参考資料2

平成28年度新規事業候補箇所
計画段階評価結果

・一般国道5号（北海道横断自動車道）

俱知安余市道路（俱知安～共和）

・一般国道236号（帯広・広尾自動車道）

大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）

計画段階評価（試行）の審議経過

国土交通省

北海道横断自動車道（黒松内～余市）

平成22年12月14日（火）
北海道 地方小委員会
【審議内容】
○「計画段階評価」試行箇所の概要
○広域的な移動についての現状と課題
○後志地域の現状と課題
○計画路線に並行する一般国道５号の課題

平成23年1月20日（木）
北海道 地方小委員会
【審議内容】
第１回を踏まえ
○広域及び地域の課題
○課題を踏まえた「政策目標」の考え方
○政策目標達成のための留意点
○対策案立案に対する基本的な考え方

平成23年5月17日（火）
北海道 地方小委員会
【審議内容】
第２回を踏まえ
○政策目標（案）
○路線全体の整備方針案）
○地域意見聴取の方針（案）

平成23年6月23日（木）～8月1日（月）
地域意見聴取
■意見聴取の内容
○政策目標（考え方）について
○整備方針（考え方）について
○国道の課題について
○通過位置の基本的な考え方（案）について
■聴取方法
○面談による聞き取り調査
・後志地域市町村、関係団体

平成23年8月11日（木）
北海道 地方小委員会
【審議内容】
○政策目標（案）
○整備方針（案）
○次回意見聴取方法（案）

平成23年9月7日（水）～10月27日（木）
地域意見聴取
■意見聴取の内容
○政策目標（案）について
○当面の整備方針（案）について
○通過位置の基本的な考え方（案）について
○連結位置の基本的な考え方（案）について
○比較ルート（案）について
■聴取方法
○ヒアリング調査
・後志地域市町村、関係団体
○アンケート調査
・地域住民、道路利用者

平成23年12月6日（火）
北海道 地方小委員会
【審議内容】
地域意見を踏まえた
○対応方針（案）
○政策目標
○当面の整備方針
○通過位置の基本的な考え方
○連結位置の基本的な考え方
○比較ルート

対応方針決定（概略ルート・構造）

北海道横断自動車道（黒松内～余市）

計画段階評価の試行結果一覧

【道路事業】

■平成22年度に計画段階評価の試行に着手した箇所

試行箇所 （実施箇所）	解決すべき課題等	達成すべき 政策目標	代替案との比較	対応方針
北海道横断自動車道 黒松内～余市 （北海道）	（課題等） (1)くらし（地域医療） ・札幌方面の高次医療施設への速達性が課題 (2)観光 ・高速道路のない後志地域は観光客が立ち寄りづらい地域となっている (3)物流 ・道南から小樽港への国際コンテナの輸送において、最短経路が利用できない ・主な物流経路では大型車関連事故が多発 (4)防災 ・大規模災害時に物流機能が麻痺 (5)拠点間交流 ・道央圏内の地域間の連携機能が脆弱 等	①高次医療機関への搬送時間の短縮 ②市街地、線形不良区間における走行性向上 ③新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上 ④国際コンテナの通行支障区間の解消 ⑤峠部・市街地部などの通行支障区間の解消による速達性・安全性の向上 ⑥北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確保 ⑦道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保	［案１］全線別線整備案 ・走行性の向上（峠、市街地を11箇所回避） ・倶知安から小樽への救急搬送時間の短縮66分→47分（冬期）　等 ［案２］一部当面現道活用案 ・政策目標を効果的に達成 ・走行性の向上（峠、市街地を7箇所回避） ・倶知安から小樽への救急搬送時間の短縮→案１と同等 等 ［案２－①］ ＜別線整備区間について、共和町・岩内町方面からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルート案＞ ［案２－②］ ＜別線整備区間について、路線延長短縮による時間短縮を重視したルート案＞ 案２－①と比べ、 ・倶知安・ニセコから小樽・札幌方面への所要時間が1分短い ・急峻な地形部の通過が長く、鉄道との交差が多いことから大規模な構造物が必要 ・共和町・岩内町からのアクセス性が劣る	１．一部当面現道活用案を選定 （理由） 政策目標を効果的に達成していくため、「政策目標に対する現道の使われ方からの評価」、「現道課題からの評価」を行い、課題が大きい区間（倶知安～余市IC間）については、別線で整備することを検討することとし、現道の走行性が比較的高い区間（黒松内IC～倶知安間）については、当面現道を活用。 ２．共和町・岩内町方面からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルート案を選定 （理由） 別線整備を検討する区間（倶知安～余市IC間）においては、地域意見を踏まえるとともに、沿道のみならず後志地域全体の政策目標への効果を踏まえ、共和町・岩内町方面からのアクセスに配慮したルートを選定。

