

(再評価)

道央圏連絡道路
(一般国道337号)
長沼南幌道路

再評価原案準備書説明資料

令和5年度
北海道開発局

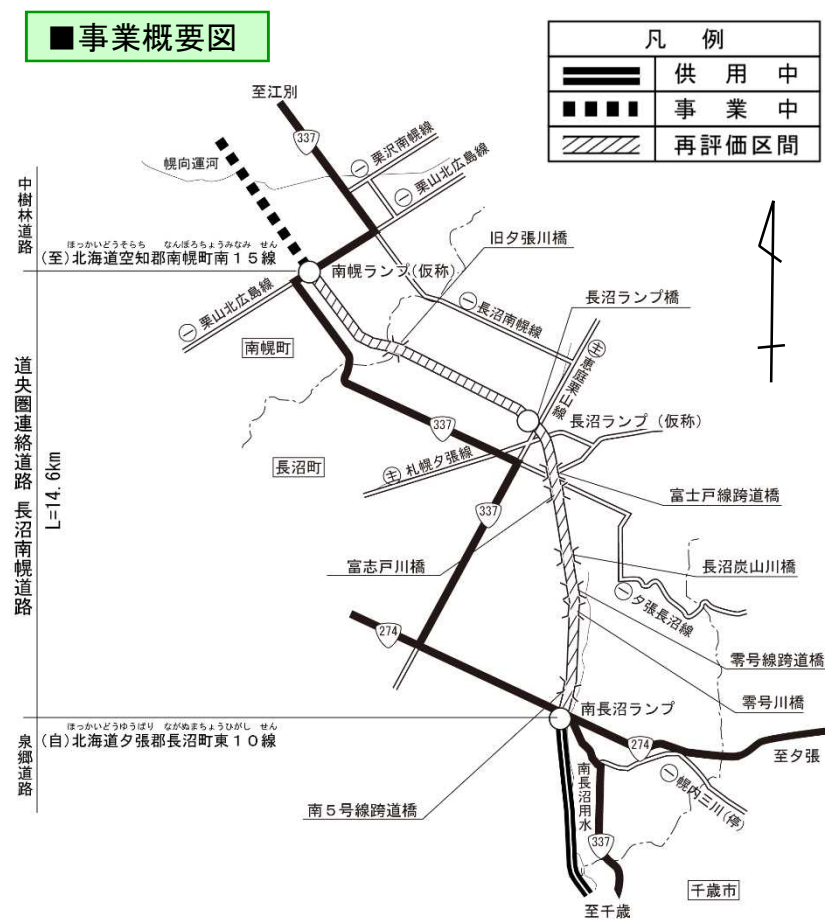
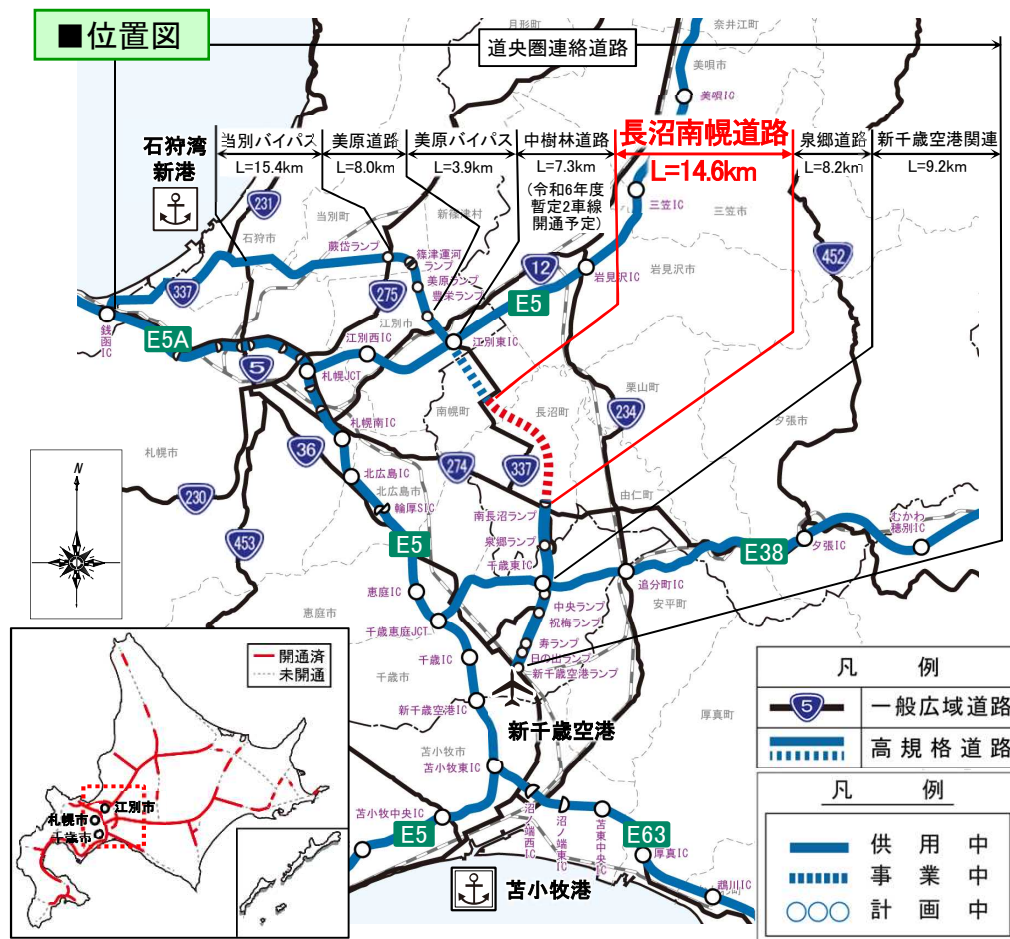
目 次

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	.....	22
4.関係自治体の意見	.....	23
5.対応方針(案)	.....	25

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。



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ぼ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

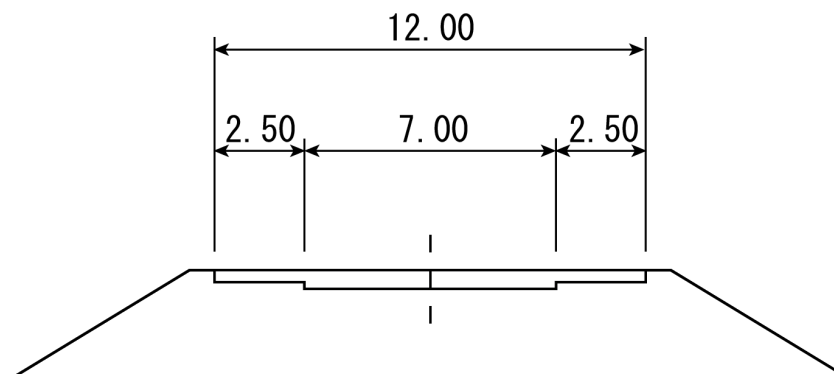
(3)経緯

- 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
- 令和29年度 工事着手
- 平成30年度 事業再評価
- 令和5年度 事業進捗率41%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(令和5年3月末時点)

■横断図

暫定2車線



(単位：m)

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

[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

[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 5年 3月 北海道ボールパーク Fビレッジ開業

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



写真:札幌開発建設部

令和2年3月
道央圏連絡道路
泉郷道路 全線開通



写真:札幌開発建設部



平成23年10月
北海道横断自動車道
夕張IC～占冠IC開通



写真:NEXCO東日本

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

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
新千歳空港IC開通



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

・石狩湾新港や苫小牧港への所要時間が短縮され、石油製品、農水産品等の物流輸送の利便性向上が期待される。

○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。

○拠点空港新千歳空港への利便性向上

・円滑で定時性の高いルートが確保され、道北方面の沿線市町村から新千歳空港への利便性向上が期待される。

○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、冠水リスクが低減することで、安全性向上が期待される。

