

(事後評価)

釧路中標津道路  
(一般国道272号)  
かみべっぼ  
上別保道路

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

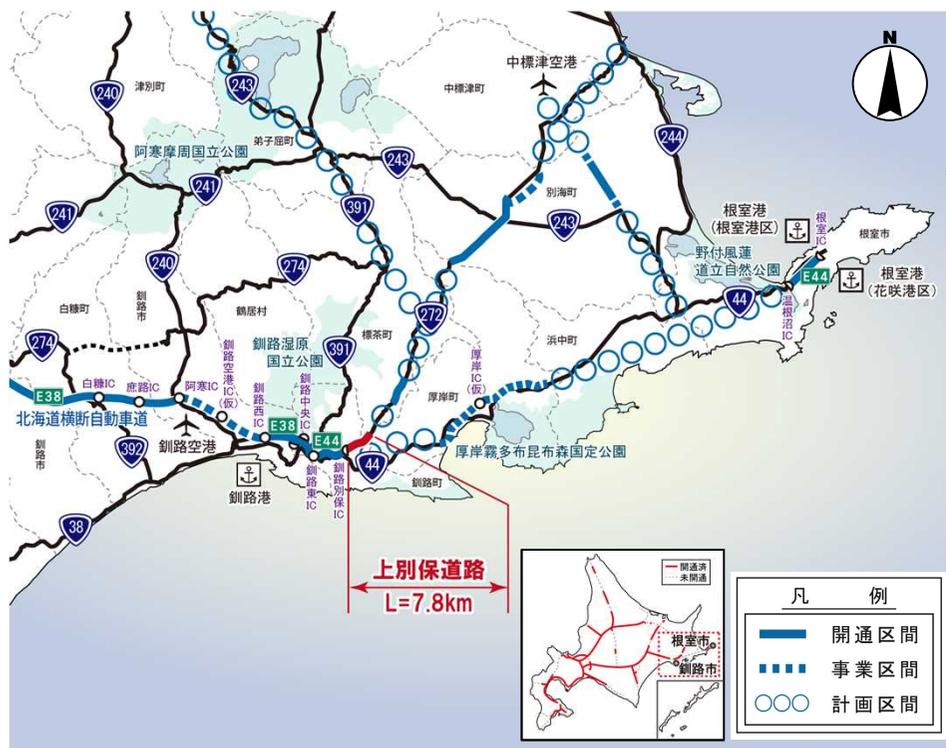
1. 事業の概要	.....	3
(1) 事業の目的		
(2) 計画の概要		
(3) 経緯		
2. 社会経済情勢の変化	.....	6
3. 事業の効果の発現状況	.....	7
4. 費用対効果分析の要因の変化	.....	16
5. 今後の事業評価の必要性等	.....	17

# 1. 事業の概要

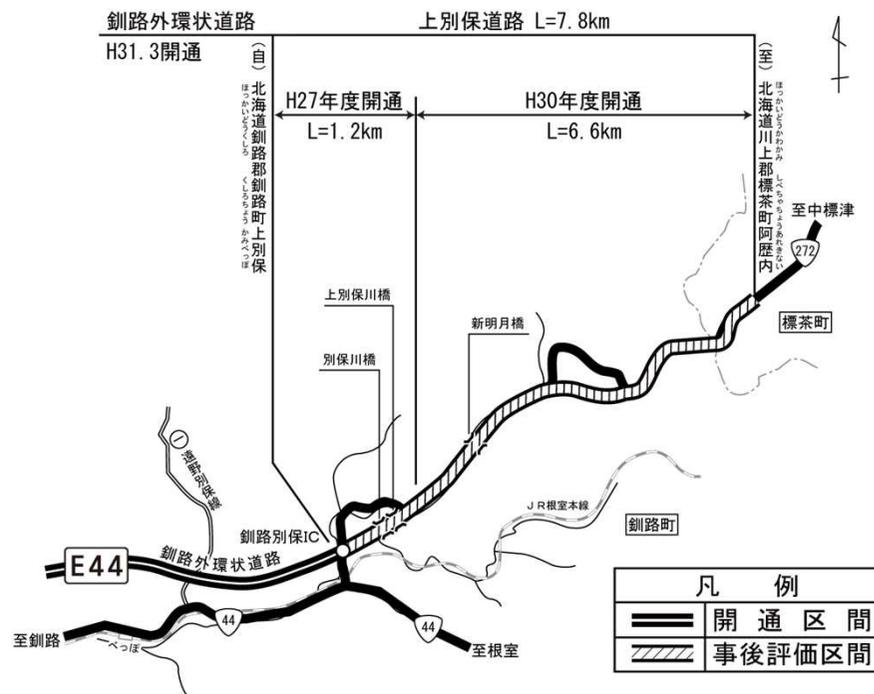
## (1) 事業の目的

・釧路中標津道路上別保道路は、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および物流の効率化等を支援するとともに、地吹雪による視程障害、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長7.8kmの高規格道路

