資料２

日高自動車道（静内（しずない）～三石（みついし））

第３回　説明資料

令和３年１１月２５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２回地域意見聴取結果
３．対応方針（原案）の検討
４．自治体への意見照会結果
５．対応方針（案）のまとめ

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

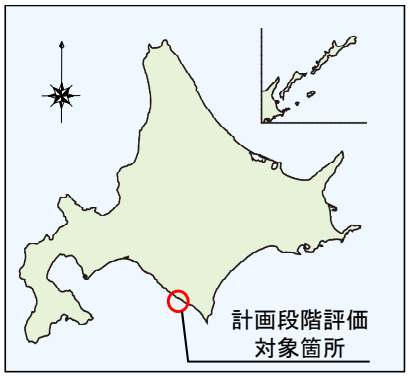
○日高自動車道は、苫小牧市を起点として厚真町、むかわ町、日高町、新冠町、新ひだか町を経由し、浦河町へ至る延長約120kmの一般国道の自動車専用道路で、静内～三石間はその一部区間。
○当該区間は、苫小牧市～浦河町間のうち、新ひだか町静内～新ひだか町三石間の延長約21kmの区間。

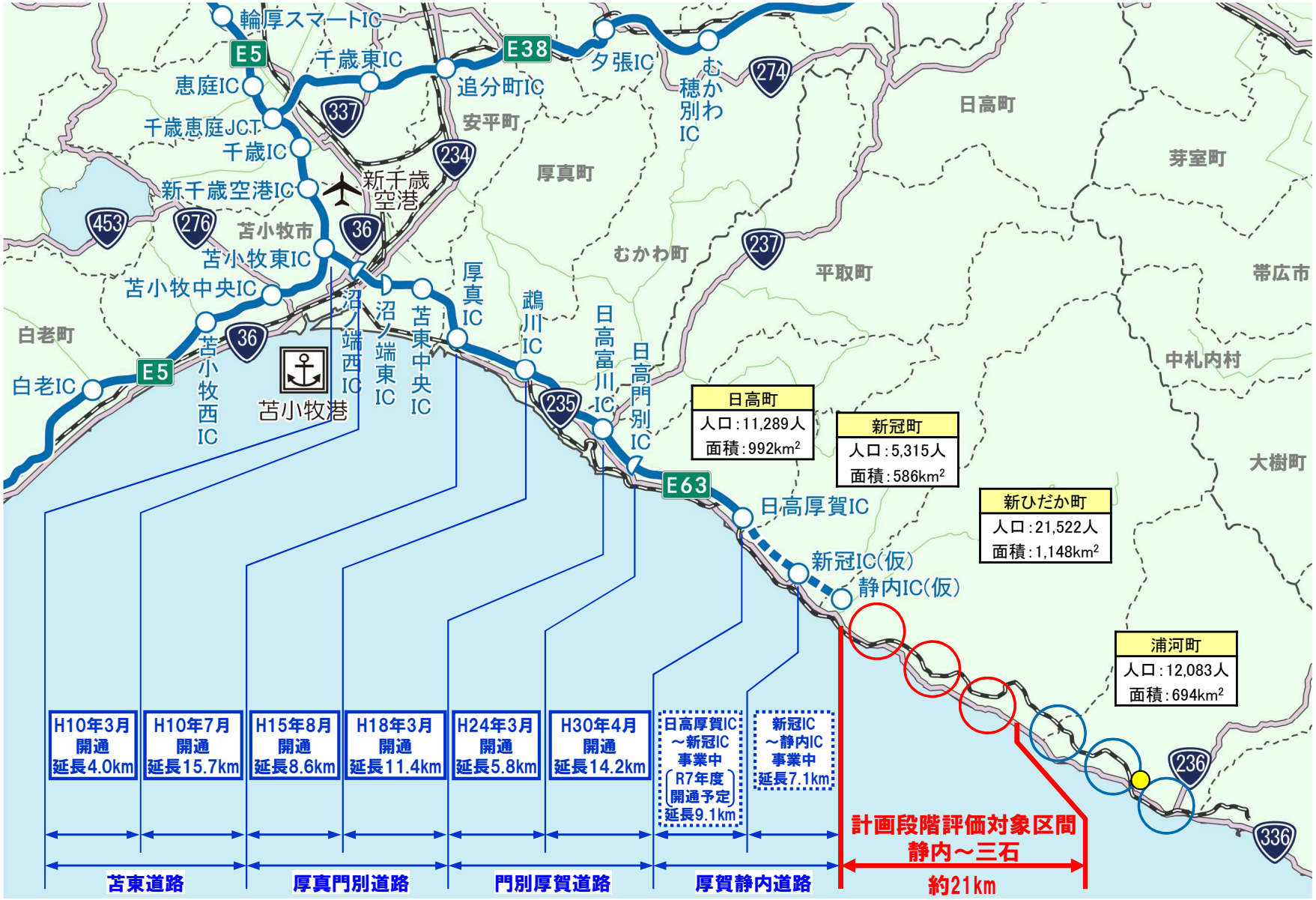
1-2）日高自動車道の進捗

○日高自動車道は、苫小牧東IC～日高厚賀IC間が開通済み（日高厚賀ＩＣは平成30年4月開通）。
○日高厚賀ＩＣ～静内ＩＣ(仮)間は早期開通に向け、現在事業中。新冠ＩＣ(仮)までは令和7年度開通予定。

凡　例
開通区間
事業中区間
調査中区間
総合振興局 振興局

▼位置図





資料：人口は令和２年国勢調査（総務省）速報値、面積は令和2年全国都道府県市区町村別面積調（国土地理院）※R2.10.1現在

1-3）計画段階評価の手続きの進め方（案）

〇令和３年８月３０日から約４週間、第２回地域意見聴取を実施。
〇本委員会は第２回地域意見聴取の結果、対応方針（案）の検討について議論。

【令和元年12月11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）

【令和2年2月17日～3月13日】

地域意見聴取（第1回）

〇地域・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

【令和2年7月15日】

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

■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）

【令和3年8月30日～9月24日】

地域意見聴取（第2回）

〇路線の整備方針

◆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

今　回

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）の検討

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

1-4）前回委員会での主な意見と対応

■第２回計画段階評価（第２４回北海道地方小委員会）の概要

実 施 日
　令和２年７月１５日
議事内容
　◯地域意見聴取結果　◯地域意見を踏まえた政策目標（案）◯路線の整備方針(案）◯第２回地域意見聴取方法（案）

■主な意見と対応状況

主な意見	対　応	資料
・苫小牧市との結び付きが強い地域であるが、苫小牧市へ向かう道路が国道235号しか存在していないため、代替路という観点が重要。	・政策目標達成に必要な機能として「津波災害時に避難・支援ルートとして機能する道路」、「代替性があり、複数の経路選択ができる道路」を評価項目として設定。	資料2：P27
・夏期に交通にも影響が出るほど高頻度で濃霧となる地域であるため、検討にあたっては留意すべき。	・ヒアリング調査において、夏期の霧の発生状況や発生箇所について把握。	資料2：P23
・災害時に活用できる道路である必要があるため地震が多い地域でもあり、津波浸水予測範囲の回避は重要。一方、日高自動車道は生活交通を支える役割もあるので、各市街地からのアクセス性も重視すべき。	・津波浸水予測範囲の回避や市街地へのアクセス性などを考慮しつつ、政策目標の達成に必要な機能から複数の対策案を設定。	資料2：P28
・防災面の緊急度が高い地域であるため、地域の防災計画との連携や災害時の道路の使われ方についてもヒアリング時に関係団体から聴取すべき。	・地域の防災計画と日高道の連携予定や自衛隊の津波発生時の道路の使われ方について聴取。	資料2：P20、P22、P23

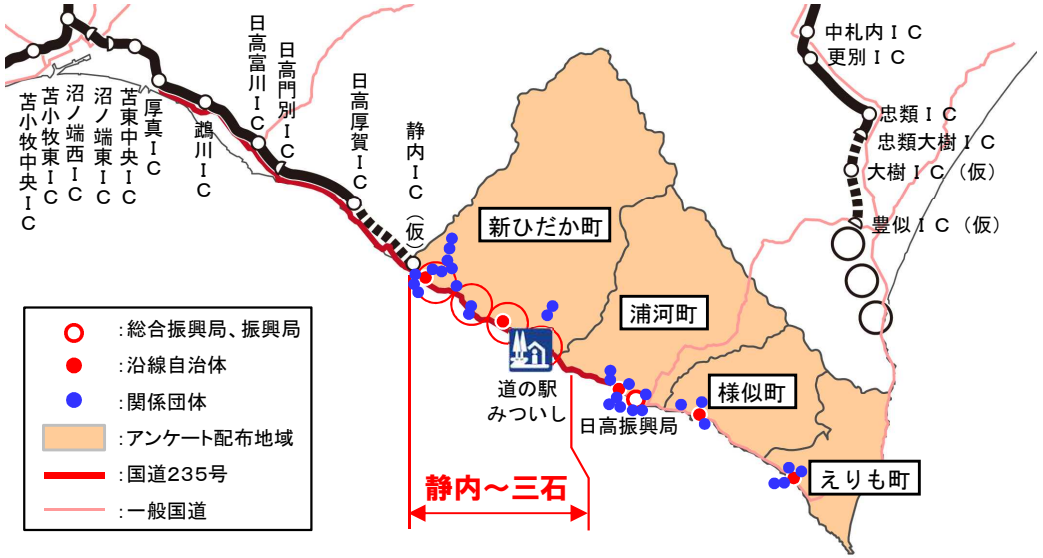
２．第２回地域意見聴取結果

2-1）第2回地域意見聴取の概要

○第２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3年8月30日（月）～9月24日（金）

■アンケート配布範囲



■地域意見聴取の対象

アンケート調査			
住民・道路利用者	配布	全戸配布、郵送回収	新ひだか町約10,900世帯、浦河町約6,200世帯 様似町約2,000世帯、えりも町約1,900世帯 合計約21,000世帯
	留置き	町役場（新ひだか町静内庁舎及び三石庁舎、浦河町、様似町、えりも町）および 道の駅（みついし）に調査票を常設、郵送または投函箱による回収	合計　6箇所
	Web	北海道開発局室蘭開発建設部のホームページに開設	広く意見を聴取

ヒアリング調査			
自治体及び団体代表者	沿線自治体等	日高振興局、新ひだか町、浦河町、様似町、えりも町	合計　5箇所
	関係団体	商工会等（4箇所）、観光協会（4箇所） 農業協同組合（3箇所）、農業協同組合女性部（2箇所） 漁業協同組合（3箇所）、漁業協同組合女性部（2箇所） 森林組合（3箇所）、日高軽種馬農業協同組合、日高獣医師会 消防本部・消防組合（2箇所）、病院（2箇所）、室蘭地区トラック協会、室蘭地区バス協会、陸上自衛隊静内駐屯地 北海道競走馬輸送事業協同組合	合計　31箇所

2-2）第2回地域意見聴取の実施状況（アンケート調査）

○地域住民・道路利用者に対して、対策案の検討にあたって重視すべき事項、整備にあたり配慮すべき事項、インターチェンジとのアクセスを検討するにあたって配慮すべき事項について、アンケート調査を実施。

■意見聴取内容

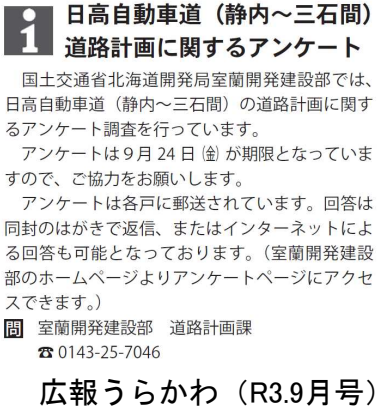
回答者属性：住所、性別、年齢、職業、自動車運転頻度、静内～三石間の利用頻度・利用目的、前回アンケートの回答有無
問１：対策案（ルート帯案）の検討にあたって、設定した政策目標について、どの項目を重視すべきかについて
問２：対策案（ルート帯案）の比較にあたって、どのようなことに配慮して計画すべきかについて
問３：インターチェンジとのアクセスを検討するにあたって、どのようなことに配慮して計画すべきかについて
問４：その他、配慮すべき項目や、今後の道路整備についての意見等について（自由意見）

■配布形式調査票

■自治体HP

新ひだか町ＨＰ

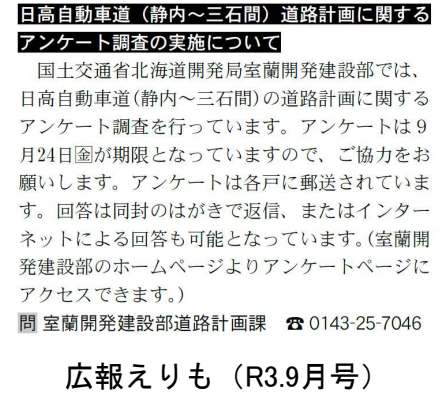
■広報誌



日高自動車道（静内～三石間）
道路計画に関するアンケート

国土交通省北海道開発局室蘭開発建設部では、日高自動車道（静内～三石間）の道路計画に関するアンケート調査を行っています。
アンケートは９月 24 日（金）が期限となっていますので、ご協力をお願いします。
アンケートは各戸に郵送されています。回答は同封のはがきで返信、またはインターネットによる回答も可能となっております。（室蘭開発建設部のホームページよりアンケートページにアクセスできます。）
問 室蘭開発建設部　道路計画課
☎ 0143-25-7046

広報うらかわ（R3.9月号）



日高自動車道（静内～三石間）道路計画に関するアンケート調査の実施について

国土交通省北海道開発局室蘭開発建設部では、日高自動車道（静内～三石間）の道路計画に関するアンケート調査を行っています。アンケートは９月24日(金)が期限となっていますので、ご協力をお願いします。アンケートは各戸に郵送されています。回答は同封のはがきで返信、またはインターネットによる回答も可能となっています。（室蘭開発建設部のホームページよりアンケートページにアクセスできます。）
問 室蘭開発建設部道路計画課　☎ 0143-25-7046

広報えりも（R3.9月号）

■Web（室蘭開発建設部HP）

■SNS

新ひだか町フェイスブック

■留置き状況

道の駅みついし

様似町

2-3） 第2回地域意見聴取の実施状況(ヒアリング調査）

○沿道自治体・関係団体に対して、対策案の検討にあたって重視すべき事項、整備にあたり配慮すべき事項、インターチェンジとのアクセスを検討するにあたって配慮すべき事項について、ヒアリング調査を実施。

■意見聴取内容

問１：対策案（ルート帯案）の検討にあたって、設定した政策目標について、どの項目を重視すべきかについて
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べきかについて
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して計画すべきかについて
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意見等について（自由意見）

