

# 一般国道39号

きたみ  
北見道路

再評価原案準備書説明資料

平成18年度

北海道開発局

## 目 次

1 . 事業の概要 .....	1
( 1 ) 目的 .....	1
( 2 ) 計画の概要 .....	3
( 3 ) 経緯 .....	4
2 . 事業の必要性等 .....	5
事業の効果や必要性を評価するための指標 .....	5
( 1 ) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 .....	6
( 2 ) 事業の投資効果 .....	19
( 3 ) 事業の進捗状況 .....	21
3 . 事業進捗の見込み .....	22
4 . コスト縮減や代替案立案等の可能性 .....	23
5 . 関係する地方公共団体等の意見 .....	29

## 1.事業の概要

### (1)目的

一般国道39号は、旭川市を起点とし、網走市に至る延長約220kmの幹線道路です。

北見道路は、北海道横断自動車道と接続し、広域交通ネットワークを形成するとともに、北見市街地を迂回するバイパスとして機能し、農水産品の物流支援、管内観光地や女満別空港へのアクセスの向上を目的とした延長10.3kmの自動車専用道路です。

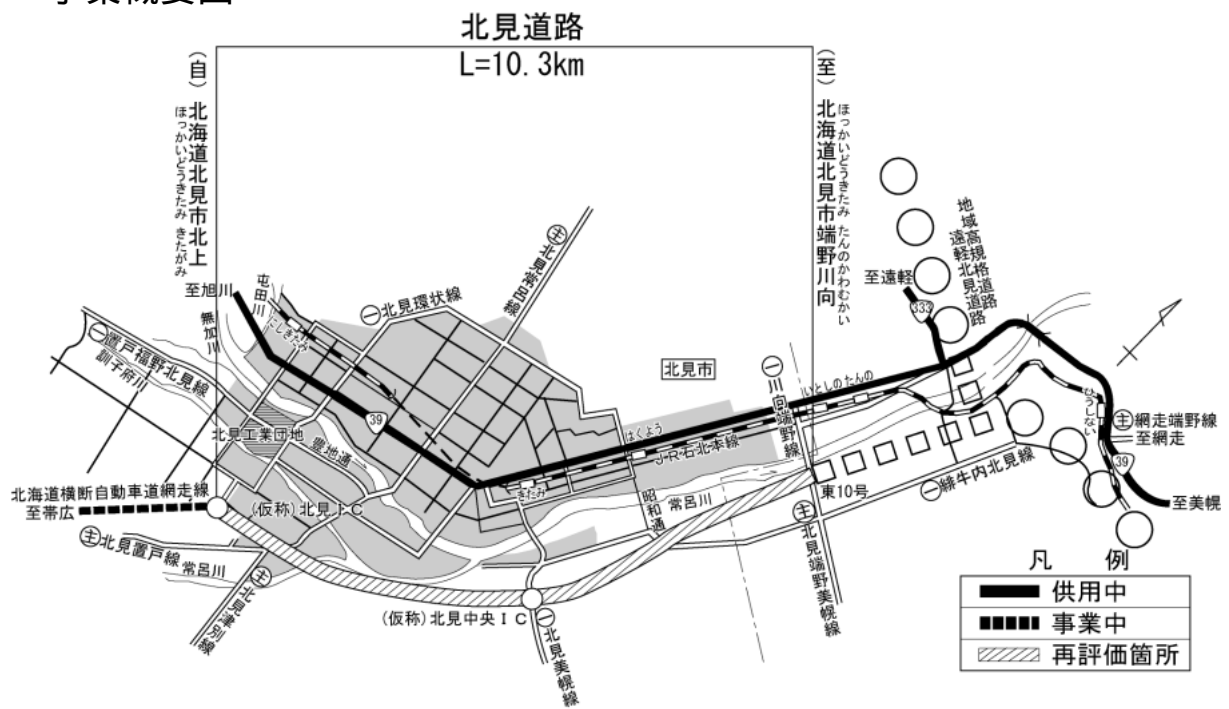
# 位置図



### 凡例

	高速自動車国道 供用区間
	整備計画区間 (新直轄方式区間を含む)
	基本計画区間
	予定路線区間
	一般国道自動車専用道路 供用区間
	事業区間 (工事準備期間を含む)
	計画区間
	高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路 供用区間
	事業区間
	地域高規格道路 供用区間
	整備区間
	調査区間
	計画路線
	港湾 (特定重要・重要)
	空港 (第2種・第3種)

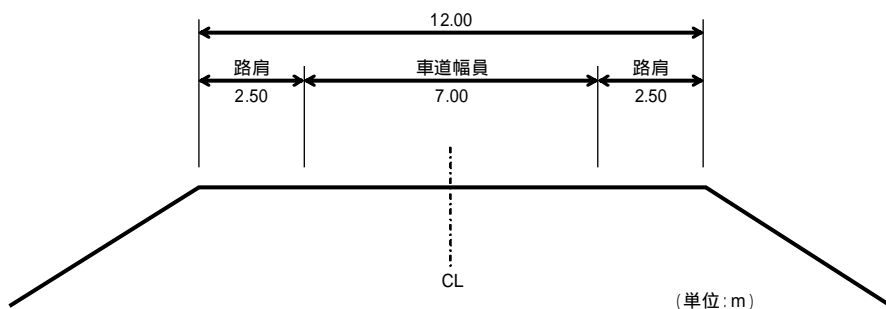
# 事業概要図



## (2) 計画の概要

起点	ほっかいどうき たちみ きたかみ 北海道北見市北上
終点	ほっかいどうき たちみ たんのかわむかい 北海道北見市端野川 向
計画延長	10.3 km
幅員	12.0 m
構造規格	1種3級
設計速度	80 km/h
車線	暫定2車線
事業主体	北海道開発局

### 横断図



(3) 経緯

- 平成 9 年 事業化
- 平成 13 年 環境影響評価書公告・縦覧
- 平成 13 年 用地補償着手
- 平成 16 年 工事着手

## 2. 事業の必要性等

### 事業の効果や必要性を評価するための指標

#### 客観的評価指標「二次改築」

政策目標	指 標	資料ページ	
1 活 力	円滑なモビリティの確保	現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	8
		現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		現道又は並行区間における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
	物流効率化の支援	第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	15
		重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	
	都市の再生	農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	10
		現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
		都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		中心市街地内で行う事業である	
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である	
	国土・地域ネットワークの構築	D I D区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる			
高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり		6	
地域高規格道路の位置づけあり			
当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）			
当該路線が隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する			
個性ある地域の形成	現道等における交通不能区間を解消する		
	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
	日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	16	
	鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する		
2 暮 ら し	拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	14	
	主要な観光地へのアクセス向上が期待される	12	
	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間に於いて、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる		
	交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される		
	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり		
安全で安心できるくらしの確保	市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	13	
3 安 全	三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		
	安全な生活環境の確保	現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
	災害への備え	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
		近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	17
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	
緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する			
並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）			
現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される			
現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
4 環 境	地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量	18
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO <sub>2</sub> 排出削減率	
		現道等における自動車からのSPM排出削減率	
		現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
その他、環境や景観上の効果が期待される			
5 そ の 他	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	6	
	他機関との連携プログラムに位置づけられている		
	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される		

注： は定量的に評価を行う指標  
は効果のある指標



## (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

### 客観的評価指標

「高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)の位置づけあり」

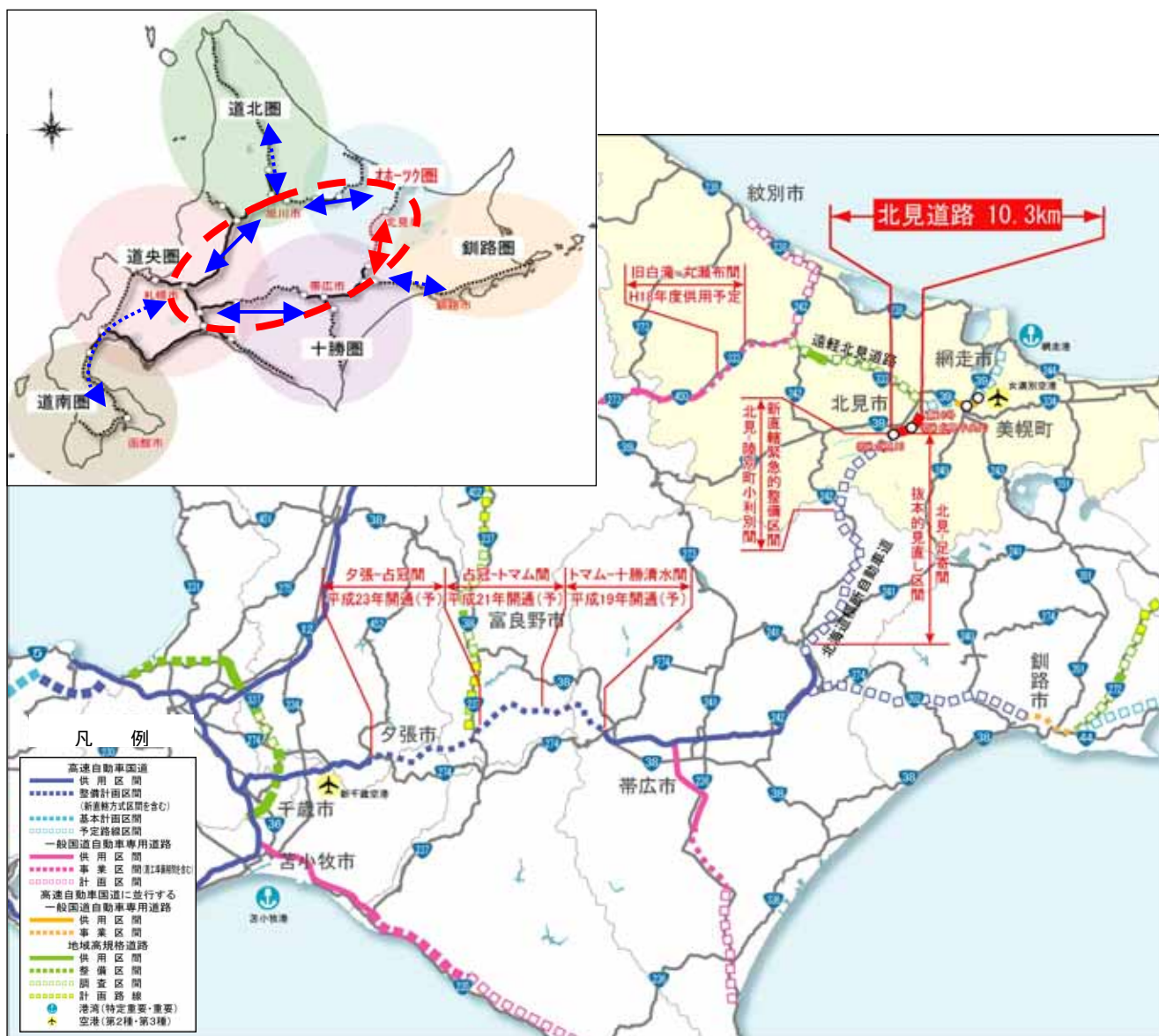
### 客観的評価指標

「関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり」

広大な北海道においては、有機的に連結する高速交通ネットワークの形成が必要です。このうち、北見道路は、オホーツク圏と十勝圏を結ぶ北海道横断自動車道と並行する一般国道の自動車専用道路に位置づけられています。

