

**令和7年度 新規事業候補箇所  
計画段階評価結果**

令和7年3月10日

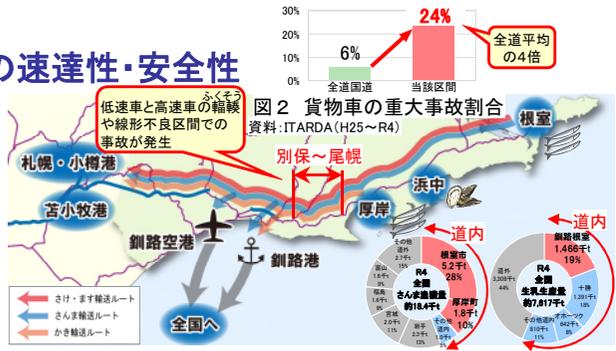
**国土交通省北海道開発局**

# 北海道横断自動車道(別保～尾幌)における計画段階評価

## 1. 釧路根室地域の課題

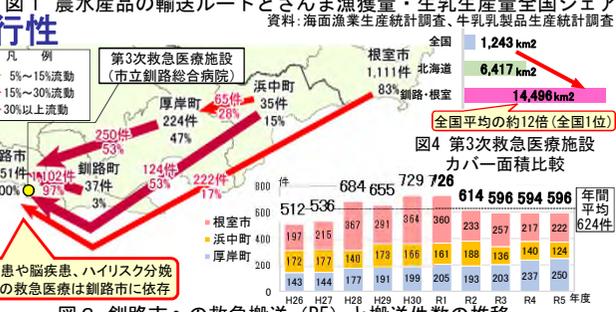
### ①生産空間を支える物流ルートの速達性・安全性

・釧路根室地域は、さんまや生乳等の農水産品で全国トップの生産量を誇る、日本の食を支える生産空間。(図1)  
 ・物流拠点である釧路港や釧路空港への輸送経路で速度低下や貨物車の重大事故が全道国道の4倍と高く、速達性・安全性に課題。(図2)



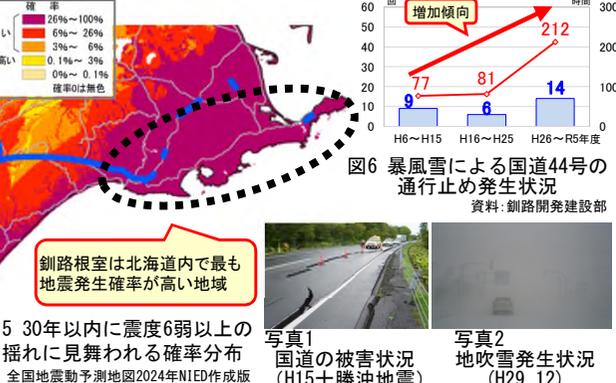
### ②高次医療施設への速達性・走行性

・釧路根室地域の医療の中心は、第3次救急医療機関を有する釧路市であり、周辺自治体からの救急搬送は約600件で推移しているが、第3次救急医療圏カバー面積は全国で最も広い。(図3、4)  
 ・救急搬送時の速達性の向上や振動や揺れに伴う患者への負担軽減が課題。



### ③災害時における信頼性の高い道路機能の確保

・釧路根室地域は、今後30年以内の大規模地震発生確率が高い地域であり、過去の地震による被害や過去の大雨による土砂災害により、国道44号が被災し通行止めが発生。また、国道44号には、尾幌川の洪水浸水想定区域や地吹雪発生区間が存在。(図5、11、写真1)  
 ・近年、暴風雪による国道44号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6、写真2)



### ④主要観光ルートにおける周遊性

・釧路根室地域は、豊かな自然環境を活かした水のカムイ観光圏や観光立国ショーケースの認定などに取組、観光入込客数が増加傾向であるが、根室地域は、横ばいで推移しておりアクセス性に課題。(図7、8)



