

(再評価)

資料2-6 (1)

資料2-7 (1)

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2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	.....	25
4.関係する地方公共団体等の意見	.....	26
5.対応方針(案)	.....	28

1.事業の概要

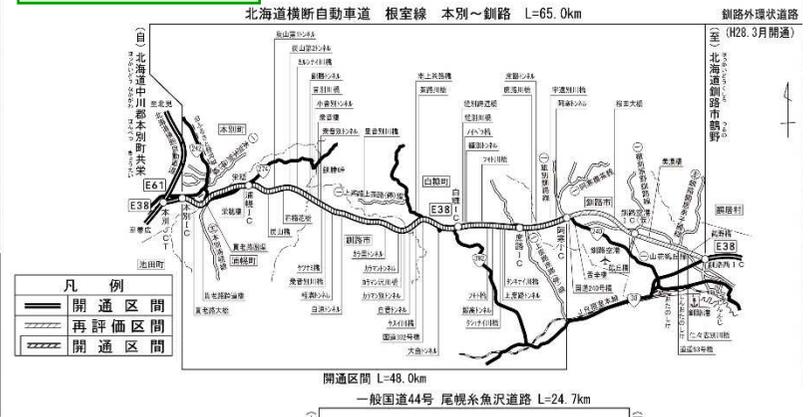
(1)事業の目的

- ・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延長約694kmの高速自動車国道。
- ・国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を経由し、根室市に至る延長約124kmの幹線道路。
- ・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を目的とした延長65.0kmの事業。
- ・尾幌糸魚沢道路は、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等の支援を目的とした延長24.7kmの事業。

■位置図



■事業概要図



1.事業の概要

(2)計画の概要

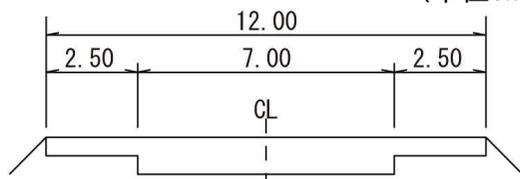
路線区間	本別～釧路	尾幌系魚沢道路
①起点	ほっかいどうなかがわ 北海道中川郡 ほんべつちようきようえい 本別町共栄	ほっかいどうあつけし 北海道厚岸郡 あつけしちようおぼろ 厚岸町尾幌
終点	ほっかいどうくしろ 北海道釧路市 つるの 鶴野	ほっかいどうあつけし 北海道厚岸郡 あつけしちよういといざわ 厚岸町糸魚沢
②計画延長	65.0km	24.7km
③幅員	12.0m	13.5m
④構造規格	1種2級	1種3級
⑤設計速度	100km/h	80km/h
⑥車線	暫定2車線	2車線
⑦事業主体	北海道開発局	北海道開発局

■横断図

【本別～釧路】

(単位:m)

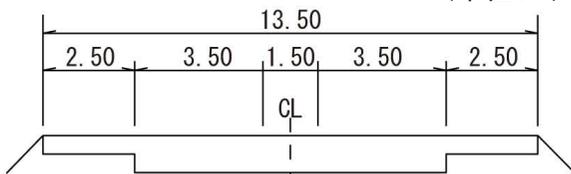
暫定2車線



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 令和2年度 事業進捗率1%
平成3年度 整備計画(北海道阿寒郡阿 寒町～北海道釧路市)	
平成5年度 施行命令	
平成15年度 整備計画変更(新直轄方式 へ切替) 事業化	
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 事業進捗率87%	

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(R2年3月末時点ベース)

2.事業の必要性等

(1)事業を巡る社会情勢等の変化

[高速交通ネットワークの整備状況]

- ・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28年 3月 北海道横断自動車道根室線
白糠IC～阿寒IC開通

[周辺道路の整備状況]

- ・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28年 3月 一般国道38号・44号 釧路外環状道路
釧路西IC～釧路東IC開通
- ・平成31年 3月 一般国道38号・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
- ・令和 2年 3月 一般国道44号 根室道路全線開通

[市町村合併の状況]

- ・平成17年10月 釧路市、阿寒町、音別町が合併し
釧路市となる

[その他]

- ・平成23年 5月 釧路港が国際バルク戦略
港湾(穀物)に選定
- ・平成27年 4月 釧路市・弟子屈町が「水のカムイ観光圏」
(釧路湿原・阿寒・摩周)として観光圏に認定
- ・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 釧路港が特定貨物輸入拠点
港湾(穀物)に指定
- ・平成28年12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31年 3月 釧路港国際物流ターミナル運営開始
- ・令和 2年 1月 北海道内7空港民間運営開始

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
- : 観光王国ショーケース
- : 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



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28年12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28年1月
 釧路市が観光王国
 ショーケースに認定

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

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
 一般国道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
 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。

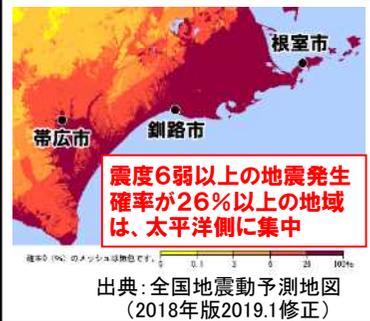
2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(災害時の輸送ルート強化)

- ・当該道路周辺地域は、今後30年以内に発生が予測されている大規模地震の発生確率が高い地域に該当。東日本大震災時には多くの現道区間が通行止めとなったほか、今後も大規模地震に起因した津波被害により、大きな迂回を強いられることが予想され、避難先として指定されている道路上への避難や災害拠点病院への救急搬送ルート、救援物資等の輸送ルートの確保が課題。
- ・当該道路の整備により、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。

【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】

【30年以内に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率の分布図】



出典:北海道緊急輸送道路ネットワーク計画書、釧路開発建設部

【津波発生時の避難先及び避難経路】



出典:北海道HP、釧路市津波避難計画、住民基本台帳

【釧路市～帯広市間の迂回ルートの変化】



出典:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査、釧路開発建設部

【根室市～釧路市間の迂回ルートの変化】



出典:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査、釧路開発建設部

避難先の定義

「緊急避難場所」と「避難目標地点」を合わせた総称を指す。
 ※緊急避難場所とは「津波の危険から避難するために避難対象地域の外に市が指定する高台や建物で、原則として、情報機器、食料等を備蓄するもの」
 ※避難目標地点とは「津波の危険から避難するために、住民等がとりあえず生命の安全を確保するために避難の目標とする地点をいう。必ずしも緊急避難場所等とは一致しない」