また、北見道路と接続する北海道横断自動車道における陸別町小利別から北見間は、新直轄方式による整備を実施しており、北見道路と一体となり高速交通ネットワークを形成します。

北海道の高規格幹線道路網計画





## < 北見道路整備によるアクセス時間の変化 >

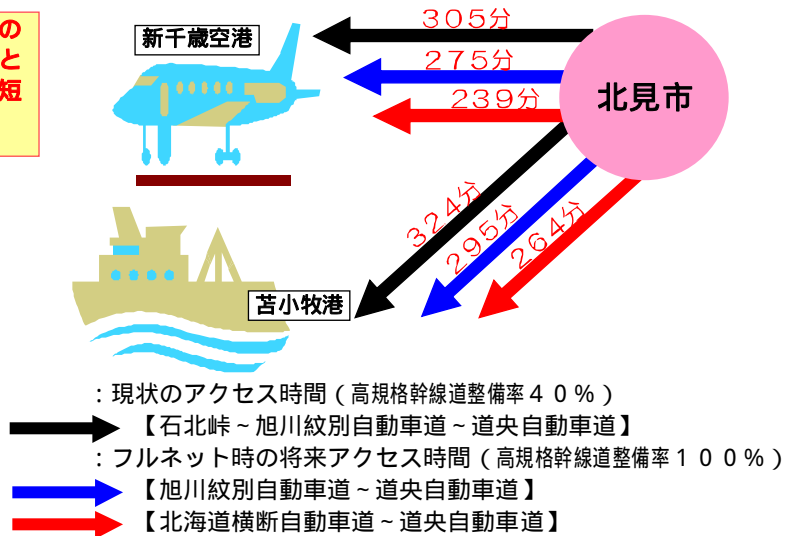
北見道路は、北見都市圏を迂回するバイパスとして機能するとともに、北海道横断自動車道と接続し、広域交通ネットワークの一部を担う重要な路線となっています。

当該事業の整備により、地域の自立と成長力、競争力の強化につながる人流、物流ネットワークの形成に寄与します。

網走管内の高規格幹線道路網計画



高規格幹線道路の整備によるアクセス時間の変化



## 客観的評価指標

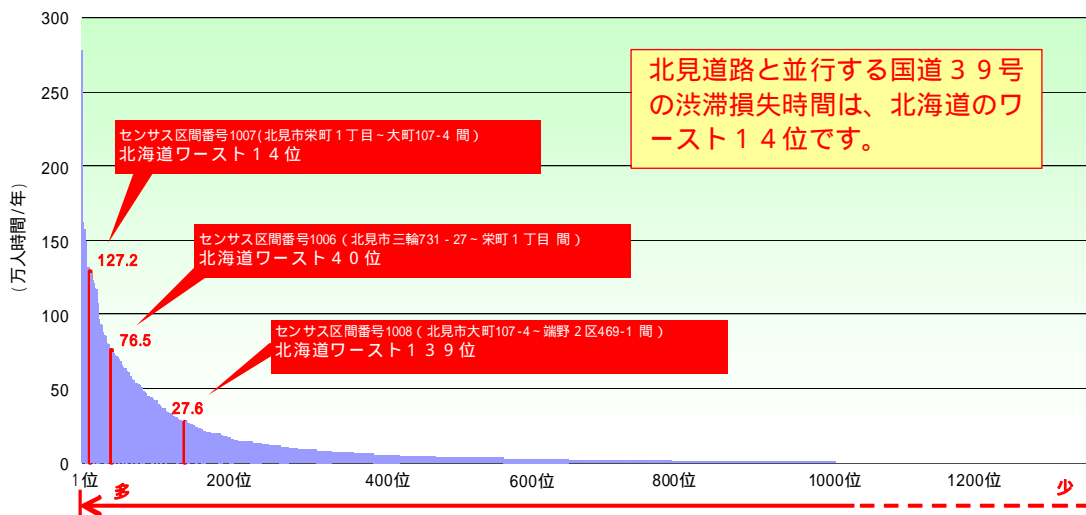
### 「現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）および削減率」

国道39号の北見市街地では、全道のセンサス区間のうち渋滞損失時間が、札幌、函館に次ぐ渋滞損失時間となっています。

北見市内の渋滞損失時間は、北見駅前付近が最も高くなっております。

また、北海道の自動車専用道の平均死傷事故率は北見道路と並行する国道39号の約1/13と安全性が非常に高くなっており、安全に北見市内を通過することが可能となります。

センサス区間別渋滞損失時間（ワースト順）



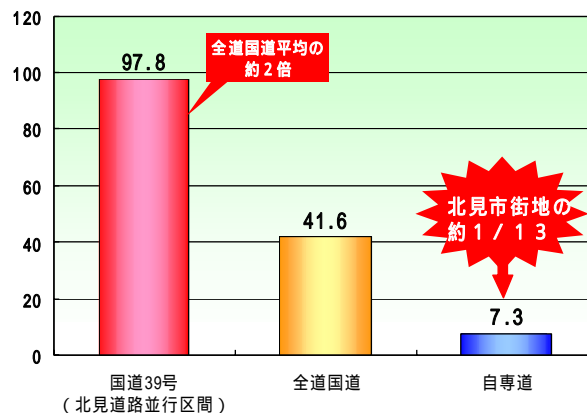
センサス区間別渋滞損失時間（ワースト順）は、北海道で最も多い渋滞損失時間のセンサス区間を多い順に並べて表現しています。

全道のセンサス区間は2,453区間あり、そのうち渋滞損失時間を有する区間は1,364区間あります。

資料：北海道開発局（H17）

### 北海道の死傷事故率の比較

（件/億台キロ）



#### 幼稚園園長の声

子供たちがバスに乗っている時間を少なくしたいのですが、混雑状態に巻き込まれることが多いです。市街地の渋滞を減らすために北見道路を早くつくって欲しいです。

#### 北見市内の食品業者の声

配達をする時は注文の時間を守らなければいけないので、渋滞は非常に困ります。市街地の渋滞が軽減され、安全な北見道路が出来たら助かります。

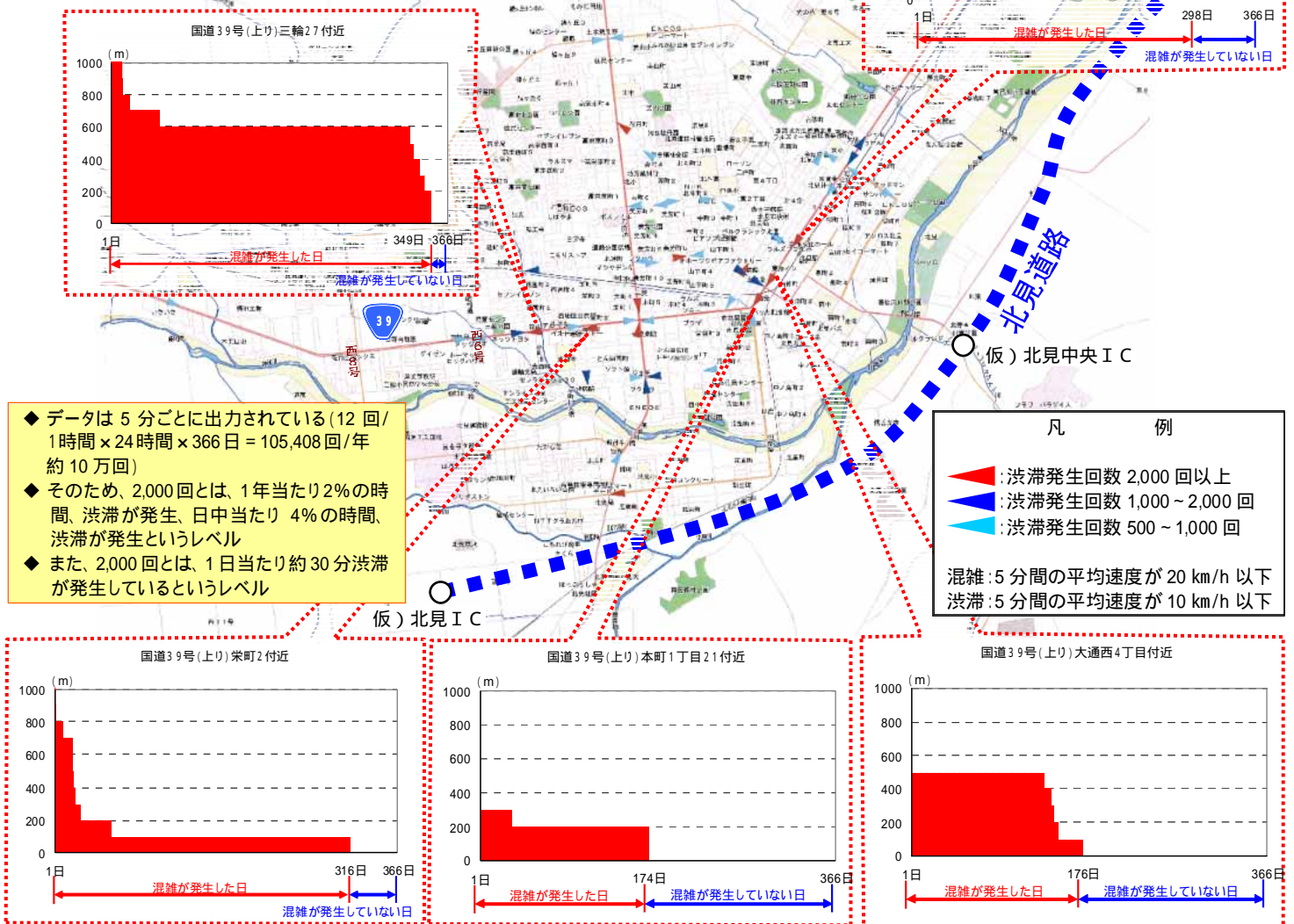
## < 北見市内の渋滞の状況 >

北見道路と平行する国道39号は、生活交通と観光・物流等の通過交通とが輻輳しており、かつ、信号交差点が39箇所あることも相まって、旅行速度が20 km/h以下の混雑または渋滞が発生しています。

