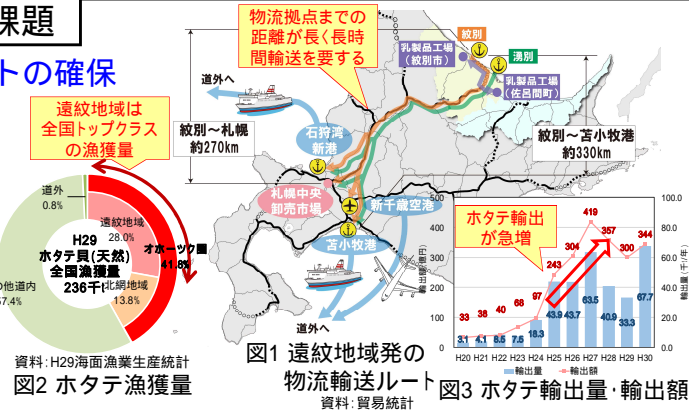


旭川・紋別自動車道（遠軽～上湧別）における計画段階評価

1. 遠軽～上湧別地域の課題

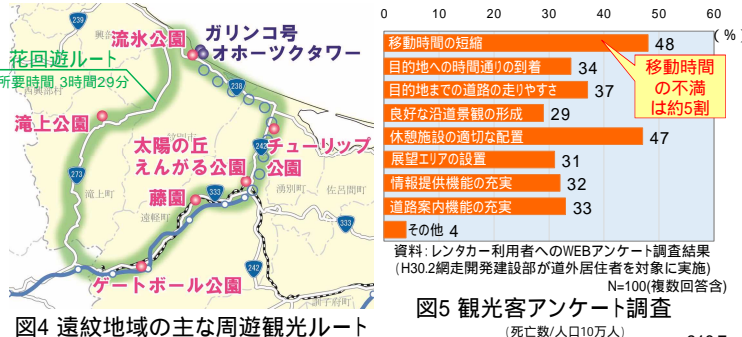
輸送効率の高い物流ルート確保

- 遠紋地域は、道内の物流拠点までの距離が長く、長距離陸上輸送を強いられている。(図1)
- ホタテは全国トップクラスの漁獲量を誇り、輸出量は近年急増している。(図2、3)
- 全国屈指の食料生産地として農水産物の安定供給を図るため、長距離輸送の安定性向上と効率化が求められている。



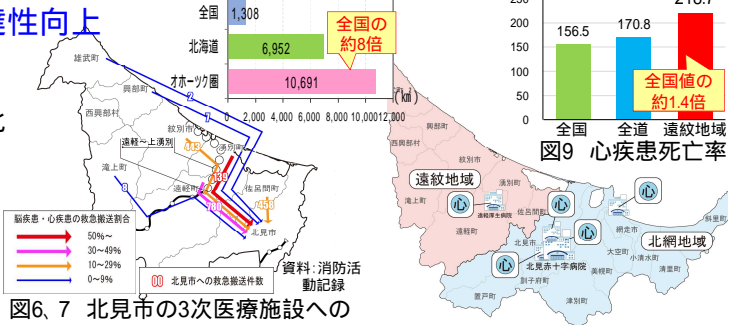
観光時の周遊性向上

- 遠紋地域は、花回遊観光、「花回遊ルート」「ガリンコ号」等の流水観光など、自然を活かした魅力的な観光資源が豊富。(図4)
- オホーツク圏の観光における移動時間短縮の改善ニーズが高く、周遊性の向上が課題。(図5)



