

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：西川 昌宏

| | | | | | |
|---|---|----------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------|
| 事業名 | 一般国道5号 <small>そうせいかわどおり</small> 創成川通 | 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：北海道札幌市東区北37条東1丁目 至：北海道札幌市中央区大通東1丁目 | | | 延長 | 4.8km |
| 事業概要 | | | | | |
| <p>一般国道5号は、函館市を起点とし長万部町及び小樽市を経て、札幌市に至る幹線道路である。 創成川通は、札幌都心部と札幌自動車道の区間を地下トンネルで結ぶことによって、札幌都心部と高速道路のアクセス強化を図り、時間信頼性の向上や都心部への物流交通の安全性向上を目的とした北37条東1丁目から大通東1丁目に至る延長4.8kmの事業である。</p> | | | | | |
| R3年度事業化 | | R2年度都市計画決定 | | R5年度用地補償着手 | |
| R7年度工事着手 | | | | | |
| 全体事業費 | 約1,809億円 | 事業進捗率 (令和7年3月末時点) | 約8% | 供用済延長 | 0.0km |
| 計画交通量：27,500～65,600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) 1,235/1,736億円 | 総便益 (残事業)/(事業全体) 1,450/2,025億円 | 基準年 |
| | (参考) 1.2(1.04) | 4.9%(4.2%) | 事業費：1,218/1,716億円 | 走行時間短縮便益：1,258/1,759億円 | 令和7年 |
| | (参考) 1.7(1.6) [2%] | | 維持管理費：17/20億円 | 走行経費減少便益：158/202億円 | |
| | (参考) 2.1(2.0) [1%] | | 更新費：-/-億円 | 交通事故減少便益：34/63億円 | |
| | (残事業) | 感度分析 | (事業全体) | (残事業) | |
| | 1.2(1.2) | | 交通量 B/C=1.02～1.3(±10%) | 交通量 B/C=1.03～1.3(±10%) | |
| | (参考) 1.8(1.8) [2%] | 4.9%(4.9%) | 事業費 B/C=1.1～1.3(±10%) | 事業費 B/C=1.1～1.3(±10%) | |
| | (参考) 2.3(2.3) [1%] | | 事業期間 B/C=1.1～1.2(±20%) | 事業期間 B/C=1.1～1.2(±20%) | |
| 事業の効果等 | | | | | |
| 事業の必要性及び効果 | | | | | |
| <p>① 札幌都心部と高速道路のアクセス強化 ・所要時間のばらつきの改善による定時性確保と主要渋滞箇所・信号交差点の回避による札幌都心部と高速道路のアクセス強化が期待される。</p> <p>② 道路交通の安全性向上 ・整備済み区間では、整備前に比べ7割の追突事故減少が確認されており、当該道路の整備による道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③ 物流交通の速達性向上 ・所要時間のばらつきが改善し、定時性が向上することで、物流交通の速達性向上が期待される。</p> <p>④ 高次医療機関への速達性向上 ・救急搬送における速達性が向上することで、広域にわたる高次医療体制の確保が期待される。</p> <p>⑤ 沿線における交通環境の向上 ・並行現道の交通が創成川通の地下部に転換することで、創成川通や周辺道路の混雑が緩和され、安全性の向上が期待される。</p> <p>⑥ 冬期におけるバス利便性向上 ・定時性が確保され、路線バスの利便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：

石狩市など6市1町1村の首長等で構成される「北海道石狩地方開発促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

市長の意見：

「一般国道5号 創成川通」は、本市の骨格道路網を形成する重要路線のひとつとして位置づけられており、札幌都心と北海道全域が繋がる広域的な道路ネットワークの強化に資するとともに、市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、当該事業の「対応方針（原案）」案のとおり「継続」とすることについて異議はございません。

なお、事業の実施にあたっては、適切な迂回路の運用や発生土の管理、騒音対策等を行い市民生活への影響を最小限に抑えるとともに、新技術の活用や他事業事例を参考とし、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。併せて、段階的な供用を含めた整備効果の早期発現、及び、計画的なまちづくりを促進するための開通予定の早期公表など、特段のご配慮をお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。

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5年3月 国道230号 定山溪拡幅4車線開通
- ・ 令和5年3月 北海道ボールパークFビレッジ開業
- ・ 令和5年4月 札幌駅交通ターミナル整備事業化
- ・ 令和5年8月 国道275号 江別北道路4車線開通
- ・ 令和6年4月 札幌北広島環状線 角山工区新規事業化
- ・ 令和7年3月 道央圏連絡道路 中樹林道路開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和7年度に工事着手して、事業進捗率約8%となっている。

(令和7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

地下水対策の進捗を図り、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。

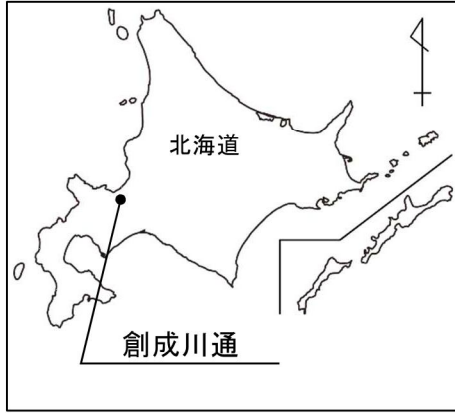
対応方針

事業継続

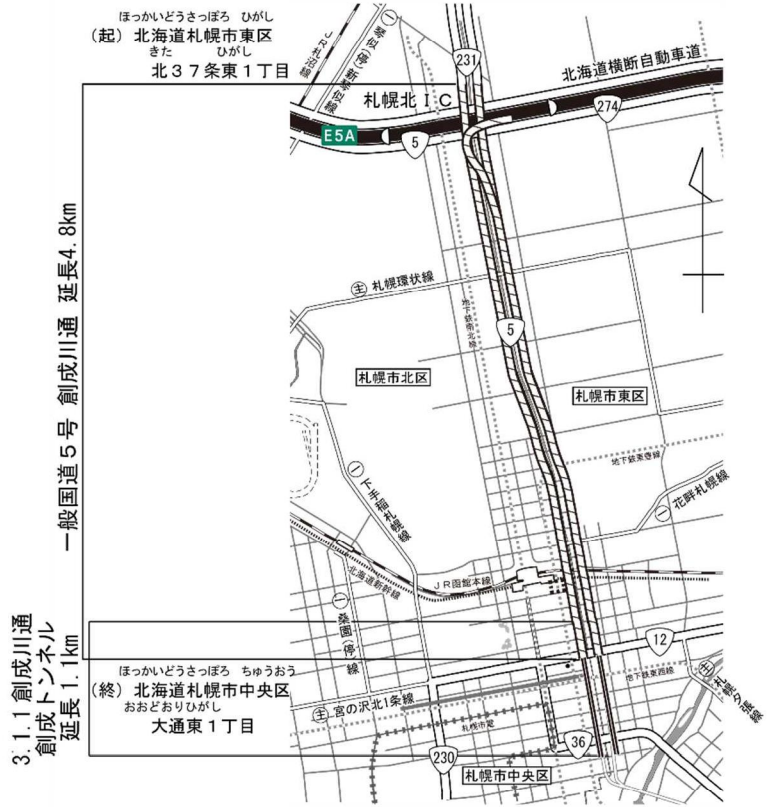
対応方針決定の理由

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



| 凡例 | |
|----|-------|
| | 供用中 |
| | 事業中 |
| | 再評価区間 |



※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、創成川通～創成トンネルを対象とした場合、()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。