

## 道路事業

### 再評価原案準備書

- 1 北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路
- 2 一般国道44号 尾幌糸魚沢道路
- 3 日高自動車道(一般国道235号) 厚賀静内道路
- 4 日高自動車道(一般国道235号) 静内三石道路  
(静内～東静内)
- 5 一般国道5号 倶知安余市道路(倶知安～共和)
- 6 一般国道5号 倶知安余市道路(共和～余市)
- 7 北海道縦貫自動車道 七飯～大沼

## 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

<b>事業名</b> 北海道横断自動車道 <small>ねむろ</small> 根室線 <small>ほんべつ</small> 本別～釧路	<b>事業区分</b> 高速自動車国道 <b>事業主体</b> 国土交通省 北海道開発局																																
<b>起終点</b> 自： <small>ほっかいどうなかがわ</small> 北海道中川郡本別町共栄 至： <small>ほっかいどうくしろ</small> 北海道釧路市鶴野	<b>延長</b> 65.0 km																																
<b>事業概要</b> 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であり、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である。 本別～釧路（65.0 km）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、津波浸水被害等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である。																																	
H15年度事業化 (新直轄方式)	H一年度都市計画決定 (R一年度変更)	H16年度用地補償着手	H16年度工事着手																														
<b>全体事業費</b>	約2,472億円	<b>事業進捗率</b>	約94%																														
		(令和4年3月末時点)	<b>供用済延長</b> 48.0 km																														
<b>計画交通量</b>	5,200～16,500台/日（本別JCT～根室IC）																																
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 15%;">B/C</th> <th style="width: 15%;">(事業全体)</th> <th style="width: 15%;">(残事業)</th> </tr> <tr> <td>1.3</td> <td>(0.9)</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(5.6)</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	(事業全体)	(残事業)	1.3	(0.9)	2.6		(5.6)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 15%;">総費用</th> <th style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体)</th> </tr> <tr> <td>686/6,383億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（事業費：575/5,862億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（維持管理費：104/446億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（更新費：7.8/75億円）</td> <td></td> </tr> </table>	総費用	(残事業)/(事業全体)	686/6,383億円		（事業費：575/5,862億円）		（維持管理費：104/446億円）		（更新費：7.8/75億円）		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 15%;">総便益</th> <th style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体)</th> </tr> <tr> <td>1,751/8,124億円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（走行時間短縮便益：1,423/6,490億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（走行経費減少便益：274/1,359億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（交通事故減少便益：54/275億円）</td> <td></td> </tr> </table>	総便益	(残事業)/(事業全体)	1,751/8,124億円		（走行時間短縮便益：1,423/6,490億円）		（走行経費減少便益：274/1,359億円）		（交通事故減少便益：54/275億円）		<b>基準年</b> 令和4年
B/C	(事業全体)	(残事業)																															
1.3	(0.9)	2.6																															
	(5.6)																																
総費用	(残事業)/(事業全体)																																
686/6,383億円																																	
（事業費：575/5,862億円）																																	
（維持管理費：104/446億円）																																	
（更新費：7.8/75億円）																																	
総便益	(残事業)/(事業全体)																																
1,751/8,124億円																																	
（走行時間短縮便益：1,423/6,490億円）																																	
（走行経費減少便益：274/1,359億円）																																	
（交通事故減少便益：54/275億円）																																	
<b>感度分析の結果</b> 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±2年） 【残事業】交通量：B/C=2.2～2.9（交通量±10%） 事業費：B/C=2.4～2.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.5～2.6（事業期間±2年）																																	
<b>事業の効果等</b> 事業の必要性及び効果 ① 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。 ② 重要拠点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。 ③ 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、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。 ④ 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。 ⑤ 救急搬送の安定性向上 ・釧路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。																																	
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>																																	
地域から頂いた主な意見等： 釧路市など1市10町1村の首長等で構成される「北海道横断自動車道釧路地区早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道根室線 池田IC～本別IC開通
- ・平成17年10月 釧路市・阿寒町・音別町が合併
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道根室線 本別IC～浦幌IC開通
- ・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27年 3月 北海道横断自動車道根室線 浦幌IC～白糠IC開通
- ・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 1月 釧路市が観光立国ショーケースに認定
- ・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28年 3月 北海道横断自動車道根室線 白糠IC～阿寒IC開通
- ・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 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
- ・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
- ・令和2年 3月 一般国道44号 根室道路 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成15年度に事業化して、用地進捗率100%、事業進捗率約94%となっている。  
(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

