資料2－3（1）

（事後評価）

一般国道38号・44号
釧路外環状道路

事後評価結果準備書説明資料

令和5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

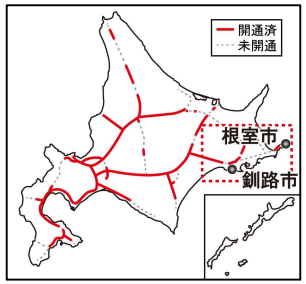
５．今後の事業評価の必要性等　・・・・・・・・・・・・・・16

1. 事業の概要

(1)事業の目的

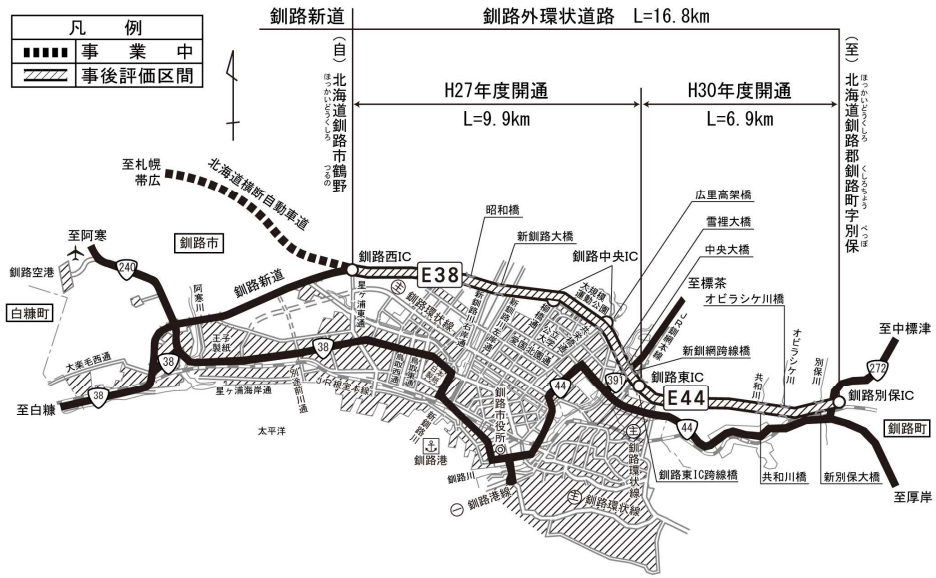
・国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路であり、国道44号は、釧路市を起点とし、根室市に至る約124kmの幹線道路。
・釧路外環状道路は、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、釧路西インターチェンジから釧路別保インターチェンジに至る延長16．8kmのバイパス事業。

