

(再評価)

# 一般国道38号 釧路新道

## 再評価原案準備書説明資料

令和元年度  
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	.....	16
4. 関係自治体の意見	.....	17
5. 対応方針(案)	.....	18

# 1. 事業の概要

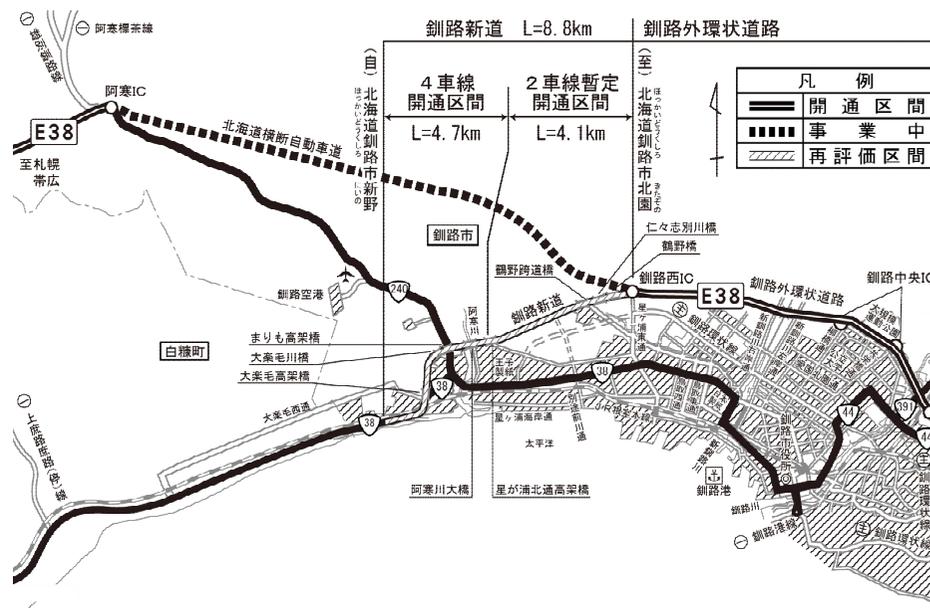
## (1) 事業の目的

- ・一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路である。
- ・釧路新道は、拠点空港釧路空港等への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等を目的とした、釧路市新野から釧路西インターチェンジに至る延長8.8kmの4車線整備事業。

### ■位置図



### ■事業概要図



# 1. 事業の概要

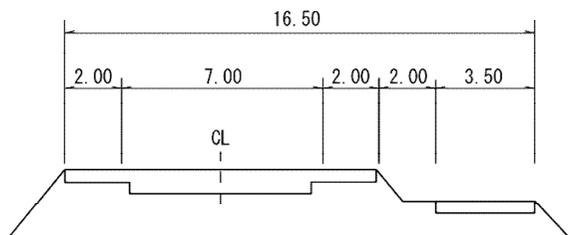
## (2) 計画の概要

- ① 起点 ……ほっかいどうくしろ にいの北海道釧路市新野
- 終点 ……ほっかいどうくしろ きたぞの北海道釧路市北園
- ② 計画延長 ……8.8km
- ③ 幅員 ……(16.5m)33.0m
- ④ 構造規格 ……3種1級
- ⑤ 設計速度 ……80km/h
- ⑥ 車線 ……(暫定2車線)4車線
- ⑦ 事業主体 ……北海道開発局

### ■横断図

(暫定2車線)

(単位：m)



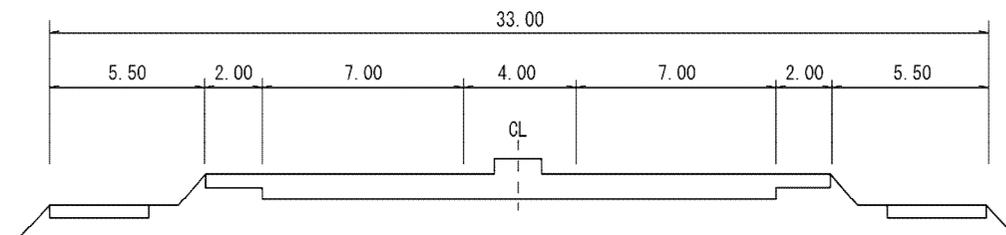
## (3) 事業の経緯

平成4年度	事業化
	用地補償着手
	工事着手
平成5～18年度	開通 L=7.7km
平成13年度	事業再評価
平成18年度	事業再評価
平成22年度	事業再評価
平成25年度	事業再評価
平成25年度	開通 L=1.1km
平成28年度	事業再評価
令和元年度	事業進捗率81%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率  
(H31年3月末時点)

4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]

- ・平成15年 6月 北海道横断自動車道  
池田IC～本別IC開通
- ・平成21年 11月 北海道横断自動車道  
本別IC～浦幌IC開通
- ・平成27年 3月 北海道横断自動車道  
浦幌IC～白糠IC開通
- ・平成28年 3月 北海道横断自動車道  
白糠IC～阿寒IC開通

