

令和7年度 新規事業候補箇所

新規事業採択時評価（修正）

- **一般国道44号（北海道横断自動車道）別保尾幌道路**
- **一般国道36号 白老西拡幅**

令和7年9月26日

国土交通省北海道開発局

一般国道44号(北海道横断自動車道) 別保尾幌道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要



図1 広域図

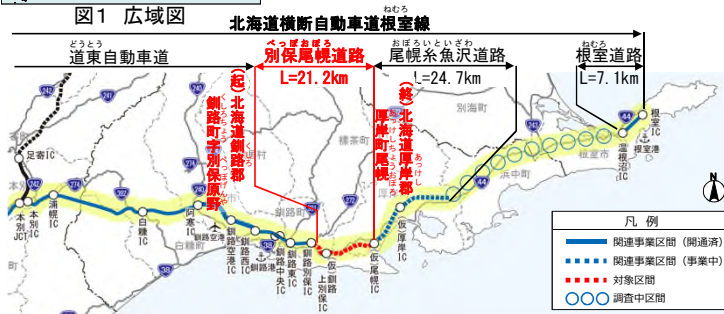


図2 事業位置図

- ・起終点: 北海道釧路市別保原野～北海道厚岸郡厚岸町尾幌
- ・延長等: 21.2km (第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約1,250億円 ・計画交通量: 約9,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約6,600台/日	約800台/日	約2,400台/日

①路線概要

- ・北海道横断自動車道根室線は、北海道寿都郡黒松内町から北海道根室市に至る延長538kmの高規格道路。このうち、別保尾幌道路は、北海道釧路市別保原野から北海道厚岸郡厚岸町尾幌に至る延長21.2kmの北海道横断自動車道根室線に並行する一般国道の自動車専用道路。

②事業目的

- ・高次救急医療施設、物流拠点、空港、港湾等へのアクセス向上により、釧路根室地域における救急搬送などの医療活動、産業振興や観光振興を支援。
- ・釧路根室地域は今後30年以内に大規模地震が発生する確率が高い地域であり、また、並行する国道には地吹雪や洪水浸水区域が存在しているため、災害発生時における住民の避難や復旧活動を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成。

③事業実施に向けた検討状況

- ・北海道横断自動車道は、上位計画として第四次全国総合開発計画(S62.6月)、新広域道路交通計画(北海道ブロック版)(R3.4月)、第9期北海道総合開発計画(R6.3月)、北海道総合計画(R6.7月)に位置づけ
- ・地域課題等をふまえ、計画段階評価(R4.12月～R6.12月)において以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討
 - ①地域の暮らしを支える高次医療施設への速達性・安定性の向上
 - ②地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安全性の向上
 - ③災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保
 - ④観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上

2. 評価結果

費用便益分析

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益
4%	1.4(1.1)	1.6	5.6%(4.5%)	7,948億円※2 (770億円※2)	11,062億円※2 (848億円※2)
[2%]※3	1.9(1.7)	2.1			
[1%]※3	2.3(2.2)	2.5			

注)費用便益分析結果は、本別JCT～根室ICを対象とした場合()書きの値は事業化区間を対象とした場合

※1: EIRR: 経済的内部収益率

※2: 基準年(令和6年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

※4: 参考として多様な便益を算出

防災機能評価

■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
17 (3)	0.95 [C] (1.00) [D]	0.91 [C] (1.00) [D]	▲210.8 (0.00)	0.06 (0.09)	0.04 (0.00)	○ (-)

注)上記の値は、本別JCT～根室ICを対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果

事業の影響

歩行者・自転車への影響

歩行者・自転車への影響

評価項目

評価

内容

渋滞対策

—

注目すべき影響はない。

事故対策

◎

別線整備により事故危険区間を回避し、安全性の高いネットワークを構築。

(○事故危険区間【現況】3区間→【整備後】0区間(3区間回避))

歩行空間

○

通過交通の転換に伴う、現道等の交通量減少により、歩行者、自転車の安全性向上に寄与。

社会全体への影響

住民生活 (政策目標①)

住民生活 (政策目標①)

◎

高次医療施設への速達性の向上による生活環境の改善

【課題】

・釧路根室地域の第3次救急医療施設は

釧路市にしかなく、カバー面積は全国平均

の約12倍であり、救急搬送に時間を要して

いる。また、心疾患患者の死亡率が高い。

【効果】

・救急搬送時間が短縮され、第3次救急医療施設60分カバー

人口が増加し、地域医療サービスの向上に貢献。

○釧路市高次医療施設厚岸町・浜中町 60分カバー圏人口

【現況】8.1千人(56%)→【整備後】9.9千人(69%)