■位置図



凡　例
開通区間
事業区間
計画区間

■事業概要図



1. 事業の概要

(2)計画の概要

①起点　　・・・・北海道釧路市鶴野（ほっかいどうくしろ　つるの）

　終点　　・・・・北海道釧路郡釧路町字別保（ほっかいどうくしろ　くしろちょう　べっぽ）

②計画延長・・・・16．8km

③幅員　　・・・・12．0m

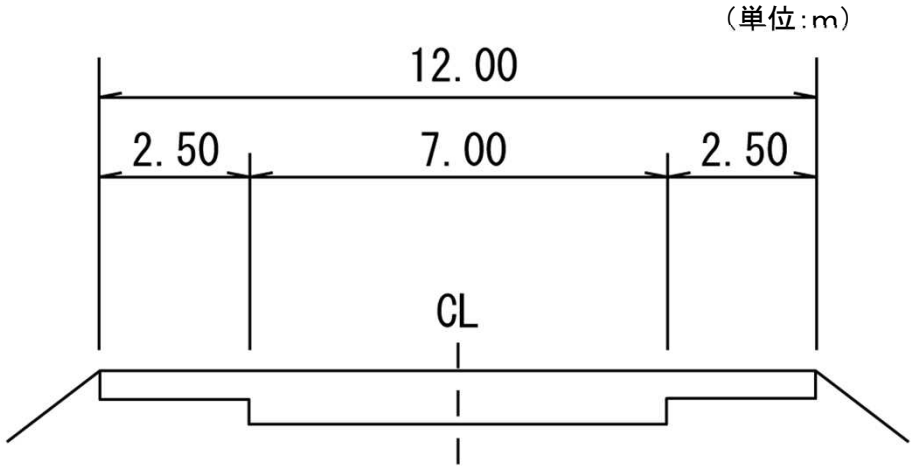
④構造規格・・・・1種2級

⑤設計速度・・・・100km/h

⑥車線　　・・・・暫定2車線

⑦事業主体・・・・北海道開発局

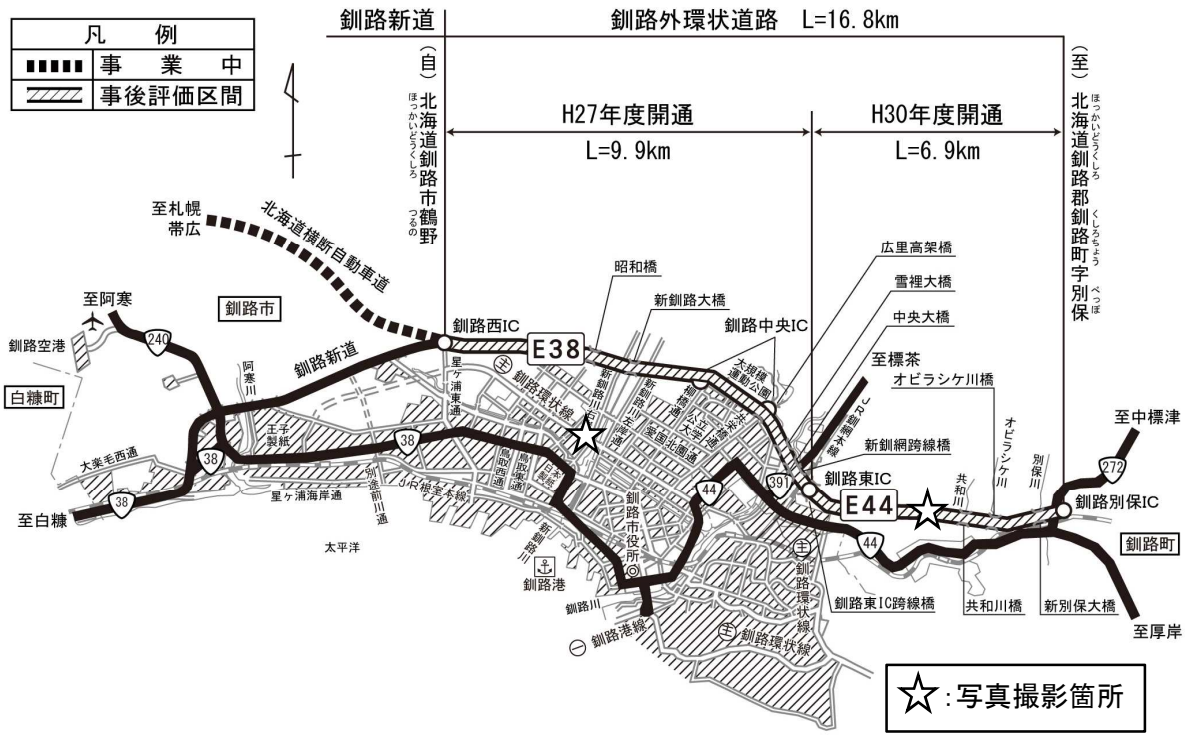
■横断図



1. 事業の概要

(3)経緯

平成7年度	事業化
平成10年度	用地補償着手
	工事着手
平成16年度	事業再評価
平成21年度	事業再評価
平成24年度	事業再評価
平成25年度	事業再評価
平成27年度	開通　L=9.9km
平成28年度	事業再評価
平成30年度	開通　L＝6.9km
	事業完了



