

北海道縦貫自動車道(中川～天塩)

第2回 説明資料

令和5年11月16日

国土交通省 北海道開発局

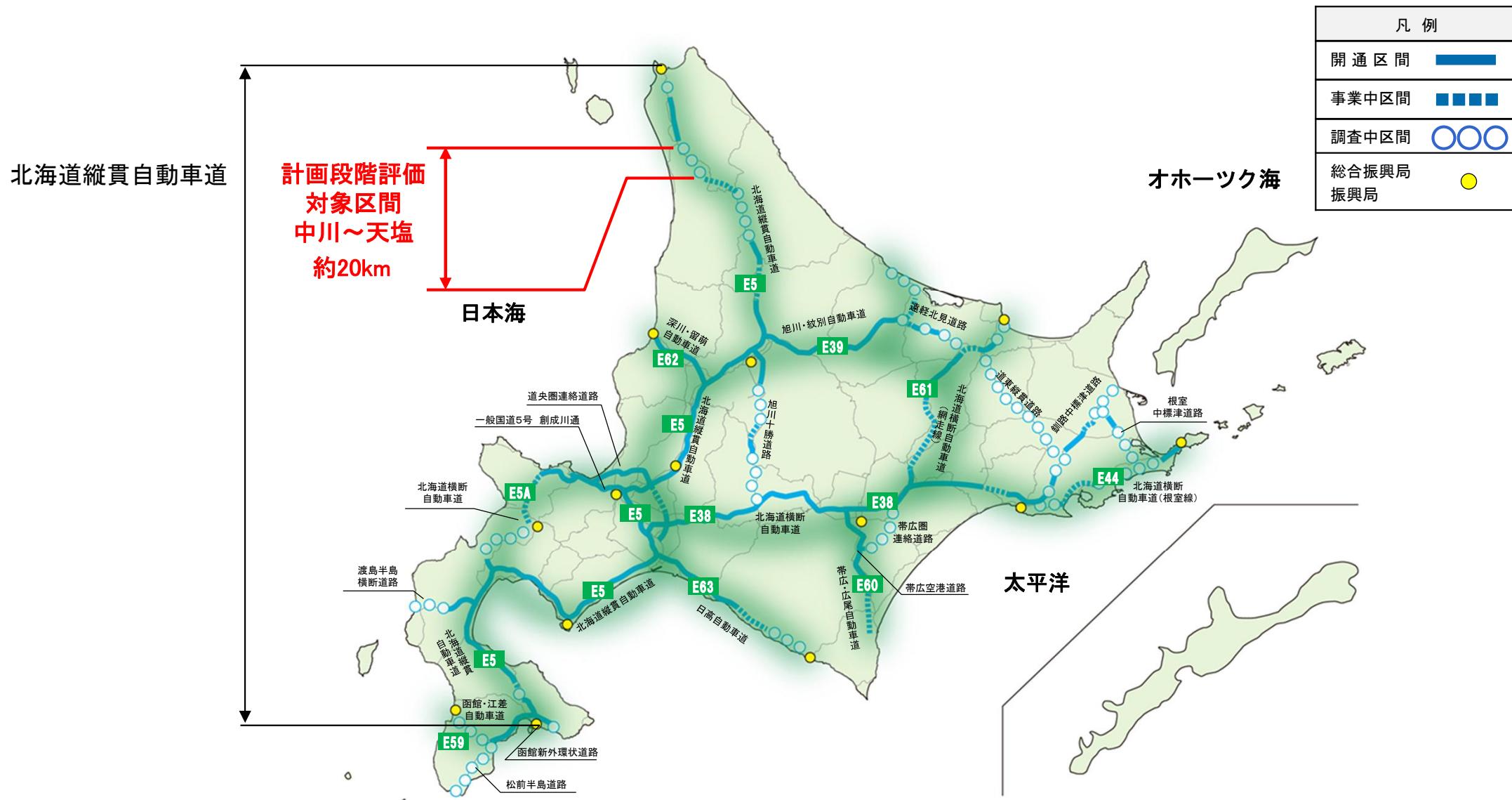
目 次

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) 北海道の高規格道路網

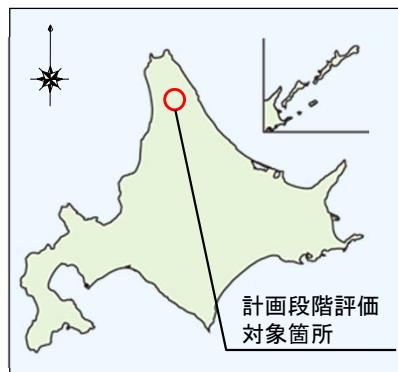
- 北海道縦貫自動車道は、函館市を起点として室蘭市、札幌市、岩見沢市、旭川市を経由し、稚内市へ至る高規格道路。
- 評価対象区間は、中川町から天塩町へ至る北海道縦貫自動車道の一部区間。



1-2) 北海道縦貫自動車道の進捗

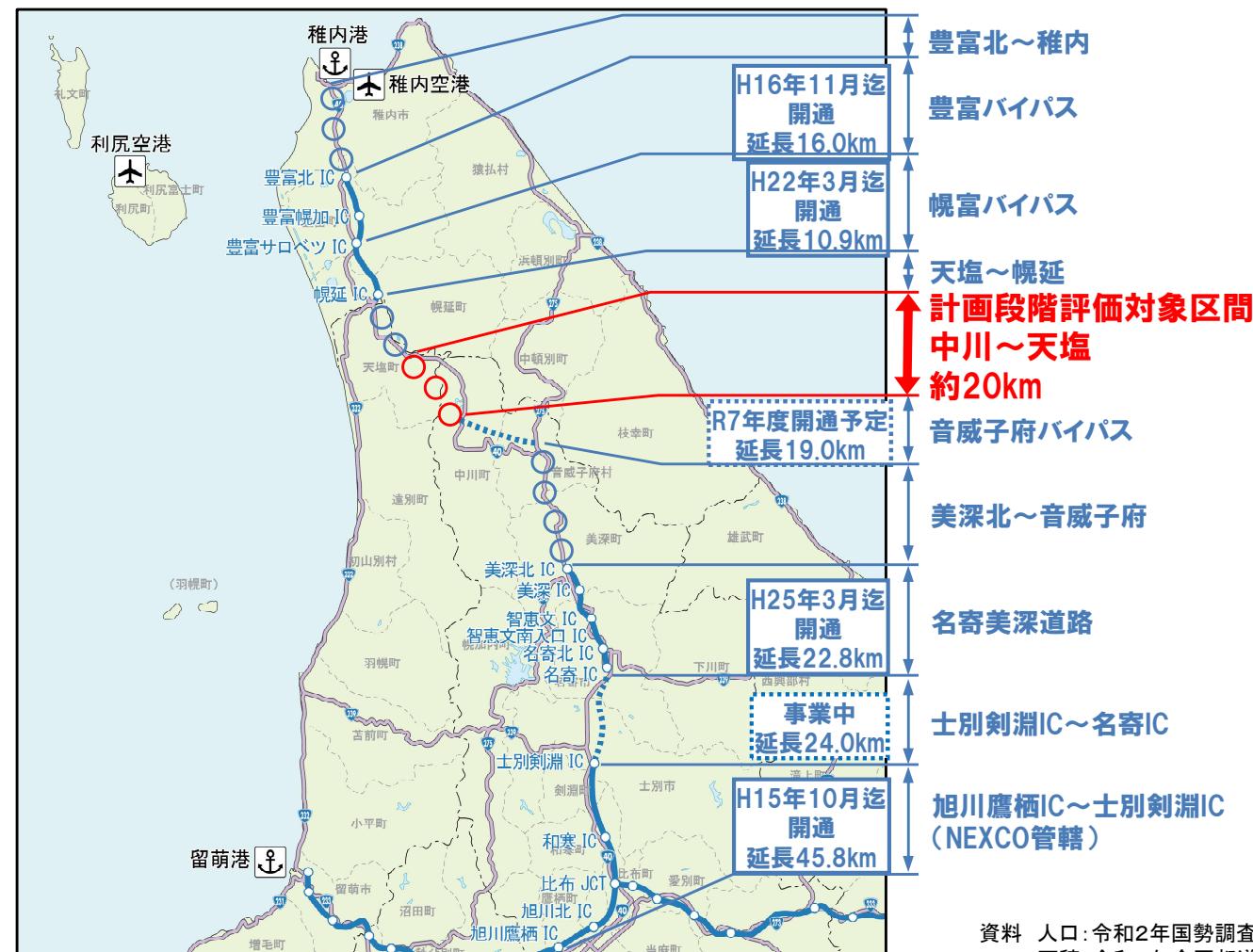
- 北海道縦貫自動車道のうち旭川鷹栖インターチェンジから稚内間では、旭川鷹栖インターチェンジから士別剣淵インターチェンジ、名寄インターチェンジから美深北インターチェンジ、幌延インターチェンジから豊富北インターチェンジが平成24年度までに開通済み。
 - 士別剣淵インターチェンジから名寄インターチェンジと音威子府バイパスが事業中であり、このうち音威子府バイパスは令和7年度に開通予定。
 - 当該区間は、事業中の音威子府バイパスと接続する延長約20kmの区間。

▼位置図



凡 例	
開通区間	
事業中区間	
調査中区間	

自治体	人口(人)	面積(km ²)
稚内市	33,563	761.42
豊富町	3,974	520.69
幌延町	2,371	574.10
天塩町	2,950	353.56
中川町	1,528	594.74

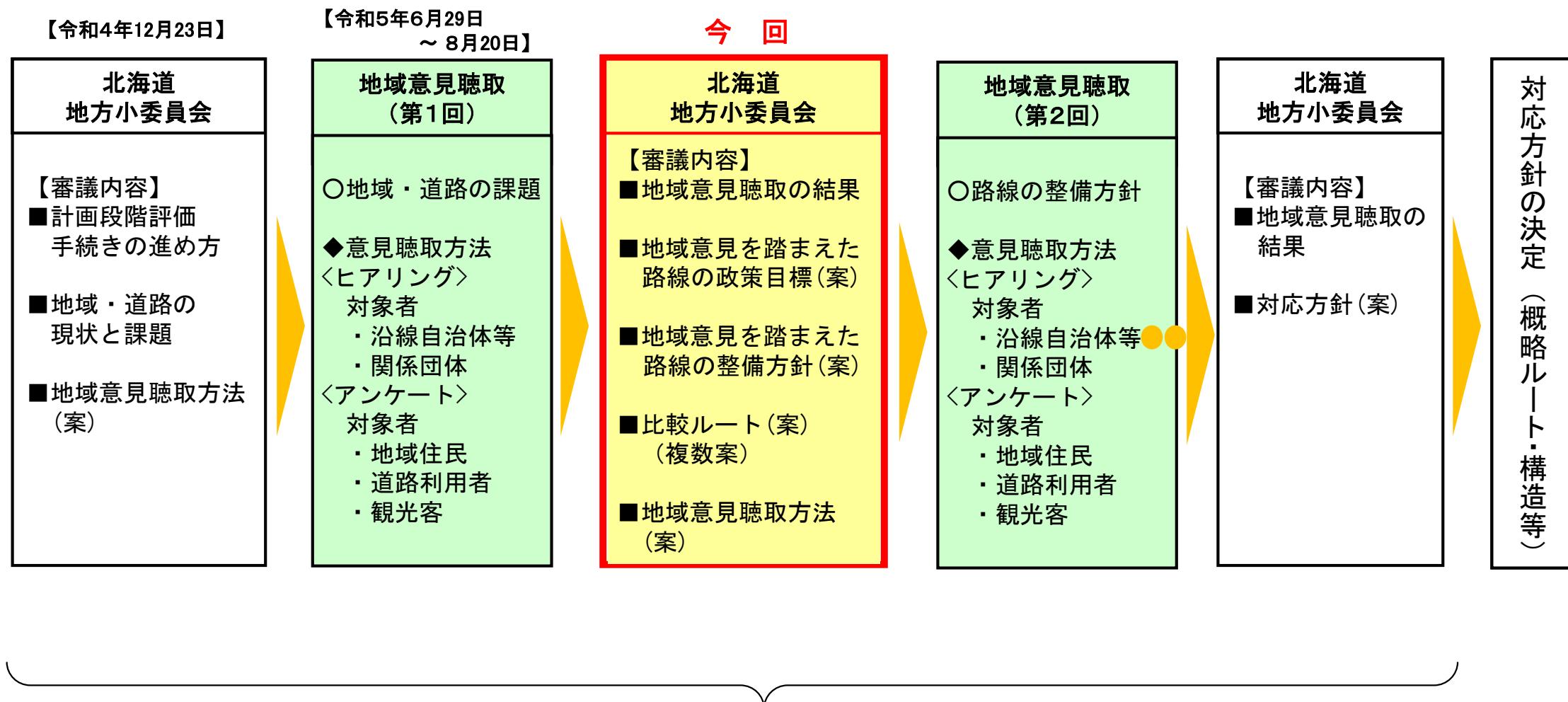


資料 人口:令和2年国勢調査(総務省)

面積: 令和5年全国都道府県市区町村別面積調(国土地理院)

1-3) 計画段階評価の手続きの進め方(案)

- 令和5年6月29日から約2ヶ月の間、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の設定、路線の整備方針（案）、比較ルート（案）等について議論。



北海道地方小委員会

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32回北海道地方小委員会）の概要

実施日

令和4年12月23日（金）

議事内容

- 地域の概況
- 課題の整理

- 地域の状況と課題
- 意見聴取方法

- 道路の状況と課題

■主な意見と対応状況

主な意見	対応	資料
<ul style="list-style-type: none">・冬の視程障害などの課題が多いので、冬の課題については、沿線自治体等の意見を聞き取ること。	<ul style="list-style-type: none">・より多くの意見を聴取するため、ヒアリング対象者に物流事業者6社を追加するとともに、沿線自治体等へのヒアリング調査時に冬期の課題について、意見を聴取	本資料:P19,20,21,23
<ul style="list-style-type: none">・中川～天塩間が位置する道北地域は移住者が多い地域となっており、移住者からの意見も重要。	<ul style="list-style-type: none">・移住者の多様な意見を聴取するため、ヒアリング対象に移住者（地域おこし協力隊等）7名を追加し、ヒアリング調査を実施 (中川町2名、天塩町2名、稚内市1名、豊富町1名、幌延町1名)	本資料:P8,18～21 参考資料3: P41～43

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。

■地域意見聴取期間

令和5年6月29日(木)～令和5年8月20日(日)

ヒアリング	：令和5年6月29日～令和5年8月20日
Webアンケート調査	：令和5年6月29日～令和5年8月20日
郵送配布調査	：令和5年7月26日～令和5年8月20日
留置きアンケート調査	：令和5年7月26日～令和5年8月20日
観光客面談アンケート	：令和5年8月10日～令和5年8月20日

■アンケート・ヒアリング範囲

■ : アンケート配布範囲
■ : 国道40号
■ : 一般国道
■ : 道の駅



■地域意見聴取の方法と対象者

対象者・実施方法		
【地域住民及び道路利用者】		
アンケート	地域住民※1	中川町(全戸:694戸)、天塩町(全戸:1,461戸)、稚内市(全戸:16,455戸)、豊富町(全戸:1,782戸)、幌延町(全戸:1,158戸)
	道路利用者	5自治体の市役所・役場、道の駅3箇所(なかがわ、てしお、わっかない)
	広域的な利用者	常設の留置きアンケート調査(計8箇所)
	観光客	観光施設等 (道の駅なかがわ、道の駅てしお、道の駅わっかない、稚内空港、宗谷岬)
【自治体及び団体代表者】		
ヒアリング	沿線自治体等	上川総合振興局、留萌振興局、宗谷総合振興局 中川町、天塩町、稚内市、豊富町、幌延町
	関係団体※2	商工会議所、商工会(4箇所)、農業協同組合(5箇所)、漁業協同組合(4箇所)、乳製品工場(3箇所)、北海道トラック協会、旭川地区トラック協会、北海道バス協会、バス事業者(2社)、レンタカー事業者(6社)、北海道観光振興機構、観光連盟(3箇所)、観光協会(4箇所)、稚内空港、消防(5箇所)、病院(5箇所)、物流事業者(6社)、移住者(地域おこし協力隊等)(7箇所)

※1:戸数は実際の配布数

※2:関係団体のうち()が無い団体は、1箇所であることを示す

2-2) 第1回地域意見聴取の概要(アンケート調査)

○地域住民・道路利用者に対して、道北地域の将来を見据えた地域の課題と国道40号中川～天塩間に必要な道路機能について、アンケート調査を実施。

■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、中川～天塩間の利用頻度・利用目的)

- 問1 道北地域の将来を見据えた地域の課題について
- 問2 国道40号 中川～天塩間に必要な道路機能について
- 問3 その他、国道40号 中川～天塩間についての意見・要望について(自由意見)

