

(再評価)

北海道横断自動車道 ねむろ根室線 ほんべつ本別～くしろ釧路
一般国道44号 おほろ尾幌系 いといざわ魚沢道路

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	.....	16
4. 関係する地方公共団体等の意見	.....	17
5. 対応方針(案)	.....	19

1. 事業の概要

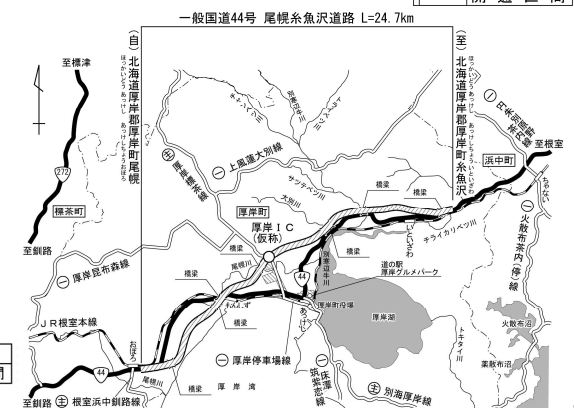
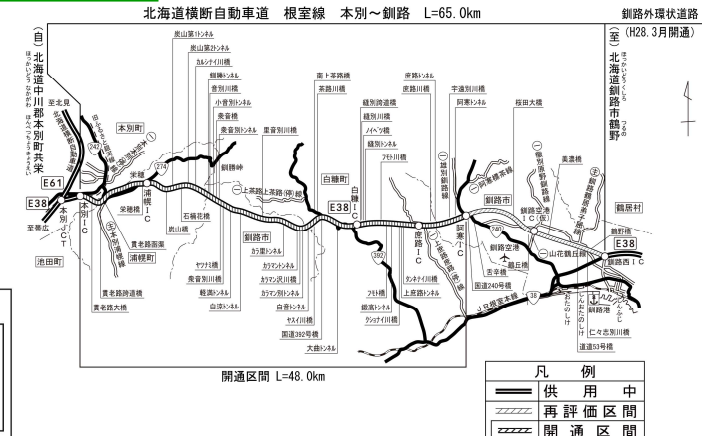
(1) 事業の目的

- ・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、根室市及び網走市に至る高規格道路。このうち根室線は、本別ジャンクションから分岐し根室市に至る区間。
- ・国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を経由し、根室市に至る幹線道路。
- ・本別～釧路(65.0km)、尾幌系魚沢道路(24.7km)は、高速ネットワークの拡充により釧路圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援、津波浸水被害などの災害時の救急活動、観光周遊性の向上等の支援を目的とした事業。

■位置図



■事業概要図

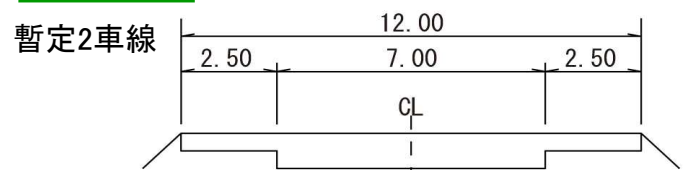


1. 事業の概要

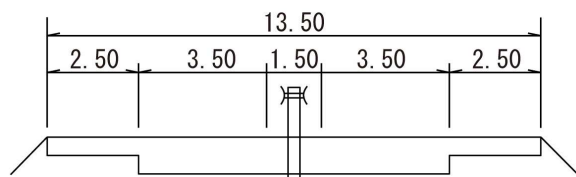
(2) 計画の概要

路線区間	本別～釧路	尾幌系魚沢道路
①起点	ほっかいどうなかがわ 北海道中川郡 ほんべつちようきようえい 本別町共栄	ほっかいどうあつけし 北海道厚岸郡 あつけしちようおぼろ 厚岸町尾幌
②終点	ほっかいどうくしろ 北海道釧路市 つるの 鶴野	ほっかいどうあつけし 北海道厚岸郡 あつけしちよういといざわ 厚岸町糸魚沢
③計画延長	65.0km	24.7km
④幅員	12.0m	13.5m
⑤構造規格	1種2級	1種3級
⑥設計速度	100km/h	80km/h
⑦車線	暫定2車線	2車線
⑧事業主体	北海道開発局	北海道開発局

