

北海道横断自動車道（べっほ別保～おほろ尾幌）

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

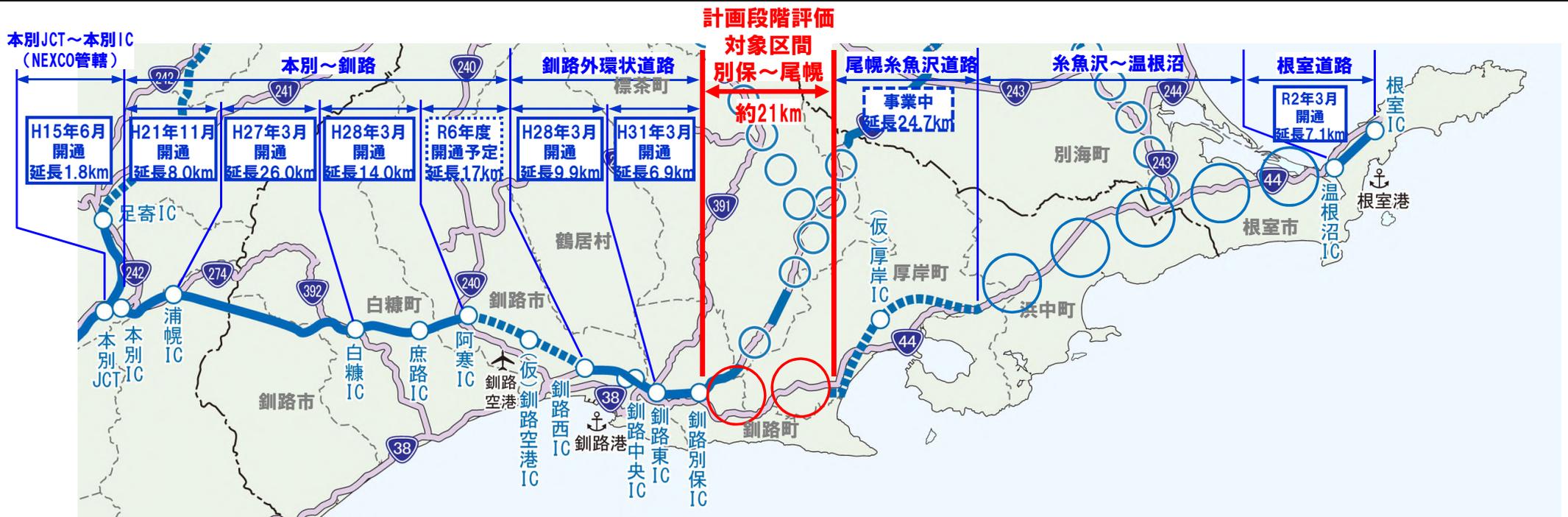
# 1-1) 北海道の高規格道路網

- 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。



# 1-2) 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。
- 本別～釧路のうち、阿寒インターチェンジから釧路西インターチェンジ及び尾幌糸魚沢道路が事業中であり、このうち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年度に開通予定。
- 当該区間は、開通済みの釧路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



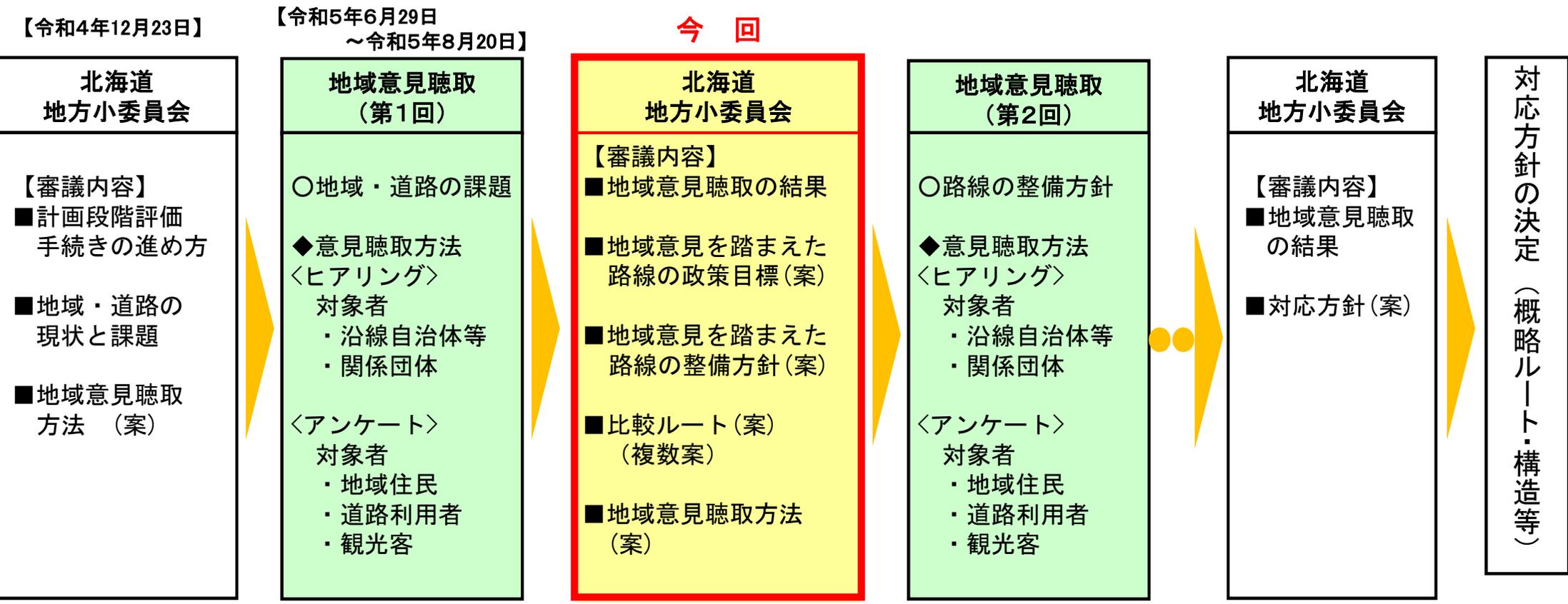
自治体名	人口(人)	面積(km <sup>2</sup> )
釧路市	165,077	1,363.26
釧路町	19,105	252.04
厚岸町	8,892	739.12
浜中町	5,507	423.12
根室市	24,636	502.65
標茶町	7,230	1,099.37

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	——
事業中区間	■■■■
調査中区間	○○○○

# 1-3) 計画段階評価手続きの進め方(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(案)の設定および、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

※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

○地域の状況と課題

○道路の状況と課題

○課題の整理

○意見聴取方法

## ■主な意見と対応状況

主な意見	対応	資料
<ul style="list-style-type: none"> <li>冬の視程障害などの課題が多いので、冬の課題についても、沿線自治体等の意見を聞き取ること</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>より多くの意見を聴取するため、ヒアリング対象者に、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、根室市観光協会の4団体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</li> </ul>	資料2：P8, 18 P19, 20
<ul style="list-style-type: none"> <li>別保～尾幌間で実施する地域意見聴取の観光客アンケートは、自然観光が盛んな地域なので、道の駅だけではなくネイチャーセンター等の検討も必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道外観光客や外国人観光客等の多様な意見を聴取するため、アンケート調査箇所に交通拠点である釧路空港を追加し、インタビュー形式のアンケートを実施</li> </ul>	資料2：P8, 9 参考資料1： P33～40

## **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11日 9時～16時

## ■アンケート範囲



## ■意見聴取の方法と対象者

### 対象者・実施方法

対象者・実施方法			
アンケート	【地域住民及び道路利用者】		
	地域住民※1	釧路町(全戸:8,738戸)、厚岸町(全戸:4,075戸)、浜中町(全戸:2,403戸)、根室市(全戸:11,055戸)、標茶町(全戸:3,412戸)	郵送配布調査(29,683戸)
	道路利用者	5自治体の市役所・役場、道の駅2箇所(厚岸グルメパーク、スワン44ねむろ)	常設の留置きアンケート調査(計7箇所)
		広域的な利用者	Webアンケート調査
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)	インタビュー形式でのアンケート調査(計3箇所)	
ヒアリング	【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) (22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(3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、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1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、釧路・根室地域の将来を見据えた地域の課題と国道44号別保～尾幌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、別保～尾幌間の利用頻度・利用目的)

- 問1 釧路・根室地域の将来を見据えた地域課題について
- 問2 国道44号別保～尾幌間に必要な道路機能について
- 問3 その他、国道44号別保～尾幌間についての意見・要望について (自由意見)

## ■配布形式調査票



## ■自治体広報誌



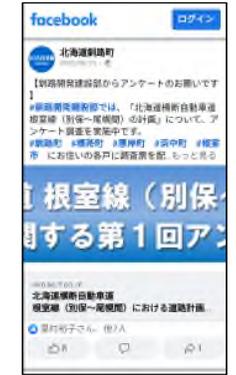
厚岸町・浜中町・根室市の広報誌 (例：厚岸町)

## ■自治体HP



釧路町・浜中町・根室市のHP (例：根室市)

## ■SNS



釧路町 Facebook  
厚岸町 X(旧 Twitter)  
(例：釧路町 Facebook)

## ■観光客面談アンケート



道の駅2箇所 (例：スワン44ねむる)  
(道外観光客へのアンケート状況)

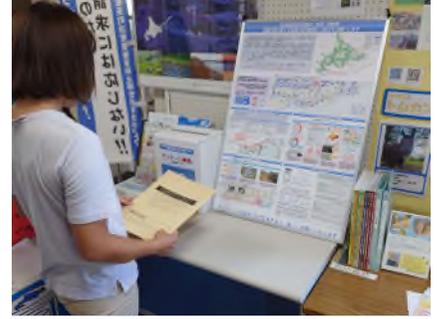
## ■Web(釧路開発建設部HP)



## ■留置き状況



道の駅2箇所 (例：道の駅厚岸グルメパーク)



7沿線自治体等 (例：標茶町役場)



釧路空港  
(外国人へのアンケート状況)

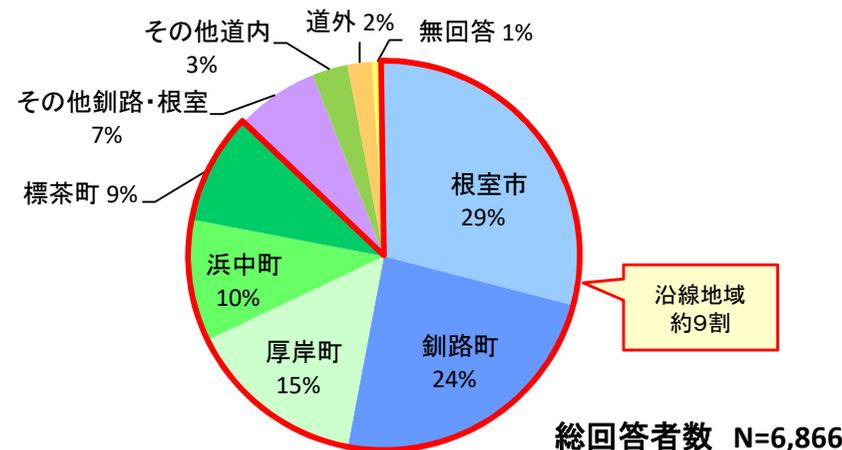
## 2-3) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(回収状況・居住地)

- 全回収数は6,866票で、配布形式は5,741票、留置きは42票、Webは694票、観光客は389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。

### ▼調査票回収状況

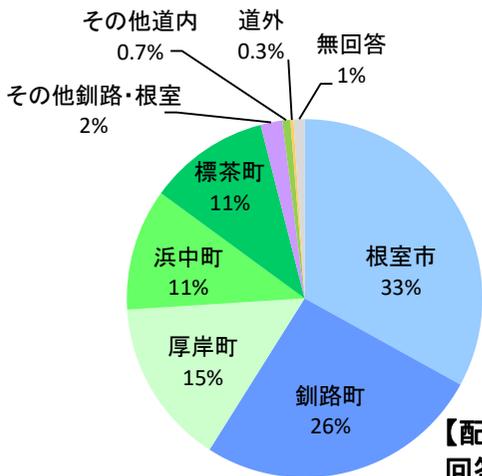
調査形式	配布数	回収数	回収率
配布(地域住民)	29,683票※	5,741票	19%
留置き(市役所・役場、道の駅)		42票	—
Web	—	694票	—
面談(観光客)	—	389票 (389票中 外国人10票) (389票中 釧路空港137票)	—
合計	29,683票	6,866票	—

### ▼回答者居住地

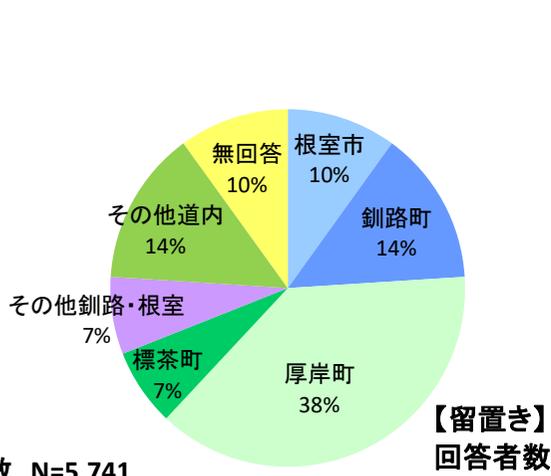


※配布数はアンケートを郵送した実数

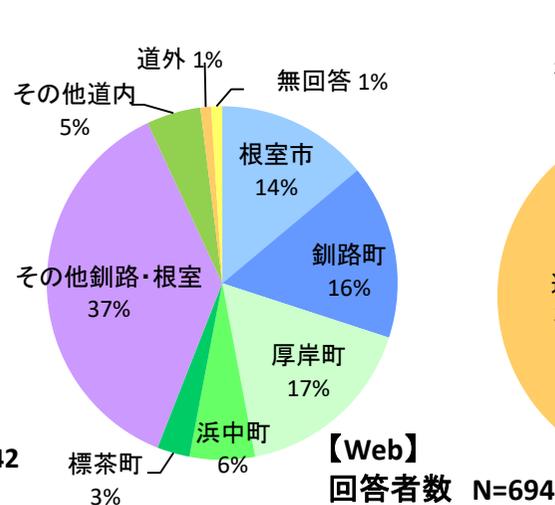
### ▼居住地(配布)