■位置図



■事業概要図

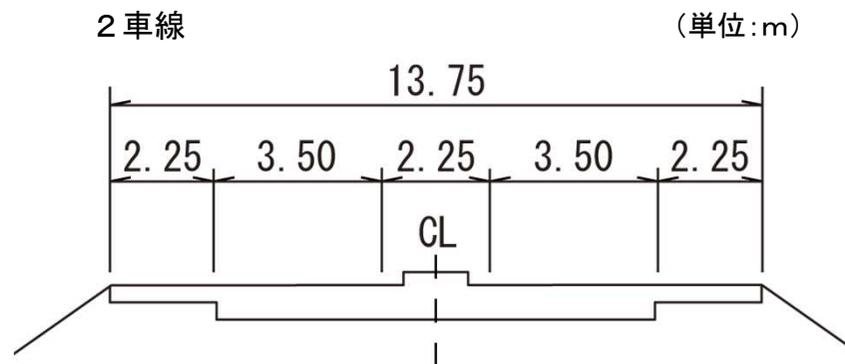


# 1. 事業の概要

## (2) 計画の概要

- ① 起点 …… ほっかいどうくしろ くしろちょう かみべつぼ 北海道釧路郡釧路町上別保
- 終点 …… ほっかいどうかわかみ しべちやちょうあれきない 北海道川上郡標茶町阿歴内
- ② 計画延長 …… 7.8km
- ③ 幅員 …… 13.75m
- 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

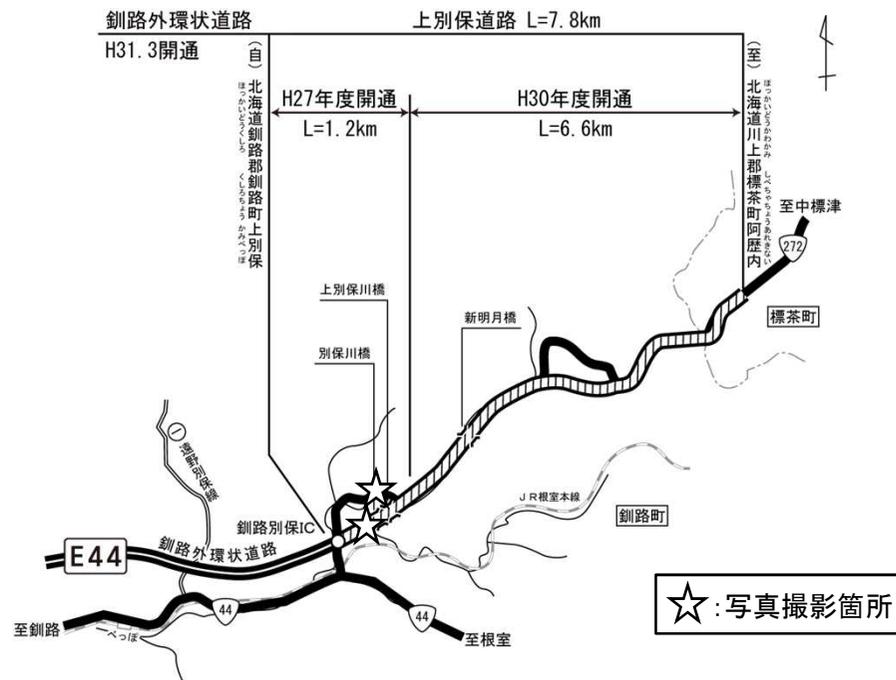
■ 横断面図



# 1. 事業の概要

## (3) 経緯

平成19年度	事業化
平成21年度	工事着手
平成22年度	用地補償着手
平成23年度	事業再評価
平成26年度	事業再評価
平成27年度	開通 L=1.2km
平成29年度	事業再評価
平成30年度	開通 L=6.6km
	事業完了



■ 開通前



写真：釧路開発建設部 (H15.5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**  
 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27年11月 訓子府IC  
 ～北見西IC開通  
 平成28年 3月 白糠IC～阿寒IC開通  
 平成29年10月 陸別小利別  
 ～訓子府IC開通

