

北海道横断自動車道（^{べっぼ}別保～^{おほろ}尾幌）

第3回 説明資料

令和6年12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) 計画段階評価の手續きの進め方(案)

- 令和6年8月2日から約2ヶ月の間、第2回地域意見聴取を実施。
- 本委員会は第2回地域意見聴取の結果、対応方針(案)について議論。

【令和4年12月23日】

北海道 地方小委員会

- 【審議内容】
- 計画段階評価
手續きの進め方
- 地域・道路の
現状と課題
- 地域意見聴取方法
(案)

【令和5年6月29日
～令和5年8月20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

【令和5年11月16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(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)

【令和6年8月2日
～令和6年9月27日】

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

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)

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

- 北海道横断自動車道(根室線)は、黒松内町を起点として札幌市、帯広市、釧路市を經由し、根室市へ至る高規格道路。
- 評価対象区間は、本別ジャンクションから根室市へ至る北海道横断自動車道(根室線)の一部区間。



1-3) 北海道横断自動車道(根室線)の進捗

- 北海道横断自動車道(根室線)のうち本別ジャンクションから根室間では、本別ジャンクションから阿寒インターチェンジ、釧路西インターチェンジから釧路別保インターチェンジ、温根沼インターチェンジから根室インターチェンジが令和元年度までに開通済み。また、阿寒インターチェンジから釧路西インターチェンジが令和6年12月22日に開通。尾幌糸魚沢道路が事業中。
- 当該区間は、開通済みの釧路別保インターチェンジと事業中の尾幌糸魚沢道路を接続する延長約21kmの区間。






▼位置図



自治体名	人口(人)	面積(km ²)
釧路市	165,077	1,363.26
釧路町	19,105	252.04
厚岸町	8,892	739.12
浜中町	5,507	423.12
根室市	24,636	502.65
標茶町	7,230	1,099.37

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）

凡 例	
開 通 区 間	
事業中期間	
調査中期間	

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34回北海道地方小委員会）の概要

実施日	令和5年11月16日（木）
議事内容	○地域意見聴取の結果 ○地域意見を踏まえた政策目標（案） ○地域意見を踏まえた路線の整備方針（案） ○比較ルート（案） ○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
・物流や医療では時間短縮が重要であるが、観光ではこれに加え目的地への定時性確保が重要である。	・関係団体のヒアリングや観光客面談アンケートにおいて、観光面における定時性についても追加ヒアリングを実施。	資料2：P9、P17 P19
・アンケート項目を簡潔にするとともに、一般の方が理解しやすい表現等を使用した方が良い。	・アンケート調査票については、専門的な用語を使用せず、分かりやすい表現とした。（例：「縦断勾配」を「アップダウン」と表現） ・また、アンケートはがきは小さいため、文字を大きくし簡潔に記載することで読みやすくした。	資料2：P9

※第35回北海道地方小委員会（R5.12.19）における主な意見と対応状況

主な意見	対 応	資料
・今後の意見聴取では、1世帯1回答ではなく複数人が回答できる工夫や質問項目の中で優先すべき項目の順位を把握できるような回答欄を設けてみてはどうか	・アンケート調査票に2名まで回答可能としたことで、配布の集票が5,741票から7,984票に増加。また、全体意見に占める女性の意見が27%から35%に増加。 ・アンケート調査等において項目を追加し、優先すべき項目を把握し、アンケート分析に反映。	資料2：P9

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6年8月2日(金)～令和6年9月27日(金)

- ヒアリング
- ： 令和6年8月2日～令和6年9月27日
- Webアンケート調査
- ： 令和6年8月2日～令和6年9月27日
- 郵送配布調査
- ： 令和6年8月30日～令和6年9月27日
- 留置きアンケート調査
- ： 令和6年8月30日～令和6年9月27日
- 観光客面談アンケート
- ： 令和6年8月12日(月) 9時～16時
- 観光客面談アンケート
- ： 令和6年9月8日(日) 10時～15時
(きりたっふ岬まつり)

■意見聴取の方法と対象者



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※1	釧路町(全戸:8,804戸)、厚岸町(全戸:3,973戸)、浜中町(全戸:2,406戸)、根室市(全戸:11,214戸)、標茶町(全戸:3,405戸)	郵送配布調査(29,802戸)
	道路利用者	6自治体の市役所・役場、道の駅3箇所(厚岸グルメパーク、スワン44ねむろ、おだいとう)、根室市北方領土資料館	常設の留置きアンケート調査(計10箇所)
		広域的な利用者	Webアンケート調査
ヒアリング	観光客	観光施設等(釧路空港、道の駅「厚岸グルメパーク」、道の駅「スワン44ねむろ」、きりたっふ岬まつり)	インタビュー形式でのアンケート調査(計4箇所)
	【自治体及び団体代表者】		
	沿線自治体等	釧路総合振興局、根室振興局、釧路町、厚岸町、浜中町、根室市、標茶町	インタビュー形式でのヒアリング (7沿線自治体等 24関係団体)
	関係団体※2	商工会議所(2箇所)、商工会(3箇所)、農業協同組合(2箇所)、漁業協同組合(4箇所) 釧根地区トラック協会、バス事業者、レンタカー事業者、釧路観光コンベンション協会、 根室市観光協会、北海道エアポート株式会社、消防本部・消防組合(3箇所)、病院(3箇所)、 根室市町会連合会婦人部連絡会	

※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、対策案の比較にあたって配慮すべき事項、インターチェンジとのアクセスを検討するにあたって重視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、自動車運転頻度、別保～尾幌間の利用頻度・利用目的

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か

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計画すべきか

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、どのようなことを重視すべきか

問４：その他、配慮すべき項目や、今後の道路整備の意見等について（自由意見）

■配布形式調査票



■自治体広報誌

北海道横断自動車道根室線(別保～尾幌間)における
道路計画に関する第2回アンケート調査について

昨年11月に引き続き、北海道情報自動車検査官課（別添一尾関欄）のアンケート調査を行います。北海道開発局道路開発建設部からアンケート用紙が8月下旬に各家庭に配布され、回答期限は、令和6年9月27日となっています。

今回は、今年度第1次「1-調査用紙C」の調査予定を踏まえ、昨年実施した第3回アンケート調査の内容を更新し、別添一尾関欄コードの使い道にあり、重視すべき点や配慮すべき点について改めて調査する内容となっています。

インターネットからも回答できますので、右記QRコードからご確認ください。

北海道開発局
道路開発建設部
ホームページ



標茶町・厚岸町・浜中町・根室市の
広報誌（例：浜中町）

■自治体HP

北海道横断自動車道根室線（別保～尾幌間）アンケート協力をお願い

道新・公開 総合政策課

2024年9月2日

鉄路開発建設部では、北海道横断自動車道根室線（別保〜尾幌間）の計画について、地域の皆様や道路を利用される方からの御意見を道路計画に反映するため、アンケート調査を実施しています。

鉄路・根室地域の将来を見据えた地域課題、国道44号別保～尾
幌間求められる道路機能についての御意見をぜひお寄せくださ
い。

◎ アンケート受付期間

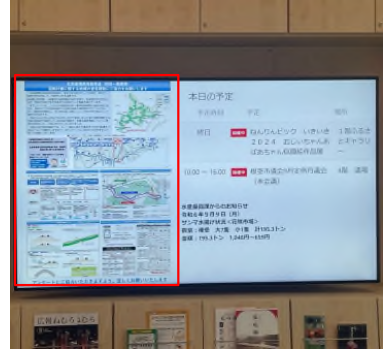
釧路町・浜中町・根室市のHP
(例：釧路町)

■留置きアンケート調査



7 沿線自治体等・道の駅3箇所 デジタルサイネージによる広報
(例：道の駅スワン44ねむろ) (例：根室市役所)

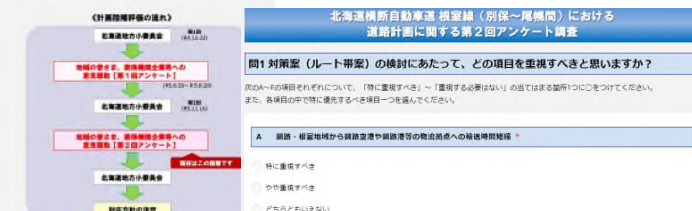
■デジタルサイネージ



■Webアンケート調査(釧路開発建設部HP)

アンケートは「計画段階評価」実施の参考意見となります。

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。



■観光客面談アンケート

道の駅スワン44ねむろ（R6.8.12）
（道外観光客へのアンケート状況）

釧路空港（R6.8.12）
（外国人へのアンケート状況）

■イベント中の面談アンケート



きりたっふ岬まつり (R6.9.8)
(観光客へのアンケート状況)

2-3) 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)

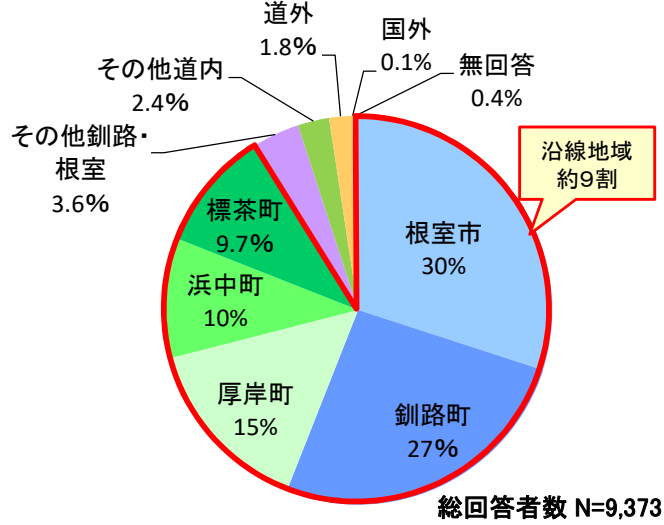
○全回収数は9,373票で、配布形式は7,984票、留置きは358票、Webは590票、観光客は441票が回答。
○回答者の居住地は、沿線地域(根室市、釧路町、厚岸町、浜中町、標茶町)が約9割、その他の釧路・根室管内の市町村やその他道内・道外が約1割。
○年齢構成は、50～60代が約4割と最も多く、性別では男性が約6割と多くなっており、20代以下の年齢層や女性の回答者は低い状況。

▼調査票回収状況

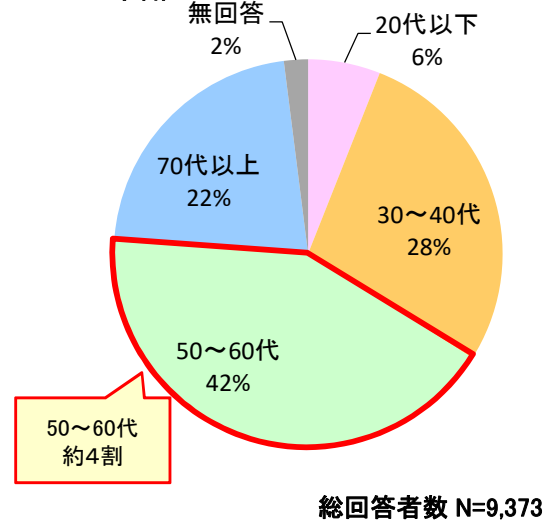
調査形式	配布数	回収数	回収率
配布(地域住民)	29,802枚※1	5,973枚 (7,984票)※2	20%
留置き(市役所・役場、 公共施設)	—	358票	—
Web	—	590票	—
面談(観光客)	—	441票 (441票中 外国人4票) (441票中 たんちょう 釧路空港116票)	—
合計	29,802枚	9,373票	—

※1: 配布数はアンケートを郵送した実数
※2: ()内の票数は配布したアンケートに2票回答があった数を含む

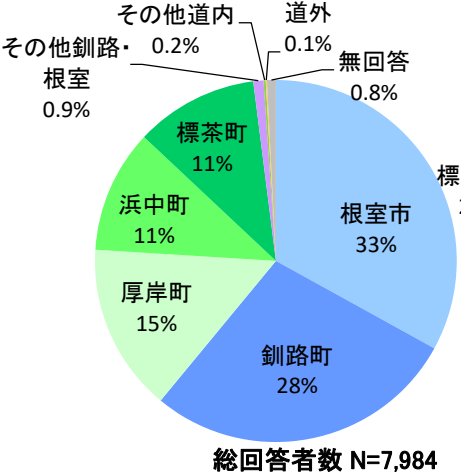
▼回答者居住地



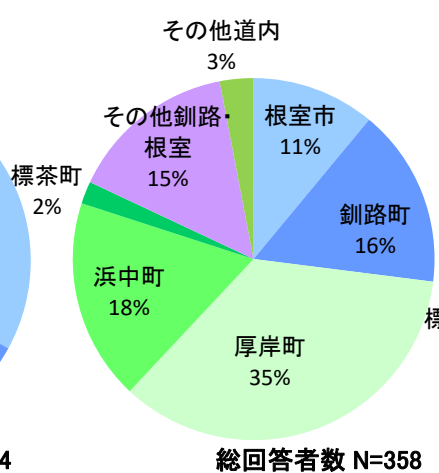
▼年齢



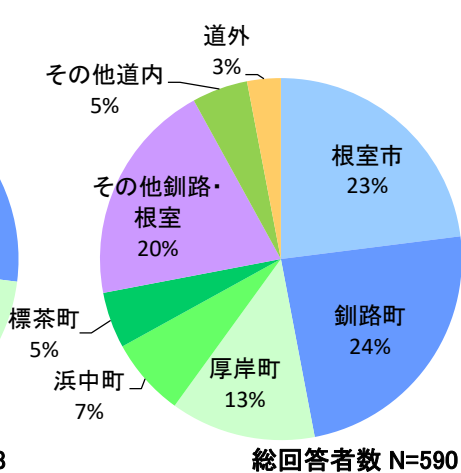
▼居住地(配布)



