資料３

旭川十勝道路（上富良野（かみふらの）～中富良野（なかふらの））

第２回　説明資料

令和８年１１月６日

国土交通省　北海道開発局

目　　次

１．計画段階評価の検討の流れ
２．第１回地域意見聴取結果
３．地域意見を踏まえた政策目標（案）
４．路線の整備方針（案）
５．第２回地域意見聴取方法（案）

１．計画段階評価の検討の流れ

1-1）計画段階評価の手続きの進め方（案）

○令和６年12月13日から約２ヶ月、令和７年７月12日、８月24日に地域意見聴取を実施。
○本委員会は地域意見聴取を踏まえた政策目標（案）の設定、路線の整備方針（案）、比較ルート（案）等について議論。

【令和6年3月7日】

北海道 地方小委員会

【審議内容】
■計画段階評価手続きの進め方

■地域・道路の現状と課題

■地域意見聴取方法（案）

【①令和6年12月13日～令和7年2月14日
②令和7年7月12日・8月24日】

地域意見聴取（第1回）

○地域・道路の課題

◆意見聴取方法
〈ヒアリング〉
対象者
・沿線自治体等
・関係団体
〈アンケート〉
対象者
・地域住民
・道路利用者
・観光客
（①冬期・②夏期）

今　回

北海道 地方小委員会

【審議内容】
■地域意見聴取の結果

■地域意見を踏まえた路線の政策目標（案）

■地域意見を踏まえた路線の整備方針（案）

■比較ルート（案）（複数案）

■地域意見聴取方法（案）

地域意見聴取（第2回）

○路線の整備方針

◆意見聴取方法
〈ヒアリング〉
対象者
・沿線自治体等
・関係団体
〈アンケート〉
対象者
・地域住民
・道路利用者
・観光客
（①冬期・②夏期）

北海道 地方小委員会

【審議内容】
■地域意見聴取の結果

■対応方針（案）

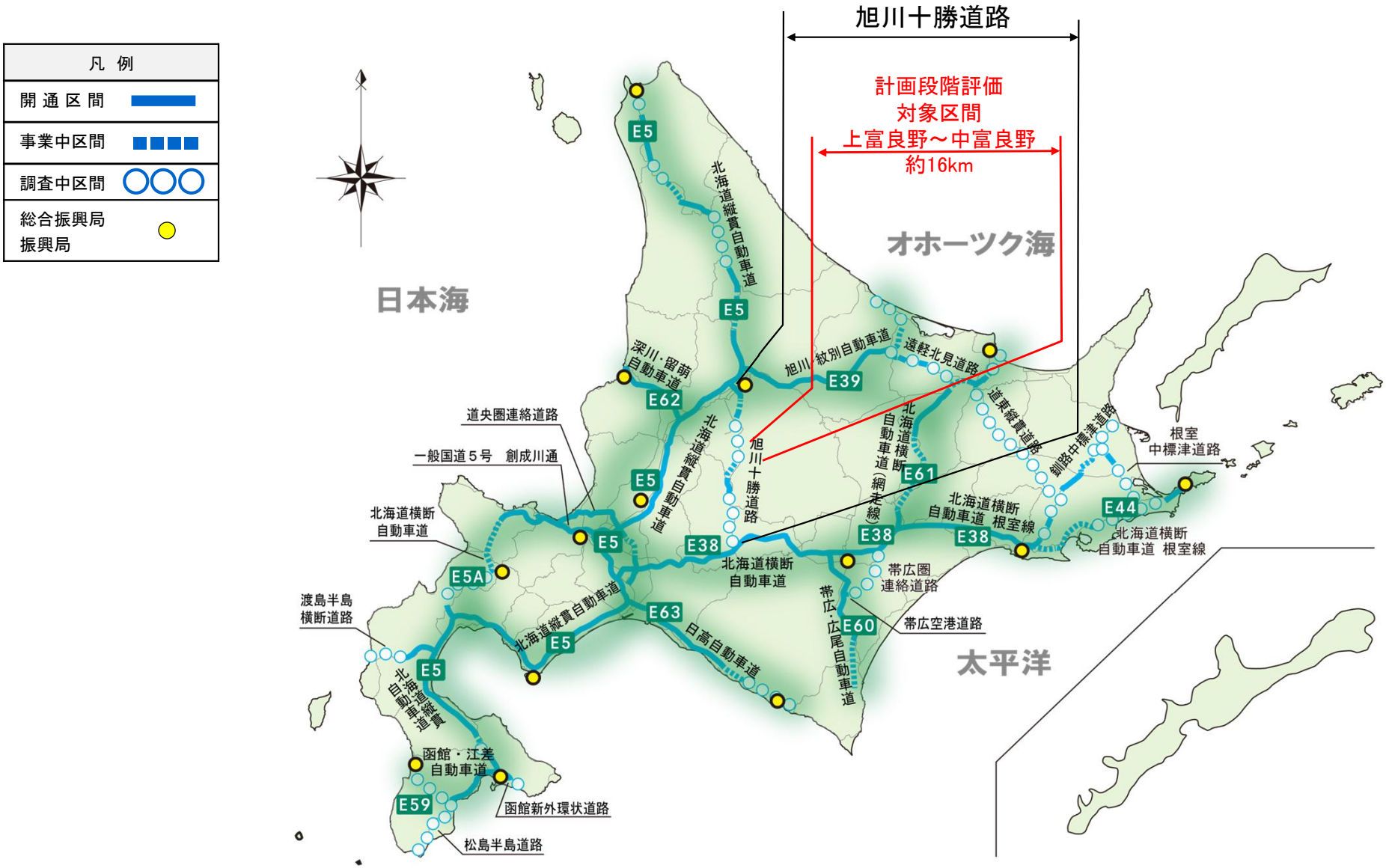
対応方針の決定（概略ルート・構造等）

北海道地方小委員会

※各段階で随時自治体と調整

1-2）北海道の高規格道路網

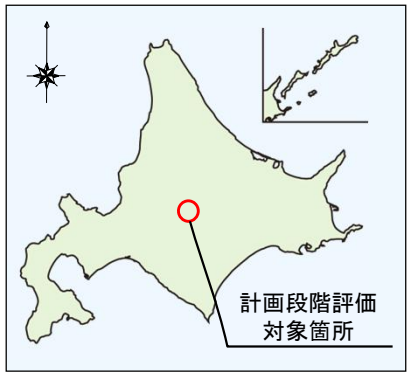
○旭川十勝道路は、旭川市を起点として富良野市等を経由し、占冠村へ至る高規格道路。
○評価対象区間は、上富良野町から中富良野町へ至る旭川十勝道路の一部区間。



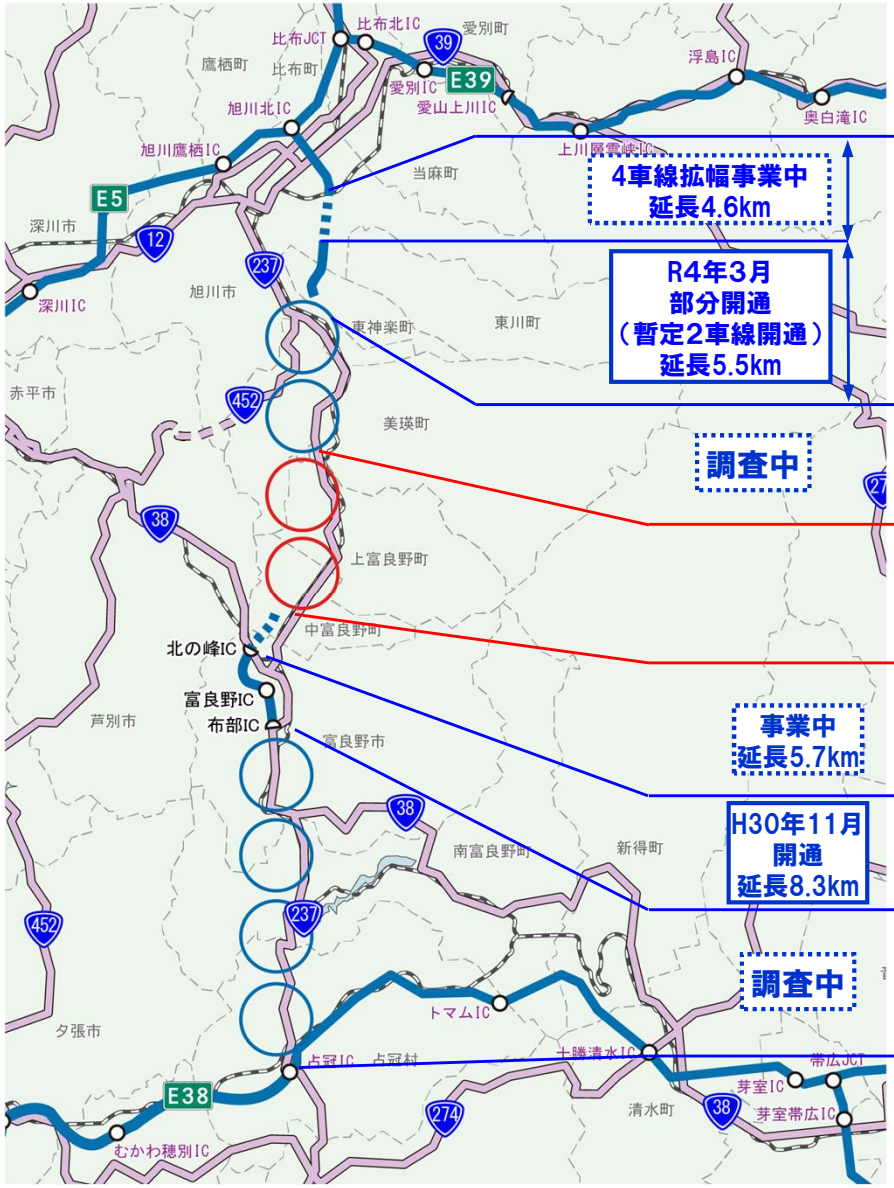
1-3）旭川十勝道路の進捗

○旭川十勝道路のうち旭川北インターチェンジから占冠間では、旭川東神楽道路の一部、富良野道路が令和３年度までに開通済み。
○旭川東神楽道路の４車線化及び富良野北道路が事業中。
○当該区間は、事業中の富良野北道路と接続する延長約16ｋｍの区間。

▼位置図



自治体名	人口（人）	面積（km²）
上富良野町	9,484	237.10
中富良野町	4,376	108.65
富良野市	19,394	600.71
美瑛町	9,143	676.78
東神楽町	9,660	68.50
南富良野町	2,160	665.54
占冠村	1,523	571.41
旭川市	312,209	747.66



凡　例
- 開通区間
- 事業中区間
- 調査中区間

4車線拡幅事業中
延長4.6km

R4年3月
部分開通
（暫定2車線開通）
延長5.5km

あさひかわひがしかぐら
旭川東神楽道路
（事業主体：北海道）

調査中

ひがしかぐら　びえい
東神楽～美瑛町

計画段階評価対象区間

かみふらの　なかふらの
上富良野～中富良野

約16km

事業中
延長5.7km

ふらのきた
富良野北道路
（事業主体：北海道開発局）

H30年11月
開通
延長8.3km

ふらの
富良野道路
（事業主体：北海道開発局）

調査中

ふらの　しむかっぷ
富良野～占冠

資料　人口：住民基本台帳人口（令和８年１月１日時点）
（北海道総合政策部）
面積：令和８年全国都道府県市区町村別面積調（令和８年１月１日時点）
（国土地理院）

1-4）前回委員会での主な意見と対応

■第１回計画段階評価（第36回北海道地方小委員会）の概要

実 施 日
　令和6年3月7日（木）
議事内容
　〇地域の概況　　〇地域の状況と課題　　〇道路の状況と課題
　〇課題の整理　　〇意見聴取方法

■主な意見と対応状況

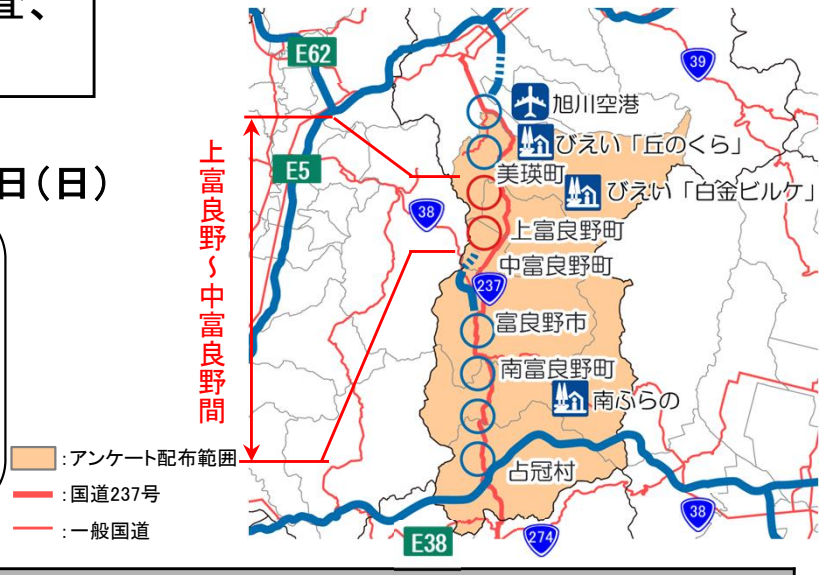
主な意見	対　応	資料
・インバウンド観光客が増加している地域であり、地域が発展する為には観光客にとっても地域住民にとっても使いやすい道路の整備は重要	・地域住民向けのアンケートに加え、富良野・美瑛観光圏の訪日外国人観光客の入込特性を踏まえ、**インバウンドを対象とした、英語、中国語（簡体字、繁体字）、韓国語による観光客アンケート及びWEBアンケートを実施** ・夏期・冬期で観光特性が異なる地域であるため、冬期のみではなく、夏期にもアンケートを実施	本資料3：P9～11
・観光時期の渋滞は、観光客のみならず地域住民が生活する上で課題となるため、地域意見聴取で地域住民の意見をしっかりと把握すべき	・ヒアリング項目に**観光期の交通渋滞による課題について意見を聴取** ・地域意見聴取において、地域住民を対象としたアンケート調査や関連する事業所等へのヒアリングを実施するとともに、女性や若年層を含む幅広い世代の意見把握を実施	本資料3：P20～26

２．第１回地域意見聴取結果

2-1）第1回地域意見聴取の概要

○第1回地域意見聴取は、住民・道路利用者・観光客へのアンケート調査、および沿線自治体・関係団体へのヒアリング調査を実施。

■アンケート配布範囲



■地域意見聴取期間

令和6年12月13日(金)～令和7年2月14日(金)、令和7年7月12日(土)・8月24日(日)

ヒアリング	：令和６年12月13日～令和７年２月14日
Webアンケート調査	：令和６年12月13日～令和７年２月14日
郵送配布調査	：令和７年１月17日～令和７年２月14日
留置きアンケート調査	：令和７年１月17日～令和７年２月14日
インタビュー形式アンケート調査	：令和７年１月25日・26日　（冬期調査）
	：令和７年７月12日・８月24日（夏期調査）

■意見聴取の対象者と実施方法

対象者・実施方法				
アンケート	【地域住民及び道路利用者】			
	地域住民	上富良野町(全戸：4,658戸)、中富良野町(全戸：2,118戸)、富良野市(全戸：10,310戸)、美瑛町(全戸：4,606戸)、南富良野町(全戸：1,081戸)、占冠村(全戸：704戸)※1	郵送配布調査(23,060戸)※2
	道路利用者・観光客	６自治体の市役所・役場、道の駅2箇所(びえい「丘のくら」、びえい「白金ビルケ」)、南富良野情報プラザ、新富良野プリンスホテル	常設の留置きアンケート調査(計10箇所)
		行政機関ホームページ	Webアンケート調査 (日本語・英語・中国語(繁体字・簡体字)・韓国語)
		観光施設等(旭川空港、道の駅3箇所(びえい「丘のくら」、びえい「白金ビルケ」、南ふらの)、フラノマルシェ、ふらの歓寒村(冬期)、なかふらの北星山ラベンダー園(夏期)	インタビュー形式のアンケート調査 (日本語・英語・中国語(繁体字・簡体字)・韓国語)
ヒアリング	【自治体及び団体代表者】			
	沿線自治体等	上川総合振興局、上富良野町、中富良野町、富良野市、美瑛町、南富良野町、占冠村	インタビュー形式のヒアリング (7沿線自治体等、 35関係団体)
	関係団体※3	商工会議所(2箇所)、商工会(女性部を含む7箇所)、農業協同組合(女性部を含む4箇所)、北海道トラック協会、運送会社、北海道バス協会、バス事業者(2社)、レンタカー事業者(4社)、公益社団法人北海道観光機構、観光協会(7箇所)、北海道エアポート株式会社、消防(2箇所)、病院(1箇所)、陸上自衛隊上富良野駐屯地	

※１：戸数は住民基本台帳の数値　※２：戸数は実際の配布数　※３：関係団体のうち（　）がない団体は、１箇所であることを示す

2-2）第１回地域意見聴取の実施状況(アンケート調査①)

○住民・道路利用者・観光客を対象に、上川南部地域の将来を見据えた地域の課題と、上富良野～中富良野間に必要な道路機能について、アンケート調査を実施。
○また、日本語・英語・韓国語・中国語（繁体字、簡体字）によるWebページを開設した他、インバウンド観光客に対して、多言語対応の調査員によるアンケートを行うことで、日本語に不慣れな外国人にも配慮。

■意見聴取内容

回答者属性（住所、性別、年齢、職業、自動車運転頻度、上富良野～中富良野間の利用頻度・利用目的）
問１　上川南部地域の将来を見据えた地域の課題について
問２　国道237号上富良野～中富良野間に必要な道路機能について
問３　その他、国道237号上富良野～中富良野間についての意見・要望について（自由意見）