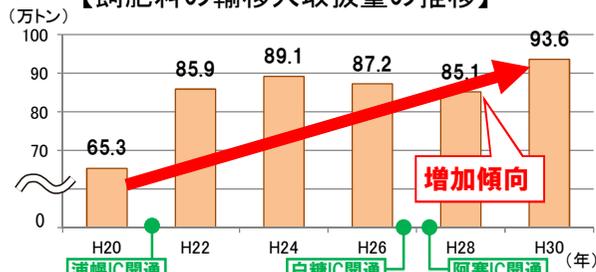
出典:釧路市津波避難計画

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(重要港湾釧路港の流通利便性向上)

- ・重要港湾釧路港は国際バルク戦略港湾としての選定を契機に、全国初の特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定されたことも受けて飼肥料の輸移入は増加傾向。国際物流ターミナルの運営開始により更なる増加が見込まれる。
- ・飼肥料は北十勝地域・根室地域等に輸送され、阿寒ICの開通により輸送ルートを変更し、所要時間が短縮されたことで物流が効率化。
- ・当該道路の全線整備により、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。

【飼肥料の輸移入取扱量の推移】



出典：釧路港統計年報

【釧路港～本別町間の所要時間の変化】 【釧路港～根室市間の所要時間の変化】

区間	経路	整備前	現状	整備後	短縮
釧路港～本別町間	R38経由	夏期	115分	74分	41分短縮
		冬期	121分	78分	43分短縮
	阿寒IC整備	夏期	74分	66分	8分短縮
		冬期	78分	69分	9分短縮
		夏期	74分	74分	0分短縮
		冬期	78分	78分	0分短縮
釧路港～根室市間	R44経由	夏期	150分	126分	24分短縮
		冬期	157分	132分	25分短縮
	尾幌糸魚沢道路整備	夏期	126分	118分	8分短縮
		冬期	132分	123分	9分短縮
		夏期	126分	126分	0分短縮
		冬期	132分	132分	0分短縮

出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
 ※白糠IC～釧路東IC間旅行速度は、70km/h(夏期)、67.5km/h(冬期)で算出。70km/h×0.965=67.5km(冬期)
 ※根室道路、尾幌糸魚沢道路の旅行速度は、80km/h(夏期)、77.2km/h(冬期)で算出。80km/h×0.965=77.2km(冬期)
 ※平成29年度～令和元年度のETC2.0プローブデータを用い、夏期と冬期の道路種別毎の平日の平均速度を集計し冬期旅行速度の低減率を設定

【飼肥料の輸送スケジュール例】



凡例
 釧路市
 本別
 根室市
 根室IC
 尾幌糸魚沢道路整備

■地域の声(R2.10 物流事業者職員)

- ・阿寒ICの整備により、時間短縮やドライバーの拘束時間の短縮が図られています。
- ・冬期は、国道が通行止めの際も高規格道路があるので、安全輸送が可能になっています。更なる安定輸送の為、早期の阿寒IC～釧路西ICの開通を期待しています。

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(主要な観光地への利便性向上)

- ・当該道路周辺地域は、拠点空港である釧路空港が立地しているほか、観光庁の「広域観光周遊ルート」、「水のカムイ観光圏」、「観光立国ショーケース」に認定されるなど、観光への取組が活性化。
- ・阿寒ICまでの部分開通による観光地への速達性の向上により、周辺観光施設及び釧根地域全体の観光入込客数は増加傾向にあるが、根室管内の観光入込客数は横ばいで推移している。
- ・当該道路の整備により、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。

【釧根地域への観光入込客数の推移】



出典:北海道観光入込客数調査報告書

【当該道路周辺の主要観光地】



【ねむろバードランドフェスティバル参加者数】

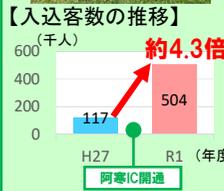


出典:根室市観光協会

【根室半島チャシ跡群来訪者数】



出典:根室市観光協会



■地域の声(R2.10 阿寒行政センター職員)
 ・阿寒IC～釧路西IC・尾幌系魚沢道路が整備されることで、道央圏からの観光客だけでなく、釧路根室圏からのアクセスが向上し、観光需要が増加すると考えられる為、早期延伸を期待しています。

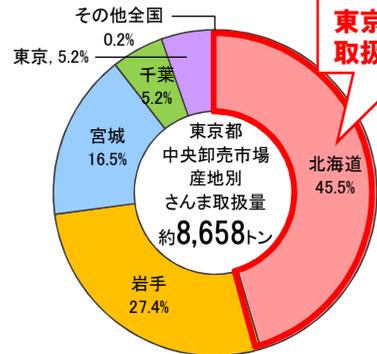
写真:阿寒行政センター、釧路市役所HP、根室観光協会HP、根室市役所HP、釧路開発建設部

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(水産品の流通利便性向上)

- ・当該道路周辺漁港でのさんま水揚げ量は全国の約4割を占め、これを含む北海道産さんまの東京都中央卸売市場での取扱量は全国1位を誇る。
- ・阿寒ICの部分開通により、輸送時間の短縮による加工作業時間の増加に伴い、1日の生産量が向上するなど、水産業の加工作業効率化に寄与。
- ・当該道路の整備により、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。

【東京都中央卸売市場でのさんまのシェア】

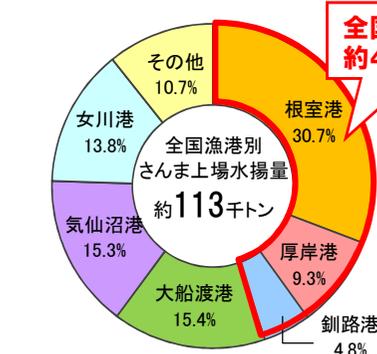


出典: 東京都中央卸売市場(H30年度)

【さんまの主な輸送と水揚量】



【全国の漁港別さんま水揚量】



出典: 産地水産物流通調査(H30)

