

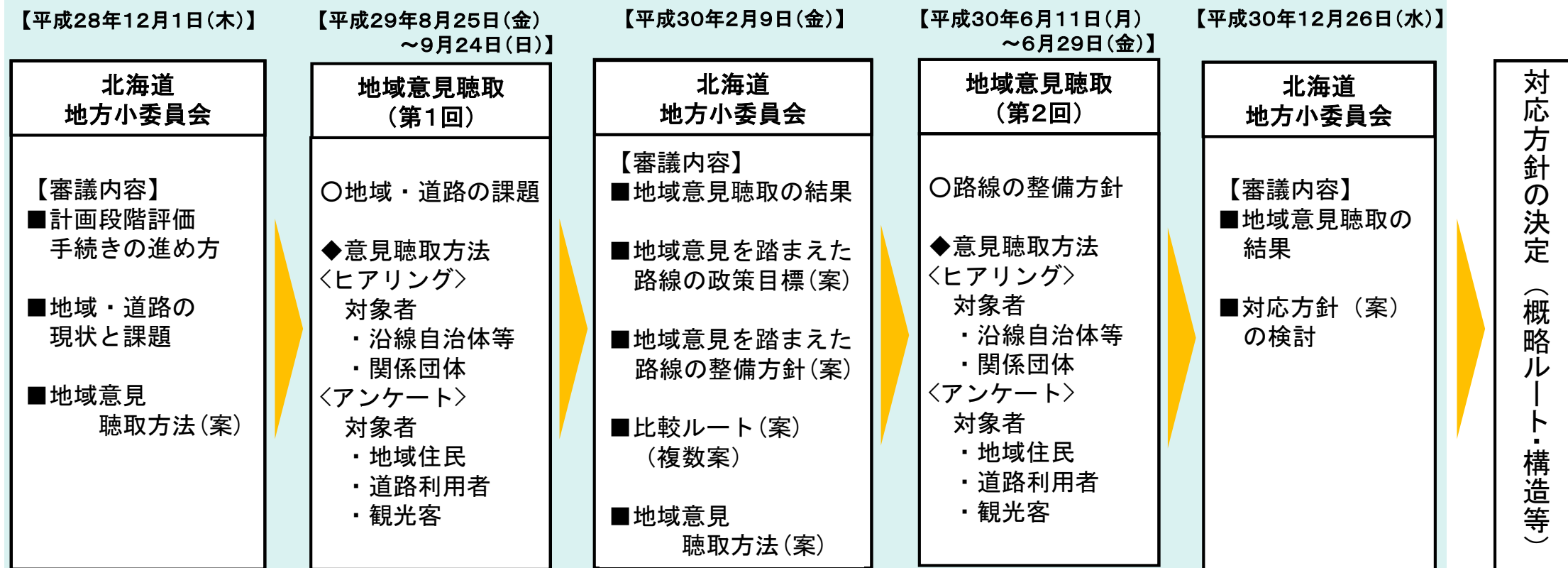
平成31年度新規事業候補箇所

計画段階評価結果

- **一般国道39号(北海道横断自動車道網走線)
端野高野道路**
- **一般国道44号(北海道横断自動車道根室線)
尾幌糸魚沢道路**

計画段階評価の審議経過

北海道横断自動車道 網走線(端野～高野)



計画段階評価の結果等一覧

北海道横断自動車道 網走線(端野～高野)

