

# 道路事業

## 再評価原案準備書

- 1 日高自動車道（一般国道235号）厚賀静内道路
- 2 一般国道275号 江別北道路
- 3 一般国道452号 盤の沢道路・五稜道路
- 4 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）
- 5 北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路
- 6 一般国道44号（北海道横断自動車道根室線）尾幌糸魚沢道路

令和2年度  
北海道開発局

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

|   |                            |  |  |             |       |
|---|----------------------------|--|--|-------------|-------|
| 事業名 <small>ひだか</small><br>日高自動車道（一般国道235号）<br><small>あつがしずない</small><br>厚賀静内道路  | 事業区分<br>一般国道               | 事業主体<br>国土交通省<br>北海道開発局                            |  |             |       |
| 起終点<br>自：北海道 <small>ほつかいどうさる</small> 沙流郡日高町字美原<br>至：北海道日高郡 <small>ひだか</small> 新ひだか町 <small>しずないかみもり</small> 静内神森  | 延長<br>16.2 km              |  |  |             |       |
| 事業概要<br>日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る延長約120kmの自動車専用道路である。<br>厚賀静内道路は、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、日高厚賀インターチェンジから静内インターチェンジ（仮称）に至る延長16.2kmの事業である。   |                            |  |  |             |       |
| H7年度事業化   | H1年度都市計画決定<br>（H1年度変更）     | H23年度用地補償着手  | H23年度工事着手  |             |       |
| 全体事業費   | 約678億円                     | 事業進捗率<br>（令和2年3月末時点）                               | 約5.2%  | 供用済延長       | 0.0km |
| 計画交通量   | 11,000～11,600台/日           |  |  |             |       |
| 費用対効果<br>分析結果   | B/C<br>事業全体 1.3<br>残事業 3.4 | 総費用<br>264/682億円<br>事業費：228/645億円<br>維持管理費：36/36億円 | 総便益<br>888/888億円<br>走行時間短縮便益：782/782億円<br>走行経費減少便益：83/83億円<br>交通事故減少便益：23/23億円 | 基準年<br>令和2年 |       |
| 感度分析の結果<br>事業全体および残事業について感度分析を実施<br>【事業全体】交通量：B/C=1.1～1.5（交通量±10%） 事業費：B/C=1.3～1.3（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）<br>【残事業】交通量：B/C=2.9～3.9（交通量±10%） 事業費：B/C=3.1～3.7（事業費±10%） 事業期間：B/C=3.3～3.5（事業期間±20%）   |                            |  |  |             |       |
| 事業の効果等<br>事業の必要性及び効果<br>①畜産品の流通利便性向上<br>・迅速かつ一定速度で走行できる安定性の高い輸送ルートが確保されることによって、軽種馬の流通利便性向上が期待される。<br>②農産品の流通利便性向上<br>・日高自動車道の延伸による速達性・安定性の高い輸送ルートの確保は、農産品の出荷拡大や地域雇用増進にも寄与していることから、更なる農産品の流通利便性向上が期待される。<br>③水産品の流通利便性向上<br>・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、道内外へ出荷される水産品の更なる流通利便性の向上が期待される。<br>④災害時の緊急輸送ルートの強化<br>・津波浸水想定区域を回避することで迅速かつ効率的な道路啓開が可能となり、緊急時の避難や迅速な救急搬送、救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。<br>⑤救急搬送の安定性向上<br>・苫小牧市等の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。<br>⑥観光地への移動利便性向上<br>・日高管内や十勝地域の観光地との連携強化が図られるなど、主要観光地への移動利便性向上が期待される。<br>⑦移住・交流人口の拡大による地方創生<br>・速達性及び定時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、地方創生の支援が期待される。 |                            |  |  |             |       |

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：

日高町、新ひだか町など7町の首長等で構成される「北海道日高総合開発期成会」等から、整備促進の要望を受けている。

知事の意見：

近隣都市間の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等へのアクセス強化による物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、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、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、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、早期供用を図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

- ・日高自動車道 苫小牧東IC～日高厚賀IC開通
- ・市町村合併により、鶴川町と穂別町が「むかわ町」、日高町と門別町が「日高町」、静内町と三石町が「新ひだか町」となる
- ・苫小牧港 国際コンテナターミナルが東港区へ移転、国際拠点港湾に指定（特定重要港湾から名称変更）
- ・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、国際線ターミナルビル拡張工事完了
- ・様似町 アポイ岳ジオパークが世界ジオパークに認定
- ・白老町 ウポポイ（民族共生象徴空間）開業

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59%、事業進捗率約52%となっている。（令和2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