- 地域の声(R2.8 厚岸漁業協同組合職員)
 - ・阿寒IC～釧路西IC間の高規格幹線道路の延伸によって、道外出荷の出発時刻を遅くすることで、箱詰めなど製造時間が増加し、売り上げ増加が期待されます。
- 地域の声(R2.10 根室漁業協同組合職員)
 - ・尾幌糸魚沢道路が整備されることで、輸送時間の短縮や、安定的な輸送が可能になる為、早期延伸を期待しています。

【さんまの出荷スケジュール例(厚岸町)】



2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(救急搬送の安定性向上)

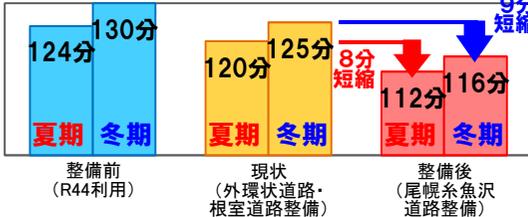
- ・釧根地域は釧路市に救急医療機関や血液センターなど医療関連施設が集中していることから、全国1位の3次医療圏カバー面積を有し、増加傾向にある救急搬送の速達性向上や道央方面から陸上輸送される地域医療に不可欠な血液製剤の輸送ルートの安定性向上が課題。
- ・当該道路の整備により、釧根地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される。

【救命救急センター1施設あたりの3次医療圏カバー面積(全国上位5位)】



出典: 全国都道府市区町村別面積調 (R2.1.1)、
全国救命救急センター設置状況 (R1.12)

【根室市～市立釧路総合病院間の所要時間の変化】



【旧阿寒町～市立釧路総合病院間の所要時間の変化】



【釧路市への救急搬送・血液製剤輸送】



《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: 643床

資料: 市立釧路総合病院HP (R2. 6. 17現在)

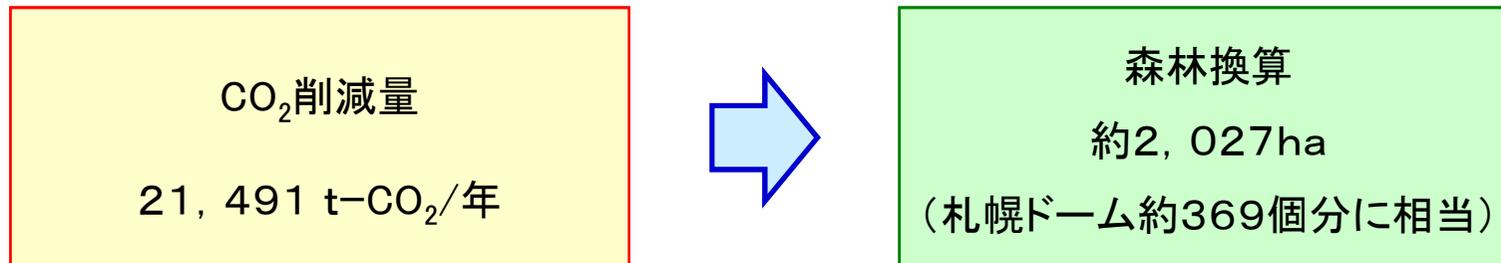
- 地域の声 (R2.10 血液センター職員)
 - ・阿寒IC開通により、札幌～釧路間: 2往復/日の輸送時間の短縮や確実性の高いルートでの輸送が可能となりました。安定性の高い高規格道路の更なる延伸を期待しています。
- 地域の声 (R2.7 消防職員)
 - ・尾幌糸魚沢道路が開通すれば、釧路への搬送時間が短縮され、患者や医師、看護師の負担軽減が期待されます。また、早期に帰署できることは救急体制を維持する為にも効果は非常に大きいです。

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、702,386(t-CO₂/年)
- ・当該道路の整備により、680,895(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、21,491(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量



※対象地域：釧路総合振興局、根室総合振興局

※令和12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)』

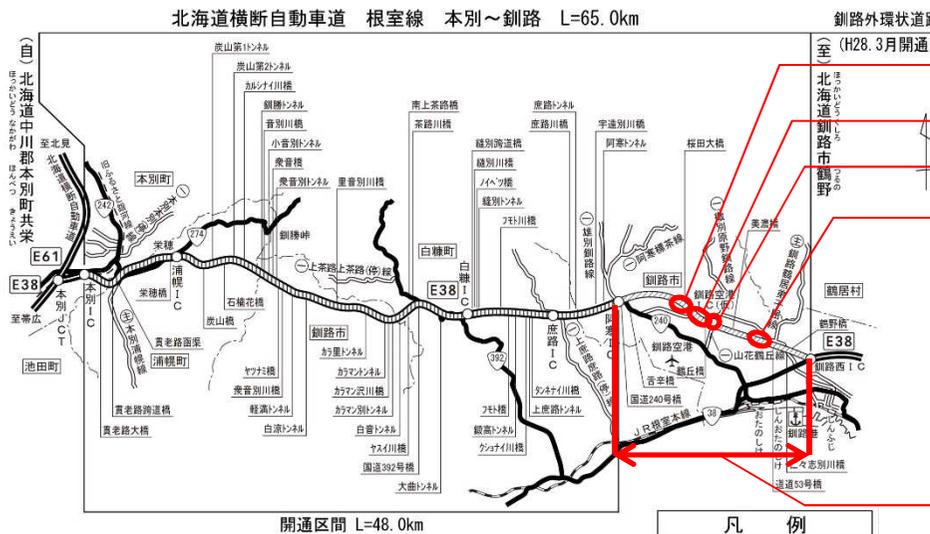
※札幌ドーム面積は建築面積5.5haを使用し換算

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・平成29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、以下の変更要因を確認し、全体事業費が前回評価と比較して約230億円増加。
- ・また変更要因による追加調査及び対策工検討や追加対策工の実施により、事業期間が前回評価と比較して3年延伸。
- ・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 (H29再評価)	全体事業費 (R2再評価)	増減額
2,162億円	2,392億円	230億円
事業期間 (H29再評価)	事業期間 (R2再評価)	増減年数
19年	22年	3年