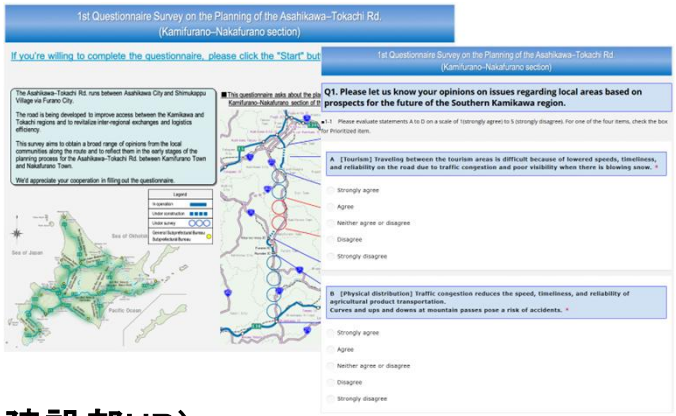
■配布形式調査票



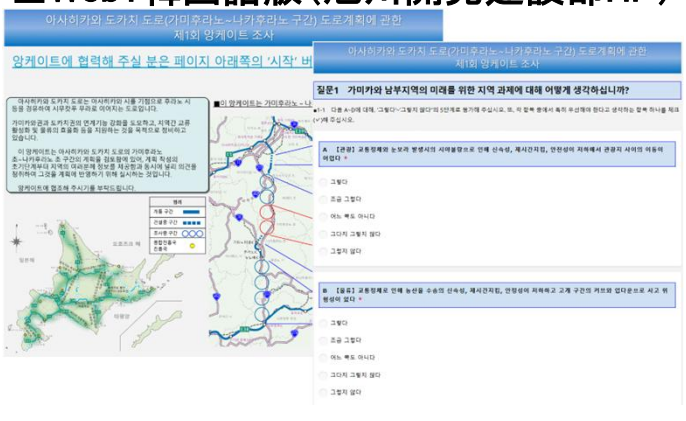
■Web：日本語版（旭川開発建設部HP）



■Web：英語版（旭川開発建設部HP）



■Web：韓国語版（旭川開発建設部HP）



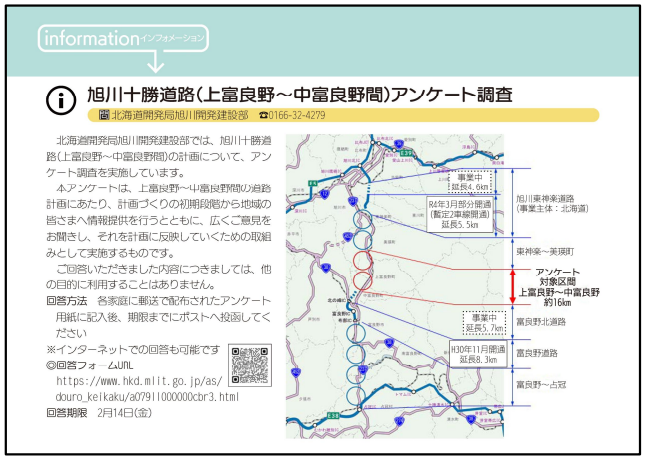
■Web：中国語（繁体字・簡体字）版（旭川開発建設部HP）



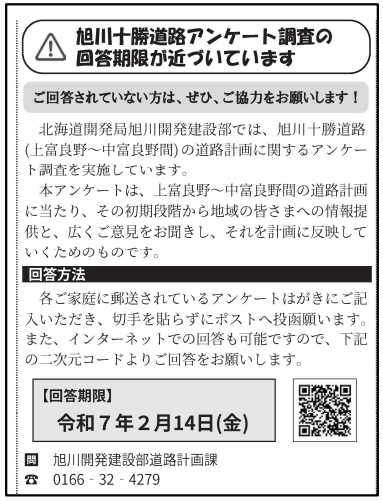


2-3）第1回地域意見聴取の実施状況（アンケート調査②）

■自治体広報誌

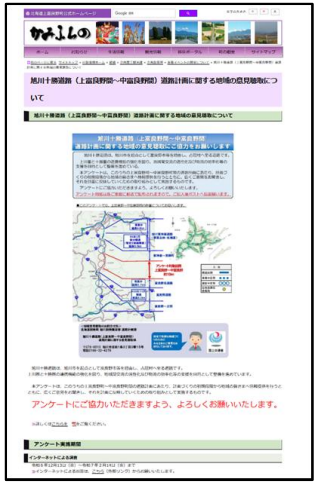


（例：上富良野町）



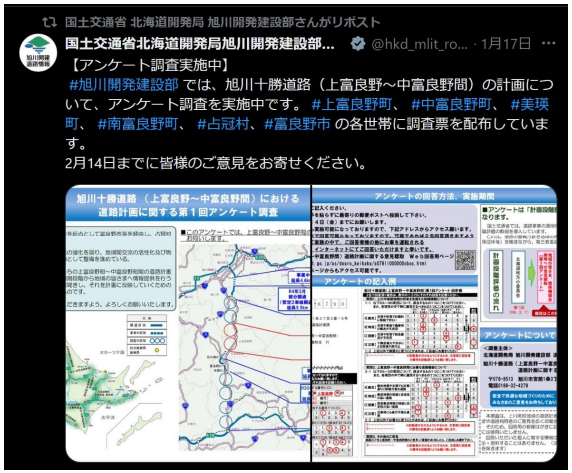
（例：占冠村）

■自治体HP

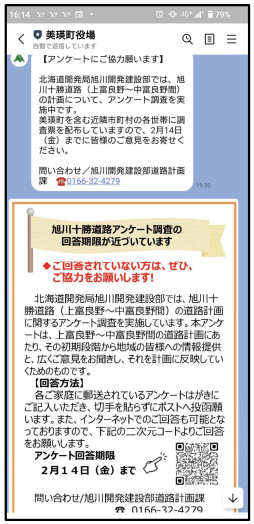


（例：上富良野町）

■SNS



（例：旭川開発建設部 X）



（例：美瑛町LINE）

■デジタルサイネージ



（例：美瑛町役場）



（例：富良野市役所）

■留置き状況



（例：富良野市役所）



（例：新富良野プリンスホテル）



（外国語対応広報資料）

■インタビュー形式によるアンケート調査（冬期）



（旭川空港）



（道の駅びえい白金ビルケ）



（ふらの歓寒村）

■インタビュー形式によるアンケート調査（夏期）



（北星山ラベンダー園）



（フラノマルシェ）



（道の駅南ふらの）

2-4）第1回地域意見聴取の結果　アンケート調査（回収状況・居住地①）

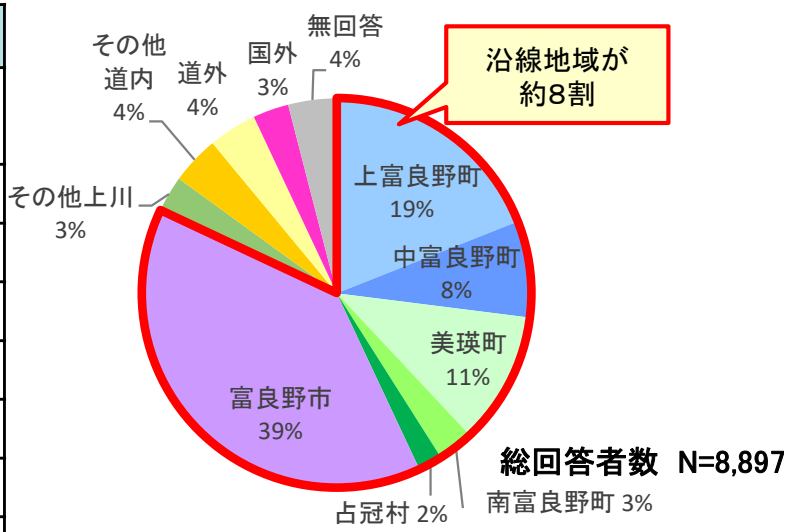
〇全回収数は8,897票で、配布は7,028票、留置きは148票、Webは202票、観光客は1,519票が回答。
〇回答者の居住地は、沿線地域（上富良野町、中富良野町、富良野市、美瑛町、南富良野町、占冠村） が約8割、その他上川やその他道内と道外が約1割。

▼調査票回収状況

調査形式	配布数	回収数	回収率
配布(地域住民)郵送回答	23,060票※1	(4,700)※2 6,378票※3	(20.4)※2 27.7%※3
配布（地域住民）Web回答	―	650票	―
留置き（市役所・役場、道の駅等）	―	148票	―
Web回答	―	202票	―
うち日本語	―	196（票）	―
うち英語	―	3（票）	―
うち韓国語	―	1（票）	―
うち中国語（簡体字）	―	0（票）	―
うち中国語（繁体字）	―	2（票）	―
インタビュー形式による観光客アンケート	―	1,519票	―
うち日本語	―	1,127(票)	―
うち英語	―	120（票）	―
うち韓国語	―	142（票）	―
うち中国語（簡体字）	―	89（票）	―
うち中国語（繁体字）	―	41（票）	―
合計	23,060票	8,897票	―

※1：配布数はアンケートを郵送した世帯数 ※2：（ ）の数値は配布世帯に対する回収数・回収率
※3：1世帯で複数の回答を得た実数(回収数・回収率)

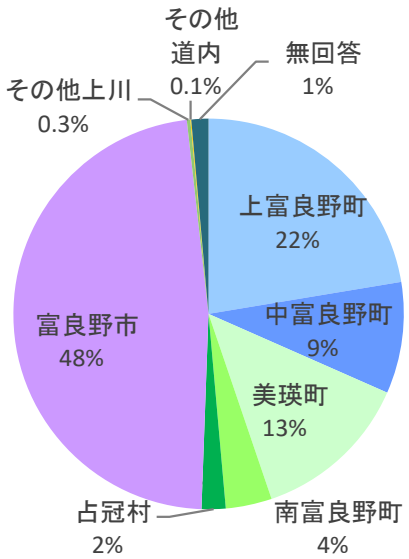
▼居住地（全回答）



※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

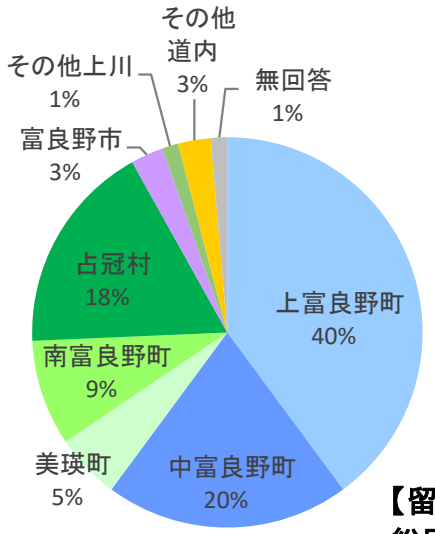
2-5）第1回地域意見聴取の結果　アンケート調査（回収状況・居住地②）

▼居住地（配布（地域住民））



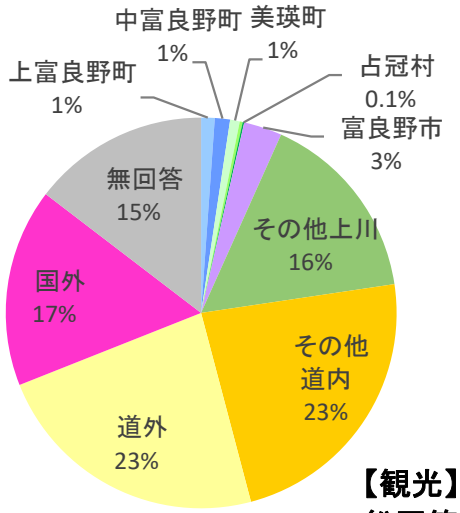
【配布（地域住民）郵送回答
+配布（地域住民）Web回答】
総回答者数N＝7，028

▼居住地（留置き）



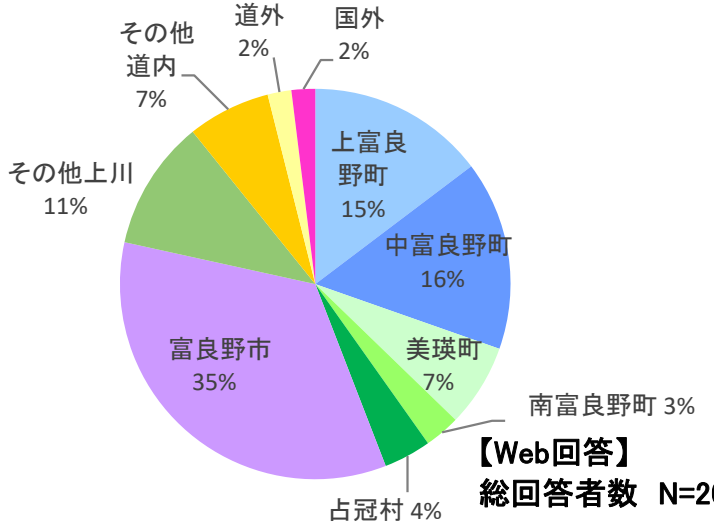
【留置き】
総回答者数　N=148

▼居住地（インタビュー形式による観光客アンケート）



【観光】
総回答者数　N=1,519

▼居住地（Web回答）



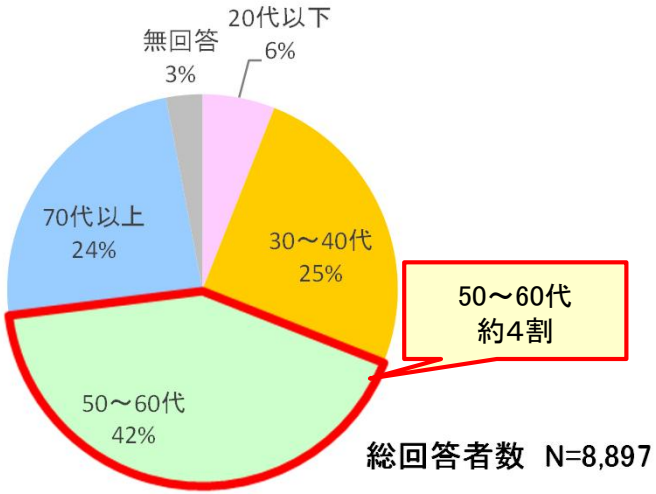
【Web回答】
総回答者数　N=202

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

2-6）第1回地域意見聴取の結果　アンケート調査（回答者属性）

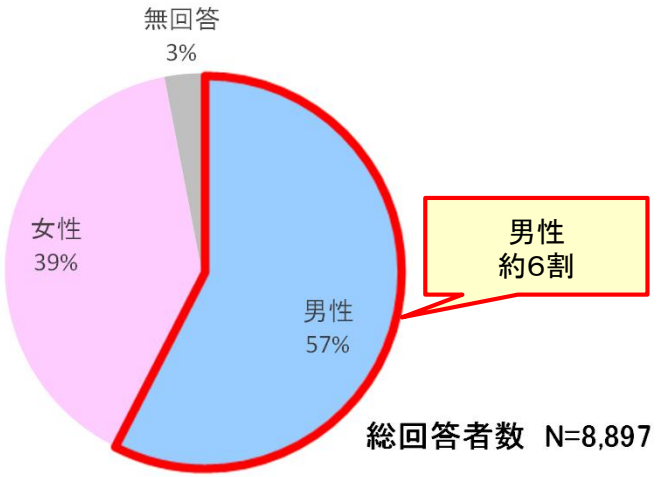
○年齢構成は50代～60代が約4割と最も多く、性別では男性が約6割と高くなっており、若年層や女性からの回答割合が低い状況。

▼年齢



総回答者数　N=8,897

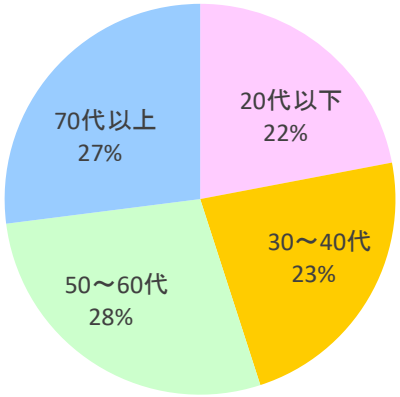
▼性別



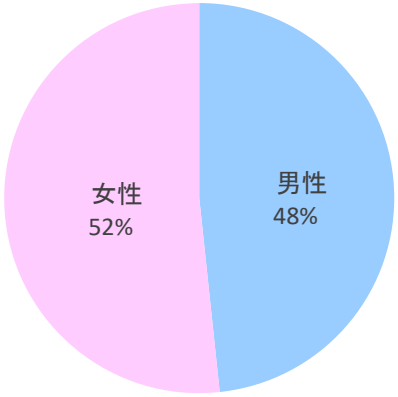
総回答者数　N=8,897

▼【参考】地域住民（上富良野町、中富良野町、富良野市、美瑛町、南富良野町、占冠村）の統計データ

・年齢



・性別



※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

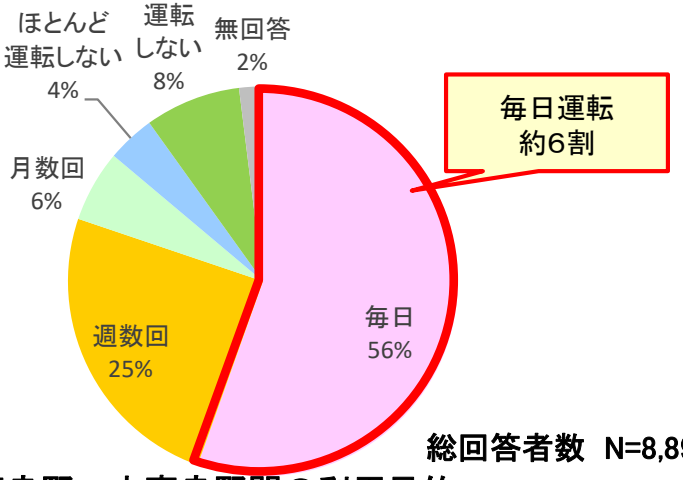
資料：R2年国勢調査

2-7）第1回地域意見聴取の結果　アンケート調査（利用頻度等）

○自動車運転頻度は、回答者の約6割が毎日運転と回答。
○上富良野～中富良野間の利用頻度は、「毎日～月数回」の利用者が約7割を占めている。
○上富良野～中富良野間の利用目的は、「家事・買物」「観光・レジャー」「仕事（営業、運送等）」「通院」の順で多い。

▼自動車を運転する頻度

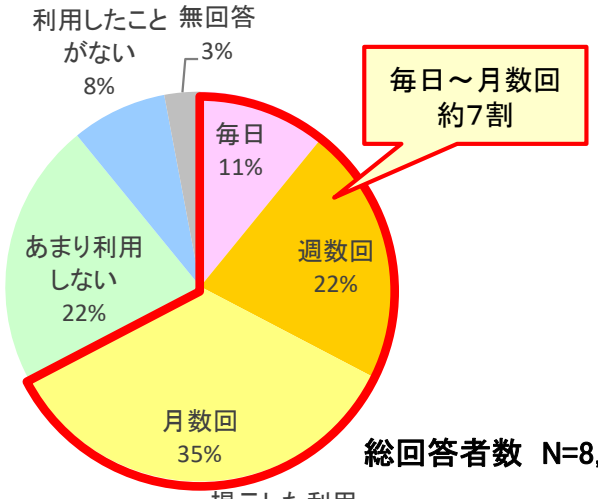
質問．自動車を運転する頻度を教えてください（単数回答）



総回答者数　N=8,897

▼国道237号上富良野～中富良野間の利用頻度

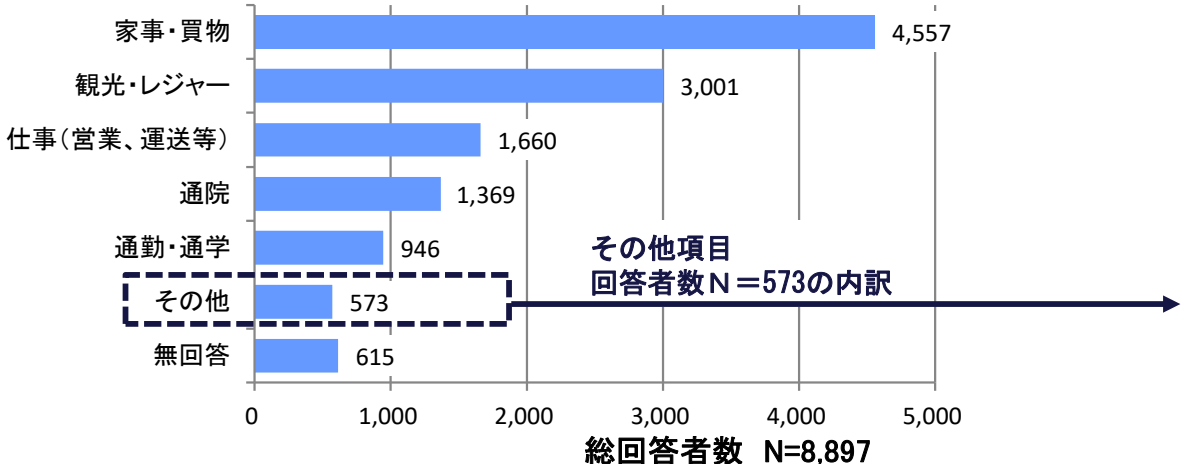
質問．上富良野～中富良野間の利用頻度を教えてください（単数回答）



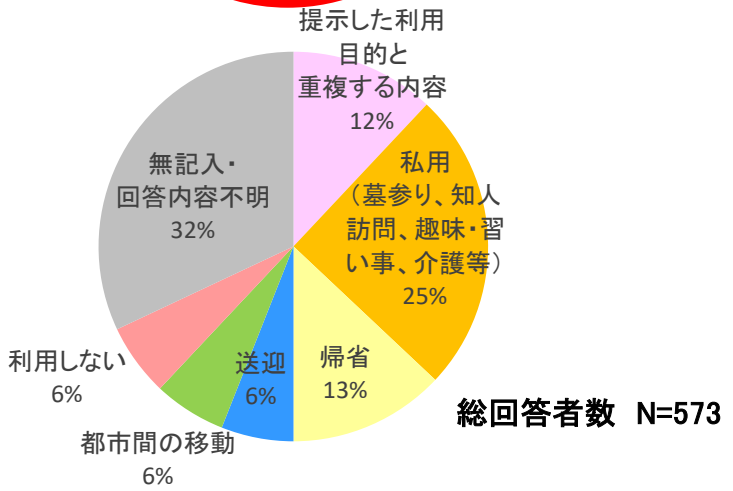
総回答者数　N=8,897

▼上富良野～中富良野間の利用目的

質問．上富良野～中富良野間の主な利用目的を教えてください（複数回答）



総回答者数　N=8,897



総回答者数　N=573

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

2-8）第1回地域意見聴取の結果　アンケート調査（将来を見据えた地域の課題）

○上川南部地域の将来を見据えた地域の課題については、すべての項目に対して5割以上が課題と感じている。
○地域の課題の中で優先すべき項目は、「【医療】渋滞や吹雪で救急搬送が不安定」、「【観光】渋滞や吹雪で計画的に移動できない」の順となっている。

▼将来を見据えた地域の課題について

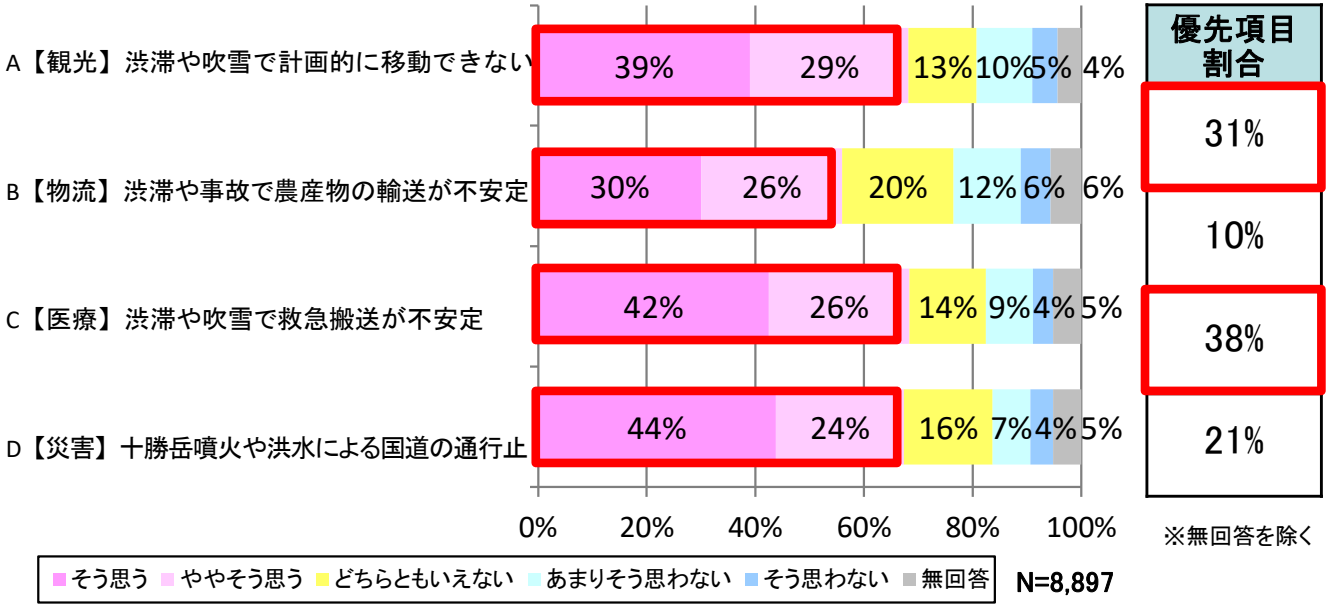
質問1－1　上川南部地域の将来を見据えた地域の課題についてどう思いますか？次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価してください。