法面保護工や軟弱地盤対策工等の見直しによる変更。  
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

法面保護工や軟弱地盤対策工等の見直しによる変更。  
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

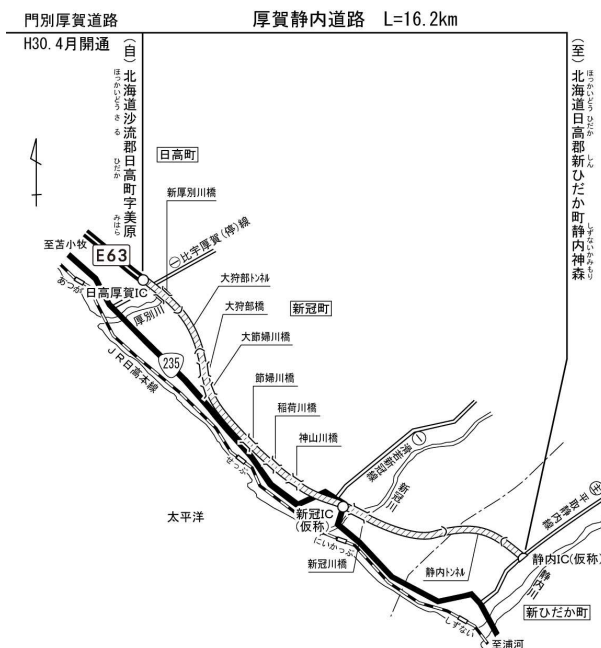
対応方針決定の理由

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ため。

事業概要図



| 凡 例  |       |
|------|-------|
| ■■■■ | 事業中   |
| //// | 再評価区間 |



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

|   |                        |                                     |           |  |       |
|---|------------------------|-------------------------------------|-----------|--|-------|
| <b>事業名</b> 一般国道275号 <small>えべつきた</small> 江別北道路  | <b>事業区分</b> 一般国道       | <b>事業主体</b> 国土交通省<br>北海道開発局         |           |  |       |
| <b>起終点</b><br>自： <small>ほっかいどうえべつ</small> 北海道江別市角山<br><small>ほっかいどうえべつ</small> 至：北海道江別市篠津   | <b>延長</b><br>3.5 km    |                                     |           |  |       |
| <b>事業概要</b><br>一般国道275号は、札幌市を起点とし、浜頓別町に至る延長約281kmの幹線道路である。<br>江別北道路は、2車線区間のボトルネックによる交通混雑の緩和や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3.5kmの4車線拡幅事業である。   |                        |                                     |           |  |       |
| H20年度事業化  | H1年度都市計画決定<br>(H1年度変更) | H22年度用地補償着手                         | H24年度工事着手 |  |       |
| <b>全体事業費</b>  | 約210億円                 | <b>事業進捗率</b><br>(令和2年3月末時点)         | 約78%      | <b>供用済延長</b>   | 1.7km |
| <b>計画交通量</b>  | 20,000～29,200台/日       |                                     |           |  |       |
| <b>費用対効果分析結果</b>  | <b>B/C</b> (事業全体)      | <b>総費用</b> (残事業)/(事業全体)<br>28/233億円 |           | <b>総便益</b> (残事業)/(事業全体)<br>194/257億円                         |       |
|   | (残事業)                  | 事業費：21/219億円<br>維持管理費：6.6/13億円      |           | 走行時間短縮便益：174/236億円<br>走行経費減少便益：15/17億円<br>交通事故減少便益：4.8/4.8億円 |       |
| <b>感度分析の結果</b> ：事業全体及び残事業について感度分析を実施<br>【事業全体】交通量：B/C=1.01～1.2（交通量±10%）<br>事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%）<br>事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）   |                        |                                     |           |  |       |
| <b>【残事業】交通量：B/C=6.3～7.5（交通量±10%）</b><br>事業費：B/C=6.4～7.5（事業費±10%）<br>事業期間：B/C=6.7～7.1（事業期間±20%）  |                        |                                     |           |  |       |
| <b>事業の効果等</b><br><b>事業の必要性及び効果</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和           <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑を緩和し、定時性の確保や利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>②道路交通の安全性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・4車線から2車線への車線減少によるボトルネック区間を解消し、走行環境が向上するなど道路交通の安全性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>③重要港湾への利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・安定した輸送ルートを確保し、重要港湾石狩湾新港への利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>④食品雑貨等の流通利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑な交通を確保し、食品雑貨等の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤救急搬送の安定性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑の緩和を図り、高次医療機関への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑥観光地への利便性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・定時性を確保し、主要な観光地への利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑦冬期間の走行環境の安全性向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・防雪対策により地吹雪発生時の視程障害が緩和され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。</li> </ul> </li> </ol> |                        |                                     |           |  |       |
| <b>関係する地方公共団体等の意見</b><br><b>地域から頂いた主な意見等：</b><br>北広島市など6市1町1村の首長で構成される「北海道石狩地方開発促進期成会」等から、整備の要望を受けている。<br><b>知事の意見：</b><br>現道の4車線化により、交通混雑の緩和や交通事故の低減が図られ、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、当該事業の継続について異議はありません。<br>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、徹底したコスト削減を図り、引き続き、効率的・効果的な執行に努め、早期に全線供用を図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

