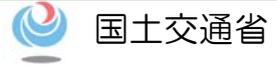


『地域意見募集資料(ヒアリング・アンケート)』

北海道横断自動車道 黒松内～余市間 道路の整備方針に関する意見募集（アンケート）



北海道横断自動車道は、黒松内町から倶知安町・余市町を經由して、札幌市・夕張市へ至り、帯広市を經由して根室市、網走市へ至る延長約690kmの高規格幹線道路です。

本意見募集は、まだ事業化していない黒松内～余市間の整備方針についてご意見を伺うものです。

具体的には、「①政策目標（案）」、「②当面の整備方針（案）」、「③通過位置の考え方（案）」「④連結位置の考え方（案）」及び「⑤比較ルート（案）」について、皆様のご意見をお聞きするものであり、アンケートへのご協力をお願いいたします。

■対象路線の位置図

計画段階評価試行箇所
北海道横断自動車道
(黒松内～余市)

L=74km



	国管理空港
	特定地方管理空港
	地方管理空港
	特定重要港湾
	重要港湾

高速自動車国道	
	供用区間
	整備計画区間
	うち新交差方式区間
	基本計画区間
	予定路線区間

一般国道自動車専用道路	
	供用区間
	事業区間 (着工準備を含む)
	計画区間

高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路	
	供用区間
	事業区間

アンケートの目的

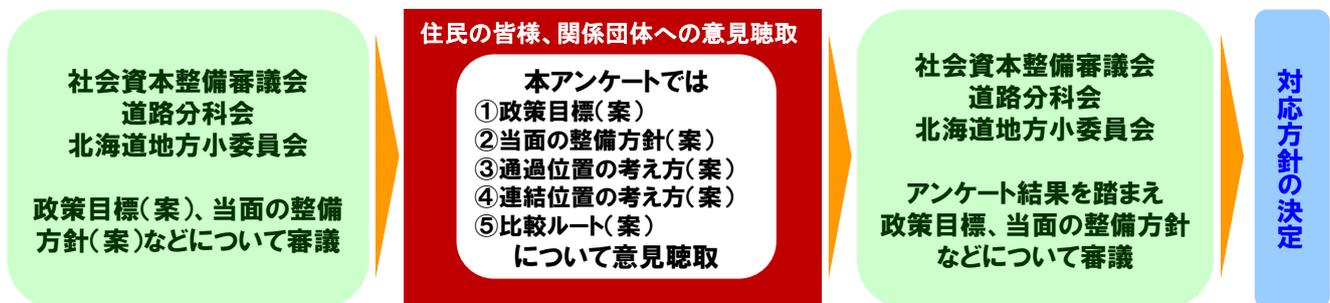
本アンケートは、北海道横断自動車道（黒松内～余市間）の「計画段階評価」における参考意見となります。

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」の取組を導入しました。これは道路の整備方針を、地域の声を聞きながら、第三者委員会の審議を経て、決定するものです。

平成22年12月から行われている第三者委員会（社会資本整備審議会道路分科会北海道地方小委員会）では、北海道横断自動車道（黒松内～余市間）を対象として、この「計画段階評価」の試行の審議を行っており、今回の意見募集は、その一環で行われています。

意見募集において、地域の皆様、道路利用者、関係団体の方のご意見を伺い、その結果を踏まえ、北海道横断自動車道（黒松内～余市間）の整備方針を決定していく予定です。

■委員会と意見聴取の手順



①政策目標（案）（後志地域の課題と達成すべき政策目標）

後志地域の課題と、課題を解消するために達成すべき「政策目標（案）」を設定しました。この政策目標（案）についてご意見をお聞かせください。

		後志地域の課題	政策目標（案）
暮らし (地域医療)	課題1	・札幌方面の高次医療施設への速達性が課題	○後志地域から高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送時間の短縮 ○市街地、線形不良区間における走行性向上
観光	課題2	・高規格幹線道路のない後志地域は観光客が立寄りづらい地域となっている	○新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上
物流	課題3	・道南から小樽港への国際コンテナ輸送について、最短経路が利用できない ・主要な物流経路では大型車関連事故が多発	○国際コンテナの通行支障区間の解消 ○峠部・市街地部などの通行支障区間の解消による速達性・安全性の向上
防災	課題4	・大規模災害時に物流機能が麻痺	○北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確保
拠点間 交流	課題5	・道央圏内の地域間の連携機能が脆弱	○道央圏内の拠点都市間をつなぐ環状機能の確保

