

北海道横断自動車道 網走線（^{たんの}端野～^{たかの}高野）

第 1 回 説明資料

平成 28 年 12 月 1 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. 地域の概況
3. 地域の状況と課題
4. 道路の状況と課題
5. 課題の整理
6. 意見聴取方法

1. 計画段階評価の検討の流れ

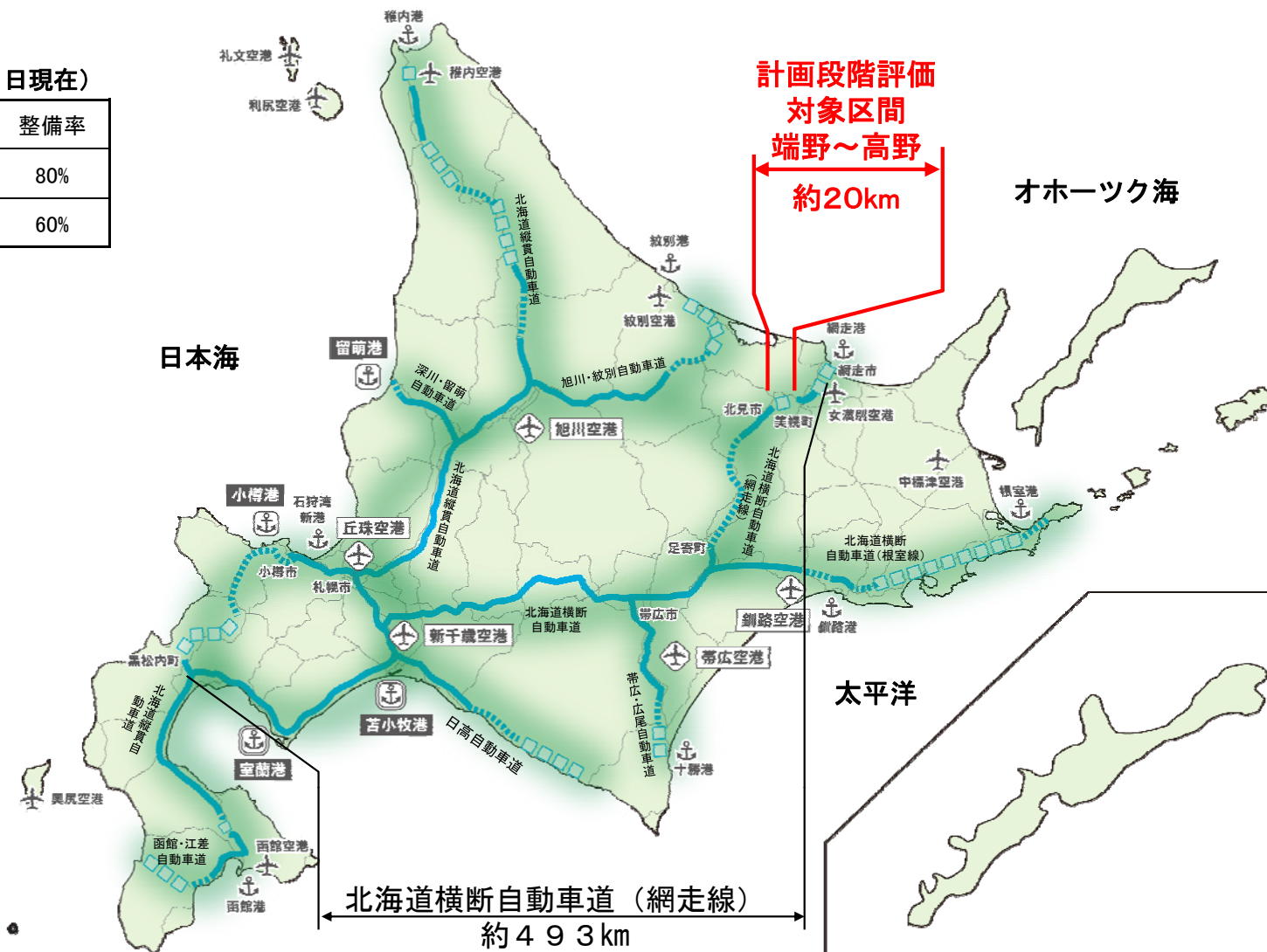
1-1) 北海道の高規格幹線道路網

- 北海道の広域分散型の地域構造を支える交通ネットワークの形成に向け、高規格幹線道路網の整備を推進しているが、整備率は60%に留まっている状況。
- 北海道横断自動車道(網走線)は、黒松内町を起点として札幌市、帯広市、北見市等を経由し、網走市へ至る延長約493kmの道路で、端野～高野間はその一部区間。
- 当該区間は、北見市と美幌町の市町境に位置し、開通済みの高規格幹線道路に挟まれた延長約20kmの区間。

▼高規格幹線道路 整備状況(平成28年4月1日現在)

	全体延長(km)	開通済延長(km)	整備率
全国全体	約14,000	11,266	80%
北海道全体	1,825	1,093	60%

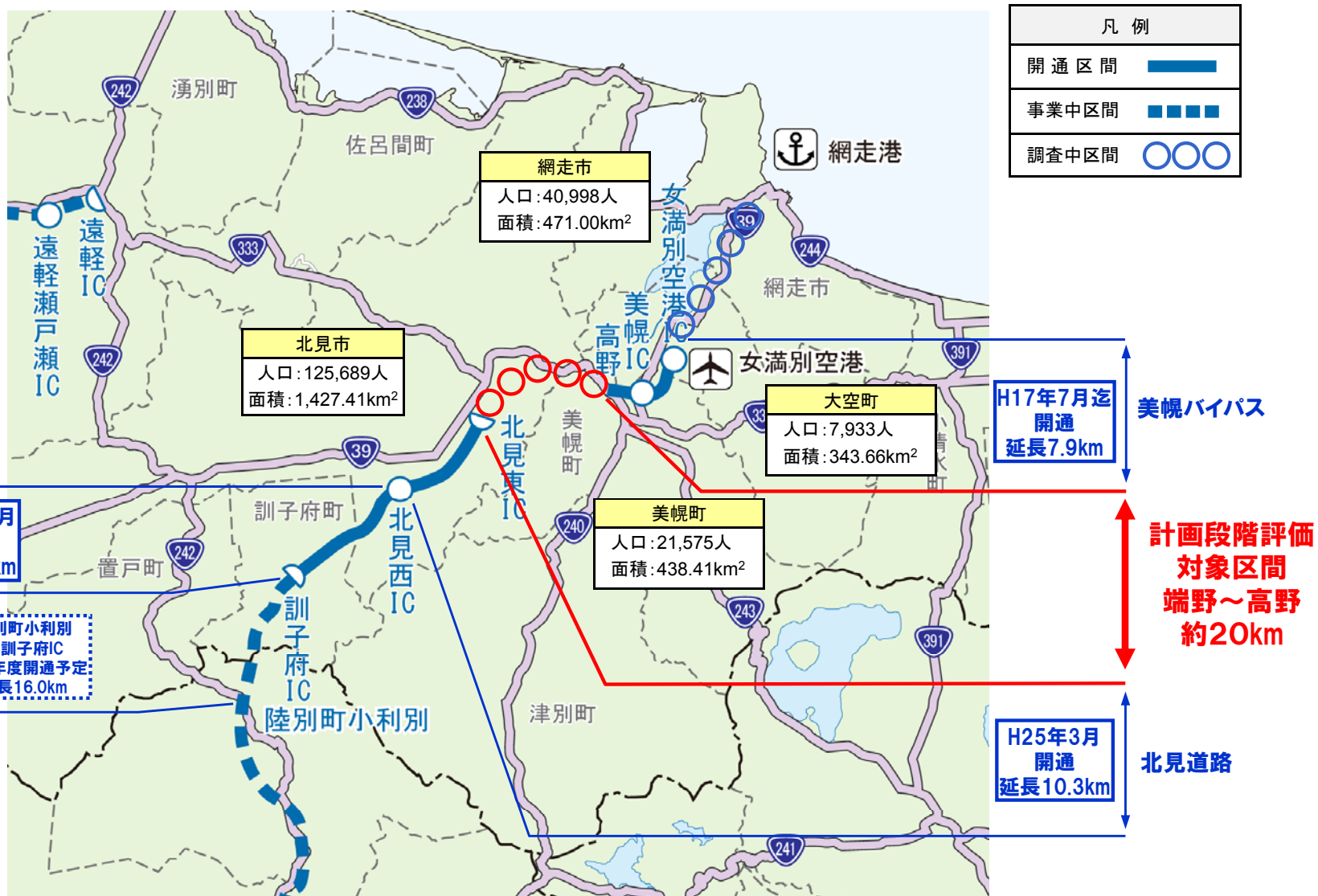
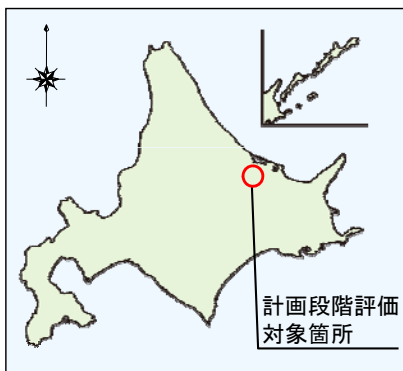
凡例	
開通区間	
事業中区間	
調査中区間	



1-2) 北海道横断自動車道(網走線)の進捗

- 北海道横断自動車道(網走線)は、訓子府IC～北見西IC、北見道路(北見西IC～北見東IC)、美幌バイパス(高野～女満別空港IC)が開通済み。
- 足寄～訓子府間は現在事業中で、陸別町小利別～訓子府ICが平成29年度に開通予定。

▼位置図



資料 人口:平成22年国勢調査(総務省)
面積:平成27年全国都道府県市区町村別面積調(国土地理院)

1-3) 計画段階評価手続きの進め方

○地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、道路計画〔概略ルート、構造等〕について検討を行う。

今回

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
- 意見聴取方法

意見聴取
(第1回)

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

北海道地方小委員会

■ 政策目標の設定等

■ 評価項目の設定等

■ 比較ルート案(複数案)等

■ 対応方針(案)
(概略ルート、構造等)等

意見聴取

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

2. 地域の概況

2-1) 地域の概況(土地利用)

- オホーツク圏は、流氷で有名なオホーツク海に面し、世界自然遺産の知床国立公園や網走国定公園などを有する自然豊かな地域。
- 海岸部から内陸部に向かって標高が段階的に上昇。沿岸部には平地が多く、海岸から並行して低地、台地、丘陵地、山地が続く地形。



注:「農用地」は湿田・乾田・沼田・蓮田及び田、麦・陸稲・野菜・草地・芝地・りんご、梨・桃・ブドウ・茶・桐・はぜ・こうぞ・しゅろ等を栽培する土地

資料:「農用地」は「国土交通省国土政策局の国土数値情報(土地利用細分メッシュデータH26年度)」をもとに編集・加工 <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-L03-b.html>

2-2) 地域の概況(面積)

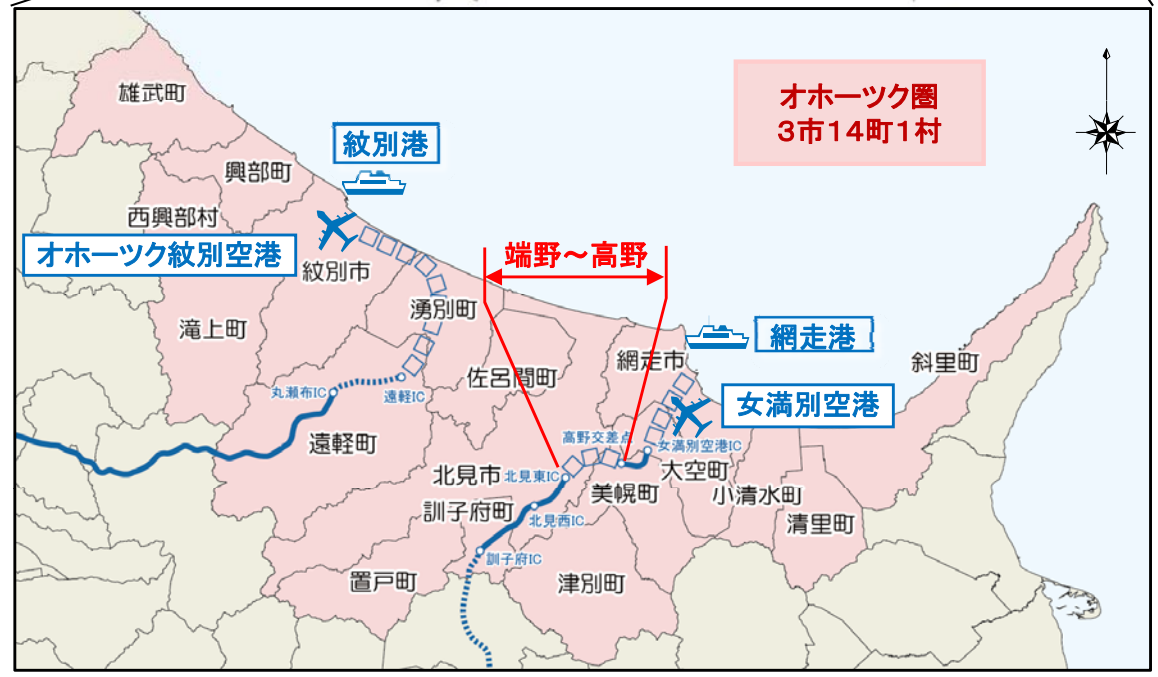
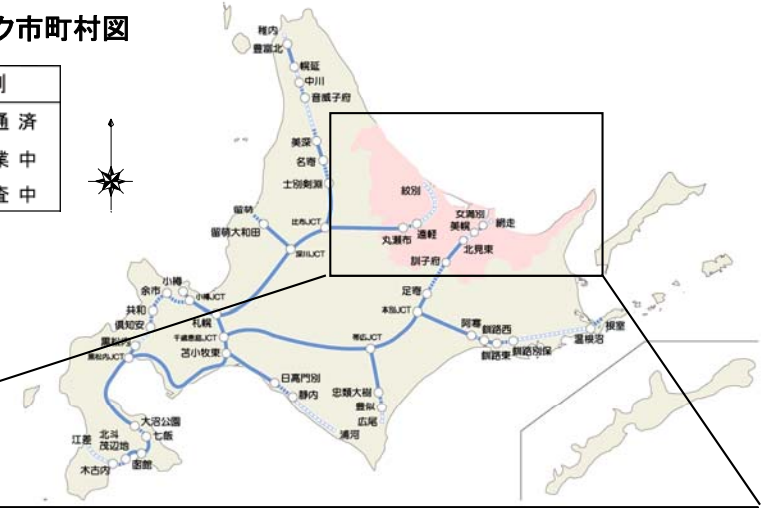
○オホーツク圏は北海道の北東部に位置し、3市14町1村で構成され、重要港湾である網走港・紋別港、地方管理空港である女満別空港・オホーツク紋別空港を有する。

○総面積は全道の13%(10,691km²)を占め、都府県平均の約1.7倍。

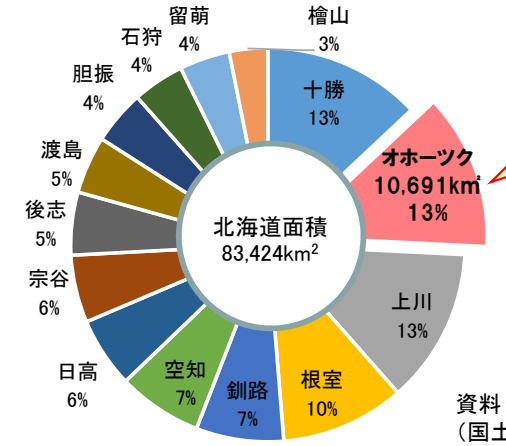
▼高規格幹線道路網図とオホーツク市町村図

凡例

	開通済
	事業中
	調査中



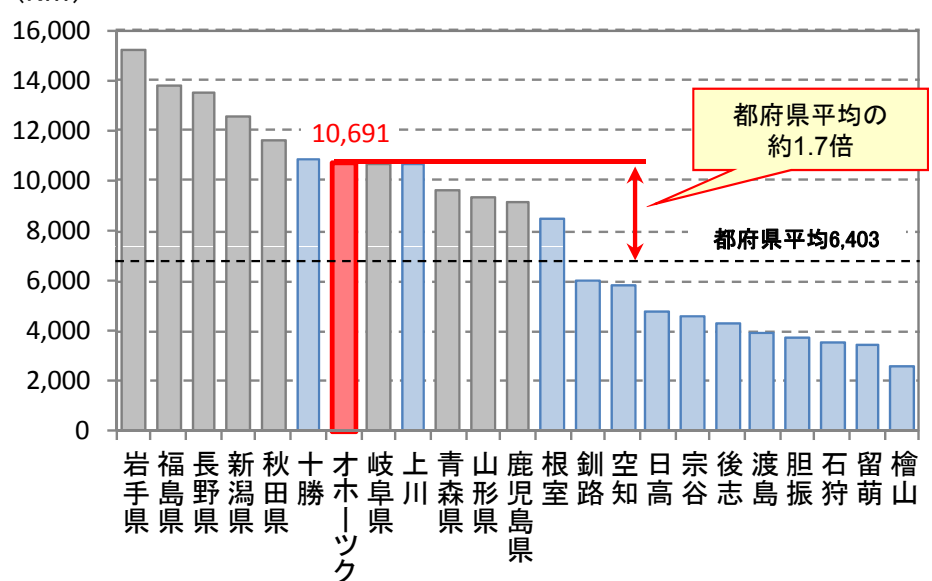
▼振興局別面積割合



オホーツク圏は全道の13%を占める

資料:平成27年全国都道府県市区町村別面積調(国土地理院)