出典：国土交通省HPより

北海道横断自動車道（黒松内～余市）における計画段階評価について

1．後志地域の課題

①高次医療施設への速達性が不足

○後志地域には、二次医療施設が倶知安町等にあるものの、高次医療施設がないため、救急搬送の多くを札幌・小樽方面の医療施設に依存（図１）

②広域観光におけるアクセス性の不足

○後志地域は、ニセコエリアをはじめとする観光資源を有するが、高速道路がないため、国内外の観光客が立ち寄りづらいものとなっている（図２）

③広域物流の速達性・安全性が不足

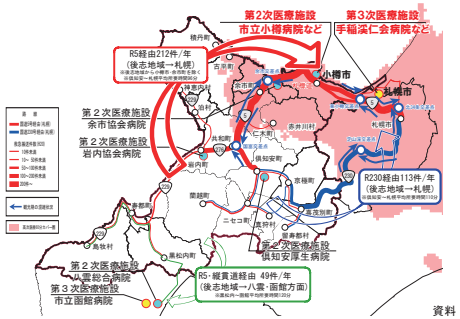
○道南から小樽港への国際コンテナの輸送において、最短経路が利用できず、大規模な迂回が発生
○主要な物流経路では大型車関連事故が多発（図３）

④大規模災害時に物流機能が麻痺

○平成12年有珠山噴火時に太平洋側の高速道路や鉄道による物流が不通となり、日本海側回り（後志地域経由）で代行輸送を行ったが、輸送力が不足し物流が麻痺（図４）

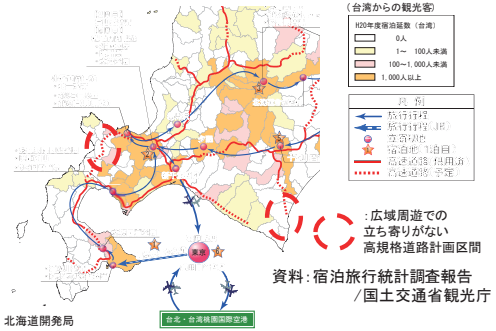
⑤道央圏内の地域間の連携機能が脆弱

○社会経済活動でつながりのある道央圏内の拠点都市間の連携が弱い



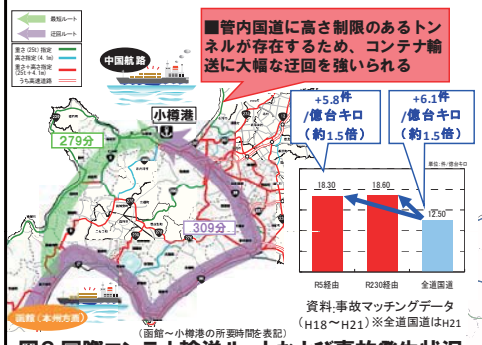
資料：北海道開発局

図１ 後志管内発救急搬送流動状況（H20）



資料：宿泊旅行統計調査報告
／国土交通省観光庁

図２ 海外観光客の主な観光ルートの例



資料：事故マッチングデータ
（H18～H21）※全道国道はH21

図３ 国際コンテナ輸送ルートおよび事故発生状況

図４ 有珠山噴火時の鉄道輸送の迂回状況（H12）

2．原因分析

①後志～札幌間を結ぶ国道５号に隘路が多数存在

○救急搬送では患者への負担軽減のため、迅速かつ安静な搬送が重要だが、主要経路の国道５号は、余市や倶知安等の市街地、稲穂峠等、走行性の悪い区間が存在（図５）

②高速ネットワークの未整備による速達性の不足

○国内外に開かれた拠点空港の新千歳空港から、主要観光地ニセコエリアへのアクセスは、現在の道路ネットワークでは、高速道路を活用しても２時間以上を要し、速達性が低い

③国際コンテナが通行困難な狭隘トンネル等が存在

○高さ制限のあるトンネル（４箇所）が点在し、国際コンテナが通行不能
○大型車関連の事故が、市街地や峠部の線形不良区間を中心に発生

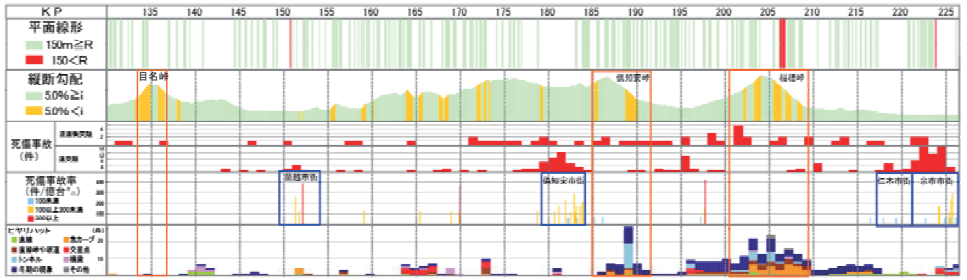