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
北海道横断自動車道 網走線 端野～高野 (北海道)	(課題等) (1) 物流 ・物流拠点間の距離が長く長距離輸送が必要のため地域を支える農水産業の輸送効率化が課題 ・主要農水産品の出荷ピークである冬季には輸送時間がかかる上、大型車事故が多発し、安全性に課題 (2) 観光 ・広域観光の周遊性向上が地域発展の課題 (3) 医療 ・高次医療施設のある北見市のカバー面積が広く北見市への速達性に課題 (原因) (1) 物流 ・市街地部では大型車の流入により交通が輻輳し、交差点や沿道出入りに起因する大型車事故が多く発生している。 (2) 観光 ・拠点間に高規格幹線道路のミッシングリンクが存在し道路ネットワークの機能が最大限発揮されていない。 (3) 医療 ・北見市の高次医療施設への救急搬送ルート上に速度低下の大きい市街地や走行性の低い峠が存在。 ・冬季は地吹雪や路面凍結等により走行環境がさらに悪化。	(1) 安全かつ効率的な物流ルートの確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」 (2) 周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」 (3) 医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」 (4) 物流、観光、医療の政策目標達成に必要な共通機能としての「災害時にも機能する代替性の確保」	[案①] 別線・短絡ルート（事業費約590～650億円） 〈北見市と女満別空港のアクセス向上を重視し、山間部はトンネル構造で通過して延長を短縮し、全線で新たな自動車専用道路を整備する案〉 (1) 安全かつ効率的な物流ルートの確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」 ・貨物輸送と生活交通の分離により安全性が向上 ・事故多発箇所、急勾配箇所、地吹雪多発箇所を全て回避し、安全性や効率性が向上 (2) 周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」 ・女満別空港と北見市が直結し所要時間を最も短縮 ・遠軽町や旭川市、サロマ湖、能取湖など各方面への周遊性は向上しない (3) 医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」 ・高次医療施設への速達性が向上し60分圏域内人口が増加し、2次医療施設がある網走市が圏域内となる。 [案②] 別線・アクセス配慮ルート（事業費約460～500億円） 〈北見市と女満別空港の他に遠軽・旭川、能取湖・網走湖方面へのアクセスも考慮し、自然環境への影響にも配慮した上で全線で新たな自動車専用道路を整備する案〉 (1) 安全かつ効率的な物流ルートの確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」 ・貨物輸送と生活交通の分離により安全性が向上 ・事故多発箇所、急勾配箇所、地吹雪多発箇所を全て回避し、安全性や効率性が向上 (2) 周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」 ・女満別空港と北見市が直結し所要時間が短縮 ・遠軽町や旭川市、サロマ湖、能取湖など各方面への周遊性が向上 (3) 医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」 ・高次医療施設への速達性が向上し60分圏域内人口が増加し、2次医療施設がある網走市が圏域内となる。 [案③] 現道活用・一部バイパスルート（事業費約300～340億円） 〈北見市側の区間は現道を部分的に活用し局所的な改良を行い、美幌町側を新たな自動車専用道路で整備する案〉 (1) 安全かつ効率的な物流ルートの確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」 ・別線区間では事故多発箇所を回避し、現道改良区間では交通安全対策により安全性が向上するが貨物輸送と生活交通の分離が図れない ・急勾配箇所、地吹雪多発箇所を一部回避できない (2) 周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」 ・女満別空港と北見市が直結せず所要時間はあまり短縮されない ・遠軽町や旭川市、サロマ湖、能取湖など各方面への周遊性は向上しない (3) 医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」 ・高次医療施設への速達性が向上せず60分圏域内人口があまり増加しない。また、2次医療施設がある網走市が圏域外のままである。	[案②] 別線・アクセス配慮ルートを選定 (理由) ・[案②] 別線・アクセス配慮ルートは、[案①]や[案③]に比べ、安全かつ効率的な物流ルートの確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」、周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」、医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」という全ての政策目標面において、同等以上の達成が見込め、優れている。 ・地域意見聴取の結果、政策目標の達成のためには、「地吹雪の発生箇所の回避」、「各方面（国道333号や道道網走端野線）へアクセスしやすいこと」がアンケート及びヒアリング双方で重視されており、「工事中の交通規制により影響が小さいこと」が重視されていた。【案②】は地域が望む重視・配慮すべき項目に適切に対応可能である。 ・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、市街地や主要な幹線道路へのアクセス性、物流拠点や高次医療施設への速達性、観光交流の促進等に寄与する配置を検討する。

出典:国土交通省HPより

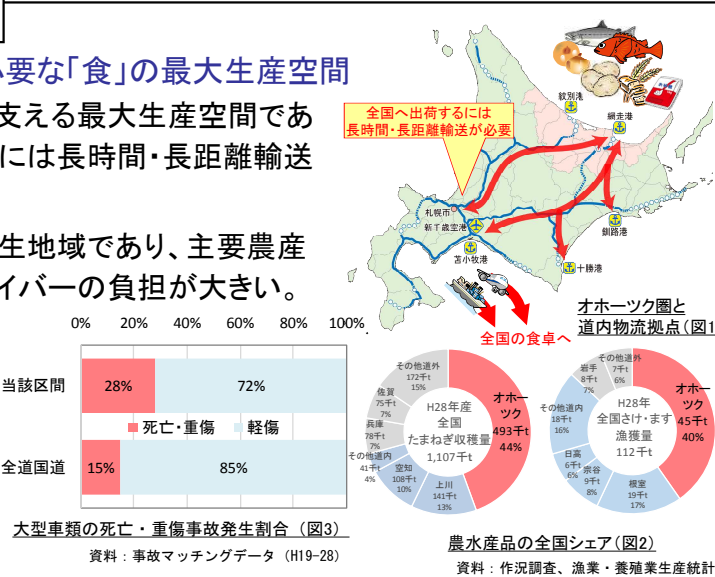
北海道横断自動車道網走線(端野～高野)における計画段階評価

1. オホーツク圏の課題

①安全かつ輸送効率化が必要な「食」の最大生産空間

- ・オホーツク圏は日本の食を支える最大生産空間であるが、全国の食卓へ届けるには長時間・長距離輸送が必要。(図1,2)
- ・圏内は道内1位の暴風雪発生地域であり、主要農産品の出荷は冬期に偏りドライバーの負担が大きい。

- ・主要農水産品の主要輸送ルートである当該区間は、大型車関連の重大事故発生割合が高い。(図3)



