

(再評価)

資料2-5(1)

道央圏連絡道路
(一般国道337号)
ながぬまなんぽろ
長沼南幌道路

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

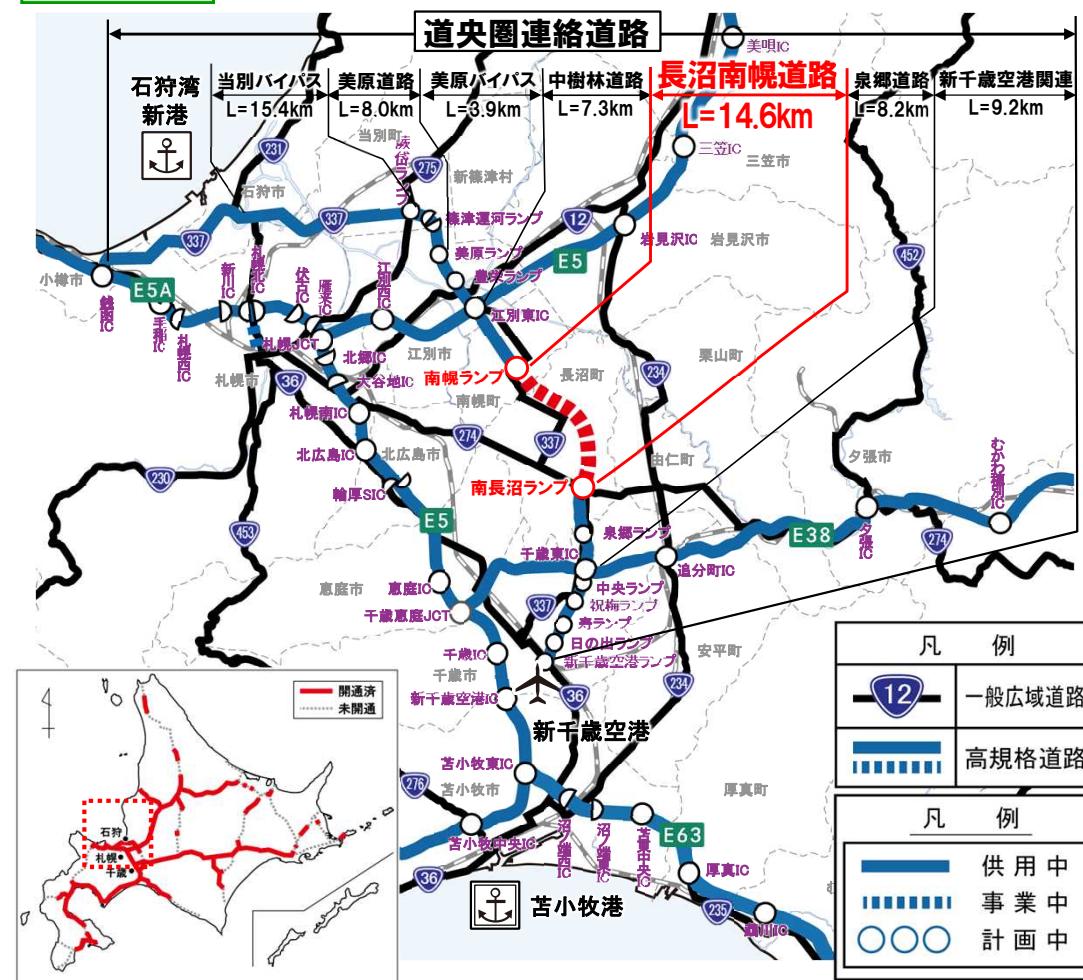
1. 事業の概要	.....	3
2. 事業の必要性等	.....	5
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化		
(2) 事業の整備効果		
(3) 事業の投資効果		
3. 事業進捗の見込み	.....	27
4. 関係する地方公共団体等の意見	.....	28
5. 対応方針(案)	.....	30

1. 事業の概要

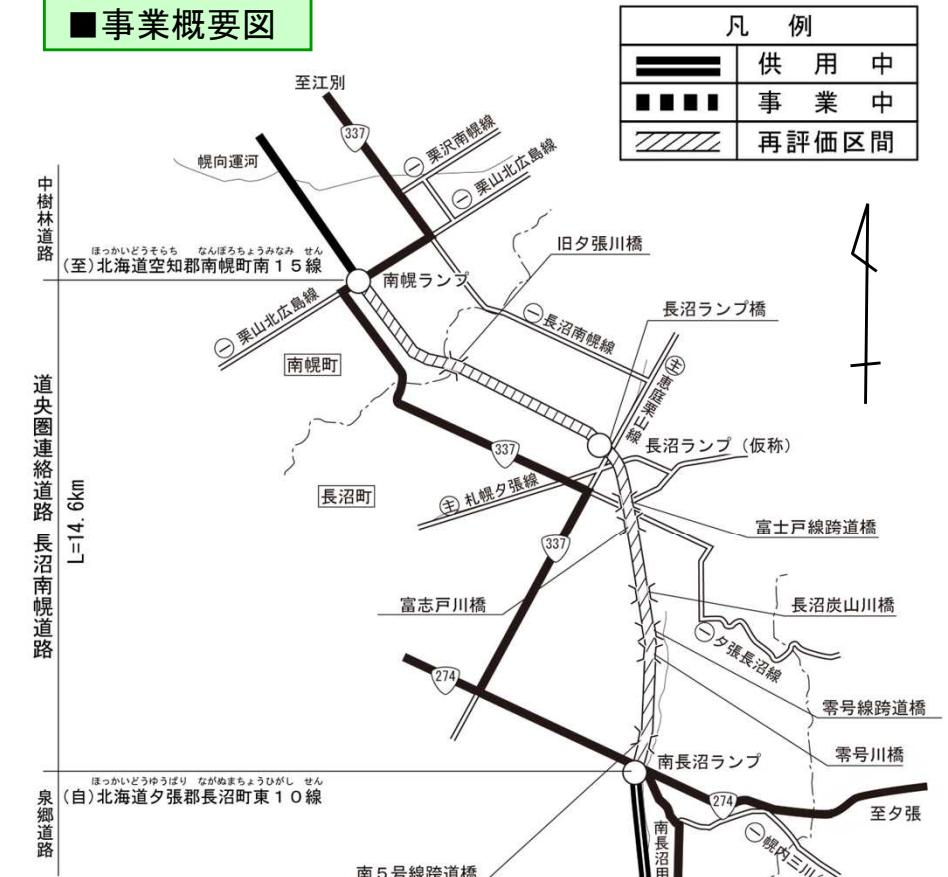
(1)事業の目的

- ・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。
 - ・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。

■位置図



■事業概要図



1. 事業の概要

(2) 計画の概要

- ①起点 ほっかいどうゆうばり ながぬまちょうひがし せん
……北海道夕張郡長沼町東10線
- 終点 ほっかいどうそらち なんぽろちょうみなみ せん
……北海道空知郡南幌町南15線
- ②計画延長 …… 14.6km
- ③幅員 …… 12.00m
- ④構造規格 …… 3種1級
- ⑤設計速度 …… 80km/h
- ⑥車線 …… 暫定2車線
- ⑦事業主体 …… 北海道開発局

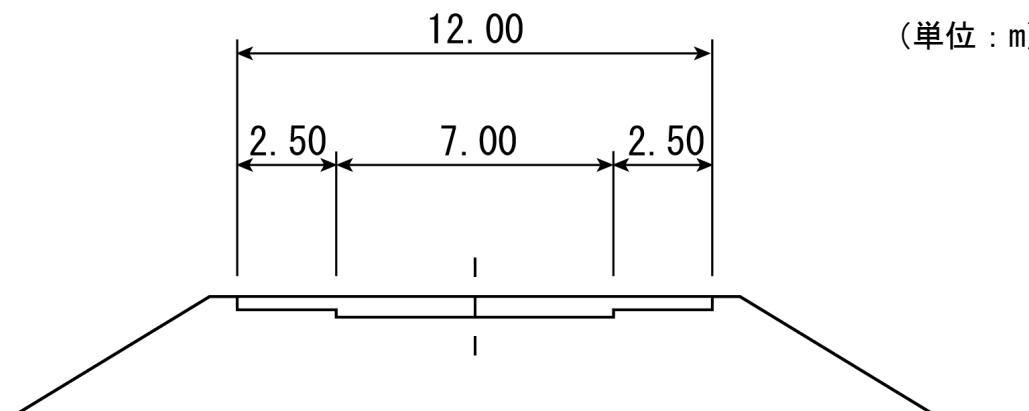
(3) 経緯

- 平成23年度 事業化
- 平成25年度 用地補償着手
- 平成27年度 事業再評価
- 平成29年度 工事着手
- 平成30年度 事業再評価
- 令和 5年度 事業再評価
- 令和 7年度 事業進捗率50%

※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

暫定2車線



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23年10月 北海道横断自動車道 夕張IC～占冠IC開通
- ・平成25年 8月 北海道縦貫自動車道 新千歳空港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 6年 3月 北海道横断自動車道 追分IC～夕張IC間 暫定2車線区間ににおける4車線化事業化