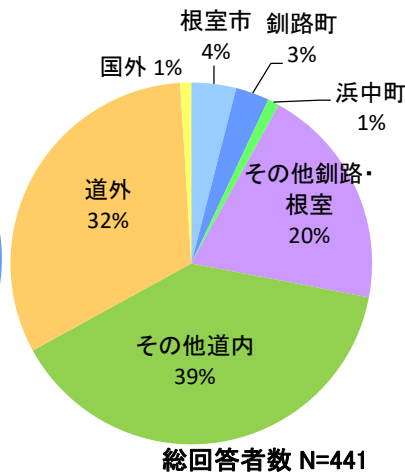
▼居住地(留置き)



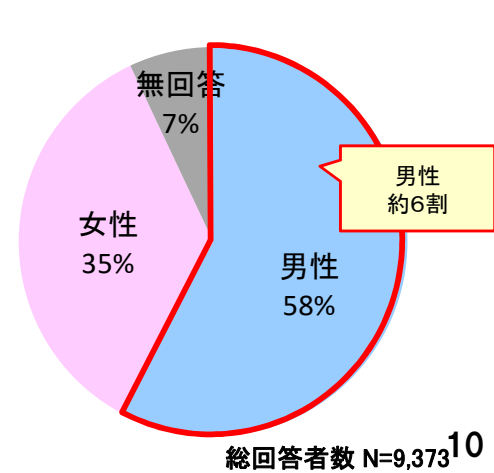
▼居住地(Web)



▼居住地(観光面談)



▼性別

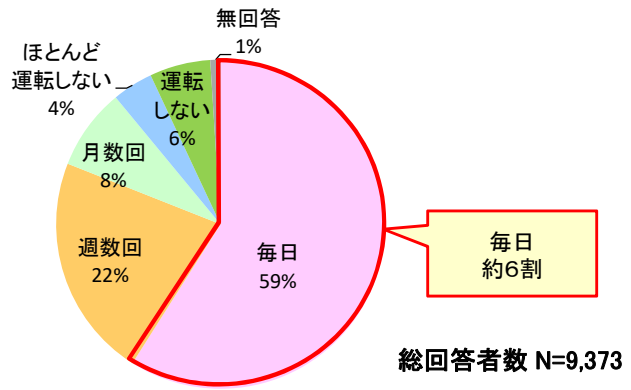


2-4) 第2回地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度等)

○自動車運転頻度は、回答者の約6割が毎日運転と回答。
○別保～尾幌間の利用頻度は、「毎日～月数回」の高頻度利用者が約6割を占めている。
○別保～尾幌間の利用目的は、「観光・レジャー」、「家事・買物」、「通院」、「仕事(営業・運送等)」の順で多くなっている。

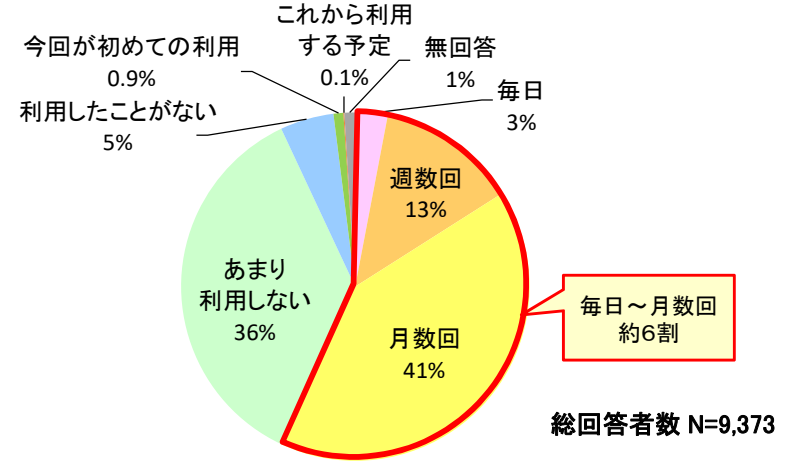
▼自動車を運転する頻度

質問. 自動車を運転する頻度を教えてください(単数回答)



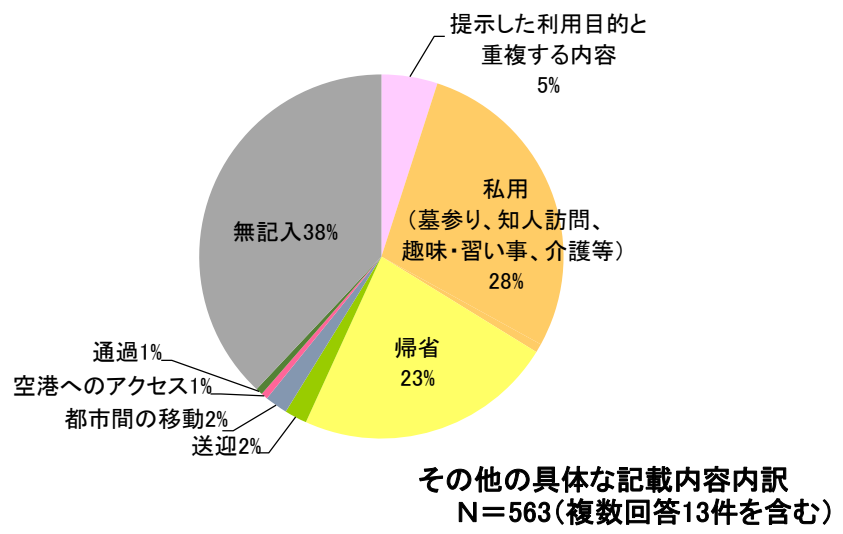
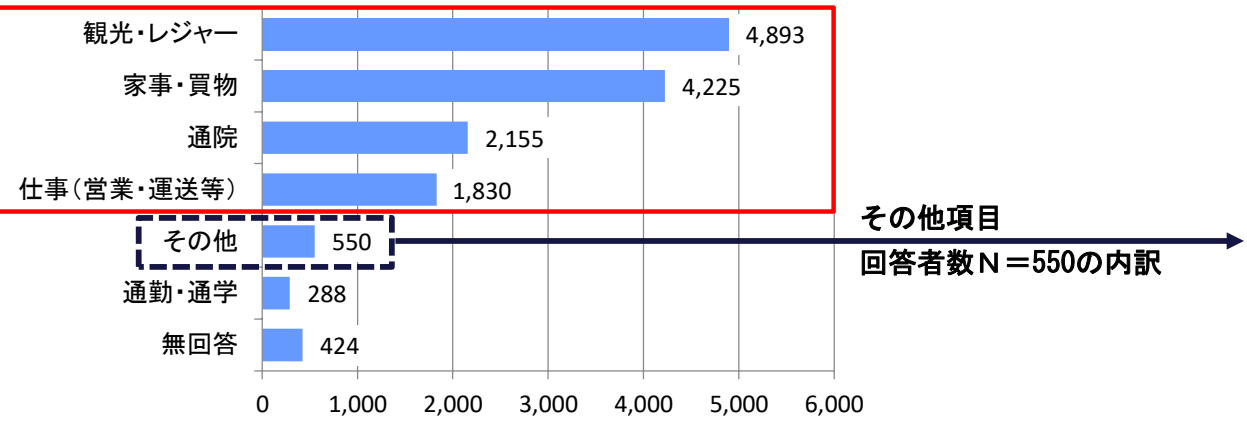
▼国道44号別保～尾幌間の利用頻度

質問. 国道44号別保～尾幌間の利用頻度を教えてください(単数回答)



▼別保～尾幌間の利用目的

質問. 別保～尾幌間の主な利用目的を教えてください(複数回答)



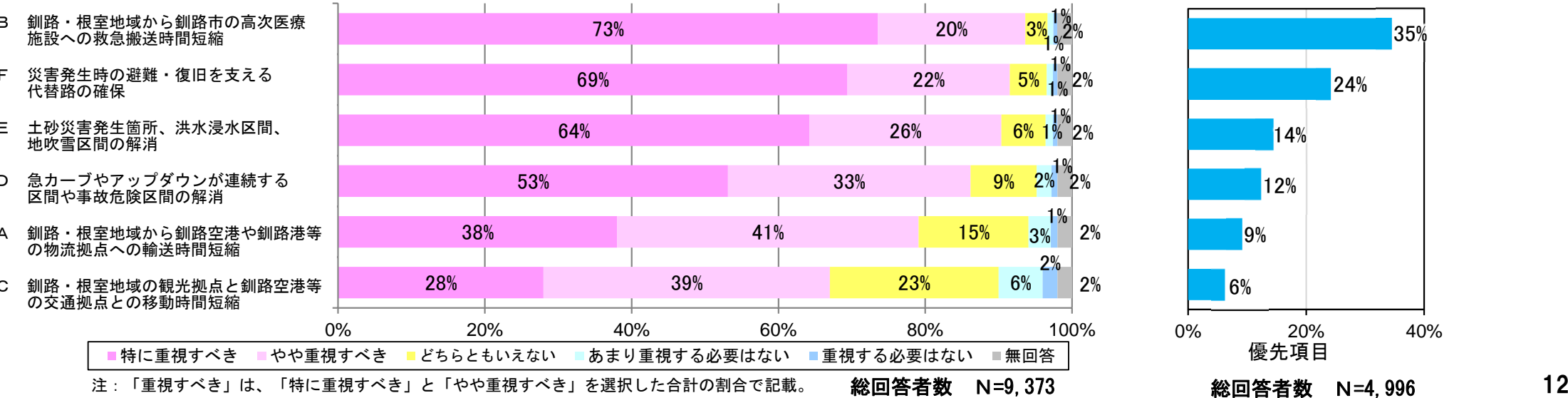
2-5) 第2回地域意見聴取の結果 アンケート調査(対策案選定時に重視すべき事項)

○対策案選定時に優先すべき項目は、「釧路・根室地域から釧路市の高次医療施設への救急搬送時間短縮」、「災害発生時の避難・復旧を支える代替路の確保」、「土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消」の順となっている。

○対策案選定時に重視すべき項目は、優先すべき項目の上位3項目と「急カーブやアップダウンが連続する区間や事故危険区間の解消」について重視すべきとの意見が8割以上と多い。

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。 また、各項目の中で特に優先すべき項目一つに✓をつけてください。	重視すべき					優先項目
	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 釧路・根室地域から釧路空港や釧路港等の物流拠点への輸送時間短縮	1	2	3	4	5	
B 釧路・根室地域から釧路市の高次医療施設への救急搬送時間短縮	1	2	3	4	5	
C 釧路・根室地域の観光拠点と釧路空港等の交通拠点との移動時間短縮	1	2	3	4	5	
D 急カーブやアップダウンが連続する区間や事故危険区間の解消	1	2	3	4	5	
E 土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消	1	2	3	4	5	
F 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	



2-6) 第2回地域意見聴取の結果 アンケート調査(対策案選定時に配慮すべき事項)

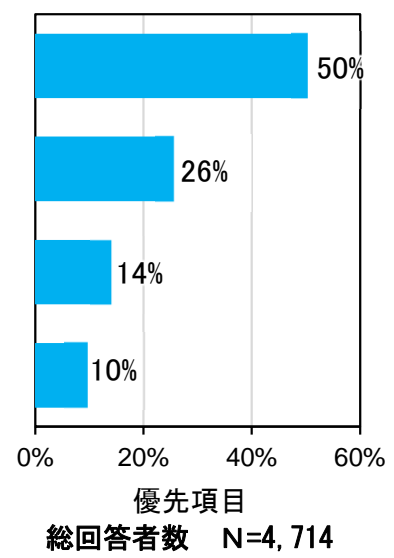
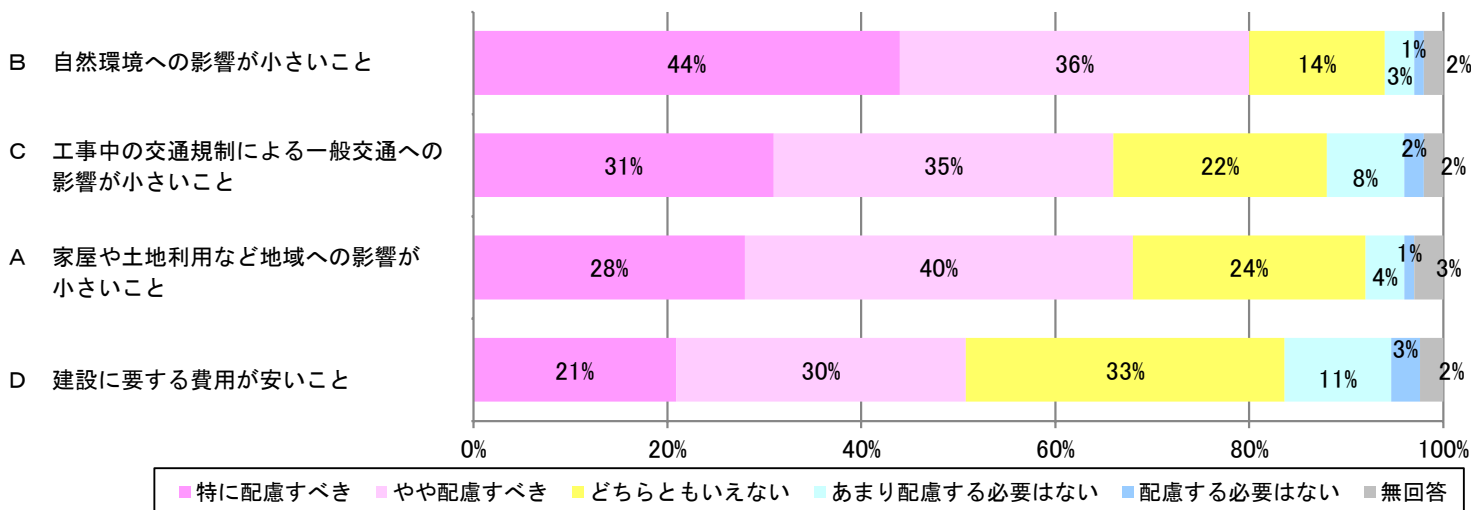
○対策案選定時に優先すべき項目は、「自然環境への影響が小さいこと」、「工事中の交通規制による一般交通への影響が小さいこと」の順となっている。