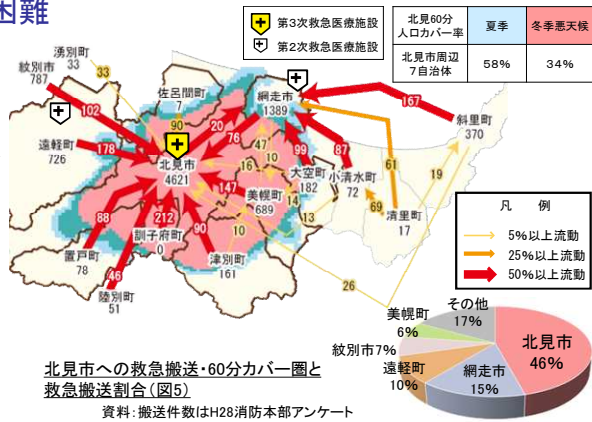
②広域周遊観光に必要な道路ネットワーク

- ・オホーツク圏は世界遺産知床や流水などの観光資源が豊富な地域。(図4)
- ・広域観光周遊ルートに認定され、地域が世界水準の観光地形成に取り組むが、周遊性が低いオホーツク圏は伸び悩み。



③救急・高次医療サービスの享受が困難

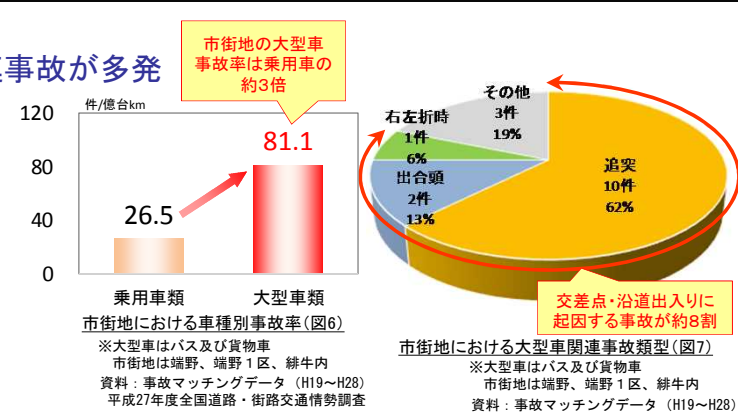
- ・北見市はオホーツク圏で唯一第3次医療施設を有し、2次医療施設を持つ網走市からも救急搬送を受け入れるなど、オホーツク圏の医療拠点。
- ・北見市の3次医療施設から搬送時間60分以内に到達できる人口は約6割と低く、さらに冬季は走行環境が悪化し約3割まで低下するなど医療不安を抱える地域。(図5)



2. 原因分析

①市街地での大型車関連事故が多発

- ・市街地では大型車事故率が乗用車種の約3倍と高く、交差点や沿道出入りによる事故が約8割を占める。(図6、7)



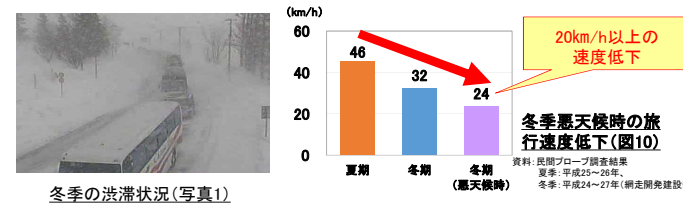
②拠点施設間の高規格道路ミッシングリンク

- ・当該区間は、圏域の中心都市の北見市と空の玄関口である女満別空港、重要港湾を擁する網走市を結ぶ重要な区間であるが、高規格道路ネットワークが接続していないミッシングリンク。(図8)
- ・ミッシングリンクの存在により高規格道路ネットワークの機能が最大限には発揮されておらず、並行現道国道39号における冬季所要時間は夏季の最大2倍を要し、定時性が低い。(図9)



③冬季走行環境悪化による旅行速度の低下

- ・当該区間の冬季は地吹雪等により走行環境が悪化し、旅行速度が低下。(写真1、図10)



3. 政策目標

- ①安全かつ効率的な物流ルート確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」
 - ②周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」
 - ③医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」
- 政策目標達成に必要な共通機能 「災害時にも機能する代替性の確保」