■開通前

写真：釧路開発建設部（H25.10撮影）

■開通後

写真：釧路開発建設部（R5.10撮影）

2. 社会経済情勢の変化

(1)事業周辺地域の状況

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

写真:釧路開発建設部

平成25年12月
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

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
国道272号
上別保道路　全線開通

写真:釧路開発建設部

令和2年3月
国道44号
根室道路　全線開通

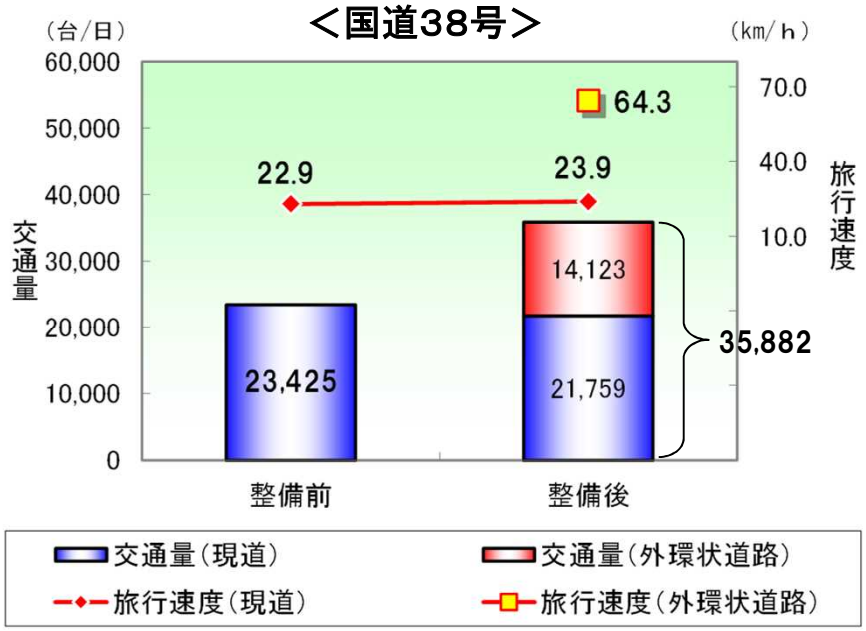
写真:釧路開発建設部

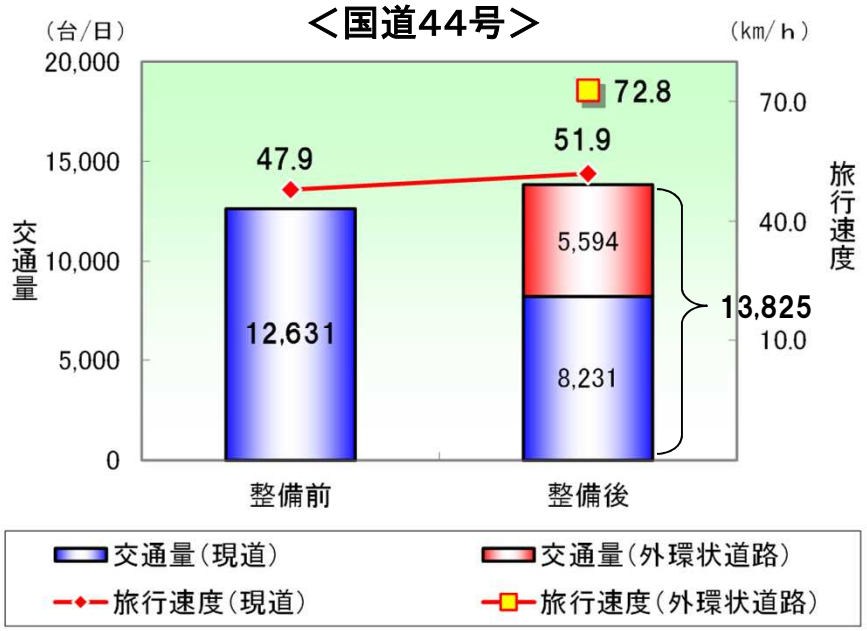
3. 事業の効果の発現状況

(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、国道38号と当該道路を合わせて35，882台/日、国道44号と当該道路を合わせて13，825台／日で、計画時に推計した計画交通量と同等。
・整備前後の旅行速度を比較すると、国道38号では22．9km／hから23．9km／hに、国道44号では47．9km／hから51．9km／hに向上。

【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）

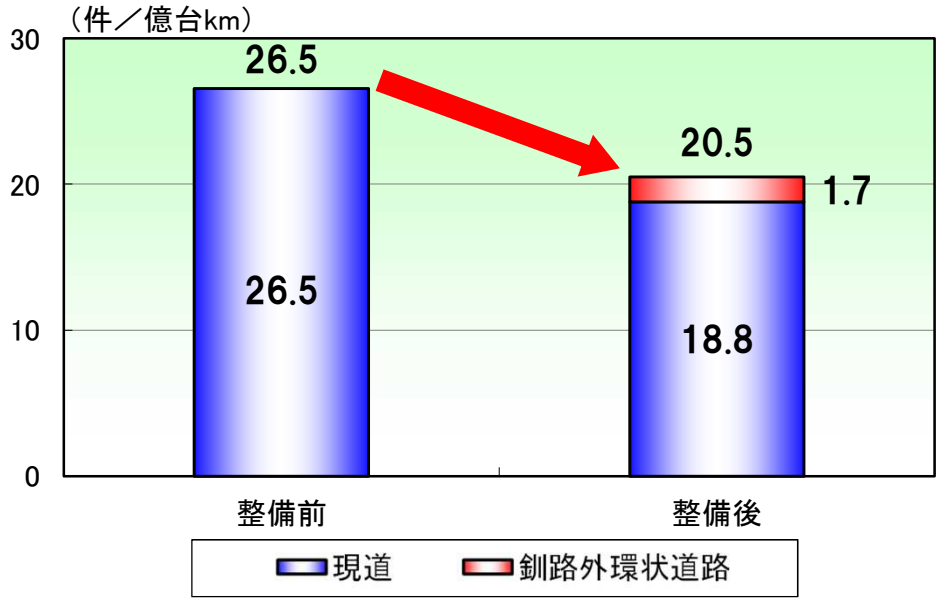
出典：全国道路・街路交通情勢調査

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26．5件／億台kmから現道が18．8件／億台kmと約3割減少し、当該道路と合わせて20．5件／億台kmに減少。