○対策案選定時に配慮すべき項目は、「自然環境への影響が小さいこと」について配慮すべきとの意見が8割以上と多い。

○「建設に要する費用が安いこと」については、建設費がかかっても災害時の代替路として機能する道路整備を望む等の意見があり、配慮すべきではないとの意見が1割以上あった。

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○をつけてください。 また、各項目の中で特に優先すべき項目一つに✓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	優先項目
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	



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。 総回答者数 N=9,373

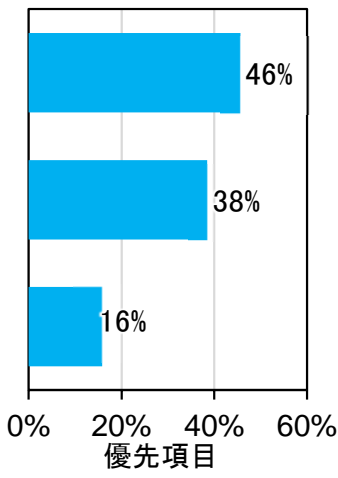
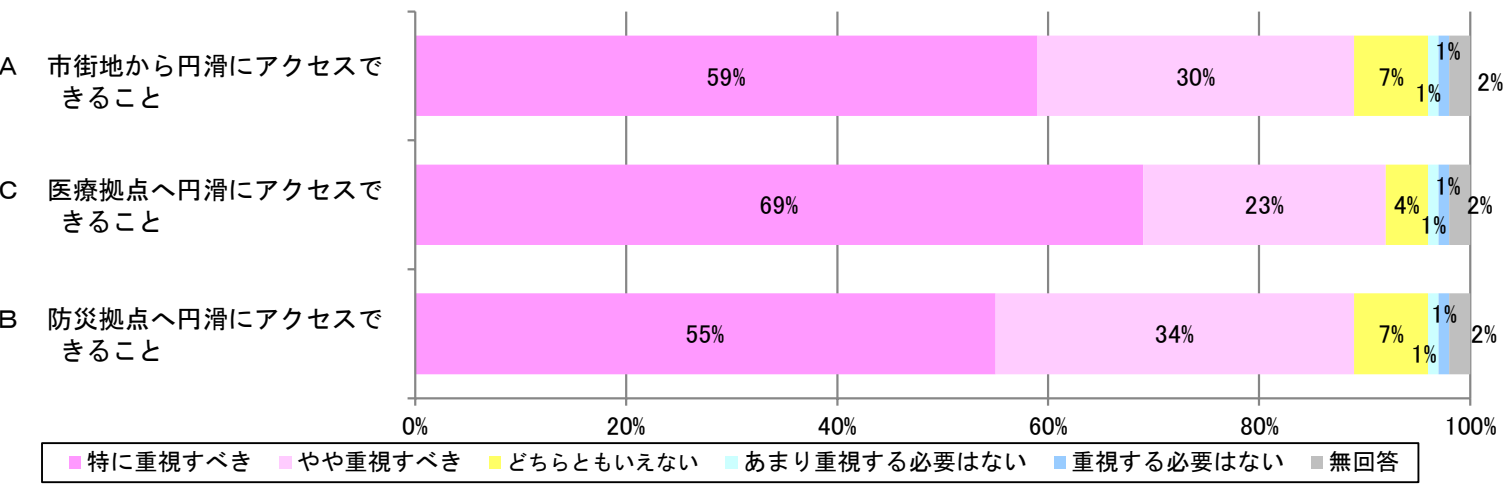
2-7) 第2回地域意見聴取の結果 アンケート調査(インターチェンジで重視すべき事項)

○対策案選定時に優先すべき項目は、「市街地から円滑にアクセスできること」、「医療拠点へ円滑にアクセスできること」の順となっている。

○インターチェンジで重視すべき項目は、すべての項目に対し8割以上が重視すべきと感じている。

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、どのようなことを重視すべきと思いますか？

次のA～C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、各項目の中で特に優先すべき項目一つに✓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	優先項目
A 市街地から円滑にアクセスできること	1	2	3	4	5	
B 防災拠点へ円滑にアクセスできること	1	2	3	4	5	
C 医療拠点へ円滑にアクセスできること	1	2	3	4	5	



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。

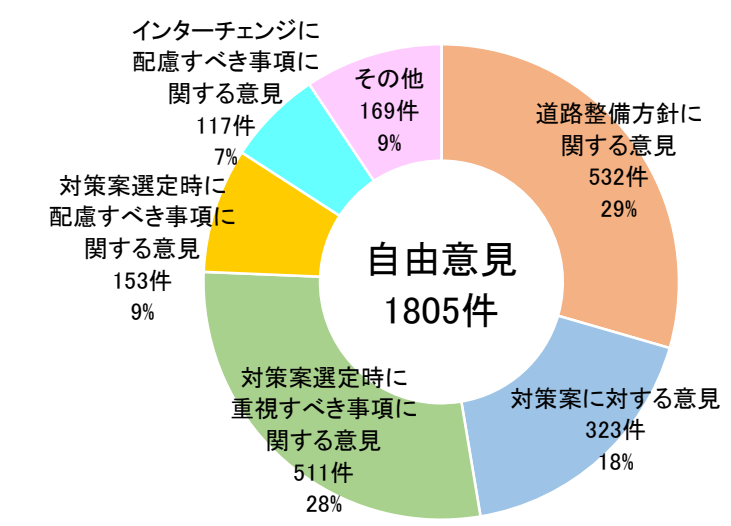
総回答者数 N=9,373

総回答者数 N=4,816

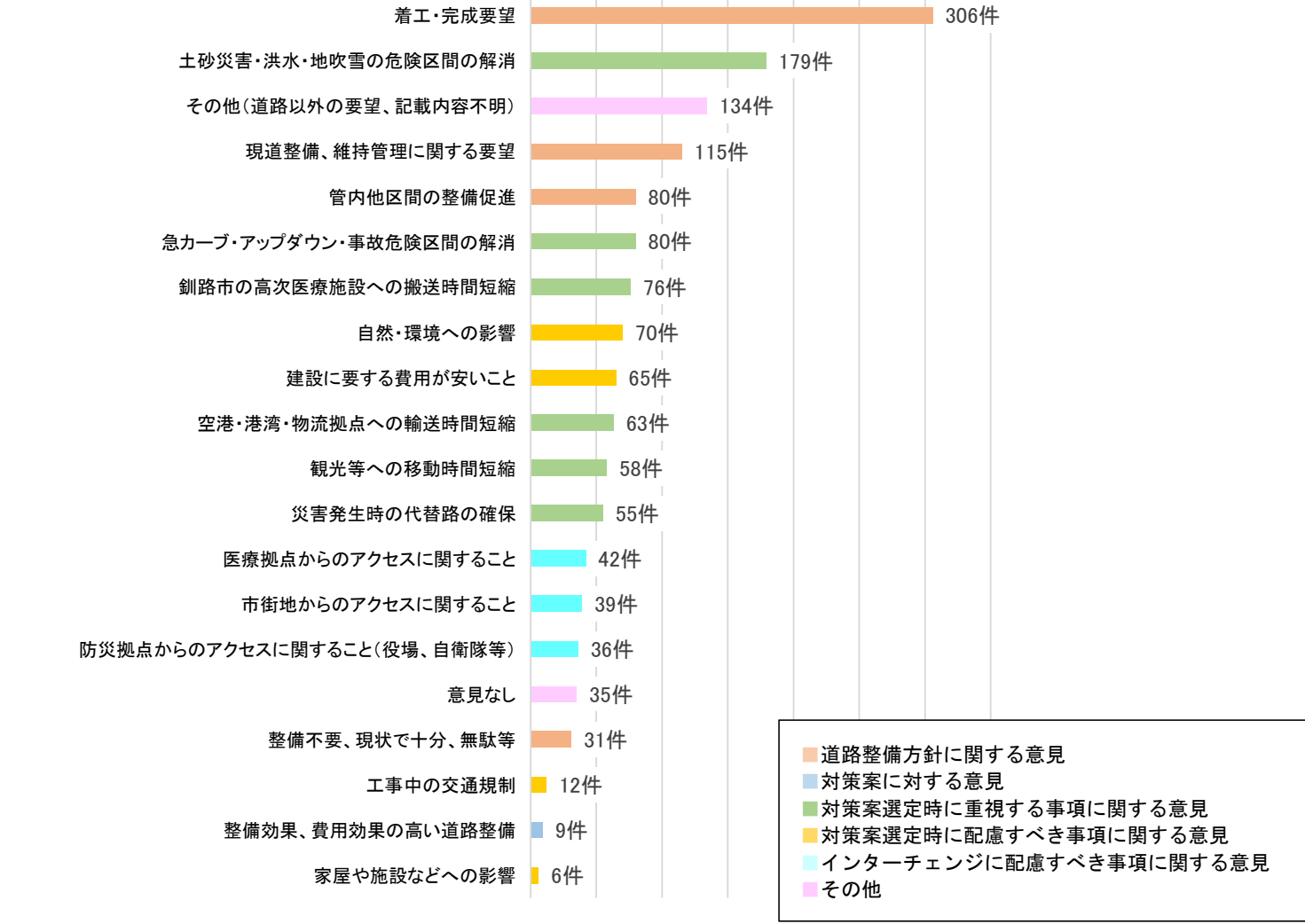
2-8) 第2回地域意見聴取の結果 アンケート調査(自由意見 その①)

○自由意見の記述では、「道路整備方針に関する意見」、「対策案選定時に重視すべき事項に関する意見」が約3割、「対策案に対する意見」が約2割寄せられた。

▼自由意見の内容内訳



▼分類別意見数



2-9) 第2回地域意見聴取の結果 アンケート調査(自由意見 その②)

○道路整備方針に関する意見では、「着工・完成要望」についての意見が多く寄せられた。
○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」についての意見が多く寄せられた。

▼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(306件)	<ul style="list-style-type: none">・仕事で根室に行くことが多いため、<u>時間短縮できる高規格道路を早く整備</u>して欲しい。(釧路町/20代男性)・釧路市街地までの道のりが遠く、長時間走行するので、運転の負担を減らすため、<u>時間短縮と安全に走れる高規格道路を早く整備</u>して欲しい。(浜中町/30代女性)・費用が安いのは大切だが時間短縮や代替路はさらに重要。<u>根室から釧路は遠いので、早期開通</u>を望む。(根室市/30代男性)・高規格道路が延伸されることは、<u>物流や産業など地域活性化に繋がるため、一日も早い事業化と完成</u>を期待します。(厚岸町/30代男性)
	管内道路整備(80件)	<ul style="list-style-type: none">・普段何気なく利用している道路の重要性を日本本土最東端の町に暮らす根室市民は良く理解している。北海道のさらなる発展のためにも、<u>北海道横断自動車道の一刻も早い全線開通</u>を切に願う。(根室市/40代男性)・<u>釧路までは道路が整備</u>されている。根室はどこに行くにも時間がかかる。<u>釧路より東側も重点的な整備が必要</u>。(根室市/40代男性)・<u>別保尾幌間だけではなく早急に全線開通が必要</u>。災害対策を重視したライフラインを希望します。(標茶町/70代男性)
	現道整備、維持管理に関する要望(115件)	<ul style="list-style-type: none">・道路完成後は、<u>維持管理に力を入れて欲しい</u>。(根室市/40代女性)・新規計画もよいが<u>既存の道路の維持補修をしっかりとって欲しい</u>。(釧路町/40代男性)・<u>現道の除雪をしっかりと、冬期間でも安心・安全に運転出来るようにしてほしい</u>。(根室市/40代女性)
	整備不要、現状で十分、無駄等(31件)	<ul style="list-style-type: none">・高規格道路は十分間に合っていて、<u>人口減少が進んでいる地域に道路整備はこれ以上必要ない</u>と考えている。(釧路市/50代男性)・<u>予算をかけて、根室まで北海道横断自動車道を整備する必要があるか疑問</u>。(釧路町/20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(314件)	<ul style="list-style-type: none">・<u>ゆずり車線を作ってもらえると交通がスムーズになり無理な追い越しが減る</u>。(厚岸町/30代女性)・<u>正面衝突や大きな事故防止のため、交通安全の観点からガードレールを設置</u>して欲しい。(根室市/70代男性)・鹿の出没が多いので、整備するにあたっては<u>鹿等の野生動物の飛び出しをどう防ぐかという点も考慮</u>して事業を進めて欲しい。(釧路町/30代男性)・<u>慣れない道路を走っていて目的地に向かっているか不安</u>になることがあるので、<u>案内標識の設置</u>をお願いします。(根室市/40代女性)
	整備効果、費用対効果(9件)	<ul style="list-style-type: none">・何事にも<u>費用対効果について言及する傾向</u>にある。利用頻度の問題とは別に、<u>地域の今後の発展性、災害対応(特に、大地震)、観光資源の有効活用</u>など多角的な視点から道路整備の推進に取り組むべきと考える。(釧路町/60代男性)

2-10) 第2回地域意見聴取の結果 アンケート調査(自由意見 その③)

- 対策案選定時に重視すべき事項では、「土砂災害、洪水、地吹雪の危険区間の解消」についての意見が多く寄せられた。
- 対策案選定時に配慮すべき事項では、「自然環境への影響」についての意見が多く寄せられた。
- インターチェンジに配慮すべき事項では、「医療拠点からのアクセスに関すること」についての意見が多く寄せられた。