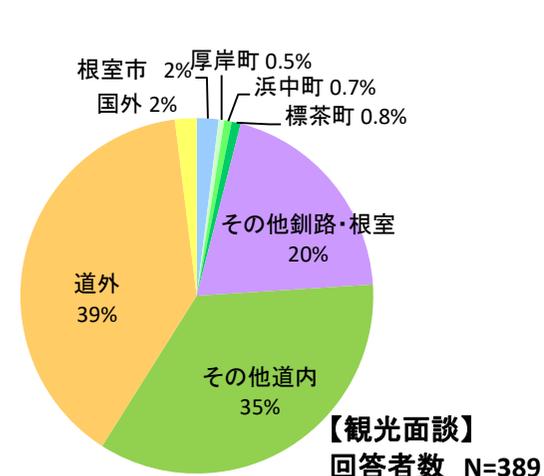
### ▼居住地(留置き)



### ▼居住地(Web)



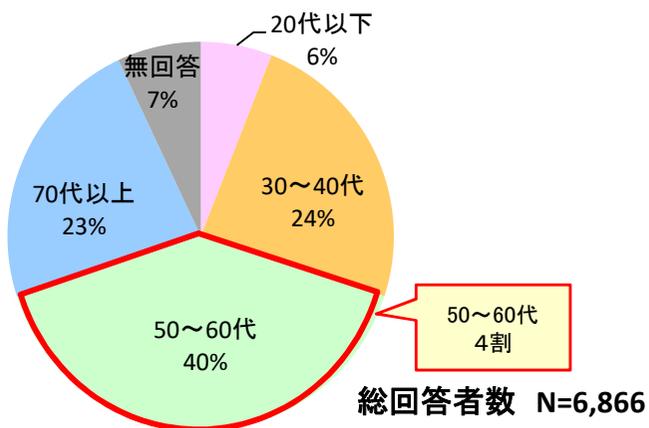
### ▼居住地(観光面談)



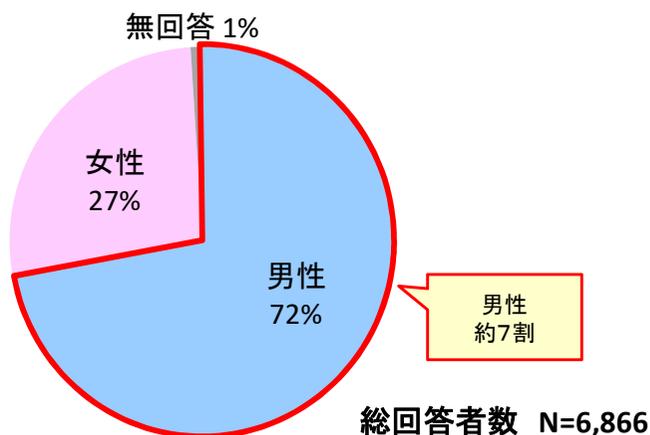
## 2-4) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(回答者属性)

- 年齢構成は、50～60代が4割と最も多く、性別では男性が約7割と多くっており、20代以下の年齢層や女性の回答者は低い状況。
- 職業については、会社員が3割で最も多く、次いで無職が2割、公務員が約2割。

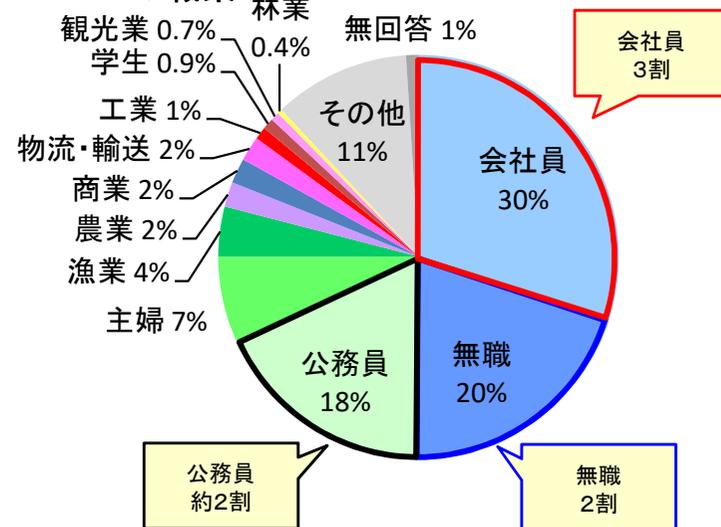
▼年齢



▼性別

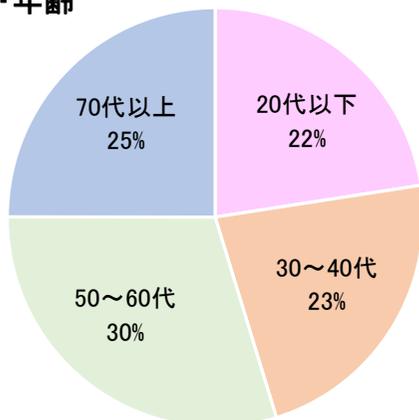


▼職業

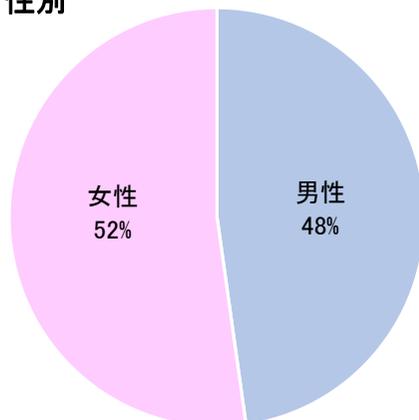


【参考】地域住民(根室市、釧路町、厚岸町、浜中町、標茶町)の統計データ

・年齢



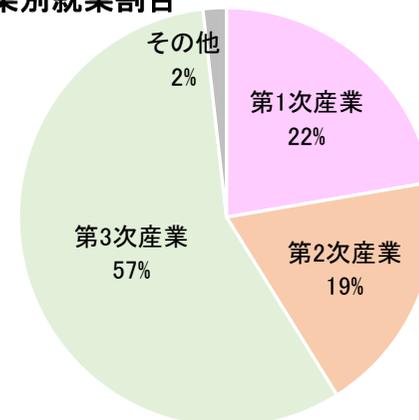
・性別



・就業率

配布数	就業者数	就業率
根室市	12,722	58%
釧路町	9,108	54%
厚岸町	5,159	65%
浜中町	3,619	74%
標茶町	3,795	60%
計	34,403	59%

・産業別就業割合



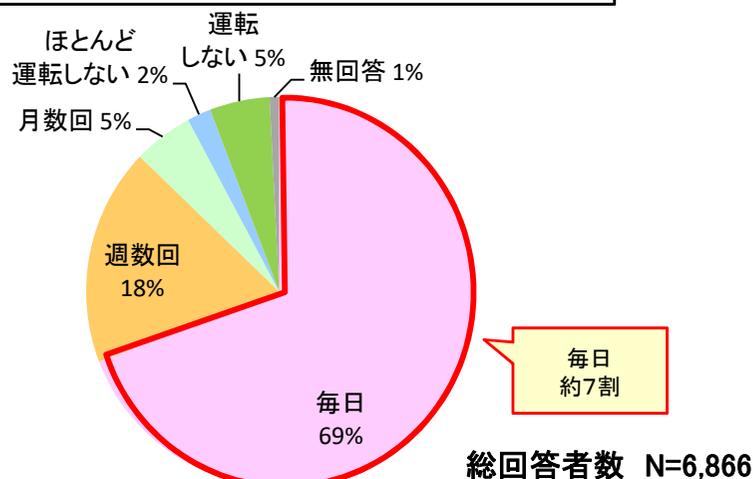
※就業率=15歳以上の人口に占める就業者の割合

## 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。
- 国道44号別保～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。
- 国道44号別保～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。

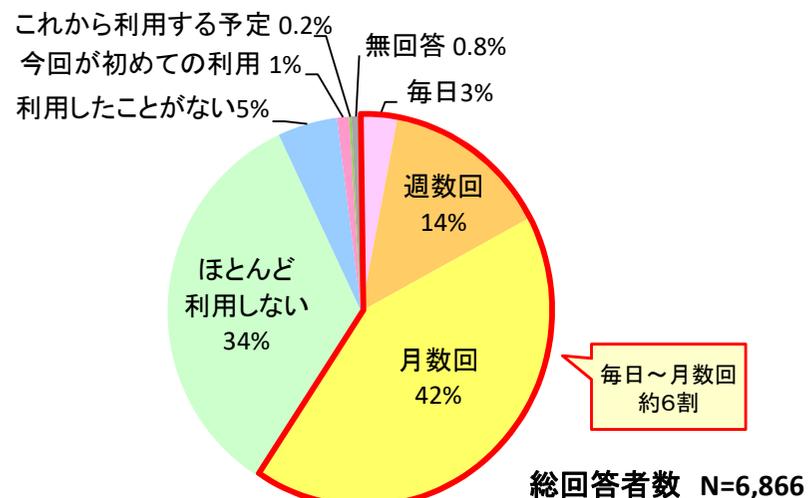
### ▼自動車の運転頻度

質問. 自動車を運転する頻度を教えてください(単数回答)



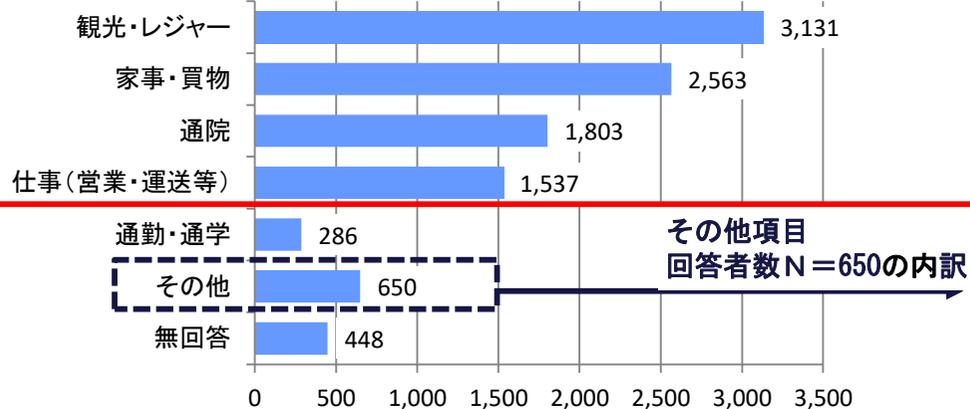
### ▼国道44号別保～尾幌間の利用頻度

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)

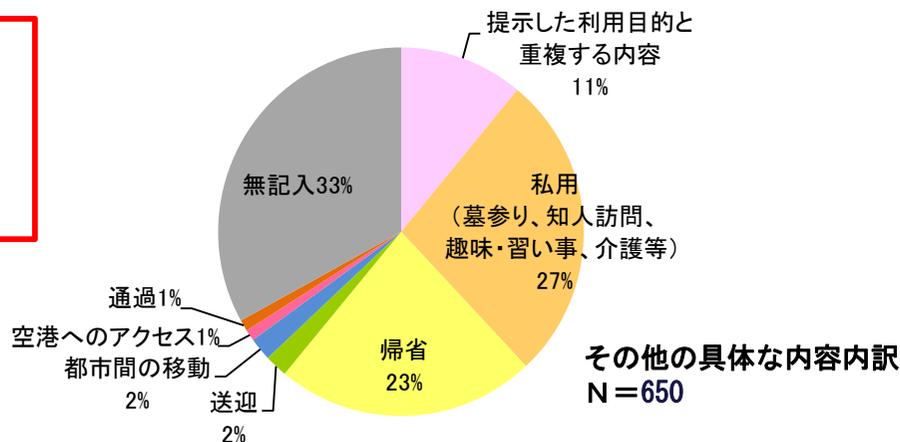


### ▼別保～尾幌間の利用目的

質問. 国道44号別保～尾幌間の主な利用目的を教えてください(複数回答)



### ▼別保～尾幌間の利用目的(その他項目の回答内容)



# 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)

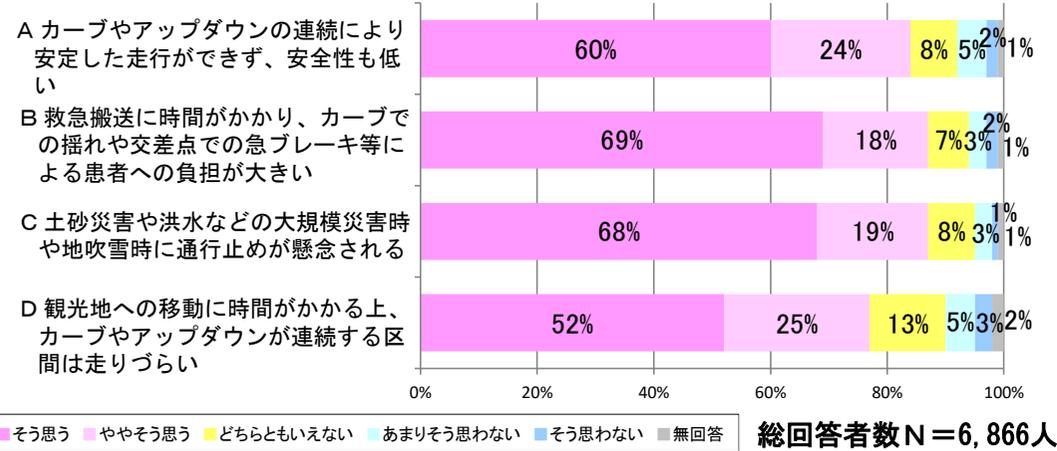
- 釧路・根室地域の将来を見据えた地域の課題については、すべての項目に対して7割以上が課題と感じている。
- 中でも、「線形不良箇所の走行性・安全性の確保」、「救急搬送の速達性・安定性の確保」、「災害時にも機能する道路」について課題と感じている意見が8割以上と多い。