## 2. 原因分析

### ①交差点部や縦断隘路区間の速達性、安定性、安全性の低下

・別保～尾幌間では、市街地、交差点部およびカーブ連続かつ急勾配区間で速度低下が発生。また、市街地では急ブレーキも多発。(図9、写真3)  
 ・救急搬送時に血圧変動を生じさせる横加速の大きなカーブが連続し、搬送に支障。(図9)  
 ・国道44号は地域の主要物流基幹ルートであるが、当該区間は事故危険区間に指定されており、貨物車事故割合が約4割と高く、大型車との衝突が重大事故につながりやすいと推察。(図9、10、写真4)



### ②通行止め発生リスク箇所が多数存在

・別保～尾幌間では、土砂災害危険箇所や地吹雪発生区間、十勝沖地震等による路面陥没箇所、別保川・尾幌川の洪水浸水域などの大規模災害時に通行止めが懸念される箇所が多数存在。(図11)



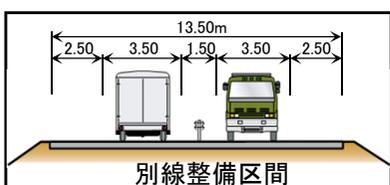
## 3. 政策目標

- 地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安全性の向上
- 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
- 災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保
- 観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上

# 北海道横断自動車道(別保～尾幌)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】別線南側ルート	【案②】別線北側ルート	【案③】別線南側・一部現道改良南側ルート
		自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を南側で連絡する最短ルート	自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を北側で連絡する別線整備ルート	自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、一部、現道の縦断勾配陸路区間などの課題箇所の局所的な改良を行い、別保から尾幌間を南側で連絡するルート
区間延長		約21km(自動車専用道路)	約22km(自動車専用道路)	約23km(自動車専用道路+現道改良)
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	輸送時の速達性	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮効果大きい(整備前127分→整備後120分、7分短縮)	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮効果が比較的大きい(整備前127分→整備後121分、6分短縮)	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮が他案に比べ劣る(整備前127分→整備後123分、4分短縮)
	輸送時の安定性	・市街地や縦断勾配陸路区間の回避(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)(縦断勾配陸路区間 現況:2区間→整備後:0箇所)	・市街地や縦断勾配陸路区間の回避(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)(縦断勾配陸路区間 現況:2区間→整備後:0箇所)	・別線整備と現道の局所改良で、市街地や縦断勾配陸路区間を解消(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)(縦断勾配陸路区間 現況:2区間→整備後:0箇所)
	輸送時の安全性	・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避(事故危険区間 現況:3箇所→整備後:0箇所)(貨物車事故多発箇所 現況:2箇所→整備後:0箇所)	・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避(事故危険区間 現況:3箇所→整備後:0箇所)(貨物車事故多発箇所 現況:2箇所→整備後:0箇所)	・別線整備と現道の局所改良で、事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の解消(事故危険区間 現況:3箇所→整備後:0箇所)(貨物車事故多発箇所 現況:2箇所→整備後:0箇所)
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	高次医療施設への速達性向上	・市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果大きい(現況114分→107分 7分短縮)	・市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が比較的大きい(現況114分→108分 6分短縮)	・現道を部分的に活用するため、市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が他案に比べて劣る(現況114分→110分 4分短縮)