図５ 国道５号の状況（事故はH18-H21ITARDAデータ、その他は北海道開発局）

④活火山等の影響範囲を避けた物流代替機能が脆弱

○日本海側回り（後志地域経由）の場合、十分な輸送力を持った鉄道や連続性のある高速道路がなく、遅延等が発生するなど代替機能が脆弱

⑤道央圏の地域間を繋ぐネットワークが不足

○道央圏内は、黒松内～余市間の高速道路が未整備であり、観光や農水産業のポテンシャルを有しつつも、その効果が最大限に発揮されていない（図６）

図６ 道央圏の環状機能

3．政策目標

くらし（地域医療）	○後志地域から高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送時間の短縮 ○市街地、線形不良区間における走行性向上
観　光	○新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上
物　流	○国際コンテナの通行支障区間の解消 ○峠部、市街地部などの通行支障区間の解消による速達性・安全性の向上
防　災	○北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確保
拠点間交流	○道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保

北海道横断自動車道（黒松内～余市）における計画段階評価について

4．対策案の検討

●対策方針の検討

対策案	【全線別線一括整備案】	【一部当面現道活用案】
政策目標	完成時には政策目標を全て達成できる	段階的に達成できる
整備効果	全線完成まで効果が出ない	段階的にではあるが早期に効果が発生
利用時期	全線完成まで利用が不可能	早期に利用可能

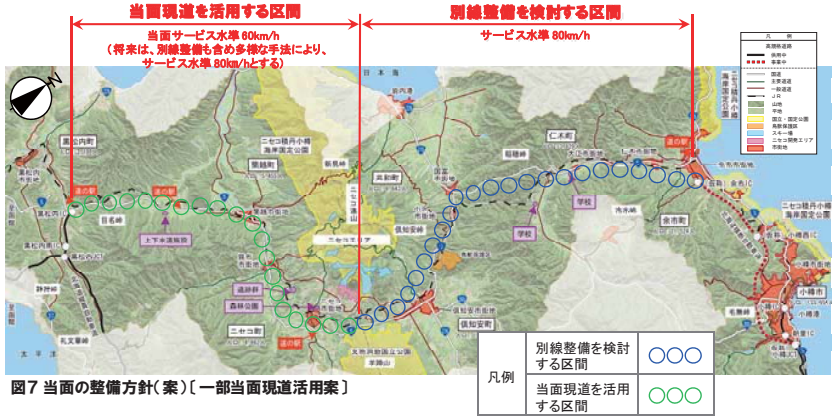


図7 当面の整備方針（案）〔一部当面現道活用案〕

●別線整備区間の検討

図8 別線整備を検討する区間（倶知安～余市IC間）の比較ルート（案）

※通過予定位置及び連結予定位置については、現時点での概ねの位置であり、詳細については今後検討する。

○ 地域意見を踏まえるとともに、沿線のみならず後志地域全体の政策目標への効果を踏まえ、共和町・岩内町方面からのアクセスに配慮した【案①】を選定。さらに、地域意見を踏まえ、概ねの通過予定位置及び連結予定位置を設定し、別線整備を検討する区間（倶知安～余市IC間）の整備方針（案）とする。

