

事後評価結果（令和5年度）

担当課：北海道開発局 建設部 道路計画課
担当課長名：坂 憲浩

事業名	一般国道38号・44号 釧路外環状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道釧路市鶴野 至：北海道釧路郡釧路町字別保	延長	16.8 km		

事業概要

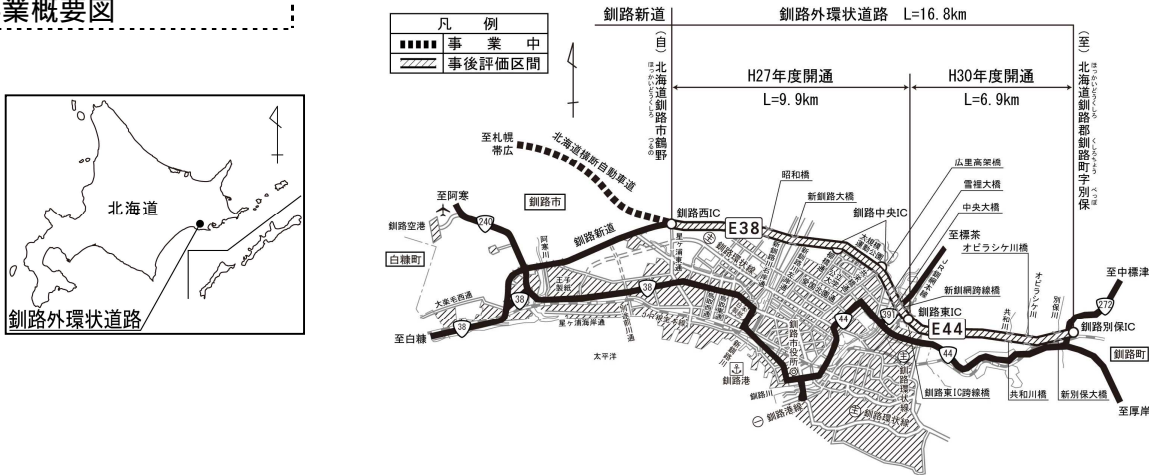
国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路であり、国道44号は、釧路市を起点とし、根室市に至る約124kmの幹線道路である。

釧路外環状道路は、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、釧路西インターチェンジから釧路別保インターチェンジに至る延長16.8kmのバイパス事業である。

事業の目的・必要性

釧路外環状道路は、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした事業である。

事業概要図



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	H7年度	用地着手	H10年度	供用年	(当初) H23年度 / -	変動	1.4倍	
		都市計画決定	H10年度	工事着手	H10年度	(暫定/完成)	(実績) H30年度 / -			
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) 604億円 / - (実質値) 575億円 / -		実績 (暫定/完成)	(名目値) 865億円 / - (実質値) 850億円 / -		変動	1.4倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	(H27年) (38号)23,425台/日 (44号)12,631台/日 / -		実績 (暫定/完成)	(R3年) (当該路線)14,123台/日 (38号)21,759台/日 / - (当該路線)5,594台/日 (44号)8,231台/日 / -		変動	99%	
	旅行速度向上	(38号)22.9 23.9/64.3km/h, (44号)47.9 51.9/72.8km/h (供用前現道 供用後現道/当該路線)	(供用前年次) H27年 (供用後年次) R3年		交通事故減少	26.5 18.8/1.7件/億台km (供用前現道 供用後現道/当該路線)	(供用前年次) H25~27年平均値 (供用後年次) R1~3年平均値			
	費用対効果 分析結果 (当初)	B / C	1.9	総費用	635億円 (事業費: 594億円 維持管理費: 41億円 更新費: -億円)	総便益	1,200億円 (走行時間短縮便益: 989億円 走行経費減少便益: 154億円 交通事故減少便益: 57億円)	基準年	平成16年	
	費用対効果 分析結果 (事後)	B / C	1.3 (1.2)	総費用	6,482億円 (事業費: 6,091億円 維持管理費: 313億円 更新費: 78億円)	総便益	8,440億円 (走行時間短縮便益: 6,744億円 走行経費減少便益: 1,410億円 交通事故減少便益: 286億円)	基準年	令和5年	
	事業遅延によるコスト増			費用増加額	369億円	便益減少額	744億円			
	事業遅延の理由	軟弱地盤対策工の変更、土質の変更（硬岩）による掘削工法の変更、浸水エリア回避に伴うIC位置の変更等による延伸								

	<p>交通量変動の理由 計画時は、将来（R12）交通需要予測において、北海道横断自動車道根室線（黒松内～根室）が全線整備された場合を見込んでいたが、事後評価時点（R5）では未整備の区間が存在し、ネットワーク効果の発現が不十分なため、交通量に変動が生じたものと考えられる。</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目 事業の整備効果 交通混雑の緩和 ・ 並行する国道38号及び国道44号における平日混雑度が減少し、主要渋滞箇所が3箇所解除。白糠町から厚岸町までの所要時間が夏期で30分（冬期は32分）短縮されるなど、交通混雑の緩和に寄与。 道路交通の安全性向上 ・ 信号交差点の多い市内を通過する交通が当該道路へ転換され、事故件数が約4割減少、「事故ゼロプラン」に基づく事故危険区間数も約6割減少するなど、並行現道における道路交通の安全性が向上。 災害時の緊急輸送ルート強化 ・ 大規模な迂回の回避及び津波時の指定緊急避難場所や避難目標地点としての活用が想定されるとともに、災害により被災した地域への救援物資等の輸送の確実性向上に寄与。 水産品の流通利便性向上 ・ 厚岸町内水産加工場～苫小牧港間の所要時間が68分短縮され、約4.5t / 日の増産が実現したことなど、道内各地のみならず釧路空港、釧路港、苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品（さんま：1.1万t / 年）の流通利便性向上に寄与。 救急搬送の安定性向上 ・ 旧阿寒町から市立釧路総合病院までの所要時間が夏期で10分（冬期は10分）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に寄与。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
環境変化 事業による	<p>環境影響評価に対応する項目 評価対象区間については、環境影響評価実施要綱に基づき、環境影響評価を実施している。予測評価の結果、大気汚染、水質汚濁、騒音、動物のいずれも環境保全目標を満足している。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目 特になし</p>
事業評価監視委員会の意見	<p>当委員会に提出された事後評価結果準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断する。</p>
事業を巡る社会情勢等の変化	<p>人口・産業等の社会経済情勢の変化（対象地域：釧路市、釧路町） ・ 人口は、事業化当時約221千人(H7) 開通後約178千人(R5)となっている。（住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査） ・ 自動車保有台数は事業化当時約111千台(H7) 開通後約96千台(R5)となっている。（北海道自動車統計）</p>
今後の事後評価及び改善措置の必要性	<p>釧路外環状道路の整備により、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時制、安全性の向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものとする。</p> <p>なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。</p>
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	<p>釧路別保ICの接続位置の変更等により事業費及び事業期間が増加しているものの、道路利用者の利便性向上を図ることができた。</p> <p>今後も、事業の実施においては、関係機関とも綿密に連携し進めていくことが重要である。</p> <p>また、事業評価手法の見直しの必要性はないものとする。</p>
特記事項	<p>特になし</p>

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。