A 【観光】観光時期の渋滞や地吹雪発生時の視界不良により、地域住民や観光客が目的地に早く確実に移動することができない

B 【物流】農産物輸送時に渋滞に巻き込まれ、市場等に早く確実に輸送することができない。また、峠部のカーブやアップダウンでは事故の危険性がある

C 【医療】観光時期の渋滞や地吹雪発生時の視界不良により、早く確実に病院に搬送できず、患者への負担が大きい

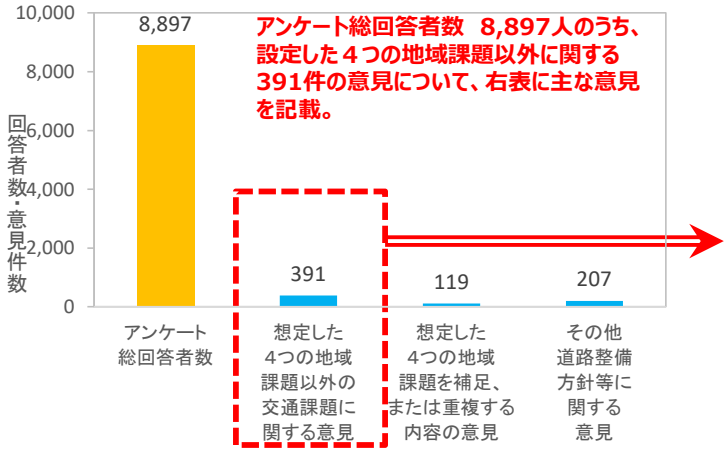
D 【災害】十勝岳噴火や洪水の災害発生時に国道が通行できなくなり、救援・救助、復旧活動に支障が生じる



※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

▼その他の課題

質問1－2. 上記A～D以外で、あなたが課題だと思うことがあれば、ご自由にお書きください。（自由記述）



アンケート総回答者数　8,897人のうち、設定した４つの地域課題以外に関する391件の意見について、右表に主な意見を記載。

自由意見回答者数　639人　地域の課題に関する自由意見数　717件
※1人の回答者が複数の分類に関する記載をしている場合もあるため、各分類の回答者は重複している。

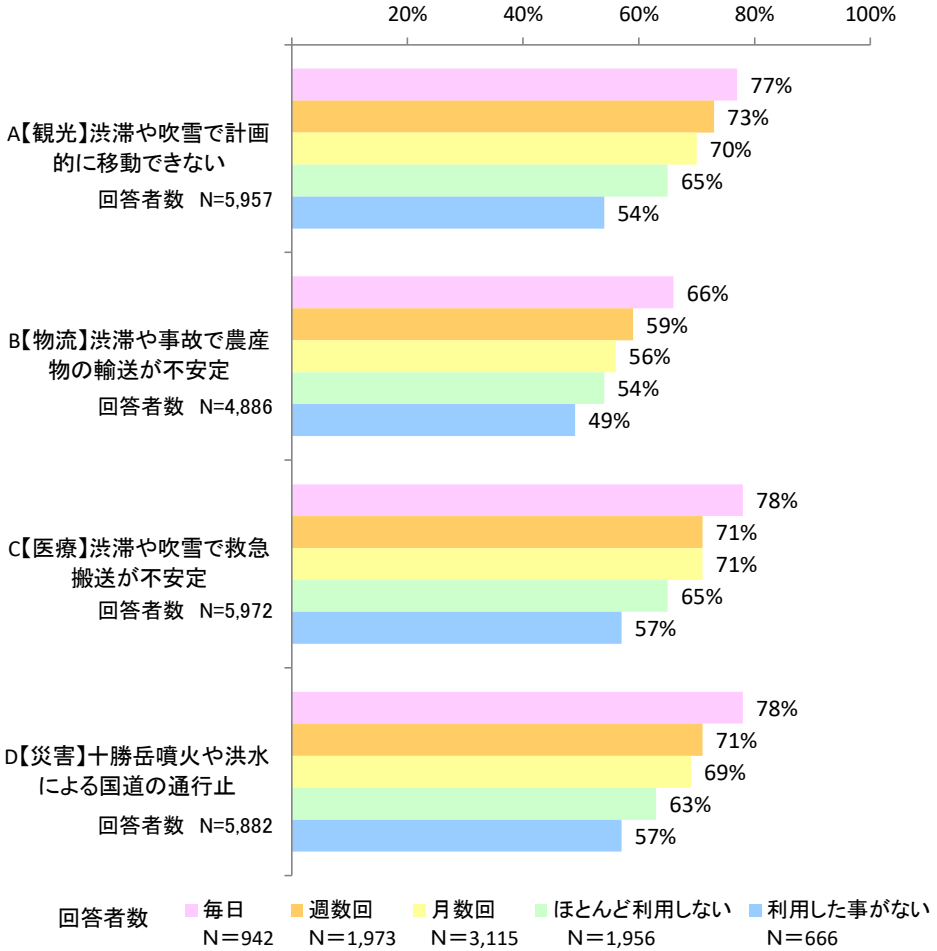
分類	主な意見
安全性・走行性 【171件】	・**吹雪、路面凍結**で事故発生が多い。（富良野市/40代男性） ・国道はカーブも多く市街地を走るので**信号等で渋滞しやすく走りずらい。**（富良野市/60代男性） ・渋滞に巻き込まれた経験があり、**吹雪、ホワイトアウト**で恐怖を感じた。（富良野市/60代女性）
産業支援 【22件】	・**日々の生活道路**でもあるため、**周辺住民の利便性**を損なったり、その他の仕事に害が生ずる恐れがある。（美瑛町/60代男性）
道路構造 【105件】	・**国道の峠道がカーブ、道路幅ともに不便**なので、本格的な道路計画、設計に基づいた道路を作って欲しい。（富良野市/70代男性） ・**国道の整備が不十分**。路面が路肩側に傾斜になっていて冬道ブラックアイスバーンのとき滑る（富良野市/50代男性）
外国人運転者【52件】	・**外国人観光客の車の事故や標識無視が多い**と思う。それが2次被害や交通トラブル、交通の妨げ、歩行者の危険が大きいのが問題です。（上富良野町/40代男性）
その他 【41件】	・道東の高速に入るまでに時間がかかりすぎている。（美瑛町/70代男性）

N=391

2-9）第1回地域意見聴取の結果　アンケート調査（利用頻度別地域課題）

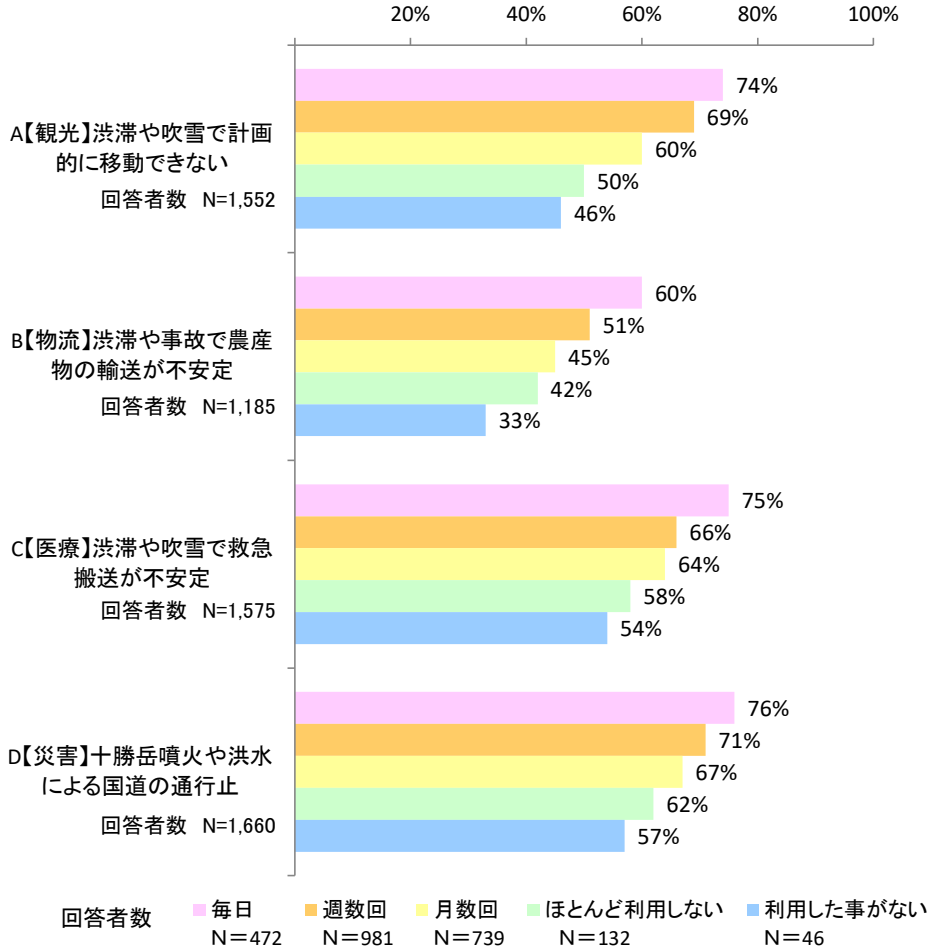
○国道237号上富良野～中富良野間の利用頻度別に地域課題の賛同意見割合(「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合)をみると、全体および沿線自治体では全ての項目で利用頻度が高いほど、賛同意見割合が概ね高い状況。

▼地域課題の賛同意見割合(全体)



総回答者数N=8,652
（無回答245）

▼沿線自治体（上富良野町、中富良野町）における地域課題の賛同意見割合



総回答者数N=2,370
（無回答37）

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

2-10）第1回地域意見聴取の結果　アンケート調査（上富良野～中富良野間に必要な道路機能）

○国道237号上富良野～中富良野間に必要な道路機能については、すべての項目に対して7割以上が必要性を感じている。
○必要な道路機能の中で優先すべき項目は、「【医療】救急搬送時間の短縮と安定性の高い道路」、「【観光】観光時期や冬期でも計画通りに移動可能な道路」の順となっている。

▼上富良野～中富良野間に必要な道路機能について

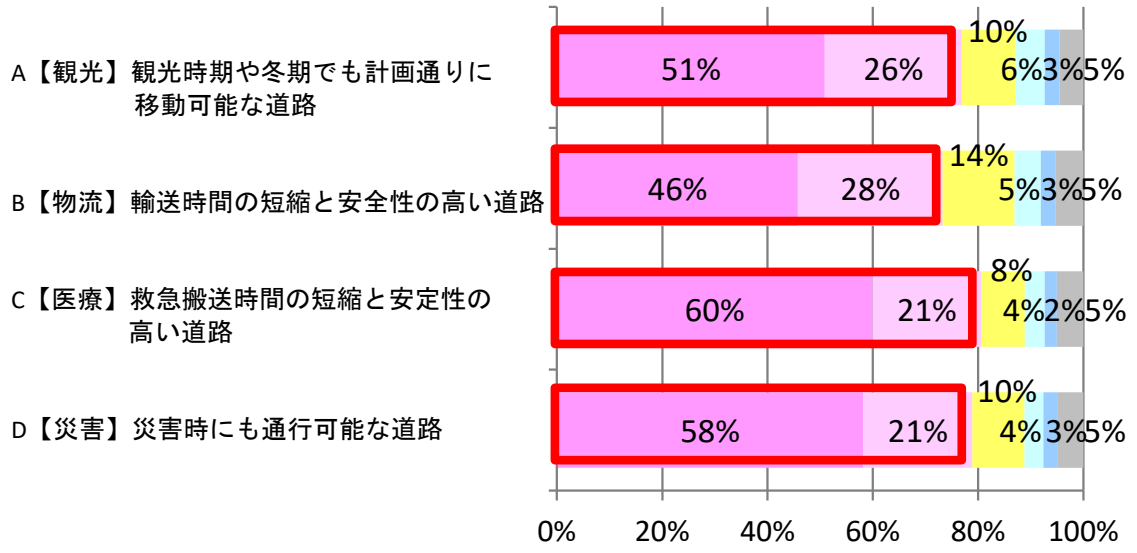
質問2－1．国道237号上富良野～中富良野間に必要な道路機能はどのような道路だと思いますか？次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価してください。

A 【観光】観光時期や冬期においても、地域住民や観光客が目的地に早く確実に移動することができる道路

B 【物流】観光時期や冬期においても、市場等へ早く確実に農産物を輸送できる道路

C 【医療】観光時期や冬期においても、早く確実に病院に搬送ができる道路

D 【災害】十勝岳噴火や洪水等の大規模災害時でも通行することができる道路



優先項目割合
27%
9%
39%
24%

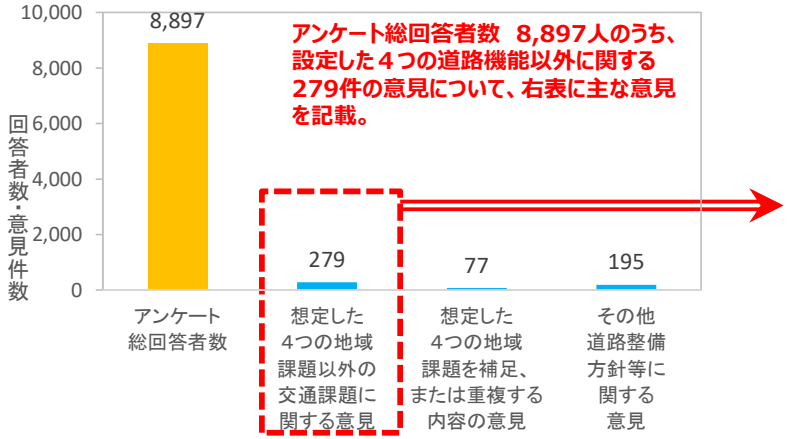
※無回答を除く

N=8,897

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

▼その他の道路に求められる機能

質問2－2．上記A～D以外で、あなたが必要だと思うことがあれば、ご自由にお書き下さい。（自由記述）



アンケート総回答者数　8,897人のうち、設定した４つの道路機能以外に関する279件の意見について、右表に主な意見を記載。

分類	主な意見
安全性・走行性 【129件】	・**観光時レンタカーでの事故が多い**。**急な停止、右左折、一時停止無視**。（占冠村/50代男性） ・**悪天候や災害に強い高規格道路の早期整備を望む**。（札幌市/40代男性）
産業支援 【8件】	・**観光客の為の道路にしてほしくない**。輸送のトラックが高速道路を使ってもらえば一般道の車の流れもスムーズだと思う。（富良野市/50代女性）
道路構造 【120件】	・**混雑時に渋滞を回避できる道路が必要**（国道及び道道が片側1車線並びに市街地の信号による混雑）（中富良野町/40代男性） ・**片側2車線の道路**（美瑛町/40代男性） ・道路に求めることは**出発地から目的地まで継ぎ接ぎ舗装ではなく平坦でわだちのない道路であればよい**（富良野市/50代男性）
その他 【22件】	・**外国人ドライバーにも解りやすい道路表示**（南富良野町/50代女性） ・**富田ファームの渋滞**をどうにかしてほしい（美瑛町/40代男性）

自由意見回答者数　543人　必要な道路機能に関する自由意見数　551件

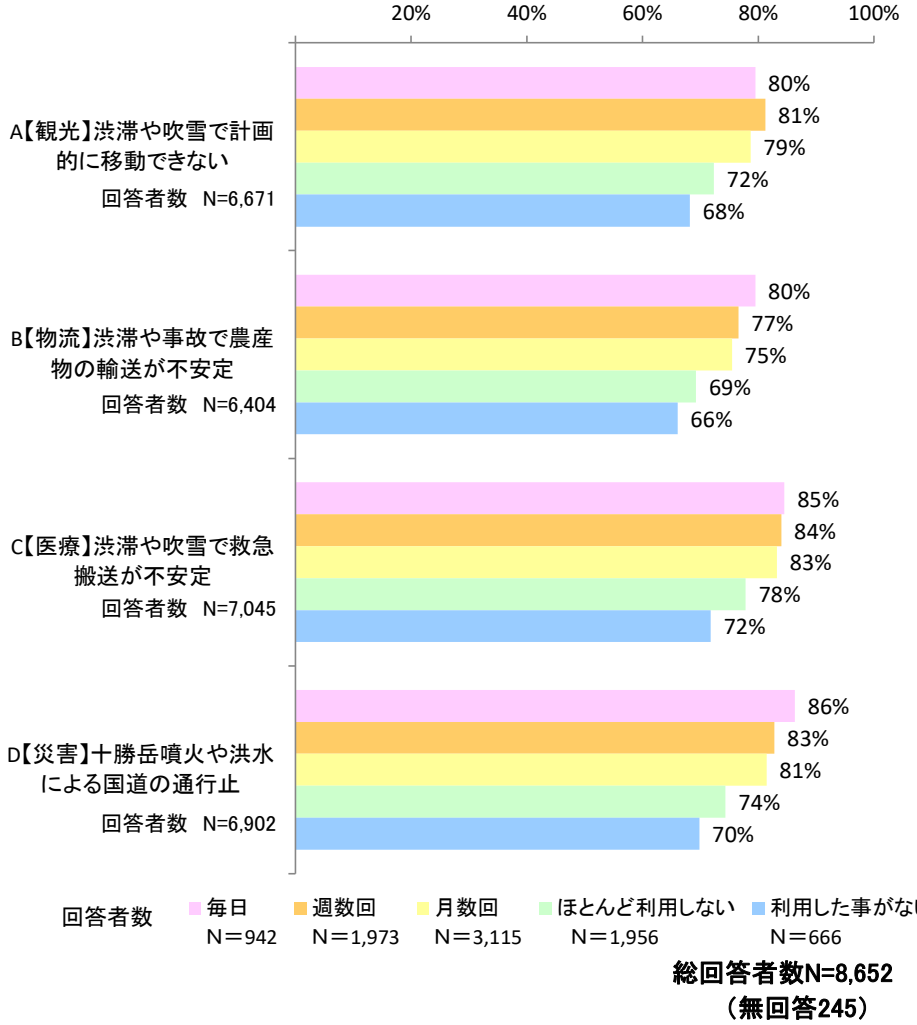
※1人の回答者が複数の分類に関する記載をしている場合もあるため、各分類の回答者は重複している。

N=279

2-11）第1回地域意見聴取の結果　アンケート調査（利用頻度別道路機能）

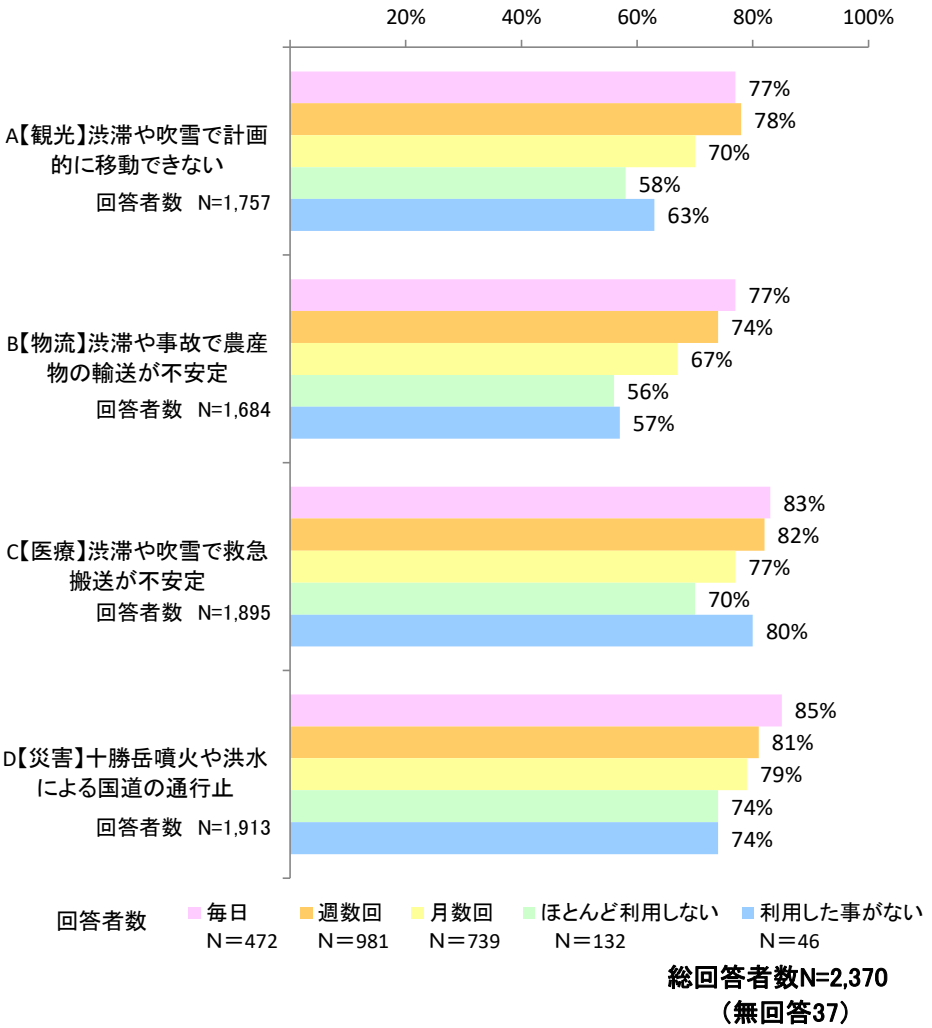
○国道237号上富良野～中富良野間の利用頻度別に道路機能の賛同意見割合(「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合)をみると、全体および沿線自治体では全ての項目で利用頻度が高いほど、賛同意見割合が概ね高い状況。

▼道路機能の賛同意見割合（全体）



総回答者数N=8,652
（無回答245）

▼沿線自治体（上富良野町、中富良野町)における道路機能の賛同意見割合



総回答者数N=2,370
（無回答37）

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

2-12）第1回地域意見聴取の結果　アンケート調査（自由回答）

○その他の意見・要望としては、早期着工・開通への要望、整備方針に関する意見が寄せられた。

▼その他の意見・要望

質問3．その他、上富良野～中富良野間について、ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書き下さい。（自由記述）