	救急搬送の安定性向上	・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を回避(カーブ区間 現況:5箇所→整備後:0箇所)(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)	・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を回避(カーブ区間 現況:5箇所→整備後:0箇所)(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)	・別線整備と現道の局所改良で、搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を解消(カーブ区間現況:5箇所→整備後:0箇所)(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)
災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保	災害時の道路機能の確保	・土砂災害発生箇所、洪水浸水区域、地吹雪区間の回避。(土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所)(洪水浸水区域 現況0.9km→0m)(地吹雪 現況3区間→0区間)	・土砂災害発生箇所、洪水浸水区域、地吹雪区間の回避。(土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所)(洪水浸水区域 現況0.9km→0m)(地吹雪 現況3区間→0区間)	・別線整備と現道の局所改良で、土砂災害発生箇所、洪水浸水区域、地吹雪区間の解消をするが、交差点では防雪対策出来ない。(土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所)(洪水浸水区域 現況0.9km→0m)(地吹雪 現況3区間→1区間)
	災害時の代替性の確保	・全線別線整備することで代替路の確保が可能 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が短い(昆布森市街地:移動時間19分、尾幌市街地:移動時間26分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森・尾幌市街地へのアクセス可能	・全線別線整備することで代替路の確保が可能 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が長い(昆布森市街地:移動時間21分、尾幌市街地:移動時間27分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森市街地へのアクセス不可	・現道を部分的に活用するため、一部代替路が確保できない ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が長い(昆布森市街地:移動時間19分、移動市街地:移動時間29分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森・尾幌市街地へのアクセス可能
観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上	釧路空港への速達性向上	・釧路空港から根室市への移動時間短縮効果大きい。(根室市→釧路空港 現況127分→120分 7分短縮)	・釧路空港から根室市への移動時間短縮効果が比較的大きい。(根室市→釧路空港 現況127分→121分 6分短縮)	・現道を部分的に活用するため、釧路空港から根室市間の時間短縮効果が他案に比べて劣る。(根室市→釧路空港 現況127分→123分 4分短縮)
配慮すべき事項	地域への影響	・家屋等土地利用への影響 ・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、地形に沿った線形にすることで、影響範囲を小さくすることが可能	・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、地形に沿った線形にすることで、影響範囲を小さくすることが可能	・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、一部現道を活用するため、対策案の中では最も影響が小さい
	環境への影響	・自然環境への影響 ・現道に近接しており、自然環境への影響を抑制することが可能	・山地部を通過するが、地形に沿った線形とし地形改変面積を抑制することが可能	・現道に近接し、現道を部分的に活用するため、地形改変面積を抑制することが可能
	工事中の影響	・工事中の現道交通への影響 ・現道沿いであるが、別線整備となるため工事中の現道交通への影響は、比較的小さい	・別線整備となるため工事中の現道交通への影響は、比較的小さい	・現道改良区間では、工事中の現道交通への影響が大きい
	経済性	・経済性・概算事業費 ・事業費は対策案の中で中位 約1,100~1,300億円	・事業費は対策案の中で高価 約1,150~1,350億円	・一部現道を改良するため、事業費は対策案の中で安価 約1,000~1,200億円



