

## 道路事業

### 再評価原案準備書

- 1 帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路  
(忠類大樹～豊似)
- 2 帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路  
(豊似～広尾)
- 3 旭川・紋別自動車道(一般国道450号)遠軽上湧別道路
- 4 旭川十勝道路(一般国道237号)富良野北道路
- 5 道央圏連絡道路(一般国道337号)長沼南幌道路
- 6 一般国道12号 峰延道路

令和7年度  
北海道開発局

## 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	おひひろ ひろお 帯広・広尾自動車道(一般国道236号) たいきひろお ちゅうるいといき とよに 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)	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	ほっかいどうひろお たいきちょう たいき 自:北海道広尾郡大樹町字大樹 至:北海道広尾郡広尾町字紋別		延長	15. 1km	

事業概要

帯広・広尾自動車道は、芽室町を起点とし、広尾町に至る高規格道路である。

大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)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、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等の支援を目的とした延長15.1kmの事業である。

H28年度事業化		一	H30年度用地補償着手	H30年度工事着手
全体事業費	約267億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約69%	供用済延長

計画交通量		4,500~5,500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		
	1.1(1.5)	4.4%(6.1%)	514/5,264億円		547/5,730億円		
	1.3(2.2) [2%]		事 業 費: 453/4,748億円		走行時間短縮便益: 466/4,614億円		
	1.5(2.8) [1%]		維持管理費: 61/ 445億円		走行経費減少便益: 63/ 875億円		
	(残事業)	(残事業)	更 新 費: -/ 71億円		交通事故減少便益: 18/ 241億円		
	1.1(3.4)	4.4%(16.2%)	感度分析	(事業全体)		(残事業)	
	1.5(4.5) [2%]			交通量	B/C=0.96~1.2(±10%)	交通量	B/C=0.9~1.2(±10%)
	1.8(5.2) [1%]			事業費	B/C=1.1~1.1(±10%)	事業費	B/C=0.98~1.2(±10%)
				事業期間	B/C=1.1~1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.03~1.1(±20%)

## 事業の効果等

#### 事業の必要性及び効果

- ① 災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築  
・災害発生時の孤立回避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が形成されるなど、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。

② 農畜産物の流通利便性向上  
・十勝・オホーツク管内と十勝港間、大樹町・広尾町と乳製品工場間の輸送ルートが強化されるなど、農畜産物の流通利便性の向上が期待される。

③ 道路交通の安全性向上  
・隣接する供用区間では、開通後に死傷事故が約7割減少していることから、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待される。

④ 救急搬送・地域医療の安定性向上  
・救急搬送や通院時間が短縮し、走行時の患者負担が軽減されることから、救急搬送・地域医療の安定性向上が期待される。

⑤ 宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上  
・所要時間が短縮され、宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上が期待される。

⑥ 観光地への移動利便性向上  
・移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の増加や立ち寄り箇所の拡充が可能となるなど、観光地への移動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:

帯広市など1市12町2村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」、「高規格道路帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会」等から整備促進の要望を受けています。

### 知事の意見:

「帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)」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、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等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30年 4月 日高自動車道 日高門別IC～日高厚賀IC開通
- ・平成31年 3月 北海道横断自動車道(道東道) 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 3月 北海道横断自動車道(道東道) 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(道東道) トマムIC～十勝清水IC間 4車線化事業化
- ・令和 4年度 日高自動車道 静内IC(仮称)～東静内IC(仮称) 新規事業化
- ・令和 6年 3月 北海道横断自動車道(道東道) 追分町IC～夕張IC間 4車線化事業化
- ・令和 6年 5月 十勝港 コンテナ船定期航路 新規就航
- ・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
- ・令和 7年 3月 十勝港 農林水産物・食品輸出促進の「産直港湾」に認定
- ・令和 13年度 十勝港 十勝港内港地区国際物流ターミナル事業 完了予定

### 事業の進捗状況、残事業の内容等

平成30年度に着工して、用地進捗率約85%、事業進捗率約69%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