▼面積上位県および道内振興局別面積との比較



都府県平均の約1.7倍

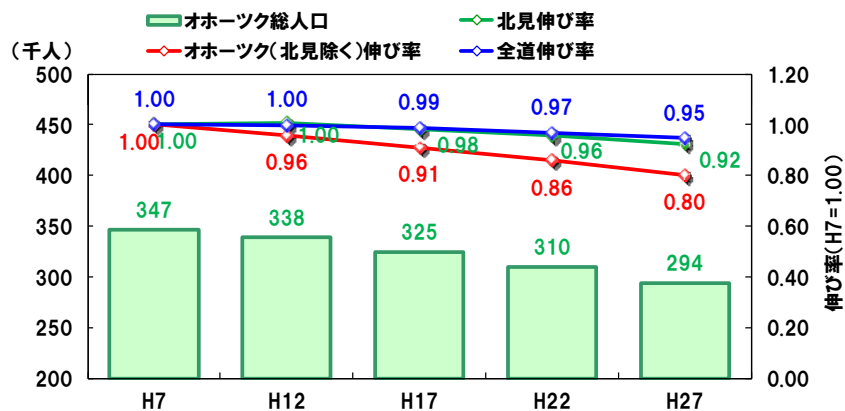
都府県平均6,403

資料:平成27年全国都道府県市区町村別面積調(国土地理院)

2-3) 地域の概況(人口)

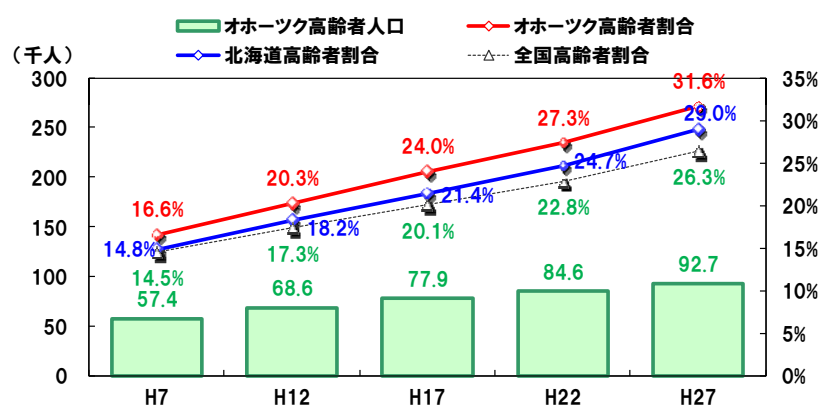
- オホーツク圏の総人口は約30万人で、平成7年から圏域内の全自治体が減少傾向。
- 全国と比較すると、特に40代以下の若い世代の人口割合が低い状況。
- オホーツク圏の高齢者割合は、全国平均を上回る水準で高齢化が進行し、18市町村のうち16町村が30%以上。

▼総人口の推移



資料: 国勢調査(総務省)

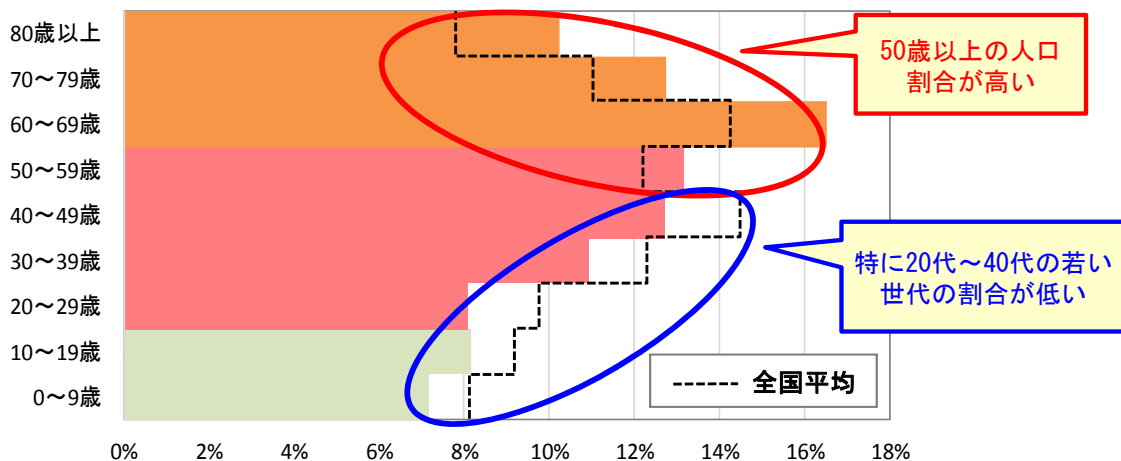
▼高齢者人口の推移



資料: 国勢調査(総務省)

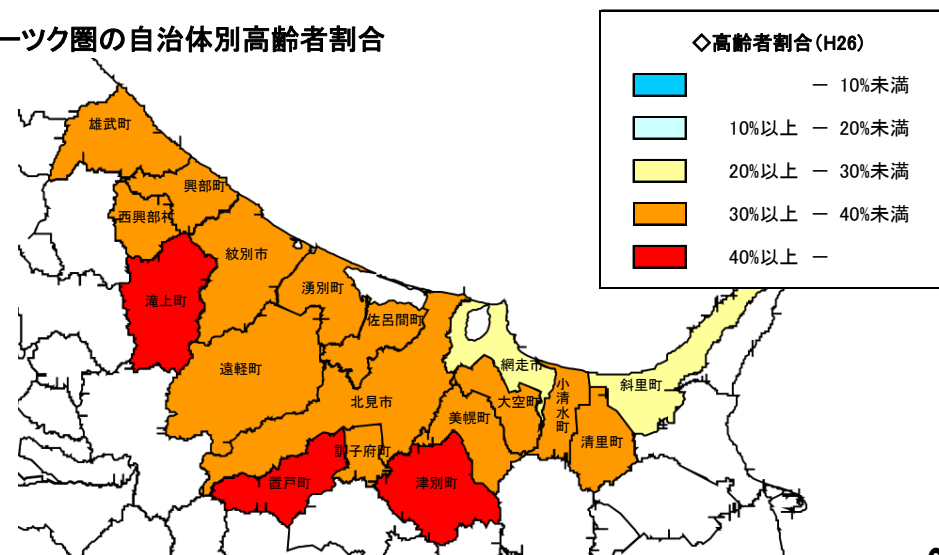
注: 高齢化についてWHOや国連によると、65歳以上人口の割合が7%超で→「高齢化社会」、65歳以上人口の割合が14%超で→「高齢社会」、65歳以上人口の割合が21%超で→「超高齢社会」

▼オホーツク圏の年齢別人口構成



資料: H27国勢調査(総務省)

▼オホーツク圏の自治体別高齢者割合

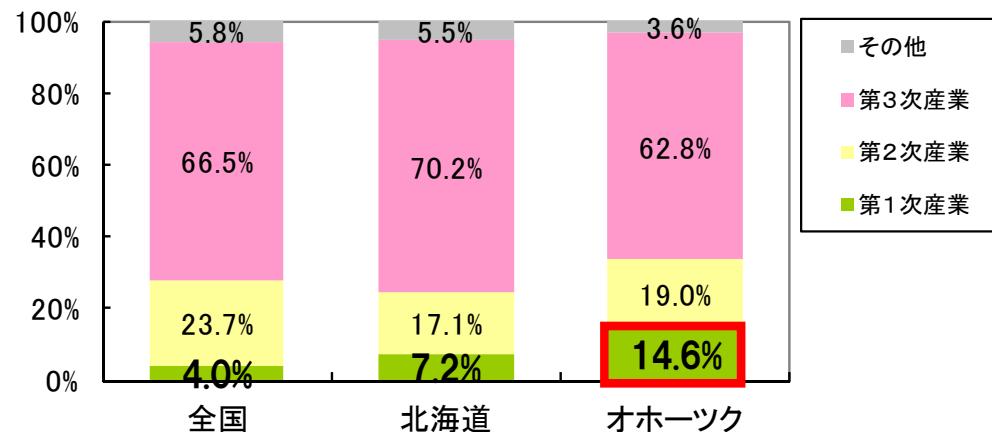


資料: H27国勢調査(総務省)

2-4) 地域の概況(産業)

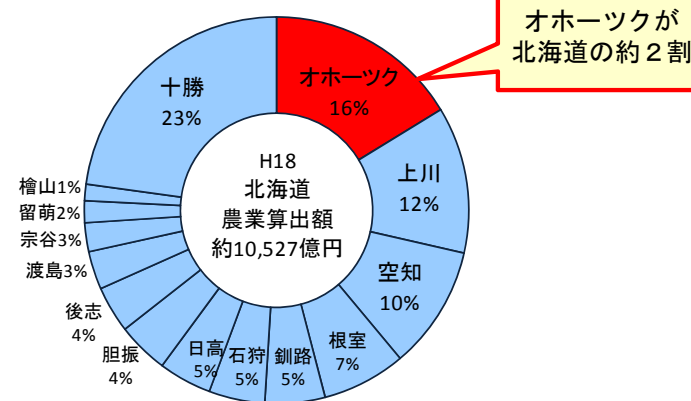
- オホーツク圏の産業は、全国や北海道全体と比べ、第1次産業の割合が高い。
- 分野別就業人口の特化の度合いでは、農林業、漁業が高い。
- 農業や漁業の生産額は、日本の食糧基地である道内においても、大きなシェアを占める。

▼オホーツク圏の就業人口割合



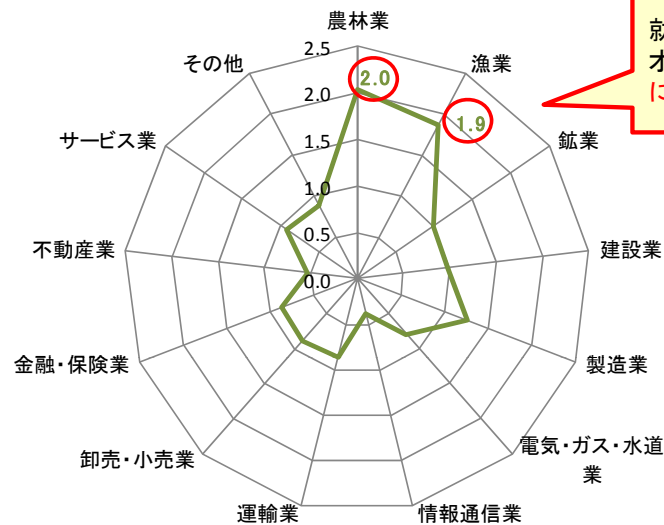
資料: H22年国勢調査(総務省)

▼北海道の農業産出額割合



資料: 平成18年生産農業所得統計(農林水産省)

▼オホーツク圏の分野別就業人口特化係数

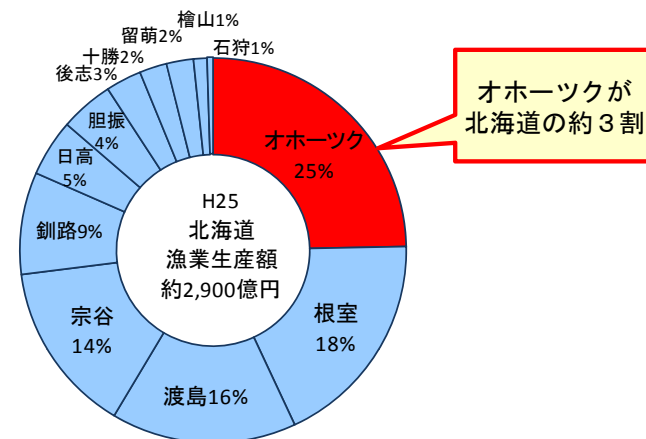


就業人口ベースの特化係数をみると、オホーツク圏の特徴である農林業、漁業に特化している。

【特化係数】
・地域の産業がどれだけ特化しているかを表現する係数で次式で定義される。
特化係数 = $\frac{\text{対象地域のA業種の全業種に占める構成比}}{\text{全体におけるA業種の全業種に占める構成比}}$
※ここでは全体を北海道とし、各業種の実業人口を用いて比較検討を行っている。

資料: H22年国勢調査(総務省)

▼北海道の漁業生産額割合

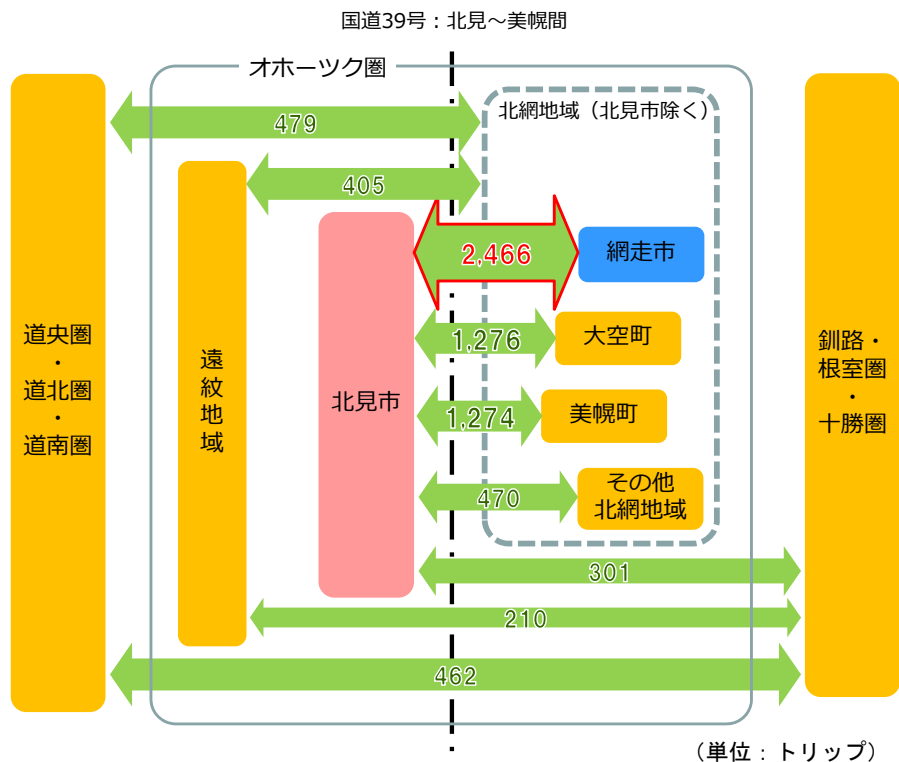


資料: 平成25年北海道水産現勢(北海道水産林務部)

2-5) 地域の概況(交通流動)

- 当該区間における交通流動は、国道39号北見～網走間の流動が最も多い。
- また、圏域間やオホーツク圏を通過する広域的な流動もみられる。
- 物流では、北見市や網走市を中心とした流動が多くみられる。

▼国道39号 北見～美幌間の利用OD



資料：H22道路交通センサス

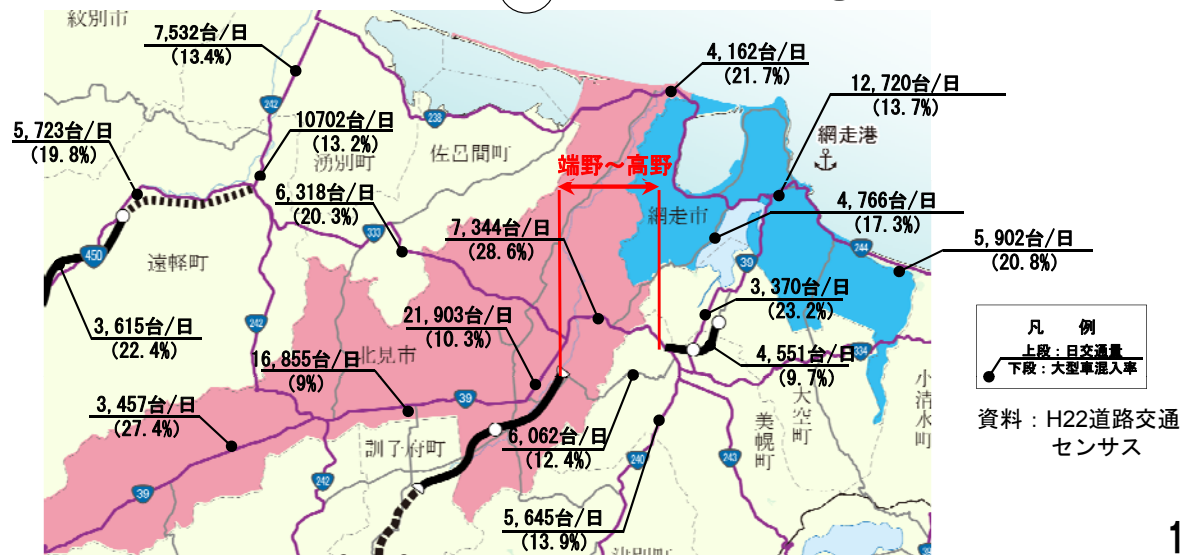
注1：H22道路交通センサスODから国道39号北見市⇄美幌町間を通過する各ODを抽出し、日交通量の比率を乗じ算出。

