

一般国道39号(北海道横断自動車道) 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)に係る新規事業採択時評価

- ・農水産品の物流ルートの速達性・安全性向上により、日本の食を支える地域産業を支援
- ・高次医療施設への速達性・安定性向上により、救命救急医療活動を支援
- ・現道課題を回避・解消し、災害時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを確保

1. 事業概要

・起 終 点: 北海道網走郡大空町女満別中央
～北海道網走市市呼人

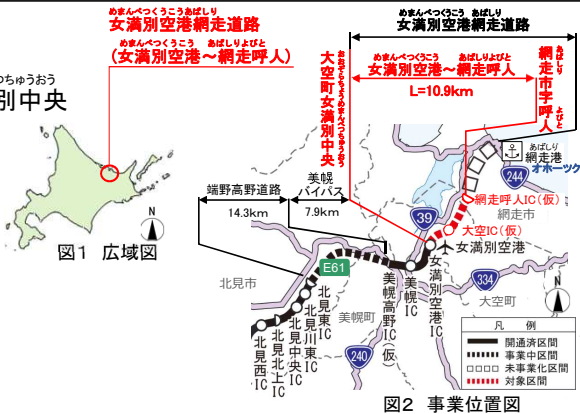
・延長等: 10.9km

(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)

・全体事業費: 約570億円

・計画交通量: 約12,400台/日

乗用車類	小型貨物	普通貨物
約7,800台/日	約1,900台/日	約2,700台/日



2. 課題

①全国への食料供給を支える物流ルートの速達性・安全性

・北網地域※は日本の食を支える生産空間であるが、物流ルートである国道39号の市街地では、信号交差点での速度低下や事故が多発しており、速達性・安全性の高い物流ルートの確保が課題。(図3、図4、図5)

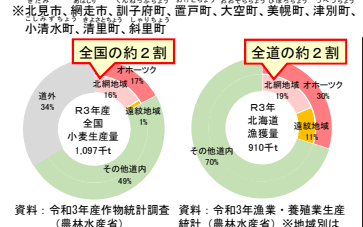


図3 全国の小麦生産量 図4 全道の漁獲量

②高次医療施設への速達性

・オホーツク地域の第3次救急医療施設は北見市にしかなく、カバー面積は全国平均の約9倍。(図6)
・特に、冬期は網走市の人口の約8割が、北見市へ心筋梗塞の救命効果が期待できる60分以内に到達できず、救急搬送の速達性確保が急務。(図7)



図5 物流ルートの現道課題 図6 第3次救急医療施設カバー面積比較 図7 北見市第3次救急医療施設60分カバー圏(冬期)

③災害時における道路機能の確保

・当該区間と並行する国道39号は網走川流域の洪水浸水想定区域や地吹雪発生区間が存在し、地吹雪による通行止めは過去10年間で110時間以上発生しており、災害発生時でも通行可能な道路機能の確保が課題。(図8,9、写真1,2)



写真1 洪水による大空市街地の浸水状況(女満別駅前町道)(H28.8) 写真2 地吹雪による視程障害状況(R4.2)

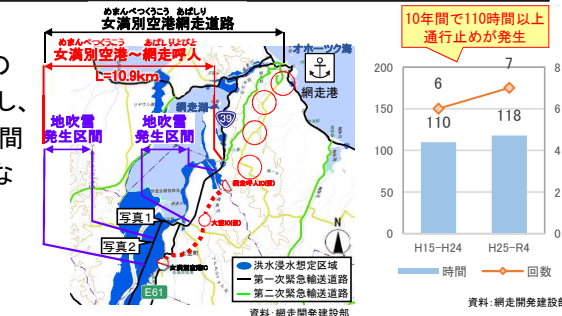


図8 網走川洪水浸水想定区域と地吹雪発生区間 図9 並行する国道39号の地吹雪による通行止め発生状況

3. 整備効果 (WISNET2050との対応)

効果1 物流ルートの速達性・安全性の向上(◎)

