

北海道横断自動車道根室線(尾幌～糸魚沢)における計画段階評価

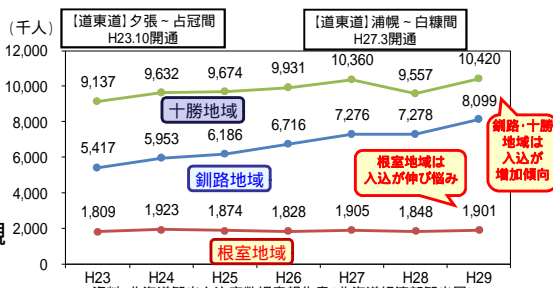
1. 釧路根室地域の課題

全国の「食」を支える地域の物流効率の低さ

・釧路根室地域は道内の物流拠点までの距離が長く、長距離の陸上輸送を強いられる。(図1)
 ・根室市のさんまは国内外へ販路拡大が図られており、全国屈指の食糧供給基地として、農水産物を安定供給するため、輸送の安全性向上と効率化が求められる。(図1)



根室釧路地域から物流拠点までの輸送(図1)



十勝釧路根室地域の観光入込客数推移(図2)

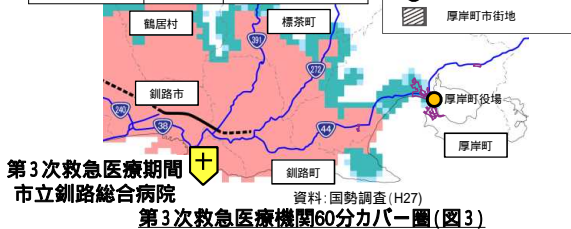
周遊観光に不可欠な高速ネットワーク

・釧路根室地域は、「アジアの宝 悠久の自然への道 ひがし北海道」の一翼を担う地域であり、観光資源が豊富。
 ・高規格道路の延伸に伴い、釧路・十勝地域は観光入込客数が増加傾向にあるが、高規格道路ネットワークのない根室地域は横這いで推移。(図2)

高次医療の受療レベルの低下

・釧路根室地域は第3次救急医療施設カバー面積が全国1位の広さであり、通院や救急搬送は釧路市に集中。

厚岸町人口	60分圏外人口(割合)
9.8千人	4.3千人(44%)
冬季悪天候時	6.0千人(61%)
	9.3千人(95%)



第3次救急医療機関60分カバー圏(図3)

大規模地震の不安を抱える地域

・釧路根室地域は30年以内の大規模地震発生確率が高く、厚岸町では市街を中心に津波浸水予測範囲が存在。
 ・釧路市と根室市を結び国道は4号のみであり、厚岸町が津波浸水被害を受けると釧路～根室間の道路ネットワークが寸断する恐れがある。(図4)

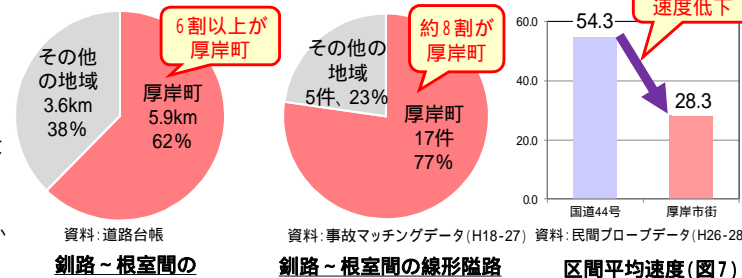


津波による道路ネットワークの寸断(図4)

2. 原因分析

線形不良区間や市街地で速度低下や安全性が低下

・国道4号の釧路町別保～根室市温根沼間の未事業区間は線形隘路の約6割が厚岸町に集中し、また区間最大の通過市街地であるため、走行速度が低下するとともに、一般交通と物流交通の輻輳による交通事故が多発。



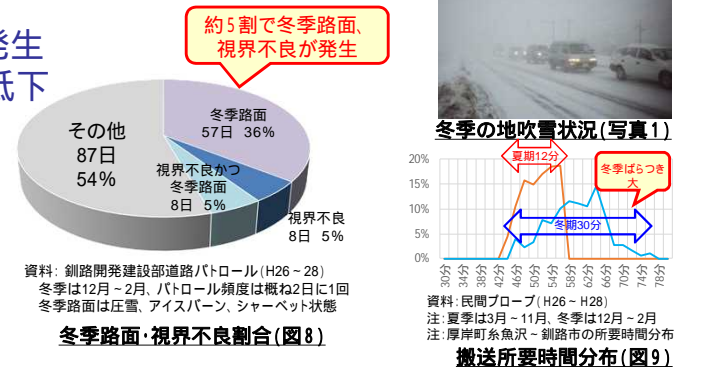
釧路～根室間の線形隘路割合(図5)