北見道路と並行する国道39号交差点における混雑発生日数と日最大混雑長

北見市内の渋滞発生頻度の順位（渋滞発生2000回/年以上）

路線名称	方向	地点名称	渋滞発生頻度(回)	最大渋滞長(km)
国道39号	上り	北見市大通西4丁目付近	5729	0.5
国道39号	上り	北見市本町1丁目21付近	5005	0.3
国道39号	上り	北見市三輪27付近	3702	2.2
北見津別線	上り	北見市栄町付近	2942	1.8
置戸福野北見線	上り	北見市末広町173付近	2626	0.2
北見常呂線	上り	北見市栄町付近	2497	0.7
国道39号	上り	北見市栄町2付近	2241	1.6
国道39号	上り	北見市北見駅付近	2226	0.6
中央大通り	下り	北見市高栄東町3丁目付近	2196	1.4
北4条通り	上り	北見市北4条西3丁目付近	2045	0.7



データ基：日本道路交通情報センター  
2004年1月～12月データ



## 客観的評価指標

「農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる」

< 農産品流通の利便性向上 >

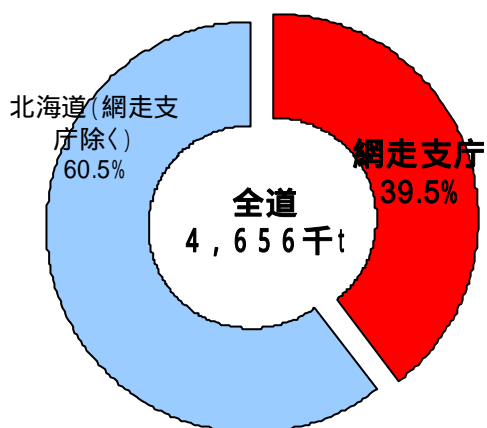
網走管内の主要農産品のおてんさいは、北見市の農産品加工場に集約され、全国へ出荷されています。

当該事業の整備により、流通機能や業務効率が円滑化することにより、地域産業のさらなる活発化や発展が期待されます。

「てんさい」および「砂糖」の主な輸送経路



資料：ホクレン北見支所  
北海道糖業北見製糖所ヒヤリング調べ



資料：H16年農林水産省札幌統計情報事務所資料

### 北海道糖業㈱北見製糖所の声

北見道路が整備されると、一番のメリットは距離の短縮により運送回転数が増えることに期待しています。

現在利用している道道は、起伏があり、冬期間は凍結、吹き溜まり等が起きるため、運搬に必ずしも適しているとはいえないため、北見道路にはメリットを感じます。

### てんさい輸送業者の声

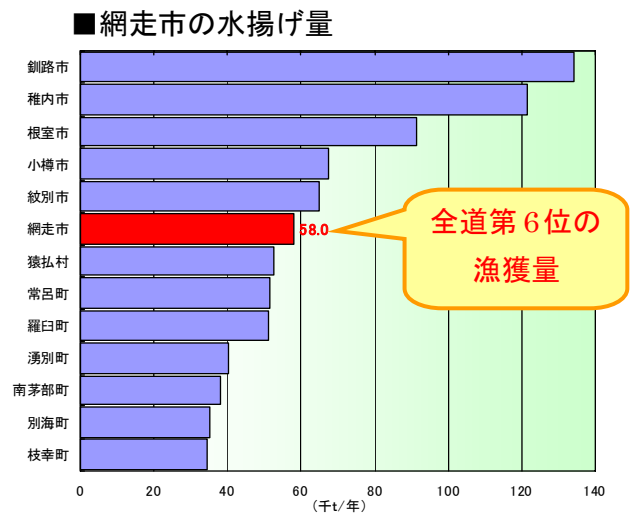
端野町のてんさい生産地のほとんどは、国道39号の北東側に位置するため、整備後は、北見道路経由で北海道糖業㈱北見製糖所へ運ぶケースが多くなると考えられます。

## ＜水産品流通の利便性向上＞

網走市は、漁獲量約6万t/年を有する全道6位の道内有数の水産基地となっています。

しかしながら、道内の他の生産地より、消費地市場への距離が遠く、輸送時間が多くかかってしまうことから、条件的に不利なため魚価に影響しています。

当該事業や高規格幹線道路網の整備により、網走市～苫小牧港間など積み出し港への所要時間が短縮され、網走産鮮魚の価格向上効果が期待されます。



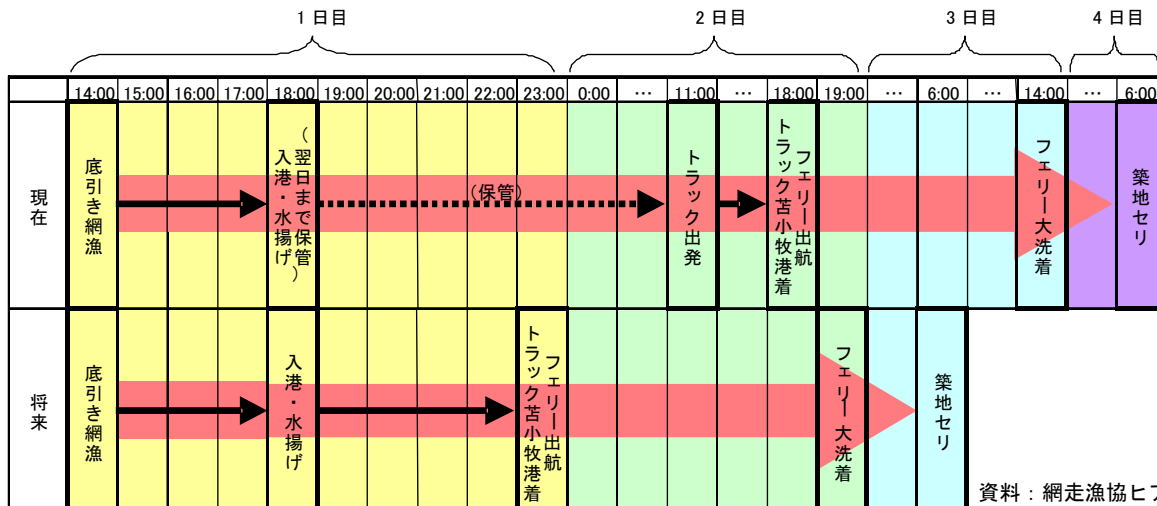
### 網走漁協の声

網走市のスケソウダラの漁獲量は約6千t/年で、加工と生鮮があり、韓国などに出荷されます。また、その他鮮魚はきんき、たら、カレイ類などで築地（東京）や大阪へ出荷されます。

高規格道路網が整備されれば、苫小牧港などの積み出し港までの輸送時間が短縮され、従来よりも早い便を利用できる場合があり、フェリー出航時間や市場のセリ時間などの関係から、1日早く販売されるケースが考えられます。

市場までの時間を短縮することにより、網走産鮮魚の価格向上が期待されます。

### ■ 網走市の鮮魚出荷スケジュールの例



## 客観的評価指標

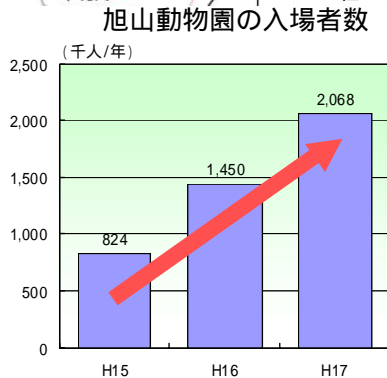
「主要な観光地へのアクセス向上が期待される」

当該区間は、道内周遊観光の主要ルートとなっています。最近では、旭山動物園が魅力の旭川及び美瑛・富良野を含めた上川地域と平成17年に世界自然遺産へ登録された知床地域との連携が重要となっています。

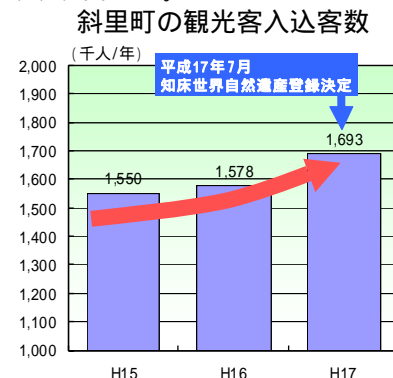
当該区間を通過する観光バス事業者の中には、過去に事故が発生した北見市郊外の道路の利用を禁止している事業者もあることから、信号を回避し、時間短縮が見込まれる当該事業の供用により、道内周遊観光の利便性向上が期待されます。



平成18年9月1日より、札幌市～斜里町・宇登呂間的高速バス「高速しれとこ号」の運行が開始されました(1日1往復)。世界遺産登録による知床人気が依然高いことから、来春から1日2往復の通年運行となることになりました。



資料：旭山動物園



資料：北海道観光入込客数調査

### 観光バス事業者の声

通常の知床方面へのツアーは、2泊3日が多くなっていますが、新千歳空港利用の場合、3泊4日が多くなっています。最近では動物園が魅力の旭川の宿泊が増えており、旭山動物園と知床が道内の2大観光地となっています。