軟弱地盤対策の見直し、中央分離構造の見直し。  
令和6年度:延長17.0km(2/4)開通予定

施設の構造や工法の変更等

軟弱地盤対策の見直し、中央分離構造の見直し。  
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

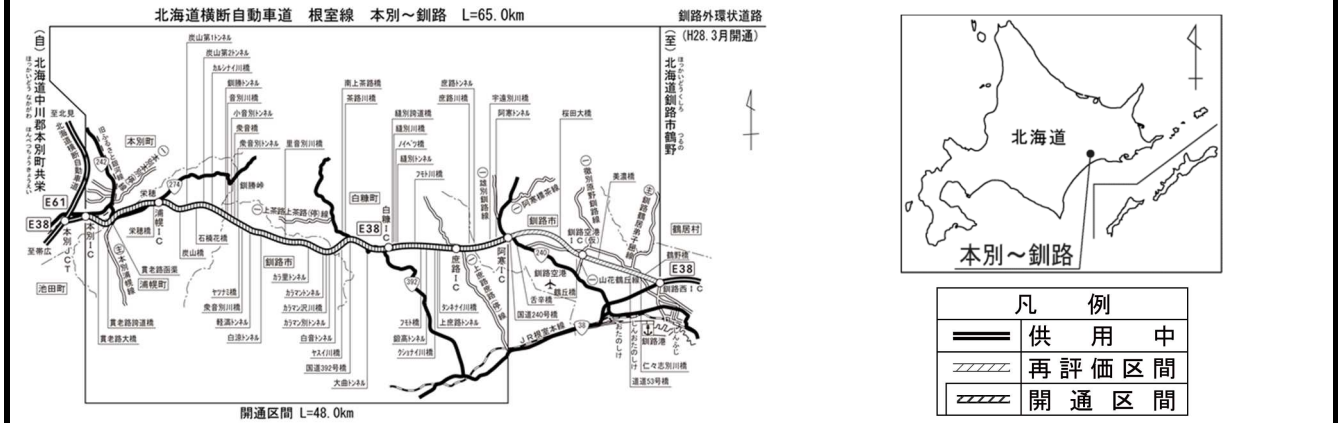
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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。

# 事業概要図



- ※ B/Cの上段は本別JCT～根室ICを対象とした場合、下段( )書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道44号（北海道横断自動車道根室線） 尾幌糸魚沢道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道厚岸郡厚岸町尾幌 至：北海道厚岸郡厚岸町糸魚沢			延長	24.7 km
事業概要					
<p>国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を經由し、根室市に至る幹線道路である。 尾幌糸魚沢道路（24.7 km）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、津波浸水被害等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。</p>					
R元年度事業化	R一年度都市計画決定 (R一年度変更)	R3年度用地補償着手	R3年度工事着手		
全体事業費	約650億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約4%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	5,200～16,500台/日（本別JCT～根室IC）				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (1.3) (残事業) 2.6 (1.4)	総費用 (残事業)/事業全体 686/6,383億円 （事業費：575/5,862億円 維持管理費：104/446億円 更新費：7.8/75億円）	総便益 (残事業)/事業全体 1,751/8,124億円 （走行時間短縮便益：1,423/6,490億円 走行経費減少便益：274/1,359億円 交通事故減少便益：54/275億円）	基準年 令和4年	
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=2.2～2.9（交通量±10%）                  事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%） 事業費：B/C=2.4～2.8（事業費±10%）                  事業期間：B/C=1.3～1.3（事業期間±2年） 事業期間：B/C=2.5～2.6（事業期間±2年）</p>					
事業の効果等					
事業の必要性及び効果					
<p>① 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。</p> <p>② 重要拠点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。</p> <p>③ 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、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。</p> <p>④ 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。</p> <p>⑤ 救急搬送の安定性向上 ・釧路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。</p>					
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等：					
<p>釧路市など1市10町1村の首長等で構成される「北海道横断自動車道釧路地区早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。</p>					
知事の意見：					
<p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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、徹底したコスト削減を図り、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。</p>					

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道根室線 池田IC～本別IC開通
- ・平成17年10月 釧路市・阿寒町・音別町が合併
- ・平成21年11月 北海道横断自動車道根室線 本別IC～浦幌IC開通
- ・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27年 3月 北海道横断自動車道根室線 浦幌IC～白糠IC開通
- ・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 1月 釧路市が観光立国ショーケースに認定
- ・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28年 3月 北海道横断自動車道根室線 白糠IC～阿寒IC開通
- ・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 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
- ・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
- ・令和2年 3月 一般国道44号 根室道路 全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和元年度に事業化して、用地進捗率4%、事業進捗率約4%となっている。

（令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造、工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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。