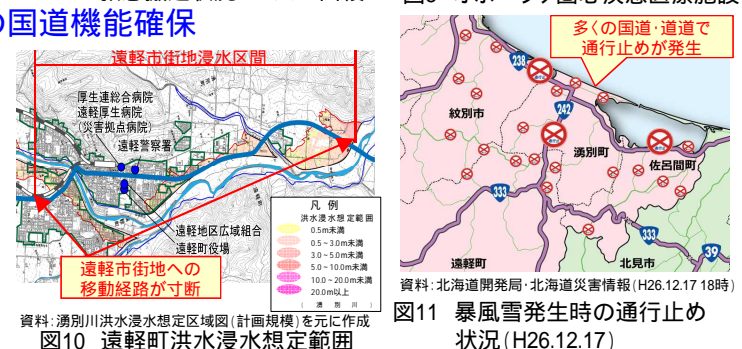
高次医療施設への速達性向上

- 高次医療は3次医療施設を管内で唯一有する北見市に依存するが、カバー面積は全国と比べると約8倍と広大。(図6、7)
- 遠紋地域で心疾患を担う病院は遠軽町の2次医療施設(1施設)しかなく、搬送に長時間を要することから、心疾患による死亡率は高水準。(図8、9)



洪水浸水、暴風雪時の国道機能確保

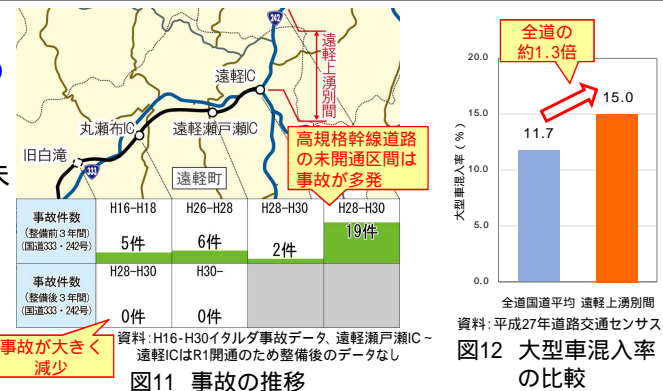
- 豪雨等により湧別川流域の洪水被害が発生しているが、洪水時の道路寸断により、遠軽市街地の災害拠点施設が孤立する恐れ。(図10)
- 近年、二つ玉低気圧が増加し、暴風雪が発生する危険性が高く、郊外部では暴風雪時に視程障害による通行止めが発生。(図11)



2. 原因分析

事故多発による物流ルートの安全性の未確保

- 並行現道は、高規格幹線道路開通後に事故が減少しているが、未開通区間は事故が多発。(図11)
- 国道242号は対象地域唯一の主要幹線道路であり、通過交通の介在により大型車混入率が全道比約1.3倍。(図12)



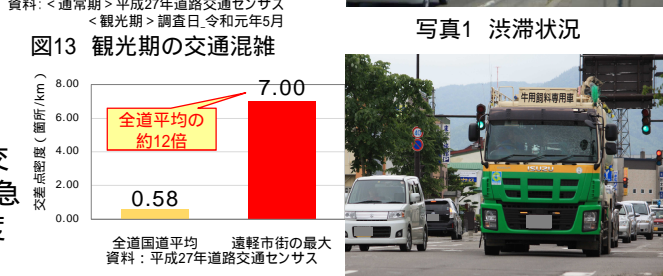
周遊性が低い道路ネットワーク

- 地域連携ネットワーク網が脆弱であるため、長時間周遊を余儀なくされる他、脆弱なネットワークにより観光期には現道に交通が集中し、交通混雑等の課題が発生。(図13、写真1)



市街地での通過交通の速度低下

- 遠紋地域の中心都市である遠軽市街地は、沿道商業施設・信号交差点が連坦していることに加え、急カーブが介在するため、旅行速度の低下が著しい。(図14、写真2)



災害時の代替路が脆弱

- 豪雨時には、国道の洪水浸水による通行止めにより遠軽町への経路が寸断。
- 迂回路は通行止めが頻発する等脆弱な路線であるため、災害時に確実な代替路の確保が必要。(図15、図16)



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の向上の支援
- 定時性や速達性の確保による、周遊観光促進の支援
- 救急搬送の速達性・安定性向上による、地域の安心できる暮らしの支援
- 災害発生時の国道の機能確保