尾幌系魚沢道路

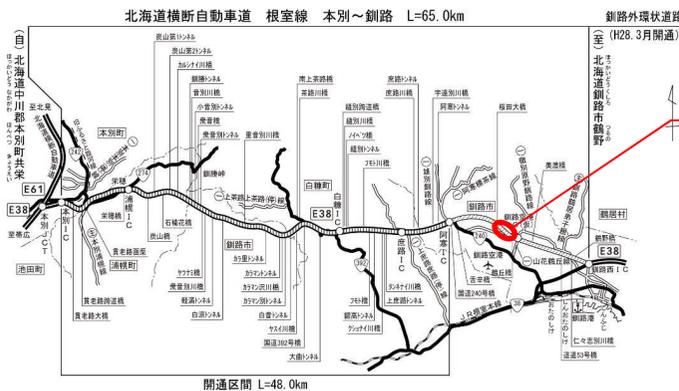
全体事業費 (R2再評価)	増減額
650億円	0億円
事業期間 (R2再評価)	増減年数
14年	0年

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

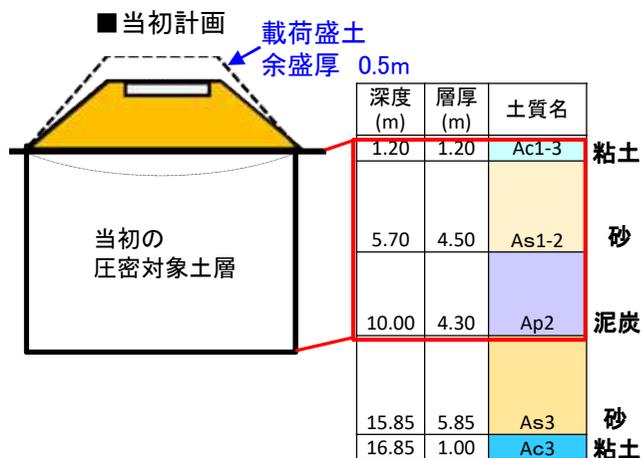
①-1 軟弱地盤対策工の変更 (約89.6億円増)

- ・既往地質調査結果より、盛土箇所周辺で泥炭層・粘土層を確認。盛土の安定対策として載荷盛土を計画。
- ・載荷盛土を進めたところ、想定以上の沈下が発生したため、追加地質調査を実施した結果、圧密対象土層が当初想定土層よりも厚く分布していることを確認。
- ・沈下対策として余盛量を増加し、盛土の安定対策として地盤改良へ変更。

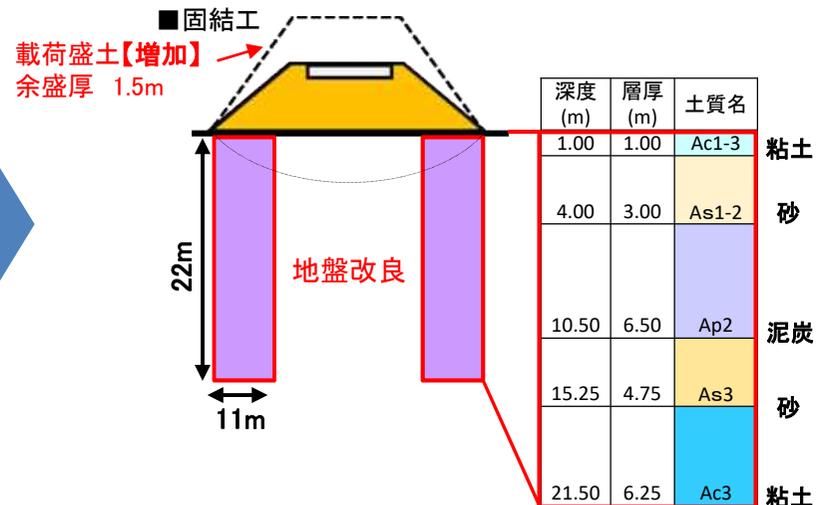


【変更後】地盤改良:約900m変更

【当初】



【変更後】



2.事業の必要性等

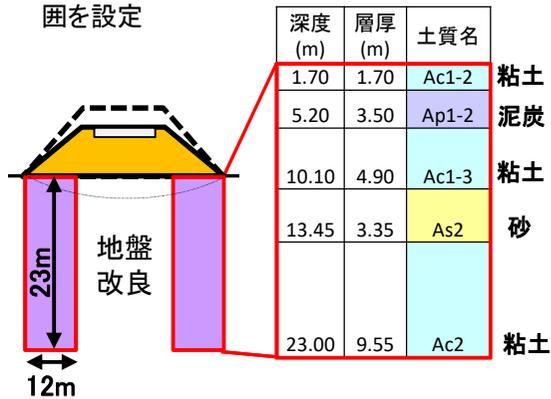
(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

①-2 軟弱地盤対策工の変更 (約58.1億円増)

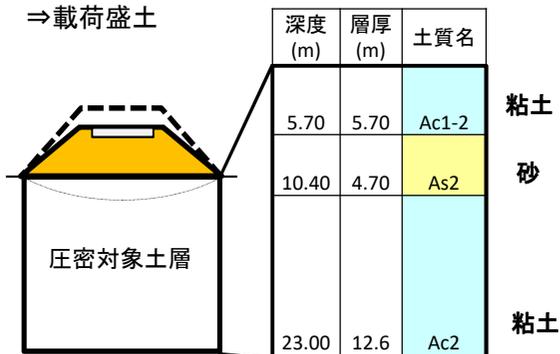
- ・既往地質調査結果より、河道部周辺で部分的に泥炭性軟弱地盤を確認。河道部周辺の盛土の安定対策として地盤改良を計画。前後区間は載荷盛土を計画。
- ・盛土施工にあたり、追加現地調査を実施した結果、部分的に確認していた泥炭性軟弱地盤を広域に確認。
- ・追加調査の結果、載荷盛土で計画していた前後区間を、河道部と同様の地盤改良へ変更。

【当初】

【河道部】⇒地盤改良
現地土層調査(ピートサンプリング)により範囲を設定



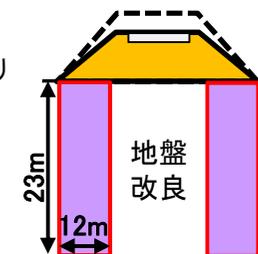
【河道前後区間】
⇒載荷盛土



【変更後】地盤改良: 約600m変更

【変更後】

【河道前後区間】
⇒追加の現地土層調査(ピートサンプリング)により旧河道範囲が当初より広範囲に確認
⇒追加ボーリング調査により、河道部と同様の泥炭性軟弱地盤を確認。
⇒盛土の安定性確保のため、対策工(載荷盛土→地盤改良)を変更