不良土対策の進捗を図り、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。

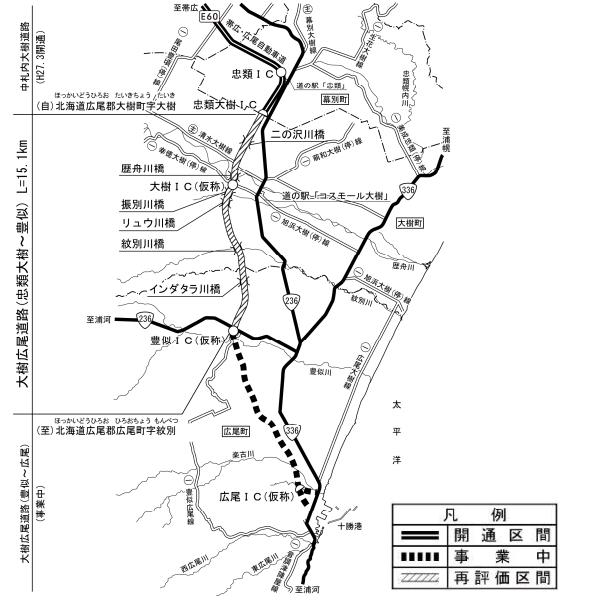
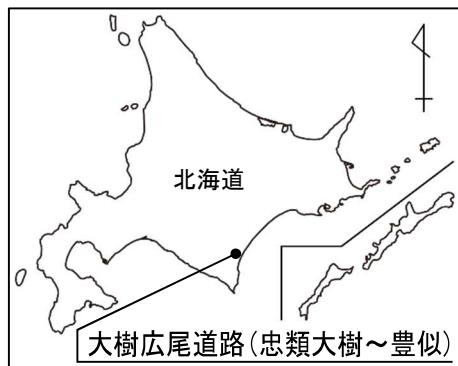
### 対応方針

### 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



※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、帯広JCT～広尾を対象とした場合、( )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	帯広・広尾自動車道(一般国道236号) 大樹広尾道路(豊似～広尾)	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:北海道広尾郡広尾町字紋別 至:北海道広尾郡広尾町字ラツコベツ		延長	12.3km	

### 事業概要

帯広・広尾自動車道は、芽室町を起点とし、広尾町に至る高規格道路である。

大樹広尾道路(豊似～広尾)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、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等の支援を目的とした延長12.3kmの事業である。

R4年度事業化	一	R6年度用地補償着手	工事未着手
全体事業費	約480億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約2% 供用済延長 0.0km

計画交通量 4,100台／日

費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.1(0.8) <small>(参考) 1.3(1.1) [2%]</small> <small>(参考) 1.5(1.4) [1%]</small>	EIRR (事業全体) 4.4%(2.7%)	総費用 (残事業)/(事業全体) 514/5,264億円 <small>事業費: 453/4,748億円 維持管理費: 61/ 445億円 更新費: -/ 71億円</small>	総便益 (残事業)/(事業全体) 547/5,730億円 <small>走行時間短縮便益: 466/4,614億円 走行経費減少便益: 63/ 875億円 交通事故減少便益: 18/ 241億円</small>	基準年 令和7年
	<small>(残事業) 1.1(0.8) <small>(参考) 1.5(1.2) [2%]</small> <small>(参考) 1.8(1.4) [1%]</small></small>	<small>(残事業) 4.4%(2.9%)</small>	感度分析 (事業全体) 交通量 B/C=0.96～1.2(±10%) 事業費 B/C=1.1～1.1(±10%) 事業期間 B/C=1.1～1.1(±20%)	(残事業) 交通量 B/C=0.9～1.2(±10%) 事業費 B/C=0.98～1.2(±10%) 事業期間 B/C=1.03～1.1(±20%)	

### 事業の効果等

#### 事業の必要性及び効果

- ① 災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築
  - ・災害発生時の孤立回避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が形成されるなど、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。
- ② 農畜産物の流通利便性向上
  - ・十勝・オホーツク管内と十勝港間、大樹町・広尾町と乳製品工場間の輸送ルートが強化されるなど、農畜産物の流通利便性の向上が期待される。
- ③ 道路交通の安全性向上
  - ・隣接する供用区間では、開通後に死傷事故が約7割減少していることから、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待される。
- ④ 救急搬送・地域医療の安定性向上
  - ・救急搬送や通院時間が短縮し、走行時の患者負担が軽減されることから、救急搬送・地域医療の安定性向上が期待される。
- ⑤ 宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上
  - ・所要時間が短縮され、宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上が期待される。
- ⑥ 観光地への移動利便性向上
  - ・移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の増加や立ち寄り箇所の拡充が可能となるなど、観光地への移動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:

帯広市など1市12町2村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」、「高規格道路帯広・広尾自動車道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:

「帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路(豊似～広尾)」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、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等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4年度 日高自動車道 静内IC(仮称)～東静内IC(仮称) 新規事業化
- ・令和6年3月 北海道横断自動車道(道東道) 追分町IC～夕張IC間 4車線化事業化
- ・令和6年5月 十勝港 コンテナ船定期航路 新規就航
- ・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
- ・令和7年3月 十勝港 農林水産物・食品輸出促進の「産直港湾」に認定
- ・令和13年度 十勝港 十勝港内港地区国際物流ターミナル事業 完了予定

#### 事業の進捗状況、残事業の内容等

令和4年度に事業化して、用地進捗率約1%、事業進捗率約2%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。