【整備後】事業中含む尾幌糸魚沢道路+別保尾幌間利用ルート

地域経済 (政策目標②)

地域経済 (政策目標②)

◎

速達性・安全性の高い物流ネットワークを構築

・物流の効率化や地域の産業振興を支援

【課題】

・釧路根室地域は、全国のさんまの漁獲量の

約4割を占めるなど、日本の食を支えている

が、全国へ出荷する釧路空港や釧路港等ま

での物流ルート上において、カーブ連続かつ

急勾配※区間等で速度低下や貨物車の死

亡・重大事故が発生しているため、速達性・

安全性の高い物流ルートの確保が必要。

○釧路空港～根室市間の所要時間

【現況】125分→【整備後】118分(約7分短縮)

○別保～尾幌間の現道課題

事故危険区間【現況】3区間→【整備後】0区間(3区間回避)

貨物車の死亡・重大事故発生箇所【現況】3箇所→【整備後】0箇所(3箇所回避)

災害 (政策目標③)

災害 (政策目標③)

◎

災害時における信頼性の高いネットワークの構築

【課題】

・釧路根室地域は30年以内の大規模地震発生確

率が高く、地震発生時には土砂災害等が発生

するなど、被災時の国道機能の確保が課題。

【効果】

・災害時の代替性確保により、信頼性の高い

道路ネットワークを確保。

○別保～尾幌間の災害危険箇所

土砂災害発生箇所【現況】11箇所→【整備後】0箇所(11箇所回避)

洪水浸水想定区域【現況】0.9km→【整備後】0km(0.9km回避)

地吹雪発生区間【現況】3区間→【整備後】0区間(3区間回避)

環境 (政策目標④)

環境 (政策目標④)

○

環境(CO2排出量)の改善

CO2排出削減便益: 41億円

地域社会 (政策目標④)

地域社会 (政策目標④)

○

広域周遊観光ルートの速達性向上による観光振興を支援

速達性・安全性の高い物流ネットワークを構築

・物流の効率化や地域の産業振興を支援

【課題】

・釧路根室地域は、全国のさんまの漁獲量の

約4割を占めるなど、日本の食を支えている

が、全国へ出荷する釧路空港や釧路港等ま

での物流ルート上において、カーブ連続かつ

急勾配※区間等で速度低下や貨物車の死

亡・重大事故が発生しているため、速達性・

安全性の高い物流ルートの確保が必要。

○釧路空港～根室市間の所要時間

【現況】125分→【整備後】118分(約7分短縮)

○別保～尾幌間の現道課題

事故危険区間【現況】3区間→【整備後】0区間(3区間回避)

貨物車の死亡・重大事故発生箇所【現況】3箇所→【整備後】0箇所(3箇所回避)

貨物車等の重大事故が発生

貨物車等の重大事故が発生

貨物車等の重大事故が発生

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

速達性・安全性の高い物流ネットワークを構築

・物流の効率化や地域の産業振興を支援

【課題】

・釧路根室地域は、全国のさんまの漁獲量の

約4割を占めるなど、日本の食を支えている

が、全国へ出荷する釧路空港や釧路港等ま

での物流ルート上において、カーブ連続かつ

急勾配※区間等で速度低下や貨物車の死

亡・重大事故が発生しているため、速達性・

安全性の高い物流ルートの確保が必要。

○釧路空港～根室市間の所要時間

【現況】125分→【整備後】118分(約7分短縮)

○別保～尾幌間の現道課題

事故危険区間【現況】3区間→【整備後】0区間(3区間回避)

貨物車の死亡・重大事故発生箇所【現況】3箇所→【整備後】0箇所(3箇所回避)

貨物車等の重大事故が発生

貨物車等の重大事故が発生

貨物車等の重大事故が発生

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

速達性・安全性の高い物流ネットワークを構築

・物流の効率化や地域の産業振興を支援

【課題】

・釧路根室地域は、全国のさんまの漁獲量の

約4割を占めるなど、日本の食を支えている

が、全国へ出荷する釧路空港や釧路港等ま

での物流ルート上において、カーブ連続かつ

急勾配※区間等で速度低下や貨物車の死

亡・重大事故が発生しているため、速達性・

安全性の高い物流ルートの確保が必要。

○釧路空港～根室市間の所要時間

【現況】125分→【整備後】118分(約7分短縮)