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 不良土対策の追加 (約66.0億円増)

- ・切土箇所の地質調査結果より、事業区間の地山は砂質土・火山灰質粘性土(第2b・3b種建設発生土)に分類され、無対策で盛土材として転用する計画。
- ・工事着手時に掘削土の現地試験を実施。
- ・現地試験の結果、盛土材として適さないことが判明したため、不良土対策を追加。

【当初】

ボーリング試料試験

材料	含水比 Wn(%)	液性限界 WL(%)	土質 細区分	盛土材 適否	
				路床	路体
切土A上	30.5	NP	第2b種	◎	◎
切土A下	23.7	NP	第2b種	◎	◎
切土B上	32.4	NP	第3b種	○	◎
切土B下	37.1	NP	第3b種	○	◎
切土C上	15.8	NP	第2b種	◎	◎
切土C下	24.5	NP	第2b種	◎	◎

盛土材適否

- ◎:そのままで使用可能なもの
- :適切な土質改良を行えば使用可能なもの

※ボーリング調査で採取した試料を用いた試験
 ・土の含水比試験 ⇒ Wn
 ・土の粒度試験 ⇒ 土質細区分
 ・土の液性・塑性限界試験 ⇒ WL
 上記試験結果を基に判定

※NP=Non Plastic
 粘性土が少なく塑性体にならないため、試験結果が得られない(粘土のように形状保持できない)



【変更後】不良土対策:約900m追加

【変更後】

現地試験(掘削土の不良土判定)結果

材料	含水比 Wn(%)	コーン指数 qc(kN/m ²) qc<300⇒× qc≥300⇒○	土質定数 (Wn/Wopt≥A⇒×) (Wn/Wopt<A⇒○)	土質試験結果 (Wn>WL⇒×) (Wn≤WL⇒○)	基準締固め度 (W90%≤Wn⇒×) (W90%>Wn⇒○)	盛土材適否
切土A上	43.8	259 ×	1.319 < 1.35 ○	43.8 ≤ 52.1 ○	47.2 > 43.8 ○	不適
切土A下	116.4	361 ○	1.271 < 1.35 ○	116.4 ≤ 156.4 ○	112.4 ≤ 116.4 ×	不適
切土B上	60.3	1654 ○	1.075 < 1.33 ○	NP	73.3 > 60.3 ○	○
切土B下	56.1	225 ×	1.453 ≥ 1.33 ×	56.1 > 55.2 ×	51.5 ≤ 56.1 ×	不適
切土C上	39.8	339 ○	1.358 ≥ 1.35 ×	NP	44 > 39.8 ○	不適

- 【判定基準】北海道における不良土対策マニュアルより以下の項目について【×】が付く場合、不良土となる
- qc=300以上・・・湿地ブルドーザの走行性が確保可 ※タイヤローラーによる転圧の場合qc=1000以上
 - 土質定数・・・砂質土1.35未満、シルト1.33未満の場合○
 - 自然含水比、液性限界・・・自然含水比が液性限界未満の場合○
 - 締固め度・・・路体盛土:90%以上、背面盛土:95%以上の場合○

※掘削面から直接採取した試料を用いた試験
 試験試料を多量に採取できるため、不良土判定の目安となる以下の試験項目が増える
 ・コーン指数試験 ⇒ qc
 ・締固めによる土の突固め試験 ⇒ Wopt、W90%

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 希少種対策(鳥類)の追加 (約7.2億円増)

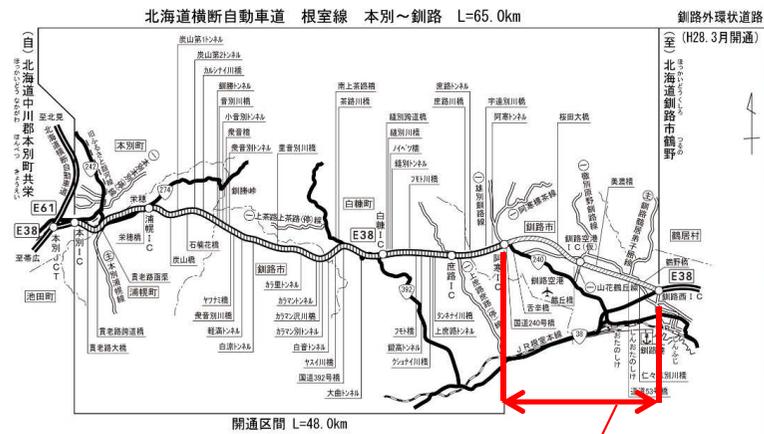
- ・当初の環境調査結果では山地部(主に切土計画)において希少鳥類の飛翔を確認していたが、道路横断によるロードキルの影響は低いと判断し無対策で計画。
- ・環境調査の結果、希少鳥類の個体数増加に伴う生息域及び飛翔行動範囲の拡大が確認されており、有識者の助言を踏まえつつ最小限となるロードキル対策を追加。

【当初】

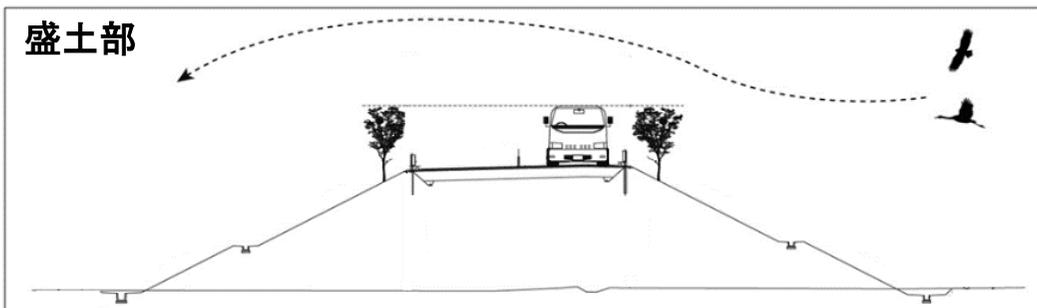
- ・平地部(盛土計画)においては希少鳥類の飛翔が確認されず、道路横断によるロードキルの影響は低いことから、無対策