- ・道央圏連絡道路 美原道路(豊栄ランプ～蕨岱ランプ)開通、泉郷道路(中央ランプ～南長沼ランプ)開通
- ・一般国道275号 蕨岱拡幅全線開通
- ・一般国道337号 当別バイパス全線開通
- ・北欧の風道の駅とうべつ開業
- ・石狩湾新港 石狩LNG基地運転開始、石狩湾新港発電所(LNG火力発電所)運転開始
- ・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、国際線ターミナルビル拡張工事完了

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成24年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率約78%となっている。(令和2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

施設の構造、工法等の変更は無いが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

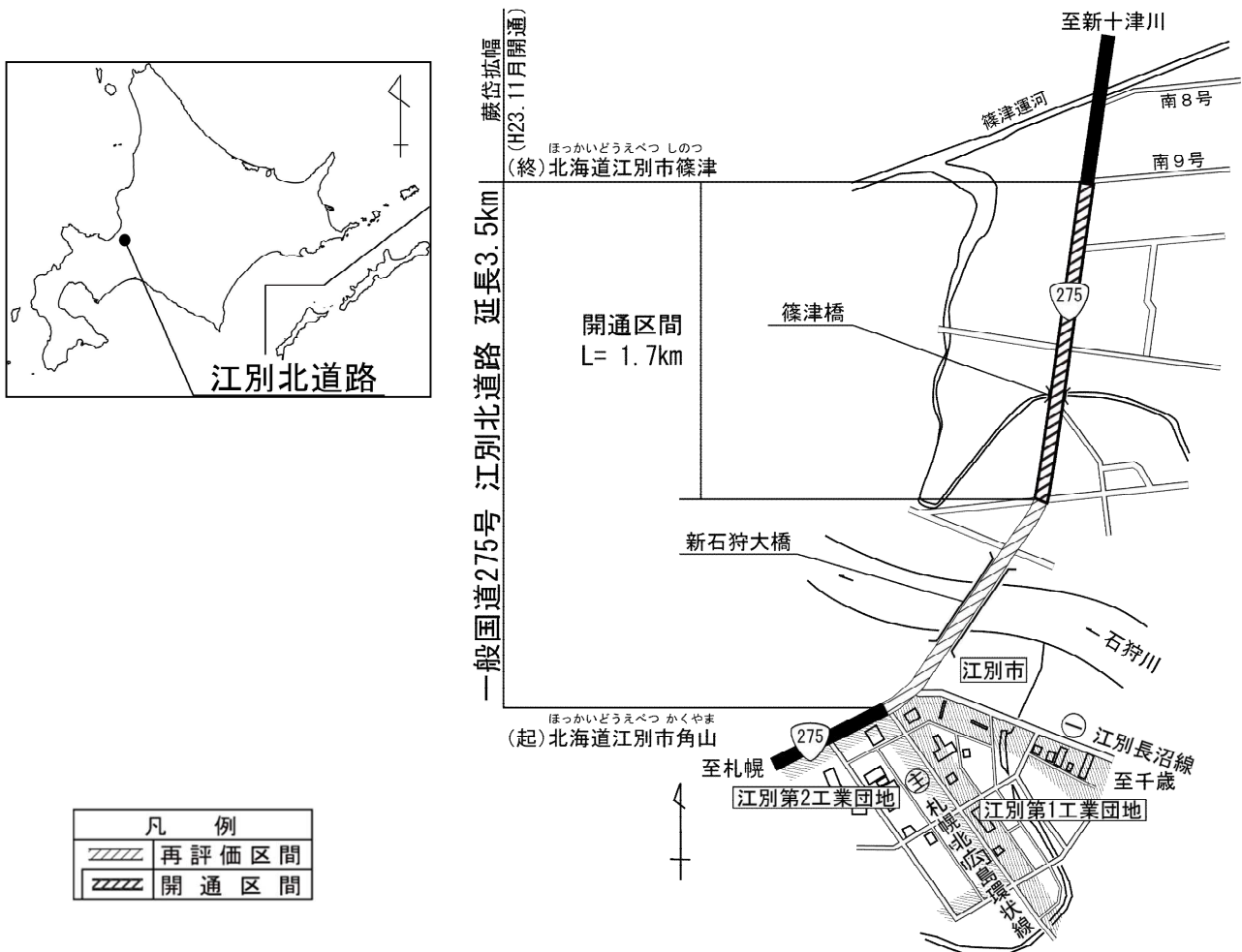
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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ため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