北見市内の通過では、過去に裏道利用時に事故が発生したため、現在は利用を禁じています。

北見道路が完成した場合、北見市内で立寄る箇所がないので、多くの信号機を回避し時間短縮が見込まれるなら、大いに利用すると思います。



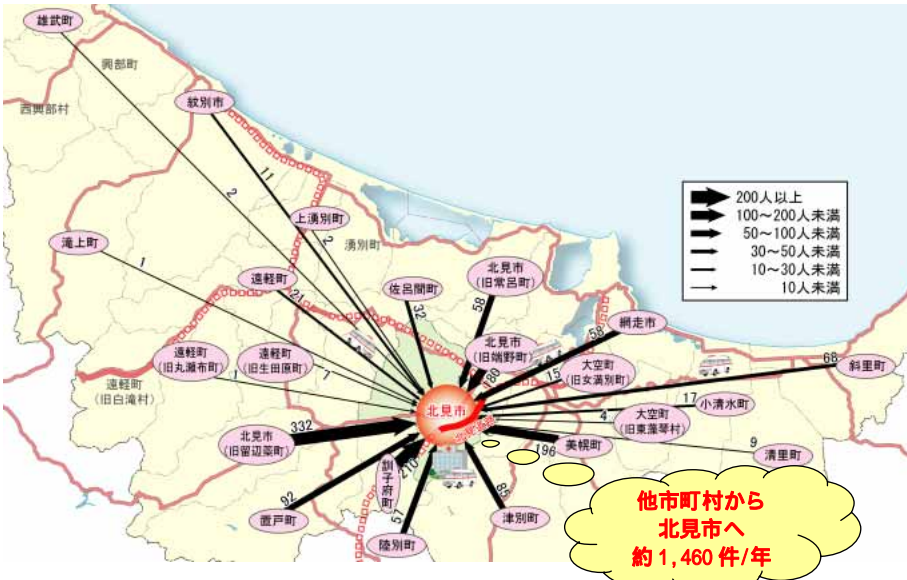
## 客観的評価指標

### 「三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる」

オホーツク圏は、北海道の中でも医師数が少ない地域であり、同面積である岐阜県と比較して面積あたりの医師数が1/8程度となっています。また3次医療施設の1施設あたりのカバー面積は岐阜県の約6倍となっています。

オホーツク圏の医療集積拠点である北見赤十字病院への緊急搬送は、圏域内各市町村から1,458件/年(H16)の搬送が行われています。当該事業が整備されることにより、一刻を争う救急搬送・患者の負担軽減などに貢献します。

北見市までの救急搬送実績



資料：網走開発建設部 (H16)

### 同面積規模の岐阜県との比較



#### 岐阜県

- ・面積：10,624k㎡
- ・人口：2,107,293人(H16)
- ・医師数：3,482人(H16)
- ・三次医療施設数：6箇所

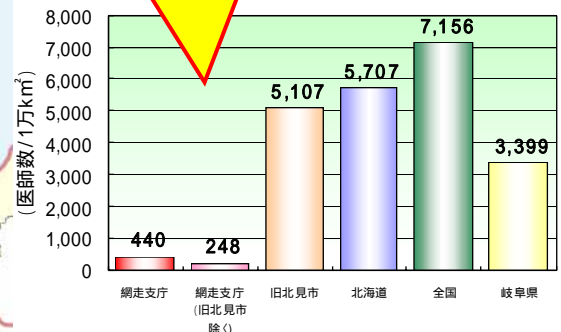
#### 網走支庁

- ・面積：10,690k㎡
- ・人口：329,243人(H16)
- ・医師数：470人(H16)
- ・三次医療施設数：1箇所

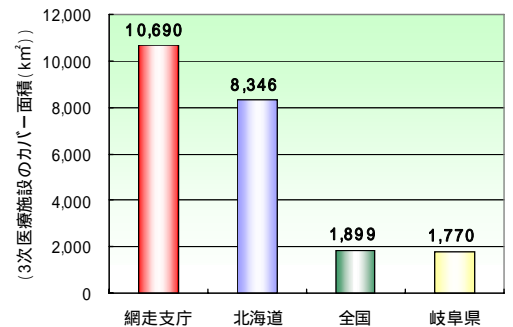
資料：住民基本台帳(H16.9.30現在)北海道企画振興部、岐阜県統計課  
北海道保健統計年報(H16)北海道保健福祉部  
医師・歯科医師・薬剤師調査(H16.12.31現在)厚生労働省

1万k㎡当りの医師数

網走支庁は、医師数、3次医療施設の少ない地域です。



3次医療施設のカバー面積



資料：厚生統計要覧(H16)・北海道、全国  
北海道保健統計年報(H16)・網走支庁

### 北見地区消防組合の声

自動車専用道路は、安全な救急搬送とともに発進や停止、カーブなどでの自動車の揺れが少ないため、搬送時における患者の体への負担が少ないのはもとより、車内での隊員による救命活動もスムーズになると思われます。

特に、搬送時間が長くなる訓子府や置戸など管外からの救急搬送は車内での救命活動が重要となります。

また、救急車両が一台しかない町村にとって、帰署時間の短縮は、早期緊急体勢の確保にとって重要となっています。

更なる高速交通ネットワークの整備による緊急搬送時の時間短縮に期待しています。



## 客観的評価指標

「拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する」

北見市の都市マスタープランでは、北海道横断自動車道とのアクセス性を活かし、インターチェンジ周辺に工業団地の配置を基本方針としており、北見工業団地を整備しています。

北見工業団地には、少雨・乾燥な風土を活かした精密機械製造業等の企業が立地しており、製造された機械部品などが道外各地へ出荷されています。

当該事業の整備により、高規格幹線道路網と一体となって、物流拠点である女満別空港等への所要時間が短縮するとともに、精密機械に適した振動の少ない輸送を実現するなど、地域の産業活動を支援することが期待されます。

### 北見工業団地の概要

#### 【目的】

管内の中核都市として工業の振興を図り、併せて住工混在の解消、公害の防止、都市環境の整備促進を図る。

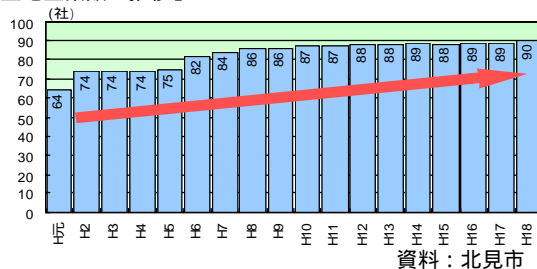
【事業主体】 北見市

【事業期間】 昭和49年度～平成16年度

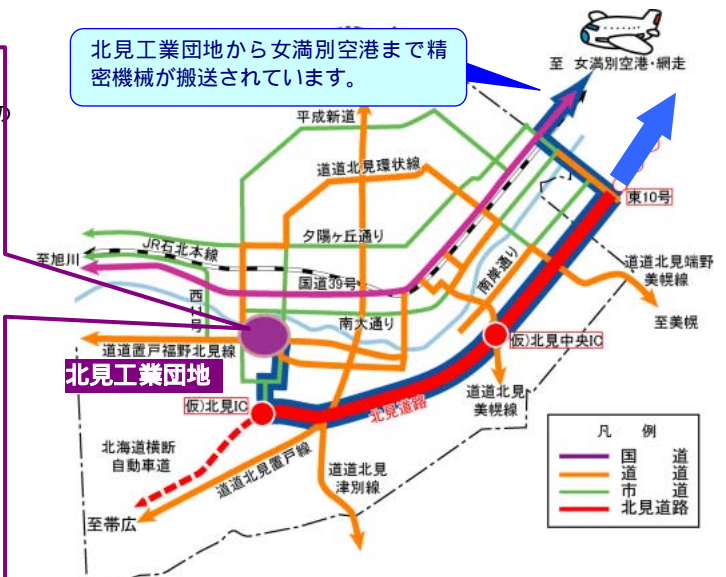
【区画割り】



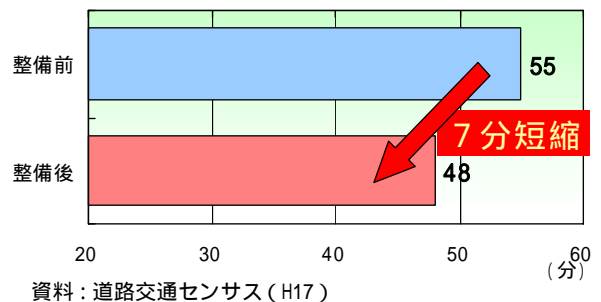
#### 【立地企業数の推移】



北見工業団地から女満別空港まで精密機械が搬送されています。



#### 北見工業団地 - 女満別空港間のアクセス時間



### 工業団地内の精密機械製造業社の声

大半が携帯電話の製造を手がけており、生産量は一日1500台から多いときで3000台です。搬出先は札幌・東京・大阪・福岡・沖縄の5拠点で、道外には女満別空港が2割、新千歳空港が8割で空輸輸送となります。陸送はチャーター輸送を行っています。材料の搬入先も全国の部品メーカーより千歳・女満別空港を利用しているため、道路整備による陸送輸送の時間短縮を望みます。

## 客観的評価指標

「第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくはは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる」

当該地域には、オホーツク圏の空の玄関口である女満別空港（第三種空港）があります。

女満別空港の利用客は、新千歳空港、函館空港、旭川空港について道内4番目となっており、近年海外の利用客も増加しています。

当該事業の整備により、美幌バイパスの供用と相まって、女満別空港へのアクセス向上が見込まれます。

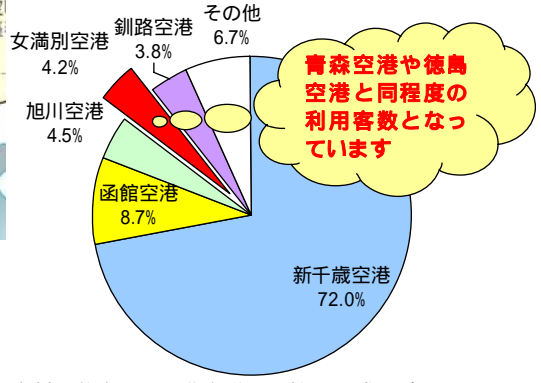
女満別空港位置とアクセスルート



【女満別空港】・・・輸送人員 960 千人/年  
 女満別-東京(14便/日) 女満別-大阪(4便/日)  
 女満別-新千歳(10便/日) 女満別-丘珠(4便/日)  
 女満別-名古屋(2便/日) 女満別-函館(2便/日)

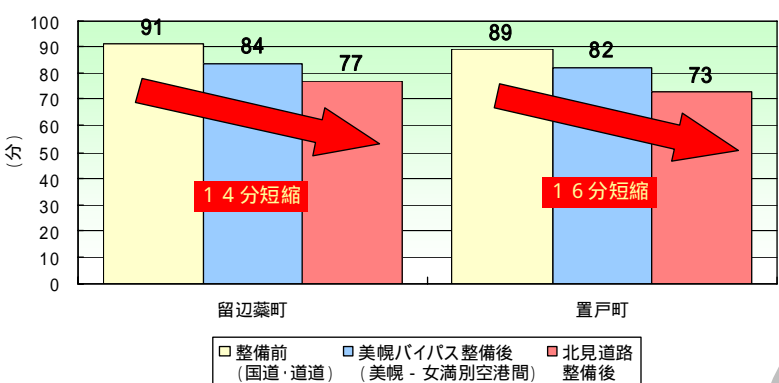
資料：数字でみる北海道の運輸（平成16年）  
 女満別空港時刻表（平成18年9月現在）