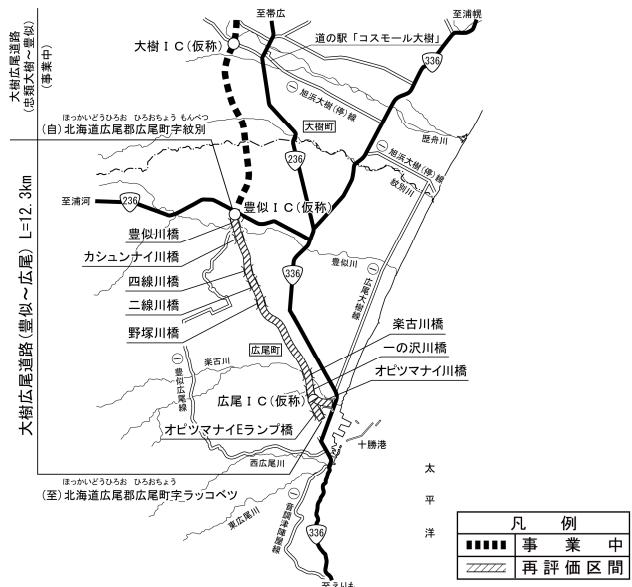
#### 対応方針

#### 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、帯広JCT~広尾を対象とした場合、( )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	旭川・紋別自動車道(一般国道450号) えんがるかみゅべつ 遠軽上湧別道路		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: 北海道紋別郡遠軽町豊里 ほっかいどうちゅうとよさと 至: 北海道紋別郡湧別町南兵村一区 ほっかいどうもんべつ ゆうべつちょうみなみへいそんい いっく			延長	13. 8km													
事業概要	<p>旭川・紋別自動車道は、比布町を起点とし、遠軽町を経由して紋別市に至る高規格道路である。</p> <p>遠軽上湧別道路は、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能強化を図り、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延長13. 8kmの事業である。</p>																	
R3年度事業化	-		R5年度用地補償着手		R5年度工事着手													
全体事業費	約375億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約14%	供用済延長	0. Okm												
計画交通量	2, 400~9, 100台/日																	
費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.1(1.5) 参考 1.4(2.2) [2%] 1.5(2.7) [1%] (残事業) 1.8(1.8) 参考 2.6(2.6) [2%] 3.1(3.1) [1%]	EIRR (事業全体) 4.6%(6.4%) (残事業) 8.0%(8.0%)	総費用 (残事業)/(事業全体) 281/10,111億円 (事業費: 250/9,000億円) 維持管理費: 30/ 858億円 更新費: -/ 253億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 502/11,417億円 (走行時間短縮便益: 446/9,695億円) 走行経費減少便益: 44/1,415億円 交通事故減少便益: 13/ 307億円	基準年 令和7年 感度分析 <table border="1"> <tr> <td>交通量</td> <td>B/C=0.98~1.3(±10%)</td> <td>交通量</td> <td>B/C=1.6~2.0(±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>B/C=1.1~1.1(±10%)</td> <td>事業費</td> <td>B/C=1.6~2.0(±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間</td> <td>B/C=1.1~1.1(±20%)</td> <td>事業期間</td> <td>B/C=1.7~1.8(±20%)</td> </tr> </table>		交通量	B/C=0.98~1.3(±10%)	交通量	B/C=1.6~2.0(±10%)	事業費	B/C=1.1~1.1(±10%)	事業費	B/C=1.6~2.0(±10%)	事業期間	B/C=1.1~1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.7~1.8(±20%)
交通量	B/C=0.98~1.3(±10%)	交通量	B/C=1.6~2.0(±10%)															
事業費	B/C=1.1~1.1(±10%)	事業費	B/C=1.6~2.0(±10%)															
事業期間	B/C=1.1~1.1(±20%)	事業期間	B/C=1.7~1.8(±20%)															
事業の効果等																		
事業の必要性及び効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 水産品の流通利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・オホーツク海で漁獲された活ほたてやほたて玉冷の市場や物流拠点への定時性及び速達性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>② 農産品物流ルートの安全性・速達性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・遠軽市街地を回避する安全性の高い物流ルートが確保され、速達性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>③ 周遊観光の活性化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・遠紋地域と網走・知床を連絡する観光ルートとして主要観光地へのアクセス性が向上し、オホーツク圏の広域観光の活性化が期待される。</li> </ul> </li> <li>④ 救急搬送の速達性・安定性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・救急搬送時の速達性向上や走行安定性向上による患者への負担軽減が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤ 異常気象時の確実性・信頼性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・耐災害性が強化され、基幹道路の確実性・信頼性の向上が期待される。</li> </ul> </li> </ul>																	

## 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:

紋別市、旭川市など2市9町1村の首長等で構成される「高規格道路旭川・紋別自動車道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:

