

（再評価）

ひだか
日高自動車道
（一般国道235号）

あつが しずない
厚賀静内道路

しずない みついし しずない ひがし しずない
静内三石道路（静内～東静内）

再評価原案準備書説明資料

令和7年度
北海道開発局

目 次

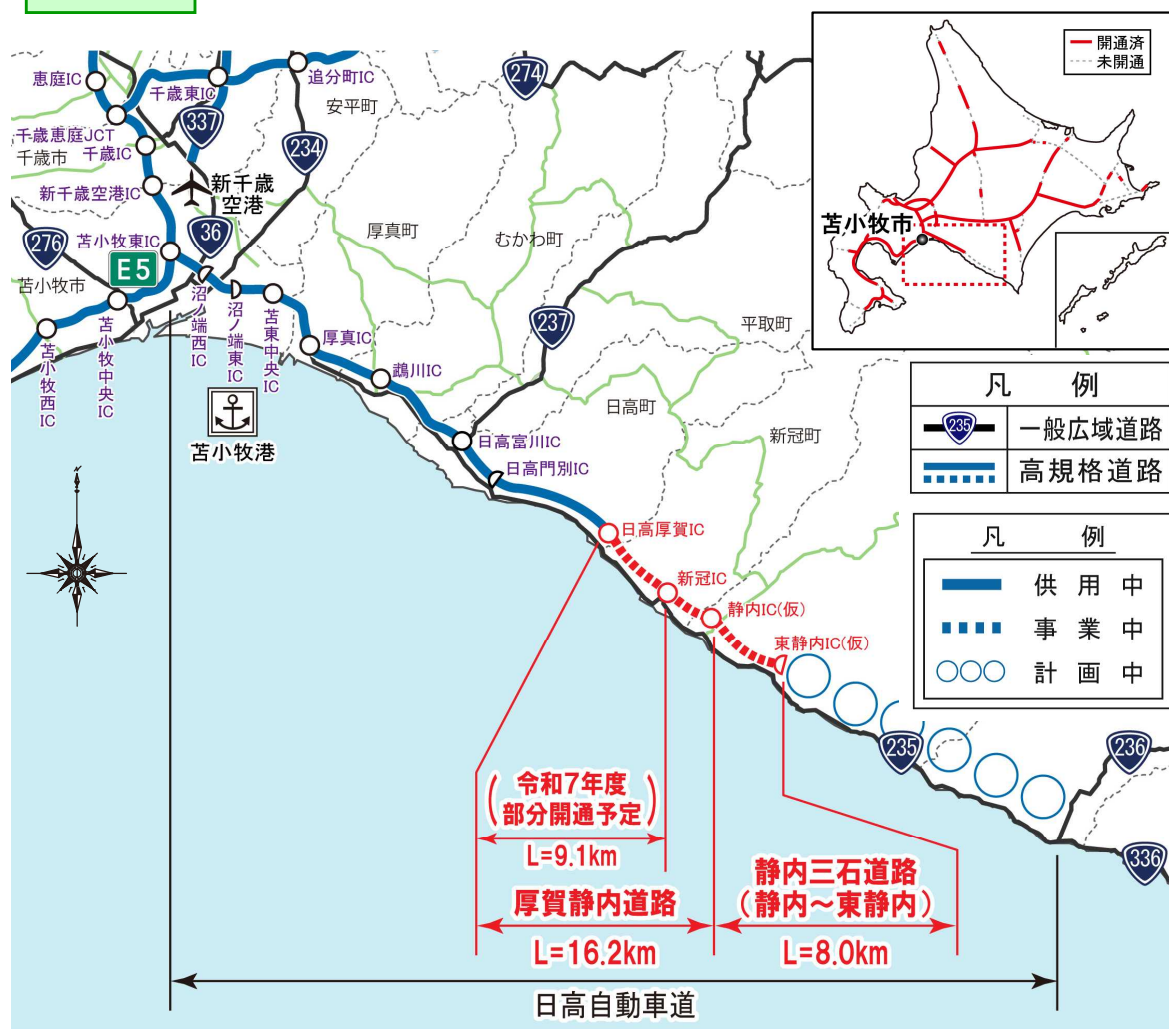
1. 事業の概要	3
2. 事業の必要性等	5
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	
(2) 事業の整備効果	
(3) 事業の投資効果	
3. 事業進捗の見込み	28
4. 関係する地方公共団体等の意見	29
5. 対応方針(案)	31

1. 事業の概要

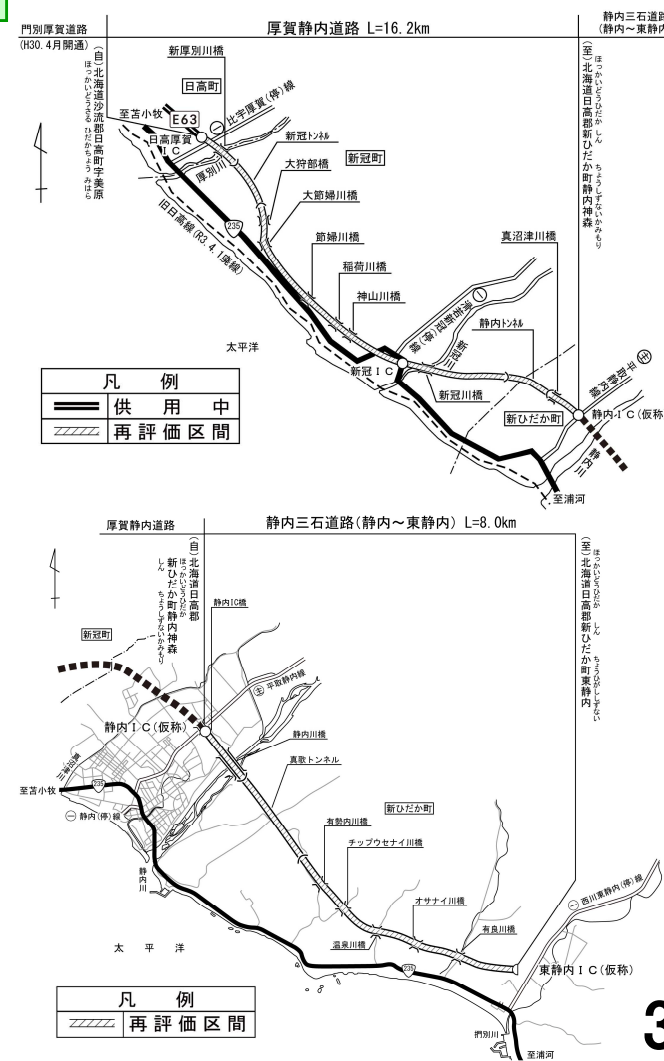
(1) 事業の目的

- ・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。
- ・厚賀静内道路(16.2km)、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。

■位置図



■事業概要図



1. 事業の概要

(2) 計画の概要

路線区間	厚賀静内道路	静内三石道路 (静内～東静内)
①起点	ほっかいどう さる 北海道沙流郡 ひだかちょう みはら 日高町字美原	ほっかいどう ひだか 北海道日高郡 しん ちょうしずみのかみもり 新ひだか町静内神森
②終点	ほっかいどう ひだか 北海道日高郡 しん ちょうしずみのかみもり 新ひだか町静内神森	ほっかいどう ひだか 北海道日高郡 しん ちょうひかししずない 新ひだか町東静内
③計画延長	16.2km	8.0km
④幅員	13.5m	13.5m
⑤構造規格	1種3級	1種3級
⑥設計速度	80km/h	80km/h
⑦車線	2車線	2車線
⑧事業主体	北海道開発局	北海道開発局

