

北海道横断自動車道 網走線(端野^{たんの}～高野^{たかの})

第2回 説明資料

平成30年2月9日

国土交通省 北海道開発局

目 次

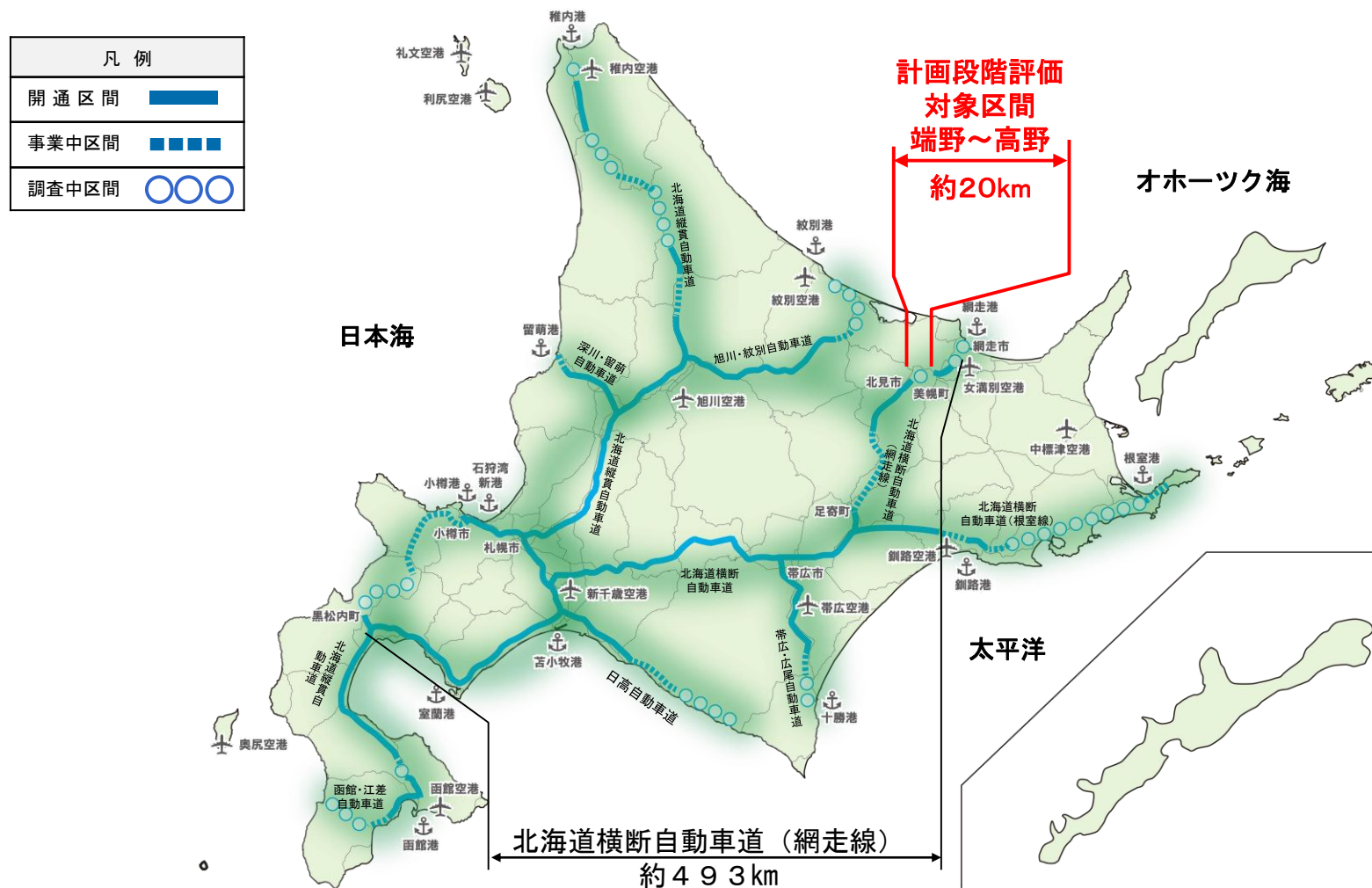
1. 計画段階評価の検討の流れ
2. 第1回地域意見聴取結果
3. 地域意見を踏まえた政策目標
4. 路線の整備方針（案）
5. 第2回地域意見聴取方法

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

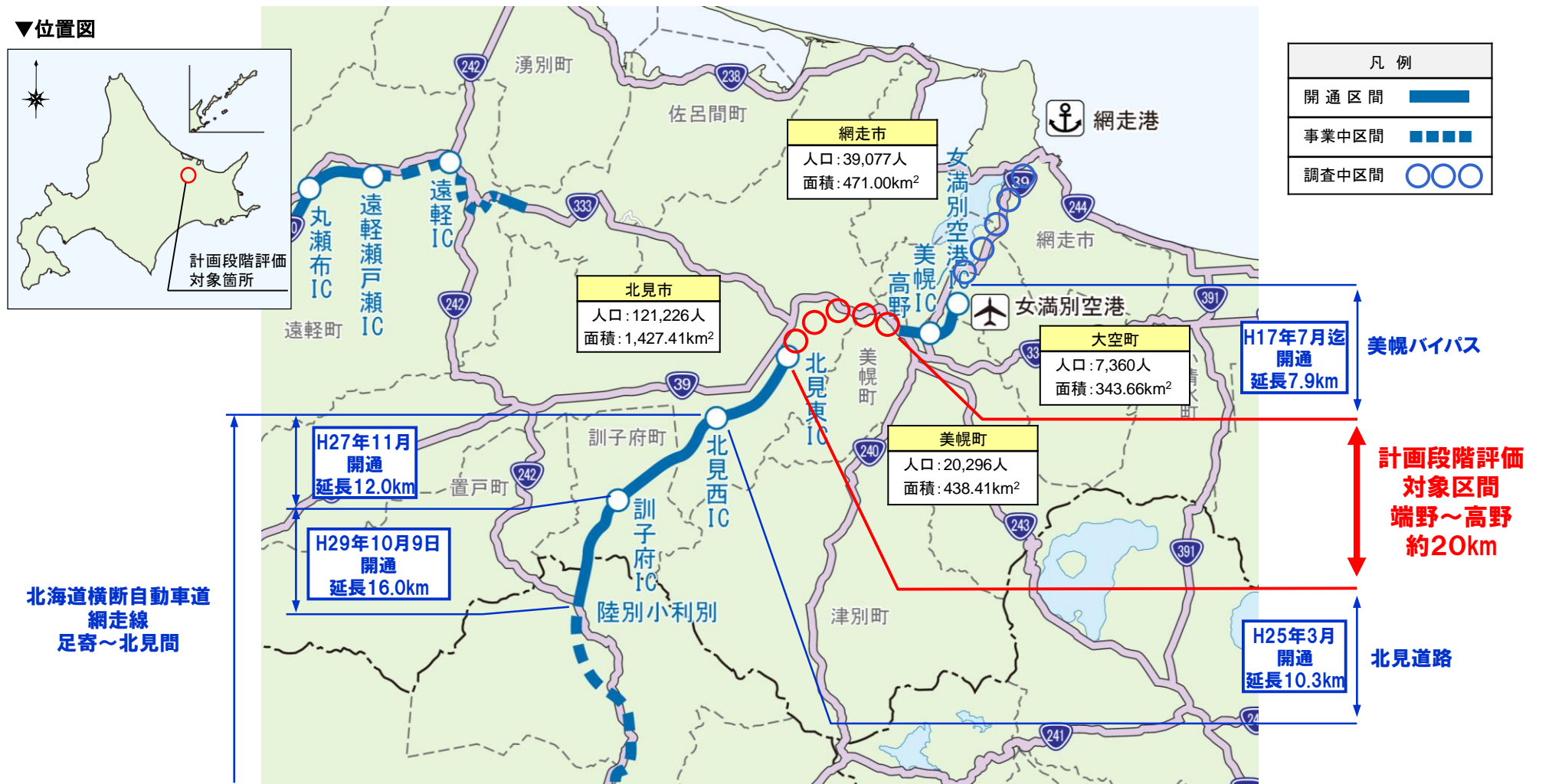
○北海道横断自動車道(網走線)は、黒松内町を起点として札幌市、帯広市、北見市等を経由し、網走市へ至る延長約493kmの道路で、端野～高野間はその一部区間。

○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。



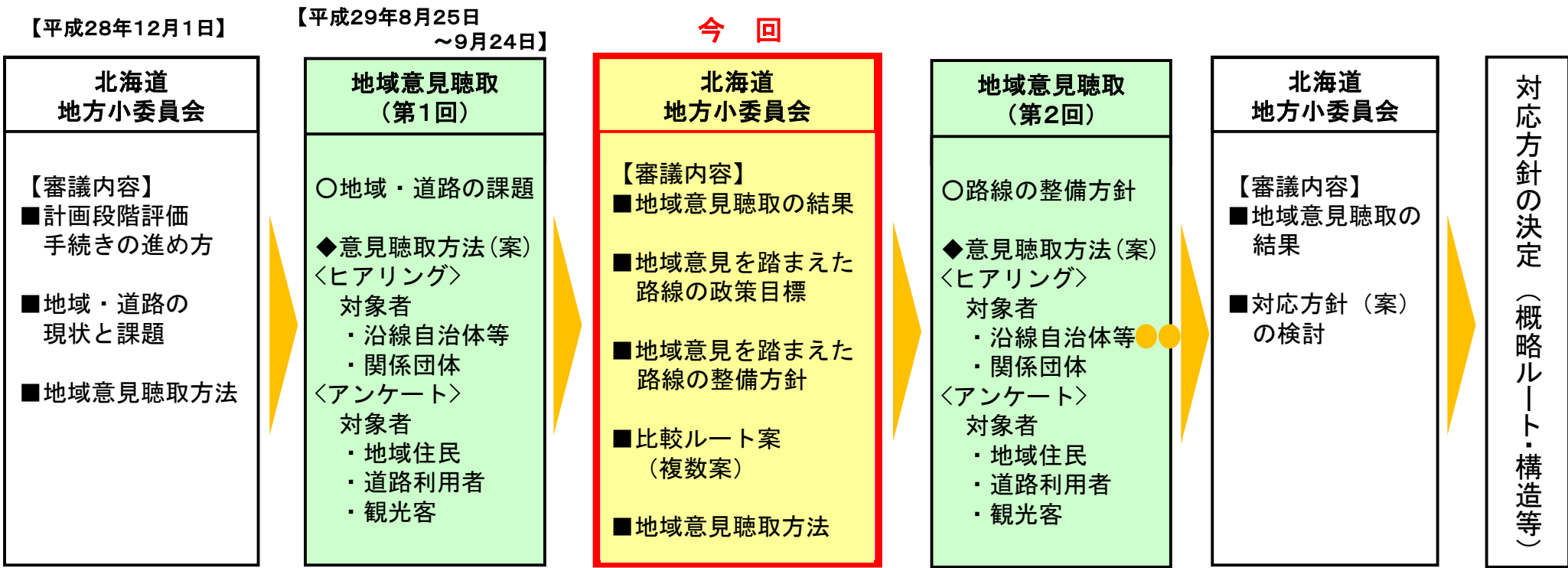
1-2) 北海道横断自動車道(網走線)の進捗

- 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～北見間は、訓子府IC～北見西ICが平成27年11月、陸別小利別～訓子府ICが平成29年10月9日に開通。