ほっかいどう あばしり たんの たかの
北海道横断自動車道網走線(端野～高野)における計画段階評価

4. 対策案の検討

対策案の考え方

区間延長

【案①】別線・短絡ルート

北見～女満別空港のアクセス向上を重視したルート

約13km（自動車専用道路）

【案②】別線・アクセス配慮ルート

北見～女満別空港の他に遠軽・旭川、各湖方面など周辺地域へのアクセスも考慮したルート

約14km（自動車専用道路）

【案③】現道活用・一部バイパスルート

現道を部分的に活用し、局所的な改良を行うルート

約16km（自動車専用道路＋現道改良）

安全かつ効率的な物流ルート確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」

周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」

医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」

災害時にも機能する代替性の確保

交通事故が少なく安全安心な道路

走行性が高く輸送効率が高い道路

拠点都市と空港のアクセス性が高い道路

各方面への周遊性が高い道路

高次医療施設のある北見市への速達性が高い道路

・貨物輸送と生活交通の分離により安全性が向上する
・事故多発箇所を回避できる

・急勾配箇所を回避できる
・地吹雪発生箇所を全て回避できる

・女満別空港と北見市が直結し、所要時間が最も短縮できる

・各方面への接続が困難でありアクセス向上は図られない

・北見市60分圏内人口が増加する
・2次医療施設がある網走市が圏内になる

◎

◎

◎

×

◎

・貨物輸送と生活交通の分離により安全性が向上する
・事故多発箇所を回避できる

・急勾配箇所を回避できる
・地吹雪発生箇所を全て回避できる

・女満別空港と北見市が直結し、所要時間が短縮できる

・遠軽・旭川、サロマ湖、能取湖など各方面へのアクセス向上が図れる

・北見市60分圏内人口が増加する
・2次医療施設がある網走市が圏内になる

◎

◎

○

◎

◎

・現道改良区間では貨物輸送と生活交通の分離はできない
・事故多発箇所を回避できる

・急勾配箇所が一部回避できない
・地吹雪発生箇所が一部回避できない

・女満別空港と北見市は直結せず、所要時間があまり短縮できない

・現状とほぼ変わらない

・北見市60分圏内人口があまり増加しない
・2次医療施設のある網走市が圏域外のまま

△

△

△

△

△

地域への影響

家屋や施設等への影響

・家屋等への影響は小さい
・工業団地を横断する

△

環境への影響

自然環境への影響

・樹林地のほか、貴重な湿地帯を通過するため案③に比較して大きくなる可能性がある

△

工事中的影響

工事中的の現道交通への影響

・工事中的の現道への影響は小さい

◎

経済性

経済性

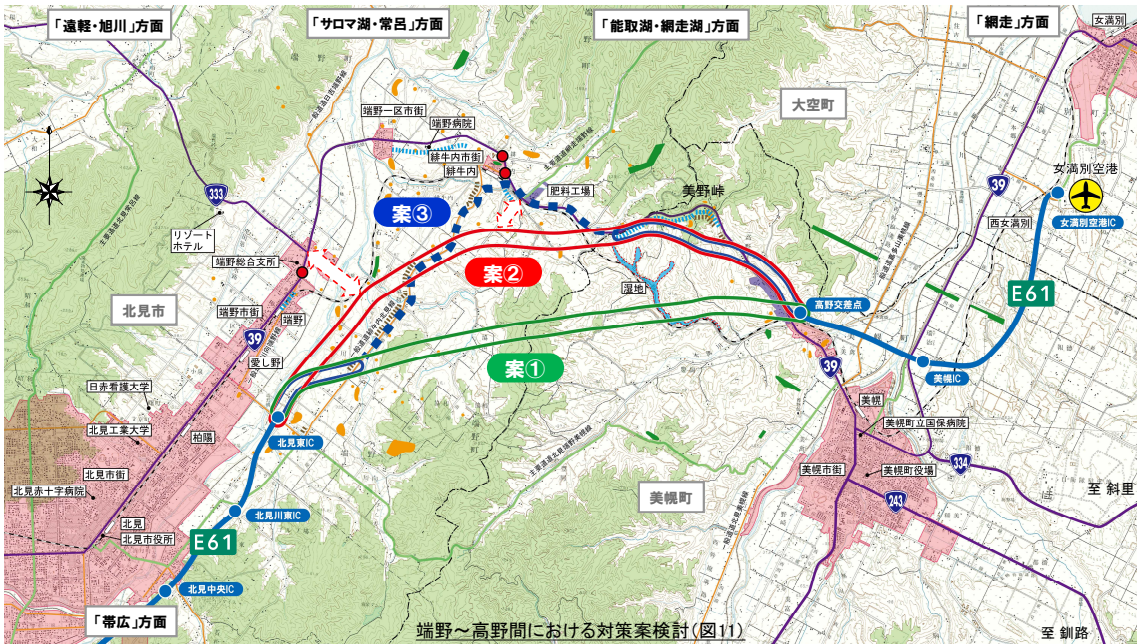
・区間延長は短い山地区を通過しトンネル構造となり経済性に劣る

△

約590～650億円

約460～500億円

約300～340億円



対応方針【案②】別線・アクセス配慮ルートによる対策が妥当

- ・路線名：一般国道39号（北海道横断自動車道網走線）
- ・区間：北見市端野町字川向～網走郡美幌町字高野
- ・概略延長：約14km
- ・標準車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図11の【案②】のとおり