[周辺道路の整備状況]

- ・平成28年 1月 道央圏連絡道路 当別バイパス全線開通
- ・令和 2年 3月 道央圏連絡道路 泉郷道路全線開通
- ・令和 7年 3月 道央圏連絡道路 中樹林道路全線開通

[その他]

- ・平成24年12月 石狩湾新港石狩LNG基地稼働
- ・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 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 北海道ボールパークFビレッジ開業
- ・令和 6年 4月 札幌北広島環状線 角山工区新規事業化

平成24年12月
石狩 LNG 基地稼働
平成31年2月
石狩湾新港発電所
営業開始



写真: 北海道ガス㈱

平成29年9月
北欧の風道の駅とうべつ
オープン



写真: 札幌開発建設部

平成28年1月
道央圏連絡道路
当別バイパス 全線開通
令和2年3月
道央圏連絡道路
泉郷道路 全線開通
令和7年3月
道央圏連絡道路
中樹林道路 全線開通



写真: 札幌開発建設部



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5年3月
北海道ボールパークFビレッジ開業



写真: 北広島市 ボールパーク特設サイト



平成23年10月
北海道横断自動車道
夕張IC～占冠IC開通
令和6年3月
北海道横断自動車道
追分町IC～夕張IC間
暫定2車線区間ににおける
4車線化事業化

令和3年7月
「北海道・北東北の縄文遺跡群」が
世界遺産に登録 (キウス周堤墓群)



写真: 札幌開発建設部

令和2年12月
北海道縦貫自動車道
苫小牧中央IC開通



写真: NEXCO東日本



平成25年8月
北海道縦貫自動車道
新千歳IC開通



写真: 札幌開発建設部
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: 札幌開発建設部

凡 例	
-----	一般広域道路
=====	高規格道路

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果

○物流拠点の利便性向上

- ・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。

○農産品の流通利便性向上

- ・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。

○拠点空港新千歳空港への利便性向上

- ・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。

○道路交通の安全性向上

- ・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。

○異常気象時や冬期間の安全性向上

- ・冬期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。

○企業立地の促進

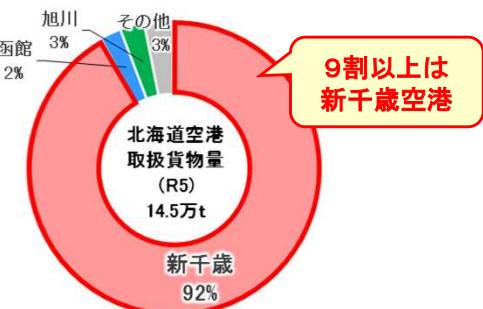
- ・空港や港湾など主要拠点間への速達性が向上し、周辺の工業団地等での企業立地が期待される。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(物流拠点の利便性向上)

- ・道央圏連絡道路は、道内トップの貨物量を誇る新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港等の物流拠点と北海道の各地を連絡する道路。
 - ・長沼南幌道路と並行する国道337号は長沼町市街地を通過するため、信号交差点や幅員狭小区間が多く、速達性に課題。
 - ・当該道路の整備により、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。

■物流拠点の状況



出典：令和5年度空港管理状況調査（国土交通省）

【道内港湾の取扱貨物量シェア(R5)】



■地域の車（P7-6 大型車両床積 路線）

- ・江別市内の配送拠点から苫小牧方面等への配送時には、現在は札幌JCT経由で道央自動車道を通行した配送を行っていますが、長沼南幌道路の整備が完了し、道央圏連絡道路が全線開通されれば配送ルートが道央圏連絡道路になることが想定されます。

【物流拠点とのアクセスルート】



【長沼町市街地の状況】



出典：札幌開発建設部

【道央圏連絡道路の整備による所要時間の変化】

[石狩湾新港↔苫小牧港門
全線未整備\(平成10年度\)](#)

当別バイパス→R275→道道江別長沼線→R12→
R227→R274→R227→道道貝来千歳線→R2

現状 (新千歳空港関連・美原バイパス・美原道路・泉郷道路・中樹林道路開通後)

夏期	139分
冬期	154分
夏期	113分
冬期	124分
夏期	102分
冬期	112分

26分短縮

37分短縮

30分短縮

※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：0.932、一般道路：0.899）をそれぞれ算出した。（プローブデータを基に、R4.4～R6.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出）

出典:令和3年度全国道路・街路交通情勢調査(国土交通省)

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(農産品の流通利便性向上)

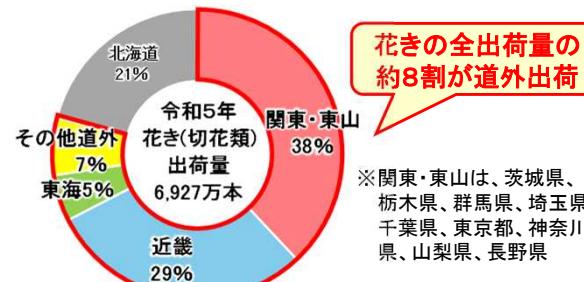
- ・北海道で生産している米や花き(切花類)は全出荷量のうち7~8割を道外に出荷。
- ・特に、東京卸売市場で道内産シェアが高く、航空貨物による出荷が多い花きは、鮮度低下が取引価格の低下、売上減少等の損失となるため、定時性の高い輸送ルートの確保が課題。
- ・当該道路の整備により、農産品の道外出荷を担う新千歳空港や苫小牧港等の物流拠点への定時性が確保され、農産品の流通利便性向上が期待。

■農産品拠点の状況

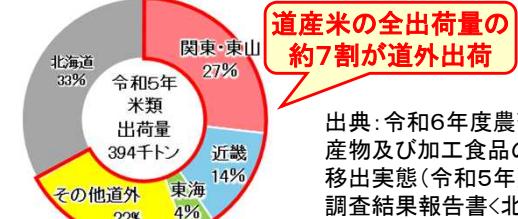
【米・花きの輸送状況】



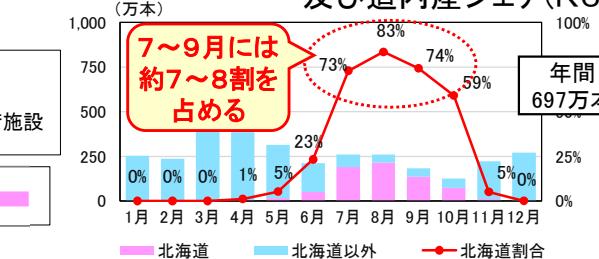
【北海道産花きの出荷先(R5年)】



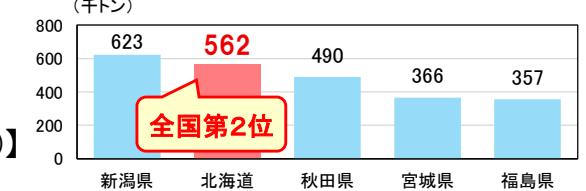
【道産米の出荷先(R5年)】



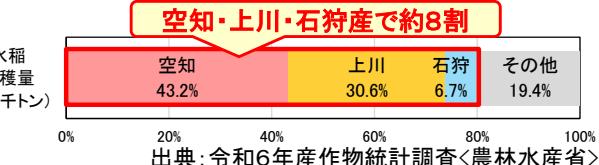
【スターチスの東京卸売市場取扱量及び道内産シェア(R6年)】



【水稻收穫量全国上位5都道府県(R6年)】



【全道水稻收穫量の产地別の割合(R6)】



■地域の声 (R6.7 JA月形職員)

・鮮度低下がクレームなど商品価値を下げてしまうため、花きの鮮度を保ったまま東京など大消費地に届ける必要があり、観光シーズンの混雑時を含め、確実に輸送できる出荷ルートの確保が重要となります。現在も道央圏連絡道路を通行しており、道央圏連絡道路が全線整備されれば、輸送ルートの選択肢が増えるので、早期の開通に期待しています。

■地域の声 (R5.12 JA新篠津職員)

・道央圏連絡道路が全線開通されれば、当組合管轄内から苫小牧までアクセスが向上することから、苫小牧に出荷するお米の輸送時間、トラックドライバーの運転時間が、現状よりも短縮されることが期待できます。

2. 事業の必要性等

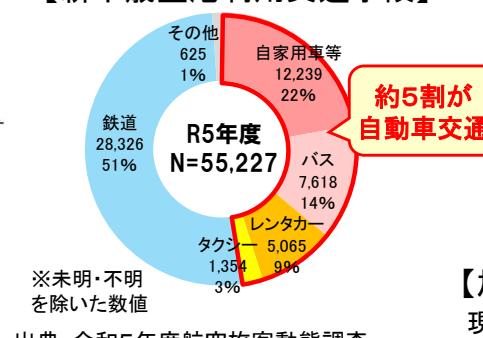
(2) 事業の整備効果(拠点空港新千歳空港への利便性向上)

- ・新千歳空港は、道内空港の乗降客数のうち国内線の約8割、国際線の9割以上を担っており、観光や産業・交流など道内外を結ぶ重要な拠点。
 - ・新千歳空港利用者の約5割は、バスや自家用車などの自動車交通を利用することから、沿線市町村から新千歳空港への定時性・速達性が課題。
 - ・当該道路の整備で定時性・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。