1-3) 計画段階評価の手続きの進め方(案)

○平成29年 8 月25日から約 1 ヶ月間、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の設定および、路線の整備方針等について議論。



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12回北海道地方小委員会）の概要

実施日 平成28年12月1日（木）		
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
・北海道の道路ネットワークは旭川ルートと帯広ルートがあるため、端野～高野間の検討にあたっては、北見から遠軽間の計画や事業進捗を説明資料に図示しておく必要がある。	・アンケート調査表の図へ、環状を形成する地域高規格道路の「遠軽北見道路」を記載	参考資料1:P42
・オホーツク圏は、日本の「食」や「観光」を担っている地域。これらを支える高規格幹線道路網は重要。	・地域の概況(産業)において、オホーツクの「生産空間」を強調	参考資料1:P10
・地域医療を支える道路が重要であることを示していることは良いこと。オホーツク圏の医療は北見市の重要性が更に増している。北見でも処置できない高度医療は札幌に空路で搬送されるため、北見市と女満別空港の連結強化が重要。	・地域の状況と課題(医療②)の次頁にて、ドクターヘリ出動件数、メディカルウイング研究運航実績を追加。H29.7.30より北海道で国内初の実用化となるメディカルジェットが就航し、北見市から女満別空港連結強化の重要性を強調	参考資料1:P25
・ひがし北・海・道の広域観光周遊の取り組みでは、インバウンド観光は女満別空港を拠点として周遊すると想定しているため、意見聴取の対象として考慮されたい。	・広域観光周遊ルートの申請者である「プライムロードひがし北・海・道」推進協議会を追加し、女満別空港を拠点とした具体的な取り組みや今後の展望などをヒアリング	参考資料1:P40
・地方創生の観点から北見市と女満別空港が繋がることにより、空港の利便性、付加価値が高まるので、それらの効果を示すことを検討すべき。	・女満別空港接続などミッシングリンク解消によるストック効果を意見聴取結果と合わせて記載	参考資料2
・地域間の連結信頼性は重要であり、今夏の台風被害で高規格幹線道路が果たした役割を示して行くべき。	・今夏の台風など災害時に高規格幹線道路の果たす役割について記載	
・高規格幹線道路はミッシングリンクが繋がる事により最大限発揮するため、端野～高野間だけではなく、足寄まで繋がる事が重要。	・オホーツク圏から十勝圏ミッシングリンクのストック効果を記載	

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・観光客へのヒアリング調査を実施。

■地域意見聴取期間 平成29年8月25日(金)～9月24日(日)

■地域意見聴取の対象

アンケート調査			
住民・道路利用者	配布	標本調査の手法により、各自治体の配布票数を算定し、各自治体が票数分の世帯を無作為抽出して郵送配布、郵送回収 ※大空町は地域指定郵便により全戸配布	北見市約5,300世帯 美幌町約4,800世帯 大空町約3,100世帯 網走市約5,100世帯 合計 約18,300世帯
	留置き	市役所、町役場および道の駅に調査票を常設、郵送または投函箱による回収	合計 5箇所
	Web	北海道開発局網走開発建設部のホームページに開設	一般の意見を聴取
	観光客	観光施設等(道の駅メルヘンの丘めまんべつ、道の駅流氷街道網走、道の駅おんねゆ温泉、山の水族館、女満別空港)で面談アンケート	合計 5箇所

■地域意見聴取対象地域



ヒアリング調査			
自治体及び団体代表者	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	合計 5団体
	関係団体	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、運送事業者(2箇所)、 北海道バス協会、バス事業者(2箇所)、 「プライムロードひがし北・海・道」推進協議会(北海道観光振興機構)、 オホーツク観光連盟、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)	合計 28団体

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、オホーツク圏の将来を見据えた地域の課題と端野～高野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、端野～高野間の利用頻度・利用目的、高速道路の利用頻度）

- 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
- 問2 国道39号端野～高野間に必要な道路機能について
- 問3 自由意見

■配布形式調査票

■Web(網走開発建設部HP)

■自治体HP・広報掲載

■観光客調査実施状況



メルハンの丘めまんべつ



女満別空港

大空町広報紙掲載状況(まちのおしらせ2017.9)

2-3) 第1回地域意見聴取の実施状況(ヒアリング調査)

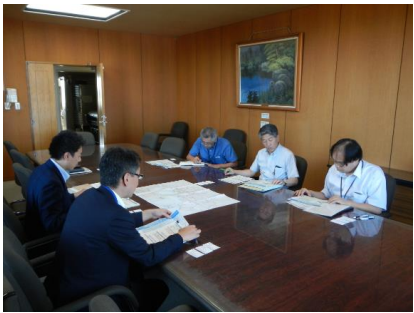
○沿線自治体・関係団体・観光客に対して、オホーツク圏の将来を見据えた地域の課題と端野～高野間に必要な道路機能について、ヒアリング調査を実施。

■意見聴取内容

- 問 1 オホーツク圏の将来を見据えた地域の課題について
- 問 2 国道 3 9 号端野～高野間に必要な道路機能について（理由、課題の実態）
- 問 3 その他の端野～高野間についての意見や要望について

■実施状況

調査対象			実施数
沿線自治体等			5 箇所
各団体	産業団体	商工会等	5 箇所
		農水産業関連	4 箇所
		物流（輸送関連）	3 箇所
		バス・観光関連	6 箇所
	医療・消防	消防	3 箇所
		病院	3 箇所
	教育機関	教育委員会	4 箇所
			3 3 箇所



（沿線自治体）



（農業協同組合）



（消防本部）



（旅行会社）

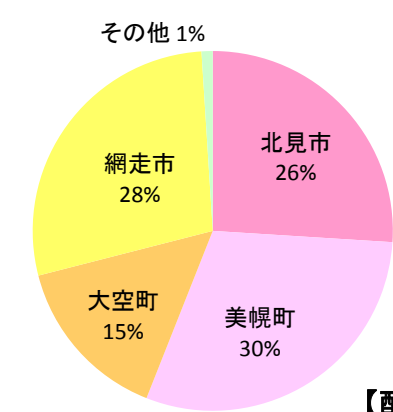
2-4) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(回収状況・居住地)

○全回収数は6,238人で、配布形式が5,333人、留置きが126人、Webで386人、観光客の393人が回答。
○回答者の居住地は、沿線自治体95%、その他の網走管内市町村、道内・道外が5%。

▼調査票回収状況

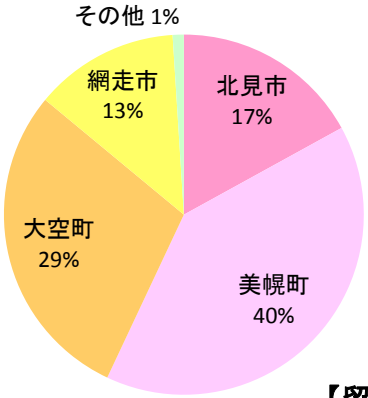
調査形式	配布数	回収数	回収率
配布(沿線自治体)	18,300	5,333	29%
留置き(道の駅)	—	126	—
Web	—	386	—
観光客	—	393	—
合計		6,238	

▼居住地(配布)



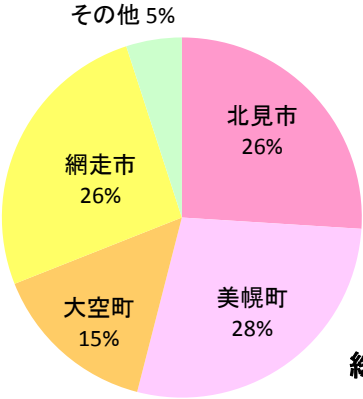
【配布】
総回答者数 N=5,333

▼居住地(留置き)



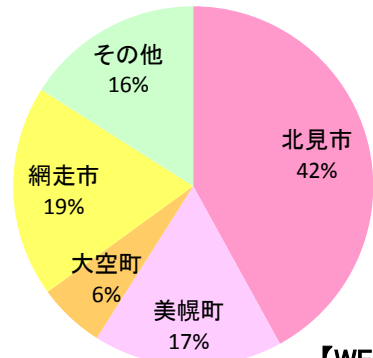
【留置き】
総回答者数 N=126

▼回答者居住地



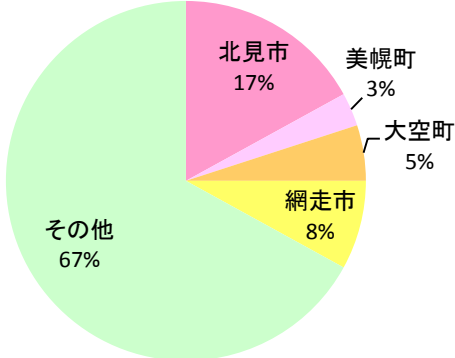
総回答者数 N=6,238

▼居住地(Web)



【WEB】
総回答者数 N=386

▼居住地(観光客)

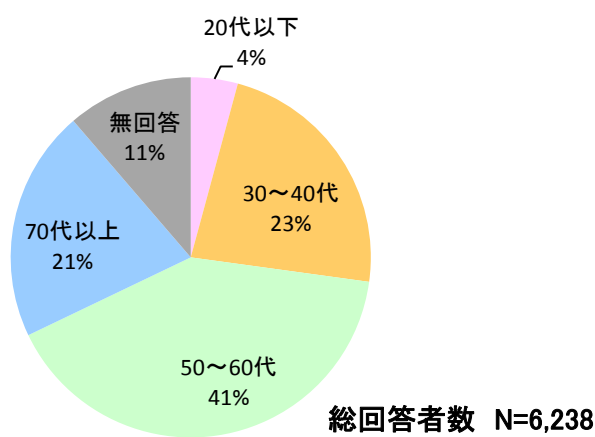


【観光客】
総回答者数 N=393

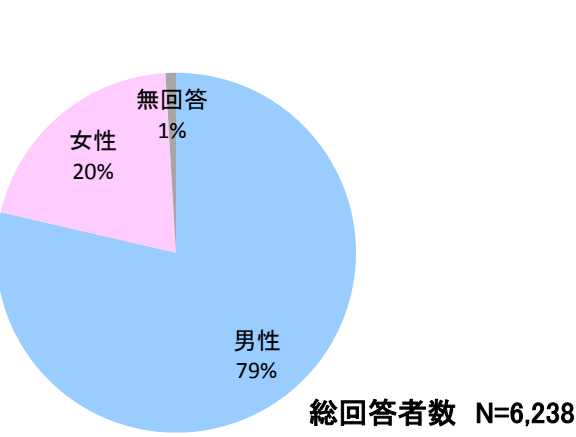
2-5) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(回答者属性)

○年齢構成は50代以上が6割以上を占め、性別では男性が約8割と高くなっており、若年層や女性からの回答割合が低い状況。
○職業については、会社員が3割以上と最も多く、次いで高齢者と想定される無職が25%、公務員が12%。