■配布形式調査票

■自治体広報誌



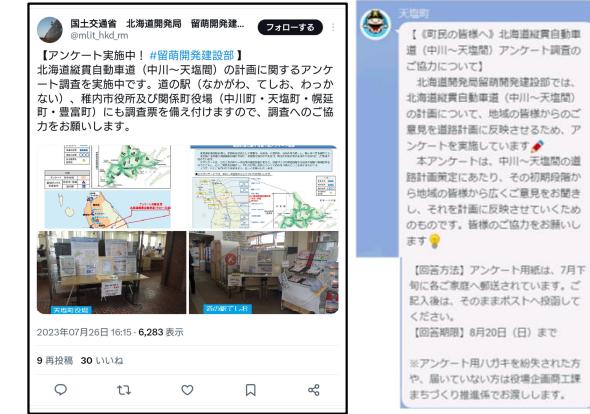
5自治体の広報誌(例:中川町)

■自治体HP



天塩町HP

■SNS



留萌開発建設部 X(旧Twitter)

天塩町 LINE

■Web(留萌開発建設部HP)

■留置き状況



5自治体の役場(例:豊富町役場)

■観光客面談アンケート



道の駅3箇所(例:道の駅なかがわ)
(道外観光客へのアンケート状況)



宗谷岬
(道外観光客へのアンケート状況)9

2-3) 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)

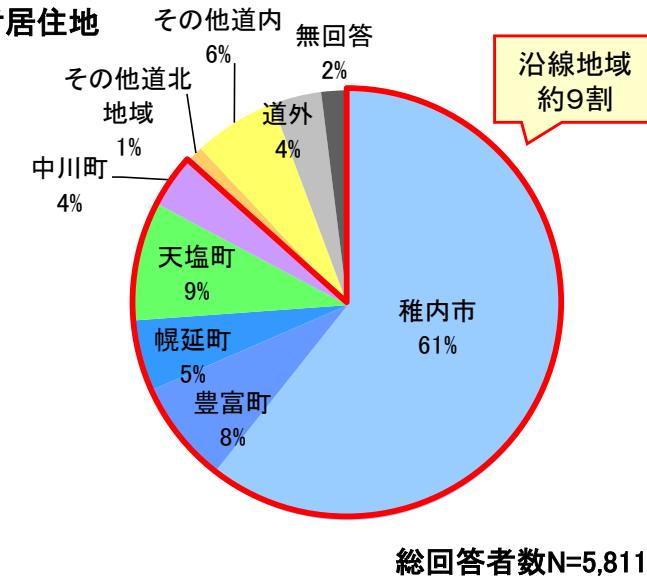
- 全回収数は5,811票で、配布形式は4,552票、留置きは94票、Webは559票、観光客は606票が回答。
- 回答者の居住地は、沿線地域(天塩町、中川町、稚内市、豊富町、幌延町)が約9割、その他道北地域やその他道内と道外が約1割。

▼調査票回収状況

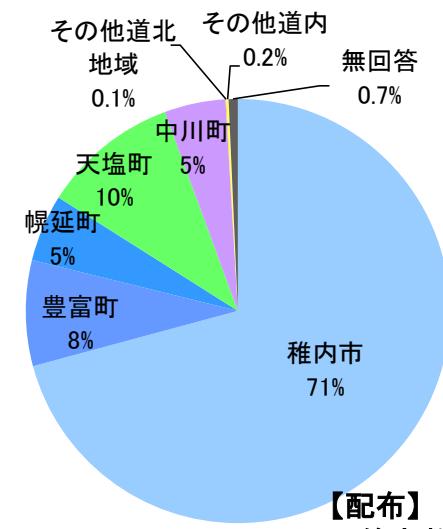
調査形式	配布数	回収数	回収率
配布(地域住民)	21,550票※	4,552票	21%
留置き (市役所・役場、道の駅)	–	94票	–
Web	–	559票	–
面談(観光客)	–	606票 (606票中 外国人2票) (606票中 稚内空港17票) (606票中 宗谷岬66票)	–
合計	21,550票※	5,811票	–

※配布数はアンケートを郵送した実数

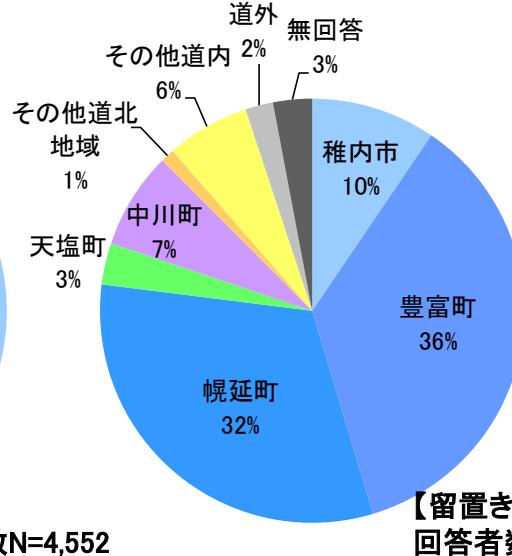
▼回答者居住地



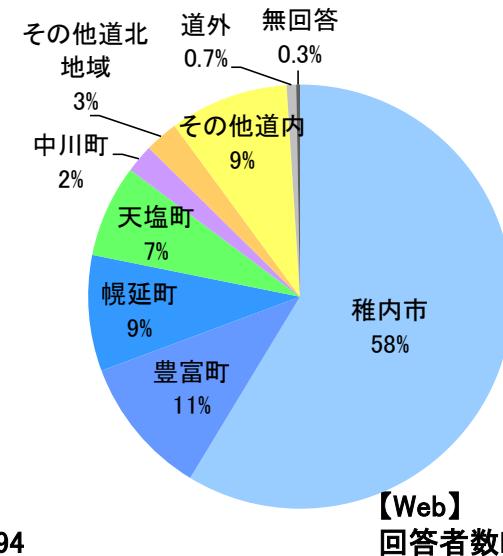
▼居住地(配布)



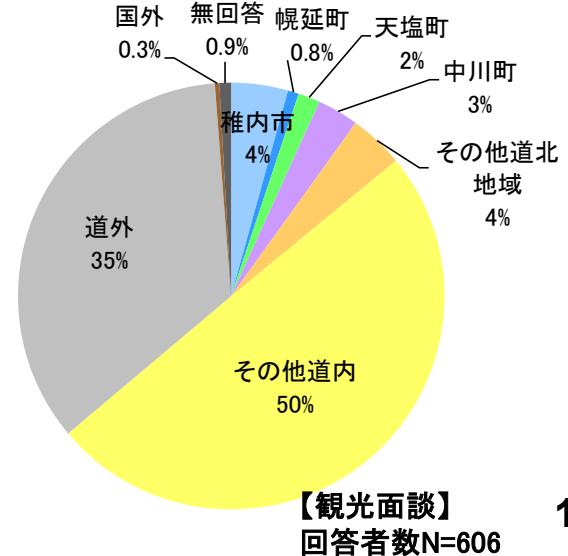
▼居住地(留置き)



▼居住地(Web)



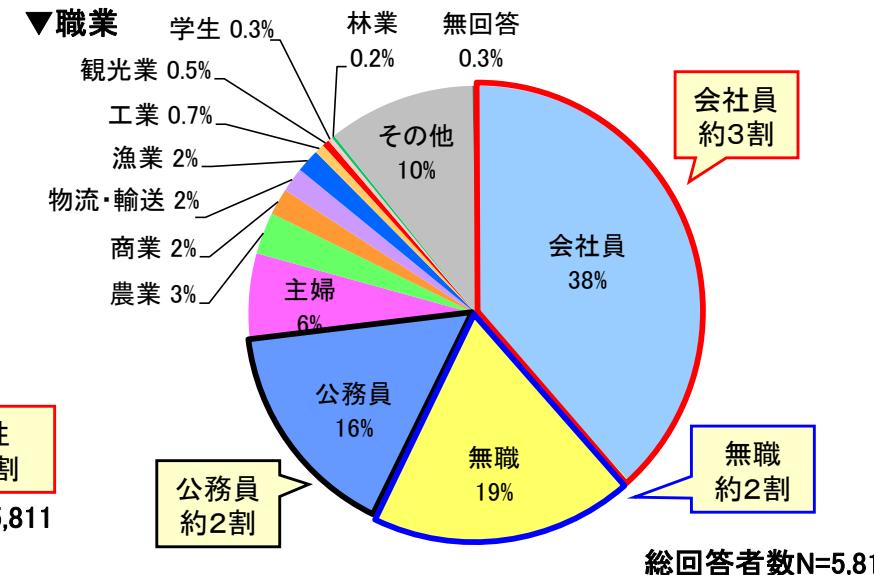
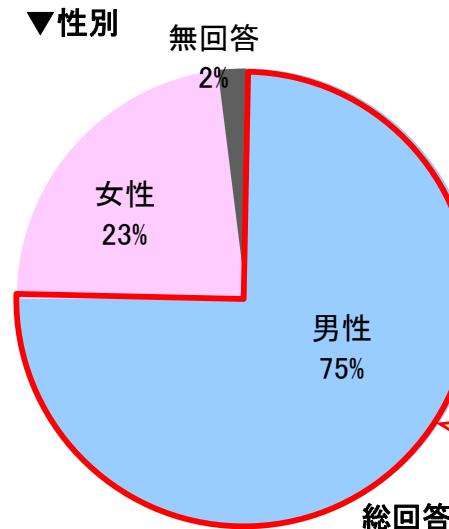
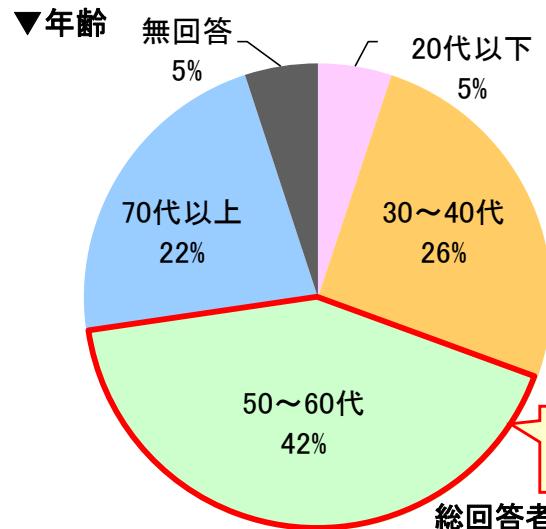
▼居住地(観光面談)



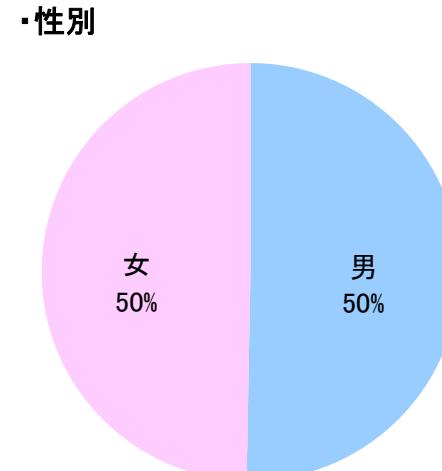
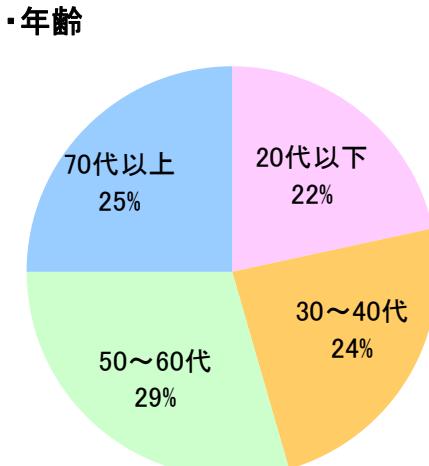
2-4) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(回答者属性)

○年齢構成は、50～60代が約4割と最も多い、性別では男性が約8割と多くなっており、20代以下の若年層や女性の回答者は低い状況。

○職業については、会社員が約4割で最も多く、次いで無職が約2割、公務員が約2割。

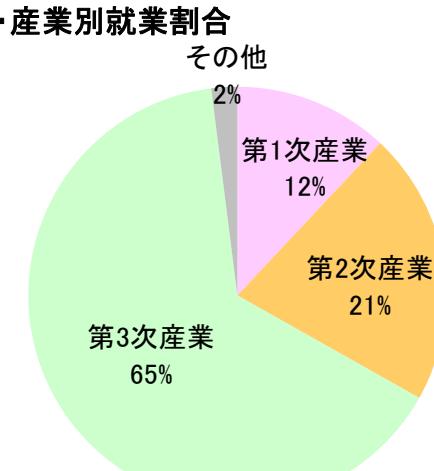


▼【参考】地域住民(稚内市、豊富町、幌延町、天塩町、中川町)の統計データ



・就業率

	就業者数	就業率
稚内市	16,459	55%
豊富町	2,262	65%
幌延町	1,436	68%
天塩町	1,664	63%
中川町	854	63%
計	22,675	57%



※就業率=15歳以上の人口に占める就業者の割合

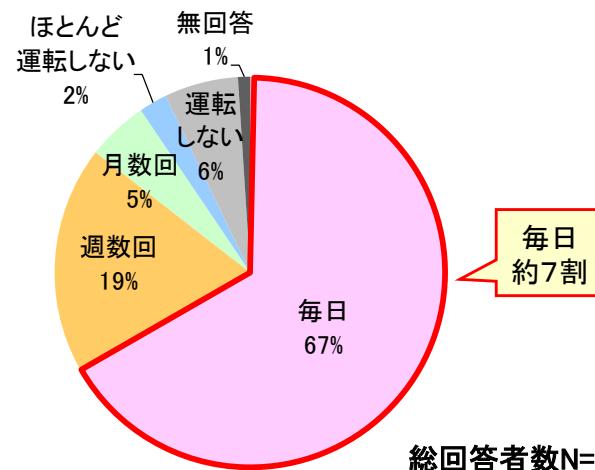
資料:R2年国勢調査

2-5) 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7割が毎日運転と回答。
- 中川～天塩間の利用頻度は、「毎日～月数回」の高頻度利用者が約5割を占めている。
- 中川～天塩間の利用目的は、「観光・レジャー」、「家事・買物」、「仕事(営業・運送等)」、「通院」の順で多くなっている。

▼自動車を運転する頻度

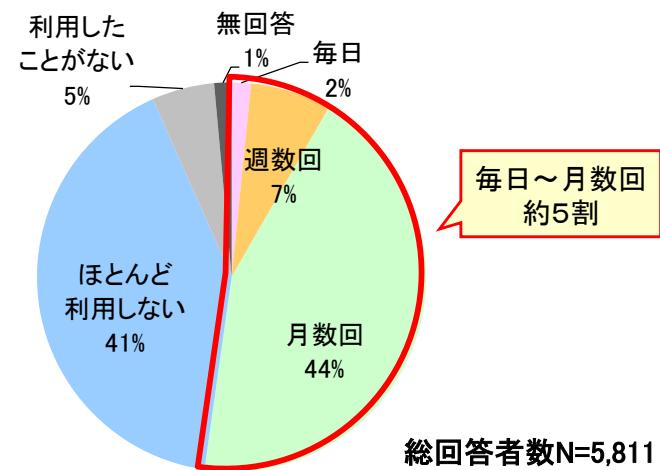
質問. 自動車を運転する頻度を教えてください(単数回答)



総回答者数N=5,811

▼国道40号中川～天塩間の利用頻度

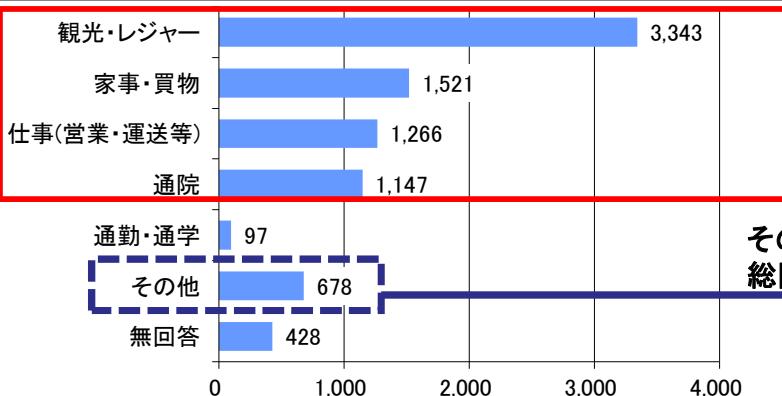
質問. 国道40号中川～天塩間の利用頻度を教えてください(単数回答)