■実施状況

調査対象			実施数
沿線自治体等			5箇所
関係団体	産業団体	商工会等	4箇所
		農林畜水産業関連	14箇所
		物流関連	2箇所
		バス･観光関連	5箇所
	医療･消防	病院	3箇所
		自衛隊･消防	3箇所
合計			36箇所

沿線自治体

商工会

農業協同組合

漁業協同組合

自衛隊

消防本部

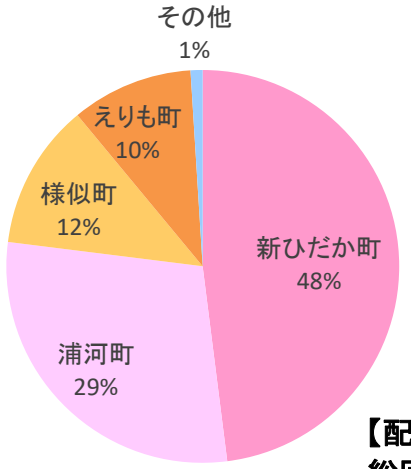
2-4）第2回地域意見聴取の結果　アンケート調査（回収状況・居住地）

〇全回収数は4,641人で、配布形式は4,244人、留置きは184人、Webは213人が回答。
〇回答者の居住地は、沿線自治体98%、その他の日高地域の市町村および日高地域以外の道内・道外が2%。

▼調査票回収状況

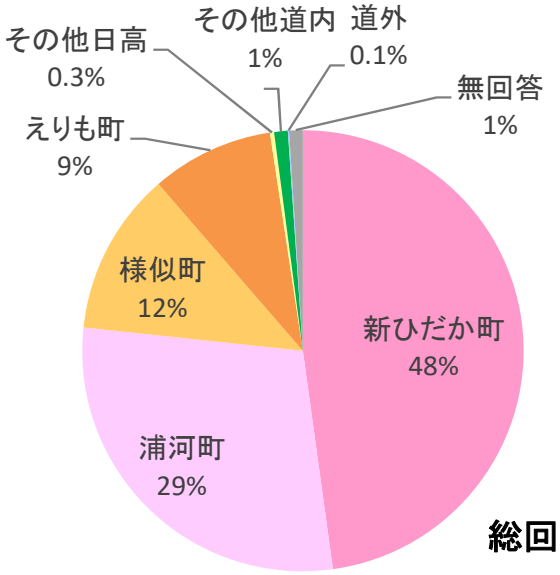
調査形式	配布数	回収数	回収率
配布（沿線自治体）	21,042票	4,244票	20%
留置き（沿線自治体、道の駅）	―	184票	―
Web	―	213票	―
合計	21,042票	4,641票	―

▼居住地（配布）



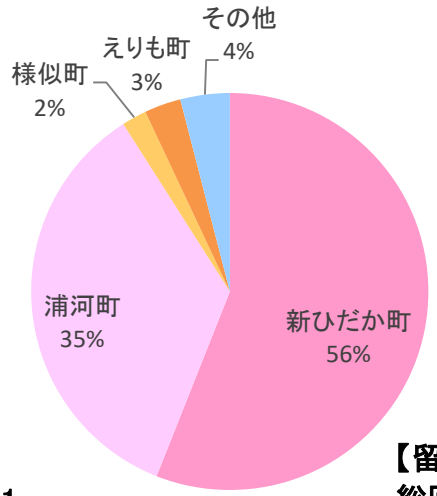
【配布】
総回答者数　N=4,244

▼回答者居住地



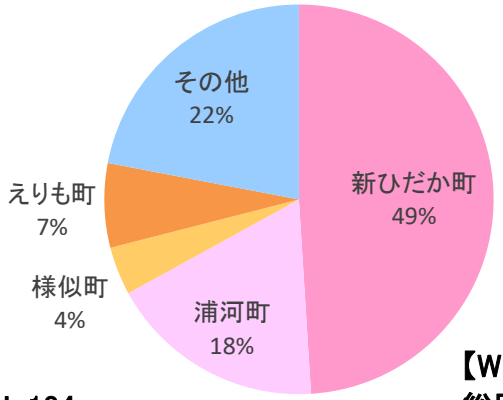
総回答者数　N=4,641

▼居住地（留置き）



【留置き】
総回答者数　N=184

▼居住地（Web）

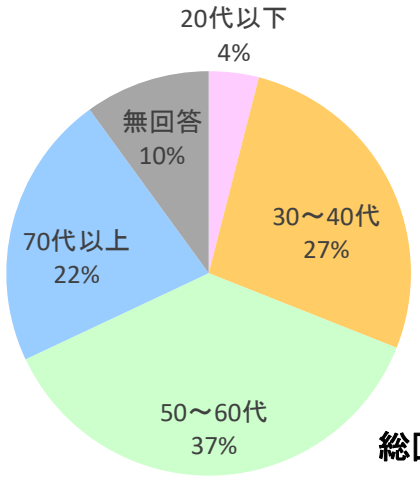


【WEB】
総回答者数　N=213

2-5）第1回地域意見聴取の結果　アンケート調査（回答者属性）

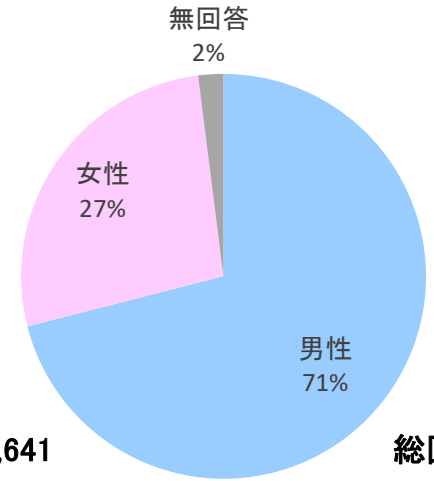
○年齢構成は50代以上が約6割を占め、性別では男性が約7割と高くなっており、若年層や女性からの回答割合が低い状況。
○職業については、会社員が約3割で最も多く、次いで70代以上と想定される無職が19%、公務員が14%。

▼年齢



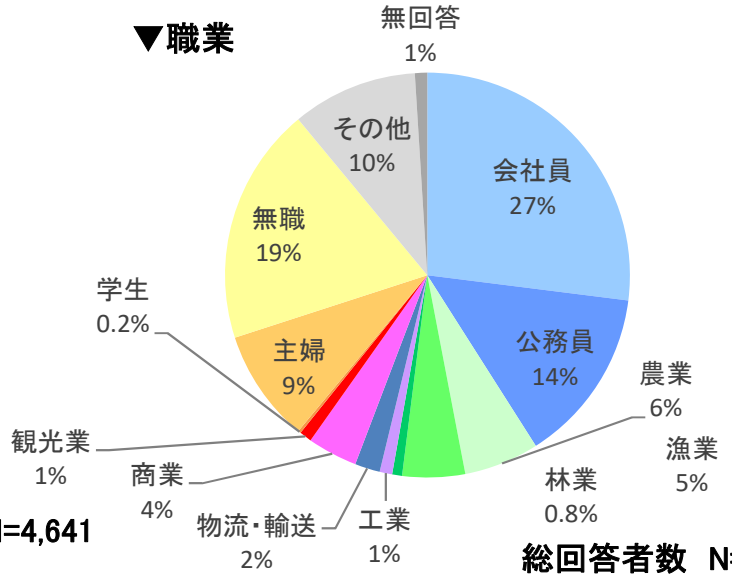
総回答者数　N=4,641

▼性別



総回答者数　N=4,641

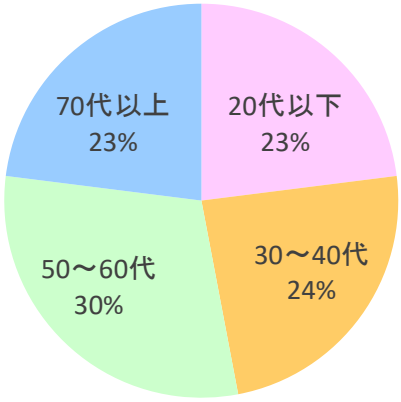
▼職業



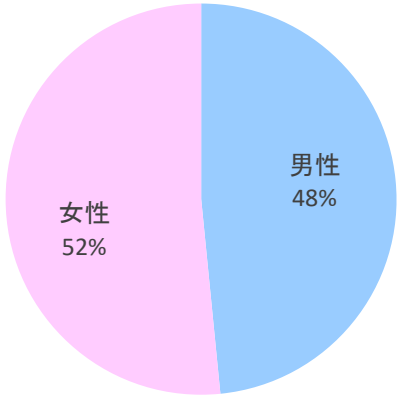
総回答者数　N=4,641

【参考】沿線自治体（新ひだか町、浦河町、様似町、えりも町）の統計データ

・年齢



・性別

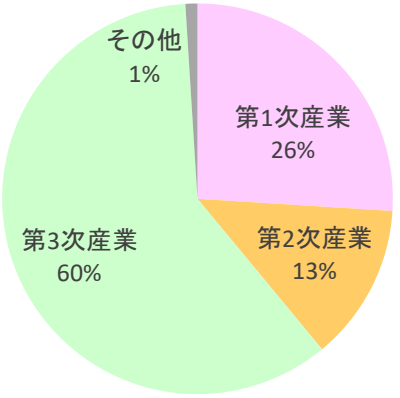


・就業率

配布数	就業者数	就業率
新ひだか町	11,258	55%
浦河町	6,739	58%
様似町	2,325	57%
えりも町	2,839	67%
計	23,161	58%

※就業率＝15歳以上の人口に占める就業者の割合

・産業別就業割合



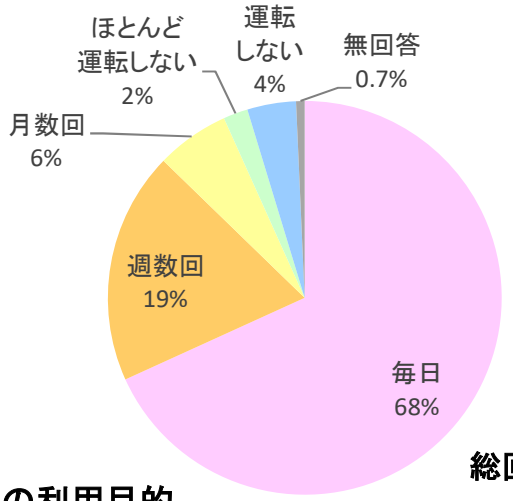
資料：H27年国勢調査

2-6）第2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。
○静内～三石間の利用頻度は、毎日～月数回の高頻度利用者が約8割を占めている。
○静内～三石間の利用目的は、家事・買物、仕事（営業・運送等）、観光・レジャー、通院の順で多くなっている。