旭川・紋別自動車道(遠軽～上湧別)における計画段階評価

対策案の考え方		【案】別線整備ルート		【案】別線・一部現道改良ルート		【案】現道改良ルート	
		別線整備により、現道課題の解消と時間短縮を図るルート 約14km(自動車専用道路)		別線整備・一部現道改良により現道課題の解消を図るルート 約14km(現道改良+自動車専用道路)		現道改良により、現道課題の解消を図るルート 約13km(現道改良)	
政策目標	区間延長						
	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の向上の支援	輸送時の速達性	・ 紋別港から主要物流拠点である苫小牧港の時間短縮効果(16分短縮)、北見市～紋別市間の時間短縮効果(15分短縮)が大きい	・ 紋別港から主要物流拠点である苫小牧港の時間短縮効果(12分短縮)、北見市～紋別市間の時間短縮効果(12分短縮)がやや小さい	・ 紋別港から主要物流拠点である苫小牧港の時間短縮効果(3分短縮)、北見市～紋別市間の時間短縮効果(3分短縮)が小さい		
	定時性や速達性の確保による、周遊観光促進の支援	輸送時の安全性	・ 線形不良区間を全て回避(5箇所 0箇所) ・ 信号交差点を全て回避(30箇所 0箇所)	・ 線形不良区間を一部回避(5箇所 1箇所) ・ 信号交差点を一部回避(30箇所 2箇所)	・ 線形不良区間に中央分離帯を設置し、走行性を向上 ・ 信号交差点は現況と同じ(30箇所 30箇所)		
	救急搬送の速達性・安定性向上による、地域の安心できる暮らしの支援	周遊観光時の速達性	・ 観光客宿泊拠点である旭川市等の地域外から遠紋地域内の観光地間の移動時間の短縮効果が大きい(16分短縮)	・ 観光客宿泊拠点である旭川市等の地域外から遠紋地域内の観光地間の移動時間の短縮効果がやや小さい(12分短縮)	・ 観光客宿泊拠点である旭川市等の地域外から遠紋地域内の観光地間の移動時間の短縮効果が小さい(3分短縮)		
配慮すべき事項	災害発生時の国道の機能確保	高次医療機関への速達性	・ 遠軽町から北見市の3次医療機関への時間短縮効果(10分短縮)が大きい ・ 遠軽町の2次医療機関への60分圏カバー人口の増加が大きい(遠紋地域の60分圏カバー人口率 整備前:55% 整備後:76%)	・ 遠軽町から北見市の3次医療機関への時間短縮効果(6分短縮)がやや小さい ・ 遠軽町の2次医療機関への60分圏カバー人口の増加が大きい(遠紋地域の60分圏カバー人口率 整備前:55% 整備後:76%)	・ 遠軽町から北見市の3次医療機関への時間短縮効果(3分短縮)が小さい ・ 遠軽町の2次医療機関への60分圏カバー人口の増加がやや小さい(遠紋地域の60分圏カバー人口率 整備前:55% 整備後:64%)		
		救急搬送の安定性	・ 速度の安定性低下を招く信号交差点、線形不良区間を回避し、搬送患者の負担を軽減(信号交差点30箇所 0箇所、線形不良区間5箇所 0箇所)	・ 速度の安定性低下を招く信号交差点、線形不良区間を一部回避し、搬送患者の負担をやや軽減(信号交差点30箇所 2箇所、線形不良区間5箇所 1箇所)	・ 速度の安定性低下を招く信号交差点、線形不良区間を回避しないため、搬送患者の負担の軽減は困難(信号交差点30箇所 30箇所、線形不良区間5箇所 5箇所)		
	代替路の確保	・ 全線別線にて整備することで代替路の確保が可能	・ 一部現道を改良するため、部分的に代替路の確保が可能	・ 全線現道を改良するため、代替路が確保されない			
	地域への影響	家屋や土地利用への影響	・ 市街地を回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は小さい	・ 市街地を回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は小さい	・ 市街地を通過するため、沿道家屋、土地利用への影響が大きい		
環境への影響	自然環境への影響	・ 山地部を通過するが、地形に沿った道路とすることで、地形改変面積を抑制することが可能	・ 山地部を通過するが、地形に沿った道路とすることで、地形改変面積を抑制することが可能	・ 現道を改良するため、自然環境への影響は小さい			
工事中の影響	工事中の現道交通への影響	・ 郊外部の別線整備のため、工事中の現道交通への影響は小さい	・ 国道接続部で、通行規制や沿道利用の現道交通への影響が発生	・ 国道の通行規制や沿道利用の現道交通への影響が非常に大きい			
経済性	経済性・概算事業費	・ 別線整備の延長が長く、案より経済性に劣る	・ 別線整備の延長が短く、経済性に優れる	・ 別線整備のため、用地費、補償費が大きく、案より経済性に劣る			
		約240～300億円		約210～270億円		約350～430億円	