○企業立地の促進

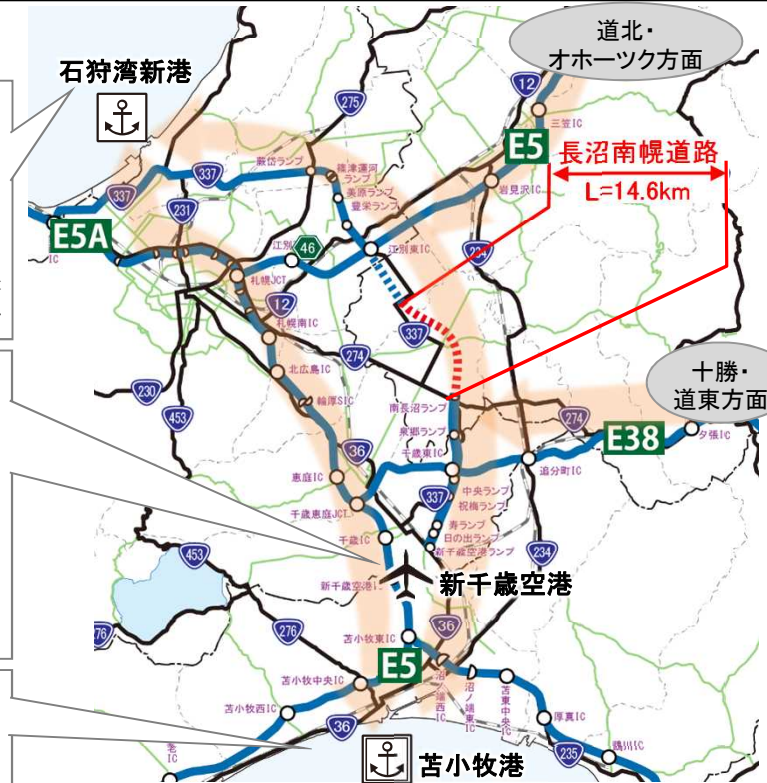
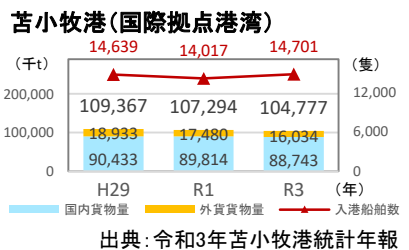
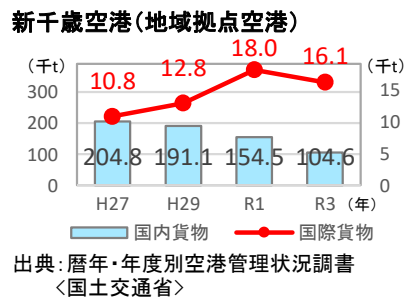
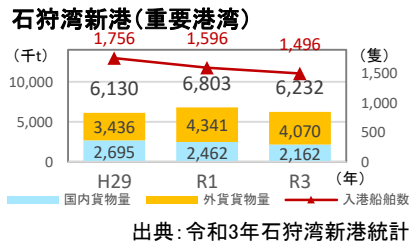
・工業団地と新千歳空港や石狩湾新港などの物流拠点へのアクセス性が向上し、企業立地の促進や新たな雇用の創出など、地域活性化が期待される。

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)

- ・当該道路は、道央圏連絡道路の一部を構成し、高速ネットワークと一体となり、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。
- ・一方、道央圏連絡道路未整備区間は南幌町や長沼町市街地を通過するため、アクセス利便性が悪く物流拠点間同士の連携強化が課題。
- ・当該道路の整備により、石狩湾新港や苫小牧港への所要時間が短縮され、石油製品、農水産品等の物流輸送の利便性向上が期待。

■物流拠点の状況



【道央圏連絡道路の整備による所要時間の変化】

	60分	90分	120分	150分	180分
石狩湾新港⇄苫小牧港間 全線未整備(平成10年度)					
現状 (新千歳空港関連・美原 バイパス・美原道路・泉 郷道路開通後)					
道央圏連絡道路全線整備後 (長沼南幌道路整備後)					

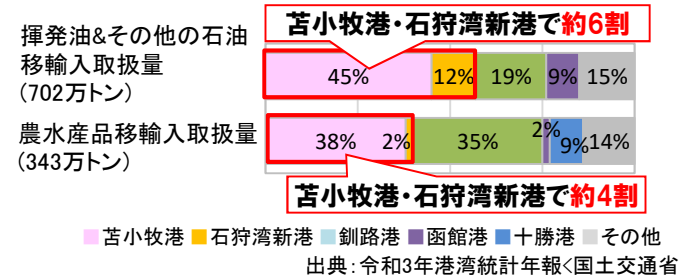
夏期 139分 → 118分 (21分短縮)
冬期 157分 → 132分 (25分短縮)

夏期 118分 → 102分 (16分短縮)
冬期 132分 → 112分 (20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:0.913、一般道路:0.866)をそれぞれ算出した。(プローブデータを基に、R2.4~R5.3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>

【道内港湾における揮発油&その他の石油・農水産品取扱貨物量割合(R3年)】



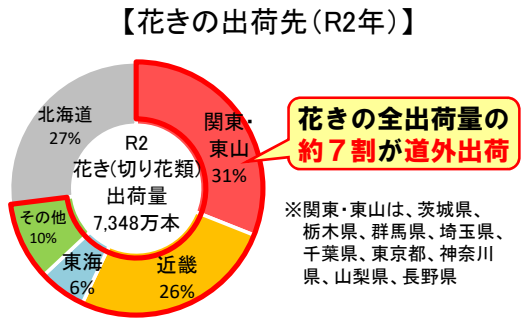
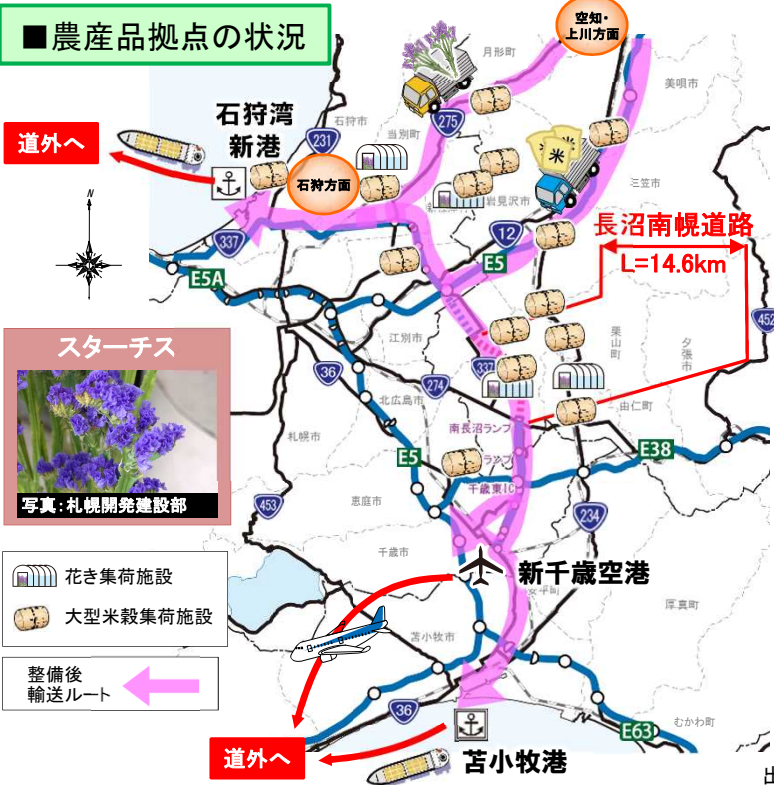
■地域の声(R5.7 運送事業者職員)