■横断図 【本別～釧路】 (単位:m)



2車線 【尾幌系魚沢道路】 (単位:m)



(3) 経緯

本別～釧路	尾幌系魚沢道路
昭和63年度 整備計画 (北海道中川郡池田町～ 北海道阿寒郡阿寒町)	令和元年度 事業化
平成3年度 整備計画(北海道阿寒郡阿 寒町～北海道釧路市)	令和2年度 事業再評価
平成5年度 施行命令	令和3年度 用地補償着手 工事着手
平成15年度 整備計画変更(新直轄方式 へ切替) 事業化	令和4年度 事業進捗率4%
平成16年度 用地補償着手 工事着手	
平成20年度 事業再評価	
平成21年度 開通 L=8.0km	
平成23年度 事業再評価	
平成26年度 開通 L=26.0km 事業再評価	
平成27年度 開通 L=14.0km	
平成29年度 事業再評価	
令和2年度 事業再評価	
令和4年度 事業進捗率91%	

※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)

2. 事業の必要性等

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- : 国立公園満喫プロジェクト
- : 水のカムイ観光圏
- : 観光立国ショーケース
- : 釧路湿原・阿寒・摩周
シーニックバイウェイ構成地域

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～白糖IC開通
 平成28年3月
 白糖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

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27年4月
 釧路市・弟子屈町の
 「水のカムイ観光圏」が
 観光圏に認定

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)



写真: 釧路開発建設部

平成27年6月
 道東地域が広域観光周遊ルート
 (アジアの宝悠久の自然美への道
 ひがし 北・海・道)に認定



平成28年7月
 「国立公園満喫プロジェクト」に
 阿寒国立公園(阿寒摩周国立
 公園)が選定
 平成29年8月
 「阿寒国立公園」が
 「阿寒摩周国立公園」へ名称変更

平成17年10月
 釧路市・阿寒町・
 音別町が合併

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



写真: 釧路開発建設部

H27年3月 L=26.0km 開通
 H28年3月 L=14.0km 開通
 H25年12月 L=8.8km 開通
 H28年3月 L=9.9km 開通
 H31年3月 L=6.9km 開通
 H28年3月 L=16.8km 開通

尾幌糸魚沢道路
 L=24.7km

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

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

令和2年3月
 一般国道44号
 根室道路 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

○災害時の輸送ルート強化

- ・災害発生時の避難先の確保や救急活動及び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。

○重要港湾釧路港の流通利便性向上

- ・釧路港～十勝方面や、釧路港～根室方面の所要時間が短縮されるなど、釧路港取扱貨物の流通利便性向上が期待される。

○主要な観光地への利便性向上

- ・道内外からの所要時間が短縮され、釧根地域の更なる観光活性化が期待される。

○水産品の流通利便性向上

- ・道内各地のみならず苫小牧港から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。

○救急搬送の安定性向上

- ・釧根地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される。

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7,071,149(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、43,093(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