#### [周辺道路の整備状況]

- ・平成25年 12月 国道38号 釧路新道  
全線開通（暫定2車線含む）
- ・平成28年 3月 国道38号・44号  
釧路外環状道路  
釧路西IC～釧路東IC開通
- ・平成31年 3月 国道38号・44号  
釧路外環状道路  
釧路東IC～釧路別保IC開通
- ・平成31年 3月 国道272号  
上別保道路 全線開通

#### [市町村合併の状況]

- ・平成17年 10月 釧路市、阿寒町、音別町が合併し、釧路市が誕生

#### [その他]

- ・平成23年 5月 釧路港が国際バルク戦略  
港湾（穀物）に選定
- ・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28年 2月 釧路港が特定貨物輸入拠  
点港湾（穀物）に指定
- ・平成30年 3月 北海道内7空港特定運営  
事業等実施方針策定
- ・平成31年 3月 釧路港国際物流ターミナ  
ル運営開始
- ・令和 元年 8月 北海道内国管理4空港特  
定運営事業等基本協定書  
締結

# 2. 事業の必要性等

## (1) 事業を巡る社会情勢等の変化

北海道横断自動車道  
 平成15年 6月 池田IC~本別IC開通  
 平成21年11月 本別IC~浦幌IC開通  
 平成27年 3月 浦幌IC~白糠IC開通  
 平成28年 3月 白糠IC~阿寒IC開通



写真: 釧路開発建設部

国道38号 釧路新道  
 平成25年12月 全線開通(暫定2車線含む)



写真: 釧路開発建設部

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



● : 広域観光拠点地区  
 〓 : 主要広域観光ルート  
 □ : 広域観光促進地域

釧路空港  
 平成30年 3月 北海道内7空港特定運営事業等実施方針策定  
 令和 元年 8月 北海道内国管理4空港特定運営事業等基本協定書締結



写真: 釧路開発建設部

平成17年10月  
 釧路市・阿寒町・音別町が合併



国道38・44号 釧路外環状道路  
 平成28年3月 釧路西IC~釧路東IC開通  
 平成31年3月 釧路東IC~釧路別保IC開通



写真: 釧路開発建設部

国道272号 上別保道路  
 平成31年3月 全線開通



写真: 釧路開発建設部

平成23年 5月 釧路港 国際バルク戦略港湾(穀物)に選定  
 平成28年 2月 釧路港 特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定  
 平成31年 3月 釧路港 国際物流ターミナル運営開始

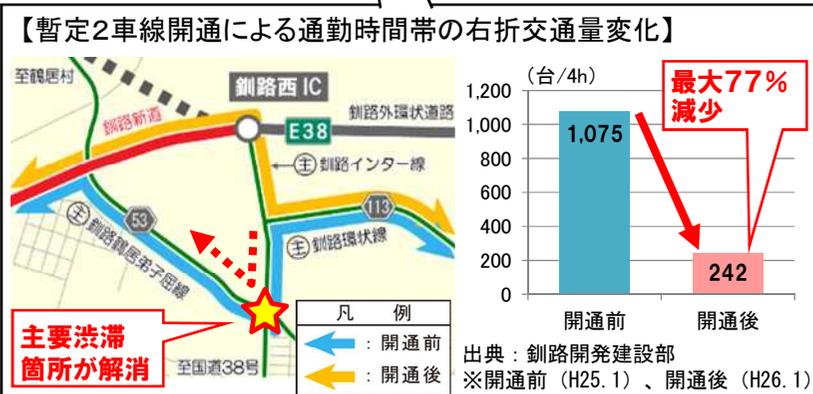
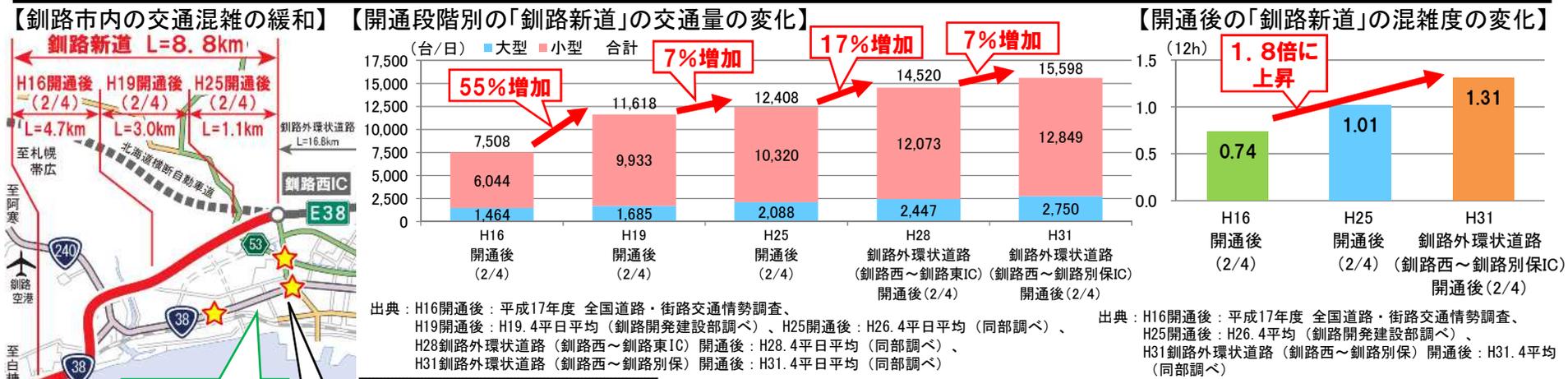