「旭川・紋別自動車道(一般国道450号)遠軽上湧別道路」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、農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、オホーツク地域の周遊観光等の振興、安全で確実な交通の確保、救急搬送時間の短縮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3年4月 シニックバイウェイ「秀逸な道」「美幌峠と屈斜路湖を風のように吹き抜ける道」認定
- ・令和5年6月 「北海道白滝遺跡群出土品」が国宝指定
- ・令和6年4月 北海道横断自動車道 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人) 新規事業化
- ・令和6年12月 シニックバイウェイ「秀逸な道」「並木のウエルカムゲートを抜けて絶景へと至る道」認定
- ・令和7年3月 国道238号紋別防雪全線開通
- ・令和7年5月 道の駅「遠軽 森のオホーツク」が防災道の駅選定

### 事業の進捗状況、残事業の内容等

令和3年度に事業化して、用地進捗率約6%、事業進捗率約14%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。

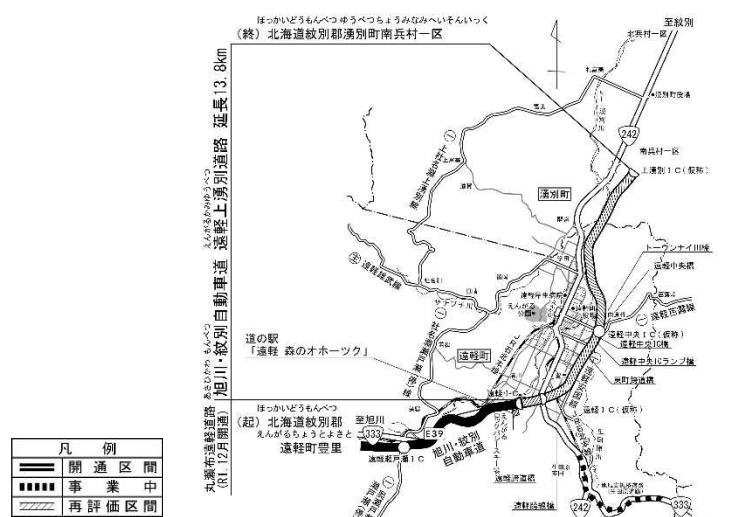
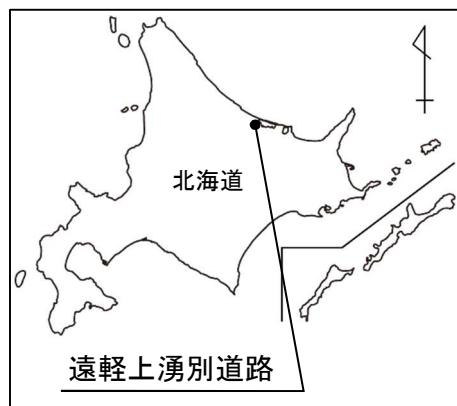
### 対応方針

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、比布JCT～紋別を対象とした場合、( )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	旭川十勝道路(一般国道237号)富良野北道路	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: 北海道空知郡中富良野町字中富良野 至: 北海道富良野市字学田三区		延長	5.7km	
事業概要					
旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る高規格道路である。 富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長5.7kmの事業である。					
H20年度事業化		—	H22年度用地着手	H22年度工事着手	
全体事業費	約286億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約86%	供用済延長	0.0km
計画交通量	5,800台／日				
費用対効果分析	B/C (事業全体) 1.3(0.9) <small>参考 1.6(1.4) [2%]</small> <small>参考 1.9(1.7) [1%]</small> (残事業) 3.3(4.6) <small>参考 4.1(6.0) [2%]</small> <small>参考 4.5(6.9) [1%]</small>	EIRR (事業全体) 5.7%(3.5%) (残事業) 17.1%(22.1%)	総費用 (残事業)/(事業全体) 116/2,128億円 (事業費: 87/2,004億円) 維持管理費: 23/ 80億円 更新費: 6.1/ 44億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 383/2,867億円 (走行時間短縮便益: 324/2,606億円) 走行経費減少便益: 41/ 205億円 交通事故減少便益: 17/ 56億円	基準年 令和7年
感度分析					
(事業全体)					
交通量	B/C=1.2～1.5 (±10%)	交通量	B/C=2.9～3.7 (±10%)		
事業費	B/C=1.3～1.4 (±10%)	事業費	B/C=3.1～3.6 (±10%)		
事業期間	B/C=1.3～1.4 (±20%)	事業期間	B/C=3.2～3.4 (±20%)		
事業の効果等					
事業の必要性及び効果					
① 交通混雑の緩和					
・開通済の富良野道路と一体的に機能することで、物流などの通過交通と生活交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。					
② 主要な観光地への利便性向上					
・観光シーズンに集中する富良野市街地の交通が分散され、主要観光地へのアクセスや周遊観光の利便性向上が期待される。					
③ 道路交通の安全性向上					
・物流などの広域交通と生活交通が分散されることで、市街地における事故の発生リスクが低減され、道路交通の安全性向上が期待される。					
④ 農産品の流通利便性向上					
・観光シーズン等における農産品の輸送において、交通量の多い市街地を回避できるようになり、輸送の定時性および速達性の向上が期待される。					
⑤ 災害時の緊急輸送ルートの強化					
・災害時の避難及び救援等に必要な緊急輸送ルートが強化される。					
⑥ 救急搬送の速達性・安定性向上					
・搬送時間の短縮や、揺れなどによる患者の負担軽減が図られ、速達性・安定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:

富良野市、旭川市など4市17町2村の首長等で構成される「北海道上川地方総合開発期成会」等 から整備促進の要望を受けています。

##### 知事の意見:

「旭川十勝道路(一般国道237号)富良野北道路」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上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等を支援するとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減が期待されるなど経済・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、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、平成11年10月7日付け環政第550号「地域高規格道路旭川十勝道路(中富良野町～富良野市間)に係る環境影響評価準備書について」の知事意見を遵守するとともに、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間開通
- ・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11月 旭川十勝道路 北の峰IC～布部IC開通  
旭川空港新国際ターミナル開業
- ・令和元年 5月 庭園間交流連携促進計画「北海道ガーデン街道」登録
- ・令和 2年 1月 北海道7空港民間運営開始
- ・令和 4年 1月 十勝岳ジオパーク(美瑛・上富良野エリア)認定
- ・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4車線化事業化
- ・令和 5年 4月 富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定
- ・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

#### 事業の進捗状況、残事業の内容等

平成22年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率約86%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

切土工の進捗を図り、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。

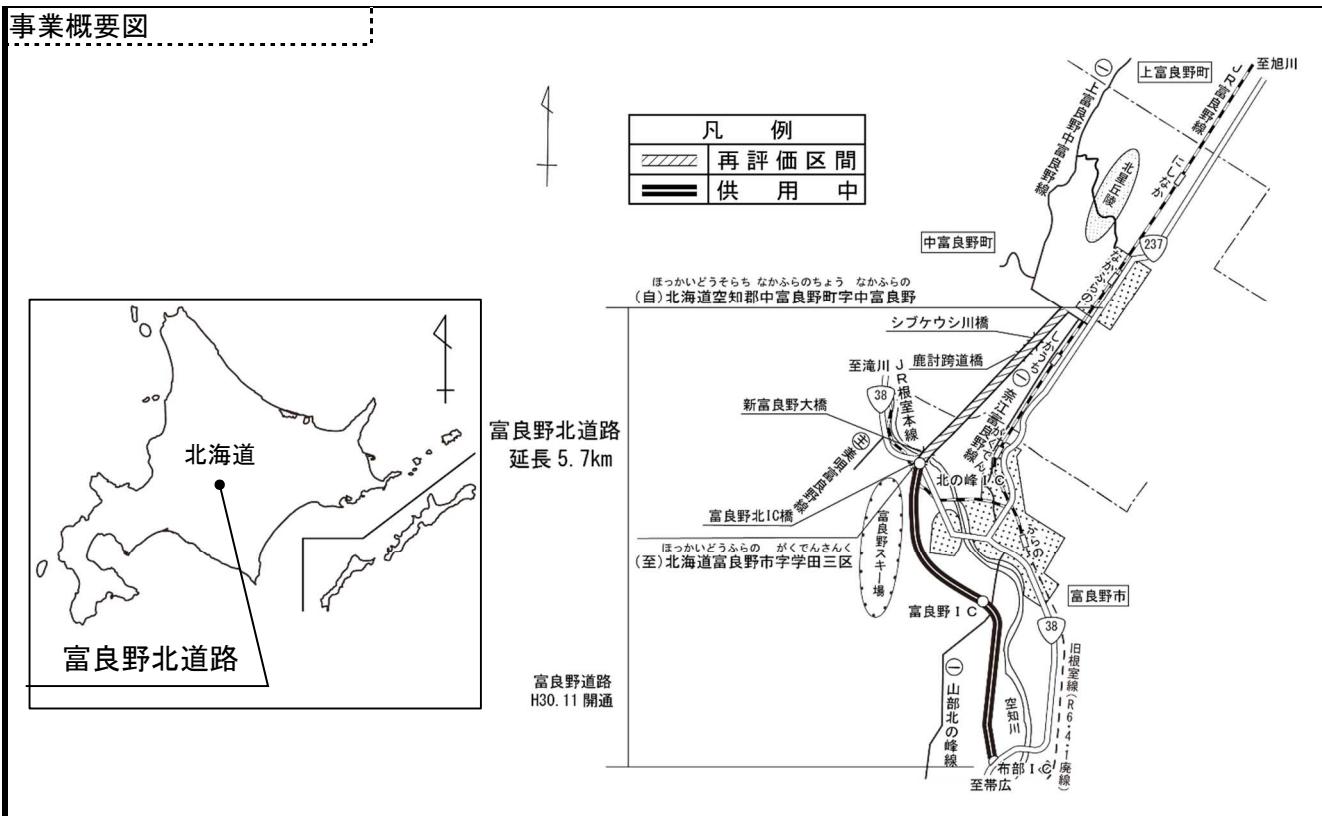
#### 対応方針

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



※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、旭川北IC～占冠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8年度事業継続箇所)