（参考）当該事業の経緯等

地元調整等の状況

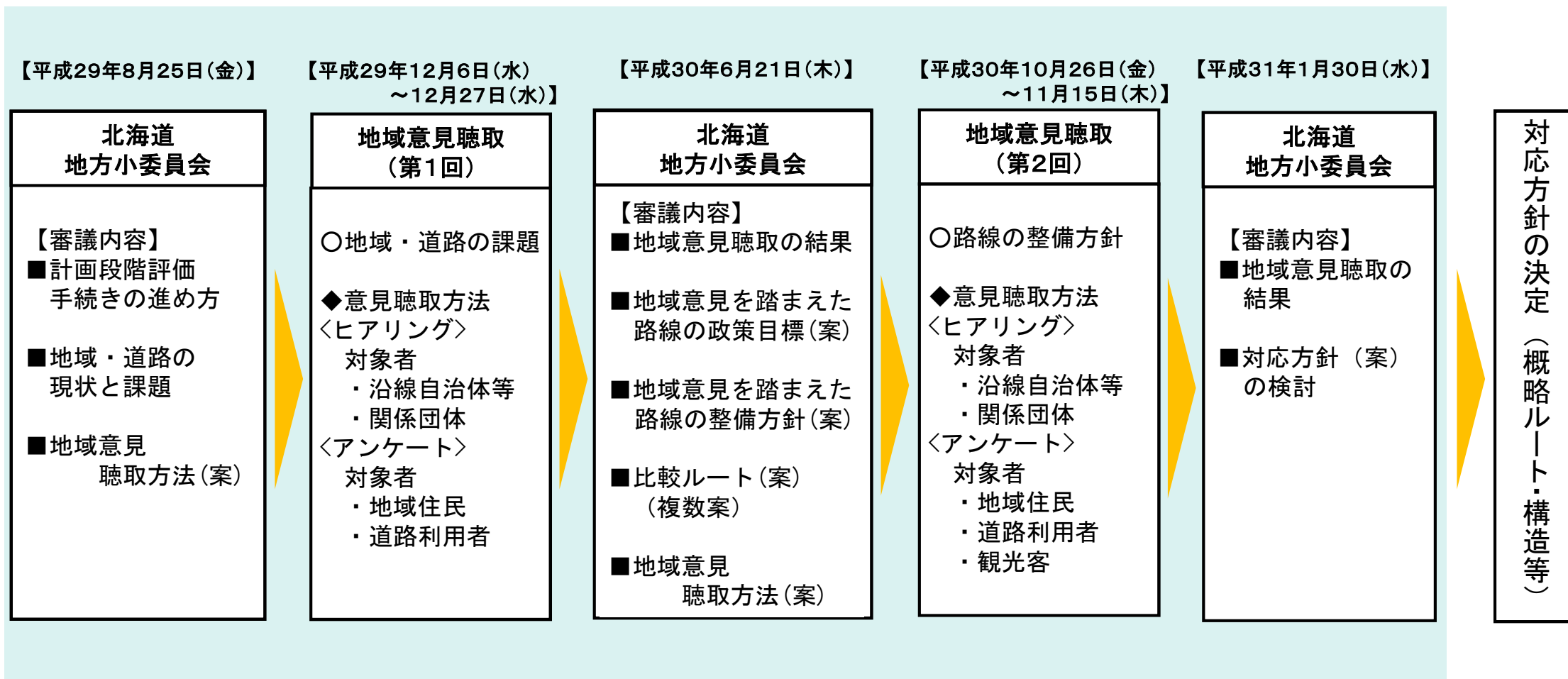
- ・H28.12月：計画段階評価着手（第1回北海道地方小委員会）
- ・H29.8月：第1回地域意見聴取
- ・H30.2月：計画段階評価（第2回北海道地方小委員会）
- ・H30.6月：第2回地域意見聴取
- ・H30.12月：対応方針（案）決定（第3回北海道地方小委員会）

地域の要望等

- ・H30.5月：北海道横断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に向け計画段階評価手続きの促進を要望
- ・H30.5月：北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会が国土交通省に早期事業化に向け計画段階評価手続きの促進を要望
- ・H30.11月：北海道横断自動車道北見地区早期建設促進期成会が国土交通省に早期事業化に向け計画段階評価手続きの促進を要望
- ・H31.1月：北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会が国土交通省に新規事業化を要望

計画段階評価の審議経過

北海道横断自動車道 根室線(尾幌～糸魚沢)



北海道横断自動車道 根室線(尾幌～糸魚沢)

