

道路事業

再評価原案準備書

- 1 一般国道44号 尾幌糸魚沢道路
- 2 遠軽北見道路(一般国道333号)生田原道路
- 3 一般国道452号 盤の沢道路・五稜道路

令和6年度
北海道開発局

再評価結果(令和7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 おぼろいといざわ 尾幌系魚沢道路			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： ほっかいどうあつけし 北海道厚岸郡厚岸町尾幌 至： ほっかいどうあつけし 北海道厚岸郡厚岸町系魚沢					延長	24.7km	
事業概要								
国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を経由して根室市に至る幹線道路である。 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、農産品の輸送能力向上による物流効率化や観光周遊性の向上を支援すること等を目的とした厚岸町尾幌から厚岸町系魚沢に至る延長24.7kmの事業である。								
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1,069億円		事業進捗率 (令和6年3月末時点)		約13%		供用済延長 0.0km
計画交通量		5,200～16,500台／日						
費用対効果分析	B/C	EIRR		総費用		総便益		基準年
	(事業全体)	(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		(残事業)/(事業全体)		
	1.2(0.9)			748/7,157億円		752/8,724億円		
	(参考) 1.6(1.3) [2%]	5.0(3.4%)		事業費：704/6,656億円		走行時間短縮便益：645/6,940億円		令和6年
	1.9(1.6) [1%]			維持管理費：45/364億円		走行経費減少便益：92/1,485億円		
	(残事業)	(残事業)		更新費：－/136億円		交通事故減少便益：16/299億円		
	1.01(1.02)			感度分析	(事業全体)		(残事業)	
(参考) 1.5(1.5) [2%]	4.0(4.1%)		交通量		B/C=1.1～1.4(±10%)	交通量	B/C=0.9～1.1(±10%)	
1.8(1.8) [1%]			事業費		B/C=1.2～1.2(±10%)	事業費	B/C=0.9～1.1(±10%)	
				事業期間	B/C=1.2～1.2(±20%)	事業期間	B/C=0.9～1.02(±20%)	
事業の効果等								
事業の必要性及び効果								
① 災害時の輸送ルート強化								
・災害発生時における大規模な迂回の回避及び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が期待される。								
② 救急搬送の安定性向上								
・当該道路周辺地域から釧路市への救急搬送時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。								
③ 水産品の流通利便性向上								
・道内各地のみならず苫小牧港や釧路空港等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。								
④ 重要港湾釧路港の流通利便性向上								
・飼肥料や乳製品の釧路～根室間における安定的な輸送が可能となり、重要港湾釧路港の流通利便性向上が期待される。								
⑤ 主要な観光地への移動利便性向上								
・釧路～根室間の移動利便性が向上し、釧路地域の更なる観光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：

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」等から整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

「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広域観光の振興、物流の効率化、災害時の輸送ルート強化などが図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮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。

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

- ・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4 4 号 根室道路 全線開通
- ・令和 6年度 北海道横断自動車道 阿寒 I C～釧路西 I C開通予定
- ・令和 6年度 一般国道3 8 号 釧路新道 全線4 車線開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度に工事着工して、用地進捗率20%、事業進捗率13%となっている。

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。

(令和6年3月末時点)

