

**令和6年度 新規事業候補箇所
計画段階評価結果**

**令和6年3月7日
国土交通省北海道開発局**

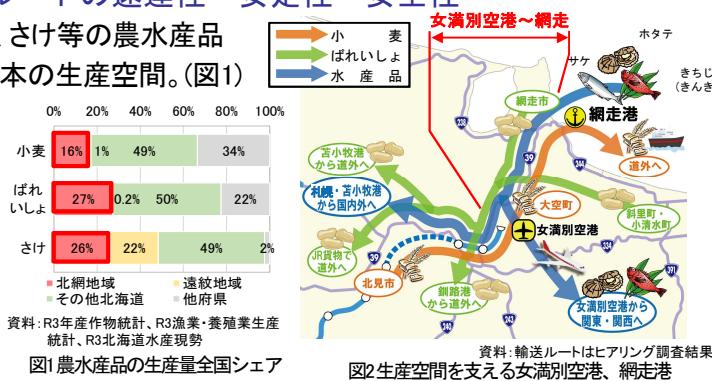
北海道横断自動車道（女満別空港～網走）における計画段階評価

1. 北網地域の課題

①生産空間を支える物流ルートの速達性・安定性・安全性

・北網地域は小麦やばれいしょ、さけ等の農水産品が全国有数の生産量を誇る日本の生産空間。(図1)

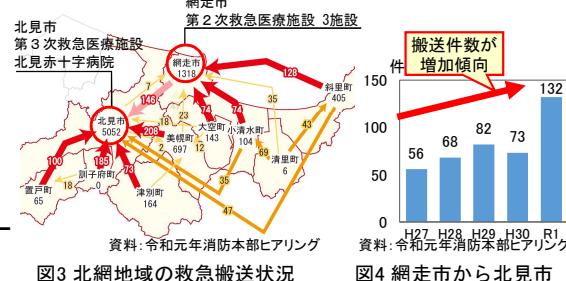
・物流拠点である女満別空港や網走港までの輸送時に、市街地の信号交差点では速度低下、郊外部の連続カーブ区間では揺れによる農水産品の品質低下が発生するとともに安全性が課題。(図2)



②高次医療施設への速達性・安定性

・北網地域の医療の中心は北見市と網走市であるが、急性心筋梗塞等は網走市で対応できないことから、網走市から北見市の第3次救急医療施設への二次救急搬送が必要。

・搬送時における市街地での速度低下、カーブ区間での振動や揺れが課題。(図3,4)



③主要観光ルートにおける周遊性

・ドライブ観光客の主要観光ルートは、女満別空港から網走市を経由し知床に向かうルート。

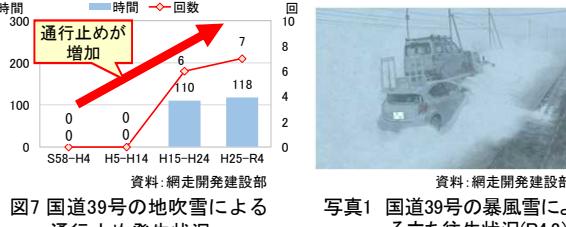
・女満別空港のレンタカー利用台数は増加傾向であるが、観光地間の移動に時間がかかるなど、効率的に移動できないことが課題。(図5,図6)



④災害における信頼性の高い道路機能の確保

・第1次緊急輸送道路である国道39号には網走川流域の洪水浸水想定区域や地吹雪発生区間が存在。(図10)

・近年、暴風雪による通行止めが増加傾向であり、災害時における道路機能の確保が課題。(図7,写真1)