事業概要図



凡 例	
	再評価区間



※ B/Cの上段は本別JCT～根室ICを対象とした場合、下段（ ）書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名 ひだか 日高自動車道（一般国道235号） あつがしずない 厚賀静内道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 北海道開発局			
起終点 自：北海道沙流郡日高町字美原 至：北海道日高郡新ひだか町静内神森		延長  16.2 km			
事業概要 日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。 厚賀静内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした延長16.2kmの事業である。					
H7年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H23年度用地補償着手	H23年度工事着手		
全体事業費	約873億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	約74%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	6,800～11,700台/日（厚真IC～三石）				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (1.1) (残事業) 1.8 (3.5)	総費用 (残事業)/ (事業全体) 931/4,410億円 （事業費：850/4,052億円 維持管理費：76/331億円 更新費：4.9/27億円）	総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,678/5,365億円 （走行時間短縮便益：1,497/4,567億円 走行経費減少便益：150/656億円 交通事故減少便益：31/142億円）	基準年 令和4年	
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.6～2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±2年） 事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間±2年）					
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ① 畜産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。 ② 農産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 ③ 水産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定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。 ④ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 ⑤ 救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設のある苫小牧市や札幌市への速達性・安定性向上が期待される。 ⑥ 移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達性及び定時性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域活性化への支援が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 浦河町など1市11町の首長等で構成される「高規格道路日高自動車道早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「日高自動車道（一般国道235号）厚賀静内道路」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、近隣都市間の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等へのアクセス強化による物流の効率化、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、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成10年 3月 苫小牧東IC～沼ノ端西IC開通
- ・平成10年 7月 沼ノ端西IC～厚真IC開通
- ・平成15年 8月 厚真IC～鷗川IC開通
- ・平成18年 3月 鷗川IC～日高富川IC開通
- ・平成18年 3月 鷗川町・穂別町が合併
- ・平成18年 3月 日高町・門別町が合併
- ・平成18年 3月 静内町・三石町が合併
- ・平成20年 8月 苫小牧港東港区へ国際コンテナターミナルが移転
- ・平成22年 3月 新千歳空港国際線ターミナル運用開始
- ・平成23年 4月 苫小牧港国際拠点港湾に指定（特定重要港湾から名称変更）
- ・平成24年 3月 日高富川IC～日高門別IC開通
- ・平成27年 9月 様似町アポイ岳ジオパークが世界ジオパークに認定
- ・平成30年 4月 日高門別IC～日高厚賀IC開通
- ・平成30年12月 新千歳空港国際ターミナル前エプロン拡張部暫定供用
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和 2年 3月 新千歳空港国際線ターミナルビル拡張工事完了
- ・令和 2年 7月 白老町ウポポイ（民族共生象徴空間）開業
- ・令和 3年 4月 JR日高線（鷗川・様似間）廃線

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に工事着手して、用地進捗率約75%、事業進捗率約74%となっている。  
 （令和4年3月末時点）

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

トンネル構造・掘削補助工法、軟弱地盤対策工、橋梁計画、水源補償、濁水処理施設、盛土材料の見直しによる変更。

令和7年度：延長9.1km（2/2）開通予定

施設の構造や工法の変更等

トンネル構造・掘削補助工法、軟弱地盤対策工、橋梁計画、水源補償、濁水処理施設、盛土材料の見直しによる変更。引き続き、コスト縮減に取り組んでいく。

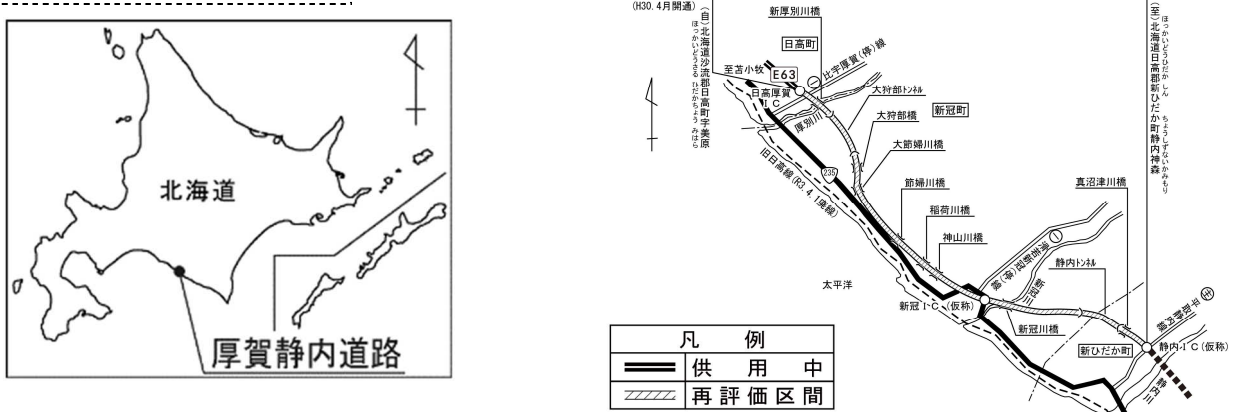
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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。

事業概要図



- ※ B/Cの上段は厚真IC～三石を対象とした場合、下段（ ）書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。