【変更】

- ・盛土部:植樹追加
- ・橋梁部:防鳥ポール追加



【変更後】植樹:約7,000m、防鳥ポール:約1,200m追加



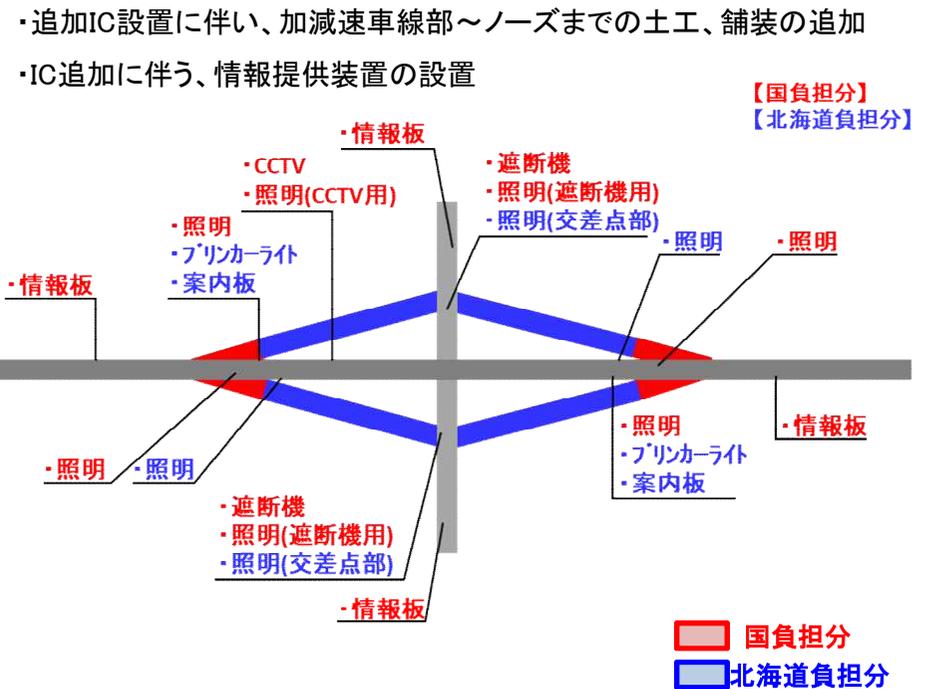
2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

④ 地域活性化ICの追加 (約6.0億円増)

- ・釧路市内と釧路空港のアクセス向上等のため、北海道より連結の許可を申請。
- ・国負担分として分岐ノーズから加速車線の建設費及び道路附属物・道路情報提供装置の設置等費用を追加。

【位置図】



2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑤ 立入防止柵の変更 (約4.8億円増)

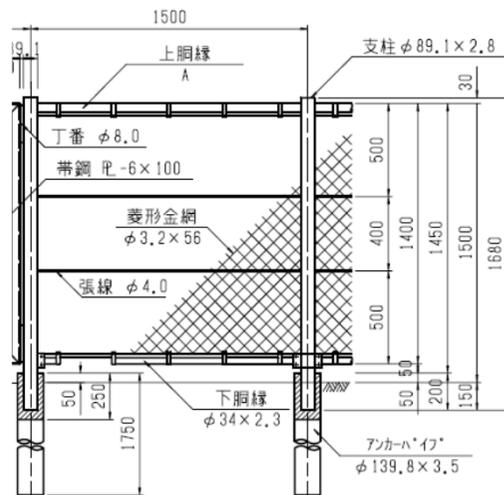
- ・当初計画段階は山地部を中心にエゾシカの痕跡を確認していたものの、平地部では痕跡が少なかったためH=1.5mの標準型立入防止柵で計画。
- ・エゾシカの痕跡調査を実施したところ、平地部においても多数の痕跡を確認したことからH=2.5mのシカ対応型立入防止柵に変更。