■ 旭川駅から新千歳空港への通行状況



【新千歳空港利用交通手段】



出典：令和5年度航空旅客動態調査

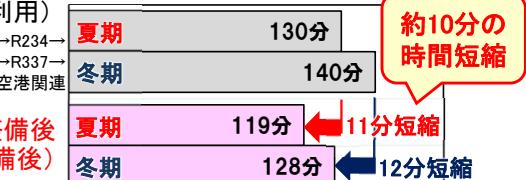
【道内空港の乗降客数シェア(R5年度)】



■新千歳 ■函館 ■旭川 ■女満別 ■釧路 ■その他
出典：暦年・年度別空港管理状況調書（国土交通省）

【旭川駅－新千歳空港間の所要時間の変化】

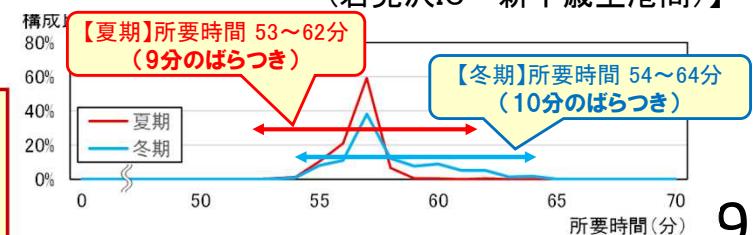
現状(R7:岩見沢IC和



※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：0.932、一般道路：0.899）をそれぞれ算出した。（データを基に、R4.4～R6.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出）

出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）

【旭川駅-新千歳空港間の所要時間のばらつき (岩見沢IC~新千歳空港間)】



■ 地域の声 (R7.5 旭川駅と新千歳空港を結ぶ都市間高速バス事業者 職員)

- 旭川駅と新千歳空港とを結ぶ都市間高速バスは、現在岩見沢ICから一般道を通行するルートとなっていますが、長沼南幌道路が開通した場合、江別東ICから道央圏連絡道路を利用するルートへ転換する予定です。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(道路交通の安全性向上)

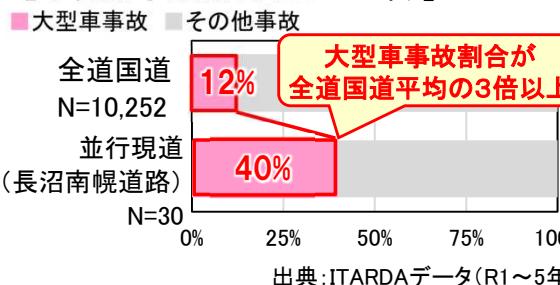
- 当該道路と並行する国道337号では、過去5年間で死亡事故3件を含む30件の交通事故が発生し、「事故ゼロプラン」に基づく事故危険区間が7か所存在。
- 大型車による事故割合が全道国道平均の3倍以上と高く、通学を含む生活道路の安全確保が課題。
- 当該道路の整備により、大型車を含む並行路線を通過する交通の転換が見込まれ、周辺住民の道路交通の安全性向上が期待。

■当該道路の死傷事故発生状況(R1～R5年)

【死傷事故発生状況(R1～5年)】



【車種別事故割合(R1～5年)】

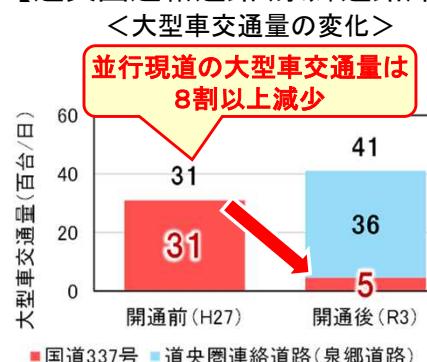


【国道337号の交通事故(図中写)】



写真: 札幌開発建設部

【道央圏連絡道路(泉郷道路)開通前後の交通状況(大型車)】



【大型車死傷事故率の変化】



■地域の声 (R7.7 長沼町教育委員会職員)

- 長沼町にある小中学校は、主に国道337号沿線に立地しており、国道の歩道は児童・生徒の主要な通学路として利用しています。大型車両の通過交通が多いことから、通学時間帯には交通指導員を配備して、交通安全に努めています。
- 道央圏連絡道路が全線開通すれば長沼市街を通行する交通が転換し、通学路の安全性が向上することが期待されるので、早期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(異常気象時や冬期間の安全性向上)

- 当該道路と並行する国道274号及び337号では、吹雪・地吹雪により5年間で7回(約48時間)の通行規制が生じている。
- 視程障害が発生したと考えられる気象条件は、近年では年平均40日となり、冬期の走行性・安全性が課題。また、並行現道は千歳川の浸水エリアにも含まれており、洪水時の迅速な避難や緊急輸送ルートの確保が課題。
- 当該道路の整備により、冬期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。



【R2年度～R6年度の5年間における
国道274・337号の規制状況】

災害内容	路線	発生回数	発生時間
吹雪・地吹雪	274	2	14.0
	337	5	34.0
合計		7	48.0

5年間で7回 約48時間
の通行規制が発生

【視程障害が発生した
と考えられる日数】

年度	想定 発生日数
R2	38 日
R3	46 日
R4	29 日
R5	43 日
R6	44 日
合計	200 日

※西長沼地区テレ
メータの観測値を
用いて視程が悪化
する気象条件が発
生した日数を算出

年間平均40日は視程障害が発生

【視程障害発生の条件】

・気温0°C以下、24h以内に降雪かつ ・雪堤0.8m以上かつ 風速5.1m/s以上8m/s以下	・風速8.1m/s以上
--	-------------

出典: 道路吹雪対策マニュアル(H23改訂版)
<(独)寒地土木研究所>

写真: 札幌開発建設部

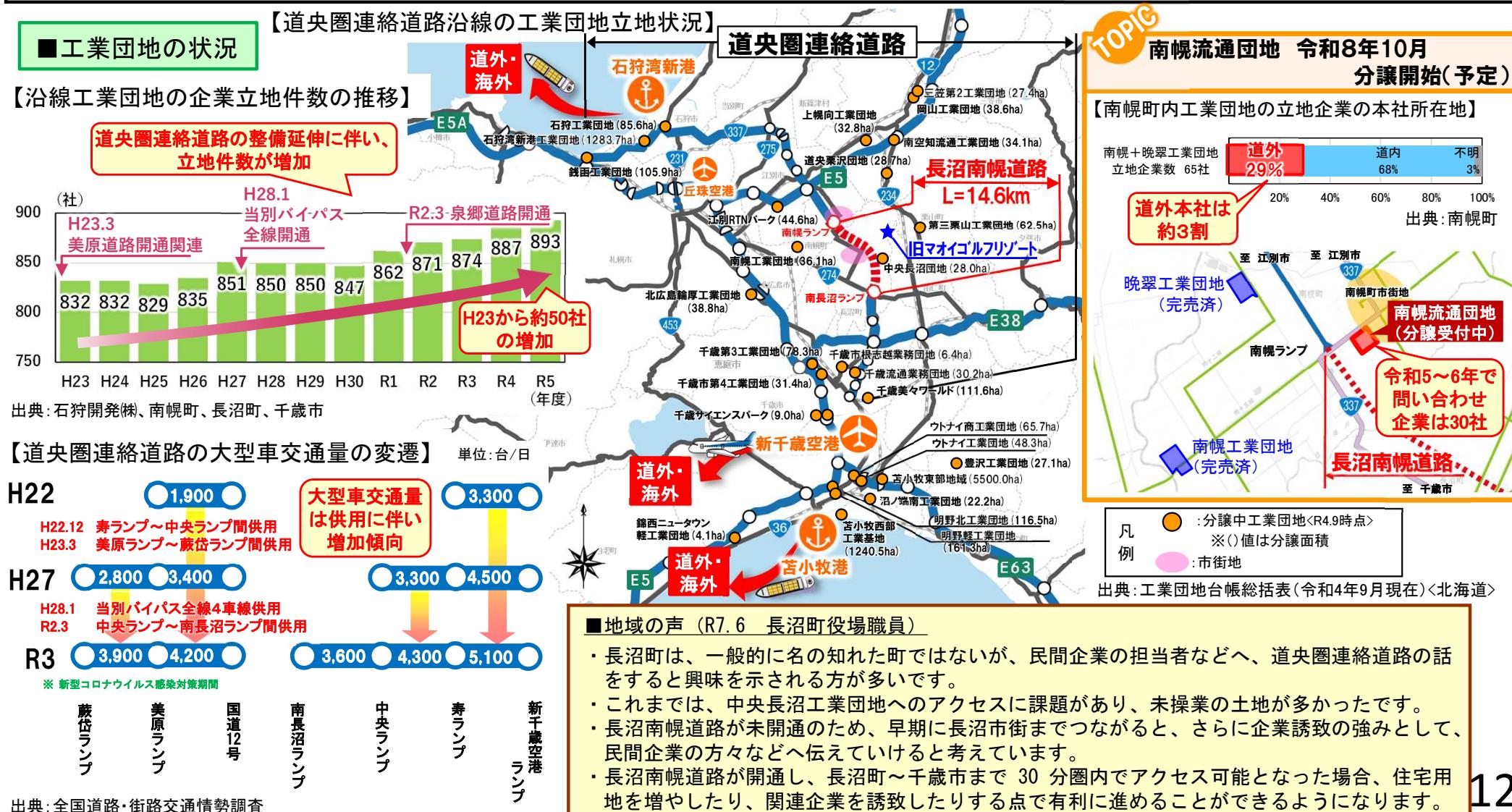
■地域の声 (R7.5 沿線企業職員)