道内空港旅客数の内訳



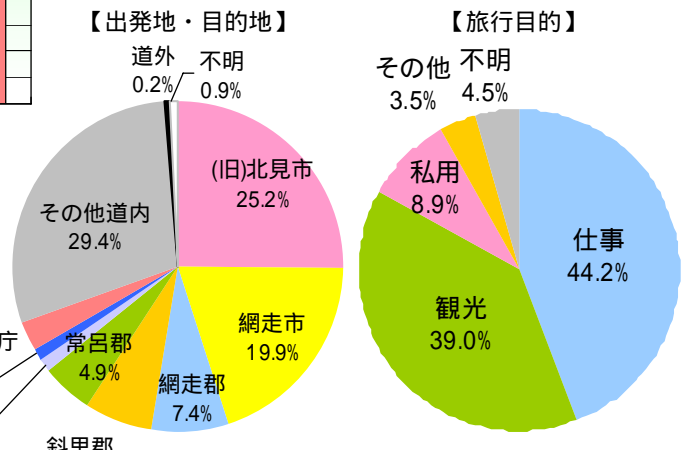
青森空港や徳島空港と同程度の利用客数となっています

女満別空港までのアクセス時間の変化



資料：道路交通センサス（H17）

女満別空港の出発地・目的地と旅行目的



資料：航空旅客動態調査（平成13年度）

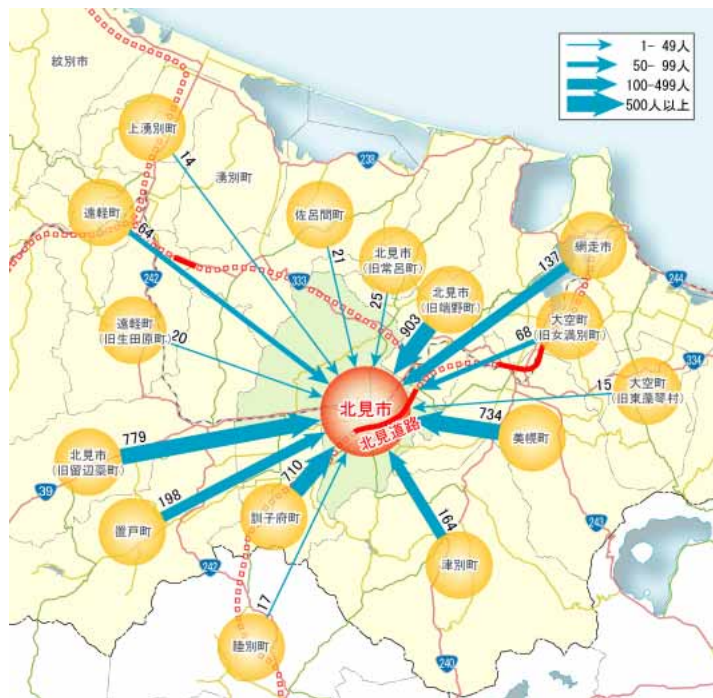
## 客観的評価指標

「日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる」

網走管内の居住者の多くは、通勤・通学や買い物、通院等の日常生活活動を管内中核都市の北見市に依存しています。

当該事業の整備により、地域住民の生活面における安全・安定した移動の確保が見込まれます。

北見市までの通勤・通学流動状況

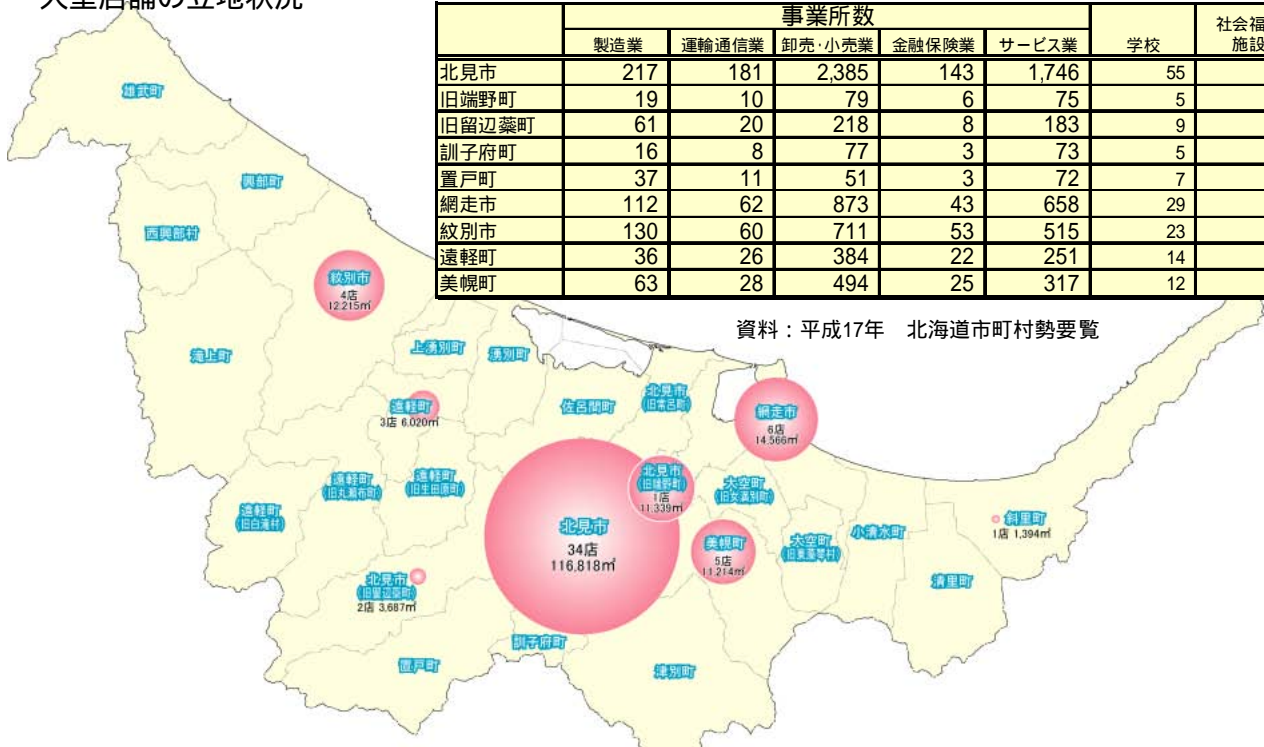


## 大型店舗の立地状況

### 北見市及び近隣市町村における商業施設等の比較

	事業所数					学校	社会福祉施設
	製造業	運輸通信業	卸売・小売業	金融保険業	サービス業		
北見市	217	181	2,385	143	1,746	55	58
旧端野町	19	10	79	6	75	5	9
旧留辺蘂町	61	20	218	8	183	9	13
訓子府町	16	8	77	3	73	5	4
置戸町	37	11	51	3	72	7	7
網走市	112	62	873	43	658	29	25
紋別市	130	60	711	53	515	23	18
遠軽町	36	26	384	22	251	14	10
美幌町	63	28	494	25	317	12	9

資料：平成17年 北海道市町村勢要覧



資料：全国大型小売店総覧2005（東洋経済）  
店舗面積1,000㎡以上



## 客観的評価指標

「対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり」

並行する国道39号は、北海道緊急輸送道路ネットワーク計画において「緊急輸送道路」に位置づけられているため、防災・危機管理の観点から本路線の幹線道路の機能が向上することが期待されます。

第一次緊急輸送道路とは、県庁所在地、地方中心都市、重要港湾、空港、総合病院、自衛隊、警察、消防等を連絡する重要な道路です。

緊急輸送道路と防災拠点



資料：北海道緊急輸送道路ネットワーク計画書（H18.3）（北海道緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会）

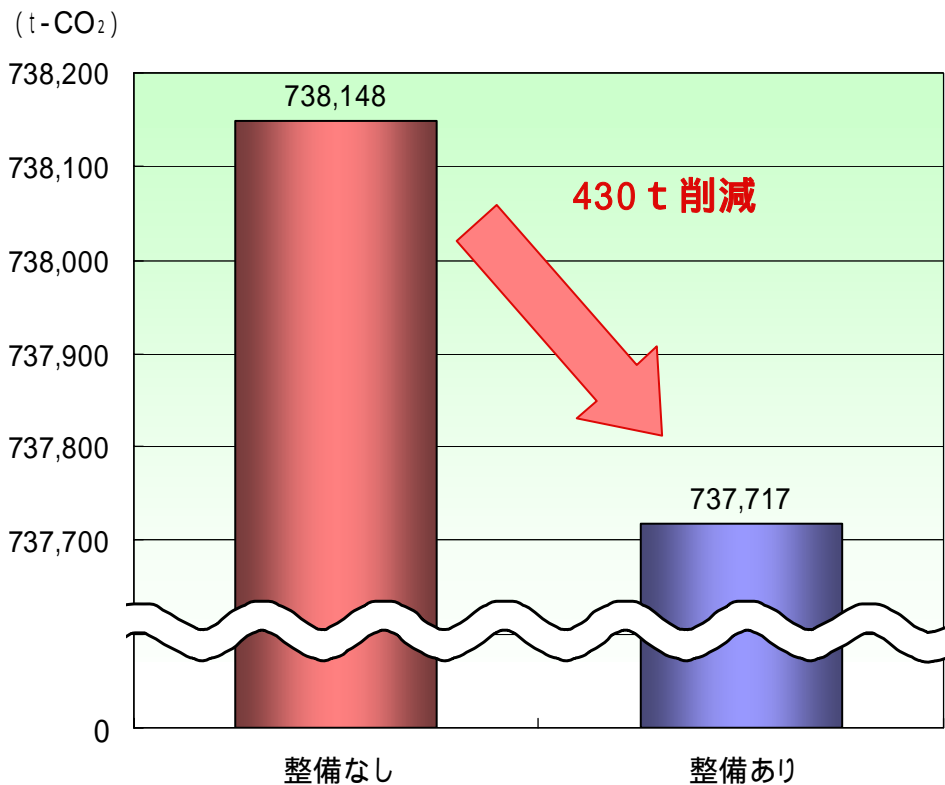
## 客観的評価指標

### 「対象道路の整備により削減される自動車からのCO<sub>2</sub>排出量」

平成16年度における国内の二酸化炭素総排出量は、12億8,600万t-CO<sub>2</sub>/年、1人あたりの総排出量は10.07t-CO<sub>2</sub>/年となっています。