注2：北網地域→(北見市、網走市、美幌町、津別町、斜里町、清里町、小清水町、大空町)
遠軽地域→(紋別市、訓子府町、置戸町、佐呂間町、遠軽町、湧別町、滝上町、興部町、西興部町、雄武町)

▼業務物流 貨物車



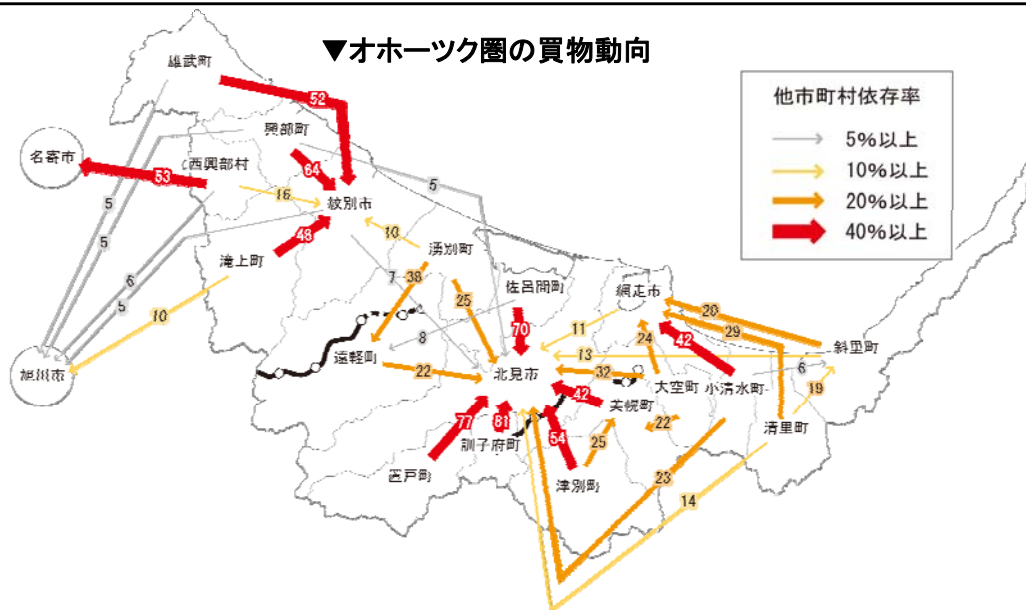
▼周辺の交通量と大型車混入率



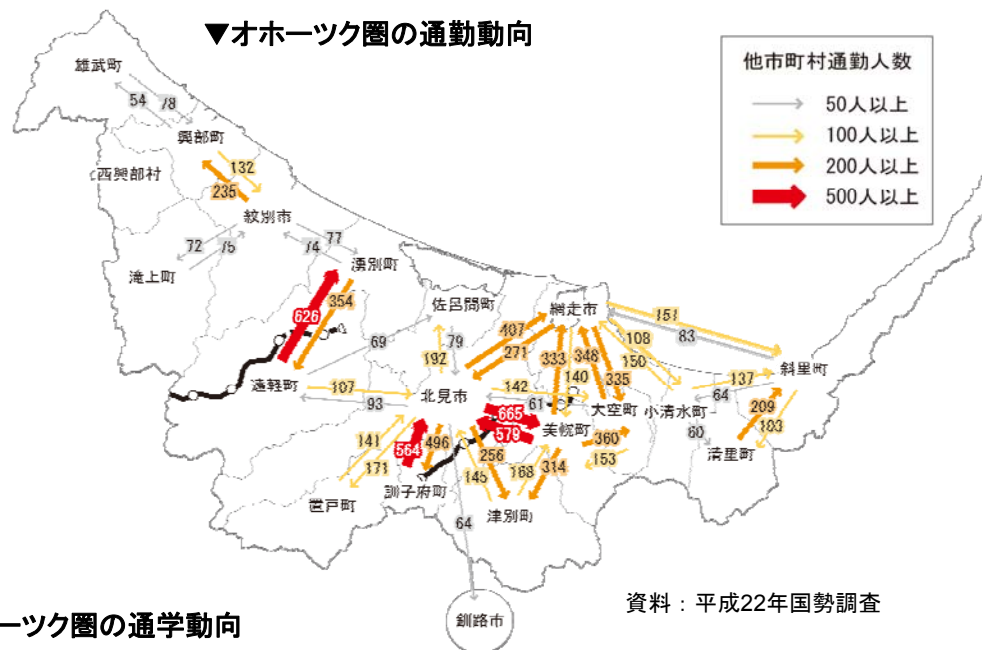
2-6) 地域の概況(生活交通流動)

- 買物では、北見市、網走市、紋別市への流動が多い。
- 通院では、北見市、網走市、遠軽町への流動がみられ、地域の医療拠点であることがうかがえる。
- 通勤・通学では、隣接する市町村間の流動が主であり、北見～美幌間、北見～訓子府間、遠軽～湧別間の流動が多くみられる。

▼オホーツク圏の買物動向

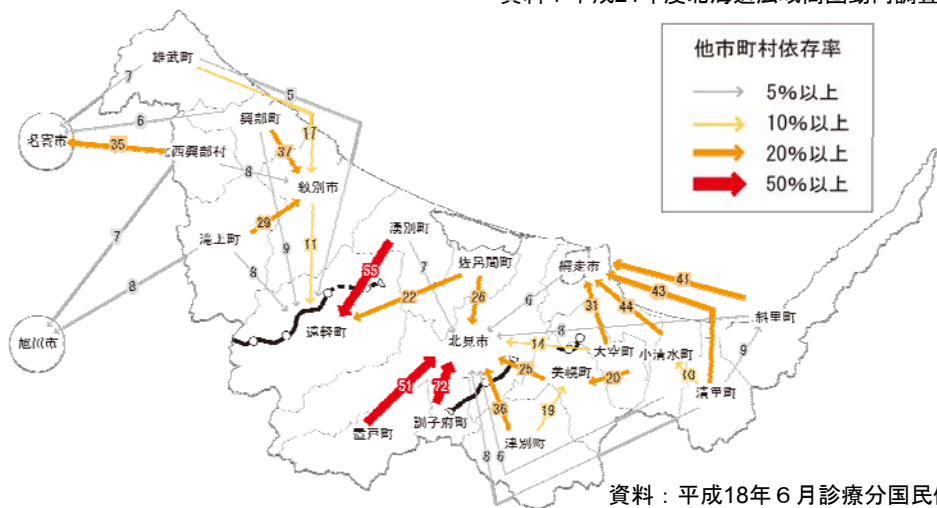


▼オホーツク圏の通勤動向



▼オホーツク圏の通院動向

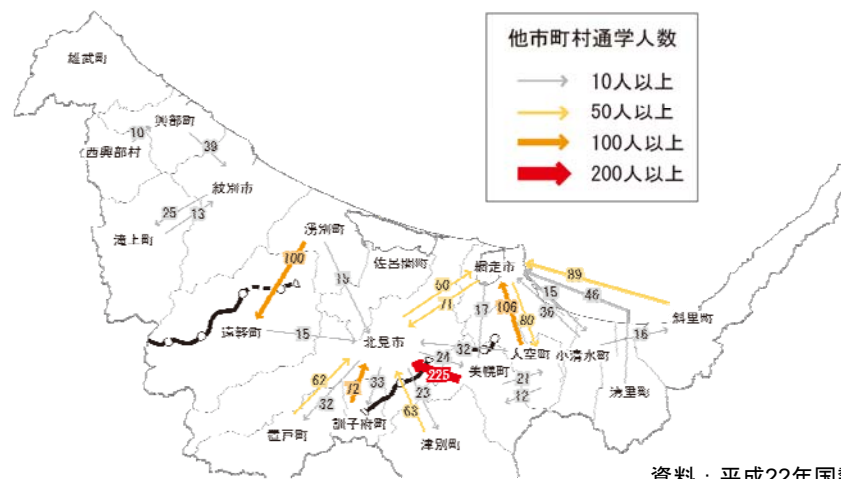
資料：平成21年度北海道広域商圈動向調査報告書



資料：平成18年6月診療分国民健康保険受療動向調査

▼オホーツク圏の通学動向

資料：平成22年国勢調査

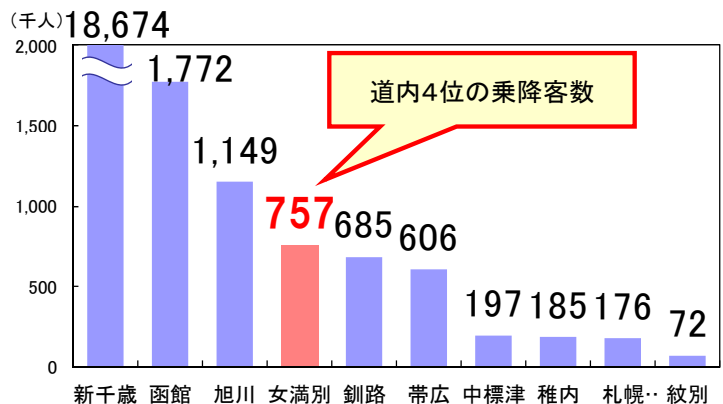


資料：平成22年国勢調査

2-7) 地域の概況(女満別空港)

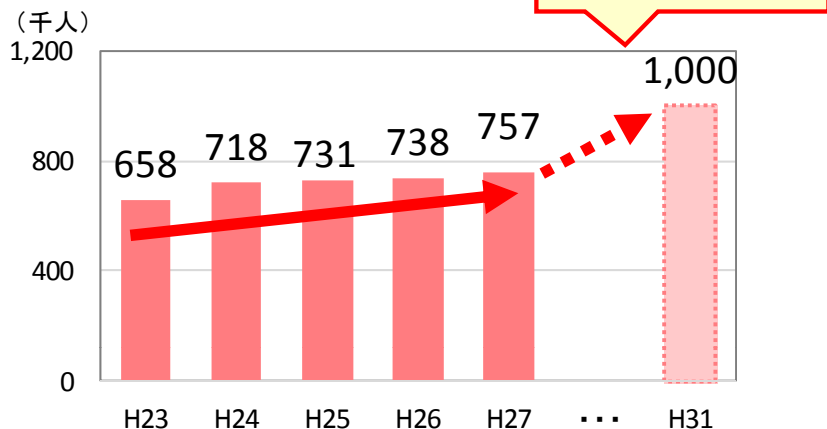
- 国道39号沿線に立地する女満別空港は道内4位の乗降客数を誇り、近年は観光客により増加傾向。
- 北海道は、外国人観光客の増加や道内食品などの輸出拡大を目指し、2020年から女満別空港を含む道内7空港の一括民営化を実現させる方針。

▼道内の空港別乗降客数(H27)



資料:平成27年暦年・年度別空港管理状況調書(国土交通省)
女満別空港HP、オホーツク総合振興局網走建設管理部資料

▼女満別空港乗降客数推移



資料:暦年・年度別空港管理状況調書(国土交通省)
※H31の目標値は、大空町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略(平成27年10月)より

▼女満別空港発着の人流・物流



女満別空港民営化の動き

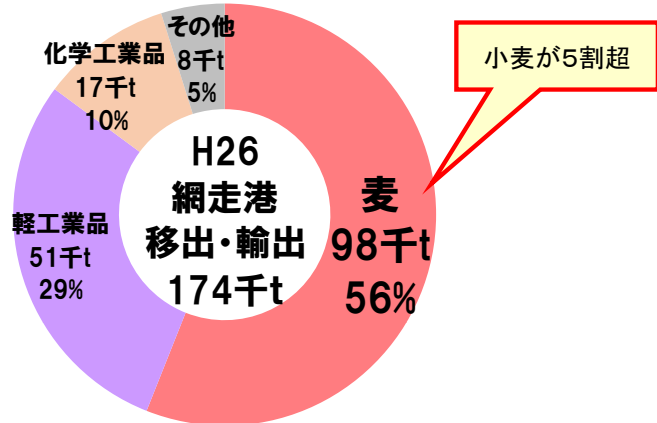
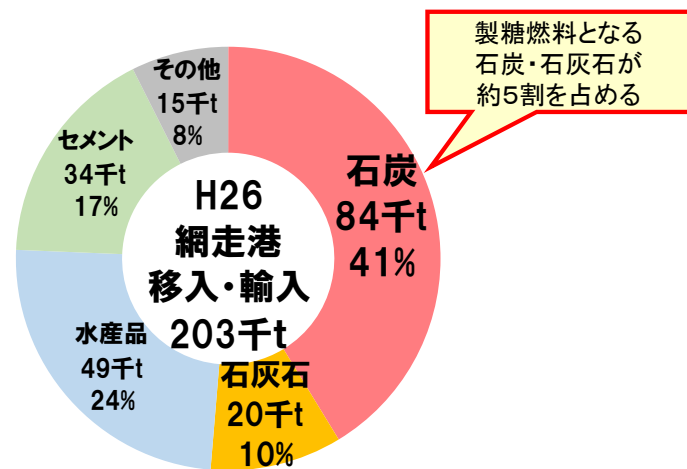
- ・北海道は、2020年をめどに女満別空港を含む道内7空港(新千歳、函館、釧路、稚内、帯広、旭川、女満別)の一括民営化を目指す方針。
- ・外国人観光客を中心とした来道者の増加や、道内食品をはじめとする航空貨物取扱量の増加を最大の目的に位置づけている。

資料:平成23年度航空旅客動態調査、航空・空港利用促進のための取組調査(東京航空局管内)
平成26年3月国土交通省航空局、H28.7.24毎日新聞、H28.9.7苫小牧民報社

2-8) 地域の概況(網走港)

- オホーツク圏は、国内有数のてんさい製糖地域で、網走港の移入・輸入量のうち5割が製糖用の石炭・石灰石。
- オホーツク圏は、小麦の生産も盛んで、網走港の移出・輸出量の5割超を占め、平成26年には網走港に新たな小麦集出荷施設が完成。

▼網走港の貨物取扱量(H26)



▼網走港発着の物流



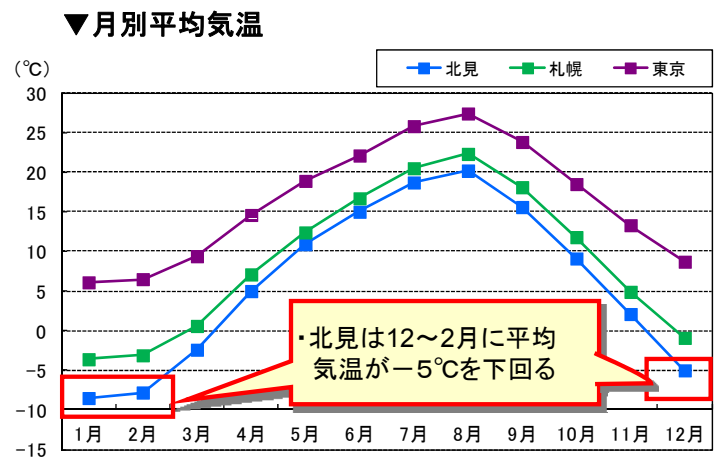
網走港に新たな小麦集出荷施設が完成(H26.5)
 出荷能力: 200t/h ⇒ 500t/h
 保管能力: 2,400t ⇒ 18,000t

資料: H26製糖所ヒアリング結果、H25網走開発建設部調査結果

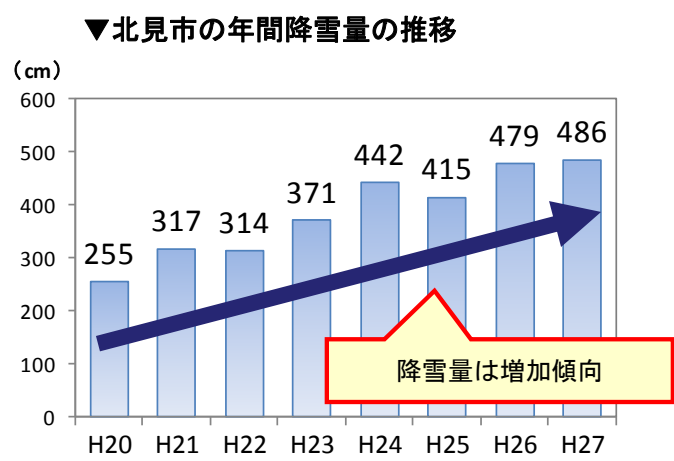
資料: 平成26年北海道港湾統計 (北海道)

2-9) 地域の概況(気象)

○オホーツク圏は、周囲を山地と海に囲まれており、冬季は平均気温がマイナス5℃を下回る寒冷な地域。
 ○近年は、年間降雪量や、暴風雪の要因となること多い二つ玉低気圧が増加傾向で、道内でも大雪・暴風雪が発生する危険性が高い地域。