●別線整備区間（案）の比較

	評価軸	【案①】共和町・岩内町方面（国道276号）からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルート	【案②】路線延長短縮による時間短縮を重視したルート
暮らし（地域医療）	高次医療施設への搬送時間の短縮 （指標：倶知安～小樽間の救急搬送時間の短縮） （指標：岩内～小樽間の救急搬送時間の短縮	高速走行により速達性が向上し、高次医療施設への搬送時間が短縮する 岩内・倶知安から小樽市への搬送時間（冬期） 「倶知安～小樽」「岩内～小樽」 【現　況】 66分　65分 【整　備　後】 47分　49分	高速走行により速達性が向上し、高次医療施設への搬送時間が短縮する 岩内・倶知安から小樽市への搬送時間（冬期） 倶知安～小樽　岩内～小樽 【現　況】 66分　65分 【整　備　後】 46分　51分
	市街地、線形不良区間における走行性向上 （指標：倶知安～余市間の市街地・峠）	市街地、線形不良区間の回避により走行性が向上する 市街地、線形不良箇所区間の通過 「市街地」「峠」 【現　況】 5箇所　2箇所 【整　備　後】 0箇所　0箇所	市街地、線形不良箇所区間の回避により走行性が向上する 市街地、線形不良箇所区間の通過 「市街地」「峠」 【現　況】 5箇所　2箇所 【整　備　後】 0箇所　0箇所
観光	新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上 （指標：新千歳空港～ニセコ町役場間の所要時間）	新千歳空港からニセコエリアへの速達性向上により観光地としての魅力が向上する 新千歳空港からニセコエリアへの所要時間 【現　況】 2時間50分 【整　備　後】 2時間05分	新千歳空港からニセコエリアへの速達性向上により観光地としての魅力が向上する 新千歳空港からニセコエリアへの所要時間 【現　況】 2時間50分 【整　備　後】 2時間04分
物流	国際コンテナの通行支障箇所の解消 （指標：倶知安～小樽間の国際コンテナの通行支障箇所の解消） （指標：岩内～小樽間の国際コンテナの通行支障箇所の解消）	国際コンテナの輸送の効率化が図られる 国際コンテナ通行支障トンネル（高さ不足） 「倶知安～小樽」「岩内～小樽」 【現　況】 4箇所　2箇所 【整　備　後】 0箇所　0箇所	国際コンテナの輸送の効率化が図られる 国際コンテナ通行支障トンネル（高さ不足） 「倶知安～小樽」「岩内～小樽」 【現　況】 4箇所　2箇所 【整　備　後】 0箇所　1箇所
特徴	速達性	• 計画延長が案②より長く、移動時間もやや遅い。	• 計画延長が案①より短く、移動時間もやや早い。
	経済性	• 路線延長は長いが、急峻な地形部の通過を短縮でき、大規模な構造物を削減できることから事業費は案②と同程度。	• 路線延長は短いが、急峻な地形部の通過が長くなることや、鉄道と交差する回数が多くなることから大規模な構造物が必要となり、事業費は案①と同程度。
	利便性	• 国道5号経由での共和町・岩内町方面のアクセス性が良い。	• 札幌小樽方面から共和町・岩内町へ向かう交通については迂回が生じる。

対応方針：

1．一部当面現道活用案を選定。

2．共和町・岩内町方面（国道276号）からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルート【案①】を選定。

（理由）

政策目標を効果的に達成していくため、「政策目標に対する現道の使われ方からの評価」、「現道課題からの評価」を行い、課題が大きい区間（倶知安～余市IC間）については、別線で整備することを検討することとし、現道の走行性が比較的高い区間（黒松内IC～倶知安間）については、当面現道を活用する。

別線整備を検討する区間（倶知安～余市IC間）においては、地域意見を踏まえるとともに、沿道のみならず後志地域全体の政策目標への効果を踏まえ、共和町・岩内町方面からのアクセスに配慮したルートを選定。

（参考）当該事業の経緯等

地元調整等の状況

H23年6～8月　ヒアリングで後志地域管内市町村長、その他関係団体に、政策目標（考え方）、整備方針（考え方）、国道の課題、通過位置の基本的な考え方（案）について意見を聴取

H23年9～10月　ヒアリングで後志地域管内市町村長及び関係団体、アンケートで沿線住民及び道路利用者に、政策目標（案）、当面の整備方針（案）、通過位置・連結位置の基本的な考え方（案）、比較ルート（案）について意見を聴取

