

**令和 8 年度 新規事業候補箇所**  
**計画段階評価結果**

令和 8 年 3 月 2 3 日

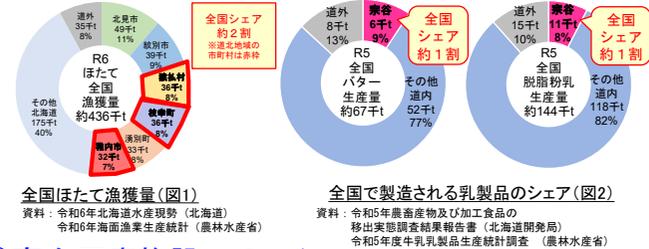
**国土交通省北海道開発局**

# 北海道縦貫自動車道（中川～天塩）における計画段階評価

## 1. 道北地域の課題

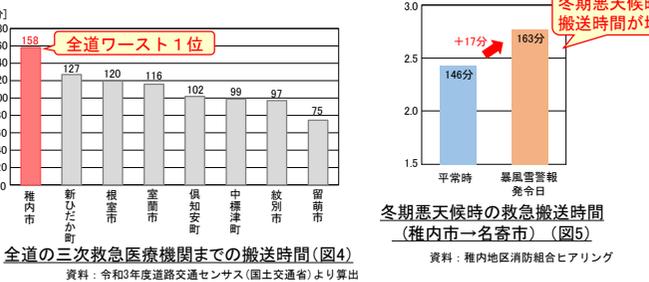
### ①水産品・乳製品の長距離輸送

- 道北地域は、ほたてなどの水産品の漁獲量や生乳・乳製品の生産量が全国トップクラスであり、日本の食を支える生産空間。(図1, 図2)
- 農水産品の物流輸送ルートである当該区間では、狭小幅員区間の連続に伴い輸送時の速達性や安定性・安全性、地吹雪や吹き溜まりにより速達性・安全性が低下。(図3)



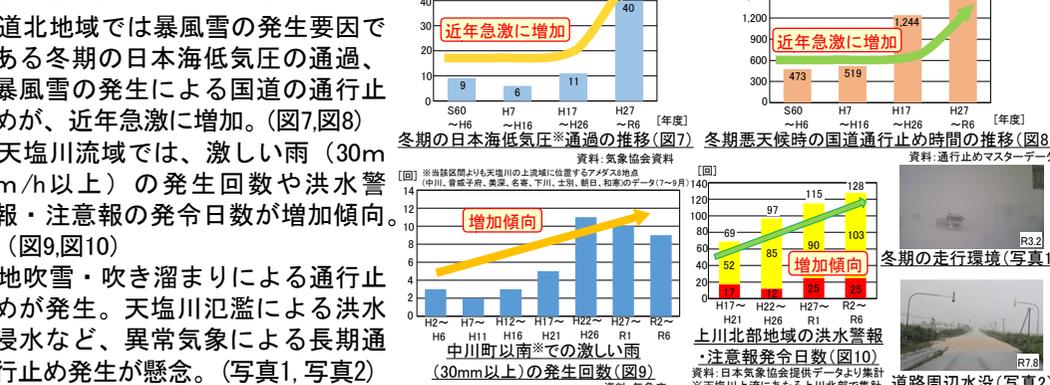
### ②高次医療施設へのアクセス

- 道北地域では、三次救急医療機関や心疾患の急性期治療を担う医療施設が名寄市のみであり、重症患者の搬送が集中。(図6)
- 稚内市から名寄市までの搬送時間は全道で最も長く、速達性が課題。冬期悪天候時には、さらに搬送時間が遅延するため、救急搬送の安定性が課題。(図4, 図5)



### ③災害発生リスクの増大

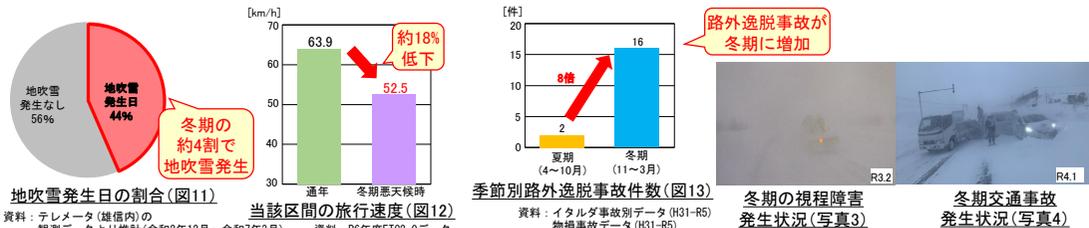
- 道北地域では暴風雪の発生要因である冬期の日本海低気圧の通過、暴風雪の発生による国道の通行止めが、近年急激に増加。(図7, 図8)
- 天塩川流域では、激しい雨(30mm/h以上)の発生回数や洪水警報・注意報の発令日数が増加傾向。(図9, 図10)
- 地吹雪・吹き溜まりによる通行止めが発生。天塩川氾濫による洪水浸水など、異常気象による長期通行止め発生が懸念。(写真1, 写真2)