凡 例	
	対象区間
	高規格道路(開通済)
	高規格道路(事業中)
	一般国道
	一般都道府県道
	JR
	標高100m以上の範囲
	市街地
	酪農農地
	自然環境配慮範囲(道自然環境保全地域)
	自然環境配慮範囲(希少種等)
	津波浸水予測範囲
	洪水浸水想定区域
	地すべり
	遺跡

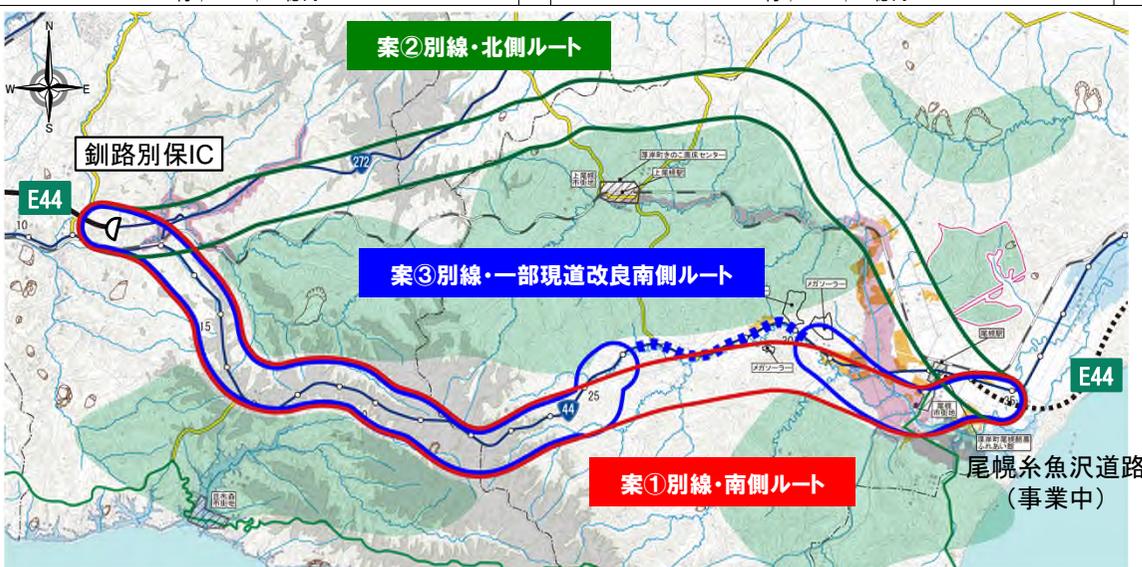


図12 北海道横断自動車道 根室線(別保～尾幌) ルート比較図

対応方針【案①】別線整備ルート案による対策が妥当

- ・路線名：一般国道44号
- ・区間：釧路町字別保～厚岸町尾幌
- ・概略延長：約21km
- ・標準車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h
- ・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

- ・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. 8月：第2回地域意見聴取
- ・R6. 12月：対応方針(案)決定(第37回北海道地方小委員会)

地域の要望等

- ・R6. 7月：北海道釧路地方総合開発促進期成会・根室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
- ・R6. 11月：北海道横断自動車道釧路・根室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
- ・R7. 1月：北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が早期事業化を要望

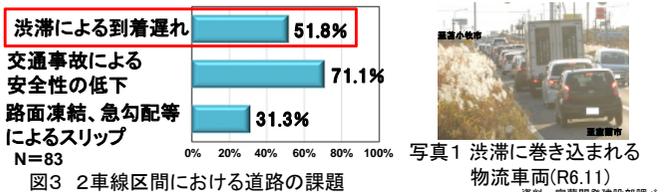
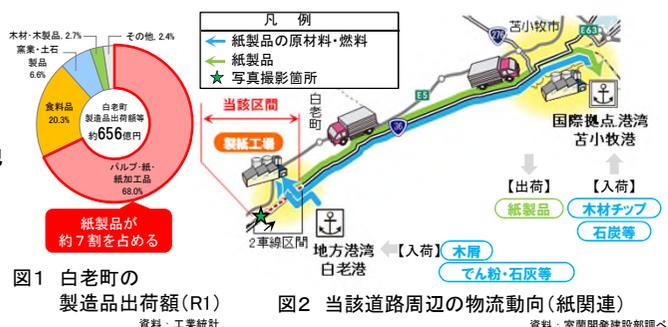
# 一般国道36号 白老町萩野～竹浦における計画段階評価

## 1. 地域の課題

### ①交通混雑による速度低下

○当該地域には、白老町の製造出荷額の約7割を占める紙製品の工場が立地しており、当該道路は、原材料(木屑・木材チップ・石炭等)や製造した紙製品の主要輸送経路として利用。(図1、2)

○当該区間は2車線区間であり、前後の4車線区間より交通容量が低いことから交通混雑が発生しており、当該道路を利用する物流業者の半数以上が「渋滞による到着の遅れ」を感じており、定時性の確保が課題。(図3、写真1)。



### ②主要観光ルートの周遊性

○苫小牧市から室蘭市の国道36号沿線には、ウポポイ(民族共生象徴空間)や登別温泉等の文化・観光施設が多数存在。また、各施設を巡るクルーズ船オプションツアーも存在しており、観光入込客数は増加傾向。(図4、5)

