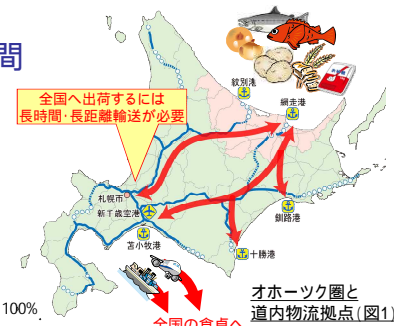


# 北海道横断自動車道網走線(端野～高野)における計画段階評価

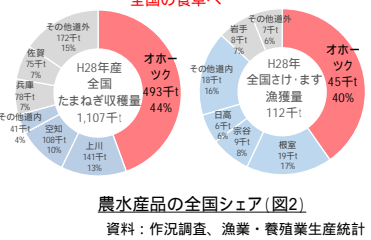
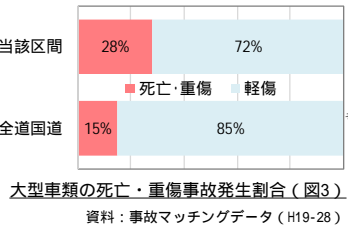
## 1. オホーツク圏の課題

### 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)



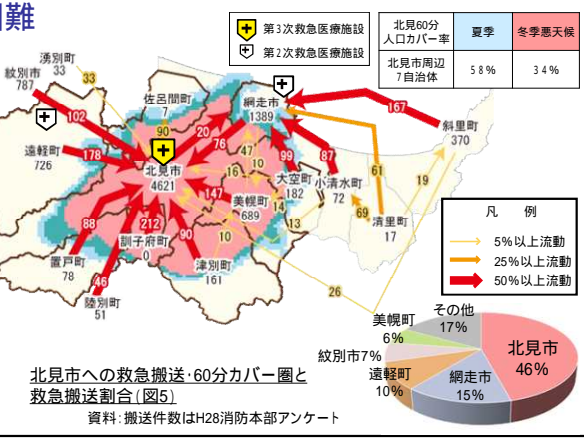
### 広域周遊観光に必要な道路ネットワーク

- 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。



### 救急・高次医療サービスの享受が困難

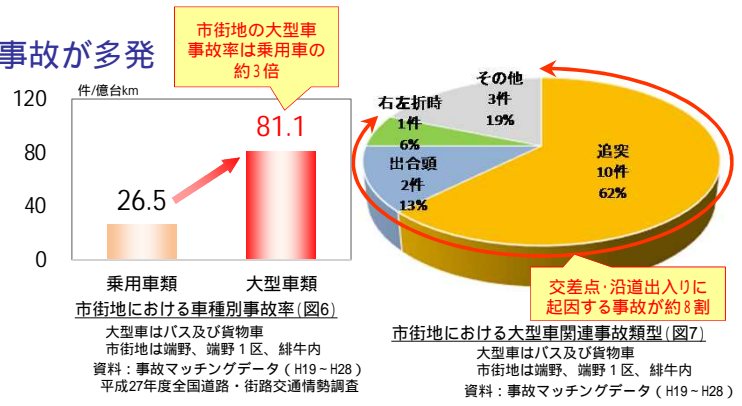
- 北見市はオホーツク圏で唯一第3次医療施設を有し、2次医療施設を持つ網走市からも救急搬送を受け入れるなど、オホーツク圏の医療拠点。
- 北見市の3次医療施設から搬送時間60分以内に到達できる人口は約6割と低く、さらに冬季は走行環境が悪化し約3割まで低下するなど医療不安を抱える地域。(図5)



## 2. 原因分析

### 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類の約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)



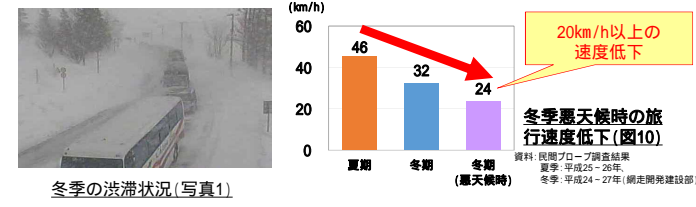
### 拠点施設間の高規格道路ミッシングリンク

- 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)