・苫小牧港に行く際は、主に国道を利用していますが、南幌町や長沼町市街地では、交差点を何度か右左折するなど、利便性の低さを感じるドライバーもあり、道央圏連絡道路が全線整備されると、時間短縮によって利便性が向上すると思うので、早期の全線整備を望みます。

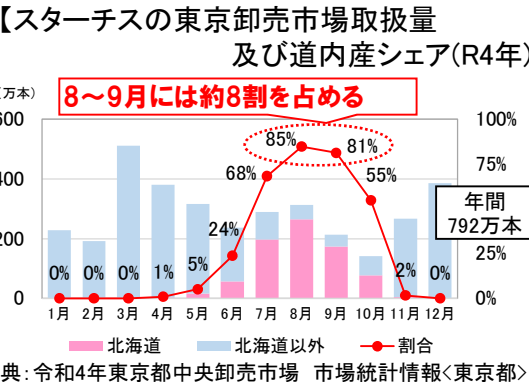
2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(農産品の流通利便性向上)

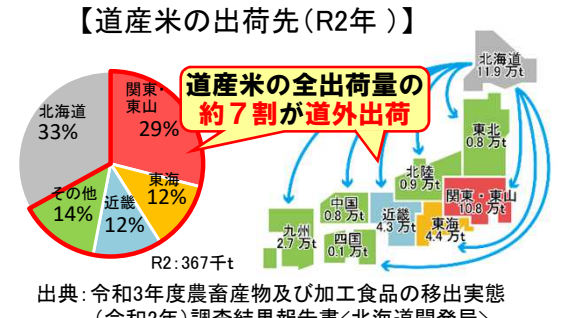
- ・当該道路に並行する国道337号は、道外出荷で全出荷量の約7割を占める道産米や付加価値の高い花き(切花類)などの農水産品の輸送に利用。
- ・東京卸売市場で道内産シェアが高い花き(スターチス類)の出荷が遅れた場合には、取引価格の低下による売上減少等の損失が発生するため速達性及び定時性の高い輸送ルートの確保が課題。
- ・当該道路の整備により、農産品の道外出荷を担う新千歳空港や苫小牧港等の物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待。



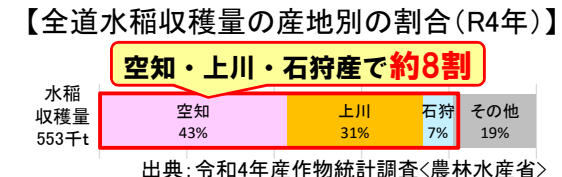
出典: 令和3年度農畜産物及び加工食品の移出実態(令和2年)調査結果報告書<北海道開発局>



出典: 令和4年東京都中央卸売市場 市場統計情報<東京都>



出典: 令和3年度農畜産物及び加工食品の移出実態(令和2年)調査結果報告書<北海道開発局>



出典: 令和4年産作物統計調査<農林水産省>

■地域の声(R5.6 JA月形職員)

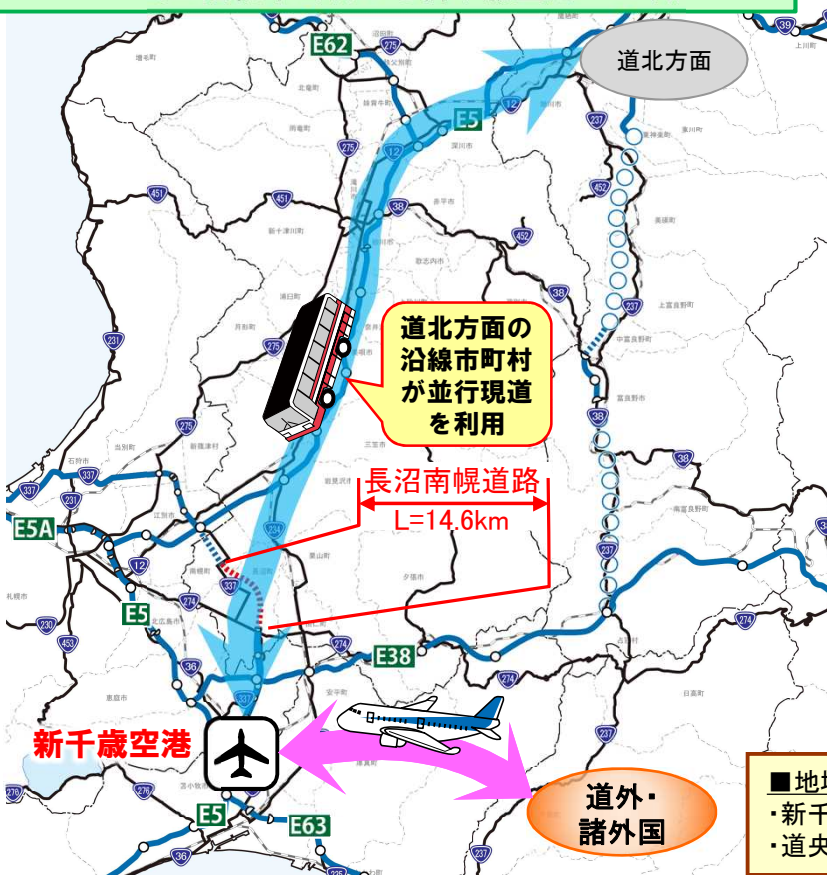
・鮮度低下が商品価値を下げてしまうため、商品価値を下げず鮮度を保ったまま東京など大消費地に届ける必要があります。速く確実に輸送できる輸送ルートの確保が大事になります。道央圏連絡道路が全線整備されれば、輸送ルートの選択肢が増え、確実性が向上すると思うので、早期の開通に期待しています。

2.事業の必要性等

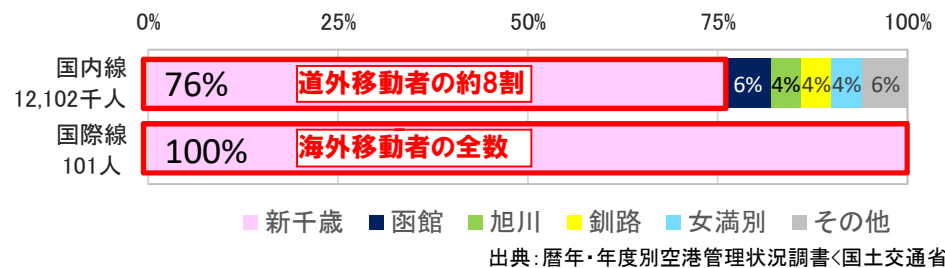
(2)事業の整備効果(拠点空港新千歳空港への利便性向上)

- ・拠点空港新千歳空港は、道内外の窓口として道内空港乗降客数のうち国内線の約8割、国際線の全数が利用しており、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、沿線市町村から快適な利用環境の確保が課題。
- ・当該道路の整備により、円滑で定時性の高いルートが確保され、道北方面の沿線市町村から新千歳空港への利便性向上が期待。