- 長沼方面に向かう国道337号現道等は、畑が広がる地域であり、ホワイトアウトによる正面衝突事故や路肩転落事故が多くなっていることから、長沼南幌道路の整備による、それらの交通事故の減少に期待しています。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(企業立地の促進)

- ・道央圏連絡道路周辺では、企業の立地件数が堅調に推移し、大型車交通量も延伸整備により増加傾向。
 - ・一方、並行する国道337号は、長沼町市街地を通過するため、速達性が課題。
 - ・当該道路の整備により、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。



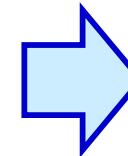
2. 事業の必要性等

(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、6,987,965(t-CO₂/年)
- ・当該道路の整備により、6,983,798(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、4,167(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

CO₂削減量
4,167t-CO₂/年



森林換算
約393ha
(札幌ドーム約71個分に相当)

※対象地域:北海道全域

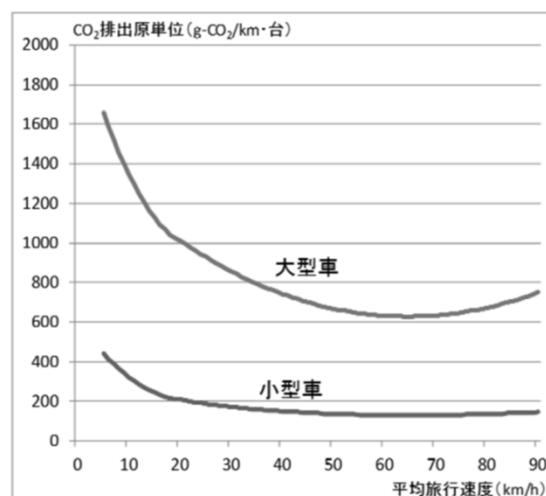
※令和22年度将来交通量推計を基に算出

※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



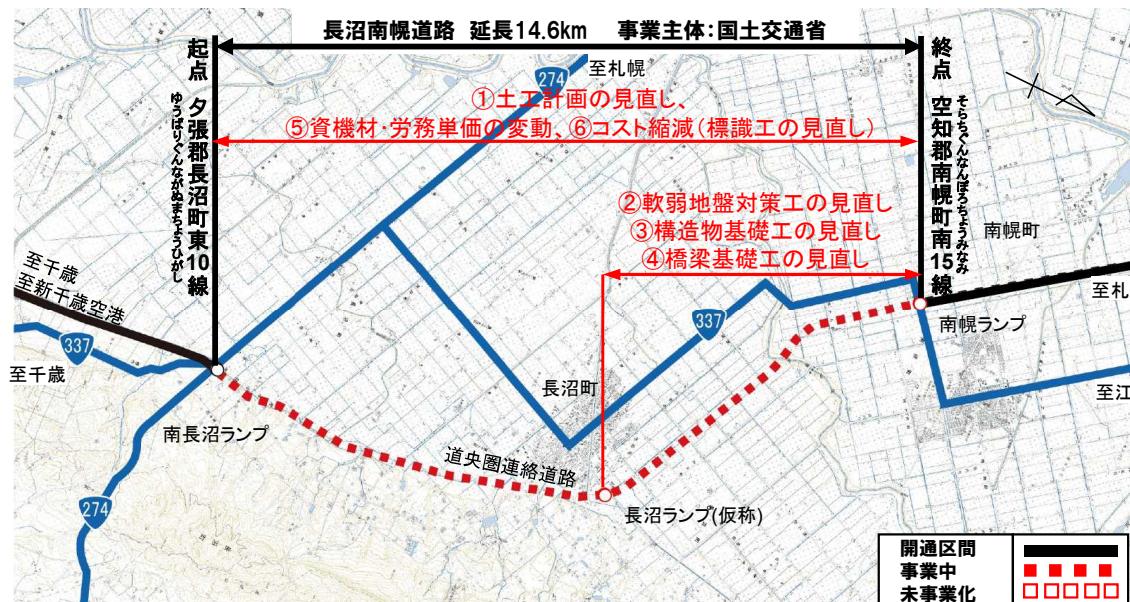
出典:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22 年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671 (2012)

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5年度の再評価以降、新たに判明した事象に基づき設計等を見直した結果、以下の変更要因を確認し、全体事業費は約174億円増加。
- ・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6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

全体事業費		増減額
(令和5年度再評価)	(令和7年度再評価)	
380億円	554億円	増 174億円
事業期間		増減年数
(令和5年度再評価)	(令和7年度再評価)	
18年	24年	増 6年

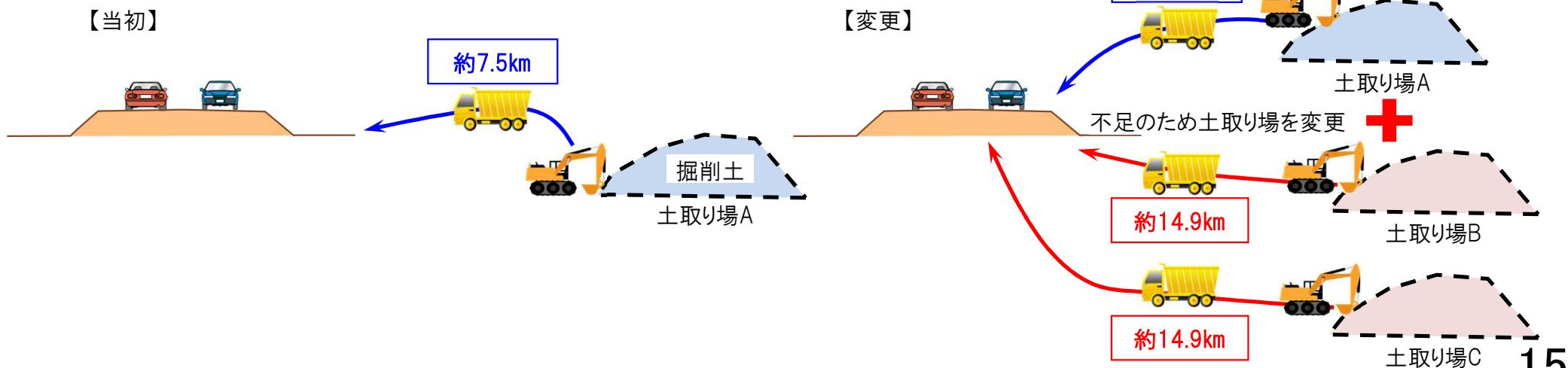
※ 費用便益比算定上設定した事業期間

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 土工計画の見直し (約15.0億円増)