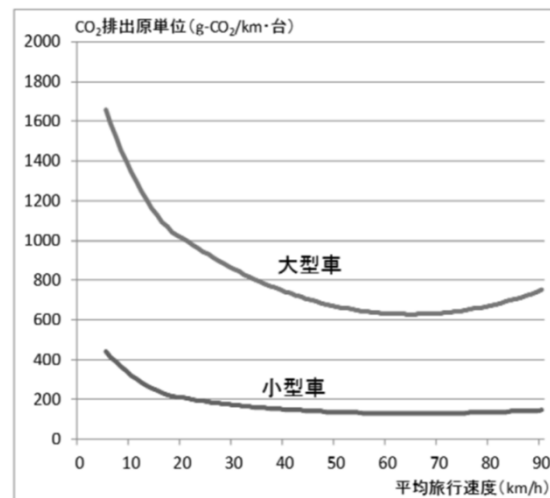
CO₂削減量
43,093t-CO₂/年



森林換算
約4,065ha
(札幌ドーム約739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



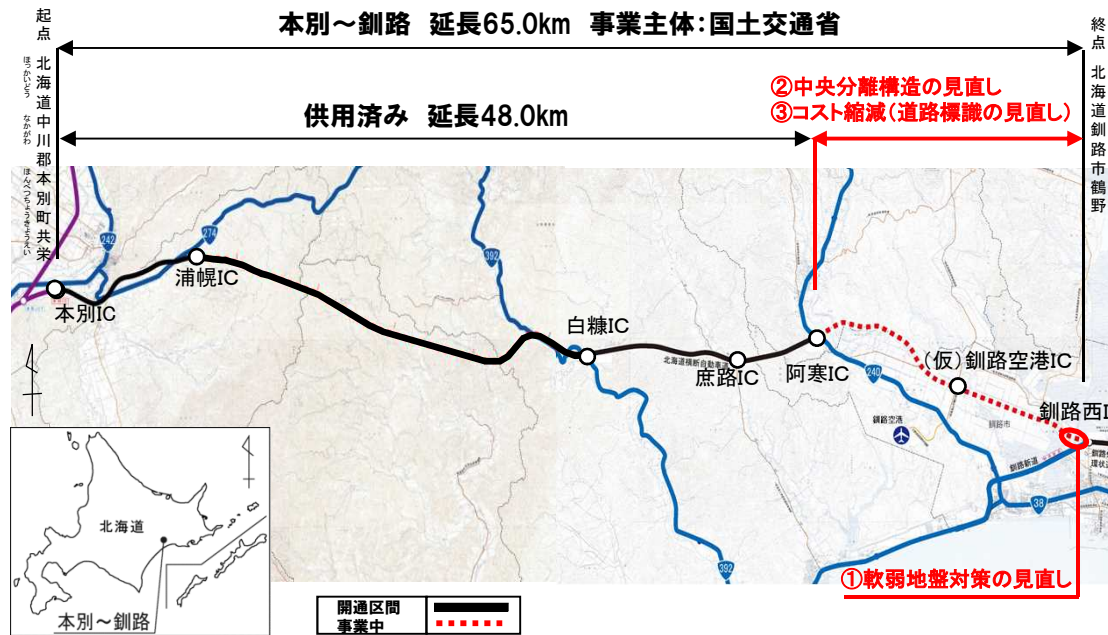
出典:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671(2012))

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2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80億円増加。
- ・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

【本別～釧路】

全体事業費		増減額
(R2再評価)	(R4再評価)	
2,392億円	2,472億円	80億円
事業期間		増減年数
(R2再評価)	(R4再評価)	
22年	22年	—

【尾幌系魚沢道路】

全体事業費		増減額
(R2再評価)	(R4再評価)	
650億円	650億円	0億円
事業期間		増減年数
(R2再評価)	(R4再評価)	
14年	14年	—

2.事業の必要性等

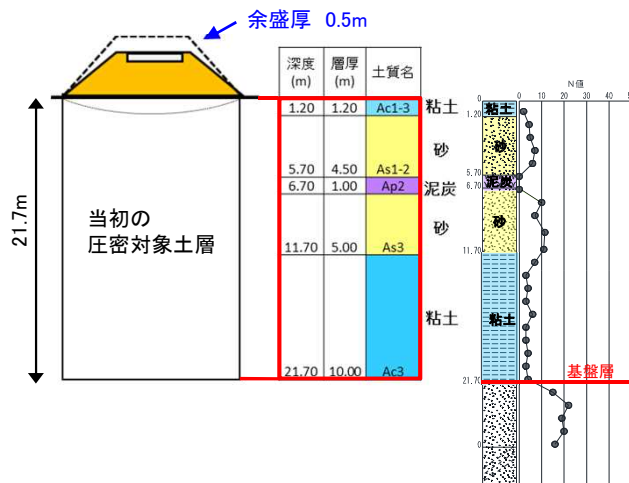
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

