

平成31年度 新規事業候補箇所 新規事業採択時評価

- **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**

平成31年3月8日

国土交通省北海道開発局

一般国道39号(北海道横断自動車道網走線) 端野高野道路に係る新規事業採択時評価

- ・現道の課題箇所を回避し、冬季災害に強い道路ネットワークを構築
- ・圏域中心都市と物流・観光拠点間のミッシングリンクを解消し、観光振興や地域産業の活性化に貢献
- ・高次医療施設への速達性向上により、地域の安心できる暮らしを確保

1. 事業概要

- ・起終点: 北海道北見市端野町字川向
～北海道網走郡美幌町字高野
- ・延長等: 14.3km
(第1種3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約480億円
- ・計画交通量: 約13,400台/日

乗用車類	小型貨物	普通貨物
約9,400台/日	約1,400台/日	約2,600台/日

2. 課題

①冬季災害に対する道路ネットワーク

- ・オホーツク圏は吹雪等の発生頻度が道内でも特に高い地域であり、現道の国道39号では冬季災害による通行止めが多発。(図3,写真1,2)
- ・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。(図4)



図3 吹雪による通行止め状況

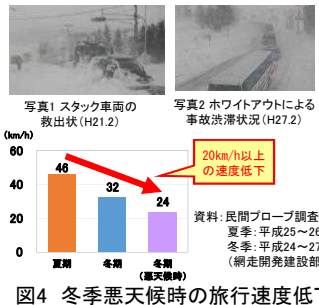


図4 冬季悪天候時の旅行速度低下

②物流効率化や周遊観光促進に不可欠な道路ネットワーク

- ・当地域は全国の「食」を支える生産空間であり、出荷ピークが冬季のため、冬季走行環境の悪化や、通過交通と生活交通の混在による大型車事故率の高さ等、安全安心な輸送ルートの確保に課題。(図5)
- ・オホーツク圏は、世界遺産知床や流氷などの観光資源が多いが、高規格幹線道路の開通地域で観光客が増加する中、オホーツク圏は伸び悩んでおり、女満別空港を利用する観光客の主要な目的地である北見市やオホーツク管内の観光地への周遊性向上が課題。(図6)

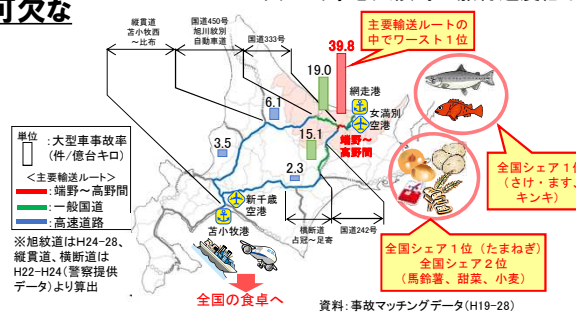


図5 主要輸送ルート別大型車事故率比較

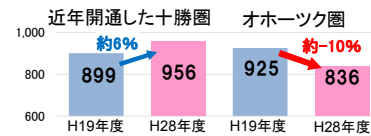


図6 圏域別観光入込客総数伸率比較(H28年度/H19年度)

③高次医療施設へのアクセス

- ・オホーツク圏唯一の3次救急医療施設である北見赤十字病院のカバー面積は全国平均の約8倍と広く、管内で人口の多い網走市の人口3割が北見市へ60分以内に到達できない状況。(図7,8)
- ・また、冬季は旅行速度が著しく低下し、さらに所要時間を要するため、網走市の人口7割が到達できなく、救急搬送における速達性の確保が急務。(図8)



図7 3次救急医療施設カバー面積の比較



図8 北見市高次医療施設60分カバー圏(冬季)

3. 整備効果

効果1 冬季災害に強い道路ネットワークの構築 [○]

- ・地吹雪多発箇所を回避し、冬季においても安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保。
[■地吹雪多発箇所の回避 現況 6箇所 → 整備後 0箇所]

効果2 ミッシングリンクの解消による物流効率化や観光周遊性の向上 [○]