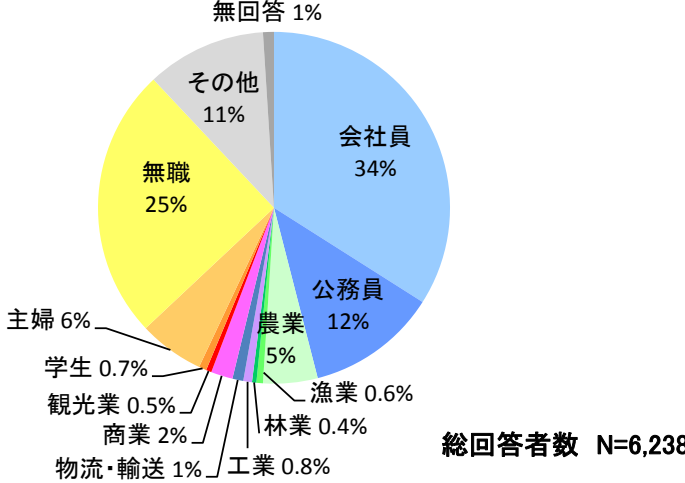
▼年齢



▼性別

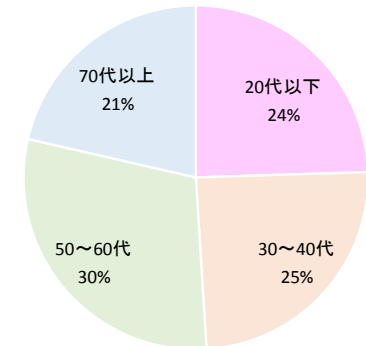


▼職業

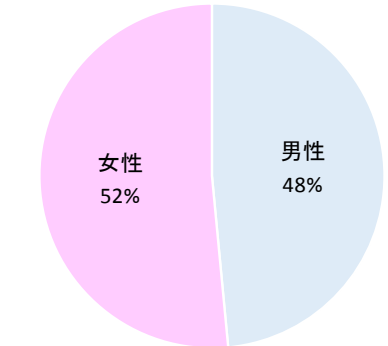


【参考】沿線自治体(北見市・網走市・美幌町・大空町)の統計データ

・年齢



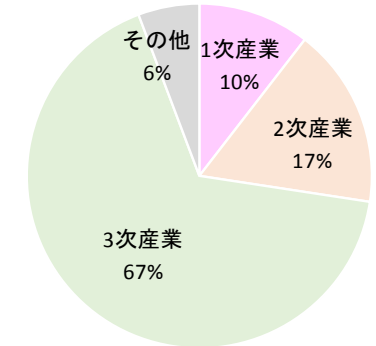
・性別



・就業率

配布数	就業者数	就業率
北見市	56,000	52%
網走市	18,000	52%
美幌町	9,900	56%
大空町	3,800	59%
計	87,700	53%

・産業別就業割合



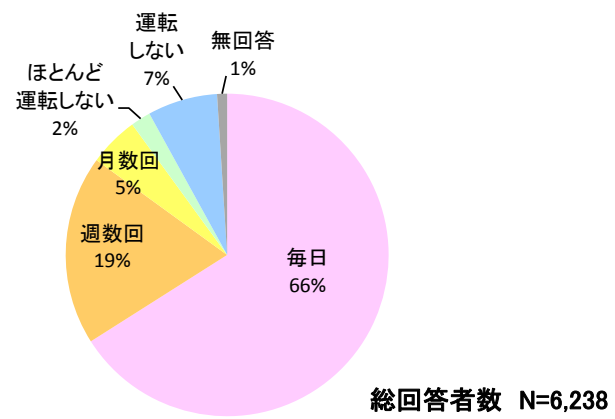
※就業率＝15歳以上の人口に占める就業者の割合

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

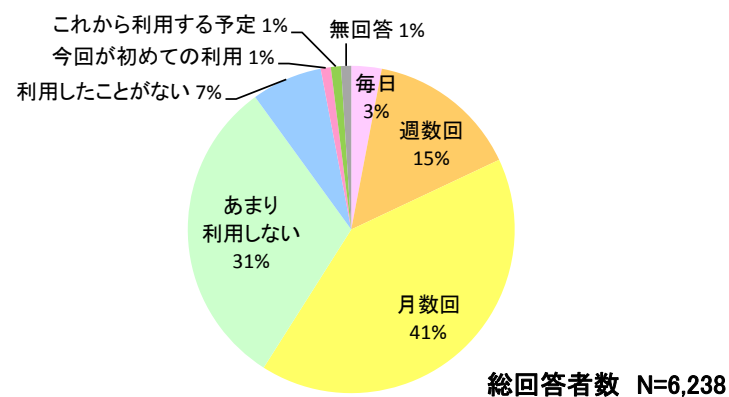
▼自動車運転する頻度

質問. 自動車を運転する頻度を教えてください(単数回答)



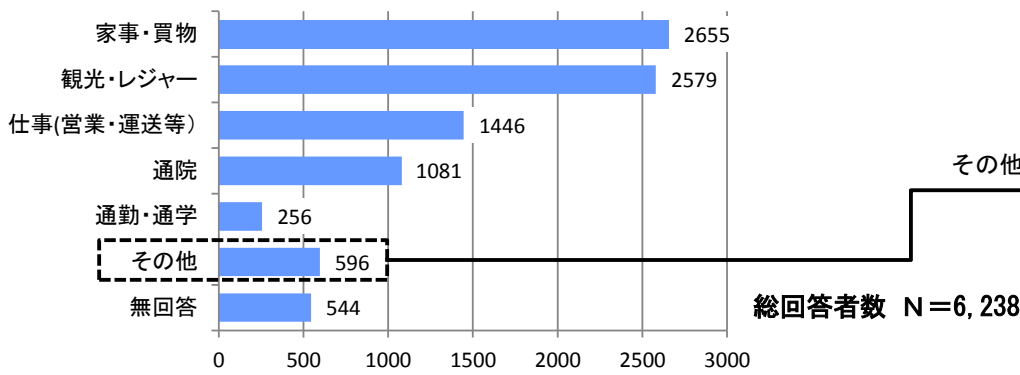
▼国道39号端野～高野間の利用頻度

質問. 国道39号端野～高野間の利用頻度を教えてください(単数回答)

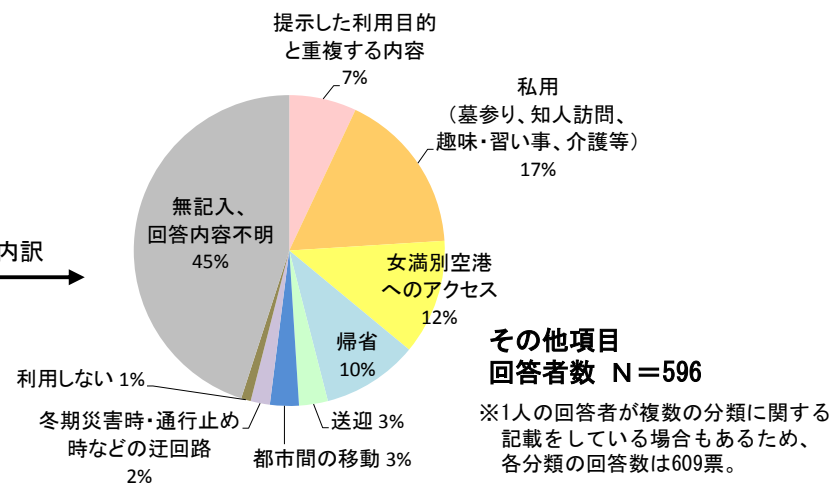


▼端野～高野間の利用目的

質問. 端野～高野間の主な利用目的を教えてください(複数回答)



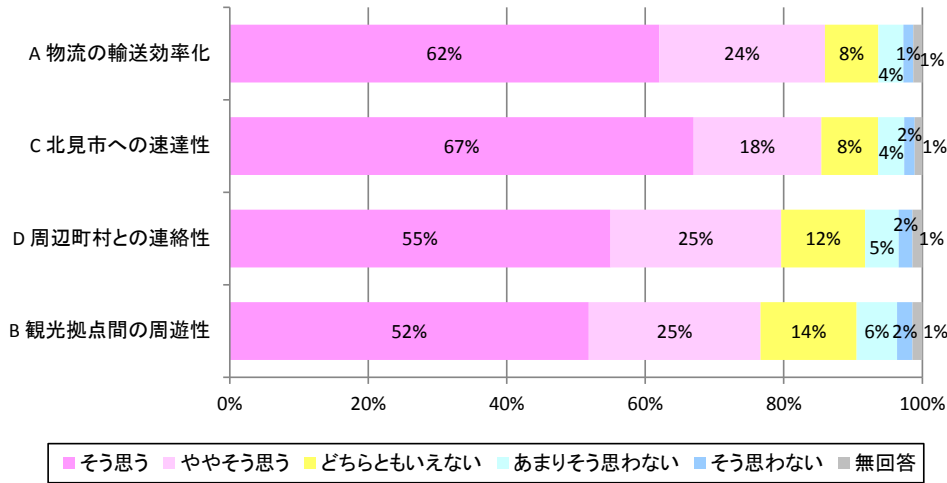
▼端野～高野間の利用目的(その他項目の回答内容)



2-7) 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)

○オホーツク圏の将来を見据えた地域の課題については、各課題全てに対し、7割以上が課題と感じている。
○特に、物流の輸送効率化や北見市への速達性を課題として感じている意見が多い。

▼将来を見据えた地域の課題について

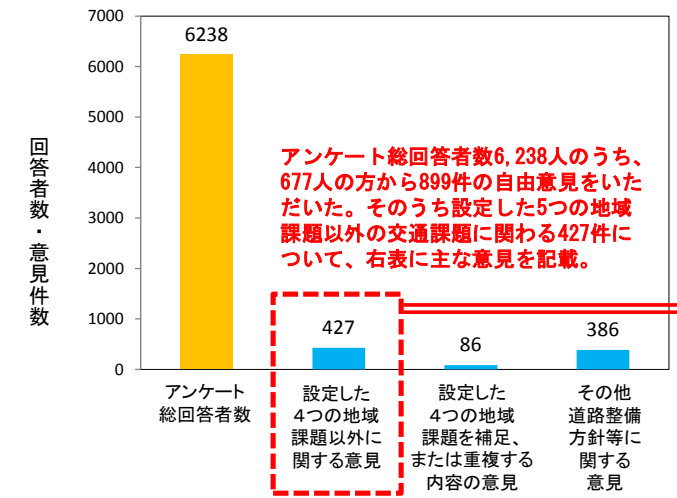


質問1-1. オホーツク圏の将来を見据えた地域の課題についてどう思いますか。
以下に示すA~Dについて、「そう思う」~「そう思わない」の5段階で評価して下さい。(単数回答)

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
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
C 様々な病症に対応出来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
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

総回答者数 N=6,238人

▼その他の課題



質問1-2. 質問1-1の選択肢以外で、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)

分類	主な意見
道路構造【N=21】	・ 広い道路が望ましい。4車線に
維持管理【N=32】	・ 一般国道の除雪を速やかに確実に行ってほしい。道路幅一杯にきれいに
防災【N=67】	・ 冬季通行止めの解消、災害時の対応
産業支援【N=96】	・ 地方活性化、魅力度UPの第一歩である道路整備は早く進めるべき
安全性・走行性・利便性【N=143】	・ 地域活性化のために、首都圏との各種交流の活発化が促進される女満別空港とのアクセス向上が必要 ・ 地域の安全安心の確保及び地域の防災にも欠かせない事業
その他(まちづくり等)【N=68】	・ 人口減に対応した長期的視野のまちづくり、コンパクト化集約