▼主な意見（対策案選定時に配慮すべき事項に関する意見ほか）

分類		主な意見
対策案選定時に重視すべき事項に関する意見	空港・港湾・物流拠点への輸送時間短縮(63件)	・水産物の食糧供給基地である根室地域において、 貨物ドライバーの負担を減らすため、釧路方面への時間短縮は重要 です。 (根室市/40代男性) ・道東の農水産物を道内・道外に輸送しているので、 輸送時間短縮が図られる高規格道路は必要 です。(厚岸町/60代男性)
	釧路市の高次医療施設への搬送時間短縮(76件)	・根室市は医療過疎地であるため 1秒でも速く釧路の高次医療が受けられるようになると安心 。(根室市/40代男性) ・厚岸は高次医療に対応した病院は無く、救急搬送は地元にとっては死活問題。 救急搬送時間の短縮が図られる道路が必要 である。 (厚岸町/40代男性)
	観光等への移動時間短縮(58件)	・札幌方面から道東へのアクセスがまだ便利とは言えず、 移動に1日を取られ観光地を回る時間がないため、早くアクセスが良くなることを願 (浜中町/40代女性) ・観光地への到着時間がずれると行きたい所に行けなくなったり、予定を変更することになるので、 時間短縮だけでなく遅延しない様な道路が必要 と思う。(札幌市/40代女性)
	急カーブ、アップダウン、事故危険区間の解消(80件)	・事故の原因となる 坂道やカーブを減らし、冬期間も含め安全に通行できるようにして欲しい 。(厚岸町/70代 性別無回答) ・国道44号は、 急な曲がり、急な坂道がある区間があり、交通事故減少のためにも高速道路整備は必要 と思います。(釧路町/50代男性)
	土砂災害、洪水、地吹雪の危険区間の解消(179件)	・温暖化の影響による大雨で 土砂災害や冠水が頻繁に起こることが懸念されるため、通行止めにならない道路を整備して欲しい 。 (根室市/70代女性) ・尾幌川の洪水も危険なため、 不測の事態に備えた道路整備を期待する 。(厚岸町/60代男性) ・ 地吹雪が発生するため、冬期間も安心安全に走行できる道路を希望 します。(根室市/70代男性)
	災害発生時の代替路の確保(55件)	・ 代替路を確保するのが当たり前だが、災害復旧の観点から代替路でも移動時間が短い方が良い 。(浜中町/男性 年齢無回答) ・沿線地域では 国道44号が唯一の生命線 であり経済、災害に備えて複数ルートは恩恵が大きい。(厚岸町50代男性)
対策案選定時に配慮すべき事項に関する意見	家屋や施設などへの影響(6件)	・厚岸町は農地が多いので、 道路による農地への影響を少なくして整備してほしい 。(厚岸町/30代女性)
	自然環境への影響(70件)	・自然は釧路・根室地方の資源であり最も大切にしたい。 自然との共生の観点で整備 願います。(厚岸町/60代 性別無回答) ・動植物など 自然環境への影響には十分配慮 して欲しい。(釧路町/50代女性)
	工事中の交通規制(12件)	・工事中は、 交通規制による一般道への影響を小さくして欲しい 。(浜中町/70代男性)
	建設に要する費用が安いこと(65件)	・建設費がかかっても 災害が発生した際の代替路として将来的に有用な道路の建設 を望みます。(浜中町/30代男性) ・道路整備は必要と思うが、工事費用をかけないよう コスト削減しながら道路を作ってほしい 。(根室市/30代女性)
インターチェンジで重視すべき事項に関する意見	市街地からのアクセスに関すること(39件)	・市街地のアクセスとして 尾幌と昆布森の市街地にアクセスできるインターチェンジ を望みます。釧路方面や厚岸方面へのアクセスが良くなる と思います。(釧路町/50代男性) ・インターチェンジは 市街地の近くにあった方が良く、高規格道路へのアクセスが悪いと利用されない と思う。(厚岸町/70代女性)
	防災拠点からのアクセスに関すること(36件)	・ 災害で市街地が被災した時に災害復旧・救援物資搬送に向かうため、自衛隊、救急等の緊急車両が避難施設にアクセスできる道路が必要 。 (厚岸町/30代男性) ・災害で 被災した際に復旧するため、防災拠点へアクセスのしやすさと安全なルート を確保することが大切だと考えます。(釧路町/40代女性)
	医療拠点からのアクセスに関すること(42件)	・厚岸から釧路への病院や買物などは道路を利用しなければ日常生活が保てない。 釧路市の医療機関へ円滑にアクセス を願います。 (厚岸町/60代女性) ・ 救急搬送時に早く高規格道路に乗るために、医療の観点からインターチェンジへのアクセス を考えて貰いたい。(厚岸町/60代女性)

2-11) 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、対策案の比較にあたって配慮すべき事項、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、どの項目を重視すべきか
- 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計画すべきか
- 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か
- 問4：その他、配慮すべき項目や、今後の道路整備の意見等について（自由意見）

■実施状況

調査対象			実施数
沿線自治体等			7箇所
関係団体	産業団体	商工会議所・商工会	5箇所
		農畜水産業関連	6箇所
		運輸	1箇所
		観光	5箇所
	医療・消防	消防	3箇所
		病院	3箇所
	根室市町会連合会婦人部連絡会		1箇所
合計			31箇所



沿線自治体



商工会議所



消防組合



漁業協同組合



観光連盟



病院

2-12) 第2回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(対策案選定時に重視すべき事項)

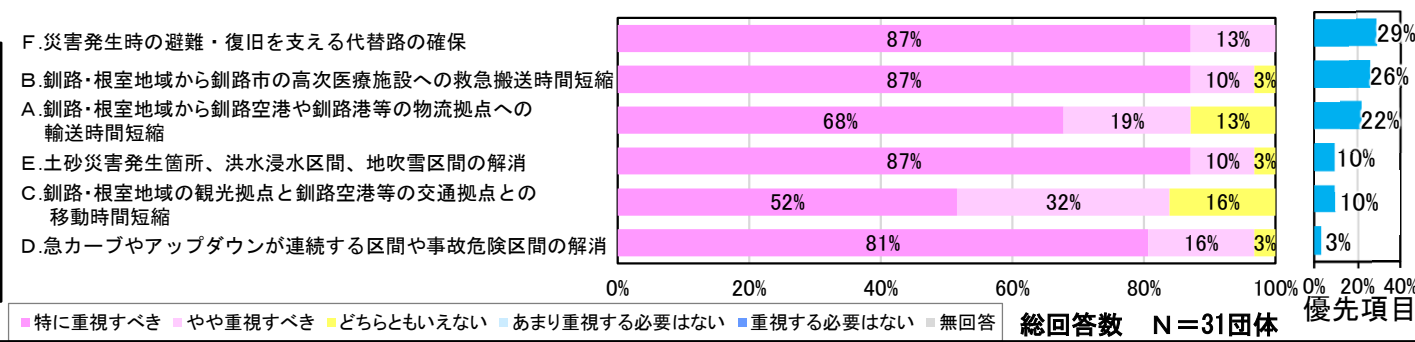
○対策案選定時に優先すべき項目は、「災害発生時の避難・復旧を支える代替路の確保」、「釧路・根室地域から釧路市の高次医療施設への救急搬送時間短縮」、「釧路・根室地域から釧路空港や釧路港等の物流拠点への輸送時間短縮」の順となっている。

○対策案選定時に重視すべき項目は、すべての項目に対し8割以上が重視すべきと感じている。

▼対策案選定時に重視すべき項目

問1. 対策案(ルート帯案)を検討にあたって、どの項目を重視すべきと思いますか？
また、各質問の項目の中で特に優先すべきものを1つを教えてください。

A. 釧路・根室地域から釧路空港や釧路港等の物流拠点への輸送時間短縮
B. 釧路・根室地域から釧路市の高次医療施設への救急搬送時間短縮
C. 釧路・根室地域の観光拠点と釧路空港等の交通拠点との移動時間短縮
D. 急カーブやアップダウンが連続する区間や事故危険区間の解消
E. 土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消
F. 災害発生時の避難・復旧を支える代替路の確保



▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見
F. 災害発生時の避難・復旧を支える代替路の確保	<ul style="list-style-type: none">現在の国道44号の当該区間は洪水浸水や土砂災害の危険区間があるが、周辺に幹線道路が少なく、災害発生時は長距離の迂回を強いられるため、代替路の確保は重要である。また、洪水など災害発生時に被災箇所へ迅速に移動できる道路が必要である。(自治体)災害時の国道通行止めにおいても傷病者の搬送を考え、代替性に加え速達性も備えた道路整備が重要と考える。(病院)
B. 釧路・根室地域から釧路市の高次医療施設への救急搬送時間短縮	<ul style="list-style-type: none">釧路根室地域では3次医療施設は釧路市にしかなく、生死に関わる心臓疾患や脳疾患患者の救急搬送は1分1秒でも時間短縮となることが重要である。(病院)ドクターヘリは有視界時に限定されるため、夜間や悪天候時の対応が多く、釧路市への搬送は圧倒的に陸路に依存しており、救急搬送時の時間短縮は非常に重要である。(消防本部・消防組合)
A. 釧路・根室地域から釧路空港や釧路港等の物流拠点への輸送時間短縮	<ul style="list-style-type: none">物流の2024年問題をクリアするためには自助努力に限界があるため、拠点間の輸送時間の短縮というのは重要である。(トラック協会)仙鳳趾の生牡蠣の多くは苫小牧港を利用し本州へ輸送しており、消費者に鮮度の良い状態で届けるために輸送時間短縮は非常に重要である。(漁業協同組合)釧路・根室地域は北海道の中でも地理的なハンディキャップが大きい地域であるため、輸送時間の短縮は重要である。(商工会議所・商工会)
E. 土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消	<ul style="list-style-type: none">国道44号は地吹雪により通行止めになったこともあり、通行止めになると物流や日常生活が麻痺してしまうので、災害区間の解消は最重要である。(自治体)釧路・根室地域は地吹雪が発生しやすく、1度レンタカーで観光に来た人が事故を起こしてしまうと再訪という機会が無くなるため、北海道の冬の運転に慣れていない観光客でも安全に事故なく観光できる道路整備が重要である。(レンタカー協会)
C. 釧路・根室地域の観光拠点と釧路空港等の交通拠点との移動時間短縮	<ul style="list-style-type: none">釧路・厚岸・浜中・根室の海沿いのラインを観光ルートとして広域的な周遊観光の活性化が期待できる。また、自治体間の連携促進や新たな企画が組みやすくなるなど、観光事業において大きなメリットが生まれる。(観光協会)空港を活用した広域周遊観光において、所要時間の短縮が観光客誘致を後押しするほか、滞在時間が増えて観光地への経済効果アップが期待される。(空港)観光ツアーバスの到着時間等が遅れると観光客の滞在時間が短くなるため、安全かつ定時に優れた道路整備が重要である。(バス会社)
D. 急カーブやアップダウンが連続する区間や事故危険区間の解消	<ul style="list-style-type: none">生体牛の輸送の際、急カーブやアップダウンによるストレスや体重減少が値段にも影響することから、安定して走行できる道路を望む。(農業協同組合)走行時の振動が妊婦のお腹に負担がかかるので、なるべくカーブやアップダウンの少ない道路整備をしてほしい。(婦人部連絡会)急なカーブやアップダウンは荷崩れが起こるので、品質の高い生ウニを消費者に提供するためには、安定して走行できる道路が必要である。(漁業協同組合)

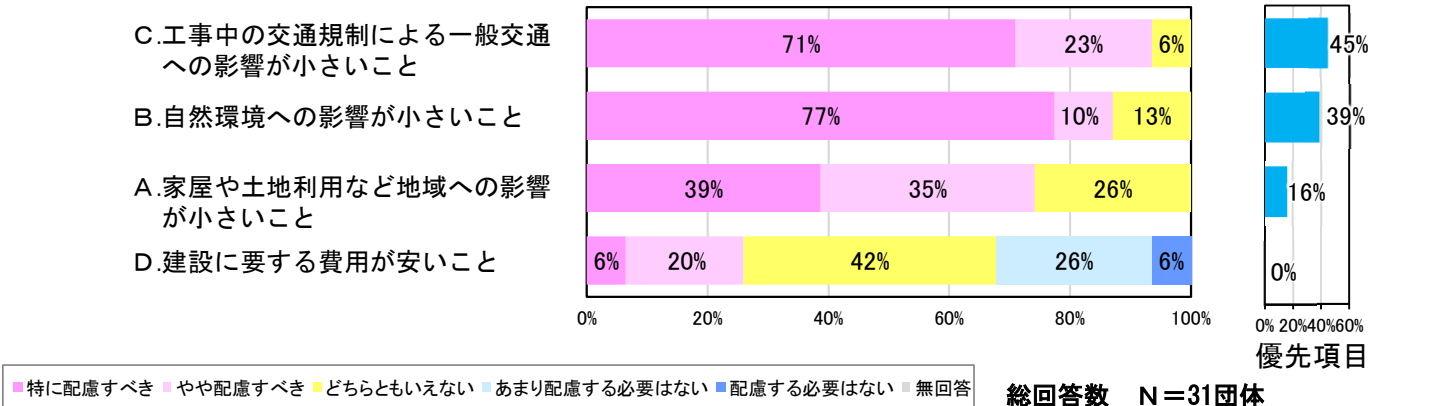
2-13) 第2回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(対策案選定時に配慮すべき事項)

- 対策案選定時に優先すべき項目は、「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」、「自然環境への影響が小さいこと」の順となっている。
- 対策案選定時に配慮すべき項目は、「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」、「自然環境への影響が小さいこと」について配慮すべきとの意見が8割以上と多い。
- 「建設に要する費用が安いこと」については、費用が安い方が望ましいが、産業活動や命を守ることを優先した整備を望む等の意見があり、配慮すべきではないとの意見が3割以上あった。

