

**令和4年度 新規事業候補箇所
計画段階評価結果**

令和4年3月7日

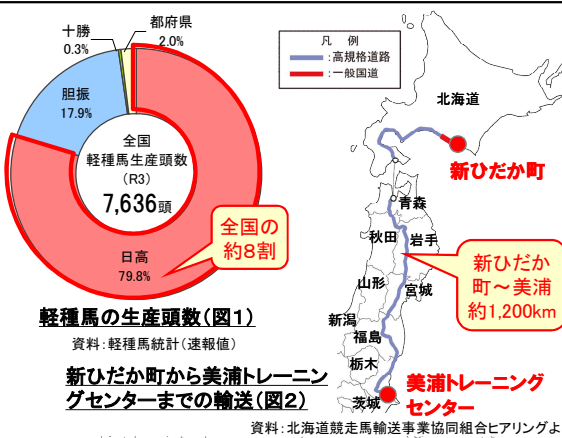
国土交通省 北海道開発局

日高自動車道(静内～三石)における計画段階評価

1. 日高地域の課題

①軽種馬や農水産品の長距離輸送

- ・日高地域は、全国一の軽種馬産地であるが、本州のトレーニングセンターまでの距離が長く、長距離輸送を強いられている。(図1、図2)
- ・花卉やいちご等の道外出荷も増加しており、農水産品の安定供給に向けた輸送時の速達性・安定性の向上が課題。



②高次医療施設へのアクセス

- ・日高管内には心筋梗塞や脳卒中の急性期医療を担う医療機関がなく、苫小牧市や札幌市の高次医療施設に依存。(表1、図3)
- ・新ひだか町から苫小牧市への救急搬送は、心筋梗塞の救命効果が期待できる60分での到達が困難、安心して暮らせる地域を形成するには苫小牧市や札幌市への速達性が課題。(表2)

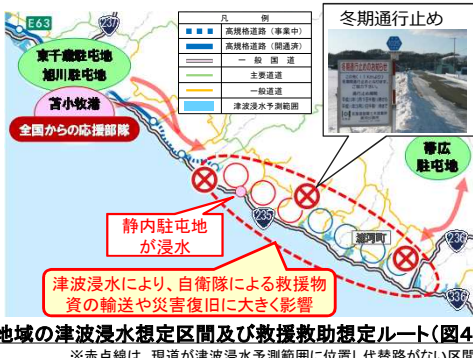
急性期医療病院(表1)		日高中東部地域		苫小牧市	
		町立	日高	王子	市立
急性期医療機関(心筋梗塞)		×	×	×	○
急性期医療機関(脳卒中)		×	×	×	○

資料: 北海道医療計画(中間見直し)(R3.11)

新ひだか町の二次救急医療機関(苫小牧)60分カバー現況(表2)		新ひだか町の60分人口カバー率
現況(日高厚質IC利用)	0%	
静内IC(仮)整備後	52%	

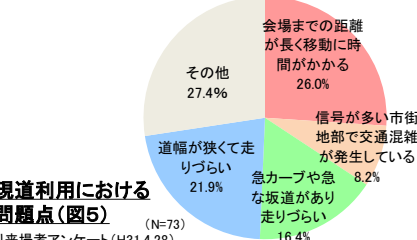
③大規模地震・津波の発生リスク

- ・日高地域は、今後30年以内の大規模地震の発生確率が高く、新ひだか町では沿岸部を中心に津波浸水予測範囲が存在。
- ・津波浸水予測範囲に位置する国道235号が寸断した場合、自衛隊による救援・救助、復旧活動等の遅延が懸念。(図4)



④長距離移動を強いられる観光周遊

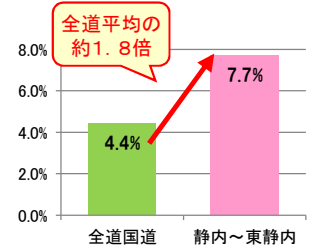
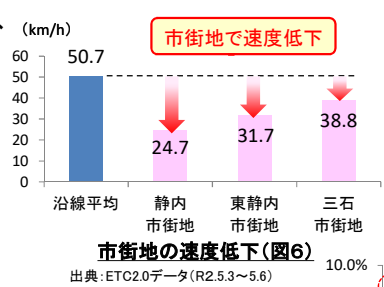
- ・日高地域は、襟裳岬、アポイ岳等の自然景勝地を有し、地域の魅力発信や十勝南部との広域観光連携に向けた取組を推進。
- ・札幌市や新千歳空港等の交通拠点から遠隔に位置するため、アクセス性や周遊性の向上が課題。(図5)