## 2. 原因分析

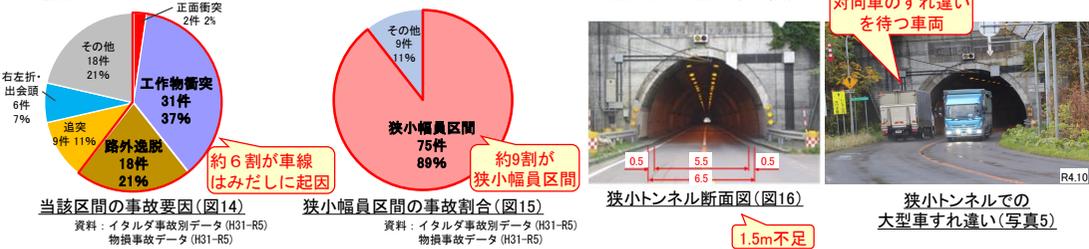
### ①冬期悪天候による速達性・安定性・安全性の低下

- 冬期間の約4割で地吹雪が発生しており、日常的に視程障害が発生。(図11, 写真3)
- 冬期悪天候時に、平均旅行速度が大きく低下。(図12)
- 地吹雪による視程障害や路面状況の悪化により、路外逸脱事故が冬期に多発。(図13, 写真4)



### ②狭小幅員による速達性・安定性・安全性の低下

- 工作物衝突や路外逸脱等の車線はみだしに起因する事故が多発。(図14)
- 多くの事故が、狭小幅員区間で発生。(図15)
- 雄信内トンネルが狭小であり、大型車のすれ違いが困難。(図16, 写真5)



### ③地吹雪による国道の通行止め・天塩川氾濫による国道の寸断

- 沿道に畑地が広がっており、冬期悪天候時には地吹雪による通行止めが発生。(図17)
- 天塩川の洪水浸水想定区域に位置しており、洪水災害発生時に通行不可。(図17)



## 3. 政策目標

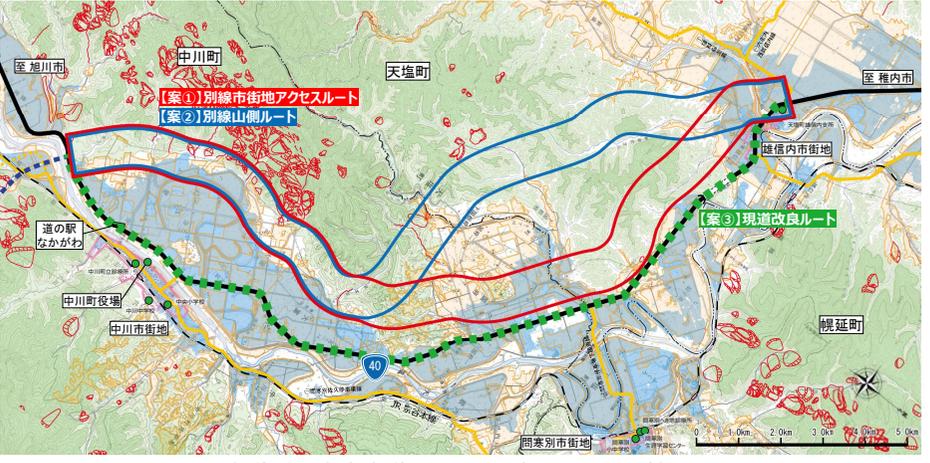
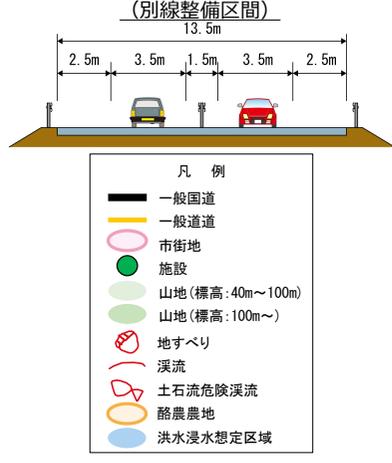
- 地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安定性・安全性の向上
- 地域の暮らしを支える高次救急医療機関への速達性・安定性の向上
- 災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保