(3) 経緯

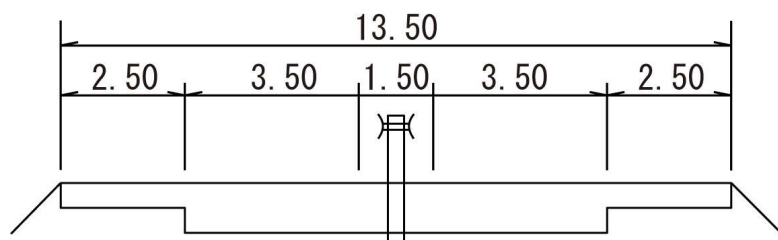
厚賀静内道路	静内三石道路 (静内～東静内)
平成 7年度 事業化	令和 4年度 事業化
平成12年度 事業再評価	事業再評価
平成17年度 事業再評価	令和 6年度 用地補償着手
平成22年度 事業再評価	令和 7年度 事業進捗率3%
平成23年度 用地補償着手 工事着手	
平成25年度 事業再評価	
平成28年度 事業再評価	
令和 2年度 事業再評価	
令和 4年度 事業再評価	
令和 7年度 事業進捗率73%	

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(令和7年3月末時点)

■横断図

2車線 【厚賀静内道路】 (単位:m)

【静内三石道路(静内～東静内)】



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～鶴川IC開通
- ・平成18年 3月 日高自動車道
鶴川IC～日高富川IC開通
- ・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 12月 北海道縦貫自動車道
苫小牧中央IC開通
- ・令和 7年度 日高自動車道
日高厚賀IC～新冠IC 開通予定

[市町村合併の状況]

- ・平成18年 3月 鶴川町・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

[その他]

- ・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
- ・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 6年 6月 日高山脈襟裳十勝国立公園に指定

平成20年8月
苫小牧港
東港区へ国際コンテナ
ターミナルが移転
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)



写真：北海道開発局

平成22年3月
新千歳空港
国際線ターミナル運用開始



写真：北海道開発局

平成30年12月
新千歳空港国際ターミナル前
エプロン拡張部暫定供用



写真：北海道開発局

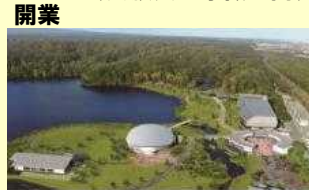
令和2年1月
北海道内7空港
民間運営開始

令和2年3月
新千歳空港国際線
ターミナルビル
拡張工事完了

令和6年6月
日高山脈襟裳十勝
国立公園に指定

北海道縦貫自動車道
令和2年12月
苫小牧中央IC開通

令和2年7月
白老町
ウポポイ(民族共生象徴空間)
開業



写真：公益財団法人
アイヌ民族文化財団



2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果

○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。

○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。

○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。

○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。

○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。

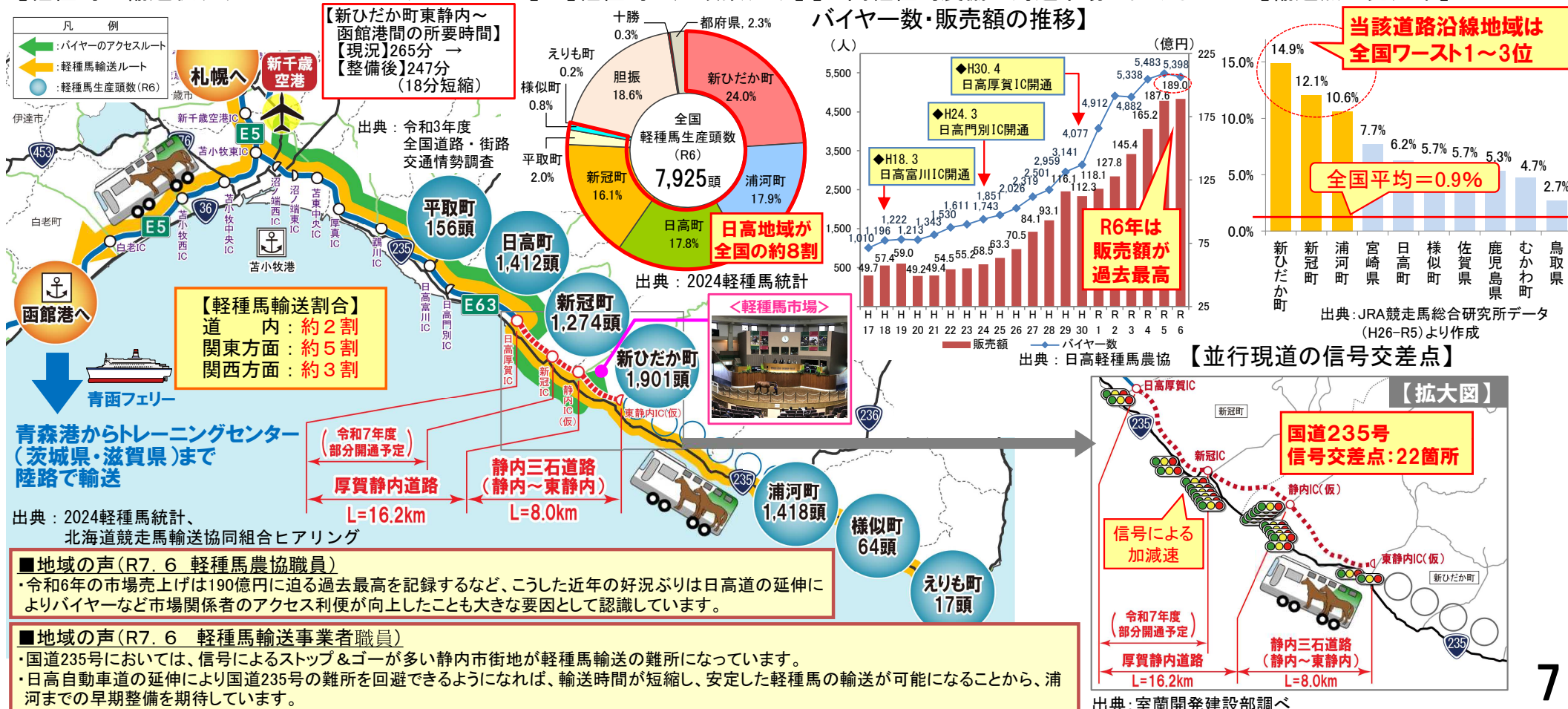
2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(畜産品の流通利便性向上)

- ・日高地域における軽種馬の生産頭数は全国の約8割を占め、日高自動車道の延伸による取引市場へのアクセスが向上した結果、バイヤー数・販売額が年々増加、令和6年の販売額は過去最高を記録。
- ・しかしながら、当該道路と並行する国道235号は、信号交差点が連続する市街地が点在しており、馬運車の加減速に起因する輸送熱※の発症率が全国で最も高く、一定速度で走行できる輸送ルートが確保が課題。
- ・当該道路の整備により、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。 ※輸送熱とは、長距離輸送や馬運車の加減速等に起因する呼吸器疾患の病気。肺炎を起こし、命を落とすこともある。