- ・当初、近隣の土取場からの購入土で計画。
- ・土取場に必要保有量がない状況となつたため、土取場を変更。

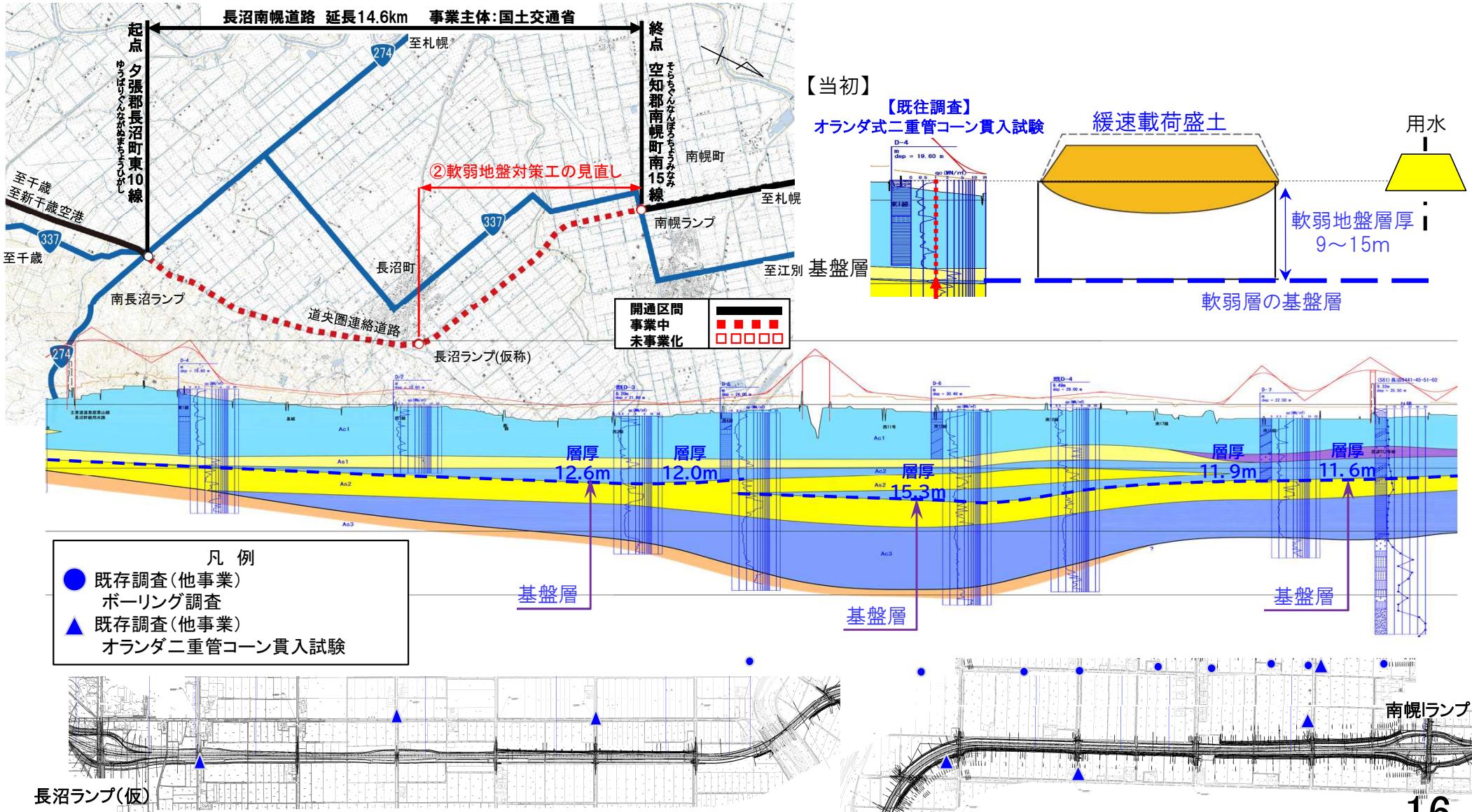


2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

② 軟弱地盤対策工の見直し (1/3)

- ・当初、既往文献や既往地質調査結果から軟弱層を想定し、本線盛土は緩速載荷工法による沈下対策、近接する用水路への対策は不要とした。

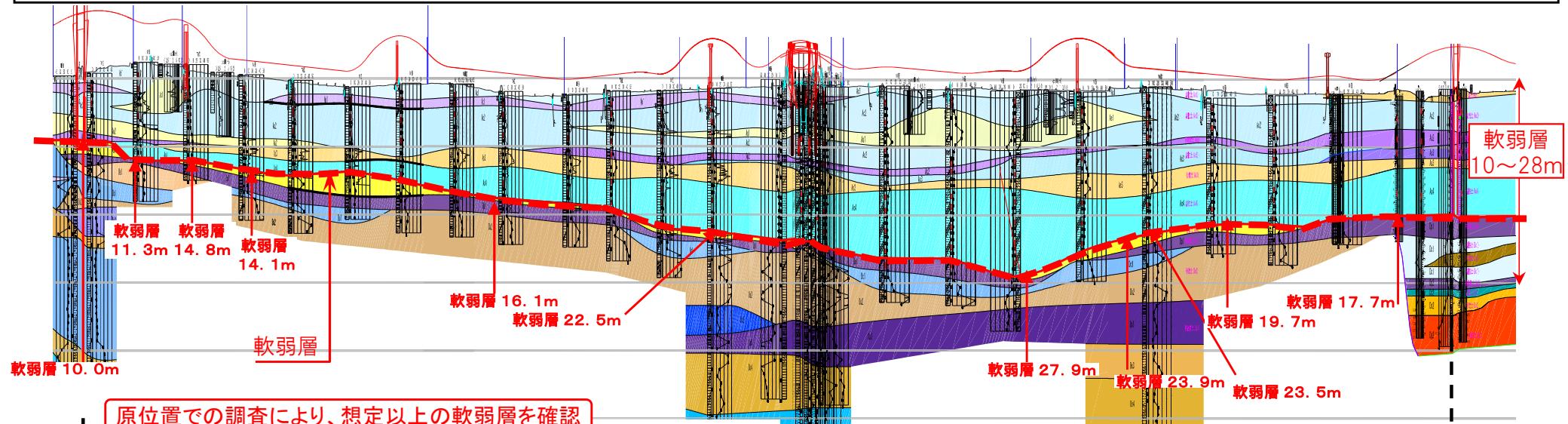


2. 事業の必要性等

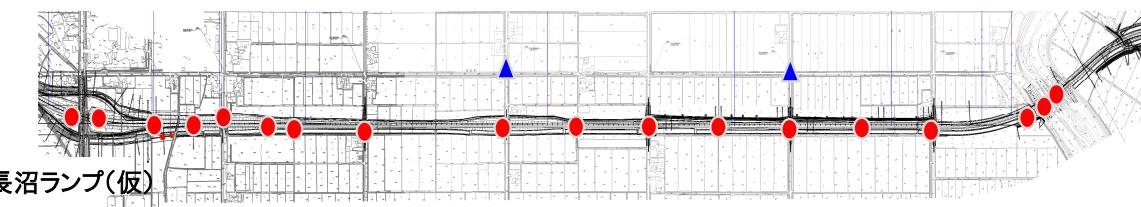
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

② 軟弱地盤対策工の見直し (2/3)

・用地買収後のボーリング調査を実施した結果、軟弱層が当初より深いことが発覚。



- 凡例
- 既存調査(他事業)
ボーリング調査
 - ▲ 既存調査(他事業)
オランダニ重管コーン貫入試験
 - 当該事業調査 ボーリング調査



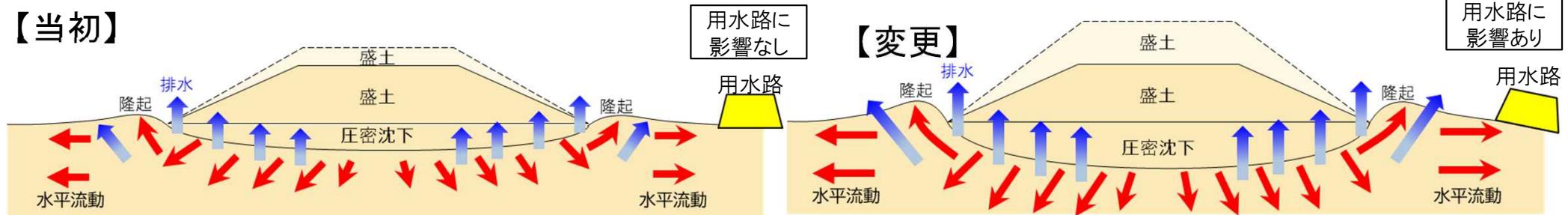
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

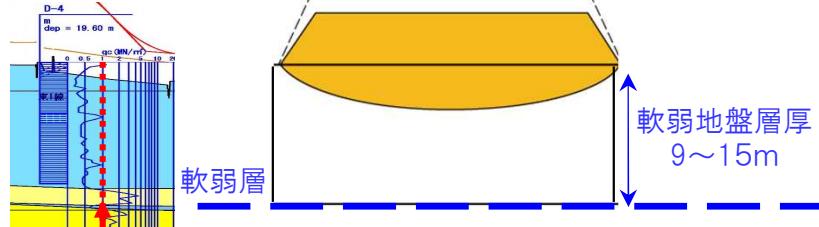
② 軟弱地盤対策工の見直し (3/3)

- ・軟弱層厚の変更により、軟弱地盤対策としてバーチカルドレーン工法を追加。また、当初予定していた載荷盛土工法による側方変位が近接する用水路へ影響が出ることを確認したため、側方変位の影響を遮断する遮断壁を追加。