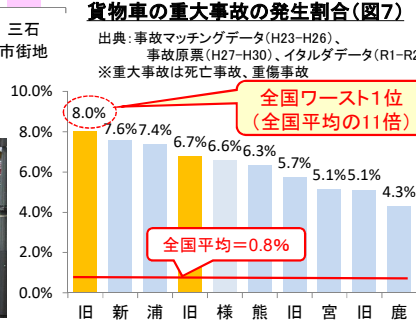
2. 原因分析

①信号交差点や線形隘路による走行性・安全性の低下

- ・国道235号静内～三石間は、市街地部の信号交差点や線形隘路が広範囲に存在しており、軽種馬輸送や救急搬送の走行性や安全性が低下。(図6、図7、写真1)
- ・特に軽種馬の輸送では、信号交差点での加減速や走行中の揺れに起因する輸送熱※の発症率が全国で最も高く、一定速度で走行できる輸送路の確保が必要。(図8)



信号交差点が連続する静内市街地を走行する馬運車(写真1)



②災害発生時の幹線道路の代替性・多重性の欠如

- ・国道235号が津波浸水予測範囲に位置し、並行する道道も冬期通行止区間や大型車の対面通行困難区間が存在するため、津波により国道が被災した場合、当該地域へのアクセスが困難。(図9)

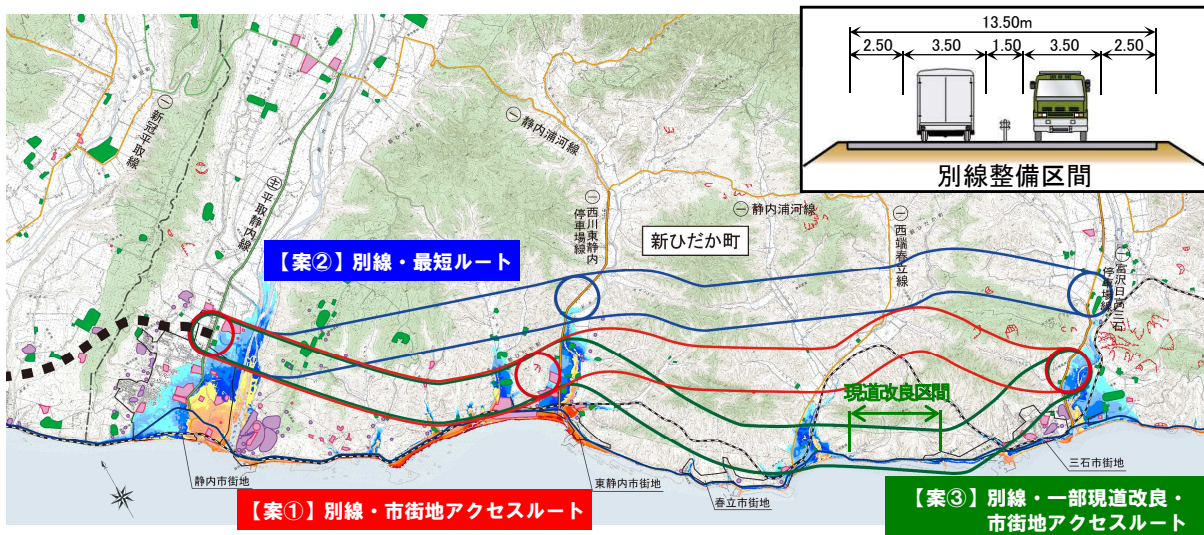
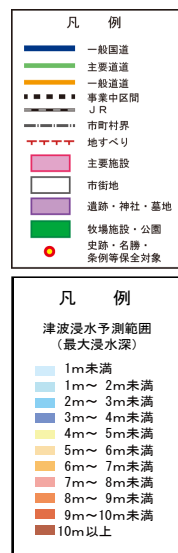