- ・事故危険区間を回避し、安全性や輸送効率の高い物流ネットワークを形成し、地域産業の活性化に貢献。
- ・ミッシングリンクの解消により、女満別空港を利用する観光客の主要な目的地である北見市へのアクセスが向上するとともに、北見市を拠点としたオホーツク管内の観光周遊性が向上。(図9)



図9 オホーツク圏の観光資源と周遊性

効果3 高次医療施設へのアクセス向上 [○]

- ・速達性向上により、北見市第3次救急医療施設の60分圏カバー人口が拡大し、救急医療を支援。
■北見市高次医療施設60分圏網走市カバー人口
現況 整備後
冬季: 13.4千人(34%) → 38.2千人(98%) 夏季: 26.3千人(67%) → 38.7千人(99%)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.2 (1.4)	4.9% (5.8%)	909億円※2 (353億円※2)	1,045億円※2 (489億円※2)

注) 上段の値は本別JCT～網走を対象とした場合、下段() 書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果
※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(H30年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

■道路ネットワークの防災機能評価結果

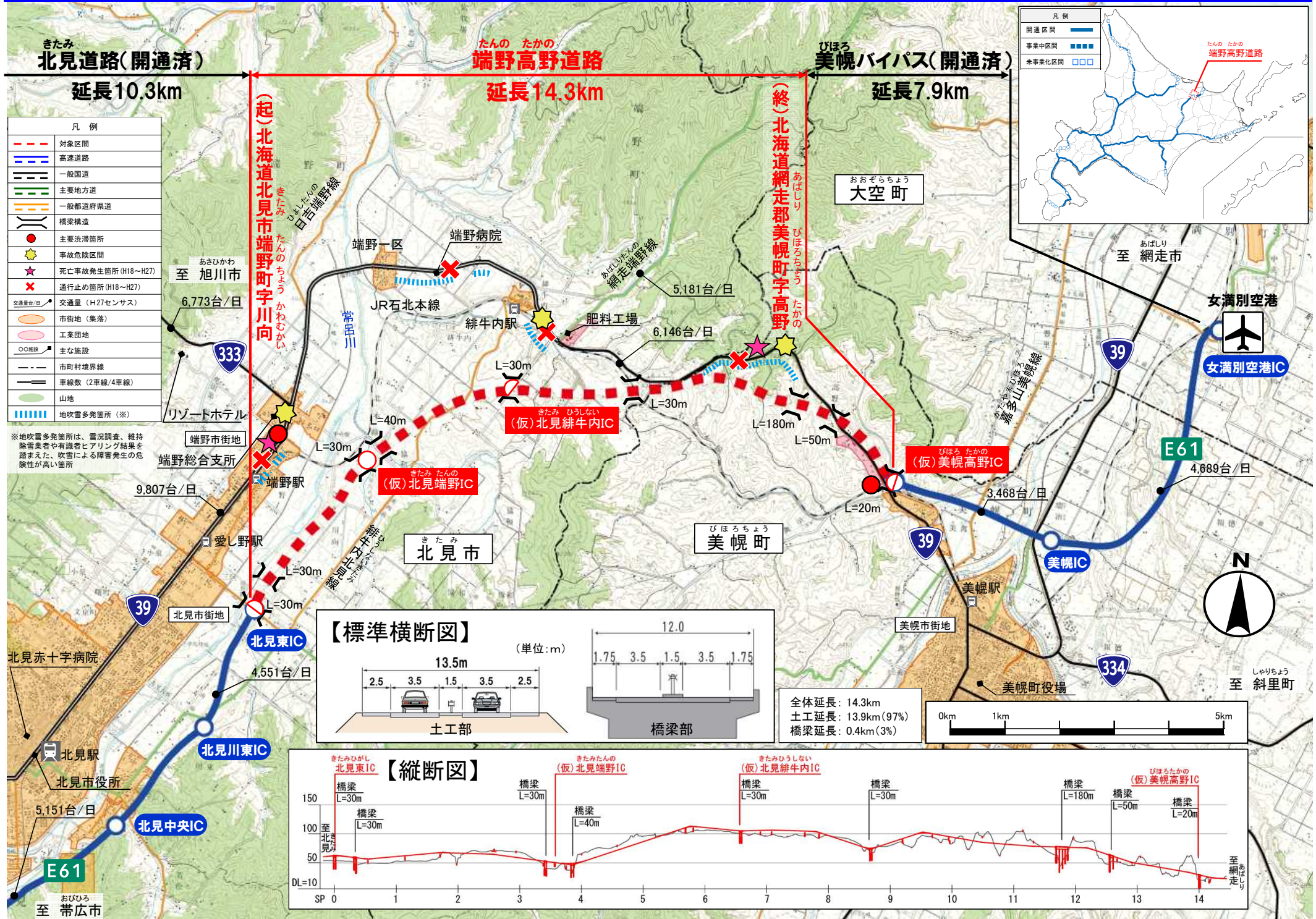
改善 ペア数	脆弱度(防災機能)ナ		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
23 (15)	0.11[B] (0.08[B])	0.02[B] (0.03[B])	▲2.71 (▲0.42)	0.09 (0.09)	0.16 (0.13)	○