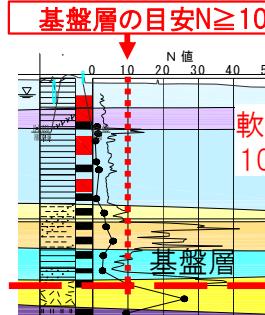
【当初】



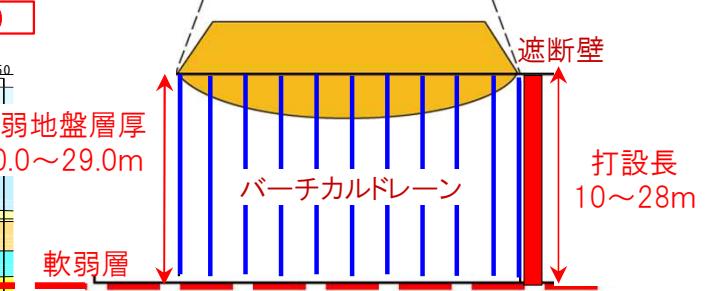
【既往調査】
オランダ式二重管コーン貫入試験



【今回調査】
ボーリング試験
基盤層の目安 $N \geq 10$



緩速載荷盛土+バーチカルドレーン



○ 軟弱地盤対策工の見直し

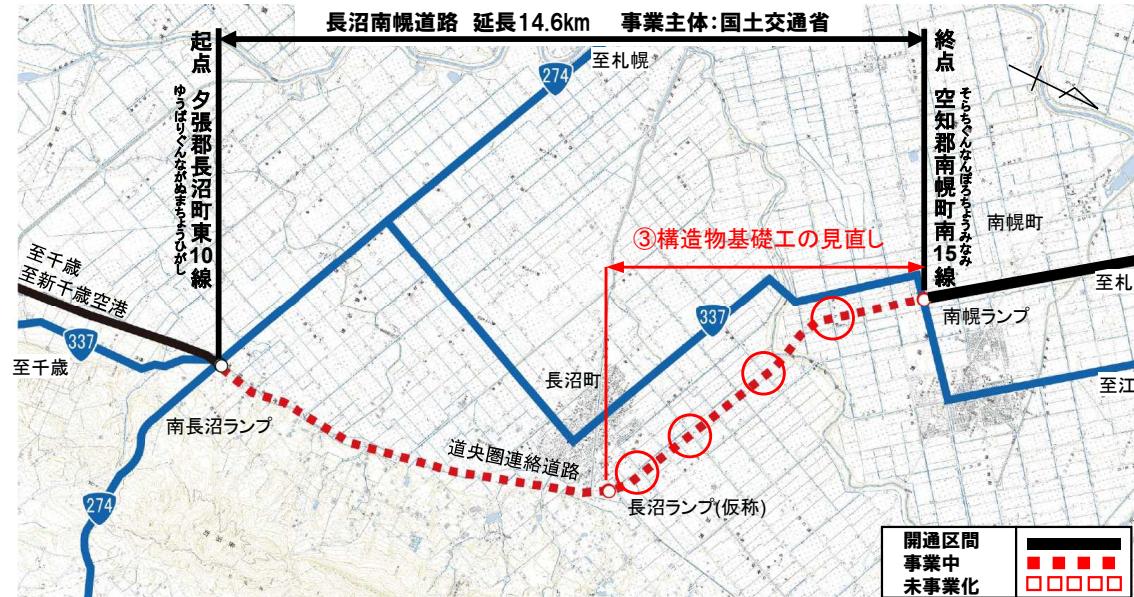
- ・バーチカルドレーン + 49.2億円
- ・遮断壁 + 47.2億円 合計 96.4億円

2. 事業の必要性等

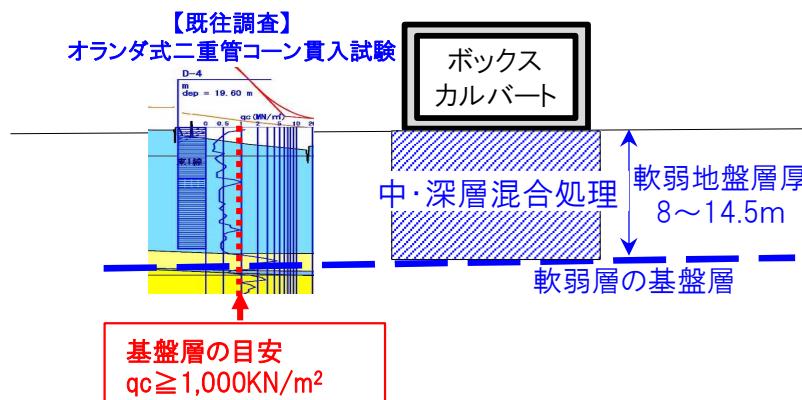
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

③構造物基礎工の見直し (約8.6億円増)

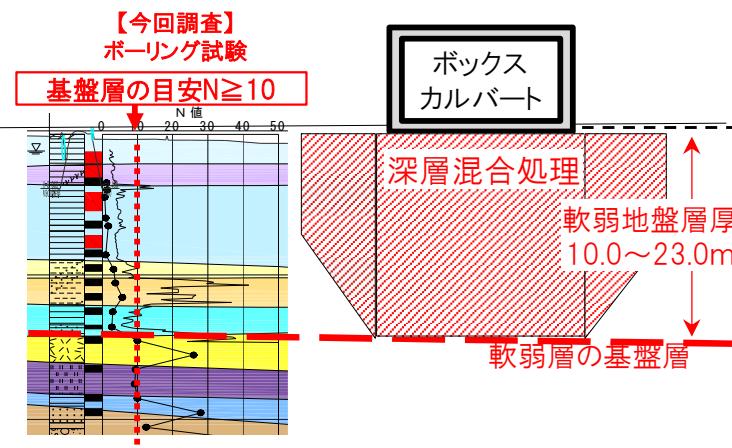
- ・当初、既往文献や既往地質調査結果からボックスカルバートの支持力を確保するため、地盤改良工を計上。
- ・用地取得後の地質調査において、想定よりも厚い軟弱層を確認したことから、地盤改良範囲を変更。



【当初】



【変更】

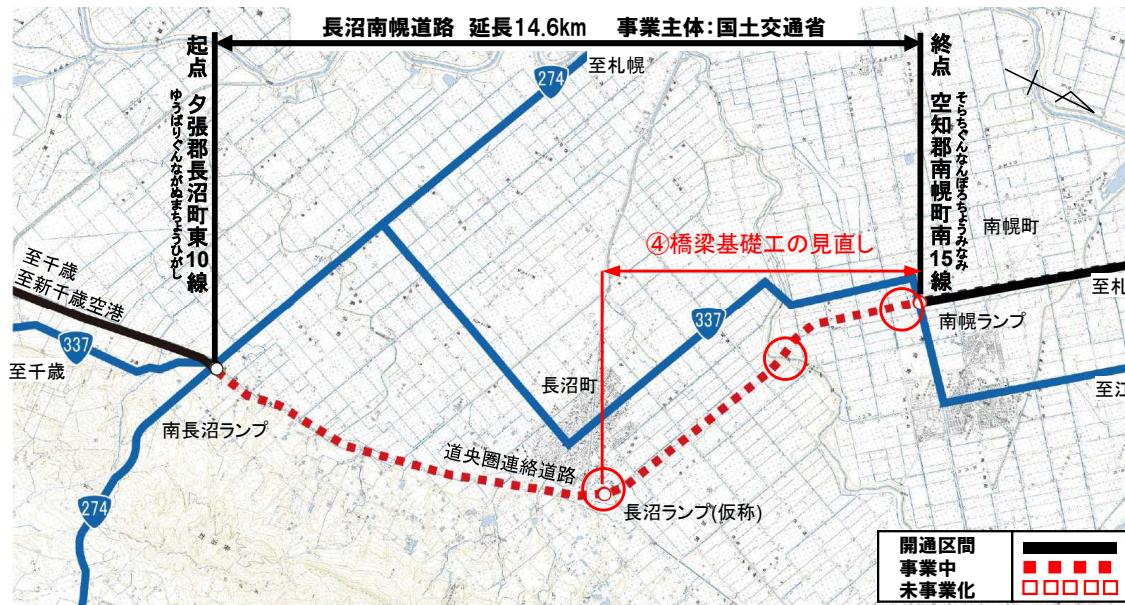


2. 事業の必要性等

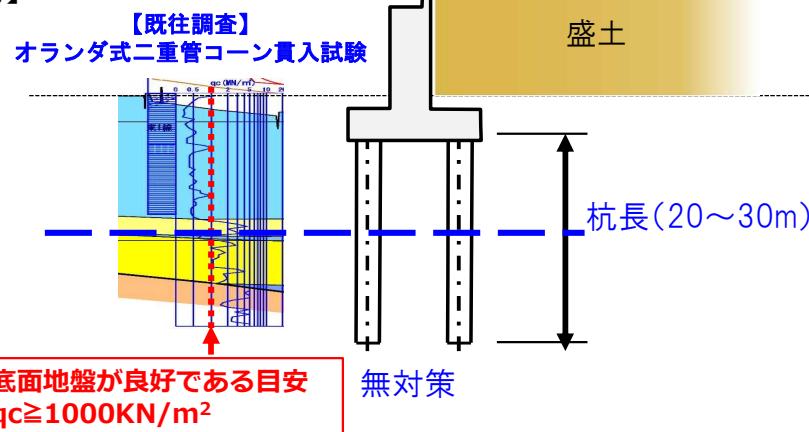
(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

④ 橋梁基礎工の見直し(約26.6億円増)