釧路～根室間の線形隘路区間での事故割合(図6)

区間平均速度(図7)

路面凍結や視程障害発生による走行性・定時性低下

・国道4号の釧路町～根室市間では、冬季間の約5割で交通障害となる視界不良や冬季路面が発生しており、物流や観光周遊、救急搬送の走行性・定時性が著しく低下。(図8、9、写真1)



冬季の地吹雪状況(写真1)

災害発生時の幹線道路の代替性・多重性の欠如

・国道4号及び周辺道路が津波浸水予測範囲に位置することから、津波により道路が被災した場合、厚岸町へのアクセスが困難。(図10)
 ・国道44号は湿地帯を通過するため、冠水による通行止めが発生しやすく、定時移動を阻害。(写真2)



厚岸町内の国道44号冠水状況(写真2)



3. 政策目標

日本の食卓を支える主要物流輸送経路の効率化や安全性の向上
 世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援
 地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性・安定性の向上
 大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援

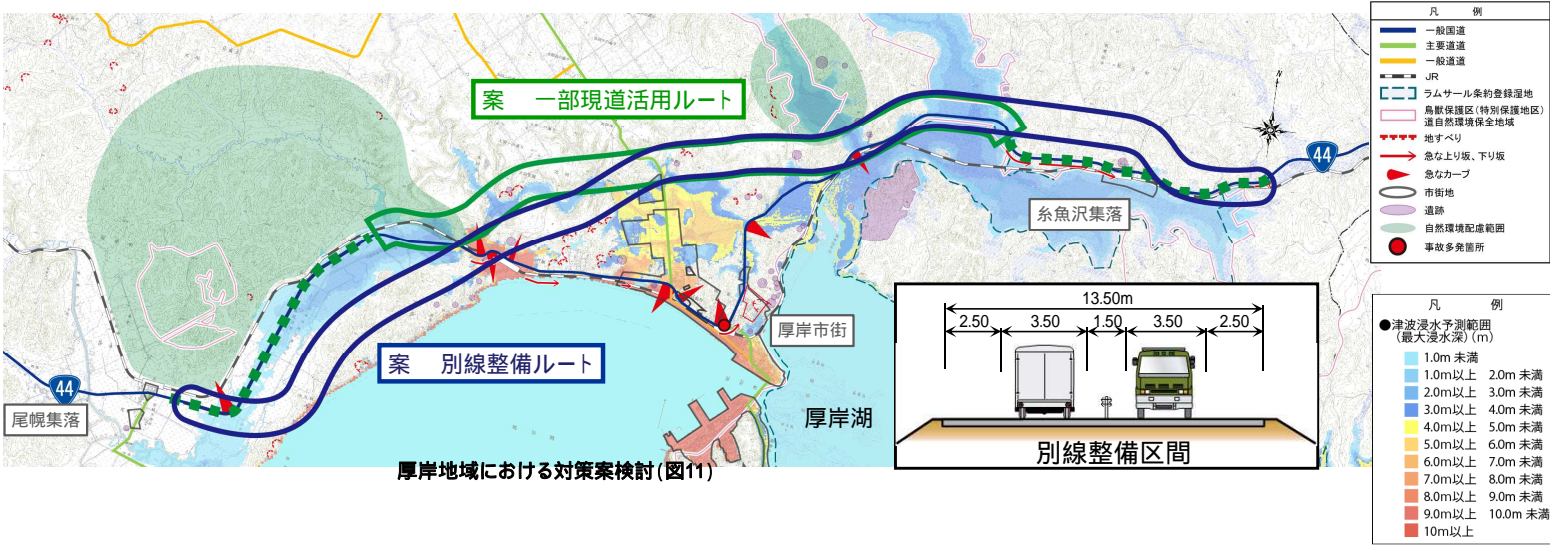
北海道横断自動車道根室線(尾幌～糸魚沢)における計画段階評価

4. 対策案の検討		【案】別線整備ルート	【案】一部現道活用ルート	
比較ルートの考え方		津波浸水予測範囲を回避し、環境面への影響に最大限配慮したルート	津波浸水予測範囲のうち、低浸水区間は道路の嵩上げにより現道を活用するルート	
区間延長		約25km(自動車専用道路)	約24km(自動車専用道路+現道改良)	
政策目標	日本の食卓を支える主要輸送経路の効率性・安全性の向上	・急な上り坂、下り坂を回避できる ・貨物輸送と厚岸市街・糸魚沢集落の生活交通の輻輳が解消され安全性が確保される	・現道活用区間に一部急な上り坂、下り坂が残る。 ・糸魚沢集落では、貨物輸送と生活交通の輻輳が残るため、安全性に不安が残る	
	世界水準の観光地形成に向けた、ひがし北海道の広域観光周遊支援	・夏季、冬季ともに年間を通じて釧路空港 根室市間の時間短縮効果が大きい ・冠水・地吹雪による通行止め多発区間の回避が可能	・一部現道を活用するため、夏季、冬季ともに年間を通じて釧路空港 根室市間の時間短縮効果が小さい ・糸魚沢集落付近で一部通行止め多発区間を回避できないが、現道対策で低減効果が期待	
	地域が安心して暮らせるため、医療施設への速達性・安定性の向上	・夏季、冬季ともに年間を通じて時間短縮効果が大きい ・信号箇所(7箇所)や急なカーブ(9箇所)を全て回避し、搬送患者の負担を軽減できる。	・一部現道を活用するため、夏季、冬季ともに時間短縮効果が小さい ・別線区間は信号箇所(6箇所)や急なカーブ(8箇所)を回避できるが、現道改良区間で信号箇所(1箇所)や急なカーブ(1箇所)が一部残り、搬送患者の負担軽減に支障がある。	