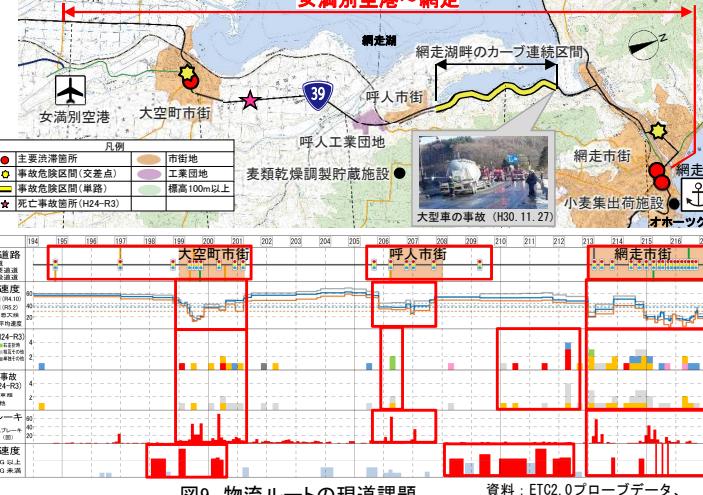
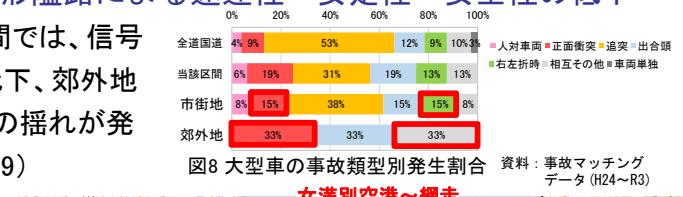
2. 原因分析

①市街地の信号交差点や線形陥路による速達性・安定性・安全性の低下

・国道39号女満別空港～網走間では、信号が連続する市街地での速度低下、郊外地でのカーブが連続する区間での揺れが発生しており安全性が低下。(図9)

・物流基幹ルートであるが、市街地では大型車による正面衝突事故や右左折時事故、郊外地では正面衝突事故や車両相互の事故割合が高い。(図8,9)

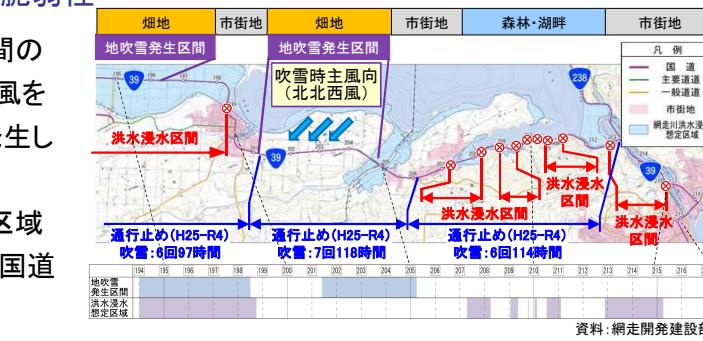
・大空町市街地や網走湖畔では救急搬送時に血圧変動を生じさせる横加速度の大きいカーブ区間が連続し、搬送に支障。(図9)



②災害発生時の幹線道路の脆弱性

・国道39号女満別空港～網走間の郊外部の沿道は畠地であり、風を遮る物がないため地吹雪が発生しやすい。

・網走川流域の洪水浸水想定区域が存在し、洪水災害発生時は国道が通行出来なくなる。(図10)



3. 政策目標

- ①地域を支える農水産業の輸送経路の速達性、安定性、安全性の向上
- ②地域の暮らしを支える医療の救急搬送の速達性、安定性向上
- ③観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上
- ④異常気象時における国道の安全性確保