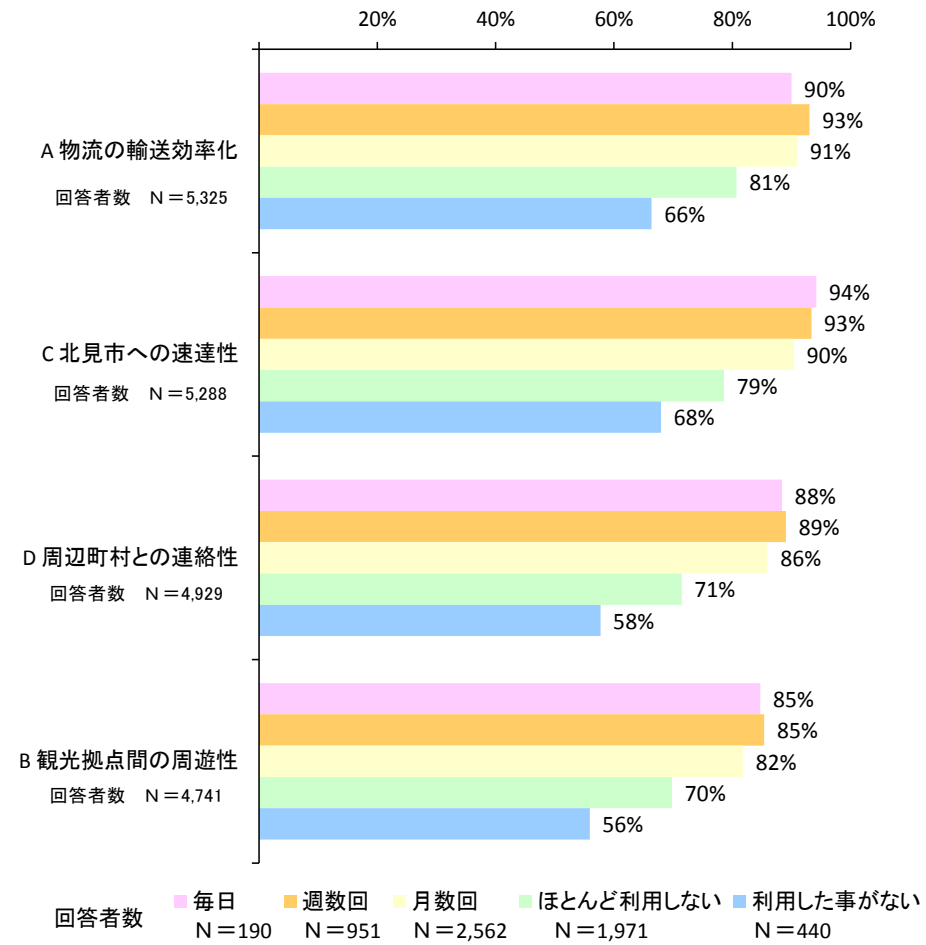
自由意見回答者数 N=677, 総意見数 N=899

※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。 ※掲載件数は意見件数に応じた。掲載件数は意見件数の1% (1件以下切り上げ)

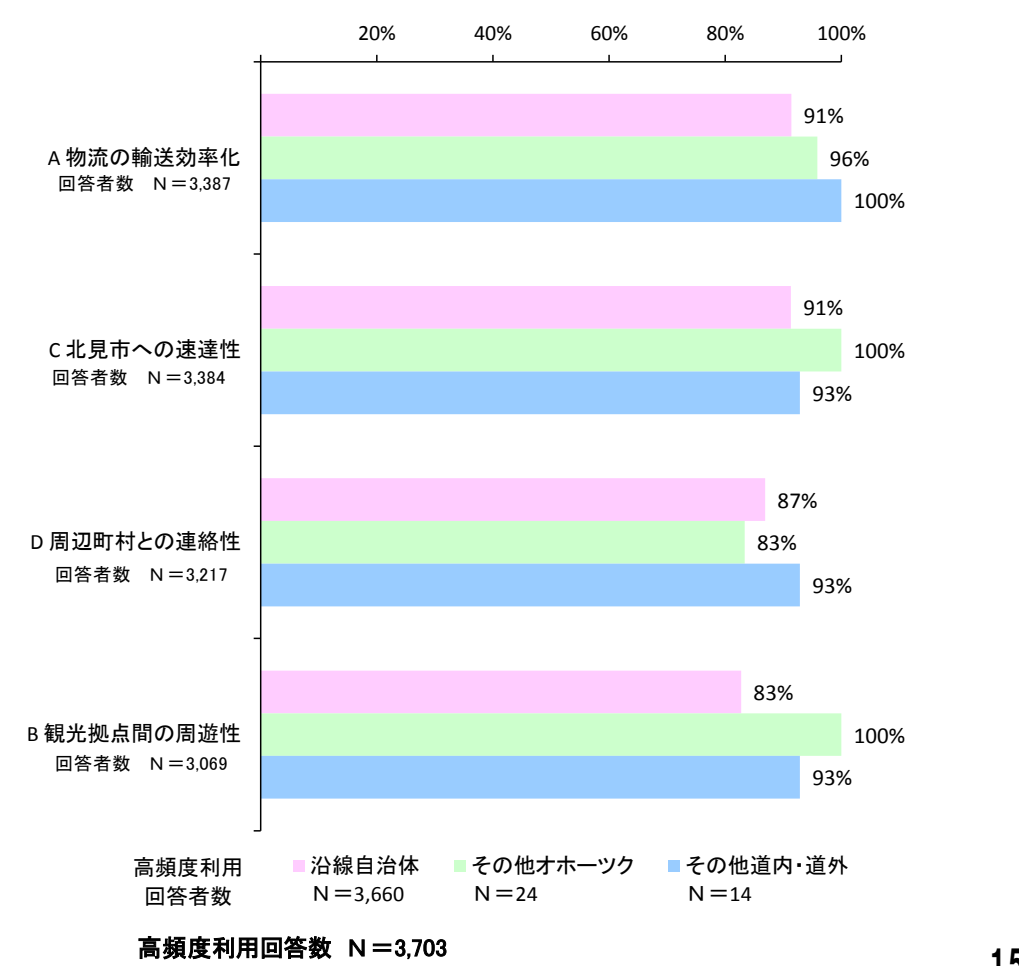
2-8) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度別地域課題)

○端野～高野間の地域課題を利用頻度別にみると、利用頻度が高い回答者の賛同意見割合が高い状況。
○端野～高野間の高頻度利用者(毎日・週数回・月数回)のうち居住地別にみると、沿線自治体よりも、トリップ長がより長いと思われる利用者が、各地域課題について賛同割合が多い。

▼端野～高野間利用頻度別の賛同意見割合
(「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合)



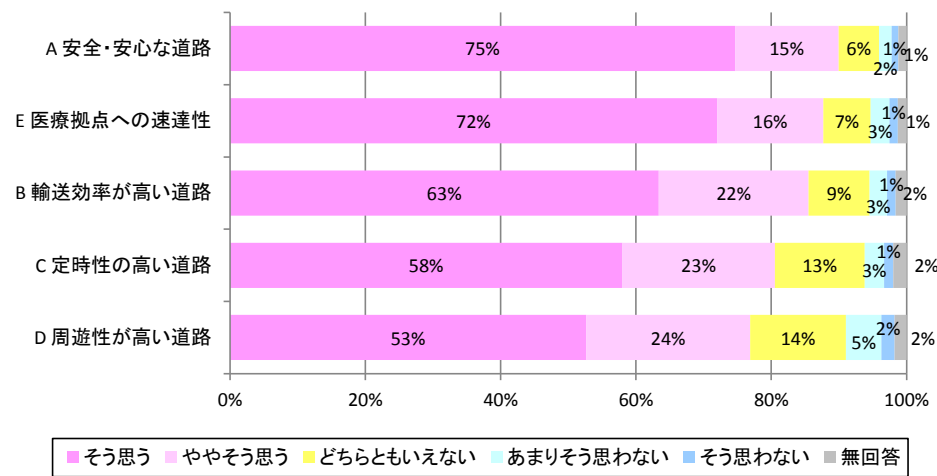
▼端野～高野間高頻度(毎日・週数回・月数回)利用者における居住地別の賛同意見割合 (「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合)



2-9) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(端野～高野間に必要な道路機能)

○端野～高野間に必要な道路機能については、各機能に対し約8割～9割が必要を感じる傾向。
○特に「安全・安心な道路」や「医療拠点への速達性」について必要と感じる意見が多い。

▼端野～高野間に必要な道路機能について

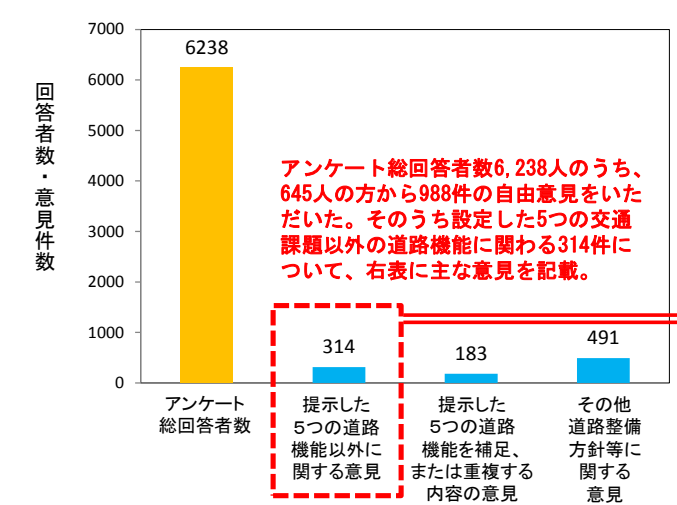


質問2-1. 端野～高野間に必要な道路機能はどのような道路だと思いますか。
以下に示すA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の5段階で評価して下さい。(単数回答)

- A 事故が少なく安心して走れる道路
- 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
- C 冬期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
- D 各方面への広域な移動に際し、周遊性が高い道路
- 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

総回答者数 N = 6,238人

▼その他の道路に求められる機能



質問2-2. 質問2-1以外の選択肢で、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)

分類	主な意見
時間短縮・走行性【N=160】	・女満別空港～北見間の時間短縮 ・冬季の路面スリップ・視界対策を十分に行う必要あり
防災、確実性【N=96】	・冬期間の地吹雪のための交通障害の解消をお願いします。
産業支援【N=43】	・知床、道東観光を考え、景観に配慮した道路が必要
その他(公共交通機関の充実等)【N=15】	・通院などに便利なバスがほしい。更に自動車道だけでなく、病院から自宅まで不便さを感じなくなればよい