当該事業の整備により、整備されない場合に比べ、430t-CO<sub>2</sub>/年の削減が見込まれます。これを1人あたりの年間排出量に換算した場合、約40人分の排出量に相当します。

北見道路供用による国道39号のCO<sub>2</sub>削減量



## (2) 事業の投資効果

### 費用便益分析の結果（事業全体）

#### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成18年		
単純合計	323億円	63億円	386億円
基準年における 現在価値（C）	290億円	25億円	315億円

#### 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成18年			
単年便益 （初年度便益）	40億円	5億円	2億円	47億円
基準年における 現在価値（B）	628億円	72億円	37億円	736億円

#### 結果

費用便益分析（B / C）	2.3
---------------	-----

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

#### 感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 （B / C）
交通量	8,100～9,200台/日	±10%	2.1～2.6
事業費	323億円	±10%	2.1～2.6
事業期間	12年	±20%	2.2～2.4

## 費用便益分析の結果（残事業）

### 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成18年		
単純合計	274億円	63億円	336億円
基準年における 現在価値（C）	240億円	25億円	265億円

### 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成18年			
単年便益 （初年度便益）	40億円	5億円	2億円	47億円
基準年における 現在価値（B）	628億円	72億円	37億円	736億円

### 結果

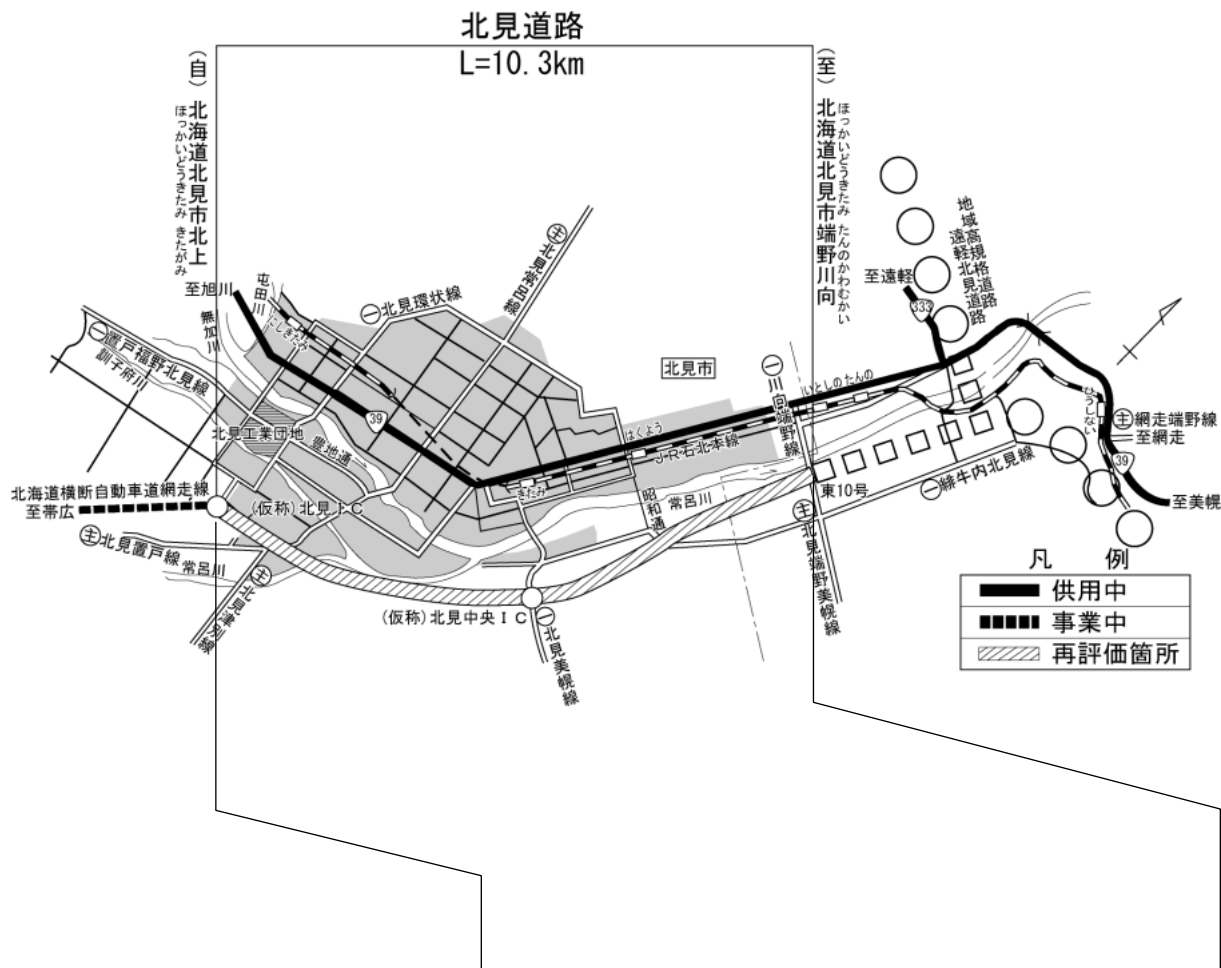
費用便益分析（B / C）	2.8
---------------	-----

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。



### (3) 事業の進捗状況

当該事業は、平成18年度末現在で、用地進捗率58%、事業進捗率21%です。



設計	100%
測量・地質調査	100%
用地進捗率	58%
事業進捗率	21%

平成18年度末現在

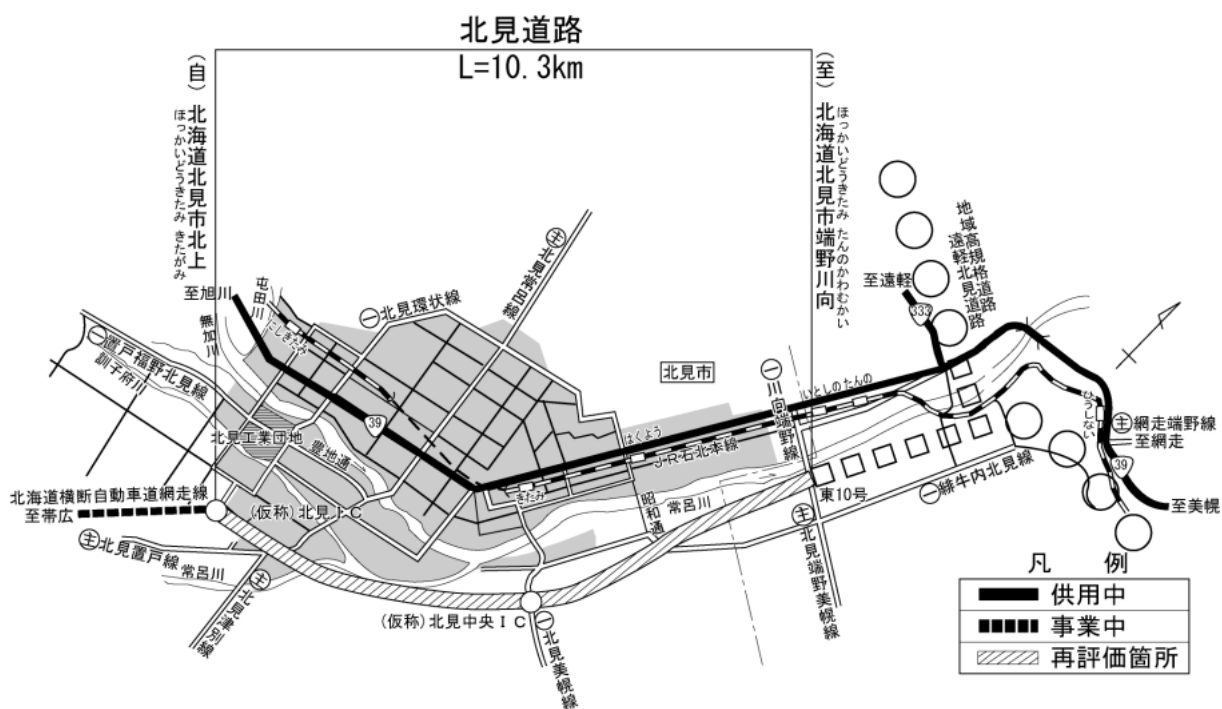
用地進捗率は用地補償費投入ベース  
事業進捗率は事業費投入ベース

凡例：数字は進捗率

### 3.事業進捗の見込み

当該事業は平成9年度に事業化され、平成16年度に工事に着手しています。

今後の見込みについては、引き続き計画的に用地取得および工事の進捗を図り、平成20年代中旬の供用を目指します。



#### 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性

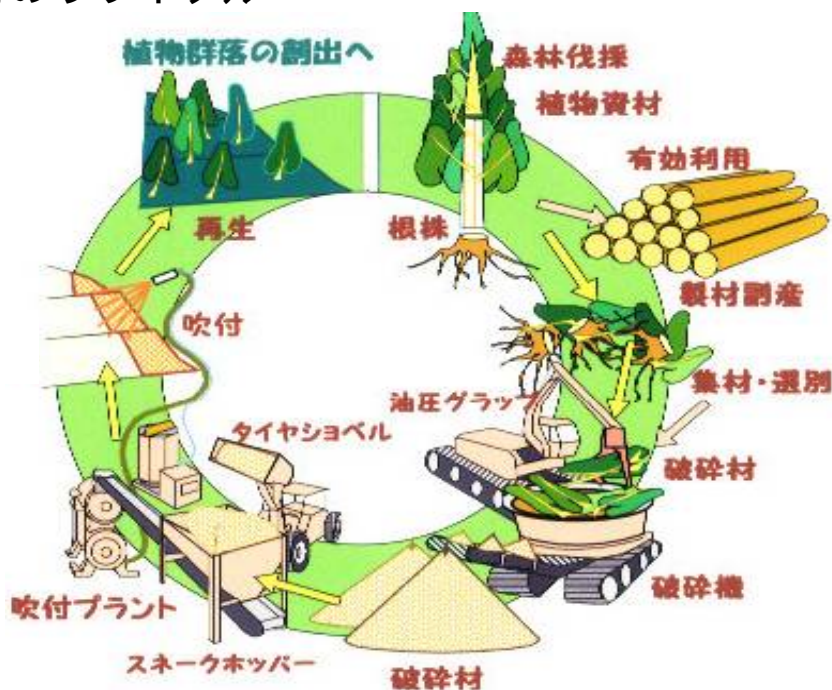
当該事業においては、以下のコスト縮減対策に取り組んでいます。

##### 取り組み施策

施策名	内容
建設副産物対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・粗骨材の再生材の利用</li> <li>・アスファルト混合物の再生材の利用</li> <li>・現場発生材（抜根物）ののり面植栽への有効活用</li> </ul>
新技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・耐候性鋼材の使用によるライフサイクルコストの縮減</li> </ul>