|  |  |   |   |            |        |                 |
|--|--|---|---|------------|--------|-----------------|
| 事業名  | 一般国道452号 <small>ばん さわ</small> 盤の沢道路・五稜道路 <small>ごりょう</small>   |   | 事業区分  | 一般国道       | 事業主体   | 国土交通省<br>北海道開発局 |
| 起終点  | 自： <small>ほっかいどうあしべつ こがね</small> 北海道芦別市黄金町(盤の沢道路起点)<br>至： <small>ほっかいどうかみかわ びえい</small> 北海道上川郡美瑛町字ルベシベ(五稜道路終点) |   |   |            | 延長     | 18.5 km         |
| 事業概要<br>一般国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約110kmの幹線道路である。<br>盤の沢道路・五稜道路は、芦別市と美瑛町間の通行不能区間の解消を図り、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、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベシベに至る延長18.5kmの事業である。   |  |   |   |            |        |                 |
| H5年度事業化  |  | H一年度都市計画決定<br>(H一年度変更)  |   | H6年度用地補償着手 |        | H5年度工事着手        |
| 全体事業費  | 約496億円<br><small>盤の沢道路: 242億円<br/>五稜道路: 254億円</small>  | 事業進捗率   | 約25%<br>約14%  | 供用済延長      | 2.6 km |                 |
| 計画交通量  | 4,500台/日   |   |   |            |        |                 |
| 費用対効果<br>分析結果  | B/C<br><small>(事業全体)</small> 1.01<br><small>(残事業)</small> 1.5  | 総費用<br><small>(残事業)/(事業全体)</small><br>345/515億円<br><small>(事業費: 307/460億円<br/>維持管理費: 37/55億円)</small> | 総便益<br><small>(残事業)/(事業全体)</small><br>521/521億円<br><small>(走行時間短縮便益: 494/494億円<br/>走行経費減少便益: 26/26億円<br/>交通事故減少便益: 1.2/1.2億円)</small> | 基準年        | 令和2年   |                 |
| 感度分析の結果 : 事業全体及び残事業について感度分析を実施<br>【事業全体】交通量: B/C=0.9~1.1 (交通量±10%) 事業費: B/C=0.95~1.1 (事業費±10%) 事業期間: B/C=0.98~1.05 (事業期間±20%)<br>【残事業】交通量: B/C=1.4~1.7 (交通量±10%) 事業費: B/C=1.4~1.7 (事業費±10%) 事業期間: B/C=1.5~1.6 (事業期間±20%)   |  |   |   |            |        |                 |
| 事業の効果等<br>事業の必要性及び効果<br>①通行不能区間の解消<br>・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。<br>②拠点空港への利便性向上<br>・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1.5万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。<br>③新たな周遊ルートの形成を支援<br>・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町村の観光入込客数増加が期待される。<br>④災害時の緊急輸送ルートの強化<br>・富良野市と高度救急医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。<br>⑤物流効率化により地域産業を支援<br>・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となることで、販路拡大や空港民営化と相まった物流効率化が期待される。<br>⑥合宿誘致による地域活性化の支援<br>・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。<br>⑦救急搬送・一般通院の安定性向上<br>・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び一般通院の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：

芦別市など4市2町の首長で構成される「一般国道452号建設促進期成会」等から、早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

通行不能区間の解消により、地域間交流の拡大及び物流の効率化が図られ、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、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、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、早期供用を図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

- ・北海道横断自動車道 夕張IC～十勝清水IC開通
- ・旭川十勝道路 北の峰IC～布部IC開通
- ・一般国道38号芦別バイパス、赤平バイパス開通
- ・シーニックバイウェイ北海道「大雪・富良野ルート」指定
- ・富良野・美瑛観光圏整備実施計画認定
- ・道の駅『びえい「白金ビルケ」』開業
- ・旭川空港国際ターミナル開業
- ・シーニックバイウェイ北海道「空知シーニックバイウェイ体感未来道ー」候補ルート登録
- ・北海道内7空港民間運営開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に工事着手し、盤の沢道路の用地進捗率約70%、事業進捗率約25%、五稜道路の用地進捗率約95%、事業進捗率約14%となっている。（令和2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

地すべり対策の見直しによる変更。  
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

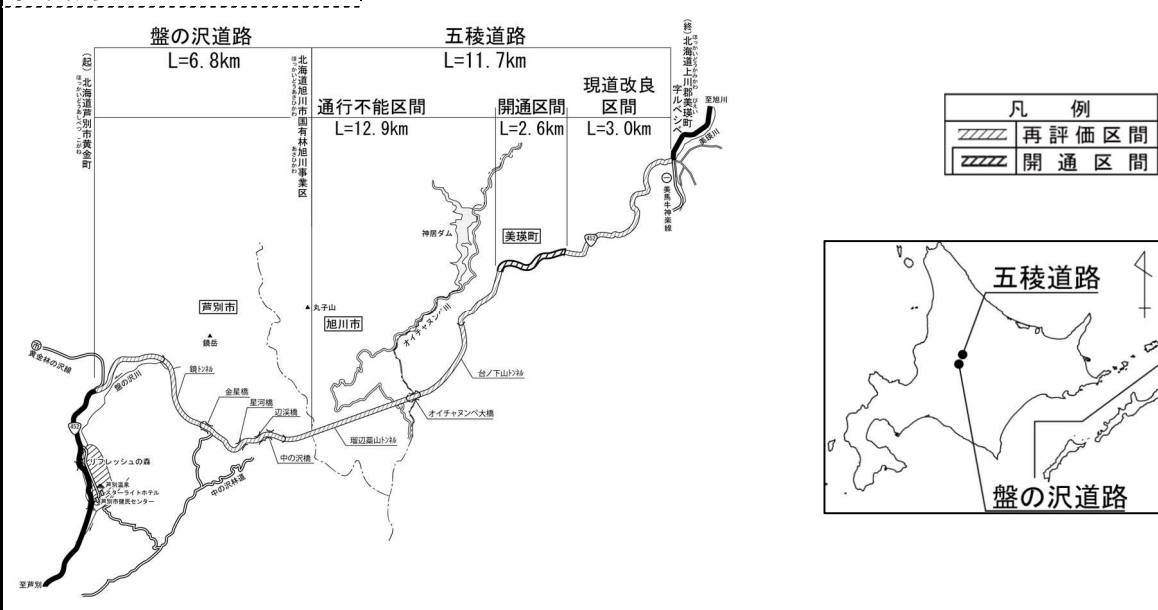
地すべり対策の見直しによる変更。  
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