北海道横断自動車道（女満別空港～網走間）における計画段階評価

4. 対策案の検討		比較ルートの考え方	案① 別線・市街地アクセスルート	案② 別線・一部現道改良ルート		
区間延長		約20km(自動車専用道路)		約23km(自動車専用道+現道改良)		
地域を支える農水産業の輸送経路の速達性、安定性、安全性の向上		輸送時の速達性	別線整備により、課題箇所を回避し 網走市街地へのアクセスにも配慮したルート	別線整備により、課題箇所を回避し 女満別市街～網走間において現道改良により課題を解消するルート		
政策目標	輸送時の安定性	・物流拠点から美幌バイパス(女満別空港IC)までの時間短縮効果がある (網走港～女満別空港IC 現況30分→18分 12分短縮) (呼人工業団地～女満別空港IC 現況14分→11分 3分短縮)	○	・物流拠点から美幌バイパス(女満別空港IC)までの時間短縮効果がある (網走港～女満別空港IC 現況30分→27分 3分短縮) (呼人工業団地～女満別空港IC 現況14分→12分 2分短縮)	○	
	輸送時の安全性	・速度低下等を招く市街地の信号交差点を回避 (網走港～女満別空港ICまで41箇所中35箇所回避)	○	・速度低下等を招く信号交差点は現況と同じ (網走港～女満別空港ICまで41箇所中3箇所回避)	△	
	高次医療機関への速達性	・網走厚生病院から北見赤十字病院までの時間短縮効果が大きい (現況 66分→57分 9分短縮)	○	・網走厚生病院から北見赤十字病院までの時間短縮効果が小さい (現況 66分→60分 6分短縮)	○	
	救急搬送時の安定性	・搬送時の揺れを招く市街地やカーブ連続区間を回避 (市街地通過 3箇所→1箇所、カーブ連続区間 2箇所→0箇所)	○	・搬送時の揺れを招く市街地やカーブ連続区間を回避出来ない (市街地通過 3箇所→3箇所、カーブ連続区間 2箇所→1箇所)	△	
	観光拠点間の速達性	・女満別空港から知床まで時間短縮効果が大きい (女満別空港～網走市～知床 現況110分→99分 11分短縮)	○	・女満別空港から知床間までの時間短縮効果が小さい (女満別空港～網走市～知床 現況110分→107分 3分短縮)	○	
	移動時の安全性	・走行環境を悪化させる地吹雪発生区間を回避 (現況 2区間→0区間)	○	・走行環境を悪化させる地吹雪発生区間を別線整備で1区間回避するが、現道改良区間の交差点部では防雪対策ができない。(現況 2区間→1区間)	○	
	地吹雪に対する国道機能の確保	・別線整備により地吹雪発生区間を回避 (現況 2区間→0区間)	○	・地吹雪発生区間を別線整備で1区間回避するが、現道改良区間の交差点部では防雪対策ができない。(現況 2区間→1区間)	○	
	洪水に対する国道機能の確保	・別線整備により洪水浸水想定区域を回避し、迅速な避難活動の支援が期待できる。(洪水浸水区域 現況 9.1km→0km(9.1km回避))	○	・現道の嵩上げにより洪水浸水を防ぎ、迅速な避難活動の支援や、道路空間を緊急避難所として活用できる。 (洪水浸水区域 9.1km→0km(1.9km回避、7.2km嵩上げ))	○	
配慮すべき事項	地域への影響	家屋や土地利用への影響	・市街地を極力回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は案②より小さい	○	・現道改良区間で市街地を通過するため、沿道家屋、土地利用への影響が大きい	△
	環境への影響	自然環境への影響	・山地部を通過するが、地形に沿った道路とすることで、地形改変面積を抑制することが可能	○	・延長の大部分を現道改良するため、自然環境への影響は小さい	○
	工事中の影響	工事中の現道交通への影響	・別線整備のため、工事中の現道交通への影響は小さい	○	・国道の通行規制や沿道利用の現道交通への影響が非常に大きい	△
	経済性	経済性・概算事業費	・別線整備の延長が長く、事業費は高価 約900～1050億円	△	・現道改良の延長が長く、事業費は安価 約750～850億円	○



図11 北海道横断自動車道(女満別空港～網走間)における対策案検討

対応方針【案①】別線・市街地アクセスルートによる対策が妥当

- 路線名：一般国道39号（北海道横断自動車道網走線）
- 区間：網走郡大空町女満別中央～網走市南8条西2丁目
- 概略延長：約20km
- 標準車線数：2車線
- 設計速度：80km/h
- 概ねのルート：図11の【案①】のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

- R3.11月：計画段階評価着手（第29回北海道地方小委員会）
- R3.12月：第1回地域意見聴取
- R4.10月：計画段階評価（第31回北海道地方小委員会）
- R4.12月：第2回地域意見聴取
- R5.12月：対応方針（案）決定（第35回北海道地方小委員会）

地域の要望等

- R5.8月：北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
- R5.11月：北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
- R5.12月：北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
- R6.2月：北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会が財務省・国土交通省に早期事業化を要望