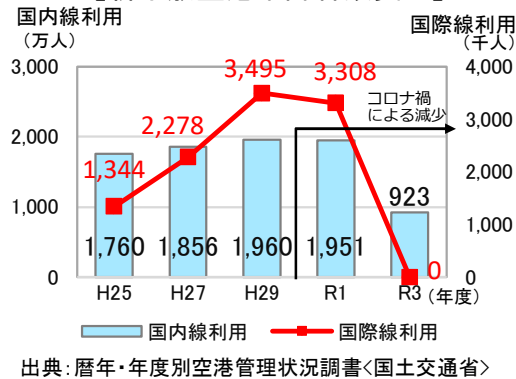
■道北方面の沿線市町村から新千歳空港への利用状況



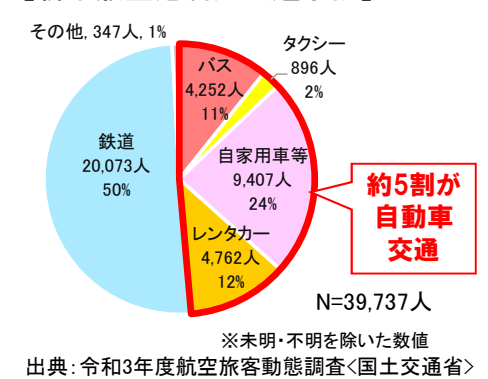
【道内空港の乗降客数シェア(R3年度)】



【新千歳空港乗降客数変化】



【新千歳空港利用交通手段】



■地域の声 (R5.7 観光バス事業者職員)

- ・新千歳空港から旭川市などの道北方面に行く際は、千歳ICから高速道路を利用しています。
- ・道央圏連絡道路が全線開通できれば、移動距離が短くなるため、早期開通を期待します。

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4件を含む28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約3倍と高く、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。

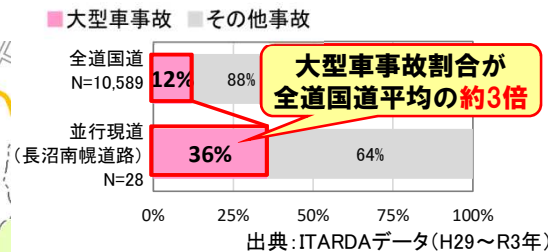
■当該道路の死傷事故発生状況(H29~R3年)



- ★ 死亡事故: 4件
- ☆ 死亡事故以外: 24件
- 事故危険区間
- 単路
- 交差点

出典: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査(国土交通省)、令和4年度(2022年度)北海道学校一覽、事故ゼロプラン(H25.28.R4年度)〈北海道開発局〉、ITARDAデータ(H29~R3年)
 ※事故ゼロプラン: 事故データや地域の声に基づき事故危険区間を選定し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的に実施する取組。対策完了後はその効果を検証し、マネジメントサイクルにより改善を図るもの。

【車種別事故割合(H29~R3年)】

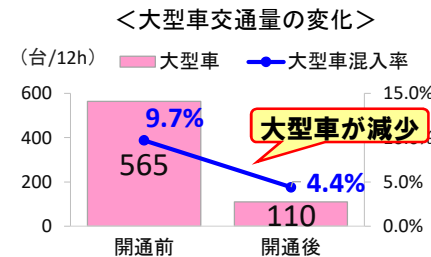


【国道337号の交通事故】



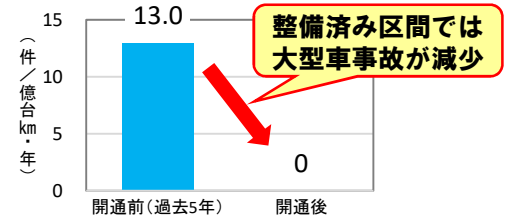
写真: 札幌開発建設部

【道央圏連絡道路(泉郷道路)開通前後の並行現道※の交通状況(大型車)】



出典: 札幌開発建設部調べ
 開通前: R元年8月9日~R元年8月15日
 開通後: R3年8月10日~R3年8月16日

＜大型車死傷事故率の変化＞ ※国道337号



出典: 交通量: H22, H27年度全国道路・街路交通情勢調査
 事故: ITARDAデータ(H27~R1, R3年)
 ※: 開通前(過去5年): H27~R1年、開通後: R3年

■地域の声 (R5.6 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、国道は通学路として利用しています。交通事故の危険性を感じており、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。
- ・整備中の道央圏連絡道路が開通すれば交通が転換し、町内の混雑も緩和され安全性も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)

- ・当該道路沿線は、旧夕張川や千歳川に挟まれた平坦な地形のため、当該道路と並行する国道274号及び337号では、季節風による吹雪・地吹雪が発生し5年間で8回(約52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気象条件は過去5年間で約1,128時間ある状況で、冬期に当該区間を走行する際の走行性、安全性が課題。
- ・当該道路の整備により、冬期視程障害の緩和や、冠水リスクが低減することで、安全性向上が期待。

■当該道路沿線地域の災害状況



【H29年度～R3年度の5年間にける 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
	337	6	37.5
合計		8	51.5

5年間で8回 約52時間の通行規制が発生

【一般国道274号の道路冠水状況】



長沼町
出典：札幌開発建設部

【視程障害が発生したと考えられる時間】

年度	想定時間
H29	168 時間
H30	288 時間
R1	216 時間
R2	216 時間
R3	240 時間
合計	1,128 時間

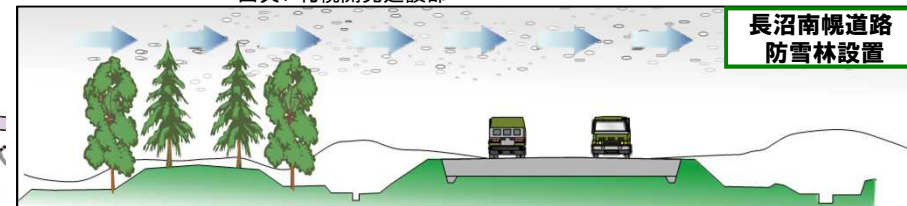
※西長沼地区
テレメータの観測値を用いて視程が悪化する気象条件となる年間の総時間を算出

**視程障害は過去5年で約1,128時間
≒毎日2時間程度視程障害が発生**

【視程障害発生条件】

・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>



長沼南幌道路
防雪林設置

■地域の声(R5.7 物流事業者)

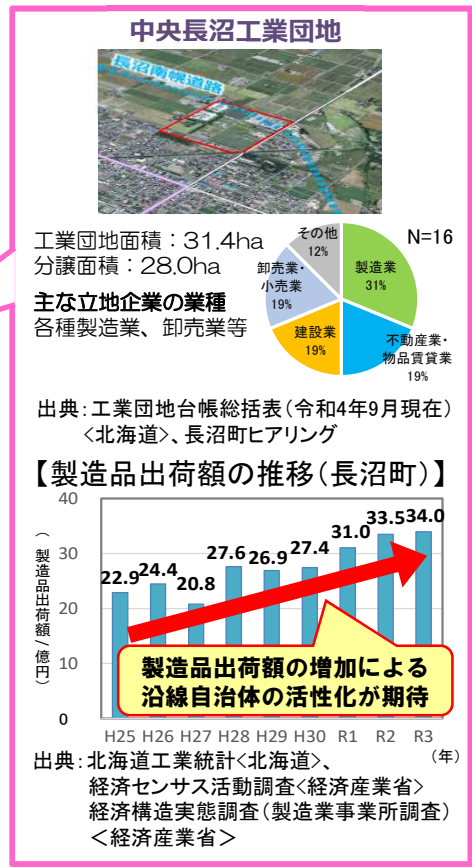
・吹雪による視界不良時や、積雪で道幅が狭くなった時の大型車同士のすれ違いでは、非常に危険を感じます。当該道路が整備されれば、視界も改善され、安全に走行できると思うので、早期の全線整備を望みます。

出典：災害履歴調査<札幌開発建設部>
ITARDAデータ(H29～R3年)
テレメータ<札幌開発建設部>
長沼町防災ガイドパンフレット(R2.11)

2.事業の必要性等

(2)事業の整備効果(企業立地の促進)