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
北海道横断自動車道 根室線 尾幌～糸魚沢 (北海道)	(課題等) (1)物流 ・物流拠点間の距離が長く長距離輸送が必要なため地域を支える農水産業の輸送効率化が課題。 ・貨物車の重大事故発生割合が高く安全性に課題。 (2)観光 ・十勝地域や釧路地域の観光入込客数は増加傾向だが、根室地域では横ばい。 (3)医療 ・高次医療施設のある釧路市のカバー面積が全国一広く釧路市への速達性や走行性に課題。 (4)防災 ・釧路根室地域は大規模な地震の発生確率が北海道で最も高く、厚岸町市街地を中心に津波浸水予測範囲が広がり、救援物資の輸送や災害復旧経路の確保に課題。 (原因) (1)物流 ・貨物輸送と生活交通の輻輳による貨物車事故や線形不良区間における事故が多く発生し輸送効率や安全性が低下。 (2)観光 ・高規格幹線道路が整備されていないため根室地域から釧路空港へのアクセス性が低く、冠水や地吹雪による通行止め多発区間により定時性が低い。 (2)医療 ・信号交差点の連続による市街地の速度低下や、冬季の約5割の期間で交通阻害となる冬季路面や視程障害が発生し、速達性や走行性が低下。 (3)防災 ・現道の大半が津波浸水予測範囲に位置し、大規模地震発生時の避難・復旧ルートとして機能しない。	(1)日本の食卓を支える主要物流輸送経路の効率性・安全性の向上 (2)世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援 (3)地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性・安定性の向上 (4)大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援	[案①] 別線整備ルート（事業費約620～700億円） 〈津波浸水予測範囲を回避し、環境面への影響にも最大限配慮した上で全線で新たな自動車専用道路を整備する案〉 (1)日本の食卓を支える主要輸送経路の効率性・安全性の向上 ・急な上り坂、下り坂を回避し輸送効率が向上。 ・市街地部等における貨物輸送と生活交通の輻輳が解消され安全性が向上。 (2)世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援 ・夏期、冬季ともに年間を通じて釧路空港へのアクセス性が向上。 ・冠水、地吹雪による通行止め多発区間の回避により定時性が向上。 (3)地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性、安定性の向上 ・夏期、冬季ともに年間を通じて釧路市の三次医療施設への時間短縮効果が大きい。 ・信号や急カーブを全て回避し、搬送時の安定性が向上するため、搬送患者の負担を軽減。 (4)大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援 ・津波浸水区間を別線整備により回避し、地震・津波発生時の避難・輸送ルートを確保できる。 ・別線整備により全線代替路を確保できる。 [案②] 一部現道活用ルート（事業費約790～880億円） 〈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活用するルート〉 (1)日本の食卓を支える主要輸送経路の効率性・安全性の向上 ・急な上り坂、下り坂を一部回避できないため、輸送効率の向上効果が小さい。 ・糸魚沢集落では貨物交通と生活交通の輻輳が残るため安全性に不安が残る。 (2)世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援 ・一部現道を活用するため、夏期、冬季ともに年間を通じて釧路空港へのアクセス性向上効果が小さい。 ・糸魚沢集落付近で一部通行止め多発区間を回避できないが、現道対策による低減効果は期待できる。 (3)地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性、安定性の向上 ・一部現道を活用するため、夏期、冬季ともに年間を通じて釧路市の三次医療施設への時間短縮効果が小さい。 ・信号や急カーブが一部残り、搬送患者の負担軽減に支障がある。 (4)大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援 ・津波浸水区間を一部別線整備や現道の嵩上げにより回避し、地震・津波発生時の避難・輸送ルートを確保できる。 ・一部別線整備と既存の道路ネットワークの活用により代替路を確保できるが迂回距離が増える。	[案①] 別線整備ルートを選定 (理由) ・[案①]別線整備ルートは、[案②]に比べ、「日本の食卓を支える主要物流輸送経路の効率性・安全性の向上」、「世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援」、「地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性・安定性の向上」「大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援」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、「自然環境への影響」、「建設に要する費用」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。 ・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。

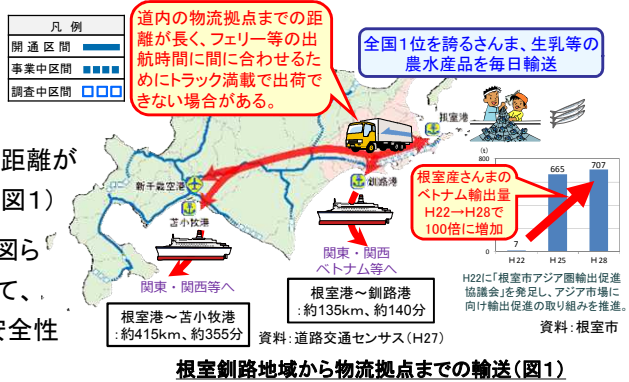
出典:国土交通省HPより

北海道横断自動車道根室線(尾幌～糸魚沢)における計画段階評価

1. 釧路根室地域の課題

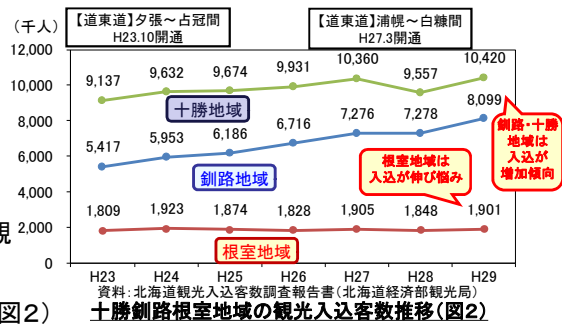
①全国の「食」を支える地域の物流効率の低さ

・釧路根室地域は道内の物流拠点までの距離が長く、長距離の陸上輸送を強いられる。(図1)
・根室市のさんまは国内外へ販路拡大が図られており、全国屈指の食糧供給基地として、農水産物を安定供給するため、輸送の安全性向上と効率化が求められる。(図1)