## ▼将来を見据えた地域の課題について

### 質問1-1.

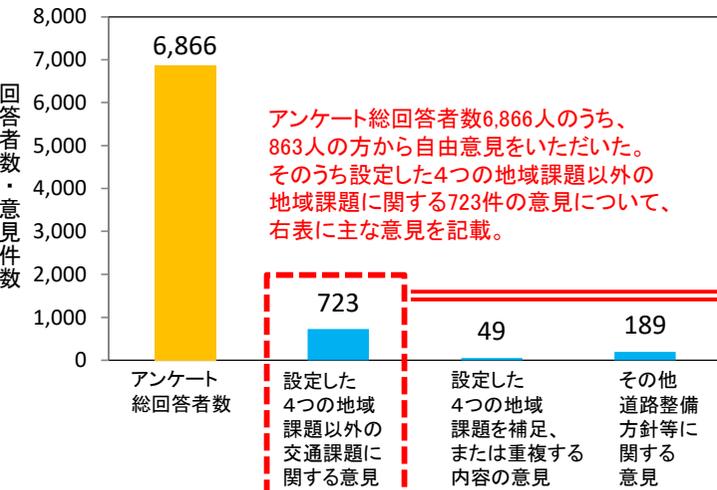
釧路・根室地域の将来を見据えた地域の課題についてどう思いますか？  
次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価して下さい。

- A カーブやアップダウンの連続により安定した走行ができず、安全性も低い
- B 救急搬送に時間がかかり、カーブでの揺れや交差点での急ブレーキ等による患者への負担が大きい
- C 土砂災害や洪水などの大規模災害時や地吹雪時に通行止めが懸念される
- D 観光地への移動に時間がかかる上、カーブやアップダウンが連続する区間は走りづらい



## ▼その他の課題

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



自由意見回答者数 863人, 総意見数 961件

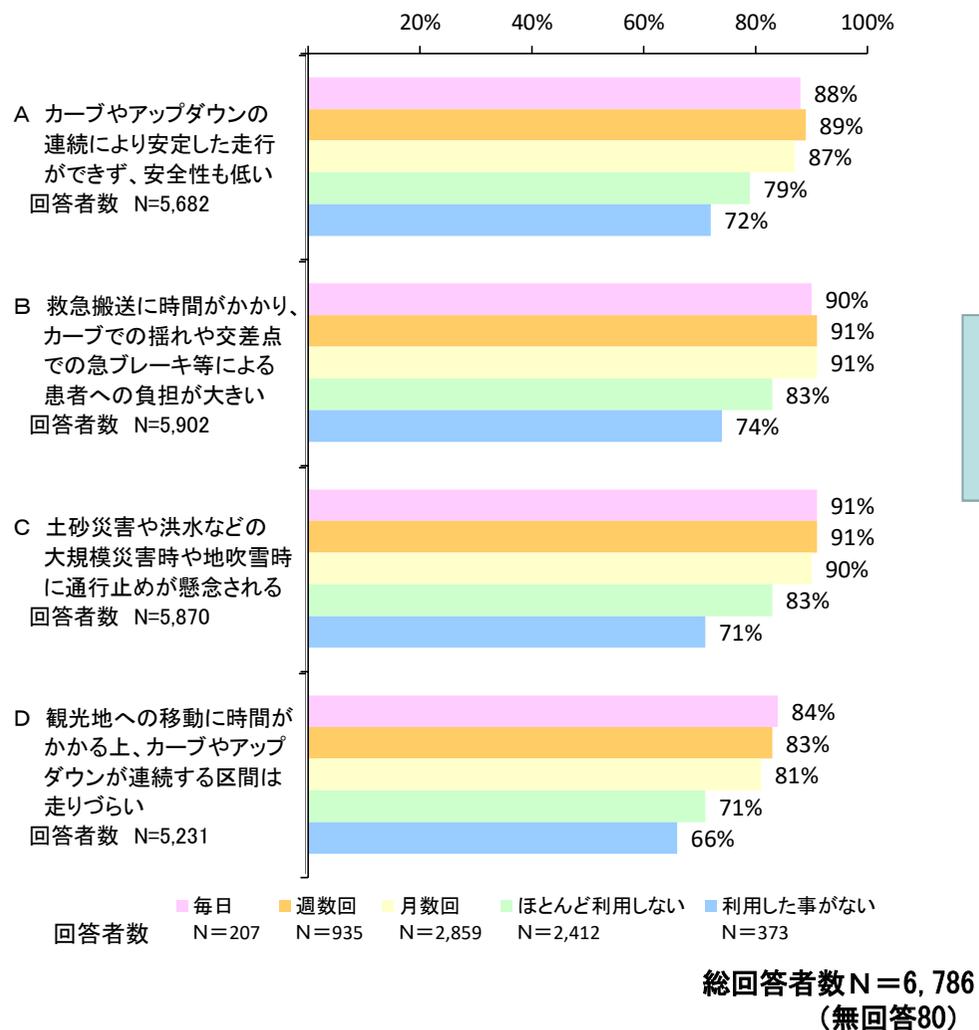
分類	主な意見
安全性・走行性【455件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿の飛び出しが非常に多く接触事故が多い。(厚岸町/50代女性)</li> <li>・霧がひどく一寸先も見えない時があり、安全性・走行性に課題がある。(厚岸町/60代女性)</li> <li>・別保～尾幌間はカーブやアップダウンが多いため危険だと感じる。(根室市/50代男性)</li> </ul>
道路構造【126件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・追い越し車線が少ないので、速度の遅いトラックなどがいると移動にストレスを感じる。(厚岸町/50代男性)</li> <li>・急カーブ区間で見通しが悪い箇所がある。(根室市/60代男性)</li> </ul>
防災【20件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震時等で、国道が通行止めになった時に長距離の迂回になってしまう。(釧路町/40代男性)</li> </ul>
維持管理【46件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・わだちやポットホールが多く、また区画線も薄れて見づらい区間があるので、補修して欲しい。(釧路町/40代男性)</li> </ul>
その他(医療等)【76件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・根室市では脳神経外科の常勤医がおらず、診療や救急などの対応には釧路市の病院へ行くが、長時間の運転を強いられる。(根室市/60代女性)</li> </ul>

※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。

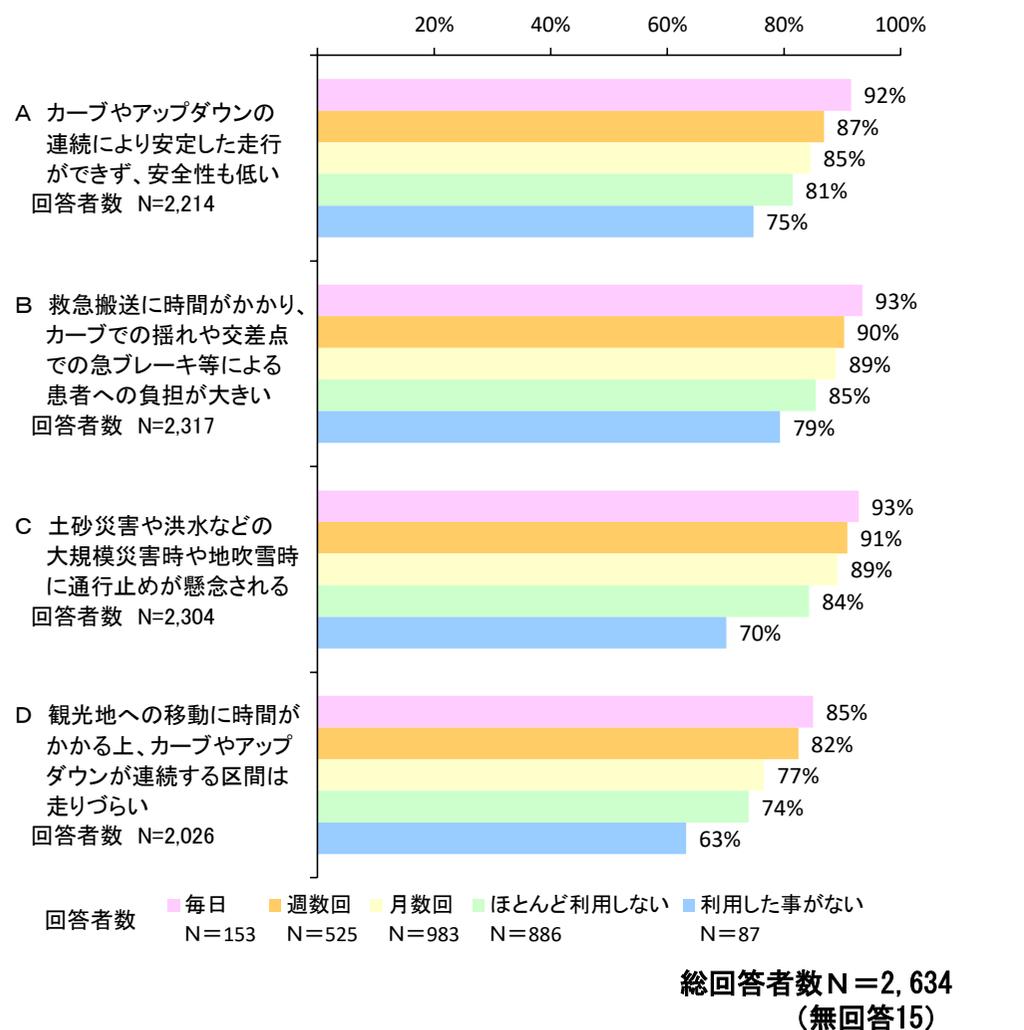
# 2-7) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度別地域課題)

- 国道44号別保～尾幌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(釧路町、厚岸町)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

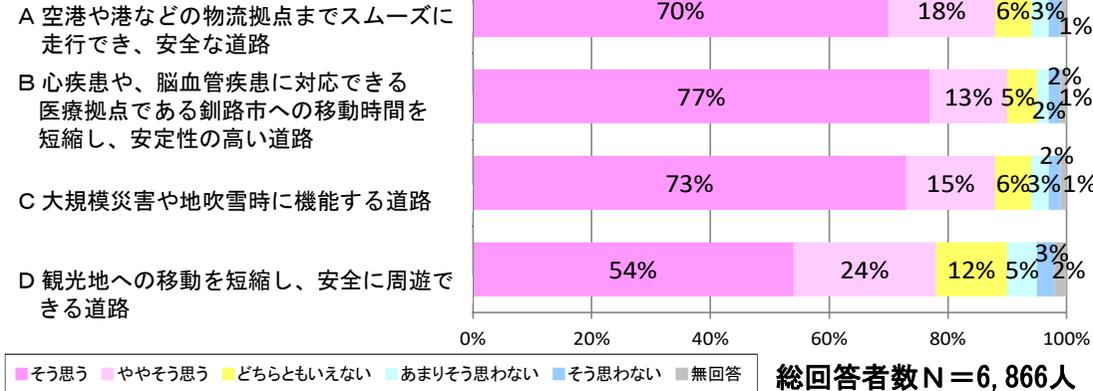
- 国道44号別保～尾幌間に必要な道路機能については、すべての項目に対して7割以上が必要性を感じている。
- 特に、「高次医療施設への救急搬送時間の短縮」について必要性を感じている意見が9割と多い。

## ▼別保～尾幌間に必要な道路機能について

### 質問2-1.

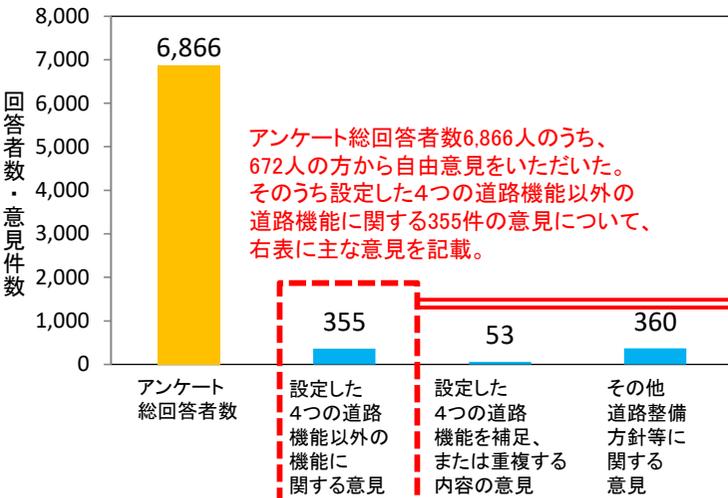
国道44号別保～尾幌間に必要な道路はどのような道路だと思いますか？  
次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価して下さい。

- A 空港や港などの物流拠点までスムーズに走行でき、安全な道路
- B 心疾患や、脳血管疾患に対応できる医療拠点である釧路市への移動時間を短縮し、安定性の高い道路
- C 大規模災害や地吹雪時に機能する道路
- D 観光地への移動を短縮し、安全に周遊できる道路