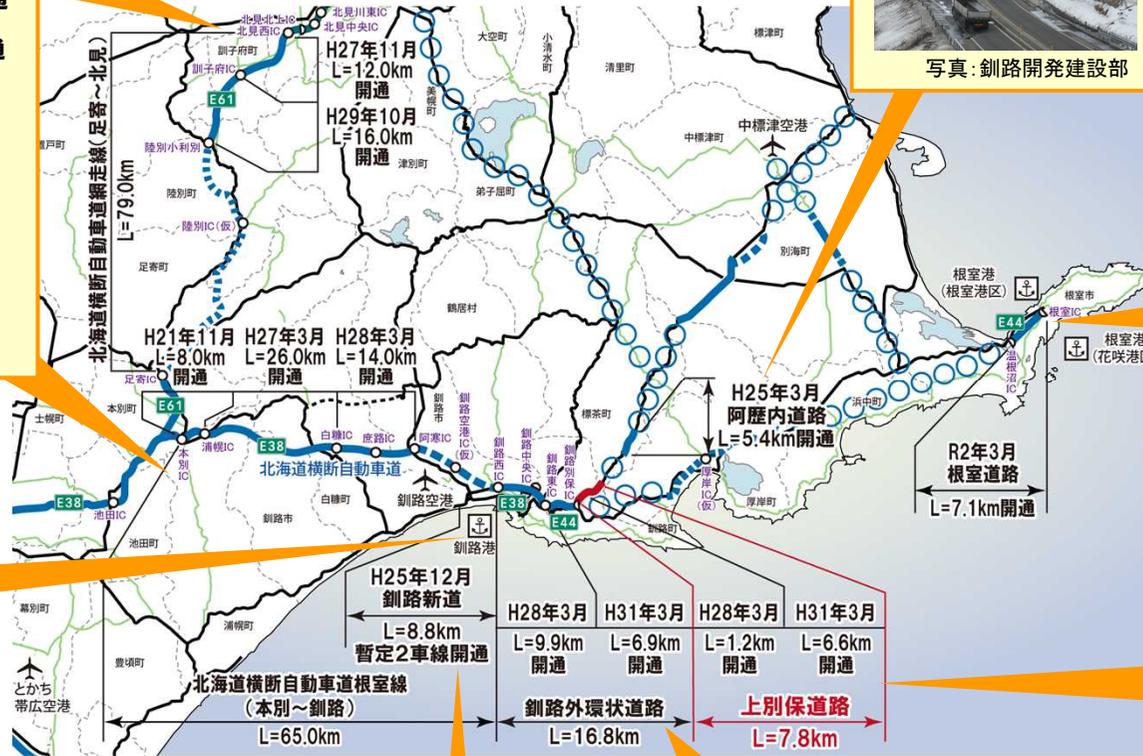


写真: 釧路開発建設部

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



平成25年3月  
 国道272号  
 阿歴内道路 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

国道272号 上別保道路  
 平成28年 3月 部分開通  
 平成31年 3月 全線開通



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



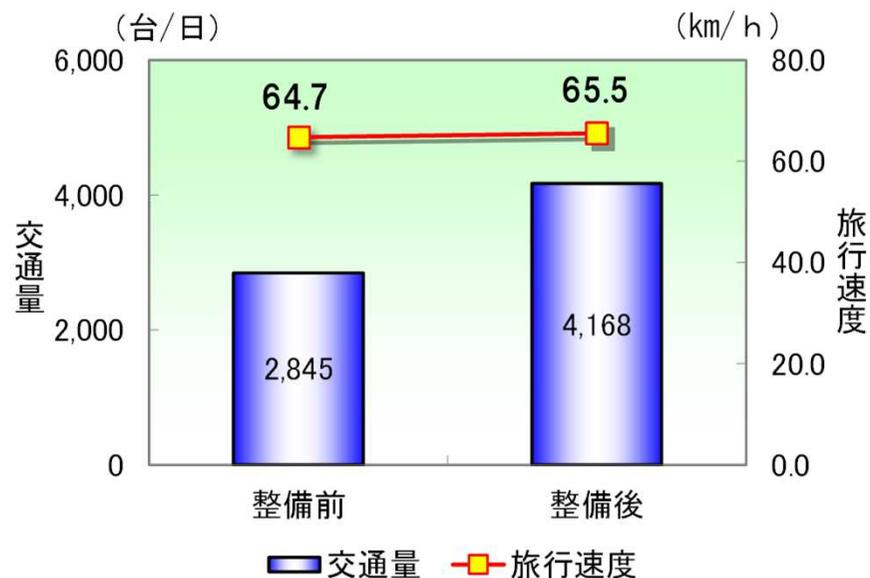
写真: 釧路開発建設部

### 3. 事業の効果の発現状況

#### (1) 交通量及び旅行速度の状況

- ・整備前後の自動車交通量を比較すると、2,845台/日から4,168台/日に増加。
- ・整備前後の旅行速度を比較すると、64.7km/hから65.5km/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)