②当面の整備方針（案）

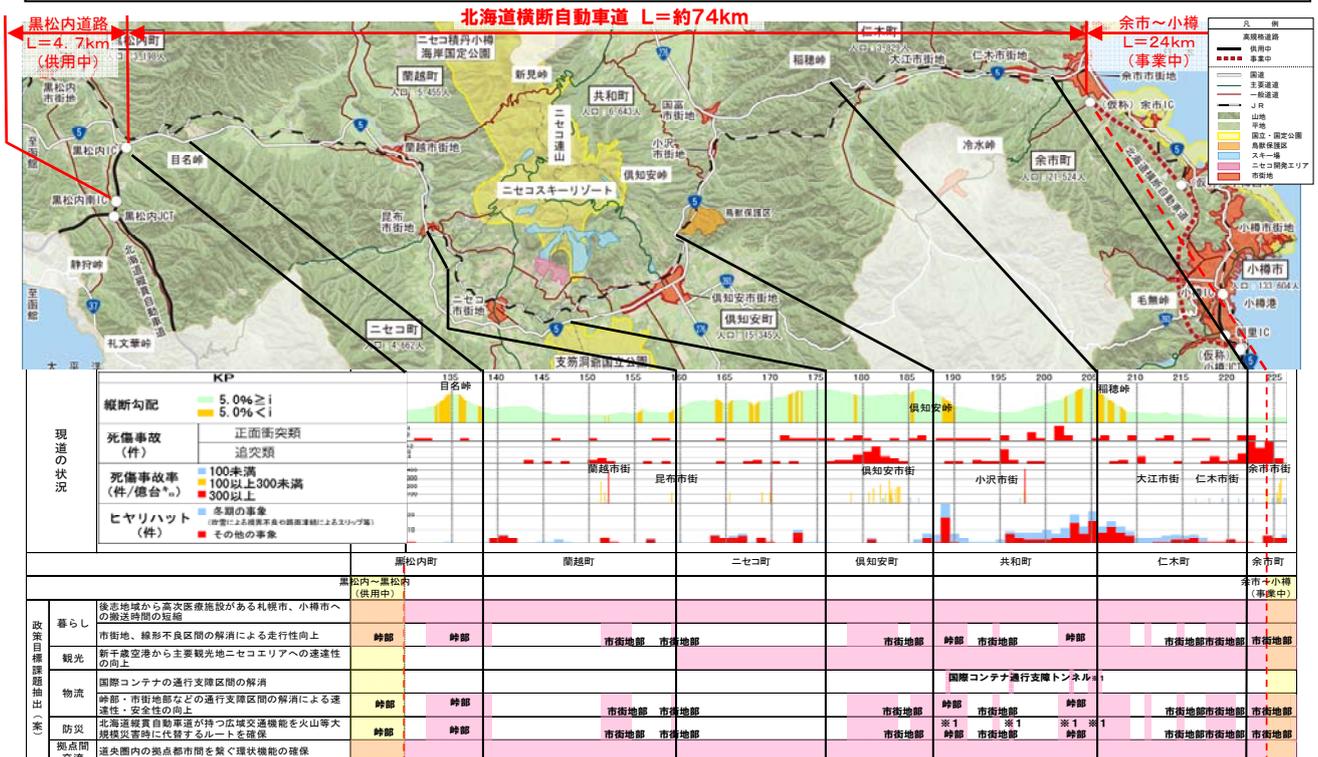
当面の整備方針（案）の考え方について、以下のとおり設定したので、ご意見をお聞かせください。

政策目標を効果的に達成していくため、政策目標に対する現道の使われ方や現道課題からの評価を行い、課題が大きい区間（倶知安～余市IC間）については、別線で整備することを検討することとし、現道の走行性が比較的高い区間（黒松内IC～倶知安間）については、当面現道を活用する案を設定しました。



（参考1）「現道の課題（対象路線に並行する一般国道5号の状況）」

国道5号には政策目標達成に障害となる課題があり、市街地や峠、国際コンテナが通行できないトンネル、ヒヤリハット箇所など、倶知安町から余市町までの間に課題が集中しています。