	大規模地震発生時の避難・復旧活動を支援	・脆弱性の解消 ・代替路の確保 ・津波浸水区間を別線整備により解消し、地震・津波発生時の避難・輸送ルートを確認できる ・別線整備により全線代替路を確保できる	・津波浸水予想範囲にある低浸水区間の現道の嵩上げにより解消し、地震・津波発生時の避難・輸送ルートを確認できる ・一部区間の別線整備と、既存の道道ネットワークを活用することで代替路を確保できるが迂回距離は増える	
	配慮すべき事項	地域への影響	・家屋等の支障が少なく、農用地への影響は小さい ・アクセスコントロールされるため糸魚沢集落からの利便性が案 に比べやや劣る	・家屋等の支障が少なく、農用地への影響は小さい ・一部現道を活用するため糸魚沢集落からの利便性が高い
		自然影響への影響	・延長が長い、樹林地や貴重な湿地など自然環境への配慮が必要な範囲を回避しており、自然環境への影響は小さい	・樹林地や貴重な湿地など自然環境への配慮が必要な範囲を一部通過するが、樹林等の改変面積が小さいため、自然環境への影響が比較的小さい
	工事中への影響	・別線ルートとなるため、工事中の現道交通への影響は案 に比べ小さい	・現道改良区間は現道交通への影響が大きく、工事中の通行規制が必要	
	経済性	・案 と比べ経済性に優れる 約620～700億円	・津波浸水域を通過するため、対策費用が嵩み、案 に比べ経済性に劣る 約790～880億円	
総合評価				

対応方針【案】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：厚岸町尾幌～厚岸町糸魚沢
- ・概略延長：約25km・標準車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h・概ねのルート：図11の【案】のとおり

- (参考)当該事業の経緯等
地元調整等の状況
- ・H29.8 計画段階評価着手(第1回北海道地方小委員会)
 - ・H29.12 第1回地域意見聴取
 - ・H30.6 計画段階評価(第2回北海道地方小委員会)
 - ・H30.10 第2回地域意見聴取
 - ・H31.1 対応方針(案)決定(第3回北海道地方小委員会)
- 地域の要望等
- ・H29.7 北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が地方小委員会早期開催を国土交通省に要望
 - ・H29.11 北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が計画段階評価の促進を国土交通省に要望
 - ・H30.6 北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が計画段階評価の促進を国土交通省に要望
 - ・H30.11 北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が計画段階評価の促進を国土交通省に要望
 - ・H31.2 北海道横断自動車道釧路・根室間建設促進期成会が新規事業化を国土交通省に要望



厚岸地域における対策案検討(図11)