▼自動車を運転する頻度

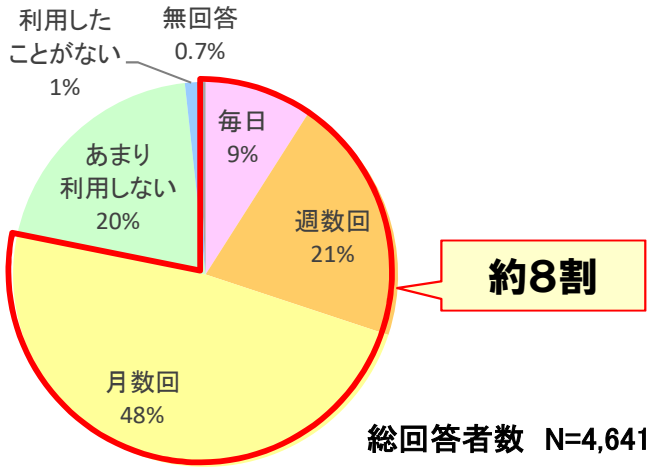
質問．自動車を運転する頻度を教えてください（単数回答）



総回答者数　N=4,641

▼国道235号静内～三石間の利用頻度

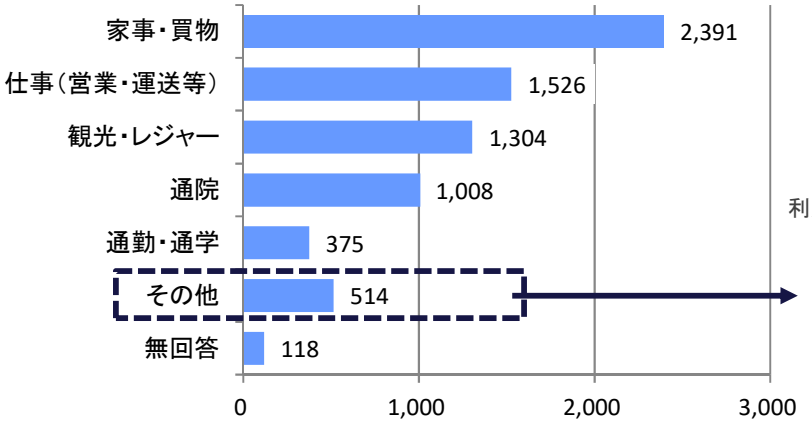
質問．国道235号静内～三石間の利用頻度を教えてください（単数回答）



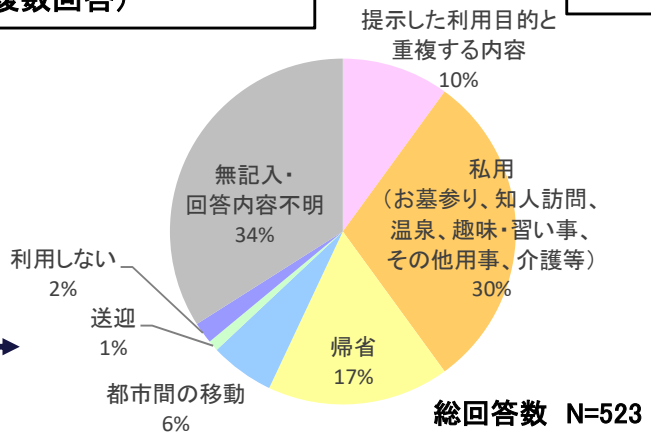
総回答者数　N=4,641

▼静内～三石間の利用目的

質問．静内～三石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=4,641

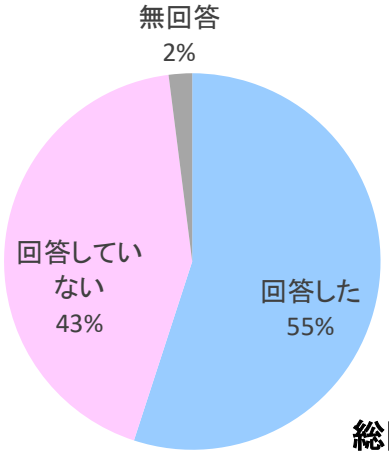


総回答数　N=523

その他項目
回答者数Ｎ＝514の内訳

▼前回のアンケートの回答状況

質問．前回の第1回アンケートに回答しましたか（単数回答）



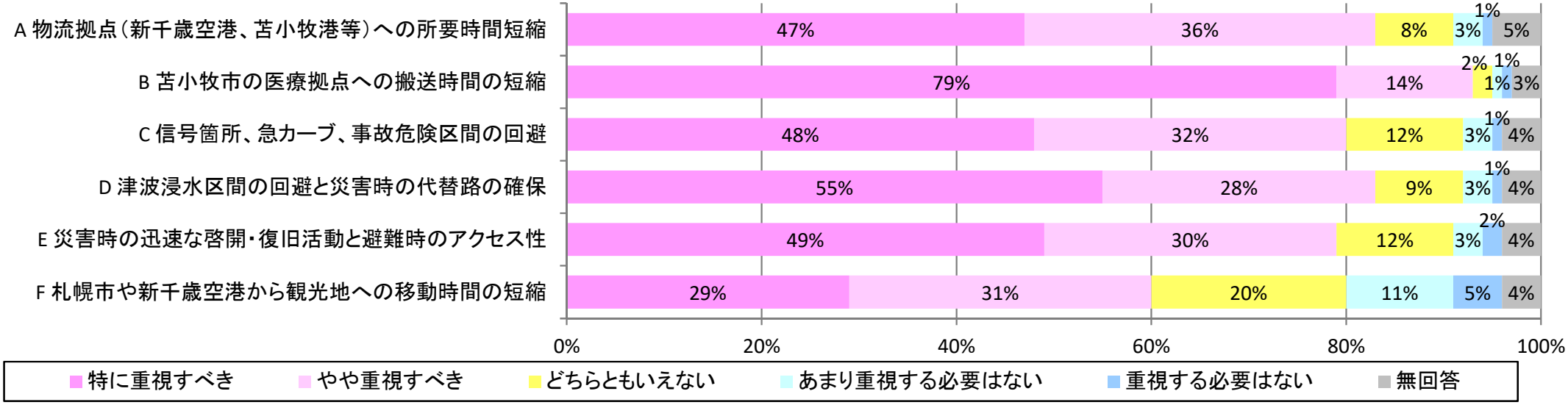
総回答者数　N=4,641

2-7）第2回地域意見聴取の結果　アンケート調査（政策目標の重視度）

○政策目標の重視度については、すべての項目に対し約6～9割が重視すべきと回答。
◯特に、「苫小牧市の医療拠点への搬送時間の短縮 」を重視すべきとの意見が約9割を占めるほか、「津波浸水区間の回避と災害時の代替路の確保」、「物流拠点への所要時間の短縮」という意見も約8割と多い。

質問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～F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。	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　物流拠点（新千歳空港、苫小牧港等）への所要時間短縮	1	2	3	4	5
B　苫小牧市の医療拠点への搬送時間の短縮	1	2	3	4	5
C　信号箇所、急カーブ、事故危険区間の回避	1	2	3	4	5
D　津波浸水区間の回避と災害時の代替路の確保	1	2	3	4	5
E　災害時の迅速な啓開・復旧活動と避難時のアクセス性	1	2	3	4	5
F　札幌市や新千歳空港から観光地への移動時間の短縮	1	2	3	4	5



総回答者数　N=4, 641

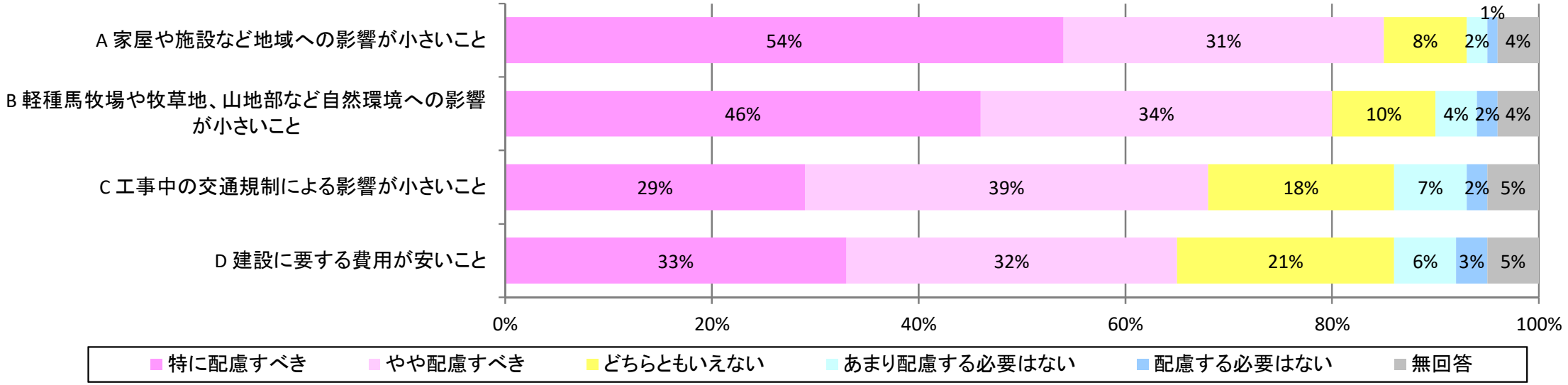
注：「重視すべき」は、「特に重視すべき」と「やや重視すべき」を選択した合計の割合で記載。

2-8）第2回地域意見聴取の結果　アンケート調査（配慮すべき事項）

〇配慮すべき事項の重要度については、すべての項目に対し約6～8割が配慮すべきと回答。
◯特に、「家屋や施設など地域への影響が少ないこと 」、「軽種馬牧場や牧草地、山地部など自然環境への影響が小さいこと」に配慮すべきとの意見は約8割と多い。

質問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つに〇をつけてください。	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　家屋や施設など地域への影響が小さいこと	1	2	3	4	5
B　軽種馬牧場や牧草地、山地部など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



総回答者数　N=4, 641

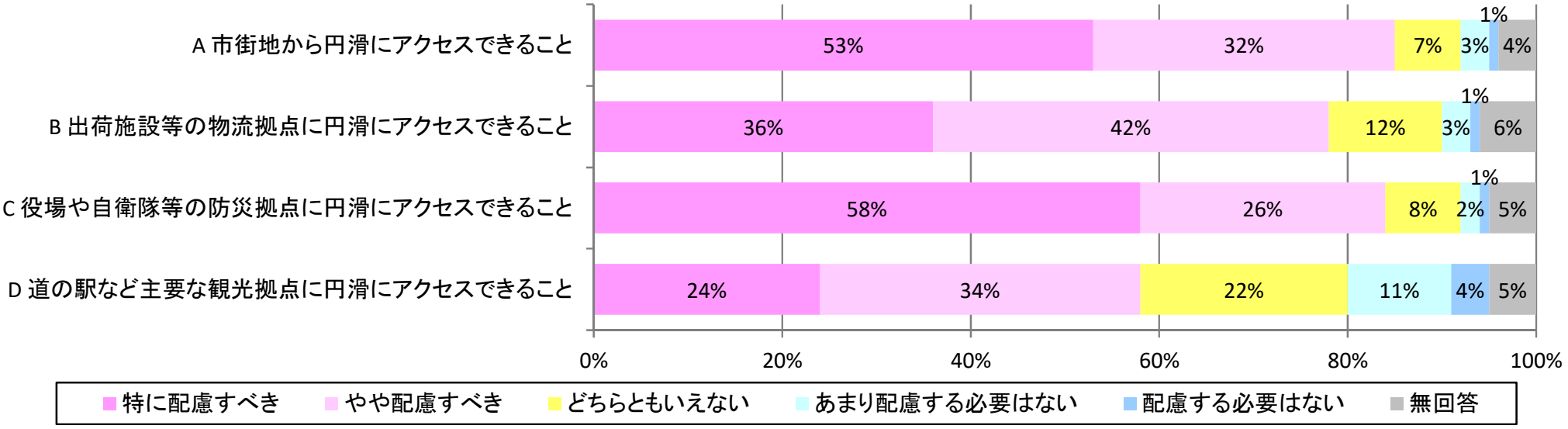
注：「配慮すべき」は、「特に配慮すべき」と「やや配慮すべき」を選択した合計の割合で記載。

2-9）第2回地域意見聴取の結果　アンケート調査（インターチェンジに配慮すべき事項）

〇インターチェンジに配慮すべき事項の重要度については、すべての項目に対し約6～8割が配慮すべきと回答。
◯特に、「市街地から円滑にアクセスできること」、「役場や自衛隊等の防災拠点に円滑にアクセスできること」に配慮すべきとの意見は8割以上と多い。

質問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いますか？

次のA～Dの項目それぞれについて、「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つに〇をつけてください。	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　出荷施設等の物流拠点に円滑にアクセスできること	1	2	3	4	5
C　役場や自衛隊等の防災拠点に円滑にアクセスできること	1	2	3	4	5
D　道の駅など主要な観光拠点に円滑にアクセスできること	1	2	3	4	5



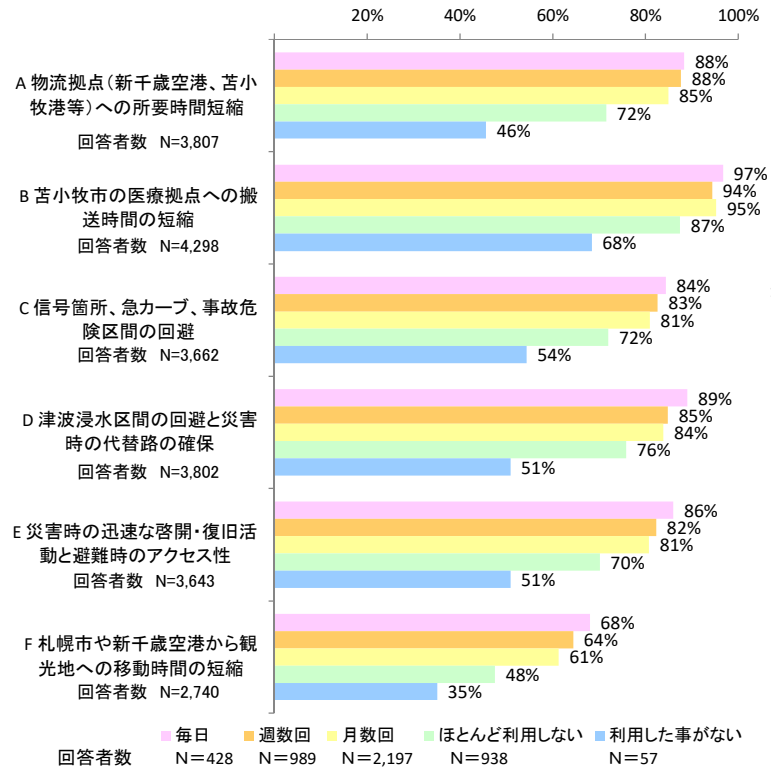
総回答者数　N=4, 641

注：「配慮すべき」は、「特に配慮すべき」と「やや配慮すべき」を選択した合計の割合で記載。

2-10）第2回地域意見聴取の結果　アンケート調査（利用頻度別意見割合）

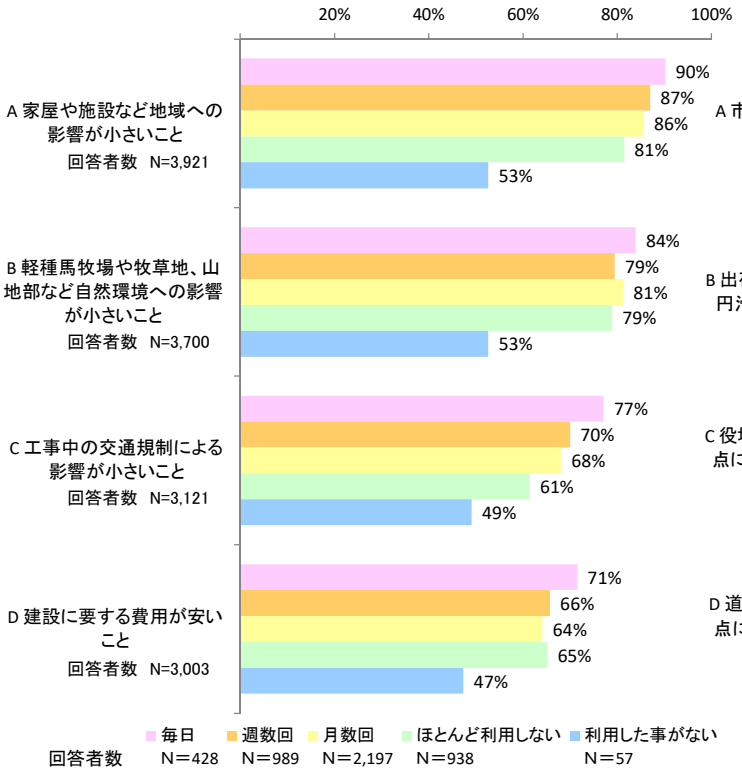
○利用頻度別では、高頻度利用者（毎日・週数回・月数回）ほど、政策目標すべての項目について重視する割合が高い傾向。
○配慮すべき事項においても、高頻度利用者ほど、配慮すべき全ての項目について重視する割合が高い傾向。
○インターチェンジとのアクセスに配慮すべき事項においても、高頻度利用者ほど、配慮すべき全ての項目について重視する割合が高い傾向。