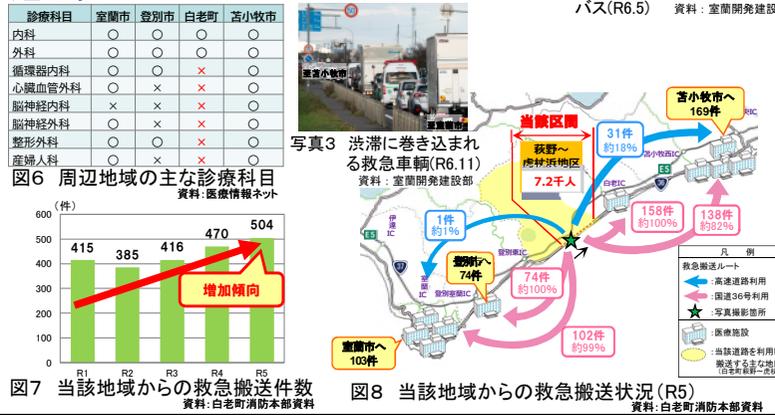
○当該区間は2車線であるため、交通容量が不足しており、旅行速度の低下や渋滞が発生。特に大型連休時(GW、お盆等)には、2kmを超える渋滞が発生しており、定時性の確保が課題。(写真2)



### ③通院・救急搬送における速達性

○白老町では、循環器内科、脳神経外科、整形外科、産婦人科等の通院や救急搬送は、町外の病院に依存。また、町外病院への救急搬送件数は、近年増加傾向。(図6～8)

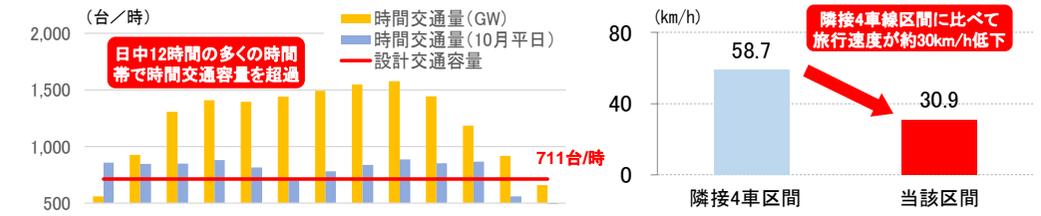
○渋滞に巻き込まれるため、通院や救急搬送時の速達性や定時性に課題。(写真3)



## 2. 原因分析

### ①交通容量が不足

○当該区間は、2車線区間であり隣接する4車線区間より混雑度が高く、日中の多くの時間帯で設計交通容量を超過しているため、隣接4車線区間より旅行速度が約30km/h低下。また、大型連休時には、交通量が約1.6倍となり設計交通容量の2倍以上の時間交通量となるため、2kmを超える渋滞が発生。(図9～12、写真3)



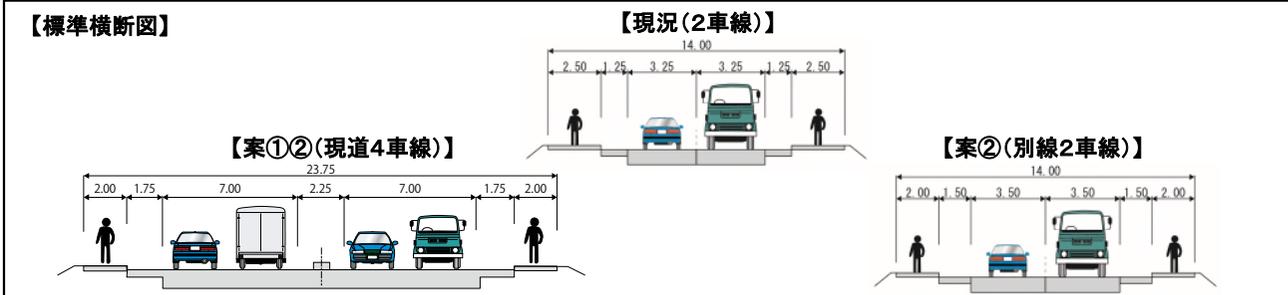
## 3. 政策目標

- ①交通容量確保による旅行速度の向上
- ②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ポイ誘客促進戦略の支援
- ③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