①軟弱地盤対策の見直し(約68.7億円増)

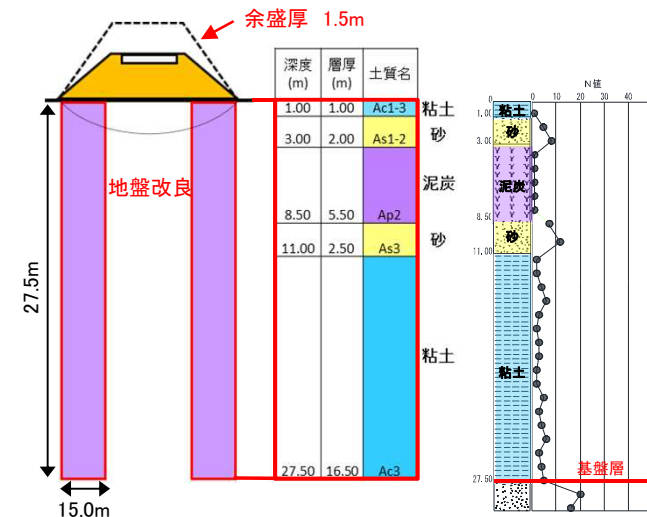
- ・当初、地質調査結果より、盛土沈下対策として緩速載荷盛土工法を採用。
- ・盛土施工中の計測の結果、想定以上の沈下を確認したことから追加調査を実施。泥炭や粘土層が想定より厚く分布していることを確認したことから、盛土沈下対策として盛土の余盛厚を見直し、盛土安定対策として地盤改良(深層混合処理)を追加。



[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中央分離構造の見直し(約11.5億円増)

- ・当初、自動車専用道路の暫定2車線整備において、標準的なラバーポールによる簡易分離構造を採用。
- ・重大事故につながりやすい正面衝突事故の緊急対策について、国土交通省の方針に基づき、土工部や中小橋(50m未満)において、ワイヤロープによる分離構造へ見直し。



[当初工法] ラバーポールによる簡易分離構造



[変更工法] ワイヤロープによる分離構造



《イメージ》

2.事業の必要性等

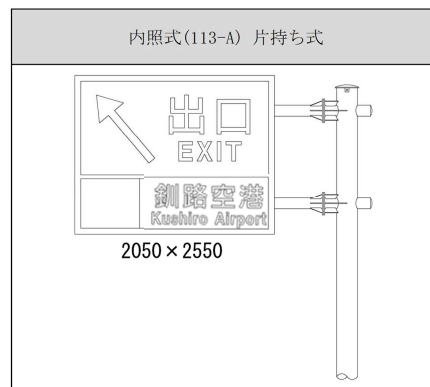
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

③コスト縮減 道路標識の見直し(約0.2億円減)

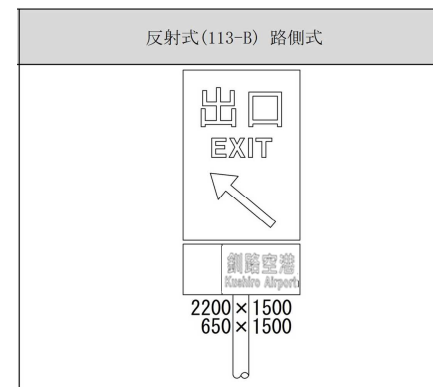
- ・当初、定型的な配置計画により、標準的な片持ち式として計画。
- ・視認性などを確認した上で支障の無い標識について、片持ち式から路側式へ構造を見直し。