北海道横断自動車道(蘭越～俱知安)における計画段階評価

1. 後志地域の課題

①ニセコリゾートへの速達性、安全性

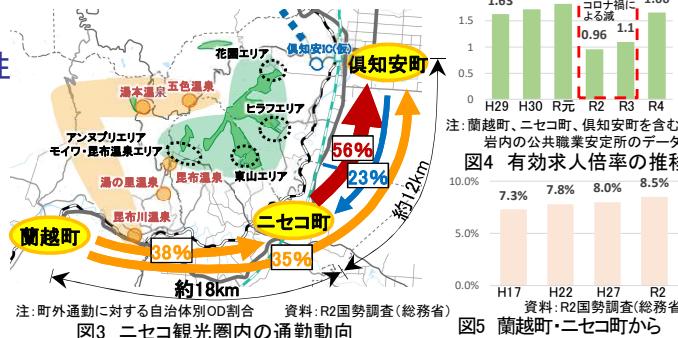
- ・国際的観光リゾート「ニセコ」では、コロナ禍においても宿泊施設数は増加。(図1)
 - ・新千歳空港・札幌市からニセコリゾートへの移動時に通過する市街地では、一般交通と観光交通が混在しており、速達性及び安全性が課題。



図 1 ニセコ観光圏の訪日外国人宿泊客延数と



2 1.62 1.72 1.83 1 1.66



伊知安町への通勤OD

③救急搬送における速達性、安定性

- ・蘭越町やニセコ町では、循環器科・脳神経外科・産婦人科の診療や救急搬送は、近隣の俱知安町に依存。(表1)
 - ・当該地域は豪雪地帯のため、冬期はドクターヘリが出動できないことが多く、救急車両の冬期走行の速達性や安定性の向上が課題。(図6)



表1 市町村別診療科 資料:R3年度道央ドクターヘリ運航実績報告

④災害時における信頼性の高い道路機能の確保

- ・平成12年の有珠山噴火時は、道南～道央間の貨物輸送を担う幹線道路や鉄道が被災。物流事業者は国道5号への迂回を余儀なくされた。

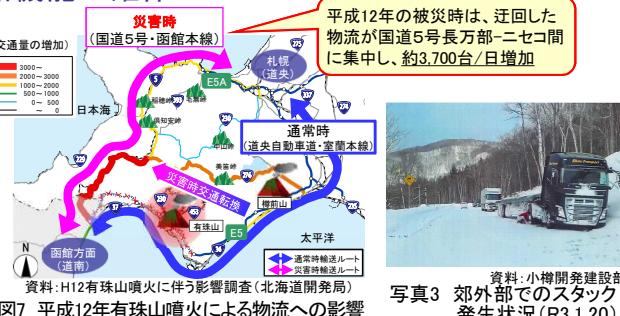


写真3 郊外部でのスタック発生状況(B3.1.20)

2. 原因分析

①信号交差点や線形隘路による速達性・安定性・安全性の低下

- ・国道5号蘭越～俱知安間は、信号交差点での速度低下や縦断勾配隘路区間があり、ニセコリゾートへの移動及び救急搬送に影響。(図9)
 - ・ニセコリゾートまでの観光

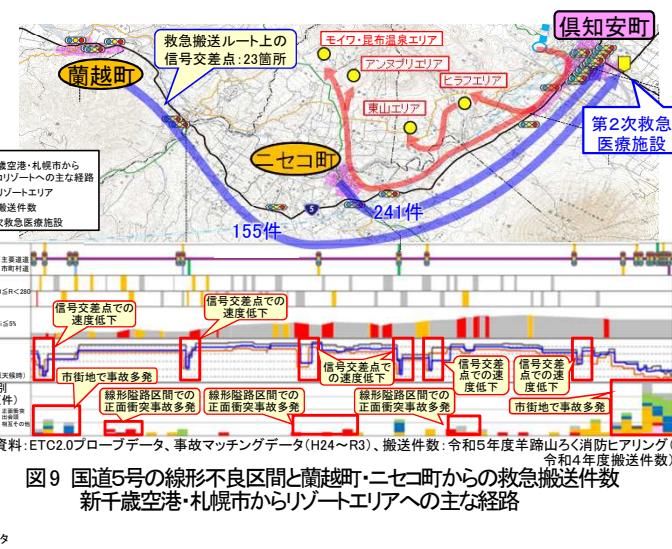
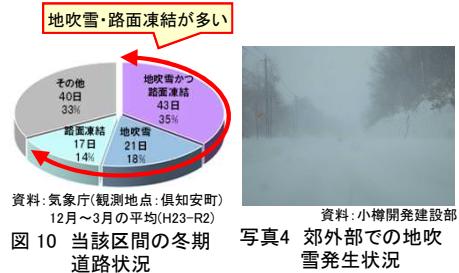


