

帯広・広尾自動車道(大樹～広尾)

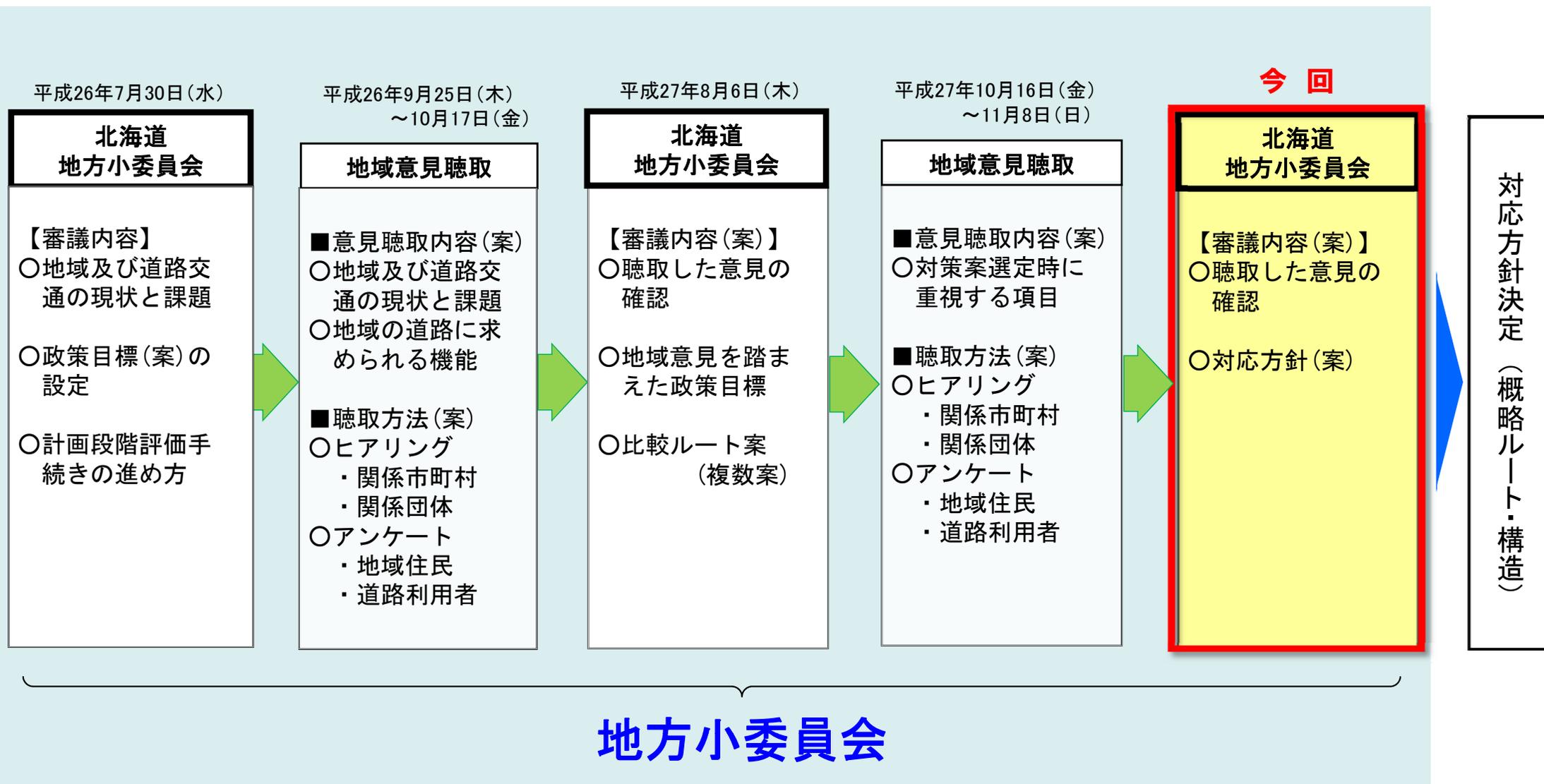
計画段階評価手続きについて

平成28年2月26日

国土交通省 北海道開発局

1) 計画段階評価の手続きの進め方(案)