▼対策案（ルート帯案）検討にあたって政策目標の重視度×静内～三石間利用頻度別の意見割合



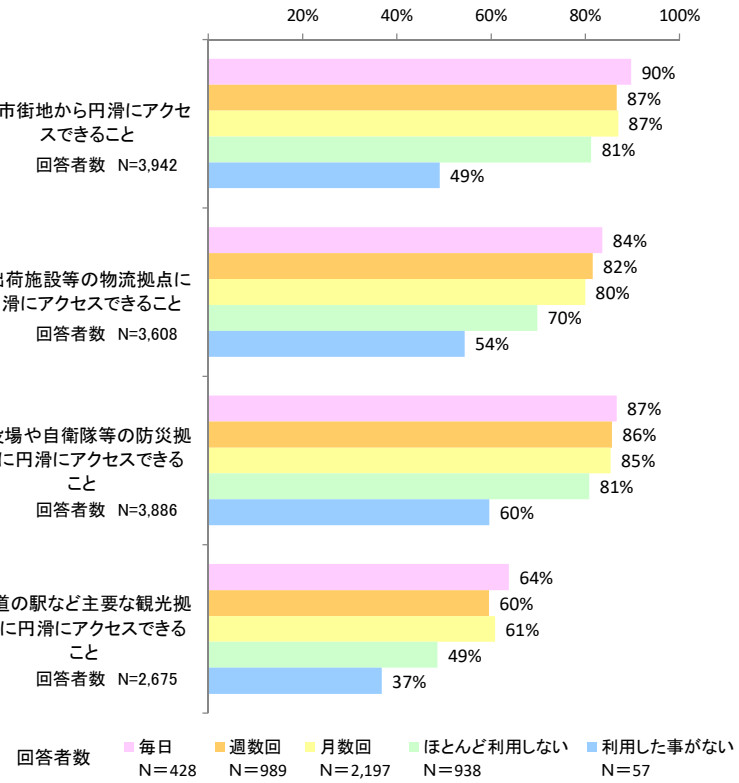
総回答者数　N=4, 641

▼対策案（ルート帯案）比較にあたって配慮すべき事項×静内～三石間利用頻度別の意見割合



総回答者数　N=4, 641

▼対策案（ルート帯案）比較にあたってインターチェンジに配慮すべき事項×静内～三石間利用頻度別の意見割合

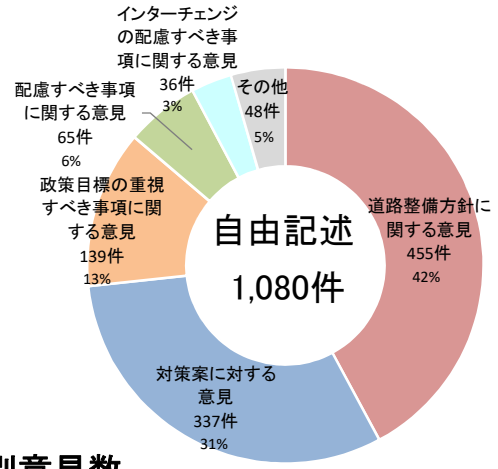


総回答者数　N=4, 641

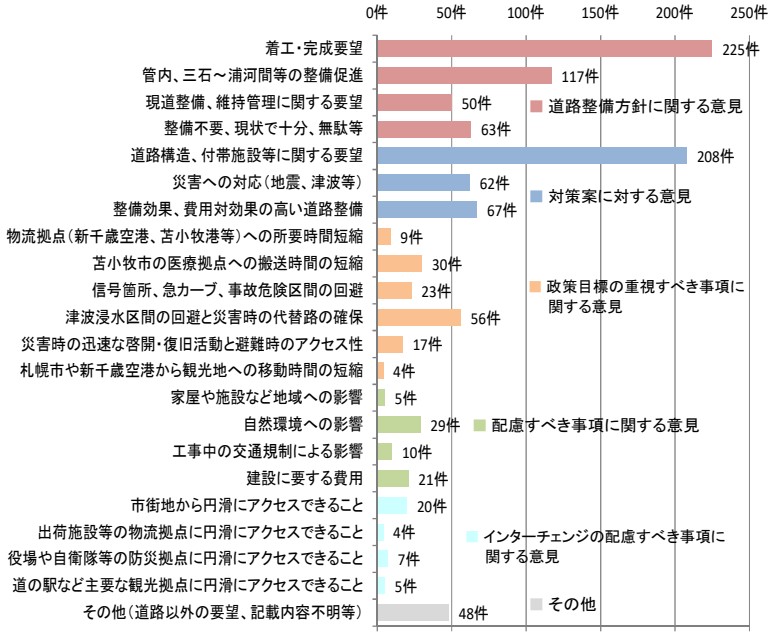
2-11）第2回地域意見聴取の結果　アンケート調査（自由回答　その①）

○自由意見の記述では、「道路整備方針に関する意見」が最も多く、次いで「対策案に対する意見」が多く寄せられた。「道路整備方針に関する意見」では、着工・完成要望、「対策案に対する意見」では道路構造、付帯施設等に関する要望が多く寄せられた。

▼自由意見の内容内訳



▼分類別意見数



▼主な意見（道路整備方針に関する意見ほか）

分類		主な意見
道路整備方針に関する意見	着工・完成要望	・JRが廃線となり高速道の需要はかつてなく高まっています。日高自動車道の開通は住民の利便性や地域の活性化に直結する極めて重要なプロジェクトです。一刻も早い開通を心からお願い申し上げます。（様似町/20代男性） ・この地域は災害時の迂回路が少ないので災害時にしっかり使えて安心して使える道路にして欲しいです。食料品以外は他の地域に出て買い物しなければならないので時間短縮や運転の疲労など軽減される高規格道路の整備を早くして欲しいです。（新ひだか町/40代男性）
	管内、三石～浦河間等の整備促進	・東部地区から苫小牧等への救急搬送短縮、物流拠点への時間短縮が急務と考えるので、早期の浦河までの整備を期待している。（浦河町/60代男性） ・日高の発展の為には、帯広・広尾自動車道と早くつながることを望んでいる。（浦河町/70代男性）
	現道整備、維持管理に関する要望	・新しく出来た区間は走りやすいが、古くからある道路の維持・復旧もしっかりとやってほしい。（えりも町/30代男性）
	整備不要、現状で十分、無駄	・今後も人口減少が見込まれる中、これ以上の専用道路は不必要です。一般道路の補修を進めるべきです。（浦河町/70代男性）
対策案に対する意見	道路構造、付帯施設等に関する要望	・建設する際は、最初から正面衝突事故防止にセンターラインにガードロープを設置するのを望みます。（新ひだか町/50代男性）
	災害への対応（地震、津波等）	・自然災害、特に津波浸水に留意してルートを決定して欲しいです。（新ひだか町/70代女性）
	整備効果、費用対効果の高い道路整備	・救急医療など命を守ることが一番大事だと思うが、税金で建設する以上、費用対効果も大切だと思う。（新ひだか町/30代男性）

総意見数　N=1,080

2-12）第2回地域意見聴取の結果　アンケート調査（自由回答　その②）

○「政策目標の重視すべき事項」では、「津波浸水区間の回避と災害時の代替路の確保」についての意見が多く、「配慮すべき事項」では「軽種馬牧場や牧草地、山地部など自然環境への影響が小さいこと」に対する意見、「インターチェンジの配慮すべき事項」では「市街地から円滑にアクセスできること」に関する意見が多く寄せられた。

▼主な意見（政策目標の重視すべき事項に関する意見ほか）

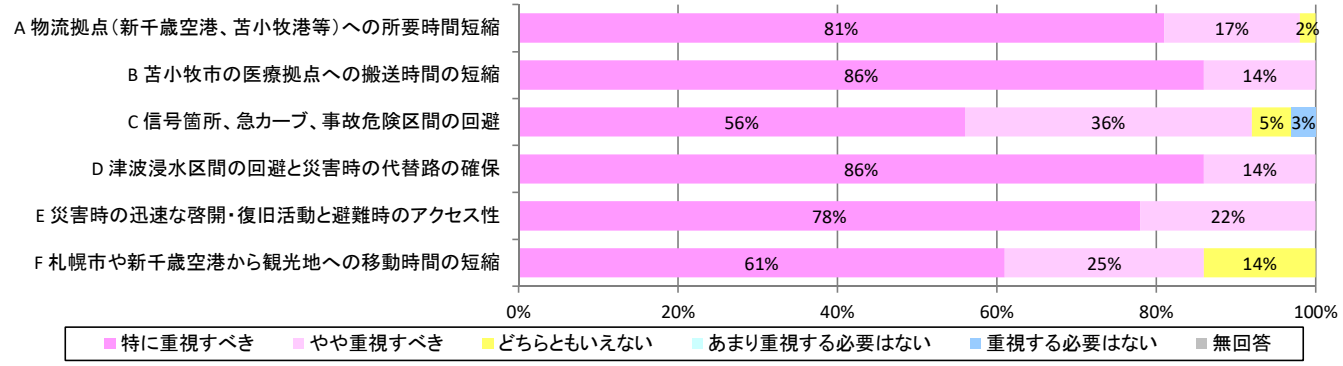
分類		主な意見
政策目標の重視すべき事項に関する意見	物流拠点（新千歳空港、苫小牧港等）への所要時間短縮	・えりもの新鮮な水産物を全国に出荷するためにも、空港・港湾へのアクセス時間の短縮を図りたい。（えりも町/60代男性）
	苫小牧市の医療拠点への搬送時間の短縮	・異常気象の頻度も上がり、災害の危険も高まっていることから、苫小牧や札幌の医療機関へのアクセスを良くしてもらいたい。（浦河町/30代女性）
	信号箇所、急カーブ、事故危険区間の回避	・新ひだか町内は信号が多く、事故や渋滞が発生しているので、市街地を回避したルート設定が重要である。（新ひだか町/40代男性）
	津波浸水区間の回避と災害時の代替路の確保	・今後起こりうる大規模地震にも対応できるよう、津波浸水区域は絶対外すべきと思います。（新ひだか町/40代男性）
	災害時の迅速な啓開・復旧活動と避難時のアクセス性	・一番大事なことは、災害時に自衛隊や消防等の緊急車両が安全・円滑に移動できることが重要。（新ひだか町70代男性）
	札幌市や新千歳空港から観光地への移動時間の短縮	・札幌や苫小牧等の大都市に観光で利用する際の移動時間の短縮に繋がり、浦河以南の観光客増加に繋がるため早急に対応していただきたい。現状ではわざわざえりもまで観光しに来る人は少なく衰退する一方です。（えりも町/40代男性）
配慮すべき事項に関する意見	家屋や施設など地域への影響	・道路近くの住民への騒音対策に留意いただきたい。（新ひだか町/70代男性）
	軽種馬牧場や牧草地、山地部など自然環境への影響	・軽種馬牧場などの自然環境への配慮も必要です。（浦河町/60代女性）
	工事中の交通規制による影響	・工事や土砂運搬の為、車輌が一般道や国道を走ると地域住民に支障が出るので最小限にしたいものです。（新ひだか町/80代女性）
	建設に要する費用	・工事費用が安価であり、早めに開通されることを望みます。（えりも町/40代男性）
インターチェンジの配慮すべき事項に関する意見	市街地から円滑にアクセスできること	・通院、買物などの日常利用を考えるとICは市街地に近い方が良い。（えりも町/40代男性）
	出荷施設等の物流拠点に円滑にアクセスできること	・日高地域の新鮮な海産物、農産物を迅速かつ安全に輸送できるよう、出荷施設から新千歳空港、苫小牧港へのアクセス向上に期待しています。（えりも町/50代男性）
	役場や自衛隊等の防災拠点に円滑にアクセスできること	・災害時等の非常時に備え、自衛隊駐屯地付近にインターチェンジ建設を必要と思います。（新ひだか町/50代女性）
	道の駅など主要な観光拠点に円滑にアクセスできること	・観光拠点へのアクセスについては、拠点までの道中の魅力向上にも地域が取り組んでいるので、そうしたことへの配慮も大事。（浦河町/年代・性別不明）
その他	その他（道路以外の要望、記載内容不明等）	・工事の進捗状況を一般の方でも分かりやすいように情報発信して頂きたい。インターネットを見られない方もいるので、紙面で知らせるなどの工夫も必要かと思います。（新ひだか町/50代女性）

総意見数　N=1,080

2-13）第2回地域意見聴取の結果　ヒアリング調査（政策目標の重視度）

○政策目標の重視度については、すべての項目に対し約8割以上が重視すべきと回答。
○特に「苫小牧市の医療拠点への搬送時間の短縮」、「津波浸水区間の回避と災害時の代替路の確保」、「災害時の迅速な啓開・復旧活動と避難時のアクセス性」については、全ての団体が重視すべきと回答。

▼対策案の比較にあたって重視すべき項目



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？

A.　物流拠点（新千歳空港、苫小牧港等）への所要時間短縮
B.　苫小牧市の医療拠点への搬送時間の短縮
C.　信号箇所、急カーブ、事故危険区間の回避
D.　津波浸水区間の回避と災害時の代替路の確保
E.　災害時の迅速な啓開・復旧活動と避難時のアクセス性
F.　札幌市や新千歳空港から観光地への移動時間の短縮

総回答数　N＝36団体

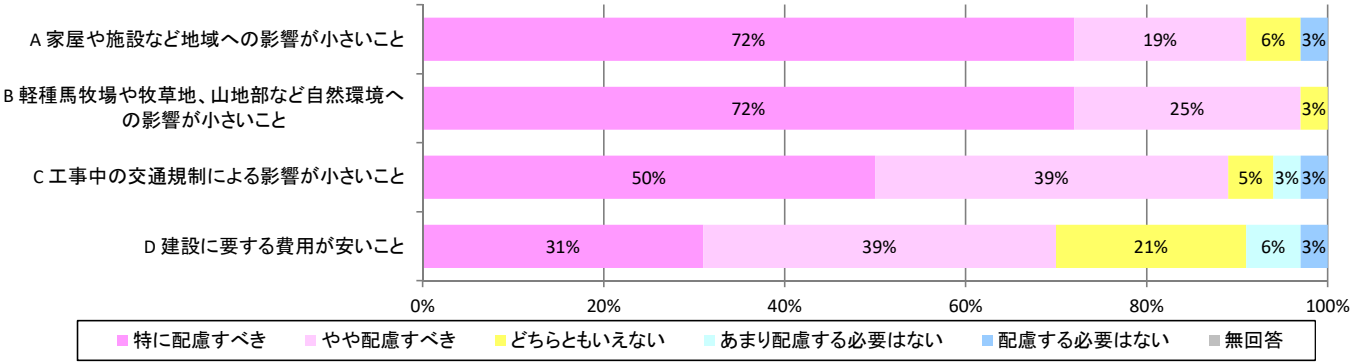
▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見
A. 物流拠点（新千歳空港、苫小牧港等）への所要時間短縮	・農協としては最優先と考えている。特に主力である花卉は新千歳空港や苫小牧港へは常時運送している。少しでも時短が出来れば花卉の鮮度保持や運転手の負担軽減も出来るので効果は大きい。【農業協同組合】
B.　苫小牧市の医療拠点への搬送時間の短縮	・日高地域は、急性期の脳卒中に対応できる医療機関がないほか、急性心筋梗塞や分娩出産に対応できる医療も1施設しかない等、日高地域の医療体制は脆弱である。また日高管内では、札幌市に年間約100件、苫小牧市に年間約500件の救急搬送が発生しており、札幌市・苫小牧市の高次医療機関への搬送時間の短縮が図られる日高道の早期整備は住民の命を守る点で重要である。【自治体】
C.　信号箇所、急カーブ、事故危険区間の回避	・急カーブはない方が軽種馬への負担軽減となるため、重視して欲しい。【農業協同組合】
D.　津波浸水区間の回避と災害時の代替路の確保	・日高地方は日本海溝・千島海溝型地震による津波被災リスクが極めて高く、津波発生時には市街地に甚大な被害が発生することが予想される。津波発生時は国道235号も被災することが予想され、災害復旧や住民避難の面でも代替道となる日高道の早期整備が強く求められる。【自治体】
E.　災害時の迅速な啓開・復旧活動と避難時のアクセス性	・災害発生時の人命救助は迅速性が重要であり、胆振東部地震クラスの災害が日高地域で発生した場合、全国から応援部隊が苫小牧港から入ってくることになるため、災害時の迅速な救助活動や復旧活動に活かせるようアクセス性は重視すべき。【自衛隊】
F.　札幌市や新千歳空港から観光地への移動時間の短縮	・国定公園から国立公園への指定が目前にせまり、観光資源を生かすためアクセス環境の改善が重要。【商工会】