H23年12月　北海道地方小委員会において、対応方針（案）（ルートとして案①を選定する等）を妥当と判断

計画段階評価後の状況

H24年 1月～現在　ルート・構造の検討、周辺の環境影響について道路環境検討会を設置し、現地調査を実施。

H25年10月　環境調査の結果、共和～余市間について事業による環境への影響は極めて小さいと評価。また、共和ＩＣ以南は引き続き猛禽類の生息状況等の調査が必要。

H26年 4月　倶知安余市道路（共和～余市間）事業化

H28年 2月　倶知安～共和間について事業による環境への影響は極めて小さいと評価。また、倶知安ＩＣ以南は引き続き猛禽類の生息状況等の調査が必要。

地域の要望等

H27年 7月：北海道知事が国土交通大臣に早期事業化を要望

H27年10月：北海道知事が国土交通大臣に早期事業化を要望

H27年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国土交通副大臣に新規事業化を要望

H27年11月：倶知安町、倶知安町議会、倶知安商工会議所が国土交通大臣政務官に新規事業化を要望

H28年 1月：北海道南部後志町村議会が国土交通大臣政務官に新規事業化を要望

H28年 2月：倶知安町、倶知安町議会、倶知安商工会議所が国土交通大臣政務官に新規事業化を要望

計画段階評価の審議経過

国土交通省

帯広・広尾自動車道（大樹～広尾）

平成26年7月30日（水）

北海道 地方小委員会

【審議内容】
○地域及び道路交通の現状と課題

○政策目標（案）の設定

○計画段階評価手続きの進め方

平成26年9月25日（木）～10月17日（金）

地域意見聴取

■意見聴取内容（案）
○地域及び道路交通の現状と課題
○地域の道路に求められる機能

■聴取方法
○ヒアリング
・関係市町村
・関係団体
○アンケート
・地域住民
・道路利用者

平成27年8月6日（木）

北海道 地方小委員会

【審議内容（案）】
○聴取した意見の確認

○地域意見を踏まえた政策目標

○比較ルート案（複数案）

平成27年10月16日（金）～11月8日（日）

地域意見聴取

■意見聴取内容（案）
○対策案選定時に重視する項目

■聴取方法
○ヒアリング
・関係市町村
・関係団体
○アンケート
・地域住民
・道路利用者

平成28年2月26日（金）

北海道 地方小委員会

【審議内容（案）】
○聴取した意見の確認

○対応方針（案）

対応方針決定（概略ルート・構造）

計画段階評価の結果等一覧

帯広・広尾自動車道（大樹～広尾）

計画段階評価の結果等一覧

実施箇所	解決すべき課題等、原因	達成すべき政策目標	複数案との比較	対応方針
帯広・広尾自動車道 大樹～広尾 （北海道）	（課題等） (1) 防災 ・大規模災害時の避難及び支援物資輸送路が脆弱。 (2) 物流 ・全国への食料供給を支える十勝港アクセスルートの安全性・確実性の低下。 ・主要物流ルート上で多発する交通事故。 (3) 医療 ・救急医療・高次医療サービスの享受が困難。 （原因） (1) 防災 ・緊急輸送道路が、津波被害を直接受ける可能性がある国道１本に依存している。 (2) 物流 ・貨物車事故の割合が高い。 ・一般車両と貨物車の輻輳により大型車事故が発生している。 (3) 医療 ・速度低下の多い区間を通過するため、帯広市の高次医療施設まで長時間の移動が必要である。	(1) 災害時の信頼性の高いネットワークの構築 (2) 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 (3) 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	[案①]　別線案（事業費約350～380億円） 〈山側を通過することで農地の斜め分断や土工バランス等に配慮し、全区間において別線で整備する案〉 (1) 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を確保 ・大規模災害時の避難・救援ルートが確保され孤立を回避 (2) 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 ・通過交通と生活交通を分離し交通事故の安全性が大きく向上 ・動物等との衝突事故を防止 ・既存林等の活用による地吹雪対策により、冬期の走行環境が最も向上 (3) 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を最も短縮 ・安定走行により搬送患者への負担を大きく軽減 [案②]　別線＋一部現道改良案（事業費約360～390億円） 〈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〉 (1) 災害時の信頼性の高いネットワークの構築 ・別線区間は事故や冬期災害等緊急時の路線の多重性を確保、現道改良区間は多重性が確保できない ・大規模災害時の避難・救援ルートが確保され孤立を回避 (2) 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 ・別線区間では交通事故の安全性を大きく向上、現道改良区間は交通安全対策が必要 ・既存林等の活用による地吹雪対策により冬期の走行環境を向上 (3) 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を短縮 ・安定走行により搬送患者への負担を軽減 [案③]　現道改良案（事業費約90～110億円） 〈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〉 (1) 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を確保できない ・大規模災害時の避難ルートはなく、広尾町が孤立する可能性 (2) 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 ・現道の交通安全対策により交通事故の安全性が向上 ・冬期の走行環境向上のためには地吹雪対策が必要 (3) 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は変わらない ・搬送患者への負担軽減は見込めない	[案①]　別線案を選定 （理由） ・[案①] 別線案は、[案②]や[案③]に比べ、災害時の信頼性の高いネットワークの構築、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、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というすべての政策目標面で優れている。 ・地域意見聴取結果においては、「地域への影響」、「環境への配慮」、「市街地等へのアクセス」、「工事中の影響」への配慮を望む意見が多く挙げられているが、[案①]はこれらの事項に対して総合的に配慮できるため地域のニーズにも応えられる。 ・地域の将来ビジョンや地域連携の取り組みである、フードバレーとかちや地方創生の拠点となる道の駅の設置、十勝の消防広域化などについても支援できる。 ・インターチェンジの詳細な位置や構造については、地域意見聴取の結果等を踏まえ、災害時の避難・救援活動の円滑性、市街地や主要な幹線道路、物流拠点との連絡性、観光交流の促進等に寄与する配置とする。