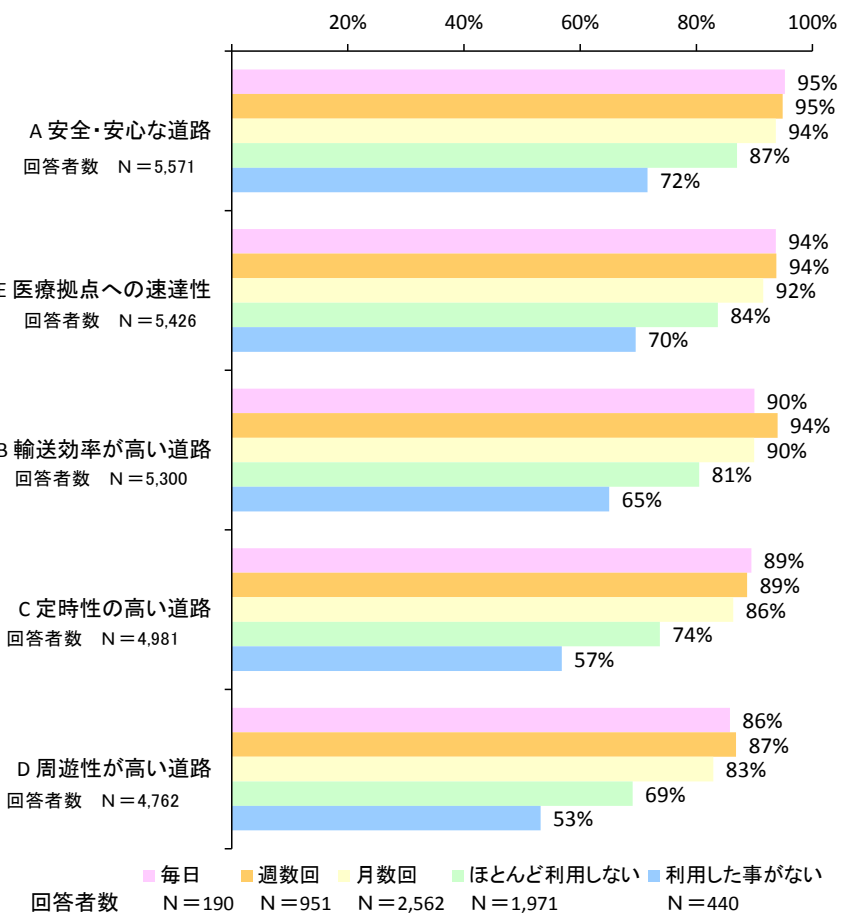
自由意見回答者数 N=645, 総意見数 N=988
※1人の回答者が複数の分類に関する記載をしている場合もあるため、各分類の回答者は重複している。

※掲載件数は意見件数に応じた。掲載件数は意見件数の1% (1件以下切り上げ)

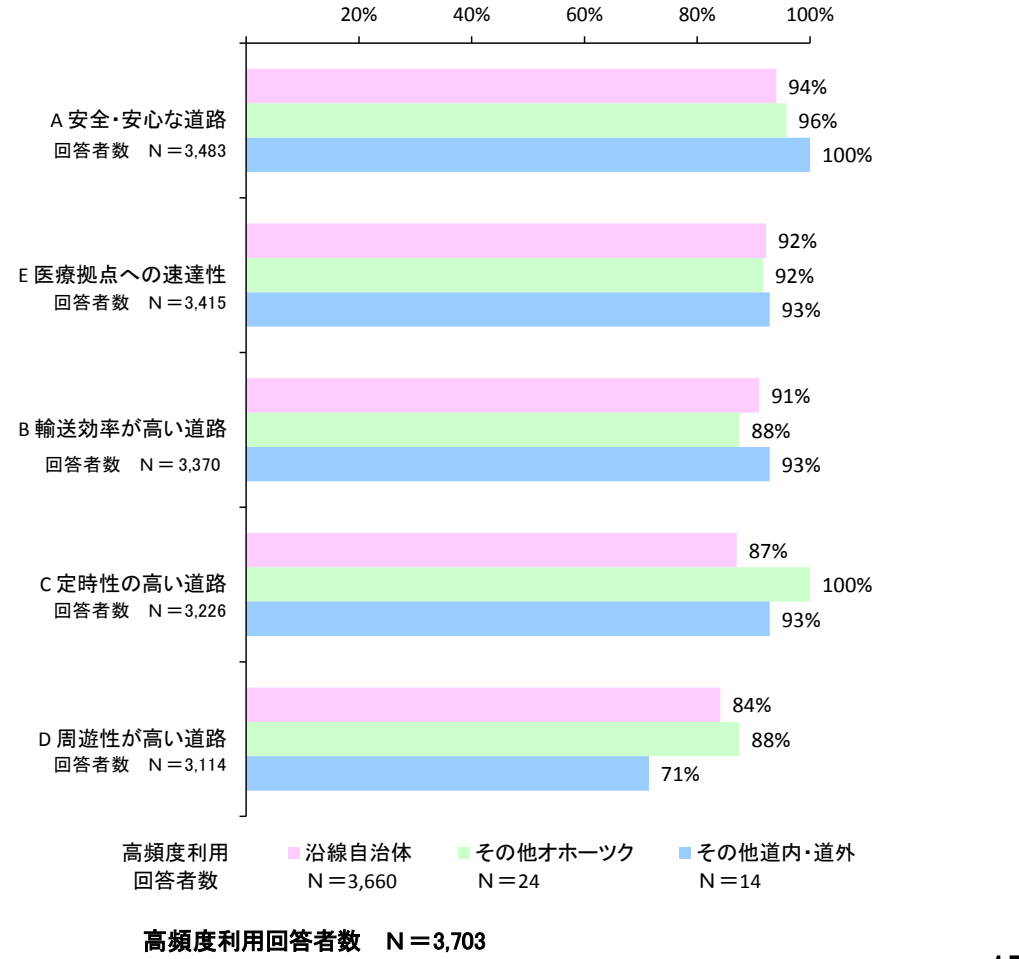
2-10) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度別道路機能)

○端野～高野間の道路機能を利用頻度別にみると、利用頻度が高い回答者の賛同意見割合が高い状況。
○端野～高野間の高頻度利用者(毎日・週数回・月数回)のうち居住地別にみると、オホーツク管内の賛同割合が高く、中でも沿線自治体以外の、トリップ長がより長いと思われる利用者の賛同割合が多い。

▼端野～高野間利用頻度別の賛同意見割合
(「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合)



▼端野～高野間高頻度(毎日・週数回・月数回)利用者における居住地別の賛同意見割合 (「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合)



2-11) 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・開通への要望や期待、整備方針に関する意見が多く寄せられた。
○一方で、現道で充分だという意見や、周辺市町村の衰退を懸念する意見も寄せられている。

▼その他の意見・要望 質問3. その他、端野～高野間について、ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書き下さい。(自由記述)

主な意見

- ・早期の着工、完成を望みます。
- ・北見から女満別空港へのアクセスが非常によくなるとされます。早期の実現を望みます。
- ・北見への利便性を考えるとぜひ。周りの市町村への利益も考えると早急に進めるべきと考えます。
- ・数年前の吹雪に巻き込まれ大変な思いをしました、また、会社が北見のため冬の美幌峠や緋牛内周辺の道路はとても危険です。できれば早く美幌-北見間の高速道路ができてくれると助かります。
- ・通院、物流輸送が安全に迅速にできるよう、1年でも早い着工を望みます。
- ・過疎地域にとって自動車道は地域創生の生命線。早く事業を進めてほしい。
- ・オホーツク地域全体の活性化とともに、医療、防災等全ての面で必要な道路だと感じます。1日でも早い道路整備、そして早期に開通ができるよう要望致します。
- ・美幌から北見までを頻繁に移動しますが、冬の移動がかなり危険です。高野から端野まで早くつながることを望みます。
- ・この道路は物流・観光地形成・医療など、さまざまな観点から是非必要な道路です。早く整備をお願いします。
- ・北見市への安全、安定な走行を確保するため、自動車道の早期開通を望みます。
- ・道東道への接続を目指すと同時に北見～網走への開通、及び遠軽～端野間の高規格化を実現すべき。
- ・高規格道路を片側2車線にしてほしい。(端野高野間)
- ・市街地へのアクセスが良いICとなれば、通過される町が少なくなり、地域経済への悪影響は少なくなるものと考えます。
- ・冬期間吹雪になることも多く危険な区間、トンネル作る等工夫が必要。
- ・生活路線(国道39号線)の改良(複線化)を強く要望する。
- ・必要性は充分感じるが、先に「旭川紋別自動車道」を完成すべき。
- ・今の道路でも充分機能している。新たな高規格道路はコスト・北見を含む沿線都市の衰退を加速させる可能性から不要。
- ・わざわざバイパスを作らなくても、国道・道道など従来ある道路を拡張・整備すればすむ話ではないかと思う。

総意見数 N=1,548

※掲載件数は意見件数に応じた。掲載件数は意見件数の1% (1件以下切り上げ)

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)

○オホーツク圏の将来を見据えた地域の課題については、特に「物流の輸送効率化」、「周辺町村との連絡性」への意見が多く寄せられた。

▼将来を見据えた地域の課題について

質問1-1. オホーツク圏の将来を見据えた地域の課題についてご意見をお聞かせください。

項目	自治体	商工会議所 商工会	農協・漁協	運輸	バス・観光	医療	教育
A物流の輸送効率化	○	○	○	○	○	—	—
B観光拠点の周遊性	○	○	—	○	○	—	—
C北見市への速達性	○	○	—	—	○	○	○
D周辺町村との連絡性	○	○	—	○	○	○	○

凡例
○:言及あり
—:言及なし

総回答者数 N=33

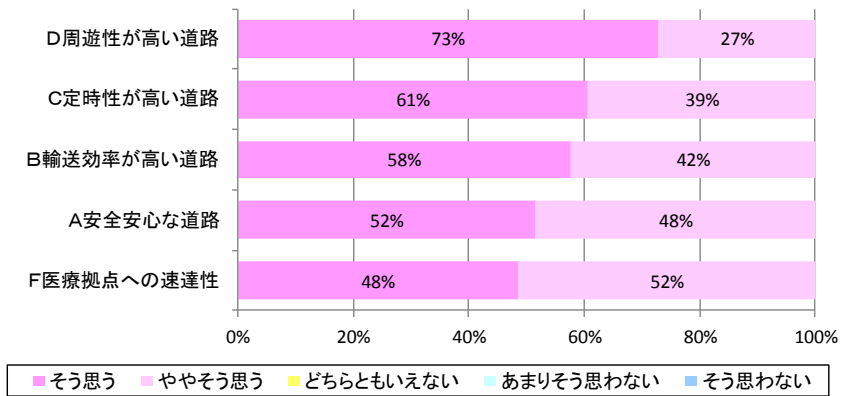
▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見
物流の輸送効率化	・物流は、トラック輸送に非常に頼っているため、生活に密着した道路と物流車両が通る道路との切り分けが必要。【自治体】 ・オホーツク地域は、大消費地である札幌圏や首都圏から非常に遠く、また主産物は農産物や一次産業の原料であることから物流コストが高い状況である。【商工会議所・商工会】
観光拠点間の周遊性	・高規格道路の整備により時間短縮が図られると滞在時間も長くなり、オホーツクの魅力をより観て頂ける。【オホーツク観光連盟】 ・観光産業の推進にあたり、オホーツク圏の空の玄関口である女満別空港と観光拠点間をスムーズに移動できる道路網の整備が必要であり、オホーツク地域が生き残っていくためには極めて重要と考えている。【商工会議所・商工会】
北見市への速達性	・北見赤十字病院が第三次救急医療圏の中核であるため、自動車専用道路によるアクセスが望まれている。【自治体】 ・美野峠は、勾配やカーブもきつく、幅員が狭い区間もあり、患者への負担がある。【消防組合】 ・北見市街地の国道39号の渋滞により搬送時間へ影響を与えることがある。【消防組合】
周辺町村との連絡性	・大空町は高規格道路がぶつ切りとなっているために不便に感じていることは多々ある。【自治体】 ・北見と網走間の連携は、行政や観光など様々な面で今後ますます必要であり、高規格道路が繋がることで更なる連携のきっかけとなる。【旅行会社】