3. 政策目標

- 軽種馬産業や農林水産業を支える輸送経路の速達性・安定性の向上
- 地域医療サービスの向上に向けた速達性・安定性の向上
- 大規模地震発生時の避難・復旧活動支援
- 当該地域と道央圏・十勝圏の広域観光連携に向けた速達性の向上

日高自動車道(静内～三石)における計画段階評価

4. 対策案の検討			【案①】別線・市街地アクセスルート		【案②】別線・最短ルート		【案③】別線・一部現道改良・市街地アクセスルート	
比較ルートの考え方			別線整備により津波浸水予測範囲を回避し、市街地へのアクセスにも配慮したルート		別線整備により津波浸水予測範囲を完全回避し、最短ルートで連絡するルート		津波浸水予測範囲のうち、低浸水区間は道路の嵩上げにより現道を改良するルート	
区間延長			約21km（自動車専用道路）		約20km（自動車専用道路）		約21km（現道改良+自動車専用道路）	
政策目標	軽種馬産業や農水産業を支える輸送経路の安定性や安全性の向上	物流拠点への速達性	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が大きい（17分短縮※）	○	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が大きい（18分短縮※）	◎	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が小さい（15分短縮※）	△
		輸送時の安定性	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避 17箇所→0箇所 ・線形隘路区間の回避 6箇所→0箇所	◎	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避 17箇所→0箇所 ・線形隘路区間の回避 6箇所→0箇所	◎	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避 17箇所→0箇所 ・線形隘路区間の回避 6箇所→0箇所	◎
		輸送時の安全性	・生活交通と通過交通を分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	◎	・生活交通と通過交通を分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	◎	・生活交通と通過交通を極力分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	○
	地域医療サービスの向上のため、速達性・安定性の向上	高次医療施設への速達性	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が大きい（新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石 整備前：52%→整備後：64%）	◎	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が大きい（新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石 整備前：52%→整備時：64%）	◎	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が小さい（新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石 整備前：52%→整備時：58%）	○
		救急搬送の安定性	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎
	大規模地震発生時の避難・復旧活動支援	津波浸水予測範囲の回避	・津波浸水予測範囲を極力回避しつつ、一部区間において津波高さを考慮した道路構造とすることにより津波浸水予測範囲を回避	◎	・津波浸水予測範囲をルートにより回避	◎	・津波浸水予測範囲を別線区間においては極力回避し、現道改良区間においては現道嵩上げ等により浸水予測範囲を回避	◎
		代替路の確保	・全線別線にて整備することで代替路の確保が可能	◎	・全線別線にて整備することで代替路の確保が可能	◎	・一部現道を活用するため部分的に代替路が確保されない	△
		啓開・復旧活動	・市街地から近傍にルートが位置するため、啓開必要延長が短く、迅速な復旧・救援活動が可能	○	・市街地から遠隔にルートが位置するため、啓開必要延長が長く、迅速な復旧・救援活動に影響	△	・市街地から最も近傍にルートが位置し、現道改良区間もあるため、啓開必要延長が最も短く、迅速な復旧・救援活動が可能	◎
配慮すべき事項	当該地域と道央圏・十勝圏の広域観光連携に向けた速達性の向上	避難活動の支援	・市街地から近傍にルートが位置するため、避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）が期待できる	○	・市街地から遠隔にルートが位置するため、避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）はあまり期待できない	△	・市街地から最も近傍にルートが位置するため、迅速な避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）が大きい期待できる	◎
		交通拠点からの速達性	・アクセス改善効果が大きい（17分短縮※）	◎	・アクセス改善効果が大きい（18分短縮※）	◎	・アクセス改善効果が小さい（15分短縮※）	△
	生活環境への影響	沿道家屋への影響	・郊外部を通過するため、住宅地への影響が小さい	◎	・郊外部を通過するため、住宅地への影響が小さい	◎	・市街地付近を通過する際は、沿道家屋への影響を極力回避するが、他案よりは影響がある	○
	自然環境への影響	自然環境の保全性	・山地部を通過するが、地形に沿った線形とすることで、地形改変面積を抑制することが可能	○	・山地部を通過するが、トンネル延長が長い切土による地形改変面積を抑制することが可能	○	・主に山地部を通過するが、地形に沿った線形としつつ、一部現道を活用することで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	・山地部の別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	○	・山地部の別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	○	・現道改良区間は、影響が大きく通行規制が必要	△
経済性	経済性・概算事業費	・地形に沿った線形とすることで、構造物が少なく、経済性に優れる		・津波浸水予測範囲を迂回し最短ルートで連絡するが、構造物延長が長く経済性に劣る		・地形に沿った線形とし、一部現道を活用するが、現道の津波対策費等が高額となるため、経済性は中位		
		約720～880億円			約940～1,140億円			約860～1,060億円
総合評価			◎		○		△	