## ▼その他の道路に求められる機能

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



自由意見回答者数 672人、総意見数 768件

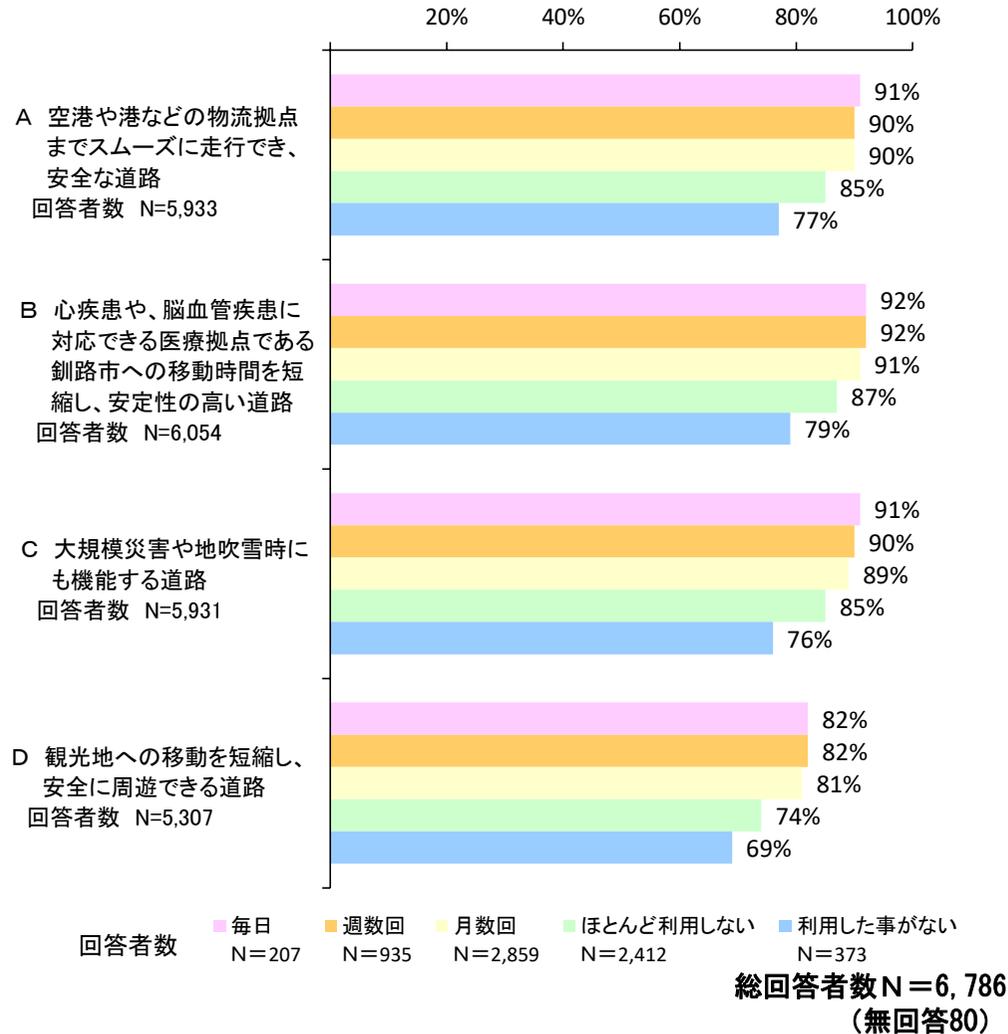
分類	主な意見
安全性・走行性 【254件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>鹿等の動物の侵入を防止する柵を設置し、安全に走行できる道路。(根室市/30代男性)</li> <li>国道44号釧路町深山峠は勾配がきつく冬期のスリップ事故に不安を感じ、勾配が緩やかで安全に走行できる道路が必要。(釧路町/60代女性)</li> <li>この区間は低速で走るトラックの交通量が多く無理な追い越しが多発しており危険を感じるから、安全に追い越しができる車線の整備が必要。(釧路市/30代男性)</li> <li>正面衝突事故が多いので中央分離帯を設置してほしい。(釧路町/50代男性)</li> </ul>
防災【33件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>道東は地震の確率が高いので、地震時に迅速な避難を支援する道路が必要。(厚岸町/50代女性)</li> <li>国道44号で自然災害等で、通行止めになった際にも機能する道路が必要。(浜中町/50代男性)</li> </ul>
その他(医療に関して) 【68件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>根室から釧路の病院に通院するだけで1日かかってしまうので、救急搬送だけでなく通院する時も含め、移動時間の短縮できる道路が必要。(根室市/60代女性)</li> </ul>

※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。

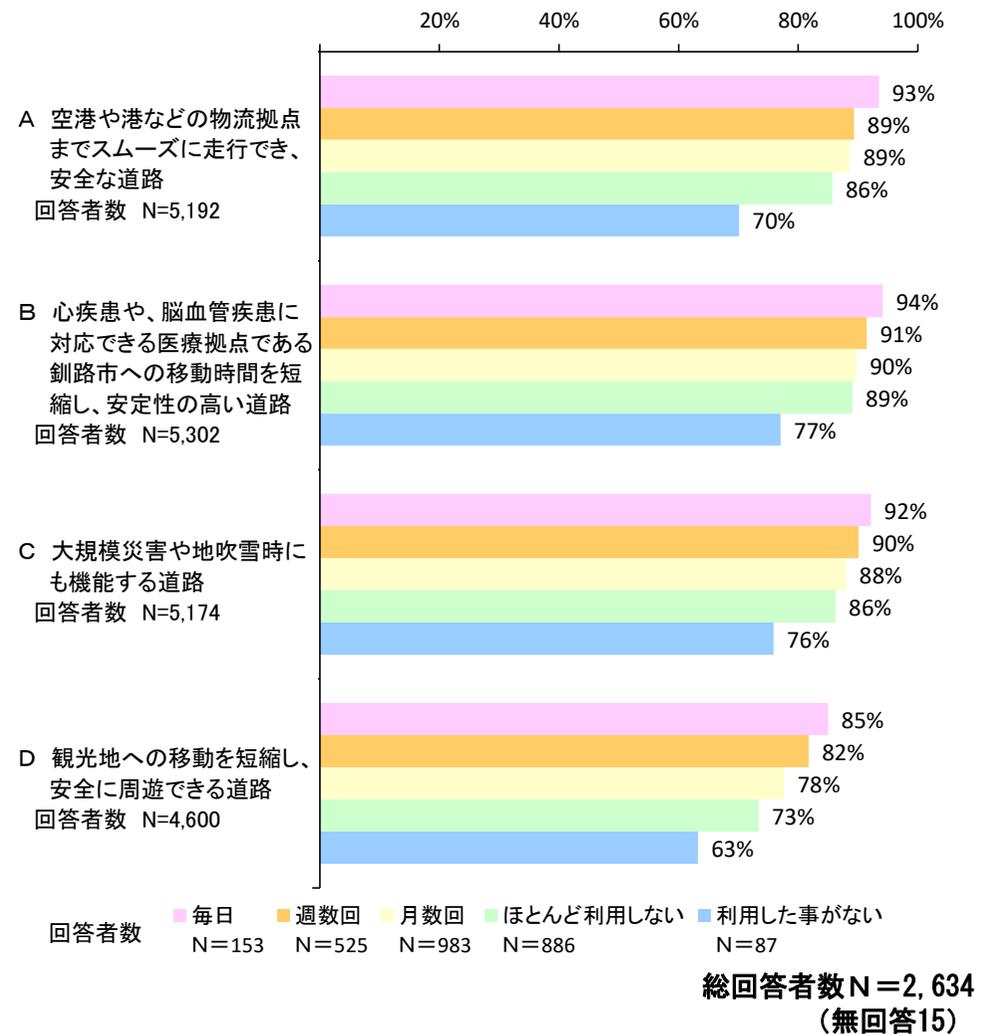
# 2-9 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度別道路機能)

- 国道44号別保～尾幌間の利用頻度別に道路機能の賛同意見をみると、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の賛同意見割合が高い。

## ▼道路機能の賛同意見割合(全体)



## ▼沿線自治体(釧路町、厚岸町)における道路機能の賛同意見割合



## 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・開通への要望、整備方針等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、別保～尾幌間について、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

- ・高速道路が繋がることで「ついでに寄って行くか」という考えになり、観光客の行動範囲が広がると思う。観光面でものすごく有益なものになるので、ぜひ早急な道路の完成を願います。(厚岸町/20代男性)
- ・以前家族が根室市から釧路市へ救急搬送された際、移動時間による命の危険を痛感した。東北北海道の医療の拠点が釧路市であるため、搬送経路における速達性や安定性の確保の観点から、別保～尾幌間の早期事業化をぜひお願いしたい。(釧路市/20代女性)
- ・高速道路網の整備は、釧根地域の生活や産業、経済の発展に欠かせないものであり、そのルートの一部である別保尾幌間については、早期に整備する必要がある。(釧路市/50代男性)
- ・高速道路は安定走行が可能となるため、燃費が良く、ガソリン代の節約のためにもぜひ整備をお願いしたい。(浜中町/30代女性)
- ・インターチェンジの場所は市街地へアクセスしやすく利便性が高い場所が良いと思う。(釧路町/50代男性)
- ・新しく道路を建設することで、景観が損なわれないような配慮をお願いします。(標茶町/60代女性)
- ・現在の道路でも十分である。自然破壊にもなると思うので新しい道路は不要だと思う。(釧路市/40代男性)

総回答者数 1,523人, 総意見数 1,719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、釧路・根室地域の将来を見据えた地域の課題と別保～尾幌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 釧路・根室地域の将来を見据えた地域課題について
- 問2 国道44号別保～尾幌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	5箇所
		運輸	1箇所
		観光	4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		29箇所	



(沿線自治体)



(農業協同組合)



(観光協会)



(消防本部)



(病院)



(根室市町会連合会婦人部連絡会)

# 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)

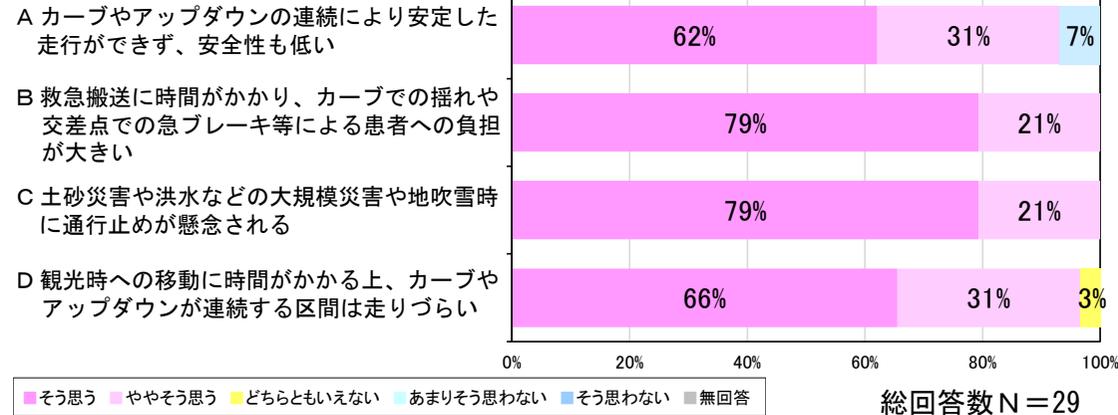
- 釧路・根室地域の将来を見据えた地域の課題については、すべての項目に対して9割以上が課題と感じている。
- 特に「高次医療施設への時間短縮」、「災害時や冬期の道路機能」について、全ての団体が課題と感じている。

## ▼将来を見据えた地域の課題について

質問1-1.

釧路・根室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 カーブやアップダウンの連続により安定した走行ができず、安全性も低い
- B 救急搬送に時間がかかり、カーブでの揺れや交差点での急ブレーキ等による患者への負担が大きい
- C 土砂災害や洪水などの大規模災害時や地吹雪時に通行止めが懸念される
- D 観光地への移動に時間がかかる上、カーブやアップダウンが連続する区間は走りづらい



## ▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見
A カーブやアップダウンの連続により安定した走行ができず、安全性も低い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道44号釧路町深山峠は、カーブやアップダウンが激しく、鹿との事故も多発していることから、安全性が課題である。(トラック協会)</li> <li>・国道44号釧路町深山峠の急カーブなどで、路外逸脱や正面衝突事故が多く発生している。(バス会社)</li> </ul>
B 救急搬送に時間がかかりカーブでの揺れや交差点での急ブレーキ等による患者への負担が大きい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・脳疾患や心疾患等の患者は、1分1秒でも早く医療機関で治療を開始した方が良いが、国道44号釧路町深山峠のカーブやアップダウン箇所では、患者の負担軽減のため速度を落とし搬送している。(消防本部・消防組合)</li> <li>・心筋梗塞だとカーブでの揺れ等によるストレスで症状が悪くなるため、振動を少なく、より早く搬送できる道路が必要。(病院)</li> </ul>
C 土砂災害や洪水などの大規模災害時や地吹雪時に通行止めが懸念される	<ul style="list-style-type: none"> <li>・釧路・根室地域における大規模地震・巨大津波の発生可能性は日本国内でも特に切迫している状況であり、災害時の迅速な避難や復旧活動を可能とする災害に強い道路ネットワークが必要。(自治体)</li> <li>・大規模災害等で、国道44号が通行止めとなった場合は長距離の迂回を強いられ、災害支援や復旧活動の遅れが考えられる。(自治体)</li> <li>・当区間は地吹雪が発生しやすい区間であり、救急搬送時に悪天候となれば安全確保のため通常時より20km/h以上遅く走行している。(消防本部・消防組合)</li> </ul>
D 観光地への移動に時間がかかる上、カーブやアップダウンが連続する区間は走りづらい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・急勾配や急カーブ区間が多いため、運転に不慣れな方や道に不慣れなレンタカー観光客にとっては負担の大きい区間である。(レンタカー事業者)</li> <li>・東北海道は広大な地域であり、移動時間を要する。釧路空港から厚岸、浜中などを経由し、根室に観光することが考えられるが、根室方面への観光は遠く不便であり、集客が伸び悩んでいる。(観光協会)</li> </ul>

# 2-13) 第1回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査

(別保～尾幌間に必要な道路機能)

○ 国道44号別保～尾幌間に必要な道路機能については、全ての団体がすべての項目の必要性を感じている。

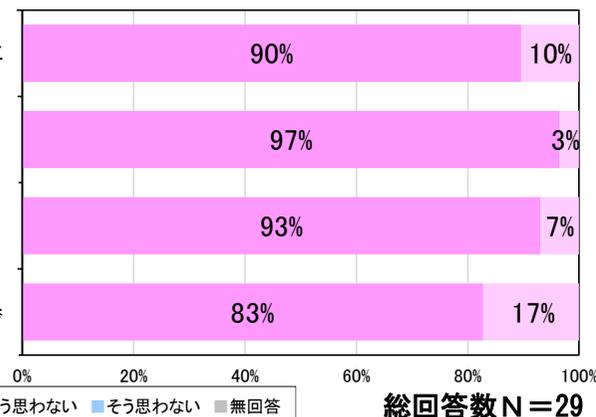
## ▼別保～尾幌間に必要な道路機能について

### 質問2-1.

国道44号別保～尾幌間に必要な道路はどのような道路だと思いますか？  
次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価して下さい。