また、これまでの取り組みを継続実施することに加え、公共事業の全てのプロセスをコストの観点から見直す「公共事業コスト構造改革プログラム」に取り組むこととしています。

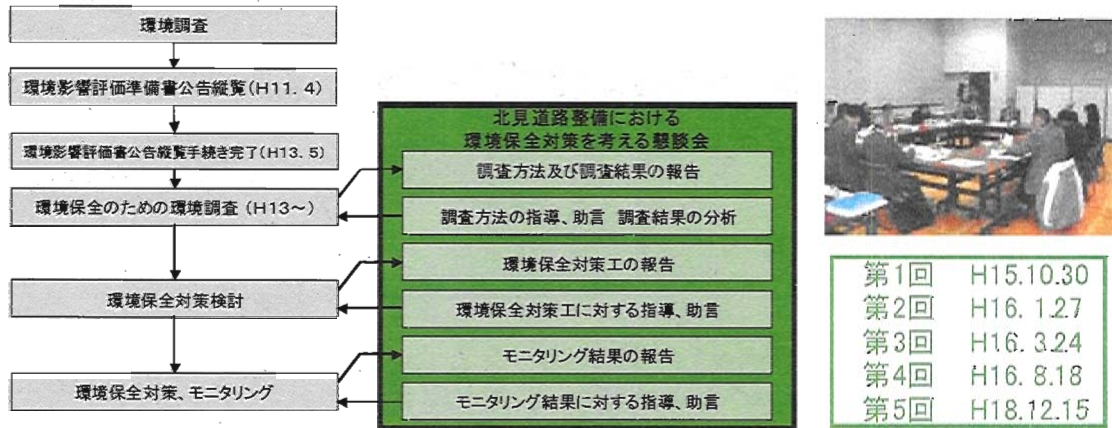
##### チップ材のリサイクル



## ■自然環境に配慮した取り組み

当該事業では、環境影響評価書に基づき継続的な環境調査や環境保全対策を実施しています。これらの調査結果や保全対策については、有識者、地域の代表の方々からなる「北見道路整備における環境保全対策を考える懇談会」に報告し、助言や指導をいただきながら事業を進めています。

### ①自然環境に配慮した取り組みのフロー



### ②環境保全対策を考える懇談会の実施

#### 【環境保全対策を考える懇談会での委員からの主な意見 その1】

①森林を含む植物 物保全と緑化 再生	植物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変化が避けられない植物重要種については、平成16年度より移植を実施しており、モニタリング調査の結果、その移植先において、移植株の生育状況、生育高、開花や結実の有無等を確認し、良好な生育状況である。</li> <li>・ 移植種は今後、株分けにて増殖可能である。</li> <li>・ 道路緑化については、周辺環境と調和した緑づくりを基本とし、木本類については伐り株移植、草本類については株移植を実施し、資源循環と自然再生に取り組んでいる。</li> <li>・ トンネル坑口部など構造物周辺においても、周辺環境と調和した緑化を検討している。</li> </ul>
	景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 川東から南丘森林公園までの5.3kmの内、約8割はトンネル、橋梁により通過する。北見市街からは橋梁の一部が視認される程度であり、景観に与える影響は小さいと考えられる。</li> </ul>
②貴重種・動物 等の生息環境 保全及び再生	■■■■■	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 繁殖個体が営業地付近で利用している生活上重要な場である止まり木及び採餌場は、■■■■■の最も近い■■■■■から、最も近いところで約■■■■■離れている。■■■■■離れていれば、工事で繁殖活動を阻害することはない。なお、■■■■■は移動時の飞翔空域としてときどき利用されているだけである。</li> <li>・ 営業地付近では■■■■■の■■■■■が大きく、■■■■■は■■■■■を回り込んだ位置にあり、工事による騒音は十分減衰される。</li> <li>・ ■■■■■の行動圏は経年的に大きな変化はみられない。本種は、■■■■■から■■■■■以上離れた箇所では採餌確認されており、本種の繁殖に対する工事の影響はないと考えられる。</li> </ul>
	■■■■■以外の猛禽類等(ワシタカ類、フクロウ類、キツキキ類)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成15年度の巣調査の結果、変更予定区域において、計7箇所(キツキキ類1(樹洞)、種不明2(血巣)、トビ3(血巣)、カラス類1(血巣))の巣が確認された。なお、変更予定区域で確認されているキツキキ類の巣(樹洞)は、周辺の探過痕の大きさからクマガラではないことは明らかである。</li> <li>・ 平成16年度の繁殖確認調査の結果、変更区域での重要種の繁殖利用は確認されなかったことから、キツキキ類と猛禽類に対する工事による影響はないと考えられる。</li> </ul>

※黒塗り箇所：希少野生動物等の生息場所が具体的に特定され、盗掘・乱獲のおそれがある内容については不開示としています。  
(行政機関の保有する情報の公開に関する法律第5条6号)

【環境保全対策を考える懇談会での委員からの主な意見 その2】

②貴重種・動物等の生息環境保全及び再生	エゾモモンガ、エゾリス	<ul style="list-style-type: none"> <li>エゾモモンガの保全対策は、トンネル、橋梁による生息地の回避を行うとともに、計画路線近傍での営巣から、より上流側での営巣を誘導するために巣箱を設置した。</li> <li>寺の沢地区では、10箇所の巣箱のうち、平成17年3月には2箇所、平成18年3月には3箇所エゾモモンガの利用が確認されており、巣箱は生息地の代替施設として有効に機能していると考えられる。</li> <li>川東地区では、5箇所の巣箱のうち、平成17年3月には2箇所、平成18年3月には3箇所エゾリスの利用が確認され、巣箱は本種の生息地の代替施設として有効に機能していると考えられる。</li> </ul>
②貴重種・動物等の生息環境保全及び再生	エゾサンショウウオ	<ul style="list-style-type: none"> <li>水たまりなど生息域が確保できないため本種の移植を実施しており、移植先である南丘砂防ダムにおいて、移植後も順調に成育して8月に幼生が確認されており、生息地として有効に機能しているものと考えられる。</li> <li>モニタリング調査の結果、[ ]の施工による[ ]の保全及び一時的避難としての移植の有効性が示唆された。</li> <li>水温や降雨状況によりモニタリング個体数には変動がある。</li> <li>[ ](小型個体)が確認されていることから再生産が行われ、良好な環境となっている。</li> </ul>
③工事中における周辺環境への影響最小化	工事騒音・振動・大気	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成18年度に実施した工事に伴う調査の結果、騒音については、工事箇所から約200~300m離れたところ、60dB(環境基準(B類型))以下まで減衰すると推定されることから、工事により生活環境に及ぼす影響は小さいと考えられる。</li> <li>平成18年度に実施した工事に伴う調査の結果、振動については、工事箇所から100m地点では測定下限値(30dB)以下であったことから、工事により生活環境に及ぼす影響は小さいと考えられる。</li> <li>工事用道路として既存道路を極力利用することや、工事中の粉じん対策(工事用道路の舗装、タイヤ洗浄)を実施し、影響の最小化が図られている。</li> <li>完成後の大気汚染、騒音、振動については、環境影響評価書において環境保全目標を満足するものとなっているが、今後、予測し得なかった著しい影響の発生が見られる場合等は、必要に応じて本懇談会において保全対策を検討するものとする。</li> </ul>
	常呂川関係(希少魚類・濁水処理)	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事現場で発生する濁水については、常呂川の環境基準値である水素イオン濃度(pH)6.5~8.5、浮遊物質(SS)25mg/l以下に処理していることから、工事による常呂川の水質に対する影響は小さいと考えられる。</li> </ul>

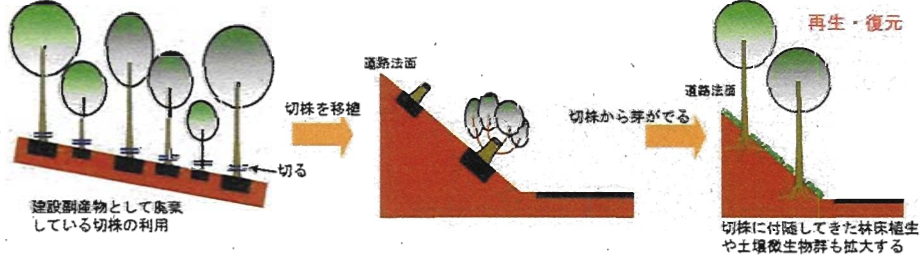
※黒塗り箇所：希少野生動植物等の生息場所が具体的に特定され、盗掘・乱獲のおそれがある内容については不開示としています。  
(行政機関の保有する情報の公開に関する法律第5条6号)