【軽種馬の輸送状況及びバイヤーのアクセスルート】 【軽種馬生産頭数(R6)】 【日高軽種馬農協北海道市場における

【輸送熱の発症率】



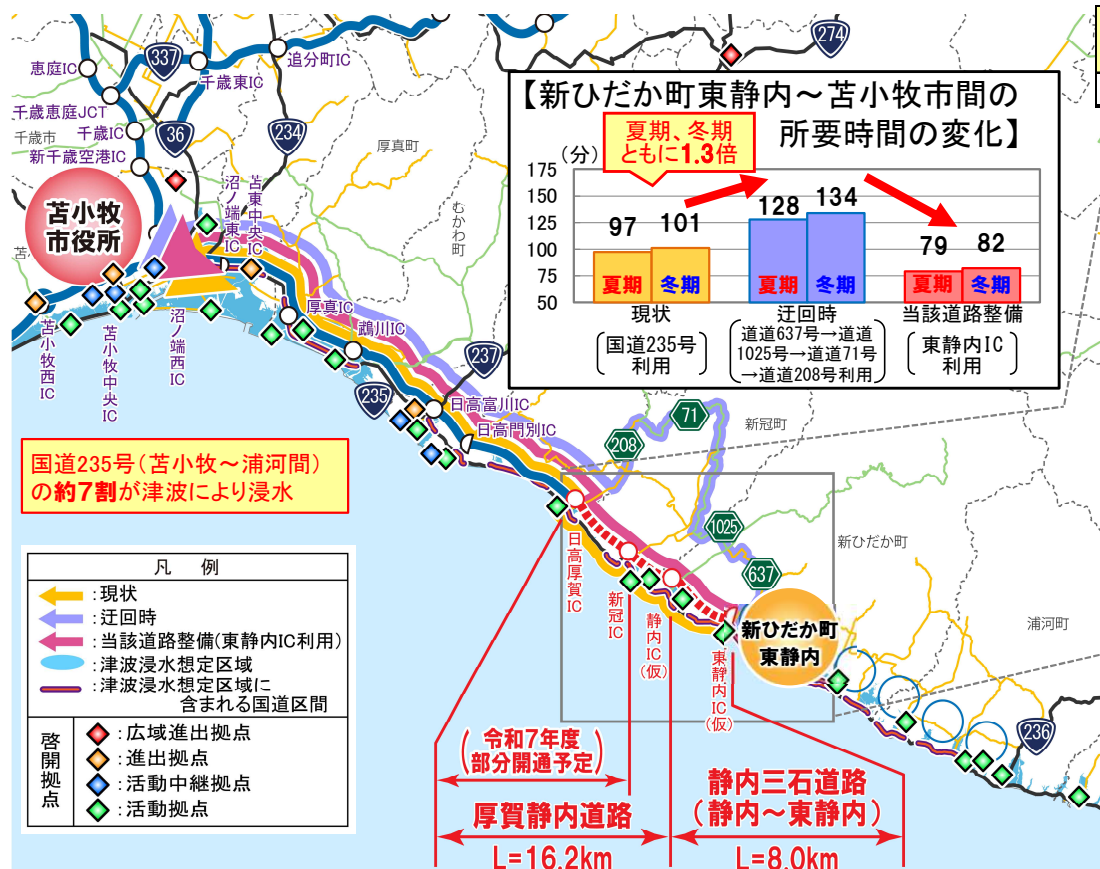
8

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(緊急輸送ルート強化による迅速な道路啓開の支援)

- ・太平洋沿岸地域は、今後30年以内に大規模地震が発生する確率が80%程度と非常に高く、当該道路と並行する国道235号苫小牧市～浦河町間の約7割が津波浸水想定区域。
- ・国道235号が大規模地震により寸断した場合、救援・救助、復旧活動を行うためには大規模な迂回が必要となるため、災害時の緊急輸送ルートの強化が課題。
- ・当該道路の整備により、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、迅速な道路啓開を支援。

【津波浸水想定区間及び通行止めによる迂回状況】



【海溝型地震の規模と地震発生確率(R7.1.1)】

千島海溝沿いの地震		地震規模 (マグニチュード)	地震発生確率		
			10年以内	30年以内	50年以内
ひとまわり小さいプレート間地震	十勝沖・根室沖	7.0～7.5程度	40%程度	80%程度	90%程度

出典: 地質調査研究推進本部資料

【道路啓開の強化イメージ】



出典: 北海道太平洋沿岸の津波浸水想定(R3.7公表)を元に加工作成

※緊急啓開ルートとは、救命救助活動、物資支援等や復旧のための広域進出拠点と各市町村の活動拠点を結ぶルート。

■地域の声(R7.6 新ひだか町役場職員)

- ・国道235号は津波により寸断されることが予想されており、そうなると山側の道道を迂回することになるが、大きな地震となると崖崩れ等により道道も不通となることが懸念されます。
- ・日高自動車道は、自衛隊、救急患者、救援物資、災害ボランティアなど災害時の人流・物流において極めて役割は大きいと感じているため、早期延伸を期待しています。

出典: 北海道道路啓開計画(第2版※一部改定)(R6.12)、胆振・日高地域道路啓開計画(初版)(R5.3) 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

※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: 0.962、一般道路: 0.958)をそれぞれ算出した。(プローブデータを基に、R4.4～R7.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出)

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(救急搬送の速達性・安定性向上)

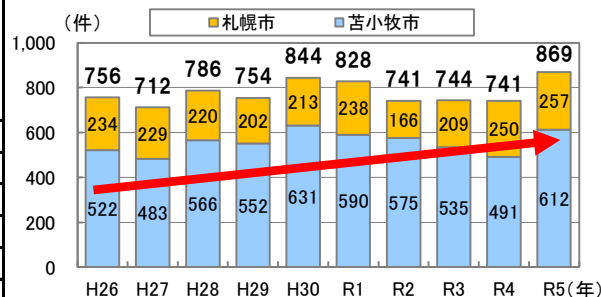
- ・日高地域には、心筋梗塞や脳卒中の急性期医療を担う医療機関が少なく、こうした重症患者の9割以上は、苫小牧市や札幌市の高次医療施設へ搬送。
- ・当該道路沿線では、心疾患や脳疾患患者の死亡率は全国・全道平均と比較して高く、救命率の向上に向けた苫小牧市や札幌市への速達性・安定性の高い搬送ルート確保が課題。
- ・当該道路の整備により、並行する国道235号の信号交差点を回避し、高次医療施設までの所要時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待。

【沿線地域からの救急搬送状況(R5)】

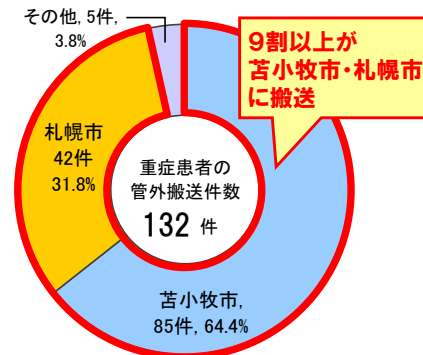


【沿線地域の急性期医療機関】

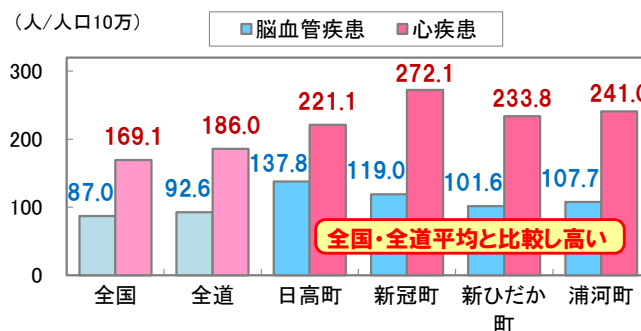
【沿線地域から苫小牧市・札幌市への救急搬送件数の推移】



【重症患者の搬送割合(R5年)】



【心疾患および脳疾患による死亡率】



■地域の声 (R7.6 消防組合職員)

・高速道路は、信号交差点でのストップ＆ゴーや事故のリスクがなく、患者を安定的に運ぶ点から非常にメリットがある。また、心疾患や脳疾患等の重篤患者の搬送では1分1秒を争うため、救命効果が期待できる日高道の早期延伸を期待する。