（参考2）「当面の整備方針（案）による整備効果」

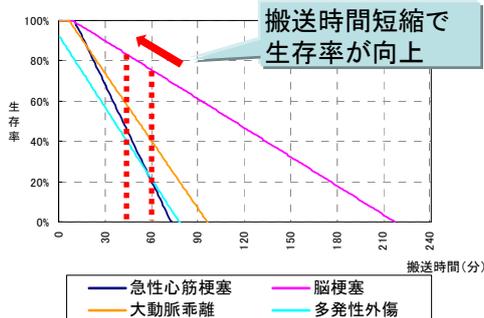
当面の整備方針（案）による整備効果として、以下の効果が期待されます。

	政策目標（案）	整備効果	
暮らし (地域医療)	○後志地域から高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送時間の短縮 ○市街地、線形不良区間における走行性向上	効果 1	・高次医療施設への速達性が向上し、救急搬送等における時間短縮が図られます
観光	○新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上	効果 2	・新千歳空港からニセコエリアへの速達性が向上し、観光客がより立ち寄りやすい環境となります
物流	○国際コンテナの通行支障区間の解消 ○峠部・市街地部などの通行支障区間の解消による速達性・安全性の向上	効果 3	・国際コンテナ積載車両の通行支障箇所を迂回することにより、道南方面（函館港）と道央方面（小樽港）間の国際貨物の輸送時間が大幅に短縮されます
防災	○北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確認	効果 4	・災害時に、広域的には北海道縦貫自動車道の代替ルートとして、また、峠部や市街地などの隘路を有する現国道の代替路として防災機能の向上が期待できます。
拠点間交流	○道央圏内の拠点都市間をつなぐ環状機能の確保	効果 5	・道央圏内の連携機能の脆弱さが改善され、地域間交流が活発となることが期待されます

「効果1」 高次医療施設への速達性が向上します。

- ・脳梗塞等の重大疾患は、救急搬送時間の短縮により、生存率が向上します。
- ・当該区間の整備により、高次医療施設への速達性が向上し、救急患者の生存率向上が期待されます。

▼疾病別搬送時間と生存率の関係



※搬送時間：覚知（コール119）～病院到着までの時間

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の算式にて北海道開発局が作成

▼後志管内の医療施設立地状況

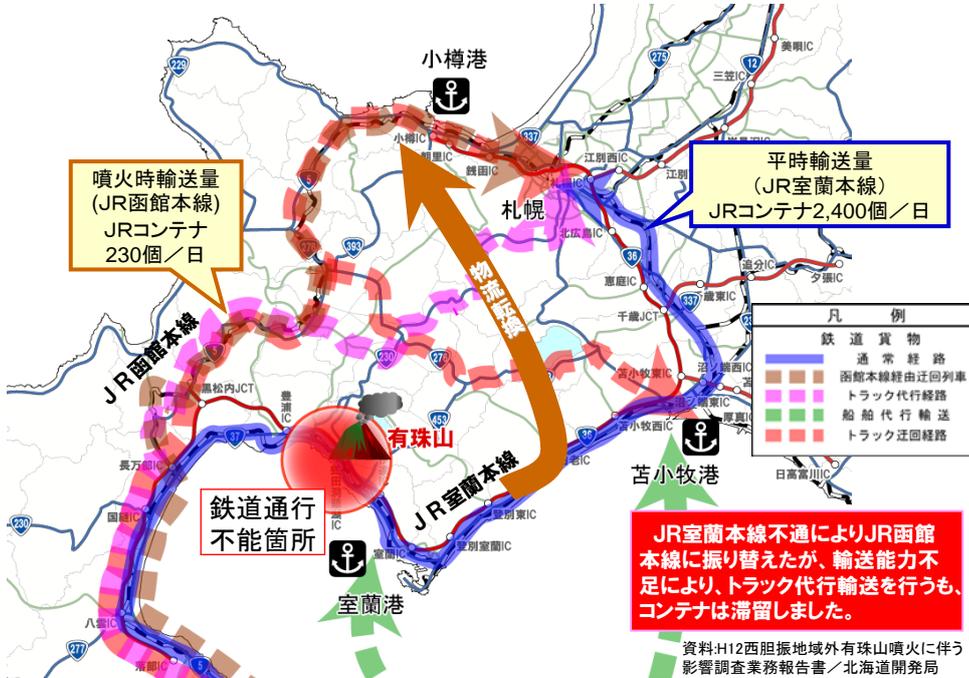


資料：北海道開発局

「効果4」 大規模災害時の代替ルートとして期待されます。

- ・当該区間の整備により、大地震や火山噴火等、太平洋側の大規模災害の際に北海道縦貫自動車道の代替機能を発揮することが期待されます。
- ・また、大規模災害が発生した場合、被災地域への広域的な救援活動や緊急物資の輸送のための車両の移動経路として機能することが期待されます。