2-13) 第1回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(道路に求められる機能)

○国道39号端野～高野間に必要な道路機能としては、「周遊性が高い道路」が最も多く、次いで「定時性が高い道路」、「輸送効率が高い道路」に関する意見が多く寄せられた。

▼国道39号端野～高野間に必要な道路機能



質問2-1. 端野～高野間に必要な道路機能はどのような道路だと思いますか。
以下に示す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。(単数回答)

A 事故が少なく安心して走れる道路
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
C 冬期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
D 各方面への広域な移動に際し、周遊性が高い道路
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

▼選択した項目が重要だと思う理由 総回答者数 N=33

項目	主な意見
事故が少なく安心して走れる道路	・国道39号美野峠付近や緋牛内付近では、冬期の吹雪時が非常に危険であり、事故も発生していることから、安全な道路が必要である。【自治体】 ・通学路と物流車両を分離し、安全性の向上が必要。【教育委員会】
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	・北見西IC付近の企業では、本州へ空輸のため精密機械を女満別空港へ北見道路を通り輸送していることから、揺れも少なく、時間も短く、安全に輸送ができる空港までの道路を望んでいる。【自治体】 ・物流業界では、労働時間や運送業法の規制の影響により、現状の運賃体系のままでは今後運び切れないと危惧している。少しでも時間短縮が図れることが、問題解決の一助となる。【商工会議所・商工会】
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	・空港連絡バスの利用は、北見方面の利用客が多く、定時性の確保が求められる。【自治体】 ・搬送時は、道路線形が悪くスピードを出すことが出来ない路線は避けられている。【病院】
各方面への広域な移動に際し、周遊性が高い道路	・広域連携、広域物流、広域観光においては高規格道路が重要である。【自治体】 ・知床、阿寒湖、釧路湿原など広域に観光資源を有し、有機的に結びつけるためにも、また国で認定された観光周遊ルートを実現するためにも高規格道路の整備は必要。【商工会議所・商工会】
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	・医療拠点である北見赤十字病院へいかに早く到着できるかが求められており、周辺首長も人の命をつなぐ道と訴えている。【自治体】 ・美幌町内では高度医療や出産の体制が整っていないことから、網走や北見へ1分1秒でも早くアクセスできる道路が望まれる。【商工会議所・商工会】

2-14) 第1回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(自由回答)

○その他の意見・要望としては、早期整備や周辺道路へのアクセス性の意見などが寄せられた。
○一方で、高規格道路整備による沿線市街地の衰退への懸念の声も寄せられている。

▼その他の意見・要望 質問3. その他、端野～高野間について、ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書き下さい。(自由記述)

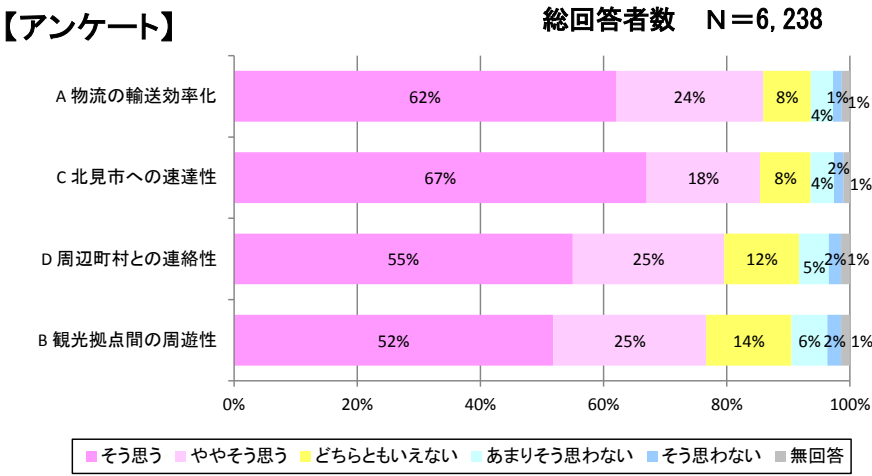
主な意見

- ・端野高野区間の早期整備が必要である。この区間の整備が遅れることで女満別から網走方面への整備も遅れ、オホーツク全体へ影響することが懸念される。【自治体】
- ・旭川、札幌方面に向かう場合は、端野高野間から国道333号を通行すると想定される。そのため、国道333号へ接続することで、札幌や旭川へのアクセスがよくなり、利便性が高くなる。【自治体】
- ・空港までのアクセス性が向上することで、都市部の企業のサテライトオフィス誘致やゴルフマラソン等の新たな取組みが展開できる。【商工会議所・商工会】
- ・端野～高野間が早期に整備されることで、まちづくりの起爆剤になることを期待している。【商工会議所・商工会】
- ・高規格道路の整備によって、通過する街のストロー効果の懸念もある。【商工会議所・商工会】
- ・高規格道路が延伸されることによる、市内の交通量減少による商店等への影響も懸念される。
- ・端野～高野間の整備にあたっては、地域の声も活かして頂きたい。【商工会議所・商工会】
- ・端野～高野間、さらには陸別～足寄間も繋がることで物流体系は変わり、室蘭や苫小牧方面への利便性が向上する。
- ・国道333号を通行する機会も多いため、端野～高野間からのアクセス性が必要である。【商工会議所・商工会】
- ・美幌バイパスと北見道路が繋がらないことには、利用価値は上がらない。高規格道路の早期整備を望む。【北海道トラック協会】
- ・端野～高野間をはじめ高規格道路を早期に整備して頂きたい。【バス事業者】
- ・当該道路の整備は、拠点間の移動という面で利便性は良くなると思う。とくに公共交通の充実が図られるのではと期待している。【北海道観光振興機構】
- ・高規格道路の活用は、出入口の位置により使用するかどうかが決まる。
- ・高規格道路はつながって始めて効果が出ると思う。【消防組合】
- ・網走端野線から端野～高野間へのアクセスが良いと効率の良い救急搬送が可能となる。また、年に数回ではあるが旭川まで搬送することもあるため、国道333号へのアクセスも重要である。【消防組合】
- ・少子化対策としても道路整備は必要と考える。【病院】

2-15) 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、端野～高野間に必要な道路機能について確認。

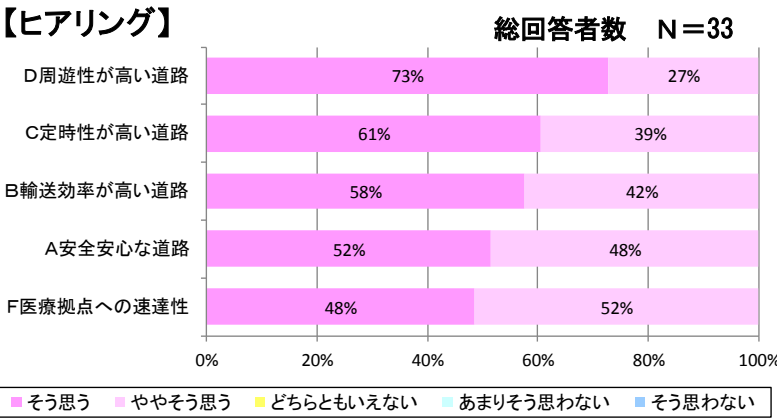
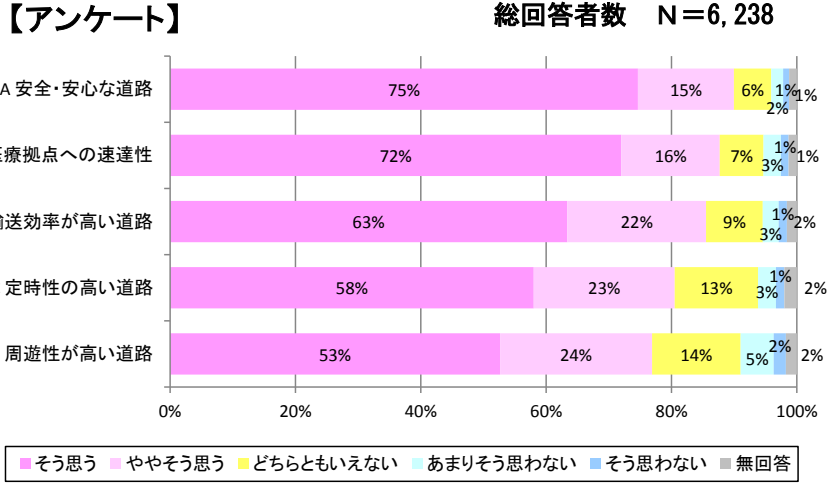
▼住民・道路利用者が感じる地域課題



【ヒアリング】 総回答者数 N=33

項目	自治体	商工会議所 商工会	農協・漁協	運輸	バス・観光	医療	教育
A 物流の輸送効率化	○	○	○	○	○		
B 観光拠点間の周遊性	○	○		○	○		
C 北見市への速達性	○	○			○	○	○
D 周辺町村との連絡性	○	○		○	○	○	○

▼端野～高野間に必要な道路機能について



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

3-1) 政策目標の設定

- 地域意見聴取の結果を踏まえ、本地域の政策目標を設定。
- 別線整備や既存の道路ストック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

- ・安全かつ効率的な物流ルート確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」
- ・周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」
- ・医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」

