

帯広・広尾自動車道（大樹～広尾）における計画段階評価

1. 南十勝地域の課題

①大規模災害時の避難及び支援物資輸送路が脆弱

緊急輸送ルートである国道336号が津波浸水予測区域を通過し、大規模災害時には津波等により広尾町(約8千人)が孤立する恐れ(図1)。



図1 北海道太平洋沿岸に係る津波浸水予測図(R24.6)

②全国への食料供給を支える港湾アクセスルートの効率性・安全性

十勝地域は、小麦や生乳等、全国1位の農産物を生産する国内有数の農業、酪農業地域。十勝やオホーツクで生産された小麦の移出や家畜飼料原料などの移輸入は重要港湾十勝港が担っており、全国への食糧供給を支える重要拠点(図2、図3)。

十勝港の取扱貨物量は増加する一方で、貨物車保有台数は減少傾向。収穫繁忙期の秋を中心に、輸送トラックが不足し、効率化が求められているが、物流ターミナル整備中の港湾で、高規格道路ミッシングリンク延長が全国で最長。

十勝港に至る国道236号、336号は、全国の一般国道における平均死傷事故率81件/億台キロ以上の箇所が大樹市街地で7箇所と多く、物流面においても全道平均を上回る貨物車事故が発生するなど安全性が確保されていない状況(図4)。

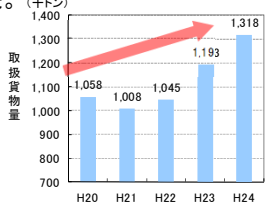


図3 十勝港取扱貨物量の推移



図2 十勝・オホーツクの農業を支える十勝港

③救急医療・高次医療サービスの享受が困難

南十勝は高次医療の9割を帯広市に依存しており、人口の4割が高次医療施設まで60分以内に到達できない状況(図5、図6)。

大樹・広尾町からの救急搬送は年間約220件を数え、冬期には搬送時間がさらに増加するなど、救急搬送の定時性、速達性の確保が急務(図7)。

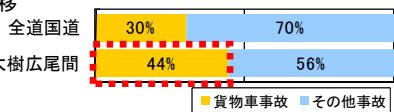


図4 貨物車事故の割合



図5 救急医療施設の60分圏域の状況



図6 通院市町村(アンケート結果)

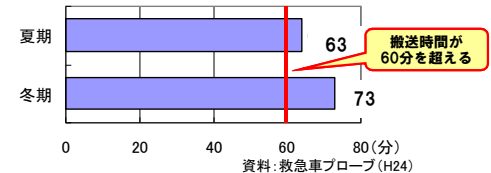


図7 広尾町から帯広市の高次医療施設への救急搬送時間

2. 原因分析

①幹線道路の代替性・多重性の欠如

広尾市街地にアクセスする唯一の国道が、津波浸水予想区域を橋梁で通過していることから、津波災害時に現道が長期間寸断することにより広域交通に影響をおよぼすおそれがある。

大規模災害時に国道が通行止めとなった場合には、迂回路となる道路がない状況(図8)。

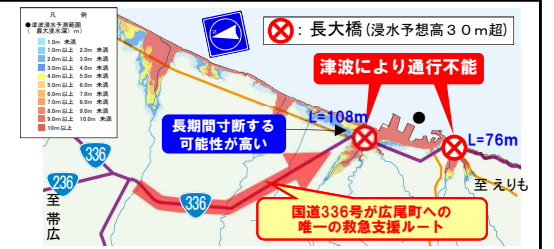


図8 津波被害時のネットワーク状況

②一般交通と貨物交通の輻輳による貨物車事故の多発

貨物車両に起因する事故の多くは市街地で発生。特に出合頭事故など生活交通との混在による大樹町市街地などでの事故が多い(図9)。

冬期の貨物車事故は、郊外部での吹雪による視程障害や路面凍結を要因として、正面衝突事故が多く発生(図10)。

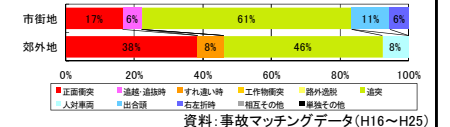


図9 類型別貨物車事故

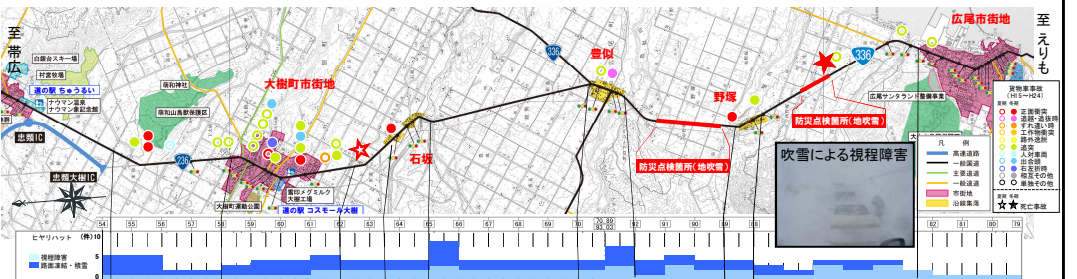


図10 貨物車事故発生状況

資料: 事故マッチングデータ(H16~H25)

③冬期走行環境悪化による救急搬送時間の増加や速達性の低下

冬期は積雪による幅員減少や路面凍結、吹雪発生などにより走行環境が悪化するため、夏期に比べ救急搬送時間がさらに増加するとともに、到達時間が10分遅れ、ばらつきが約2倍になるなど、定時性や速達性が低下(図11、図12)。

