

道路事業

再評価原案準備書

- 1 北海道横断自動車道網走線 足寄～北見
- 2 一般国道39号(北海道横断自動車道網走線)端野高野道路
- 3 一般国道39号(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)
- 4 日高自動車(一般国道235号)厚賀静内道路
- 5 日高自動車(一般国道235号)静内三石道路(静内～東静内)
- 6 一般国道5号 創成川通

令和7年度
北海道開発局

担当課長名:

- ① 農水産品の流通利便性向上
 - ・物流ルートの速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待される。
- ② 救急搬送の速達性・安定性向上
 - ・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。
- ③ 災害時の緊急輸送ルートの強化
 - ・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。
- ④ 冬期都市間バス運行の利便性向上
 - ・日常生活の移動に加え、流氷観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化される。
- ⑤ 広域周遊観光の活性化
 - ・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の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:

帯広市、本別町など1市10町の首長等で構成される「北海道横断自動車道十勝地区早期建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見:

「北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見」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、高規格道路網の構築によるオホーツク圏と道央・十勝・釧路圏の連絡強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等の支援に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。

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15年 6月 北海道横断自動車道 池田IC ～足寄IC開通
- ・平成18年 3月 北見市、端野町、留辺蘂町、常呂町が「北見市」となる
女満別町、東藻琴町が「大空町」となる
- ・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(道央圏と道東圏が直結)
- ・平成25年 3月 北海道横断自動車道 北見西IC～北見東IC開通
- ・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27年11月 北海道横断自動車道 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 陸別小利別～訓子府IC開通
- ・平成31年 3月 北海道横断自動車道 トマムIC ～十勝清水IC間 付加車線設置(約9.5km)事業許可
- ・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 北海道横断自動車道 占冠IC～トマムIC間 4車線化事業化
- ・令和 3年 3月 北海道横断自動車道 トマムIC ～十勝清水IC間 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 4車線化事業化
- ・令和 6年12月 北海道横断自動車道 阿寒IC～釧路西IC開通
- ・令和 7年 3月 国道238号紋別防雪全線開通

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成18年度に工事着手して、用地進捗率約73%、事業進捗率約77%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

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。

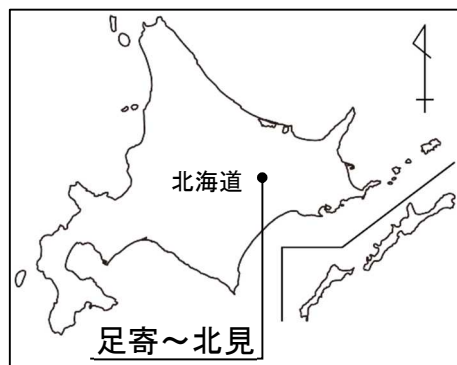
対応方針

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	
	開 通 区 間
	再 評 価 区 間
	開 通 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)

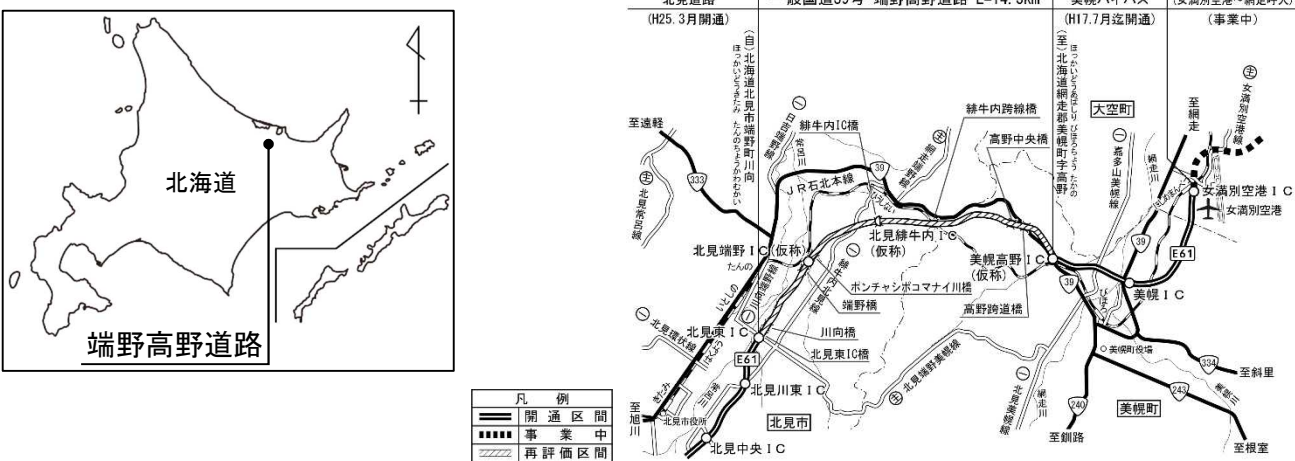
※B/Cの値は、本別JCT～網走を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課:

担当課長名:

事業名	一般国道39号(北海道横断自動車道網走線) 端野高野道路				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:北海道北見市端野町字川向 至:北海道網走郡美幌町字高野					延長	14.3km	
事業概要								
北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る高規格道路である。 端野高野道路(14.3km)は、十勝圏とオホーツク圏の連携機能の強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等を目的とした事業である。								
H31年度事業化			R-年度都市計画決定 (R-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589億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約25%		供用済延長 0.0km
計画交通量		16,300～18,700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)		総便益 (残事業)/(事業全体)		基準年	
	1.2(2.9)		1,589/5,539億円		3,384/6,815億円			
	1.7(4.3) [2%]	5.0%(10.9%)	事業費:1,410/4,899億円		走行時間短縮便益:2,895/5,705億円		令和7年	
	2.1(5.4) [1%]		維持管理費:180/560億円		走行経費減少便益:391/889億円			
	(残事業)	(残事業)	更新費:-/80億円		交通事故減少便益:99/221億円			
	(参考)	2.1(4.0)		感度分析	(事業全体)		(残事業)	
		3.1(5.8) [2%]	9.5%(15.9%)		交通量	B/C=1.1～1.4(±10%)	交通量	B/C=1.8～2.4(±10%)
3.8(7.2) [1%]			事業費		B/C=1.2～1.3(±10%)	事業費	B/C=2.0～2.3(±10%)	
			事業期間	B/C=1.2～1.3(±20%)	事業期間	B/C=2.1～2.2(±20%)		
事業の効果等								
事業の必要性及び効果								
① 農水産品の流通利便性向上 ・物流ルートの速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待される。								
② 救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。								
③ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。								
④ 冬期都市間バス運行の利便性向上 ・日常生活の移動に加え、流水観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化される。								
⑤ 広域周遊観光の活性化 ・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の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： 北見市、本別町など1市6町の首長等で構成される「北海道横断自動車道北見地区早期建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 「一般国道39号（北海道横断自動車道 網走線）端野高野道路」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、高規格道路網の構築による圏域中心都市の北見市と物流・観光拠点間の連絡強化により、地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等の支援に貢献するとともに、災害に強い道路ネットワークの構築に寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。 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 ・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 北海道横断自動車道 占冠IC～トマムIC間 4車線化事業化 ・令和 3年 3月 北海道横断自動車道 トマムIC ～十勝清水IC間 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 4車線化事業化 ・令和 6年12月 北海道横断自動車道 阿寒IC～釧路西IC開通 ・令和 7年 3月 国道238号紋別防雪全線開通	
事業の進捗状況、残事業の内容等 令和3年度に工事着手して、用地進捗率約45%、事業進捗率約25%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 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)

※B/Cの値は、本別JCT～網走を対象とした場合、()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8年度事業継続箇所)

担 当 課:

担当課長名:

事業名	一般国道39号(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)	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:北海道網走郡大空町女満別中央 至:北海道網走市字呼人	延長	10.9km		
事業概要	北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る高規格道路である。 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)(10.9km)は、十勝圏とオホーツク圏の連携機能の強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等を目的とした事業である。				
R6年度事業化	R一年度都市計画決定 (R一年度変更)	R一年度用地補償着手	R一年度工事着手		
全体事業費	約570億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約1%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,200～12,500台/日				
費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.2(1.1) (参考) 1.7(1.9) [2%] 2.1(2.4) [1%] (残事業) 2.1(1.2) (参考) 3.1(1.9) [2%] 3.8(2.4) [1%]	EIRR (事業全体) 5.0%(4.6%) (残事業) 9.5%(4.6%)	総費用(残事業)/(事業全体) 1,589/5,539億円 (事業費:1,410/4,899億円 維持管理費:180/560億円 更新費:-/80億円)	総便益(残事業)/(事業全体) 3,384/6,815億円 (走行時間短縮便益:2,895/5,705億円 走行経費減少便益:391/889億円 交通事故減少便益:99/221億円)	基準年 令和7年
事業の効果等	事業の必要性及び効果				
	① 農水産品の流通利便性向上 ・物流ルートの速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待される。 ② 救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 ③ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 ④ 冬期都市間バス運行の利便性向上 ・日常生活の移動に加え、流氷観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化される。 ⑤ 広域周遊観光の活性化 ・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の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： 網走市、北見市など2市6町の首長等で構成される「北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 「一般国道39号（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）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、農水産物をはじめとする物流やオホーツク地域唯一の第3次医療機関がある北見市への救急搬送において速達性や安全性の向上、また広域周遊観光の促進、さらには異常気象時の通行機能の確保などに寄与することから、早期供用を図るようお願いいたします。 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、徹底したコスト縮減を図り、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 6年12月 北海道横断自動車道 阿寒IC～釧路西IC開通 ・令和 7年 3月 国道238号紋別防雪全線開通	
事業の進捗状況、残事業の内容等 令和6年度に事業化して、用地進捗率0%、事業進捗率約1%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 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）