2-14）第2回地域意見聴取の結果　ヒアリング調査（配慮すべき事項）

〇配慮すべき事項の重視度については、すべての項目に対し約7割以上が配慮すべきと回答。
〇特に「軽種馬牧場や牧草地、山地部など自然環境への影響」、「家屋や施設など地域への影響」、「工事中の交通規制による影響が小さいこと」に配慮すべきとの意見が約9割と多い。

▼対策案の比較にあたって配慮すべき事項



問2. 対策案（ルート帯案）の検討にあたって、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？

A. 家屋や施設など地域への影響が小さいこと

B. 軽種馬牧場や牧草地、山地部など自然環境への影響が小さいこと

C. 工事中の交通規制による影響が小さいこと

D. 建設に要する費用が安いこと

総回答数　N＝36団体

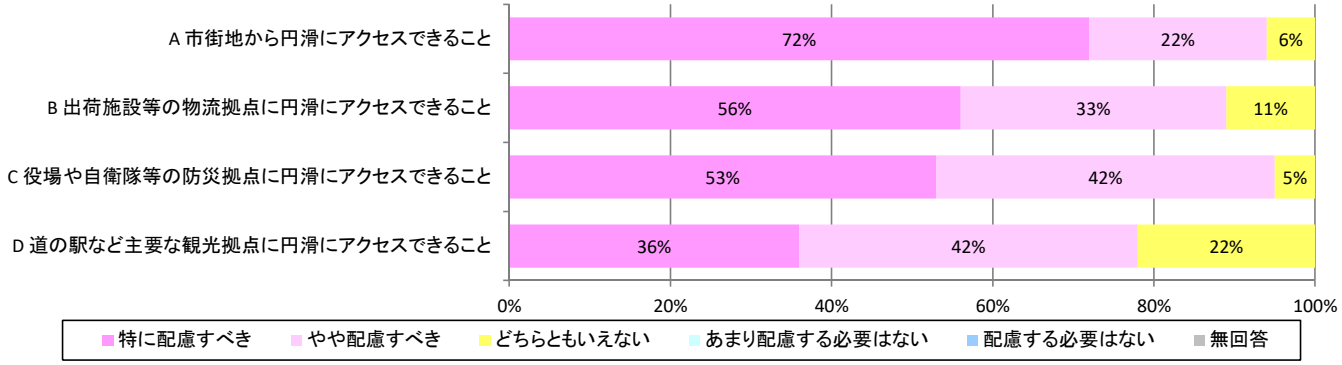
▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見
A. 家屋や施設など地域への影響	・既存の施設や家屋への影響を少なくすることは地域の継続的な発展において重要と考える。【自治体】
B. 軽種馬牧場や牧草地、山地部など自然環境への影響	・軽種馬牧場において、工事の騒音だけでなく、放牧地や牧草地の形状変更は大きな影響を与えるため、農地や農業設備の影響を少なくすることは、牧場経営、ひいては地域の発展において重要である。【自治体】
C. 工事中の交通規制による影響	・地域住民の生活に関わってくる部分なので、影響については最大限配慮すべき。【観光協会】
D. 建設に要する費用	・建設費は安い方が良いのは当然だが、費用対効果やストック効果を高めるために地域が有効に日高道を上手く使っていくことの方が重要である。日高道を1つの資源として考え、あらゆる面でどう活かしていくか考えていく必要がある。【商工会】

2-15） 第2回地域意見聴取の結果　ヒアリング調査（インターチェンジに配慮すべき事項）

〇インターチェンジに配慮すべき事項の重視度については、すべての項目に対し約7割以上が配慮すべきと回答。
〇特に「市街地から円滑にアクセスできること」、「役場や自衛隊等の防災拠点に円滑にアクセスできること」、「出荷施設等の物流拠点に円滑にアクセスできること」に配慮すべきとの意見が約9割と多い。

▼インターチェンジとのアクセスの検討にあたって配慮すべき事項



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いますか？

A. 市街地から円滑にアクセスできること
B. 出荷施設等の物流拠点に円滑にアクセスできること
C. 役場や自衛隊等の防災拠点に円滑にアクセスできること
D. 道の駅など主要な観光拠点に円滑にアクセスできること

総回答数　N＝36団体

▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見
A. 市街地から円滑にアクセスできること	・医療面や生活面からみるとICは市街地に近い方が利便性は良いが、逆に近すぎると市街地の渋滞を招く恐れがあるため、そのバランスを考慮した検討が必要である。【漁業協同組合】 ・ICから市街地までの啓開作業が伴う場合も想定されるため、市街地までのアクセス性に優れる箇所でのIC検討をお願いしたい。【自衛隊】
B. 出荷施設等の物流拠点に円滑にアクセスできること	・日高地方においては、農畜水産業が基幹産業であり、主要港や大消費地へのアクセス性が競争力に直結する。また、軽種馬輸送においても速やかに各競馬場や道外のトレーニングセンターへ輸送することが重要である。そのため、空港・港湾等の出荷拠点へのアクセス性には十分配慮すべきである。【自治体】
C. 役場や自衛隊等の防災拠点に円滑にアクセスできること	・静内駐屯地からの円滑な救援・救助活動を行うといった視点でのIC検討をお願いしたい。【自衛隊】 ・津波で現道が被害を受けても役場へのアクセスが確保できるようにお願いしたい。【自治体】
D. 道の駅など主要な観光拠点に円滑にアクセスできること	・主要な観光拠点は国道から近い箇所も多いので、配慮すべき。【観光協会】

2-16）第2回地域意見聴取の結果　ヒアリング調査（その他配慮すべき項目や意見）

〇その他配慮すべき項目や意見として、既存道路の維持管理・機能強化やJR日高線廃線後の日高自動車道への期待のほか、産業、観光、医療、防災、まちづくり等の観点から様々な意見が寄せられた。

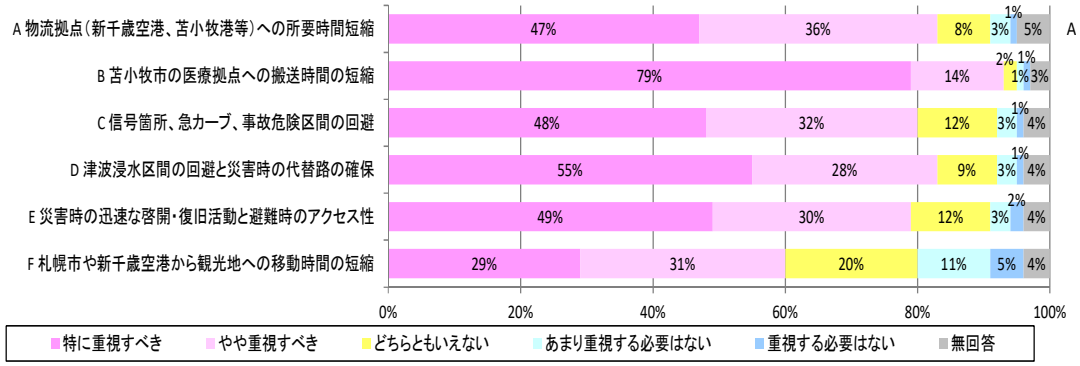
問４　その他、配慮すべき項目や、今後の道路整備についてのご意見等がありましたらご自由にお書きください。

分類	主な意見
その他配慮すべき事項	・救急車がスムーズに追い越しできるような幅員を確保してほしい。また、ハーフICは使い勝手が悪いので、静内～三石については使い勝手が良いフルICの整備をお願いしたい。【病院】 ・門別～えりもまでの国道は海沿いを通るため、5月～8月の気温が上がる時期に海からの霧の発生が多く、濃霧で競馬が中止になることもあるし、国道235号を運転していても危険を感じるときもあるため、日高道の時間短縮効果を最大限発揮するため、少しでも山側に寄せたルートの方が良い。【自治体】 ・延伸に伴い、トイレの設置も検討して欲しい。【観光協会】
今後の道路整備についての意見	・JR日高線が廃線となり、地域の交通は道路網に頼ることとなったため、地域の利便性の点で日高道の早期整備に対する地元の期待は極めて大きい。また、津波浸水想定が令和3年7月に公表され、地域の津波被害への関心が非常に高まっているため、早急に津波発生時にも利用可能な日高自動車道を整備することが望まれるとともに、津波発生時の避難場所としての利用ができるような計画となることが望ましい。【自治体】 ・日高厚賀ICが開通したことで人の流れもすごく変わったと思う。事業化や開通など道路整備の今後の見通しを地域に示すことができれば、地域経済はもっと活気づくのではないかと思っている。【商工会議所】 ・静内IC付近、東静内、春立地域は津波浸水区域に入っているため、日高道を避難施設として使用できるようにすると良いと思う。日高地域の幹線道路は国道235号一本しかなく、有事の際には通行止めになる可能性が高いため、住民としてはぜひとも整備をお願いしたい区間である。【商工会】 ・昨今の登山ブームを背景に、アポイ岳の登山者やキャンプ場の利用客が増加している。また、日高山脈襟裳国定公園の国立公園化に向けた動きもあり、観光客の更なる増加が期待されることから、浦河までの早期整備を望んでいる。【観光協会】 ・新規就農者を増やすべく活動を進めているが、ライフラインや交通アクセス等を気にする傾向があるため、日高道の整備が進めば新規就農者の増加も期待できる。日高厚賀ICが開通したことで、平日仕事終わりに苫小牧に買い物とか行く人も出てくるようになった。【農業協同組合】 ・高速道路が延伸し利便性が向上することは良いことだが、その反面、通過される地域については観光やまちづくりの面で不安な部分でもある。地域が一体となってどのように集客に結びつけていくのか等、今後は総合的なまちづくりの観点で考えていかなければならない。【農業協同組合女性部】 ・日高厚賀ICの開通により、軽種馬市場の開催期間中に運行するバスの利用者が増加しているほか、今年のサマーセールも過去最高額を更新するなど日高道の延伸効果を実感しており、今後の整備にも期待している。【軽種馬農業協同組合】 ・国道が海岸線を走っており、津波および洪水による浸水で道路が寸断されやすい地域のため、災害時の支援・救援物資の輸送、復旧活動等のために日高道のような代替路の確保は非常に重要。一時避難に必要な高さ等があれば、地域防災計画及び津波避難計画に日高道を一時避難場所として位置づけたい。【自治体】 ・静内ICの位置は、市街地を通らずに二十間道路に行けるため、観光期の市街地の渋滞緩和、観光地への速達性の向上に大いに期待できる。日高道の延伸は、バスの運行時間のみならず回送時間の短縮も出来、運転手の労働条件の改善にも繋がる。【バス協会】 ・日高道は延びれば延びるほど、道東道や日勝峠を通っていた車が日高道に転換し、重要度が更に上がってくる道路だと思っており、早期整備を望んでいる。【トラック協会】

2-17） 第2回地域意見聴取（アンケート・ヒアリング）結果のまとめ

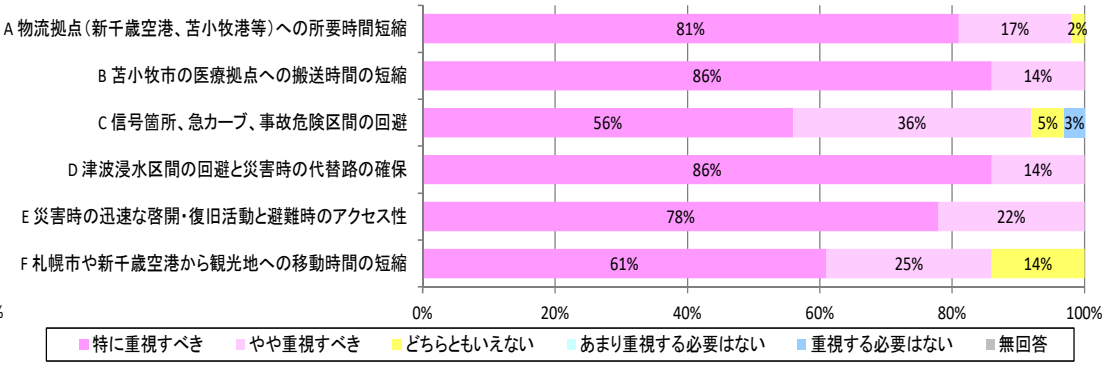
○第2回意見聴取の結果、対策案（ルート帯案）の検討・比較にあたって、政策目標の重視度、配慮すべき事項等について確認。