▼対策案選定時に配慮すべき事項

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？また、各質問の項目の中で特に優先すべきもの1つを教えてください。

A. 家屋や土地利用など地域への影響が小さいこと
B. 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一般交通への影響が小さいこと
D. 建設に要する費用が安いこと



▼選択した項目を配慮すべきと思う理由

項目	主な意見
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	<ul style="list-style-type: none">・救急搬送時に工事規制箇所を通行する際は優先して通過させて貰っているが、長時間の交通規制は救急搬送時のタイムロスになるため、工事中の交通規制は少なければ少ない程良い。(消防本部・消防組合)・国道44号は人流や物流の骨幹を担っている道路であり、長期間の交通規制は地域への影響が大きいため、交通規制による影響を小さくすることが重要である。(商工会議所・商工会)
B. 自然環境への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none">・当該地域は、厚岸霧多布昆布森国定公園やシーサイドラインなど観光資源が豊富な地域であるため、道路整備にあたりなるべく自然環境への影響が小さいことを望む。(自治体)・釧路・根室地域は、野生動物や手つかずの自然が最大の魅力の地域である。地域の重要な観光資源でもある自然環境への影響が出来るだけ少ないよう配慮して欲しい。(観光協会)
A. 家屋や土地利用など地域への影響が小さいこと	<ul style="list-style-type: none">・地盤産業の基盤となる農地等を可能な限り回避するほか、農地分断も小さくして欲しい。(農業協同組合)・釧路根室地域は酪農や農業が基幹産業であり、また、その土地に住んでいる方のための道路となるので、家屋や農地等への影響を小さくすることが望ましいと考える。(自治体)・尾幌市街地には家屋や神社などがあり、影響があると過疎化に繋がる懸念があるため、家屋などへの影響を抑えた計画として欲しい。(自治体)
D. 建設に要する費用が安いこと	<ul style="list-style-type: none">・建設費用は安い方が望ましいが、産業活動や命を守ることを優先した別線の道路整備を望む。(商工会議所・商工会)・可能な範囲でコスト縮減を図りつつ、地域の課題をしっかりと解決できる道路整備が必要。費用が安いことだけを重視すべきでは無い。(自治体)

2-14) 第2回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(インターチェンジで重視すべき事項)

○対策案選定時に優先すべき項目は、「市街地から円滑にアクセスできること」、「医療拠点へ円滑にアクセスできること」の順となっている。

○インターチェンジで重視すべき項目は、すべての項目に対し9割以上が重視すべきと感じている。

▼インターチェンジとのアクセスの検討にあたって重視すべき事項

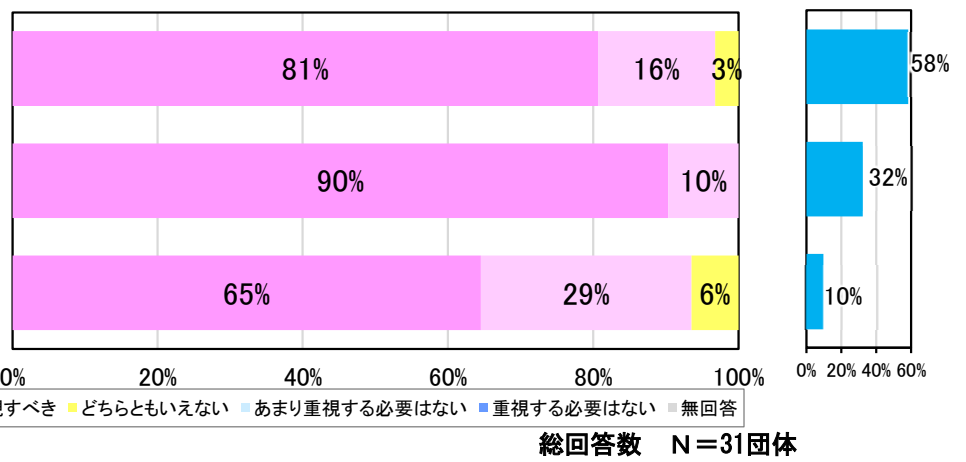
問3. インターチェンジとのアクセスを検討するにあたって、どのようなことを重視すべきと思いますか？また、各質問の項目の中で特に優先すべきもの1つを教えてください。

A. 市街地から円滑にアクセスできること

B. 防災拠点へ円滑にアクセスできること

C. 医療拠点へ円滑にアクセスできること

- A.市街地から円滑にアクセスできること
- C.医療拠点へ円滑にアクセスできること
- B.防災拠点へ円滑にアクセスできること



▼選択した項目を重視すべきと思う理由

項目	主な意見
A. 市街地から円滑にアクセスできること	<ul style="list-style-type: none">・インターネット通販の拡大により宅配の量が非常に増えているので、配達先や配送拠点のある市街地へのアクセス向上は大変重要。(トラック協会)・利用が最も多いのは日常生活での交通になるので、市街地に近い位置にインターチェンジが必要と考えている(商工会議所・商工会)・尾幌市街の住民は厚岸町役場や釧路方面への買物利用など東西へ利用があるため、両方向にアクセスできるインターチェンジがあると良い。(自治体)・日常生活だけでなく観光や物流面からも昆布森市街から高規格道路へ円滑にアクセス出来る位置にインターチェンジ設置を望む。(自治体)
C. 医療拠点へ円滑にアクセスできること	<ul style="list-style-type: none">・傷病人のことを考えると、救急搬送時の速達性を上げて、市街地など搬送元から釧路市内の高次医療施設へアクセスすることが、最も優先されるべき。(消防本部・消防組合)・尾幌市街地では脳疾患など重篤患者の対応は市立釧路総合病院などで行うため、釧路方面へのアクセスは重要であるが、町立厚岸病院でも緊急時の応急処置等を行う場合があり、厚岸方面へのアクセスも重要である。(自治体)・昆布森市街地から釧路市内の高次医療施設にアクセスする際に利便性の高い位置にインターチェンジがあることを望む。(自治体)・救急搬送時の高次医療施設への速達性向上のため、高規格道路に円滑にアクセスできるインターチェンジが必要。(病院)
B. 防災拠点へ円滑にアクセスできること	<ul style="list-style-type: none">・昆布森市街地は洪水や津波で街が水没してしまう恐れがあり、迅速に復旧するためには救援車両や支援物資が必要になる。広域支援や釧路駐屯地が昆布森市街地にアクセス出来るインターチェンジが出来れば、高規格道路を活用した災害支援に役立つ。(自治体)・昆布森・尾幌市街地には避難所など防災拠点が位置し、災害時は周辺自治体が協力し救援物資輸送を行うため、防災拠点までのアクセス確保が重要である。(商工会議所・商工会)

2-15) 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)

○その他配慮すべき項目や意見として、物流、観光、医療、防災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に関する意見	<ul style="list-style-type: none">・現道の国道44号で最も課題となっているのは鹿との衝突事故であるため、<u>鹿の侵入が少なく安全に走行できる高規格道路の整備</u>を望む。(自治体)・<u>運送事業者は法律で一定の休憩時間が決められているが</u>、高速道路を走っていると休憩を取らなければならない時間に駐車場があるかないかという問題が発生する。<u>パーキングエリアやインターチェンジの傍に駐車場、24時間利用できるトイレなど公共の休憩施設があると良い</u>と考えている。(トラック協会)・ミルクローリーは満載にして走行しているとはいえ、カーブやアップダウンによる品質劣化(固まる)の影響があるので注意して運転している。また、満載にしている分、<u>上り坂でスピードが出ずに後続車両へ影響しているため、登坂車線の設置が必要</u>である。(農業協同組合)・観光面について、高規格道路が整備されて<u>海岸側の厚岸霧多布昆布森国定公園やシーサイドラインへのアクセスが良くなると、観光入込み数の増加が期待</u>できると考えており、<u>観光地へのアクセス強化という視点でもインターチェンジの設置について配慮が必要</u>である。(自治体)・釧路・根室地域で予測される大規模地震や津波浸水などの災害は、一自治体だけで対処できるものでは無い。被災する自治体の周辺自治体が<u>広域に連携して対処する必要</u>があり、<u>住民の広域避難や災害時の円滑な支援等の観点から別保尾幌間の道路の役割は重要</u>である。(自治体)・夜間に救急搬送することがあるため、<u>安心して運転できるように照明やデリネータを設置</u>して欲しい。(消防本部・消防組合)・<u>浸水区間など危険区間が多い路線のため災害時の代替路の整備は重要であるが、被災者を搬送する移動時間の短縮は必要</u>である。(自治体)
今後の道路整備に関する意見	<ul style="list-style-type: none">・釧路・根室地域は一次産品の生乳や鮮魚、農産物の生産基地であるため、<u>道路整備により釧路空港や苫小牧港などから道外の消費地に短時間かつ安全に輸送できることが非常に重要</u>であると思う。また、<u>道路が繋がることで釧路港や釧路空港の機能発展に繋がる</u>議論も高まっていくと思う。(商工会議所・商工会)・尾幌糸魚沢道路、別保～尾幌間の整備が進み移動時間が短縮することで、釧路・根室地域でそれぞれ独自に取組まれていた観光ツアー等で地域間の連携がしやすくなる。<u>高規格道路が広域連携の促進に繋がる</u>と考える。(観光協会)・出張医の送迎のために病院職員5名が対応することがあり、町立厚岸病院から釧路空港への送迎を月3回ほどしている。<u>別保～尾幌間が整備されることで出張医を迅速に送迎できるほか、病院職員の負担軽減にも期待</u>している。(病院)・妊娠時に通院をしていて感じたことは、出産後は生まれたての赤ちゃんを乗せて検診にも行かなければならないため、<u>移動時間が短いことが親にも子にも負担軽減に繋がる</u>。(婦人部連絡会)・根室は釧路から遠いという<u>地理的なハンディキャップがある「交通僻地」であることが課題</u>である。高規格道路整備により釧路と往来しやすくなることで、根室で<u>住みやすく・働きやすくなる環境整備を進めることが重要</u>。(病院)

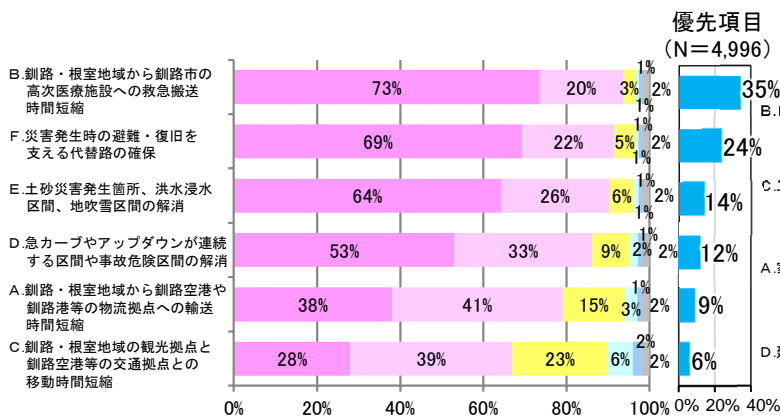
2-16) 第2回地域意見聴取(アンケート・ヒアリング)結果のまとめ

○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、対策案選定時に重視・配慮すべき事項等について確認。また、対応方針(案)の検討にあたって、インターチェンジで重視すべき事項について確認。