▼鉄道輸送の迂回状況

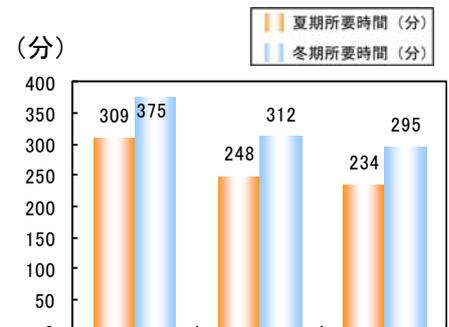


H12年有珠山噴火により、北海道縦貫自動車道が約15カ月間通行止めに (H12.3.29~H13.6.30)

「効果5」 道央圏内の拠点間をつなぐ環状機能を確保します。

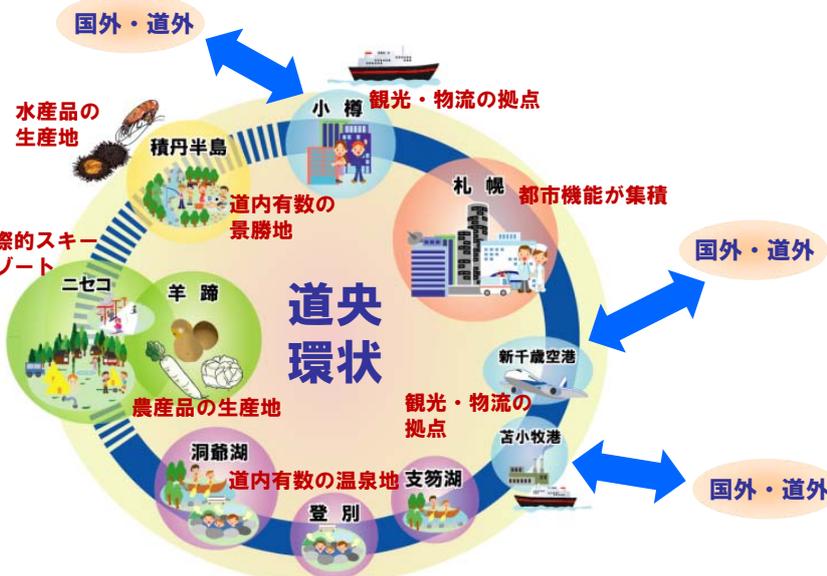
- ・道央経済の中心である札幌市、新千歳空港や苫小牧港等の空港港湾、登別や洞爺などの観光地と観光・農水産業のポテンシャルの高い後志地域をつなぐことで、道央圏の拠点間の相互連携とともに、観光や農水産業など後志地域の持つ魅力や活力がより高まるものと期待されます。

▼道央環状一周の移動時間



資料:H17センサス

※ 道央環状一周:札幌~千歳~苫小牧~洞爺湖~ニセコ・倶知安~小樽間を、立ち寄りせず、通過した時の移動時間



(参考3) 「整備効果の達成度」

当面の段階的な整備における整備効果(政策目標(案)の達成度)