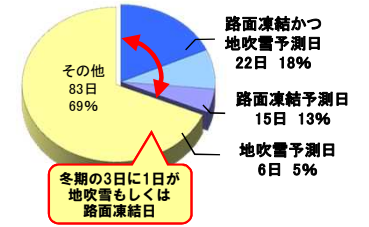


図11 冬期における走行環境の悪化

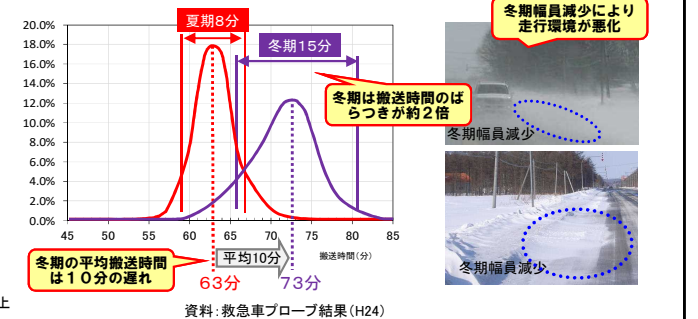


図12 救急搬送時間のばらつき

3. 政策目標

- ①災害時の信頼性の高いネットワークの構築
- ②貨物車の安全な走行環境や物流ルートの確保による産業支援
- ③地域医療不安を解消する高次医療施設へのアクセス向上

帯広・広尾自動車道（大樹～広尾）における計画段階評価

4. 対策案の検討		【案①】別線案	【案②】別線＋一部現道改良案	【案③】現道改良案	
比較ルートのお考え		山側を通過することで農地の斜め分断や土エ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	
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	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 ×	
	貨物車等の安全な走行環境や物流ルートの確保による産業支援	事故や冬期災害等緊急時の路線の多重性 大規模災害時の避難や救援、地域の孤立	◎	◎	×
		交通安全性	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 ○	△
	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	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 ○	△
		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 ○	×
	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 ○	×	
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 ○	平地部を通過するため案①に比べ大きい △	市街地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 △	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が良い ○	現在と変わらない ○	
	工事中の影響	工事中の現道交通への影響と効果の発現 ◎	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 ◎	工事中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エバランスが良いため案②と同程度 約350～380億円	現道活用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 約360～390億円	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90～110億円 ◎
	総合評価		◎	○	△

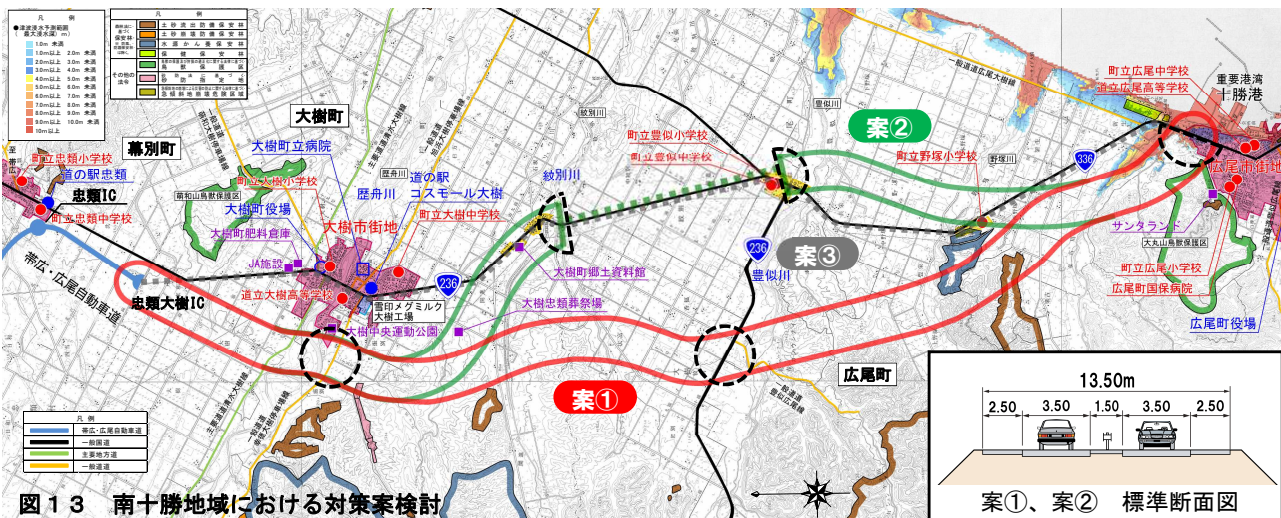


図13 南十勝地域における対策案検討

対応方針【案①】別線案による対策が妥当

- 路線名：一般国道236号
- 区間：広尾郡大樹町～広尾郡広尾町
- 概略延長：約28km
- 標準車線数：2車線
- 設計速度：80km/h
- 概ねのルート：図13の【案①】とおり

(参考) 当該事業の経緯等
地元調整等の状況

- H26. 7月：計画段階評価着手（第8回北海道地方小委員会）
- H26. 9月：第1回地域意見聴取
- H27. 8月：計画段階評価（第9回北海道地方小委員会）
- H27. 10月：第2回地域意見聴取
- H28. 2月：対応方針(案)決定（第10回北海道地方小委員会）

計画段階評価後の状況

- H28. 3月：忠類大樹～豊似間は事業による環境への影響は極めて小さいと評価。豊似～広尾間は引き続き猛禽類等の生息状況等の調査が必要。
- H28. 4月：大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）事業化
- R 4. 2月：豊似～広尾間は事業による環境への影響は極めて小さいと評価。

地域の要望等

- R 2. 11月：帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会が財務省、国土交通省に早期事業化を要望
- R 3. 8月：帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会が財務省、国土交通省に早期事業化を要望
- R 3. 11月：帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会が財務省、国土交通省に早期事業化を要望
- R 4. 1月：帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会が財務省、国土交通省に早期事業化を要望

案①、案② 標準断面図