- 昨年8月の第2回委員会後、地域意見聴取を実施
- 地域の意見を伺いながら委員会での審議を経て、対応方針(案)を決定



2) 前回委員会での主な意見と対応

■第2回計画段階評価(第9回北海道地方小委員会)の概要

実施日

平成27年8月6日(木)

議事内容

- 第1回地域意見聴取の概要
- 地域意見聴取を踏まえた政策目標
- 路線の整備方針(案)
- 地域意見聴取方法

■主な意見と対応状況

	主な意見	対応状況	資料
地域意見を踏まえた政策目標	南十勝地域は大雨やどか雪が多い地域でもあるため、それらの影響についても確認する必要があるのではないか。	気象庁等のデータを用いて、近年南十勝地域において、時間あたり最大降水量や日最大降雪量の発生が多く見られ、それに伴う通行止め等が発生していることを確認した。	—
路線の整備方針(案)	対策案における経済性評価の表現について、もう少し分かりやすく修正した方が良いのではないか。	各対策案の経済性について表現を修正。	資料2 P5
	対策案を比較する際に、維持管理費や工期の視点も考えられるのではないか。	各対策案の経済性においては、「建設に要する費用」が大きな割合を占めており、比較の際に「維持管理費用」の差による影響は少ないことを確認されたため、経済性は「建設に要する費用」として整理。 工期については、各案とも同程度の工事期間が必要と想定され、対策案の比較項目とならない。	—
地域意見聴取方法	行政機関へのヒアリングの際に、市町村間の広域連携の視点や、整備された道路の利活用についても意見聴取した方が良いのではないか。	ヒアリング調査対象に振興局(十勝、日高)を追加 行政機関に対するヒアリング調査においては、将来ビジョンや整備された際の利活用、広域連携に関する意見も聴取	資料3 P3

3) 第2回地域意見聴取調査票 (路線の対策案の考え方)

課題解決のための対策案

○地域意見聴取結果を踏まえ、現道の課題解決のためには、道路整備が必要と考えています。
 ○政策目標の達成に必要な道路機能、配慮すべき事項等を踏まえ、以下のような3つの対策案を考えました。

政策目標

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

政策目標達成に必要な機能

- ・事故や冬期災害等緊急時の路線の多重性を確保
- ・被災時の地域の孤立を回避

- ・農水産品等の物流貨物車交通と生活交通の機能分担
- ・十勝港への安全・確実なアクセス
- ・冬期の走行環境の向上

- ・走行速度を担保し、速達性を向上
- ・安定走行により搬送患者への負担を軽減

コントロールポイント

学校や病院などの公共施設や史跡等のコントロールポイントに配慮

その他の配慮すべき事項

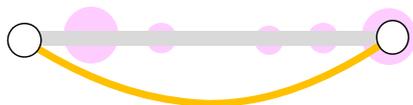
- ・地域への影響
- ・環境への影響
- ・市街地等へのアクセス
- ・工事中の影響
- ・経済性