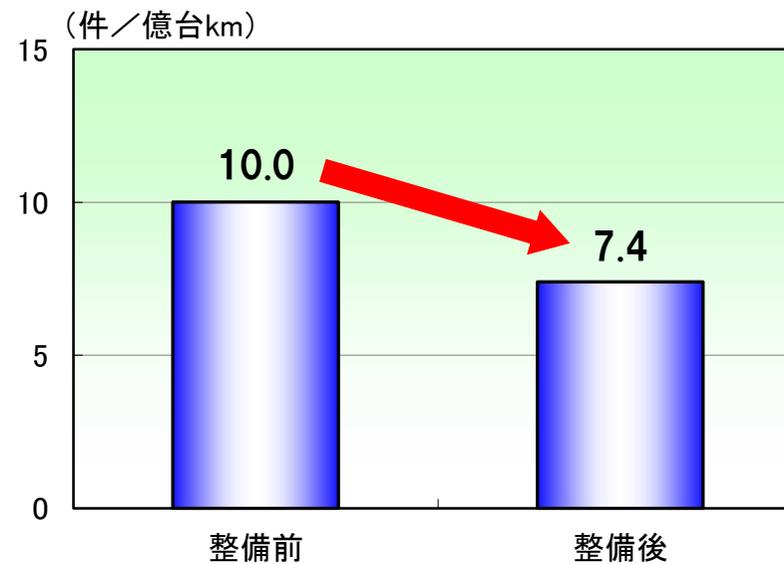
出典: 全国道路・街路交通情勢調査

### 3. 事業の効果の発現状況

#### (2) 交通事故の状況

- ・当該事業区間の整備前後の事故率を比べると、整備前は10.0件／億台kmであったのに対し、整備後は7.4件／億台kmと減少。

【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

- ・道路交通の安全性向上
- ・地吹雪に起因する交通障害の緩和
- ・水産品の流通利便性向上
- ・生乳の流通利便性向上
- ・救急搬送の安定性向上
- ・災害時の輸送ルート強化

# 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)

- ・当該事業区間は、急カーブ(11箇所)や急勾配(3箇所)の線形不良区間が多数存在しており、急カーブ区間では死亡事故が発生。
- ・また、当該事業区間を含む国道272号は「事故ゼロプラン」に基づく事故危険区間に指定。
- ・当該道路の整備により、急カーブ(11箇所)や急勾配(3箇所)の線形不良区間が解消されたほか、死傷事故件数が約5割減少するなど、道路交通の安全性向上に寄与。

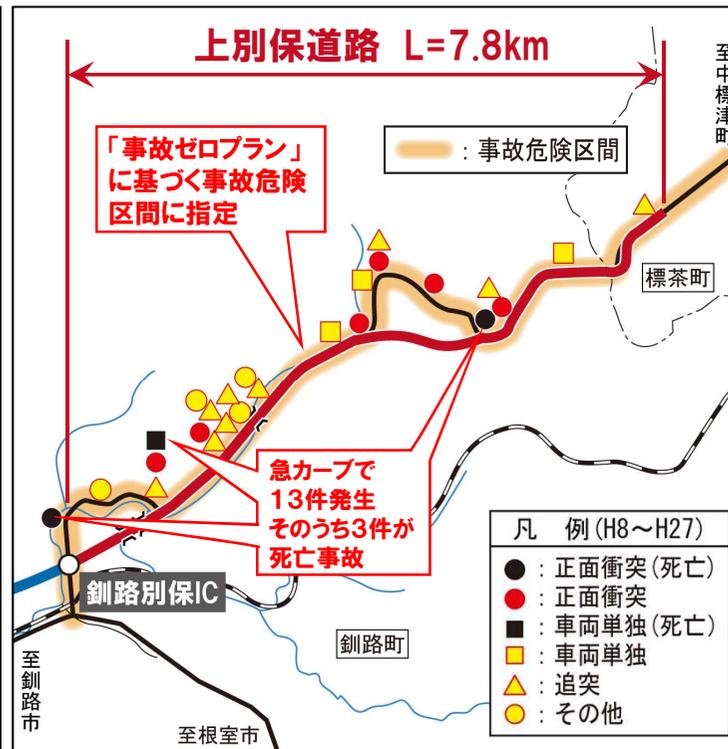
### ■ 現道区間の事故発生状況

【事業対象区間における急カーブ・急勾配の箇所】



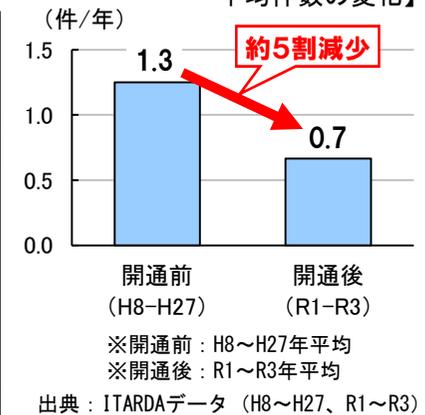
出典：釧路開発建設部

【開通前の事故発生箇所プロット図(H8~H27年)】



出典：ITARDAデータ (H8~H27)、事故危険区間マップ (北海道開発局)