担当課:

担当課長名:

事業名	道央圏連絡道路（一般国道337号） 長沼南幌道路			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：北海道夕張郡長沼町東10線 至：北海道空知郡南幌町南15線				延長	14.6km		
事業概要	<p>道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る高規格道路である。</p> <p>長沼南幌道路は、中樹林道路、泉郷道路と接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした長沼町東10線から南幌町南15線に至る延長14.6kmの事業である。</p>							
H23年度事業化		-		H25年度用地補償着手		H29年度工事着手		
全体事業費	約554億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約73%	供用済延長	0.0km		
計画交通量	11,700～16,900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) 240/579億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 630/630億円	基準年			
	1.1	4.4% (残事業) 10.7%	事業費: 190/ 529億円	走行時間短縮便益: 480/ 480億円				
	参考 1.7 [2%]		維持管理費: 50/ 50億円	走行経費減少便益: 123/ 123億円	令和7年			
	参考 2.2 [1%]		更新費: —/ —億円	交通事故減少便益: 27/ 27億円				
	(残事業)		感度分析	(事業全体)	(残事業)			
	2.6		交通量	B/C=0.95～1.2(±10%)	交通量	B/C= 2.3～3.0(±10%)		
参考 3.7 [2%]	事業費	B/C= 1.1～1.1(±10%)	事業費	B/C= 2.4～2.9(±10%)				
参考 4.3 [1%]	事業期間	B/C=1.02～1.2(±20%)	事業期間	B/C= 2.6～2.8(±20%)				
事業の効果等								
事業の必要性及び効果								
<p>① 物流拠点の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港、石狩湾新港及び苫小牧港への所要時間が短縮され、物流輸送の効率化が期待される。</li> </ul> <p>② 農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・農産品の道外出荷を担う新千歳空港や苫小牧港等の物流拠点への定時性が確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>③ 拠点空港新千歳空港への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定時性・速達性が改善されることにより、都市間バスの運行ルートの転換が生じ、新千歳空港との連絡強化による利便性の向上が期待される。</li> </ul> <p>④ 道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型車を含む並行路線を通過する交通の転換が見込まれ、周辺住民の道路交通の安全性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤ 異常気象時や冬期間の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬季視程障害の緩和や浸水エリアを回避したルートとなり、安全性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥ 企業立地の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港や港湾など主要拠点間への速達性が向上し、周辺の工業団地等での企業立地が期待される。</li> </ul>								

## 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：

江別市など5市3町の首長等で構成される「道央圏連絡道路整備促進期成会」等から整備促進の要望を受けている。

### 知事の意見：

「道央圏連絡道路（一般国道337号） 長沼南幌道路」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、中樹林道路、泉郷道路と接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等を支援するとともに、道路交通の安全性向上や企業立地の促進が期待されるなど、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、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、平成21年1月地域高規格道路道央圏連絡道路（長沼町～江別市間）に係る環境影響評価書に記載の「準備書についての知事意見及びそれに対する事業者の見解」を遵守するとともに、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23年10月 北海道横断自動車道 夕張IC～占冠IC開通
- ・平成24年12月 石狩湾新港石狩LNG基地稼働
- ・平成25年 8月 北海道縦貫自動車道 新千歳空港IC開通
- ・平成28年 1月 道央圏連絡道路 当別バイパス 全線開通
- ・平成29年 9月 北欧の風道の駅とうべつオープン
- ・平成30年12月 新千歳空港国際線ターミナル前エプロン拡張部暫定供用
- ・平成31年 2月 石狩湾新港発電所 営業開始
- ・令和 2年 3月 道央圏連絡道路 泉郷道路 全線開通
- ・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 3年 7月 「北海道・北東北の縄文遺跡群」世界遺産に登録
- ・令和 5年 3月 北海道ポールパークFビレッジ開業
- ・令和 6年 3月 北海道横断自動車道追分IC～夕張IC間暫定2車線区間における4車線化事業化
- ・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 全線開通

### 事業の進捗状況、残事業の内容等

平成29年度に工事着手して、用地進捗率約93%、事業進捗率約73%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