分類	主な意見
安全性・走行性【324人】	・物流の安定や救急搬送の短縮を図るため、富良野からの高規格道路の延長で中富良野・上富良野の開通ができたら緩和できるのではないでしょうか。（最終的には旭川までの開通）。（南富良野町/30代男性） ・観光地へのアクセス性が向上する高規格道路が整備されれば、地域観光産業発展や地域交通安全の向上につながる。（中富良野町/40代男性） ・十勝岳噴火から30年以上が経過し、次の噴火が近づいていると思われることから、旭川十勝道路の早期整備が求められる。（上富良野町/60代男性）
産業・医療支援【63人】	・中富良野市街地の渋滞で、上富良野から富良野市の移動時間が読めないことが多く、協会病院への診察予約時間に間に合わないことがある。中富良野市街地周辺の交通混雑対策として、上富良野から中富良野間の早期整備に期待。（上富良野町/30代男性） ・高規格道路ネットワークが形成されることで、出荷先へ迅速に農産物が運ばれる。迅速な輸送が可能となることで農産物の販路の拡大が期待されることから、上富良野～中富良野間の整備に加え、旭川市から帯広市を結ぶ旭川十勝道路全線の整備が必要。（中富良野町50女性）
道路構造　【354人】	・上富良野にインターチェンジを作って欲しい。中富良野～上富良野間に観光にも寄与するパーキングを作って欲しい。（上富良野町50女性） ・観光者や地域住民の活動を考慮しつつ、自然環境保全にも配慮した道路作りを行っていただきたいと思います。（美瑛町/30代女性） ・吹きっさらしの場所は冬、特に危ないので、防風林や柵などの整備を強化して欲しい。視界不良の時、道路が分かりやすくして欲しい。（上富良野町/50代女性）
その他　【563人】	・上富良野から富良野までの高規格道路の早期着工を希望します。普段から交通量が多い上に、夏季の観光客が集まる時期及び冬季の悪天候の時期を考慮すると、国道237号以外の新規ルートは必要と思います。（上富良野町/40代男性）
道路整備に対する慎重な意見【110人】	・旭川十勝道路ができる事で中富良野、上富良野の街中に入ることなく通過する人が増え、町が潤わなくなり、今以上に閑散となって町の発展が出来なくなる懸念がある。（上富良野町/50代男性）

※１人の回答者が複数の分類に関する記載をしている場合もあるため、各分類の回答者は重複している。

総回答者数　8,897人, 総自由意見回答人数　1,232人　総自由意見数　N=1414（重複回答含む）

2-13）第1回地域意見聴取の実施状況（ヒアリング調査）

○沿線自治体・関係団体に対して、上川南部地域の将来を見据えた地域の課題と国道237号上富良野～中富良野間に必要な道路機能などについて、ヒアリング調査を実施。

■意見聴取内容

質問１_上川南部地域の将来を見据えた地域の課題について

質問２_国道237号上富良野～中富良野間に必要な道路機能について（理由、課題の実態）

質問３_旭川十勝道路（上富良野～中富良野間）の整備後の利活用方法について

質問４_旭川十勝道路（上富良野～中富良野間）の整備が、政策目標の各分野（観光、物流、救急医療、災害、地域づくり）における地域課題や道路課題、及び各団体の新たな計画・構想等に対して期待される効果について

質問５_旭川十勝道路の延伸整備による道北圏と十勝圏における高規格道路ネットワーク形成が、各団体等の事業所活動に与える効果や期待について

質問６_その他、配慮すべき項目や、今後の旭川十勝道路の延伸整備についての意見・要望について

■実施状況

調査対象			実施箇所
沿線自治体等			7箇所
関係団体	産業・交通・観光	経済商工団体	9箇所
		農業団体	4箇所
		物流団体・事業者	2箇所
		交通観光団体・事業者	16箇所
	医療・消防	医療機関	1箇所
		消防機関	2箇所
	災害対応	陸上自衛隊	1箇所
合計			42箇所

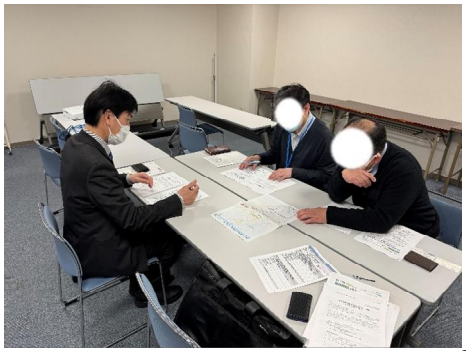

（沿線自治体）


（運輸事業者）


（観光協会）


（商工会）


（レンタカー）


（病院）

2-14）第1回地域意見聴取の結果　ヒアリング調査（将来を見据えた地域の課題）

○上川南部地域の将来を見据えた地域の課題については、すべての項目に対して8割以上が課題と感じている。
○地域の課題の中で優先すべき項目は、「【医療】渋滞や地吹雪発生時の視界不良により、救急搬送時の速達性・定時性・安定性が低下し患者への負担が大きい」、「【観光】渋滞や地吹雪発生時の視界不良により速達性・定時性・安定性が低下し、観光地間を移動しにくい」の順となっている。

▼将来を見据えた地域の課題について

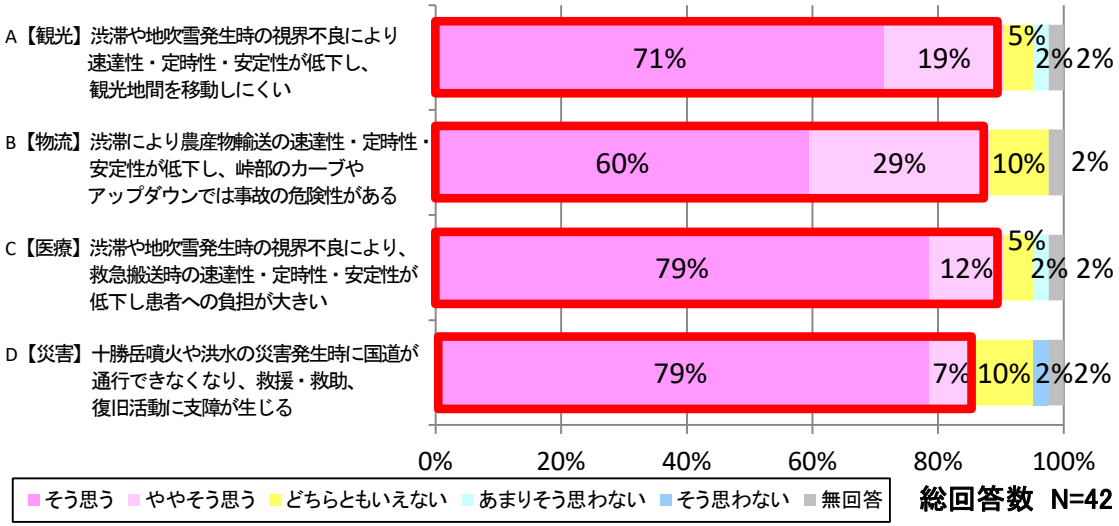
質問1－1　上川南部地域の将来を見据えた地域の課題についてどう思いますか？次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価し、その理由をお聞かせください。また、各項目の中で特に優先すべき項目についてお聞かせください。

A【観光】渋滞や地吹雪発生時の視界不良により速達性・定時性・安定性が低下し、観光地間を移動しにくい

B【物流】渋滞により農産物輸送の速達性・定時性・安定性が低下し、峠部のカーブやアップダウンでは事故の危険性がある

C【医療】渋滞や地吹雪発生時の視界不良により、救急搬送時の速達性・定時性・安定性が低下し患者への負担が大きい

D【災害】十勝岳噴火や洪水の災害発生時に国道が通行できなくなり、救援・救助、復旧活動に支障が生じる



総回答数　N=42

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見	優先項目割合
A【観光】渋滞や地吹雪発生時の視界不良により速達性・定時性・安定性が低下し、観光地間を移動しにくい	・**夏の観光需要が高い時期や冬の時期には、渋滞や事故が多く発生**しており、**国道が一車線しかないため迂回ができずバスの運行に支障**をきたす。（北海道バス協会） ・深山峠は**防風林の間から風が吹いて地吹雪になりやすい**。また、防雪柵が設置されている箇所は、日が当たらず凍結しているため危険を感じる。地域住民ですら危険を感じているが、**非降雪地域から来られるレンタカーの方々を見ると特に危険を感じる**。（自治体）	37%
B【物流】渋滞により農産物輸送の速達性・定時性・　安定性が低下し、峠部のカーブやアップ　ダウンでは事故の危険性がある	・**観光渋滞にトラックが巻き込まれる**こともあり、**出荷先など関係各所への到着遅れが見られる**。（農協） ・中富良野～上富良野の直線区間で**毎年冬に地吹雪の影響で路外逸脱している車を見かける**。**夏期は中富良野市街での交通混雑が課題**。（物流事業者）	12%
C【医療】渋滞や地吹雪発生時の視界不良により、救急搬送時の速達性・定時性・安定性が低下し患者への負担が大きい	・**夏期の渋滞や冬期の地吹雪発生時には、救急搬送の定時性や安定性が低下**し、**患者さんへの負担が大きい**。現道だと**中富良野市街での交差点によるストップアンドゴー**や、**深山峠の急勾配急カーブ区間は患者の負担になっている**かと思う。（病院） ・ラベンダー時期は、**観光客が多く訪れることにより渋滞が発生**し、**富良野から旭川方面への救急搬送に支障が出ている**状況。また、**深山峠付近は、事故が発生しやすい箇所**であり、速度や揺れに注意して走行するため、走行の安定性に課題がある。（消防署）	39%
D【災害】十勝岳噴火や洪水の災害発生時に国道が通行できなくなり、救援・救助、復旧活動に支障が生じる	・**十勝岳が噴火すると支援や復旧活動に支障をきたす**ため、**災害時にも機能する道路**というのが、救急搬送の面でも大きいと感じる。**災害時に通行止めになってしまうと大規模な迂回が生じてしまう**ため、救急搬送の影響が大きい。（病院） ・十勝岳が噴火して国道237号が寸断してしまった場合は、富良野や旭川方面の病院に通院する方も利用している**路線バス（ラベンダー号）の運行に支障が出る**。（バス会社）	12%

※無回答を除く

2-15）第1回地域意見聴取の結果　ヒアリング調査（上富良野～中富良野間に必要な道路機能）

○国道237号上富良野～中富良野間に必要な道路機能については、すべての項目に対して9割以上が必要性を感じている。
○必要な道路機能の中で優先すべき項目は、「【医療】救急搬送時間を短縮し、安定した走行ができる道路」、「【観光】観光地間を時間通りスムーズに移動することができる道路」の順となっている。

▼上富良野～中富良野間に必要な道路機能について

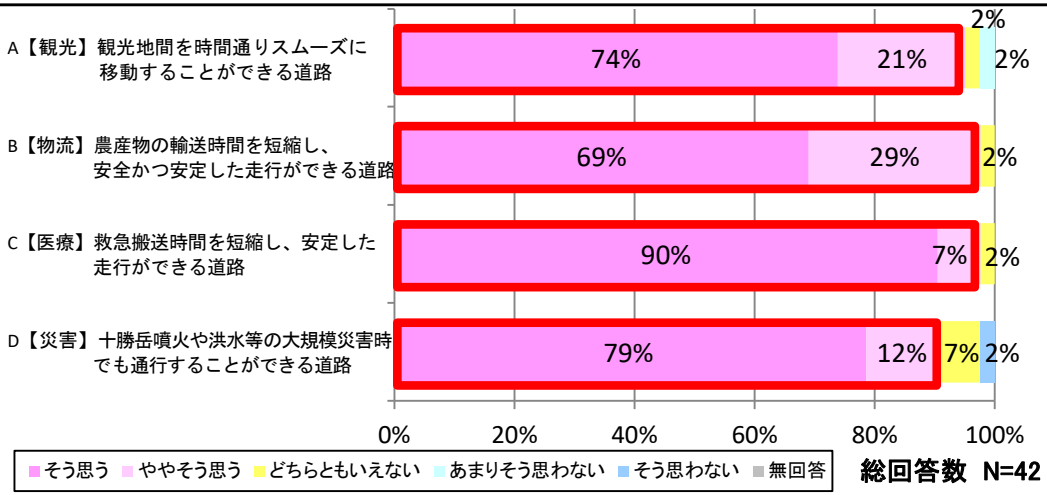
質問2－1　国道237号上富良野～中富良野間に必要な道路機能はどのような道路だと思いますか?。次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価し、その理由をお聞かせください。また、各項目の中で特に優先すべき項目についてお聞かせください。

A 【観光】観光地間を時間通りスムーズに移動することができる道路

B 【物流】農産物の輸送時間を短縮し、安全かつ安定した走行ができる道路

C 【医療】救急搬送時間を短縮し、安定した走行ができる道路

D 【災害】十勝岳噴火や洪水等の大規模災害時でも通行することができる道路



※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見	優先項目割合
A 【観光】観光地間を時間通りスムーズに移動することができる道路	・**観光期や吹雪時は、観光地間を結ぶバスが慢性的に遅れており、観光地間をスムーズに移動できる道路が必要**。（バス会社） ・富良野美瑛観光圏では、**観光地間の移動がスムーズになることで1日の中で多くの観光地を周ることが可能**となり、町内にも観光客が訪れていただけるようになると期待。（自治体） ・**観光地間をスムーズに移動できる別線の道路**があることで交通量を分担でき、渋滞緩和に繋がる。また、速達性が確保されることで**移動時間が短縮され、観光地での滞在時間延長に繋がり経済効果に寄与する**。（観光協会）	38%
B 【物流】農産物の輸送時間を短縮し、安全かつ安定した走行ができる道路	・トラックドライバー不足や労働時間の上限規制などに対応し、地域産業や輸送事業を維持発展させるには、**農産物の輸送時間短縮や安全かつ安定した走行ができる道路機能が最重要**と感じる。（農協） ・**夏期の観光期と農繁期が被っている**ため、そこで**遅延が発生すると夏場の気温等で鮮度が落ちるなど影響してくる**ことが考えられる。そのため、**速達性や定時性を確保できる道路整備**というのが大きなメリットになってくる。（自治体）	10%
C 【医療】救急搬送時間を短縮し、安定した走行ができる道路	・旭川方面への救急搬送は富良野協会病院では処置が難しい、**心疾患や脳疾患の患者が多い**ため、なるべく**揺れの少なく、1分1秒でも早く搬送できる道路整備が望ましい**。（病院） ・国道237号は**片側1車線区間が多く**、深山峠の追い越し区間ぐらいしかない状況。**緊急走行時に追い越しが出来ず、速い速度で走行出来ないことがある**ため、**国道を回避出来る高規格道路の整備が必要**。（消防署）	42%
D 【災害】十勝岳噴火や洪水等の大規模災害時でも通行することができる道路	・近年の気候変動等で**集中豪雨のリスクも増加**。**十勝岳噴火時や洪水等による通行止めを回避できる道路が必要**。（自治体） ・噴火の際には広範囲に渡り降灰し、**国道237号やJR線が全面通行止めになることが予想される**とともに**冬期に噴火した際には、大量の融雪型火山泥流が流れ出ることによる国道及びJR線の全面通行止め長期化が予想**されることから、**代替路として災害に強い道路が必要。**（商工会議所）	10%

※無回答を除く

2-16）第1回地域意見聴取の結果　ヒアリング調査（整備後の利活用方法）

○整備後の利活用方法について様々な意見が寄せられ、観光に関する意見が多く見られた。

▼整備後の利活用方法　**質問3．旭川十勝道路（上富良野～中富良野間）の整備後の利活用方法について**

関係団体	意見の概要
沿線自治体等	・**インターチェンジ付近に道の駅を設置したい**という思いはある。具体的には検討中だが、**ある程度ルートが見えてきた段階で、道路の事業と同時並行で検討を進めたい**と考えている。（上富良野町） ・**インターチェンジ付近に人を呼び込める施設の計画も必要**だと考える。（中富良野町）
経済商工団体	・**広域・周遊観光の推進**（帯広空港in、旭川空港out　など多様な観光ルート造成による観光客の増加）及び**就航率の高い旭川空港の利活用**（飽和状態である新千歳空港の補完空港としての活用）を図る。（旭川商工会議所） ・人口流出や購買力の維持のため、**流出を食い止める方策や外から人を呼び込むような方策を検討したい**と考えている。例えば、サッポロビールのホップ関係の工場など上富良野町で取組んでもらう、**物流、交流が活発化するような新たな仕掛け**をしていかなければならないと考えている。（上富良野商工会）
農業団体	・トマト、アスパラ、ブロッコリー等の振興作物の道外出荷において、**上富良野～中富良野間が整備されることで、道内外への出荷時の物流効率化等が図られる**ことから、**苫小牧港方面への出荷時など間違いなく利用する**。（美瑛町農業協同組合） ・園芸施設野菜は、令和７年から富良野北道路のICそばにある**中富良野町内の集出荷施設へ集約することが決定**。上富良野エリアや富良野エリアの一部からは、**上富良野～中富良野間を利用し、集約化する農協施設への輸送が頻繁となることが考えられる**。（ふらの農業協同組合）
物流団体・事業者	・バス会社にとっては**新しい道路ができることにより、スマートな運行をすることができるようになる**ため、**新たな路線や観光バスの工程を組み、商品化ができるのではないか**と考える。（北海道バス協会）
交通観光団体・事業者	・上富良野～中富良野間が整備されれば、**旭川とトマム間を結ぶ新たなバスの創出**や**北海道パウダーベルトライナー**（北海道アクセスネットワークの委託により、冬季間旭川⇔富良野・トマム間を毎日運行するバス）**の乗車時間短縮**など、いろいろとPR戦略や新たなルート形成の検討など動きは出てくるのではないかと感じる。(ふらのバス) ・旭川十勝道路が整備されることで、**観光客に周辺観光地をゆっくり滞在出来る新たな周遊モデルコースの提案が可能**。 (公益社団法人北海道観光機構)
消防機関	・上富良野～中富良野間が整備された場合については、**中富良野町のファーム富田などの観光地へ向かう渋滞を回避することが可能**になるので、**富良野協会病院から旭川へ転院搬送する際に、富良野北道路終点の中富良野ICから利用する可能性がある**と考えている。(富良野消防署)

2-17）第1回地域意見聴取の結果　ヒアリング調査（地域及び道路課題・地域の将来計画に果たす役割・期待）

○整備による地域の課題や道路課題及び地域の将来計画に果たす役割・期待について様々な意見が寄せられ、観光、物流、医療など多様な項目が見られた。

▼地域課題や道路課題、地域の将来計画などに果たす役割・期待

質問4．旭川十勝道路（上富良野～中富良野間）の整備が地域課題や道路課題、及び新たな計画・構想等に対して期待される効果について

関係団体	意見の概要
沿線自治体等	・**上富良野町では、R６年度から冬の新たなツアー開発に関する実証実験に取り組んでいる**。**高規格道路が整備されることで、お客さんを呼び込みやすくなると期待している**。また、現道の交通量の転換により、自動運転の導入に対するハードルも下がるのではないかと期待している。（上富良野町） ・通過交通は高規格道路に転換すると思われるので、**混雑は間違いなく緩和すると期待している**。（中富良野町）
経済商工団体	・富良野市の中心市街地活性化に向けた**市街地再開発事業促進及び地域雇用拡大による生産年齢人口増加**が期待される。（富良野商工会議所） ・商工会女性部による地域間交流活動がしやすくなり、活動の幅が広がるものと考えられる。（上富良野商工会）
農業団体	・**観光ピーク時期において安定したトラック輸送が可能となり販路拡大や出荷量の増加等**に繋がる。併せて、**新規就農者の増加や農家の収入増、大消費地（関東等）への新鮮な農産物の安定出荷など様々な波及効果が期待**できる。（美瑛町農業協同組合） ・原料の運搬～農作業、収穫、出荷など各工程において少しずつ作業効率が上がり、少ない労力で多くの収穫が可能となり、**担い手確保や収入増など農業従事者への良い効果が期待**できる。（ふらの農業協同組合）
物流団体・事業者	・**観光期における国道混雑の緩和による路線バスの定時性向上**が期待される。また、スキーバスのように高規格道路を通行するバスであれば、利用者の満足度向上だけでなく、**乗務員の負担軽減にも大きな効果**がある。観光期や冬期は混雑、沿道出入り、スリップ事故など様々な事に注意しながらの運行であるが、現道を通行する場合は混雑緩和、高規格道路を通行する場合は一般車や住民との交錯機会の減少など、**乗務員のストレス軽減につながる**。これに伴い、**交通事故の削減や働き方改革にも繋がるものと期待**している。（ふらのバス） ・国道237号の渋滞が緩和すれば、**追突事故など渋滞が一因で起きる事故も減る**と考えられる。冬期も吹雪による視界不良等の影響が軽減すれば、より**観光交流が活発化しレンタカー利用者も増えることが期待**できる。レンタカー利用者が増えれば、**レンタカー事業の売り上げも増えることが期待**される。また、国道237号の渋滞が緩和すれば、**予定通りレンタカーの返却が出来るようになる**。（レンタカー会社）
消防機関	・上富良野～中富良野間が整備されることで、**中富良野市街地の渋滞を回避した緊急走行が可能**になり、**搬送時間の短縮につながると期待**される。また、冬期については、高規格道路が整備されると一般道よりも地吹雪等に強い道路となると考えられるため、**地吹雪による視程障害が軽減され、搬送の安定性に繋がると考えられる**。（富良野消防署）