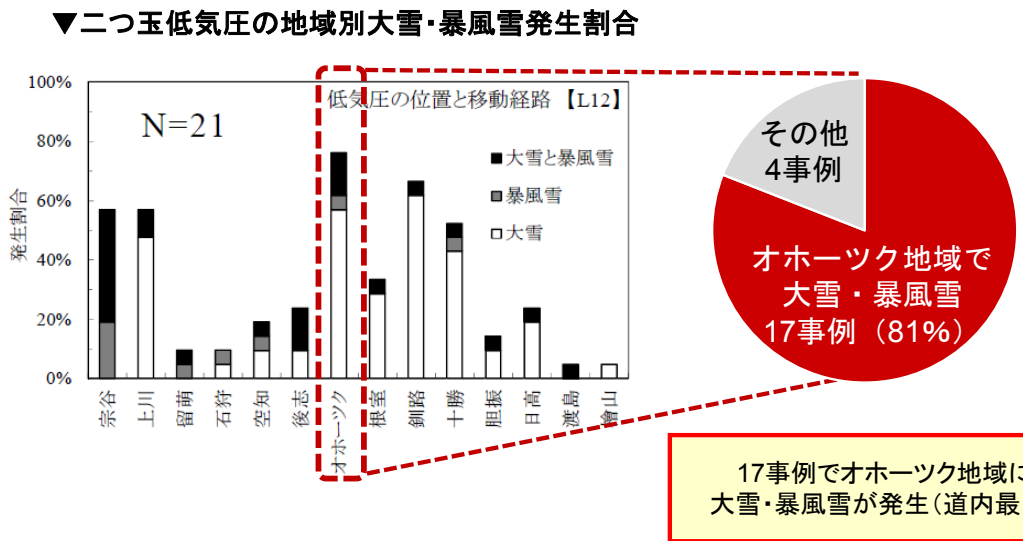
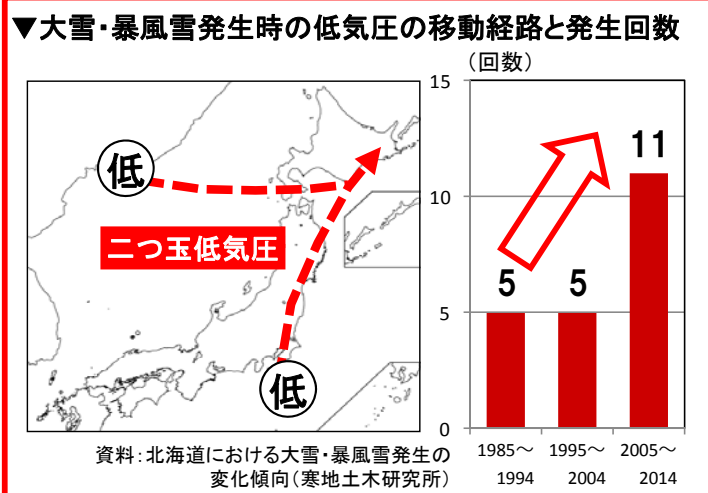


資料: 気象庁/気象統計情報(1981~2010年平均値)

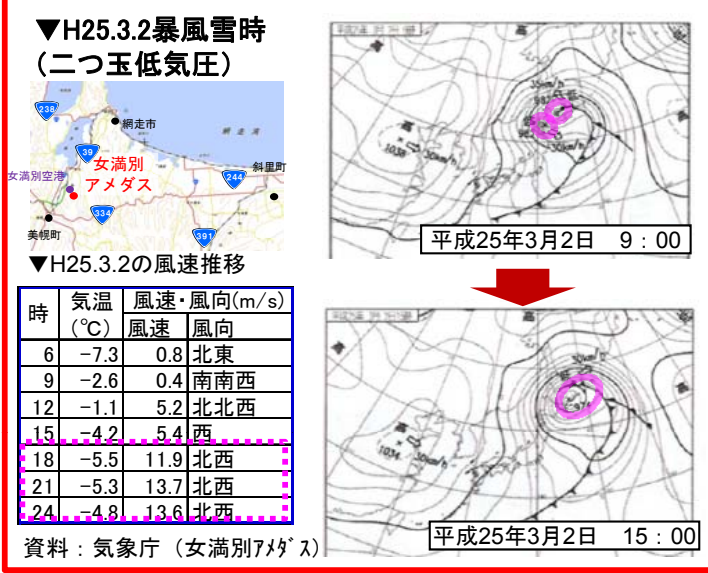


資料: 気象庁/気象統計情報

二つ玉低気圧



資料: 北海道における近年の大雪・暴風雪時の気圧配置と地域別発生の特徴(寒地土木研究所)

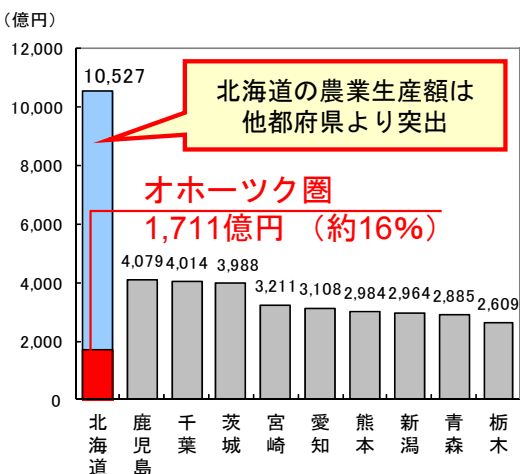


3. 地域の状況と課題

3-1) 地域の状況と課題(農水産業①)

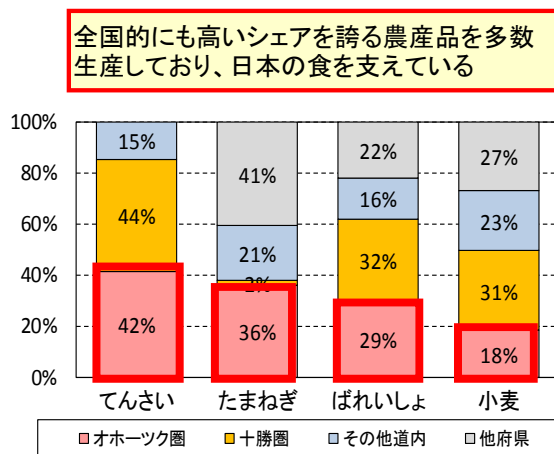
- 北海道の農業産出額は他都府県より突出しており、なかでもオホーツク圏は全道の約16%を占める。特に、砂糖の原料となるてんさいやたまねぎは、全国収穫量シェアの3割以上を占める。
- オホーツク産のてんさいやたまねぎは、秋から冬に北見地域の製糖工場やJR北見貨物ターミナルへ陸送後、全国へ輸送。

▼地域別農業産出額



資料：平成18年生産農業所得統計(農林水産省)

▼主な農産品の全国収穫量シェア

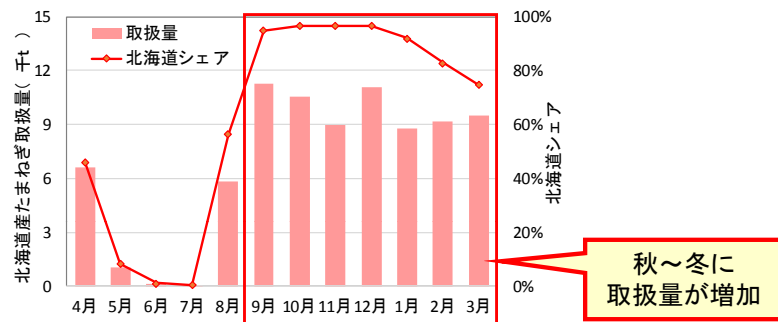


資料：作物統計(農林水産省)
(てんさい、小麦：H27年産、たまねぎ、ばれいしょ：H26年産)

▼農産物の出荷ルート



▼H27年度北海道産たまねぎの月別取扱量



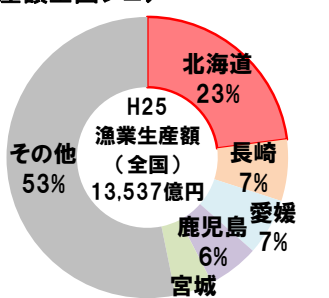
資料：東京都中央卸売市場「市場統計情報」

3-2) 地域の状況と課題(農水産業②)

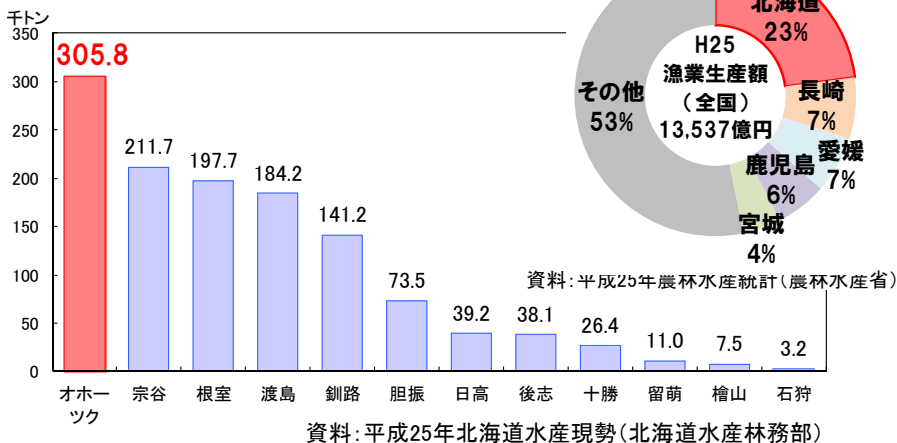
○北海道は全国1位の漁業生産額(23%)。中でもオホーツク圏は、地域別漁獲量で全道1位(約306千トン)を誇り、さけ・ます、きんきなどは全国一の漁獲量。特にオホーツク産きんきは、「釣りきんき」という名称で商標登録され、高級魚として生食用に流通。

○さけ・ます、きんき、かに等は陸路で札幌方面に出荷されるほか、かきは新鮮な状態で出荷するため、女満別空港からも全国に空輸。

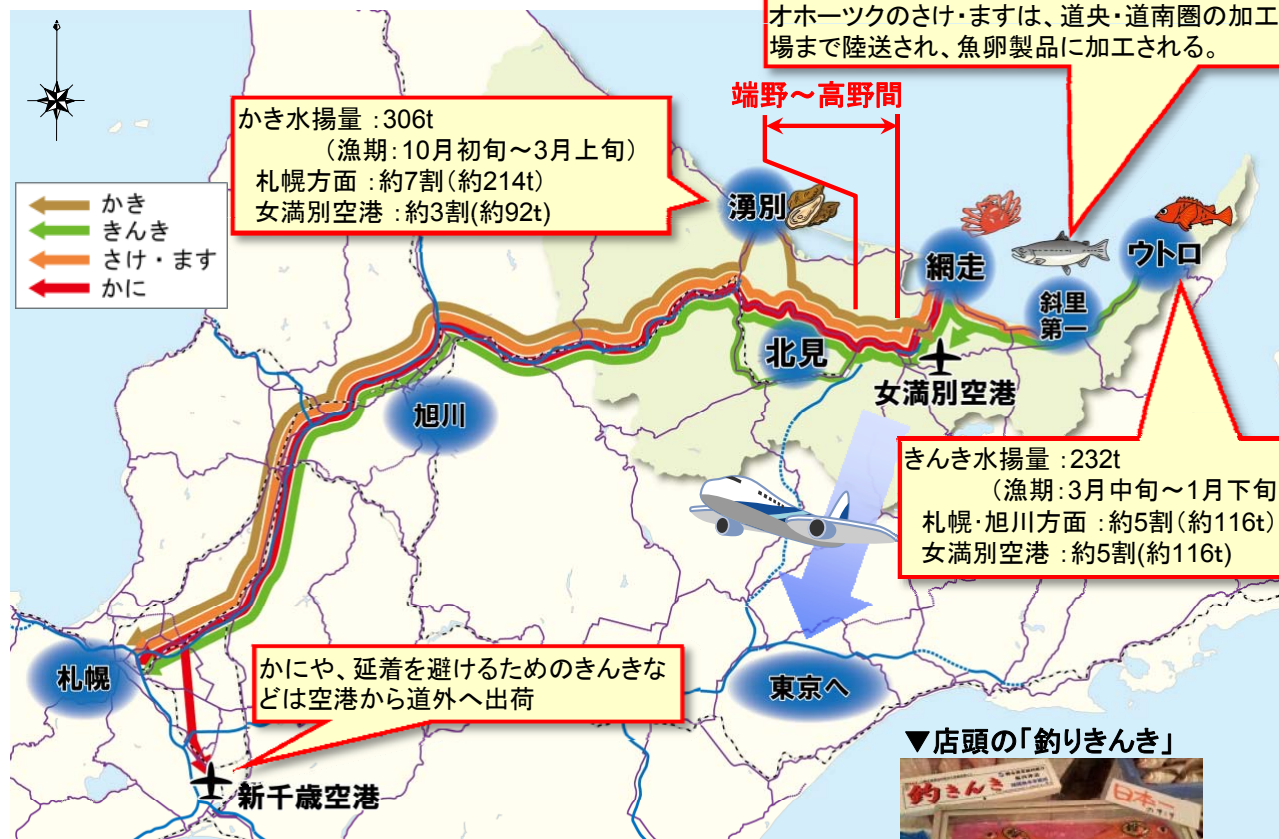
▼漁業生産額全国シェア



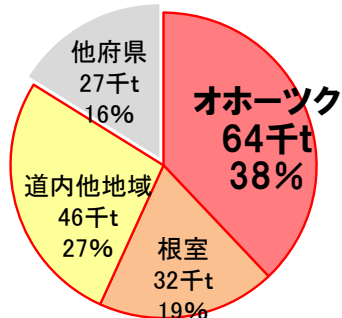
▼地域別 漁獲量



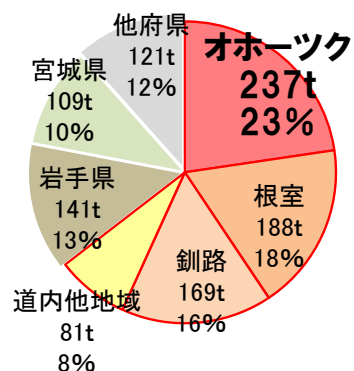
▼水産品輸送ルート



▼さけ・ます類の漁獲量全国シェア



▼きんきの漁獲量全国シェア



資料:平成25年漁業・養殖業生産統計

資料:平成25年漁業・養殖業生産統計

▼店頭の「釣りきんき」



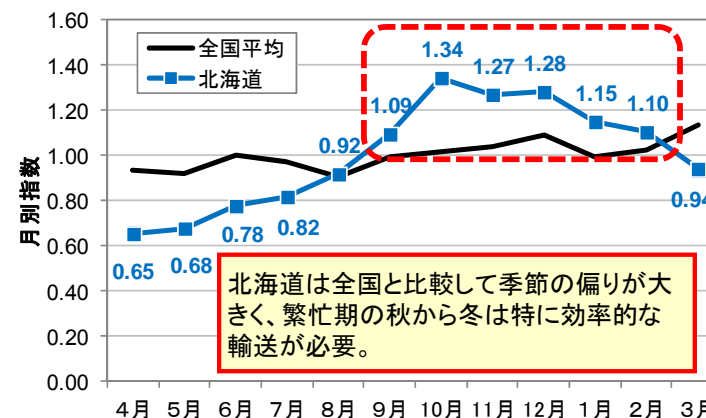
3-3) 地域の状況と課題(農水産業③)

- オホーツク圏の物流は、道内の物流拠点までの距離が長く、長距離の陸上輸送を強いられる。
- たまねぎ等の農産品やきんきなどの水産品の出荷は秋から冬に繁忙期を迎える。
- 貨物自動車運送事業者数、及び車両数は減少傾向にあるなか、物流輸送繁忙期の効率的な輸送が課題。

▼オホーツク圏から物流拠点までの輸送

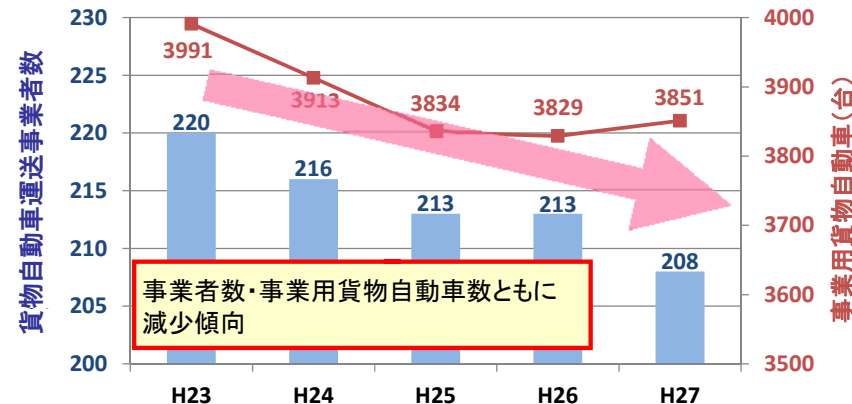


▼貨物(出荷量)の月別変動状況(北海道・全国比較)



資料：物流センサス(H17国土交通省) 月平均出荷量=1.00

▼北見運輸支局管内 貨物自動車運送事業者数及び車両数



資料:運輸局・支局別貨物自動車運送事業者数(国土交通省) 自動車保有数調べ(北海道運輸局)

3-4) 地域の状況と課題(観光①)

○オホーツク圏は、世界自然遺産知床に代表される自然環境や、地域特有の流水など、魅力的な資源を活かした観光を推進している地域。
 ○中でも流水観光の盛んな網走市や紋別市は、2月にも観光入込のピークがあるなど、冬季観光も盛んな地域。

▼主な観光周遊ルートと観光地

流氷砕氷船 (ガリンコ号)
H26年入込: 33,554人

サロマ湖
H26年入込: 218,742人 (道の駅サロマ湖)

網走監獄
H26年入込: 204,050人
日本の博物館・美術館の人気ランキング10位に選出(道内唯一)