出典：国土交通省HPより

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)。

図1 北海道太平洋沿岸に係る津波浸水予測図(H24.6)

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位の農産品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)。

図2 十勝・オホーツクの農業を支える十勝港

・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町街で7箇所と多く、物流面においても全道平均を上回る貨物事故が発生するなど安全性が確保されてない状況(図4)。

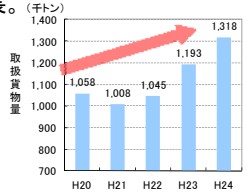


図3 十勝港取扱貨物量の推移

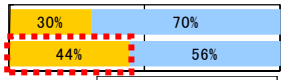


図4 貨物車事故の割合

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)。

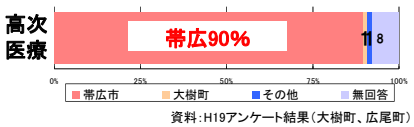


図6 通院市町村（アンケート結果）

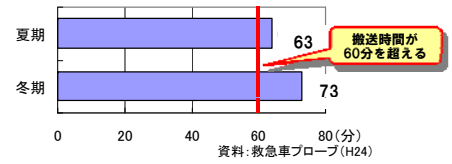


図7 広尾町から帯広市の高次医療施設への救急搬送時間

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)。

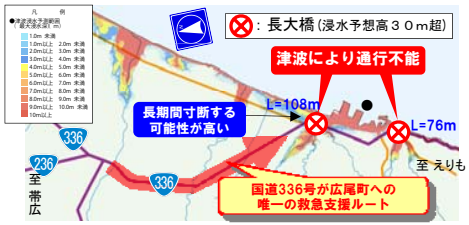


図8 津波被害時のネットワーク状況

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。特に出合頭事故など生活交通との混在による大樹町市街地などでの事故が多い(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)。

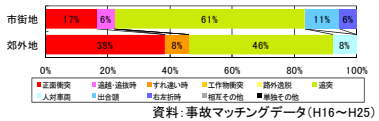


図9 類型別貨物車事故

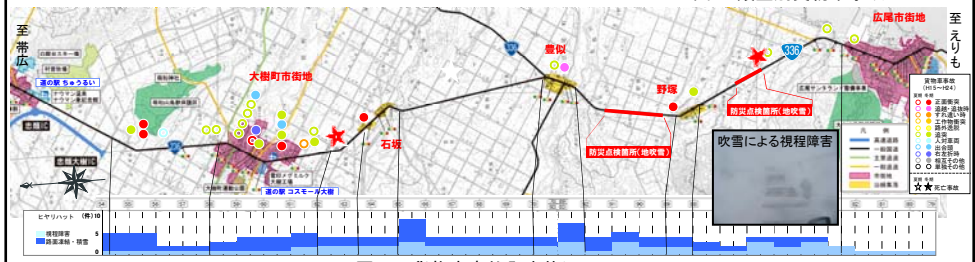
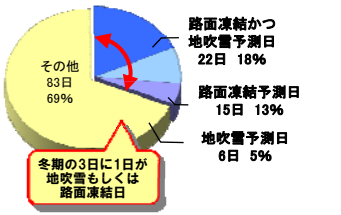