## 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名 ひだか 日高自動車道（一般国道235号） しずないみつし 静内三石道路（静内～東静内）	事業 区分 一般国道	事業 主体 国土交通省 北海道開発局			
起終点 自：北海道日高郡新ひだか町静内神森 至：北海道日高郡新ひだか町東静内		延長 8.0 km			
事業概要 日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。 静内三石道路（静内～東静内）は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした延長8.0 kmの事業である。					
R4年度事業化	R1年度都市計画決定 (H1年度変更)	R1年度用地補償着手	R1年度工事着手		
全体事業費	約520億円	事業進捗率 (令和4年3月末時点)	0%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	6,800～11,700台/日（厚真IC～三石）				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 1.2 (0.97)	(残事業)/ (事業全体) 931/4,410億円 （事業費：850/4,052億円 維持管理費：76/331億円 更新費：4.9/27億円）	(残事業)/ (事業全体) 1,678/5,365億円 （走行時間短縮便益：1,497/4,567億円 走行経費減少便益：150/656億円 交通事故減少便益：31/142億円）	令和4年	
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.2～1.2（事業費±10%） 【残事業】交通量：B/C=1.6～2.1（交通量±10%） 事業費：B/C=1.7～2.0（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.2～1.2（事業期間±2年） 事業期間：B/C=1.7～1.8（事業期間±2年）					
事業の効果等 事業の必要性及び効果 ① 畜産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。 ② 農産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 ③ 水産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定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。 ④ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 ⑤ 救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設のある苫小牧市や札幌市への速達性・安定性向上が期待される。 ⑥ 移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達性及び定時性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域活性化への支援が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 浦河町など1市11町の首長等で構成される「高規格道路日高自動車道早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。 知事の意見： 「日高自動車道（一般国道235号）静内三石道路（静内～東静内）」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、近隣都市間の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等へのアクセス強化による物流の効率化、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、徹底したコスト削減を図り、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和4年度に事業化して、用地進捗率0%、事業進捗率0%となっている。

(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造、工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。

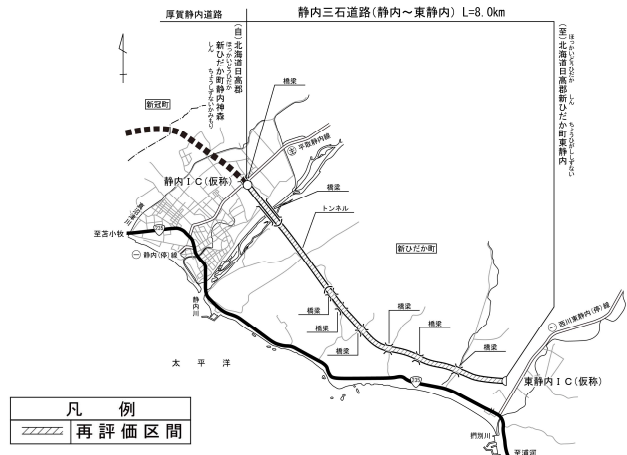
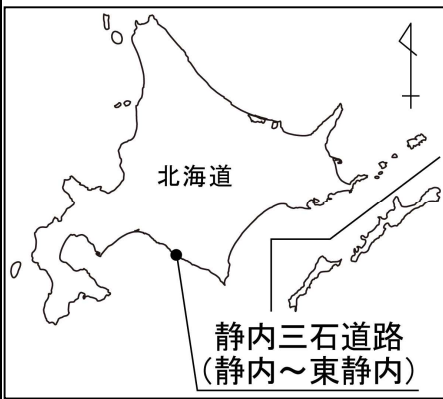
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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。

事業概要図



※ B/Cの上段は厚真IC～三石を対象とした場合、下段( )書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課： \_\_\_\_\_