2. 事業の必要性等

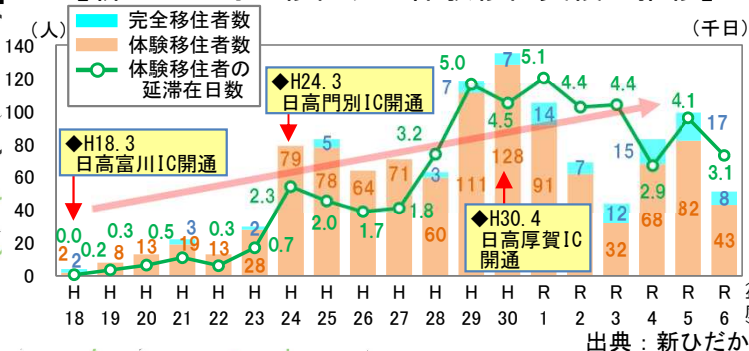
(2) 事業の整備効果(移住・交流人口の拡大による地域活性化)

- ・新ひだか町・浦河町は、移住や体験移住の取組を推進しており、移住者、体験移住者、滞在日数が増加傾向。浦河町では、令和5年度より親子で参加できる体験移住の取組として保育園留学の取組を開始。
- ・日高自動車道の延伸は、体験移住者にとって今後の移住を検討する際の重要な要素となっており、道央圏や新千歳空港、苫小牧港といったアクセス拠点からの速達性の高い道路ネットワークの確保が課題。
- ・当該道路の整備により、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。

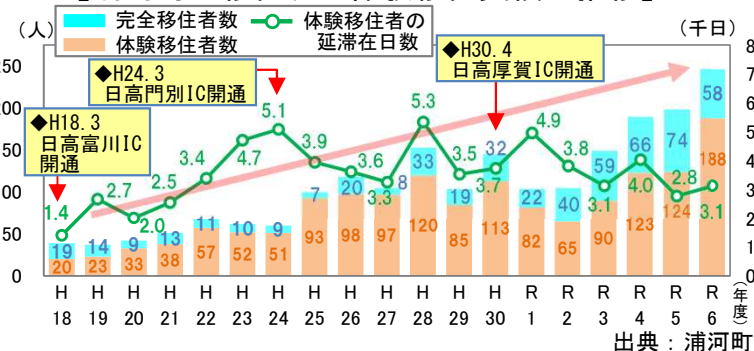
【体験移住・完全移住における来訪状況】



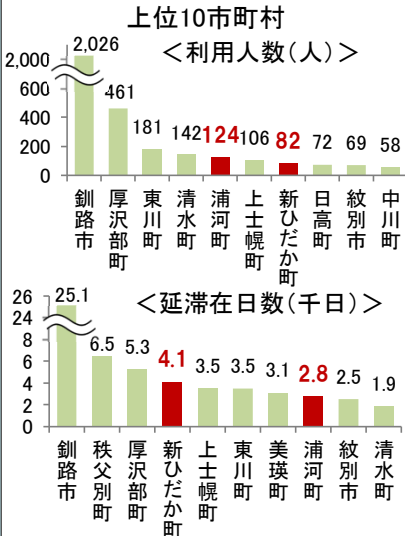
【新ひだか町の移住及び体験移住実績の推移】



【浦河町の移住及び体験移住実績の推移】



【北海道の体験移住実績(R5)】

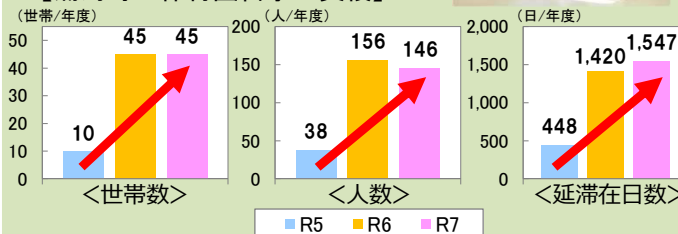


出典：北海道体験移住「ちょっと暮らし」令和5年度実績（北海道）

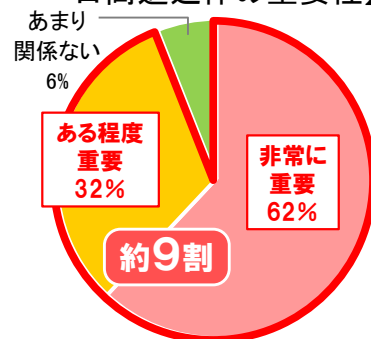
トピック 保育園留学について

- ・保育園留学とは、親子で参加できるワーケーションプログラムのことで、親はリモートワークをしながら子供を保育園へ預けることができる仕組み。
- ・浦河町では、令和5年度から取り組んでおり、参加者は年々増加。

【浦河町の保育園留学の実績】



【移住を検討する際の日高道延伸の重要性】



出典：令和元年度 新ひだか町 移住体験者アンケート（実施者：新ひだか町、対象者：移住体験利用者38組）

■地域の声(R7.6 新ひだか町役場職員)

当町では、全国の移住フェアや相談会に毎年参加していますが、日高自動車道のこれまでの整備により、新千歳空港から当町まで1時間半でアクセスできるようになったことは、道外在住者に当町への移住を促す上での大きなアピールポイントとなっています。また、令和7年度に開通予定の新冠ICをはじめ日高道の今後の延伸は、移住・交流人口の更なる拡大による地域の活性化が期待されるため、早期整備を期待しています。

2. 事業の必要性等

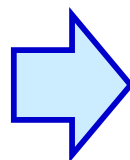
(2) 事業の整備効果(CO₂排出量の削減)

- ・CO₂排出量は、整備なしでは、7,266,212(t-CO₂/年)
- ・当該道路の整備により、7,247,981(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、18,231(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

CO₂削減量

18,231t-CO₂/年



森林換算

約1,720ha

(札幌ドーム約313個分に相当)

※対象地域：北海道全域

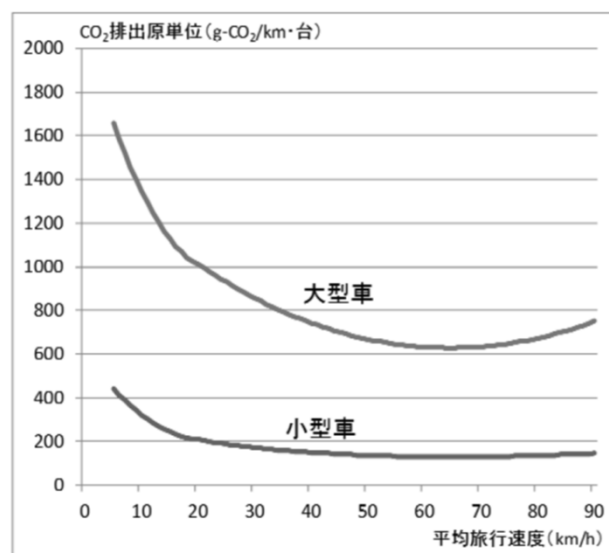
※令和22年将来交通量推計を基に算出

※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

■自動車の旅行速度とCO₂排出原単位との関係



出典：「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671(2012))

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・令和4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、全体事業費は112億円増加。
- ・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により、厚賀静内道路の事業期間が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

【厚賀静内道路】

全体事業費		増減額
(R4再評価)	(R7再評価)	
873億円	985億円	112億円
事業期間※		増減年数
(R4再評価)	(R7再評価)	
35年	38年	3年

【静内三石道路(静内～東静内)】

全体事業費		増減額
(R4再評価)	(R7再評価)	
520億円	520億円	0億円
事業期間※		増減年数
(R4再評価)	(R7再評価)	
11年	11年	—

※ 費用便益比算定上設定した事業期間

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 土砂運搬経路の見直し(約14.6億円増)