当面の整備方針(案)による政策目標の達成状況を、全線80km/hのサービスレベルで整備した場合と比較すると、以下のような特徴があります。

凡 例 ■ 倶知安～余市間を80km/hのサービスレベルで整備する場合 ■ 全線80km/hのサービスレベルで整備する場合

	政策目標(案)	当面の整備効果	達成度(%)
暮らし (地域医療)	○後志地域から高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送時間の短縮	倶知安厚生病院～ 小樽市立医療センター間の搬送時間の短縮 (現況 夏期:59分 冬期:1時間06分)	0% 25% 50% 75% 100% 夏期 44分(15分短縮) 100% 冬期 47分(19分短縮) 100%
	○市街地、線形不良区間における走行性向上	黒松内～余市間のヒヤリハット箇所の解消 (現況 通年箇所 369カ所) (うち冬期箇所 169カ所)	通年箇所 298カ所 81% 369カ所 100% うち冬期箇所 147カ所 87% 169カ所 100%
観光	○新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性の向上	新千歳空港からニセコ町役場間の移動時間の短縮 (現況 夏期:2時間50分 冬期:4時間01分)	夏期 2時間05分(45分短縮) 98% 2時間04分(46分短縮) 100% 冬期 2時間20分(101分短縮) 99% 2時間19分(102分短縮) 100%
物流	○国際コンテナの通行支障区間の解消	国際コンテナの通行支障区間の解消 (現況 通行支障トンネル4カ所)	通行支障区間 4カ所解消 100%
	○峠部・市街地部などの通行支障区間の解消による速達性・安全性の向上	黒松内～余市間の通行支障箇所の解消 (現況 峠部、市街地 通過11カ所)	峠部市街地 7カ所解消 64% 11カ所解消 100%
防災	○北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確認	災害時における広域的な代替ルートとしての黒松内～余市間の通行支障箇所の解消 (現況 峠部、市街地 通過11カ所)	峠部市街地 7カ所解消 64% 11カ所解消 100%

※全線整備、当面整備(倶知安～余市10間)の達成度は試算値であり、今後の計画に合わせて変更となる場合がある
 ※整備箇所は、速度(サービスレベル)を80km/hとして各所要時間を試算(暮らしの搬送時間は高速道路100km/hとして試算)
 ※冬期の所要時間は、走行速度調査結果から算出した低減率を夏期速度に乗じて試算
 ※ヒヤリハットとは、事故には至らなかったが事故の危険性を感じ、「ヒヤリ」とした箇所や「ハッ」とした箇所

③通過位置の基本的な考え方（案）

通過位置の基本的な考え方（案）について、ご意見をお聞かせください。

- ①構造物(コスト)を抑制するため、JRや河川の横断を考慮
- ②地域分断を避けるため、市街地を考慮
- ③国立公園・国定公園・希少種の生息地や埋蔵文化財包蔵地等の自然環境に考慮
- ④その他のコントロールポイント(CP)を考慮
 - ・水田、果樹園等の農地
 - ・インフラ施設(上下水道など)
 - ・公共施設(学校など)
 - ・環境保全(森林公園)
 - ・リゾート施設及び施設と一体となって機能する宿泊施設群

自然環境面	自然公園	国立公園、国定公園等	支笏洞爺国立公園、ニセコ積丹小樽海岸国定公園
	史跡・遺構	指定文化財	史跡・天然記念物等(町指定)
	森林	保安林	水源かん養、土砂流出防備、保健、土砂崩壊防備、干害、防風、防霧保安林
	条例等の保全対象	自然環境保全地域等	北海道自然環境等保全条例指定地区等
	その他	鳥獣保護区	鳥獣保護区
生活環境面	市街地	規制区域	騒音・振動規制区域、悪臭規制区域
		その他	学校、病院、福祉施設等

④連結位置の基本的な考え方（案）

連結位置（出入りの位置）の基本的な考え方（案）について、ご意見をお聞かせください。

- ①市街地、リゾートエリア等の地域づくりの拠点施設からの利便性
- ②各方面に集散する交通を円滑に流動させることが可能な幹線道路との接続
- ③災害時の効率的な避難活動・被災地支援活動が可能な幹線道路や市街地との接続

⑤比較ルート（案）

「当面の整備方針（案）」で設定した別線整備を検討する区間『倶知安～余市IC間』について、以下の2つの比較ルート（案）の考え方を設定したので、ご意見をお聞かせください。

比較ルート(案)	概要
案① 	共和町・岩内町方面(国道276号)からのアクセス性を重視したルート
案② 	道央と道南方面を連絡する際など路線延長短縮による時間短縮を重視したルート