注) 上段の値は本別JCT～網走を対象とした場合、下段() 書きの値は事業化区間を対象にした場合の防災機能評価結果



図10 整備後の防災機能ランク

一般国道39号(北海道横断自動車道網走線) 端野高野道路に係る新規事業採択時評価



一般国道44号(北海道横断自動車道根室線) 尾幌糸魚沢道路に係る新規事業採択時評価

- ・現道の課題箇所を回避し、津波浸水被害などの災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築
- ・北海道横断自動車道と連携し、物流効率化や観光周遊性の向上を支援
- ・第3次救急医療施設へのアクセス性向上により、救急搬送などの救急医療活動を支援

1. 事業概要

- ・起 終 点: 北海道厚岸郡厚岸町尾幌
～北海道厚岸郡厚岸町糸魚沢
- ・延 長 等: 24.7km
(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約650億円
- ・計画交通量: 約8,200台/日

乗用車類	小型貨物	普通貨物
約4,600台/日	約600台/日	約3,000台/日

2. 課題

①災害に対する道路ネットワーク

- ・現道の国道44号は湿地帯を通過し、低地部では、冠水による通行止めが発生しやすく、冬季には吹雪による視程障害が発生。
(写真1、写真2)

- ・また、釧路～根室間を結ぶ国道44号のうち、厚岸町内の低地部を通過する区間が、津波浸水予測範囲となっており、災害時の道路ネットワーク寸断により、救援物資の輸送や災害復旧に大きな支障。
(図3)



図2 事業位置図



図3 厚岸町の津波浸水予測範囲

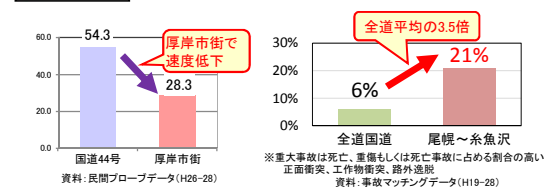


図4 区間平均速度

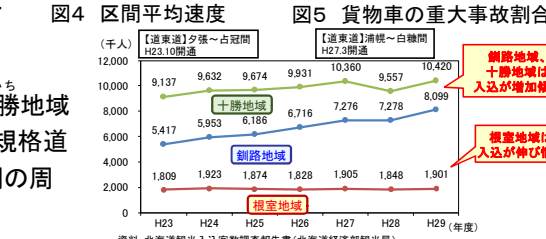


図6 十勝釧路根室地域の観光入込客数推移

②物流効率化や観光周遊に不可欠な道路ネットワーク

- ・釧路根室地域はさんまやさけ等の水産品や生乳等の主要な生産地だが、輸送経路となる国道44号では市街地部の速度低下や貨物車の重大事故が発生。(図4、図5)