▼政策目標で重視すべき事項【アンケート】



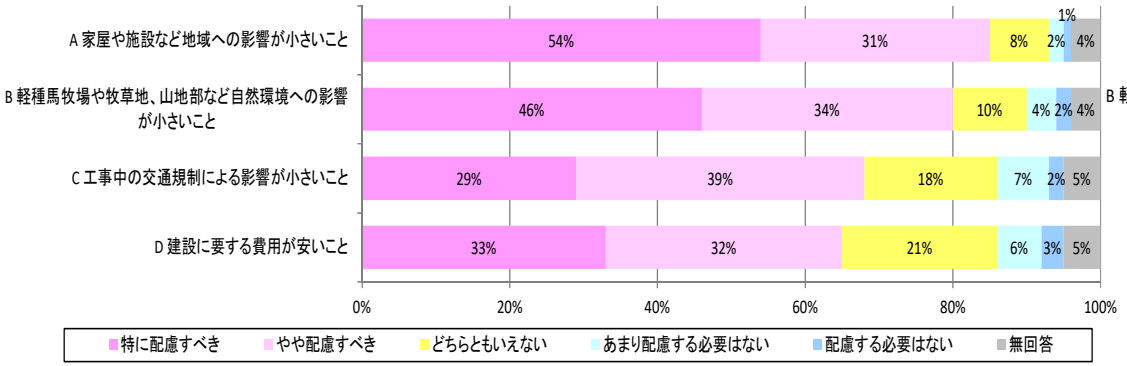
総回答者数Ｎ＝4，641人

▼政策目標で重視すべき事項【ヒアリング】



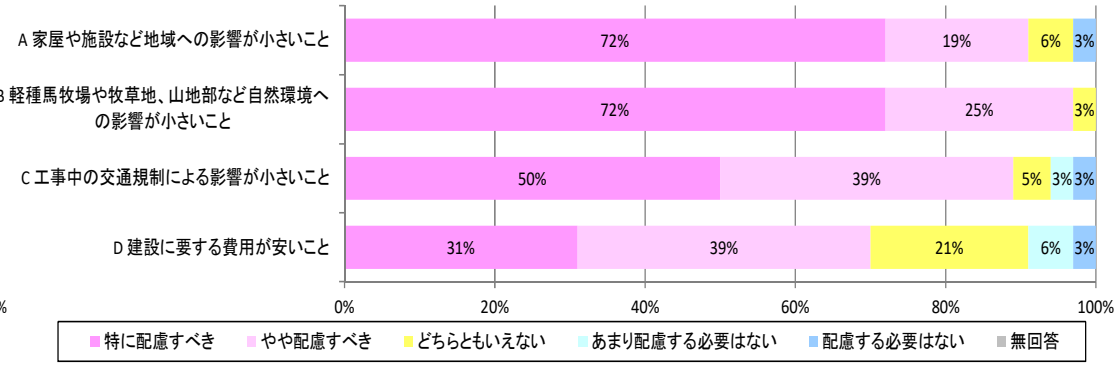
総回答者数Ｎ＝36団体

▼対策案の検討で配慮すべき事項【アンケート】



総回答者数Ｎ＝4，641人

▼対策案の検討で配慮すべき事項【ヒアリング】



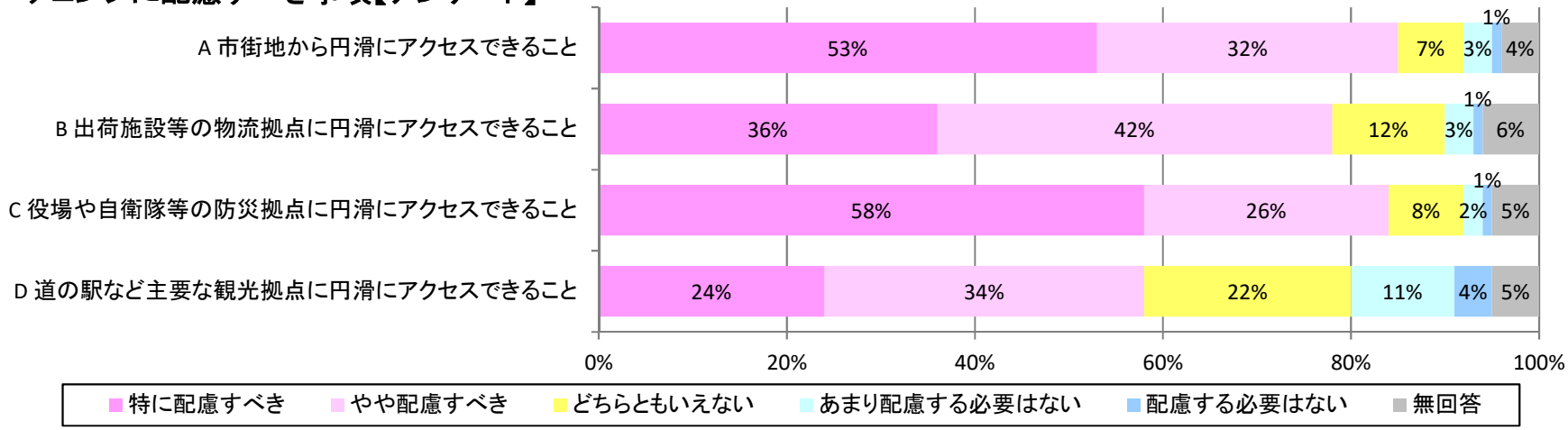
総回答者数Ｎ＝36団体

アンケート、ヒアリング結果から路線の対応方針案について検討

2-18） 第2回地域意見聴取（アンケート・ヒアリング）結果のまとめ

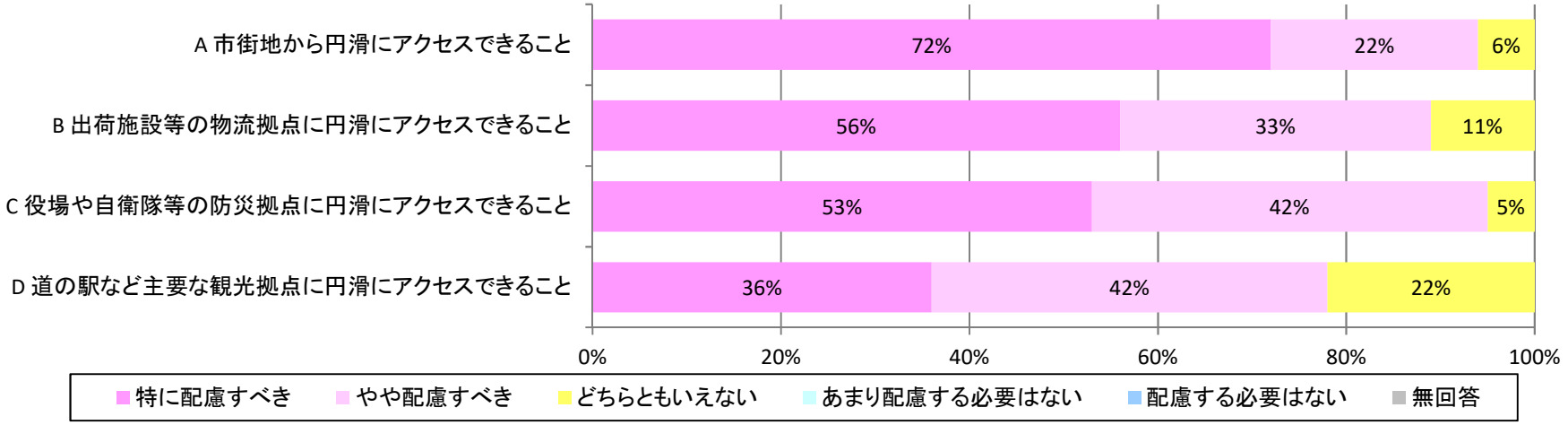
○第2回意見聴取の結果、対応方針（案）の検討にあたって、インターチェンジに配慮すべき事項について確認。

▼インターチェンジに配慮すべき事項【アンケート】



総回答者数Ｎ＝4,641人

▼インターチェンジに配慮すべき事項【ヒアリング】



総回答者数Ｎ＝36団体

アンケート、ヒアリング結果からインターチェンジ位置について検討

３．対応方針（原案）の検討

3-1）路線の対策案の考え方

○第１回地域意見聴取で地域の課題、静内～三石間に必要な道路機能について確認したことから、政策目標の達成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	軽種馬産業や農水産業を支える輸送経路の速達性・安全性の向上	地域医療サービスの向上に向けた速達性・安定性の向上	大規模地震発生時の避難・復旧活動支援	当該地域と道央圏・十勝圏の広域観光連携に向けた速達性の向上
政策目標達成に必要な機能	・空港・港湾等の物流拠点への速達性の高い道路 ・市街地を回避し、安全・円滑に輸送できる道路	・医療拠点である苫小牧市への速達性の高い道路 ・搬送時の安定性が高い道路	・津波災害時に避難・支援ルートとして機能する道路 ・代替性があり、複数の経路選択ができる道路	・観光地や空港へのアクセス性が高い道路

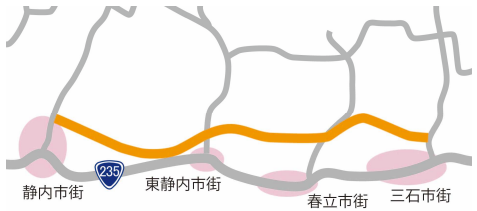
配慮すべきポイント

・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

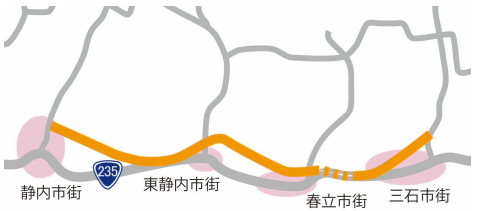
凡　例
- ：市街地・集落
- ：現道
- ：別線整備
- ：現道改良

案①　別線・市街地アクセスルート
別線整備により津波浸水予測範囲を回避し、市街地へのアクセスにも配慮したルート



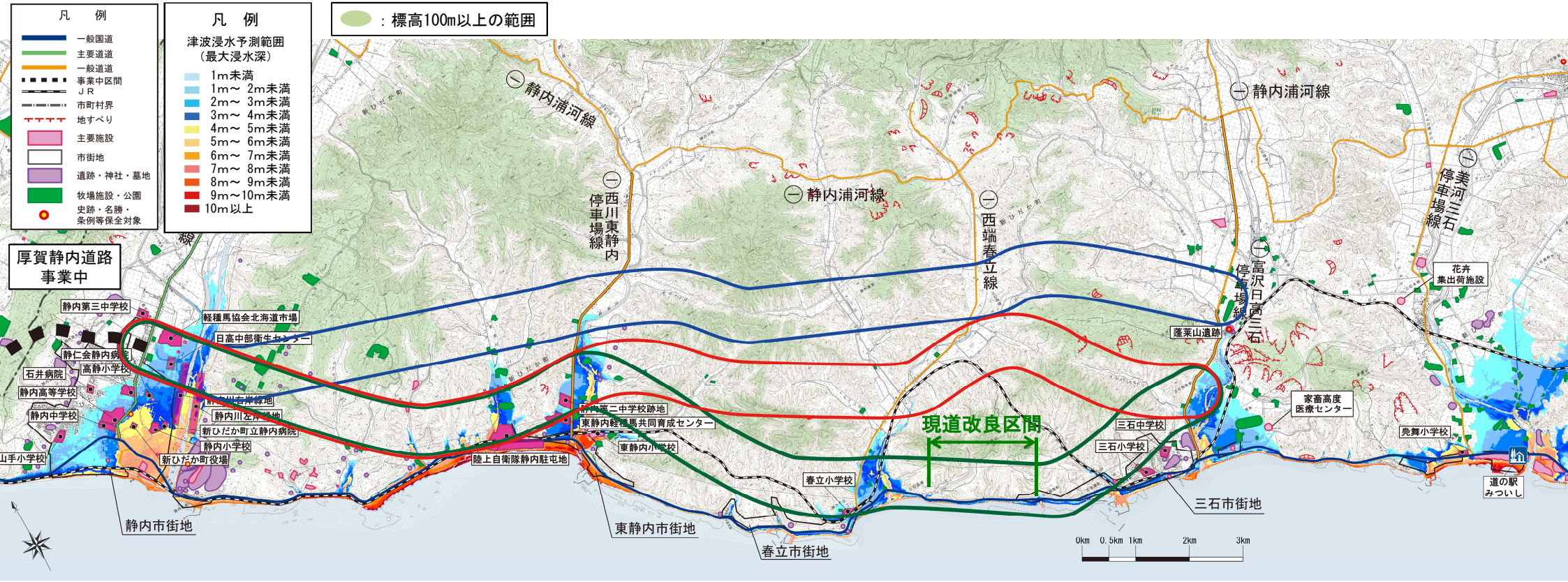
案②　別線・最短ルート
別線により津波浸水予測範囲を回避し、最短ルートで連絡するルート

案③　別線・一部現道改良・市街地アクセスルート
津波浸水予測範囲のうち、低浸水区間は道路の嵩上げにより現道を改良するルート



3-2） 対策案の概要

○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
（津波浸水予測範囲を縦断的に回避しつつ、市街地へのアクセスにも配慮したルート）

- ルート帯が現国道や市街地から近傍で、アクセス性や津波災害時の代替性に優れる
- 地形に沿った線形とすることで、構造物が少なく比較案での事業費は安価
- 比較案の中で延長が長くなるが自動車専用道路なのでサービス速度は確保しやすい

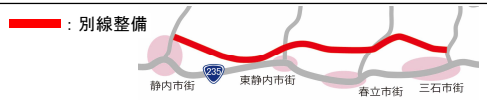
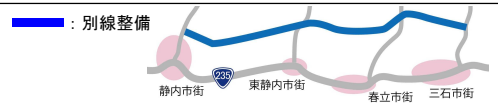
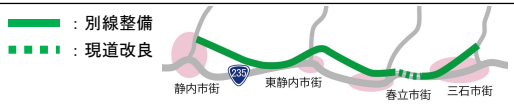
案②　別線・最短ルート
（津波浸水予測範囲を平面的に回避しつつ、最短ルートで連絡するルート）

- 市街地（東静内、三石）から離れており、アクセスに時間を要し、津波災害時においても迅速な救援、救助活動に影響
- 山地部を構造物を使用した最短での線形とするため、構造物延長が長く、比較案での事業費は高価
- 比較案の中で延長が短く、自動車専用道路なのでサービス速度は確保しやすい

案③　別線・一部現道改良・市街地アクセスルート
（津波浸水予測範囲を縦断的に回避しつつ、現道を部分的に活用し、局所的な改良を行うルート）

- ルート帯が現国道や市街地から最も近傍で、アクセス性に優れているが、一部現道を改良するため部分的に代替路は確保されない
- 低浸水域区間は一部現道改良するが、津波対策費が高額のため、比較案での事業費は中位
- 一部現道改良となるため、速達性は比較案の中で劣る