【開通前後における死傷事故平均件数の変化】



### ■ 地域の声

(R5.8 物流事業者職員)

・上別保道路の開通により、一定速度での走行、及び全体的に交通の流れが向上したことで、燃費向上、及び時間短縮効果を実感しています。また、急カーブや縦断勾配が少なくなったため、事故リスクの低減を実感しています。

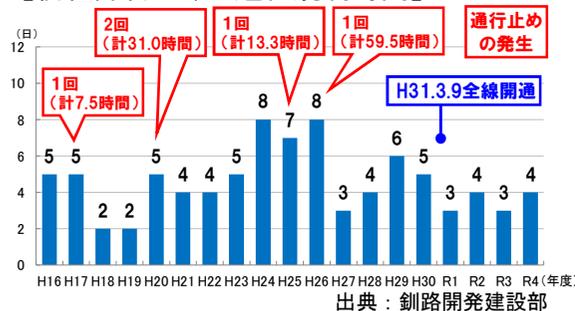
# 3. 事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(地吹雪に起因する交通障害の緩和)

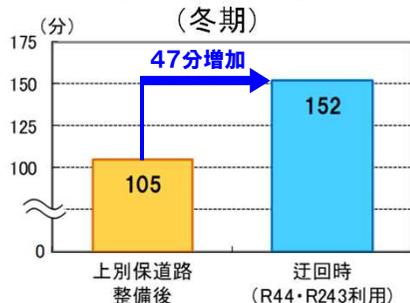
- ・当該事業区間では、地吹雪による視程障害が多く発生する地域。また、地吹雪等に起因する通行規制は整備前の過去15年間で5回(総通行規制時間111.3時間)発生。
- ・当該事業区間が通行止めとなった場合、釧路市～中標津町間の迂回に要する時間は通常時と比較して47分(冬期)増加するため、救急搬送や日常生活の移動、基幹産品(水産品、生乳)の物流への影響が懸念。
- ・既存林を活用した当該道路の整備により、地吹雪等を起因とした通行止め事例は発生しておらず、当該道路における地吹雪に起因する交通障害の解消に寄与。

### ■ 現道区間の通行止め状況

#### 【視程障害日数と通行規制時間】



#### 【釧路市～中標津町間の所要時間の変化】



※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)  
算出根拠：H27・R3全国道路・街路交通情勢調査

### 【釧路市～中標津町間の迂回経路】



### 【既存林活用による地吹雪解消状況】



### ■ 地域の声 (R5.7 物流事業者職員)

- ・国道272号は、地吹雪等視程障害による通行止めや事故の危険性が高く、迂回が発生した場合には燃費、人件費の損失に加えて後日の配車のやり繰りにも影響があります。
- ・上別保道路の整備による地吹雪等の視程障害が減少したことにより、冬期交通の輸送における安全性や確実性の向上を実感しています。

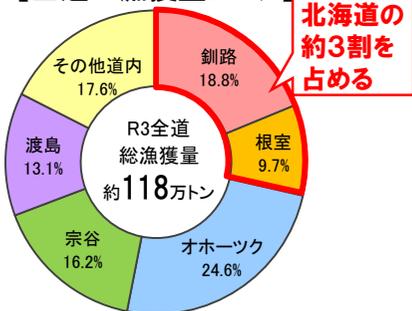
# 3. 事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(水産品の流通利便性向上)