【整備前後の事故率】



※整備前はH25～H27平均
※整備後はR1～R3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

・交通混雑の緩和

・道路交通の安全性向上

・災害時の緊急輸送ルートの強化

・水産品の流通利便性向上

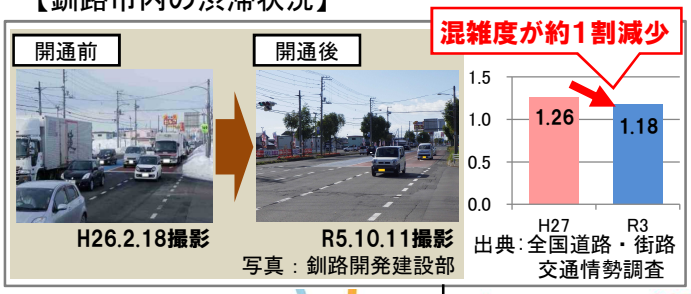
・救急搬送の安定性向上

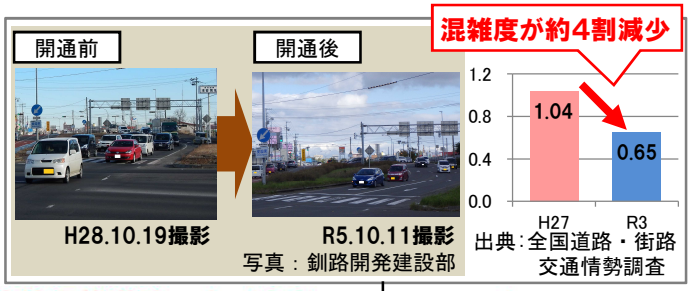
3. 事業の効果の発現状況

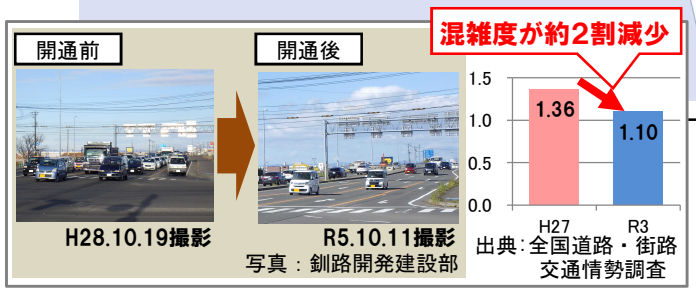
(3)事業効果の確認(交通混雑の緩和)

・当該道路の整備により、並行する国道38号及び国道44号における平日混雑度が減少し、主要渋滞箇所が3箇所解除。
・白糠町から厚岸町までの所要時間が夏期で30分(冬期は32分)短縮されるなど、交通混雑の緩和に寄与。

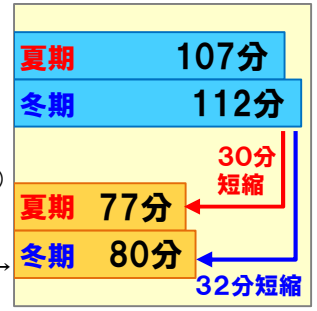
【釧路市内の渋滞状況】







【釧路市内通過時間の変化(白糠町～厚岸町)】



【開通前】
R38→R44
→別海厚岸線

【開通後】
R38→釧路新道(R38)
→釧路外環状道路
(釧路別保IC～釧路西IC)→R272→R44→別海厚岸線

出典：全国道路・街路交通情勢調査
(開通前:平成27年度、開通後:令和3年度)
※地域別に、通常期と冬期の旅行速度を算出し、高規格道路と一般道路の低減率(高規格道路：0.967、一般道路：0.957)をそれぞれ算出した。(プローブデータを基に、R2.4～R5.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出)

凡　例
(H27・R3平日混雑度の比較)
- 変化なし/増加
- 0.01以上～0.25未満減少
- 0.25以上減少

●:開通後に解消された主要渋滞箇所

出典:北海道渋滞対策協議会(H27.12、R3.8)、
全国道路・街路交通情勢調査(平成27年度、令和3年度)

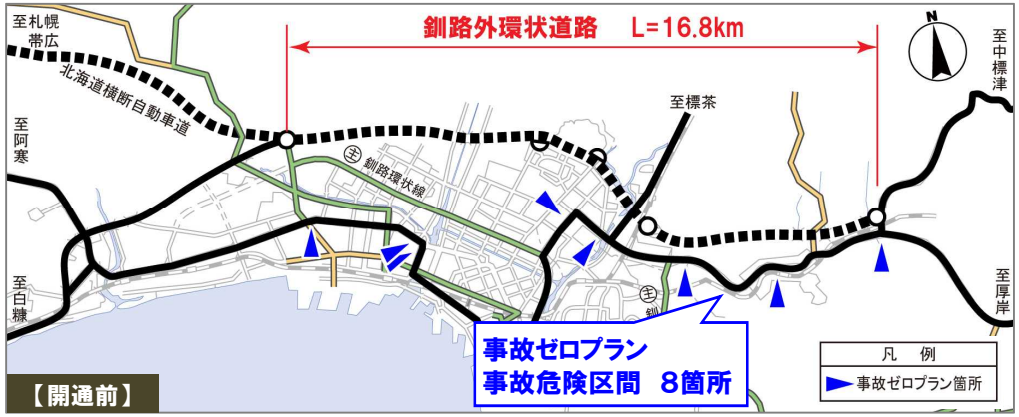
■地域の声(R5.7　運送事業者社員)
・釧路外環状道と並行する国道では、信号が多く走行に時間を要するとともに、道路幅員が狭く感じる箇所もあり、歩行者や対向車との接触の危険を感じていましたが、釧路外環状道路の整備により、信号や事故リスクの高い区間を回避することが可能となり、輸送時の定時性や安全性の向上効果を実感しています。

