

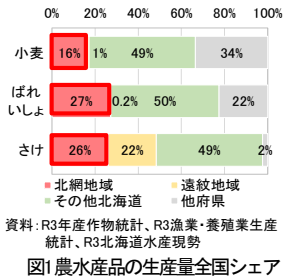
ほっかいどう めまんべつ あばしり
北海道横断自動車道（女満別空港～網走）における計画段階評価

1. 北網地域の課題

①生産空間を支える物流ルートの速達性・安定性・安全性

・北網地域は小麦やばれいしょ、さけ等の農水産品が全国有数の生産量を誇る日本の生産空間。(図1)

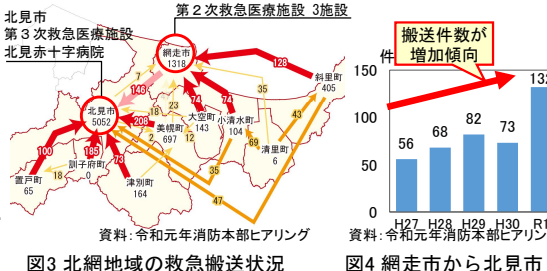
・物流拠点である女満別空港や網走港までの輸送時に、市街地の信号交差点では速度低下、郊外部の連続カーブ区間では揺れによる農水産品の品質低下が発生するとともに安全性が課題。(図2)



②高次医療施設への速達性・安定性

・北網地域の医療の中心は北見市と網走市であるが、急性心筋梗塞等は網走市で対応できないことから、網走市から北見市の第3次救急医療施設への二次救急搬送が必要。

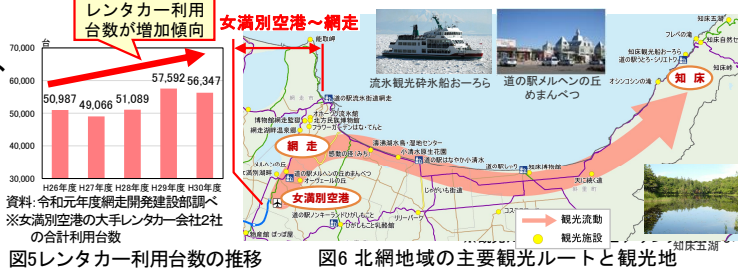
・搬送時における市街地での速度低下、カーブ区間での振動や揺れが課題。(図3,4)



③主要観光ルートにおける周遊性

・ドライブ観光客の主要観光ルートは、女満別空港から網走市を經由知床に向かうルート。

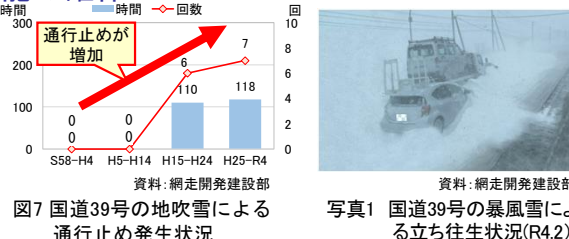
・女満別空港のレンタカー利用台数は増加傾向であるが、観光地間の移動に時間がかかるなど、効率的に移動できないことが課題。(図5,図6)



④災害における信頼性の高い道路機能の確保

・第1次緊急輸送道路である国道39号に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。(図10)

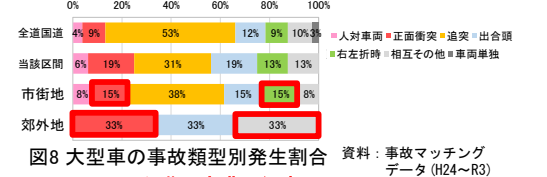
・近年、暴風雪による通行止めが増加傾向であり、災害時における道路機能の確保が課題。(図7,写真1)



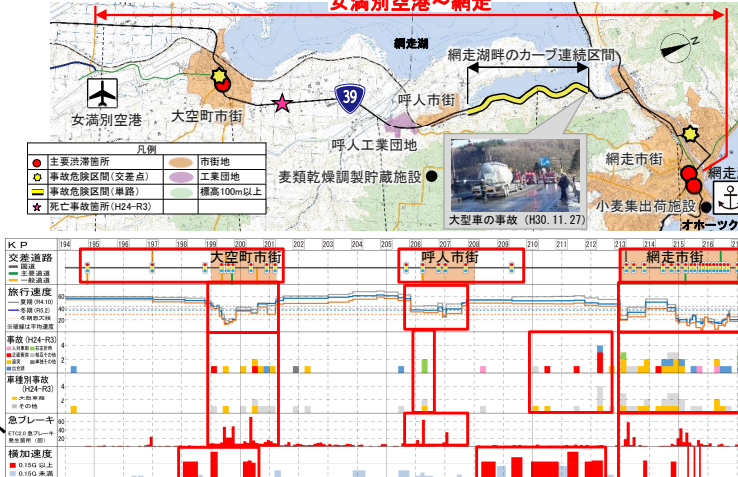
2. 原因分析

①市街地の信号交差点や線形隘路による速達性・安定性・安全性の低下

・国道39号女満別空港～網走間では、信号が連続する市街地での速度低下、郊外地でのカーブが連続する区間での揺れが発生しており安定性が低下。(図9)