軟弱地盤対策の進捗を図り、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。

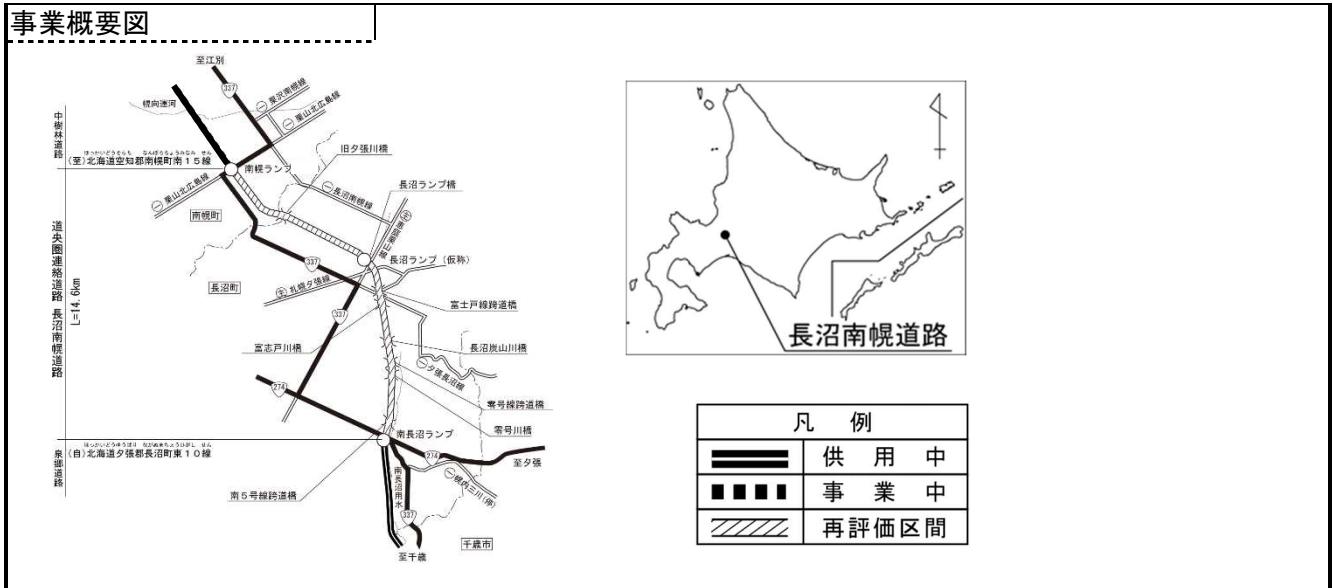
### 対応方針

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



※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)

## 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 12号 峰延道路	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: 北海道岩見沢市岡山町 至: 北海道美唄市進徳町			延長	6.3km

### 事業概要

一般国道12号は、札幌市を起点とし、旭川市に至る幹線道路である。

峰延道路は、札幌～滝川間における唯一の2車線区間で、岩見沢～美唄間の交通混雑緩和及び交通事故減少による、走行の定時性及び安全性の向上を目的とした延長6.3kmの4車線拡幅事業である。

H19年度事業化	—	H20年度用地補償着手	H23年度工事着手
全体事業費	約226億円	事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約86% 供用済延長 2.1km
計画交通量	23,400～24,900台／日		

費用対効果分析	B/C (事業全体) 0.8 参考 1.1 [2%] 1.4 [1%]	EIIRR (事業全体) 3.0%  (残事業) 2.4 参考 3.3 [2%] 4.0 [1%]	感度分析 10.4%	(事業全体) (残事業)/(事業全体) 68/279億円  (事業費: 維持管理費: 更新費: —/ —/一億円)	(残事業)/(事業全体) 163/229億円  (走行時間短縮便益: 走行経費減少便益: 交通事故減少便益: 156/208億円 5.3/15億円 1.9/6.1億円)	基準年 令和7年
				(事業全体) 交通量 B/C= 0.7～0.9(±10%)	(事業全体) 事業費 B/C= 0.8～0.8(±10%)	
				(事業全体) 感度分析 交通量 B/C= 0.7～0.9(±10%)	(残事業) 交通量 B/C= 2.2～2.6(±10%)	
				(事業全体) 感度分析 事業費 B/C= 0.8～0.8(±10%)	(残事業) 事業費 B/C= 2.2～2.6(±10%)	
				(事業全体) 感度分析 事業期間 B/C= 0.8～0.8(±20%)	(残事業) 事業期間 B/C= 2.4～2.5(±20%)	

### 事業の効果等

#### 事業の必要性及び効果

- ① 交通混雑の緩和
  - ・交通容量が拡大し、混雑が緩和され、走行環境改善が期待される。
- ② 冬期異常気象時の走行性確保
  - ・交通容量が増加し、異常気象時における幹線道路としての機能確保が期待される。
- ③ 道路交通の安全性向上
  - ・道路交通の安全性向上が期待される。
- ④ 救急搬送の安定性向上
  - ・追越し困難な2車線区間が解消され、通年の救急搬送の安定性向上が期待される。
- ⑤ 日常生活の利便性向上
  - ・交通混雑が解消され、日常生活の利便性向上が期待される。
- ⑥ 農産品の流通利便性向上
  - ・交通混雑の解消や安全性が向上し、農産品の流通の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：