施設の構造や工法の変更等

引き続き、コスト縮減に取り組んでいく。

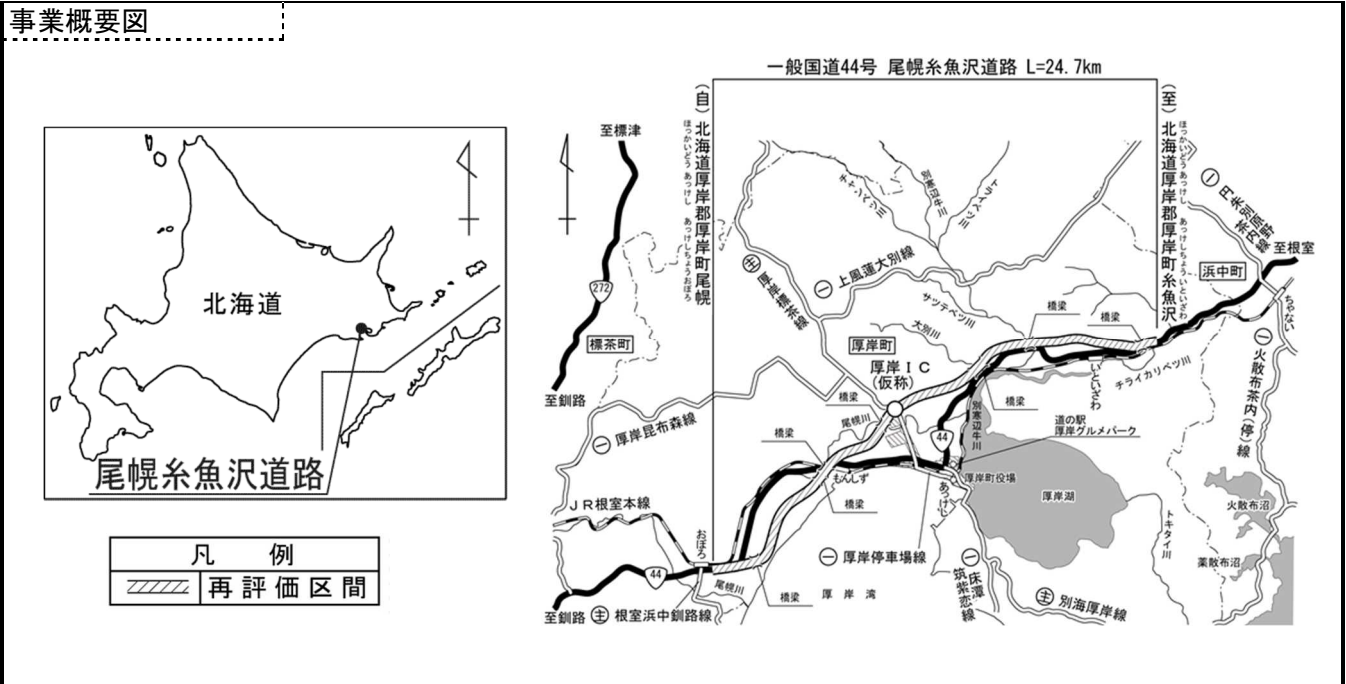
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、本別JCT～根室ICを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和7年度事業継続箇所)

担当課:

担当課長名:

事業名	遠軽北見道路（一般国道333号）生田原道路			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	白：北海道紋別郡遠軽町生田原水穂 至：北海道紋別郡遠軽町生田原旭野				延長	5.7km	
事業概要							
遠軽北見道路は、北海道横断自動車道網走線と旭川・紋別自動車道を連絡する高規格道路である。 生田原道路は、高規格道路ネットワークの拡充による、オホーツク圏と道央圏との連携強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした5.7kmの事業である。							
H19年度事業化		H一年度都市計画決定 （H一年度変更）		H20年度用地補償着手		H21年度工事着手	
全体事業費		約196億円		事業進捗率 （令和6年3月末時点）		約73%	
				供用済延長		0.0km	
計画交通量		9,300台／日					
費用対効果分析	B/C （事業全体）	EIRR （事業全体）	総費用 （残事業）／（事業全体） 60/212億円		総便益 （残事業）／（事業全体） 251/251億円		基準年
	1.2	4.7%	事業費：48/200億円		走行時間短縮便益：213/213億円		令和6年
	1.8 [2%]		維持管理費：12/12億円		走行経費減少便益：29/29億円		
	2.3 [1%]		更新費：－/－億円		交通事故減少便益：9.3/9.3億円		
	（残事業）	（残事業）	感度分析 （事業全体）		（残事業）		
	4.2	17.2%	交通量	B/C=1.1～1.3（±10%）	交通量	B/C=3.8～4.7（±10%）	
	5.7 [2%]		事業費	B/C=1.2～1.2（±10%）	事業費	B/C=3.9～4.6（±10%）	
6.7 [1%]	事業期間		B/C=1.1～1.2（±20%）	事業期間	B/C=4.1～4.3（±20%）		
事業の効果等							
事業の必要性及び効果							
① 主要都市間の連絡性向上 ・主要都市間の更なる連絡性向上や地域間交流の活性化が期待される。							
② 農水産品物流ルートの安全性向上 ・広域交通と生活交通の機能分担が図られ、物流ルートの安全性向上が期待される。							
③ 救急搬送の安定性・速達性向上 ・走行安定性向上による患者への負担軽減や救急搬送時の速達性向上が期待される。							
④ 異常気象時の確実性向上 ・異常気象時における耐災害性が強化され、基幹道路の確実性向上が期待される。							
⑤ 周遊観光の活性化 ・遠紋地域から主要観光地への速達性が向上することでオホーツク圏の広域観光の活性化が期待される。							
⑥ 日常生活の利便性向上 ・地域住民の日常生活における利便性向上が期待される。							

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:

北見市を始めとする1市2町の首長等で構成される「遠軽北見道路整備促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見:

「遠軽北見道路(一般国道333号) 生田原道路」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、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化や物流効率化の支援、救急搬送の安定性・速達性向上が図られるなど、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮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。

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

[旭川・紋別自動車道]