3-3）対策案の比較評価

比較ルートの考え方			【案①】別線・市街地アクセスルート 別線整備により津波浸水予測範囲を回避し、市街地へのアクセスにも配慮したルート		【案②】別線・最短ルート 別線整備により津波浸水予測範囲を完全回避し、最短ルートで連絡するルート		【案③】別線・一部現道改良・市街地アクセスルート 津波浸水予測範囲のうち、低浸水区間は道路の嵩上げにより現道を改良するルート	
整備イメージ								
区間延長			約２１ｋｍ（自動車専用道路）		約２０ｋｍ（自動車専用道路）		約２１ｋｍ（現道改良+自動車専用道路）	
政策目標	軽種馬産業や農水産業を支える輸送経路の安定性や安全性の向上	物流拠点への速達性	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が大きい（17分短縮※）	○	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が大きい（18分短縮※）	◎	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が小さい（15分短縮※）	△
		輸送時の安定性	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避　17箇所→0箇所 ・線形隘路区間の回避　6箇所→0箇所	◎	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避　17箇所→0箇所 ・線形隘路区間の回避　6箇所→0箇所	◎	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避　17箇所→0箇所 ・線形隘路区間の回避　6箇所→0箇所	◎
		輸送時の安全性	・生活交通と通過交通を分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	◎	・生活交通と通過交通を分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	◎	・生活交通と通過交通を極力分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	○
	地域医療サービスの向上のため、速達性・安定性の向上	高次医療施設への速達性	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が大きい （新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石　整備前：52%⇒整備後：64%）	◎	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が大きい （新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石　整備前：52%⇒整備時：64%）	◎	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が小さい （新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石　整備前：52%⇒整備時：58%）	○
		救急搬送の安定性	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎
	大規模地震発生時の避難・復旧活動支援	津波浸水予測範囲の回避	・津波浸水予測範囲を極力回避しつつ、一部区間において津波高さを考慮した道路構造とすることにより津波浸水予測範囲を回避	◎	・津波浸水予測範囲をルートにより回避	◎	・津波浸水予測範囲を別線区間においては極力回避し、現道改良区間においては現道嵩上げ等により浸水予測範囲を回避	◎
		代替路の確保	・全線別線にて整備することで代替路の確保が可能	◎	・全線別線にて整備することで代替路の確保が可能	◎	・一部現道を活用するため部分的に代替路が確保されない	△
		啓開・復旧活動	・市街地から近傍にルートが位置するため、啓開必要延長が短く、迅速な復旧・救援活動が可能	○	・市街地から遠隔にルートが位置するため、啓開必要延長が長く、迅速な復旧・救援活動に影響	△	・市街地から最も近傍にルートが位置し、現道改良区間もあるため、啓開必要延長が最も短く、迅速な復旧・救援活動が可能	◎
		避難活動の支援	・市街地から近傍にルートが位置するため、避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）が期待できる	○	・市街地から遠隔にルートが位置するため、避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）はあまり期待できない	△	・市街地から最も近傍にルートが位置するため、迅速な避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）が大いに期待できる	◎
	当該地域と道央圏・十勝圏の広域観光連携に向けた速達性の向上	交通拠点からの速達性	・アクセス改善効果が大きい（17分短縮※）	◎	・アクセス改善効果が大きい（18分短縮※）	◎	・アクセス改善効果が小さい（15分短縮※）	△
配慮すべき事項	生活環境への影響	沿道家屋への影響	・郊外部を通過するため、住宅地への影響が小さい	◎	・郊外部を通過するため、住宅地への影響が小さい	◎	・市街地付近を通過する際は、沿道家屋への影響を極力回避するが、他案よりは影響がある	○
	自然環境への影響	自然環境の保全性	・山地部を通過するが、地形に沿った線形とすることで、地形改変面積を抑制することが可能	○	・山地部を通過するが、トンネル延長が長いため切土による地形改変面積を抑制することが可能	○	・主に山地部を通過するが、地形に沿った線形としつつ、一部現道を活用することで地形改変面積を抑制することが可能	○
	工事中の影響	工事中の現道交通への影響	・山地部の別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	○	・山地部の別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	○	・現道改良区間は、影響が大きく通行規制が必要	△
	経済性	経済性・概算事業費	・地形に沿った線形とすることで、構造物が少なく、経済性に優れる 約７２０～８８０億円	◎	・津波浸水予測範囲を迂回し最短ルートで連絡するが、構造物延長が長く経済性に劣る 約９４０～１，１４０億円	△	・地形に沿った線形とし、一部現道を活用するが、現道の津波対策費等が高額となるため、経済性は中位 約８６０～１，０６０億円	○

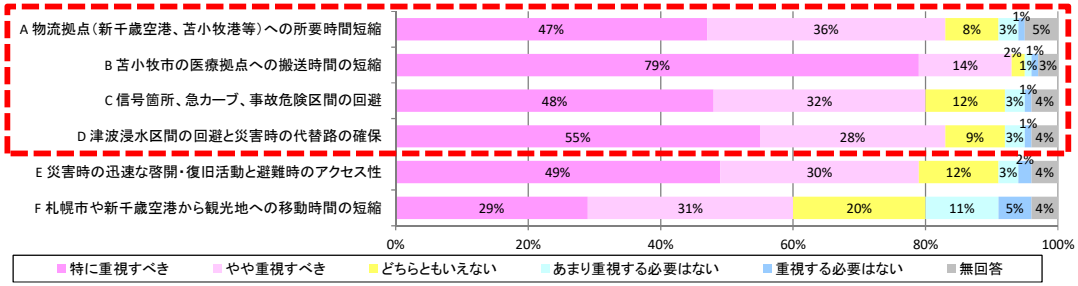
※1　上記の時間短縮等の数値については、概略延長に対して設計速度を用いて試算した値であり、今後の詳細なルート・構造検討や接続位置等により変更となる場合があります。
※2　比較表の評価は、現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載。

政策目標：【凡例】◎：効果が大きい、○：効果が比較的大きい、△：他案に比べ劣る
配慮すべき事項：【凡例】◎：影響小さい、○影響が比較的小さい、△：他案に比べて劣る

3-4）対策案の比較評価（対策案選定時の重視すべき事項）

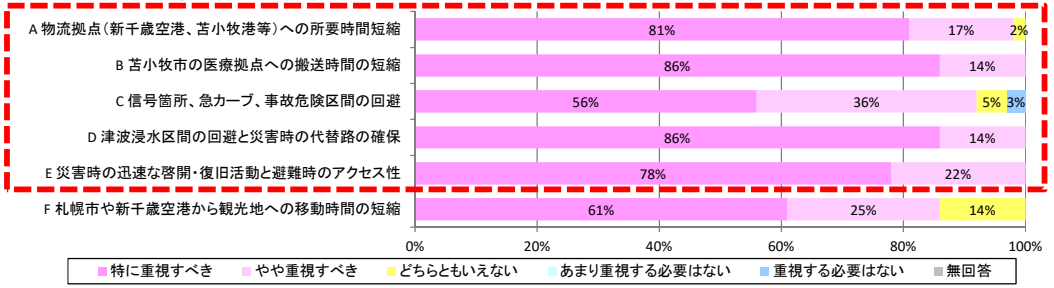
○政策目標の重視度については、すべての項目に対しアンケート結果では約6割以上、ヒアリング結果では約8割以上が重視すべきと回答。
○特に、「苫小牧市の医療拠点への搬送時間の短縮」や「津波浸水区間の回避と災害時の代替路の確保」はアンケート及びヒアリング結果双方で重視すべきと回答。

▼アンケート調査



※A～Fの6つの設問のうち「特に重視すべき」と「やや重視すべき」の割合が8割以上の項目を選定

▼ヒアリング調査



※A～Fの6つの設問のうち「特に重視すべき」と「やや重視すべき」の割合が9割以上の項目を選定

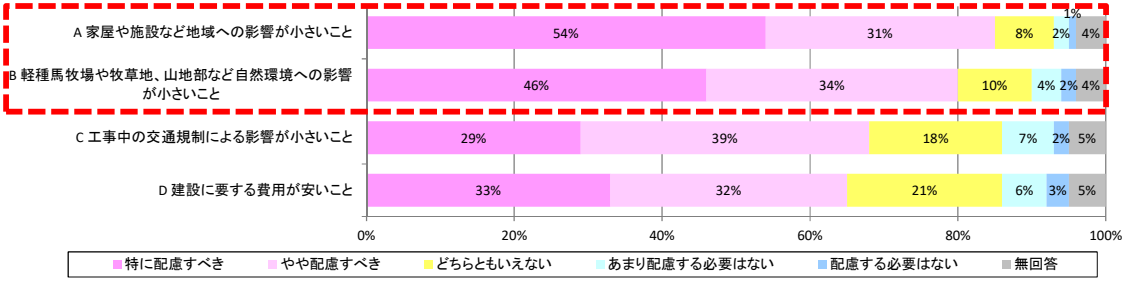
対策案の考え方			【案①】別線・市街地アクセスルート		【案②】別線・最短ルート		【案③】別線・一部現道改良・市街地アクセスルート	
政策目標	軽種馬産業や農水産業を支える輸送経路の安定性や安全性の向上	物流拠点への速達性	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が大きい（17分短縮※）	○	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が大きい（18分短縮※）	◎	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が小さい（15分短縮※）	△
		輸送時の安定性	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避　17箇所→0箇所	◎	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避　17箇所→0箇所	◎	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避　17箇所→0箇所	◎
		輸送時の安全性	・生活交通と通過交通を分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	◎	・生活交通と通過交通を分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	◎	・生活交通と通過交通を極力分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	○
	地域医療サービスの向上のため、速達性・安定性の向上	高次医療施設への速達性	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が大きい （新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石　整備前：52%⇒整備後：64%）	◎	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が大きい （新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石　整備前：52%⇒整備時：64%）	◎	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が小さい （新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石　整備前：52%⇒整備時：58%）	○
		救急搬送の安定性	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎
	大規模地震発生時の避難・復旧活動支援	津波浸水予測範囲の回避	・津波浸水予測範囲を極力回避しつつ、一部区間において津波高さを考慮した道路構造とすることにより津波浸水予測範囲を回避	◎	・津波浸水予測範囲をルートにより回避	◎	・津波浸水予測範囲を別線区間においては極力回避し、現道改良区間においては現道嵩上げ等により浸水予測範囲を回避	◎
		代替路の確保	・全線別線にて整備することで代替路の確保が可能	◎	・全線別線にて整備することで代替路の確保が可能	◎	・一部現道を活用するため部分的に代替路が確保されない	△
		啓開・復旧活動	・市街地から近傍にルートが位置するため、啓開必要延長が短く、迅速な復旧・救援活動が可能	○	・市街地から遠隔にルートが位置するため、啓開必要延長が長く、迅速な復旧・救援活動に影響	△	・市街地から最も近傍にルートが位置し、現道改良区間もあるため、啓開必要延長が最も短く、迅速な復旧・救援活動が可能	◎
		避難活動の支援	・市街地から近傍にルートが位置するため、避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）が期待できる	○	・市街地から遠隔にルートが位置するため、避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）はあまり期待できない	△	・市街地から最も近傍にルートが位置するため、迅速な避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）が大いに期待できる	◎
	当該地域と道央圏・十勝圏の広域観光連携に向けた速達性の向上	交通拠点からの速達性	・アクセス改善効果が大きい（17分短縮※）	◎	・アクセス改善効果が大きい（18分短縮※）	◎	・アクセス改善効果が小さい（15分短縮※）	△

※1　比較表の評価は、現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載。【凡例】◎：効果が大きい　○：効果が比較的大きい　△：他案に比べ劣る

3-5） 対策案の比較評価（対策案選定時の配慮すべき事項）

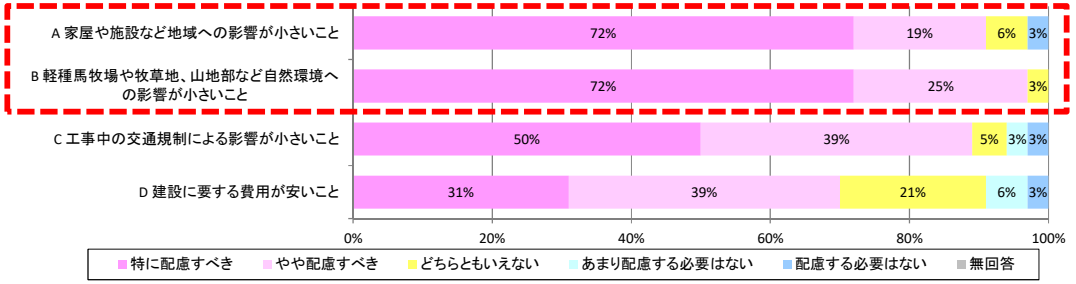
○配慮すべき事項の重視度については、すべての項目に対しアンケート結果では約6割以上、ヒアリング結果では約7割以上が重視すべきと回答。
○特に、「家屋や施設など地域への影響が小さいこと」、「軽種馬牧場や牧草地、山地部など自然環境への影響が小さいこと」はアンケート及びヒアリング結果双方で配慮すべきと回答。

▼アンケート調査



※A～Dの4つの設問のうち「特に配慮すべき」と「やや配慮すべき」の割合が8割以上の項目を選定

▼ヒアリング調査

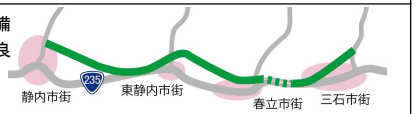


※A～Dの4つの設問のうち「特に配慮すべき」と「やや配慮すべき」の割合が9割以上の項目を選定

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・最短ルート		【案③】別線・一部現道改良・市街地アクセスルート	
配慮すべき事項	生活環境への影響	沿道家屋への影響	・郊外部を通過するため、住宅地への影響が小さい	◎	・郊外部を通過するため、住宅地への影響が小さい	◎	・市街地付近を通過する際は、沿道家屋への影響を極力回避するが、他案よりは影響がある	○
	自然環境への影響	自然環境の保全性	・山地部を通過するが、地形に沿った線形とすることで、地形改変面積を抑制することが可能	○	・山地部を通過するが、トンネル延長が長いため切土による地形改変面積を抑制することが可能	○	・主に山地部を通過するが、地形に沿った線形としつつ、一部現道を活用することで地形改変面積を抑制することが可能	○
	工事中の影響	工事中の現道交通への影響	・山地部の別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	○	・山地部の別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	○	・現道改良区間は、影響が大きく通行規制が必要	△
	経済性	経済性・概算事業費	・地形に沿った線形とすることで、構造物が少なく、経済性に優れる		・津波浸水予測範囲を迂回し最短ルートで連絡するが、構造物延長が長く経済性に劣る		・地形に沿った線形とし、一部現道を活用するが、現道の津波対策費等が高額となるため、経済性は中位	
			約７２０～８８０億円		約９４０～１，１４０億円		約８６０～１，０６０億円	

※1　比較表の評価は、現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載。【凡例】◎：効果が大きい　○：効果が比較的大きい　△：他案に比べ劣る