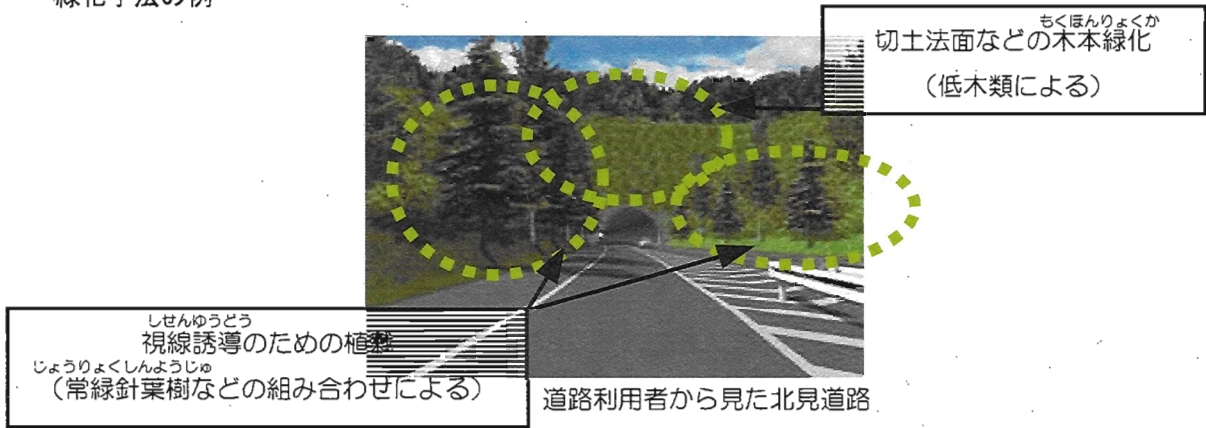
### ③環境保全対策を考える懇談会での意見

#### ○森林を含む植物保全と緑化再生について

- ・移植についてはモニタリングを実施し、継続的な調査を行い、植物の再生を確認しています。

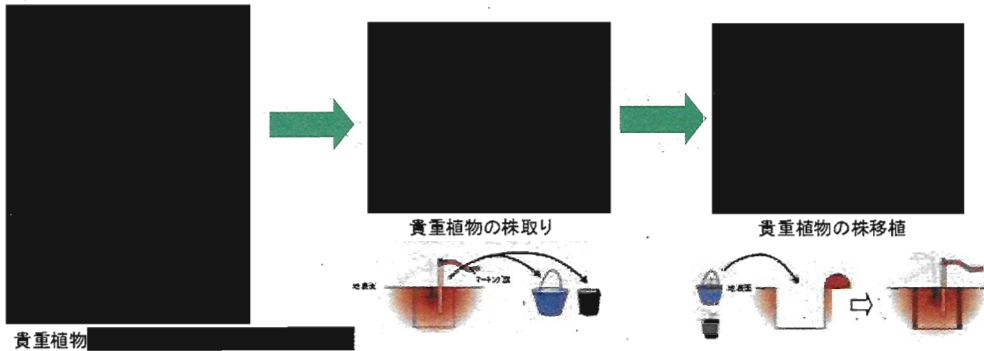


#### ・緑化手法の例



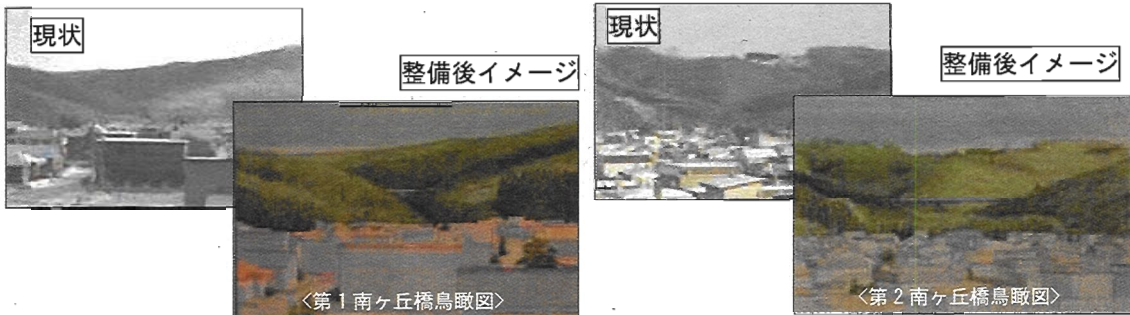
#### ・貴重植物の移植

- ・移植については、専門家の指導・助言のもと適切な時期に移植を実施し、モニタリングを継続しており、おおむね良好な結果が得られている。



#### ・景観についての配慮

- ・自然環境に配慮した構造検討を行っています。



※黒塗り箇所：希少野生動植物等の生息場所が具体的に特定され、盗掘・乱獲のおそれがある内容については不開示としています。  
 (行政機関の保有する情報の公開に関する法律第5条6号)

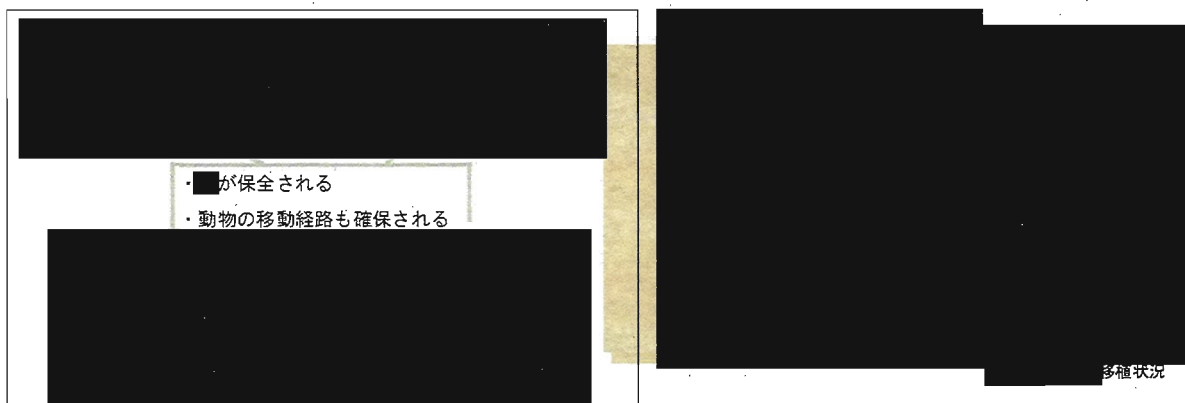
○貴重種や土着動物等の生息環境保全及び再生について

- ・■■■■のモニタリング調査
  - ・■■■■の繁殖確認調査および採餌場調査を継続的に実施しています。
  - ・■■■■の行動圏は経年的に変化は見られず、■■■■から■■■■以上離れた箇所では採餌確認されており、繁殖に対する工事の影響はないと考えられます。

繁殖確認調査



- ・エゾモモンガの保全対策
  - ・トンネル・橋梁による回避を行い、樹木の伐採を低減しています。
  - ・道路予定地からは離れた箇所に巣箱を設置しています。
  - ・生息地の代替施設として有効に機能しています。
- ・■■■■生息地での対策
  - ・■■■■では■■■■への移植を行っており、工事後のモニタリングの結果、当該箇所では成体と■■■■が確認されており、再生がなされているため良好な環境が保全されています。



※黒塗り箇所：希少野生動植物等の生息場所が具体的に特定され、盗掘・乱獲のおそれがある内容については不開示としています。  
(行政機関の保有する情報の公開に関する法律第5条6号)



## 工事中における周辺環境への影響最小化

- ・ 工事用道路
  - ・ 計画道路敷地内や新設トンネル等の活用に努めます。
  - ・ 土砂運搬に際しては、市街地の通過は極力回避します。
- ・ 工事用の汚水処理
  - ・ 沈殿槽、シクナーによる濁水処理を実施します。



H18 常呂川橋A 1 橋台外工事



H17 川東改良工事（アーチカルバート）

- ・ 工事中の騒音
  - ・ 騒音・振動の発生を抑制する機械掘削、坑口部への防音施設などの導入を検討します。



工事騒音・振動 軽減対策(例)

## ５．関係する地方公共団体等の意見

地元自治体である北海道からは、「今後とも早期完成に向け、北見道路の事業促進を要望する。」とともに、北見市からは、「当市をはじめ地域の自立と持続的発展のため、北見道路の事業促進と早期完成を要望致します。」との意見が出されています。

また、地元自治体で構成する期成会からも事業促進の要望が行われています。

自治体	事業評価における意見
北海道	<p>一般国道３９号北見道路は、北海道横断自動車道と一体となって高速交通ネットワークを形成することから、物流、観光などの交流・連携を促進し、地域の活性化に寄与するとともに救急医療にも貢献する道路であり、今後とも早期完成に向け、北見道路の事業促進を要望する。</p> <p>なお、実施にあたっては、環境影響評価書に記述された、公害の防止、自然環境の保全及びその他の環境保全対策を適切に講じるとともに、環境影響評価準備書についての知事意見の内容に十分配慮し、一層のコスト縮減に配慮しながら、事業を進めていただきたい。</p>
北見市	<p>一般国道３９号北見道路は、バイパス機能として北見市内の交通環境の改善を促進するとともに、将来は北海道横断自動車道の一部区間として機能し、近隣地域及び北海道内の高規格幹線道路ネットワークを形成し、北見市はもとよりオホーツク地域、さらには北海道全体の発展と地域の医療、物流、観光等の面において重要な役割を担う道路として必要不可欠であり、その効果に大きな期待を寄せるものであります。</p> <p>昨年７月に開通した美幌バイパスは、自動車専用道路の高い安全性や速達性及び快適性などの効果が広く地域に実感されており、今年２月の国幹会議において「緊急に整備すべき区間」として位置付けされた陸別町小利別 - 北見間と併せ、北見道路の整備促進を強く願うものであります。</p> <p>また、北見道路のルートは、川、沢、丘陵斜面など多様な自然の中を通過する区間があることから、工事の実施にあたっては、今後も引き続き自然環境への影響に配慮し、環境保全対策に努めて頂くよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。</p> <p>当市をはじめオホーツク地域の自立と持続的発展のため、北見道路の事業促進と早期完成を要望致します。</p>

期成会名称	会長	主な構成メンバー	要望内容
網走支庁管内総合開発期成会	網走市長 大場 脩	北見市、紋別市、大空町、美幌町、津別町、斜里町、清里町、小清水町、訓子府町、置戸町、佐呂間町、遠軽町、上湧別町、湧別町、滝上町、興部町、西興部町、雄武町の首長	市街地の交通環境の向上とともに、高速ネットワークを図る一般国道の自動車専用道路の整備促進が不可欠として北見道路の整備要望あり(平成 18 年度要望有り)
北海道横断自動車道北見地区早期建設促進期成会	北見市長 神田孝次	本別町、足寄町、池田町、陸別町、置戸町、訓子府町の首長	道内における相互経済、文化、人的交流と都市間連携を促進し、地域の自主性、自立を図るには高規格幹線道路ネットワークの整備が必要不可欠であるとして北見道路の整備促進要望あり(平成 18 年度要望有り)
北海道横断自動車道北見・網走間早期建設促進期成会	網走市長 大場 脩	北見市、美幌町、斜里町、清里町、小清水町、津別町、大空町の首長	道内における相互経済、文化、人的交流と都市間連携を促進し、地域の自主性、自立を図るには高規格幹線道路ネットワークの整備が必要不可欠であるとして北見道路の整備促進要望あり(平成 18 年度要望有り)