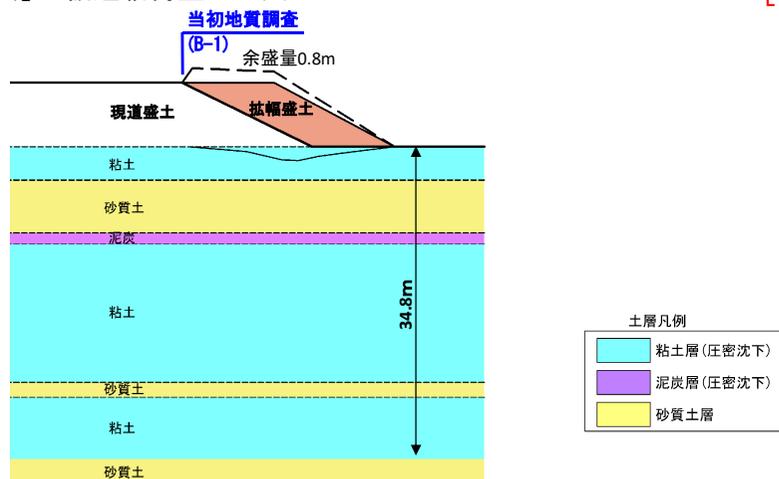
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

①軟弱地盤対策工の見直し(約13.1億円増)

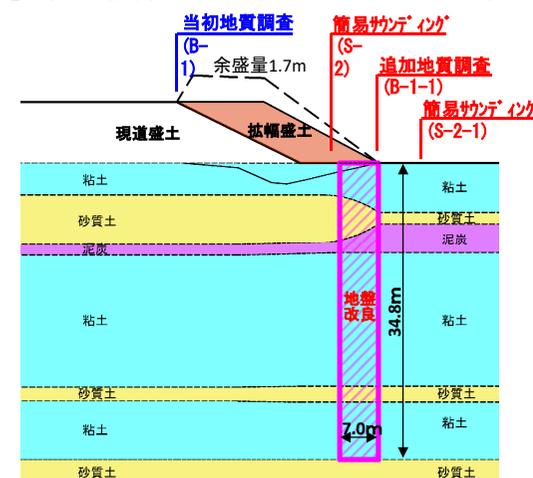
- ・当初、地質調査結果より、盛土周辺で泥炭や粘土層を確認したため、盛土沈下対策として緩速載荷盛土工法を採用。
- ・盛土施工中の計測の結果、想定以上の沈下を確認したことから追加調査を実施。泥炭や粘土層が想定より厚く分布していることを確認したことから、盛土沈下対策として盛土の余盛厚を見直し、盛土安定対策として地盤改良(深層混合処理)を追加。



[当初工法] 緩速載荷盛土工法



[変更工法] 緩速載荷盛土工法及び地盤改良(深層混合処理)

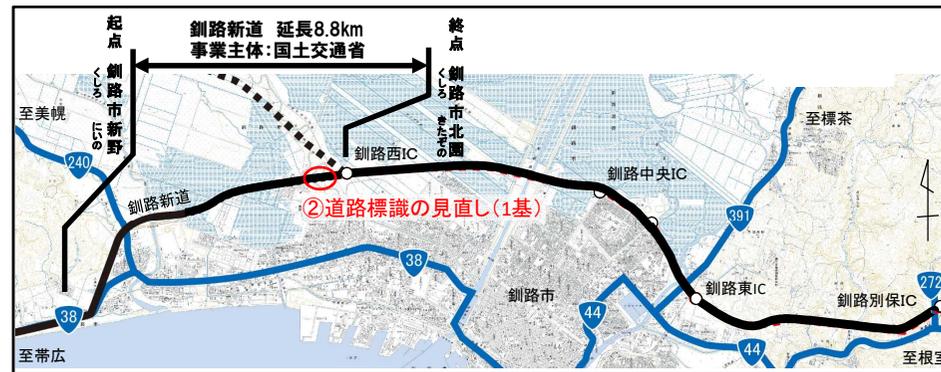


2.事業の必要性等

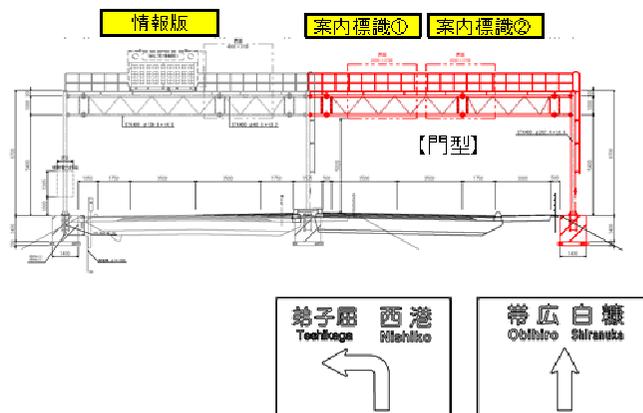
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