3-6） 対応方針（原案）の検討

			【案①】別線・市街地アクセスルート		【案②】別線・最短ルート		【案③】別線・一部現道改良・市街地アクセスルート	
対策案の考え方			別線整備により津波浸水予測範囲を回避し、市街地へのアクセスにも配慮したルート		別線整備により津波浸水予測範囲を完全回避し、最短ルートで連絡するルート		津波浸水予測範囲のうち、低浸水区間は道路の嵩上げにより現道を改良するルート	
整備イメージ								
評価指標			約２１ｋｍ（自動車専用道路）		約２０ｋｍ（自動車専用道路）		約２１ｋｍ（現道改良+自動車専用道路）	
政策目標	軽種馬産業や農水産業を支える輸送経路の安定性や安全性の向上	物流拠点への速達性	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が大きい（17分短縮※）	○	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が大きい（18分短縮※）	◎	・日高地域から主要物流拠点である函館港、苫小牧港、新千歳空港への時間短縮効果が小さい（15分短縮※）	△
		輸送時の安定性	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避　17箇所→0箇所	◎	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避　17箇所→0箇所	◎	・速度や安定性低下を招く市街地等の回避 ・信号交差点の回避　17箇所→0箇所	◎
		輸送時の安全性	・生活交通と通過交通を分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	◎	・生活交通と通過交通を分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	◎	・生活交通と通過交通を極力分離 ・市街地等の事故多発箇所を回避	○
	地域医療サービスの向上のため、速達性・安定性の向上	高次医療施設への速達性	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が大きい （新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石　整備前：52%⇒整備後：64%）	◎	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が大きい （新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石　整備前：52%⇒整備時：64%）	◎	・苫小牧市への60分圏カバー人口の増加が小さい （新ひだか町の60分圏カバー人口率 静内～三石　整備前：52%⇒整備時：58%）	○
		救急搬送の安定性	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎	・速度や安定性低下を招く信号交差点、線形隘路区間を回避し、搬送患者の負担を軽減	◎
	大規模地震発生時の避難・復旧活動支援	津波浸水予測範囲の回避	・津波浸水予測範囲を極力回避しつつ、一部区間において津波高さを考慮した道路構造とすることにより津波浸水予測範囲を回避	◎	・津波浸水予測範囲をルートにより回避	◎	・津波浸水予測範囲を別線区間においては極力回避し、現道改良区間においては現道嵩上げ等により浸水予測範囲を回避	◎
		代替路の確保	・全線別線にて整備することで代替路の確保が可能	◎	・全線別線にて整備することで代替路の確保が可能	◎	・一部現道を活用するため部分的に代替路が確保されない	△
		啓開・復旧活動	・市街地から近傍にルートが位置するため、啓開必要延長が短く、迅速な復旧・救援活動が可能	○	・市街地から遠隔にルートが位置するため、啓開必要延長が長く、迅速な復旧・救援活動に影響	△	・市街地から最も近傍にルートが位置し、現道改良区間もあるため、啓開必要延長が最も短く、迅速な復旧・救援活動が可能	◎
		避難活動の支援	・市街地から近傍にルートが位置するため、避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）が期待できる	○	・市街地から遠隔にルートが位置するため、避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）はあまり期待できない	△	・市街地から最も近傍にルートが位置するため、迅速な避難活動の支援（道路空間の緊急避難所としての開放）が大いに期待できる	◎
	当該地域と道央圏・十勝圏の広域観光連携に向けた速達性の向上	交通拠点からの速達性	・アクセス改善効果が大きい（17分短縮※）	◎	・アクセス改善効果が大きい（18分短縮※）	◎	・アクセス改善効果が小さい（15分短縮※）	△
配慮すべき事項	生活環境への影響	沿道家屋への影響	・郊外部を通過するため、住宅地への影響が小さい	◎	・郊外部を通過するため、住宅地への影響が小さい	◎	・市街地付近を通過する際は、沿道家屋への影響を極力回避するが、他案よりは影響がある	○
	自然環境への影響	自然環境の保全性	・山地部を通過するが、地形に沿った線形とすることで、地形改変面積を抑制することが可能	○	・山地部を通過するが、トンネル延長が長いため切土による地形改変面積を抑制することが可能	○	・主に山地部を通過するが、地形に沿った線形としつつ、一部現道を活用することで地形改変面積を抑制することが可能	○
	工事中の影響	工事中の現道交通への影響	・山地部の別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	○	・山地部の別線整備のため工事中の現道交通への影響は小さい	○	・現道改良区間は、影響が大きく通行規制が必要	△
	経済性	経済性・概算事業費	・地形に沿った線形とすることで、構造物が少なく、経済性に優れる 約７２０～８８０億円	◎	・津波浸水予測範囲を迂回し最短ルートで連絡するが、構造物延長が長く経済性に劣る 約９４０～１，１４０億円	△	・地形に沿った線形とし、一部現道を活用するが、現道の津波対策費等が高額となるため、経済性は中位 約８６０～１，０６０億円	○

注1　比較表の評価は、現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載。【凡例】◎：効果が大きい/影響が小さい、○：効果が比較的大きい/影響が比較的小さい、△：他案に比べ劣る
注2　比較表の赤枠は、アンケート・ヒアリングの双方または片方において地域から重視されている項目。

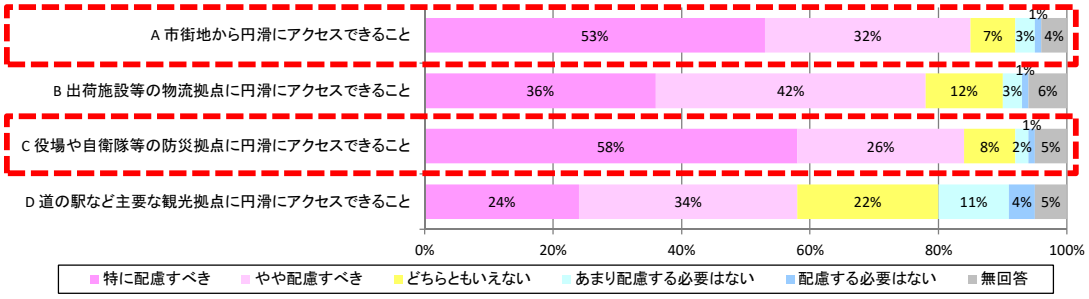
※上記の時間短縮等の数値については、概略延長に対して設計速度を用いて試算した値であり、今後の詳細なルート・構造検討や接続位置等により変更となる場合があります。

比較評価の結果、対応方針（原案）については、全ての政策目標の達成が概ね見込め、かつ、地域が望む重視・配慮すべき項目に適切に対応可能な
【案①】別線・市街地アクセスルートを対応方針（原案）とする。

3-7） 対応方針（原案）の検討（インターチェンジに配慮すべき事項）

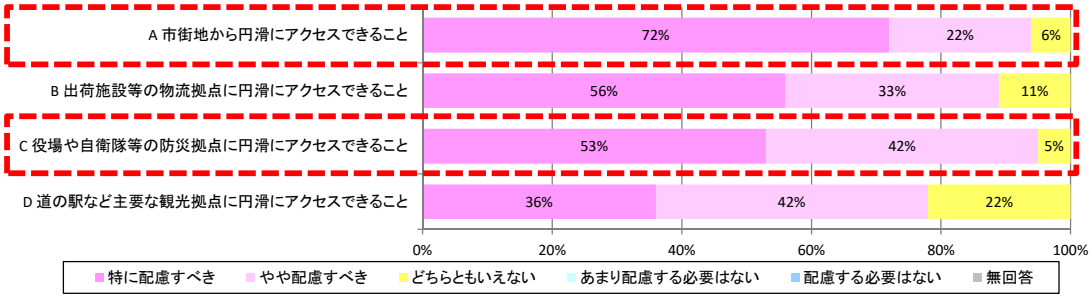
○インターチェンジの配置については、本線の津波浸水範囲に配慮しつつ、人口集積地からの利便性や拠点施設からのアクセス性に配慮。
○地域意見聴取においても、「市街地から円滑にアクセスできること」、「役場や自衛隊等の防災拠点に円滑にアクセスできること」について配慮すべきとの回答が多かった。

▼アンケート調査



※A～Dの4つの設問のうち「特に配慮すべき」と「やや配慮すべき」の割合が高い2つを選定

▼ヒアリング調査



※A～Dの4つの設問のうち「特に配慮すべき」と「やや配慮すべき」の割合が高い2つを選定

４．自治体への意見照会結果

4-1） 自治体への意見照会結果（対応方針（原案）に対する意見）

▼意見照会の回答（要旨）

自治体名	意見
北海道	○日高自動車道（静内～三石）の対応方針（原案）について同意します。 ○本道における高規格道路ネットワークは、圏域間の交流拡大や広域観光の振興、地域経済の活性化への貢献のほか、大規模災害における代替路の確保など、道民生活や経済の面で重要な役割を果たすものです。 ○日高自動車道（静内～三石）の整備は、軽種馬及び農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、救急搬送時間の短縮、大規模地震・津波発生時の避難及び緊急車両の通行確保、日高・十勝を巡る周遊観光等の振興など多くの効果を発揮するものと考えています。 ○このため、北海道としても、事業化の際には当該区間の整備効果が最大限発揮されるよう、関係町と連携してまいります。 ○つきましては、対応方針の決定に際し、地域の意見を十分反映していただくとともに、当該道路を早期に事業化していただくよう特段のご配慮をお願いいたします。

▼自治体意見照会の回答（北海道知事）

建　政　第　５８１　号
令和３年(2021年）11月18日

北海道開発局長　橋本　幸　様

北海道知事　鈴木　直道

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

日頃から北海道の建設行政の推進につきましては、格別の御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、令和３年11月10日付け北開局道計第92号で照会のありましたこのことについて、次のとおり回答いたします。

記

日高自動車道（静内～三石）の対応方針（原案）について同意します。

本道における高規格道路ネットワークは、圏域間の交流拡大や広域観光の振興、地域経済の活性化への貢献のほか、大規模災害における代替路の確保など、道民生活や経済の面で重要な役割を果たすものです。

日高自動車道（静内～三石）の整備は、軽種馬及び農水産物の輸送をはじめとする物流の効率化、救急搬送時間の短縮、大規模地震・津波発生時の避難及び緊急車両の通行確保、日高・十勝を巡る周遊観光等の振興など多くの効果を発揮するものと考えています。

このため、北海道としても、事業化の際には当該区間の整備効果が最大限発揮されるよう、関係町と連携してまいります。

つきましては、対応方針の決定に際し、地域の意見を十分反映していただくとともに、当該道路を早期に事業化していただくよう特段のご配慮をお願いいたします。

連絡先
建設部建設政策局建設政策課
政策調整係
TEL　011-231-4111　内線 29-123
FAX　011-232-9162

５．対応方針（案）のまとめ

5-1）対応方針（案）

1. 道路整備の必要性

【課題】
○全国一の軽種馬産地であるが、本州のトレーニングセンターまでの距離が長く、長距離輸送が必要。また、花卉やいちご等、農水産品の道外出荷量が増加しているが、到着遅延による価格低下や生産量拡大に伴う集荷時間等の確保が課題。
○当該地域の救急医療機関では重症患者に対応できる診療科目が不足しており、搬送先である苫小牧市や札幌市への速達性が課題。
○大規模な地震・津波の発生リスクが高く、ほぼ全域が津波浸水予測範囲内に位置。津波による国道寸断により救援物資輸送や災害復旧に大きく影響。
○地域の魅力発信や十勝南部との広域的な観光連携に取り組む中、地域間や空港等の交通拠点との移動距離が長く速達性に課題。

【政策目標】
○軽種馬産業や農林水産業を支える輸送経路の速達性・安定性の向上
○地域医療サービスの向上に向けた速達性・安定性の向上
○大規模地震発生時の避難・復旧活動支援
○当該地域と道央圏・十勝圏の広域観光連携に向けた速達性の向上

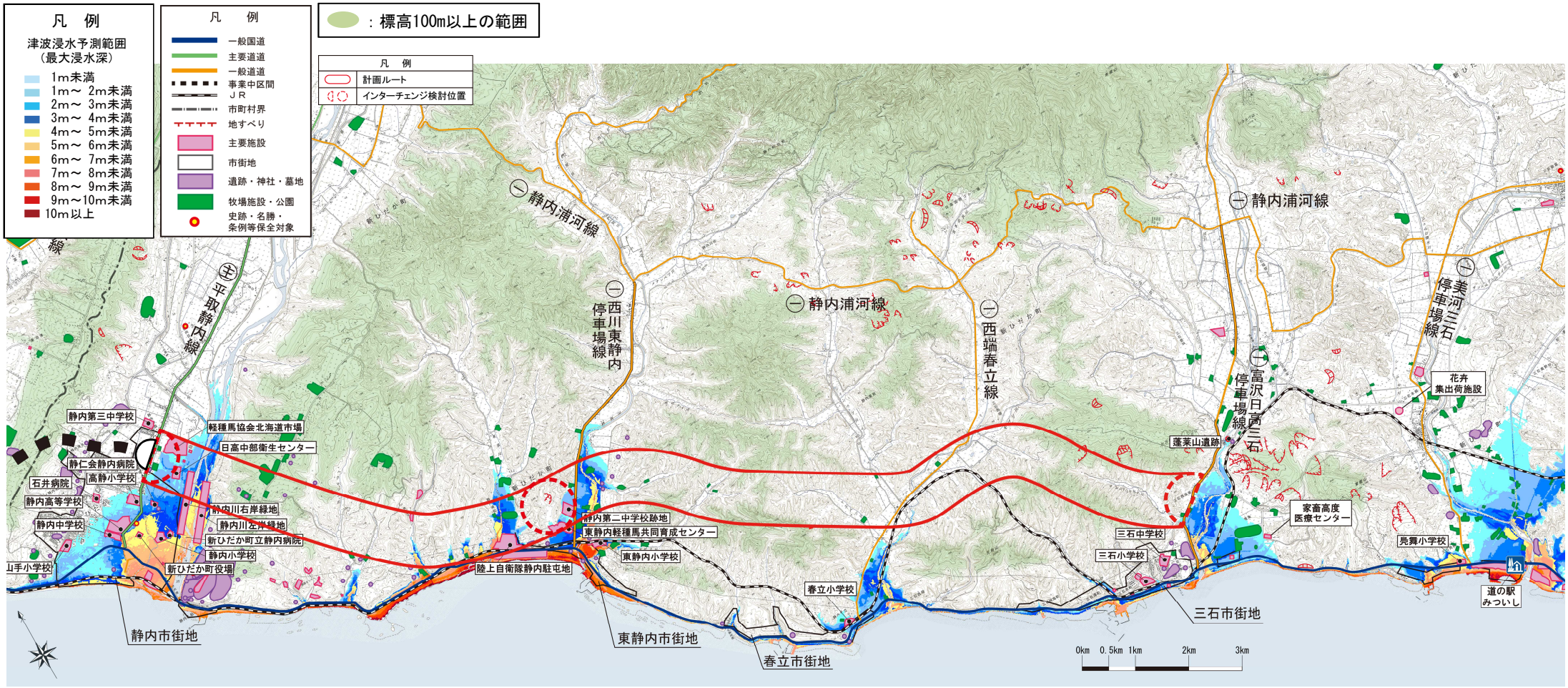
2. 対応方針（案）

【案①】別線・市街地アクセスルートを対応方針（案）とする

【理由】
○【案①】別線・市街地アクセスルートは、他案に比べ、概ね全ての政策目標において同等以上の達成が見込め、優れている。
○地域意見聴取の結果、政策目標の達成のためには「津波浸水区間の回避と災害時の代替路の確保」、「苫小牧市の医療拠点への搬送時間の短縮」がアンケート及びヒアリング双方で重視されている。
○事業にあたって配慮すべき事項として、「家屋や施設など地域への影響」、「自然環境への影響」がアンケート及びヒアリング双方で重視されている。
○インターチェンジの詳細な位置や構造については、地域意見聴取の結果を踏まえ、津波浸水予測範囲を回避しつつ、「市街地から円滑にアクセスできること」に寄与する配置とする。

3. その他

○今後の詳細な道路構造等の検討にあたっては、地域への影響、自然環境への影響、工事中の現道交通への影響、経済性等に配慮しながら計画を進める。

5-2）対応方針（案）

○津波浸水予測範囲を回避し、苫小牧市の高次医療施設や物流拠点への速達性・安定性の向上が図られる、【案①】別線・市街地アクセスルートを対応方針（案）とする。
○インターチェンジの配置については、政策目標の達成や市街地へのアクセス性に配慮した配置案とする。