[当初] 片持ち式



[変更] 路側式



2.事業の必要性等

〇一体評価対象区間の考え方



評価区間 ※着色	本別JCT～本別 L=1.7km (NEXCO区間)		本別～釧路 L=65.0km		釧路外環状道路 L=16.8km	釧路別保～尾幌 調査中区間	尾幌糸魚沢道路 L=24.7km	糸魚沢～温根沼 調査中区間	根室道路 L=7.1km	
	H29.3.15「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用について」									
	R2年度 再評価	供用済 (H15.6)	事業中		供用済 (H31.3)	調査中 (ルート・構造未確定)	事業中	調査中 (ルート・構造未確定)	供用済 (R2.3)	
	本別～釧路 尾幌糸魚沢道路		供用済 (H28.3)	事業中						
R3.11.8「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用について」										
R4年度 再評価	供用済 (H15.6)	事業中		供用済 (H31.3)	調査中 (ルート・構造未確定)	事業中	調査中 (ルート・構造未確定)	供用済 (R2.3)		
本別～釧路 尾幌糸魚沢道路		供用済 (H28.3)	事業中							

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果（費用便益分析 一体評価対象区間_事業全体）

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
4,205億円 (本別～釧路:2,472億円) (尾幌系魚沢道路:650億円)	5,200～16,500	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)
	6,490億円	1,359億円	275億円	8,124億円		
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	1.3	5.1%
	5,862億円	446億円	75億円	6,383億円		

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	5,200～16,500	±10%	1.1～1.4
事業費	3,953億円	±10%	1.3～1.3
事業期間	39年	±20%	1.3～1.3

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) 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。

注4) 評価対象区間を本別～釧路として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】0.9

注5) 評価対象区間を尾幌系魚沢道路として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.3

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果（費用便益分析 一体評価対象区間_残事業）

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
4,205億円 (本別～釧路:2,472億円) (尾幌系魚沢道路:650億円)	5,200～9,400	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)
	1,423億円	274億円	54億円	1,751億円		
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	2.6	13.2%
	575億円	104億円	7.8億円	686億円		

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	5,200～9,400	±10%	2.2～2.9
事業費	690億円	±10%	2.4～2.8
事業期間	10年	±20%	2.5～2.6

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) 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。

注4) 評価対象区間を本別～釧路として算出した費用便益比(B/C)【残事業】5.6

注5) 評価対象区間を尾幌系魚沢道路として算出した費用便益比(B/C)【残事業】1.4

2. 事業の必要性等

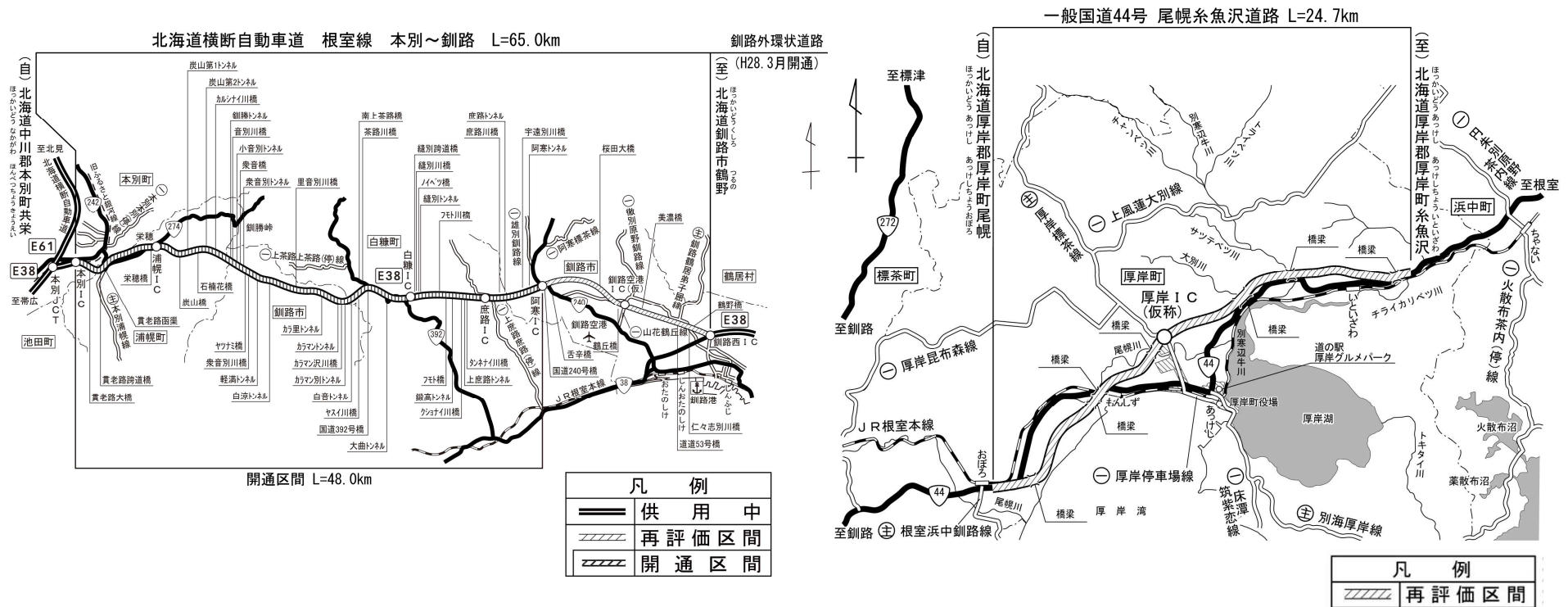
(3) 事業の投資効果【試算(地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値)】