- A 空港や港などの物流拠点までスムーズに走行でき、安全な道路
- B 心疾患や、脳血管疾患に対応できる医療拠点である釧路市への移動時間を短縮し、安定性の高い道路
- C 大規模災害や地吹雪時に機能する道路
- D 観光地への移動を短縮し、安全に周遊できる道路

- A 空港や港などの物流拠点までスムーズに走行でき、安全な道路
- B 心疾患や、脳血管疾患に対応できる医療拠点である釧路市への移動時間を短縮し、安定性の高い道路
- C 大規模災害や地吹雪時に機能する道路
- D 観光地への移動を短縮し、安全に周遊できる道路



## ▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見
A 空港や港などの物流拠点までスムーズに走行でき、安全な道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浜中町で水揚げされる水産物や農畜産物を新鮮な状態で少しでも早く消費者へ届けるためには、物流拠点(釧路港・釧路空港・苫小牧港など)にスムーズに輸送できる道路整備が必要。(商工会議所・商工会)</li> <li>・物流の2024年問題があるため、トラックドライバーの労働環境改善のため速達性の高い道路整備が必要と考える。(トラック協会)</li> <li>・トラックドライバー不足が深刻化するなかで、トラックドライバーの負担軽減の為に線形の良い高規格道路が必要。(商工会議所・商工会)</li> </ul>
B 心疾患や、脳血管疾患に対応できる医療拠点である釧路市への移動時間を短縮し、安定性の高い道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重症患者の負担を軽減するため、振動が少なく速達性・確実性が高い道路整備を望む。(病院)</li> <li>・ドクターヘリが飛べない時間帯や悪天候の場合、陸路で医療拠点である釧路へ搬送するため、一年を通じて速く確実に搬送できる道路整備を望む。(病院)</li> </ul>
C 大規模災害や地吹雪時に機能する道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模災害時には、被災箇所の支援や復旧を担う道路整備が重要であると感じる。特に根室にとって地吹雪や冠水などでR44が通行止めになると迂回路が長くなってしまいうため、ダブルネットワークの整備は重要。(商工会議所・商工会)</li> <li>・大規模災害時にも救急搬送や物資輸送などが機能する道路であることのほか、吹雪や大雨などの悪天候時でも安全に走れる道路整備が必要。(自治体)</li> </ul>
D 観光地への移動を短縮し、安全に周遊できる道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光に関しては、釧路・根室だけでなく十勝やオホーツク方面も含め東北海道一体で取組んでいる。新たな周遊プランなど誘客するための施策を検討するうえでも、観光地間のアクセス性向上が必要。(自治体)</li> <li>・釧路・根室地域の観光地は広域に点在しているので、景色や体験を楽しむ時間を増やしてもらうためにも、観光地間の移動時間の短縮が必要。(観光協会)</li> </ul>

## 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、医療、観光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

- ・急カーブや信号交差点を回避し走行性が改善されることで、輸送時の牛のストレスが軽減により体重低下が抑えられ、高値での取り引きに繋がる。(農業協同組合)
- ・市立根室病院では、札幌や日本全国から出張医が来ており、釧路空港や中標津空港から移動してくるが、別保～尾幌間や尾幌系魚沢道路の整備により所要時間が短くなることで出張医の負担軽減に繋がる。(病院)
- ・厚岸の牡蠣祭りは札幌や帯広方面からのお客さんが多く、昨年度は会場で牡蠣が不足するほど盛況であった。別保～尾幌間の整備で厚岸へのアクセス性が向上し、観光客が増えることが期待され、経済効果は計り知れない。(商工会議所・商工会)
- ・令和5年7月に釧路空港から根室への観光誘客を目的とした直行バスを運行している。立ち寄り地は、厚岸道の駅と根室道の駅となっているが、別保～尾幌間や尾幌系魚沢道路が整備されることで所要時間が短縮されるため、他の立ち寄り地や滞在時間の確保に繋がると考える。(バス会社)
- ・釧路や根室へのアクセス性が向上すると、新規就業者の増加も見込まれると思うので、アクセス性が高く、移動時間が短くなるような道路を期待している。(農業協同組合)
- ・根釧地域の道路交通課題で最も重要な観点として、鹿とのロードキルが挙げられる。過去には鹿と衝突したことに起因して亡くなった方もいることから、鹿との事故を抑止できる道路が必要。(自治体)
- ・一番の効果は交通事故が減ることだと思うので、運転に慣れていないドライバーでもカーブが少なく快適に走れることが重要と考えている。(レンタカー会社)

## 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、物流や観光、医療に関する項目が多く確認された。

### ▼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	意見の概要
自治体	<p>■観光の計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、釧路町、厚岸町、浜中町が別々で実施している町内物産展について、<u>3町が連携して実施することで周遊観光につながると考えており、同時期に開催し集客を増やすなどの取組みを考えている。</u>(浜中町)</li> <li>・「知床ねむろ北太平洋シーニックバイウェイ」が2022.12.22に候補ルートから本ルートへ指定された。本ルートは、根室管内の根室市・別海町・中標津町・標津町・羅臼町と釧路管内の釧路町・厚岸町・浜中町にまたがるルートのため、<u>連携して観光の取組みを実施していく。</u>(根室市)</li> </ul>
観光	<p>■観光の計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アドベンチャートラベルの市場づくりに向けて新たなコンテンツを作り始めている。<u>東北北海道エリアの手つかずの自然と文化を発信し新たな市場を開拓したいと考えている。</u>(釧路観光コンベンション協会)</li> </ul>
商工会議所・商工会	<p>■観光の計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境と調和した農業などの産業地帯も農村景観の観光地としてPRしていきたい。(根室商工会議所)</li> </ul>
農業協同組合	<p>■農業の計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当組合では牛乳に付加価値をつけた「極みるく」を製造し、これを使用したソフトクリームやアイスクリームの販売をしており、<u>大阪の会社から取扱をしたいとの話がきている。本州の販路拡大それに伴う事業拡大の取組みを進めていきたい。</u>(JA釧路太田)</li> </ul>
漁業協同組合	<p>■水産業の計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>浜中養殖ウニがR5. 7に農林水産省のG Iブランドに登録され、浜中町出身の漫画家「モンキー・パンチ氏」の代表作「ルパン三世」をステッカーに使用するなど、全国にPRし販路拡大に向け取組を進めていきたい。</u>(浜中漁業協同組合)</li> </ul>

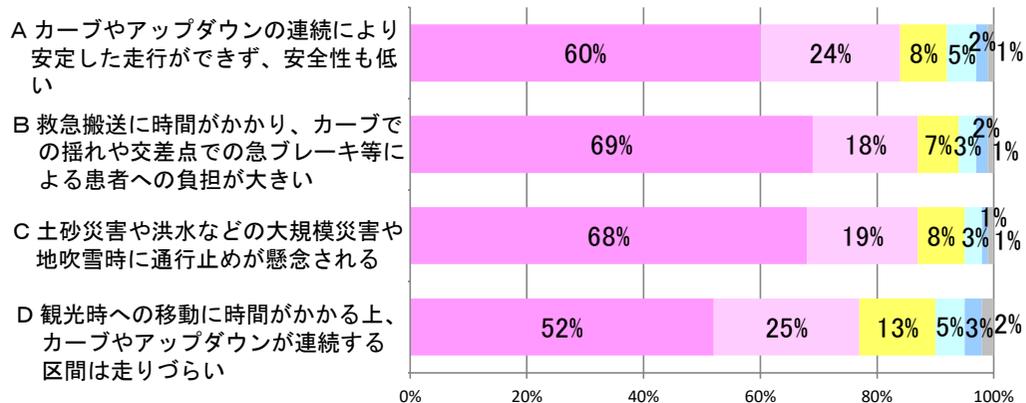
# 2-16) 第1回地域意見聴取(アンケート・ヒアリング)結果のまとめ

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

## ▼住民・道路利用者が感じる地域課題

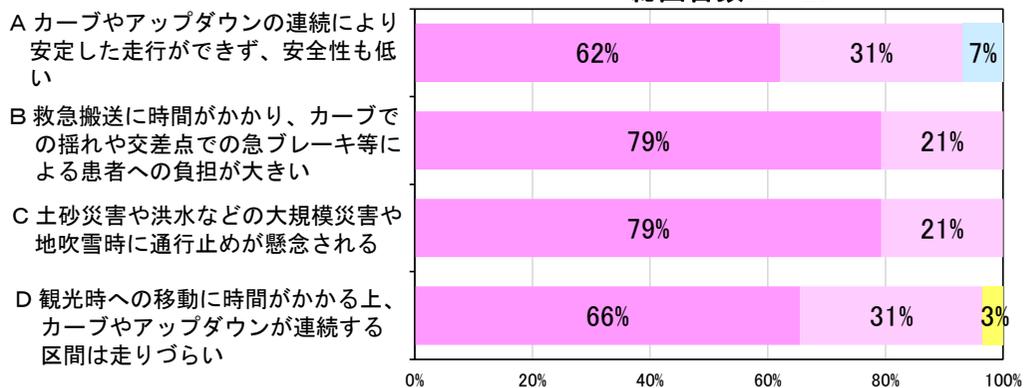
### 【アンケート】

総回答者数 N = 6,866人



### 【ヒアリング】

総回答数 N = 29

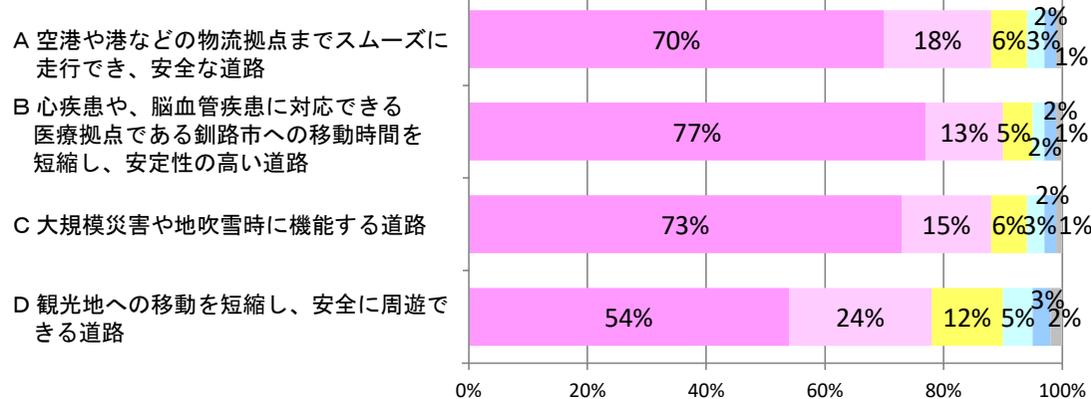


■ そう思う ■ ややそう思う ■ どちらともいえない ■ あまりそう思わない ■ そう思わない ■ 無回答

## ▼国道44号別保～尾幌間に必要な道路機能について

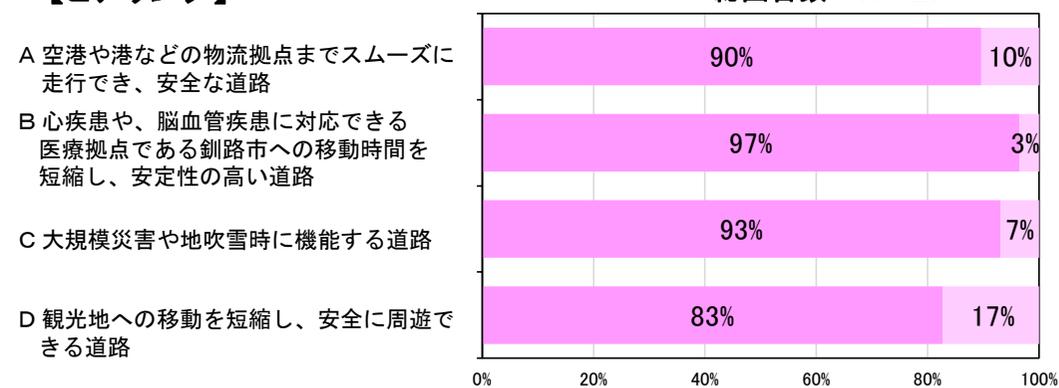
### 【アンケート】

総回答者数 N = 6,866人



### 【ヒアリング】

総回答数 N = 29



■ 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

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) 政策目標案の設定

- 第1回地域意見聴取の結果を踏まえ、本地域の政策目標案を設定。
- 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
- 観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上

## ■対策案の検討

### 【物流関連】

- 空港・港湾等の物流拠点への輸送時間短縮
- 市街地を回避し、安全・円滑に輸送出来る道路
- 事故危険区間や貨物車の事故多発箇所を解消し、安全・円滑に輸送出来る道路

### 【医療関連】

- 高次医療施設のある釧路市への速達性の高い道路
- 救急搬送の安定性向上による患者の負担軽減

### 【災害関連】

- 大規模災害や洪水、吹雪時の道路機能の確保
- 地域の基幹道路の代替路確保

### 【観光関連】

- 観光地や空港へのアクセス性の高い道路

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) 路線の対策案の考え方

○ 第1回地域意見聴取で地域の課題、別保～尾幌間に必要な道路機能について確認したことから、政策目標案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(案)

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

## 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輸送時間短縮
- ・市街地を回避し、安全・円滑に輸送出来る道路
- ・事故危険区間や貨物車の事故多発箇所を解消し、安全・円滑に輸送出来る道路