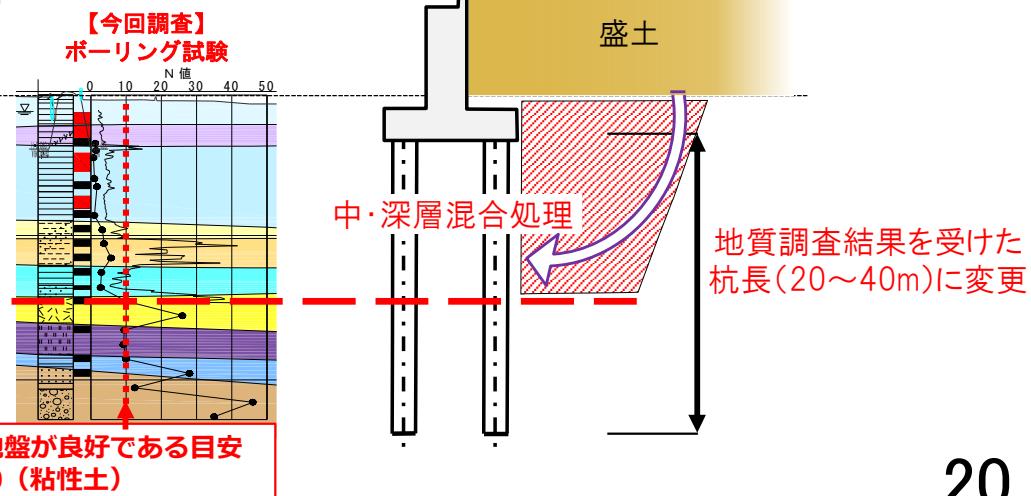
- ・当初、既往文献や既往地質調査結果から、杭基礎の諸元を決定。
- ・用地取得後の地質調査において、想定よりも厚い軟弱層を確認したことから、杭長の変更と地盤改良(深層混合処理)を追加。



【当初】



【変更】



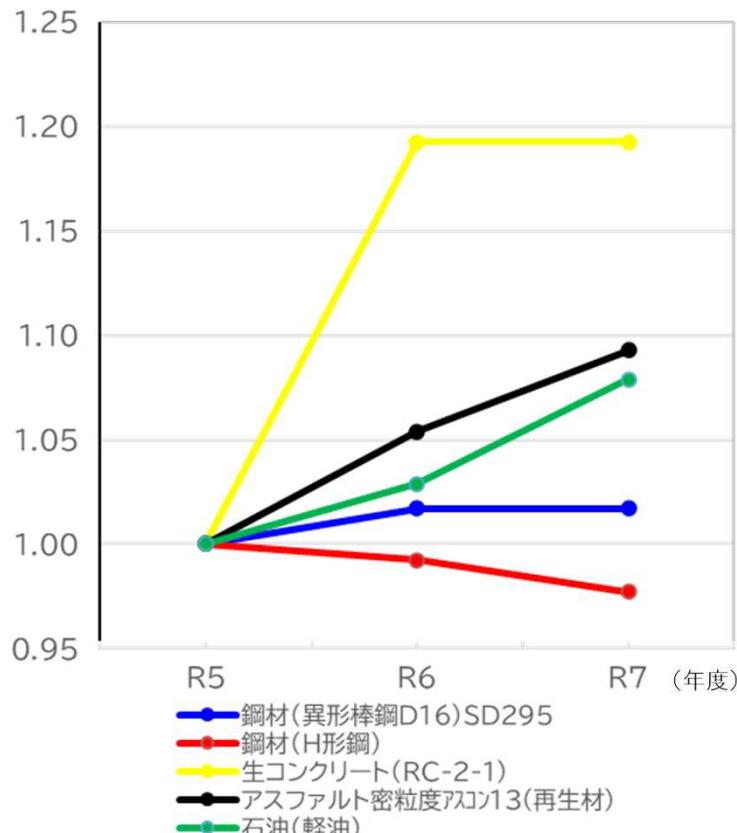
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑤ 資機材労務単価の変動 (約27.5億円増)

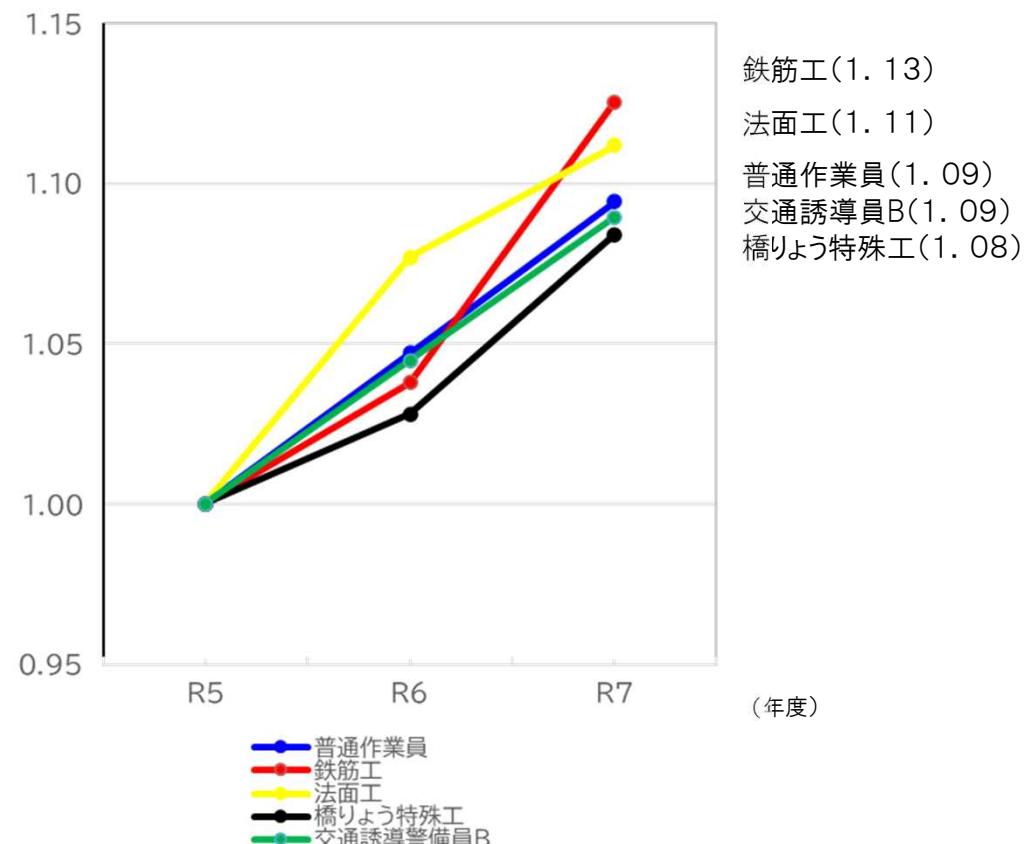
・前回評価(令和5年度)後の資機材・労務単価の変動に伴い、事業費を増額。

主要建設資材単価伸び率
(令和5年度基準)



※鋼材、石油:札幌管内単価
生コン、アスファルト:長沼・南幌地区単価

労務単価伸び率
(令和5年度基準)



※北海道内単価

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(標識工の見直し) (約0.1億円減)

- ・当初、標準的な片持ち式により計画
- ・視認性などを確認した上で支障の無い標識について、片持ち式から路側式へ構造を見直し。



【当初】



■対策イメージ(当初)

【変更】



■対策イメージ(変更)

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果（費用便益分析 -事業全体-）

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
554億円	11,700～16,900	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 内部收益率 (EIRR)
	480億円	123億円	27億円		[4%]	1.1
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	1.7
	529億円	50億円	—	579億円	[1%](参考)	2.2	4.4%

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	11,700～16,900	±10%	0.95～1.2
事業費	505億円	±10%	1.1～1.1
事業期間	24年	±20%	1.02～1.2

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)費用便益比の〔 〕内は、R5以降の社会的割引率の設定値である。(R4以前は何れも4%)

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果（費用便益分析 -残事業-）

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
554億円	11,700～16,900	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 内部收益率 (EIRR)
	480億円	123億円	27億円		[4%]	2.6
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	3.7
	190億円	50億円	—	240億円	[1%](参考)	4.3

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	11,700～16,900	±10%	2.3～3.0
事業費	222億円	±10%	2.4～2.9
事業期間	9年	±20%	2.6～2.8

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)費用便益比の〔 〕内は、R5以降の社会的割引率の設定値である。(R4以前は何れも4%)

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）

	令和5年度 再評価時点	令和7年度 再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=14.6km	L=14.6km	
計画交通量	11,000～ 16,300台／日	11,700～ 16,900台／日	<ul style="list-style-type: none"> ・将来交通需要推計の見直し 令和 5年度: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(R5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(R7事業化ネット) 令和22年度将来交通量の推計値
総事業費	約380億円	約554億円	<ul style="list-style-type: none"> ・土工計画の見直しによる増 ・軟弱地盤対策工の見直しによる増 ・構造物基礎工の見直しによる増 ・橋梁基礎工の見直しによる増 ・資機材・労務単価の変動による増 等
総費用 C	約428億円 (基準年R5)	約579億円 (基準年R7)	<ul style="list-style-type: none"> ・基準年の変更による増 ・総事業費の増
総便益 B	約642億円 (基準年R5)	約630億円 (基準年R7)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間の延伸に伴う減 ・基準年の変更による増 ・原単位の変更による増(費用便益分析マニュアルの更新)
費用対効果 B/C	1.5	1.1	

※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=579億円	C=240億円
	総便益 B	B=630億円	B=630億円
	B/C	B/C=1. 1	B/C=2. 6
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B=139億円	B=139億円
	救急医療改善効果	B=12億円	B=12億円
	余裕時間の短縮による効果	B=98億円	B=98億円
	CO ₂ 排出削減による効果	B=1. 7億円	B=1. 7億円
	大気汚染低減による効果	B=14億円	B=14億円
	騒音低減による効果	B=13億円	B=13億円