- ・当該道路周辺の自治体では新千歳空港や石狩湾新港等へのアクセスの良さを売りに企業誘致を展開。
- ・一方、国道337号は、南幌町や長沼町市街地を通過するため主要物流拠点への利便性向上が課題。
- ・当該道路の整備により、工業団地と新千歳空港や石狩湾新港などの物流拠点へのアクセス性が向上し、企業立地の促進や新たな雇用の創出など、地域活性化が期待。



■地域の声(R5.6 長沼町職員)

・企業立地に関する問い合わせは年々増加傾向にあり、町の中心部からもアクセスしやすい道央圏連絡道路の計画は、企業にとって大きな魅力になっていると考えられます。昨今の原料や燃料の高騰もあり、道央圏連絡道路の整備は、石狩湾新港や新千歳空港、苫小牧港といった北海道の主要物流拠点へのアクセス利便性の向上は重要なセールスポイントとなるため、1日も早い道路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、7,024,457(t-CO₂/年)
- ・当該道路の整備により、7,020,789(t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、3,667(t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

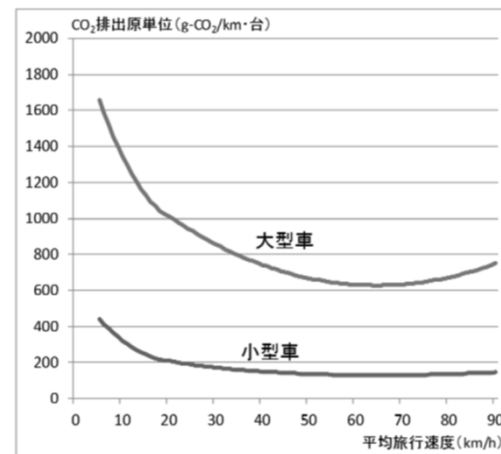
CO₂削減量
3,667t-CO₂/年



森林換算
約346ha
(札幌ドーム約63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



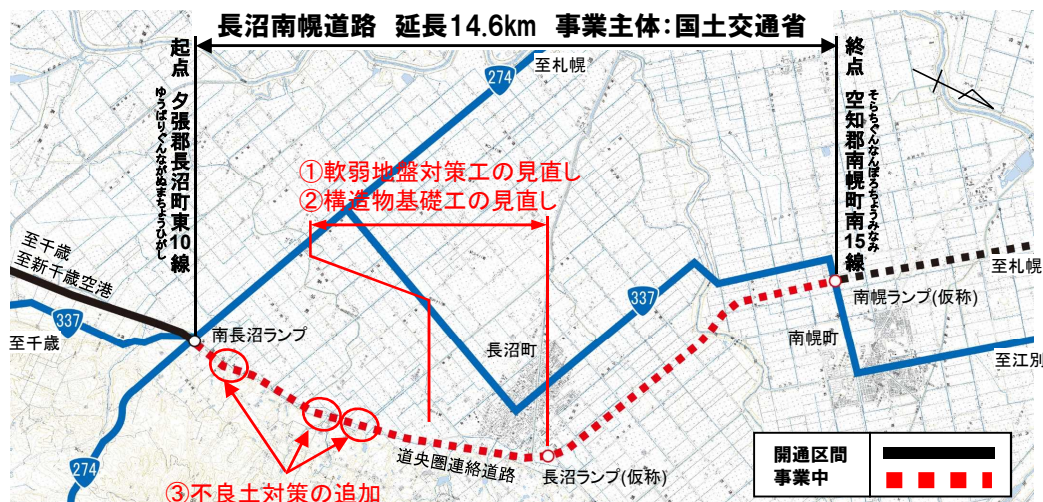
出典:『道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)』
国土技術政策総合研究所資料No.671(2012))

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・平成30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、全体事業費が約140億円増加。
- ・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の実施により、事業期間が4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
(平成30年度再評価)	(令和5年度再評価)	
240億円	380億円	増 140億円
事業期間 ※		増減年数
(平成30年度再評価)	(令和5年度再評価)	
14年	18年	増 4年

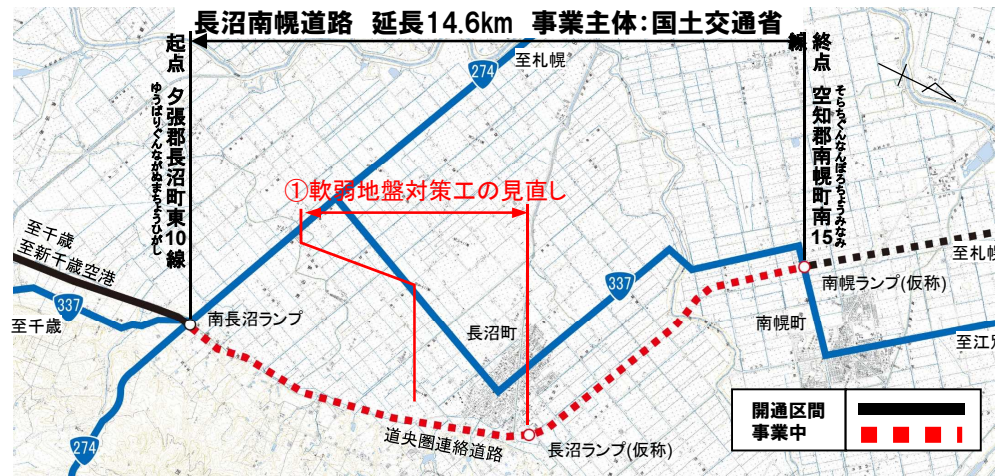
※ 費用便益比算定上設定した事業期間

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

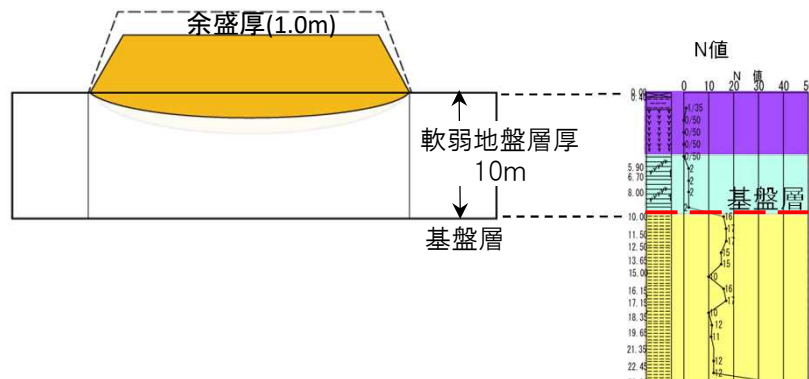
① 軟弱地盤対策工の見直し (約67.0円増)

- ・ 当初、既存文献や周辺既往調査結果から軟弱層を想定し、盛土沈下対策として緩速载荷盛土工法を採用。
- ・ 用地取得後の地質調査において、想定より厚い軟弱層を確認したことから、盛土沈下対策として盛土の余盛厚を見直し、盛土安定対策として地盤改良(中層混合処理)を追加。
また、含水比が高く盛土の沈下に長い载荷期間を要することが判明したため、バーチカルドレーンを追加。



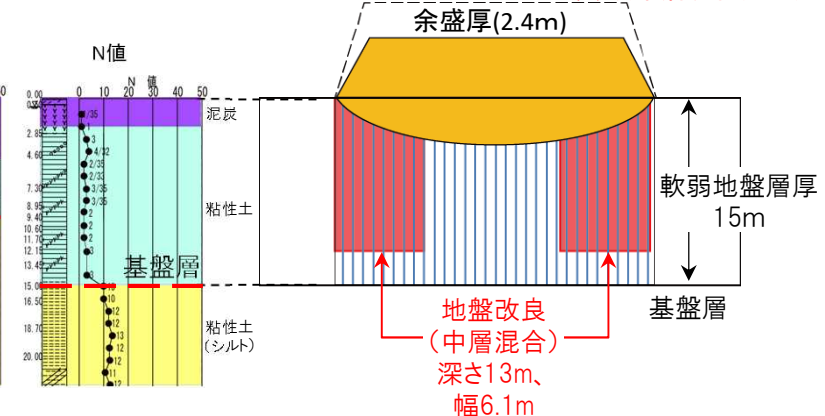
[当初]