流氷観光砕氷船おーろら
H26年入込: 83,026人

オホーツク流氷館
H26年入込: 136,101人

ハッカ記念館
H26年入込: 17,148人

山の水族館
H26年入込: 195,673人

滝つぼ水槽

新千歳空港

端野～高野間

札幌発着の冬季インバウンド観光でも周遊あり

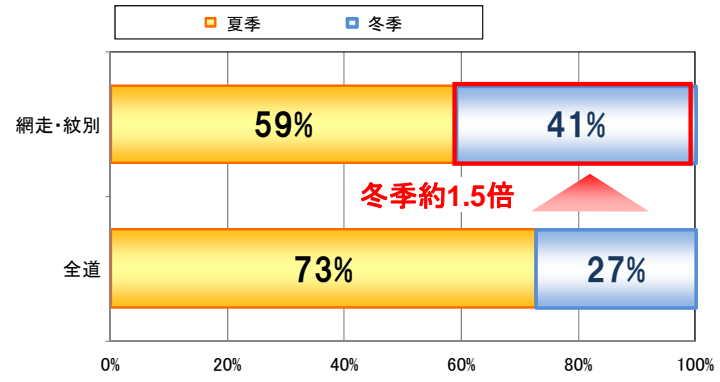
リニューールオープン後の1年間で2.5万人から29万人の入場者に

資料: 平成24年道外観光客ルート把握調査、施設別入込客数は網走開発建設部調べ ※大手観光バス会社 (H24年6月運行実績)

斜里(知床)は世界最大級の旅行サイト:トリップアドバイザーのランキングで日本で5位(道内1位)の人気

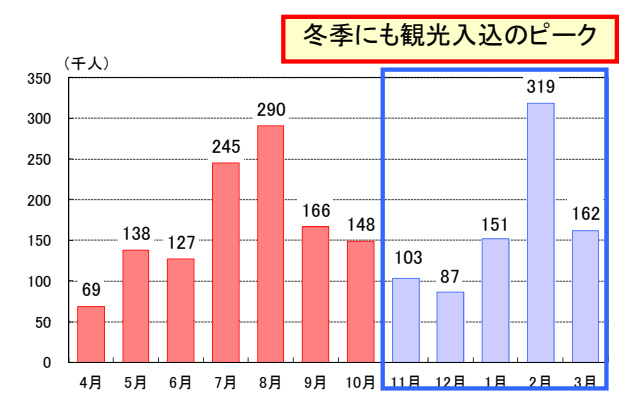


▼季節別観光入込割合



資料: 平成27年北海道観光入込客数調査報告書 (北海道経済部観光局)
 ※夏季: 4~10月、冬季: 11~3月

▼網走市・紋別市の月別観光入込客数



資料: 平成27年北海道観光入込客数調査報告書 (北海道経済部観光局)

3-5) 地域の状況と課題(観光②)

○オホーツク圏は、広域観光周遊ルート「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」の一部を形成。
 ○北海道では「来道外国人観光客 2020年に年間500万人(2015年の2.6倍)」の目標を設定。オホーツク圏に観光効果を波及させるためには、ひがし北海道広域観光圏としての魅力を更に高めることが必要。

▼広域観光周遊ルートと観光拠点間の移動における課題



▼観光庁の推進する広域観光周遊ルート

アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道
 Hokkaido-Route to Asian Natural Treasures

コンセプト

人と自然の織りなすデザイン。超自然が生んだ奇跡の絶景。
 この道を旅する時の醍醐味は、めくるめく風景、大地から海への食に至るまで、どこまでも続くコントラスト。

世界でここだけのプライムロード
 ひがし北・海・道

目標

- 訪日外国人客の北海道シェア H25: 10.5%⇒H31: 14.5%
- 外国人延宿泊客数の北海道シェア H25: 9.5%⇒H31: 14.5%
- 外国人延宿泊客数の道北・道東シェア H25: 8.8%⇒H31: 22%



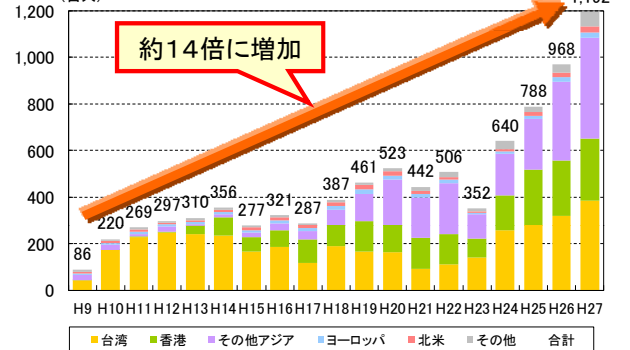
資料: 広域観光周遊ルートについて (国土交通省 観光庁)

北海道全体の目標

「2020年をめどに、北海道の人口に匹敵する500万人という新たな目標を目指す。」

資料: H28.9.16 北海道議会 知事答弁

▼オホーツク圏の外国人宿泊者数(延人数)の推移

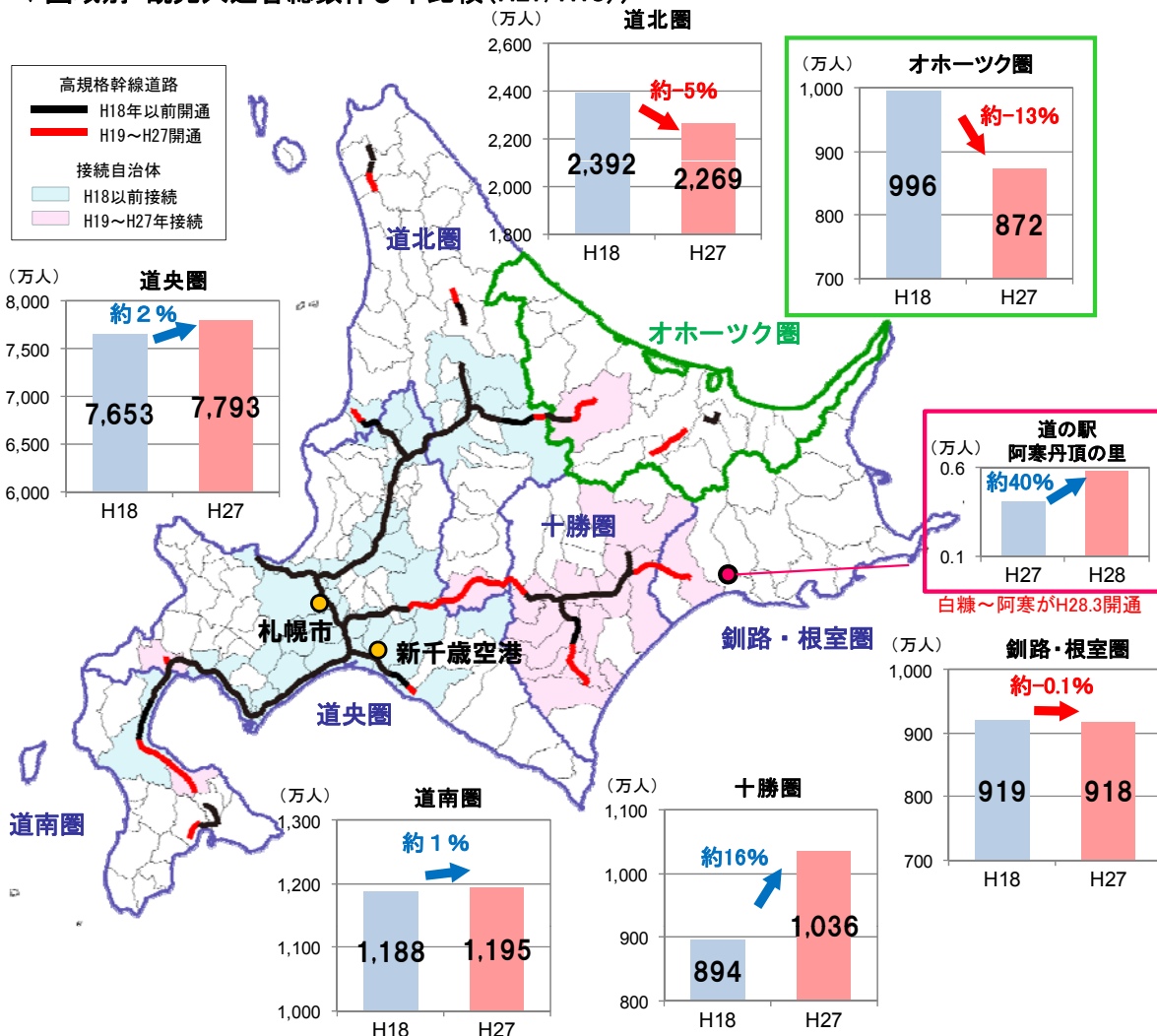


資料: 平成27年北海道観光入込客数調査報告書 (北海道経済部観光局)

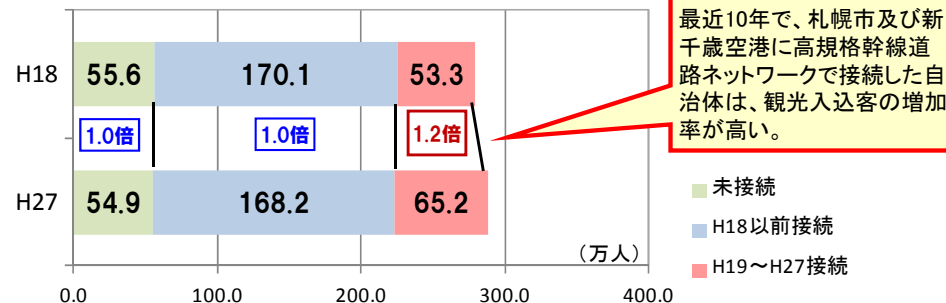
3-6) 地域の状況と課題(観光③)

- 高規格幹線道路により札幌市や新千歳空港と接続されていない地域は、観光入込客数の伸び率が低く、道内でもオホーツク圏の伸び率は、平成18年と比べマイナス13%と際立って減少。
- 地域が世界水準の観光地形成に向けて取り組む中、広域観光の周遊性向上が地域発展の課題。

▼圏域別・観光入込客総数伸び率比較(H27/H18)



▼高規格幹線道路ネットワーク接続有無による観光入込客総数の増加傾向比較(H27/H18)



最近10年で、札幌市及び新千歳空港に高規格幹線道路ネットワークで接続した自治体は、観光入込客の増加率が高い。

■地域の声<大手旅行会社>

- ・横断道は特に早期開通の期待が大きく、ツアーの宿泊拠点である層雲峡から網走・知床へ周遊する際の時間短縮を期待できるため、重要視している。道東旅行の行動範囲は間違いなく広がり、新千歳空港発でも初日に知床宿泊が可能になるのではないかと期待している。
- ・北海道は冬の道路事情が課題。吹雪などによる通行止めの影響が大きい。周遊ツアーの最終日には飛行機に確実に間に合わせるため、必然的に行動範囲が狭まり、面白みのない行程になる。

3-7) 地域の状況と課題(医療①)

- 北見市周辺の病院では、医師数・病床数ともに減少傾向。
- 中核となる医療施設は北見市、網走市にあり、両市のみでしか対応できない診療科目もあることから依存度は高く、高齢者の救急搬送は増加傾向。
- 管内の3次医療施設は唯一北見市にあり、高度医療を要する場合には網走市からも搬送され、そのカバー面積は全国に比べ約4倍。

▼診療科目比較表

北見市・網走市でのみ対応可能な診療科目
 北見市でのみ対応可能な診療科目

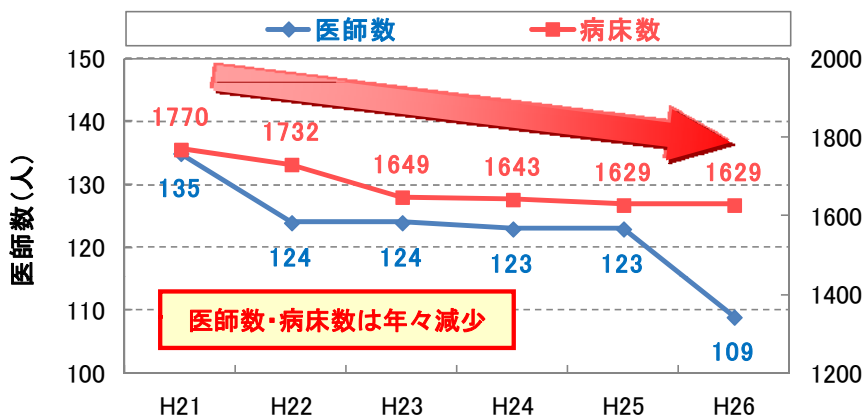
診療科目	北見市	網走市	美幌町	津別町	斜里町	清里町	小清水町	訓子府町	置戸町	佐呂間町	遠軽町	大空町
内科	34	9	7	1	3	0	1	1	1	1	7	2
消化器科	4	4	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0
胃腸科	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
循環器科	6	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
呼吸器科	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小児科	13	4	3	0	2	0	0	0	0	0	2	0
外科	13	5	2	1	1	0	1	0	1	1	2	2
呼吸器外科	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
心血管外科	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
脳神経外科	6	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
整形外科	10	5	3	1	0	0	1	1	0	1	2	0
形成外科	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
産婦人科	2	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
皮膚科	9	2	2	0	0	0	1	0	0	1	3	0
泌尿器科	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
麻酔科	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0

資料：北海道救急医療・広域災害情報システム(北海道)※H28.5現在
 ※遠軽町の心血管外科は、第2・第4金曜のみの診療

▼北見市への救急搬送状況(H25)

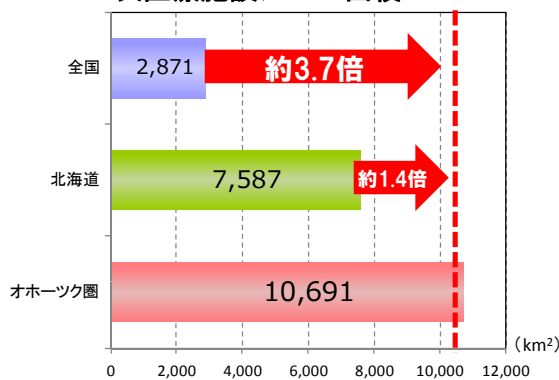


▼北網地域(北見市を除く)の医師数・病床数の推移



資料：北海道保健統計年報(北海道保健福祉部)

▼3次医療施設カバー面積



資料：全国都道府県市区町村別面積調べ、日本救急医学会HP

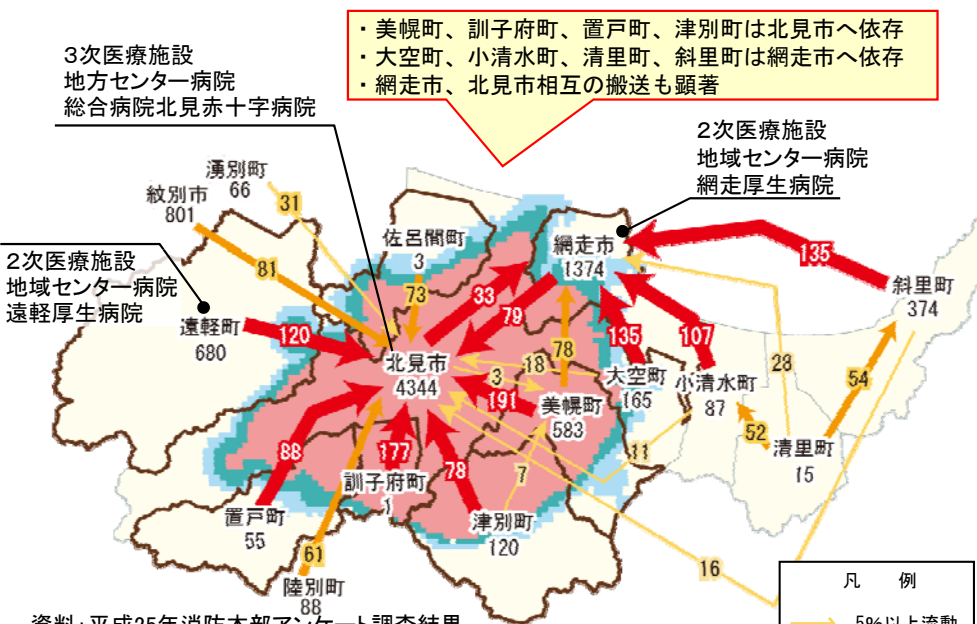
■地域の声<病院ヒアリング>

- ・心血管外科は北見市にしかないため、心疾患でも2次医療施設のある網走から北見市への救急搬送を行っている。
- ・命にかかわる3次救急に関して、オホーツク圏においては北見赤十字病院が担っている。

3-8) 地域の状況と課題(医療②)

- 3次医療施設へ60分以内に到着できない北見周辺市町の人口は、夏季において43千人(41%)、冬季悪天候時には搬送時間が増加し、69千人(65%)も存在。
- 網走市は、3次医療施設のある北見赤十字病院までの所要時間が長く60分カバー圏外であり、虚血性心疾患の死亡比が全国平均と比較して高い水準にあり、救命率向上が必要。
- 地方・地域センター病院としての機能を果たすには、年間を通じた北見市への救急搬送の速達性向上が課題。