3つの対策案と整備イメージ

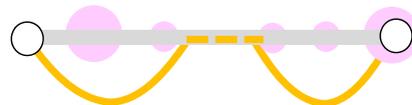
凡例

- : 市街地・集落
- : 現道
- : 別線整備
- - - : 現道整備

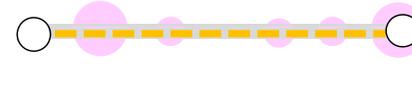
全区間で新しい道路を整備する案



現在の国道の一部を有効活用する案



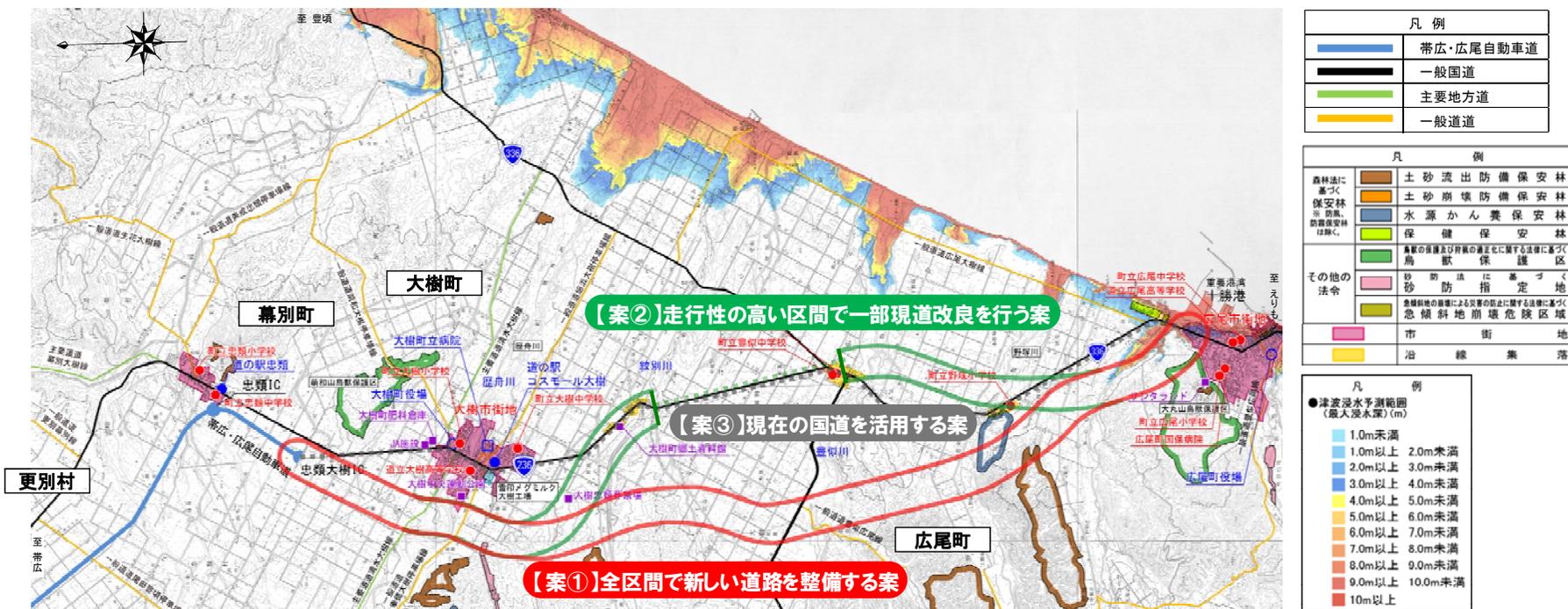
現在の国道を活用し、安全性や走行性を改善する案



3) 第2回地域意見聴取調査票 (対策案の概要)

3つの対策案

○政策目標達成に必要な機能とその他の配慮すべき事項を踏まえ、3つの対策案を設定しました。

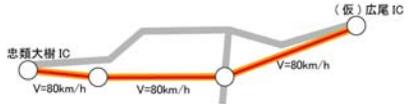
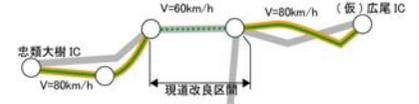
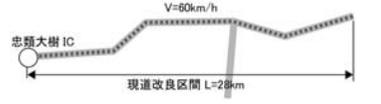


	【案①】 全区間で新しい道路を整備する案	【案②】 走行性の高い区間で一部現道改良を行う案	【案③】 現在の国道を活用する案
対策案の考え方	山側を通過することで農地の斜め分断や土工バランス等に配慮し、全区間において別線で整備する案。	現道と自動車専用道路とのアクセスを重視し、走行性の高い区間で一部現道改良を行う案。	現在の国道をそのまま活用し、安全性や走行性を改善する案。
整備イメージ	<p>L=約28km</p>	<p>L=約29km</p>	<p>L=約28km</p>

	現道
	案①整備箇所
	案②整備箇所
	案③整備箇所
	別線区間

3) 第2回地域意見聴取調査票 (対策案の比較)

対策案の比較表

対策案 の考え方		【案①】別線案	【案②】別線＋一部現道改良案	【案③】現道改良案	
整備イメージ					
凡例		— : 現道 — : 案①整備箇所 — : 案②整備箇所 ⋯ : 案③整備箇所 — : 別線区間			
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	市街地で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
	工事の影響	工事中の現道交通への影響と効果の発現	工事の影響は少ない 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	現道改良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	