3. 事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(道路交通の安全性向上)

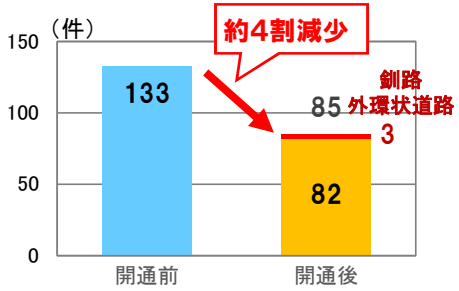
・当該道路に並行している国道38号・44号では、「事故ゼロプラン」に基づく事故危険区間が多数指定。
・当該道路の整備により、信号交差点の多い市内を通過する交通が当該道路へ転換され、事故件数が約4割減少、「事故ゼロプラン」に基づく事故危険区間数も約6割減少するなど、並行国道における道路交通の安全性が向上。

【並行国道の事故危険区間】



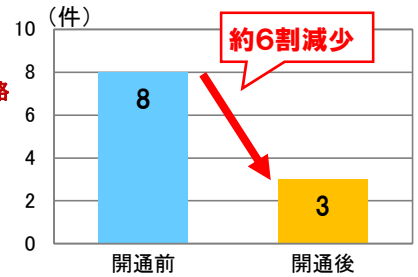
出典：北海道交通事故対策検討委員会

【事故件数】



出典：開通前：ITARDAデータ（H25-H27）
開通後：ITARDAデータ（R1-R3）
※開通区間の並行国道の集計値

【事故危険区間数】



出典：北海道交通事故対策検討委員会

釧路市街地内における事故の様子

写真：釧路開発建設部

■地域の声
（R5.7　運送事業者社員）
・釧路外環状道路や釧路新道、阿寒ICの開通により輸送効率が向上しているほか、市街地走行の回避によりドライバーの負担も大きく軽減しています。
・大型車交通の転換により、市街地内での事故リスクが低減し、安全性についても向上しており、更に通過交通の減少により、市街地内での追突事故なども減少していると感じています。

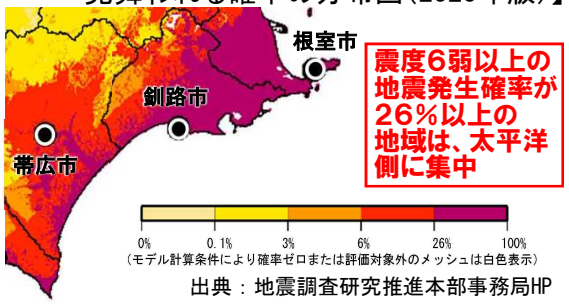
※事故ゼロプラン：事故データや地域の声等に基づき事故危険区間を選定し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的に実施する取組。対策完了後はその効果を検証し、マネジメントサイクルにより改善を図るもの。

3. 事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(災害時の緊急輸送ルートの強化)

・当該道路周辺地域は、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震により、今後30年以内に震度6弱以上の揺れに見舞われる可能性が高いと予想。
・災害時には釧路市街地において河川に挟まれた地区の約5万人の孤立が懸念されるほか、緊急輸送ルートとなる国道が通行止めとなった場合、被災した地域への救援物資等の輸送が困難。
・当該道路の整備により、大規模な迂回の回避及び津波時の指定緊急避難場所や避難目標地点としての活用が想定されるとともに、災害により被災した地域への救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。