比較ルート（案）の概要



計画の概要		案①	案②
速達性		共和町・岩内町方面（国道276号）からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルートです	路線延長短縮による時間短縮を重視したルートです
特徴	経済性	計画延長が案②より長く、移動時間もやや遅いです	計画延長が案①より短く、移動時間もやや早いです
	利便性	路線延長は長いですが、急峻な地形部の通過を短縮でき、大規模な構造物を削減できることから事業費は案②と同程度と見込まれます	路線延長は短いですが、急峻な地形部の通過が長くなることや、鉄道と交差する回数が増えることから大規模な構造物が必要となり、事業費は案①と同程度と見込まれます
	政策目標の達成度	国道5号経由での共和町・岩内町方面のアクセス性が良い案です	札幌小樽方面から共和町・岩内町へ向かう交通については迂回が生じる案です
		すべての利用経路において、国際標準コンテナ通行支障箇所であるトンネル4箇所を回避できます	共和町・岩内町方面からの利用に際し、国際標準コンテナ通行支障箇所である「国富トンネル」「島付内トンネル」「稲穂トンネル」を回避できません

（参考）事業費及び事業期間について

計画段階評価（試行）の対象区間である黒松内～余市間については、通過するルートや連結する位置が未定なことから、現在のところ事業費に関しては算出しておりませんが、参考として北海道内で近年供用した高規格幹線道路における事業費及び事業期間についての例をお示しします。

▼主な類似事業

	施工者	車線数	延長	事業着手		事業完了	事業期間		事業費	km当たり事業費
				工事着手	工事期間					
幌富バイパス	国	2車線	10.9 km	平成12年度	平成15年度	平成21年度	9年	6年	304 億円	28億円/km
厚真門別道路	国	2車線	20.0km	平成2年度	平成5年度	平成17年度	15年	12年	636 億円	32億円/km
名寄バイパス	国	2車線	19.5 km	平成元年度	平成5年度	平成21年度	20年	16年	812 億円	42億円/km

なお、

- ・事業費については、地形の違いやトンネル・橋梁等の構造物の多さの違いなどにより変化します。
- ・事業期間については、用地取得状況、社会情勢による予算の動向などにより変化します。また、その他に事業着手前に都市計画決定や環境影響評価などの手続きを行う場合があります。

黒松内～余市間の道路の整備方針に関するアンケート

■①政策目標（案）（後志地域の現状と課題）に関する質問

問1. 後志地域の政策目標を設定しましたが、**重要だと思われるものを全て**お選び下さい。
（複数回答）

1. 暮らし①：後志地域から高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送時間の短縮
2. 暮らし②：市街地、線形不良区間における走行性向上
3. 観光：新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性向上
4. 物流①：国際コンテナの通行支障区間の解消
5. 物流②：峠部・市街地部などの通行支障区間解消による速達性・安全性の向上
6. 防災：北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確保
7. 拠点間交流：道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保

■②当面の整備方針（案）に関する質問

問2. 政策目標を効果的に達成していくため、当面の整備方針として「政策目標に対する現道の使われ方からの評価」や「現道課題からの評価」を行い、課題が大きい区間（倶知安～余市間）については、別線で整備することを検討することとし、現道の走行性が比較的高い区間（黒松内～倶知安間）については、当面現道を活用する案を設定しましたが、**あてはまるものを一つ**お選びください。

1. 妥当
2. おおむね妥当
3. 妥当ではない（3を選択された方は、具体的な理由をご記入ください）
4. その他（4を選択された方は、具体的な内容をご記入ください）

■③通過位置（案）と④連結位置の考え方（案）に関する質問

問3. 通過位置（案）における配慮事項のうち、**妥当と思われるものを全て**お選びください。

1. 構造物（コスト）を抑制するため、JRや河川の横断を考慮
2. 地域分断を避けるため、市街地及び農地を考慮
3. 国立公園・国定公園・希少種の生息地や埋蔵文化財包蔵地等の自然環境に考慮
4. その他のコントロールポイント（既存の公共施設等）を考慮
5. その他（5を選択された方は、具体的な内容をご記入ください）

問4. 連結位置の基本的な考え方（案）における配慮事項のうち、**妥当と思われるものを全て**お選びください。

1. 市街地、リゾートエリア等の地域づくりの拠点施設からの利便性
2. 各方面に集散する交通を円滑に流動させることが可能な主要幹線道路との接続
3. 災害時の効率的な避難活動・被災地支援活動が可能な幹線道路や市街地との接続
4. その他（4を選択された方は、具体的な内容をご記入ください）

■意見募集方法

- ・本資料をご覧頂き、添付のアンケート票（表・裏両面）に回答をご記入の上、切り取って、10月21日（金）までにご投函ください。
- ・アンケートの集計結果は、北海道横断自動車道（黒松内～余市間）の「計画段階評価※」における審議の参考資料として使用させていただきます。
- ・公開する情報は集計結果のみで、ご回答いただいた個人が特定できるようなことはありません。また、計画段階評価を含む事業評価以外には、使用いたしません。
- ・趣旨をご理解頂き、アンケート調査へのご協力をお願いいたします。