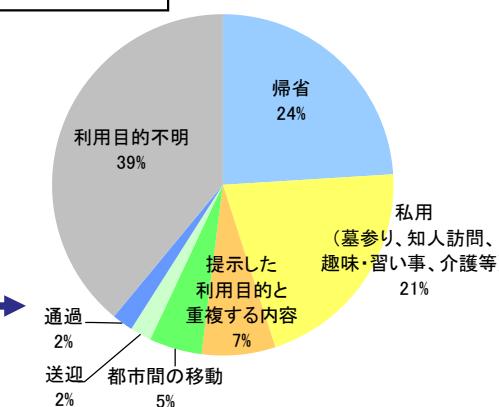
総回答者数N=5,811

▼中川～天塩間の利用目的

質問. 国道40号中川～天塩間の主な利用目的を教えてください(複数回答)



その他項目
総回答者数N=678の内訳



2-6) 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)

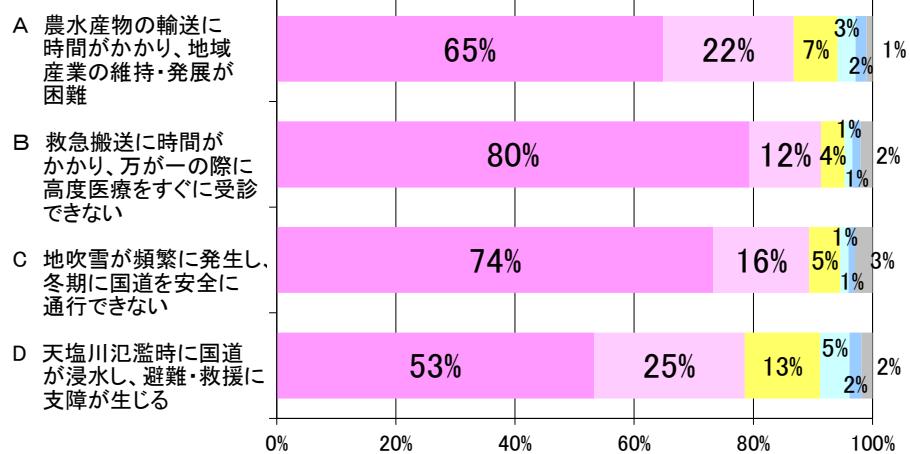
- 道北地域の将来を見据えた地域の課題については、すべての項目に対して7割以上が課題と感じている。
- 特に、「高次医療施設への救急搬送時間の短縮」、「地吹雪時の安全な通行確保」について課題と感じている意見が9割以上と多い。

▼将来を見据えた地域の課題について

問1 道北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？

1-1 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。

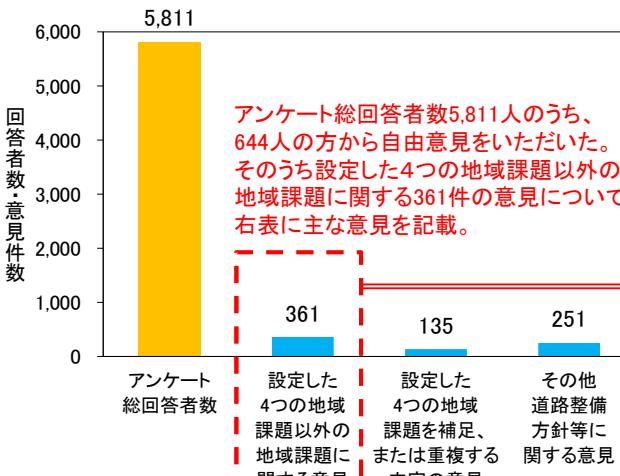
- A 農水産物の輸送に時間がかかり、地域産業の維持・発展が困難
- B 救急搬送に時間がかかり、万が一の際に高度医療をすぐに受診できない
- C 地吹雪が頻繁に発生し、冬期に国道を安全に通行できない
- D 天塩川氾濫時に国道が浸水し、避難・救援に支障が生じる



総回答者数N=5,811

▼その他の課題

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。



項目	主な意見
安全性・走行性【157件】	<ul style="list-style-type: none"> ・鹿の飛び出しが多く、事故の危険が高い。(稚内市/20代女性) ・道幅が狭く、カーブが多いため事故の危険性がある。(天塩町/70代男性) ・狭小トンネルでの事故が多い。(天塩町/80代男性) ・道幅が狭く大型車が中央線ギリギリで走行し危険なため、すれ違い時には減速する。(中川町/60代男性)
道路構造【47件】	<ul style="list-style-type: none"> ・低速車を安全に追い越しできる車線が必要。(稚内市/50代男性) ・狭小トンネルや狭小幅員で大型車が中央線を超えてくるので、道路幅員確保が必要。(幌延町/60代女性)
観光【28件】	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地間の移動に時間がかかり、観光に費やせる時間が少ない。(留萌市/40代男性)
維持管理【41件】	<ul style="list-style-type: none"> ・轍でハンドルをとられ危険なので、舗装をきれいにして欲しい。(幌延町/50代男性)
アクセス・交通機能【47件】	<ul style="list-style-type: none"> ・国道40号が交通事故等による通行止めの時、大きな迂回を強いられる。(稚内市/50代男性) ・悪天候でも通行可能な高規格道路整備が必要。(稚内市/50代男性)
その他【41件】	<ul style="list-style-type: none"> ・人の往来を増やし活気ある地域を維持するために、安全性に優れる高規格道路が必要。(稚内市/70代男性)

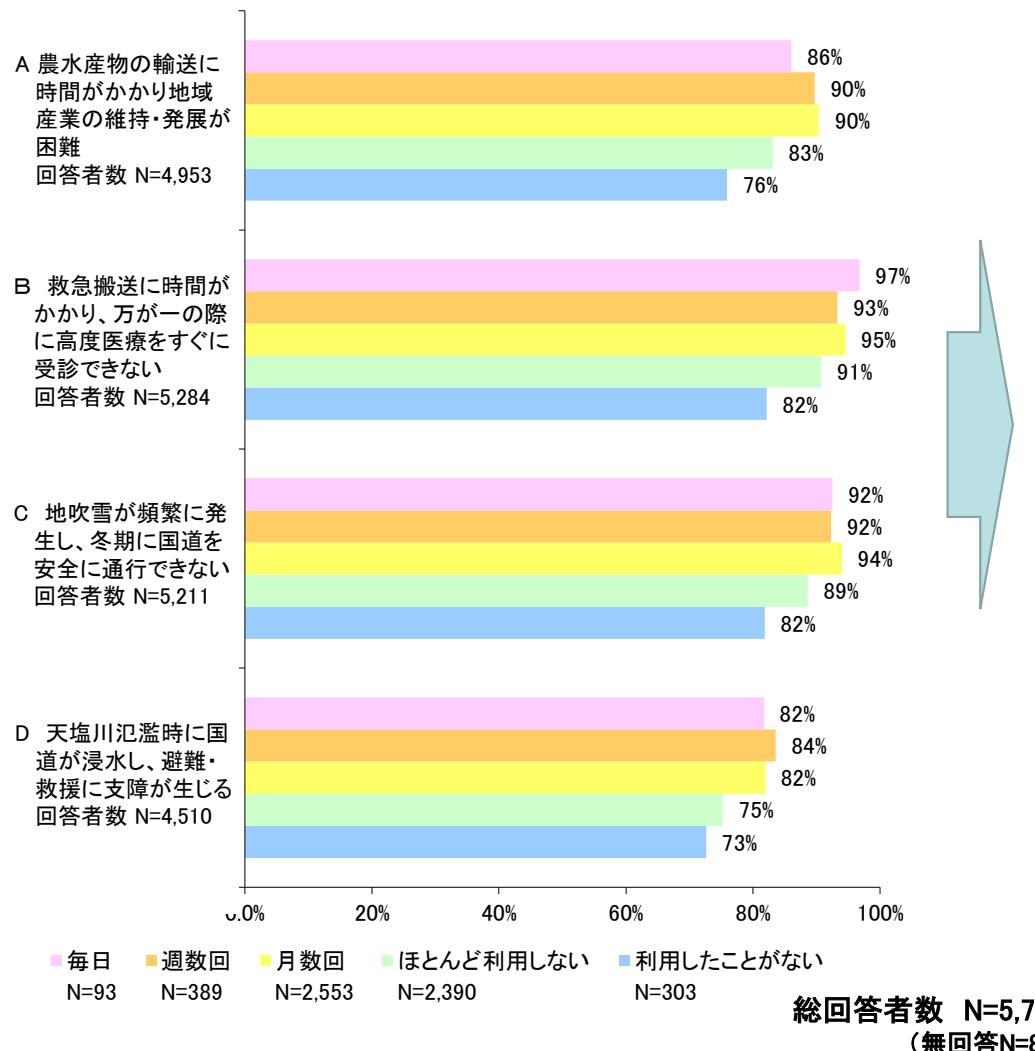
自由意見回答者数 644人、総意見数 747件

※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。

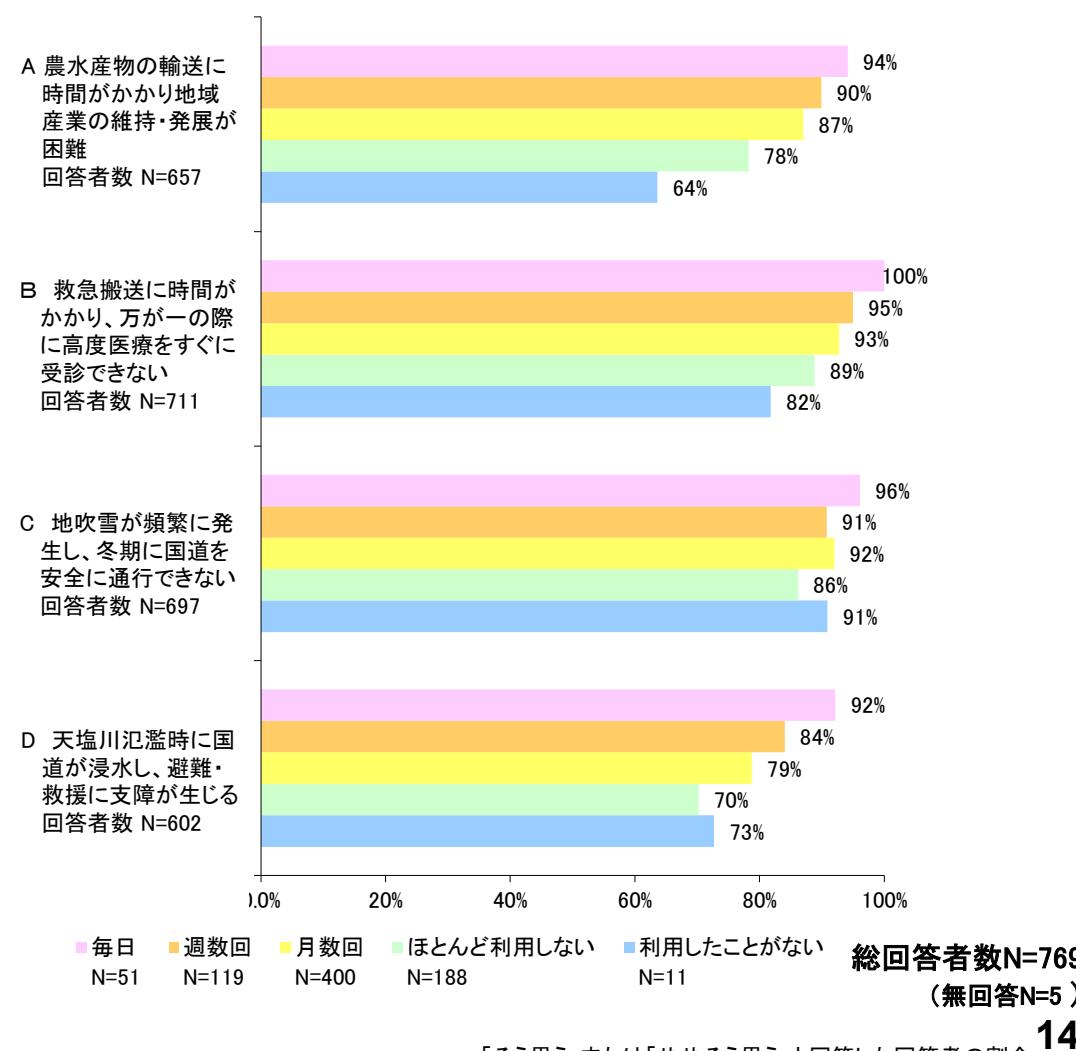
2-7) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度別地域課題)

- 国道40号中川～天塩間の利用頻度別に地域課題の賛同意見割合をみると、全体ではすべての項目で利用頻度が高いほど、概ね賛同意見割合が高い状況。
- 沿線自治体でもすべての項目で、利用頻度が高いほど賛同意見割合が概ね高い状況であり、全体に比べて毎日運転する方の賛同意見割合が高い。

▼地域課題の賛同意見割合(全体)



▼沿線自治体(中川町、天塩町)における地域課題の賛同意見割合



2-8) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(中川～天塩間に必要な道路機能)

- 国道40号中川～天塩間に必要な道路機能については、すべての項目に対して8割以上が必要を感じている。
- 特に、「農水産物輸送の時間短縮・安全性向上」、「救急搬送の時間短縮・安定性向上」、「冬期悪天候にも機能する道路」について必要性を感じている意見が9割以上と多い。

▼中川～天塩間に必要な道路機能について

問2 国道40号中川～天塩間にはどのような道路が必要ですか？

2-1 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 農水産物の輸送時間を短縮し、安全に走れる道路

B 救急搬送時間を短縮し、安定走行が可能な道路

C 冬期悪天候による影響を最小限に抑え、冬期でも安全に走れる道路

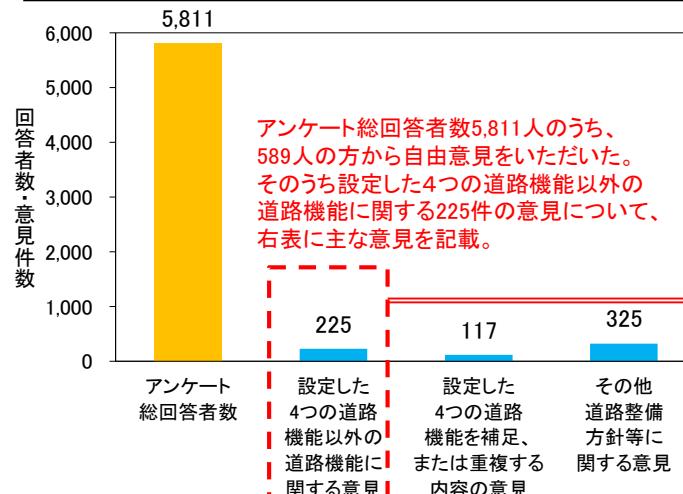
D 天塩川氾濫などの災害時に機能する道路



■ そう思う ■ ややそう思う ■ どちらともいえない ■ あまりそう思わない ■ そう思わない ■ 無回答 総回答者数N=5,811

▼その他の道路に求められる機能

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、ご自由にお書きください。



項目	主な意見
安全性・走行性【142件】	<ul style="list-style-type: none"> ・野生動物との衝突事故を防ぐために、野生動物の侵入を防げる道路が必要。(豊富町/50代女性) ・地吹雪の視程障害が原因の交通事故の対策が必要。(稚内市/60代男性) ・大型車と安全にすれ違うことのできる、必要な幅員を確保した道路が必要。(天塩町/40代男性) ・道幅が狭くカーブが多いため、カーブの少なく安全に走行できる道路。(稚内市/50代男性)
防災【38件】	<ul style="list-style-type: none"> ・冬期悪天候時に一時待避できる施設等へのアクセス確保が必要。(稚内市/20代/男性) ・ホワイトアウト時の安全確保として、防雪柵や道路脇の光る矢印が必要。(天塩町/30代女性)
観光【19件】	<ul style="list-style-type: none"> ・観光振興を支援するためには、安全で定時性の高い道路が必要。(稚内市/50代男性)
その他【26件】	<ul style="list-style-type: none"> ・一定間隔毎に休憩施設やトイレ等を利用できる道路として欲しい。(稚内市/50代男性)