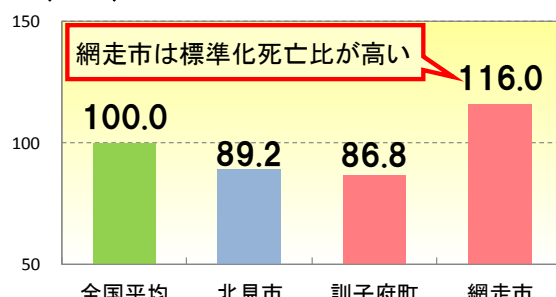
▼北見市3次医療施設60分カバー圏



	人口	60分圏外人口(割合)
夏季	105千人	43千人(41%)
冬季		61千人(58%)
冬季悪天候時		69千人(65%)

※北見市への救急搬送件数が多い市町村を対象
(網走市・美幌町・訓子府町・置戸町・津別町・遠軽町・佐呂間町)
資料：H22国勢調査

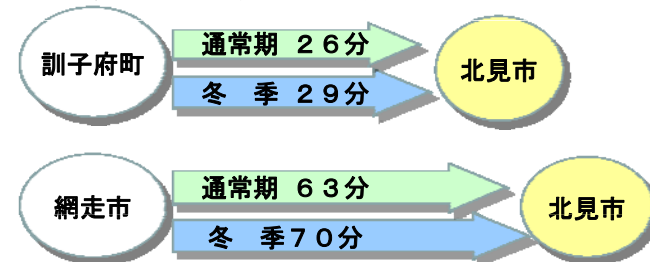
▼虚血性心疾患の死亡数の標準化死亡比(SMR)



SMR: 心筋梗塞や狭心症による虚血性心疾患の死亡数の標準化死亡比

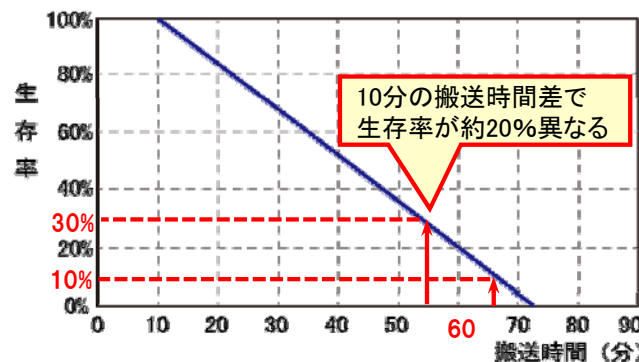
資料：財団法人 北海道健康づくり財団 SMR(2003-2012)

▼北見市への所要時間比較



資料：平成22年道路交通センサス(国土交通省)
※冬季は通常期速度に低減率9.9%を乗じて時間を算出
※網走市～北見市間は国道39号経由で算出

▼搬送時間と生存率の関係(急性心筋梗塞)



資料：藤本他医師9名「道路整備による救急医療改善効果～経済性を偏重しない道路整備効果説明方法の提案～」交通工学 Vol.45, No.5, 2010

※時間：覚知(コール119)～病院到着までの時間

■地域の声<網走消防本部>

- ・網走消防本部では約1,800件/年の救急搬送があり、北見市への搬送は約100件/年。
- ・冬季の救急搬送は国道39号を活用している。道路交通課題が改善されると、搬送に集中出来負担軽減されるため、患者ケアが手厚くなると思う。患者の負担も軽減され容態悪化の抑制に繋がると思う。

■地域の声<北見市内の産科医療機関>

- ・北網地域は冬季の交通状況が悪いなどの理由で、冬季の出産は控えたい傾向がある。
- ・小清水町の出産患者が当院までの通院中に破水してしまい、網走厚生病院に通院先を急遽変更したケースがある。

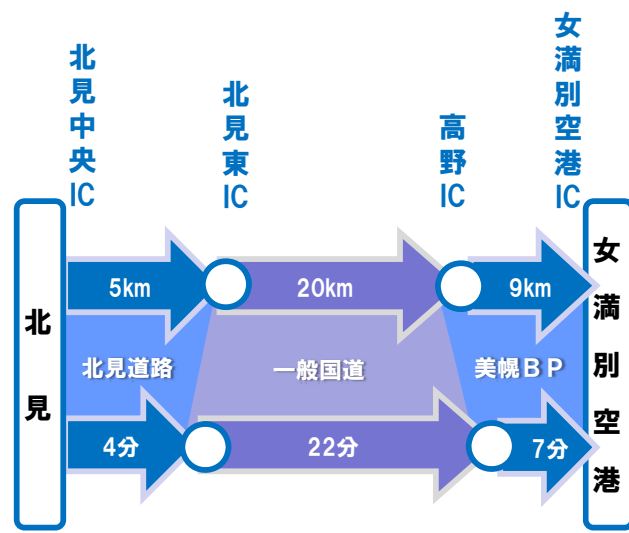
4. 道路の状況と課題

4-1) 道路の状況と課題(ミッシングリンク)

○当該区間は、圏域の中心都市である北見市と空の玄関口である女満別空港、行政機関や重要港湾の立地する網走市を結ぶ重要な区間であるが、高規格幹線道路ネットワークが接続していないミッシングリンク。
 ○ミッシングリンクの存在により高規格幹線道路ネットワークの機能が最大限には発揮されておらず、速達性が低下する端野市街や山間部を通過せざるを得ない状況。



▼北見中央IC～女満別空港IC間の走行距離と時間



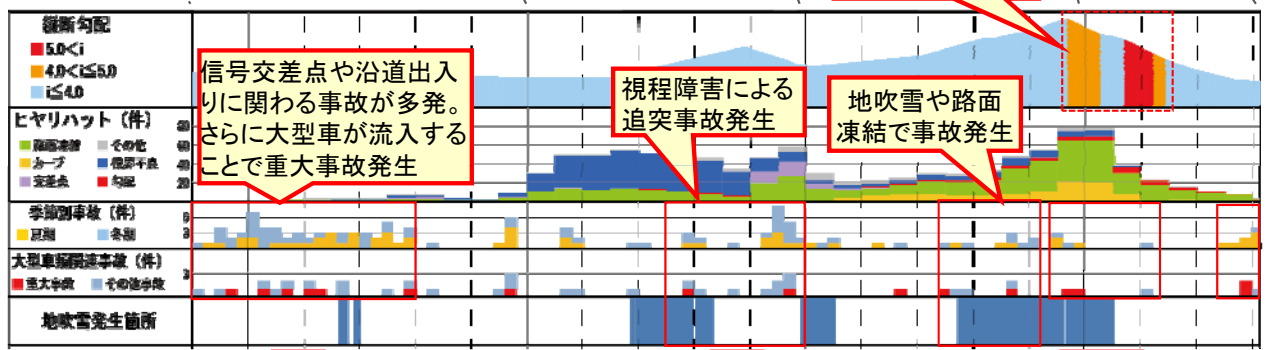
資料: H22道路交通センサス



4-2) 道路の状況と課題(事故)

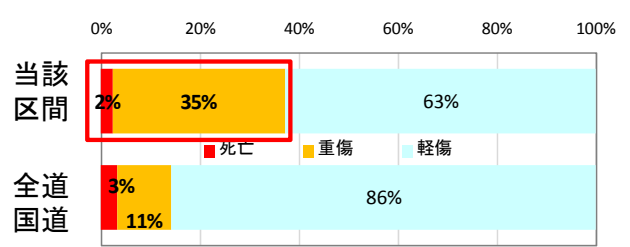
- 主要農水産品の出荷や周遊観光の主要ルートである当該区間は、大型車関連の重大事故発生割合が高い。
- 市街部では、大型車の流入により交通が輻輳し、交差点や沿道出入りに関する重大事故発生割合が高い。
- たまねぎ等の主要農水産品出荷や観光ピーク期にあたる冬季は、大型車関連の事故が多発。

▼当該区間の事故発生状況



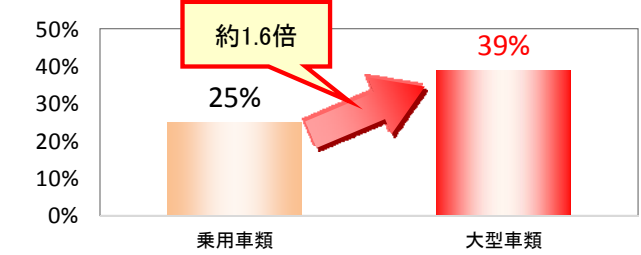
資料：事故マッチングデータ(H17~26)、事故危険区間は国土交通省 北海道開発局「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」
 ※事故ゼロプラン：事故データに基づく区間や地域住民や市町村等からの指摘等による潜在的な危険区間を抽出し、重点的・効率的に解消する作戦

▼大型車関連事故の死亡・重傷・軽傷割合



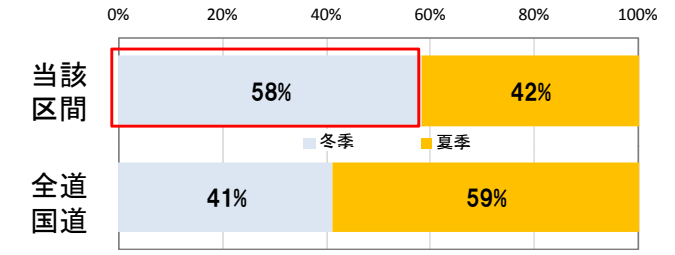
資料：事故マッチングデータ(H17~H26)

▼市街部における車種別重大事故発生割合



資料：事故マッチングデータ(H17~H26)
 ※重大事故は死亡・重傷事故、及び致死率の高い正面衝突、路外逸脱、工作物衝突

▼大型車関連事故の季節別割合



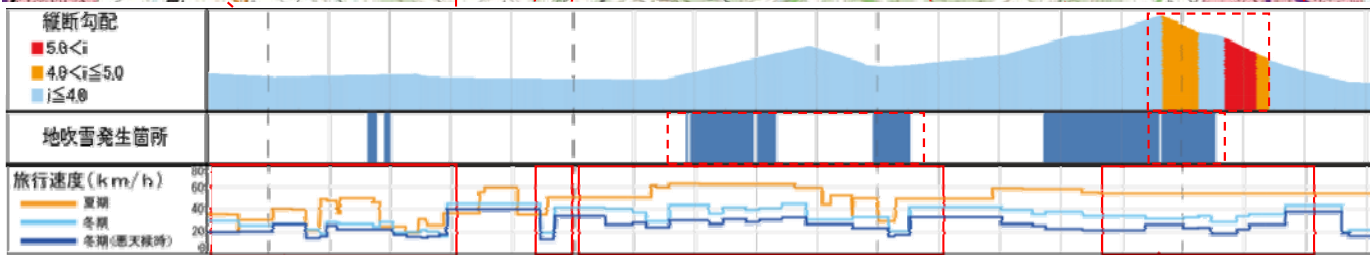
資料：事故マッチングデータ(H17~H26)

4-3) 道路の状況と課題(冬季の状況)

- 国道39号の端野市街部は、農水産品輸送の大型車の流入等により渋滞が発生。
- 美野峠区間は、線形不良や地吹雪により走行性が低下し、拠点間の定時性確保が困難。
- 郊外部では地吹雪発生箇所が多数存在し、冬季事故の約6割が地吹雪等の悪天候時に発生。

▼端野～高野間の冬季走行環境

端野～高野 L=約20km



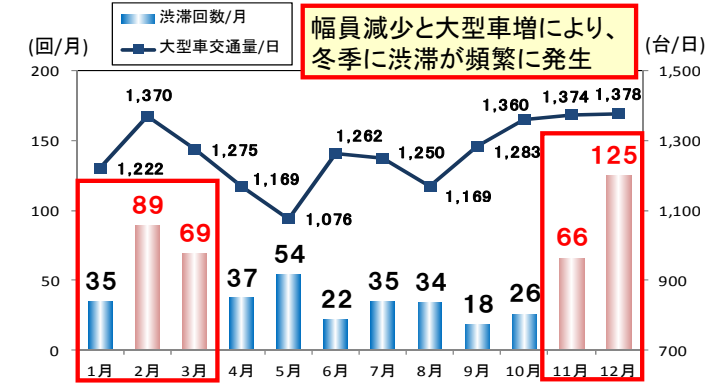
信号交差点の連続による
通年の速度低下
冬季は傾向が顕著

冬季悪天候時の
速度低下が大きい

線形不良、地吹雪等に
よる速度低下

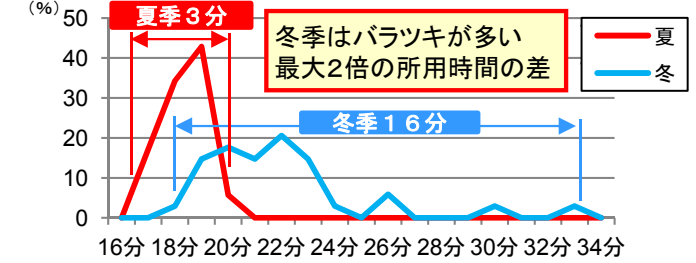
資料: 事故危険区間は国土交通省 北海道開発局「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」
主要渋滞箇所は国土交通省 北海道開発局「北海道渋滞対策協議会資料」
旅行速度は夏季: H25民間プローブ、冬季・冬季悪天候時はH24プローブ調査結果、縦断勾配は道路台帳

▼端野市街の月別渋滞発生状況



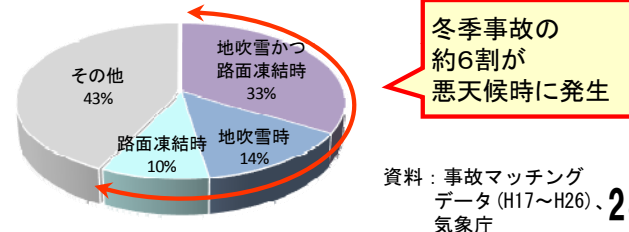
資料: 平成22年渋滞統計情報(日本道路交通情報センター)、平成22年常時観測データ(網走開発建設部)
※VICSデータは5分間の平均速度が10km/h以下場合を渋滞と判定

▼女満別空港までの所要時間(最小・最大)



資料: 民間プローブ調査結果
夏季: 平成25~26年、冬季: 平成24~27年(網走開発建設部)

▼郊外部(冬季)における事故発生状況



冬季事故の
約6割が
悪天候時に発生

資料: 事故マッチングデータ(H17~H26)、気象庁

4-4) 道路の状況と課題(災害・通行止め)

- オホーツク圏では、近年、平成16年の北見豪雪や平成25年の暴風雪などの雪害が多発。
- 平成26年度には国道で最大12路線18区間、延べ約1,700時間に及ぶ通行止めが発生し、経済活動や生活に多大な影響が発生。
- 通行止め時は圏域の分断や広域的な迂回を強いられるなど、拠点間移動の連絡信頼性の向上が課題。

▼オホーツク圏等における雪害発生状況

発生年次	概要
H16. 1. 13 ~ H16. 1. 16	・北見地方で記録的な豪雪を観測 (北見の総降雪量は125cm 1年間の冬季平均降水量に相当) ・交通機関が麻痺し、車道幅員の減少等により交通混雑が発生 [国道39号端野~高野間の通行止め時間: 約20時間]
H16. 2. 23	・管内全域で降雪量40cmを超す暴風雪を観測 [国道39号端野~高野間の通行止め時間: 約11時間]
H21. 2. 21	・爆弾低気圧が発生、暴風雪を観測
H25. 3. 2 ~ H25. 3. 3	・台風並みの暴風雪が発生(道内で計9人の死者) ・観光バスの路外逸脱や、国道で立ち往生が相次ぐ ・北見市、網走市、大空町は自衛隊に派遣を要請 [国道39号端野~高野間の通行止め時間: 約12時間]
H26. 12. 16~ H26. 12. 20	・記録的な暴風雪で道内の小売業や飲食業にも混乱が発生 ・道東を中心に国道25路線39区間、国道148路線177区間で通行止め発生 [国道39号端野~高野間の通行止め時間: 約17時間]
H27. 1. 31~ H27. 2. 4	・発達した低気圧が停滞し道東を中心に大雪や吹雪による交通障害が発生 ・羅臼町では積雪が179cmに達し、自衛隊に派遣を要請 [国道39号端野~高野間の通行止め時間: 約17時間]

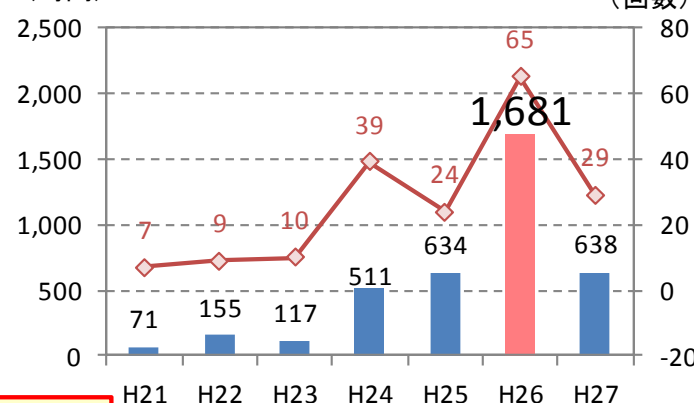
▼北見駅で立ち往生する列車(H16豪雪)



▼車両救出状況(H27暴風雪)