■対策案の検討

- 【物流関連】
- ・事故が少なく安全・安心な道路
 - ・走行性が高く輸送効率が高い道路

- 【観光関連】
- ・拠点都市と空港のアクセス性が高い道路
 - ・各方面への周遊性が高い道路

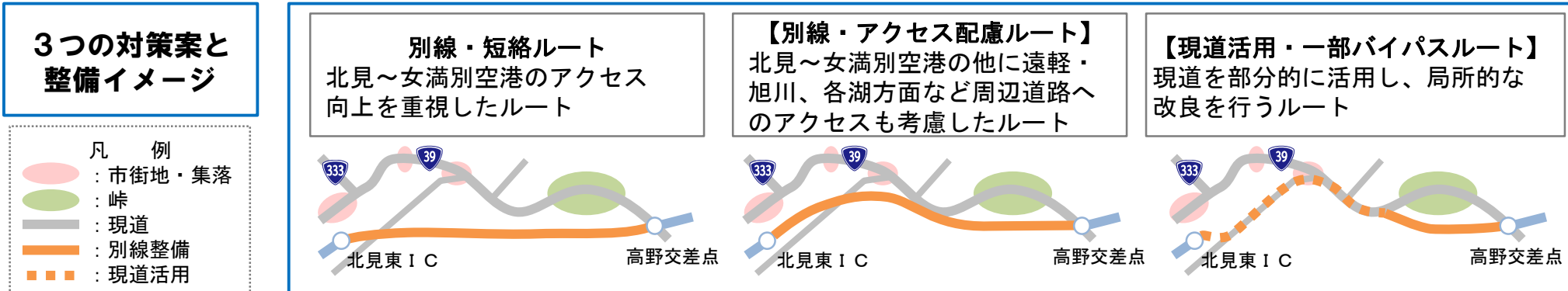
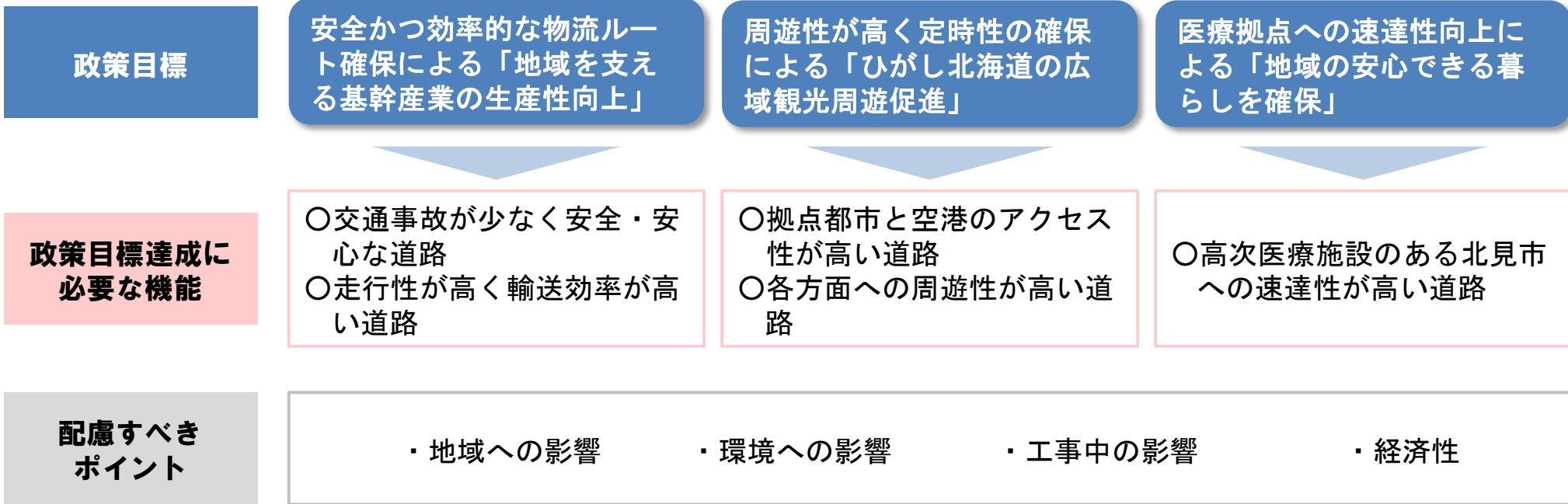
- 【医療関連】
- ・高次医療施設のある北見市への速達性が高い道路

別線整備や既存の道路ストック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、端野～高野間に必要な道路機能について確認したことから、政策目標の達成に必要な機能と配慮すべき事項等を踏まえ、以下のような3つの対策案を設定。



4-2) 評価項目

地域の課題	政策目標	求められる機能	評価項目
農水産業支援 (物流)	安全かつ効率的な物流ルート確保による 「地域を支える基幹産業の生産性向上」	○交通事故が少なく 安全・安心な道路	・通過交通と生活交通の分離による 安全性向上 ・事故多発箇所の回避
		○走行性が高く輸送 効率が高い道路	・縦断急勾配(4%超)箇所の回避 ※凍結路面で大型車の登坂不能車両が増加する勾配 ・地吹雪発生箇所の回避
観光支援 (人流)	周遊性が高く定時性の確保による 「ひがし北海道の広域観光周遊促進」	○拠点都市と空港の アクセスが高い道路 ○各方面へ周遊性が 高い道路	・北見市と女満別空港間の所要時間短縮 ・周遊性の高い連続した自動車専用道路 ・遠軽・旭川、各湖方面など各方面への アクセス
暮らし (医療)	医療拠点への速達性向上による 「地域の安心できる暮らしを確保」	○高次医療施設のある 北見市への速達性 が高い道路	・北見市60分圏域内人口の増加 ・2次医療施設のある網走市の圏域化

配慮すべきポイント	評価項目
地域への影響	家屋や施設等への影響に配慮
環境への影響	樹林地などの自然環境への影響に配慮
工事中的影響	工事中的の現道交通への影響
経済性	整備区間や構造等に係る費用

4-3) 対策案のコントロールポイントの考え方

○各対策案検討のコントロールポイントとしては、市街地・集落等の社会的状況や史跡・遺跡、自然環境、環境関係法令等に基づく箇所や周辺道路へのアクセスに配慮。



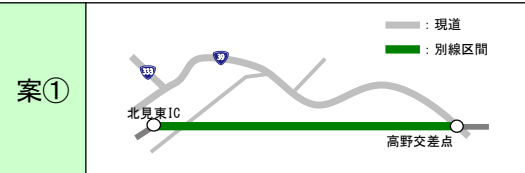
回避すべき施設等 (社会的状況による要因)	<ul style="list-style-type: none"> 市街地（都市計画区域）や集落、工場団地などの建物移転 公共施設（役場、病院、学校、福祉施設等） 史跡・遺跡
配慮すべき事項 (自然環境)	<ul style="list-style-type: none"> 保安林など 貴重な湿地 地吹雪発生箇所

4-4) 対策案の概要(案①:別線・短絡ルート)

- 北見－女満別空港のアクセス向上を重視したルート。
- 山地部はトンネル構造で通過して延長を短縮し、全線で新たな自動車専用道路を整備。



■整備イメージ



■整備概要

延長	約13km
構造	自動車専用道路 (サービス速度80km/hを想定)
コスト	約590～650億円

■ポイント

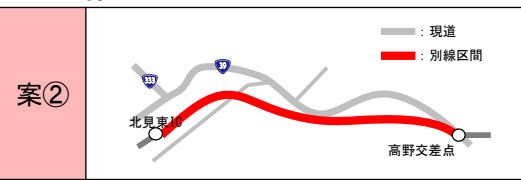
内容	<ul style="list-style-type: none">北見市方面から女満別空港・網走市へのアクセス性に優れる区間延長は短い山地部を通過しトンネル構造となり経済性に劣る
----	---

4-5) 対策案の概要(案② 別線・アクセス配慮ルート)

- 北見－女満別空港の他に遠軽・旭川、各湖方面へのアクセスも考慮したルート。
- 地形改変等に配慮し、全線で新たな自動車専用道路を整備。



■整備イメージ



■整備概要

延長	約14km
構造	自動車専用道路 (サービス速度80km/hを想定)
コスト	約460～500億円

■ポイント

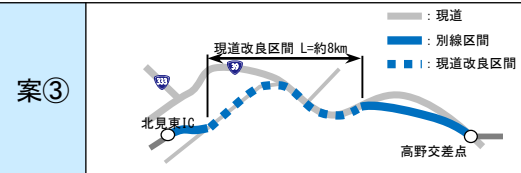
内容	<ul style="list-style-type: none">・現道に比較的近いため中間ICの設置が可能であり、遠軽・旭川、各湖方面へのアクセス性に優れる・案①に比べ延長は長くなる
----	--

4-6) 対策案の概要(案③:現道活用・一部バイパスルート)

- 現道を部分的に活用し、局所的な改良を行うルート。
- 北見市側の区間は一般道道及び国道を活用(拡幅・改良)。美幌町側を新たな自動車専用道路で整備。



■整備イメージ



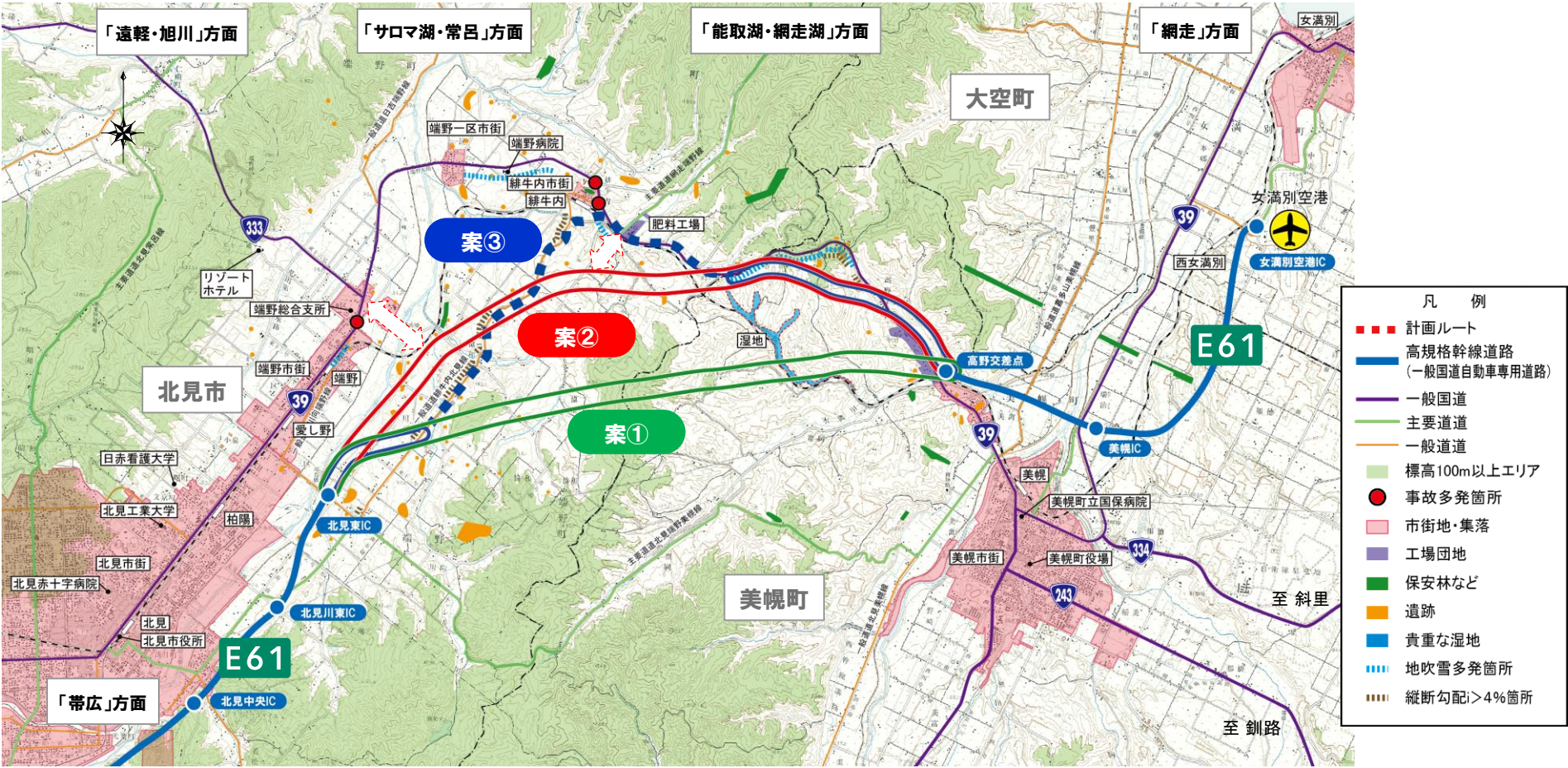
■整備概要

延長	約16km
構造	現道活用区間 (サービス速度60km/hを想定) 自動車専用道路 (サービス速度80km/hを想定)
コスト	約300~340億円

■ポイント

内容	・現道を活用するため、コスト・周辺地域・自然環境への影響が少ない ・女満別空港と北見市は直結せず、所要時間はあまり短縮できない
----	--

4-7) 対策案のまとめ



案① 別線・短絡ルート
(北見－女満別空港のアクセス向上を重視したルート)