- ・高次医療施設のある釧路市への速達性の高い道路
- ・救急搬送の安定性向上による患者の負担軽減

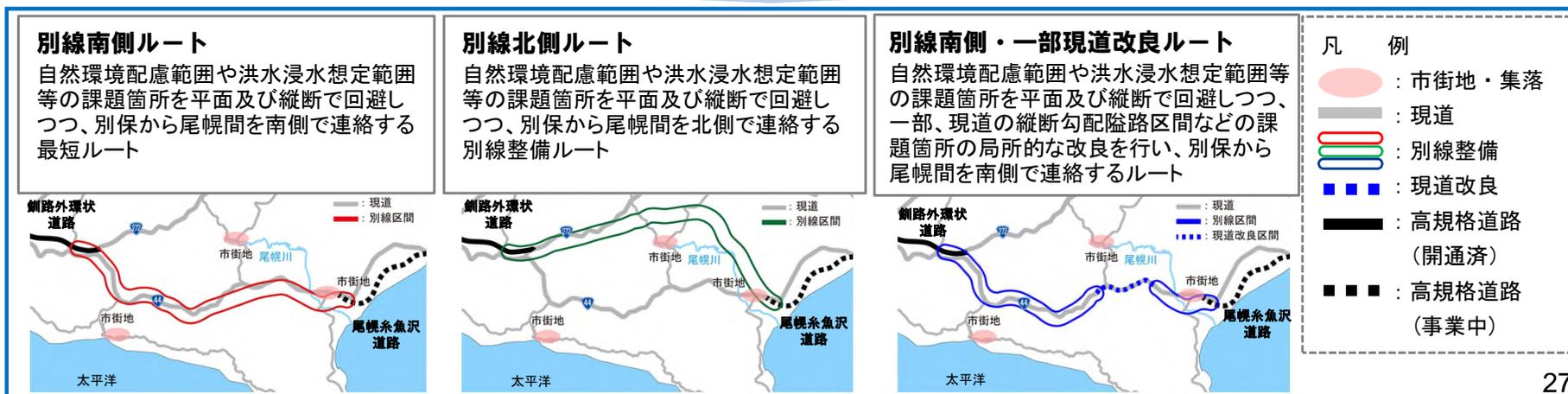
- ・大規模災害や洪水、吹雪時の道路機能の確保
- ・地域の基幹道路の代替路確保

- ・観光地や空港へのアクセス性の高い道路

## 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



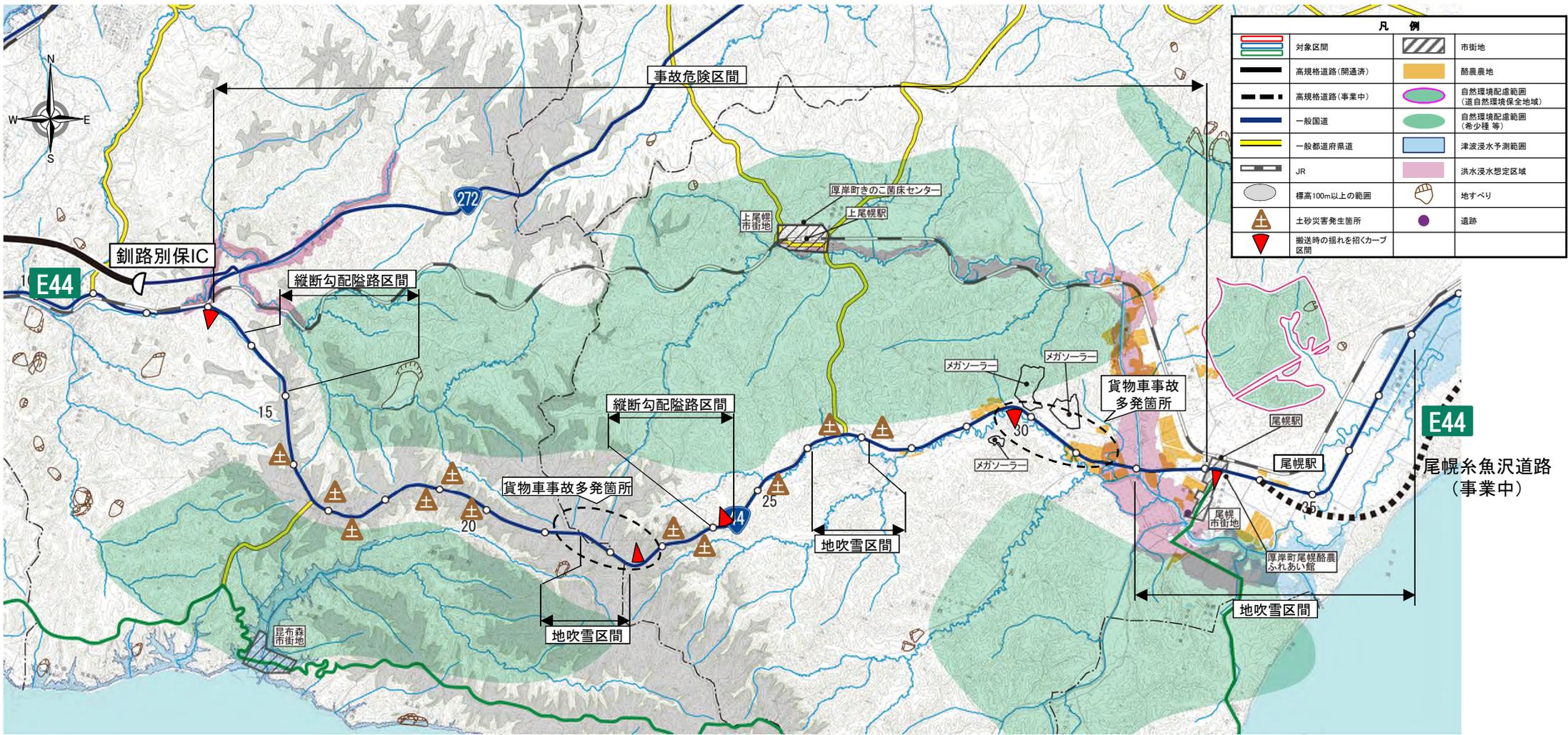
## 4-2) 評価項目(案)

地域の課題	政策目標(案)	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・安全性の向上	・空港・港湾等の物流拠点への輸送時間短縮	・根室市から釧路空港への輸送時間短縮
		・市街地を回避し、安全・円滑に輸送出来る道路	・市街地や縦断勾配隘路区間の回避
		・事故危険区間や貨物車の事故多発箇所を解消し、安全・円滑に輸送出来る道路	・事故危険区間や貨物車事故が多発する箇所の回避
暮らし (医療)	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	・高次医療施設のある釧路市への速達性の高い道路	・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
		・救急搬送の安定性向上による患者の負担軽減	・搬送時の揺れを招くカーブ区間や市街地の回避
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	・大規模災害や洪水、吹雪時の道路機能の確保	・土砂災害発生箇所、洪水浸水想定範囲、地吹雪区間の回避
		・地域の基幹道路の代替路確保	・災害時の代替性確保
観光支援 (人流)	観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上	・観光地や空港へのアクセス性の高い道路	・釧路空港から根室市への移動時間短縮

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

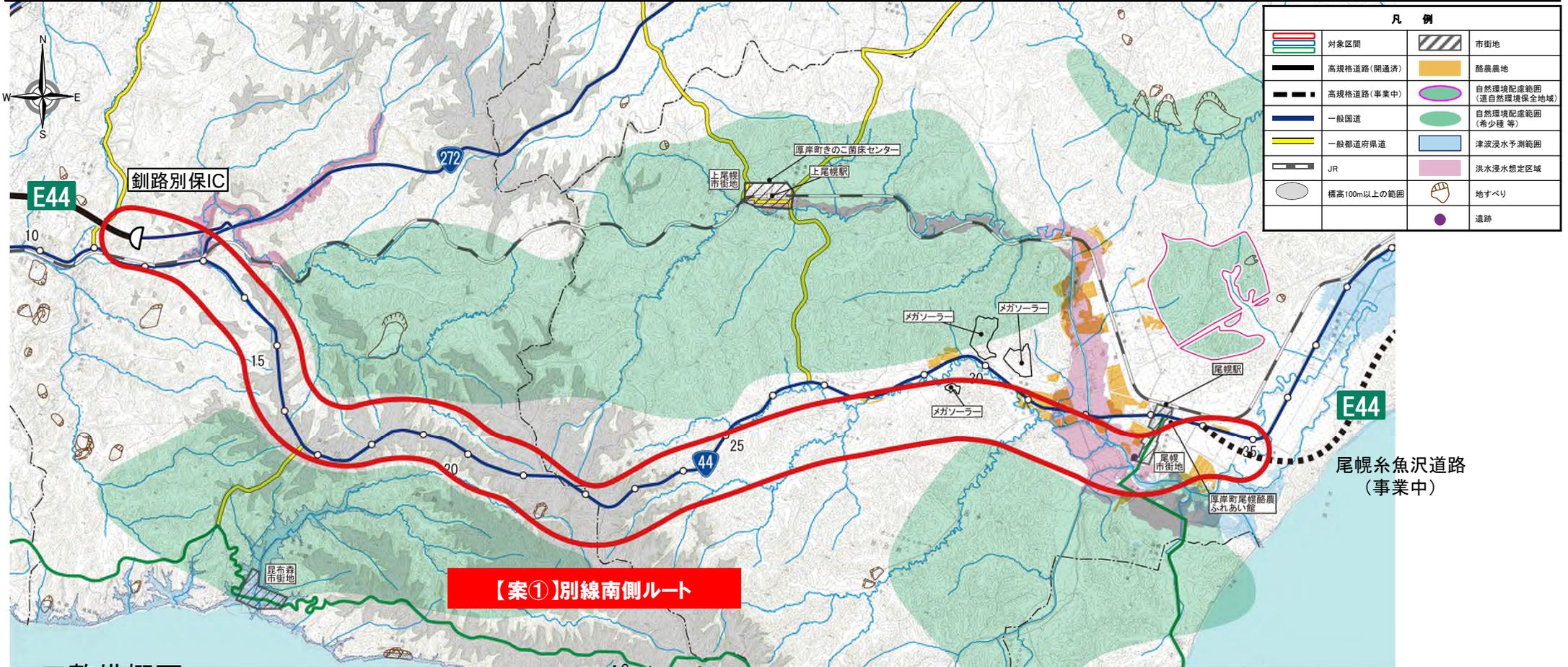
○ 各対策案検討のコントロールポイントとしては、市街地、公共施設等、自然環境(道自然環境保全地域、希少種等)、基幹産業である酪農農地、津波浸水・洪水浸水想定区域等の影響を極力回避。



回避すべき施設等 (社会的状況による要因)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地 ・公共施設等 (JR尾幌駅、産業施設、メガソーラー発電所等)</li> <li>・自然環境 (道自然環境保全地域など環境に配慮が必要な範囲) ・遺跡</li> </ul>
配慮すべき事項 (自然環境)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・酪農農地</li> <li>・津波浸水想定区域、洪水浸水想定区域、地すべり箇所</li> </ul>

# 4-4) 対策案の概要(案①:別線南側ルート)

- 市街地、公共施設等、津波浸水や洪水浸水想定範囲、自然環境配慮範囲(希少種等)を平面・縦断で回避しつつ、「別保～尾幌」間を南側で連絡する最短ルート。
- 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。



**【案①】別線南側ルート**

## ■ 整備概要

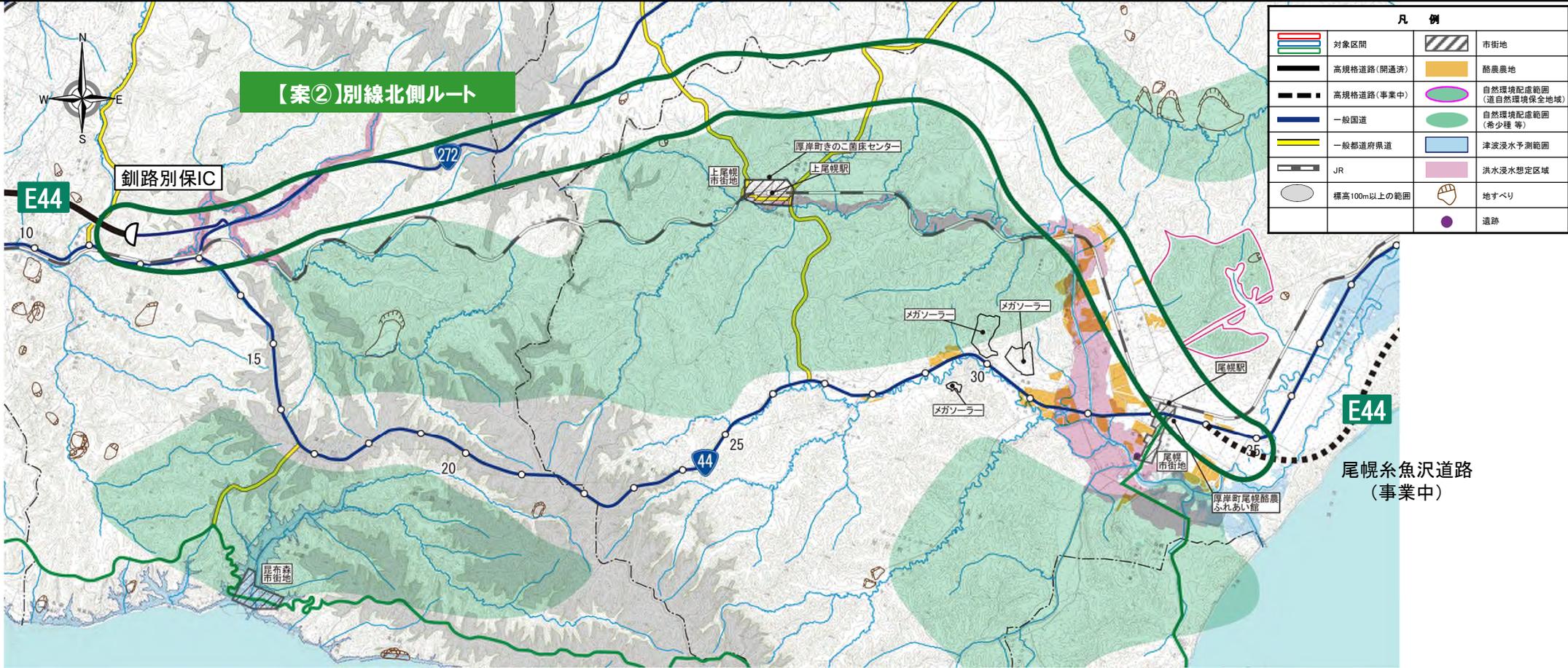
延長	約21km
構造	自動車専用道路 (設計速度80km/hを想定)
コスト	約1,100~1,300億円