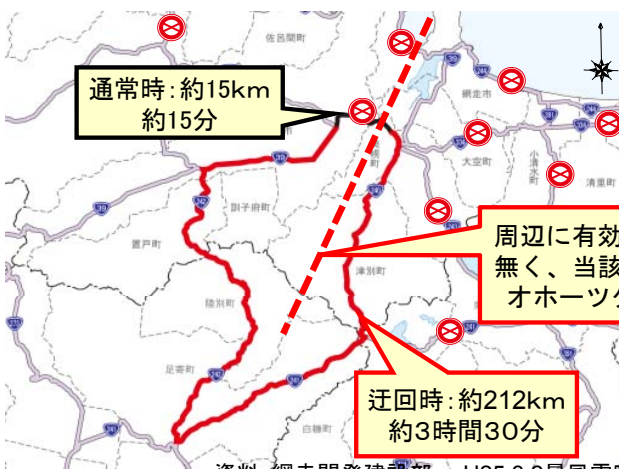


▼オホーツク圏の吹雪による通行止め時間・回数 (時間) (回数)



資料: 北海道開発局
※年度単位での集計

▼端野~高野間の通行止めによる迂回



資料: 網走開発建設部 H25.3.2暴風雪時

■地域の声<物流事業者>

・オホーツク全域で配送が滞った場合、1便につき2.6万食分の弁当類が廃棄処分となる。全量は把握出来ないが、**H26年度は相当量が廃棄**となっている。

■地域の声<赤十字血液センター>

・旭川・紋別自動車道と国道39号が双方とも通行止めになった際は、道東道を利用する輸送に切り替えていた。また、**道東道や国道274号(日勝峠)も通行止めになった際は、JR(特急おおぞら)を利用した輸送を行ったが、JRも占冠にて運行を取りやめ折り返したため、血液製剤輸送が出来なかったケースもある。**

5. 課題の整理

5-1) (1)地域の課題と道路の課題(案)

地域の課題(案)	道路の課題(案)	テーマ
<ul style="list-style-type: none"> ○オホーツク圏は、日本の食糧供給基地である北海道においてトップクラスの食料生産地であるが、<u>物流拠点間の距離が長く、長距離輸送が必要。</u> ○主要農水産品の出荷は秋から冬に偏り、貨物自動車が増少傾向にあるなか、<u>地域を支える農水産業の輸送効率化が課題。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ○主要農水産品の出荷ピーク期にあたる冬季は輸送時間がかかるうえ、<u>大型車関連の重大事故割合が高く、約6割の冬季事故が地吹雪等の悪天候時に発生。</u> ○ドライバーの負担を軽減し、<u>安全かつ輸送効率が高い道路が必要。</u> 	<p>農水産業支援 (物流)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○オホーツク圏は、世界自然遺産知床や流氷などの観光資源が多くあり、<u>広域観光周遊ルート「アジアの宝 悠久の自然美への道 ひがし北・海・道」の一部を形成。</u> ○地域が世界水準の観光地形成に向け取り組む中、<u>広域観光の周遊性向上が地域発展の課題。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ○北見市周辺は、開通している高規格幹線道路があるが、<u>拠点間が接続されていないミッシングリンクが存在。</u> ○高規格幹線道路の機能が最大限には発揮されておらず、<u>連続した周遊性の高い道路が必要。</u> 	<p>観光支援 (人流)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ○オホーツク圏の病院は、医師・病床数が減少傾向。 ○高度医療は3次医療施設を管内で唯一有する<u>北見市へ依存するが、カバー面積は全国に比べ約4倍と広大。</u> ○安心して暮らせる地域を形成するには<u>北見市への速達性が課題。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ○北見市の高次医療施設への救急搬送ルート上に、速度低下の大きい市街地や走行性の低い峠が存在することに加え、冬季は地吹雪や路面凍結等により走行環境が悪化。 ○<u>搬送時間を短縮し、救命率を上げるために、速達性が高く安定走行が可能な道路が必要。</u> 	<p>暮らし (医療)</p>

⇒今後のアンケート・ヒアリング、自治体との調整等により、明確化を行う。

地域の課題(案)

農業・水産業支援 (物流)

観光支援 (人流)

暮らし (医療)

- オホーツク圏は、日本でもトップクラスの食糧供給基地であるが、物流拠点間の距離が長く長距離輸送が必要
- 主要産品の出荷は秋から冬に偏り、貨物自動車が増加傾向にある中、輸送効率化が課題

- オホーツク圏は、知床や流水等の観光資源が多くあり、広域観光周遊ルートの一部を形成
- 地域が世界水準の観光地形成に向け取り組む中、広域観光の周遊性向上が課題

- オホーツク圏の病院は、医師・病床数が減少傾向で、高度医療を北見市へ依存するが、カバー面積は全国に比べ約4倍と広大
- 北見市を中心とした医療圏域を形成するには北見市への速達性が課題



5-2) (2)地域の将来像

地域の将来像

産業・経済

○都市圏内生産地と道内物流拠点を結ぶ高規格道路などによる物流網の強化

〔北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27)〕

○地域特性を活かした企業誘致の推進

〔北見市総合計画(2009～2018)〕

○地域特産品の創出と商品化に向けた取り組みと支援

〔網走市総合計画(2009～2018)〕

観光

○都市圏内観光拠点のアクセス向上に寄与する高速交通ネットワークの整備促進

〔北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27)〕

○広域的な地域連携の強化

〔北見市総合計画(2009～2018)〕

○体験型観光の受け入れ体制の充実

〔網走市総合計画(2008～2017)〕

医療

○地域完結型医療体制の充実

〔北見市地方創生総合戦略(2015～2019)〕

○救急救命医療の機能充実

〔網走市総合計画(2009～2018)〕

○保健、医療、介護、福祉との連携強化

〔美幌町総合計画(2016～2026)〕

安全・防災

○広域連携・地域防災の強化 〔北見市総合計画(2009～2018)〕

○防災体制の充実・強化 〔美幌町総合計画(2016～2026)〕

○高齢者でも安全で事故の少ない道路づくり 〔北見網走都市圏総合都市交通体系調査(H27)〕

○交通安全施設の整備 〔美幌町総合計画(2016～2026)〕

5-3) (2)地域の将来像(新たな北海道総合開発計画の構成)

第1章 計画策定の意義

第1節 北海道開発の経緯

- 国全体の安定と発展に寄与するため、特別な開発政策の下、北海道開発を推進。
- 食料品等の輸出倍増、外国人観光客数100万人突破等の成長産業の萌芽。他方、経済・人口は縮小傾向。ネットワーク未整備区間、地域コミュニティ維持に係る懸念の存在。

第2節 我が国を取り巻く時代の潮流

(1) 本格的な人口減少時代の到来

(2) グローバル化の更なる進展と国際環境の変化

(3) 大規模災害等の切迫

第3節 新たな北海道総合開発計画の意義

- 北海道開発の基本的意義：北海道の資源・特性を活かして、国の課題の解決に貢献。
- 人口減少・高齢化の急速な進展等により、食や自然環境など北海道の強みを提供し、我が国全体に貢献している「生産空間」の維持が困難となるおそれ。
- 来たるべき10年間は、
 - ・「生産空間のサバイバル」「地域としての生き残り」を賭けた重要な期間。
 - ・また、北海道新幹線開業、高速道路網の道東延伸、2020年オリパラ等を地域の飛躍の契機となし得る期間。
- これらの機会の活用によって、本格的な人口減少時代にあっても活力を失うことなく人々が豊かな暮らしを送ることのできる地域社会の先駆的形成を図る。

第2章 計画の目標

キャッチフレーズ：「世界の北海道」

ビジョン：2050年を見据え、「世界水準の価値創造空間」の形成

〈3つの目標〉

(1) 人が輝く地域社会

(2) 世界に目を向けた産業

(3) 強靱で持続可能な国土

第3章 計画推進の基本方針

第1節 計画の期間

2016（平成28）～2025（平成37）年度の10年間

第2節 施策の基本的な考え方

(1) 北海道型地域構造の保持・形成

- 「生産空間」「市街地」「中心都市」の3層構造で人々の日常生活が営まれる「基礎圏域」を形成。
- 札幌都市圏：集積を活かして北海道全体を牽引。

(2) 北海道の価値創造力の強化

- 人口減少時代にあっては、「人」こそが資源。
- 人材育成・活用の重点的実施とともに、多様な人々を引きつけ、地域の価値創造力を向上。

第3節 計画の推進方策

(1) 産学官民金連携による重層的なプラットフォームの形成

- 人材育成、地域づくり等のテーマに応じて、産学官民金が連携するプラットフォームを各地域又は北海道全体で展開し、取組を持続的にマネジメント。

(2) イノベーションの先導的・積極的導入～「北海道イニシアティブ」の推進

- 技術の力で人口減をカバーし、地域の課題を旧弊にとらわれずイノベティブに解決。

(3) 戦略的な社会資本整備

- 社会資本のストック効果を最大限に発揮。
- 戦略的なインフラメンテナンスの徹底、技術開発も活用した「賢く使う」取組の充実強化。

(4) 計画のマネジメント

- 「企画立案→実施→評価→改善」のマネジメントサイクル。おおむね5年後に総合的な点検。

第4章 計画の主要施策

第1節 人が輝く地域社会の形成

- (1) 北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進
- (2) 北海道の価値創造力の強化に向けた多様な人材の確保・対流の促進

第2節 世界に目を向けた産業の振興

- (1) 農林水産業・食関連産業の振興
- (2) 世界水準の観光地の形成
- (3) 地域の強みを活かした産業の育成

・高規格幹線道路を始めとする基幹的なネットワークについては、農水産品・食料品の輸送や観光等に求められる広域的な人流・物流を支える交通体系を強化する観点から、生産地や観光地、消費地、空港・港湾等の交通拠点を結ぶ道路ネットワークの整備、ミッシングリンク解消等を推進する。

第3節 強靱で持続可能な国土の形成

- (1) 恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成
 - ① 環境と経済・社会の持続可能性の確保
 - ② 環境負荷の少ないエネルギー需給構造の実現
- (2) 強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成
 - ① 激甚化・多様化する災害への対応
 - ② 我が国全体の国土強靱化への貢献
 - ③ 安全・安心な社会基盤の利活用

5-4) (2)地域の将来像(北見網走都市圏)

- 北見網走都市圏の都市交通マスタープランにおいて、都市圏形成や都市交通の考え方が整理されている。
- 観光拠点のアクセス向上に寄与する高速交通ネットワークの整備促進や、生産地と物流拠点を結ぶ高規格道路による物流網強化、救急搬送など高齢社会に対応した安全な道路づくり等の方針が示されている。

1. 持続可能な北見網走都市圏形成に向けた視点

(1) 暮らし

- ・日常の地域間移動を支えるネットワークの交通環境向上
- ・将来都市構造や交通状況等を踏まえた道路網計画の検討

(2) 活力

- ・都市圏内観光拠点のアクセス向上に寄与する高速交通ネットワークの整備促進
- ・都市圏内生産地と道内物流拠点を結ぶ高規格道路などによる物流網の強化

(3) 安全・安心

- ・高齢者でも安全で事故の少ない道路づくり
- ・災害時にも強い道路づくり
- ・1年を通じて安定した道路交通の確保

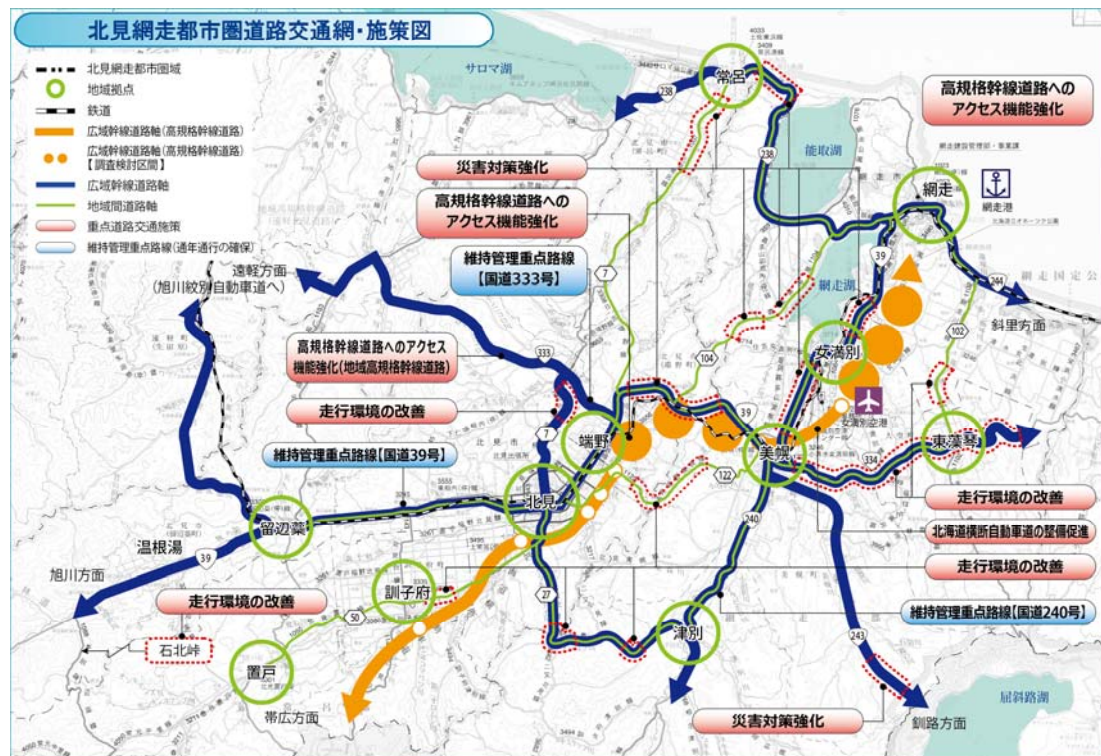
2. 施策の方向性

- ・鉄道輸送網の確保と都市圏の物流拠点と道内物流拠点を結ぶ高規格道路などによるネットワーク強化を目指す
- ・観光拠点と女満別空港等の交通拠点を結ぶ高規格道路などへのアクセス性向上を目指す
- ・救急搬送や通院など超高齢社会に対応した安全な道路づくりを目指す
- ・都市圏内外、地域間を結ぶ道路ネットワークの通年通行と安全性の確保を目指す

3. 都市交通計画の基本的な考え方

- (1) 交通ネットワークの強化による都市機能の有効活用
- (2) 地域の拠点間を結ぶ地域間連携軸の形成
- (3) 産業拠点や観光拠点を結ぶ広域的な連携軸の強化

4. 北見網走都市圏道路交通網・施策図



5-5) (2)地域の将来像(北見市、網走市のまちづくり)

○北見市では、魅力的な観光資源を有する市町村との広域的な連携や、空港の利活用と機能強化等の方針が示されており、網走市では、港湾の取扱量増大や水産資源のブランド化、販路拡大、スポーツ合宿の誘致推進等の方針が示されている。
○また、両市ともに北海道横断自動車道の整備促進に取り組む方針が示されている。

北見市のまちづくり基本目標

- (1) 自然と強制する安全・安心のまちづくり (環境・安全)
- (2) 豊かな心と文化を育てるまちづくり (教育・文化)
- (3) 支えあい、一人ひとりを大切にするまちづくり (健康・福祉)
- (4) 活力を生み出す産業振興のまちづくり (産業・観光)
- (5) 住む喜びを実感できる生活優先のまちづくり (都市・生活基盤)
- (6) 市民とつくる信頼と協働のまちづくり (地域・自治)

施策の概要

- 地域に根づいた工業の振興
 - ・地域特性を活かした企業誘致の推進
- 新たな観光資源の活用
 - ・豊かな自然や産業と文化、スポーツなどを活かした体験・滞留・滞在型の観光地づくり
 - ・広域的な地域連携の強化
- 道路網の整備
 - ・道内の主要都市や物流拠点へのアクセス向上を図るため、**北海道横断自動車道の早期建設を促進**
- 公共交通の確保
 - ・鉄道・バス路線の維持・確保と利便性の向上
- 市民の交通手段の確保 (北見市地方創生総合戦略より)
 - ・空港の利活用と機能強化
- 周辺地域との連携強化 (北見市地方創生総合戦略より)
 - ・農業や温泉、自然などそれぞれ魅力的な観光資源を有する各市町村と連携

資料：北見市総合計画 (2009～2018)、北見市地方創生総合戦略 (2015～2019)

網走市のまちづくり基本目標

- (1) 支え合い、安心して暮らせるまち
- (2) 快適で調和のとれたまち
- (3) にぎわいと活力にあふれるまち
- (4) みずから学び、ふれあいを大切にするまち
- (5) みんなで知恵を出し、いっしょにつくるまち

施策の概要

- 道路
 - ・**自動車専用道路の整備**
- 港湾・漁港
 - ・取扱貨物の増大
- 公共交通
 - ・国際チャーター便の誘致、国際路線の新規開拓
- 農業
 - ・産地ブランド化に向けた支援 ・地域特産品の創出と商品化に向けた取り組みと支援
- 水産物販売、水産加工
 - ・網走産水産物のブランド化に向けた支援 ・網走産水産物の販路拡大
- 観光
 - ・観光ルートの整備 ・体験型観光の受け入れ体制の充実
- スポーツ
 - ・スポーツ合宿の誘致推進 ・日本を代表するチームの試合及び合宿誘致

資料：網走市総合計画 (2008～2017)、網走市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (2015～2019)

5-6) (2)地域の将来像(美幌町、大空町のまちづくり)