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ため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。



## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

|  |   |   |   |              |
|--|---|---|---|--------------|
| 事業名 <small>おびひろ ひろお</small><br>帯広・広尾自動車道（一般国道236号）<br><small>たいき ひろお ちゅうるいたいき とよに</small><br>大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）   | 事業区分  | 一般国道<br>国土交通省<br>北海道開発局   |   |              |
| 起終点<br>自：北海道広尾郡大樹町字大樹<br>至：北海道広尾郡広尾町字紋別  | 延長<br>15.1 km   |   |   |              |
| 事業概要<br>帯広・広尾自動車道は、芽室町を起点とし、広尾町に至る延長約87kmの自動車専用道路である。<br>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、地域間交流の活性化及び重要港湾十勝港等への物流効率化等の支援を目的とした、忠類大樹インターチェンジから豊似インターチェンジ（仮称）に至る延長15.1kmの事業である。   |   |   |   |              |
| H28年度事業化   | H一年度都市計画決定<br>(H一年度変更)  | H30年度用地補償着手   | H30年度工事着手   |              |
| 全体事業費  | 約200億円  | 事業進捗率<br>(令和2年3月末時点)  | 約11% 供用済延長 0.0km  |              |
| 計画交通量  | 4,000～5,600台/日（帯広JCT～広尾）  |   |   |              |
| 費用対効果<br>分析結果  | B/C：<br><small>(事業全体)</small><br>1.1(0.9)<br><small>(残事業)</small><br>1.2(1.1) | 総費用：<br><small>(残事業)/ (事業全体)</small><br>354/386億円<br>事業費：274/305億円<br>維持管理費：81/81億円 | 総便益：<br><small>(残事業)/ (事業全体)</small><br>420/420億円<br>走行時間短縮便益：361/361億円<br>走行経費減少便益：46/46億円<br>交通事故減少便益：13/13億円 | 基準年：<br>令和2年 |
| 感度分析の結果<br>【事業全体】交通量：B/C=1.02～1.2（交通量±10%）【残事業】交通量：B/C=1.1～1.3（交通量±10%）<br>事業費：B/C=1.02～1.2（事業費±10%） 事業費：B/C=1.1～1.3（事業費±10%）<br>事業期間：B/C=1.05～1.1（事業期間±20%） 事業期間：B/C=1.1～1.2（事業期間±20%）  |   |   |   |              |
| 事業の効果等<br>事業の必要性及び効果<br>①重要港湾十勝港の利便性向上<br>・生産地と十勝港の連携が強化され、物流の効率化・利便性向上が期待される。<br>②道路交通の安全性向上<br>・並行現道区間からの交通転換が見込まれ、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。<br>③救急搬送・地域医療の安定性向上<br>・救急搬送や通院時間が短縮し、救急医療の速達性や地域医療の安定性向上が期待される。<br>④宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上<br>・帯広市との所要時間が短縮し帯広市への1時間カバークラウド人口が増加、また、宅配の契約世帯数の急増に適切に対応する配送体制の効率化と住民生活の利便性向上が期待される。<br>⑤観光地への移動利便性向上<br>・移動時間の短縮が図られることで観光の周遊性が向上し、増加傾向にある日帰り観光を支援するなど、観光の活性化が期待される。 |   |   |   |              |
| 関係する地方公共団体等の意見<br>地域から頂いた主な意見等：<br>帯広市など1市5町2村の首長等で構成される「高規格幹線道路帯広・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。<br>知事の意見：<br>近隣都市間の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、全国への食料供給を支える十勝港へのアクセス強化による物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、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、当該事業の継続について異議はありません。<br>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、徹底したコスト削減を図り、引き続き、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。   |   |   |   |              |





## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

|   |  |  |  |  |              |
|---|--|--|--|--|--------------|
| 事業名：北海道横断自動車道 <small>ねむろ ほんべつ くしろ</small><br>根室線 本別～釧路  | 事業区分：高速自動車国道<br>道  | 事業主体：国土交通省<br>北海道開発局   |  |  |              |
| 起終点：自：北海道中川郡本別町共栄<br>至：北海道釧路市鶴野   | 延長：65.0 km   |  |  |  |              |
| 事業概要：<br>北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る延長約694 kmの高速自動車国道である。<br>本別～釧路は、高速ネットワークの拡充による釧路圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした、延長65.0 kmの事業である。 |  |  |  |  |              |
| H15年度事業化  | H一年度都市計画決定<br>（H一年度変更）   | H16年度用地補償着手<br>H16年度工事着手   |  |  |              |
| 全体事業費   | 約2,392億円   | 事業進捗率<br>約96%<br><small>（令和2年3月末時点）</small>  |  |  |              |
| 供用済延長：48.0 km   |  |  |  |  |              |
| 計画交通量：3,900～8,500台/日（本別JCT～根室IC）  |  |  |  |  |              |
| 費用対効果分析結果   | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">                     B/C<br/> <small>（事業全体）</small><br/>                     1.1（0.8）<br/> <small>（残事業）</small><br/>                     1.3（1.7）                 </td> <td style="width: 40%;">                     総費用：<small>（残事業）/（事業全体）</small><br/>                     734/3,939億円<br/>                     事業費：636/3,628億円<br/>                     維持管理費：99/310億円                 </td> <td style="width: 40%;">                     総便益：<small>（残事業）/（事業全体）</small><br/>                     980/4,348億円<br/>                     走行時間短縮便益：819/3,656億円<br/>                     走行経費減少便益：130/583億円<br/>                     交通事故減少便益：31/109億円                 </td> </tr> </table> | B/C<br><small>（事業全体）</small><br>1.1（0.8）<br><small>（残事業）</small><br>1.3（1.7）                                       | 総費用： <small>（残事業）/（事業全体）</small><br>734/3,939億円<br>事業費：636/3,628億円<br>維持管理費：99/310億円 | 総便益： <small>（残事業）/（事業全体）</small><br>980/4,348億円<br>走行時間短縮便益：819/3,656億円<br>走行経費減少便益：130/583億円<br>交通事故減少便益：31/109億円 | 基準年：<br>令和2年 |
| B/C<br><small>（事業全体）</small><br>1.1（0.8）<br><small>（残事業）</small><br>1.3（1.7）  | 総費用： <small>（残事業）/（事業全体）</small><br>734/3,939億円<br>事業費：636/3,628億円<br>維持管理費：99/310億円   | 総便益： <small>（残事業）/（事業全体）</small><br>980/4,348億円<br>走行時間短縮便益：819/3,656億円<br>走行経費減少便益：130/583億円<br>交通事故減少便益：31/109億円 |  |  |              |
| 感度分析の結果：事業全体および残事業について感度分析を実施   |  |  |  |  |              |
| 【事業全体】交通量：B/C=1.02～1.2（交通量±10%）<br>事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%）<br>事業期間：B/C=1.1～1.1（事業期間±20%）   |  |  |  |  |              |
| 【残事業】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%）<br>事業費：B/C=1.2～1.5（事業費±10%）<br>事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）   |  |  |  |  |              |
| 事業の効果等<br>事業の必要性及び効果  |  |  |  |  |              |
| ①災害時の輸送ルート強化<br>・災害発生時の避難先の確保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の強化が期待される。  |  |  |  |  |              |
| ②重要港湾釧路港の流通利便性向上<br>・釧路港～十勝方面や、釧路港～根室方面の所要時間が短縮されるなど、釧路港取扱貨物の流通利便性向上が期待される。   |  |  |  |  |              |
| ③主要な観光地への利便性向上<br>・道内外からの所要時間が短縮され、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。   |  |  |  |  |              |
| ④水産品の流通利便性向上<br>・道内各地のみならず苫小牧港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される。  |  |  |  |  |              |
| ⑤救急搬送の安定性向上<br>・釧路地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の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<br>地域から頂いた主な意見等：   |  |  |  |  |              |
| 釧路市、池田町など1市10町1村の首長で構成される「北海道横断自動車道釧路地区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：<br>道央・十勝・釧路圏の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、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、当該事業の継続について異議はありません。  |  |  |  |  |              |
| なお、事業の実施に当たっては、平成2年12月3日付け道路第1322号「北海道横断自動車道小樽釧路線（阿寒町～釧路市間）に係る環境影響評価準備書に関する意見について」の知事意見を遵守するとともに、より一層、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、早期に全線供用を図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