緩速载荷盛土工法



[変更]

緩速载荷盛土工法及び
バーチカルドレーン+地盤改良(中層混合処理)

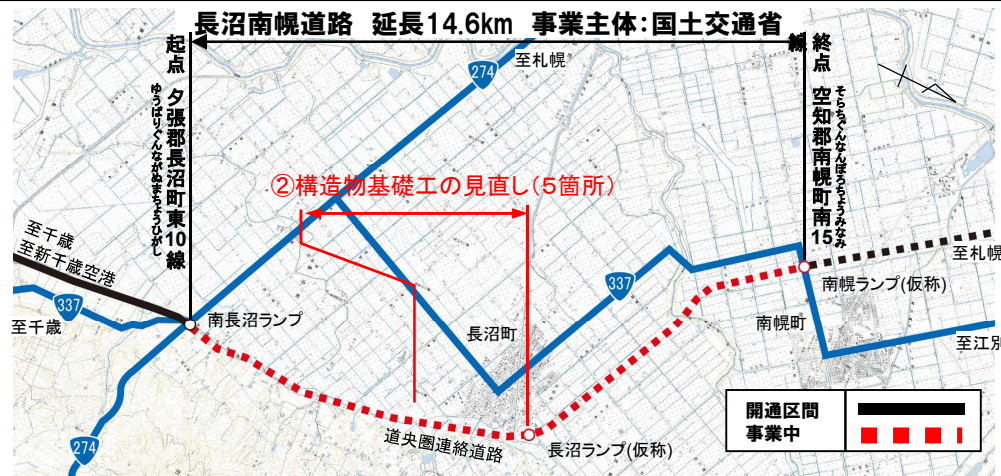


2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

② 構造物基礎工の見直し (約17.4億円増)

- ・当初、既存文献や周辺既往調査結果から軟弱層を想定し、地盤改良(中層混合処理)を採用。
- ・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(深層混合処理)へ見直し。



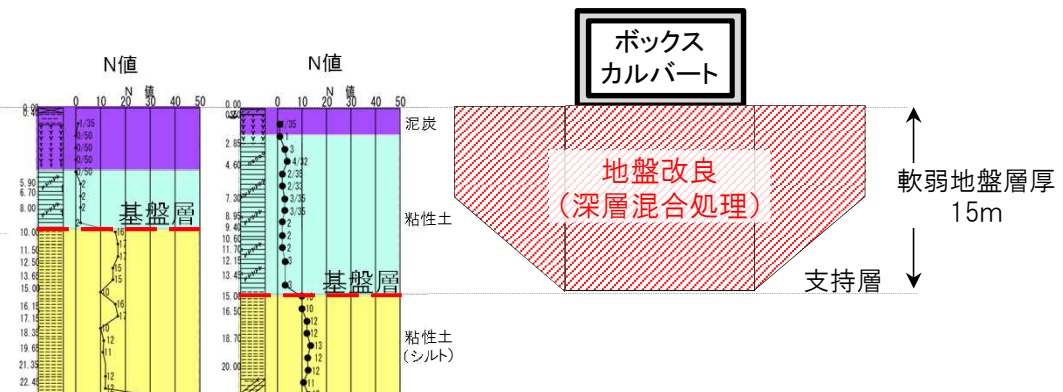
[当初]

地盤改良(中層混合処理)



[変更]

地盤改良(深層混合処理)

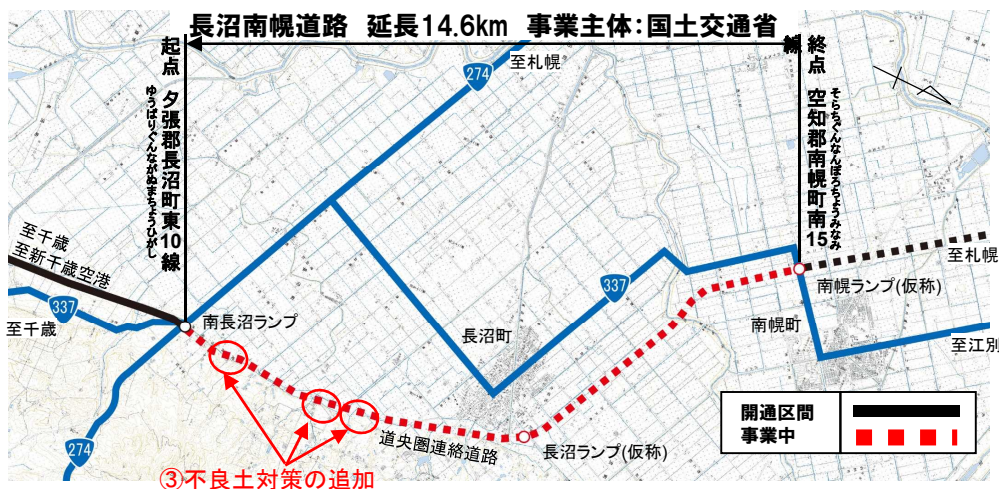


2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

③ 不良土対策の追加 (約7.5億円増)

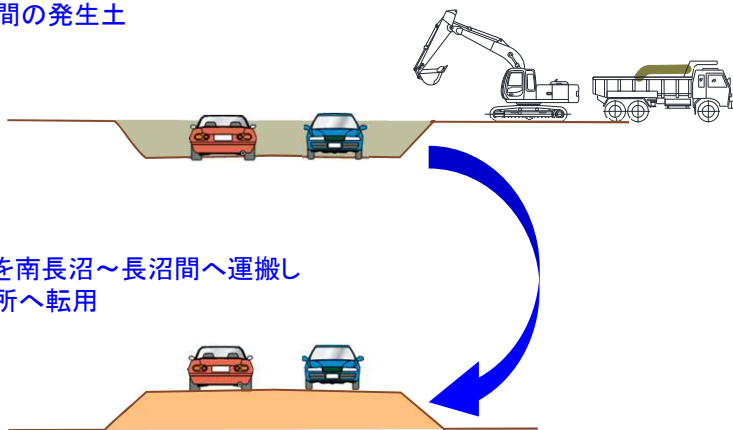
- ・当初、事業区間内から切土する発生土は、無対策で盛土区間の盛土材として利用する計画。
- ・掘削土砂による盛土材料試験の結果、盛土材として適さないことが判明したため、固化剤による安定処理(再利用)と購入土との経済比較から、固化剤による不良土対策を追加。



[当初]