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=6,383億円	C=686億円
	総便益 B	B=8,124億円	B=1,751億円
	B/C	B/C=1.3	B/C=2.6
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B=1,065億円	B=393億円
	救急医療改善効果	B=519億円	B=256億円
	余裕時間の短縮による効果	B=529億円	B=133億円
	CO ₂ 排出削減による効果	B=18億円	B=4.8億円
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.4	B/C=3.1

※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・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

- ・当該事業のうち本別～釧路は、平成15年度に事業化、平成16年度に工事着手。尾幌糸魚沢道路は、令和元年度に事業化、令和3年度に工事着手。
- ・本別～釧路で用地進捗率100%、事業進捗率94%(91%)、尾幌糸魚沢道路で用地進捗率4%、事業進捗率4%。
- ・引き続き、早期開通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()内は事業費変更後の進捗率(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
北海道横断自動車道釧路地区早期建設促進期成会	釧路市長	釧路市、池田町、本別町、白糠町、浦幌町、釧路町、厚岸町、浜中町、標茶町、弟子屈町、鶴居村及び豊頃町の首長	北海道横断自動車道は、道東と道央圏を結ぶ重要な幹線道路であり、人的交流の促進、観光産業の活性化や物流の効率化をはじめとし、地域の自立に向けた様々な整備効果が見込まれ、また、命をつなぐ道路としても地域住民ともども早期完成を要望。
根釧圏(シマフクロ圏)発展推進機構	釧路商工会議所会頭 根室商工会議所会頭	釧路商工会、根室商工会、釧路管内商工会連合会、根室管内商工会連合会、釧路町商工会、厚岸町商工会、浜中町商工会、標茶町商工会、弟子屈町商工会、阿寒町商工会、鶴居村商工会、白糠町商工会、音別町商工会、別海町商工会、中標津町商工会、標津町商工会、羅臼町商工会の会頭	北海道横断自動車道は、釧路・根室など道東地域と札幌都市圏を繋ぐ重要路線として、経済交流促進による市場の拡大、広域観光への寄与、さらには景気浮揚のための公共事業確保等の観点から大きな意義を持っており、特に、十勝圏・オホーツク圏を含めた道東地域の水産業や酪農業、農業は厳しい地域間競争や国際競争の下にあります。地域の基幹産業の発展のため、高速物流体系の整備による輸送の効率化と物流拠点港である釧路港とのアクセス強化のため本別～釧路の整備を要望。 国道44号「厚岸町尾幌一糸魚沢間」は、線形不良区間や市街地通過部があり、事故や速度低下が発生し、また大津波や豪雨による浸水・冠水により幾度となく通行止めとなり、物流や日常生活、緊急搬送に支障が生じている。また、津波がこの地域に押し寄せる可能性が発表されるなど、地域住民の不安は増しており、安全で安定した人流・物流ルートの確保のため尾幌系魚沢道路の整備を要望。
釧路地方総合開発促進期成会	釧路市長	釧路市、釧路町、厚岸町、浜中町、標茶町、弟子屈町、鶴居村、白糠町の首長	道東地域の農水産品の安定的な輸送や産業、観光、生活、医療を支える重要な社会基盤として、北海道の主要な都市間相互のアクセスを強化し、広域的連携・交流を促進するため北海道横断自動車道 本別～釧路間の早期完成及び尾幌系魚沢道路の整備を要望。
根室地方総合開発期成会	根室市長	根室市、羅臼町、標津町、別海町、中標津町の首長	当地方は広大な面積を有していることで集落が散在しており、かつ冬期間は積雪寒冷地であることから、地域内における交通アクセスの充実、更には、農水産物の安定的な輸送等による基幹産業の振興、物流の促進、観光及び教育の活性化、そして地域住民の命を守る救急医療搬送の安定性向上のためには、都市間の高速交通ネットワーク強化等を目指す道路網の整備が喫緊の課題であるため、尾幌系魚沢道路の整備を要望。
釧路市	釧路市長	釧路市長	北海道の主要な都市間相互のアクセス強化により、経済、社会、文化など様々な分野における広域的連携・交流を促進し、さらに災害時の信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、北海道横断自動車道 本別～釧路間の早期完成及び尾幌系魚沢道路の整備を要望。