- ・平成21年12月 旭川・紋別自動車道 白滝IC～旧白滝開通
- ・平成22年 3月 旭川・紋別自動車道 上川天幕～浮島IC開通
- ・平成29年 3月 旭川・紋別自動車道 丸瀬布IC～遠軽瀬戸瀬IC開通
- ・令和元年12月 旭川・紋別自動車道 遠軽瀬戸瀬IC～遠軽IC開通
- ・令和 3年 4月 旭川・紋別自動車道 遠軽上湧別道路 新規事業化

[北海道横断自動車道網走線]

- ・平成25年 3月 北海道横断自動車道網走線 北見西IC～北見東IC開通
- ・平成27年11月 北海道横断自動車道網走線 訓子府IC～北見西IC開通
- ・平成29年10月 北海道横断自動車道網走線 陸別小利別～訓子府IC開通
- ・平成31年 4月 北海道横断自動車道網走線 端野高野道路 新規事業化
- ・令和 6年 4月 北海道横断自動車道網走線 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人) 新規事業化

[その他]

- ・平成21年 3月 国道333号新佐呂間トンネル開通
- ・平成21年10月 湧別町と上湧別町が「湧別町」となる
- ・令和元年12月 道の駅「遠軽 森のオホーツク」が開業
- ・令和 2年 1月 北海道7空港民間運営開始
- ・令和 5年 6月 「北海道白滝遺跡群出土品」が国宝指定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成21年度に工事着手して、用地進捗率85%、事業進捗率73%となっている。

(令和6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

引き続き、コスト縮減に取り組んでいく。

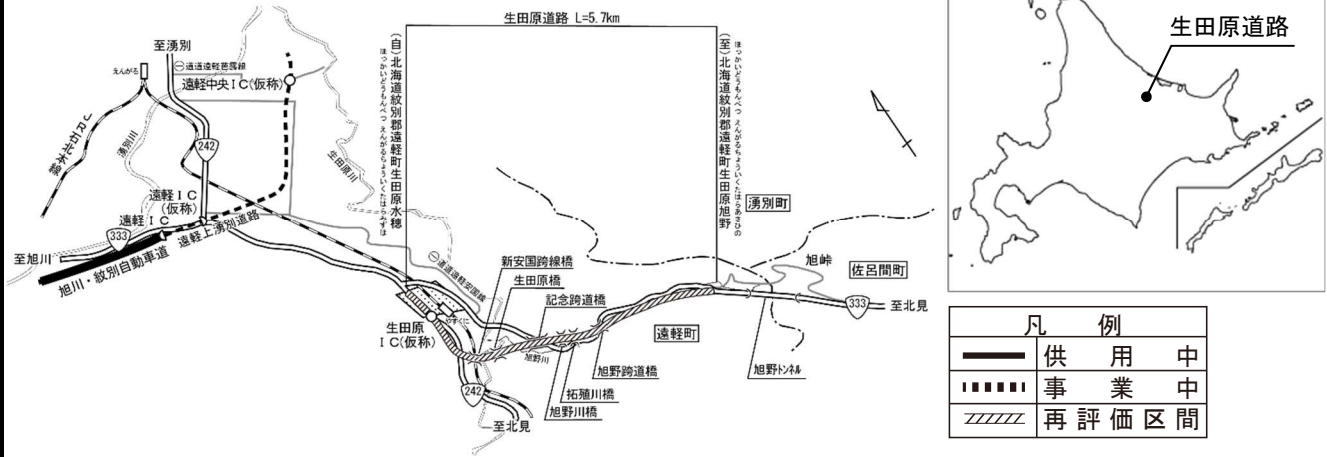
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

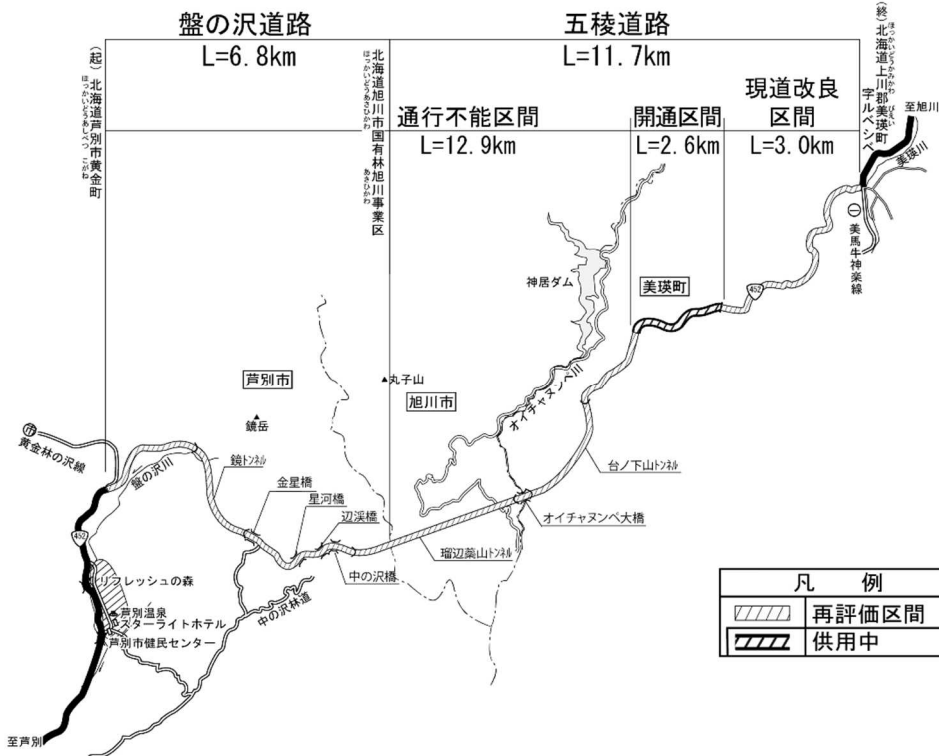
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