写真: 北海道開発局HP

# 2. 事業の必要性等

## (2) 事業の整備効果(交通混雑の緩和)

- ・当該道路に近接する釧路市街地には、主要渋滞箇所が複数存在するなど、交通混雑の緩和が課題。
- ・釧路新道の暫定2車線開通により並行する国道から交通量の転換が図られ、主要渋滞箇所(3箇所)が解消。
- ・一方で釧路外環状道路の全線開通に伴い釧路新道の混雑度が上昇しているため、当該道路の全線4車線整備により、交通混雑の緩和が期待。



**■ 地域の声 (R1.6 運送事業者社員)**

- ・釧路外環状道路や釧路新道、阿寒ICの開通により輸送効率が向上しているほか、市街地走行の回避によりドライバーの負担も大きく軽減しています。
- ・さらなる、通勤時間帯の交通混雑緩和の為、釧路新道の4車線化に期待しています。

# 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)

- ・当該道路に並行する国道38号は、死傷事故率が100件/億台キロを上回る地点が計12箇所存在し、大型車が関係する事故も多数発生していたため、道路交通の安全性向上が課題。
- ・釧路新道の暫定2車線開通に伴い、死傷事故率が100件/億台キロを上回る地点が4地点に減少したほか、死傷事故は約7割減少。また、大型車の交通転換により、大型車事故も減少。
- ・当該道路の全線整備により、更なる道路交通の安全性向上が期待。

【並行国道の死傷事故率が改善された箇所】



凡例	
●	死傷事故率(100件/億台キロ以上)
●	死傷事故率(100件/億台キロ以上)が改善された箇所

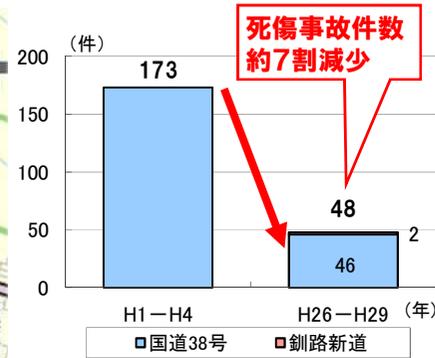
出典：ITARDAデータ (H21-H24) (H26-H29)、北海道開発局調べ

### ■ 地域の声

(R1.6 運送事業者社員)

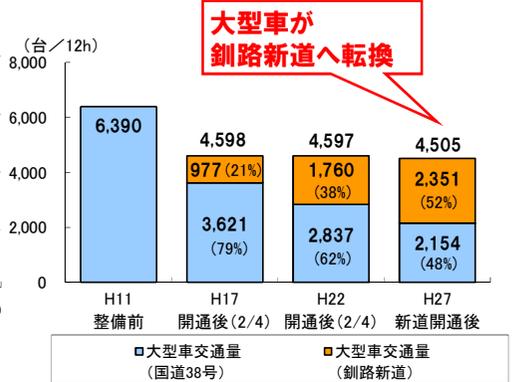
- ・大型車交通の転換により、市街地内での事故リスクが低減し、安全性も向上しているように感じています。
- また、通過交通の減少により、市街地内での追突事故なども減少しているように感じています。
- ・より良い交通安全が図られるよう、釧路新道の4車線化に期待しています。

