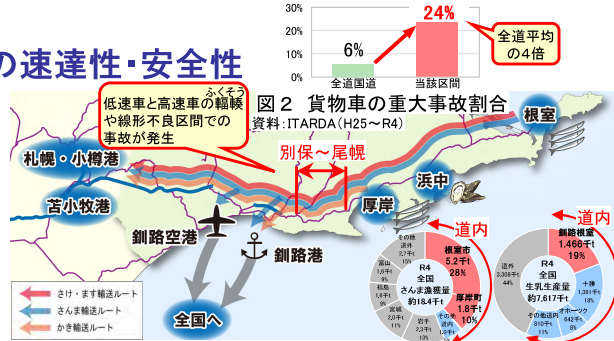


北海道横断自動車道(別保～尾幌)における計画段階評価

1. 釧路根室地域の課題

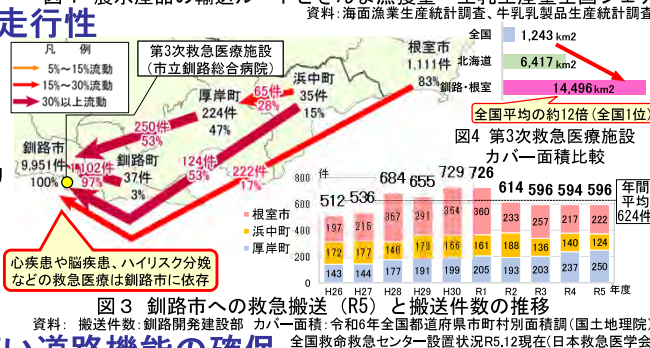
①生産空間を支える物流ルートの速達性・安全性

- ・釧路根室地域は、さんまや生乳等の農水産品で全国トップの生産量を誇る、日本の食を支える生産空間。(図1)
- ・物流拠点である釧路港や釧路空港への輸送経路で速度低下や貨物車の重大事故が全道国道の4倍と高く、速達性・安全性に課題。(図2)



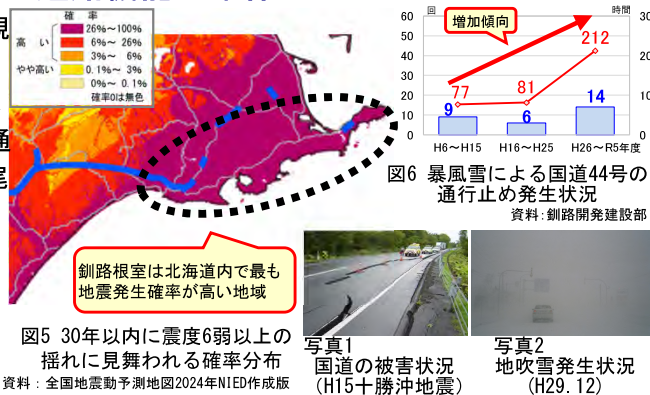
②高次医療施設への速達性・走行性

- ・釧路根室地域の医療の中心は、第3次救急医療機関を有する釧路市であり、周辺自治体からの救急搬送は約600件で推移しているが、第3次救急医療圏カバー面積は全国で最も広い。(図3、4)
- ・救急搬送時の速達性の向上や振動や揺れに伴う患者への負担軽減が課題。



③災害時における信頼性の高い道路機能の確保

- ・釧路根室地域は、今後30年以内の大規模地震発生確率が高い地域であり、過去の地震による被害や過去の大雨による土砂災害により、国道44号が被災し通行止めが発生。また、国道44号には、尾幌川の洪水浸水想定区域や地吹雪発生区間が存在。(図5、11、写真1)
- ・近年、暴風雪による国道44号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6、写真2)



④主要観光ルートにおける周遊性

- ・釧路根室地域は、豊かな自然環境を活かした水のカムイ観光圏や観光立国ショーケースの認定などに取組、観光入込客数が増加傾向であるが、根室地域は、横ばいで推移しておりアクセス性に課題。(図7、8)



2. 原因分析

①交差点部や縦断隘路区間の速達性、安定性、安全性の低下

- ・別保～尾幌間では、市街地、交差点部およびカーブ連続かつ急勾配区間で速度低下が発生。また、市街地では急ブレーキも多発。(図9、写真3)
- ・救急搬送時に血圧変動を生じさせる横加速の大きなカーブが連続し、搬送に支障。(図9)
- ・国道44号は地域の主要物流基幹ルートであるが、当該区間は事故危険区間に指定されており、貨物車事故割合が約4割と高く、大型車との衝突が重大事故につながりやすいと推察。(図9、10、写真4)



②通行止め発生リスク箇所が多数存在

- ・別保～尾幌間では、土砂災害危険箇所や地吹雪発生区間、十勝沖地震等による路面陥没箇所、別保川・尾幌川の洪水浸水域などの大規模災害時に通行止めが懸念される箇所が多数存在。(図11)