# 一般国道36号 白老町萩野～竹浦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】 4車線化案		【案②】 別線一部4車線拡幅案		
		都市計画に基づき、国道36号を4車線拡幅する案		主要幹線道路である国道36号への影響を最小限とするため、別線で2車線道路（一部国道36号4車線拡幅）を整備する案		
区間延長		約8km		約8km		
政策目標	交通容量確保による旅行速度の向上	交通容量の確保	・交通容量が確保され、交通混雑の解消が期待できる	○	・交通容量が確保され、交通混雑の解消が期待できる	○
	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ボイ誘客促進戦略の支援	交通混雑の解消	・交通容量が確保され、交通混雑の解消が期待できる	○	・交通容量が確保され、交通混雑の解消が期待できる	○
		速達性の向上	・旅行速度の向上が期待できる	○	・旅行速度の向上が期待できる	○
	観光産業促進	・交通混雑の解消及び所要時間の短縮により、周遊観光の促進が期待できる	○	・交通混雑の解消及び所要時間の短縮により、周遊観光の促進が期待できる	○	
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	救急搬送経路の確保	・交通混雑の解消及び所要時間の短縮により、緊急車両の走行性・速達性が向上し、安定した走行が期待できる	○	・交通混雑の解消及び所要時間の短縮により、緊急車両の走行性・速達性が向上し、安定した走行が期待できる	○	
整備による影響	社会的な影響	地域住民への影響	・都市計画幅内の計画となり、支障物件が少なく地域住民に与える影響は小さい	○	・別線により市街地部の改変が大きく、支障物件が多く地域住民に与える影響が大きい	△
	工事中の影響	現道交通への影響	・主要な物流及び観光ルートの国道36号全線で現道交通等への影響がある	△	・主要な物流及び観光ルートの国道36号への影響が案①より小さい。	○
	経済性	概算事業費	約165億円	○	約200億円	△
総合評価		○		△		



対応方針: 案①による対策が妥当

- ・路線名: 一般国道36号
- ・区間: 北海道白老郡白老町萩野～北海道白老郡白老町竹浦
- ・概略延長: L=8.3km
- ・設計速度: 60km/h
- ・車線数: 4車線
- ・概ねのルート: 図13の通り



(参考) 当該事業の経緯等

○都市計画決定等の状況

- S41 都市計画決定
- S57 都市計画変更

○地域の要望等

- R 1年 7月 苫小牧地方総合開発期成会が4車線拡幅を国土交通省、財務省に要望
- R 2年 7月 苫小牧地方総合開発期成会が4車線拡幅を国土交通省、財務省に要望
- R 3年 7月 苫小牧地方総合開発期成会が4車線拡幅を国土交通省、財務省に要望
- R 4年 7月 苫小牧地方総合開発期成会が4車線拡幅を国土交通省、財務省に要望
- R 4年 8月 室蘭地方総合開発期成会が4車線拡幅を国土交通省に要望
- R 5年 7月 室蘭地方総合開発期成会、苫小牧地方総合開発期成会が4車線拡幅を国土交通省、財務省に要望
- R 6年 4月 登別市、白老町が4車線拡幅を国土交通省に要望
- R 6年 4月 室蘭地方総合開発期成会、苫小牧地方総合開発期成会が4車線拡幅を国土交通省に要望
- R 6年 7月 室蘭地方総合開発期成会、苫小牧地方総合開発期成会が4車線拡幅を国土交通省に要望
- R 6年 10月 白老町が4車線拡幅を国土交通省に要望
- R 7年 1月 登別市、白老町が4車線拡幅を国土交通省に要望

図13 白老西拡幅における対策案

凡 例	
	4車線化案
	別線2車線案