②コスト削減 道路標識の見直し(約0.1億円減)

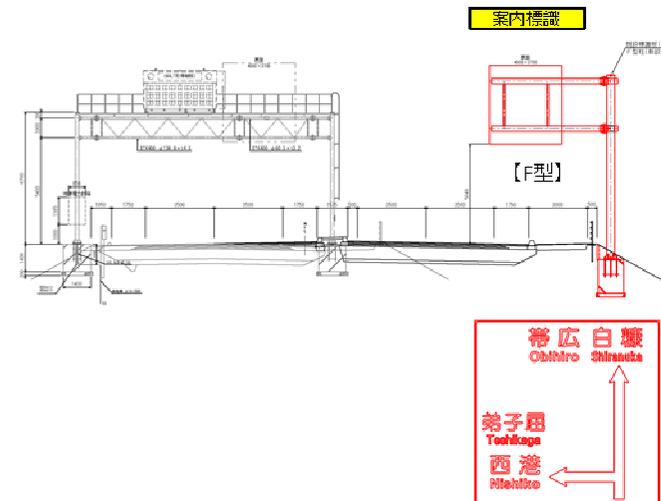
- ・当初、案内標識2枚を設置するため、標識柱を門型式として計画。
- ・2枚の案内標識を1枚に集約することで、標識柱を片持ち式(F型)へ見直し。



[当初] 門型式



[変更] 片持ち式(F型)



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
511億円	10,700~19,000	令和4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)
	961億円	69億円	22億円	1,052億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.1	4.4%
	896億円		63億円	959億円		

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	10,700~19,000	±10%	0.95~1.3
事業費	485億円	±10%	1.1~1.1
事業期間	33年	±20%	1.1~1.1

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。

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
511億円	15,000~17,500	令和4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)
	200億円	2.9億円	6.3億円	209億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	6.5	43.1%
	19億円	14億円	32億円			

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	15,000~17,500	±10%	5.1~8.1
事業費	19億円	±10%	6.1~6.9
事業期間	2年	±20%	6.5~6.5

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。

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果（費用便益分析 前回評価との比較）

	R1再評価時点	R4再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=8.8km	L=8.8km	
計画交通量	13,400台/日 ~20,800台/日	10,700台/日 ~19,000台/日	・将来交通需要推計の見直し R01再評価時:H22全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) R04再評価時:H27全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット)
総事業費	約498億円	約511億円	・軟弱地盤対策工の見直しによる増
総費用 C	約829億円 (基準年R1)	約959億円 (基準年R4)	・総事業費の変更による増 ・基準年の変更による増
総便益 B	約1,069億円 (基準年R1)	約1,052億円 (基準年R4)	・計画交通量の減 ・事業期間の延伸に伴う減 ・基準年の変更による増 ・原単位の変更による増
費用対効果 B/C	1.3	1.1	

※総費用・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)したものであることから、増額等の要因が無い場合でも、見た目の額は増加する。

※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。

※計画交通量は、R22将来交通量の推計値

2. 事業の必要性等

(3) 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)】

項目	細目	金額	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	総費用 C	C=959億円	C=32億円
	総便益 B	B=1,052億円	B=209億円
	B/C	B/C=1.1	B/C=6.5
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B=478億円	B=180億円
	救急医療改善効果	B=74億円	B=15億円
	余裕時間の短縮による効果	B=402億円	B=164億円
	CO ₂ 排出削減による効果	B=2.5億円	B=0.31億円
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.6	B/C=12.1