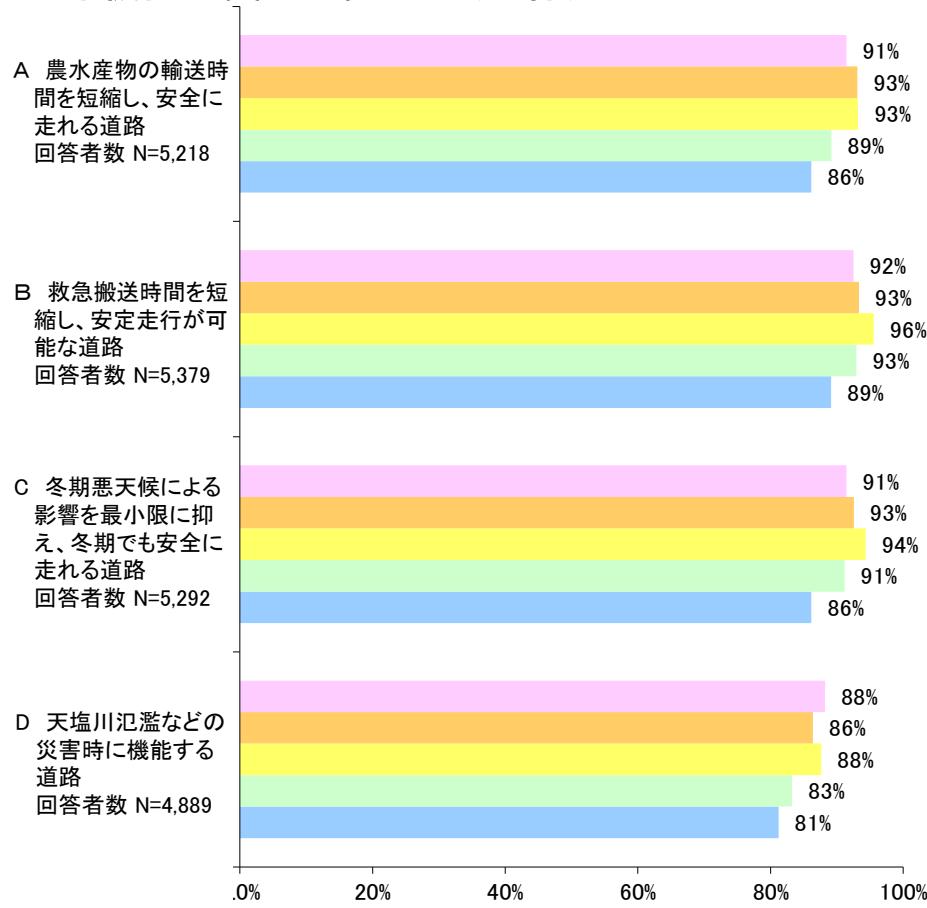
自由意見回答者数 589人、総意見数 667件

※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。

2-9) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度別道路機能)

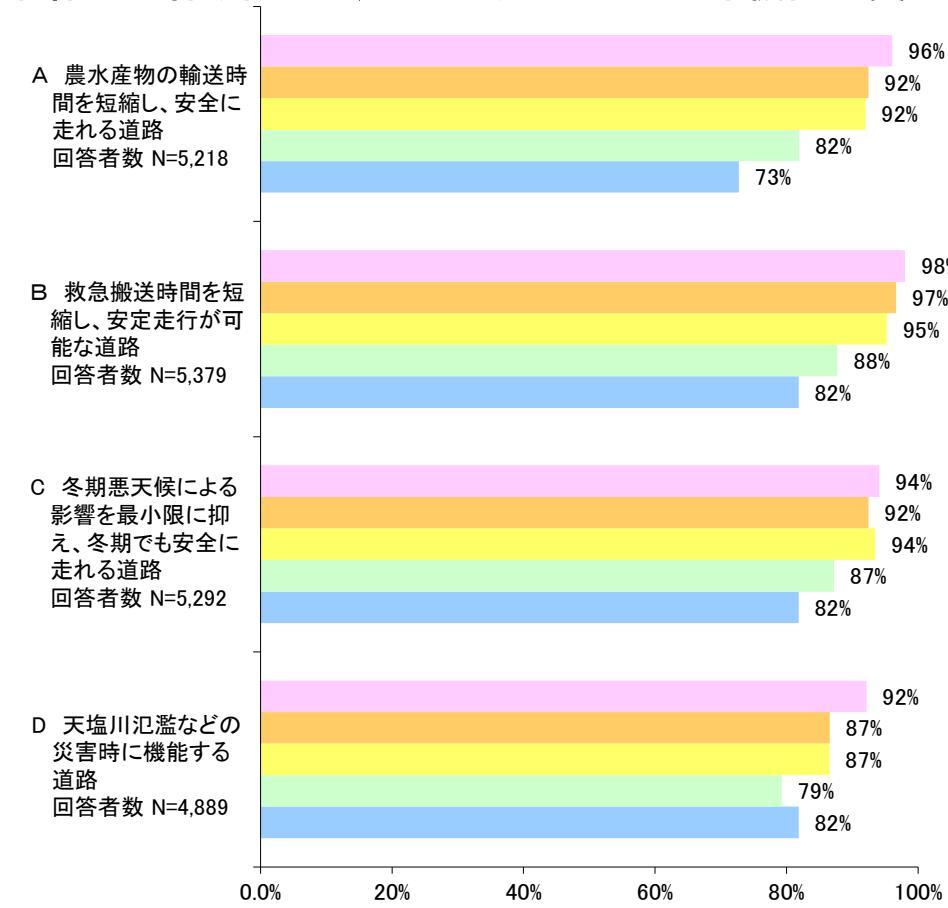
- 国道40号中川～天塩間の利用頻度別に道路機能の賛同意見割合をみると、全体ではすべての項目で利用頻度が高いほど、賛同意見割合が概ね高い状況。
- 沿線自治体でもすべての項目で、利用頻度が高いほど賛同意見割合が高い状況であり、全体に比べて毎日運転する方が道路機能の賛同意見割合が高い。

■道路機能の賛同意見割合(全体)



総回答者数 N=5,728
(無回答N=83)

■沿線自治体(中川町、天塩町)における道路機能の賛同意見割合



総回答者数 N=769
(無回答N=5)

「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合

2-10) 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、整備方針等に関する意見・要望が寄せられた。

▼その他の意見・要望

質問3. その他、中川～天塩間について、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)

主な意見・要望

- ・日本の食糧基地である宗谷の農水産物を日本全国に早く確実に届けるために、高規格道路は重要であり早期開通を望む。
(稚内市/40代男性)
- ・親が意識不明で、稚内の医療施設で処置できないため、旭川の高次医療施設に救急搬送されたことがあるが、北海道縦貫自動車道の全線開通がされていたらもっと早く安全に到着することができたと思うので、早期の開通を望む。(稚内市/40代男性)
- ・道北の人口減少により、公共交通の手段が減り自家用車での移動が多くなると考えられます。今後もこの地域で暮らしていくためには、安心安全な高規格道路の完成を願っています。(天塩町/70代男性)
- ・道北地域は、医療機関や商業施設が少なく公共交通の便も悪いことから、名寄や旭川まで長距離運転をする必要がある。
人口が少ない地域で生活していくためには、高規格道路は絶対必要。(中川町/50代男性)
- ・建設工事費を抑制する工法の採用でコストを抑えことや自然環境の保護に配慮して整備すべき。(天塩町/50代男性)
- ・適度に休憩施設や駐車スペースにアクセスする道路にして欲しい。(稚内市/50代女性)
- ・交通量もそれほど多くなく費用対効果も低いと思われる所以、現在の道路を改良する程度とし自動車専用道路を整備する必要は無いと思う。(天塩町/40代男性)
- ・過疎化が進んでいくと思われる地域に、自動車専用道路を整備する必要性については疑問を感じます。(稚内市/30代男性)

自由意見回答者数 1,497人、総意見数 1,853件

2-11) 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、道北地域の将来を見据えた地域の課題と中川～天塩間に必要な道路機能について、ヒアリング調査を実施。

■意見聴取内容

- 問1 道北地域の将来を見据えた地域の課題について
- 問2 国道40号 中川～天塩間に必要な道路機能について(理由、課題の実態)
- 問3 その他、今後の道路整備についての意見や要望について
- 問4 高規格道路の整備と一体となって目指していく地域の将来目標や取組について

■実施状況

調査対象		実施数
沿線自治体		8箇所
関係団体	商工会議所・商工会	5箇所
	農水産業関連	12箇所
	物流事業者	8箇所
	バス・レンタカー・観光・空港関連	18箇所
医療・消防	消防	5箇所
	病院	5箇所
移住者(地域おこし協力隊等)		7箇所
合計		68箇所



(沿線自治体)



(漁業協同組合)



(物流事業者)



(商工会)



(病院)



(地域おこし協力隊等の移住者)

2-12) 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)

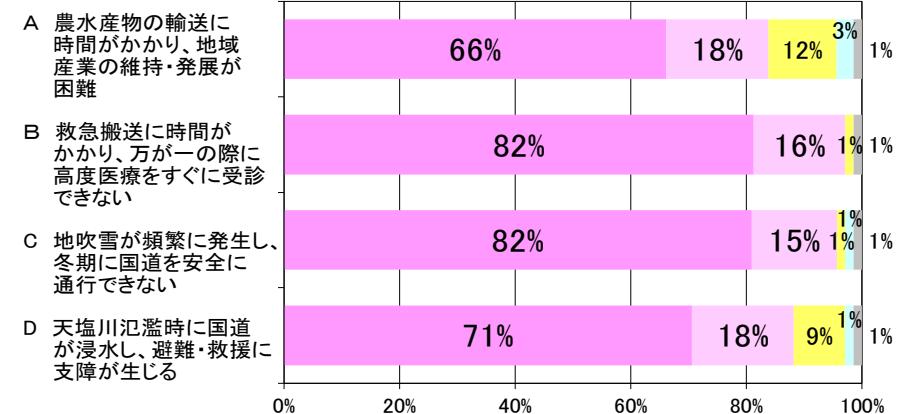
- 道北地域の将来を見据えた地域の課題については、すべての項目に対して8割以上が課題と感じている。
- 特に、「高次医療施設への救急搬送時間の短縮」、「地吹雪時の安全な通行確保」について課題と感じている意見が9割以上と多い。

▼将来を見据えた地域の課題について

問1 道北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 農水産物の輸送に時間がかかり、地域産業の維持・発展が困難
- B 救急搬送に時間がかかり、万が一の際に高度医療をすぐに受診できない
- C 地吹雪が頻繁に発生し、冬期に国道を安全に通行できない
- D 天塩川氾濫時に国道が浸水し、避難・救援に支障が生じる



総回答者数N=68

▼選択した項目が課題だと思う理由

項目	主な意見
A 農水産物の輸送に時間がかかり、地域産業の維持・発展が困難	<ul style="list-style-type: none"> ・道北地域における長時間輸送やトラックドライバーの労務管理および不足の問題を踏まえると、モノの輸送が滞り、地域産業が維持できなくなる恐れがある。(物流事業者) ・狭小区間が多く、事故防止のために減速を繰り返すことで輸送車両の定時性が確保されず、地域産業の維持・発展に大きな支障となっている。(自治体)
B 救急搬送に時間がかかり、万が一の際に高度医療をすぐに受診できない	<ul style="list-style-type: none"> ・道北地域から名寄市の三次医療施設までの長時間の搬送が大きな課題。救急搬送中に患者の容体が急変することもあり、1分でも時間短縮出来る道路が必要。(病院) ・稚内で対応できない心疾患、脳疾患などの患者は、1分1秒でも早く名寄市の三次医療施設での処置が必要である。長距離搬送となるが、高規格道路が部分的にしかなく救急搬送の速達性・安全性が確保されていないことが課題。(消防) ・三次医療施設がある名寄市までの救急搬送では、移動時間が約2時間かかることや道路状況が悪い箇所もあるため将来に不安を感じる。(移住者(幌延町))
C 地吹雪が頻繁に発生し冬期に国道を安全に通行できない	<ul style="list-style-type: none"> ・毎日出荷する生乳は、吹雪による通行止め等で出荷できない場合は、廃棄となり大きな損害が発生するため、冬期でも確実に通行できる道路が必要。(農業協同組合) ・稚内～旭川を走行する貸切バスの多くは、国道40号を通行するが地吹雪が発生し危険。冬期の安全性や時間短縮につながる高規格道路が必要。(バス会社) ・国道40号での地吹雪による交通事故は毎年と言っていいほど発生している。(自治体) ・愛知県では車無しで生活できたが、今は車が必須である。移住してきて初めてホワイトアウトを経験し非常に危険を感じたため、安全な通行確保を願う。(移住者(豊富町))
D 天塩川氾濫時に国道が浸水し、避難・救援に支障が生じる	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上重要な国道40号が長期間通行止めとなった場合、大きな迂回を強いられるため、支援物資輸送や災害時医療での障害となる可能性がある。(自治体) ・天塩川の氾濫により国道40号が通行止めになった場合は、救急搬送時に大きな迂回を強いられるため搬送時間が長くなり、患者の負担が大きい。河川氾濫時でも浸水せず速達性や確実性が確保出来る高規格道路が必要。(病院)

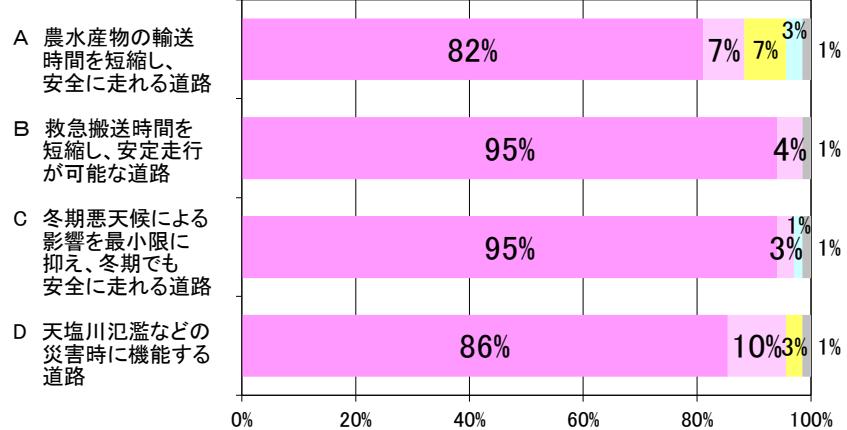
2-13) 第1回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(中川～天塩間に必要な道路機能)

- 国道40号中川～天塩間に必要な道路機能については、すべての項目に対して8割以上が必要性を感じている。
- 特に、「救急搬送の時間短縮・安定性向上」、「冬期悪天候にも機能する道路」、「天塩川氾濫などの災害時に機能する道路」について必要性を感じている意見が9割以上と多い。

▼中川～天塩間に必要な道路機能について

問2 国道40号中川～天塩間にはどのような道路が必要ですか？
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 農水産物の輸送時間を短縮し、安全に走れる道路
B 救急搬送時間を短縮し、安定走行が可能な道路
C 冬期悪天候による影響を最小限に抑え、冬期でも安全に走れる道路
D 天塩川氾濫などの災害時に機能する道路



総回答者数N=68

▼選択した項目が必要だと思う理由

項目	主な意見
A 農水産物の輸送時間を短縮し、安全に走れる道路	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>トラックドライバーの不足や労務時間の上限規制</u>(2024年問題)を踏まえると、<u>高規格道路の整備による輸送時間短縮が必要</u>。(トラック協会) ・<u>幅員狭小区間では普通車や大型車とすれ違い時には事故防止のため停車</u>する場合があり、幅員が確保された安全性の高い道路が必要。(物流事業者)
B 救急搬送時間を短縮し、安定走行が可能な道路	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>重症患者は、1分1秒でも早く高次医療施設で治療を受けることが重要</u>。また、<u>救急車内で点滴等の処置をするため、揺れや振動が少ない安定性の高い道路が必要</u>。(消防) ・<u>夜間や悪天候時でドクターへりが飛べない場合、救急車での搬送となる</u>。一年を通じて安全に高速走行できる高規格道路が必要。(自治体) ・<u>高次医療施設への救急搬送時間の短縮は、移住への安心となるため移住促進につながる</u>と思う。(移住者(天塩町))
C 冬期悪天候による影響を最小限に抑え、冬期でも安全に走れる道路	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>悪天候時でも物流ネットワークの経路を確保するため、高規格道路を整備しダブルネットワーク化</u>することが重要。(トラック協会) ・<u>レンタカー利用の道外観光客は、冬期悪天候時でも予定変更できず慣れない道を運転するため危険</u>。線形不良箇所が少なく安全性が高い道路が必要。(観光協会)
D 天塩川氾濫などの災害時に機能する道路	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>災害時には多数の車両の往来</u>が考えられるため、<u>災害発生時にライフラインとして強靭に機能しうる道路</u>が必要。(自治体) ・<u>大規模災害時には、稚内港や稚内空港から被災地への物資輸送</u>が考えられるため、<u>被災地の支援としても機能する高規格道路</u>が必要。(商工会議所) ・<u>河川氾濫などの災害時において、救急救助活動が早期に出来ることを支援するアクセス路を確保</u>して欲しい。(消防)

2-14) 第1回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(その他意見)

○その他の意見としては、物流や観光、整備計画など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、今後の道路整備についての意見や要望について