※B/Cの値は、本別JCT～網走を対象とした場合、（ ）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8年度事業継続箇所)

担 当 課:
担当課長名:

事業名	ひだか あつがしずない 日高自動車道(一般国道235号) 厚賀静内道路	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 さくろ ひだか みはら 北海道沙流郡日高町字美原 至: ほっかいどう ひだか しん しずないかみもり 北海道日高郡新ひだか町静内神森			延長	16.2km
事業概要	日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。 厚賀静内道路(16.2km)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及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした事業である。				
H7年度事業化		H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H23年度用地補償着手	
全体事業費		985億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約83%	供用済延長 9.1km
計画交通量		10,000～11,400台/日			
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用 (残事業)/(事業全体)		総便益 (残事業)/(事業全体)
	(事業全体)	(事業全体)	895/8,732億円		1,871/10,770億円
	1.2 (0.9)		(事業費: 813/8,015億円)		(走行時間短縮便益: 1,628/9,272億円)
	(参考) 1.6 (1.5) [2%]	5.0%(3.7%)	維持管理費: 77/ 553億円		走行経費減少便益: 204/1,187億円
	1.8 (2.0) [1%]		更新費: 4.8/ 165億円		交通事故減少便益: 40/ 310億円
	(残事業)	(残事業)			
感度分析	2.1 (5.1)		(事業全体)		(残事業)
	(参考) 3.0 (7.1) [2%]	8.9%(18.4%)	交通量	B/C=1.1～1.4(±10%)	交通量 B/C=1.8～2.4(±10%)
	3.7 (8.5) [1%]		事業費	B/C=1.2～1.2(±10%)	事業費 B/C=1.9～2.3(±10%)
			事業期間	B/C=1.2～1.2(±20%)	事業期間 B/C=2.0～2.2(±20%)
事業の効果等					
事業の必要性及び効果					
① 畜産品の流通利便性向上					
・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。					
② 農産品の流通利便性向上					
・物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。					
③ 緊急輸送ルートの強化による迅速な道路啓開の支援					
・津波浸水想定区域を回避するルートが確保されるなど、災害時の緊急輸送ルートが強化され、迅速な道路啓開の支援が期待される。					
④ 救急搬送の速達性・安定性向上					
・並行する国道235号の信号交差点を回避し、高次医療施設までの所要時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。					
⑤ 移住・交流人口の拡大による地域活性化					
・速達性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域活性化の支援が期待される。					

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:

浦河町など1市11町の首長等で構成される「高規格道路日高自動車道早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見:

「日高自動車道(一般国道235号)厚賀静内道路」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、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及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化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10年 3月 日高自動車道 苫小牧東IC～沼ノ端西IC開通
- ・平成10年 7月 日高自動車道 沼ノ端西IC～厚真IC開通
- ・平成15年 8月 日高自動車道 厚真IC～鷗川IC開通
- ・平成18年 3月 日高自動車道 鷗川IC～日高富川IC開通
- ・平成18年 3月 鷗川町、穂別町が合併し、「むかわ町」となる
日高町、門別町が合併し、「日高町」となる
静内町、三石町が合併し、「新ひだか町」となる
- ・平成20年 8月 苫小牧港 国際コンテナターミナルが東港区へ移転
- ・平成22年 3月 新千歳空港 国際線ターミナル運用開始
- ・平成23年 4月 苫小牧港 国際拠点港湾に指定(特定重要港湾から名称変更)
- ・平成24年 3月 日高自動車道 日高富川IC～日高門別IC開通
- ・平成27年 9月 様似町 アポイ岳ジオパークが世界ジオパークに認定
- ・平成30年 4月 日高自動車道 日高門別IC～日高厚賀IC開通
- ・令和 2年 3月 新千歳空港国際線ターミナルビル拡張工事完了
- ・令和 2年 7月 白老町 ウポポイ(民族共生象徴空間)開業
- ・令和 2年 12月 北海道縦貫自動車道 苫小牧中央IC開通
- ・令和 6年 6月 日高山脈襟裳十勝国立公園に指定
- ・令和 7年度 日高自動車道 日高厚賀IC～新冠IC 開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成23年度に工事着手して、用地進捗率約96%、事業進捗率約83%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