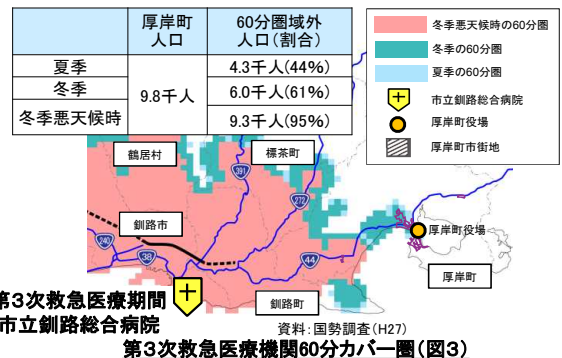
②周遊観光に不可欠な高速ネットワーク

・釧路根室地域は、「アジアの宝 悠久の自然への道 ひがし北海道」の一翼を担う地域であり、観光資源が豊富。
・高規格道路の延伸に伴い、釧路・十勝地域は観光入込客数が増加傾向にあるが、高規格道路ネットワークのない根室地域は横這いで推移。(図2)



③高次医療の受療レベルの低下

・釧路根室地域は第3次救急医療施設カバー面積が全国1位の広さであり、通院や救急搬送は釧路市に集中。
・厚岸町の人口のうち、第3次救急医療機関の60分圏外は、夏季は4割程度だが、冬季悪天候時は速度低下により、9割以上に増加。(図3)



④大規模地震の不安を抱える地域

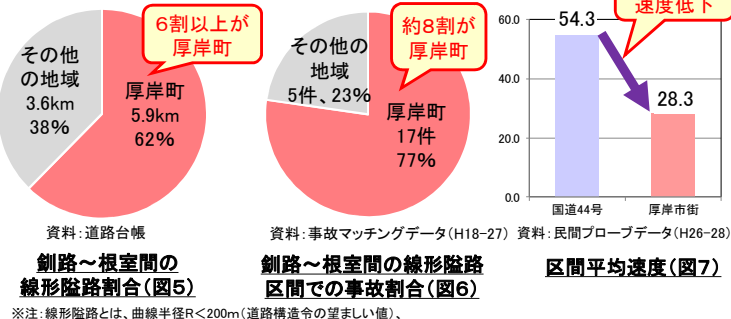
・釧路根室地域は30年以内の大規模地震発生確率が高く、厚岸町では市街を中心に津波浸水予測範囲が存在。
・釧路市と根室市を結ぶ国道は44号のみであり、厚岸町が津波浸水被害を受けると釧路～根室間の道路ネットワークが寸断する恐れがある。(図4) 資料: 北海道防災会議地震専門委員会資料の津波予測範囲を基に釧路開発建設部作成



2. 原因分析

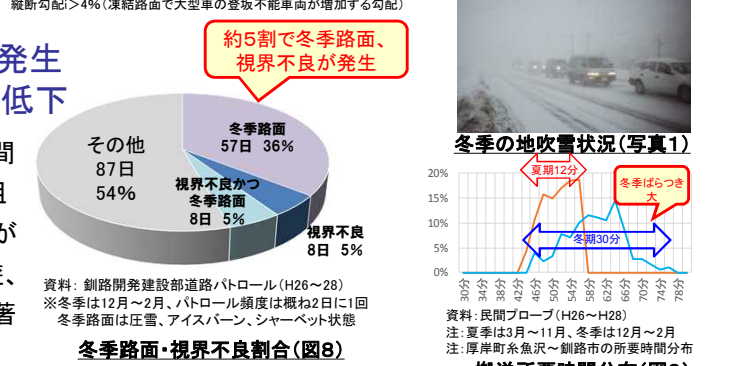
①線形不良区間や市街地で速度低下や安全性が低下

・国道44号の釧路町別保～根室市温根沼間の未事業区間は線形隘路の約6割が厚岸町に集中し、また区間最大の通過市街地であるため、走行速度が低下するとともに、一般交通と物流交通の輻輳による交通事故が多発。



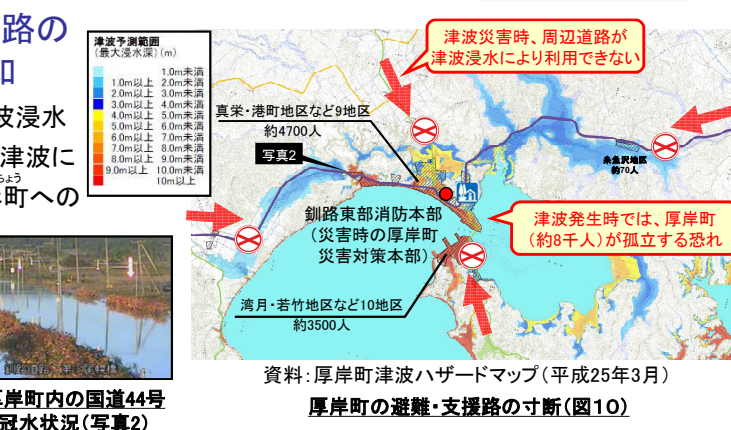
②路面凍結や視程障害発生による走行性・定時性低下

・国道44号の釧路町～根室市間では、冬季間の約5割で交通障害となる視界不良や冬季路面が発生しており、物流や観光周遊、救急搬送の走行性・定時性が著しく低下。(図8、9、写真1)