・物流基幹ルートであるが、市街地では大型車による正面衝突事故や右左折時事故、郊外地では正面衝突事故や車両相互の事故割合が高い。(図8,9)

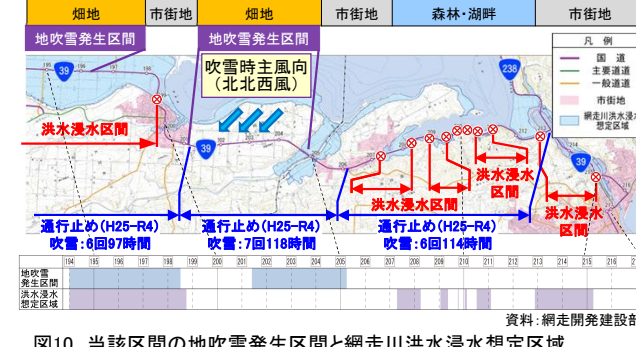


・大空町市街地や網走湖畔では救急搬送時に血圧変動を生じさせる横加速度の大きいカーブ区間が連続し搬送に支障。(図9)

②災害発生時の幹線道路の脆弱性

・国道39号女満別空港～網走間の郊外部の沿道は畑地であり、風を遮る物がなため地吹雪が発生しやすい。

・網走川流域の洪水浸水想定区域が存在し、洪水災害発生時は国道が通行出来なくなる。(図10)



3. 政策目標

- ①地域を支える農水産業の輸送経路の速達性、安定性、安全性の向上
- ②地域の暮らしを支える医療の救急搬送の速達性、安定性向上
- ③観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上
- ④異常気象時における国道の安全性確保

ほっかいどう めまんべつ あばしり
北海道横断自動車道（女満別空港～網走間）における計画段階評価

4. 対策案の検討		案① 別線・市街地アクセスルート		案② 別線・一部現道改良ルート		
比較ルートの考え方		別線整備により、課題箇所を回避し 網走市街地へのアクセスにも配慮したルート		別線整備により、課題箇所を回避し 女満別市街～網走間において現道改良により課題を解消するルート		
区間延長		約20km(自動車専用道路)		約23km(自動車専用道+現道改良)		
政策目標	地域を支える農水産業の輸送経路の速達性、安定性、安全性の向上	輸送時の速達性	・物流拠点から美幌バイパス(女満別空港IC)までの時間短縮効果がある (網走港～女満別空港IC 現況30分→18分 12分短縮) (呼人工業団地～女満別空港IC 現況14分→11分 3分短縮)	○	・物流拠点から美幌バイパス(女満別空港IC)までの時間短縮効果がある (網走港～女満別空港IC 現況30分→27分 3分短縮) (呼人工業団地～女満別空港IC 現況14分→12分 2分短縮)	○
		輸送時の安定性	・速度低下等を招く市街地の信号交差点を回避 (網走港→女満別空港ICまで41箇所中35箇所回避)	○	・速度低下等を招く信号交差点は現況と同じ (網走港→女満別空港ICまで41箇所中3箇所回避)	△
		輸送時の安全性	・市街地や郊外部の事故危険区間を回避 (現況 3区間→0区間)	◎	・市街地や郊外部の事故危険区間で交通安全対策を実施 (現況 3区間→0区間)	◎
	地域の暮らしを支える医療の救急搬送の速達性、安定性向上	高次医療機関への速達性	・網走厚生病院から北見赤十字病院までの時間短縮効果が大きい (現況 66分→57分 9分短縮)	◎	・網走厚生病院から北見赤十字病院までの時間短縮効果が小さい (現況 66分→60分 6分短縮)	○
		救急搬送時の安定性	・搬送時の揺れを招く市街地やカーブ連続区間を回避 (市街地通過 3箇所→1箇所、カーブ連続区間 2箇所→0箇所)	○	・搬送時の揺れを招く市街地やカーブ連続区間を回避出来ない (市街地通過 3箇所→3箇所、カーブ連続区間 2箇所→1箇所)	△
観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上	観光拠点間の速達性	・女満別空港から知床まで時間短縮効果が大きい (女満別空港～網走市～知床 現況110分→99分 11分短縮)	○	・女満別空港から知床間までの時間短縮効果が小さい (女満別空港～網走市～知床 現況110分→107分 3分短縮)	○	
	移動時の安全性	・走行環境を悪化させる地吹雪発生区間を回避 (現況 2区間→0区間)	◎	・走行環境を悪化させる地吹雪発生区間を別線整備で1区間回避するが、現道改良区間の交差点部では防雪対策ができない。(現況 2区間→1区間)	○	
異常気象時における国道の安全性確保	地吹雪に対する国道機能の確保	・別線整備により地吹雪発生区間を回避 (現況 2区間→0区間)	◎	・地吹雪発生区間を別線整備で1区間回避するが、現道改良区間の交差点部では防雪対策ができない。(現況 2区間→1区間)	○	
	洪水に対する国道機能の確保	・別線整備により洪水浸水想定区域を回避し、迅速な避難活動の支援が期待できる。(洪水浸水区域 現況 9.1km→0km(9.1km回避))	◎	・現道の嵩上げにより洪水浸水を防ぎ、迅速な避難活動の支援や、道路空間を緊急避難所として活用できる。 (洪水浸水区域 9.1km→0km(1.9km回避、7.2km嵩上げ))	◎	
配慮すべき事項	地域への影響	家屋や土地利用への影響	・市街地を極力回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は案②より小さい	○	・現道改良区間で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	○	・延長の大部分を現道改良するため、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	・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、事業費は高価 約900～1050億円	△	・現道改良の延長が長く、事業費は安価 約750～850億円	◎