■お問い合わせ先

- ・不明な点がございましたら、下記までご連絡願います。

・北海道開発局

小樽開発建設部 道路計画課

TEL：0134-23-7463 受付時間／平日の9:00～16:00

※計画段階評価とは、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させる観点から、代替案の比較評価を行う計画段階において事業評価を行うものです。

表面と裏面にお答えをご記入の上、切り取り線でこのハガキを切り離して、10月21日までに投函して下さい。

郵便はがき

料金を取人払

0 0 4 8 7 9 0

アンケート回答欄【おもて】

北海道横断自動車道 黒松内～余市間
道路計画に関する意見募集係 行

当てはまる選択肢に○をつけて回答してください。

●性別	●年齢
1. 男 2. 女	1. 20歳未満 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70歳以上
●あなたのお住まいの市町村をご記入ください ()	
●ご職業	
1. 農業 2. 漁業 3. 林業 4. 観光業 5. 商業 6. 工業 7. 物流・輸送 8. 会社員 9. 公務員 10. 主婦 11. 学生 12. 無職 13. その他 ()	
●自動車の運転頻度	
1. 毎日 2. 週数回 3. 月数回 4. ほとんど運転しない 5. 運転しない	
●日常の主な移動手段	
1. 自家用車 2. タクシー 3. バス(乗合) 4. バス(路線) 5. 鉄道 6. その他 ()	
●道路利用の主な目的	
1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院 5. レジャー・観光 6. 業務(仕事) 7. その他 ()	
●高速道路の利用頻度	
1. 毎日 2. 週数回 3. 月数回 4. ほとんど利用しない 5. 利用しない	

地域意見聴取調査書

地域意見聴取は、北海道横断自動車動（黒松内～余市）の「計画段階評価（試行）」審議の参考となります。以下の観点について、ご意見をお聞かせください。

【政策目標について】

問1. 後志地域の政策目標を設定しましたが、アンケート資料を参考に重要だと思われるものを全てお選び下さい。（複数回答、○で囲んで下さい）

1. 暮らし①：後志地域から高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送時間の短縮
2. 暮らし②：市街地、線形不良区間における走行性向上
3. 観光：新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性確保
4. 物流①：国際コンテナの通行支障区間の解消
5. 物流②：峠部・市街地部などの通行支障区間解消による速達性・安全性の向上
6. 防災：北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確保
7. 拠点間交流：道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保

【当面の整備方針（案）について】

問2. 政策目標を効果的に達成していくため、当面の整備方針として「政策目標に対する現道の使われ方からの評価」、「現道課題からの評価」を行い、比較的走行性の高い現道を当面活用しながら、課題が大きい区間から段階的に別線で整備する方針を選定しましたが、最も当てはまるものを一つお選び下さい。（○で囲んで下さい）

1. 妥当 2. おおむね妥当 3. 妥当ではない 4. その他
 （3、又は4、を選択された方は、具体的な理由をご記入ください）

[]

【通過位置等について】

問3. 通過位置の基本的な考え方（案）における配慮事項のうち、妥当と思われるものを全てお選びください。（複数回答、○で囲んで下さい）

1. 構造物（コスト）を抑制するため、JRや河川の横断を考慮
2. 地域分断を避けるため、市街地及び農地を考慮
3. 国立公園・国定公園・希少種の生息地や埋蔵文化財包蔵地等の自然環境に考慮
4. その他のコントロールポイント（既存の公共施設等）を考慮
5. その他（5を選択された方は、具体的な内容をご記入ください）

[]

問4. 連結位置の基本的な考え方（案）における配慮事項のうち、妥当と思われるものを全てお選びください。（複数回答、○で囲んで下さい）

1. 市街地、リゾートエリア等の地域づくりの拠点施設からの利便性
2. 各方面に集散する交通を円滑に流動させることが可能な主要幹線道路との接続
3. 災害時の効率的な避難活動・被災地支援活動が可能な幹線道路や市街地との接続
4. その他（4を選択された方は、具体的な内容をご記入ください）

[]