・速達性、安全性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。
○網走港～美幌BP(女満別空港)の所要時間【現況】29分 →【整備後】26分(3分短縮)
○信号交差点の回避【現況】11箇所 →【整備後】0箇所(11箇所回避)
○事故危険区間の回避【現況】1箇所 →【整備後】0箇所(1箇所回避)
※R3道路・街路交通情勢調査の混雑時速度より
【現況】国道39号利用ルート【整備後】国道39号・女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)利用ルート(完成2車線区間は速度80km/hで算出)
第2期網走市まち・ひと・しごと創生総合戦略、第2次大空町総合計画

効果2 高次医療施設への速達性の向上(◎)

・女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)等の整備により救急搬送時間が短縮され、第3次救急医療施設カバー圏人口が増加し、地域医療サービスの向上に貢献。
○北見市高次医療施設網走市60分カバー圏人口(冬期)【現況】5.7千人(16%) →【整備後】35.0千人(98%)
※60分圏域のカバー人口(割合) 北見赤十字病院からの60分時間圏域となる網走市の人口(割合:人口/総人口)
【整備後】事業中含む端野高野道路+女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人)利用ルート
網走市第6期総合計画、第2次大空町総合計画

効果3 災害時における信頼性の高い道路ネットワークの確保(◎)

・災害時の代替性確保により、信頼性の高い道路ネットワークを確保。
○洪水浸水想定区域の回避【現況】4.8km →【整備後】0km
○地吹雪発生区間の回避および防雪対策による解消【現況】2区間 →【整備後】0区間
網走市第6期総合計画、第2次大空町総合計画

■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	(1.01)	4.9%	4,747億円※2	5,746億円※2
1.7	(1.7)	[2%]※3	(377億円※2)	(381億円※2)
2.0	(2.2)	[1%]※3		

改善度	脆弱度(防災機能ランク)	累積脆弱度の改善度		評価		
		通常時	災害時			
22	0.58 [C]	0.47 [C]	▲4.7	0.11	0.17	◎
(2)	(0.39 [C])	(0.02 [B])	(▲0.83)	(0.06)	(0.41)	(◎)

注)費用便益分析結果は、本例～網走を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合 ※1: EIRR: 経済的內部収益率 ※2: 基準年(205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%) ※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

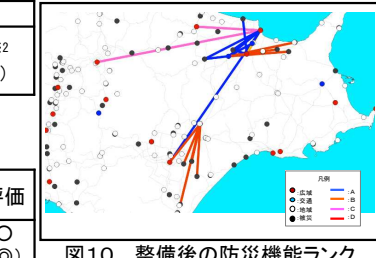
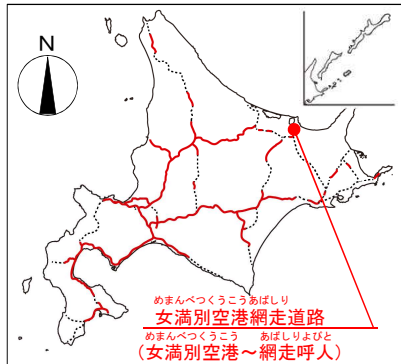


図10 整備後の防災機能ランク

一般国道39号(北海道横断自動車道) 女満別空港網走道路(女満別空港～網走呼人) に係る新規事業採択時評価



凡 例	
	対象区間
	調査中区間
	高規格道路
	一般国道
	主要道道
	一般道道
	橋梁構造
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	死亡事故発生箇所 (H24-R3)
	平面線形の厳しい箇所 (R<150m)
	防災点検箇所 (地吹雪)
	防災点検箇所 (落石崩壊)
	交通量 (R3 全国道路・街路交通情勢調査)
	市街地
	工業団地
	標高100m以上の範囲
	国定公園
	埋蔵文化財包蔵地
	地滑り・崖崩れ等危険地域
	津波浸水想定区域
	洪水浸水想定区域



全体延長: 10.9km
 土工延長: 10.5km (96%)
 橋梁延長: 0.4km (4%)