○別保～尾幌間の現道課題

事故危険区間【現況】3区間→【整備後】0区間(3区間回避)

貨物車の死亡・重大事故発生箇所【現況】3箇所→【整備後】0箇所(3箇所回避)

貨物車等の重大事故が発生

貨物車等の重大事故が発生

貨物車等の重大事故が発生

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

速達性・安全性の高い物流ネットワークを構築

・物流の効率化や地域の産業振興を支援

【課題】

・釧路根室地域は、全国のさんまの漁獲量の

約4割を占めるなど、日本の食を支えている

が、全国へ出荷する釧路空港や釧路港等ま

での物流ルート上において、カーブ連続かつ

急勾配※区間等で速度低下や貨物車の死

亡・重大事故が発生しているため、速達性・

安全性の高い物流ルートの確保が必要。

○釧路空港～根室市間の所要時間

【現況】125分→【整備後】118分(約7分短縮)

○別保～尾幌間の現道課題

事故危険区間【現況】3区間→【整備後】0区間(3区間回避)

貨物車の死亡・重大事故発生箇所【現況】3箇所→【整備後】0箇所(3箇所回避)

貨物車等の重大事故が発生

貨物車等の重大事故が発生

貨物車等の重大事故が発生

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

速達性・安全性の高い物流ネットワークを構築

・物流の効率化や地域の産業振興を支援

【課題】

・釧路根室地域は、全国のさんまの漁獲量の

約4割を占めるなど、日本の食を支えている

が、全国へ出荷する釧路空港や釧路港等ま

での物流ルート上において、カーブ連続かつ

急勾配※区間等で速度低下や貨物車の死

亡・重大事故が発生しているため、速達性・

安全性の高い物流ルートの確保が必要。

○釧路空港～根室市間の所要時間

【現況】125分→【整備後】118分(約7分短縮)

○別保～尾幌間の現道課題

事故危険区間【現況】3区間→【整備後】0区間(3区間回避)

貨物車の死亡・重大事故発生箇所【現況】3箇所→【整備後】0箇所(3箇所回避)

貨物車等の重大事故が発生

貨物車等の重大事故が発生

貨物車等の重大事故が発生

事故危険区間

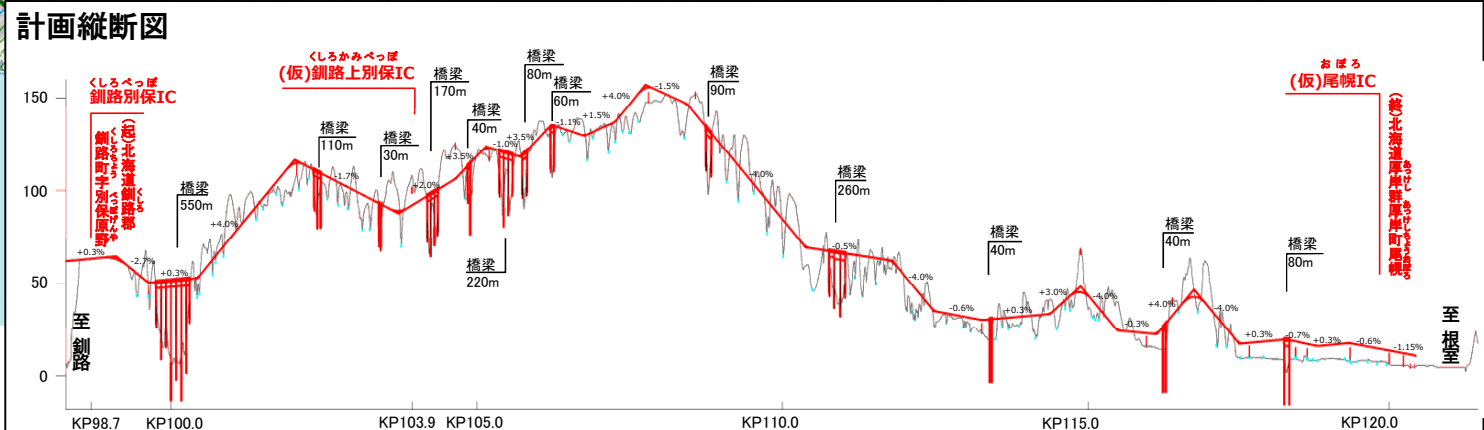
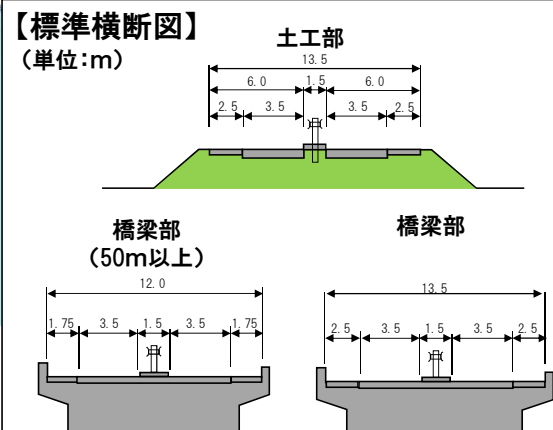
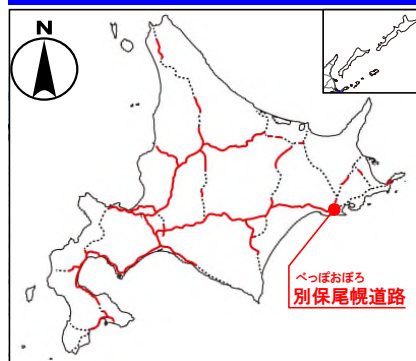
事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