- 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235号（日高自動車道）
 - ・区間：新ひだか町静内神森～新ひだか町三石西蓬萊
 - ・概略延長：約2.1km
 - ・標準車線数：2車線
 - ・設計速度：80km
 - ・概ねのルート：図10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
- R 1. 12月：計画段階評価着手（第1回北海道地方小委員会）
 - R 2. 2月：第1回地域意見聴取
 - R 2. 7月：計画段階評価（第2回北海道地方小委員会）
 - R 3. 8月：第2回地域意見聴取
 - R 3. 11月：対応方針（案）決定（第3回北海道地方小委員会）
- 地域の要望等
- R 3. 6月：日高自動車道早期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
 - R 3. 10月：日高自動車道早期建設促進期成会が国土交通省に早期事業化を要望
 - R 3. 11月：日高自動車道早期建設促進期成会が財務省に早期事業化を要望
 - R 4. 1月：日高自動車道早期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10 日高自動車道（静内～三石）における対策案検討

帯広・広尾自動車道（大樹～広尾）における計画段階評価

1. 南十勝地域の課題

①大規模災害時の避難及び支援物資輸送路が脆弱

・緊急輸送ルートである国道336号が津波浸水予測区域を通過し、大規模災害時には津波等により広尾町（約8千人）が孤立する恐れ（図1）。

②全国への食料供給を支える港湾アクセスルートの効率性・安全性

・十勝地域は、小麦や生乳等、全国1位の農産物を生産する国内有数の農業、酪農業地域。十勝やオホーツクで生産された小麦の移出や家畜飼料原料などの移輸入は重要港湾十勝港が担っており、全国への食糧供給を支える重要拠点（図2、図3）。

・十勝港の取扱貨物量は増加する一方で、貨物車保有台数は減少傾向。収穫繁忙期の秋を中心に、輸送トラックが不足し、効率化が求められているが、物流ターミナル整備中の港湾で、高規格道路ミッシングリンク延長が全国で最長。

・十勝港に至る国道236号、336号は、全国の一般国道における平均死傷事故率81件/億台キロ以上の箇所が大樹市街で7箇所と多く、物流面においても全道平均を上回る貨物車事故が発生するなど安全性が確保されてない状況（図4）。

③救急医療・高次医療サービスの享受が困難

・南十勝は高次医療の9割を帯広市に依存しており、人口の4割が高次医療施設まで60分以内に到達できない状況（図5、図6）。

・大樹・広尾町からの救急搬送は年間約220件を数え、冬期には搬送時間がさらに増加するなど、救急搬送の定時性、速達性の確保が急務（図7）。



図6 通院市町村（アンケート結果）

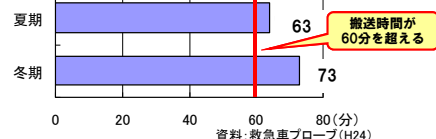


図7 広尾町から帯広市の高次医療施設への救急搬送時間



図1 北海道太平洋沿岸に係る津波浸水予測図（R24.6）



図2 十勝・オホーツクの農業を支える十勝港

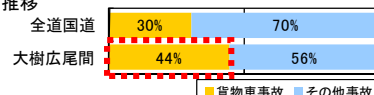


図3 十勝港取扱貨物量の推移

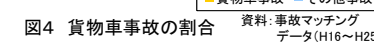


図4 貨物車事故の割合



図5 救急医療施設の60分圏域の状況

2. 原因分析

①幹線道路の代替性・多重性の欠如

・広尾市街地にアクセスする唯一の国道が、津波浸水予想区域を橋梁で通過していることから、津波災害時に現道が長期間寸断することにより広域交通に影響をおよぼすおそれがある。