切土区間の発生土

発生土を南長沼～長沼間へ運搬し
盛土箇所へ転用



[変更] 発生土を土質改良

南長沼～長沼間へ運搬し盛土箇所へ転用



固化材(石灰系)を
バックホウにて攪拌し
土質改良

■土質改良の作業イメージ

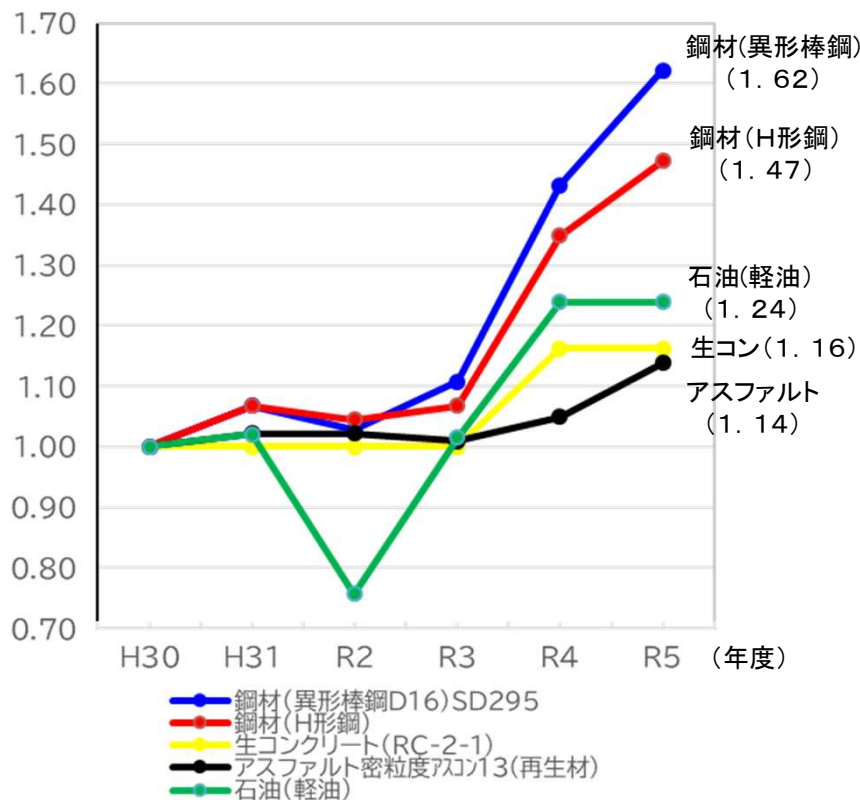
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

④ 資機材・労務単価の変動(約50億円増)

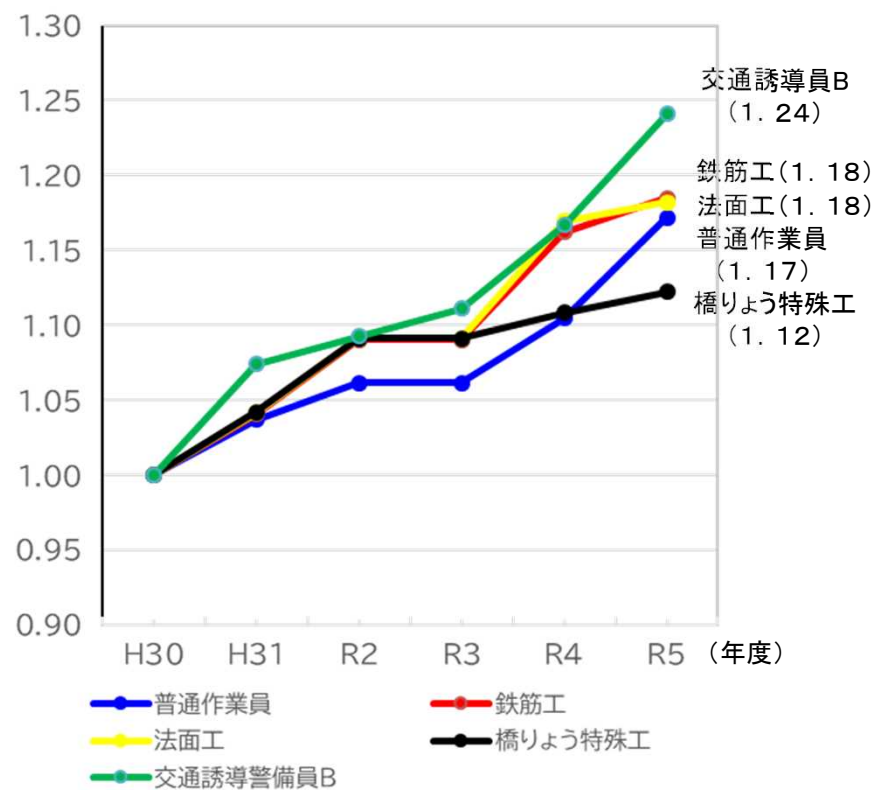
・ 前回評価(平成30年度)後の資機材・労務単価の変動に伴い、事業費を増額。

主要建設資材単価伸び率
(平成30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
(平成30年度基準)



※北海道内単価

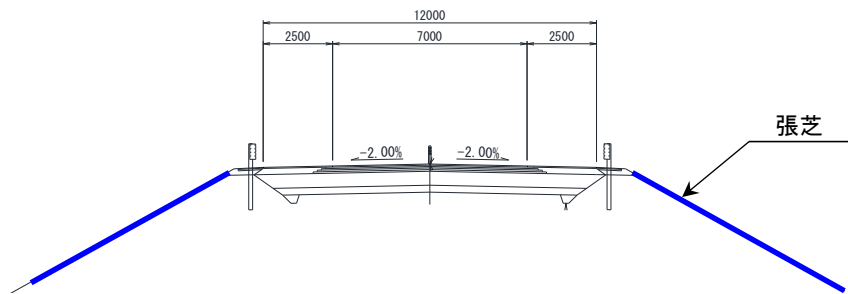
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

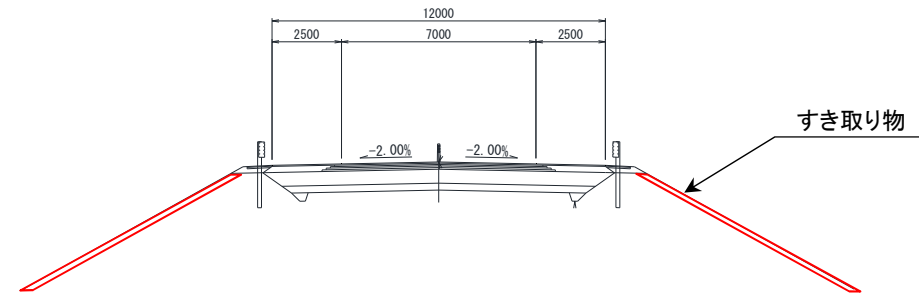
⑤ コスト縮減 法面保護工の見直し(1.9億円減)

- ・当初、盛土部の植生は張芝工を採用。
- ・現地の植生が再利用可能(特定外来生物が無いか等)かを確認した上で、建設副産物の有効利用及び環境負荷低減を図るため、すきとり物張付工へ見直し。

[当初] 張芝工



[変更] すきとり物張付工



■すき取り物の張付工のイメージ

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
380億円	11,000 ~16,300	令和5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)
	486億円	128億円	28億円	642億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.5	6.4%
	354億円		74億円	428億円		

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	11,000~16,300	±10%	1.3~1.7
事業費	347億円	±10%	1.4~1.6
事業期間	18年	±20%	1.5~1.6

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。

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
380億円	11,000 ~16,300	令和5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)
	486億円	128億円	28億円	642億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	2.7	14.1%
	163億円	74億円	237億円			

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	11,000~16,300	±10%	2.4~3.0
事業費	183億円	±10%	2.5~2.9
事業期間	5年	±20%	2.7~2.8

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。

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）

	平成30年度 再評価時点	令和5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	9,800~ 15,000台/日	11,000~ 16,300台/日	<ul style="list-style-type: none"> ・将来交通需要推計の見直し 平成30年度:平成22年度全国道路・街路交通情勢調査(事業化ネット) 令和12年度将来交通量の推計値 令和5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
総事業費	約240億円	約380億円	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・不良土対策の追加による増 ・資機材・労務単価の変動による増 ・法面保護工の見直しによる減
総費用 C	約261億円 (基準年:平成30年度)	約428億円 (基準年:令和5年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費の変更による増 ・基準年の変更による増
総便益 B	約602億円 (基準年:平成30年度)	約642億円 (基準年:令和5年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・基準年の変更による増 ・原単位の変更による増 ・計画交通量の増 ・事業期間の延伸に伴う減
費用対効果 B/C	2.3	1.5	