- 美幌町では、公共交通の充実や農業、観光業の振興、スポーツ合宿の誘致促進等の方針が示されており、大空町では、農業や地場産業の振興、スポーツ合宿の誘致促進等に加え、女満別空港を活用した観光産業の振興等の方針が示されている。
- また、両町ともに北海道横断自動車道の整備促進に取り組む方針が示されている。

美幌町のまちづくり基本目標

- (1) 人を創り、地位気力を高めるまちづくり
- (2) 自然の美しさやくらしの安心を、みんなで譲りあうまちづくり
- (3) まちの資源や持ち味を、活力に換えていくまちづくり
- (4) 住みやすく、人が集まる基盤をつくるまちづくり
- (5) 夢を育む体験！あたたかい人をつくるまちづくり

大空町のまちづくり基本目標

- (1) にぎわい ひろがる 産業のまちづくり
- (2) あたたかさ あふれる 福祉のまちづくり
- (3) いきがい はぐくむ 学びのまちづくり
- (4) ゆたかさ うるおう 生活のまちづくり
- (5) ふれあい つながる 協働のまちづくり

施策の概要

- 公共交通の充実
 - ・バス路線の利便性向上と利用促進
- 雇用の拡大、安定
 - ・企業誘致の推進
 - ・地元企業の育成
 - ・企業や新たな事業化、販路拡大の促進
- 農業の振興
 - ・新たな農業の展開
- 観光の振興
 - ・観光資源の点から線、面への展開推進
 - ・美幌 I C 周辺の情報休憩施設の整備
- 道路網の整備
 - ・高規格幹線道路、地域高規格道路、一般国道の整備促進
 - ・高規格道路の高野への延伸
- スポーツの振興
 - ・スポーツ合宿の誘致促進

施策の概要

- 農林業の振興（農業・畜産業・林業）
 - ・競争力の高い農畜産物の生産
 - ・新たな販路拡大
 - ・農業施設の計画的な整備
- 観光産業の振興
 - ・体験型観光及びグリーンツーリズムの推進
 - ・女満別空港を活用したイベントなどの開催
- 工業・地場産業の振興
 - ・企業誘致の推進
 - ・地場産品を活用した特産品開発、販路拡大
- 生涯スポーツの振興
 - ・スポーツ合宿の積極的な誘致
- 道路ネットワークの整備
 - ・空港につながる北海道横断自動車道や空港線の整備促進
- 公共交通網の充実
 - ・地域間を結ぶ交通手段の確保
 - ・航空路線拡大のための運行支援

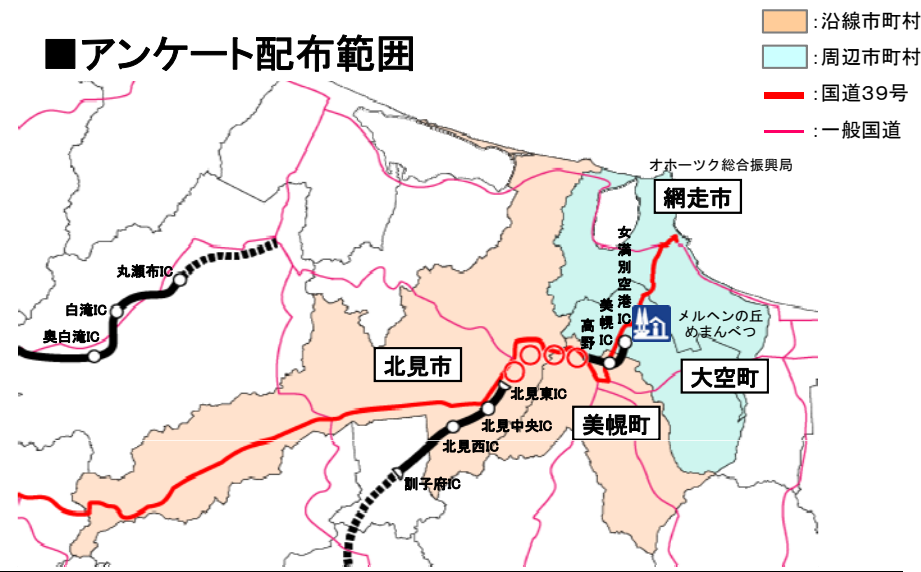
6. 意見聴取方法

6-1) 意見聴取方法

■意見聴取の基本方針

○「地域の改善すべき課題」、「北海道横断自動車道の調査中区間及び並行する国道39号の課題」に対し意見を伺う。

■アンケート配布範囲



■意見聴取の方法と対象者

対象者・実施方法			
ヒアリング	【沿線自治体、各団体及び観光客】		
	沿線自治体等	オホーツク総合振興局、北見市、美幌町、大空町、網走市	インタビュー形式でのヒアリング
	各団体	商工会議所(3箇所)、商工会(2箇所) 農業協同組合(2箇所)、漁業協同組合(2箇所) 北海道トラック協会、各運送事業者、北海道バス協会、各バス事業者 北海道観光連盟、オホーツク観光連盟、各旅行会社 消防本部・消防組合(3箇所)、病院(3箇所)、教育委員会(4箇所)	
観光客	観光施設等(空港、観光施設、道の駅等)		
アンケート	【地域住民及び道路利用者】		
	地域住民	北見市(約5,300部)、美幌町(約4,800部) 大空町(約3,100部)、網走市(約5,100部)	郵送配布
	道路利用者	4自治体の役場、道の駅(メルヘンの丘めまんべつ)	常設の留置きアンケート調査
広域的な利用者		Webアンケート調査	

6-2) 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、観光客への意見聴取	<ul style="list-style-type: none"> ・地域や道路の課題に関し、自治体や各団体、観光客への意見聴取を行い、政策目標の設定に反映する。 ・自治体や各団体、観光客との認識の整合性の確認をする。 	共通

■アンケートの調査項目と活用方針

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	高規格幹線道路の調査中区間(端野～高野)及び並行する国道39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	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯選定に当り、回答者が重要視する視点を把握する。 ・インターチェンジ設置位置(配置計画)において、回答者が重要視する視点を把握する。 	今後
その他自由意見	その他、各区間に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。	
回答者の属性、利用状況	回答結果の差異に対して各分野で整理し、分析する。	共通

6-3) 第1回アンケート調査(案)

■第1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

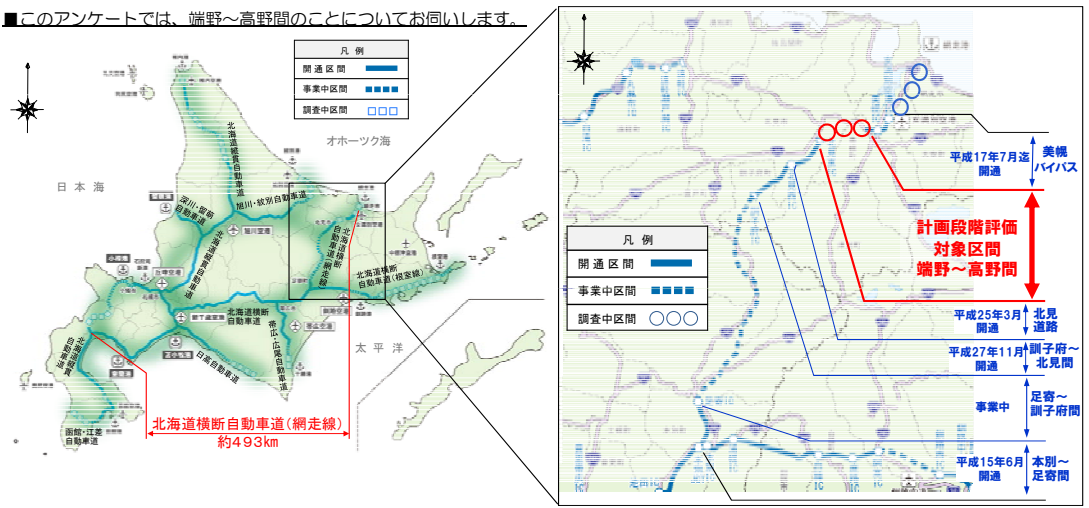
②オホーツク地域の概況

➡ ○地域の概況と課題について説明

北海道横断自動車道（網走線）端野～高野間における道路計画に関する第1回アンケート調査

北海道横断自動車道（網走線）は、黒松内町を起点として札幌市、帯広市、北見市等を経由し、網走市へ至る延長約493kmの高規格幹線道路で、オホーツク圏と道央・十勝・釧根圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等の支援を主な目的として整備を進めています。
このアンケートは、このうちの北見市端野～美幌町高野間の計画検討にあたり、地域の皆さまの生活にも役立つ道路とするため、ご意見を伺うアンケート調査です。
アンケートにご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

■このアンケートでは、端野～高野間のことについてお伺いします。



オホーツク地域の概況

オホーツク圏における国道39号は、圏内最大の都市であり、物流拠点や高次医療拠点が集積する北見市と、総合振興局や重要港湾網走港を有し、流水観光も盛んな網走市を結ぶ基幹ルートです。
また、沿線には大規模な農業出荷拠点を有する美幌町、女満別空港が立地する大空町があり、救急搬送や観光アクセス、農水産物流通など様々な交通が利用するなど、オホーツク圏内でも最重要路線となっています。
このような中、現在の地域や道路の状況から、地域の将来を見据えた改善すべき課題（道路に関して）は、以下のように考えられます。

地域の課題(案)		
農業・水産業支援(物流)	観光支援(人流)	暮らし(医療)
<ul style="list-style-type: none"> ○オホーツク圏は、日本でもトップクラスの食糧供給基地であるが、物流拠点間の距離が長く長距離輸送が必要 ○主要産品の出荷は秋から冬に偏り、貨物自動車が増少傾向にある中、輸送効率化が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ○オホーツク圏は、如床や流水等の観光資源が多くあり、広域観光周遊ルートの一部を形成 ○地域が世界水準の観光地形成に向け取り組む中、広域観光の周遊性向上が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ○オホーツク圏の病院は、医師・病床数が減少傾向で、高度医療を北見市へ依存するが、カバ―面積は全国に比べ約4倍と広大 ○北見市を中心とした医療圏域を形成するには北見市への速達性が課題



6-4) 第1回アンケート調査(案)

■第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

③将来を見据えた改善すべき課題

- ➡ ○将来を見据えた改善すべき地域の課題の提示
- 対象路線の道路課題の提示

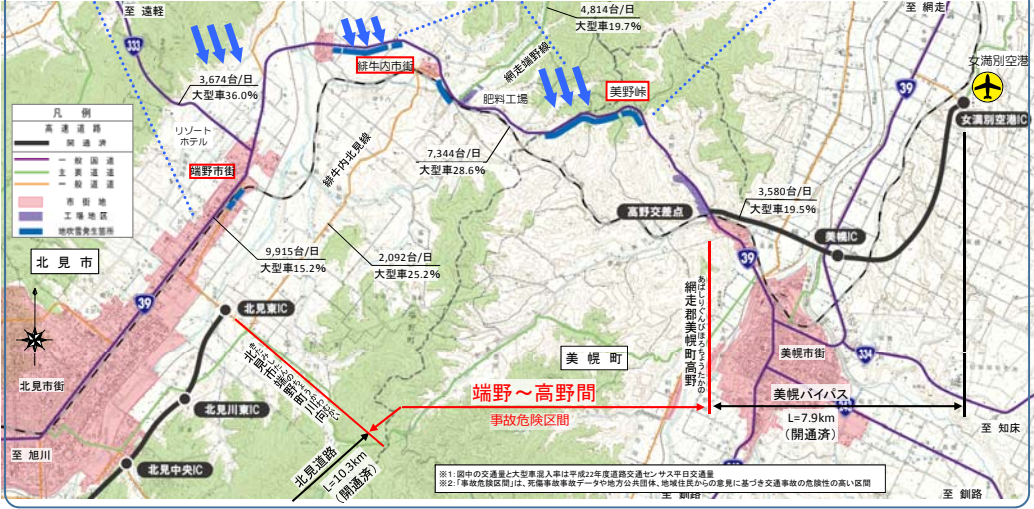
将来を見据えた改善すべき課題

■地域の課題は、以下のように考えられます。

<p>産業の輸送効率化</p> <p>■オホーツク圏から物流拠点までの輸送</p>  <p>■物流拠点間の距離が長く、地域を支える農水産業の輸送効率化が課題</p>	<p>広域観光周遊ルートの形成</p> <p>■広域観光周遊ルートと主要な観光地</p>  <p>■広域観光の周遊性向上が地域発展の課題</p>	<p>救急医療施設への迅速性</p> <p>■北見市への救急搬送及び60分カバー圏</p>  <p>■安心して暮らせる地域を形成するには、北見市への迅速性が課題</p>
--	--	--

■国道39号 端野～高野間の道路課題は、以下のように考えられます。

<p>生活・物流交通の状況</p> <p>■冬期交通の状況(端野市街周辺)</p>  <p>■冬期は積雪量も多く観光や物流車両が増加し、交通遅滞や事故の発生が多くなっています</p>	<p>地吹雪の状況</p> <p>■事故の状況(鯉牛内市街周辺)</p>  <p>■地吹雪発生箇所が多く、視程障害や路面凍結により交通環境が悪化しています</p>	<p>道路の構造</p> <p>■峠区間の交通状況(美野峠区間)</p>  <p>■北見網走を結ぶ唯一の幹線道路には、急勾配、急カーブの峠があり、冬季はさらに定時性・走行性が悪化しています</p>
---	---	--



6-5) 第1回アンケート調査(案)

■ 質問内容・解答欄

問1 オホーツク圏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～E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。

項目	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない
A 物流拠点間の輸送に時間がかかるため、輸送の効率化が必要	1	2	3	4	5
B 世界水準の観光地形成に向けて、都市や観光拠点を効率的に結び周遊性向上を図ることが必要	1	2	3	4	5
C 様々な病症に対応できる病院が北見市に限られるため、北見市への速達性を向上させることが必要	1	2	3	4	5
D 中心都市である北見市と網走市等周辺町村との連絡性を強化することが必要	1	2	3	4	5

上記A～E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。

問2 国道39号端野～高野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～E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。

項目	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない
A 事故が少なく安心して走れる道路	1	2	3	4	5
B 物流輸送ドライバーの負担を軽減し、輸送効率が高い道路	1	2	3	4	5
C 冬季に速度低下の大きい市街地や峠部においても定時性が確保される道路	1	2	3	4	5
D 各方面への広域な移動に際し、周遊性が高い道路	1	2	3	4	5
E 医療拠点である北見市への速達性を向上させ、安定走行が可能な道路	1	2	3	4	5

上記A～E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。

問3 その他、国道39号 端野～高野間について、ご意見やご要望がありましたらご自由にお書きください。

6-6) 第1回アンケート調査(案)

アンケート回答欄 【おもて】

郵便はがき

0 9 3 8 5 4 4

料金受取人払

網走局
承認
000

北海道網走市 新町2丁目6番1号
網走開発建設部 道路計画課

差出有効期間
平成●年●月
●日まで
(切手不要)

北海道横断自動車道(網走線)端野~高野間
道路計画に関する意見募集係 行

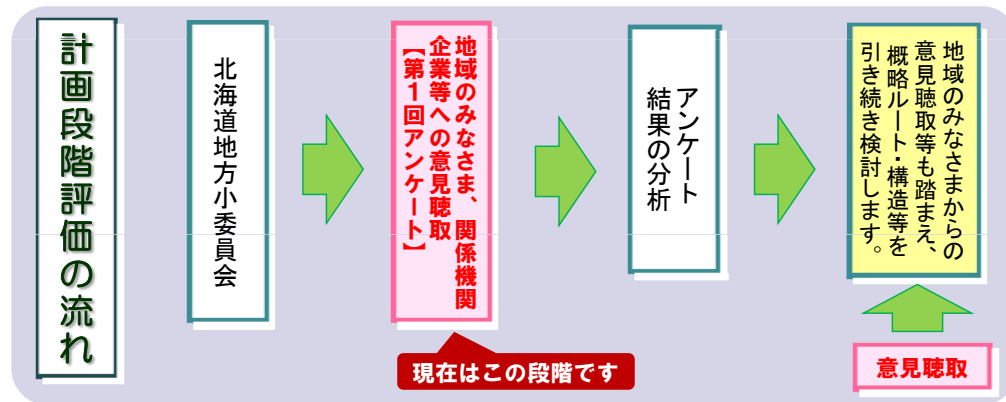
見本

〈切り取り線〉

計画段階評価の流れ

■アンケートは「計画段階評価」審議の参考意見となります。

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階評価の取組を導入しています。これは、道路の整備方針を地域の声(地域の皆様、道路利用者、関係団体)を聞きながら、第三者委員会によって審議するものです。



アンケートの回答方法、実施期間

- 回答は左の回答用の郵便はがきにご記入ください。また、インターネットによる回答も可能になっておりますので、下記アドレスからアクセス願います。

北海道横断自動車道(網走線)端野~高野間 道路計画に関する意見募集 Web回答用ページ
<http://0000>

- 回答用の郵便はがきをこの台紙から切り取っていただき、切手を貼らずにそのままお近くの郵便ポストへ投かんして下さい。なお投かんは、平成28年〇月〇日(〇)までをお願いします。

アンケートについてのお問い合わせ先

<調査主体>

北海道開発局 網走開発建設部 道路計画課
北海道横断自動車道(網走線)端野~高野間道路計画に関する意見募集係
〒093-8544 網走市新町2丁目6番1号 電話0152-44-6501

安全で快適な
地域づくりのために
みなさまのご意見を
お待ちしております。



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