事故危険区間

べっぽおぼろ



一般国道36号 白老西拡幅に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要



図1 広域図

図2 事業位置図

- ・起終点: 北海道白老郡白老町萩野～北海道白老郡白老町竹浦
- ・延長等: 8.3km (第3種第2級、4車線、設計速度60km/h)
- ・全体事業費: 約165億円 ・計画交通量: 約16,400台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約11,500台/日	約1,400台/日	約3,500台/日

①路線概要

- ・一般国道36号は、北海道札幌市から北海道室蘭市に至る延長134kmの主要幹線道路。このうち、白老西拡幅は、北海道白老郡白老町萩野から北海道白老郡白老町竹浦に至る延長8.3kmの拡幅事業。

②事業目的

- ・当該区間を拡幅し交通量を確保することで、旅行速度の向上や交通混雑を緩和。
- ・観光時期に発生している交通渋滞を緩和し、主要観光ルートの定時性を確保することで、地域の観光振興やウポイイ誘客促進戦略を支援。
- ・救急医療施設への迅速な搬送経路を確保し、救急医療活動を支援。

③事業実施に向けた検討状況

- ・白老西拡幅は、上位計画である第2次白老町都市計画マスタープラン(R3.9月)に位置づけ
- ・地域課題をふまえ、以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討
 - ①交通容量確保による旅行速度の向上
 - ②安定した救急搬送ルートの確保による救急医療活動の支援
 - ③観光期の交通混雑緩和による円滑な周遊ルートの確保及びウポイイ誘客促進戦略の支援

2. 評価結果

費用便益分析

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

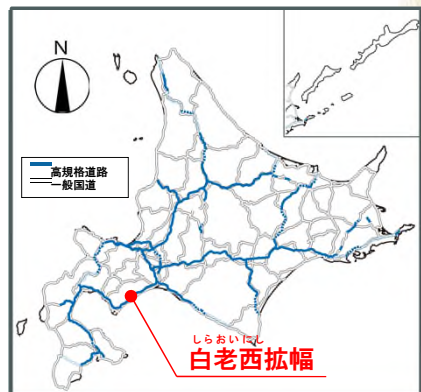
	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益
4%	1.4	1.7			173億円※2
[2%]※3	2.0	2.4	5.8%	128億円※2	()
[1%]※3	2.4	3.0			()

※1: EIRR: 経済的内部収益率
※2: 基準年(令和6年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)
※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率
※4: 参考として多様な便益を算出