図9 国道5号の線形不良区間と蘭越町・ニセコ町からの救急搬送件数
新千歳空港・札幌市からリゾートエリアへの主な経路

②災害発生時の幹線道路の脆弱性

- ・国道5号蘭越～俱知安間の郊外部の沿道は畠地であり風を遮る物がないため地吹雪が発生しやすく、また縦断勾配陥路区間では路面凍結などによる大型車のスタックが発生している。(図10.11、写真3.4)
 - ・尻別川・昆布川流域の洪水浸水想定区域が存在し、洪水災害発生時は国道が通行できなくなる(図11)



12月～3月の平均(H23-R2) 資料:小樽開発建設部
**図 10 当該区間の冬期 写真4 郊外部での地吹
 道路状況 雪発生状況**

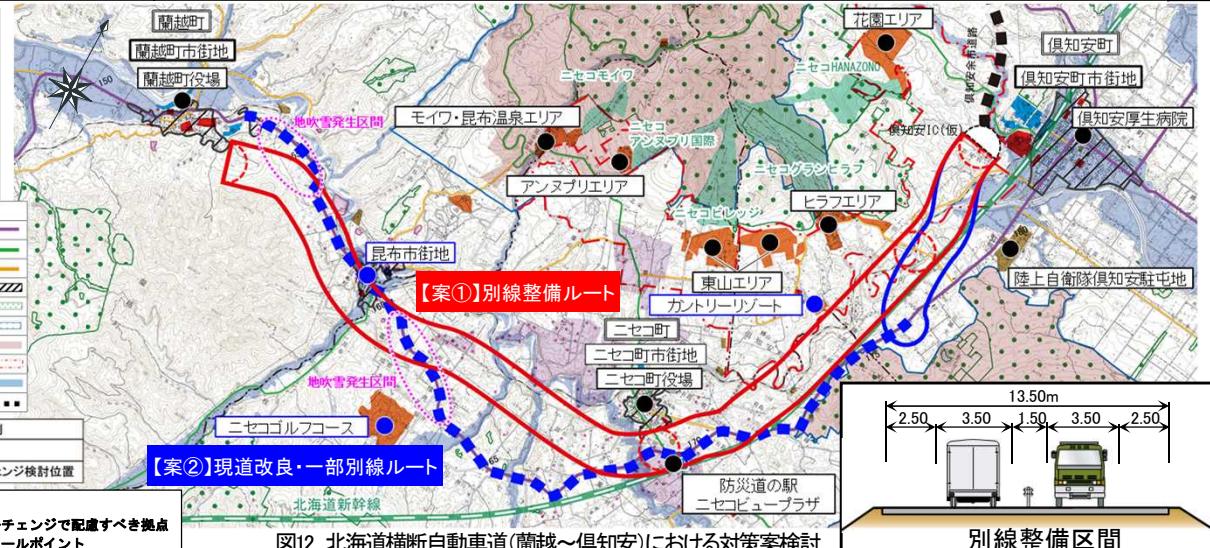
3. 政策目標

- ニセコリゾートへの速達性、安全性の向上
 - 各市町村間の速達性、安全性の確保
 - 地域の暮らしを支える救急搬送の速達性、安定性の向上
 - 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時における国道機能確保