【今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率の分布図(2020年版)】



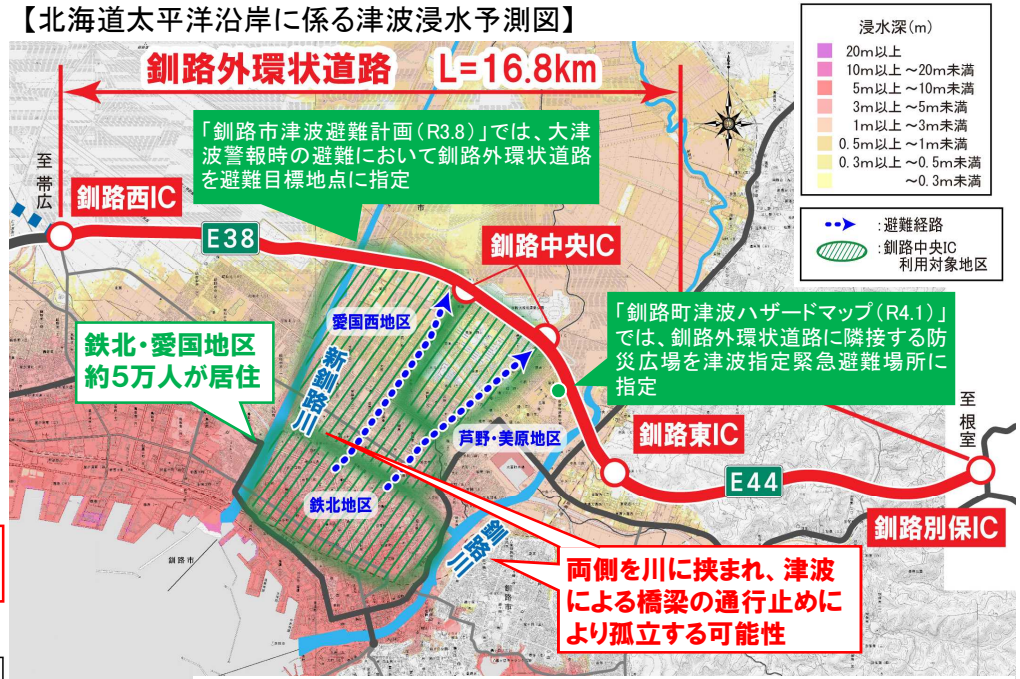
出典 : 地震調査研究推進本部事務局HP

東日本大震災時の釧路市内渋滞状況

釧路市内浸水状況

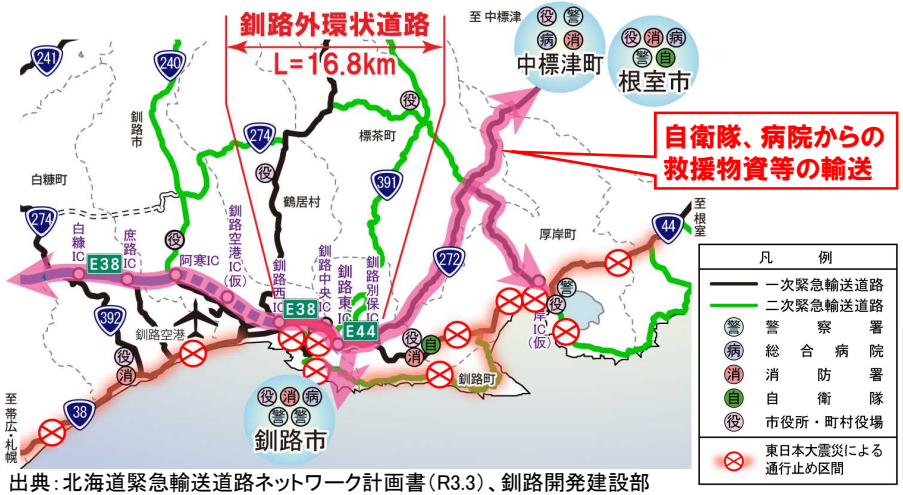
写真:釧路開発建設部

【北海道太平洋沿岸に係る津波浸水予測図】



出典 : 北海道太平洋沿岸の津波浸水想定 (R3.7公表) 、釧路市津波避難計画 (R3.8) 、釧路市住民基本台帳 (R5.10) 、釧路町津波ハザードマップ (R4.1)

【東日本大震災時の被害状況と緊急輸送道路ネットワーク】



出典:北海道緊急輸送道路ネットワーク計画書(R3.3)、釧路開発建設部

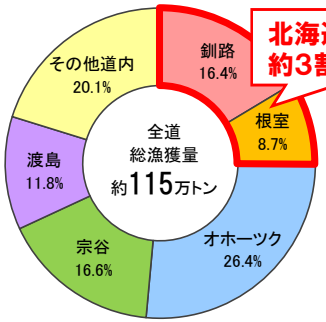
■地域の声(R5.7 釧路市職員)
・釧路外環状道路は被災時における避難路として位置づけられている他、帯広や道央方面からの物資供給やけが人の搬送などにも活用できるため、災害時に大きな役割を果たすと考えています。

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)