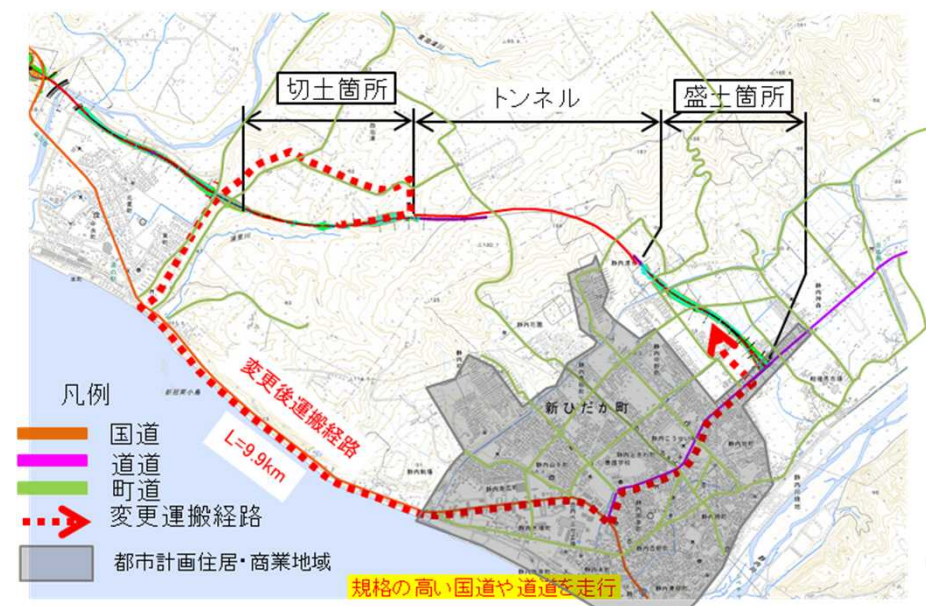
- ・ 当初、切土箇所から発生する掘削土について、町道を利用し最短経路で本線盛土箇所への運搬を計画。
- ・ 町道区間が軟弱路床であったため、工事車両の走行による騒音や振動が発生することが懸念されたことから、国道及び道道を利用する運搬経路へ変更。



[当初]



[変更]



2. 事業の必要性等

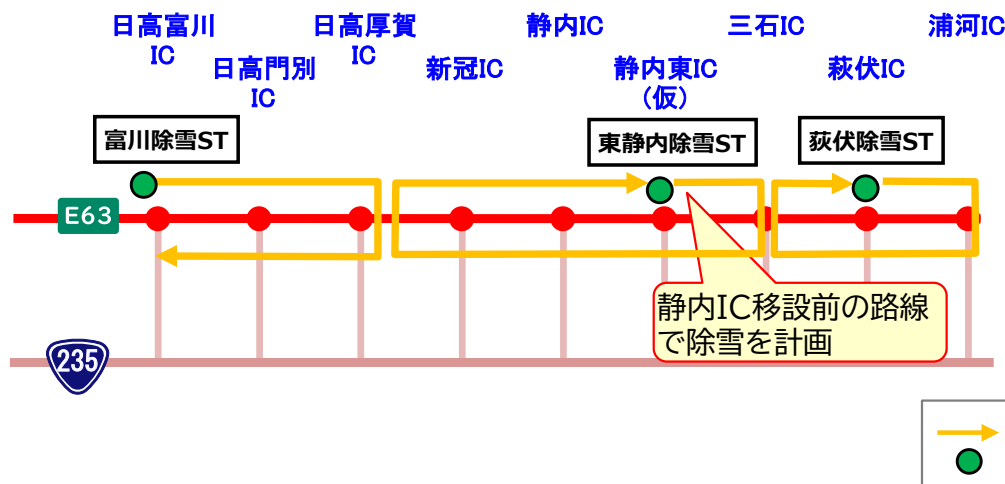
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

② 除雪ステーションの見直し(約10.7億円増)

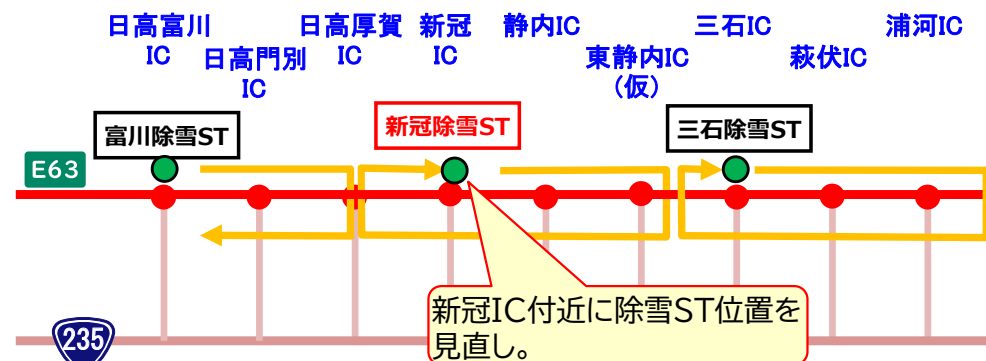
- ・当初、除雪許容作業時間から東静内除雪STを拠点として厚賀静内道路を除雪する計画。
 - ・津波浸水区域の見直しによる静内ICの位置変更に伴い、除雪計画を再検討した結果、除雪許容作業時間を超過することが確認されたことから、事業中の区間を含め、除雪計画が最も効率的になる配置へ見直し。
- また、道路啓開計画において、今後新冠除雪ステーションを活動中継拠点へ位置づけることにより、効率的な啓開計画が可能。



[当初]

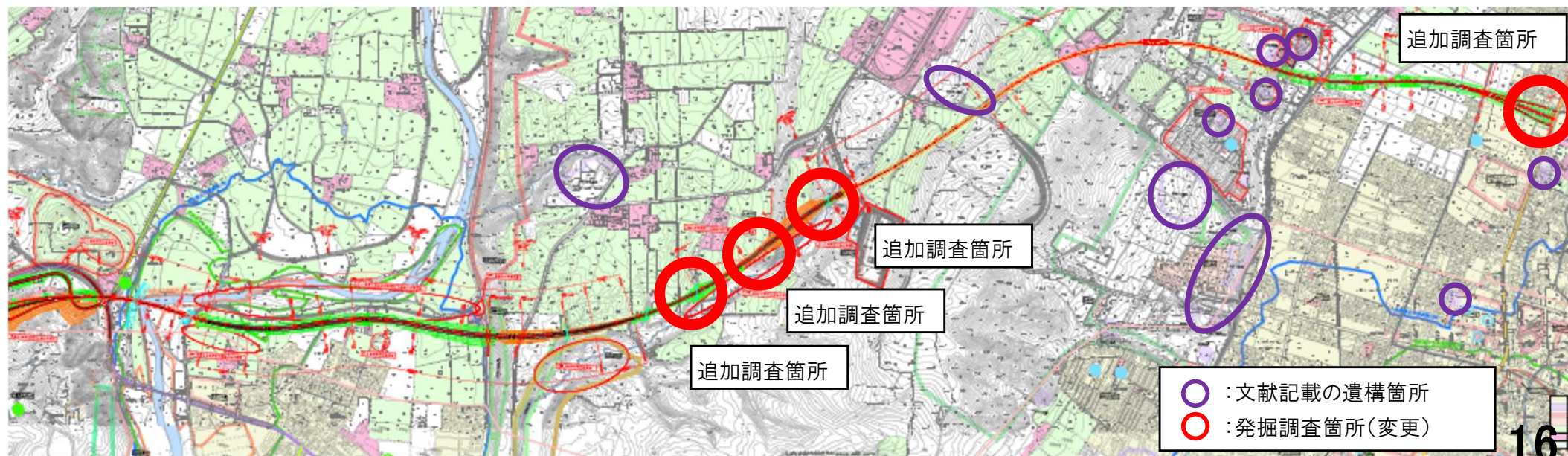


[変更]