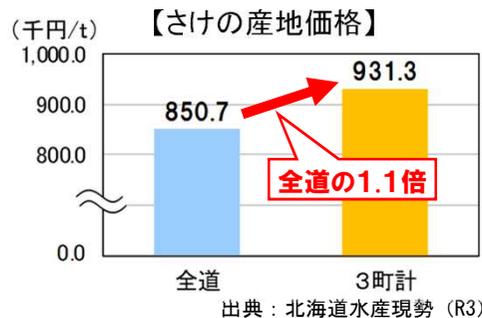
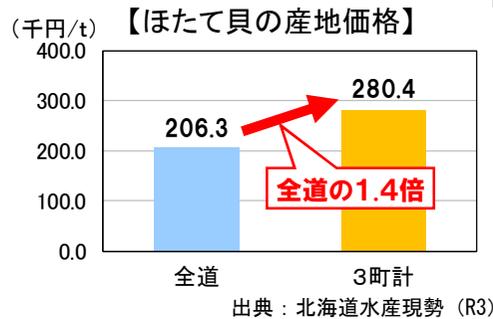
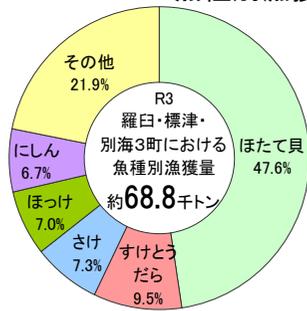
- ・当該道路周辺地域は、全道水揚量の約3割を占めるなど水産業の盛んな地域であり、特に水揚量が多いほたて貝やさけは全道平均と比較して産地価格が高く、「羅皇」などの水産品ブランドも存在。
- ・これら水産品の輸送ルートとなる国道272号当該事業区間には、急カーブ(11箇所)や急勾配(3箇所)の線形不良区間が多数存在。
- ・当該道路の整備により、安定性の高い輸送ルートが確保され、釧路市内の水産加工場や苫小牧港、函館水産加工場等から道外へ出荷される水産品(ほたて貝・さけ:約3.8万t/年)の流通利便性向上に寄与。

### ■水産物の流通状況

【全道の漁獲量シェア】



【羅臼・標津・別海3町における魚種別漁獲量割合】



【周辺地域3町からのほたて貝、さけの流通状況】



### ■地域の声 (R5.7 水産品輸送事業者職員)

- ・羅臼町で水揚げされた水産品は主に国道272号を利用して苫小牧港へ輸送しており、上別保道路の整備により、急カーブや縦断勾配が解消されたことで走行時の安全性の向上を実感しています。

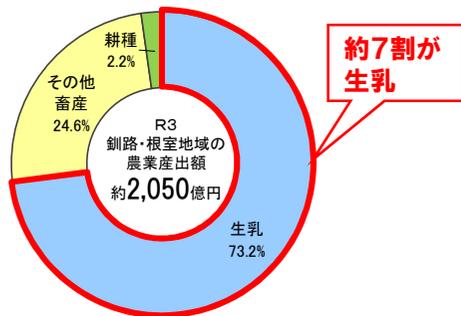
# 3. 事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(生乳の流通利便性向上)

- ・当該道路周辺地域は、農業産出額の約7割が生乳生産であり、生産量は全国の約2割を占める。また、釧路港は全国で唯一の特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定されており、後背圏への飼料供給の拠点。
- ・当該道路は生乳の道内外輸送及び特定貨物輸入拠点港湾釧路港からの輸送ルートであるが、急カーブ(11箇所)や急勾配(3箇所)の線形不良区間が存在するほか、通行止めの発生等が懸念。
- ・当該道路の整備により、確実性や安定性の高い輸送ルートが確保され、釧路港や苫小牧港等から道外へ出荷される生乳(6.8万t/年)や釧路港から後背圏へ供給される飼料の流通利便性向上に寄与。

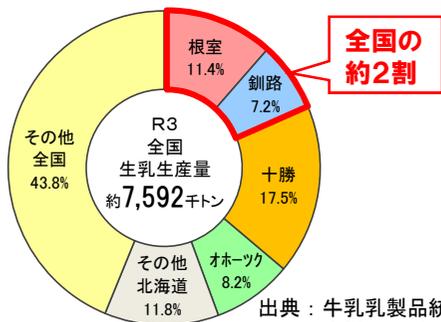
### ■釧路・根室地域における生乳生産の現状

#### 【釧路・根室地域の農業産出内訳】



出典：市町村別農業産出額（R3推計）

#### 【生乳生産量の全国シェア】



出典：牛乳乳製品統計（R3年）、十勝の農業（2022）、根室の農業（R5.3）

### 【道外への生乳輸送実績(R2年度)】



### ■地域の声(R5.6 生乳輸送事業者)

・上別保道路の整備により、冬期における通行止め、および線形不良区間による事故リスクが軽減されたと感じています。このため、生乳の廃棄リスクが減少し、釧路港への輸送の確実性向上に寄与しています。

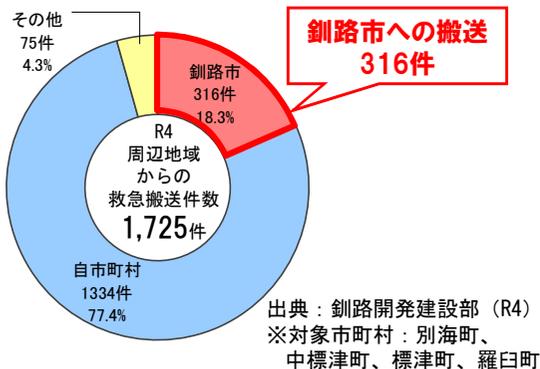
# 3. 事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(救急搬送の安定性向上)