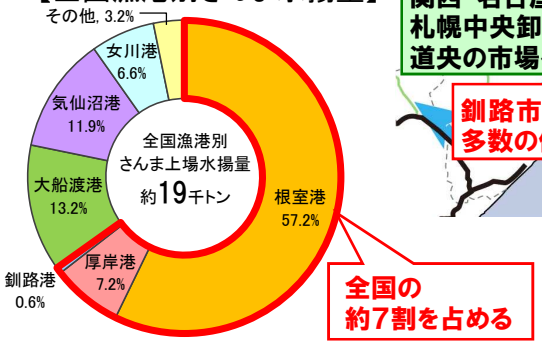
・当該道路周辺地域は、全道漁獲量の約3割を占め、特にさんまは全国水揚量の約7割に上るなど、水産業の盛んな地域。
・当該道路の整備により、さんま等水産品の輸送に際して、釧路市街地内の主要渋滞箇所及び多数の信号交差点を回避。
・厚岸町内水産加工場～苫小牧港間の所要時間が68分短縮され、約4．5t／日の増産が実現したことなど、道内各地のみならず釧路空港、釧路港、苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品(さんま：1．1万t／年)の流通利便性向上に寄与。

【全道の漁獲量シェア】



出典：北海道水産現勢（令和4年）

【全国漁港別さんま水揚量】



出典：産地水産物流通調査（令和3年）

■さんまの主な輸送と水揚げ量

出典：全国道路・街路交通情勢調査（整備前：平成27年度、整備後：令和3年度）

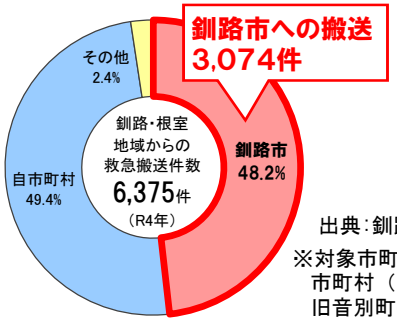
■地域の声(R5.8　厚岸漁業協同組合職員)
・生鮮のさんまは鮮度で価格が変動する為、釧路外環状道路の開通による輸送時間が短縮されたことで、より鮮度の高いさんまの出荷便数を増加させることができ、売上の増加につながっています。
・釧路外環状道路の開通により、信号交差点を回避でき、また並行する国道も大型車が減少したことで、安全性・定時性の高い走行が可能となっています。

3. 事業の効果の発現状況

(3)事業効果の確認(救急搬送の安定性向上)

・釧路・根室地域から市立釧路総合病院をはじめとした高次医療施設が集中している釧路市への救急搬送は令和4年で3，074件あり、根室市や羅臼町など広域からも搬送。
・当該道路の整備により、救急搬送に際して、並行する国道38号・44号に存在する主要渋滞箇所が3箇所解消されたほか、釧路市街地内の多数の信号交差点を回避。
・旧阿寒町から市立釧路総合病院までの所要時間が夏期で10分(冬期は10分)短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上に寄与。