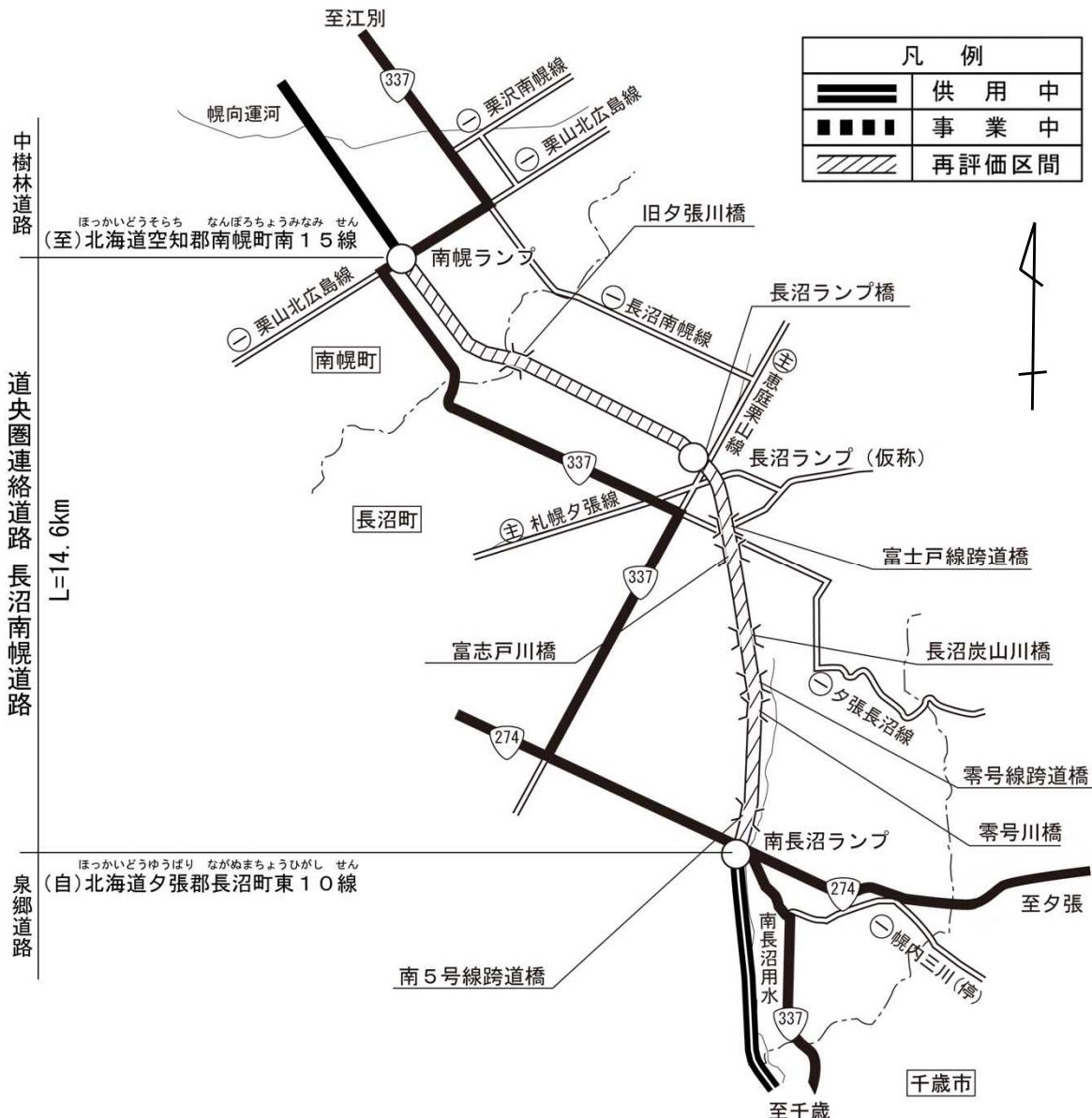
※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値

※費用(事業費及び維持管理費)・便益については、基準年における現在価値化後の値

※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。

3. 事業進捗の見込み

- 当該事業は、平成23年度に事業化、平成29年度に工事着手。
- 用地進捗率93%、事業進捗率73%(50%)
- 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()内は事業費変更後の進捗率
(R7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
道央圏連絡道路整備促進期成会	江別市長	江別市、千歳市、長沼町、札幌市、小樽市、石狩市、当別町、南幌町の首長	道央圏は、道都札幌市を中心とし、小樽港・石狩湾新港・新千歳空港を擁し、さらには国際拠点港湾の苫小牧港が近隣に立地する、まさしく北海道の政治・経済の中心的な役割を担う地域となっている。これらの地域を短時間で、かつ安全に連絡する「道央圏連絡道路」は地域の産業・経済の振興、発展に大きく寄与するもの。すでに開通している区間は、多くの人々や物が往来する、重要な物流道路として着実に地域経済を支える基盤となりつつあり、その一方で、未開通区間の現道は、長沼町市街地を通過するため、交通量増加に伴う渋滞や交通事故の発生などが懸念されており、一日も早い全線開通が望まれているところ。以上のように、高規格道路「道央圏連絡道路」の整備促進は、地域のみならず我が国の今後の発展にとっても重要であり、道央圏の発展、ひいては北海道の発展に欠くことのできないものとなっているため、整備促進を要望。
北海道空知地方総合開発期成会	岩見沢市長	岩見沢市、滝川市、深川市、北竜町、芦別市、三笠市、上砂川町、由仁町、月形町、妹背牛町、赤平市、奈井江町、夕張市、美唄市、砂川市、歌志内市、南幌町、長沼町、栗山町、浦臼町、新十津川町、秩父別町、雨竜町、沼田町の首長	広大な北海道における高規格道路のミッシングリンクの解消など幹線道路ネットワークの強化は、空知地方と新千歳空港・各港湾など圏域間の交流や連携のほか、地域医療の確保や観光客の移動など、産業面、観光面のストック効果をさらに高める重要な課題であり、現在、整備が進められている高規格道路「道央圏連絡道路」の早期開通を要望。
北海道石狩地方開発促進期成会	石狩市長	石狩市、恵庭市、新篠津村、千歳市、札幌市、江別市、北広島市、当別町の首長	道央圏連絡道路は、北海道の空の玄関口である新千歳空港から重要港湾である石狩湾新港を経て小樽市に至る高規格道路で、地域の医療・教育・福祉に関する施設密度が低い北海道において、これらを利用するためには自動車交通に依存せざるを得ない状況であることから、道路は文字どおり命をつなぐ生命線であり、地域の人々にとって、高規格道路に対する期待は、本州など他地域のそれとは比較にならないほど、大きなものである。とりわけ道央圏は、道都札幌市を中心とし、小樽港・石狩湾新港・新千歳空港を擁し、さらには国際拠点港湾の苫小牧港が近隣に立地する、まさしく北海道の政治・経済の中心的な役割を担う地域となっており、これらの地域を短時間で、かつ安全に連絡する「道央圏連絡道路」は地域の産業・経済の振興、発展に大きく寄与するもの。高規格道路「道央圏連絡道路」の整備促進は、地域のみならず我が国の今後の発展にとっても重要であり、道央圏の発展、ひいては北海道の発展に欠くことのできないものとなっているため、整備促進を要望。
北海道空知町村議会議長会	栗山町議会議長	栗山町議会議長、奈井江町議会議長、沼田町議会議長、南幌町議会議長、雨竜町議会議長、秩父別町議会議長、長沼町議会議長、浦臼町議会議長、上砂川町議会議長、由仁町議会議長、月形町議会議長、新十津川町議会議長、妹背牛町議会議長、北竜町議会議長	広大な北海道における高規格道路のミッシングリンクの解消など幹線道路ネットワークの強化は、空知地方と新千歳空港・各港湾など圏域間の交流や連携のほか、地域医療の確保や観光客の移動など、産業面、観光面のストック効果をさらに高める重要な課題であり、現在、整備が進められている高規格道路「道央圏連絡道路」の早期開通を要望。

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

「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。

5. 対応方針(案)

- ・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に寄与する事業と考えられます。
- ・事業の必要性、重要性は変化なく、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 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少	B/C = 1.1	B/C = 2.6
地域の特殊性を考慮した便益の検討	救急医療改善効果	B = 12億円(※)	B = 12億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B = 98億円(※)	B = 98億円(※)
	CO ₂ 排出削減による効果	B = 1.7億円(※)	B = 1.7億円(※)
	大気汚染低減による効果	B = 14億円(※)	B = 14億円(※)
	騒音低減による効果	B = 13億円(※)	B = 13億円(※)
事業の整備効果	活力	物流拠点の利便性向上	・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。
		農産品の流通利便性向上	・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。
		拠点空港新千歳空港への利便性向上	・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。
		企業立地の促進	・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。
	安全	道路交通の安全性向上	・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。
		異常気象時及び冬期間の走行環境の安全性向上	・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。
	環境	CO ₂ 排出量の削減	・自動車からのCO ₂ 排出量4,167(t-CO ₂ /年)の削減が期待。
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、用地進捗率93%、事業進捗率73%（50%）	

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