【変更後】シカ対応型立入防止柵:約22,000m変更

【当初】

標準型立入防止柵

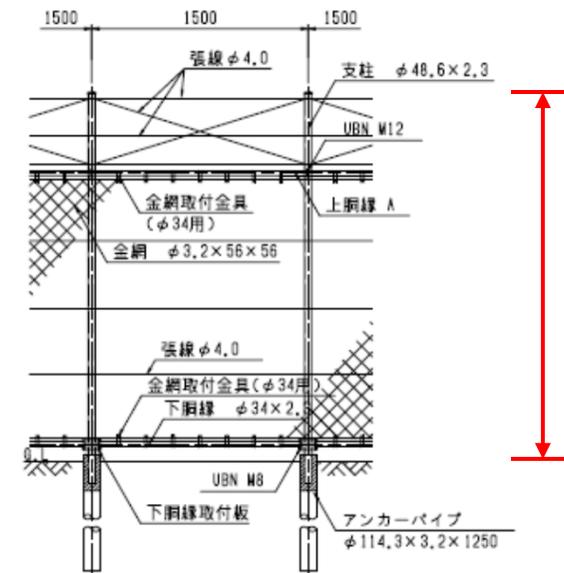


1.5m



【変更後】

シカ対応型立入防止柵



2.5m

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

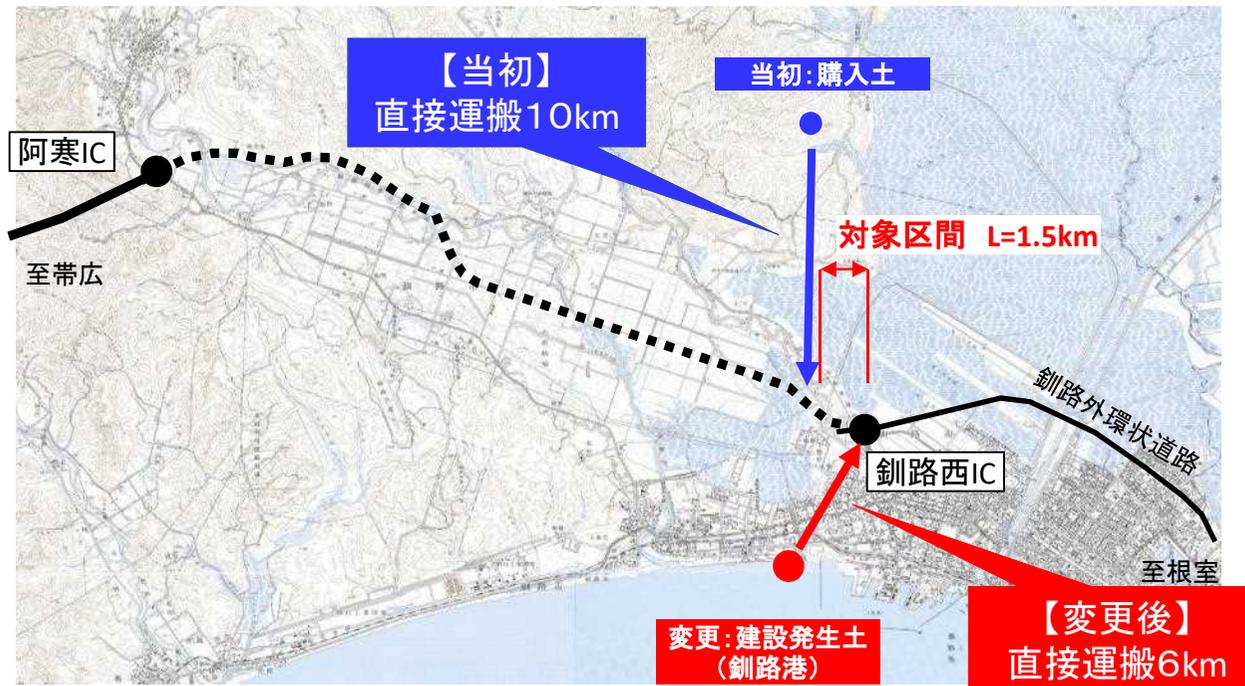
⑥ コスト縮減(建設発生土の活用) (約1.7億円減)

- ・当該事業終点部の対象1.5km区間は、当初、購入土による盛土を計画。
- ・当該事業終点部近傍の釧路港の建設発生土を利用する目処が立ったことから、対象区間の盛土材として活用。

【当初】

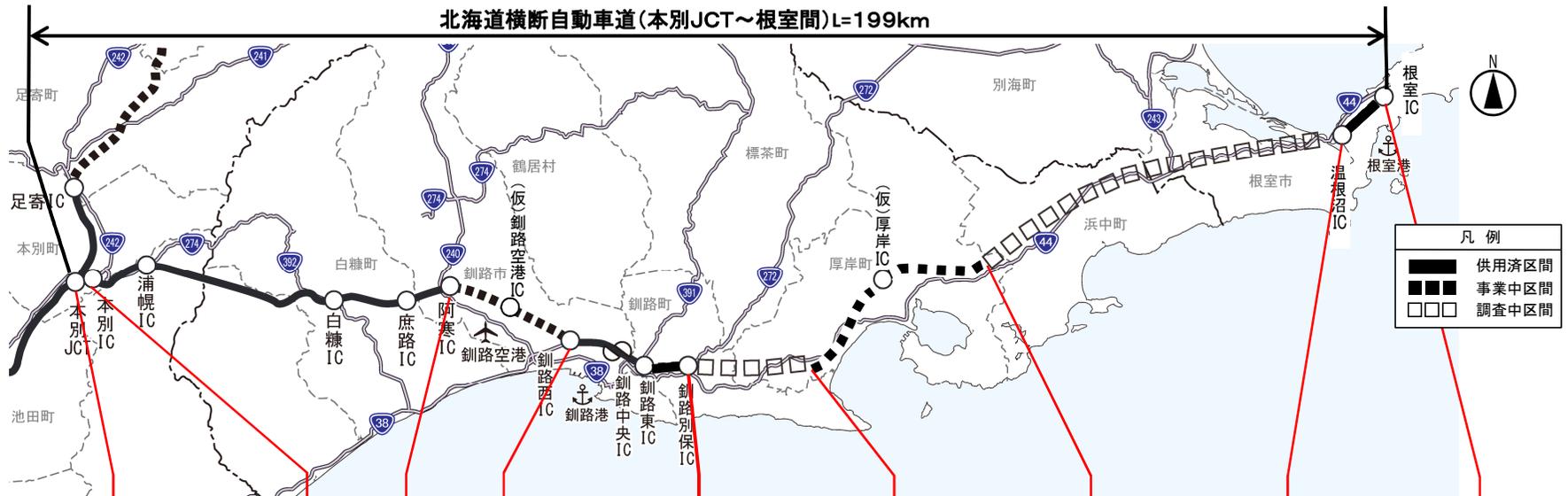


【変更後】



2.事業の必要性等

○一体評価対象区間の考え方



	本別JCT~本別 L=1.8km	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年度 再評価 本別~釧路		○ ○ ← 単体評価 → 【評価対象区間】					
H29.3.15「新規事業採択時評価実施要領細目」の改定							
H30年度 新規採択 尾幌糸魚沢道路	×	×	○ ○ ← 一体評価対象区間 →	×	○ ○ ← 一体評価対象区間 →	×	○ ○ ← 一体評価対象区間 →
	供用済区間 (H15.6)	供用済区間 (H28.3)	事業中区間	調査中区間 (ルート・構造未確定)	調査中区間 (ルート・構造未確定)	調査中区間 (ルート・構造未確定)	事業中区間
R2年度 再評価 本別~釧路 尾幌糸魚沢道路	×	○ ○ ← 一体評価対象区間 → 【評価対象区間】	×	×	○ ○ ← 一体評価対象区間 → 【評価対象区間】	×	×
	供用済区間 (H15.6)	【評価対象区間】	供用済区間 (H31.3)	調査中区間 (ルート・構造未確定)	【評価対象区間】	調査中区間 (ルート・構造未確定)	供用済区間 (R2.3)

○・・・費用便益分析対象、×・・・費用便益分析対象外

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
2,392億円(本別～釧路) 650億円(尾幌系魚沢道路)	3,900～8,500	令和2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)
	3,656億円	583億円	109億円	4,348億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.1	4.5%
	3,628億円		310億円	3,939億円		

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	3,900～8,500	±10%	1.02～1.2
事業費	2,850億円	±10%	1.1～1.1
事業期間	30年	±2年	1.1～1.1

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)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】0.8

注4)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】1.1

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
2,392億円(本別～釧路) 650億円(尾幌系魚沢道路)	5,800～8,500	令和2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)
	819億円	130億円	31億円	980億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3	5.9%
	636億円		99億円	734億円		