【釧路市国道38号の死傷事故件数】



出典：釧路開発建設部調べ  
※開通区間の並行国道の集計値

【大型車台数の変化】



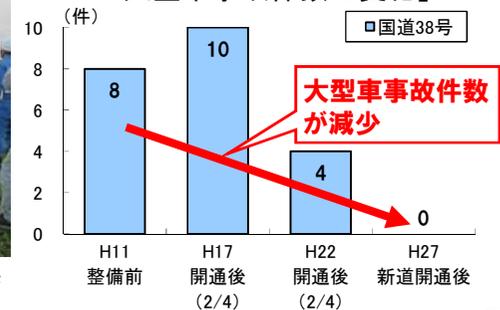
出典：釧路開発建設部調べ

【H25: 平行国道での事故発生状況】



写真：釧路開発建設部提供

【釧路市国道38号の大型車事故件数の変化】



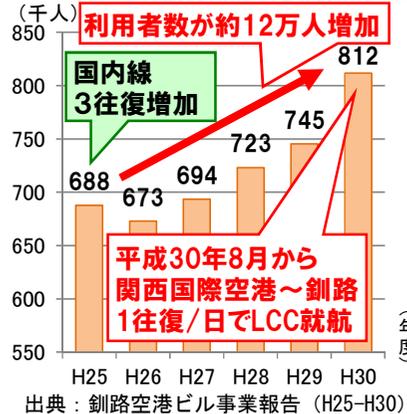
出典：釧路開発建設部調べ

# 2. 事業の必要性等

## (2) 事業の整備効果(空港からの利便性向上)

- ・拠点空港釧路空港では、国内線の3往復増加及びLCCの就航により利用者数が増加している状況。
- ・周辺地域は広域観光周遊ルートに認定され、周辺施設の入込客数が増加するなど観光需要が高く、空港と観光地を結ぶツアー等も実施されている。また、釧路市では冷涼な合宿地としてスポーツ合宿誘致プロジェクトを推進しており、道外からの来訪者数は年々増加している。
- ・当該道路の全線整備により、釧路空港を起点とした観光ツアーの広域化や選択肢の拡大、空港から合宿地へのアクセス性が更に高まることが見込まれ、釧路空港からの利便性向上が期待。

【釧路空港利用者数の推移 (H25～H30年度)】



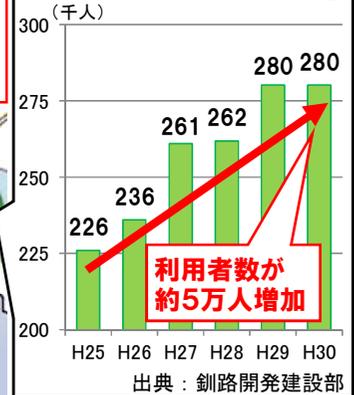
【釧路空港夕方着の観光客移動範囲の変化】

夕方着からの当日移動ルートの一例  
 ← 開通前  
 ← 開通後

厚岸町～釧路空港間の所要時間  
 【開通前】  
 時間(夏期):97分(冬期):101分  
 【開通後(釧路外環状道路を含む)】  
 時間(夏期):63分(34分短縮)(冬期):65分(36分短縮)



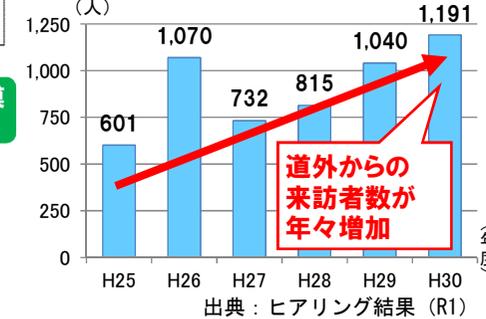
【厚岸グルメパーク入込客数の推移】



【釧路空港着のスポーツ合宿者移動状況】



【道外から釧路市へのスポーツ合宿来訪者数の推移(H25～H30年度)】



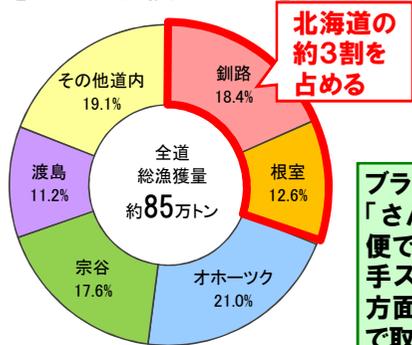
■地域の声(R1.6 旅行代理店社員)  
 ・釧路新道及び釧路外環状道路の開通により移動時間が短縮し、釧路空港を起点とした移動範囲の広域化が進んでいるように感じています。また、広域化が進むことでツアーの選択肢も広がってきていると感じます。  
 ・さらなる、移動時間の短縮及びツアーの多様化のため、早期の釧路新道の4車線化に期待しています。

# 2. 事業の必要性等

## (2) 事業の整備効果(水産品の流通利便性向上)

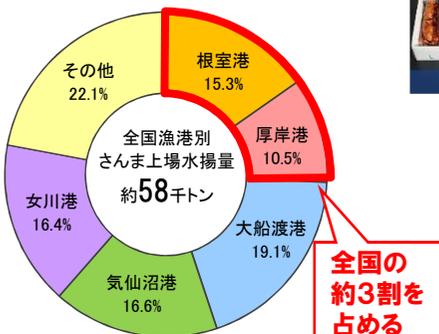
- ・釧路及び根室管内は、全道漁獲量の約3割を占めるなど水産業の盛んな地域であり、特にさんまは全国水揚量の約3割を占めており、関東・関西方面や管内の加工工場へと出荷。
- ・釧路新道の開通及び釧路外環状道路全線開通に伴い、市街地内の混雑を回避できるため、速達性、安全性の高い輸送ルートが実現。
- ・当該道路の全線整備により、水産品加工工場や道内市場、釧路空港や苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待。