2-18）第1回地域意見聴取の結果　ヒアリング調査（道北圏と十勝圏の高規格道路ネットワーク形成による効果）

○圏域間をつなぐ高規格道路のネットワーク効果について様々な意見が寄せられ、観光に関する項目が多く見られた。

▼圏域間の高規格道路ネットワーク形成による効果

質問5．旭川十勝道路の延伸整備による道北圏と十勝圏における高規格道路ネットワーク形成が、各団体等の事業所活動に与える効果や期待について

関係団体	意見の概要
沿線自治体等	・**十勝岳つながり、醸造所つながりで広域的な地域活性化の施策など連携出来ないか考えている。**（上富良野町） ・**北海道パウダーベルト構想の拠点間の移動時間短縮が図られることで、中富良野町にある宿泊施設の滞在拠点化**が期待される。（中富良野町） ・**地域間交流や周遊観光が拡大していくチャンス**だと感じている。生活圏という意識も少し変わってくるのかなと考えている。（富良野市）
経済商工団体	・**観光交流人口増加による地域消費の活性化や経済波及効果に大いに期待。**（富良野商工会議所） ・東川町の米、美瑛・富良野の野菜類、十勝圏の畜産品など、**コラボ商品が企画され、更に販路も拡大するなどの効果が期待**。また東川町の醸造所と十勝の醸造所をつなぐ**ワインツーリズム**、酒蔵ツーリズムなどお酒関連の**ニューツーリズムルートの形成も期待**できる。（東川町商工会） ・上富良野町内に**新たな産業が形成されたり、これに伴い働き手が増え収入増加するようなことも可能性の一つとして期待。**（上富良野町商工会）
農業団体	・**帯広や苫小牧など南方面への商談も活発化**し、**新たな販路として拡大できる可能性**がある。また、**地域間のコラボ（加工品）など広がっていく可能性**を秘めている。（ふらの農業協同組合）
物流団体・事業者	・**既存の旭川-帯広間のバスルートが高規格道路を通るルートにシフトチェンジする可能性**があり、ルートのシフトチェンジにより貨客混載も組み合わせながら**旭川から帯広まで定期的に運ぶものが増えていけば、物流の観点においてもメリットがある。**（北海道バス協会）
交通観光団体・事業者	・旭川～帯広間の時間距離が短くなることは、**新たな広域観光移動、新たな取組み創出など大きな効果が期待**。**地方空港の利活用**、例えば、旭川IN帯広OUT、帯広IN旭川OUTなど旭川十勝道路及び国道237号のラインを使い、**観光地の周遊バスツアーの創出が活発になる**。（ふらのバス） ・大雪山系を跨ぐ２つのエリアは自然景観や歴史・文化が異なっており、２地域を１周することで国が推し進める**インバウンド観光客の地方分散の先進モデルとなる可能性**もある。（公益社団法人北海道観光機構） ・旭川空港や新千歳空港が富良野・美瑛地域と直結することになれば、富良野・美瑛地域に来るルートが北ルート、南ルートの２種類が選択できるようになる。また、北側IN南側OUT、南側IN北側OUTなど**周遊ルートの選択肢が増える**。（かみふらの十勝岳観光協会） ・**旭川エリアと帯広エリアの各営業所間の車両回送の効率化を図ることが出来る**。（レンタカー会社）
消防機関	・災害時の広域な活動の際に高規格道路が整備されていると、**スムーズに走行し早く現場に到着出来るようになる**と考えられる。（ふらの消防署）

2-19）第1回地域意見聴取の結果　ヒアリング調査（その他の意見）

○その他の意見としては、景観への配慮に関する意見が多く見られた。

▼その他の意見・要望　質問6．その他、配慮すべき項目や、今後の旭川十勝道路の延伸整備についての意見・要望について（自由記述）

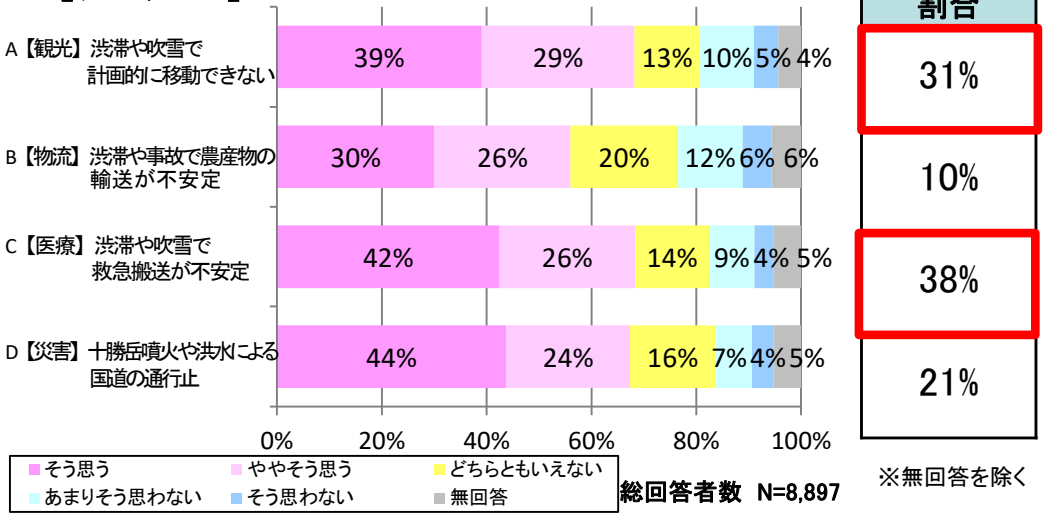
主な意見
・景観を活かしたまちづくりを展開しており、山を見ることができるようなルート、観光に資するようなルートにしていただきたい。（自治体）
・道路整備は必要であるが、景観には配慮していただきたい。（自治体）
・広域道路になると、経済効果がやはり違うと思う。少しの買い物も行きやすくなる。安全・安心な市民生活確保・維持と、地域経済力向上に向けた高規格道路整備に期待。（商工会議所・商工会）
・国道237号は、交通量が多く速度も速い車両が多いため、一旦沿道の施設等に入ると国道に戻りづらい。 また、交通事故の危険性も高いと感じている。通過する目的だけの交通は、旭川十勝道路に転換してくれれば、国道237号の交通環境や沿道環境が改善し、更なる観光振興や事故リスク低下等が期待できる。（農業協同組合）
・整備によって景観や環境に影響のないようにしてほしい。（バス協会）
・ドライバー不足の対応方法として、バス運行事業者は、利便性や収益性等を勘案して最適なルートや路線数を検討している。高規格道路ができることにより選択肢が増えることは事業者のメリットが大きい。（バス協会）
・インバウンドのニーズも大きい温泉と富良野のアドベンチャーツーリズムの両方を満たしたプランを形成できる可能性が高まるなど、上川管内の縦のラインの観光がより活発化すると考えている。（バス会社）
・景観への影響は最小限にして欲しい。富良野・美瑛は、道路から見える沿道景観も重要な観光コンテンツであるため道路から見える景観も大事にして欲しい。（レンタカー会社）
・田園風景や十勝岳連邦の雄大な景色を一望できるような景観を意識して道路整備して欲しい。このような優れた景観を一望できるようなスポット（PA等）を整備しても良いのではないか。（観光協会）
・国道237号では、最近鹿の出没が増えており、地域住民や観光客が事故に遭うリスクが高まっていると感じている。鹿と衝突しづらい構造の道路整備が必要。（観光協会）

2-20） 第1回地域意見聴取（アンケート・ヒアリング）結果のまとめ

○第1回意見聴取の結果、将来を見据えた地域の課題、上富良野～中富良野間に必要な道路機能について確認。

▼住民・道路利用者が感じる地域課題

【アンケート】

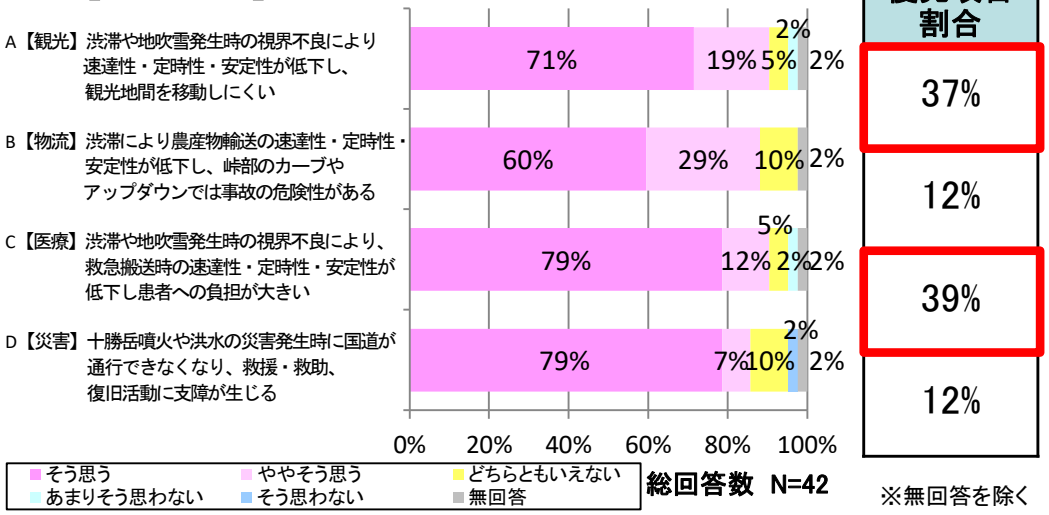


総回答者数 N=8,897

優先項目割合
31%
10%
38%
21%

※無回答を除く

【ヒアリング】



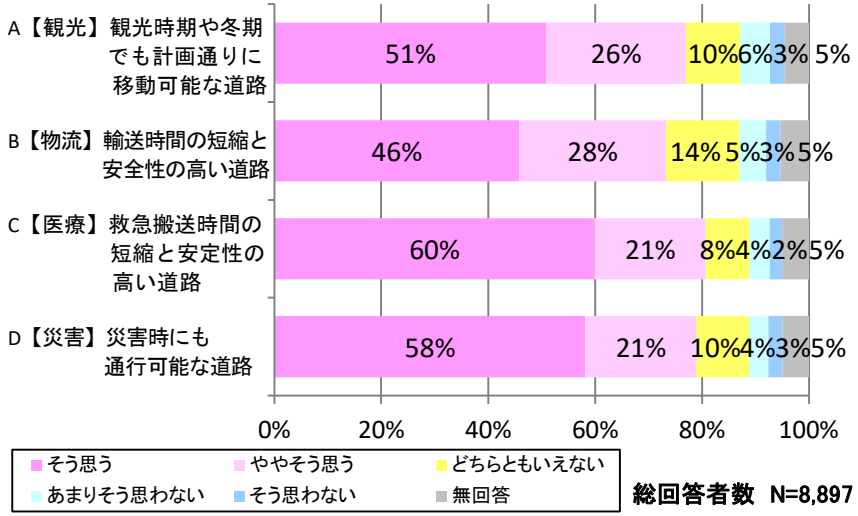
総回答数 N=42

優先項目割合
37%
12%
39%
12%

※無回答を除く

▼国道237号上富良野～中富良野間に必要な道路機能について

【アンケート】

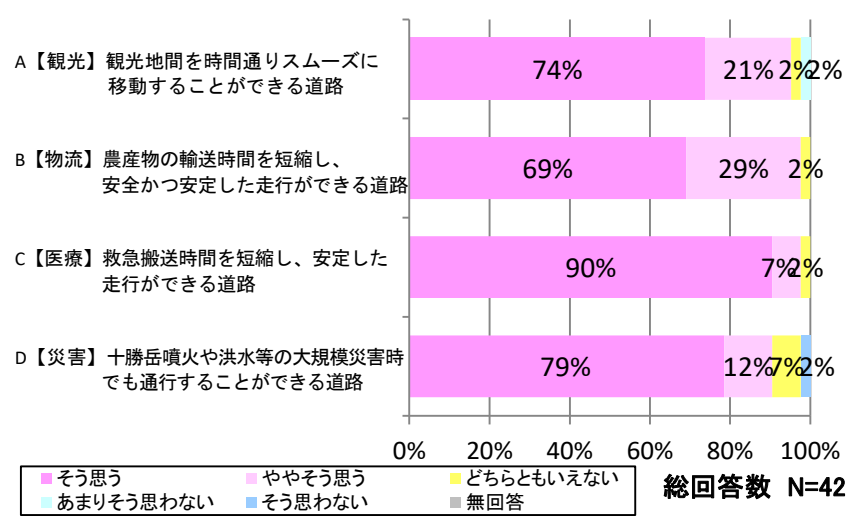


総回答者数 N=8,897

優先項目割合
27%
9%
39%
24%

※無回答を除く

【ヒアリング】



総回答数 N=42

優先項目割合
38%
10%
42%
10%

※無回答を除く

アンケート、ヒアリング結果から道路整備の必要性を確認

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

３．地域意見を踏まえた政策目標（案）

3-1） 政策目標(案)の設定

○第1回地域意見聴取の結果を踏まえ、本地域の政策目標(案)を設定。

地域や道路の状況・課題　　圏域と地域の将来像　　地域意見聴取の結果

＜政策目標（案）＞

【観光】

観光渋滞及び地吹雪箇所回避による周遊観光の速達性・定時性・安定性の向上

【物流】

地域を支える農業の輸送経路の定時性・速達性・安定性・安全性の向上

【医療】

地域の安心できる暮らしの支援のための救急搬送の速達性・安定性の向上

【防災・減災】

大規模災害時でも機能する道路ネットワークの確保

４．路線の整備方針（案）

4-1） 路線の対策案の考え方

○政策目標（案）の達成に必要な機能と配慮すべき事項等を踏まえ、対策案を検討。

	【観光】観光渋滞及び地吹雪箇所回避による周遊観光の速達性・定時性・安定性の向上	【物流】地域を支える農業の輸送経路の定時性・速達性・安定性・安全性の向上	【医療】地域の安心できる暮らしの支援のための救急搬送の速達性・安定性の向上	【防災・減災】大規模災害時でも機能する道路ネットワークの確保
政策目標（案）達成に必要な機能	・観光期における観光地や空港へのアクセス性 ・周辺地域の主要な観光拠点への周遊性 ・観光拠点間の**主要渋滞箇所の回避**による定時性 ・**地吹雪箇所の回避**による冬季観光周遊時の安定性	・卸売市場など物流拠点への速達性 ・輸送経路上にある**主要渋滞箇所の回避**による定時性 ・輸送経路上にある**事故危険区間の回避**による安定性・安全性	・第三次救急医療機関がある旭川市への速達性 ・**地吹雪箇所の回避**による救急搬送の安定性	・火山泥流による大規模災害や洪水時の道路の耐災害性 ・地域の基幹道路の代替性 ・復旧活動の迅速性

配慮すべきポイント

・地域への影響　・環境への影響　・工事中の影響　・経済性

３つの対策案と整備イメージ

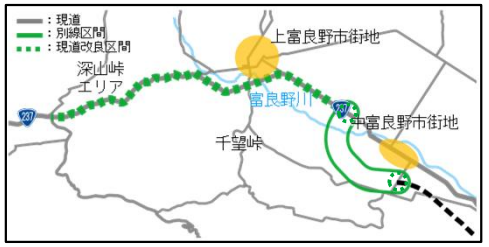
別線（市街地寄りルート）
現道の課題を回避しながら、市街地や主要観光拠点へのアクセス性に配慮した別線ルート



別線（最短ルート）
現道の課題を回避しながら、上富良野～中富良野間を最短で結んだ別線ルート



現道改良・嵩上げルート+一部別線ルート
別線整備と現道課題及び火山泥流を踏まえた現道改良（嵩上げ対策等）を組み合わせたルート





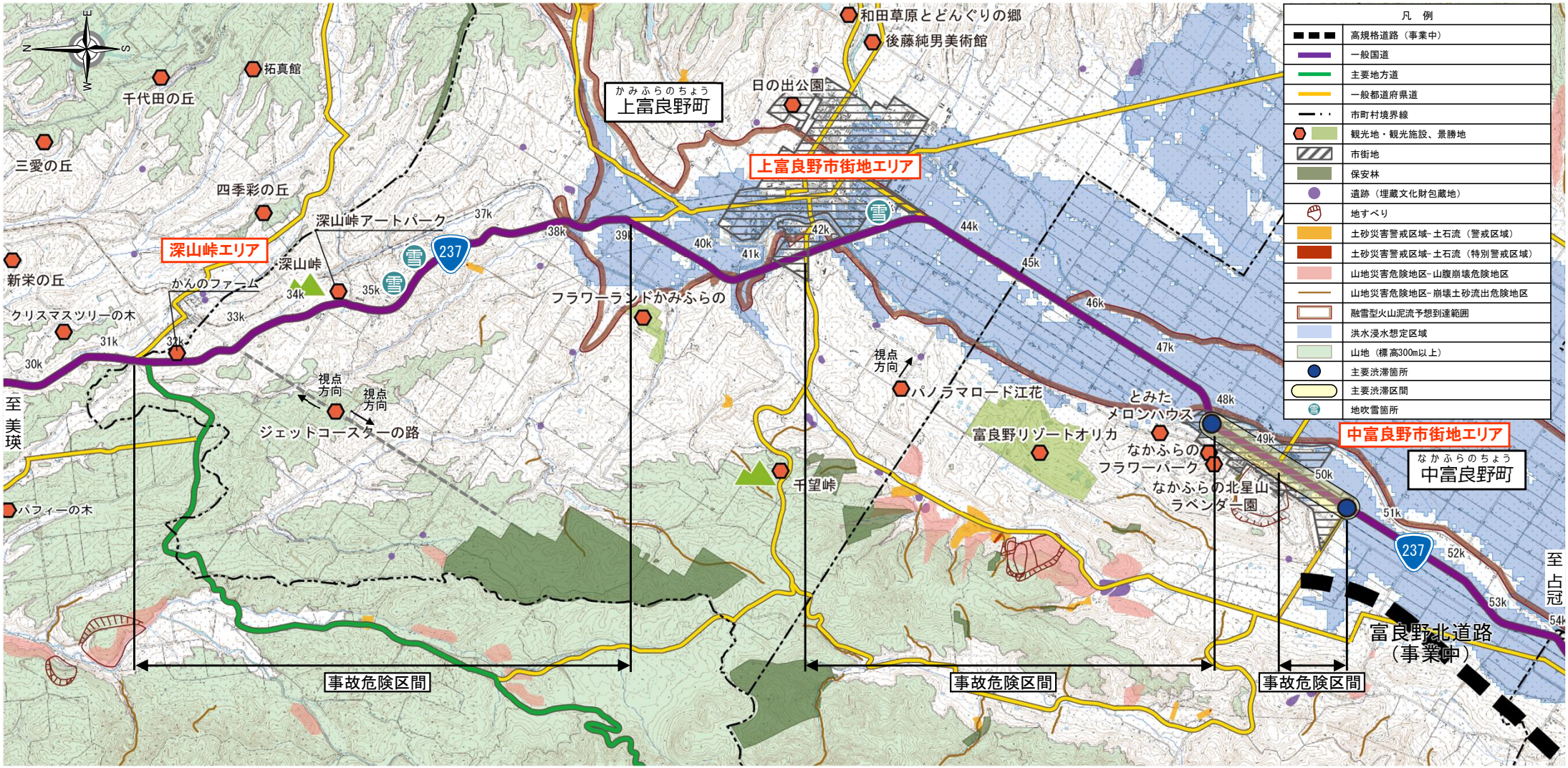
4-2） 評価項目（案）

政策目標（案）	政策目標（案）達成に必要な機能	評価項目（案）
【観光】 観光渋滞及び地吹雪箇所回避による周遊観光の速達性・定時性・安定性の向上	・観光期における観光地や空港へのアクセス性	・観光ピーク時における主要観光拠点への時間短縮効果
	・周辺地域の主要な観光拠点への周遊性	・通常期の主要観光拠点への周遊性
	・観光拠点間の主要渋滞箇所の回避による定時性	・主要渋滞区間の回避
	・地吹雪箇所の回避による冬季観光周遊時の安定性	・地吹雪箇所の回避・解消
【物流】 地域を支える農業の輸送経路の定時性・速達性・安定性・安全性の向上	・卸売市場など物流拠点への速達性	・輸送時の速達性
	・輸送経路上にある主要渋滞箇所の回避による定時性	・主要渋滞区間の回避
	・輸送経路上にある事故危険区間の回避による安定性・安全性	・輸送時の安定性・安全性
【医療】 地域の安心できる暮らしの支援のための救急搬送の速達性・安定性の向上	・第三次救急医療機関のある旭川市への速達性	・救急搬送の速達性
	・地吹雪箇所の回避による救急搬送の安定性	・救急搬送の安定性
【防災・減災】 大規模災害時でも機能する道路ネットワークの確保	・火山泥流による大規模災害や洪水時の道路の耐災害性	・道路機能の確保
	・地域の基幹道路の代替性	・代替性の確保
	・復旧活動の迅速性	・復旧活動の迅速性

	配慮すべきポイント	評価項目（案）
	地域への影響	家屋や施設、土地利用等への影響に配慮 景観への影響に配慮
	環境への影響	自然環境への影響に配慮
	工事中の影響	工事中の現道交通への影響
	経済性	建設に要する費用