- ・高規格道路の延伸に伴い、釧路地域と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観光地間の周遊性が低く横這いで推移。(図6)

③高次医療へのアクセス

- ・釧路根室地域の第3次救急医療施設は市立釧路総合病院しかなく、施設のカバー面積は全国1位の広さであり、冬季悪天候時には搬送時間が増加するため、厚岸町の人口の9割以上が60分以内に到達できない。(図7、図8)

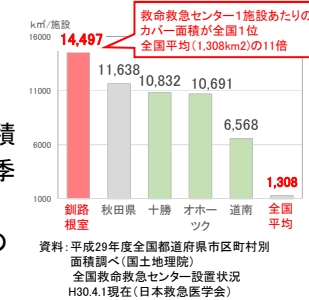


図7 第3次救急医療機関

1施設あたりの3次医療圏
カバー面積 (上位5位)

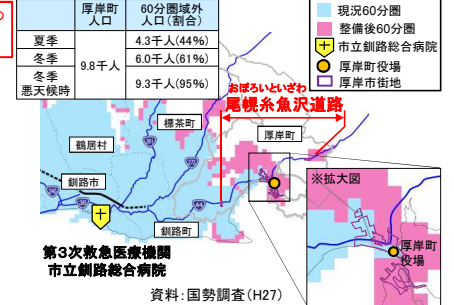


図8 第3次救急医療機関
60分カバー圏の拡大(冬季)

3. 整備効果

効果1 災害時における信頼性の高いネットワークの構築 [◎]

- ・高規格道路の整備により津波浸水予測範囲を回避する道路ネットワークを確保。
- ・冠水や吹雪(冬季)による通行止めの解消。(津波浸水予測範囲、冠水・吹雪通行止め箇所を回避)

効果2 物流効率化や観光周遊性の向上 [◎]

- ・高規格道路整備により、農水産品の輸送効率が向上し、事故が低減し、地域の基幹産業である農水産業の生産性向上に寄与。
- ・釧路根室地域が有する釧路湿原国立公園や野付風連道立自然公園等の観光地間の周遊性が向上し、地域の観光振興を支援。(図9)

■【速達性の向上】釧路市～根室市間の所要時間

夏季: 現況 131分 → 整備後 121分(10分短縮)

効果3 高次医療機関へのアクセス性向上 [◎]

- ・高規格道路整備により救急搬送の速達性・安定性が向上し、高次医療施設60分カバー人口が増加。

■市立釧路総合病院 60分 厚岸町カバー人口

冬 季: 現況 3,800人(39%)→整備後 8,900人(91%)
冬季悪天候時: 現況 500人(5%)→整備後 3,900人(40%)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.7	9.3%	790億円※2	1,376億円※2
(1.1)	(4.5%)	(454億円※2)	(501億円※2)

注) 上段の値は本別JCT～根室を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果
※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(H30年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善 ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
17	1.00[D]	1.00[D]	▲235.08	0.08	0.06	○
(5)	(1.00[D])	(1.00[D])	(▲63.57)	(0.04)	(0.00)	

注) 上段の値は本別JCT～根室を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果

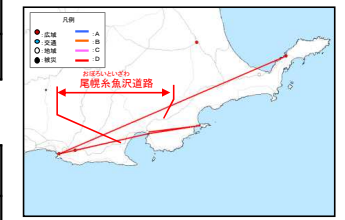
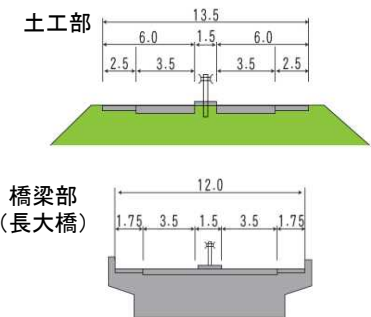


図10 整備後の防災機能ランク

一般国道44号(北海道横断自動車道根室線) 尾幌糸魚沢道路に係る新規事業採択時評価



【標準横断図】 (単位:m)



【縦断図】