### 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)



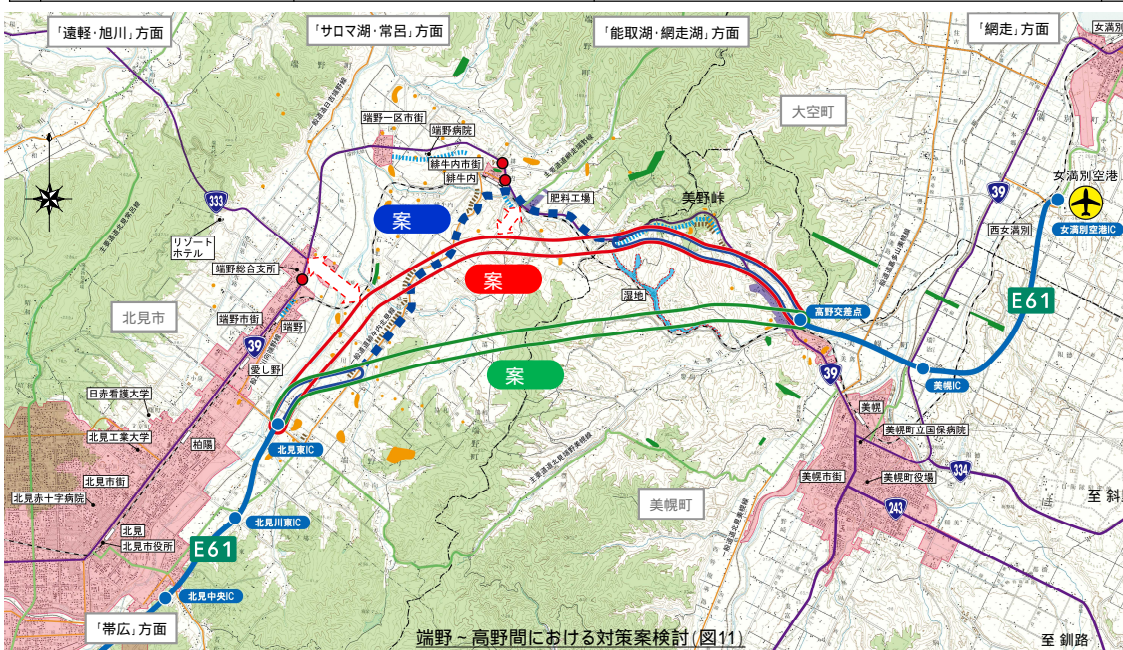
## 3. 政策目標

- 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」
- 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		【案】別線・短絡ルート	【案】別線・アクセス配慮ルート	【案】現道活用・一部バイパスルート
区間延長		約13km(自動車専用道路)	約14km(自動車専用道路)	約16km(自動車専用道路+現道改良)
政策目標	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」	・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	・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	・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
	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」	・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	・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	・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
	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」	・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	・女満別空港と北見市が直結し、所要時間が短縮できる	・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
	各方面への周遊性が高い道路	・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	× ・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	・現状とほぼ変わらない
災害時にも機能する代替性の確保	高次医療施設のある北見市への速達性が高い道路	・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	・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	・北見市60分圏内人口が増加しない ・2次医療施設のある網走市が圏域のまま
配慮すべき事項	地域への影響	・家屋等への影響は小さい ・工業団地を横断する	・家屋等への影響は小さい	・家屋等への影響は最も小さい
	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に比較して大きくなる可能性がある	・樹林地を通過するため案に比較して大きくなる可能性がある	・現道を多く活用するため比較的小さい
	工事中の影響	・工事中の現道への影響は小さい	・工事中の現道への影響は小さい	・現道改良区間は影響が大きく通行規制が必要
	経済性	・区間延長は短い山地部を通過しトンネル構造となり経済性に劣る	・区間延長は案に比べ長くなるが、土工バランスが図られ経済性に優れる	・現道を活用することでコストが抑えられ、案に比較して経済性に優れる
		約590～650億円	約460～500億円	約300～340億円



地吹雪多発箇所は、雪況調査、維持除雪業者や有識者ヒアリング結果を踏まえた、吹雪による障害発生危険性が高い箇所

**対応方針【案】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】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