主な意見

- ・2022年の夏に、国道40号の音威子府～中川間が通行止めとなつた際は長距離の迂回を強いられた。今回の中川～天塩間の現道は洪水や地吹雪等の災害リスクが高い区間であるため、災害時でも代替性が確保される高規格道路の整備を期待している。(物流事業者)
- ・中川～天塩間が高規格道路として整備されると、稚内～旭川・札幌間の走行時間が短縮され、運搬効率が向上することによる燃料費の削減や、トラックドライバーの拘束時間の削減により、トラックドライバー不足の緩和にも繋がる。(農業協同組合)
- ・水産物を輸送する上で、品質を確保するためには通行止めになりにくく、安心・安全に走行可能な道路が必要である。中川～天塩間の高規格道路の整備で安全・安心に走れる道路となることを期待している。また、その他の未整備区間も促進していただき、早く、稚内から旭川までノンストップで走行できる道路ができると期待している。(漁業協同組合)
- ・国道40号は、鹿等の野生動物の出没件数が多く、鹿が道路に飛び出してこないか不安を抱えながら走行している。走行中の鹿の飛び出しが減少し、安心して走れる道路を期待している。(農業協同組合)
- ・路肩を走行する自転車にとって、大型車が多いと圧迫される環境下となる。当該区間が高規格道路として整備されれば、大型車両は高速道路を走行すると考えられるため、現道の自転車走行環境の改善に繋がり、サイクツーリズム観光の向上に繋がることを期待する。(観光協会)
- ・稚内・旭川の各空港を結ぶ道路網は、観光ルートとして重要な路線であり、北海道縦貫自動車道の整備による交通ネットワークの強化は、道北地域全体を面的に広報する有効な手段と考える。(商工会議所)
- ・中川～天塩間が整備される事で、地域に立ち寄る人の減少が懸念されるため、地域の市街地などへのアクセス性を考慮した位置にインターチェンジを設けて欲しい。(レンタカー事業者)
- ・動植物などの生態系の保全もしっかり配慮し、自然を楽しみながら運転できる道路にして欲しい。(移住者(天塩町))

2-15) 第1回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(将来像・地域連携の取組)

○地域の将来目標、取組について様々な意見が寄せられ、観光や農業・医療での広域連携、移住促進に関する項目が確認された。

▼将来目標や取組

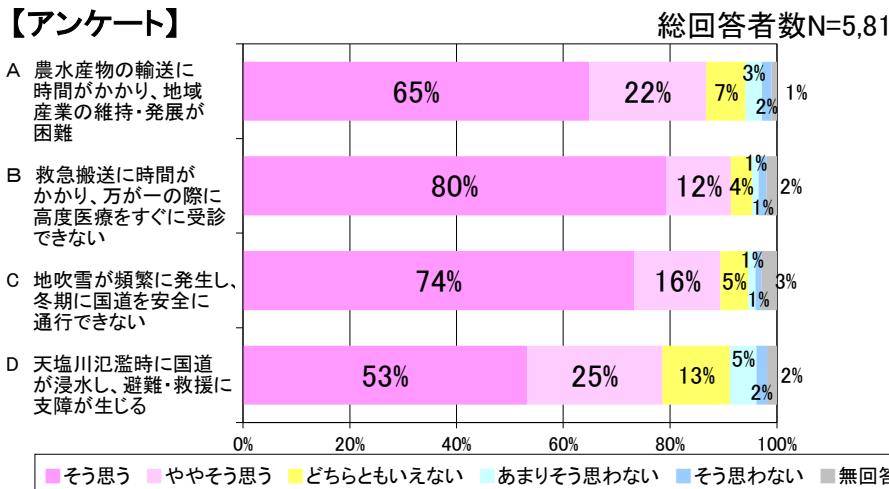
質問4. 高規格道路の整備と一体となって目指していく地域の将来目標や取組について

関係団体	将来像・地域連携の取組
自治体	<p>■観光の計画</p> <p>・高規格道路の整備により所要時間が短縮され、観光客や観光バスが道北地域に来訪しやすい環境が整備されれば、「サロベツ原野」などの観光資源を活かした観光ツアーの増加が期待されるとともに、道北地域内でも各市町村間の所要時間が短縮されることで、<u>複数の市町村を周遊できるようになることで、地域間で連携して観光客の周遊を促すような施策を実施</u>できる。(豊富町)</p>
農業協同組合	<p>■農業の広域連携</p> <p>・今後、<u>運営効率化のために農協の合併が進むことが考えられる。これまで別々だった農協が1つにまとまる</u>ことで、例えば、名寄周辺の水稻のわらを天塩周辺で購入するなどといった<u>広域的な連携強化が考えられる</u>。(るもい農業協同組合 天塩支所)</p> <p>■産業の計画</p> <p>・中川地区では、<u>令和4年度に大型搾乳法人(ナビック)を設立し、令和3年度実績から地域の生乳出荷量や家畜販売取扱額を倍増させる計画</u>を進めている。(北はるか農業協同組合 中川支所)</p>
空港	<p>■観光の取組</p> <p>・周遊性が向上すれば、<u>レンタカー会社との事業連携の可能性も広がり、稚内空港と旭川空港間において、レンタカーの乗り捨て料金の割引などの取組</u>も考えられる。(社名非公表)</p>
観光	<p>■観光の広域連携</p> <p>・総合振興局をまたいだ<u>地域間が連携した企画の立案やイベントとして、新たに天塩川流域の広域的な連携</u>が考えられる。(豊富町観光協会)</p>

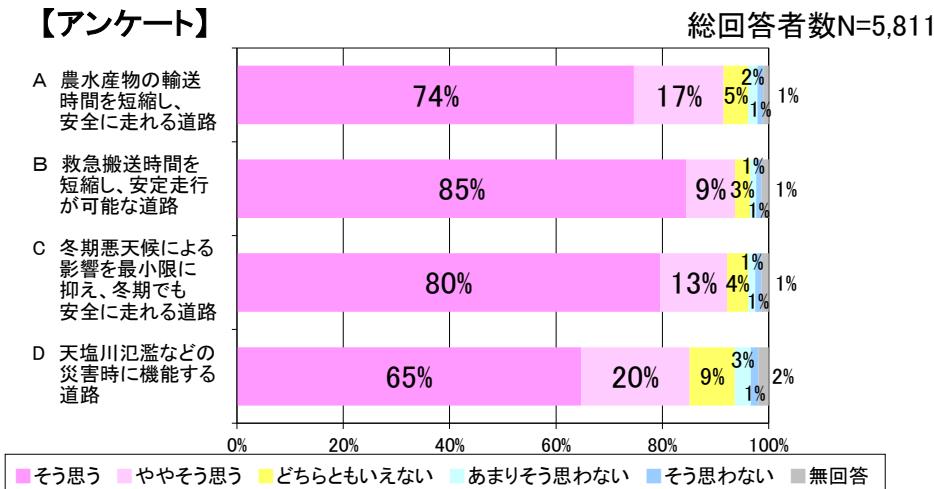
2-16) 第1回地域意見聴取(アンケート・ヒアリング)結果のまとめ

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

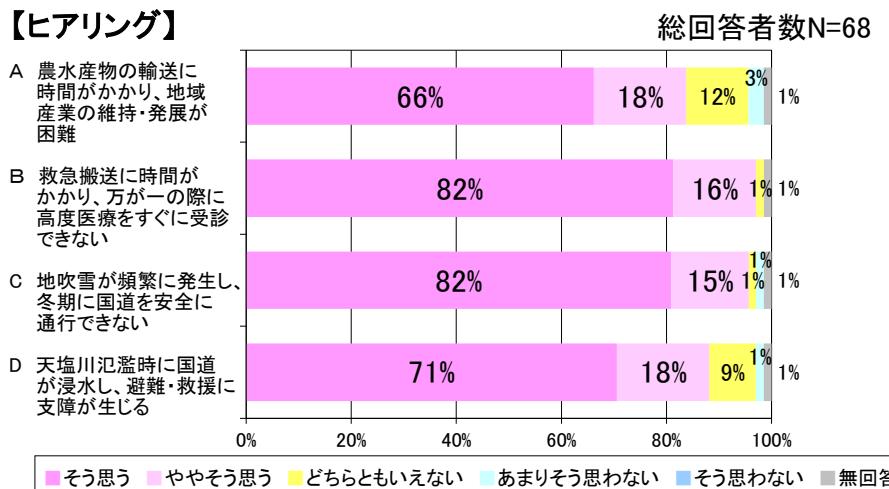
▼住民・道路利用者が感じる地域課題



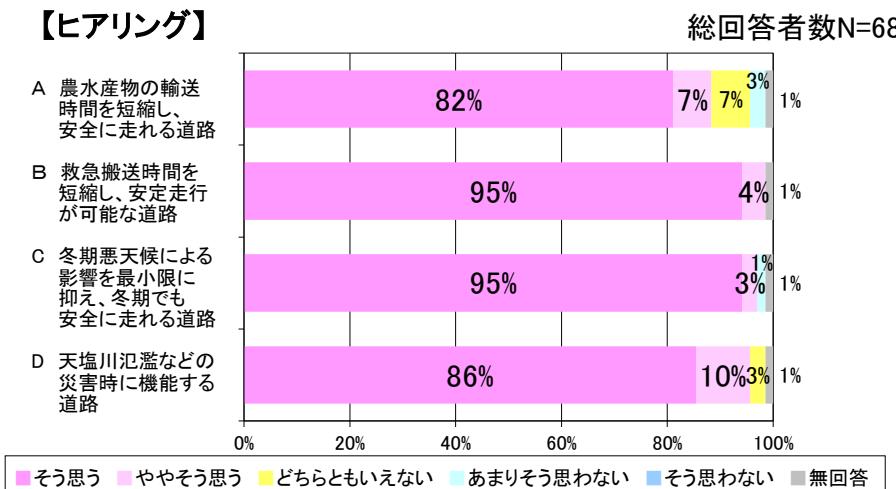
▼中川～天塩間に必要な道路機能



【ヒアリング】



【ヒアリング】



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

3. 地域意見を踏まえた政策目標（案）

3-1) 政策目標の設定

- 第1回地域意見聴取の結果を踏まえ、本地域の政策目標を設定。
- 別線整備や既存の道路ストックの活用も含め対策案を設定し整備方針を検討。

■政策目標の設定

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

- 
- 地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安定性・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

■対策案の検討

【物流関連】

- 空港・港湾等の物流拠点への速達性の高い道路
- 狭小幅員区間や地吹雪箇所における輸送時の安定性、安全性の確保

【医療関連】

- 高次医療施設のある名寄市への速達性の高い道路
- 冬期悪天候時の救急搬送の安定性向上による患者の負担軽減

【災害関連】

- 冬期悪天候時や洪水浸水時においても機能する道路
- 地域の基幹道路の代替路確保



別線整備や既存道路の活用も含め対策案を設定し整備方針を検討

4. 路線の整備方針（案）

4-1) 路線対策案の考え方

○第1回地域意見聴取で、地域の課題、中川～天塩間に必要な道路機能について確認したことから、政策目標の設定に必要な機能と配慮すべき事項等を踏まえ、以下のような3つの対策案を設定。

政策目標(案)

地域の農水産業を支える
輸送経路の速達性・安定性
・安全性の向上

地域の暮らしを支える
高次救急医療機関への
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

政策目標(案) 達成に必要な 機能

- ・空港・港湾等の物流拠点への速達性の高い道路
- ・狭小幅員区間や地吹雪箇所における輸送時の安定性、安全性の確保

- ・高次医療施設のある名寄市への速達性の高い道路
- ・冬期悪天候時の救急搬送の安定性向上による患者の負担軽減

- ・冬期悪天候時や洪水浸水時においても機能する道路
- ・地域の基幹道路の代替性確保

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

別線市街地アクセスルート

別線整備により、洪水浸水想定範囲等の課題箇所を回避し、市街地へのアクセスにも配慮したルート



別線山側ルート

別線整備により、洪水浸水想定範囲等の課題箇所を回避し、酪農農地のエリアを極力回避したルート



現道改良ルート

現道改良により、洪水浸水想定範囲等の課題を解消するルート



凡 例

- 市街地・集落
- 山地部
- 現道
- 別線整備
- 現道改良
- 酪農農地

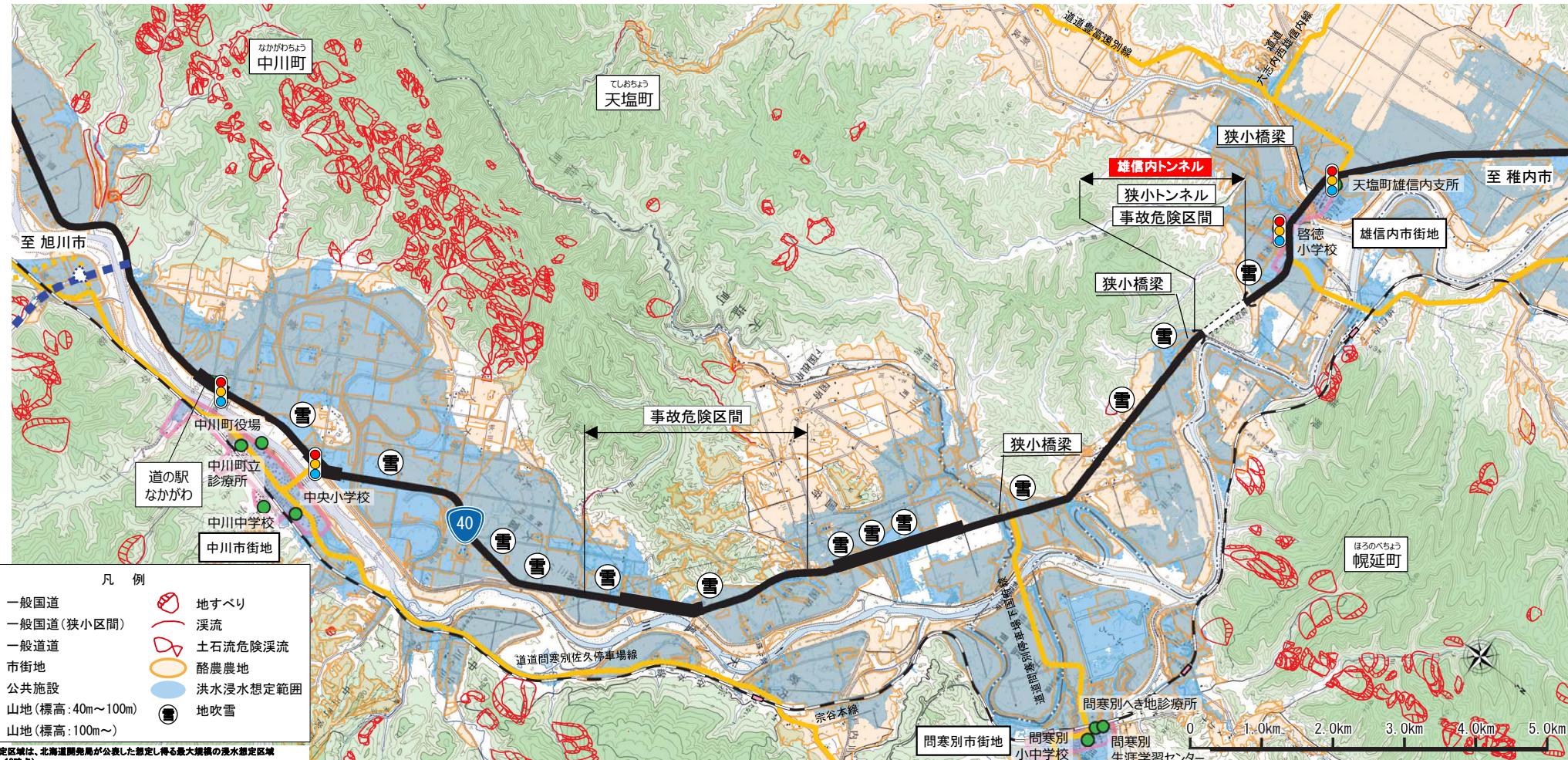
4-2) 評価項目案

地域の課題	政策目標	求められる機能	評価項目(案)
農水産業 支援 (物流)	地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安定性・安全性の向上	・空港・港湾等の物流拠点への速達性の高い道路	・稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間短縮
		・狭小幅員区間や地吹雪箇所における輸送時の安定性、安全性の確保	・速度低下を招くトンネルや橋梁等の狭小幅員区間の回避 ・事故危険区間の回避 ・交通事故を招く地吹雪区間の回避
暮らし (医療)	地域の暮らしを支える高次救急医療機関への速達性・安定性の向上	・高次医療施設のある名寄市への速達性の高い道路	・稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮
		・冬期悪天候時の救急搬送の安定性向上による患者の負担軽減	・地吹雪区間の回避
災害 (防災・減災)	災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保	・冬期悪天候時や洪水浸水時においても機能する道路	・地吹雪、洪水浸水想定範囲の回避
		・地域の基幹道路の代替性確保	・災害時の代替性確保

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
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、市街地や公共施設、基幹産業である酪農農地、洪水浸水想定範囲等の影響を極力回避しつつ、市街地へのアクセス性に配慮。