【全道の漁獲量シェア】



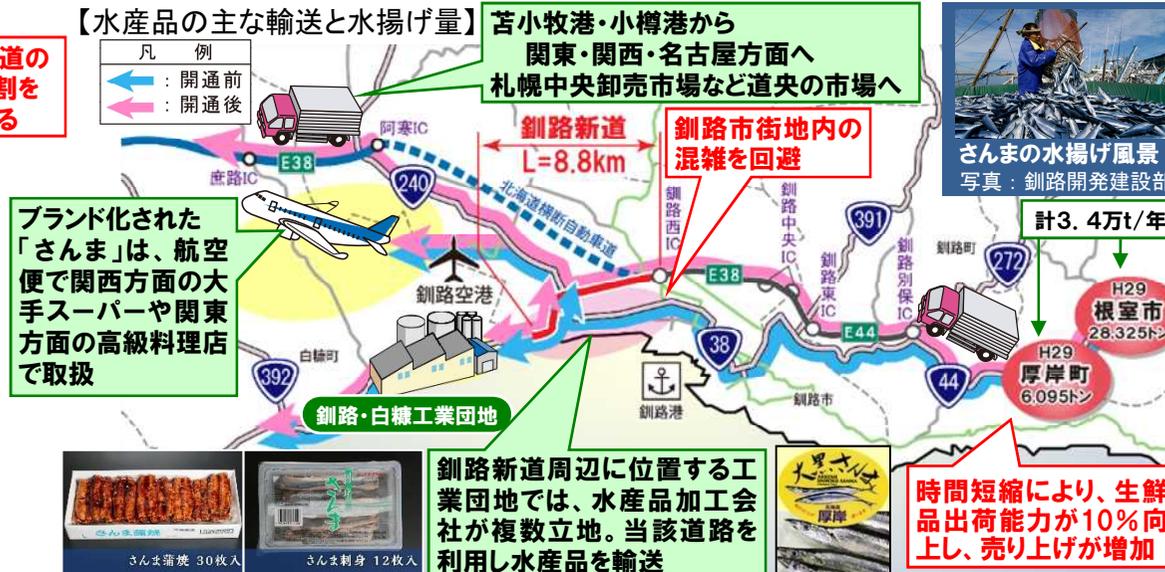
出典：北海道水産現勢 (H29)

【全国漁港別さんま水揚量】



出典：産地水産物流通調査 (H29)  
※歯舞漁港での水揚量(約20,000トン)は含まない。

【水産品の主な輸送と水揚げ量】



出典：北海道水産現勢 (H29)、平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査、ヒアリング結果 (R1)、※根室市の水揚量には根室港のほか歯舞漁港での水揚量(約20,000トン)を含む。

- 地域の声(R1.6 漁業協同組合社員)  
・釧路新道及び釧路外環状道路の開通により、信号交差点を回避でき、また並行する国道も大型車が減少したことで、安全性・定時性の高い走行が可能となりました。
- 地域の声(R1.6 漁業協同組合社員)  
・生鮮のさんまは鮮度で価格が変動します。30分程度時間が短縮されたことで当日出荷作業をより長く行うことができ、約10%/日の増産が可能となったことで売り上げの増加に繋がっています。さらなる速達性・定時性に向けて4車線化を進めてほしいです。

【厚岸町～釧路空港間の所要時間の変化】

時期	所要時間
【開通前】	別海厚岸線→R44→R38 →R240→釧路空港線
夏期	97分
冬期	101分
【開通後 (釧路外環状道路を含む)】	別海厚岸線→R44→R272 →釧路外環状道路(釧路別保IC ～釧路西IC)→釧路新道(R38) →R240→釧路空港線
夏期	63分 (34分短縮)
冬期	65分 (36分短縮)

出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査

※釧路西IC～釧路別保IC間の旅行速度は、70km/h(夏期)、69.3km/h(冬期)で算出。  
※冬期と夏期の平均旅行速度を算出し、低減率0.989とした。

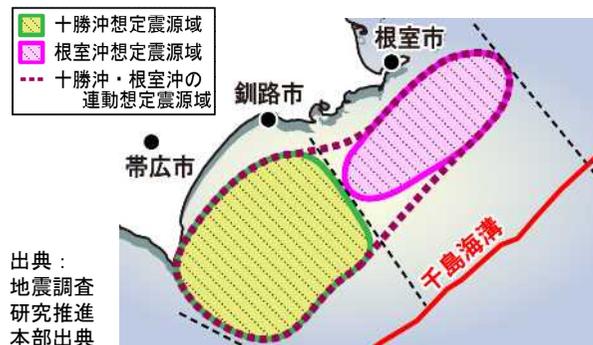
## 2. 事業の必要性等

### (2) 事業の整備効果(災害時の避難・輸送ルートの強化)

- ・当該道路周辺地域は、今後30年以内に発生が予測されている大規模地震の津波浸水区域に該当しており、周辺住民の避難場所の確保や、救援物資輸送ルートの確保が課題。
- ・釧路新道の暫定2車線開通に伴い、釧路市津波避難計画において、釧路新道が目標地点・避難路に指定され、周辺住民2千人の避難路が確保。
- ・当該道路の全線整備により、災害発生時の迅速な避難及び救急搬送のほか、被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待。