担当課長名： \_\_\_\_\_

<b>事業名</b>	一般国道5号 倶知安余市道路（倶知安～共和）	<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	国土交通省 北海道開発局
<b>起終点</b>	自：北海道虻田郡倶知安町字旭 至：北海道岩内郡共和町国富	<b>延長</b>	11.5 km		
<b>事業概要</b>					
<p>倶知安余市道路は、市街等における交通混雑の緩和及び交通事故低減による安全性の向上、拠点空港新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性の向上により、観光振興による地域活性化支援及び有珠山噴火等の災害時の代替路として寄与することを目的とした倶知安インターチェンジ（仮称）から余市インターチェンジに至る延長39.1kmの事業である。</p>					
H28年度事業化		H一年度都市計画決定 （H一年度変更）		H30年度用地補償着手	
H30年度工事着手					
<b>全体事業費</b>	約420億円	<b>事業進捗率</b>	13%	<b>供用済延長</b>	0.0km
<b>計画交通量</b> 12,100～15,400台/日（倶知安～余市IC）					
<b>費用対効果分析結果</b>	<b>B/C</b>	<b>総費用</b>	<b>総便益</b>	<b>基準年</b>	
	（事業全体） 1.3 （2.0）	（残事業）/（事業全体） 952/1,628億円 （事業費：823/1,499億円） （維持管理費：129/129億円） （更新費：0/0億円）	（残事業）/（事業全体） 2,193/2,193億円 （走行時間短縮便益：1,891/1,891億円） （走行経費減少便益：249/249億円） （交通事故減少便益：52/52億円）	令和4年	
<b>感度分析の結果</b> 事業全体及び残事業について感度分析を実施					
【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）			【残事業】交通量：B/C=2.0～2.6（交通量±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.4（事業期間±20%）		
<b>事業の効果等</b>					
<b>事業の必要性及び効果</b>					
<p>① 観光振興による地域活性化支援 ・新千歳空港や札幌市からニセコ観光圏へのアクセス性が向上し、観光振興による地域活性化支援が期待される。</p> <p>② 救急搬送の速達性向上 ・峠部を回避する救急搬送ルートが確保され、速達性及び安定性の向上が期待される。</p> <p>③ 災害時の代替路の強化 ・峠部等を回避する速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、災害時の代替路の強化が期待される。</p> <p>④ 道路交通の安全性向上 ・峠部や市街地を回避するルートが確保され、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>⑤ 農産品等の輸送安定性向上 ・峠部や国際海上コンテナ通行不可トンネルを回避することにより物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品等の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑥ 地域産業の活性化 ・小樽・札幌方面からのアクセス性向上による新たな観光需要の創出など、更なる地域産業の活性化が期待される。</p>					
<b>関係する地方公共団体等の意見</b>					
<p>地域から頂いた主な意見等： 小樽市など1市13町6村の首長等で構成される「北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。</p> <p>知事の意見： 「一般国道5号 倶知安余市道路（倶知安～共和）」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。</p>					

当該事業は、新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上、大規模災害時の代替ルート確保、高次医療施設への搬送時間の短縮、国際コンテナ通行支障区間の解消による物流の効率化等が図られ、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、徹底したコスト削減を図り、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成30年12月 北海道横断自動車道 余市IC～小樽JCT間開通
- ・令和3年12月 小樽港湾計画の改定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度に工事着手し、用地進捗率23%、事業進捗率13%となっている。

(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。

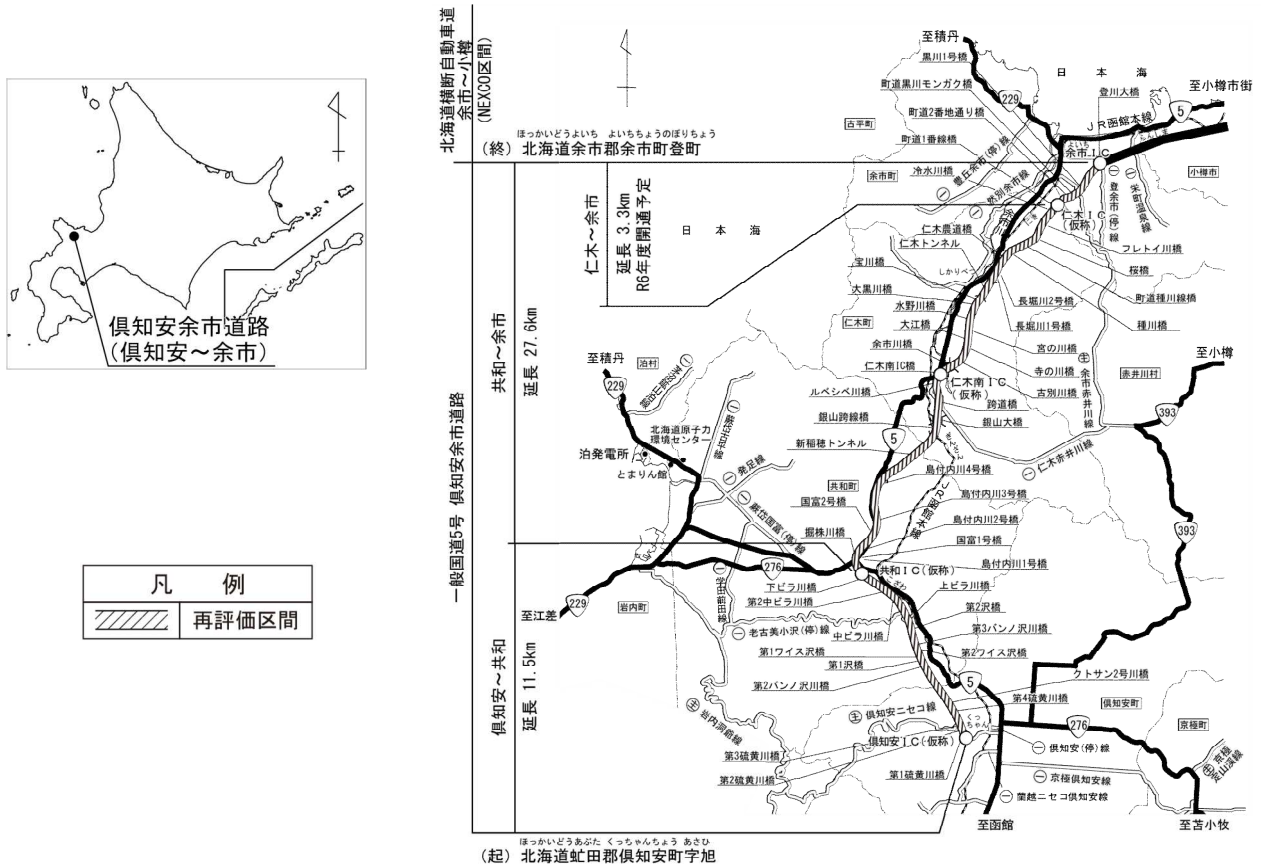
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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。