・大規模災害時に国道が通行止めとなった場合には、迂回路となる道路がない状況（図8）。

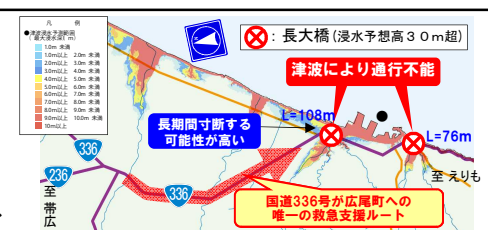


図8 津波被害時のネットワーク状況

②一般交通と貨物交通の輻輳による貨物車事故の多発

・貨物車両に起因する事故の多くは市街地で発生。特に合頭事故など生活交通との混在による大樹市市街地などの事故が多い（図9）。

・冬期の貨物車事故は、郊外部での吹雪による視程障害や路面凍結を要因として、正面衝突事故が多く発生（図10）。

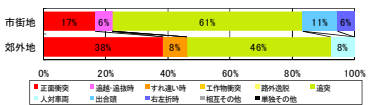


図9 類型別貨物車事故

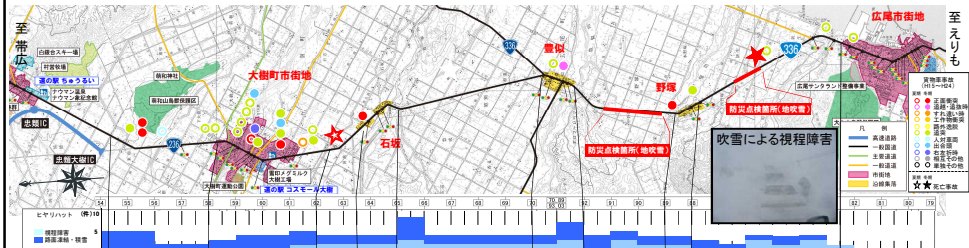


図10 貨物車事故発生状況

③冬期走行環境悪化による救急搬送時間の増加や速達性の低下

・冬期は積雪による幅員減少や路面凍結、吹雪発生などにより走行環境が悪化するため、夏期に比べ救急搬送時間がさらに増加するとともに、到達時間が10分遅れ、ばらつきが約2倍になるなど、定時性や速達性が低下（図11、図12）。

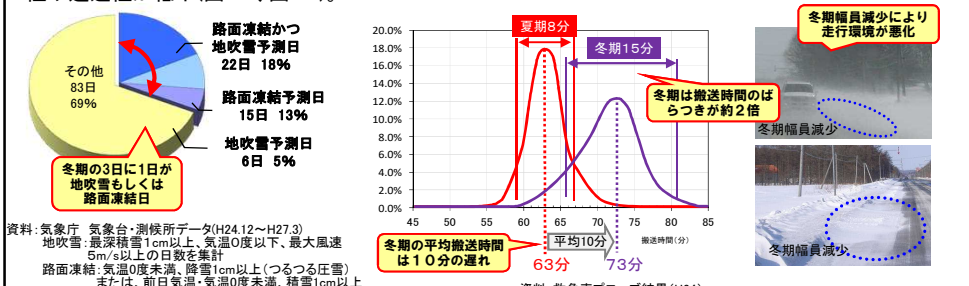


図11 冬期における走行環境の悪化

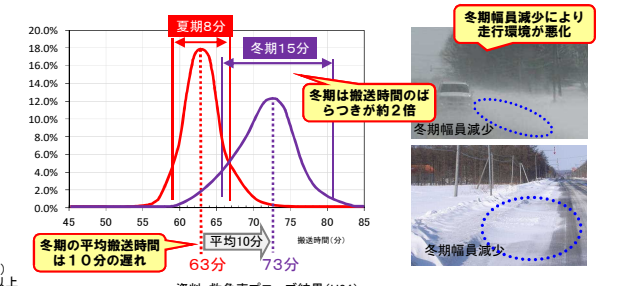


図12 救急搬送時間のばらつき

3. 政策目標

- ①災害時の信頼性の高いネットワークの構築
- ②貨物車の安全な走行環境や物流ルートの確保による産業支援
- ③地域医療不安を解消する高次医療施設へのアクセス向上