- ・一般国道38号・44号 釧路外環状道路 釧路西IC～釧路別保IC 開通
- ・一般国道38号 釧路新道 全線開通（暫定2車線を含む）
- ・一般国道272号 上別保道路 全線開通
- ・一般国道44号 根室道路 温根沼IC～根室IC 開通
- ・市町村合併により、釧路市、阿寒町及び音別町が「釧路市」となる
- ・釧路市及び弟子屈町が「水のカムイ観光圏」に認定、道東地域が広域観光周遊ルートに認定、釧路市が観光立国ショーケースに認定、阿寒国立公園（阿寒摩周国立公園）が国立公園満喫プロジェクトに選定
- ・釧路港が国際バルク戦略港湾（穀物）及び特定貨物輸入拠点港湾（穀物）に指定、国際物流ターミナル運営開始
- ・北海道内7空港民間運営開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成16年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率約96%となっている。（令和2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

軟弱地盤対策工及び範囲の見直し、不良土対策の追加等による変更。  
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

軟弱地盤対策工及び範囲の見直し、不良土対策の追加等による変更。  
引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

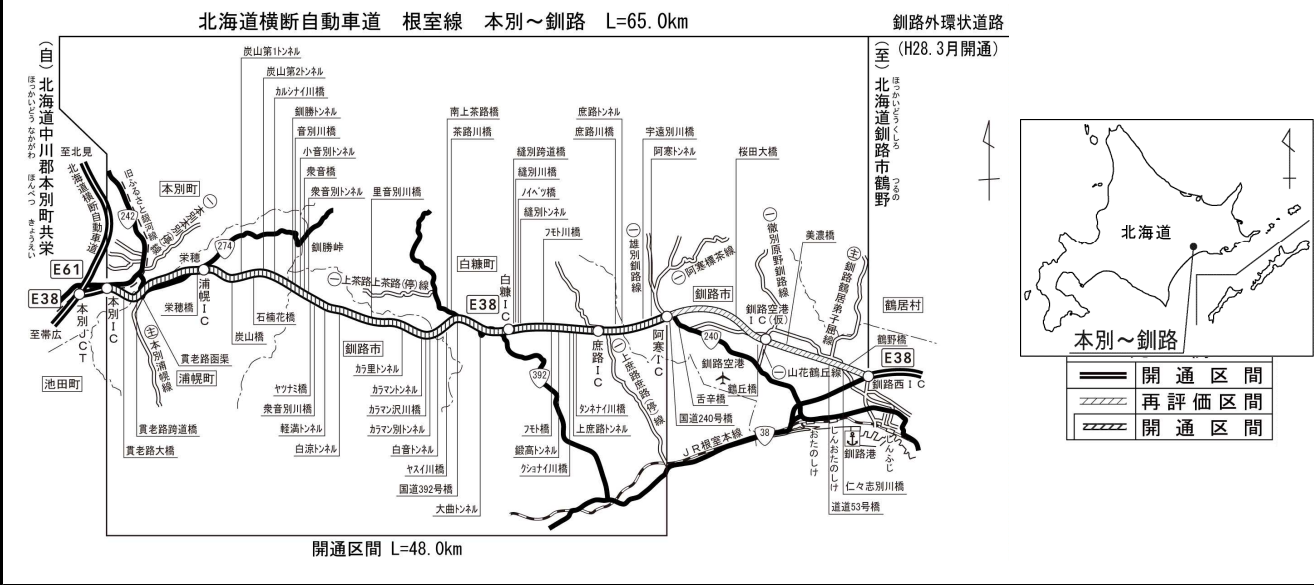
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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ため。

事業概要図



- ※ B/Cにおける（）は、本別JCT～根室ICのうち評価対象区間を本別～釧路とした場合のもの。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