事業概要図



※ B/Cの上段は俱知安～余市を対象とした場合、下段 ( ) 書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課： \_\_\_\_\_

担当課長名： \_\_\_\_\_

事業名	一般国道5号 倶知安余市道路（共和～余市）	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局	
起終点	自：北海道岩内郡共和町国富 至：北海道余市郡余市町登町	延長	27.6 km			
事業概要						
倶知安余市道路は、市街等における交通混雑の緩和及び交通事故低減による安全性の向上、拠点空港新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性の向上により、観光振興による地域活性化支援及び有珠山噴火等の災害時の代替路として寄与することを目的とした倶知安インターチェンジ（仮称）から余市インターチェンジに至る延長39.1 kmの事業である。						
H26年度事業化		H-年度都市計画決定 （H-年度変更）		H28年度用地補償着手		
H28年度工事着手						
全体事業費	約1,280億円	事業進捗率	45%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	12,100～15,400台/日（倶知安～余市IC）					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.3 (1.4)	(残事業)/ (事業全体) 952/1,628億円 事業費：823/1,499億円 維持管理費：129/129億円 更新費：0/0億円	(残事業)/ (事業全体) 2,193/2,193億円 走行時間短縮便益：1,891/1,891億円 走行経費減少便益：249/249億円 交通事故減少便益：52/52億円	令和4年		
感度分析の結果						
事業全体及び残事業について感度分析を実施						
【事業全体】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）			【残事業】交通量：B/C=2.0～2.6（交通量±10%） 事業費：B/C=2.1～2.5（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.3～2.4（事業期間±20%）			
事業の効果等						
事業の必要性及び効果						
① 観光振興による地域活性化支援 ・新千歳空港や札幌市からニセコ観光圏へのアクセス性が向上し、観光振興による地域活性化支援が期待される。 ② 救急搬送の速達性向上 ・峠部を回避する救急搬送ルートが確保され、速達性及び安定性の向上が期待される。 ③ 災害時の代替路の強化 ・峠部等を回避する速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、災害時の代替路の強化が期待される。 ④ 道路交通の安全性向上 ・峠部や市街地を回避するルートが確保され、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑤ 農産品等の輸送安定性向上 ・峠部や国際海上コンテナ通行不可トンネルを回避することにより物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品等の流通利便性向上が期待される。 ⑥ 地域産業の活性化 ・小樽・札幌方面からのアクセス性向上による新たな観光需要の創出など、更なる地域産業の活性化が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見						
地域から頂いた主な意見等：						
小樽市など1市13町6村の首長等で構成される「北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。						
知事の意見：						
「一般国道5号 倶知安余市道路（共和～余市）」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、新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上、大規模災害時の代替ルートの確保、高次医療施設への搬送時間の短縮、国際コンテナ通行支障区間の解消による物流の効率化等						

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、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。

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成26年 7月 蘭越町・ニセコ町・倶知安町の「ニセコ観光圏」が観光圏に認定
- ・平成27年 4月 道の駅「あかがわ」開業
- ・平成30年12月 北海道横断自動車道 余市IC～小樽JCT間開通
- ・令和 3年12月 小樽港港湾計画の策定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成28年度に工事着手し、用地進捗率89%、事業進捗率45%となっている。

(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

トンネル掘削補助工法の見直しや軟弱地盤対策等の見直しによる変更。  
 引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

トンネル掘削補助工法の見直しや軟弱地盤対策等の見直しによる変更。  
 引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