4-3） 対策案のコントロールポイント等の考え方

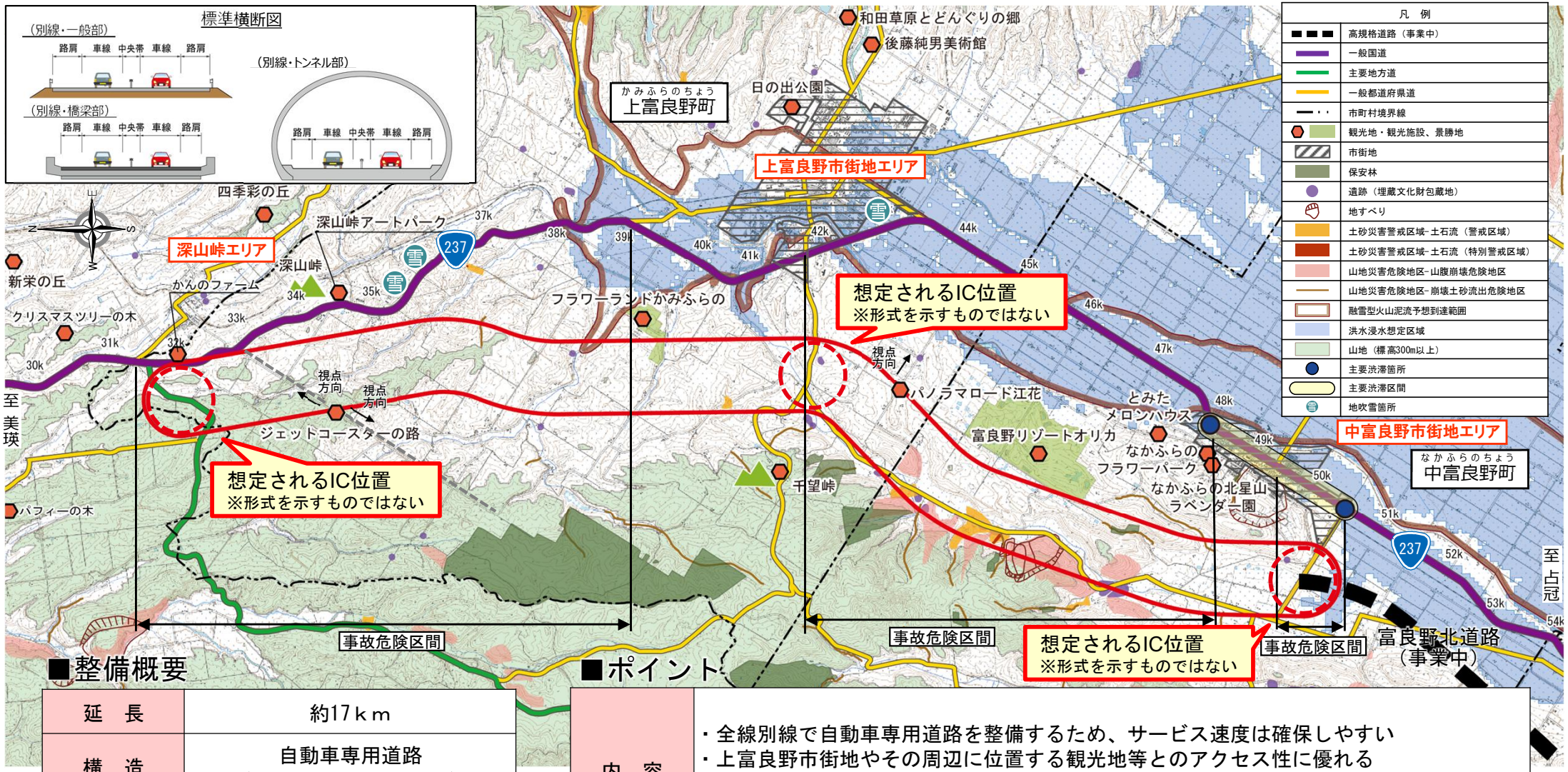
○各対策案検討のコントロールポイントとしては、市街地、観光地および観光施設、景勝地、遺跡、保安林、地すべり等、融雪型火山泥流予想到達範囲、洪水浸水想定区域の影響を極力回避。



回避すべき施設等 （社会的状況による要因）	・市街地　・観光地および観光施設（富良野リゾートオリカ、フラワーランドかみふらの等） ・景勝地（ジェットコースターの路、パノラマロード江花等）　・遺跡
配慮すべき事項 （自然環境）	・保安林　・地すべり等（地すべり、土砂災害警戒区域、山腹崩壊危険地区） ・融雪型火山泥流予想到達範囲、洪水浸水想定区域

4-4） 対策案の概要（案①：別線（市街地寄りルート））

○市街地、観光地、景勝地、地すべり、事故危険区間等、融雪型火山泥流予想到達範囲を回避し、上富良野市街地とのアクセス性に配慮し、市街地側へ近づけつつ「上富良野～中富良野」間を連絡するルート。
○全線新たな自動車専用道路で整備し、速達性・安定性・安全性・代替性を確保するルート。



■整備概要

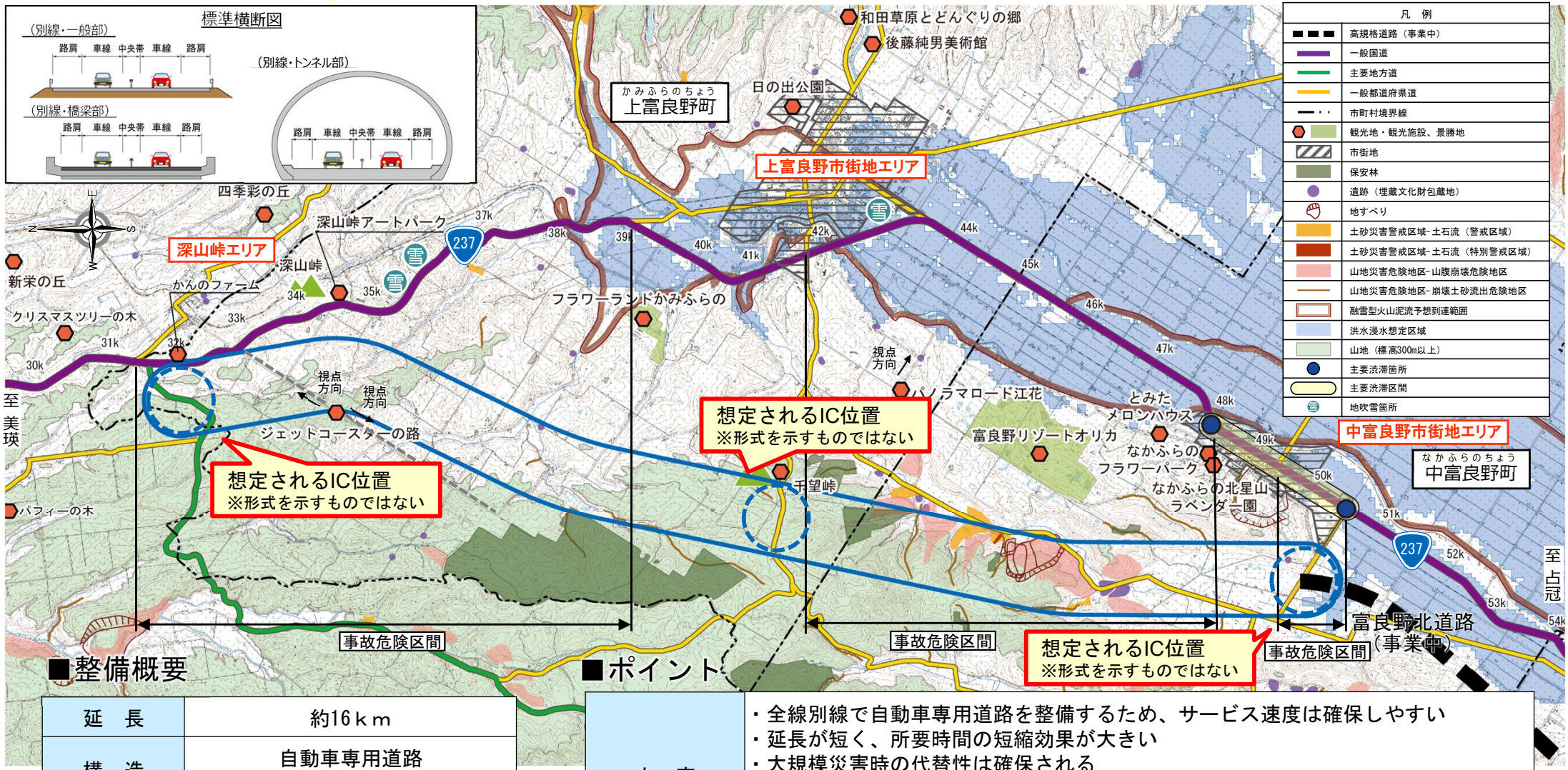
延　長	約17ｋｍ
構　造	自動車専用道路 （設計速度80ｋｍ／ｈを想定）
コスト	約850～1,050億円

■ポイント

内　容	・全線別線で自動車専用道路を整備するため、サービス速度は確保しやすい ・上富良野市街地やその周辺に位置する観光地等とのアクセス性に優れる ・大規模災害時の代替性は確保される ・事業費は対策案の中で安価

4-5） 対策案の概要（案②：別線（最短ルート））

○市街地、観光地、景勝地、融雪型火山泥流予想到達範囲を回避し、千望峠の山地部をトンネル主体の構造で短絡しつつ「上富良野～中富良野」間を連絡するルート。
○全線新たな自動車専用道路で整備し、速達性・安定性・安全性・代替性を確保するルート。



■整備概要

延　長	約16ｋｍ
構　造	自動車専用道路 （設計速度80ｋｍ／ｈを想定）
コスト	約1,100～1,300億円

■ポイント

内　容	・全線別線で自動車専用道路を整備するため、サービス速度は確保しやすい ・延長が短く、所要時間の短縮効果が大きい ・大規模災害時の代替性は確保される ・構造物の延長が長く、事業費は対策案の中で高価 ・起終点を短絡で結ぶため、上富良野市街地やその周辺に位置する観光地等へのアクセス性が案①より劣る

4-6）対策案の概要（案③：現道改良・嵩上げルート＋一部別線ルート）

○現道の事故危険区間の交通安全対策や融雪型火山泥流予想到達範囲の嵩上げを行い、一部別線整備区間では観光地を回避しつつ「上富良野～中富良野」間を連絡するルート。
○新たな自動車専用道路の整備と現道の課題箇所の改良を行い、速達性・安定性・安全性を確保するルート。



■整備概要

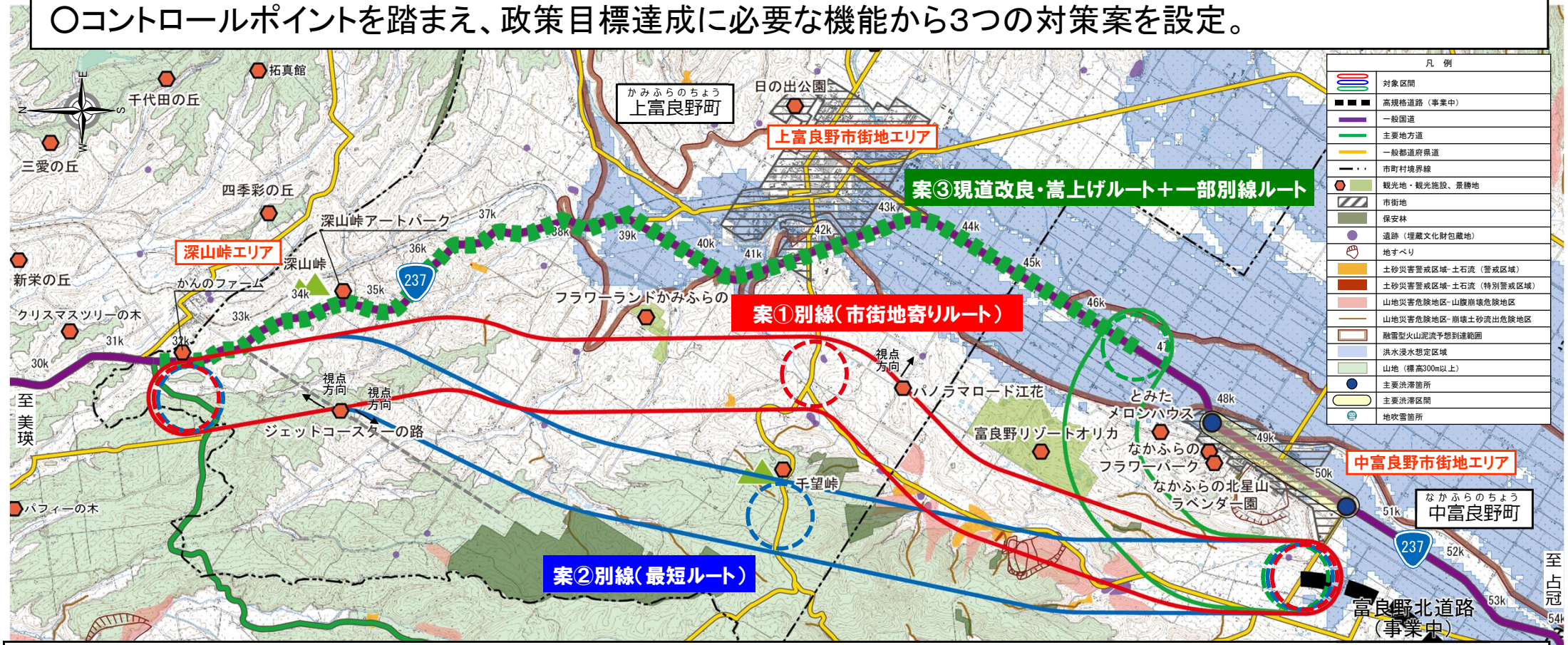
延　長	約21ｋｍ
構　造	自動車専用道路 （設計速度80ｋｍ/ｈを想定） 現道改良区間 （設計速度60ｋｍ/ｈを想定）
コスト	約900～1,100億円

■ポイント

内　容	・現道改良の区間が長く、他案に比べサービス速度は劣る ・現道改良部分では自然環境への影響が小さい ・現道改良部分では大規模災害時の代替性が確保できない ・現道改良部分では工事中の通行規制が生じる ・現道嵩上げのため盛土（購入土）が多く必要となり、事業費は対策案の中で中位

4-7）対策案のまとめ

○コントロールポイントを踏まえ、政策目標達成に必要な機能から3つの対策案を設定。



案①　別線（市街地寄りルート）
（市街地、観光地、景勝地、地すべり、事故危険区間等、融雪型火山泥流予想到達範囲を回避し、上富良野市街地とのアクセス性に配慮し市街地側へ近づけつつ「上富良野～中富良野」間を連絡するルート）

⇨
- 全線別線で自動車専用道路を整備するため、サービス速度は確保しやすい
- 上富良野市街地やその周辺に位置する観光地等とのアクセス性に優れる
- 大規模災害時の代替性は確保される
- 事業費は対策案の中で安価

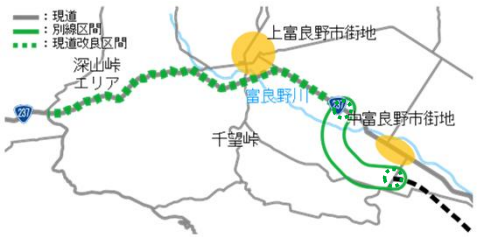
案②　別線（最短ルート）
（市街地、観光地、景勝地、融雪型火山泥流予想到達範囲を回避し、千望峠の山地部をトンネル主体の構造で短絡しつつ「上富良野～中富良野」間を連絡するルート）

⇨
- 全線別線で自動車専用道路を整備するため、サービス速度は確保しやすい
- 延長が短く、所要時間の短縮効果が大きい
- 大規模災害時の代替性は確保される
- 構造物の延長が長く、事業費は対策案の中で高価
- 起終点を短絡で結ぶため、上富良野市街地やその周辺に位置する観光地等へのアクセス性が案①より劣る

案③　現道改良・嵩上げルート＋一部別線ルート
（現道において事故危険区間における交通安全対策や融雪型火山泥流予想到達範囲における嵩上げを行い、一部別線整備区間では観光地を回避しつつ「上富良野～中富良野」間を連絡するルート）

⇨
- 現道改良の区間が長く、他案に比べサービス速度は劣る
- 現道改良部分では自然環境への影響が小さい
- 現道改良部分では大規模災害時の代替性が確保できない
- 現道改良部分では工事中の通行規制が生じる
- 現道嵩上げのため盛土（購入土）が多く必要となり、事業費は対策案の中で中位

4-8）対策案の比較

対策案の考え方				【案①】別線（市街地寄りルート）	【案②】別線（最短ルート）	【案③】現道改良・嵩上げルート+一部別線ルート
				現道の課題を回避しながら、市街地や主要観光拠点へのアクセス性に配慮した別線ルート案	現道の課題を回避しながら、上富良野～中富良野間を最短で結んだ別線ルート案	別線整備と現道課題及び火山泥流を踏まえた現道改良（嵩上げ対策等）を組合せたルート案
区間延長				約17km（別線整備）	約16km（別線整備）	約21km（別線整備、現道改良）
政策目標	観光渋滞及び地吹雪箇所回避による周遊観光の速達性・定時性・安定性の向上	評価項目（案）	観光ピーク時における主要観光拠点への時間短縮効果	・旭川空港から富良野市（市役所）への時間短縮効果が比較的大きい ９分短縮（現況：55.5分→整備後：46.6分）	・旭川空港から富良野市（市役所）への時間短縮効果が比較的大きい ９分短縮（現況：55.5分→整備後：46.3分）	・旭川空港から富良野市（市役所）への時間短縮効果は他案より劣る ０分短縮（現況：55.5分→整備後：55.5分）
			通常期の主要観光拠点への周遊性	・上富良野町・中富良野町の主要な観光拠点への周遊性が比較的高い	・上富良野町・中富良野町の主要な観光拠点への周遊性は案①に劣る	・上富良野町・中富良野町の主要な観光拠点への周遊性は案①に劣る
			主要渋滞区間の回避	・観光拠点（上富良野エリアから富良野北の峰エリア）間の主要渋滞区間及び箇所を回避（現況：３箇所→整備後：０箇所）	・観光拠点（上富良野エリアから富良野北の峰エリア）間の主要渋滞区間及び箇所を回避（現況：３箇所→整備後：０箇所）	・観光拠点（上富良野エリアから富良野北の峰エリア）間の主要渋滞区間及び箇所の回避（現況：３箇所→整備後：０箇所）
			地吹雪箇所の回避・解消	・別線整備のため、深山峠、上富良野市街における地吹雪箇所を回避 （現況：３箇所⇒整備後：０箇所）	・別線整備のため、深山峠、上富良野市街における地吹雪箇所を回避 （現況：３箇所⇒整備後：０箇所）	・現道改良で地吹雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため地吹雪箇所を解消できない （現況：３箇所⇒整備後：３箇所）
	地域を支える農業の輸送経路の定時性・速達性・安定性・安全性の向上		輸送時の速達性	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送時間短縮効果が比較的大きい 12分短縮（現況：93.6分→整備後：81.9分）	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送時間短縮効果が比較的大きい 12分短縮（現況：93.6分→整備後：81.6分）	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送時間短縮効果が小さい ５分短縮（現況：93.6分→整備後：88.4分）
			主要渋滞区間の回避	・上富良野～中富良野区間の主要渋滞区間及び箇所を回避 （現況：３箇所→整備後：０箇所）	・上富良野～中富良野区間の主要渋滞区間及び箇所を回避 （現況：３箇所→整備後：０箇所）	・上富良野～中富良野区間の主要渋滞区間及び箇所を回避 （現況：３箇所→整備後：０箇所）
			輸送時の安定性・安全性	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送経路の事故危険区間を回避 （現況：３区間⇒整備後：０区間）	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送経路の事故危険区間を回避 （現況：３区間⇒整備後：０区間）	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送経路の事故危険区間で交通安全対策を実施 （現況：３区間⇒整備後：０区間）
	地域の安心できる暮らしの支援のための救急搬送の速達性・安定性の向上		救急搬送の速達性	・富良野市の第二次救急医療機関から旭川市の第三次救急医療機関までの搬送時間が短縮 ７分短縮（現況：70.6分→整備後：63.6分）	・富良野市の第二次救急医療機関から旭川市の第三次救急医療機関までの搬送時間が短縮 ７分短縮（現況：70.6分→整備後：63.4分）	・富良野市の第二次救急医療機関から旭川市の第三次救急医療機関までの搬送時間は増加 ４分増加（現況：70.6分→整備後：74.1分）
			救急搬送の安定性	・別線整備のため、第二次救急医療機関のある富良野市から旭川市の第三次救急医療機関における地吹雪箇所を回避 （現況：３箇所⇒整備後：０箇所）	・別線整備のため、第二次救急医療機関のある富良野市から旭川市の第三次救急医療機関における地吹雪箇所を回避 （現況：３箇所⇒整備後：０箇所）	・現道改良で地吹雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため地吹雪箇所を解消できない （現況：３箇所⇒整備後：３箇所）
	大規模災害時でも機能する道路ネットワークの確保		道路機能の確保	・十勝岳融雪型火山泥流予定到達範囲や洪水浸水区域を平面的に回避 （火山泥流：現況9.1km→整備後０km） （洪水浸水想定範囲：現況6.4km→整備後０km）	・十勝岳融雪型火山泥流予定到達範囲や洪水浸水区域を平面的に回避 （火山泥流：現況9.1km→整備後０km） （洪水浸水想定範囲：現況6.4km→整備後０km）	・十勝岳融雪型火山泥流予定到達範囲や洪水浸水区域を嵩上げにより回避　（火山泥流：現況9.1km→整備後０km） （洪水浸水想定範囲：現況6.4km→整備後０km）
			代替性の確保	・別線整備することで、代替性の確保が可能	・別線整備することで、代替性の確保が可能	・別線整備区間では代替性の確保が可能だが、嵩上げで回避可能なものの泥流範囲にある
			復旧活動の迅速性	・市街地から近傍にルートが位置するため、迅速な復旧活動が可能	・市街地からルートが離れているため、案①より復旧活動が遅延	・市街地にルートが位置するため、最も迅速な復旧活動が可能
配慮すべき事項	地域への影響		家屋や施設、土地利用等への影響に配慮	・別線整備のため農地分断や家屋への影響が大きい	・別線整備のため農地分断や家屋への影響が大きい	・現道を嵩上げする事により、沿道家屋や公共施設への影響が少ない
			景観への影響に配慮	・地形や土地利用に沿った線形とすることで、観光拠点や観光拠点からの主な視点方向への影響を小さくすることが可能	・短絡ルートであるがトンネル延長が長いため、観光拠点や観光拠点からの主な視点方向への影響を小さくすることが可能	・現道改良区間は最大６ｍの嵩上げをするため、沿道観光施設から十勝岳側の眺望への影響が生じる可能性がある
	環境への影響		自然環境への影響に配慮	・地形に沿った線形や一部トンネル構造とすることで、自然環境への影響を抑制することが可能	・短絡で通過する位置の地形上、トンネル構造の割合が多いため、自然環境への影響は小さい	・現道改良区間の割合が多く、別線区間を地形に沿った線形とするため、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	・別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	・現道改良区間では、工事中の通行規制期間が長く現道交通への影響が大きい
	経済性		建設に要する費用	・事業費は対策案の中で安価 約 850～1,050 億円	・構造物の延長が長く事業費は対策案の中で高価 約 1,100～1,300 億円	・購入土が多く必要となるため、事業費は対策案の中で中位 約 900～1,100 億円
整備イメージ						