事業の影響

評価項目	評価	内容
自動車や歩行者への影響	◎	渋滞対策(政策目標①) 【課題】 ・当該区間は2車線であり、前後の4車線区間より交通容量が低いことから、日中の多くの時間帯で交通容量不足が発生。 ・また、道路を利用する物流事業者の半数以上が「渋滞による到着の遅れ」を感じており定時性に課題。 【効果】 ・交通容量を確保することで、交通渋滞を緩和し、定時性を確保。 ○混雑度(平日)【現況】1.35 →【整備後】0.53(約6割減少) ○平均旅行速度【現況】31km/h →【整備後】59km/h(約28km/h向上)※ ※(整備前)ETC2.0プローブデータ(R5.10平日)より算出。【整備後】隣接4車線区間のETC2.0プローブデータ(R5.10平日)で算出
事故対策	◎	中央分離帯の整備により、正面衝突事故を抑制し死傷事故率減少による安全性の高いネットワークを構築。 ○事故危険区間【現況】4区間 →【整備後】0区間(4区間対策)
歩行空間	○	市街地に歩道を整備し安全かつ円滑な歩行空間を確保。
社会全体への影響	◎	医療施設への速達性の向上による生活環境の改善や迅速な救急医療活動を支援 【課題】 ・白老町では、循環器内科、脳神経外科、整形外科等の通院や救急搬送は町外の病院に依存しており、搬送経路である当該区間では、交通混雑による旅行速度が低下していることから、速達性の確保が課題。 【効果】 ・白老町から第二次救急医療機関までの搬送時間が短縮され、地域の救急医療活動を支援。 ○白老町～二次救急医療機関(JCHO登別病院)への搬送時間【現況】34.5分 →【整備後】25.2分(約9分短縮)※ ※(整備前)救急車プローブデータ(R5.1～10)より算出。【整備後】隣接4車線区間の救急車プローブデータ(R5.1～10)で算出
住民生活(政策目標②)	◎	地域安全確保のエッセンスネットワーク 【課題】 ・白老町から第二次救急医療機関までの搬送時間が短縮され、地域の救急医療活動を支援。 【効果】 ・白老町から第二次救急医療機関までの搬送時間が短縮され、地域の救急医療活動を支援。 ○白老町～二次救急医療機関(JCHO登別病院)への搬送時間【現況】34.5分 →【整備後】25.2分(約9分短縮)※ ※(整備前)救急車プローブデータ(R5.1～10)より算出。【整備後】隣接4車線区間の救急車プローブデータ(R5.1～10)で算出
地域経済	○	速達性・定時性・安全性の高い物流ネットワークを構築し、物流の効率化や地域の産業振興を支援。
災害	○	樽前山噴火や千島海溝沿い地震時の避難経路を機能強化し、迅速な避難及び救援・物資輸送を支援。
環境	○	環境(CO2排出量)の改善(CO2排出削減便益: 1.0億円)
地域社会(政策目標③)	◎	観光期の渋滞緩和による、地域の観光振興、ウポイイへの誘客促進を支援 【課題】 ・ウポイイや登別温泉等の文化・観光施設が多数立地する当該地域は、観光期の交通容量不足による旅行速度の低下が著しく、各文化・観光施設への円滑なアクセス性の確保が課題。 【効果】 ・観光期の交通混雑を緩和し、地域の観光振興、ウポイイへの誘客促進を支援。 ○ウポイイ～登別温泉の所要時間【現況】50.3分 →【整備後】39.0分(約11分短縮)※ ※(整備前)ETC2.0プローブデータ(R6.GW)より算出。【整備後】隣接4車線区間のETC2.0プローブデータ(R6.GW)で算出

一般国道36号 白老西拡幅に係る新規事業採択時評価

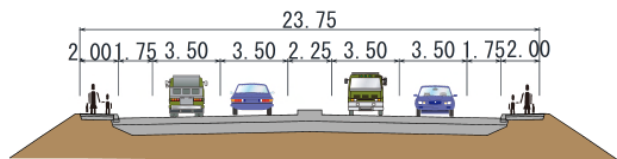


凡 例	
---	対象区間
----	高速道路（4車線）
----	一般国道
----	主要地方道
----	一般都道府県道
----	その他道路
----	橋梁構造
----	トンネル構造
●	主要渋滞箇所
★	事故危険区間
★	死亡事故発生箇所
交通量台/日	交通量（R3全国道路・街路交通情勢調査）
○	市街地（集落）
---	市町村境界線
----	車線数（2車線/4車線）

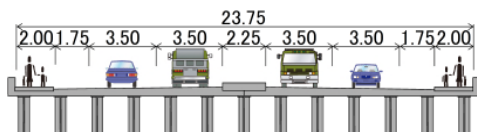
全体延長：8.3km
土工延長：8.1km(98%)
橋梁延長：0.2km(2%)

標準横断面図（単位:m）

（土工部）



（橋梁部）



計画縦断面図
（単位:m）