4. 関係する地方公共団体等の意見

○北海道からの意見

北海道知事からの意見

「北海道横断自動車道根室線 本別～釧路」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、道央・十勝・釧路圏の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。
なお、事業の実施に当たっては、平成2年12月3日付け道路第1322号「北海道横断自動車道小樽釧路線(阿寒町～釧路市間)に係る環境影響評価準備書に関する意見について」の知事意見を遵守するとともに、より一層、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。

「一般国道44号 尾幌糸魚沢道路」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、道央・十勝・釧路・根室圏の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心なくらしの確保に寄与することから、早期供用をお願いいたします。
なお、事業の実施に当たっては、周辺環境への影響を最小限にとどめるとともに、徹底したコスト縮減を図り、引き続き、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)

- ・本別～釧路は、高速ネットワークの拡充による釧根圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援に寄与する事業と考えられます。
- ・尾幌系魚沢道路は、津波浸水被害などの災害時の救急活動等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築、物流効率化や観光周遊性の向上の支援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=1.3 【本別～釧路】 B/C=0.9 【尾幌系魚沢道路】 B/C=1.3	B/C=2.6 【本別～釧路】 B/C=5.6 【尾幌系魚沢道路】 B/C=1.4
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=519億円(※)	B=256億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=529億円(※)	B=133億円(※)
	CO2排出削減による効果	B=18億円(※)	B=4.8億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.4(※)	B/C=3.1(※)
事業の整備効果	活力	水産品の流通利便性向上	・道内各地のみならず苫小牧港から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される
		重要港湾釧路港の流通利便性向上	・釧路港～十勝方面や、釧路港～根室方面の所要時間が短縮されるなど、釧路港取扱貨物の流通利便性向上が期待される
		主要な観光地への利便性向上	・道内外からの所要時間が短縮され、釧根地域の更なる観光活性化が期待される
	安全	災害時の輸送ルート強化	・災害発生時の避難先の確保や救急活動及び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
	暮らし	救急搬送の安定性向上	・釧根地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される
	環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量、43,093 (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、本別～釧路 用地進捗率100%、事業進捗率94% 尾幌系魚沢道路 用地進捗率 4%、事業進捗率 4%	

※は開通後50年間の便益額として試算した参考値