# 北海道縦貫自動車道（中川～天塩）における計画段階評価

なかがわ てしお

## 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】別線山側ルート	【案③】現道改良ルート
区間延長		約20km（自動車専用道路）	約21km（自動車専用道路）	約21km（現道改良）
地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安定性・安全性の向上	輸送時の速達性	○ 稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間短縮効果が比較的大きい（整備前121分→整備後117分、4分短縮） 市街地に近接するため、生産空間からインターチェンジまでのアクセス性に優れる	○ 稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間短縮効果が比較的大きい（整備前121分→整備後118分、3分短縮） 市街地から迂回して山地を通過するため、生産空間からインターチェンジまでのアクセス性に劣る	○ 稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間は変わらない（整備前121分→整備後121分、0分短縮） 市街地からのアクセス性は優れるが、一般国道整備のためサービス速度は向上しない
	輸送時の安定性	◎ 速度低下を招くトンネルや橋梁等の狭小幅員区間の回避（狭小トンネル：1箇所、狭小橋梁：3箇所→整備後0箇所） （狭小幅員区間：現況17.1km→整備後0km）	◎ 速度低下等を招くトンネル・橋梁等の狭小幅員区間を回避（狭小トンネル：1箇所、橋梁：3箇所→整備後0箇所） （狭小幅員区間：現況17.1km→整備後0km）	◎ 速度低下等を招くトンネル・橋梁等の幅員狭小区間を拡幅し解消（狭小トンネル：1箇所、橋梁：3箇所→整備後0箇所） （狭小幅員区間：現況17.1km→整備後0km）
	輸送時の安全性	◎ 事故危険区間や交通事故を招く地吹雪区間を回避（事故危険区間：2区間→0区間） （地吹雪：現況13区間→整備後0区間）	◎ 事故危険区間や交通事故を招く地吹雪区間を回避（事故危険区間：2区間→0区間） （地吹雪：現況13区間→整備後0区間）	◎ 事故危険区間で交通安全対策を実施。 交通事故を招く地吹雪区間では防雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない（事故危険区間：2区間→0区間） （地吹雪：現況13区間→整備後9区間）
地域の暮らしを支える高次救急医療機関への速達性・安定性の向上	救急搬送の速達性	◎ 稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮（整備前145分→整備後141分、4分短縮） 市街地に近接するため、市街地からインターチェンジまでのアクセス性に優れる	○ 稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮（整備前145分→整備後142分、3分短縮） 市街地から迂回して山地を通過するため、市街地からインターチェンジまでのアクセス性に劣る	○ 稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮効果は変わらない（整備前145分→整備後145分、0分短縮） 市街地からのアクセス性は優れるが、一般国道整備のためサービス速度は向上しない
	搬送時の安定性	◎ 地吹雪区間を回避（地吹雪：現況13区間→整備後0区間）	◎ 地吹雪区間を回避（地吹雪：現況13区間→整備後0区間）	◎ 現道改良で、防雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない（地吹雪：現況13区間→整備後9区間）
災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保	地吹雪、洪水浸水に対する道路機能の確保	◎ 地吹雪や洪水浸水想定区域の回避（地吹雪：現況13区間→整備後0区間） （洪水浸水想定区域：現況9.1km→整備後0km）	◎ 地吹雪や洪水浸水想定区域の回避（地吹雪：現況13区間→整備後0区間） （洪水浸水想定区域：現況9.1km→整備後0km）	◎ 現道改良で、地吹雪の対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない（地吹雪：現況13区間→整備後9区間） 洪水浸水想定区域は、現道改良の嵩上げにより解消（洪水浸水想定区域：現況9.1km→整備後0km）
	代替路の確保	◎ 別線整備することで、代替路の確保が可能	◎ 別線整備することで、代替路の確保が可能	◎ 現道改良するため、代替路は確保されない
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が、一部の家屋や酪農農地に影響がある	○ 市街地や酪農農地を極力回避するが、一部の家屋に影響がある	◎ 現道の市街地区間も改良するため、沿道家屋への影響が大きい
	自然環境への影響	○ 地形に沿った道路計画が可能となり、改変面積を抑制することが可能	○ 地形に沿った道路計画が可能となり、改変面積を抑制することが可能	○ 現道を改良するため、自然環境への影響は小さい
環境への影響	工事中の影響	○ 別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	○ 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大きい
	経済性	◎ 事業費は対策案の中で中位。 約1,050～1,250億円	○ 案①に比べ延長が長く、事業費は対策案の中で高価。 約1,100～1,300億円	△ 現道を改良するため、事業費は対策案の中で安価。 約800～1,000億円
総合評価		◎	○	△



北海道縦貫自動車道(中川～天塩) ルート比較図(図17)

- 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40号
  - 区間：なかがわ なかがわちやう ほまれ てしお てしおちやう  
中川郡中川町字誉～天塩郡天塩町字オヌブナイ
  - 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17の【案①】のとおりに

- (参考)当該事業の経緯等
- 地元調整等の状況
- R4.12月：計画段階評価着手(第32回北海道地方小委員会)
  - R5.6～8月：第1回地域意見聴取
  - R5.11月：計画段階評価(第34回北海道地方小委員会)
  - R6.9～R7.1月：第2回地域意見聴取
  - R7.12月：対策方針(案)決定(第40回北海道地方小委員会)
- 地域の要望等
- R6.6月：北海道留萌地域総合開発期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
  - R6.7月：北海道上川地方総合開発期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
  - R7.7月：一般国道40号名寄・稚内間整備促進期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
  - R7.11月：一般国道40号名寄・稚内間整備促進期成会が国土交通省に調査促進を要望
  - R8.2月：一般国道40号名寄・稚内間整備促進期成会が財務省・国土交通省に早期事業化を要望