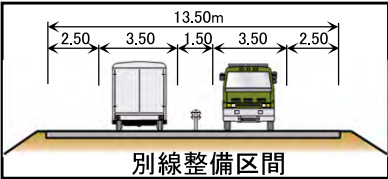


3. 政策目標

- 地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安全性の向上
- 地域の暮らしを支える高次医療施設への速達性・安定性の向上
- 災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保
- 観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上

北海道横断自動車道(別保～尾幌)における計画段階評価

4. 対策案の検討			【案①】別線南側ルート		【案②】別線北側ルート		【案③】別線南側・一部現道改良南側ルート	
対策案の考え方			自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を南側で連絡する最短ルート		自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を北側で連絡する別線整備ルート		自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、一部、現道の縦断勾配隘路区間などの課題箇所の局所的な改良を行い、別保から尾幌間を南側で連絡するルート	
区間延長			約21km(自動車専用道路)		約22km(自動車専用道路)		約23km(自動車専用道路＋現道改良)	
地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安全性の向上	輸送時の速達性		・根室市から釧路空港への輸送時間短縮効果が大い (整備前127分→整備後120分、7分短縮)	◎	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮効果が比較的大い (整備前127分→整備後121分、6分短縮)	○	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮が他案に比べ劣る (整備前127分→整備後123分、4分短縮)	△
	輸送時の安定性		・市街地や縦断勾配隘路区間の回避 (市街地 現況：1箇所→整備後：0箇所) (縦断勾配隘路区間 現況：2区間→整備後：0箇所)	◎	・市街地や縦断勾配隘路区間の回避 (市街地 現況：1箇所→整備後：0箇所) (縦断勾配隘路区間 現況：2区間→整備後：0箇所)	◎	・別線整備と現道の局所改良で、市街地や縦断勾配隘路区間を解消 (市街地 現況：1箇所→整備後：0箇所) (縦断勾配隘路区間 現況：2区間→整備後：0箇所)	◎
	輸送時の安全性		・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避 (事故危険区間 現況：3箇所→整備後：0箇所) (貨物車事故多発箇所 現況：2箇所→整備後：0箇所)	◎	・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避 (事故危険区間 現況：3箇所→整備後：0箇所) (貨物車事故多発箇所 現況：2箇所→整備後：0箇所)	◎	・別線整備と現道の局所改良で、事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の解消 (事故危険区間 現況：3箇所→整備後：0箇所) (貨物車事故多発箇所 現況：2箇所→整備後：0箇所)	◎
地域の暮らしを支える高次医療施設への速達性・安定性の向上	高次医療施設への速達性向上		・市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が大い (現況114分→107分 7分短縮)	◎	・市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が大い (現況114分→108分 6分短縮)	○	・現道を部分的に活用するため、市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が他案に比べて劣る (現況114分→110分 4分短縮)	△
	救急搬送の安定性向上		・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を回避 (カーブ区間 現況：5箇所→整備後：0箇所) (市街地 現況：1箇所→整備後：0箇所)	◎	・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を回避 (カーブ区間 現況：5箇所→整備後：0箇所) (市街地 現況：1箇所→整備後：0箇所)	◎	・別線整備と現道の局所改良で、搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を解消 (カーブ区間現況：5箇所→整備後：0箇所) (市街地 現況：1箇所→整備後：0箇所)	◎
災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保	災害時の道路機能の確保		・土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の回避。 (土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所) (洪水浸水区域 現況0.9km→0m) (地吹雪 現況3区間→0区間)	◎	・土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の回避。 (土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所) (洪水浸水区域 現況0.9km→0m) (地吹雪 現況3区間→0区間)	◎	・別線整備と現道の局所改良で、土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消をするが、交差点では防雪対策出来ない。(土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所) (洪水浸水区域 現況0.9km→0m) (地吹雪 現況3区間→1区間)	○
	災害時の代替性の確保		・全線別線整備することで代替路の確保が可能 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が短い (昆布森市街地：移動時間19分、尾幌市街地：移動時間26分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森・尾幌市街地へのアクセス可能	◎	・全線別線整備することで代替路の確保が可能 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が長い (昆布森市街地：移動時間21分、尾幌市街地：移動時間27分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森市街地へのアクセス不可	△	・現道を部分的に活用するため、一部代替路が確保できない ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が長い (昆布森市街地：移動時間19分、移動市街地：移動時間29分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森・尾幌市街地へのアクセス可能	○
観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上	釧路空港への速達性向上		・釧路空港から根室市への移動時間短縮効果が大い。(根室市→釧路空港 現況127分→120分 7分短縮)	◎	・釧路空港から根室市への移動時間短縮効果が比較的大い。(根室市→釧路空港 現況127分→121分 6分短縮)	○	・現道を部分的に活用するため、釧路空港から根室市間の時間短縮効果が他案に比べて劣る。 (根室市→釧路空港 現況127分→123分 4分短縮)	△
地域への影響	家屋等土地利用への影響		・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、地形に沿った線形にすることで、影響範囲を小さくすることが可能	○	・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、地形に沿った線形にすることで、影響範囲を小さくすることが可能	○	・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、一部現道を活用するため、対策案の中では最も影響が小さい	◎
環境への影響	自然環境への影響		・現道に近接しており、自然環境への影響を抑制することが可能	○	・山地部を通過するが、地形に沿った線形とし地形改変面積を抑制することが可能	○	・現道に近接し、現道を部分的に活用するため、地形改変面積を抑制することが可能	◎
工事中の影響	工事中の現道交通への影響		・現道沿いであるが、別線整備となるため工事中の現道交通への影響は、比較的小さい	○	・別線整備となるため工事中の現道交通への影響は、比較的小さい	○	・現道改良区間では、工事中の現道交通への影響が大い	△
	経済性・概算事業費		・事業費は対策案の中で中位	○	・案①に比べ延長が長く、事業費は対策案の中で高価	△	・一部現道を改良するため、事業費は対策案の中で安価	◎
			約1,100～1,300億円		約1,150～1,350億円		約1,000～1,200億円	