③災害発生時の幹線道路の代替性・多重性の欠如

・国道44号及び周辺道路が津波浸水予測範囲に位置することから、津波により道路が被災した場合、厚岸町へのアクセスが困難。(図10)
・国道44号は湿地帯を通過するため、冠水による通行止めが発生しやすく、定時移動を阻害。(写真2)



3. 政策目標

- 日本の食卓を支える主要物流輸送経路の効率化や安全性の向上
- 世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援
- 地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性・安定性の向上
- 大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援

北海道横断自動車道根室線(尾幌～糸魚沢)における計画段階評価

4. 対策案の検討

比較ルートの考え方

区間延長

政策目標

配慮すべき事項

日本の食卓を支える主要輸送経路の効率性・安全性の向上

世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援

地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性・安定性の向上

大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援

地域への影響

自然影響への影響

工事中への影響

経済性

総合評価

線形不良区間の解消

走行安全性の向上

釧路空港へのアクセス性向上

定時性の向上

第3次医療機関への移動時間短縮(夏季・冬季)

搬送時の安定性向上

脆弱性の解消

代替路の確保

家屋等土地利用への影響

沿道地域からの利便性

自然環境への影響

工事中の現道交通への影響

整備区間や構造等に係る費用

約620～700億円

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

◎

【案①】別線整備ルート

津波浸水予測範囲を回避し、環境面への影響に最大限配慮したルート

約25km (自動車専用道路)

・急な上り坂、下り坂を回避できる

・貨物輸送と厚岸市街・糸魚沢集落の生活交通の輻輳が解消され安全性が確保される

・夏季、冬季ともに年間を通じて釧路空港―根室市間の時間短縮効果が大きい

・冠水・地吹雪による通行止め多発区間の回避が可能

・夏季、冬季ともに年間を通じて時間短縮効果が大きい

・信号箇所(7箇所)や急なカーブ(9箇所)を全て回避し、搬送患者の負担を軽減できる。

・津波浸水区間を別線整備により解消し、地震・津波発生時の避難・輸送ルートを確保できる

・別線整備により全線代替路を確保できる

・家屋等の支障が少なく、農用地への影響は小さい

・アクセスコントロールされるため糸魚沢集落からの利便性が案②に比べやや劣る

・延長が長い、樹林地や貴重な湿地など自然環境への配慮が必要な範囲を回避しており、自然環境への影響は小さい

・別線ルートとなるため、工事中の現道交通への影響は案②に比べ小さい

・案②と比べ経済性に優れる

約620～700億円

◎

【案②】一部現道活用ルート

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活用するルート

約24km (自動車専用道路+現道改良)

・現道活用区間に一部急な上り坂、下り坂が残る。

・糸魚沢集落では、貨物輸送と生活交通の輻輳が残るため、安全性に不安が残る

・一部現道を活用するため、夏季、冬季ともに年間を通じて釧路空港―根室市間の時間短縮効果が小さい

・糸魚沢集落付近で一部通行止め多発区間を回避できないが、現道対策で低減効果が期待

・一部現道を活用するため、夏季、冬季ともに時間短縮効果が小さい

・別線区間は信号箇所(6箇所)や急なカーブ(8箇所)を回避できるが、現道改良区間で信号箇所(1箇所)や急なカーブ(1箇所)が一部残り、搬送患者の負担軽減に支障がある。

・津波浸水予想範囲にある低浸水区間の現道の嵩上げにより解消し、地震・津波発生時の避難・輸送ルートを確保できる

・一部区間の別線整備と、既存の道道ネットワークを活用することで代替路を確保できるが迂回距離は増える

・家屋等の支障が少なく、農用地への影響は小さい

・一部現道を活用するため糸魚沢集落からの利便性が高い

・樹林地や貴重な湿地など自然環境への配慮が必要な範囲を一部通過するが、樹林等の改変面積が小さいため、自然環境への影響が比較的小さい

・現道改良区間は現道交通への影響が大きく、工事中の通行規制が必要

・津波浸水域を通過するため、対策費用が嵩み、案①に比べ経済性に劣る

約790～880億円

△

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：厚岸町尾幌～厚岸町糸魚沢
- ・概略延長：約25km・標準車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h・概ねのルート：図11の【案①】の通り

(参考) 当該事業の経緯等

地元調整等の状況

- ・H29.8 計画段階評価着手(第1回北海道地方小委員会)
- ・H29.12 第1回地域意見聴取
- ・H30.6 計画段階評価(第2回北海道地方小委員会)
- ・H30.10 第2回地域意見聴取
- ・H31.1 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

- ・H29.7 北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が地方小委員会早期開催を国土交通省に要望
- ・H29.11 北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が計画段階評価の促進を国土交通省に要望
- ・H30.6 北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が計画段階評価の促進を国土交通省に要望
- ・H30.11 北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が計画段階評価の促進を国土交通省に要望
- ・H31.2 北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が新規事業化を国土交通省に要望