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

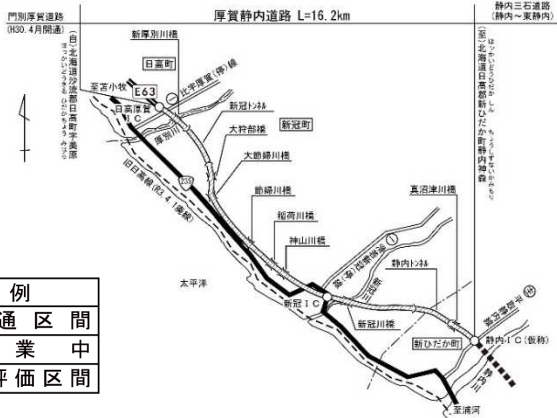
対応方針決定の理由

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	
	開 通 区 間
	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、苫小牧東IC～浦河を対象とした場合、()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8年度事業継続箇所)

担 当 課:
担当課長名:

事業名	ひだか 日高自動車道(一般国道235号) しずないみついし 静内三石道路(静内しずない ひがししずない ～東静内)	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	ほっかいどう ひだか しん しずないかみもり 自:北海道日高郡新ひだか町静内神森 ほっかいどう ひだか しん ひがししずない 至:北海道日高郡新ひだか町東静内		延長	8.0km	
事業概要	日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。 静内三石道路(静内～東静内)(8.0km)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及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした事業である。				
R4年度事業化	R-年度都市計画決定 (R-年度変更)	R6年度用地補償着手	R-年度工事着手		
全体事業費	520億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約3%	供用済延長	0.0km
計画交通量	7,700台/日				
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益
	(事業全体)	(事業全体)	895/8,732億円	1,871/10,770億円	基準年
	1.2 (1.1)		事業費: 813/8,015億円	走行時間短縮便益: 1,628/9,272億円	
	(参考) 1.6 (1.6) [2%]	5.0%(4.4%)	維持管理費: 77/ 553億円	走行経費減少便益: 204/1,187億円	令和7年
	1.8 (2.0) [1%]		更新費: 4.8/ 165億円	交通事故減少便益: 40/ 310億円	
	(残事業)	(残事業)	感度分析	(残事業)	
	2.1 (1.1)		(事業全体)		
	(参考) 3.0 (1.7) [2%]	8.9%(4.8%)	交通量	B/C=1.1~1.4(±10%)	交通量
	3.7 (2.1) [1%]		事業費	B/C=1.2~1.2(±10%)	事業費
			事業期間	B/C=1.2~1.2(±20%)	事業期間
事業の期間					
事業の必要性及び効果	① 畜産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。 ② 農産品の流通利便性向上 ・物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 ③ 緊急輸送ルートの強化による迅速な道路啓開の支援 ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保されるなど、災害時の緊急輸送ルートが強化され、迅速な道路啓開の支援が期待される。 ④ 救急搬送の速達性・安定性向上 ・並行する国道235号の信号交差点を回避し、高次医療施設までの所要時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 ⑤ 移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域活性化の支援が期待される。				

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：

浦河町など1市11町の首長等で構成される「高規格道路日高自動車道早期建設促進期成会」等より整備促進の要望を受けている。

知事の意見:

「日高自動車道(一般国道235号)静内三石道路(静内～東静内)」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、軽種馬及び農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、救急搬送時間の短縮、大規模地震・津波発生時の避難及び緊急車両の確保、日高・十勝を巡る周遊観光等の振興など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、徹底したコスト縮減を図り、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 6年 6月 日高山脈襟裳十勝国立公園に指定
- ・令和 7年度 日高自動車道 日高厚賀IC～新冠IC 開通予定

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和6年度に用地補償着手して、用地進捗率約1%、事業進捗率約3%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

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。

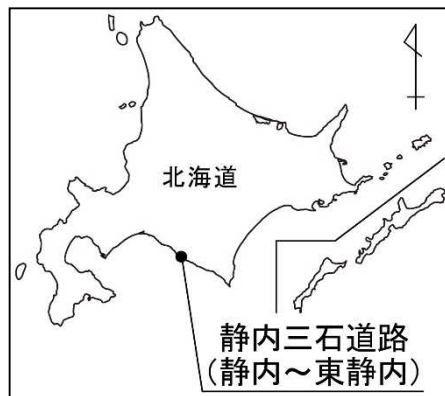
対応方針

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

※B/Cの値は、苫小牧東IC～浦河を対象とした場合、()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。

担当課長名:

事業の必要性及び効果

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	
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8%となっている。	

（令和7年3月末時点）

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、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。