(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・当初、既往の文献に記載がある遺跡箇所を回避するルートを計画。
- ・本線施工箇所における試掘調査の結果、遺物が確認されたため、埋蔵文化財発掘調査を追加



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 施工箇所における環境対策の追加(約6.8億円増)

- ・当初、自主アセスで確認された動植物に対して、モニタリング調査や移植等の対策を計画。
- ・工事予定地周辺で新たに希少猛禽類や魚類の繁殖を確認したことから、追加調査の実施及び一部工法を変更。



作業後の状況（作業地No.1）

工事影響範囲に生息する重要種の移設先を創出し、毎年の繁殖状況をモニタリング



騒音・振動が少ない工法を選定

2. 事業の必要性等

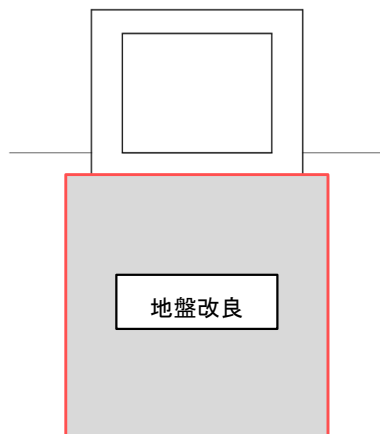
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑤-1 構造物基礎工の見直し(約7.8億円増)

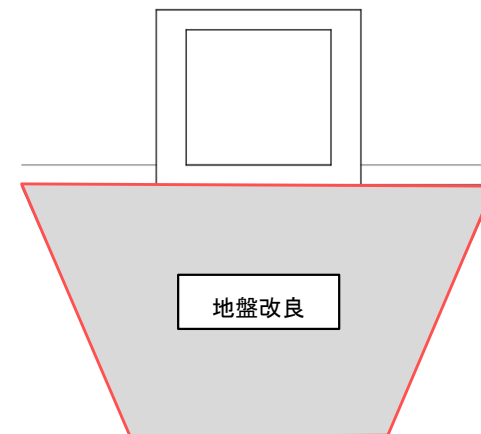
- ・当初、近傍箇所の地質調査結果から、函渠直下の地盤改良を計画。
- ・用地進捗に伴う追加調査の結果により、地盤改良範囲を変更。



[当初] 函渠直下の地盤改良で計画



[変更] 地盤改良範囲の変更



2. 事業の必要性等

(3)事業の投資効果(全体事業費の変更)

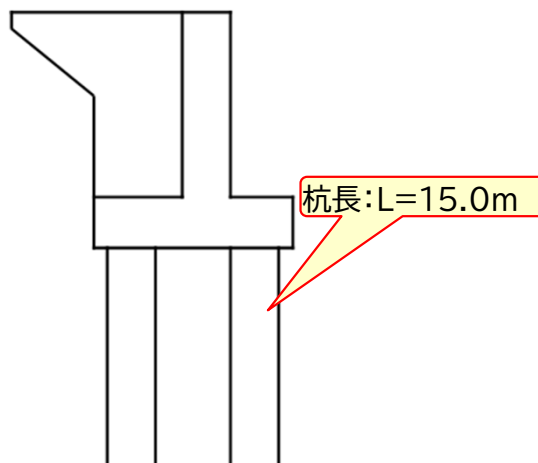
⑤-2 構造物基礎工の見直し(約1.1億円増)

- ・当初、構造物近傍位置の地質調査結果を使用し、下部工形式を決定。
- ・用地取得後の地質調査および軟弱地盤解析の結果、基礎杭の延長が変更となった。



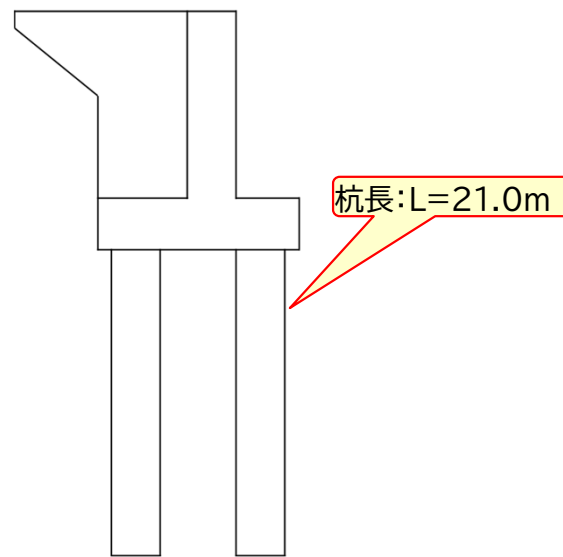
[当初]

近傍調査を準用して基礎杭延長を決定



[変更]

地質調査および軟弱地盤解析の結果により基礎杭延長の変更



2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑥ 用地補償対象物件の見直し(約8.2億円増)

- ・当初、道路予定地内の補償対象物件について、建物の移転補償をすることで計画。
- ・物件調査の結果、想定より必要な補償範囲が大きいことが判明したため、補償費を見直し。



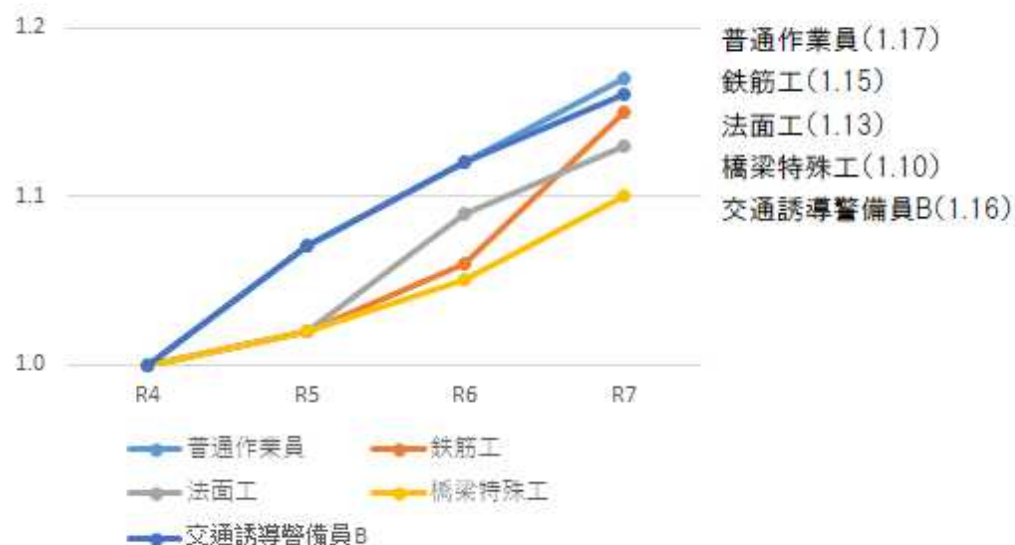
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑦ 資機材・労務単価の変動(約55.6億円増)