担当課長名:

事業名	一般国道452号 盤の沢道路・五稜道路			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	白：北海道芦別市黄金町(盤の沢道路起点) 至：北海道上川郡美瑛町字ルベシベ(五稜道路終点)					延長	18. 5km
事業概要							
国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る幹線道路である。 盤の沢道路・五稜道路は、芦別市と美瑛町間の通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援を目的とした、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベに至る延長18. 5kmの事業である。							
H5年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H6年度用地補償着手		H5年度工事着手	
全体事業費	約645億円 (盤の沢道路：約328億円) (五稜道路：約317億円)		事業進捗率(令和6年3月末時点) (盤の沢道路) 約69% (五稜道路) 約19%		供用済延長		2. 6km
計画交通量		4, 300台／日					
費用対効果分析	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 352/684億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 451/451億円		基準年
	0.7		(事業費：315/633億円)		(走行時間短縮便益：416/ 416億円)		令和6年
	0.99 [2%]	2.3%	(維持管理費： 36/ 52億円)		(走行経費減少便益： 34/ 34億円)		
	1.2 [1%]		(更新費：－/ 一億円)		(交通事故減少便益：0.72/0.72億円)		
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	1.3			交通量	B/C=0.6～0.7(±10%)	交通量	B/C=1.2～1.4(±10%)
1.8 [2%]	5.6%	事業費		B/C=0.6～0.7(±10%)	事業費	B/C=1.2～1.4(±10%)	
(参考)	2.2 [1%]		事業期間	B/C=0.6～0.7(±20%)	事業期間	B/C=1.3～1.3(±20%)	
事業の効果等							
事業の必要性及び効果							
① 通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。							
② 拠点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1. 3万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。							
③ 新たな周遊ルートの形成を支援 ・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町の観光入込客数増加が期待される。							
④ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・富良野市と高次医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。							
⑤ 物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となるうえ、マスタープランの基本戦略である新規需要の拡大と物流効率化が期待される。							
⑥ 合宿誘致による地域活性化の支援 ・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。							
⑦ 救急搬送・通院の安定性向上 ・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び通院の安定性向上が期待される。							

⑧ 農産品の流通利便性向上 ・輸送時間が短縮され、余裕をもった出荷工程が組めるようになるなど、農産品の流通利便性向上が期待される。	
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： 旭川市など6市2町の首長等で構成される「一般国道452号建設促進期成会」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452号 盤の沢道路・五稜道路」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、通行不能区間の解消により、地域間交流の拡大及び物流の効率化、災害時の緊急輸送ルートの強化が図られ、経済・社会活動の活性化や道民の安全・安心な暮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。	
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19年 3月 一般国道38号 芦別バイパス開通 ・平成19年10月 北海道横断自動車道 トマムIC～十勝清水IC開通 ・平成20年11月 一般国道38号 赤平バイパス開通 ・平成21年10月 北海道横断自動車道 占冠IC～トマムIC開通 ・平成23年10月 北海道横断自動車道 夕張IC～占冠IC開通 ・平成30年 5月 道の駅びえい「白金ビルケ」オープン ・平成30年 7月 富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定 ・平成30年11月 旭川十勝道路 富良野道路開通 旭川空港国際ターミナル開業 ・令和 2年 1月 北海道7空港民間運営開始 ・令和 4年 3月 旭川十勝道路 旭川東神楽道路部分開通 北海道横断自動車道 トマムIC～十勝清水IC間暫定2車線区間における4車線化事業化 ・令和 6年 3月 北海道横断自動車道 追分町IC～夕張IC間暫定2車線区間における4車線化事業化	
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成5年度に工事着手して、盤の沢道路の用地進捗率70%、事業進捗率69%、五稜道路の用地進捗率95%、事業進捗率19%となっている。 （令和6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 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	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)