- ・当該事業周辺地域では、市立釧路総合病院をはじめとした高次医療施設が釧路市に集中。当該道路周辺地域から釧路市への令和4年の救急搬送件数は316件で、H16年と比較して約1割増加。
- ・当該道路周辺地域から釧路市への救急搬送ルートとなる国道272号当該事業区間には急カーブ(11箇所)や急勾配(3箇所)の線形不良区間が多数存在。
- ・当該道路の整備により、安定性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上に寄与。

### ■ 周辺地域から釧路市への救急搬送状況

【周辺地域からの救急搬送件数】



【釧路市への救急搬送件数】

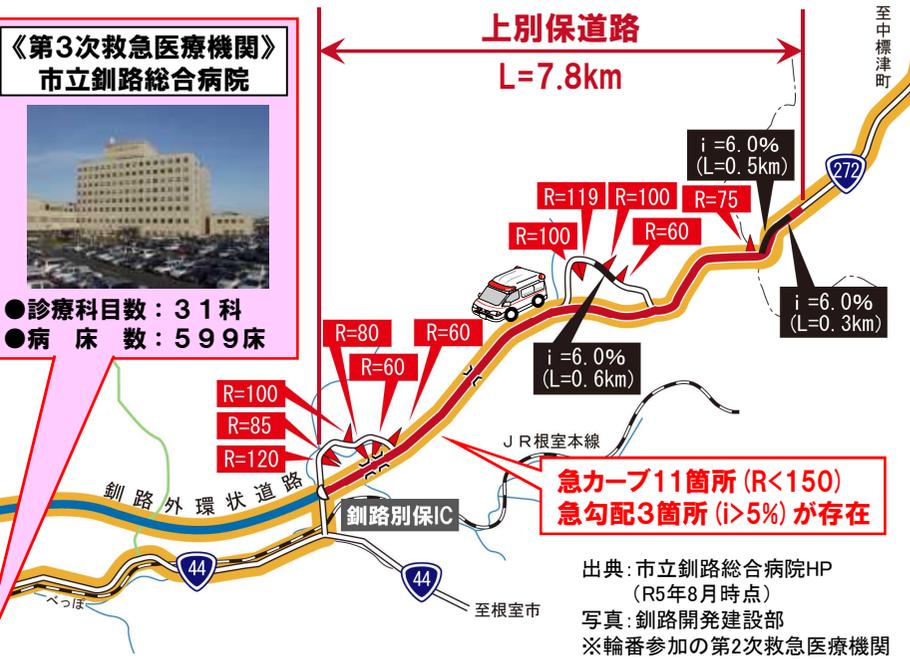
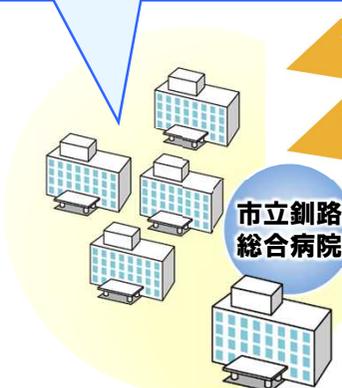


### 《第2次救急医療機関》\*

- 釧路孝仁会記念病院**
  - 診療科目数: 16科
  - 病床数: 235床
- 釧路労災病院**
  - 診療科目数: 24科
  - 病床数: 433床
- 釧路赤十字病院**
  - 診療科目数: 23科
  - 病床数: 489床
- 道東勤医協釧路協立病院**
  - 診療科目数: 4科
  - 病床数: 135床

### 《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 (R5.7 消防署職員)

・整備前は平面線形が悪く、縦断勾配も急な箇所があったが、上別保道路開通により走行時の安全性、およびドライバーや患者負担がかなり軽減されました。また、救急搬送時において安全に追い越しをすることが可能になり、釧路市内各病院への速達性の向上を実感しています。