※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)】

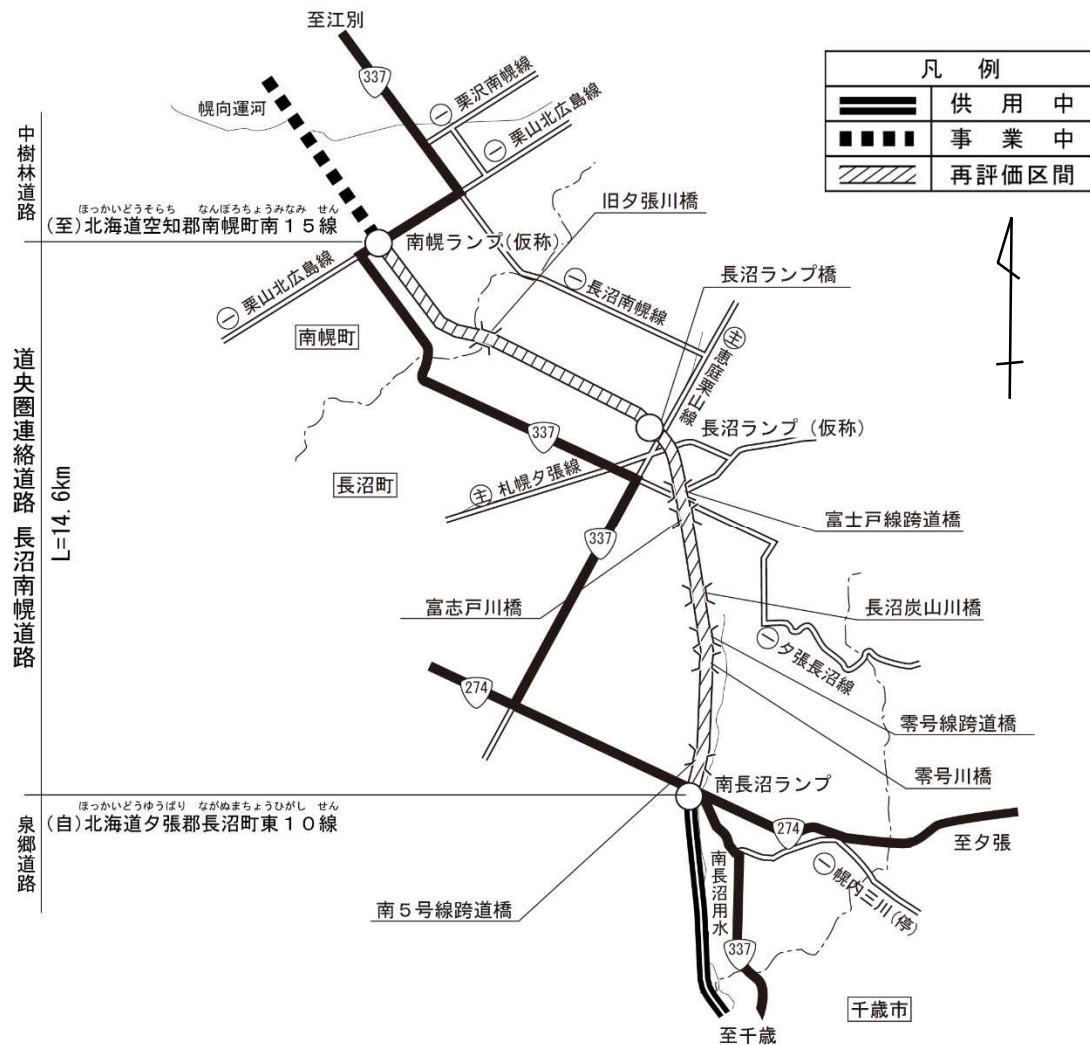
項目	細目	金額	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	総費用 C	C=428億円	C=237億円
	総便益 B	B=642億円	B=642億円
	B/C	B/C=1.5	B/C=2.7
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B=115億円	B=115億円
	救急医療改善 効果	B=3.3億円	B=3.3億円
	余裕時間の短縮 による効果	B=110億円	B=110億円
	CO ₂ 排出削減に よる効果	B=1.8億円	B=1.8億円
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.8	B/C=3.2

※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化後の値

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25年度より用地補償に着手、平成29年度に工事着手。
- ・用地進捗率93%、事業進捗率65%（41%）
- ・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5年度北海道における事業計画(R5年4月)ベース
 ※用地進捗率は面積ベース (R5年3月末時点)
 ※事業進捗率の()内は事業費変更後の進捗率 (R5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	<p>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を近隣に抱える、まさしく北海道の政治・経済の中心的な機能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。令和5年度には、新千歳空港の隣接地域に次世代半導体工場の建設が決定したところであり、令和9年度の量産化を目指して整備が進むなど、すでに開通している区間では、多くの人や物が往来し、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つつある。またその一方、事業中区間内の農村地域への交通量増加が懸念されており、一日も早い全線開通が望まれているところ。</p> <p>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。</p>
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	<p>広大な北海道における高規格道路のネットワークの整備は、空知地域と新千歳空港・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最重要な課題であり、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。</p>
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	<p>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、地域の経済的発展のみならず、医療・教育・福祉といった施設密度が低い北海道において、施設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り、道路は文字通り命をつなぐ生命線の役割を担っており、地域の人々にとって、規格の高い道路に対する期待は、本州などのそれとは比較にならない程、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を近隣に抱える、まさしく北海道の政治・経済の中心的な機能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。</p>
北海道空知町村議会議員会	北竜町議会議長	栗山町議会議長、奈井江町議会議長、南幌町議会議長、雨竜町議会議長、沼田町議会議長、長沼町議会議長、浦臼町議会議長、妹背牛町議会議長、上砂川町議会議長、秩父別町議会議長、由仁町議会議長、月形町議会議長、新十津川町議会議長	<p>広大な北海道における高規格道路のネットワークの整備は、空知地域と新千歳空港・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最重要な課題であり、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。</p>

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
北海道、 北海道市長会、 北海道町村会、 北海道高速道路建設促進 期成会、 北海道道路利用者会議、 北海道道路整備促進協会	北海道知事等	北海道等	高規格道路網をはじめとする道路整備の促進について「高規格道路のミッシングリンクの解消及び4車線化の整備促進」を要望。

○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・安心な暮らしの確保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、事業の実施にあたっては、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、中樹林道路及び泉郷道路と一体となって北海道縦貫自動車道及び北海道横断自動車道と接続し、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ため、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=1.5	B/C= 2.7
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=3.3億円(※)	B=3.3億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=110億円(※)	B=110億円(※)
	CO2排出削減による効果	B=1.8億円(※)	B=1.8億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.8(※)	B/C=3.2(※)
事業の整備効果	活力	物流拠点の利便性向上	・石狩湾新港や苫小牧港への所要時間が短縮され、石油製品、農水産品等の物流輸送の利便性向上が期待。
		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。
		拠点空港新千歳空港への利便性向上	・円滑で定時性の高いルートが確保され、道北方面の沿線市町村から新千歳空港への利便性向上が期待。
		企業立地の促進	・工業団地と新千歳空港や石狩湾新港など物流拠点へのアクセス性が向上し、企業立地の促進や新たな雇用の創出など、地域活性化が期待。
	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	・冬期視程障害の緩和や、冠水リスクが低減することで、安全性向上が期待。
環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量3,667(t-CO2/年)の削減が期待。	
事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・令和5年3月末時点で、用地進捗率93%、事業進捗率65%	

※は開通後50年間の便益額として試算した参考値