岩見沢市を始めとする10市14町の首長等で構成される「北海道空知地方総合開発期成会」から早期整備の要望を受けている。

##### 知事の意見：

「一般国道12号 峰延道路」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、現道の4車線化による市街地の周辺における交通混雑及び交通事故の低減が図られ、道路交通の定時性や安全性の向上が期待されるなど、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、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23年12月 国道12号 美唄拡幅全線開通
- ・平成25年3月 深川・留萌自動車道 留萌幌糠IC～留萌大和田IC開通
- ・平成27年8月 北海道縦貫自動車道 砂川SAスマートIC開通
- ・平成28年1月 一般国道12号 峰延道路部分4車線開通
- ・令和元年5月 「炭鉄港」が日本遺産に認定
- ・令和元年11月 一般国道12号 峰延道路部分4車線開通
- ・令和2年3月 道央圏連絡道路 泉郷道路 全線開通
- ・令和2年3月 深川・留萌自動車道 留萌大和田IC～留萌IC開通
- ・令和3年5月 一般国道12号 峰延道路部分4車線開通
- ・令和6年12月 シニックバイウェイ北海道「空知シニックバイウェイ-体感未来道-」指定
- ・令和7年3月 道央圏連絡道路 中樹林道路 全線開通

#### 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99%、事業進捗率約86%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

工線橋架替の進捗を図り、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。

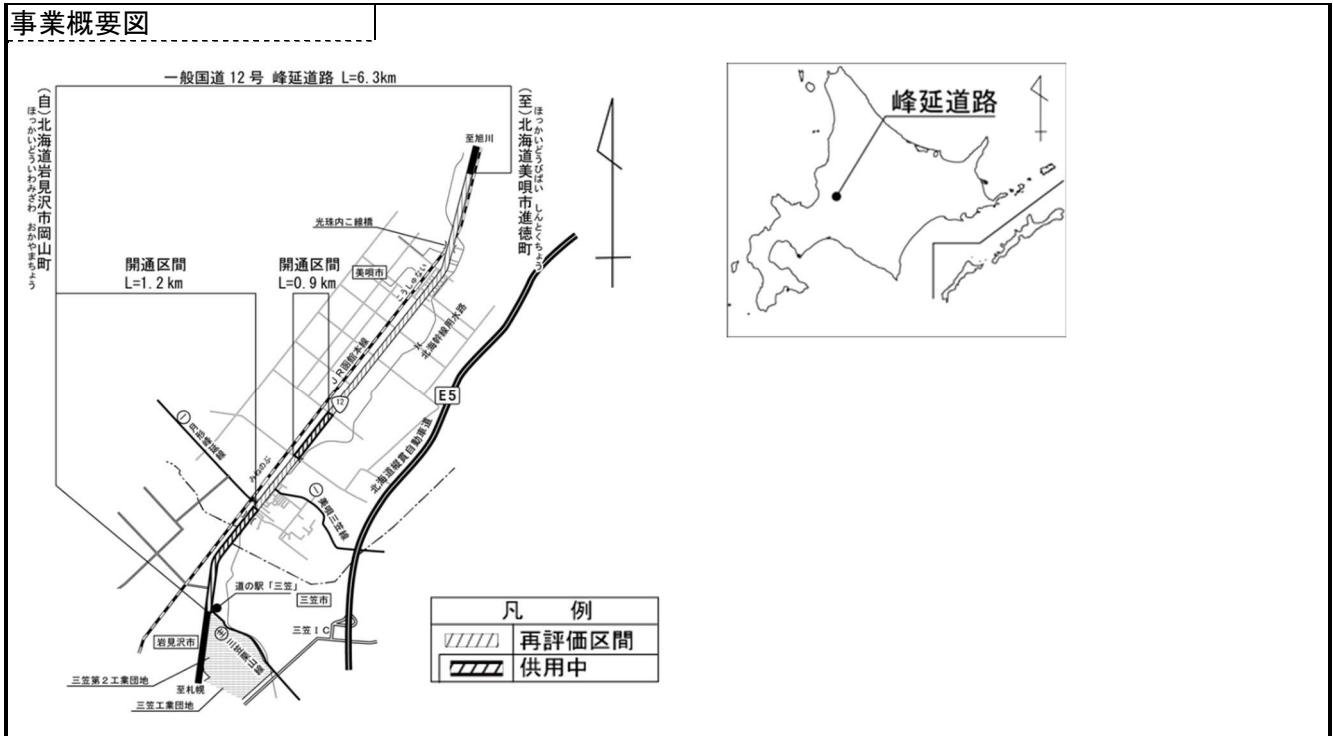
#### 対応方針

#### 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



※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)