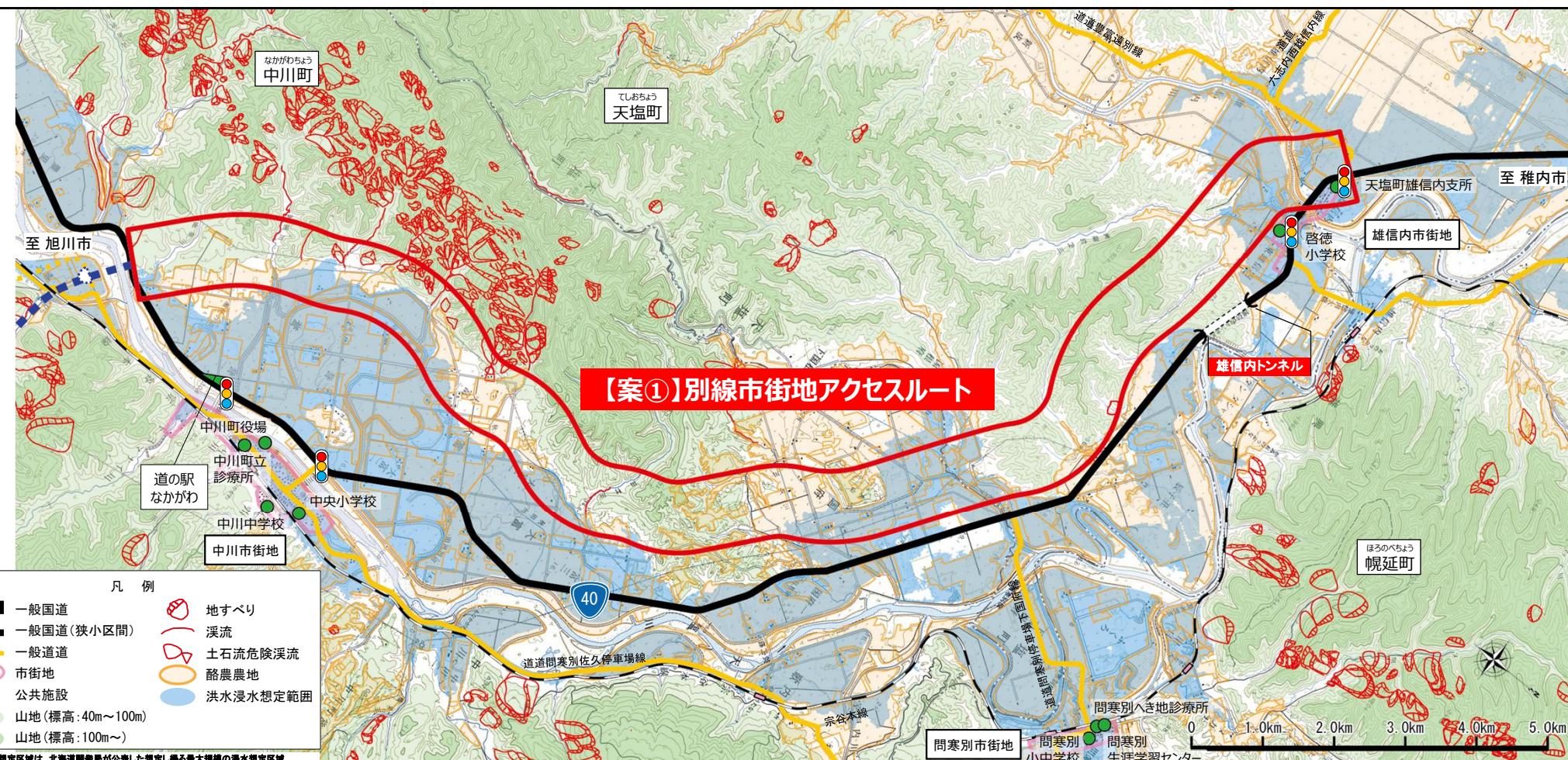
※国道40号 ・ 中川～下国根府間 吹雪による通行止め1回 (H24～R3) ・ 下国根府間～天塩 吹雪による通行止め3回 (H24～R3)

回避すべき施設等 (社会的状況による要因)	<ul style="list-style-type: none"> 市街地 公共施設（役場、病院、学校、福祉施設等）
配慮すべき事項 (自然環境)	<ul style="list-style-type: none"> 酪農農地 洪水浸水想定範囲、地すべり箇所

4-4) 対策案の概要(案①:別線市街地アクセスルート)

○市街地、公共施設等、洪水浸水想定範囲、地すべり箇所を平面・縦断で回避しつつ、市街地へのアクセス性にも配慮したルート。

○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

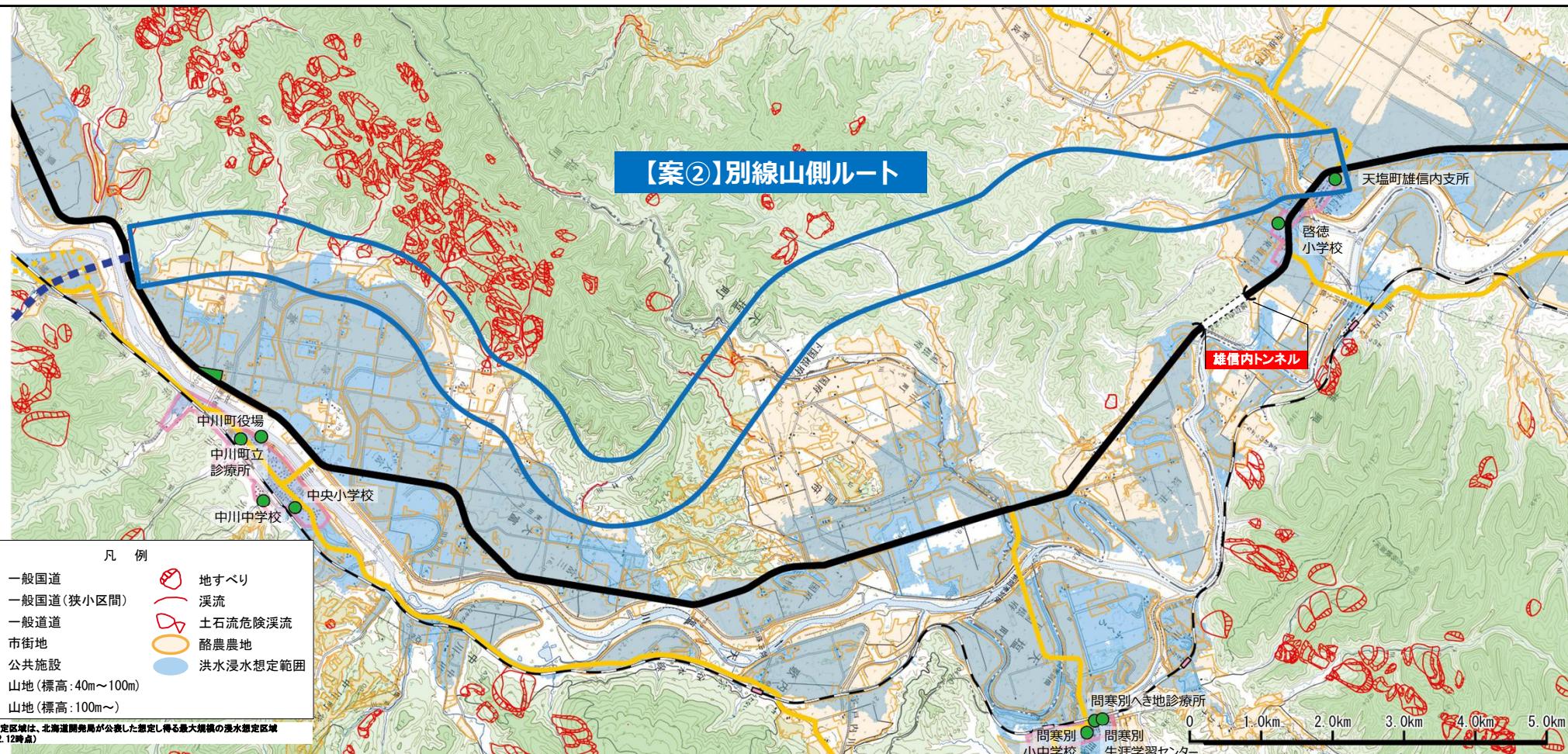
延長	約20km
構造	自動車専用道路 (設計速度80km/hを想定)
コスト	約1,050～1,250億円

■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。
	・ルート帯が現国道や市街地から近傍で、アクセス性や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中位。	

4-5) 対策案の概要(案②:別線山側ルート)

- 市街地、公共施設等、洪水浸水想定範囲、地すべり箇所を平面・縦断で回避しつつ、基幹産業である酪農農地の影響にも配慮したルート。
- 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・災害時の代替性を確保するルート。



■整備概要

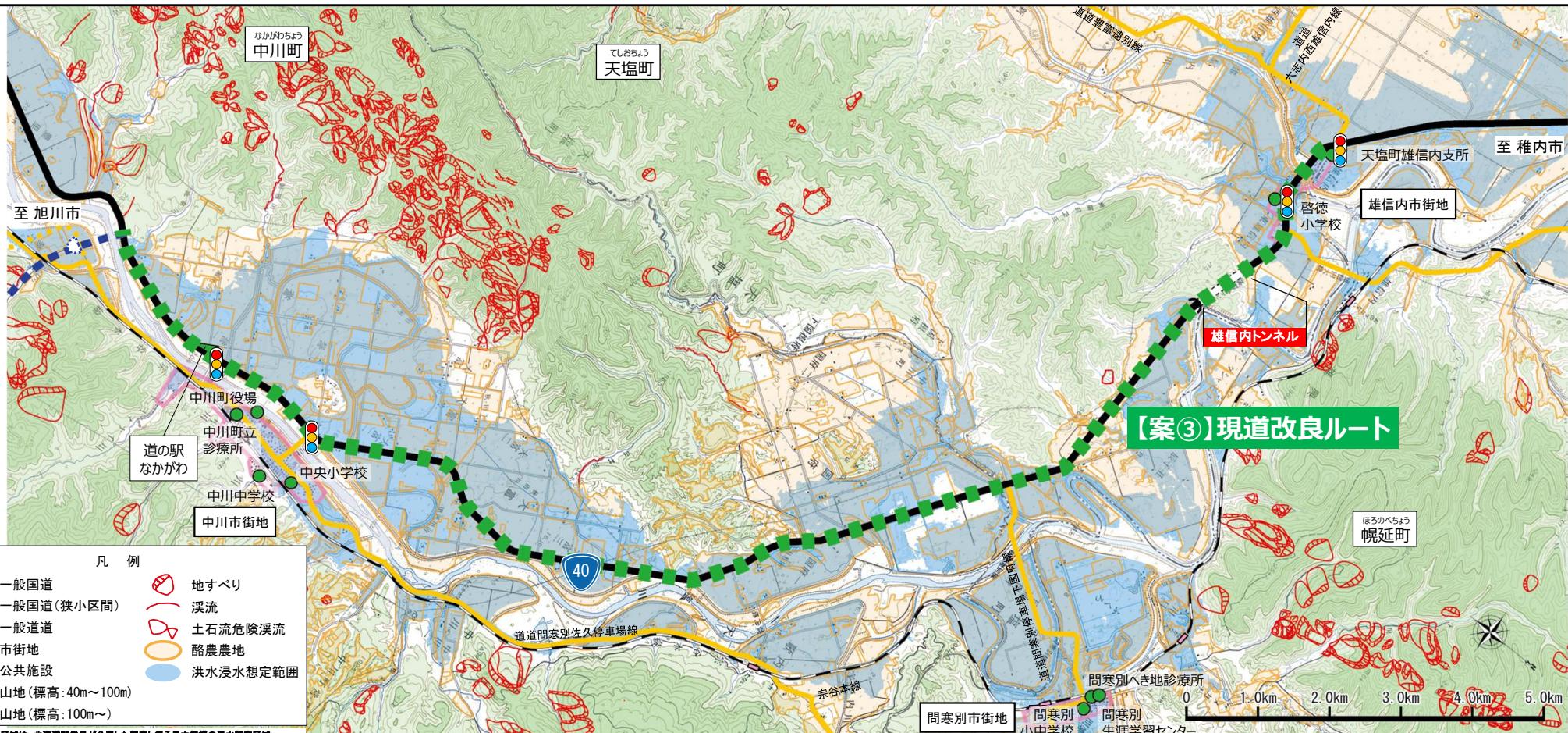
延長	約21km
構造	自動車専用道路 (設計速度80km/hを想定)
コスト	約1,100~1,300億円

■ポイント

内 容	<ul style="list-style-type: none"> 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が、酪農農地を極力回避することで、案①よりも延長が長くなり時間短縮効果は劣る。 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高価。
-----	--

4-6) 対策案の概要(案③:現道改良ルート)

- 現道の嵩上げにより洪水浸水想定範囲を回避し、狭小区間等の現道課題を拡幅等により極力解消するルート。
- 現道の改良により、安定性・安全性を確保するルート。



■整備概要

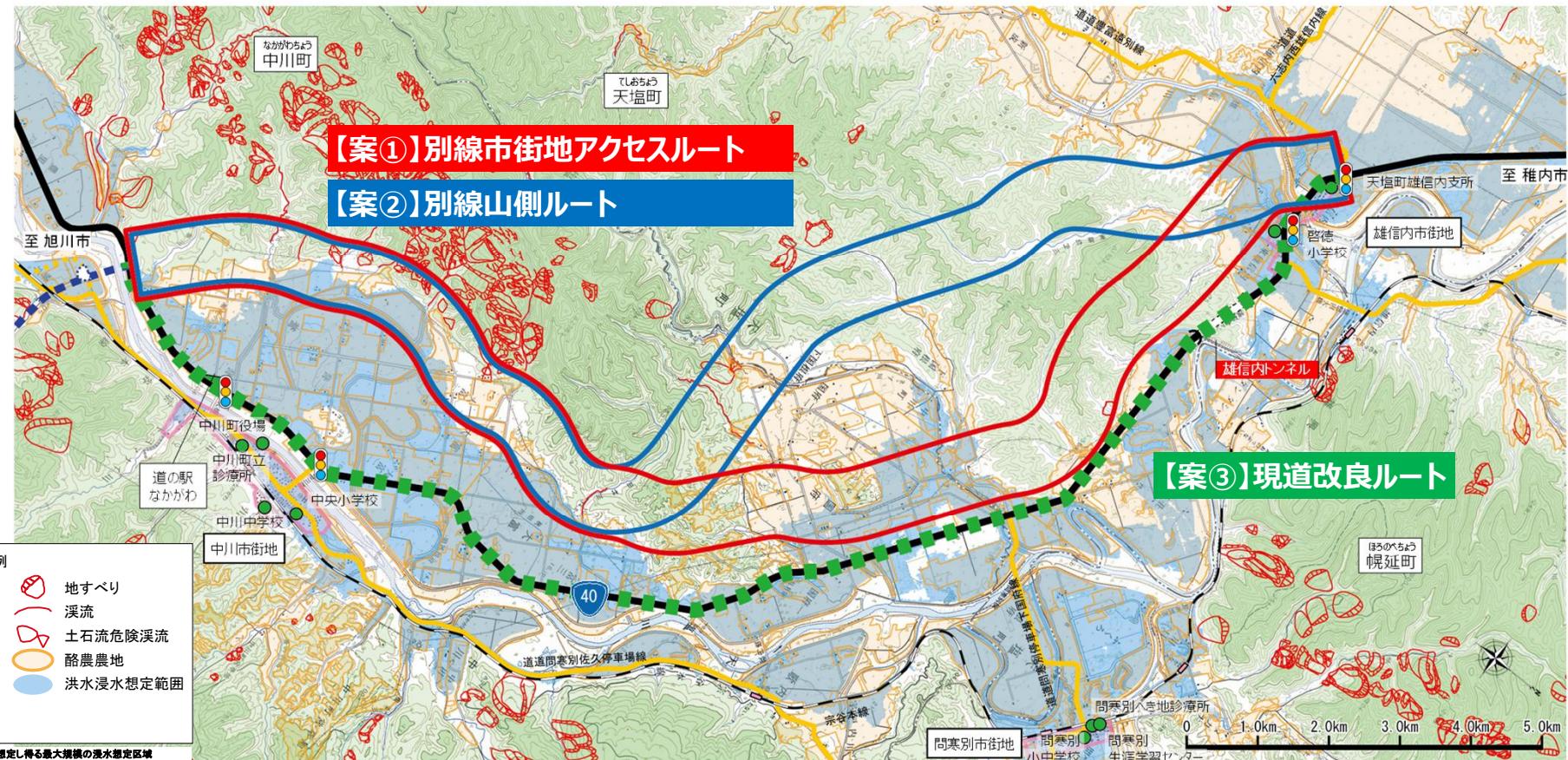
延長	約21km
構造	現道改良 (設計速度60km/hを想定)
コスト	約800～1,000億円