○各質問の項目の中で優先すべきものの1つについて確認。

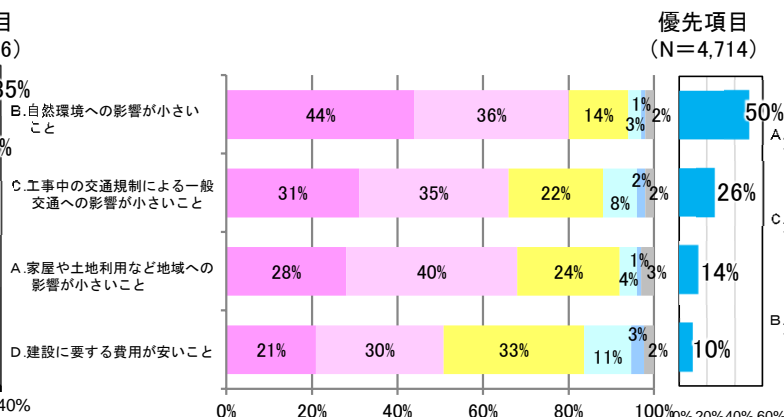
▼対策案選定時に重視すべき事項

○アンケート（総回答者数 N=9,373）



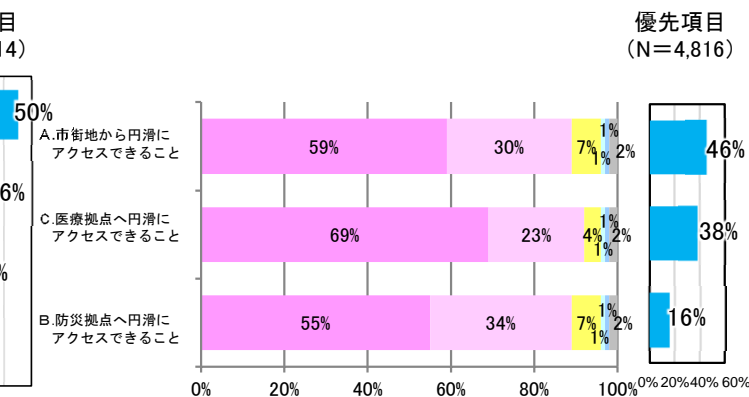
▼対策案選定時に配慮すべき事項

○アンケート（総回答者数 N=9,373）



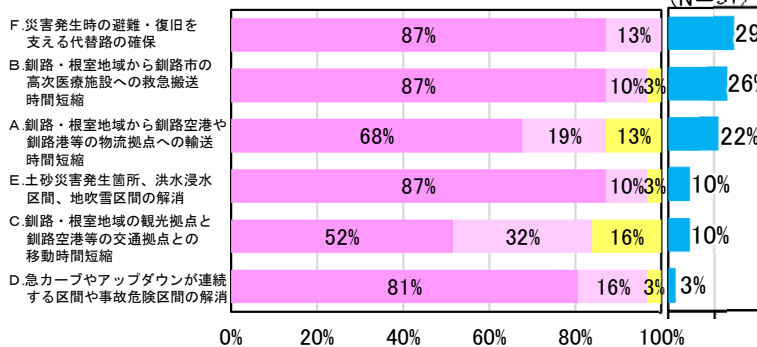
▼インターチェンジで重視すべき事項

○アンケート（総回答者数 N=9,373）

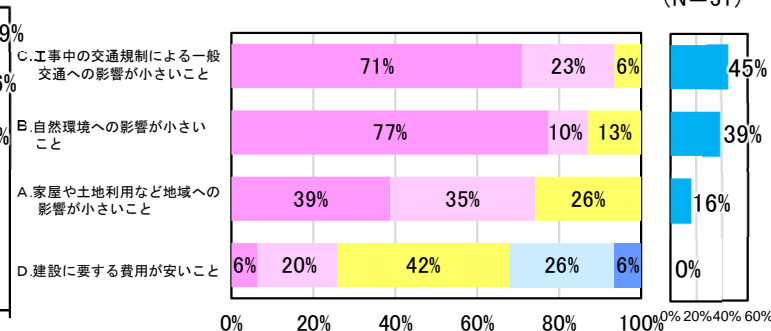


○ヒアリング（総回答数 N=31団体）

災害発生時の避難・復旧を

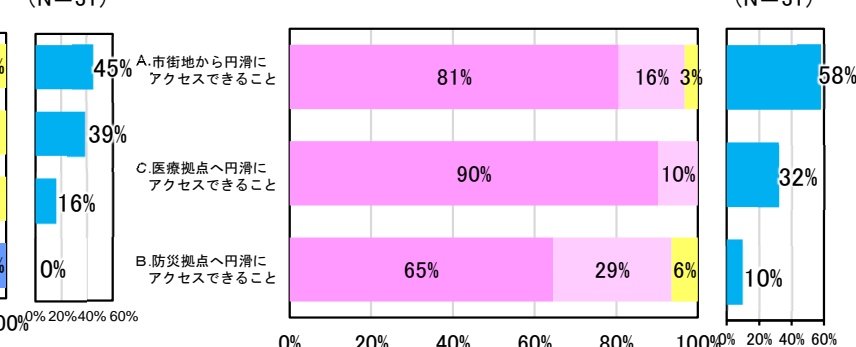


○ヒアリング（総回答数 N=31団体）



優先項目 ○ヒアリング（総回答数 N=31団体）

(N=31)



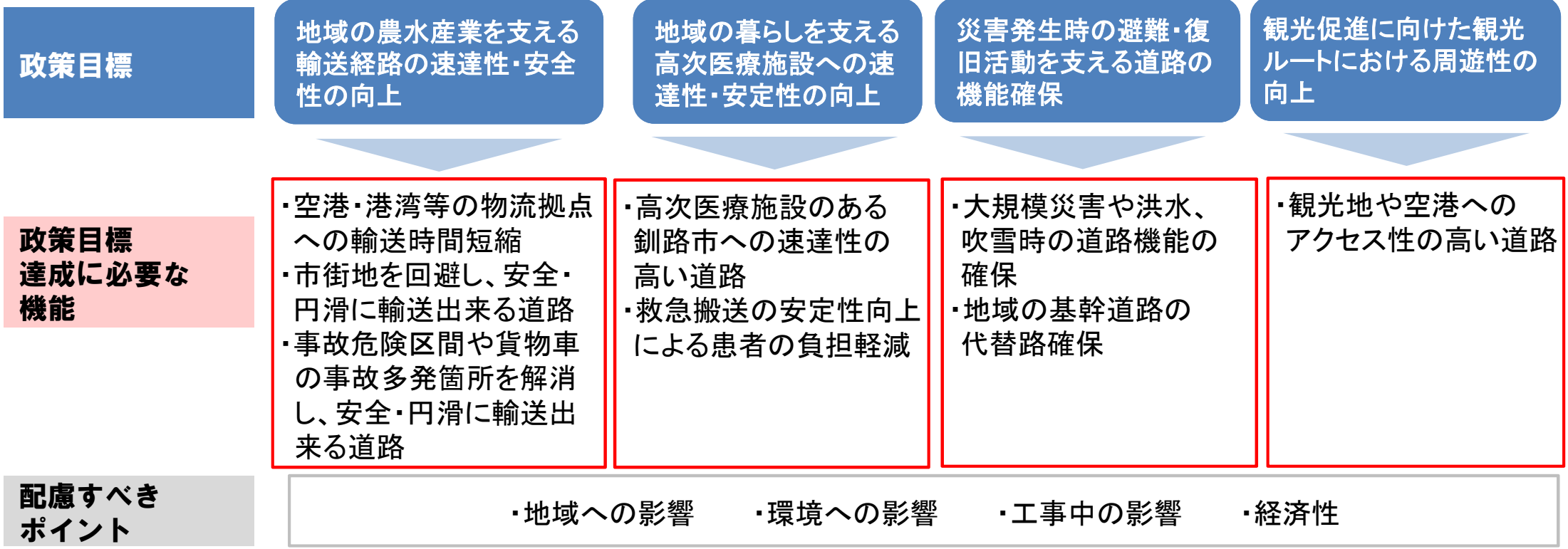
■ 特に重視・配慮すべき
 ■ やや重視・配慮すべき
 ■ どちらともいえない
 ■ あまり重視・配慮する必要はない
 ■ 重視・配慮する必要はない
 ■ 無回答

アンケート、ヒアリング結果から路線の対応方針案及びインターチェンジ位置について検討

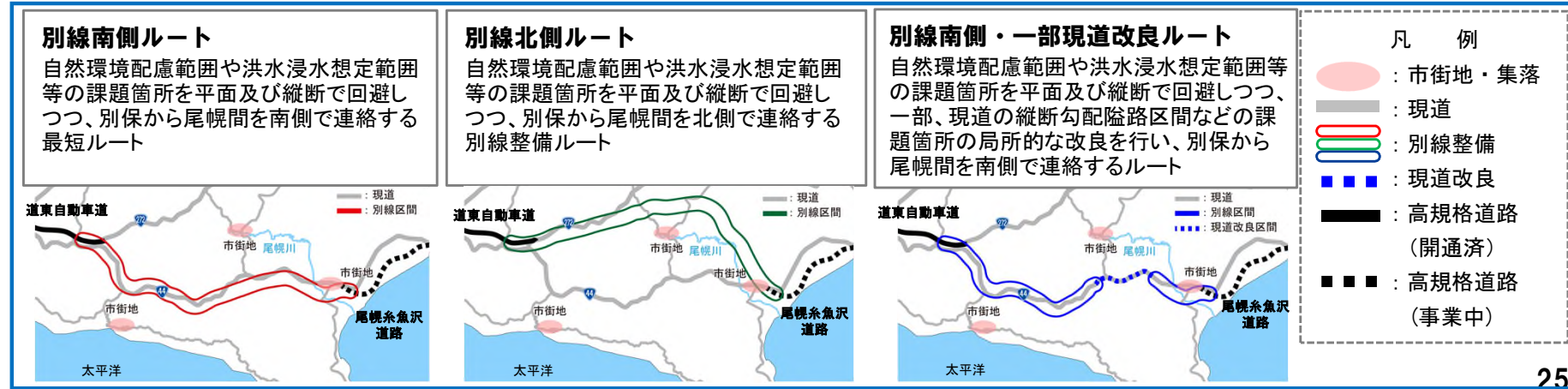
3. 対応方針（原案）の検討

3-1) 路線の対策案の考え方

○第2回地方小委員会までに、別保～尾幌間における政策目標の達成に必要な道路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。

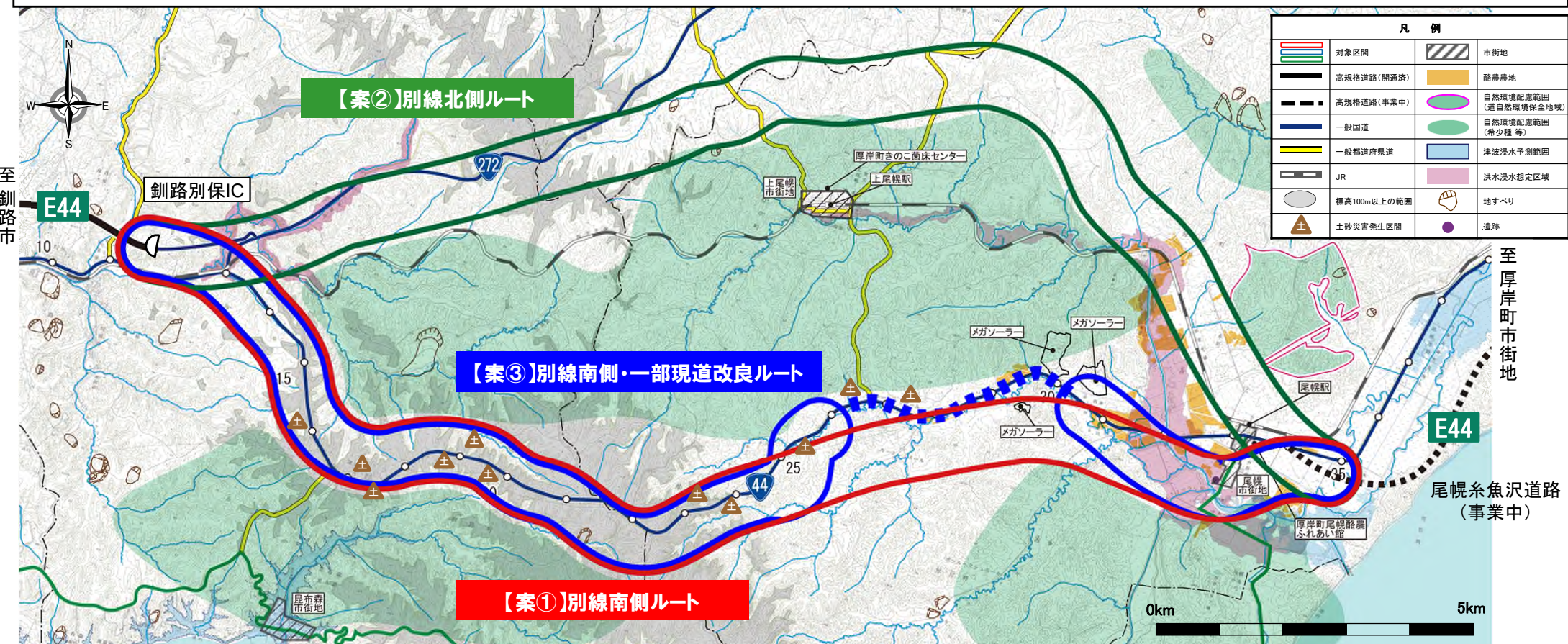


3つの対策案と整備イメージ



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 別線南側ルート**
(自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を南側で連絡する最短ルート)
- 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
 - 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 別線北側ルート**
(自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を北側で連絡する別線整備ルート)
- 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、案①と比較し延長が長く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 別線南側・一部現道改良ルート**
(自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、一部、現道の縦断勾配隘路区間などの課題箇所の局所的な改良を行い、別保から尾幌間を南側で連絡するルート)
- 一部区間が現道改良となるため、他案に比べサービス速度は劣る。また、一部代替性が確保できない
 - 一部現道の課題箇所を局所的に改良するため、事業費は対策案の中で安価