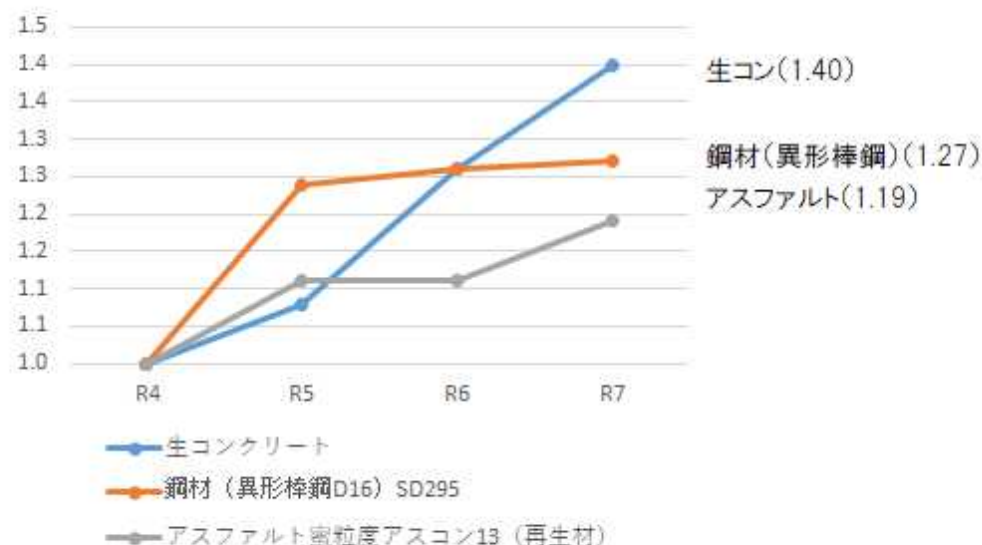
・前回評価(令和4年度)から3年間の資機材・労務単価の変動に伴い、事業費を増額。

労務単価伸び率
(令和4年度基準)



※北海道内単価

主要建設資材単価伸び率
(令和4年度基準)



※新冠町、新ひだか町(静内地区)単価

静内三石道路は、測量設計を進めている段階のため、今回評価では資機材・労務単価の変動による総事業費の見直しは行わない。

次回以降の評価において、資機材・労務単価の変動による追加計上が必要となる場合は、新規事業化時からの変動額を追加計上することを検討。

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑧ コスト削減 法面点検用階段の見直し(約0.1億円減)

- ・当初、設計要領、標準図集に採用されている鋼製階段を採用。
- ・設計要領改定に合わせ、高速道路会社で採用が進んでいる簡易型階段に変更。



[当初] 鋼製階段

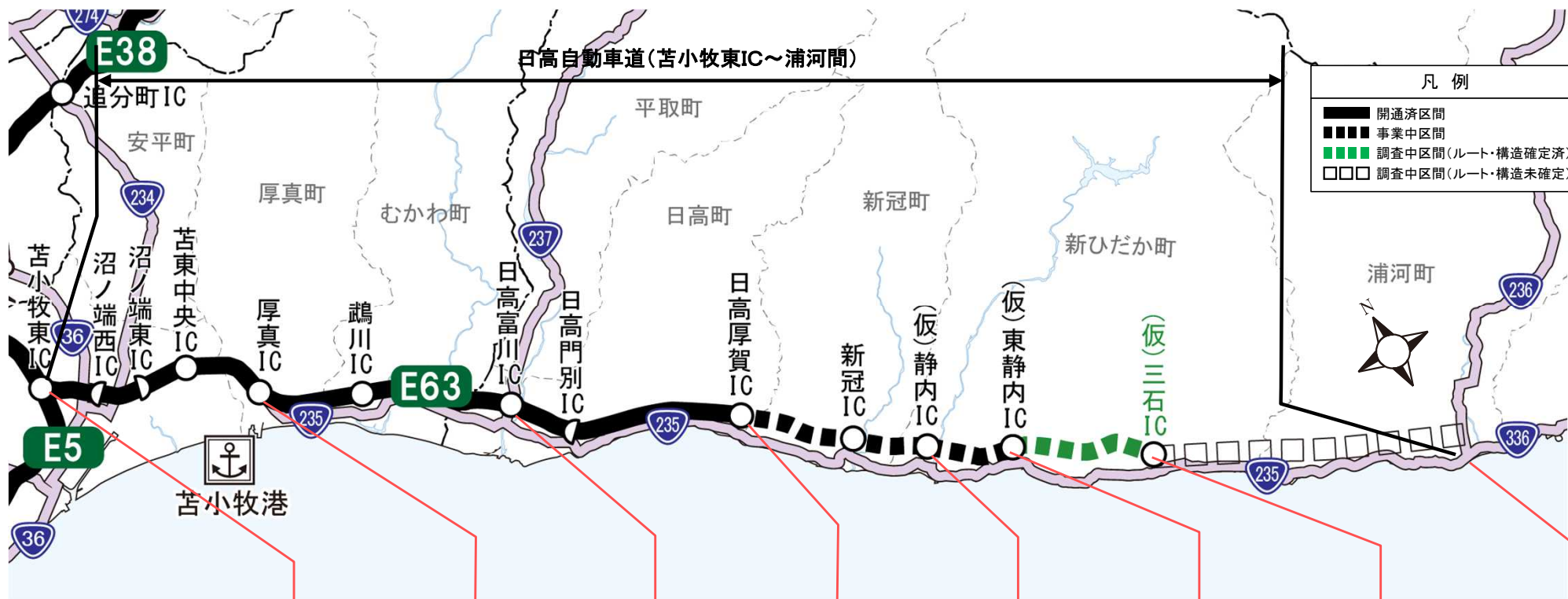


[変更] 簡易型階段



2.事業の必要性等

○一体評価対象区間



		苫東道路 L=19.7km	厚真門別道路 L=20.0km	門別厚賀道路 L=20.0km	厚賀静内道路 L=16.2km	静内三石道路 (静内～東静内) L=8.0km	静内三石道路 (東静内～三石) L=12.3km	三石～浦河
R3.11.8「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用について」								
評価区間 ※着色	R4年度 再評価 厚賀静内道路 静内三石道路 (静内～東静内)	供用済 (H10.7)	供用済 (H18.3)	供用済 (H30.4)	事業中	事業中	調査中 (ルート・構造確定済)	調査中 (ルート・構造未確定)
	R7.2.27「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用について」							
	R7年度 再評価 厚賀静内道路 静内三石道路 (静内～東静内)	供用済 (H10.7)	供用済 (H18.3)	供用済 (H30.4)	事業中	事業中	調査中 (ルート・構造確定済)	調査中 (ルート・構造未確定)

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
4,318億円 (厚賀静内道路:985億円) (静内～東静内:520億円)	3,600～11,700	令和7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)
	9,272億円	1,187億円	310億円	10,770億円	[4%]	1.2	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	1.6	5.0%
	8,015億円	553億円	165億円	8,732億円	[1%](参考)	1.8	

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	3,600～11,700	±10%	1.1～1.4
事業費	4,059億円	±10%	1.2～1.2
事業期間	49年	±20%	1.2～1.2

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)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)評価対象区間を厚賀静内道路として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】0.9

注5)評価対象区間を静内～東静内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
4,318億円 (厚賀静内道路:985億円) (静内～東静内:520億円)	8,300～11,700	令和7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)
	1,628億円	204億円	40億円	1,871億円	[4%]	2.1	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	3.0	8.9%
	813億円	77億円	4.8億円	895億円	[1%](参考)	3.7	

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	8,300～11,700	±10%	1.8～2.4
事業費	973億円	±10%	1.9～2.3
事業期間	11年	±20%	2.0～2.2

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)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)評価対象区間を厚賀静内道路として算出した費用便益比(B/C)【残事業】5.1