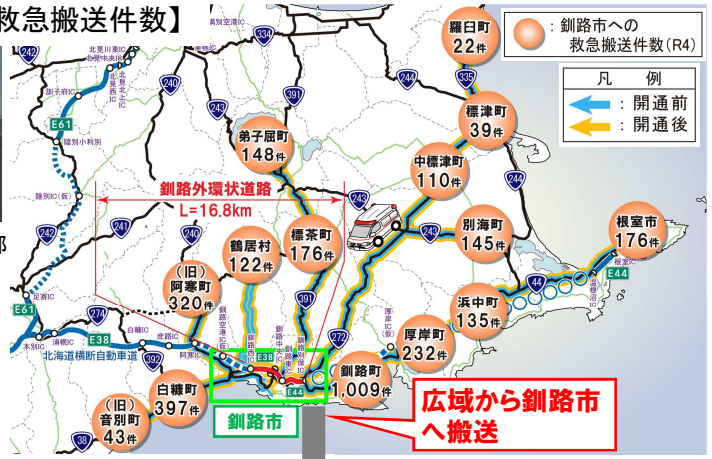
【釧路・根室地域からの救急搬送件数(R4)】



出典:釧路開発建設部
※対象市町村：釧路・根室地域全ての市町村（ただし釧路市は旧阿寒町、旧音別町のみを対象とする。）

【高次医療施設への救急搬送件数】

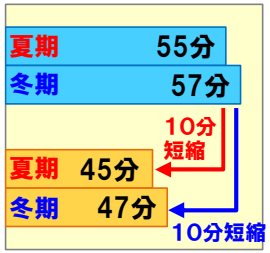
写真：釧路開発建設部



【旧阿寒町～市立釧路総合病院間の所要時間の変化】

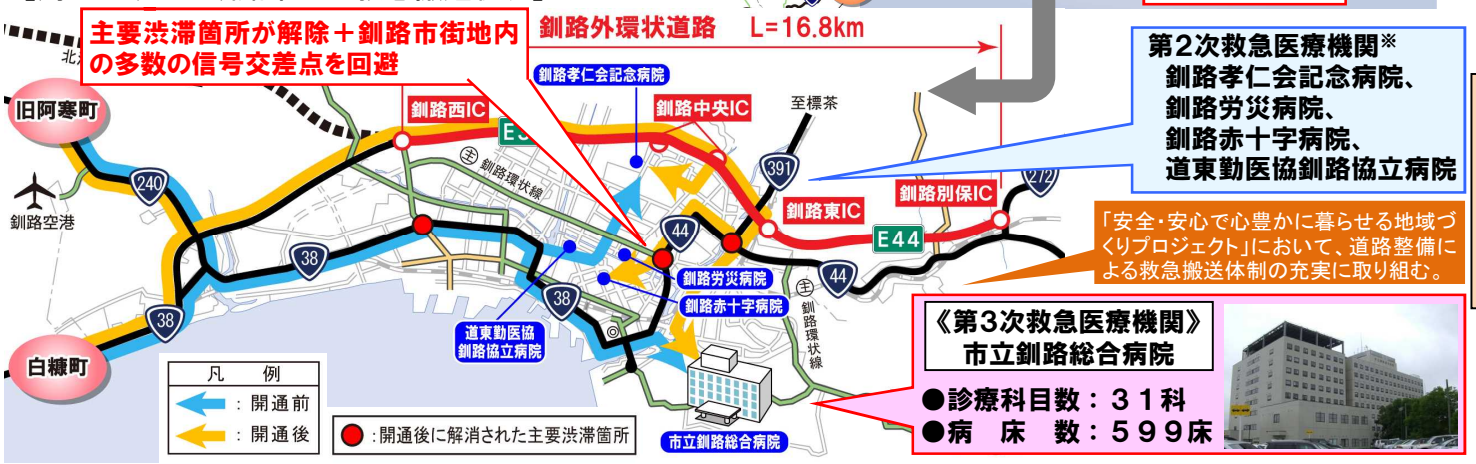
【開通前】
R240→R38→R44→市道

【開通後】
R240→釧路新道(R38)→釧路外環状道路(釧路西IC～釧路東IC)→R391→市道



出典：全国道路・街路交通情勢調査
(開通前:平成27年度、開通後:令和3年度)
※地域別に、通常期と冬期の旅行速度を算出し、高規格道路と一般道路の低減率（高規格道路：0.967、一般道路：0.957）をそれぞれ算出した。（プローブデータを基に、R2.4～R5.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出）

【周辺地域から釧路市への救急搬送状況】



第2次救急医療機関※
釧路孝仁会記念病院、
釧路労災病院、
釧路赤十字病院、
道東勤医協釧路協立病院

「安全・安心で心豊かに暮らせる地域づくりプロジェクト」において、道路整備による救急搬送体制の充実に取り組む。

《第3次救急医療機関》
市立釧路総合病院
●診療科目数：３１科
●病　床　数：５９９床

■地域の声 (R5.8 消防本部職員)
・白糠町や阿寒町方面から釧路孝仁会記念病院や市立釧路総合病院へ運ぶ際には、釧路外環状道路を利用して搬送しており、救急搬送の安定性や速達性の向上を実感しています。

出典：釧路開発建設部、市立釧路総合病院HP、釧路・根室連携地域政策展開方針（R3.12）、北海道渋滞対策協議会（H27.12、R3.8）
写真：釧路開発建設部
※輪番参加の第2次救急医療機関

4. 費用対効果分析の要因の変化

（1）計画時との比較

	H16再評価時点 （計画時）	R5事後評価時点	備考 （計画時からの主な変更点）
事業諸元	L＝16．8km	L＝16．8km	
計画交通量	9,500～ 16,700台／日	11,400～ 16,500台／日	・将来交通需要推計の見直し H16再評価時：H11全国道路・街路交通情勢調査（フルネット） R05事後評価時：H27全国道路・街路交通情勢調査（事業化ネット） ・釧路中央ICの設置 H16再評価時：釧路中央ICなし R05事後評価時：釧路中央ICあり
事業完了年度	平成23年度	平成30年度	・軟弱地盤対策工の変更、土質の変更（硬岩）による掘削工法の変更、浸水エリア回避に伴うIC位置の変更等による延伸
総事業費	約604億円	約865億円	・地質調査に伴う軟弱地盤対策工の変更、土質の変更（硬岩）に伴う掘削工法の変更、浸水エリア回避のためのIC位置の変更等による増加
総費用 C	約635億円 （基準年H16）	約1,564億円 （基準年R5）	※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1,200億円 （基準年H16）	約1,860億円 （基準年R5）	※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	1．9	1．2 （1．3）	・費用の増及び事業期間の増に伴う便益額の減

※計画交通量は、H16再評価時：R12、R05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

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

釧路外環状道路の整備により、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全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。

○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

釧路別保ICの接続位置の変更等により事業費及び事業期間が増加しているものの、道路利用者の利便性向上を図ることができた。

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。