【海溝型地震の規模と地震発生確率(H31.1.1)】

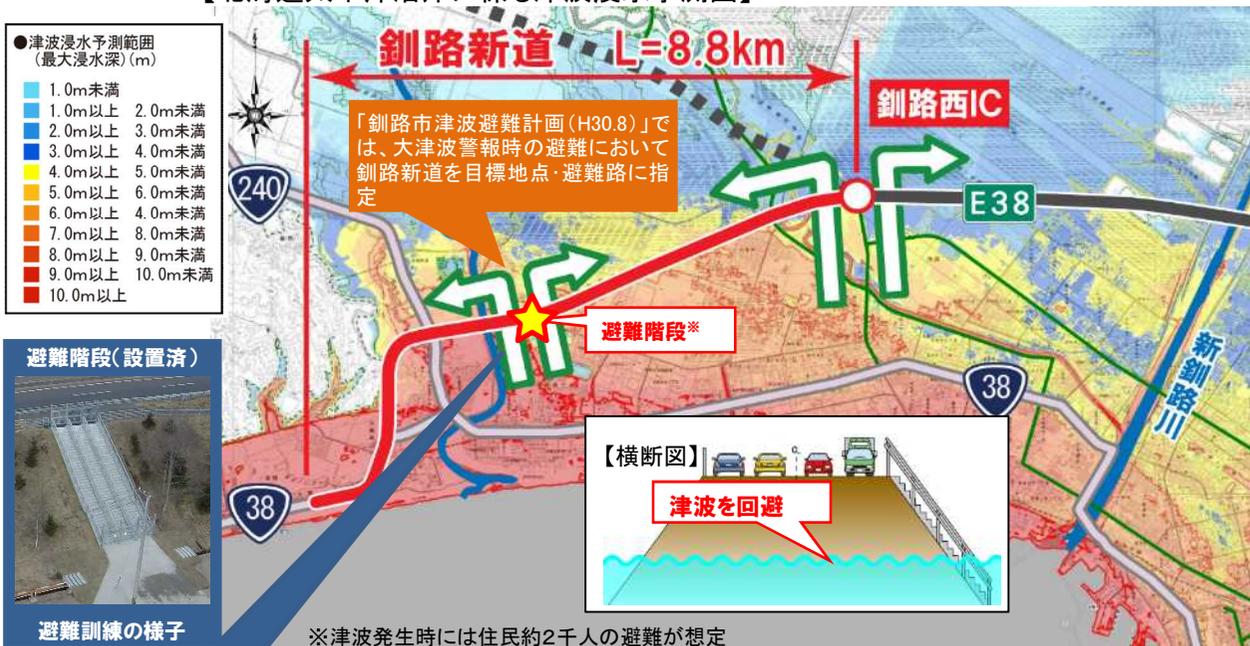
千島海溝沿いの地震		地震規模 (マグニチュード)	地震発生確率		
ひとまわり小さい プレート間地震	十勝沖・ 根室沖		10年以内	30年以内	50年以内
		7.0~7.5前後	40%程度	80%程度	90%程度



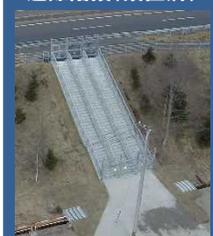
【被災地外からの救援物資等の輸送ルートの想定】



【北海道太平洋沿岸に係る津波浸水予測図】



避難階段(設置済)



避難訓練の様子

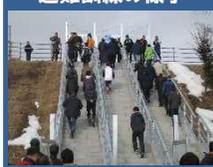


写真: 釧路開発建設部

出典: 北海道HP、釧路市津波避難計画 (H30.8)、釧路市住民基本台帳 (H31.7)

#### ■地域の声(R1.6 釧路市職員の声)

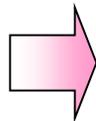
・浸水の可能性が低い幹線道路を新たに確保できることにより、津波災害時に、住民避難と物資輸送にとっても有効であると考えており、津波避難計画に位置付けました。災害時の避難路に指定しているので、さらなる安全性向上の為に、車線数の増加を望んでいます。

## 2. 事業の必要性等

### (2) 事業の整備効果(CO<sub>2</sub>排出量の削減)

- ・ CO<sub>2</sub> 排出量は、整備なしでは、2, 014, 818 (t-CO<sub>2</sub> /年)。
- ・ 当該道路の整備により、2, 008, 011 (t-CO<sub>2</sub> /年) となり、整備されない場合に比べ、6, 807 (t-CO<sub>2</sub> /年) の削減が見込まれます。

CO<sub>2</sub>削減量  
6, 807 t-CO<sub>2</sub>/年



森林換算  
約642ha  
(札幌ドーム約117個分に相当)

※対象地域：釧路総合振興局 根室振興局

※令和12年将来交通量推計を基に算出

※森林のCO<sub>2</sub>吸収量は10.6 t-CO<sub>2</sub>/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）』