3-3) 対策案の比較評価

対策案の考え方			【案①】別線南側ルート	【案②】別線北側ルート	【案③】別線南側・一部現道改良ルート
			自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を南側で連絡する最短ルート	自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を北側で連絡する別線整備ルート	自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、一部、現道の縦断勾配隘路区間などの課題箇所の局所的な改良を行い、別保から尾幌間を南側で連絡するルート
整備イメージ					
区間延長			約21km(自動車専用道路)	約22km(自動車専用道路)	約23km(自動車専用道路+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・安全性の向上	輸送時の速達性	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮効果大きい(整備前127分→整備後120分、7分短縮) ◎	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮効果が比較的大きい(整備前127分→整備後121分、6分短縮) ○	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮が他案に比べ劣る(整備前127分→整備後123分、4分短縮) △
		輸送時の安定性	・市街地や縦断勾配隘路区間の回避(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所) (縦断勾配隘路区間 現況:2区間→整備後:0箇所) ◎	・市街地や縦断勾配隘路区間の回避(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所) (縦断勾配隘路区間 現況:2区間→整備後:0箇所) ◎	・別線整備と現道の局所改良で、市街地や縦断勾配隘路区間を解消(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所) (縦断勾配隘路区間 現況:2区間→整備後:0箇所) ◎
		輸送時の安全性	・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避(事故危険区間 現況:1区間→整備後:0区間) (貨物車事故多発箇所 現況:2箇所→整備後:0箇所) ◎	・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避(事故危険区間 現況:1区間→整備後:0区間) (貨物車事故多発箇所 現況:2箇所→整備後:0箇所) ◎	・別線整備と現道の局所改良で、事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の解消(事故危険区間 現況:1区間→整備後:0区間) (貨物車事故多発箇所 現況:2箇所→整備後:0箇所) ◎
	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	高次医療施設への速達性向上	・市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果大きい(現況114分→107分 7分短縮) ◎	・市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が比較的大きい(現況114分→108分 6分短縮) ○	・現道を部分的に活用するため、市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が他案に比べて劣る(現況114分→110分 4分短縮) △
		救急搬送の安定性向上	・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を回避(カーブ区間 現況:5箇所→整備後:0箇所) (市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所) ◎	・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を回避(カーブ区間 現況:5箇所→整備後:0箇所) (市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所) ◎	・別線整備と現道の局所改良で、搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を解消(カーブ区間現況:5箇所→整備後:0箇所) (市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所) ◎
	災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保	災害時の道路機能の確保	・土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の回避。(土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所) (洪水浸水区域 現況0.9km→0m) (地吹雪 現況3区間→0区間) ◎	・土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の回避。(土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所) (洪水浸水区域 現況0.9km→0m) (地吹雪 現況3区間→0区間) ◎	・別線整備と現道の局所改良で、土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消をするが、交差点では防雪対策出来ない。(土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所) (洪水浸水区域 現況0.9km→0m) (地吹雪 現況3区間→1区間) ○
		災害時の代替性の確保	・全線別線整備することで代替路の確保が可能 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が短い(昆布森市街地:移動時間19分、尾幌市街地:移動時間26分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森・尾幌市街地へのアクセス可能 ◎	・全線別線整備することで代替路の確保が可能 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が長い(昆布森市街地:移動時間21分、尾幌市街地:移動時間27分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森市街地へのアクセス不可 △	・現道を部分的に活用するため、一部代替路が確保できない ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が長い(昆布森市街地:移動時間19分、移動市街地:移動時間29分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森・尾幌市街地へのアクセス可能 △
配慮すべき事項	観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上		・釧路空港から根室市への移動時間短縮効果大きい。(根室市→釧路空港 現況127分→120分 7分短縮) ◎	・釧路空港から根室市への移動時間短縮効果が比較的大きい。(根室市→釧路空港 現況127分→121分 6分短縮) ○	・現道を部分的に活用するため、釧路空港から根室市間の時間短縮効果が他案に比べて劣る。(根室市→釧路空港 現況127分→123分 4分短縮) △
	地域への影響	家屋等土地利用への影響	・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、地形に沿った線形にすることで、影響範囲を小さくすることが可能 ○	・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、地形に沿った線形にすることで、影響範囲を小さくすることが可能 ○	・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、一部現道を活用するため、対策案の中では最も影響が小さい ◎
	環境への影響	自然環境への影響	・現道に近接しており、自然環境への影響を抑制することが可能 ○	・山地部を通過するが、地形に沿った線形とし地形改変面積を抑制することが可能 ○	・現道に近接し、現道を部分的に活用するため、地形改変面積を抑制することが可能 ◎
	工事中的影響	工事中的現道交通への影響	・現道沿いであるが、別線整備となるため工事中的現道交通への影響は、比較的小さい ○	・別線整備となるため工事中的現道交通への影響は、比較的小さい ○	・現道改良区間では、工事中的現道交通への影響が大きい △
	経済性	経済性・概算事業費	・事業費は対策案の中で中位 約1,100~1,300億円 ○	・案①に比べ延長が長く、事業費は対策案の中で高価 約1,150~1,350億円 △	・一部現道を改良するため、事業費は対策案の中で安価 約1,000~1,200億円 ◎

※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。

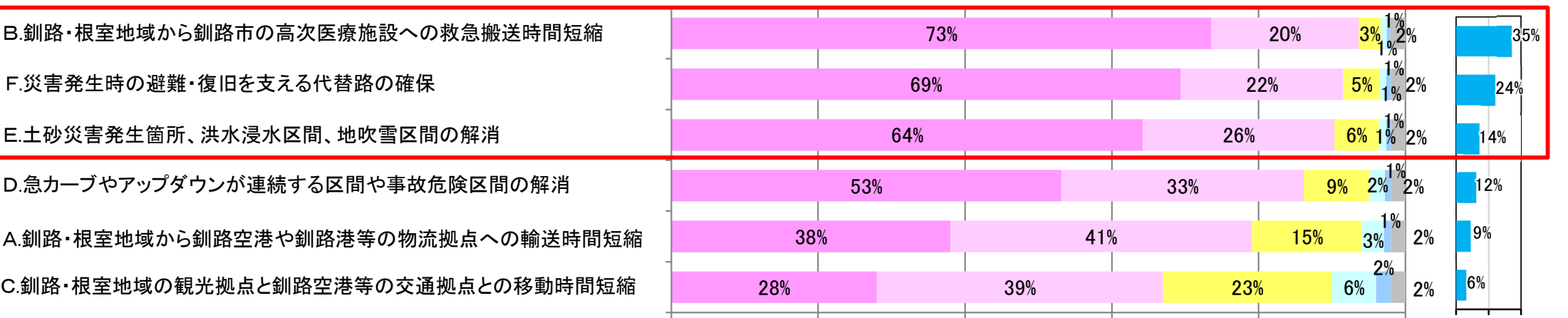
※2 比較表の評価は、現時点で想定される概ねのルート評価を一般的な目安として記載【凡例】◎：効果が大きい/影響が小さい、○：効果が比較的大きい/影響が比較的小さい、△：他案に比べ劣る

27

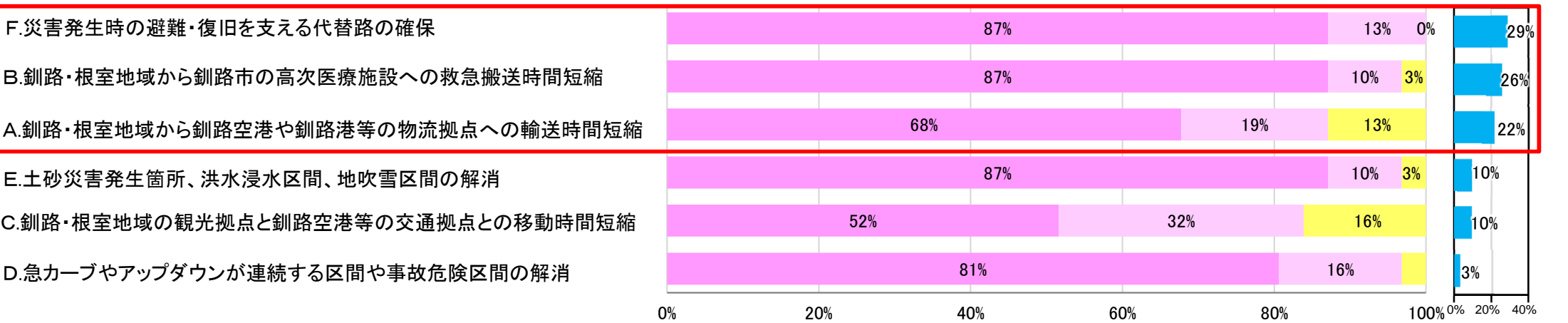
3-4) 対策案の比較評価(対策案選定時に重視すべき事項)

○対策案選定時の重視すべき優先項目は、「釧路・根室地域から釧路市の高次医療施設への救急搬送時間短縮」、「災害発生時の避難・復旧を支える代替路の確保」、「土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消」、「釧路・根室地域から釧路空港や釧路港等の物流拠点への輸送時間短縮」が、アンケートまたはヒアリングにおいて上位であり、いずれも8割以上が対策案選定時に重視すべきと感じている。

▼アンケート調査 (アンケート総回答者数 N=9,373 / 優先項目の総回答者数 N=4,996)



▼ヒアリング調査 (ヒアリング・優先項目の総回答者数 N=31)

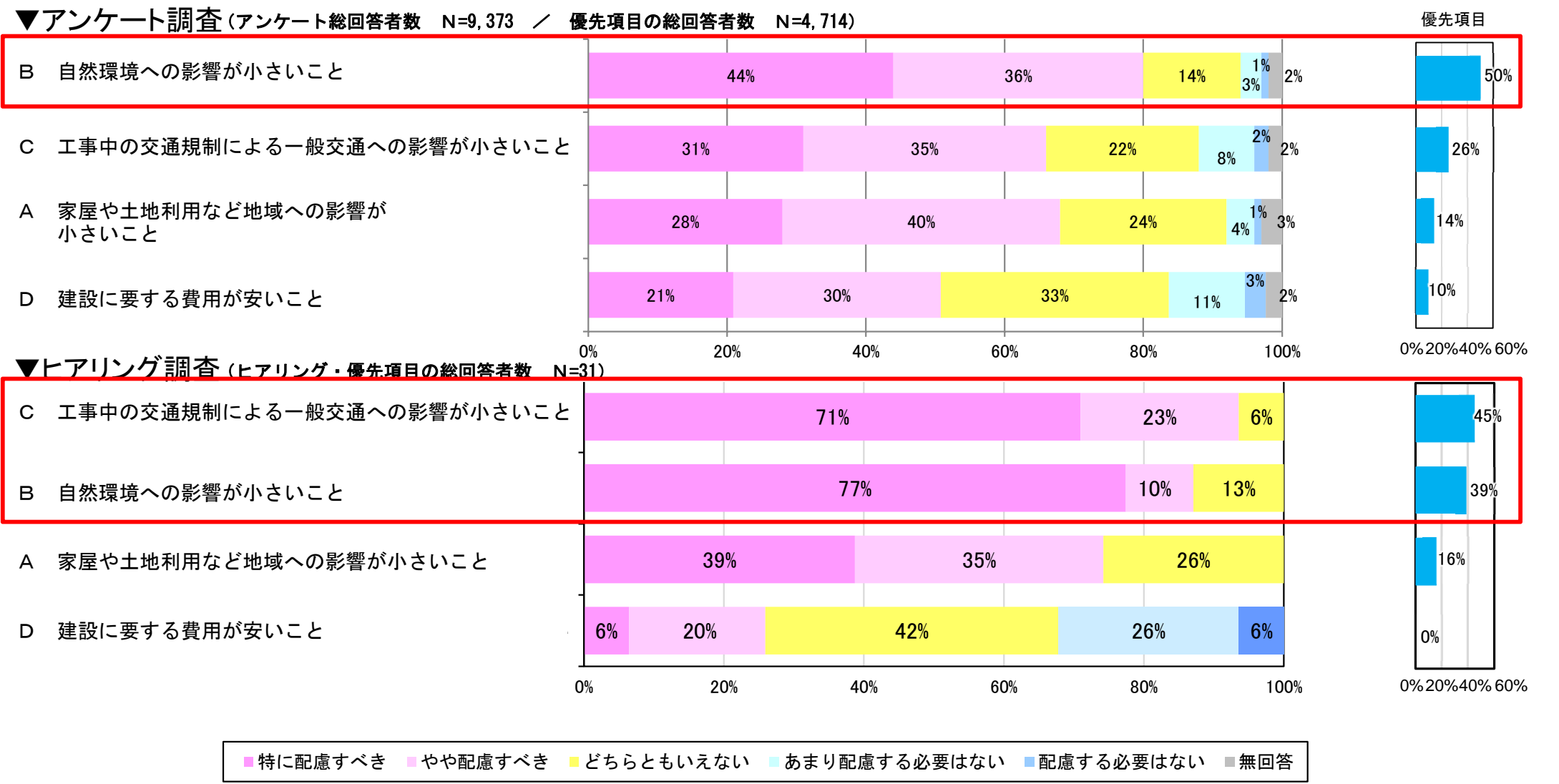


■ 特に重視すべき ■ やや重視すべき ■ どちらともいえない ■ あまり重視する必要はない ■ 重視する必要はない ■ 無回答

※A～Fの6つの設問のうち、優先項目上位かつ「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し赤枠で表示

3-5) 対策案の比較評価(対策案選定時に配慮すべき事項)

○対策案選定時の配慮すべき優先項目は、「自然環境への影響が小さいこと」、「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」が、アンケートまたはヒアリングにおいて上位であり、このうち「自然環境への影響が小さいこと」については、いずれも8割以上が対策案選定時に重視すべきと感じている。



※A～Dの4つの設問のうち、優先項目上位かつ「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し赤枠で表示