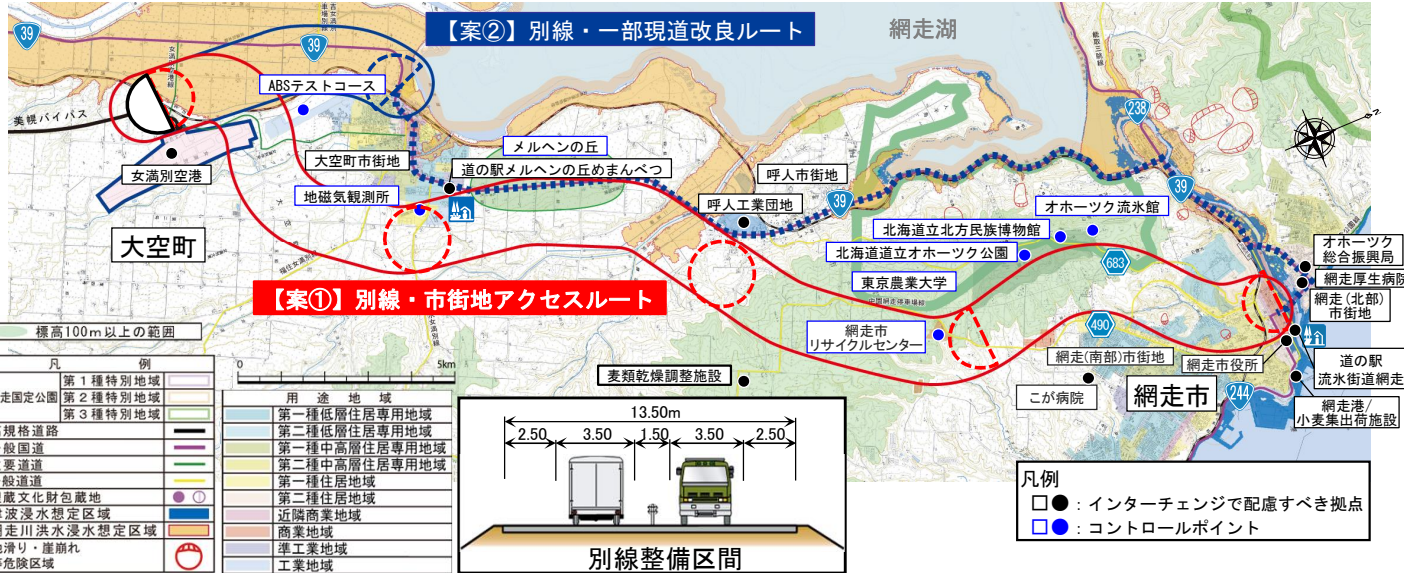


図11 北海道横断自動車道(女満別空港～網走間)における対策案検討

対応方針【案①】別線・市街地アクセス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：網走郡大空町女満別中央～網走市南8条西2丁目
- ・概略延長：約20km
- ・標準車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図11の【案①】のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

- ・R3. 11月：計画段階評価着手(第29回北海道地方小委員会)
- ・R3. 12月：第1回地域意見聴取
- ・R4. 10月：計画段階評価(第31回北海道地方小委員会)
- ・R4. 12月：第2回地域意見聴取
- ・R5. 12月：対応方針(案)決定(第35回北海道地方小委員会)

地域の要望等

- ・R5. 8月：北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
- ・R5. 11月：北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
- ・R5. 12月：北海道横断自動車道北見・網走間建設促進期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
- ・R6. 2月：北海道横断自動車道北見・網走間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