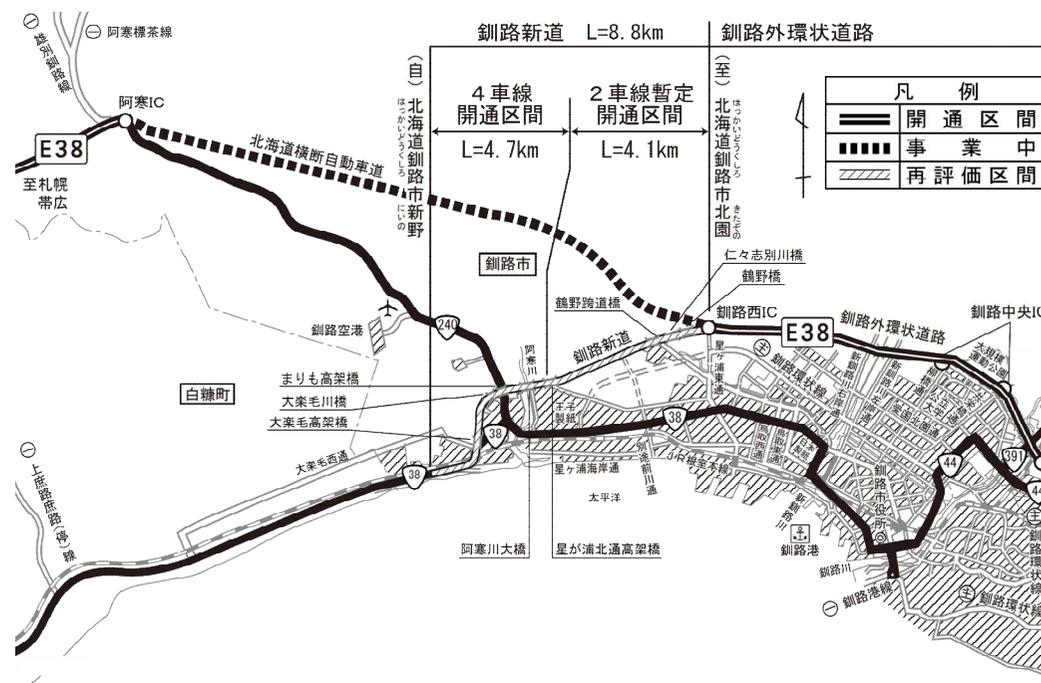
※札幌ドーム面積は建築面積5.5haを使用し換算

## 2. 事業の必要性等

### (3) 事業の投資効果(事業期間の変更)

- 平成28年度の再評価以降、新たに判明した事象に基づき施工計画を見直した結果、環境調査及び対策工検討や対策工の実施により事業期間が前回評価と比較して3年延伸。

■ 事業概要図



■ 事業期間変更結果

事業期間 (H28再評価)	事業期間 (R1再評価)	増減年数
29年	32年	3年

## 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
498億円	13,400~20,800	令和元年度

#### 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)
	950億円	97億円	23億円	1,069億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.3	5.1%
	773億円		56億円	829億円		

#### 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	13,400~20,800	±10%	1.1~1.5
事業費	473億円	±10%	1.3~1.3
事業期間	32年	±1年	1.3~1.3

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。

## 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
498億円	13,400~20,800	令和元年度

#### 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)
	116億円	3.1億円	2.6億円	121億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	1.5	6.9%
	70億円		13億円	83億円		

#### 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	16,000~17,500	±10%	1.2~1.9
事業費	77億円	±10%	1.3~1.6
事業期間	4年	±1年	1.4~1.5

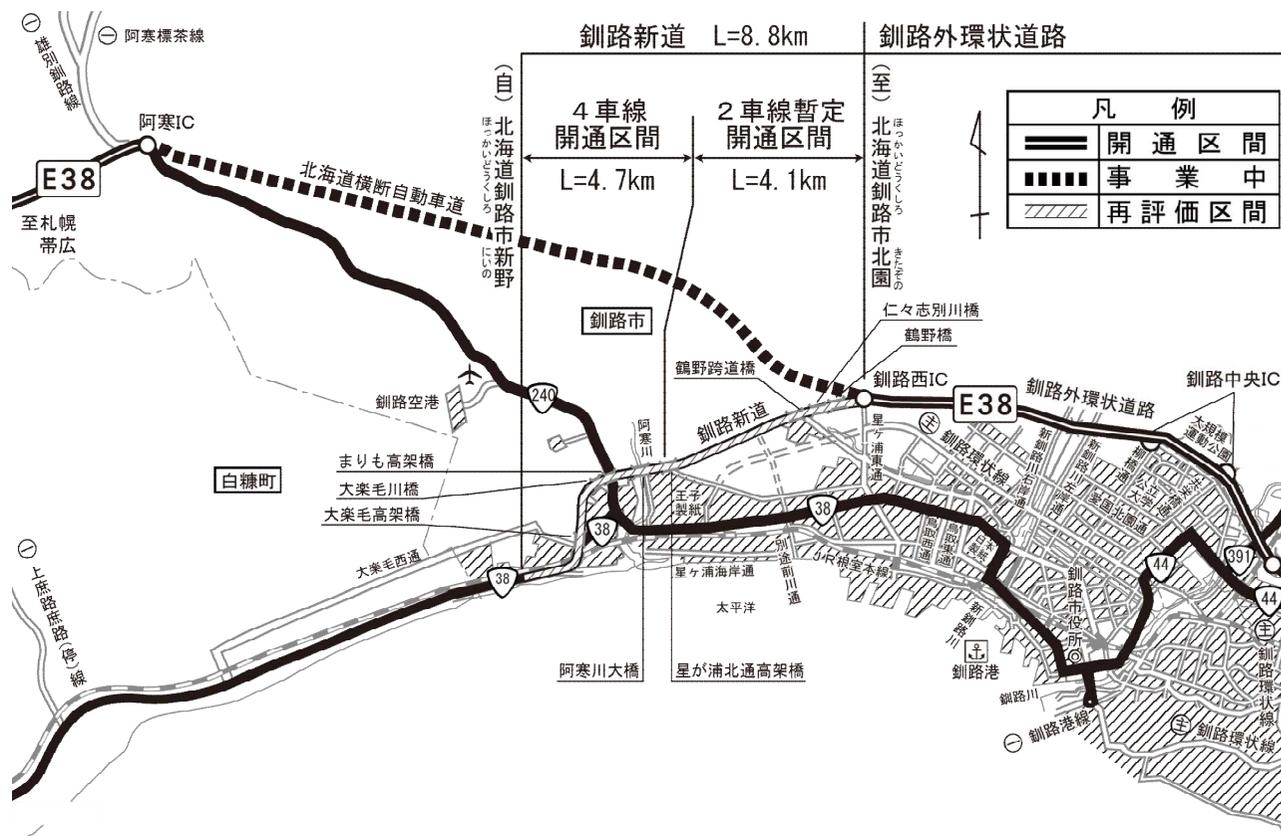
注1) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