3-6) 対応方針(原案)の検討

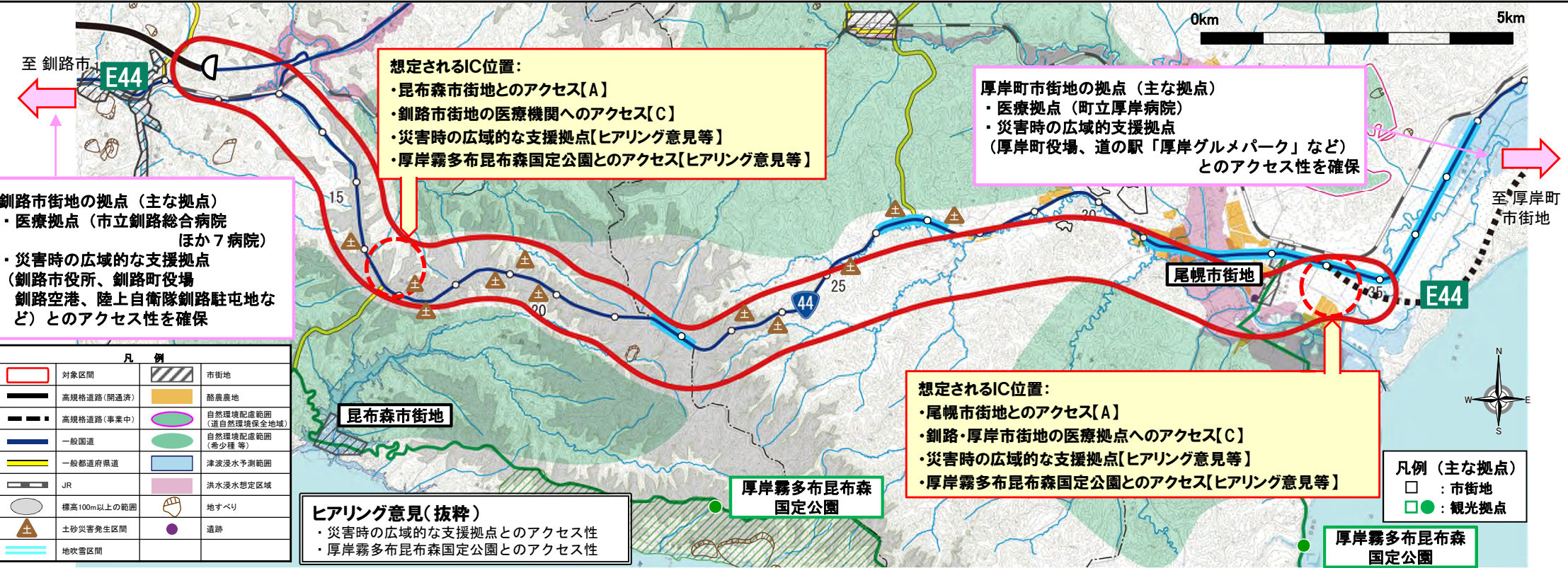
		【案①】別線南側ルート	【案②】別線北側ルート	【案③】別線南側・一部現道改良ルート					
対策案の考え方		自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を南側で連絡する最短ルート	自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、別保から尾幌間を北側で連絡する別線整備ルート	自然環境配慮範囲や洪水浸水想定範囲等の課題箇所を平面及び縦断で回避しつつ、一部、現道の縦断勾配隘路区間などの課題箇所の局所的な改良を行い、別保から尾幌間を南側で連絡するルート					
整備イメージ									
区間延長		約21km(自動車専用道路)		約23km(自動車専用道路+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・安全性の向上	輸送時の速達性	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮効果が大い(整備前127分→整備後120分、7分短縮)	◎	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮効果が比較的大い(整備前127分→整備後121分、6分短縮)	○	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮が他案に比べ劣る(整備前127分→整備後123分、4分短縮)	△	
		輸送時の安定性	・市街地や縦断勾配隘路区間の回避(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)(縦断勾配隘路区間 現況:2区間→整備後:0箇所)	◎	・市街地や縦断勾配隘路区間の回避(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)(縦断勾配隘路区間 現況:2区間→整備後:0箇所)	◎	・別線整備と現道の局所改良で、市街地や縦断勾配隘路区間を解消(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)(縦断勾配隘路区間 現況:2区間→整備後:0箇所)	◎	
		輸送時の安全性	・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避(事故危険区間 現況:1区間→整備後:0区間)(貨物車事故多発箇所 現況:2箇所→整備後:0箇所)	◎	・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避(事故危険区間 現況:1区間→整備後:0区間)(貨物車事故多発箇所 現況:2箇所→整備後:0箇所)	◎	・別線整備と現道の局所改良で、事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の解消(事故危険区間 現況:1区間→整備後:0区間)(貨物車事故多発箇所 現況:2箇所→整備後:0箇所)	◎	
	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	高次医療施設への速達性向上	・市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が大い(現況114分→107分 7分短縮)	◎	・市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が比較的大い(現況114分→108分 6分短縮)	○	・現道を部分的に活用するため、市立根室病院から釧路市の高次医療施設(釧路市立病院)までの搬送時間短縮効果が他案に比べて劣る(現況114分→110分 4分短縮)	△	
		救急搬送の安定性向上	・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を回避(カーブ区間 現況:5箇所→整備後:0箇所)(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)	◎	・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を回避(カーブ区間 現況:5箇所→整備後:0箇所)(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)	◎	・別線整備と現道の局所改良で、搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地を解消(カーブ区間現況:5箇所→整備後:0箇所)(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)	◎	
	災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保	災害時の道路機能の確保	・土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の回避。(土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所)(洪水浸水区域 現況0.9km→0m)(地吹雪 現況3区間→0区間)	◎	・土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の回避。(土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所)(洪水浸水区域 現況0.9km→0m)(地吹雪 現況3区間→0区間)	◎	・別線整備と現道の局所改良で、土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消をするが、交差点では防雪対策出来ない。(土砂災害発生箇所 現況11箇所→0箇所)(洪水浸水区域 現況0.9km→0m)(地吹雪 現況3区間→1区間)	○	
		災害時の代替性の確保	・全線別線整備することで代替路の確保が可能 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が短い(昆布森市街地:移動時間19分、尾幌市街地:移動時間26分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森・尾幌市街地へのアクセス可能	◎	・全線別線整備することで代替路の確保が可能 ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が長い(昆布森市街地:移動時間21分、尾幌市街地:移動時間27分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森市街地へのアクセス不可	△	・現道を部分的に活用するため、一部代替路が確保できない ・洪水浸水等発生時に釧路駐屯地から移動時間が長い(昆布森市街地:移動時間19分、尾幌市街地:移動時間29分) ・国道44号の土砂災害発生時に釧路駐屯地から昆布森・尾幌市街地へのアクセス可能	△	
	観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上	釧路空港への速達性向上	・釧路空港から根室市への移動時間短縮効果が大い。(根室市→釧路空港 現況127分→120分 7分短縮)	◎	・釧路空港から根室市への移動時間短縮効果が比較的大い。(根室市→釧路空港 現況127分→121分 6分短縮)	○	・現道を部分的に活用するため、釧路空港から根室市間の時間短縮効果が他案に比べて劣る。(根室市→釧路空港 現況127分→123分 4分短縮)	△	
	配慮すべき事項	地域への影響	家屋等土地利用への影響	・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、地形に沿った線形にすることで、影響範囲を小さくすることが可能	○	・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、地形に沿った線形にすることで、影響範囲を小さくすることが可能	○	・現道沿いの一部の家屋や農地に影響が生じるが、一部現道を活用するため、対策案の中では最も影響が小さい	◎
		環境への影響	自然環境への影響	・現道に近接しており、自然環境への影響を抑制することが可能	○	・山地部を通過するが、地形に沿った線形とし地形改変面積を抑制することが可能	○	・現道に近接し、現道を部分的に活用するため、地形改変面積を抑制することが可能	◎
工事中的影響		工事中の現道交通への影響	・現道沿いであるが、別線整備となるため工事中の現道交通への影響は、比較的小さい	○	・別線整備となるため工事中の現道交通への影響は、比較的小さい	○	・現道改良区間では、工事中の現道交通への影響が大い	△	
経済性		経済性・概算事業費	・事業費は対策案の中で中位 約1,100~1,300億円	○	・案①に比べ延長が長く、事業費は対策案の中で高価 約1,150~1,350億円	△	・一部現道を改良するため、事業費は対策案の中で安価 約1,000~1,200億円	◎	

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 薄黄着色箇所は、アンケート・ヒアリングのいずれかで、地域から最も優先すべきものとして上位のうち、重視・配慮すべきとされている項目。

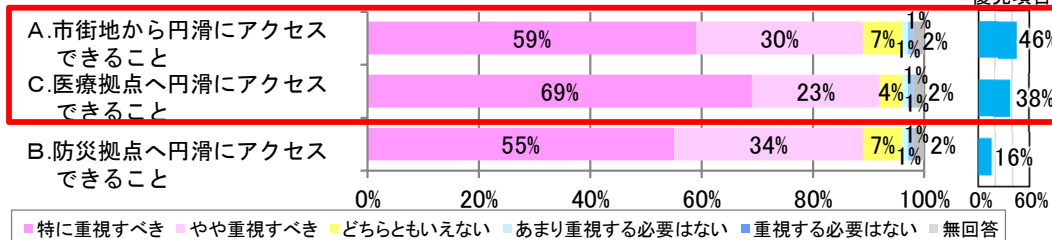
比較評価の結果、対応方針(原案)については、全ての政策目標の達成が概ね見込め、かつ、地域が望む重視・配慮すべき項目に概ね適切に対応可能な
【案①】別線南側ルートを対応方針(原案)とする。

3-7) 対応方針(原案)の検討(インターチェンジで重視すべき事項)

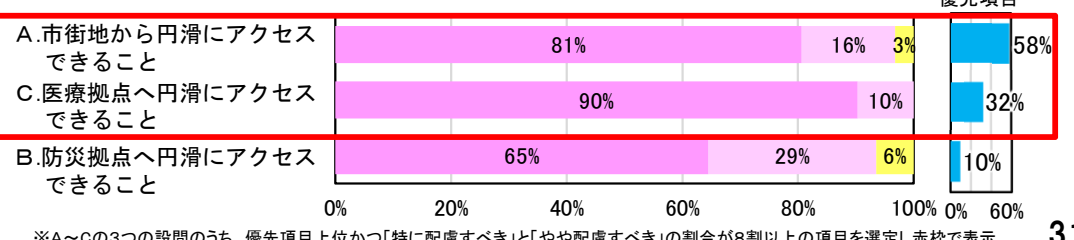
- インターチェンジの配置については、土砂災害発生箇所、洪水浸水想定区域、地吹雪区間を回避しつつ、市街地・防災拠点・医療拠点とのアクセス性に配慮。
- インターチェンジ配置での優先項目は、「市街地から円滑にアクセスできること」、「医療拠点へ円滑にアクセス出来ること」が、アンケートまたはヒアリングにおいて上位であり、いずれも8割以上がインターチェンジ配置で配慮すべきと感じている。
- ヒアリングにおいて「災害時の広域的な支援拠点」や「厚岸霧多布昆布森国定公園」とのアクセス性に配慮すべきとの意見が多い。



▼アンケート調査 (アンケート総回答者数 N=9,373 / 優先項目の総回答者数 N=4,816)



▼ヒアリング調査 (ヒアリング・優先項目の総回答者数 N=31)



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	<p>○北海道横断自動車道(別保～尾幌)の対応方針(原案)について同意します。</p> <p>○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経済・社会活動の活性化が期待されるほか、地域医療への支援や大規模災害時における緊急輸送、代替性の確保など、重要な役割を果たすものです。</p> <p>○北海道横断自動車道(別保～尾幌)の整備は、さんま・かき・生乳など農水産物をはじめとする物流の効率化や、釧路・根室地域で唯一の第3次救急医療機関のある釧路市への救急搬送における速達性や安定性の向上、暴風雪など異常気象時の道路機能の確保、豊かな自然環境など地域固有の魅力を活かした広域観光の振興など多くの効果を発揮するものと考えています。</p> <p>○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、関係市町と連携してまいります。</p> <p>○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。</p>

▼自治体意見照会の回答(北海道知事)

<p>建政第530号 令和6年(2024年)12月23日</p> <p>北海道開発局長 坂場 武彦 様</p> <p>北海道知事 鈴木 直道 (公 印 省 略)</p> <p>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6年12月12日付け北開局道計第69号で照会のありましたこのことについて、別紙「計画段階評価に係る「対応方針(原案)」に対する意見」のとおり回答いたします。</p> <p>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 29-124 FAX 011-232-9162</p>

別 紙	
計画段階評価に係る「対応方針(原案)」に対する意見	
(道路事業)	
事業名	「対応方針(原案)」に対する意見
北海道横断自動車道(別保～尾幌)	<p>北海道横断自動車道(別保～尾幌)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経済・社会活動の活性化が期待されるほか、地域医療への支援や大規模災害時における緊急輸送、代替性の確保など、重要な役割を果たすものです。</p> <p>北海道横断自動車道(別保～尾幌)の整備は、さんま・かき・生乳など農水産物をはじめとする物流の効率化や、釧路・根室地域で唯一の第3次救急医療機関のある釧路市への救急搬送における速達性や安定性の向上、暴風雪など異常気象時の道路機能の確保、豊かな自然環境など地域固有の魅力を活かした広域観光の振興など多くの効果を発揮するものと考えています。</p> <p>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、関係市町と連携してまいります。</p> <p>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。</p>

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】

- 釧路・根室地域は日本の食を支える生産空間であり、主要産品は釧路空港や釧路港などを利用して全国に出荷されるが、低速車や高速車の輻輳や線形不良区間における安全性、走行性の低下が課題。
- 国道44号沿線自治体から釧路市の高次医療施設への救急搬送が増加しているが、当該区間は山地部のため高低差が大きく、カーブが連続することにより加減速が生じやすい道路構造が課題。
- 釧路・根室地域は今後30年以内に大規模地震が発生する確率が非常に高く、過去の地震では国道が被災。また、盛土崩壊等の災害危険箇所の被災、暴風雪や尾幌川の洪水による通行止めが発生した場合、大幅な迂回を要するため国道機能の確保が課題。
- 高規格道路で接続された十勝地域や釧路地域と比較し、高規格道路網が未接続で線形不良区間を通行する必要がある根室地域は観光入込客数が伸び悩んでいるため、根室地域の主要観光地への速達性・安全性の確保が課題。

【政策目標】

- 地域の農水産業を支える輸送経路の速達性・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
- 観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上

2. 対応方針(案)

【案1】別線南側ルートに対応方針(案)とする

【理由】

- 【案①】別線南側ルートは、【案②】、【案③】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「釧路・根室地域から釧路市の高次医療施設への救急搬送時間短縮」、「災害発生時の避難・復旧を支える代替路の確保」、「土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間の解消」、「釧路・根室地域から釧路空港や釧路港等の物流拠点への輸送時間短縮」がアンケートまたはヒアリングで特に重視されている。
- 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、「市街地から円滑にアクセスできること」、「医療拠点へ円滑にアクセスできること」、「災害時の広域的な支援拠点」や「厚岸霧多布昆布森国定公園」とのアクセス性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)

- 土砂災害発生箇所、洪水浸水区間、地吹雪区間等の解消は基より、釧路市の高次医療施設への救急搬送時間及び釧路空港への輸送時間を短縮し、災害発生時の避難・復旧を支える代替路の確保が可能となる
- 【案①】別線南側ルートに対応方針(案)とする。
- インターチェンジの配置については、市街地・医療拠点・災害時の広域的な支援拠点・観光拠点とのアクセス性に配慮した配置案とする。