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	5,800～8,500	±10%	1.2～1.5
事業費	803億円	±10%	1.2～1.5
事業期間	12年	±2年	1.3～1.4

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。

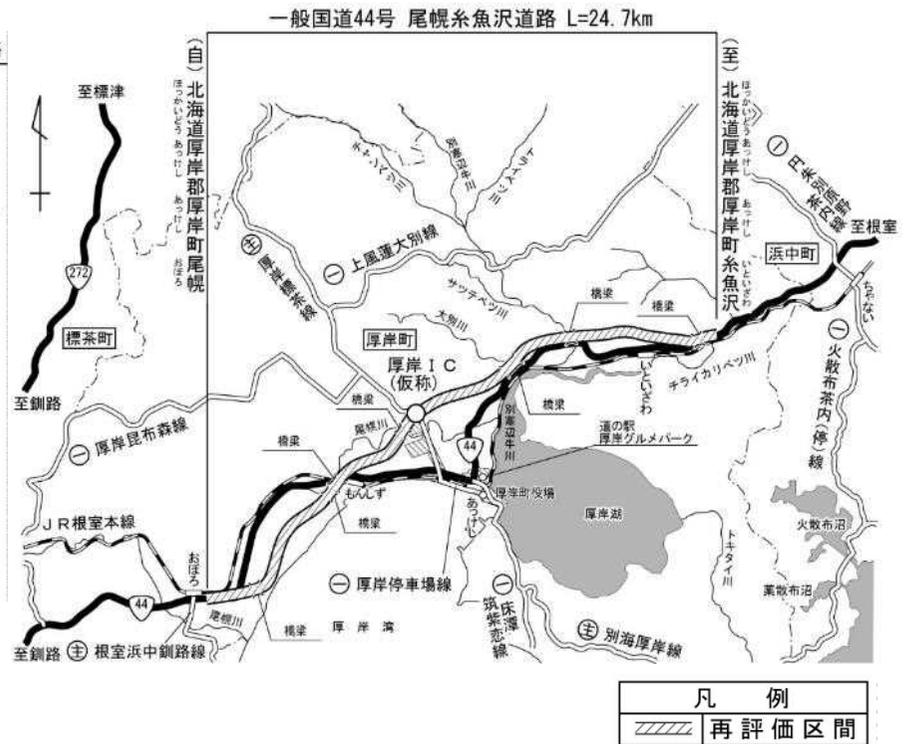
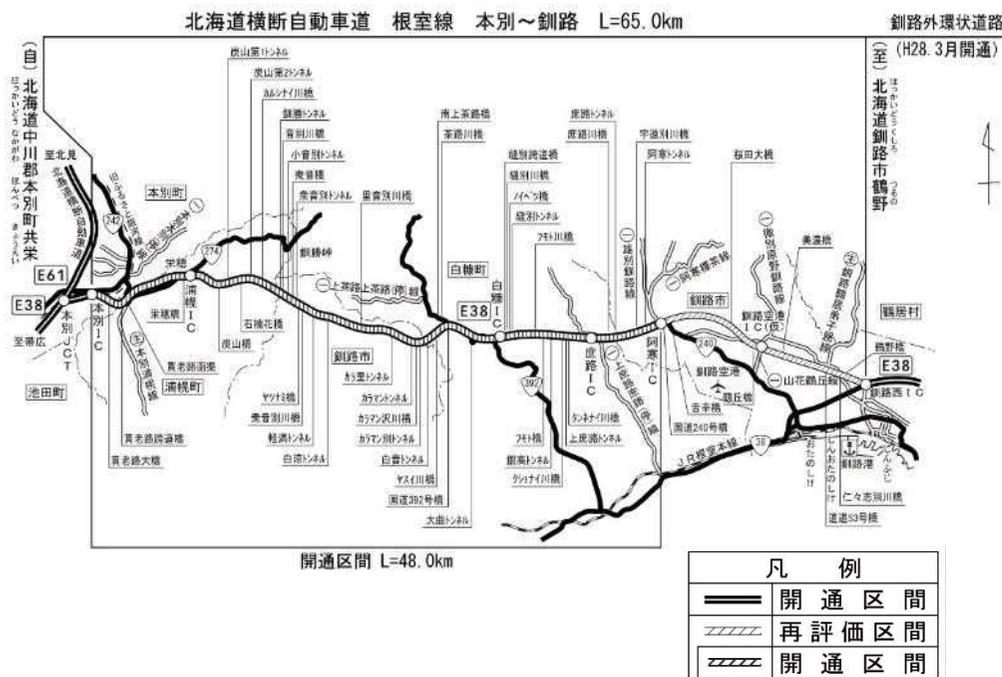
注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)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】1.7

注4)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】1.2

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。尾幌系魚沢道路は、令和元年度に事業化。
- ・用地進捗率は本別～釧路で100%(96%)、事業進捗率は96%(87%)、尾幌系魚沢道路で用地進捗率0%(0%)、事業進捗率は1%。
- ・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2年度北海道における事業計画(R2年4月)ベース
 ※用地進捗率は面積ベース
 ()内は用地補償費投入ベース(R2年3月末時点)
 ※事業進捗率の()内は事業費変更後の進捗率(R2年3月末時点ベース)

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「厚岸町尾幌一系魚沢間」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。
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。

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】

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、当該事業の継続について異議はありません。

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、早期に全線供用を図るようお願いいたします。

【一般国道44号 尾幌系魚沢道路】

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、当該事業の継続について異議はありません。

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、早期供用を図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ため、事業継続と考えています。
- ・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=1.1 【本別～釧路】 B/C=0.8 【尾幌系魚沢道路】 B/C=1.1	B/C=1.3 【本別～釧路】 B/C=1.7 【尾幌系魚沢道路】 B/C=1.2
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=290億円(※)	B=280億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=189億円(※)	B=95億円(※)
	CO2排出削減による効果	B=7.6億円(※)	B=2.6億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.2(※)	B/C=1.8(※)
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、21,491(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 ※()内は事業費変更後	令和2年3月末時点で、本別～釧路 用地進捗率100%、事業進捗率96%(87%) 尾幌系魚沢道路 用地進捗率 0%、事業進捗率 1%	

※は開通後50年間の便益額として試算した参考値