## 再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：

担当課長名：

|   |  |   |   |             |
|---|--|---|---|-------------|
| 事業名<br>一般国道44号（北海道横断自動車道根室線）<br>尾幌系魚沢道路   | 事業区分<br>一般国道                                     | 事業主体<br>国土交通省<br>北海道開発局   |   |             |
| 起終点<br>自：北海道厚岸郡厚岸町尾幌<br>至：北海道厚岸郡厚岸町系魚沢  | 延長<br>24.7 km                                    |   |   |             |
| 事業概要<br>一般国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を經由し、根室市に至る延長約124kmの幹線道路である。<br>尾幌系魚沢道路は、津波浸水被害などの災害時の救急活動等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築、物流効率化や観光周遊性の向上等の支援を目的とした、延長24.7kmの事業である。   |  |   |   |             |
| R元年度事業化   | R一年度都市計画決定<br>(R一年度変更)                           | R一年度用地補償着手<br>R一年度工事着手  |   |             |
| 全体事業費   | 約650億円   | 事業進捗率<br>約1%<br>(令和2年3月末時点)   |   |             |
| 供用済延長<br>0.0 km   |  |   |   |             |
| 計画交通量<br>3,900～8,500台/日（本別JCT～根室IC）   |  |   |   |             |
| 費用対効果<br>分析結果   | B/C<br>(事業全体)<br>1.1 (1.1)<br>(残事業)<br>1.3 (1.2) | 総費用<br>(残事業)/事業全体<br>734/3,939億円<br>(事業費：636/3,628億円)<br>(維持管理費：99/310億円) | 総便益<br>(残事業)/事業全体<br>980/4,348億円<br>(走行時間短縮便益：819/3,656億円)<br>(走行経費減少便益：130/583億円)<br>(交通事故減少便益：31/109億円) | 基準年<br>令和2年 |
| 感度分析の結果<br>事業全体および残事業について感度分析を実施  |  |   |   |             |
| 【事業全体】交通量：B/C=1.02～1.2（交通量±10%）<br>事業費：B/C=1.1～1.1（事業費±10%）<br>事業期間：B/C=1.1～1.1（事業期間±20%）   |  |   |   |             |
| 【残事業】交通量：B/C=1.2～1.5（交通量±10%）<br>事業費：B/C=1.2～1.5（事業費±10%）<br>事業期間：B/C=1.3～1.4（事業期間±20%）   |  |   |   |             |
| 事業の効果等<br>事業の必要性及び効果  |  |   |   |             |
| ①災害時の輸送ルート強化<br>・災害発生時の避難先の確保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の強化が期待される。<br>②重要港湾釧路港の流通利便性向上<br>・釧路港～十勝方面や、釧路港～根室方面の所要時間が短縮されるなど、釧路港取扱貨物の流通利便性向上が期待される。<br>③主要な観光地への利便性向上<br>・道内外からの所要時間が短縮され、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。<br>④水産品の流通利便性向上<br>・道内各地のみならず苫小牧港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される。<br>⑤救急搬送の安定性向上<br>・釧路地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の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<br>地域から頂いた主な意見等：<br>釧路市、池田町など1市10町1村の首長で構成される「北海道横断自動車道釧路地区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。<br>知事の意見：<br>道央・十勝・釧路・根室圏の連絡機能の強化による地域間交流の拡大や、物流の効率化、道路交通の安全性の向上が図られ、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、当該事業の継続について異議はありません。<br>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、引き続き、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。  |  |   |   |             |

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

- ・一般国道38号・44号 釧路外環状道路 釧路東IC～釧路別保IC 開通
- ・一般国道272号 上別保道路 開通
- ・一般国道44号 根室道路 温根沼IC～根室IC 開通
- ・釧路港 国際物流ターミナル運営開始
- ・北海道内7空港民間運営開始

事業の進捗状況、残事業の内容等

令和元年度に事業化して、用地進捗率0%、事業進捗率約1%となっている。(令和2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

施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。

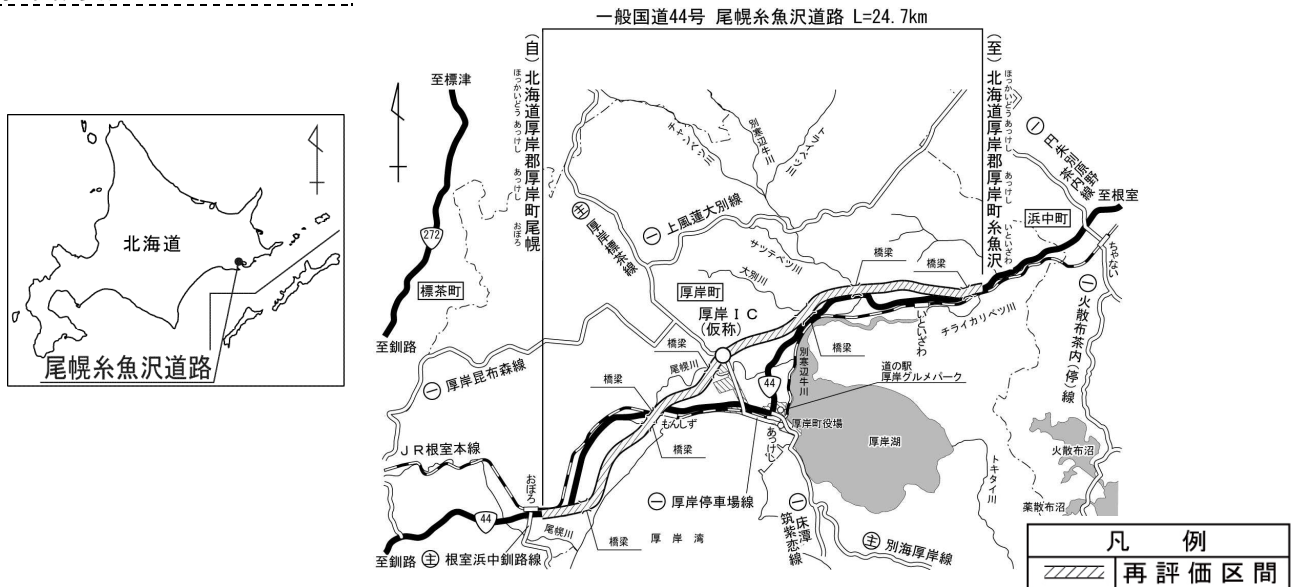
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

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ため。

事業概要図



- ※ B/Cにおける ( ) は、本別JCT～根室ICのうち評価対象区間を尾幌糸魚沢道路とした場合のもの。
- ※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
- ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。