上記の時間短縮等の数値については、概略延長に対して設計速度を用いて試算した値であり、今後の詳細なルート・構造検討や接続位置等により変更となる場合がある。

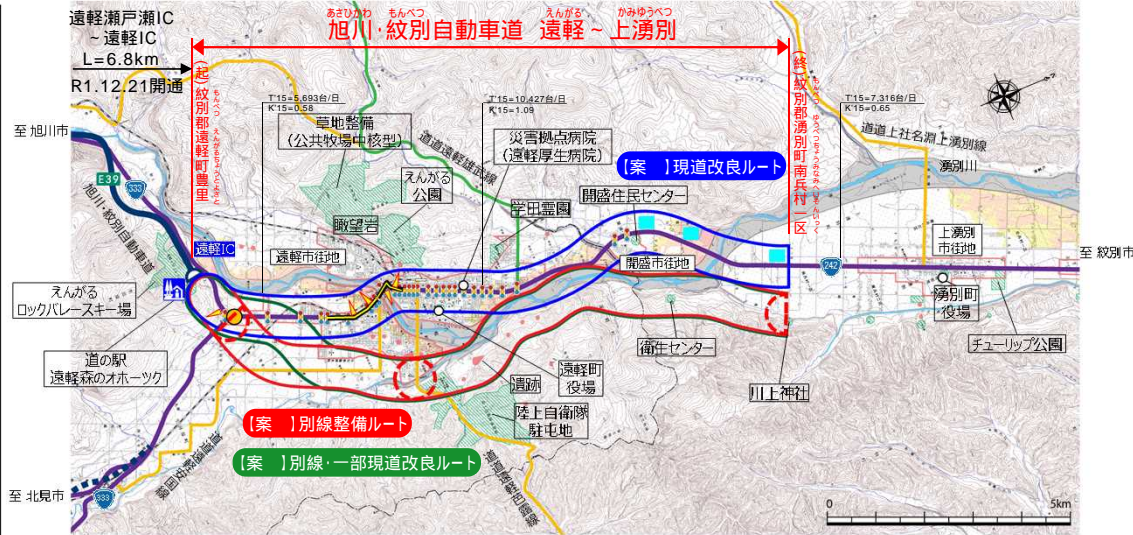


図17 ルート(案)比較図

対応方針【案】別線整備により、現道課題の解消と時間短縮を図るルートによる対策が妥当

- 路線名：一般国道450号
- 区間：紋別郡遠軽町豊里～紋別郡湧別町南兵村一区
- 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17の【案】のとおり

(参考)当該事業の経緯等

地元調整等の状況

- R1.12月：計画段階評価着手(第22回北海道地方小委員会)
- R2.2月：第1回地域意見聴取
- R2.7月：計画段階評価(第24回北海道地方小委員会)
- R2.10月：第2回地域意見聴取
- R3.2月：対策方針(案)決定(第26回北海道地方小委員会)

地域の要望等

- R2.8月：遠軽地区総合開発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
- R2.11月：旭川・紋別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
- R3.2月：旭川・紋別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を要望