注5)評価対象区間を静内～東静内として算出した費用便益比(B/C)【残事業】1.1

2.事業の必要性等

(3)事業の投資効果（費用便益分析 前回評価との比較）

	R4再評価時点	R7再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=76.5km	L=96.2km	・一体評価区間の变化に伴い延長が変化
計画交通量	6,800台/日 ～11,700台/日	3,600台/日 ～11,700台/日	・将来交通需要推計の見直し 令和4年度:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) 令和22年度将来交通量の推計値 令和7年度:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) 令和22年度将来交通量の推計値 ※一体評価区間の変更に伴い計画交通量が変化
総事業費	約3,203億円	約4,318億円	・土砂運搬経路の見直しによる増 ・除雪ステーションの見直しによる増 ・資機材、労務単価の変動による増 等 ・コスト縮減、法面点検用階段の見直しによる減 ※一体評価区間の変更に伴い総事業費が増加
総費用 C	約4,410億円 (基準年R4)	約8,732億円 (基準年R7)	・基準年の変更による増 ・総事業費の増 ※一体評価区間の変更に伴い総費用が増加
総便益 B	約5,365億円 (基準年R4)	約10,770億円 (基準年R7)	・基準年の変更による増 ・事業期間の延伸に伴う減 ・原単位の変更による増(費用便益分析マニュアルの更新) ※一体評価区間の変更に伴い総便益が増加
費用対効果 B/C	1.2	1.2	

※総費用・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)したものであることから、増額等の要因が無い場合でも、見た目の額は増加する。
 ※費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

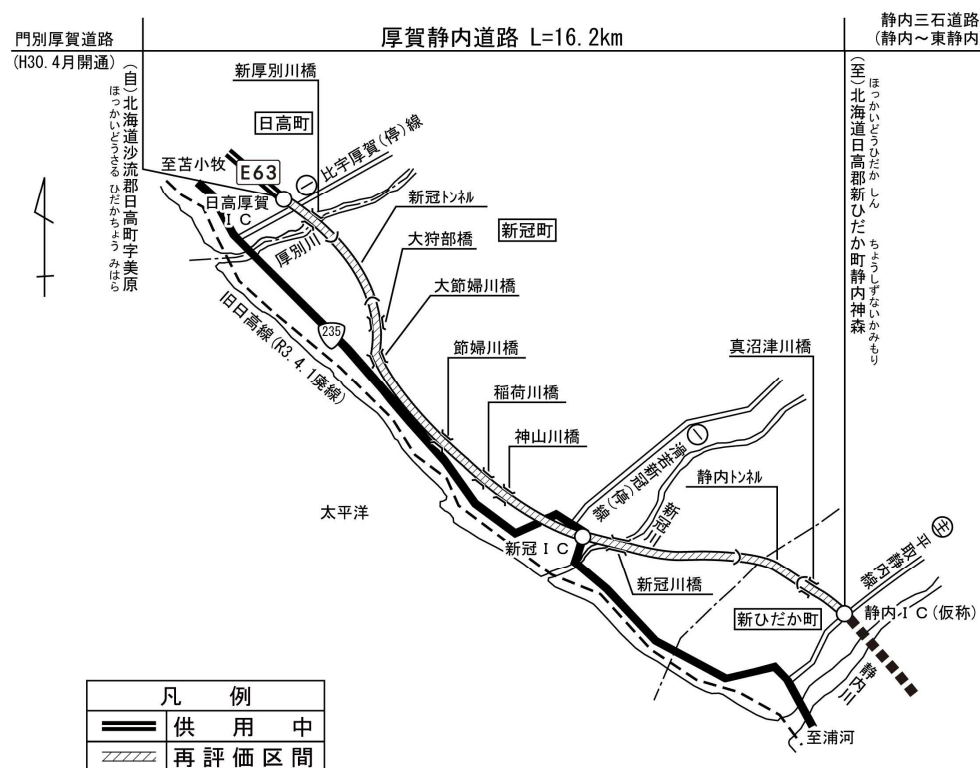
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果【試算(地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値)】

項目	細目	金額	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	総費用 C	C = 8,732億円	C = 895億円
	総便益 B	B = 10,770億円	B = 1,871億円
	B / C	B / C = 1.2	B / C = 2.1
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B = 2,277億円	B = 864億円
	救急医療改善効果	B = 1,640億円	B = 541億円
	余裕時間の短縮による効果	B = 586億円	B = 290億円
	CO2排出削減による効果	B = 6.9億円	B = 5.0億円
	大気汚染低減による効果	B = 8.1億円	B = 3.6億円
	騒音低減による効果	B = 36億円	B = 25億円

※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値
 ※費用・便益については、基準年における現在価値後の値

3. 事業進捗の見込み



※用地進捗率及び事業進捗率は、令和7年度北海道における事業計画(R7年4月)ベース
 ※用地進捗率は面積ベース(R7年3月末時点)
 ※事業進捗率の()内は事業費増額後の進捗率(令和7年3月末時点)

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
高規格道路日高自動車道早期建設促進期成会	浦河町長	苫小牧市、白老町、安平町、厚真町、むかわ町、日高町、平取町、新冠町、新ひだか町、浦河町、様似町、えりも町の首長	地域間の人々の交流活性化や農水産物等の確実な流通、新たな企業進出や観光圏域の拡大、地方への移住・定住の促進など活力に満ちた地域社会の実現に効果を発揮するとともに、地震や大雨、大津波等の自然災害発生時の代替路、苫小牧や札幌方面の高次医療施設への救急搬送の「命の道」として住民の安全安心と暮らしを支える大きな役割を果たすほか、国立公園へ決定された「日高山脈襟裳十勝国立公園」への観光客の入込数の増加などが大きく期待されており、日高自動車道の整備促進を要望
北海道日高総合開発期成会	日高町長	日高町、平取町、新冠町、新ひだか町、浦河町、様似町、えりも町の首長及び議会議長	災害時の代替道路の確保、救急患者の搬送時間の短縮、農水産物や軽種馬輸送の迅速性及び安定性の確保及び観光拠点へのアクセス強化を図るため、日高自動車道の整備促進を要望
日高のみちとくらしを考える会	日高のみちとくらしを考える会会長	えりも町、様似町、浦河町、新ひだか町、新冠町、日高町、平取町の商工会・観光協会・漁業協同組合・農業協同組合等の役員(会長、組合長等)	日高地方は、日本中央競馬会国庫納付金に寄与する軽種馬の8割を生産し、最高級ブランド「日高昆布」をはじめとする海産物や農作物等を全国に届け、世界ジオパークに認定されたアポイ岳を含む日高山脈襟裳十勝国立公園や太平洋がつくりだす牧歌的な風景が美しい地域ですが、地震の発生確率は全国的にも高く、大雨災害も度々発生する自然災害の多い地域でもあり、JR日高線(鷗川～様似間)が令和3年4月に廃止され、バスへと転換される中、交通手段は海沿いの国道235号に大きく依存し、自然災害に脆弱で救命救急医療や経済活動に支障が生じていることから、日高自動車道の整備促進を要望

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

「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。

「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。

5. 対応方針(案)

- ・厚賀静内道路、静内三石道路(静内～東静内)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ことから、事業の継続を原案としてお諮りいたします。
- ・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	B/C=1.2	B/C=2.1
	・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少	【厚賀静内道路】 B/C=0.9 【静内～東静内】 B/C=1.1	【厚賀静内道路】 B/C=5.1 【静内～東静内】 B/C=1.1
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= 1,640億円(※)	B= 541億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B= 586億円(※)	B= 290億円(※)
	CO ₂ 排出削減による効果	B= 6.9億円(※)	B= 5.0億円(※)
	大気汚染低減による効果	B= 8.1億円(※)	B= 3.6億円(※)
	騒音低減による効果	B= 36億円(※)	B= 25億円(※)
事業の整備効果	活力	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。
		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。
		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。
	暮らし	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。
	安全	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。
	環境	CO ₂ 排出量の削減	・自動車からのCO ₂ 排出量18,231(t-CO ₂ /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	・令和7年3月末時点で、 厚賀静内道路 用地進捗率96%、事業進捗率83% 静内三石道路(静内～東静内) 用地進捗率1%、事業進捗率3%	

・費用便益比(B/C)の点線枠内は、評価区間を対象にした場合の費用便益分析結果

・※は供用後50年間の便益額として試算した参考値