凡 例			
	対象区間		市街地
	高規格道路(開通済)		畜農農地
	高規格道路(事業中)		自然環境配慮範囲(道自然環境保全地域)
	一般国道		自然環境配慮範囲(希少種等)
	一般都道府県道		津波浸水予測範囲
	JR		洪水浸水想定区域
	標高100m以上の範囲		地すべり
			遺跡

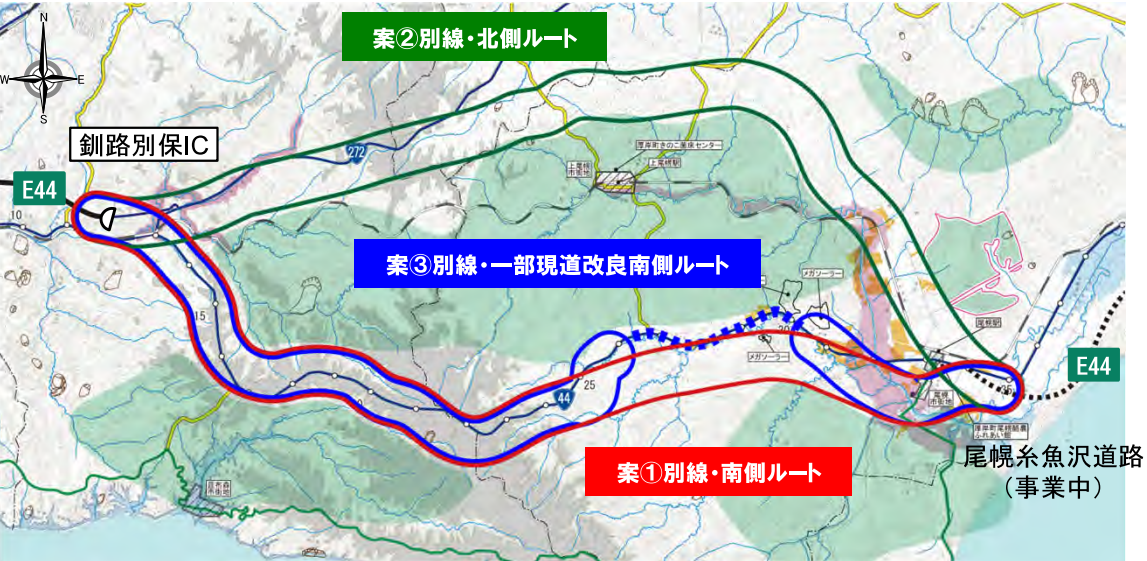


図12 北海道横断自動車道 根室線(別保～尾幌) ルート比較図

対応方針【案①】別線整備ルート案による対策が妥当

- ・路 線 名：一般国道44号
- ・区 間：釧路町字別保～厚岸町尾幌
- ・概略延長：約21 k m
- ・標準車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図12の【案①】のとお

(参考) 当該事業の経緯等
地元調整等の状況

- ・R4. 12月：計画段階評価着手 (第32回北海道地方小委員会)
- ・R5. 6月：第1回地域意見聴取
- ・R5. 11月：計画段階評価 (第34回北海道地方小委員会)
- ・R6. 8月：第2回地域意見聴取
- ・R6. 12月：対応方針(案)決定 (第37回北海道地方小委員会)

地域の要望等

- ・R6. 7月：北海道釧路地方総合開発促進期成会・根室地方総合開発期成会が財務省・国土交通省に調査促進を要望
- ・R6. 11月：北海道横断自動車道釧路・根室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
- ・R7. 1月：北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が早期事業化を要望