ほっかいどう
北海道横断自動車道(蘭越～俱知安)における計画段階評価

4. 対策案の検討

対策案の考え方		案① 別線整備ルート	案② 現道改良・一部別線ルート
区間延長		約25km(自動車専用道路)	約28km(自動車専用道路+現道改良)
政策目標	ニセコリゾートへの速達性、安全性の向上	<p>観光拠点への速達性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)俱知安ICからニセコリゾートまでの時間短縮効果がある (俱知安IC～ひらふエリア 現況13分→8分 5分短縮) (俱知安IC～東山エリア 現況25分→20分 5分短縮) <p>移動時の安全性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故が多発している俱知安市街地やニセコ市街地への交差点を回避できるが、蘭越市街地は回避できない。(3箇所→1箇所) 	<p>蘭越市街地～俱知安市街地において、別線整備及び現道改良により課題を極力解消するルート</p>
	各市町村間の速達性、安全性の確保	<p>各市町村間移動の速達性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・蘭越町～ニセコ町～俱知安町間の時間短縮効果がある (現況49分→38分 11分短縮) 	<p>蘭越町～ニセコ町～俱知安町間の時間短縮効果がある (現況49分→41分 8分短縮)</p>
		<p>移動時の安全性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・線形不良(縦断勾配陥路)区間の回避 (線形不良(縦断勾配陥路)区間 現況 3区間→0区間) 	<p>現道改良で線形不良(縦断勾配陥路)区間の対策を実施 (線形不良(縦断勾配陥路)区間 現況 3区間→0区間)</p>
	地域の暮らしを支える救急搬送の速達性、安定性の向上	<p>高次医療機関への速達性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・蘭越市街地～俱知安厚生病院までの時間短縮効果が大きい (蘭越町～俱知安厚生病院 現況45分→30分 15分短縮) 	<p>蘭越市街地～俱知安厚生病院までの時間短縮効果が他案に比べ小さい (蘭越町～俱知安厚生病院 現況45分→36分 9分短縮)</p>
		<p>搬送時の安定性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・線形不良(縦断勾配陥路)区間、蘭越市街地～俱知安厚生病院間の信号交差点を回避 (線形不良(縦断勾配陥路)区間 現況 3区間→0区間) (信号交差点 現況 23箇所→12箇所) 	<p>別線整備により蘭越市街地～俱知安厚生病院間の信号交差点を5箇所回避し、線形不良(縦断勾配陥路)区間の現道改良を実施 (線形不良(縦断勾配陥路)区間 現況3区間→0区間) (信号交差点 現況 23箇所→18箇所)</p>
	大規模災害時や地吹雪・洪水発生時における国道機能確保	<p>地吹雪やスタックに対する国道機能確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地吹雪発生区間やスタック発生箇所を回避 (地吹雪 現況2区間→0区間、スタック 現況2箇所→0箇所) 	<p>スタック発生箇所は現道改良で解消するが、地吹雪発生区間の交差点部で防雪対策ができない。(地吹雪 現況2区間→1区間、スタック 現況2箇所→0箇所)</p>
		<p>洪水に対する国道機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・洪水浸水想定区域を回避し、確実に通行可能 (洪水浸水想定区域 現況4.0km→0km (4.0km回避)) 	<p>現道の嵩上げにより洪水浸水を縦断的に回避し、確実に通行が可能であるほか、道路空間を緊急避難所として活用可能 (洪水浸水想定区域 現況4.0km→0km (3.5km回避、0.5km嵩上げ))</p>
配慮すべき事項	地域への影響	<p>家屋や土地利用への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地を極力回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は案②より小さい 	<p>現道の市街地部分を含め改良するため、沿道家屋や土地利用への影響が非常に大きい</p>
	環境への影響	<p>自然環境への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地形に沿った道路とすることで、地形改変面積を抑制することが可能 	<p>延長の大部分を現道改良するため、自然環境への影響は小さい</p>
	工事中の現道交通への影響	<p>工事中の現道交通への影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・別線整備のため、工事中の現道交通への影響は小さい 	<p>国道の通行規制や沿道利用の現道交通への影響が非常に大きい</p>
	経済性	<p>経済性・概算事業費</p> <p>約1,000～1,200億円</p>	<p>現道改良の延長が長く、経済性で優位</p> <p>約900～1,050億円</p>



対応方針:【案①】別線整備ルートによる対策が妥当
 ・路線名 : 一般国道5号(北海道横断自動車道)
 ・区間 : 磐谷郡蘭越町字蘭越～虻田郡俱知安町字旭
 ・概略延長 : 約25km
 ・標準車線数: 2車線
 ・設計速度 : 80km
 ・概ねのルート: 図12の【案①】のとおり

(参考)当該事業の経緯等
地元調整等の状況

R.3.11月 : 計画段階評価着手(第29回北海道地方小委員会)
 R.3.12月 : 第1回地域意見聴取
 R.4.10月 : 計画段階評価(第31回北海道地方小委員会)
 R.4.12月 : 第2回地域意見聴取
 R.5.12月 : 対応方針(案)決定(第35回北海道地方小委員会)

地域の要望等

R.4.10月 : 北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会が財務省、国土交通省に調査促進を要望
 R.5.6月 : 北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会が財務省、国土交通省に調査促進を要望
 R.5.11月 : 北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会が財務省、国土交通省に調査促進を要望
 R.6.2月 : 北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会が財務省、国土交通省に早期事業化を要望

図12 北海道横断自動車道(蘭越～俱知安)における対策案検討