【比較ルート（案）について】

問5. 当面の整備方針（案）をもとに、別線整備が必要な区間として『倶知安～余市IC』を設定し比較ルートを設定しましたが、2つの案についてどう思われますか。最も当てはまるものを一つお選び下さい。（○で囲んで下さい）

【案①】共和町・岩内町方面（国道276号）からのアクセス性を重視したルート

【案②】道央と道南方面を連絡する際など路線延長短縮による時間短縮を重視したルート

1. 案①が良い
2. 案②が良い
3. どちらでも良い
4. その他（4を選択された方は、具体的な内容をご記入ください）

[]

【高規格道路の利活用について】

問6. 北海道横断自動車道（黒松内～余市）が整備された場合、どのように利用して地域活性化を図ることが考えられるか、まちづくりの視点からお考えをお聞かせ下さい。

[]

【その他】

問7. その他、ご意見がありましたらお聞かせ下さい。

[]

以上です。御協力ありがとうございました。

地域意見聴取調書

地域意見聴取は、北海道横断自動車動（黒松内～余市）の「計画段階評価（試行）」審議の参考となります。以下の観点について、ご意見をお聞かせください。

【政策目標について】

問1. 後志地域の政策目標を設定しましたが、アンケート資料を参考に重要だと思われるものを全てお選び下さい。（複数回答、○で囲んで下さい）

1. 暮らし①：後志地域から高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送時間の短縮
2. 暮らし②：市街地、線形不良区間における走行性向上
3. 観光：新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの速達性確保
4. 物流①：国際コンテナの通行支障区間の解消
5. 物流②：峠部・市街地部などの通行支障区間解消による速達性・安全性の向上
6. 防災：北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、地震・火山等大規模災害時に代替するルートを確保
7. 拠点間交流：道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保

【当面の整備方針（案）について】

問2. 政策目標を効果的に達成していくため、当面の整備方針として「政策目標に対する現道の使われ方からの評価」、「現道課題からの評価」を行い、比較的走行性の高い現道を当面活用しながら、課題が大きい区間から段階的に別線で整備する方針を選定しましたが、最も当てはまるものを一つお選び下さい。（○で囲んで下さい）

1. 妥当 2. おおむね妥当 3. 妥当ではない 4. その他
（3、又は4、を選択された方は、具体的な理由をご記入ください。）

[]

【通過位置等について】

問3. 通過位置の基本的な考え方（案）における配慮事項のうち、妥当と思われるものを全てお選びください。（複数回答、○で囲んで下さい）

1. 構造物（コスト）を抑制するため、JRや河川の横断を考慮
2. 地域分断を避けるため、市街地及び農地を考慮
3. 国立公園・国定公園・希少種の生息地や埋蔵文化財包蔵地等の自然環境に考慮
4. その他のコントロールポイント（既存の公共施設等）を考慮
5. その他（5を選択された方は、具体的な内容をご記入ください）

[]

問4. 連結位置の基本的な考え方（案）における配慮事項のうち、妥当と思われるものを全てお選びください。（複数回答、○で囲んで下さい）

1. 市街地、リゾートエリア等の地域づくりの拠点施設からの利便性
2. 各方面に集散する交通を円滑に流動させることが可能な主要幹線道路との接続
3. 災害時の効率的な避難活動・被災地支援活動が可能な幹線道路や市街地との接続
4. その他（4を選択された方は、具体的な内容をご記入ください）

[]

【比較ルート（案）について】

問5. 当面の整備方針（案）をもとに、別線整備が必要な区間として『倶知安～余市IC』を設定し比較ルートを設定しましたが、2つの案についてどう思われますか。最も当てはまるものを一つお選び下さい。（○で囲んで下さい）

【案①】共和町・岩内町方面（国道276号）からのアクセス性を重視したルート

【案②】道央と道南方面を連絡する際など路線延長短縮による時間短縮を重視したルート

1. 案①が良い
2. 案②が良い
3. どちらでも良い
4. その他（4を選択された方は、具体的な内容をご記入ください）

[]

【高規格道路の利活用について】

問6. 北海道横断自動車道（黒松内～余市）が整備された場合、どのような利用が考えられるか、事業の効率化などの観点からお考えをお聞かせ下さい。

[]

【その他】

問7. その他、ご意見がありましたらお聞かせ下さい。

[]

以上です。御協力ありがとうございました。