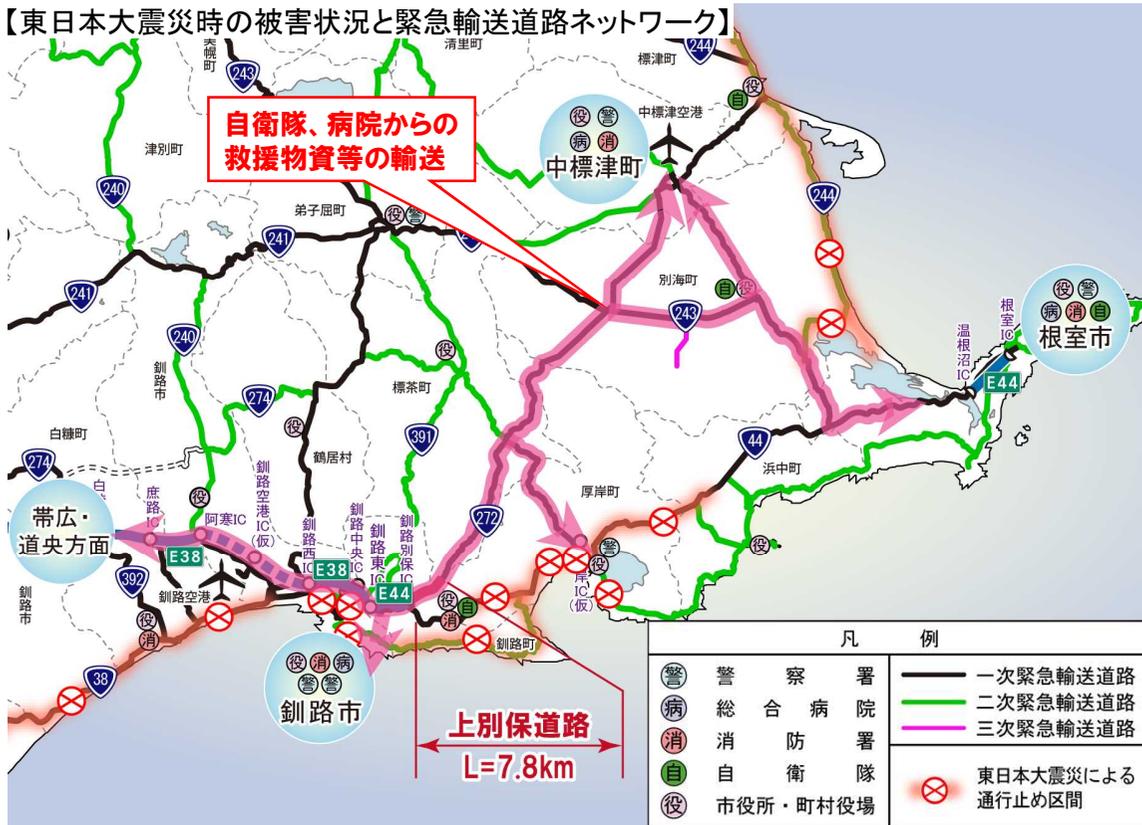
# 3. 事業の効果の発現状況

## (3) 事業効果の確認(災害時の輸送ルート強化)

- ・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。
- ・災害時に当該道路が通行不可となった場合、救援物資等の輸送が困難。
- ・当該道路の整備により、帯広・道央方面や中標津町など北見方面からの救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。

### ■災害時の緊急輸送

【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】



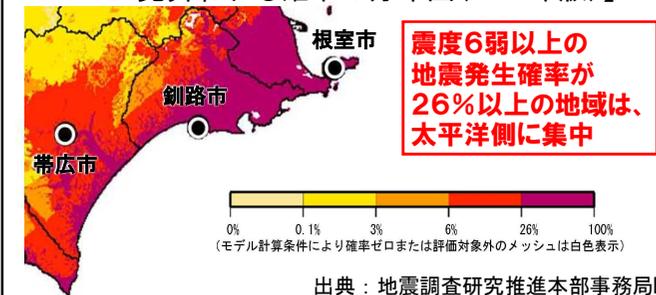
出典：北海道緊急輸送道路ネットワーク計画書(R3.3)、釧路開発建設部

東日本大震災時の釧路市内渋滞状況



写真：釧路開発建設部

【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)】



### ■地域の声(R5.7 釧路市職員)

- ・上別保道路については被災後における中標津町や北見方面からの救援物資輸送時に利用する可能性が高く、整備により強固な道路になったことで防災面での効果を実感しています。

## 4. 費用対効果分析の要因の変化

### (1) 計画時との比較

	H18新規事業採択時 (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=7.8km	L=7.8km	
計画交通量	7,100台/日	5,700~ 6,000/日	・将来交通需要推計の見直し H19新規事業採択時:H11全国道路・街路交通情勢調査(フルネット) R5事後評価時:H27全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット)
事業完了年度	平成26年度	平成30年度	・用地取得の遅延による延伸
総事業費	約53億円	約53億円	
総費用 C	約39億円 (基準年H18)	約85億円 (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91億円 (基準年H18)	約155億円 (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	2.3	1.8	・事業期間の増及び交通量の減に伴う便益額の減

※計画交通量は、H18新規事業採択時：R12、R05事後評価：R22将来交通量の推計値

## 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

上別保道路の整備により、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および物流の効率化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

現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができた。

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、調査分析を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する。

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。