## ■ ポイント

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 大規模災害時の代替性は確保される。</li> <li>・ 事業費は対策案の中で中位</li> </ul>
----	--

# 4-5) 対策案の概要(案②:別線北側ルート)

- 市街地、公共施設等、津波浸水や洪水浸水想定範囲、自然環境配慮範囲(道自然環境保全地域、希少種等)を平面・縦断で回避しつつ、「別保～尾幌」間を北側で連絡するルート。
- 全線新たな自動車専用道路で整備し、速達性・安定性・安全性・代替性を確保するルート。



## ■ 整備概要

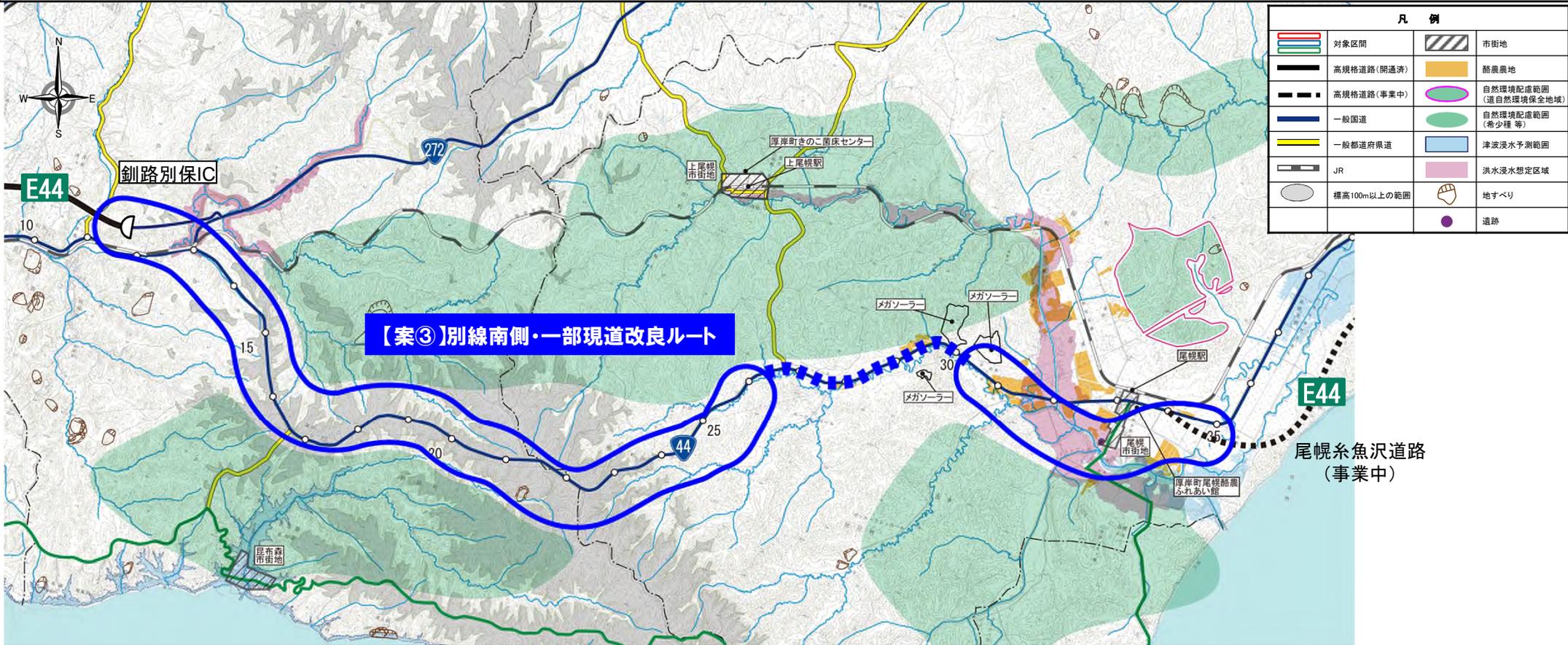
延長	約22km
構造	自動車専用道路 (設計速度80km/hを想定)
コスト	約1,150~1,350億円

## ■ ポイント

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 大規模災害時の代替性は確保される</li> <li>・ 事業費は対策案の中で高価</li> </ul>
----	---

# 4-6) 対策案の概要(案③:別線南側・一部現道改良ルート)

- 市街地、公共施設等、津波浸水や洪水浸水想定範囲、自然環境配慮範囲(希少種等)を平面・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～尾幌」間を南側で連絡するルート。
- 新たな自動車専用道路と現道の課題箇所を局所的に改良し、速達性・安定性・安全性を確保するルート。



## ■整備概要

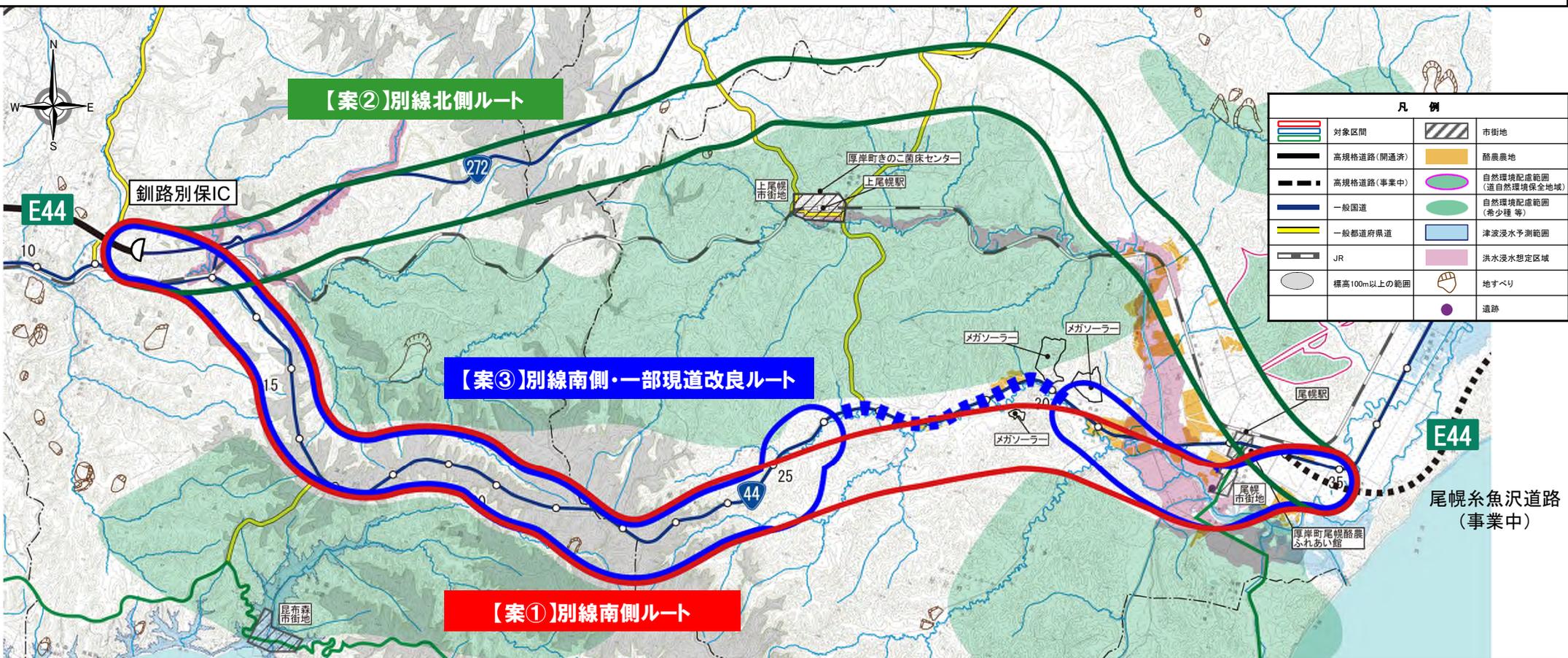
延長	約23km
構造	自動車専用道路 (設計速度80km/hを想定) 現道改良区間 (設計速度60km/hを想定)
コスト	約1,000~1,200億円

## ■ポイント

内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
----	--

# 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

# 4-8) 対策案の比較

		【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を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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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120分、7分短縮)</li> <li>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 2区間→整備後:0箇所)</li> <li>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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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 2区間→整備後:0箇所)</li> <li>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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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 2区間→整備後:0箇所)</li> <li>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)</li> </ul>	
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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→107分 7分短縮)</li> <li>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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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)</li> </ul>	
	災害発生時の避難・復旧活動を支える道路の機能確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の道路機能の確保(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)</li> <li>災害時の代替性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>全線別線整備することで代替路の確保が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>全線別線整備することで代替路の確保が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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</li> </ul>
観光促進に向けた観光ルートにおける周遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>釧路空港への速達性向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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→120分 7分短縮)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>	
配慮すべき事項	地域への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>家屋等土地利用への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>家屋等土地利用への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>家屋等土地利用への影響</li> </ul>	
	環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然環境への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	
	工事中的影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事中的の現道交通への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備となるため工事中的の現道交通への影響は、比較的小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備となるため工事中的の現道交通への影響は、比較的小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>別線整備となるため工事中的の現道交通への影響は、比較的小さい</li> </ul>
	経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>概算事業費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>概算事業費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>概算事業費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>概算事業費</li> </ul>

※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**



## 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"> <li>・地域や道路の課題に関し、自治体や関係団体への意見聴取を行い、政策目標の設定に反映する。</li> <li>・自治体や関係団体との認識の整合性の確認をする。</li> </ul>	共通

### ■アンケートの調査項目と活用方針

アンケートの調査項目	アンケート結果の活用	備考
地域の課題	将来を見据えた改善すべき地域の課題について、回答者の考えを把握する。	第1回
道路の課題	高規格道路の調査中区間(別保～尾幌)及び並行する国道44号の現状について、回答者の考える課題を把握する。	
その他自由意見	その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。	
比較ルート帯(複数案)に対する意見	ルート帯、インターチェンジ選定にあたり、地域住民等が重視する視点、配慮すべき事項を把握する。	第2回
その他自由意見	その他、各区間に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。	
回答者の属性、利用状況	回答結果の差異に対して各項目で整理し、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

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、帯広市等を経由し、本別ジャンクションから分岐し、釧路市、釧路空港、釧路港を経由して、根室市、根室港に至る高規格道路です。

本アンケートは、このうちの別保～尾幌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、広くご意見を聞き、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月から令和5年8月にかけて実施しました第1回意見聴取では、地域の皆様が日頃感じている地域の課題や、必要な道路機能についてご意見を頂きました。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、宜しくお願いいたします。



■このアンケートでは、別保～尾幌間のことについてお伺いします。



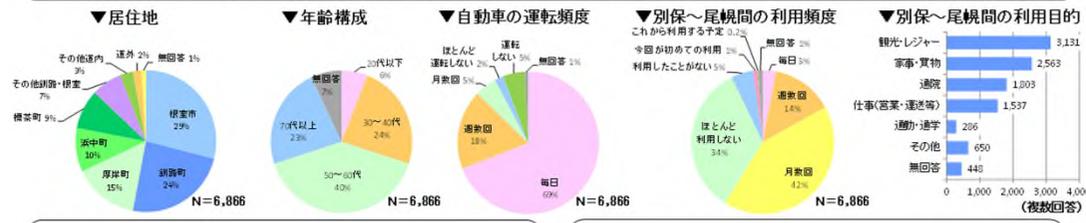
### ②第1回アンケート結果を提示

・「将来を見据えた地域の課題」や「別保～尾幌間に必要な道路」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6,866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44号別保～尾幌間の利用頻度、利用目的



#### 将来を見据えた地域の課題



#### 別保～尾幌間に必要な道路機能



・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賛同を頂きました。  
 ・特に、「救急搬送時の安定性の確保」、「災害時にも機能する道路」について課題と感じる意見が多く寄せられました。

・別保～尾幌間に必要な道路機能については、すべての項目で概ね高い賛同を頂きました。  
 ・特に、「物流拠点へのアクセス向上」、「救急搬送時の安定性の確保」、「災害時にも機能する道路」について課題と感じる意見が多く寄せられました。