おびひろ ひろお たいき ひろお
帯広・広尾自動車道（大樹～広尾）における計画段階評価

4. 対策案の検討		【案①】別線案		【案②】別線＋一部現道改良案		【案③】現道改良案	
比較ルートの考え方		山側を通過することで農地の斜め分断や土エバランス等に配慮し、全区間において別線で整備する案		現道と自動車専用道路とのアクセスを重視し、走行性の高い区間で一部現道改良を行う案		現在の国道をそのまま活用し、安全性や走行性を改善する案	
区間延長		約28km（自動車専用道路）		約29km（自動車専用道路＋現道改良）		約28km（現道改良）	
政策目標	災害時の信頼性の高いネットワークの構築	事故や冬期災害等緊急時の路線の多重性	◎	別線区間は多重性を確保できるが、現道改良区間はできない	○	多重性を確保できない	×
		大規模災害時の避難や救援、地域の孤立	◎	避難・救援ルートが確保され孤立を回避できる	◎	災害時の避難ルートはなく、広尾町が孤立する可能性がある	×
	貨物車等の安全な走行環境や物流ルートの確保による産業支援	交通事故の安全性	◎	別線区間では大きく向上でき、現道改良区間は交通安全対策が必要	○	現道の交通安全対策により向上する	△
		冬期の走行環境	◎	既存林等の活用による地吹雪対策により向上できる	○	地吹雪対策が必要	△
	地域の医療不安を解消する高次医療施設へのアクセス向上	高次医療施設への所要時間	◎	所要時間を短縮できる	○	所要時間を短縮できない	×
		搬送患者への負担	◎	安定走行により負担を軽減できる	○	負担の軽減は見込めない	×
配慮すべき事項	地域への影響	優良農地の分断や家屋への影響	○	平地部を通過するため案①に比べ大きい	△	市街地の拡幅に伴う影響はあるが、全体の影響は小さい	◎
	環境への影響	土地の改変や自然環境への影響	△	別線整備区間では大きくなる可能性があるが、現道改良区間では小さい	○	比較的小さい	◎
	市街地等へのアクセス	市街地や沿線集落、十勝港へのアクセス性	○	沿線集落へのアクセスが良い	○	現在と変わらない	○
	工事中的影響	工事中的現道交通への影響と効果の発現	◎	現道改良区間は影響が大きく通行規制が必要別線区間はIC毎、現道改良区間は整備したところから効果発現が見込まれる	○	工事中的影響は最も大きく通行規制が必要現在の国道を改良するため、整備したところから効果発現が見込まれる	△
	経済性	工事内容と経済性	△	現道活用区間のコストは抑えられるが、不足土が多いため案①と同程度	△	現道の改良工事のため案①②に比べコストは大幅に縮減できる	◎
総合評価		◎		○		△	



図13 南十勝地域における対策案検討

対応方針【案①】別線案による対策が妥当

- ・路線名：一般国道236号
- ・区間：広尾郡大樹町～広尾郡広尾町
- ・概略延長：約28km
- ・標準車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図13の【案①】とおり

（参考）当該事業の経緯等

地元調整等の状況

- ・H26. 7月：計画段階評価着手（第8回北海道地方小委員会）
- ・H26. 9月：第1回地域意見聴取
- ・H27. 8月：計画段階評価（第9回北海道地方小委員会）
- ・H27. 10月：第2回地域意見聴取
- ・H28. 2月：対応方針（案）決定（第10回北海道地方小委員会）

計画段階評価後の状況

- ・H28. 3月：忠類大樹～豊似間は事業による環境への影響は極めて小さいと評価。豊似～広尾間は引き続き猛禽類等の生息状況等の調査が必要。
- ・H28. 4月：大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）事業化
- ・R 4. 2月：豊似～広尾間は事業による環境への影響は極めて小さいと評価。

地域の要望等

- ・R 2. 11月：帯広・広尾自動車道早期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
- ・R 3. 8月：帯広・広尾自動車道早期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
- ・R 3. 11月：帯広・広尾自動車道早期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
- ・R 4. 1月：帯広・広尾自動車道早期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