■ポイント

内 容	<ul style="list-style-type: none"> 現道改良であるため、サービス速度は向上しない。 現道改良であるため、大規模災害時の代替性は確保されない。 現道改良するため、事業費は対策案の中で安価。
-----	---

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 別線市街地アクセスルート

(別線整備により、洪水浸水想定範囲等の課題箇所を回避しつつ、市街地へのアクセスにも配慮したルート)

→ 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。

→ ルート帯が現国道や市街地から近傍で、アクセス性や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中位。

案② 別線山側ルート

(別線整備により、洪水浸水想定範囲等の課題箇所を回避しつつ、酪農農地を極力回避するルート)

→ 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が、酪農農地を極力回避することで、案①よりも延長が長くなり時間短縮効果は劣る。

→ 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高価。

案③ 現道改良ルート

(現道改良により、洪水浸水想定範囲等の課題箇所を極力解消するルート)

→ 現道改良であるため、サービス速度は向上しない。

→ 現道改良であるため、大規模災害時の代替性は確保されない。

→ 現道改良するため、事業費は対策案の中で安価。

4-8) 対策案の比較

対策案の考え方		【案①】別線市街地アクセスルート	【案②】別線山側ルート	【案③】現道改良ルート
整備イメージ				
区間延長		約20km(自動車専用道路)	約21km(自動車専用道路)	約21km(現道改良)
政策目標 地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安定性・安全性の向上	輸送時の速達性	<ul style="list-style-type: none"> 稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間短縮効果が比較的大きい (整備前121分→整備後117分、4分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間短縮効果が比較的大きい (整備前121分→整備後118分、3分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間は変わらない (整備前121分→整備後121分、0分短縮)
	輸送時の安定性	<ul style="list-style-type: none"> 速度低下を招くトンネルや橋梁等の狭小幅員区間の回避 (狭小トンネル: 1箇所、狭小橋梁: 3箇所→整備後0箇所) (狭小幅員区間: 現況17.1km→整備後0km) 	<ul style="list-style-type: none"> 速度低下を招くトンネル・橋梁等の狭小幅員区間を回避 (狭小トンネル: 1箇所、橋梁: 3箇所→整備後0箇所) (狭小幅員区間: 現況17.1km→整備後0km) 	<ul style="list-style-type: none"> 速度低下等を招くトンネル・橋梁等の幅員狭小区間を拡幅し解消 (狭小トンネル: 1箇所、橋梁: 3箇所→整備後0箇所) (狭小幅員区間: 現況17.1km→整備後0km)
	輸送時の安全性	<ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間や交通事故を招く地吹雪区間を回避 (事故危険区間: 2区間→0区間) (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) 	<ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間や交通事故を招く地吹雪区間を回避 (事故危険区間: 2区間→0区間) (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) 	<ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間で交通安全対策を実施。 交通事故を招く地吹雪区間では防雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない (事故危険区間: 2区間→0区間) (地吹雪: 現況13区間→整備後9区間)
地域の暮らしを支える高次救急医療機関への速達性・安定性の向上	救急搬送の速達性	<ul style="list-style-type: none"> 稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮 (整備前145分→整備後141分、4分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮 (整備前145分→整備後142分、3分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮効果は変わらない (整備前145分→整備後145分、0分短縮)
	搬送時の安定性	<ul style="list-style-type: none"> 地吹雪区間を回避 (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) 	<ul style="list-style-type: none"> 地吹雪区間を回避 (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) 	<ul style="list-style-type: none"> 現道改良で、防雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない (地吹雪: 現況13区間→整備後9区間)
災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保	地吹雪、洪水浸水に対する道路機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> 地吹雪や洪水浸水想定範囲の回避 (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) (洪水浸水想定範囲: 現況9.1km→整備後0km) 	<ul style="list-style-type: none"> 地吹雪や洪水浸水想定範囲の回避 (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) (洪水浸水想定範囲: 現況9.1km→整備後0km) 	<ul style="list-style-type: none"> 現道改良で、地吹雪の対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない (地吹雪: 現況13区間→整備後9区間) ・洪水浸水想定範囲は、現道改良の嵩上げにより解消 (洪水浸水想定区間: 現況9.1km→整備後0km)
	代替路の確保	<ul style="list-style-type: none"> 別線整備することで、代替路の確保が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 別線整備することで、代替路の確保が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 現道改良するため、代替路は確保されない
配慮すべき事項	地域への影響 家屋や土地利用への影響	<ul style="list-style-type: none"> 市街地を極力回避するが、一部の家屋や酪農農地に影響がある 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地や酪農農地を極力回避するが、一部の家屋に影響がある 	<ul style="list-style-type: none"> 現道の市街地区間も改良するため、沿道家屋への影響が大きい
環境への影響 自然環境への影響		<ul style="list-style-type: none"> 地形に沿った道路計画が可能となり、改変面積を抑制することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> 地形に沿った道路計画が可能となり、改変面積を抑制することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> 現道を改良するため、自然環境への影響は小さい
工事中の現道交通への影響	工事中の現道交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> 別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい 	<ul style="list-style-type: none"> 別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい 	<ul style="list-style-type: none"> 国道の通行規制や沿道利用の現道交通への影響が大きい
経済性 経済性・概算事業費		<ul style="list-style-type: none"> 事業費は対策案の中で中位。 	<ul style="list-style-type: none"> 案①に比べ延長が長く、事業費は対策案の中で高価。 	<ul style="list-style-type: none"> 現道を改良するため、事業費は対策案の中で安価。
		約1,050～1,250億円	約1,100～1,300億円	約800～1,000億円

※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。

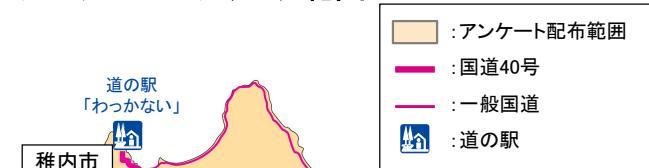
5. 第2回地域意見聴取方法（案）

5-1) 第2回地域意見聴取方法

■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

対象者・実施方法		
【地域住民及び道路利用者】		
アンケート	地域※ 住民	中川町(全戸:694戸)、天塩町(全戸:1,461戸)、 稚内市(全戸:16,455戸)、豊富町(全戸:1,782戸)、幌延町(全戸:1,158戸)
	道路 利用者	5自治体の役場、道の駅3箇所(なかがわ、てしお、わっかない)
	観光客	広域的な利用者
	観光客	観光施設等 (道の駅なかがわ、道の駅てしお、道の駅わっかない、稚内空港、宗谷岬)
【自治体及び団体代表者】		
ヒアリング	沿線 自治体等	上川総合振興局、留萌振興局、宗谷総合振興局 中川町、天塩町、稚内市、豊富町、幌延町
	各団体	商工会議所、商工会(4箇所)、農業協同組合(5箇所)、 漁業協同組合(4箇所)、乳製品工場(3箇所)、北海道トラック協会、 旭川地区トラック協会、北海道バス協会、バス事業者(2社)、 レンタカー事業者(6社)、北海道観光振興機構、観光連盟(3箇所)、 観光協会(4箇所)、稚内空港、消防(5箇所)、病院(5箇所)、 物流事業者(6社)、移住者(地域おこし協力隊等)(7箇所)

※戸数は第1回アンケートの配布数

5-2) 第2回地域意見聴取方法

■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
自治体や各団体への意見聴取	<ul style="list-style-type: none">・地域や道路の課題に関し、自治体や各団体への意見聴取を行い、政策目標の設定に反映する。・自治体や各団体、観光客との認識の整合性の確認をする。	共通

■アンケート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
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、回答者の考え方を把握する。	第1回
道路の課題	高規格道路の調査中区間(中川～天塩)及び並行する国道40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項目で整理し、分析する。	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回アンケート調査(案)

■第2回アンケートにおける調査方法および質問内容

①調査概要

・本調査の趣旨・調査対象箇所について説明

北海道縦貫自動車道(中川～天塩間)における 道路計画に関する第2回アンケート調査

北海道縦貫自動車道は、函館市を起点として室蘭市、札幌市、岩見沢市、旭川市等を経由し、稚内市へ至る道路です。道北圏と道央圏の連絡機能の強化を図り、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、このうちの中川～天塩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5年6月から8月にかけて実施しました第1回意見聴取では、地域の皆様が日々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、宜しくお願ひいたします。

■このアンケートでは、中川～天塩間のことについてお伺いします。



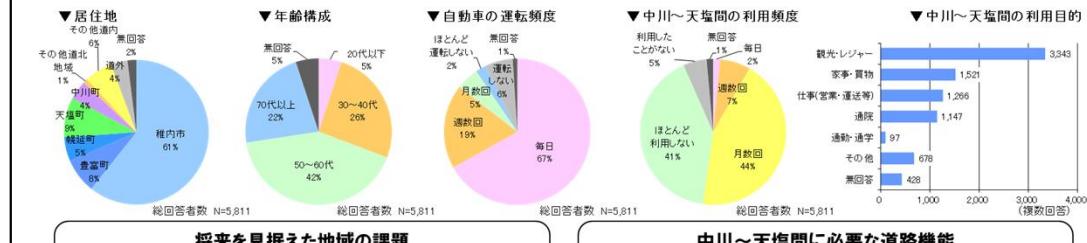
②第1回アンケート結果を提示

・「将来を見据えた地域の課題」や「中川～天塩間に必要な道路」の集計結果について説明

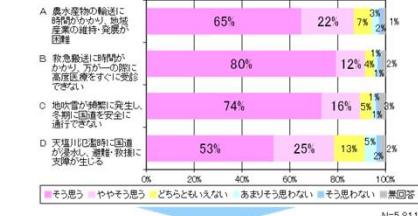
第1回意見聴取の結果

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5,811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40号中川～天塩間の利用頻度、利用目的



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、すべての項目で概ね高い回答を頂きました。特に「高次医療施設への救急搬送時間の短縮」、「地吹雪時の安全な通行確保」が課題に多くの回答を頂きました。

中川～天塩間に必要な道路機能



中川～天塩間に必要な道路機能は、すべての項目で高い回答を頂きました。特に「農水産物輸送の時間短縮・安全性向上」、「救急搬送の時間短縮・安全性向上」、「冬季悪天候にも機能する道路」が課題と多くの回答を頂きました。

5-4) 第2回アンケート調査(案)

■第2回アンケートにおける調査方法および質問内容

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「中川～天塩間に必要な道路」の集計結果について説明

④アンケート・ヒアリング結果を踏まえ設定した政策目標を提示

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68件の回答をいただきました。

将来を見据えた地域の課題

項目	そう思う	ややそう思う	どちらともいえない	あまりそう思わない	そう思わない	無回答
A 農水産物の輸送における農業生産の維持・発展が困難	66%	18%	3%	1%		
B 救急搬送(地吹雪時や天塩川氾濫時など)における医療施設への搬送がすぐに実現できない	82%	16%	1%	1%		
C 地域の暮らしに密接に関わる、冬期悪天候時の国道や河川氾濫時に危険が生じる	82%	15%	1%	1%		
D 天塩川氾濫時や国道が水没し、避難・救援に通行できない	71%	18%	9%	1%		

将来を見据えた地域の課題については、すべての項目で高い回答を頂きました。特に「天塩川氾濫時の国道が水没し、避難・救援に通行できない」が課題と多くの回答を頂きました。

中川～天塩間に必要な道路機能

項目	82%	7%	3%	1%
A 農水産物の輸送時間短縮、安全に走れる道路	82%	7%	3%	1%
B 救急搬送時間短縮、安全に走れる道路	95%	4%	1%	
C 冬期悪天候による移動困難、時間短縮、安全で、冬期でも安全に走れる道路	95%	3%	1%	
D 天塩川氾濫などの災害時に機能する道路	86%	10%	3%	1%

中川～天塩間に必要な道路機能は、すべての項目で高い回答を頂きました。特に「救急搬送の時間短縮・安定性向上」、「冬期悪天候にも機能する道路」、「天塩川氾濫などの災害時に機能する道路」が課題と多くの回答を頂きました。

第1回アンケート調査・ヒアリング調査のまとめ

頂いた意見を踏まえ政策目標を設定しました

中川～天塩間に必要とされる政策目標

- 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
- 地域の暮らしを支える救急搬送の速達性・安定性の向上
- 異常気象時における国道の道路機能確保

3

⑤政策目標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、複数の対策案を提示

課題解決のための対策案

○第1回地域意見聴取で、地域の課題、中川～天塩間に必要な道路機能について確認したことから、政策目標の設定に必要な機能と配慮すべき事項等を踏まえ、以下のような3つの対策案を設定。

政策目標(案)

地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安定性・安全性の向上

地域の暮らしを支える高次救急医療機関への速達性・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

政策目標(案)達成に必要な機能

- 空港・港湾等の物流拠点への速達性の高い道路
- 狭小幅員区間や地吹雪箇所における輸送時の安定性、安全性の確保
- 高次医療施設のある名寄市への速達性の高い道路
- 冬期悪天候時の救急搬送の安定性向上による患者の負担軽減

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

別線市街地アクセスルート
別線整備により、洪水浸水想定範囲等の課題箇所を回避し、市街地へのアクセスにも配慮したルート

別線山側ルート
別線整備により、洪水浸水想定範囲等の課題箇所を回避し、酪農農地のエリアを極力回避したルート

現道改良ルート
現道改良により、洪水浸水想定範囲等の課題を解消するルート

凡 例
市街地・集落
山地部
現道
別線整備
現道改良
酪農農地

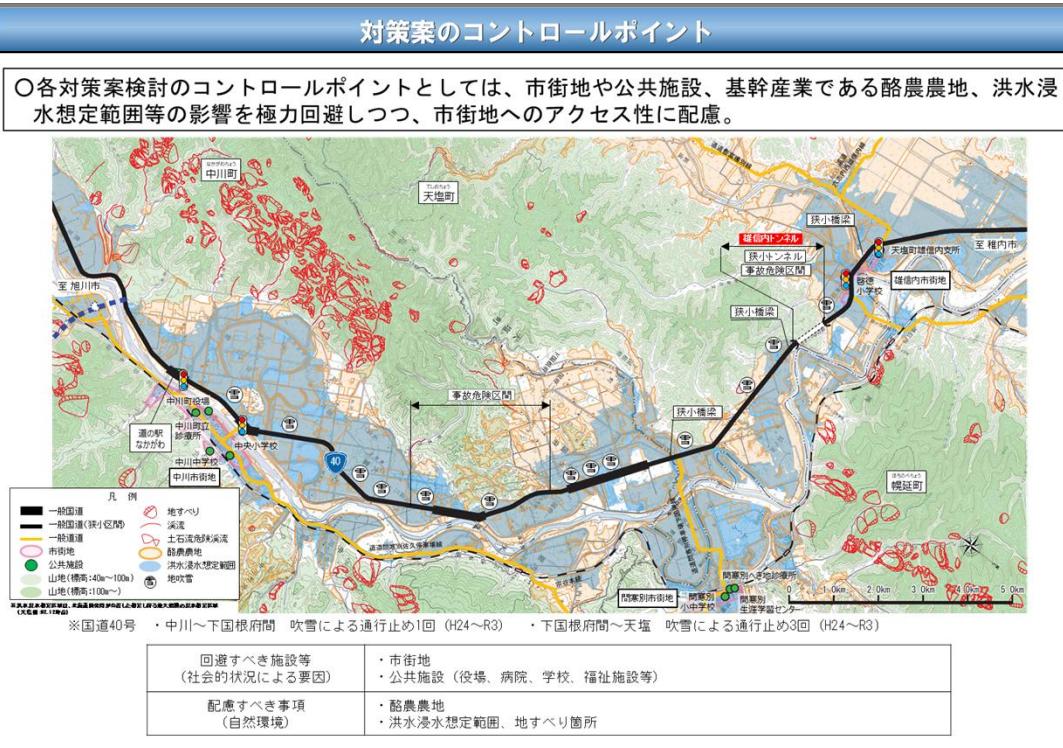
4

5-5) 第2回アンケート調査(案)