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。

# 3. 事業進捗の見込み

- ・当該事業は、平成4年度に事業化、同年度に工事着手
- ・用地進捗率100% (100%)、事業進捗率81%
- ・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、平成31年度  
北海道における事業計画(H31年4月)ベース  
※用地進捗率の( )内は用地補償費投入ベース  
(H31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
釧路市	釧路市長	釧路市	都市内を通過している国道38号は、都市内交通と通過交通の混在による交通渋滞等によって、交通処理能力の低下や沿道環境の悪化が見られ、早期のバイパス整備が必要となっているため、釧路新道の早期整備を要望
北海道釧路地方総合開発促進期成会	釧路市長	釧路市、釧路町、白糠町、厚岸町、浜中町、標茶町、弟子屈町、鶴居村の首長	食料供給基地としての広域物流の効率化や地域間の交流連携による地域づくりを進めるため、高規格幹線道路や地域高規格道路と一体となって機能する国道38号釧路新道の早期整備を要望
東北海道商工会議所連絡協議会	釧路商工会議所長	道東9商工会議所(釧路、根室、帯広、網走、北見、紋別、遠軽、美幌、留辺蘂)	広大国際バルク戦略港湾として着実な整備が進む重要港湾・釧路港を核として、食料基地・東北海道をネットワークする各路線は、物流基盤としての強化や地域開発、地域住民の生活環境向上に向けて整備や安全対策が急がれていることから、釧路新道の早期整備を要望
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	高規格幹線道路網をはじめとする道路整備の促進について「一般国道の整備促進」

### ○北海道からの意見

#### 北海道知事からの意見

釧路外環状道路と一体となったバイパスの整備により、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港へのアクセス強化とともに、釧路市街における交通混雑の緩和や道路交通の安全性向上が図られ、道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、当該事業の継続について異議はありません。

なお、事業の実施にあたっては、周辺環境への影響を最小限にとどめること。また、徹底したコスト縮減を図るとともに、これまで以上に効率的・効果的な執行に努め、早期供用を図るようお願いいたします。

## 5. 対応方針(案)

- ・釧路新道は、拠点空港釧路空港等への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等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、事業継続とします。
- ・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=1.3	B/C=1.5
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= 85億円(※)	B= 17億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B=330億円(※)	B= 75億円(※)
	CO2排出削減による効果	B= 3億円(※)	B= 0.3億円(※)
	便益試算値を考慮したB/C	B/C=1.8(※)	B/C=2.6(※)
事業の整備効果	活力	空港からの利便性向上	・釧路空港を起点とした観光ツアーの広域化や選択肢の拡大、空港から合宿地へのアクセス性がさらに高まることが見込まれ、釧路空港からの利便性向上が期待
		水産品の流通利便性向上	・水産品加工工場や道内市場、釧路空港や苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待
	安全	災害時の避難・輸送ルートの強化	・災害発生時の迅速な避難及び救急搬送のほか、被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待
	環境	CO2排出量の削減	・自動車からのCO2排出量6,807(t-CO2/年)の削減が期待
	その他	交通混雑の緩和	・釧路外環状道路の全線開通に伴い釧路新道の混雑度が上昇しているため、当該道路の全線4車線整備により、交通混雑の緩和が期待
道路交通の安全性向上		・暫定2車線開通に伴い、死傷事故率が100件/億台キロを上回る地点が4地点に減少したほか、死傷事故は約7割減少。また、大型車の交通転換により、大型車事故も減少しているため、更なる道路交通の安全性向上が期待	
事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・平成31年3月末時点で、用地進捗率100%、事業進捗率81%	

※は、供用後50年間の便益額として試算した参考値。