図10 貨物車事故発生状況

資料：事故マッチングデータ(H16～H25)

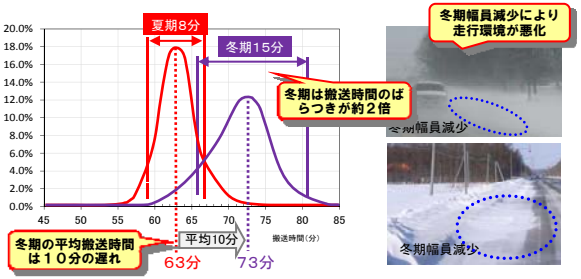
③冬期走行環境悪化による救急搬送時間の増加や速達性の低下

・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)。



資料：気象庁 気象台・測候所データ(H24.12～H27.3)
地吹雪：最深積雪1cm以上、気温0度以下、最大風速5m/s以上の日数を集計
路面凍結：気温0度未満、降雪1cm以上（つるつる圧雪）または、前日気温・気温0度未満、積雪1cm以上（アイスバーン）の日数を集計

図11 冬期における走行環境の悪化



資料：救急車プローブ結果(H24)

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

帯広（おびひろ）・広尾（ひろお）自動車道（大樹（たいき）～広尾（ひろお））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工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	多重性を確保できる	◎	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	◎	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	通過交通と生活交通を分離し大きく向上できる 動物等との衝突事故も防止できる	◎	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最も向上できる	◎	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	所要時間を最も短縮できる	◎	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	安定走行により大きく負担を軽減できる	◎	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	山側を通過するため案②に比べ小さい	○	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	比較的大きくなる可能性がある	△	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は限定 日高方面へのアクセスが良い	○	沿線集落へのアクセスが良い	○	現在と変わらない	○
	工事中の影響	工事中の現道交通への影響と効果の発現	工事中の影響は少ない 開通による効果発現はIC毎	◎	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	○	工事中の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	区間延長が案②に比べ短く、山側を通過することで土工バランスが良いため案②と同程度	△	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	◎
			約350～380億円		約360～390億円		約90～110億円	
総合評価			◎		○		△	

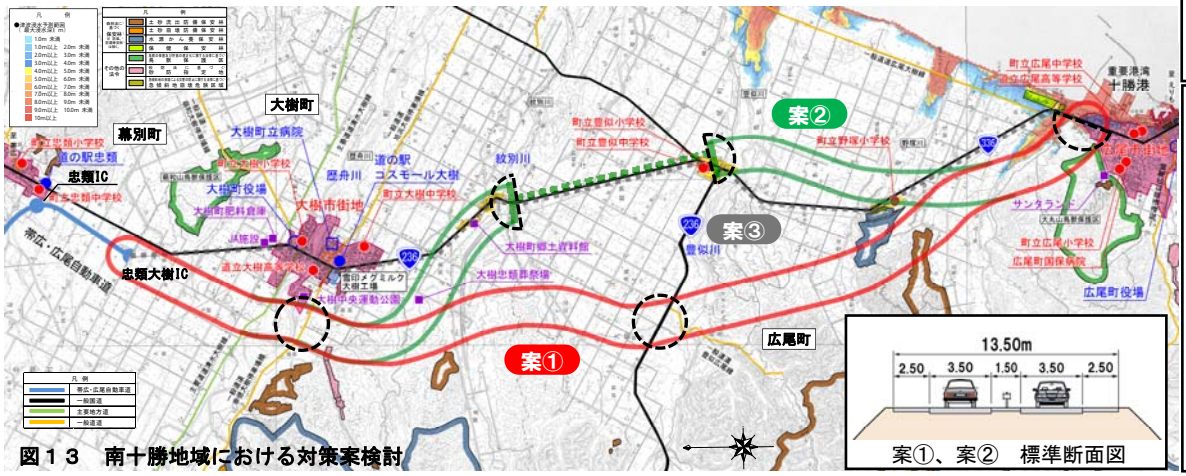


図１３　南十勝地域における対策案検討

案①、案②　標準断面図

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）
・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の生息状況等の調査が必要。

地域の要望等
・H27. 7月：北海道知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
・H27.10月：北海道知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
・H27.11月：帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会が国土交通副大臣に早期事業化を要望
・H27.11月：帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会等が国土交通大臣に早期事業化を要望
・H28. 2月：帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会が国土交通政務官に早期事業化を要望