■第2回アンケートにおける調査方法および質問内容

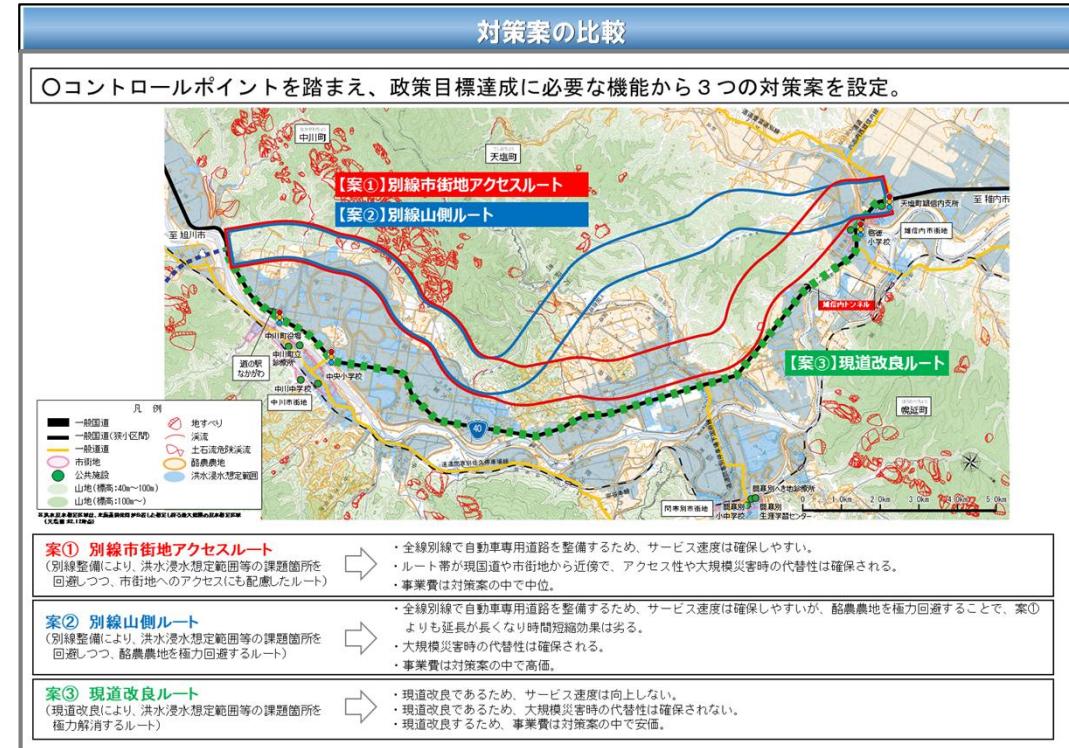
⑥対策案のコントロールポイントや配慮事項を提示

- ・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対策案の比較を提示

- ・各対策案のルート帯や対策概要を説明



5-6) 第2回アンケート調査(案)

■第2回アンケートにおける調査方法および質問内容

⑧対策案の比較表

・対策案の内容・効果・影響の比較を説明

対策案の比較表

対策案の考え方		【案①】別線市街地アクセスルート	【案②】別線山側ルート	【案③】現道改良ルート
整備イメージ				
区間延長		約20km(自動車専用道路)	約21km(自動車専用道路)	約21km(現道改良)
地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・安定性・安全性の向上	輸送時の速達性	<ul style="list-style-type: none"> 稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間短縮効果が比較的大きい (整備前21分→整備後17分、4分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間短縮効果が比較的大きい (整備前21分→整備後18分、3分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 稚内港から美深北インターチェンジ(名寄美深道路)への輸送時間は変わらない (整備前21分→整備後21分、0分短縮)
	輸送時の安定性	<ul style="list-style-type: none"> 速度低下を招くトンネルや橋梁等の狭小幅員区間の回避 (狭小トンネル: 狹小橋梁: 3箇所→整備後0箇所) (狭小幅員区間: 現況17.1km→整備後0km) 	<ul style="list-style-type: none"> 速度低下を招くトンネル・橋梁等の狭小幅員区間を回避 (狭小トンネル: 1箇所、狭小橋梁: 3箇所→整備後0箇所) (狭小幅員区間: 現況17.1km→整備後0km) 	<ul style="list-style-type: none"> 速度低下等を招くトンネル・橋梁等の幅員狭小区間を拡幅し解消 (狭小トンネル: 1箇所、橋梁: 3箇所→整備後0箇所) (狭小幅員区間: 現況17.1km→整備後0km)
	輸送時の安全性	<ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間や交通事故を招く地吹雪区間を回避 (事故危険区間: 2区間→0区間) (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) 	<ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間や交通事故を招く地吹雪区間を回避 (事故危険区間: 2区間→0区間) (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) 	<ul style="list-style-type: none"> 事故危険区間で交通安全対策を実施。 交通事故を招く地吹雪区間では防雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない (事故危険区間: 2区間→0区間) (地吹雪: 現況13区間→整備後9区間)
地域の暮らしを支える高次救急医療機関への速達性・安定性の向上	救急搬送の速達性	<ul style="list-style-type: none"> 稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮 (整備前145分→整備後141分、4分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮 (整備前145分→整備後142分、3分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 稚内市立病院から名寄市の高次医療施設までの搬送時間の短縮効果は変わらない (整備前145分→整備後145分、0分短縮)
	搬送時の安定性	<ul style="list-style-type: none"> 地吹雪区間を回避 (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) 	<ul style="list-style-type: none"> 地吹雪区間を回避 (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) 	<ul style="list-style-type: none"> 現道改良で、防雪対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない (地吹雪: 現況13区間→整備後9区間)
災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保	地吹雪、洪水浸水に対する道路機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> 地吹雪や洪水浸水想定範囲の回避 (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) (洪水浸水想定範囲: 現況9.1km→整備後0km) 	<ul style="list-style-type: none"> 地吹雪や洪水浸水想定範囲の回避 (地吹雪: 現況13区間→整備後0区間) (洪水浸水想定範囲: 現況9.1km→整備後0km) 	<ul style="list-style-type: none"> 現道改良で、地吹雪の対策を実施するが、交差点は対策が出来ないため、多くの区間で解消できない (地吹雪: 現況13区間→整備後9区間) ・洪水浸水想定範囲は、現道改良の嵩上げにより解消 (洪水浸水想定区間: 現況9.1km→整備後0km)
	代替路の確保	<ul style="list-style-type: none"> 別線整備することで、代替路の確保が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 別線整備することで、代替路の確保が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 現道改良するため、代替路は確保されない
配慮すべき事項	地域への影響	<ul style="list-style-type: none"> 市街地を極力回避するが、一部の家屋や酪農農地に影響がある 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地や酪農農地を極力回避するが、一部の家屋に影響がある 	<ul style="list-style-type: none"> 現道の市街地区間も改良するため、沿道家屋への影響が大きい
	環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> 地形に沿った道路計画が可能となり、変面積を抑制することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> 地形に沿った道路計画が可能となり、変面積を抑制することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> 現道を改良するため、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	<ul style="list-style-type: none"> 別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい 	<ul style="list-style-type: none"> 別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい 	<ul style="list-style-type: none"> 国道の通行規制や沿道利用の現道交通への影響が大きい
	経済性	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は対策案の中で中位。 	<ul style="list-style-type: none"> 案①に比べ延長が長く、事業費は対策案の中で高価。 	<ul style="list-style-type: none"> 現道を改良するため、事業費は対策案の中で安価。
		約1,050～1,250億円	約1,100～1,300億円	約800～1,000億円

※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。

5-7) 第2回アンケート調査(案)

■質問内容・回答欄

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われますか？

次のA～Eの項目それについて、「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。		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 道北地域から新千歳空港や苫小牧港等の物流拠点への輸送時間短縮		1	2	3	4	5
B 道北地域から名寄市の高次医療施設への救急搬送時間短縮		1	2	3	4	5
C トンネルや橋梁等の道路の幅が狭い区間、事故危険区間の解消		回答は返信用はがきに記入願います				
D 地吹雪区間や天塩川氾濫による洪水浸水区間の解消		1	2	3	4	5
E 災害発生時の避難・復旧を支える代替路の確保		1	2	3	4	5

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われますか？

次のA～Dの項目それについて、「特に配慮すべき」～「配慮する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。		特に配慮すべき	やや配慮すべき	どちらともいえない	あまり配慮する必要はない	配慮する必要はない
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

問3 インターチェンジとのアクセス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われますか？

次のA～Dの項目それについて、「特に配慮すべき」～「配慮する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。		特に配慮すべき	やや配慮すべき	どちらともいえない	あまり配慮する必要はない	配慮する必要はない
A 市街地から円滑にアクセスできること		1	2	3	4	5
B 医療拠点へ円滑にアクセスできること		1	2	3	4	5
C 道の駅等の休憩施設に円滑にアクセスできること		1	2	3	4	5
D 防災拠点へ円滑にアクセスできること		1	2	3	4	5

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回アンケート調査(案)

- 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●年●月●日(●)までにお願いします。
- インターネットによる回答も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。
北海道縦貫自動車道 中川～天塩間 道路計画に関する意見聴取 Web回答用ページ
<http://〇〇〇〇>
- ※留萌開発建設部ホームページからもアクセス可能です。

アンケートの記入例



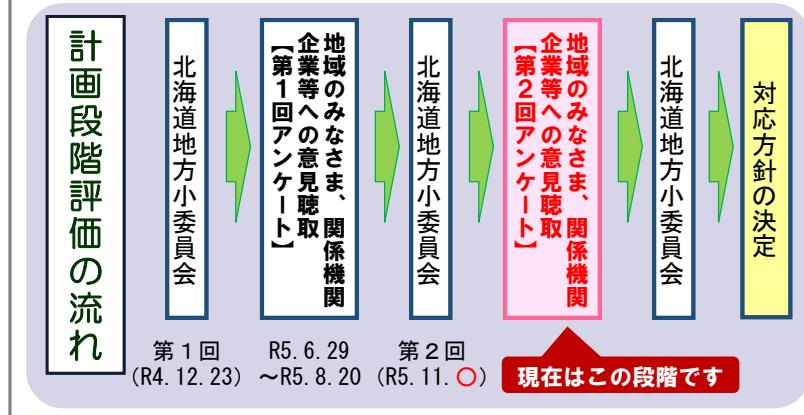
見 本

■あなた自身のことについて(記入または該当する番号○)						
住所 〒 000-0000 北海道 留萌 市・郡 町・村						
性別	①男性	②女性	年齢:	40 歳		
職業	①会社員	②公務員	③農業	④漁業	⑤林業	⑥観光業 ⑦学生
	⑧主婦	⑨物流・輸送	⑩商業	⑪工業	⑫無職	⑬その他()
■自動車を運転する頻度を教えてください(該当するつに○)						
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		
■国道40号中川～天塩間の利用頻度を教えてください(該当するつに○)						
①毎日	②週数回	③月数回	④ほとんど利用しない	⑤利用したことがない		
■国道40号中川～天塩間の主な利用目的を教えてください(該当する全て○)						
①通勤・通学	②通院	③家事・買物	④仕事(営業・運送等)	⑤観光・レジャー	⑥その他()	

■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)を聞きながら、第三者委員会によって審議するものです。



アンケートについてのお問い合わせ先

<調査主体>

北海道開発局 留萌開発建設部 道路計画課

北海道縦貫自動車道 中川～天塩間

道路計画に関する意見聴取係

〒077-8501 留萌市寿町1丁目68番地

電話 0164-42-4526



国土交通省

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、道北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)

5-9) 第2回アンケート調査(案)

■第2回アンケートにおける調査に添付する参考資料

参考資料1 中川～天塩間の課題を再提示

国道40号中川～天塩間 現道の状況

走行環境の状況



狭小トンネルでの 大型車すれ違い状況(H26.1)



幅員不足でセンター・ラインを 超過する大型車(H25.10)

- トンネル・橋梁等の狭小幅員区間の連続や、冬期悪天候に伴う地吹雪等により走行性が低下しています。

安全性の状況



冬期交通事故発生状況 (H23.12)



狭小幅員箇所での 路外逸脱事故(H27.3)

■ 狹小幅員区間の連続に伴う事故が多発しています。また、冬季は地吹雪に伴う事故が多発しています。

災害の状況

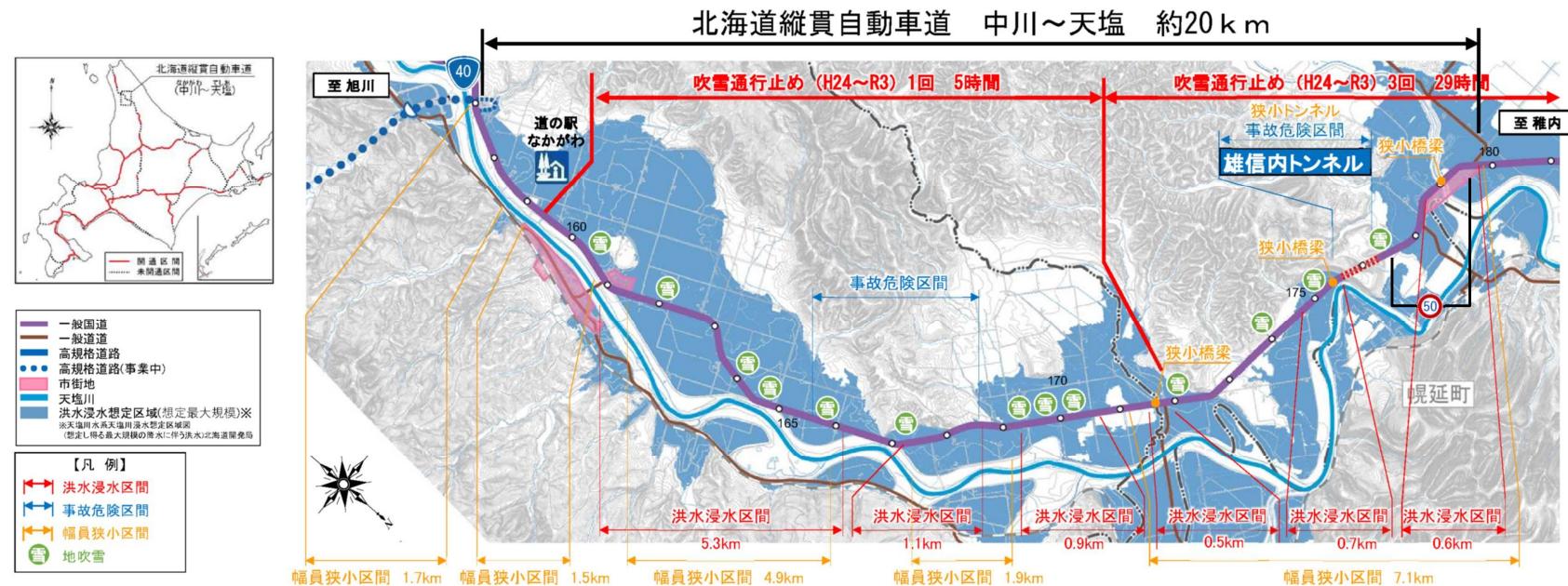


暴風雪時の大型車の 立ち往生状況(R3.2)



国道の冠水状況 (H22.8)

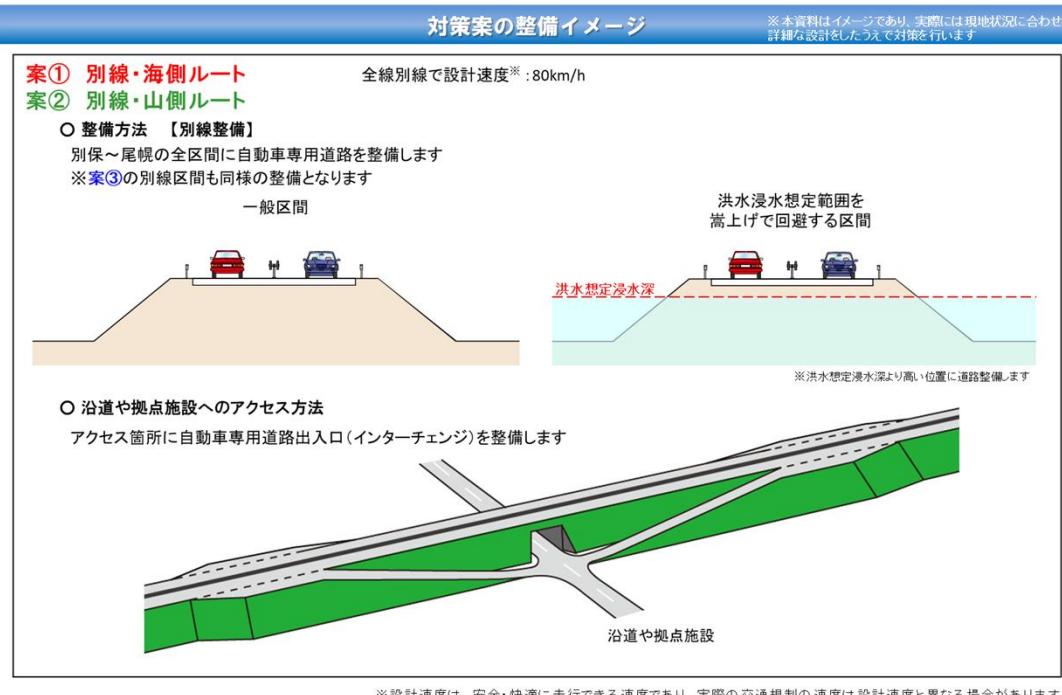
- 冬期は地吹雪や吹き溜まりによる通行止めが発生するほか、天塩川の洪水浸水想定区域が存在します。



5-10) 第2回アンケート調査(案)

■第2回アンケートにおける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



参考資料3 対策案のうち現道改良イメージ