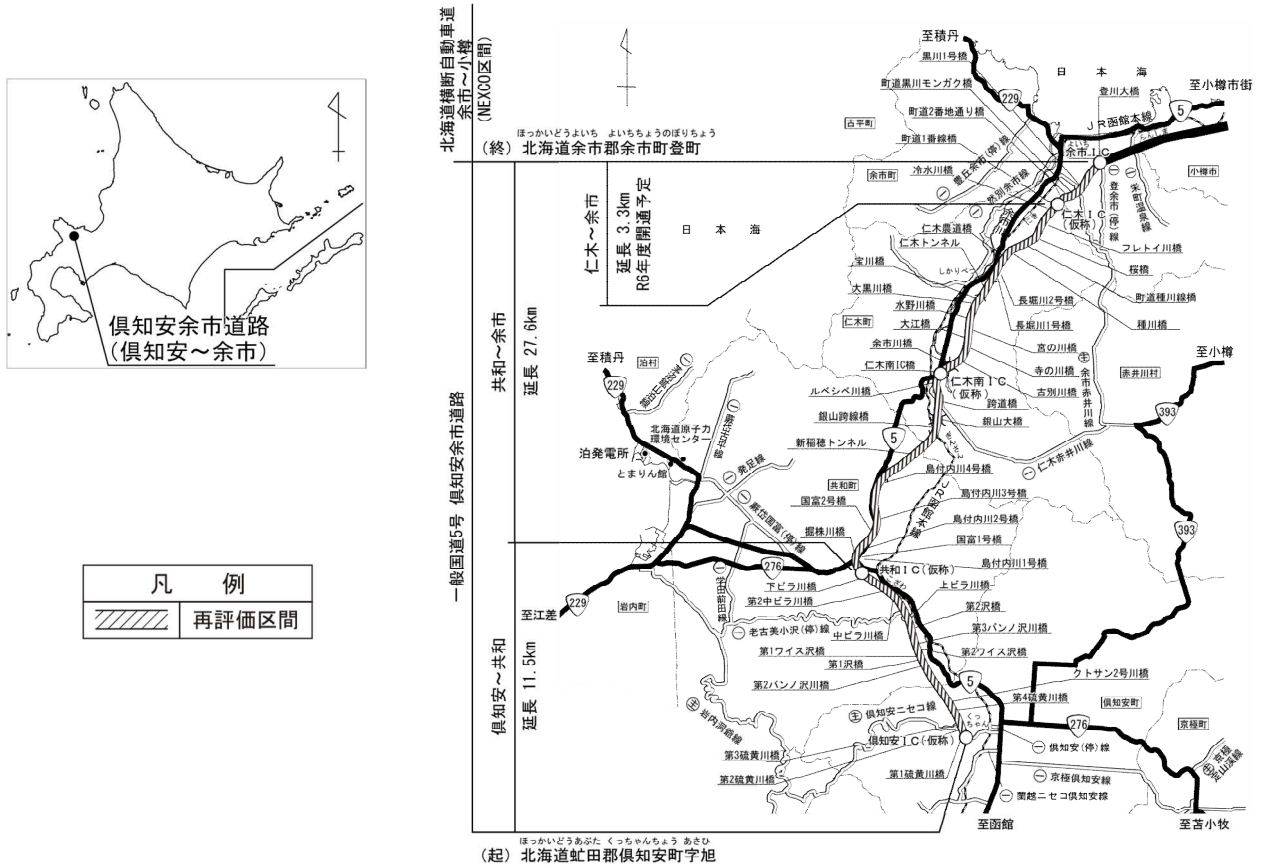
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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。

事業概要図



※ B/Cの上段は倶知安～余市を対象とした場合、下段( )書きの値は評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。