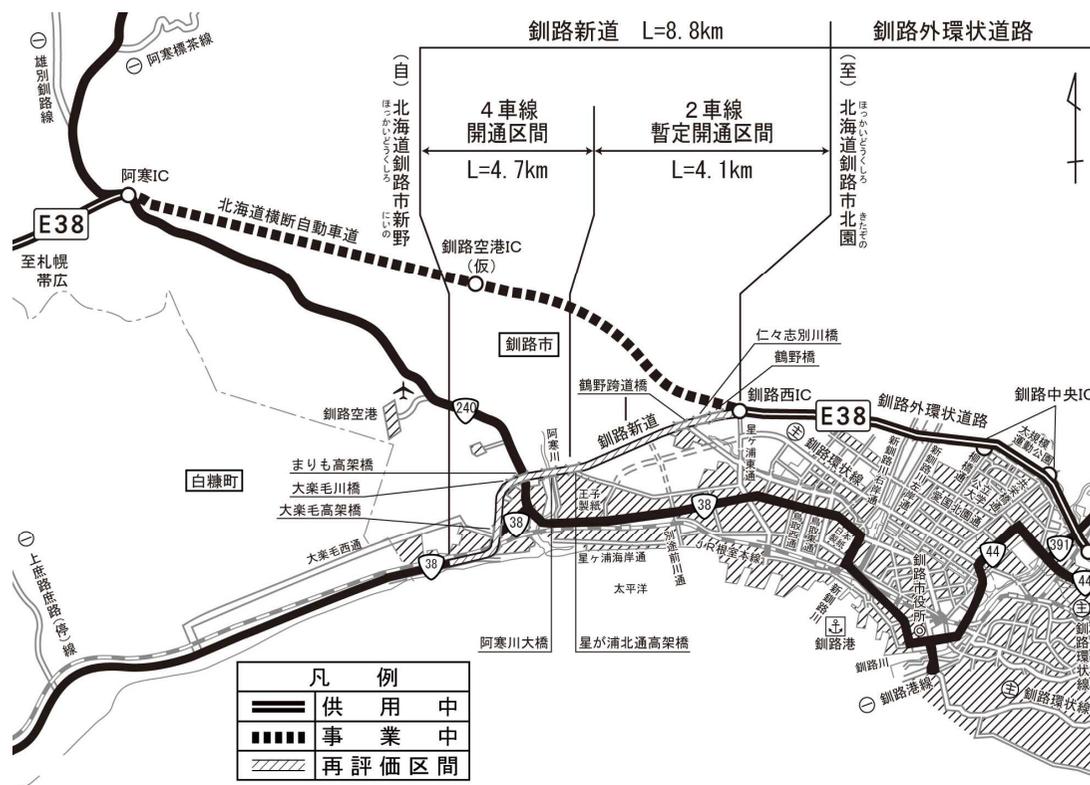
※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値

※費用(事業費及び維持管理費)・便益については、基準年における現在価値化後の値

3. 事業進捗の見込み

- ・当該事業は、平成4年度に事業化、同年度に工事着手。
- ・用地進捗率100%、事業進捗率96%(93%)。
- ・令和6年度開通予定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4年度
北海道における事業計画(令和4年4月)ベース
※用地進捗率は面積ベース
(令和4年3月末時点)
※事業進捗率の()内は事業費増額後の進捗率
(令和4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
北海道釧路地方総合開発促進期成会	釧路市長	釧路市、釧路町、白糠町、厚岸町、浜中町、標茶町、弟子屈町、鶴居村の首長	食料供給基地としての広域物流の効率化や地域間の交流連携による地域づくりを進めるため、高規格道路と一体となって機能する国道38号釧路新道の早期整備を要望
東北海道商工会議所連絡協議会	釧路商工会議所長	道東9商工会議所(釧路、根室、帯広、網走、北見、紋別、遠軽、美幌、留辺蘂)	広大国際バルク戦略港湾として着実な整備が進む重要港湾・釧路港を核として、食料基地・東北海道をネットワークする各路線は、物流基盤としての強化や地域開発、地域住民の生活環境向上、燃油の安定輸送に向けて整備や安全対策が急がれていることから、釧路新道の早期整備を要望
釧路市	釧路市長	釧路市	釧路市内を通過している国道38号は、都市内交通と通過交通の混在による交通渋滞等によって、交通処理能力の低下や沿道環境の悪化が見られ、早期のバイパス整備(4車線化)が必要となっているため、釧路新道の早期整備を要望
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	高規格道路網や一般国道の整備促進を要望

○北海道からの意見

北海道知事からの意見

「一般国道38号釧路新道」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、釧路外環状道路と一体となったバイパスの整備により、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港へのアクセス強化とともに、釧路市街における交通混雑の緩和や道路交通の安全性向上が図られ、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、早期供用をお願いします。

なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、より一層の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)

- ・釧路新道は、拠点空港釧路空港等への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑の緩和、交通事故の低減等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ことから、事業の継続を原案としてお諮りいたします。
- ・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。

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=6.5
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=74億円(※)	B=15億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=402億円(※)	B=164億円(※)
	CO2排出削減による効果	B=2.5億円(※)	B=0.31億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.6(※)	B/C=12.1(※)
事業の整備効果	活力	交通混雑の緩和	・当該道路への交通転換により、並行する国道38号等に存在する主要渋滞箇所の解消など、交通混雑の緩和が期待される。
		水産品の流通利便性向上	・釧路市街地を回避する速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。
	安全	道路交通の安全性向上	・当該道路への大型車の交通転換により、並行する国道38号の大型車事故や死傷事故率の低減など、道路交通の安全性向上が期待される。
		災害時の避難・輸送ルートの強化	・災害発生時の迅速な避難及び救急搬送のほか、被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。
環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量4,382(t-CO2/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4年3月末時点で、用地進捗率100%、事業進捗率96%	

※は開通後50年間の便益額として試算した参考値