※　上記の時間短縮等の数値については、概略延長に対して設計速度を用いて試算した値であり、今後の詳細なルート・構造検討や接続位置等により変更となる場合があります。

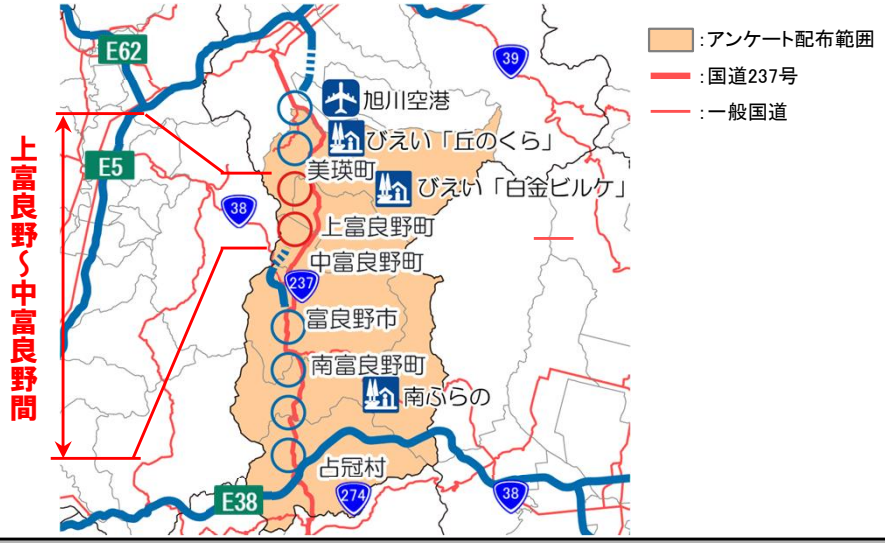
５．第２回地域意見聴取方法（案）

5-1）意見聴取方法

■意見聴取の基本方針

○「比較ルート帯（案）」配慮すべき事項」に対し意見を伺う。

■アンケート・ヒアリング範囲



■意見聴取の対象者と実施方法

	対象者・実施方法			
アンケート	【地域住民及び道路利用者】			
	地域住民	上富良野町(全戸：5,102戸)、中富良野町(全戸：2,140戸)、富良野市(全戸：10,661戸)、美瑛町（全戸：4,812戸）、南富良野町（全戸：1,268戸）、占冠村（全戸：1,138戸）※1	郵送配布調査（23,060戸）※2
	道路利用者・観光客	6自治体の市役所・役場、道の駅3箇所（びえい「丘のくら」、びえい「白金ビルケ」、南ふらの）、新富良野プリンスホテル等	常設の留置きアンケート調査（計10箇所）
		行政機関ホームページ	Webアンケート調査 （日本語・英語・中国語（繁体字・簡体字）・韓国語）
		観光施設等（旭川空港、道の駅3箇所（びえい「丘のくら」、びえい「白金ビルケ」、南ふらの）、フラノマルシェ、ふらの歓寒村（冬期）、なかふらの北星山ラベンダー園（夏期）	インタビュー形式でのアンケート調査 （日本語・英語・中国語（繁体字・簡体字）・韓国語）
ヒアリング	【自治体及び団体代表者】		
	沿線自治体等	上川総合振興局、上富良野町、中富良野町、富良野市、美瑛町、南富良野町、占冠村	インタビュー形式でのヒアリング （7沿線自治体等、 35関係団体）
	関係団体※3	商工会議所（2箇所）、商工会（女性部を含む7箇所）、農業協同組合（女性部を含む4箇所）、北海道トラック協会、運送会社、北海道バス協会、バス事業者(2社)、レンタカー事業者(4社)、公益社団法人北海道観光機構、観光協会（7箇所）、北海道エアポート株式会社、消防（2箇所）、病院（1箇所）、陸上自衛隊上富良野駐屯地	

※１：戸数は住民基本台帳（R８．１．１）の数値　　※２：戸数は第1回アンケートの配布数　※３：関係団体のうち（　）がない団体は、１箇所であることを示す

5-2） 意見聴取方法

■アンケートの調査項目と活用方針

アンケートの調査項目	アンケート結果の活用	備考
地域の課題	将来を見据えた改善すべき地域の課題について、回答者の考えを把握する。	第1回
道路の課題（必要な機能）	高規格道路の調査中区間（上富良野～中富良野）及び並行する国道237号の現状について、回答者の考える課題を把握する。	
その他自由意見	その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。	
比較ルート帯（複数案）に対する意見	ルート帯、インターチェンジ選定にあたり、地域住民等が重視する視点、配慮すべき事項を把握する。	第2回
その他自由意見	その他、各区間に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。	
回答者の属性、利用状況	回答結果の差異に対して各分野で整理し、分析する。	共通

■ヒアリングの調査項目と活用方針

ヒアリングの調査項目	ヒアリング結果の活用	備考
自治体や関係団体への意見聴取	・地域や道路の課題に関し、自治体や関係団体への意見聴取を行い、政策目標の設定に反映する。 ・自治体や関係団体との認識の整合性の確認をする。	共通

※黄色着色は、第2回地域意見聴取で実施する内容を示す

5-3） 第2回意見聴取（案）

■第2回意見聴取における説明資料

①調査概要

➡ ・本調査の趣旨・調査対象箇所について説明

②第１回意見聴取（アンケート）の結果を提示

➡ ・「将来を見据えた地域の課題」や「上富良野～中富良野間に必要な道路」の集計結果について説明

旭川十勝道路 （上富良野～中富良野間）における 道路計画に関する第２回アンケート調査

旭川十勝道路は、旭川市を起点として富良野市等を経由し、占冠村へ至る道路です。

上川圏と十勝圏の連携機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援を主な目的として整備を進めています。

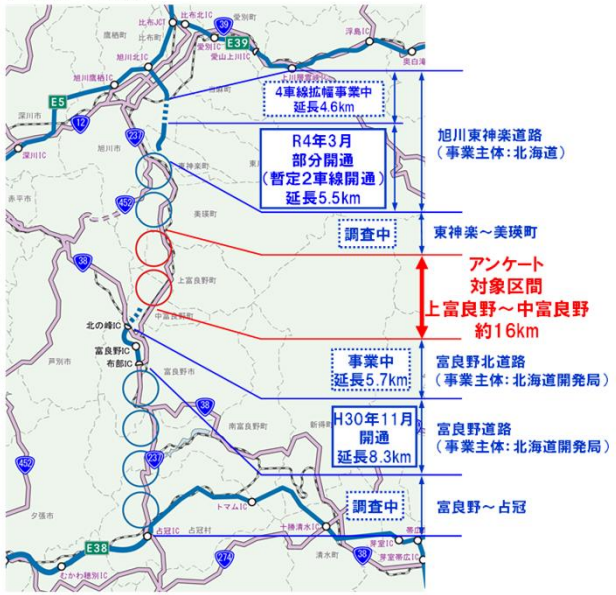
本アンケートは、このうちの上富良野～中富良野間の道路計画にあたり、計画づくりの初期段階から地域の皆様へ情報提供を行うとともに、広くご意見をお聞きし、それを計画に反映していくための取り組みとして実施するものです。

令和７年１月から２月にかけて実施しました第１回意見聴取では、地域の皆様が日ごろ感じている地域の課題や、必要な道路機能について意見を頂きました。ご協力ありがとうございました。

今回の第２回意見聴取では、ルート検討にあたり重視すべき点や配慮すべき点についてお聞きしますので、本アンケートにご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。



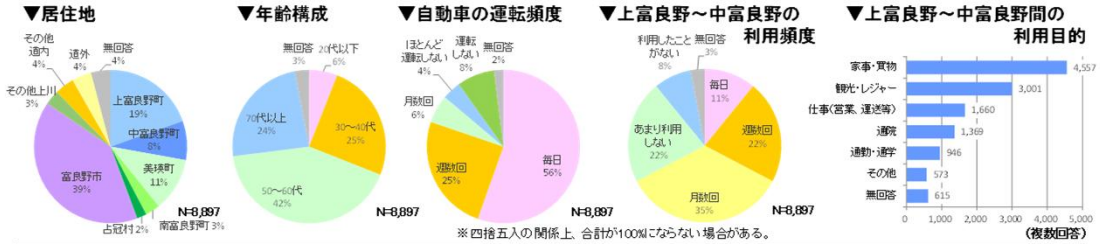
■このアンケートでは、上富良野～中富良野間の計画についてお伺いします。



第1回意見聴取の結果

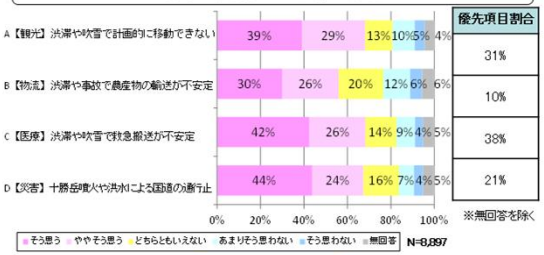
アンケートには、地域の住民や道路を利用される方などから8,897件の回答をいただきました。

回答者の居住地、年齢、運転頻度、国道237号上富良野～中富良野間の利用頻度、利用目的



※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

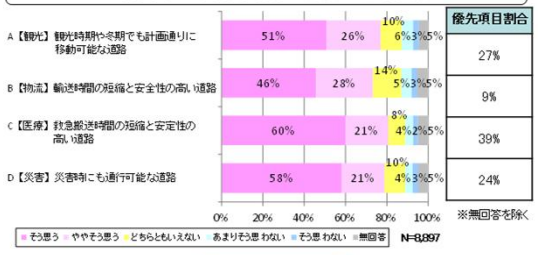
将来を見据えた地域の課題



将来を見据えた地域の課題については、すべての項目で多くの回答者が「そう思う」「ややそう思う」と評価しており、特に「【観光】洪滞や吹雪で計画的に移動できない」、「【医療】洪滞や吹雪で救急搬送が不安定」が優先すべき課題と多くの回答を頂きました。

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

上富良野～中富良野間に必要な道路機能



上富良野～中富良野間に必要な道路機能は、すべての項目で多くの回答者が「そう思う」「ややそう思う」と評価しており、特に「【観光】観光時期や冬期でも計画通りに移動可能な道路」「【医療】救急搬送時間の短縮と安定性の高い道路」が優先すべき必要な道路と多くの回答を頂きました。

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

2

5-4）第2回意見聴取（案）

■第2回意見聴取における説明資料

③第1回意見聴取（ヒアリング）の結果を提示

➡ ・「将来を見据えた地域の課題」や「上富良野～中富良野間に必要な道路」の集計結果について説明

④政策目標（案）を提示

➡ ・アンケート・ヒアリング結果を踏まえて設定した「政策目標（案）」について説明

⑤政策目標（案）達成に必要な対策案を提示

➡ ・政策目標達成に必要な機能や配慮すべきポイントを示し、複数の対策案を説明

第1回意見聴取の結果

ヒアリング調査では、沿線自治体や各団体から42件の回答をいただきました。

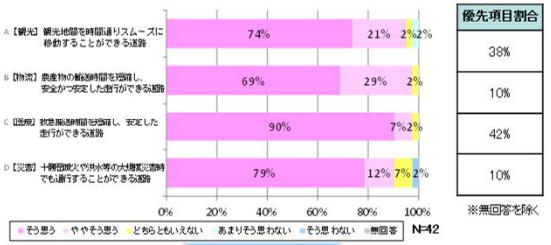
将来を見据えた地域の課題



優先項目割合
37%
12%
39%
12%

※無回答を除く

上富良野～中富良野間に必要な道路機能



優先項目割合
38%
10%
42%
10%

※無回答を除く

将来を見据えた地域の課題については、多くの回答者が「そう思う」「ややそう思う」と評価しており、特に「【医療】渋滞や地吹雪発生時の視界不良により、救急搬送時の速達性・定時性・安定性が低下し患者への負担が大きい」、「【観光】渋滞や地吹雪発生時の視界不良により速達性・定時性・安定性が低下し、観光地間を移動しにくい」が優先すべき課題と多くの回答を頂きました。

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

上富良野～中富良野間に必要な道路機能は、多くの回答者が「そう思う」「ややそう思う」と評価しており、特に「【医療】救急搬送時間を短縮し、安定した走行ができる道路」、「【観光】観光地や冬期でも計画通りに移動可能な道路」が優先すべき必要な道路機能と多くの回答を頂きました。

※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合がある。

第１回アンケート調査・ヒアリング調査のまとめ

○多くの道路利用者や各団体の皆様が地域の課題に対して道路整備の必要性を感じています。

○特に「上富良野～中富良野間に必要な道路機能」については、医療分野（救急搬送時間の短縮および安定性の確保）並びに観光分野（観光シーズンにおける移動の円滑化および定時性の確保）を優先すべきであるとのご回答を多くいただきました。

頂いた意見を踏まえ政策目標を設定しました

上富良野～中富良野間に必要とされる政策目標

- 観光渋滞及び地吹雪箇所回避による周遊観光の速達性・定時性及び安定性の向上
- 地域を支える農業の輸送経路の定時性、速達性、安定性、安全性の向上
- 地域の安心できる暮らしの支援のための救急搬送の速達性、安定性の向上
- 大規模災害時でも機能する道路ネットワークの確保

3

課題解決のための対策案

○政策目標（案）の達成に必要な機能と配慮すべき事項等を踏まえ、対策案を検討。

	【観光】観光渋滞及び地吹雪箇所回避による周遊観光の速達性・定時性・安定性の向上	【物流】地域を支える農業の輸送経路の定時性・速達性・安定性・安全性の向上	【医療】地域の安心できる暮らしの支援のための救急搬送の速達性・安定性の向上	【防災・減災】大規模災害時でも機能する道路ネットワークの確保
政策目標（案）達成に必要な機能	・観光期における観光地や空港へのアクセス性 ・周辺地域の主要な観光拠点への周遊性 ・観光拠点間の主要渋滞箇所の回避による定時性 ・地吹雪箇所の回避による冬季観光周遊時の安定性	・卸売市場など物流拠点への速達性 ・輸送経路上にある主要渋滞箇所の回避による定時性 ・輸送経路上にある事故危険区間の回避による安定性・安全性	・第三次救急医療機関のある旭川市への速達性 ・地吹雪箇所の回避による救急搬送の安定性	・火山泥流による大規模災害や洪水時の道路の耐災害性 ・地域の基幹道路の代替性 ・復旧活動の迅速性

配慮すべきポイント：・地域への影響　・環境への影響　・工事中の影響　・経済性

３つの対策案と整備イメージ



5-5）第2回意見聴取（案）

■第2回意見聴取における説明資料

⑥対策案のコントロールポイントや配慮事項を提示

➡ ・対策案の検討にあたりコントロールポイントや配慮すべき事項を説明

⑦対策案の提示

➡ ・各対策案のルート帯や対策概要を説明

対策案のコントロールポイント

○ 各対策案検討のコントロールポイントとしては、市街地、観光地および観光施設、景勝地、遺跡、保安林、地すべり等、融雪型火山泥流予想到達範囲、洪水浸水想定区域の影響を極力回避。

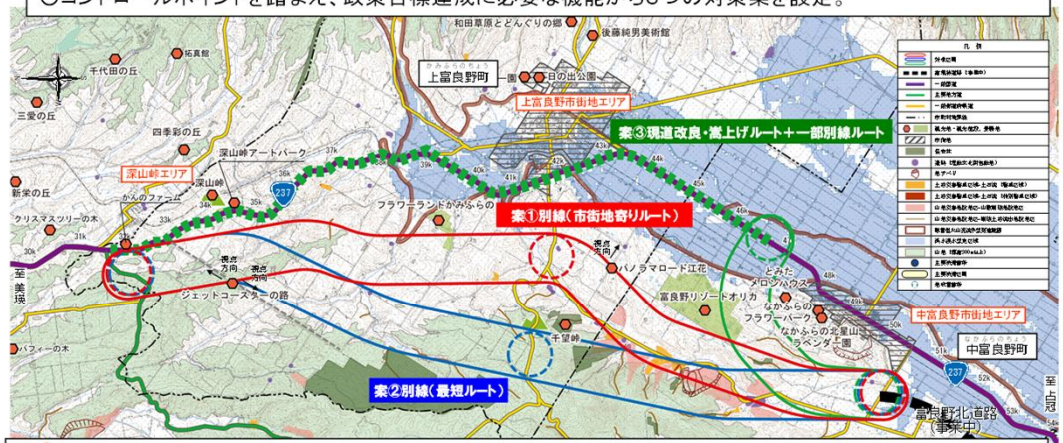


回避すべき施設等（社会的状況による要因）	・市街地　・観光地および観光施設（富良野リゾートオリカ、フラワーランドかみふらの等） ・景勝地（ジェットコースターの路、パノラマロード江花等）　・遺跡
配慮すべき事項（自然環境）	・保安林　・地すべり等（地すべり、土砂災害警戒区域、山腹崩壊危険地区） ・融雪型火山泥流予想到達範囲、洪水浸水想定区域

5

対策案の比較

○コントロールポイントを踏まえ、政策目標達成に必要な機能から3つの対策案を設定。



案①　別線（市街地寄りルート）
（市街地、観光地、景勝地、地すべり、事故危険区間等、融雪型火山泥流予想到達範囲を回避し、上富良野市街地とのアクセス性に配慮し市街地側へ近づけつつ「上富良野～中富良野」間を連絡するルート）

- 全線別線で自動車専用道路を整備するため、サービス速度は確保しやすい
- 上富良野市街地やその周辺に位置する観光地等とのアクセス性に優れる
- 大規模災害時の代替性は確保される
- 事業費は対策案の中で安価

案②　別線（最短ルート）
（市街地、観光地、景勝地、融雪型火山泥流予想到達範囲を回避し、千望峠の山地部をトンネル主体の構造で短絡しつつ「上富良野～中富良野」間を連絡するルート）

- 全線別線で自動車専用道路を整備するため、サービス速度は確保しやすい
- 延長が短く、所要時間の短縮効果が大きい
- 大規模災害時の代替性は確保される
- 構造物の延長が長く、事業費は対策案の中で高価
- 起終点を短絡で結ぶため、上富良野市街地やその周辺に位置する観光地等へのアクセス性が案①より劣る

案③　現道改良・嵩上げルート＋一部別線ルート
（現道において事故危険区間における交通安全対策や融雪型火山泥流予想到達範囲における嵩上げを行い、一部別線整備区間では観光地を回避しつつ「上富良野～中富良野」間を連絡するルート）

- 現道改良の区間が長く、他案に比べサービス速度は劣る
- 現道改良部分では自然環境への影響が小さい
- 現道改良部分では大規模災害時の代替性が確保できない
- 現道改良部分では工事中の通行規制が生じる
- 現道嵩上げのため盛土（購入土）が多く必要となり、事業費は対策案の中で中位

6

5-6） 第2回意見聴取(案)