# 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

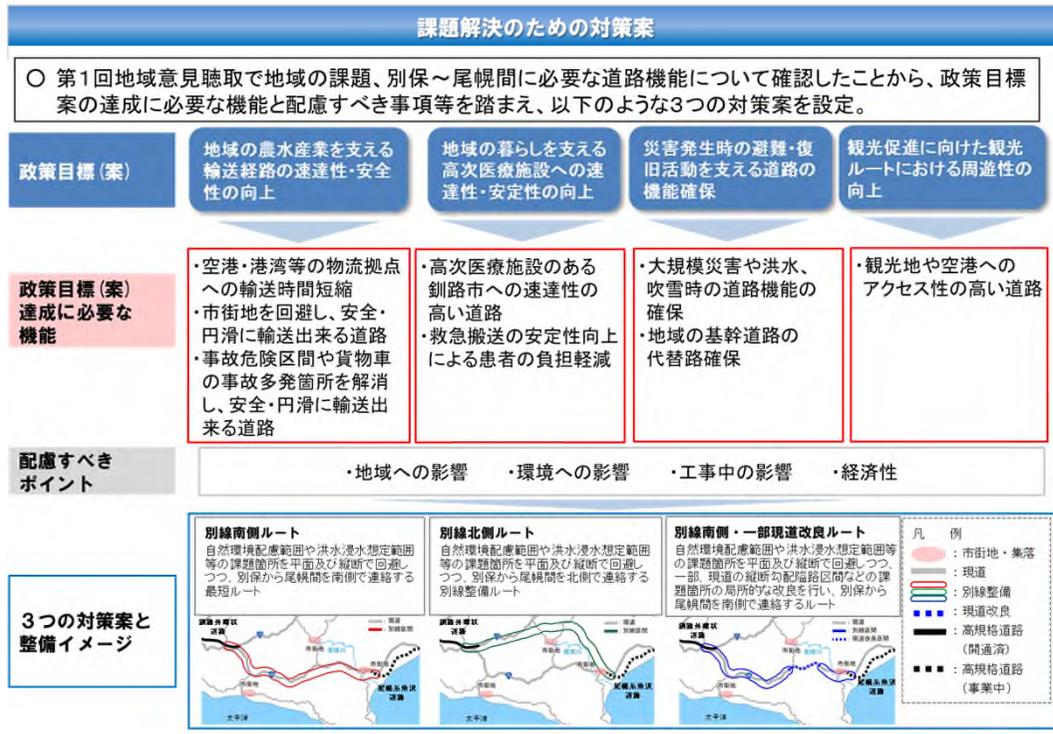
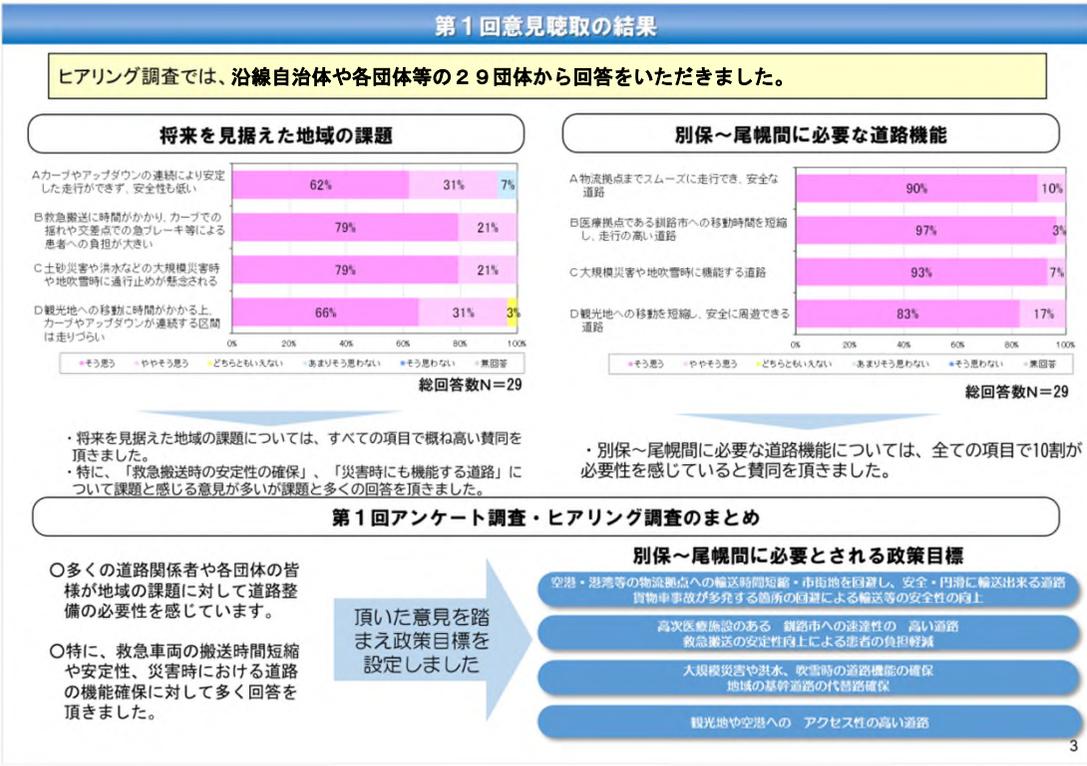
### ③第1回意見聴取(ヒアリング)の結果を提示

- ・「将来を見据えた地域の課題」や「別保～尾幌間に必要な道路」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

### 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



# 5-5) 第2回アンケート調査(案)

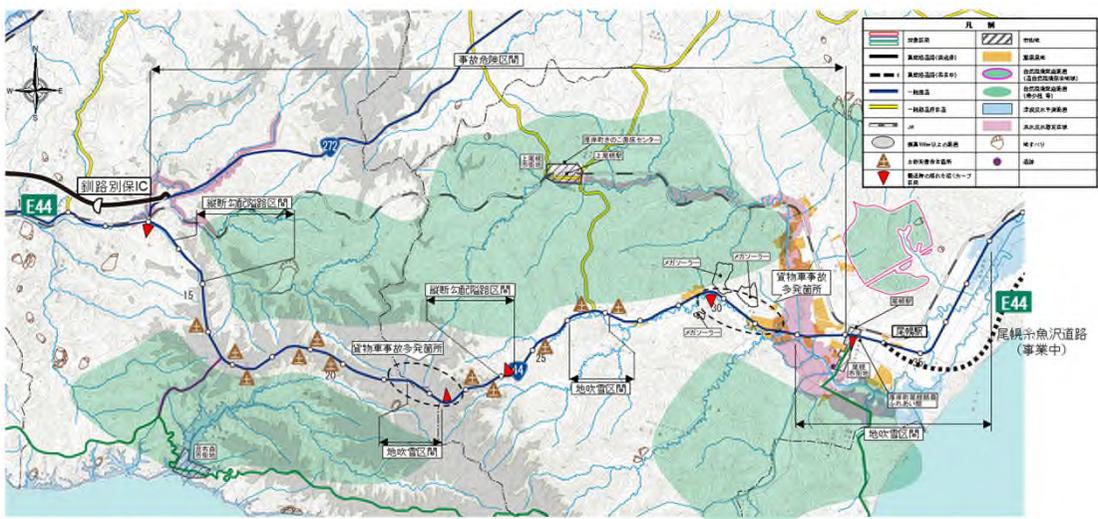
## ■ 第2回アンケートにおける調査方法および質問内容

### 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

#### 対策案のコントロールポイント

○ 各対策案検討のコントロールポイントとしては、市街地、公共施設等、自然環境(道自然環境保全地域、希少種等)、基幹産業である酪農農地、津波浸水・洪水浸水想定区域等の影響を極力回避。



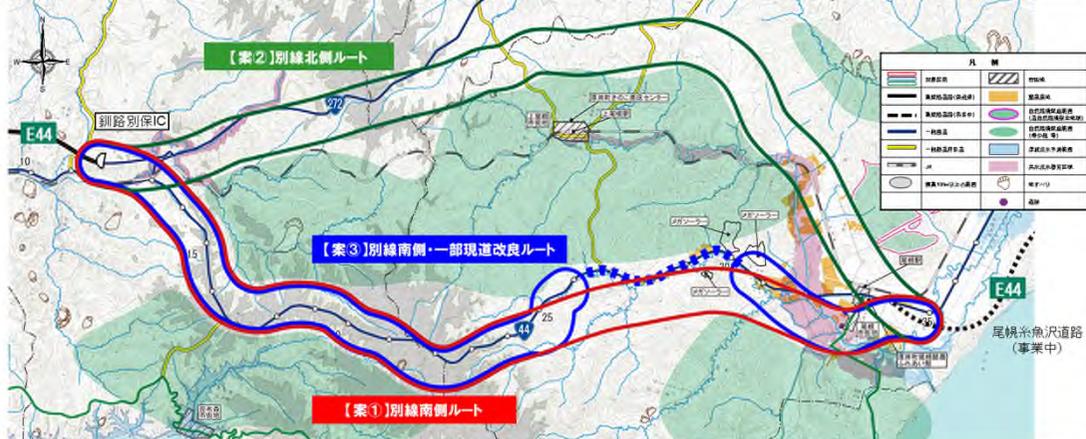
回避すべき施設等 (社会的状況による要因)	・市街地 ・公共施設等 (JR尾鏡駅、産業施設、メガソーラー発電所等) ・自然環境 (道自然環境保全地域など環境に配慮が必要な範囲) ・遺跡
配慮すべき事項 (自然環境)	・酪農農地 ・津波浸水想定区域、洪水浸水想定区域、地すべり箇所

### 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

#### 対策案の比較

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



<p><b>案① 別線南側ルート</b> (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、別保から尾鏡間を南側で連絡する最短ルート)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>大規模災害時の代替性は確保される</li> <li>事業費は対策案の中で中位</li> </ul>
<p><b>案② 別線北側ルート</b> (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、別保から尾鏡間を北側で連絡する別線整備ルート)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>大規模災害時の代替性は確保される</li> <li>事業費は対策案の中で高価</li> </ul>
<p><b>案③ 別線南側・一部現道改良ルート</b> (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、別保から尾鏡間を南側で連絡するルート)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部区間で現道改良となるため、他家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</li> <li>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</li> </ul>

# 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	
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が比較的大きい(整備前127分→整備後120分、7分短縮) ・市街地や縦断勾配道路区間の回避(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)(縦断勾配道路区間 2区間→整備後:0箇所)	・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) ・市街地や縦断勾配道路区間の回避(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)(縦断勾配道路区間 2区間→整備後:0箇所)	・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) ・別線整備と現道の局所改良で、市街地や縦断勾配道路区間を解消(市街地 現況:1箇所→整備後:0箇所)(縦断勾配道路区間 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比較的大きい(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)
配慮すべき事項	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	・全線別線整備することで代替路の確保が可能	・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
	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比較的大きい。(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)
環境への影響	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	
	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、地形変面積を抑制することが可能	
経済性	工事中の影響	・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きい	
	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、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	

※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・解答欄

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いますか？

次のA～Dの項目それぞれについて、「特に重視すべき」～「重視する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。

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

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○をつけてください。

項目	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。

項目	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 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					

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。

回答は返信はがきに記入願います



# 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 別保～尾幌間の課題を再提示

#### 別保～尾幌間の道路課題

■国道44号 別保～尾幌間の道路課題は、以下のように考えられます。

##### 生活・物流交通の状況

■死亡・重傷・軽傷事故の割合と貨物車事故の割合

項目	死亡	重傷	軽傷
全道国道	2%	10%	87%
当該区間	17%	29%	54%

項目	貨物車	その他
全道国道	28%	72%
当該区間	42%	58%

資料:事故マッチングデータ(H23-R2)

■農水産業の盛んな地域のため、物流交通が多く貨物車による事故が半数を占め、死亡・重傷事故が多発しています。

##### 速達性・走行性の状況

■別保～尾幌間の道路線形不良箇所の状況



■別保～尾幌間はアップダウンやカーブが連続するため加減速が生じやすく、救命率向上のために救急搬送時の走行性・速達性の向上が必要です。

##### 災害時の状況

■大雨による盛土崩壊発生状況



■別保～尾幌間は山地部であり、盛土崩壊など通行止めのおそれがある箇所が複数存在し、大規模地震時に交通の寸断が懸念されます。



# 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

**対策案の整備イメージ** ※本資料はイメージであり、実際には現地状況に合わせて詳細な設計したうえで対策を行います

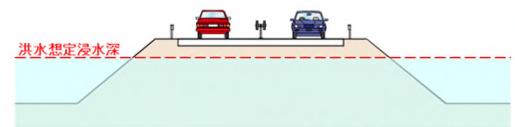
**案① 別線・海側ルート** 全線別線で設計速度※: 80km/h  
**案② 別線・山側ルート**

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

一般区間

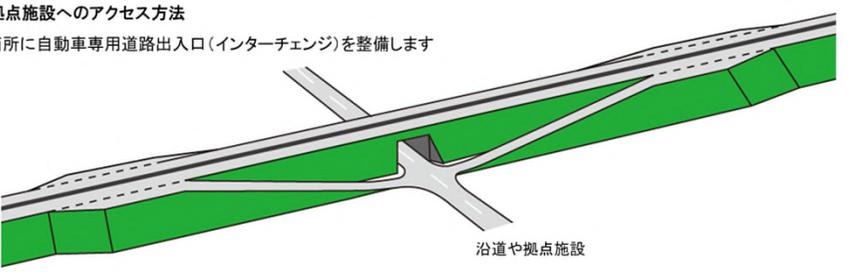


洪水浸水想定範囲を  
 嵩上げて回避する区間



※洪水想定浸水深より高い位置に道路整備します

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



沿道や拠点施設

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

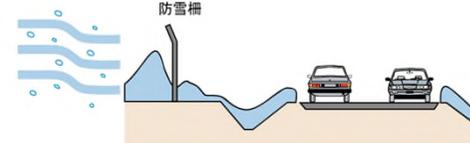
### 参考資料3 対策案のうち現道改良イメージ

**対策案の整備イメージ** ※本資料はイメージであり、実際には現地状況に合わせて詳細な設計したうえで対策を行います

**案③ 別線海側・一部現道改良ルート**

○整備方法

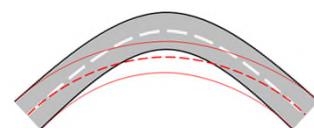
【地吹雪発生区間の対策】  
 地吹雪が発生しやすい区間は地吹雪を防止する防雪柵を整備します



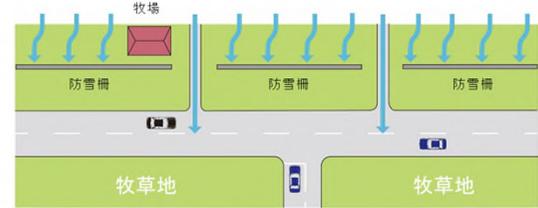
【事故危険区間の対策】  
 正面衝突事故等の多い区間は中央分離帯を整備します



○急カーブ区間の対策  
 搬送時の揺れを招くカーブ区間を解消する道路を整備します



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



至 拠点施設

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