## 再評価結果（令和5年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

事業名	北海道縦貫自動車道 <small>ななえ おおぬま</small> 七飯～大沼	事業区分	高速自動車国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自： <small>ほっかいどうかめだ ななえちよう にやま</small> 北海道亀田郡七飯町字仁山 至： <small>ほっかいどうかやべ もりまちあかいがわ</small> 北海道茅部郡森町赤井川	延長	10.0 km		
事業概要					
<p>北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、稚内市に至る高規格道路である。 七飯～大沼は、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流の効率化等の支援を目的とした、七飯インターチェンジ（仮称）から大沼公園インターチェンジに至る延長10.0 kmの事業である。</p>					
H17年度事業化 （新直轄方式）		H-年度都市計画決定 （H-年度変更）		H17年度用地補償着手	
H27年度工事着手					
全体事業費	約1,004億円	事業進捗率 <small>（令和3年3月末時点）</small>	約26%	供用済延長	0.0 km
計画交通量	14,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C <small>（事業全体）</small> 1.3  <small>（残事業）</small> 2.1	総費用 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 604/939億円 （事業費：580/915億円 維持管理費：25/25億円 更新費：0/0億円）	総便益 <small>（残事業）/（事業全体）</small> 1,250/1,250億円 （走行時間短縮便益：1,086/1,086億円 走行経費減少便益：140/140億円 交通事故減少便益：24/24億円）	基準年 令和4年	
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施					
<p>【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）</p> <p>【残事業】交通量：B/C=1.8～2.4（交通量±10%） 事業費：B/C=1.9～2.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.0～2.1（事業期間±20%）</p>					
事業の効果等					
事業の必要性及び効果					
<p>① 交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通転換が図られ、交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上が期待される。</li> </ul> <p>② 物流の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定時性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、物流の利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>③ 広域周遊観光の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域観光の周遊性が向上し、更なる観光の活性化が期待される。</li> </ul> <p>④ 救急搬送の速達性・安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急カーブや急勾配が回避され、函館市の高次医療施設への速達性・安定性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤ 災害時の緊急輸送ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道5号の代替路が確保され、救命・救助活動や緊急物資支援など、復旧・復興に寄与する緊急輸送ルートの強化が期待される。</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見					
地域から頂いた主な意見等：					
<p>函館市など2市16町の首長等で構成される「北海道縦貫自動車道建設促進道南地方期成会」等より整備促進の要望を受けている。</p>					
知事の見解：					
<p>「北海道縦貫自動車道 七飯～大沼」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。</p> <p>当該事業は、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南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ほか、新函館北斗駅へのアクセスが強化されるなど、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、早期供用をお願いいたします。</p> <p>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、徹底したコスト削減を図り、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。</p>					

事業評価監視委員会の意見

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成17年 4月 市町村合併により、森町及び砂原町が「森町」となる
- ・平成17年 6月 函館空港新ターミナルビル開業
- ・平成17年10月 市町村合併により、八雲町及び熊石町が「八雲町」となる
- ・平成18年 2月 市町村合併により、上磯町及び大野町が「北斗市」となる
- ・平成18年11月 シーニックバイウェイ北海道「函館・大沼・噴火湾ルート」指定
- ・平成23年度～ 函館港北ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・平成24年 3月 国道278号 尾札部道路 函館市安浦町～函館市豊崎町開通
- ・平成24年11月 北海道縦貫自動車道 八雲IC～大沼公園IC開通
- ・平成25年 3月 国道278号 鹿部道路全線開通
- ・平成27年12月 シーニックバイウェイ北海道「どうなん・追分ルート」指定
- ・平成28年 3月 北海道新幹線 新青森駅～新函館北斗駅間開業、道南いさりび鉄道開業
- ・平成28年 3月 道の駅「しかべ間歇泉公園」開業
- ・平成28年度～ 函館港若松地区におけるクルーズ船に対応した港湾整備
- ・平成29年 1月 函館空港国際線ターミナル拡張
- ・平成29年 3月 函館港幹線臨港道路湾岸線全線開通
- ・平成30年 3月 道の駅「なないろ・ななえ」開業
- ・平成30年10月 函館港若松地区クルーズ船岸壁暫定供用
- ・令和元年 7月 「北海道・北東北の縄文遺跡群」世界文化遺産国内推薦候補選定
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始
- ・令和 3年 3月 函館新外環状道路 函館IC～函館空港IC開通
- ・令和 3年 7月 「北海道・北東北の縄文遺跡群」世界文化遺産登録
- ・令和 3年 7月 史跡「垣ノ島遺跡」一般公開
- ・令和 4年 3月 函館・江差自動車道 函館IC～木古内IC開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成27年度に工事着手し、用地進捗率約100%、事業進捗率約26%となっている。  
(令和4年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

トンネル掘削補助工法の見直し、中央分離構造等の見直しによる変更。  
引き続き、早期開通に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

トンネル掘削補助工法の見直し、中央分離構造等の見直しによる変更。  
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針

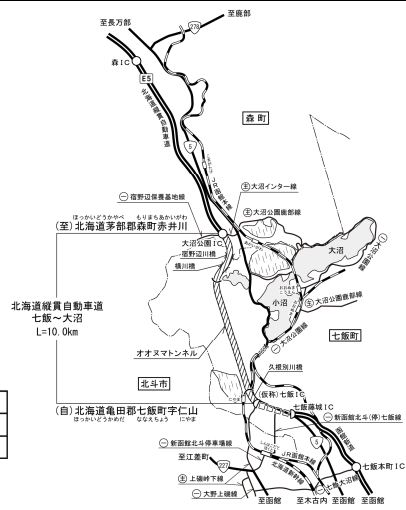
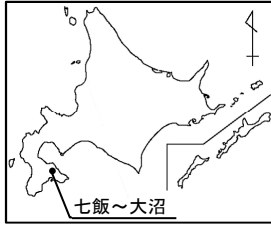
事業継続

対応方針決定の理由

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。



事業概要図



凡 例	
	供 用 中
	再 評 価 区 間

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。