■第2回意見聴取における説明資料

⑧対策案の比較表

➡ ・対策案について評価項目(案)ごとの比較を説明

対策案の比較表

			対策案の考え方	【案①】別線（市街地寄りルート）	【案②】別線（最短ルート）	【案③】現道改良・嵩上(ルート+一部別線ルート
				現道の課題を回避しながら、市街地や主要観光拠点へのアクセス性に配慮した別線ルート案	現道の課題を回避しながら、上富良野～中富良野間を最短で結んだ別線ルート案	別線整備と現道課題及び火山泥流を踏まえた現道改良（嵩上げ対策等）を組合せたルート案
			区間延長	約17km（別線整備）	約18km（別線整備）	約21km（別線整備、現道改良）
政策目標	観光渋滞及び地吹雪箇所回避による周遊観光の速達性・定時性・安定性の向上	評価項目(案)	観光ピーク時における主要観光拠点への時間短縮効果	・旭川空港から富良野市（市役所）への時間短縮効果が比較的大きい 9分短縮（現況：55.5分→整備後：46.8分）	・旭川空港から富良野市（市役所）への時間短縮効果が比較的大きい 9分短縮（現況：55.5分→整備後：46.3分）	・旭川空港から富良野市（市役所）への時間短縮効果は他案より劣る 0分短縮（現況：55.5分→整備後：55.5分）
			通常期の主要観光拠点への周遊性	・上富良野町・中富良野町の主要な観光拠点への周遊性が比較的高い	・上富良野町・中富良野町の主要な観光拠点への周遊性は案①に劣る	・上富良野町・中富良野町の主要な観光拠点への周遊性は案①に劣る
			主要渋滞区間の回避	・観光拠点（上富良野エリアから富良野北の峰エリア）間の主要渋滞区間及び箇所を回避（現況：3箇所→整備後：0箇所）	・観光拠点（上富良野エリアから富良野北の峰エリア）間の主要渋滞区間及び箇所を回避（現況：3箇所→整備後：0箇所）	・観光拠点（上富良野エリアから富良野北の峰エリア）間の主要渋滞区間及び箇所の回避（現況：3箇所→整備後：0箇所）
			地吹雪箇所の回避・解消	・別線整備のため、深山峠、上富良野市街における地吹雪箇所を回避 （現況：3箇所→整備後：0箇所）	・別線整備のため、深山峠、上富良野市街における地吹雪箇所を回避 （現況：3箇所→整備後：0箇所）	・現道改良で地吹雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため地吹雪箇所を解消できない （現況：3箇所→整備後：3箇所）
	地域を支える農業の輸送経路の定時性・速達性・安定性・安全性の向上		輸送時の速達性	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送時間短縮効果が比較的大きい 12分短縮（現況：93.6分→整備後：81.9分）	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送時間短縮効果が比較的大きい 12分短縮（現況：93.6分→整備後：81.6分）	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送時間短縮効果が小さい 5分短縮（現況：93.6分→整備後：88.4分）
			主要渋滞区間の回避	・上富良野町～中富良野町間の主要渋滞区間及び箇所を回避 （現況：3箇所→整備後：0箇所）	・上富良野町～中富良野町間の主要渋滞区間及び箇所を回避 （現況：3箇所→整備後：0箇所）	・上富良野町～中富良野町間の主要渋滞区間及び箇所を回避 （現況：3箇所→整備後：0箇所）
			輸送時の安定性・安全性	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送経路の事故多発区間を回避 （現況：3区間→整備後：0区間）	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送経路の事故多発区間を回避 （現況：3区間→整備後：0区間）	・富良野市扇山集出荷施設から旭川地方卸市場への輸送経路の事故多発区間で交差点安全対策を実施 （現況：3区間→整備後：0区間）
	地域の安心できる暮らしの支援のための救急搬送の速達性・安定性の向上		救急搬送の速達性	・富良野市の第二次救急医療機関から旭川市の第三次救急医療機関までの搬送時間が短縮 7分短縮（現況：70.8分→整備後：63.6分）	・富良野市の第二次救急医療機関から旭川市の第三次救急医療機関までの搬送時間が短縮 7分短縮（現況：70.8分→整備後：63.4分）	・富良野市の第二次救急医療機関から旭川市の第三次救急医療機関までの搬送時間は増加 4分増加（現況：70.8分→整備後：74.1分）
			救急搬送の安定性	・別線整備のため、第二次救急医療機関のある富良野市から旭川市の第三次救急医療機関における地吹雪箇所を回避 （現況：3箇所→整備後：0箇所）	・別線整備のため、第二次救急医療機関のある富良野市から旭川市の第三次救急医療機関における地吹雪箇所を回避 （現況：3箇所→整備後：0箇所）	・現道改良で地吹雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため地吹雪箇所を解消できない （現況：3箇所→整備後：3箇所）
	大規模災害時でも機能する道路ネットワークの確保		通路機能の確保	・十勝岳融雪型火山泥流予定到達範囲や洪水浸水区域を平面的に回避 （火山泥流：現況9.1km→整備後0km） （洪水浸水想定範囲：現況8.4km→整備後0km）	・十勝岳融雪型火山泥流予定到達範囲や洪水浸水区域を平面的に回避 （火山泥流：現況9.1km→整備後0km） （洪水浸水想定範囲：現況8.4km→整備後0km）	・十勝岳融雪型火山泥流予定到達範囲や洪水浸水区域を嵩上げにより回避　（火山泥流：現況9.1km→整備後0km） （洪水浸水想定範囲：現況8.4km→整備後0km）
			代替性の確保	・別線整備することで、代替性の確保が可能	・別線整備することで、代替性の確保が可能	・別線整備区間では代替性の確保が可能だが、嵩上げで回避可能なものの泥流範囲にある
			復旧活動の迅速性	・市街地から近傍ルートが位置するため、迅速な復旧活動が可能	・市街地からルートが離れているため、案①より復旧活動が遅延	・市街地ルートが位置するため、最も迅速な復旧活動が可能
配慮すべき事項	地域への影響		家屋や施設、土地利用等への影響に配慮	・別線整備のため農地分断や家屋への影響が大きい	・別線整備のため農地分断や家屋への影響が大きい	・現道を嵩上げする事により、沿道家屋や公共施設への影響が少ない
			景観への影響に配慮	・地形や土地利用に沿った線形とすることで、観光拠点や観光拠点からの主な視点方向への影響を小さくすることが可能	・短絡ルートであるがトンネル延長が長いため、観光拠点や観光拠点からの主な視点方向への影響を小さくすることが可能	・現道改良区間は最大 6mの嵩上げをするため、沿道観光施設から十勝岳側の眺望への影響が生じる可能性がある
	環境への影響		自然環境への影響に配慮	・地形に沿った線形や一部トンネル構造とすることで、自然環境への影響を抑制することが可能	・短絡で通過する位置の地形上、トンネル構造の割合が多いため、自然環境への影響は小さい	・現道改良区間の割合が多く、別線区間を地形に沿った線形とするため、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	・別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	・現道改良区間では、工事中の通行規制期間が長く現道交通への影響が大きい
	経済性		建設に要する費用	・事業費は対策案の中で安価 約 850～1,050 億円	・構造物の延長が長く事業費は対策案の中で高価 約 1,100～1,300 億円	・購入土が多く必要となるため、事業費は対策案の中で中位 約 900～1,100 億円
	整備イメージ					

5-7）第2回意見聴取(案)

■質問・回答選択肢

問1　対策案（ルート帯案）の検討にあたって、どの項目を重視すべきと思いますか？

次のA～Eの項目それぞれについて、「特に重視すべき」～「重視する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。また、A～Eの優先順位についてお教えください。	優先順位	特に重視すべき	やや重視すべき	どちらともいえない	あまり重視する必要はない	重視する必要はない
A　移動時間短縮(観光移動・周遊、農産物輸送、救急搬送)		1	2	3	4	5
B　主要渋滞箇所の回避		1	2	3	4	5
C　事故危険区間の回避		1	2	3	4	5
D　地吹雪箇所の回避		1	2	3	4	5
E　災害時の機能確保(火山泥流・洪水浸水区域の回避、現道に対する代替性、復旧活動の支援)		1	2	3	4	5

回答は返信はがきに記入願います
※インターネットでも回答出来ます

問2　対策案（ルート帯案）の比較にあたって、どのようなことに配慮して計画すると良いと思いますか？

次のA～Dの項目それぞれについて、「特に重視すべき」～「重視する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。また、A～Dの優先順位についてお教えください。	優先順位	特に重視すべき	やや重視すべき	どちらともいえない	あまり重視する必要はない	重視する必要はない
A　家屋や土地利用など地域への影響が小さいこと		1	2	3	4	5
B　自然環境への影響が小さいこと		1	2	3	4	5
C　工事中の交通規制による一般交通への影響が小さいこと		1	2	3	4	5
D　建設に要する費用が安いこと		1	2	3	4	5

回答は返信はがきに記入願います
※インターネットでも回答出来ます

問3　インターチェンジとのつながりを検討するにあたって、どのようなことに配慮すべきと思いますか？

次のA～Dの項目それぞれについて、「特に重視すべき」～「重視する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。また、A～Dの優先順位についてお教えください。	優先順位	特に重視すべき	やや重視すべき	どちらともいえない	あまり重視する必要はない	重視する必要はない
A　インターチェンジと市街地間を円滑に移動できること		1	2	3	4	5
B　インターチェンジと医療拠点間を円滑に移動できること		1	2	3	4	5
C　インターチェンジと休憩施設や観光拠点間を円滑に移動できること		1	2	3	4	5
D　インターチェンジと防災拠点間を円滑に移動できること		1	2	3	4	5

回答は返信はがきに記入願います
※インターネットでも回答出来ます

問4　その他、配慮すべき項目や、今後の道路整備についてのご意見等がありましたらご自由にお書きください。

回答は返信用はがきに記入願います

5-8）第2回意見聴取（案）

アンケートの回答方法、実施期間

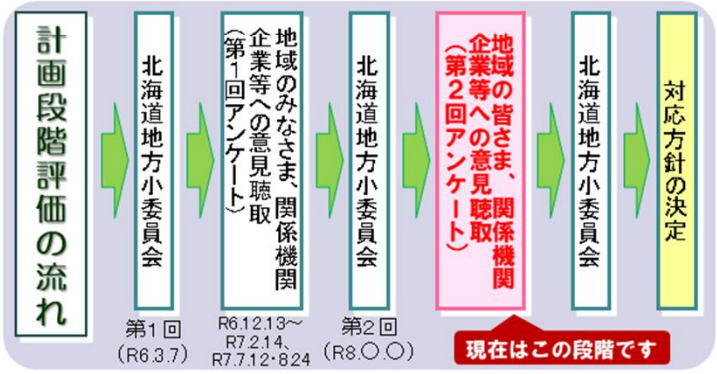
・回答は同封の郵便はがきにご記入ください。
・回答用の郵便はがきは、切手を貼らずに最寄りの郵便ポストへ投函して下さい。
　なお投函は、令和〇年〇月〇〇日（〇）までにお願いします。
・インターネットによる回答も実施可能になっておりますので、下記アドレスからアクセス願います。
　※はがきでは、ご家族２名まで回答可能となっておりますので、可能であれば２名回答頂きますよう御協力お願い致します。ご家族の中で、ご回答者様の他にお車を運転される方がいらっしゃる場合は、インターネットにてご回答いただけますと幸いです。
　旭川十勝道路（上富良野～中富良野間）道路計画に関する意見聴取　Ｗｅｂ回答用ページ
　URL：〇〇
　※旭川開発建設部ホームページからもアクセス可能です。

QR コード

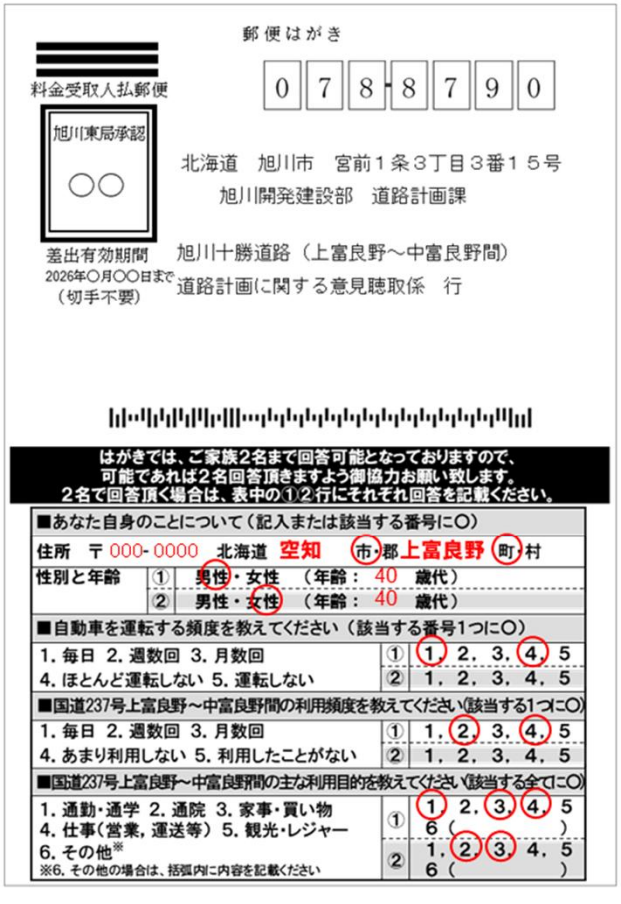
■アンケートは「計画段階評価」審議の参考意見となります。

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階評価の取組を導入しています。

これは、道路の整備方針を地域の声（地域の皆様、道路利用者、関係団体等）を聞きながら、第三者委員会によって審議するものです。



アンケートの記入例



郵便はがき

料金受取人払郵便

0 7 8 8 7 9 0

旭川東局承認

〇〇

差出有効期間
2026年〇月〇〇日まで
（切手不要）

北海道　旭川市　宮前１条３丁目３番１５号
旭川開発建設部　道路計画課

旭川十勝道路（上富良野～中富良野間）
道路計画に関する意見聴取係　行

はがきでは、ご家族2名まで回答可能となっておりますので、可能であれば2名回答頂きますよう御協力お願い致します。
2名で回答頂く場合は、表中の①②行にそれぞれ回答を記載ください。

■あなた自身のことについて（記入または該当する番号に〇）

住所　〒000-0000　北海道　空知　市・郡　上富良野　町・村

性別と年齢
① 男性・女性　（年齢：40歳代）
② 男性・女性　（年齢：40歳代）

■自動車を運転する頻度を教えてください（該当する番号1つに〇）
1. 毎日　2. 週数回　3. 月数回
4. ほとんど運転しない　5. 運転しない
① 1, 2, 3, 4, 5
② 1, 2, 3, 4, 5

■国道237号上富良野～中富良野間の利用頻度を教えてください（該当する1つに〇）
1. 毎日　2. 週数回　3. 月数回
4. あまり利用しない　5. 利用したことがない
① 1, 2, 3, 4, 5
② 1, 2, 3, 4, 5

■国道237号上富良野～中富良野間の主な利用目的を教えてください（該当する全てに〇）
1. 通勤・通学　2. 通院　3. 家事・買い物
4. 仕事（営業，運送等）　5. 観光・レジャー
6. その他※
※6. その他の場合は、括弧内に内容を記載ください
① 1, 2, 3, 4, 5　6（　　）
② 1, 2, 3, 4, 5　6（　　）

旭川十勝道路（上富良野～中富良野間）第2回アンケート 回答欄

質問1. 対策案（ルート帯案）の検討にあたって重視すべき項目について

該当するもの1つに〇をつけて下さい。また、A～Eの優先順位について、ご記入下さい。

		特に重視すべき	やや重視すべき	どちらともいえない	あまり重視する必要はない	重視する必要はない
A 移動時間短縮（観光移動・周遊、農産物輸送、救急搬送）	①	1	②	3	4	5
	②	1	2	3	④	5
B 主要渋滞箇所の回避	①	1	2	③	4	5
	②	1	②	3	4	5
C 事故危険区間の回避	①	1	2	3	4	⑤
	②	1	2	3	④	5
D 地吹雪箇所の回避	①	①	2	3	4	5
	②	1	②	3	4	5
E 災害時の機能確保（火山泥流・洪水流水区域の回避、現道に対する代替性、復旧活動の支援）	①	1	2	3	④	5
	②	1	2	③	4	5

		1位	2位	3位	4位	5位
優先順位	①	D	A	B	E	C
	②	D	B	E	A	C

質問2. 対策案（ルート帯案）の比較にあたっての配慮事項について

該当するもの1つに〇をつけて下さい。また、A～Dの優先順位について、ご記入下さい。

		特に重視すべき	やや重視すべき	どちらともいえない	あまり重視する必要はない	重視する必要はない
A 家屋や土地利用など地域への影響が小さい	①	1	②	3	4	5
	②	1	2	③	4	5
B 自然環境への影響が小さい	①	①	2	3	4	5
	②	1	2	3	4	⑤
C 工事中の交通規制による一般交通への影響が小さい	①	1	2	3	④	5
	②	1	2	③	4	5
D 建設に要する費用が安い	①	1	2	3	④	5
	②	1	②	3	4	5

		1位	2位	3位	4位
優先順位	①	B	A	C	D
	②	D	A	C	B

質問3. インターチェンジとのつながりを検討するにあたっての配慮事項について

該当するもの1つに〇をつけて下さい。また、A～Dの優先順位について、ご記入下さい。

		特に重視すべき	やや重視すべき	どちらともいえない	あまり重視する必要はない	重視する必要はない
A インターチェンジと市街地間を円滑に移動できる	①	1	2	3	4	⑤
	②	①	2	3	4	5
B インターチェンジと医療拠点間を円滑に移動できる	①	1	2	③	4	5
	②	1	②	3	4	5
C インターチェンジと休憩施設や観光拠点間を円滑に移動できる	①	①	2	3	4	5
	②	1	②	3	4	5
D インターチェンジと防災拠点間を円滑に移動できる	①	1	2	3	④	5
	②	1	②	3	4	5

		1位	2位	3位	4位
優先順位	①	C	B	D	A
	②	A	D	B	C

質問4. その他のご意見

配慮事項や今後の道路整備へのご意見・ご要望がありましたらお書き下さい。

①……
②……

※記載者が分かるようにするため、文章前に回答者の番号を記載頂くようお願い致します。

アンケートについてのお問い合わせ先

<調査主体>
北海道開発局　旭川開発建設部　道路計画課

旭川十勝道路（上富良野～中富良野間）
道路計画に関する意見聴取係

国土交通省

〒078-8513　旭川市宮前1条3丁目3番15号
電話0166-32-4279



安全で快適な地域づくりのために
みなさまのご意見をお待ちしております。

本調査は、上川南部地域の道路計画について地域にお住まいの皆さまや道路利用者のご意見を広くお聞きすることを目的とするものです。
そのため、回答用の郵便はがきに記入されたことは、この目的以外には使用いたしません。
回答いただいた個人に関する情報は、本人の同意なく第三者に開示・提供することはありません。（法令により開示を求められた場合を除きます）

■第2回アンケート調査に添付する参考資料

参考資料1　上富良野～中富良野間の課題を再提示

上富良野～中富良野間の道路課題

■国道237号　上富良野～中富良野間の道路課題は、以下のように考えられます。

渋滞・混雑

写真①



渋滞に巻き込まれる救急車(H24.7.14)

写真②



中富良野交差点の渋滞状況(R1.7.14)

■市街部の信号交差点で旅行速度が低下
■中富良野市街地で最大約2kmの渋滞が発生

走行環境

写真③



カーブ区間の救急車走行状況(R1.7.14)

写真④



視程障害による走行低下状況(H29.1.28)

■市街地の信号交差点による速度低下や急ブレーキ、郊外地のカーブ連続や冬期の地吹雪による視程障害により速達性、定時性や安定性が低下。

安全

写真⑤



重大事故状況(H27.7.3)

写真⑥



郊外部での事故発生状況(R4.12.2)

■重大事故割合が全道国道の約2倍と高く、正面衝突事故が約7割。また、貨物車事故の割合も 全道国道より高い。

災害

写真⑦



十勝岳噴火による被災(T15.5.24)



十勝岳噴火状況(S63. 9.16)

■十勝岳の噴火時の泥流で国道が被災
■洪水浸水想定範囲に国道が存在



■第2回アンケート調査に添付する参考資料

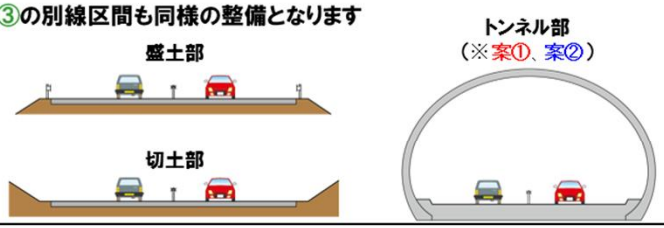
参考資料2　対策案のうち別線整備イメージ

対策案の整備イメージ

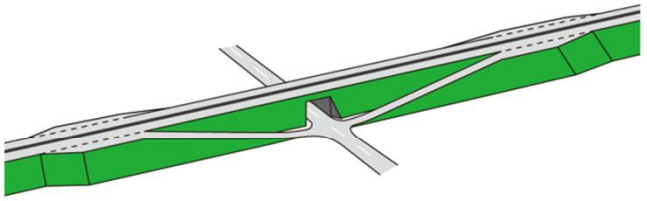
案①　別線(市街地寄りルート)
案②　別線(最短ルート)

全線別線で設計速度※：80km/h

○ 整備方法　【別線整備】
上富良野～中富良野の全区間に自動車専用道路を整備します
※案③の別線区間も同様の整備となります



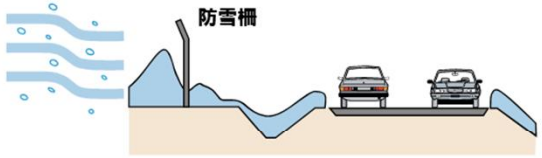
○ 沿道や拠点施設へのアクセス方法
アクセス箇所に自動車専用道路出入口(インターチェンジ)を整備します



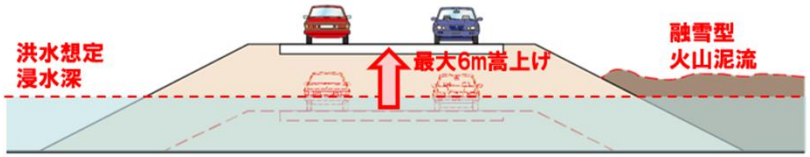
案③　現道改良・嵩上げルート＋一部別線ルート　別線区間は設計速度※：80km/h、現道改良区間は設計速度※：60km/h

○整備方法

【地吹雪発生区間の対策】
地吹雪が発生しやすい区間は地吹雪を防止する防雪柵を整備します



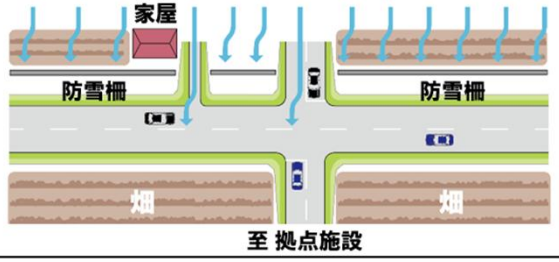
【融雪型火山泥流予想到達範囲および洪水浸水想定区間の対策】
泥流や洪水の影響が想定される区間に、現道の高さをあげた道路を整備します



【事故危険区間の対策】
正面衝突事故等の多い区間は中央分離帯を整備します



○ 沿道や拠点施設へのアクセス方法
沿道の出入は自由ですが、交差点等は出入確保のため対策ができない場合があります



※設計速度は、安全・快適に走行できる速度であり、実際の交通規制の速度は設計速度と異なる場合があります