- ・山地部はトンネル構造で通過して延長を短縮し、全線で新たな自動車専用道路を整備
- ・北見市方面から女満別空港・網走市へのアクセス性に優れる
- ・区間延長は短いが山地部を通過しトンネル構造となり経済性に劣る

案② 別線・アクセス配慮ルート
(北見－女満別空港の他に遠軽・旭川、各湖方面へのアクセスも考慮したルート)

- ・地形改变等に配慮し、全線で新たな自動車専用道路を整備
- ・現道に比較的近いため中間ICの設置が可能であり、遠軽・旭川、各湖方面へのアクセス性に優れる
- ・案①に比べ延長は長くなる

案③ 現道活用・一部バイパスルート
(現道を部分的に活用し、局所的な改良を行うルート)

- ・北見市側の区間は一般道道及び国道を活用(拡幅・改良)、美幌町側を新たな自動車専用道路で整備
- ・現道を活用するため、コスト・周辺地域・自然環境への影響が少ない
- ・女満別空港と北見市は直結せず、所要時間はあまり短縮できない

4-8) 対策案の比較

対策案の考え方			【案①】別線・短絡ルート	【案②】別線・アクセス配慮ルート	【案③】現道活用・一部バイパスルート
整備イメージ					
区間延長			約 1 3 k m（自動車専用道路）	約 1 4 k m（自動車専用道路）	約 1 6 k m（自動車専用道路＋現道改良）
政策目標	安全かつ効率的な物流ルート確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」	交通事故が少ない安全安心な道路	<ul style="list-style-type: none">・通過交通と生活交通の分離により安全性が向上する・事故多発箇所を回避できる	<ul style="list-style-type: none">・通過交通と生活交通の分離により安全性が向上する・事故多発箇所を回避できる	<ul style="list-style-type: none">・現道改良区間では交通安全対策により安全性が向上する・事故多発箇所を回避できる
		走行性や輸送の効率性	<ul style="list-style-type: none">・急勾配箇所を回避できる・地吹雪発生箇所を全て回避できる	<ul style="list-style-type: none">・急勾配箇所を回避できる・地吹雪発生箇所を全て回避できる	<ul style="list-style-type: none">・急勾配箇所を回避できる・地吹雪発生箇所が一部回避できない
	周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」	北見市と空港のアクセス性	<ul style="list-style-type: none">・女満別空港と北見市が直結し、所要時間が最も短縮できる	<ul style="list-style-type: none">・女満別空港と北見市が直結し、所要時間が短縮できる	<ul style="list-style-type: none">・女満別空港と北見市は直結せず、所要時間があまり短縮できない
		遠軽町や網走市など各方面への周遊性	<ul style="list-style-type: none">・各方面への接続が困難でありアクセス向上は図られない	<ul style="list-style-type: none">・遠軽・旭川、サロマ湖、能取湖など各方面へのアクセス向上が図れる	<ul style="list-style-type: none">・現状とほぼ変わらない
	医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」	高次医療施設への速達性	<ul style="list-style-type: none">・北見市60分圏内人口が増加する・2次医療施設がある網走市が圏内になる	<ul style="list-style-type: none">・北見市60分圏内人口が増加する・2次医療施設がある網走市が圏内になる	<ul style="list-style-type: none">・北見市60分圏内人口があまり増加しない・2次医療施設のある網走市が圏域外のまま
配慮すべき事項	地域への影響	家屋や施設等への影響	<ul style="list-style-type: none">・家屋等への影響は小さい・工業団地を横断する	<ul style="list-style-type: none">・家屋等への影響は小さい	<ul style="list-style-type: none">・家屋等への影響は小さい・現道改良区間では農耕車などの輻輳により交通混雑
	環境への影響	自然環境への影響	<ul style="list-style-type: none">・樹林地のほか、貴重な湿地帯を通過するため案③に比較して大きくなる可能性がある	<ul style="list-style-type: none">・樹林地を通過するため案③に比較して大きくなる可能性がある	<ul style="list-style-type: none">・現道を多く活用するため比較的小さい
	工事中的影響	工事中の現道交通への影響	<ul style="list-style-type: none">・工事中の現道への影響は小さい	<ul style="list-style-type: none">・工事中の現道への影響は小さい	<ul style="list-style-type: none">・現道改良区間は影響が大きく通行規制が必要
	経済性	工事内容と経済性	<ul style="list-style-type: none">・区間延長は短いが山地部を通過しトンネル構造となり経済性に劣る	<ul style="list-style-type: none">・区間延長は案①に比べ長くなるが、土工パランスが図られ経済性に優れる	<ul style="list-style-type: none">・現道を活用することでコストが抑えられ、案①、案②に比較して経済性に優れる
			約 5 9 0 ～ 6 5 0 億円	約 4 6 0 ～ 5 0 0 億円	約 3 0 0 ～ 3 4 0 億円

5. 第2回地域意見聴取方法

5-1) 第2回地域意見聴取方法

■第2回意見聴取の基本方針

○「比較ルート帯(案)」、「配慮すべき事項」に対し意見を伺う。

■意見聴取の方法と対象者

■アンケート配布範囲



対象者・実施方法

ヒアリング	【自治体及び団体代表者】		
	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:北見、美幌、網走)、商工会(2箇所:北見、大空) 農業協同組合(2箇所:きたみらい、美幌広域連(美幌・女満別・津別・オホーツク網走)) 漁業協同組合(2箇所:網走、斜里) 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(2箇所:北見バス、網走バス) 「プライムロードひがし北・海・道」推進協議会、北海道観光振興機構、オホーツク観光連盟、 旅行会社(1箇所:JTB北海道) 消防本部・消防組合(3箇所:北見本部、美幌・津別広域本部、網走消防組合) 病院(3箇所:北見赤十字、網走厚生、中村記念愛成) 教育委員会(4箇所:北見、美幌、大空、網走)		
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世帯)、美幌町(約4,800世帯)、大空町(約3,100世帯)、網走市(約5,100世帯)	配布アンケート調査
	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
	観光客	観光施設等(空港、観光施設、道の駅等)	面談アンケート調査

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、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	ルート帯選定にあたり、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分野で整理し、分析する。	共通

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

➡ ○設定した政策目標等に対する意見を提示

第1回アンケート調査の結果

ヒアリング調査

ヒアリング調査では、沿線自治体や各団体から33件の回答をいただきました。

端野～高野間に必要な道路機能

機能	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
D 周遊性が高い道路	73%	27%	0%	0%	0%
C 定時性が高い道路	61%	39%	0%	0%	0%
B 輸送効率が高い道路	58%	42%	0%	0%	0%
A 安全安心な道路	52%	48%	0%	0%	0%
F 医療拠点への速達性	48%	52%	0%	0%	0%

テーマ	主な意見
安全・安心な道路	・国道39号美野峠付近や緋牛内付近では、冬の吹雪時が非常に危険であり、事故も発生していることから、安全な道路が必要である。【自治体】
輸送効率が高い道路	・物流業界では、労働時間や運送業法の規制の影響により、現状の運賃体系のままでは今後運賃が上がり、問題解決の一助となる。【商工会議所・商工会】
定時性の高い道路	・空港連絡バスの利用は、北見方面の利用客が多く、定時性の確保が求められる。【自治体】
周遊性が高い道路	・広域連携、広域物流、広域観光においては高規格道路が重要である。【自治体】
医療拠点への速達性	・医療拠点である日本赤十字病院へいかに早く到着できるかが求められており、周辺首長も人の命をつなぐ道と訴えている。【自治体】

端野～高野間においては、特に「周遊性が高い道路」や「定時性が高い道路」が必要であるとの回答をいただきました。

第1回アンケート調査のまとめ

○多くの道路関係者や各団体の皆様が地域の課題に対して道路整備の必要性を感じています。

○特に、物流の安全性や効率化、周遊性、医療拠点への速達性に対して多く回答を頂きました。

端野～高野間に必要とされる政策目標

- 安全かつ効率的な物流ルート確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」
- 周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」
- 医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」

④課題解決のための対策案

➡ 対象地域における課題解決のための対策案の提示

課題解決のための対策案

○第1回地域意見聴取で地域の課題、端野～高野間に必要な道路機能について確認したことから、政策目標の達成に必要な機能と配慮すべき事項等を踏まえ、以下のような3つの対策案を設定。

政策目標

- 安全かつ効率的な物流ルート確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」
- 周遊性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」
- 医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」

政策目標達成に必要な機能

- 交通事故が少なく安全・安心な道路
- 走行性が高く輸送効率が高い道路

配慮すべきポイント

- ・地域への影響
- ・環境への影響
- ・工事中の影響
- ・経済性

3つの対策案と整備イメージ

別線・短絡ルート

北見～女満別空港のアクセス向上を重視したルート

【別線・アクセス配慮ルート】

北見～女満別空港の他に遠軽・旭川、各湖方面など周辺道路へのアクセスも考慮したルート

【現道活用・一部バイパスルート】

現道を部分的に活用し、局所的な改良を行うルート

5-5) 第2回アンケート調査(案)

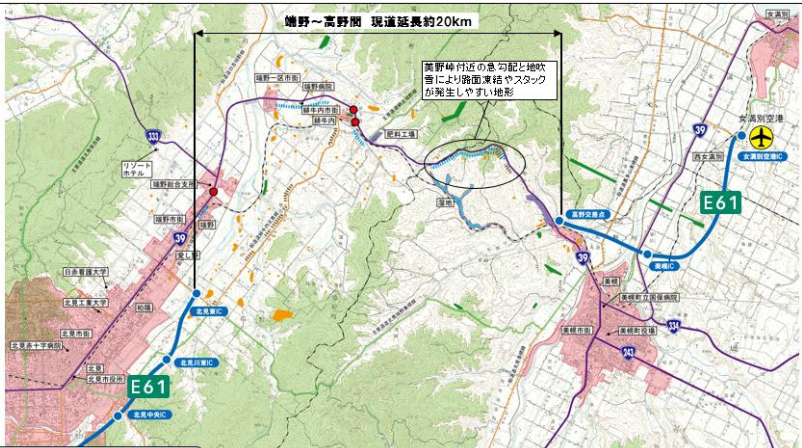
■第2回アンケートにおける調査方法および質問内容

⑤対策案のコントロールポイント

➡ ○対策案の検討にあたってのコントロールポイントを提示

対策案のコントロールポイント

○各対策案の検討にあたっては、都市計画区域等の社会的状況や環境関係法令等に基づくコントロールポイントに配慮します。



配慮するコントロールポイント	
回避すべき施設等 (社会的状況による要因)	・市街地(都市計画区域)や集落、工場団地などの建物移転 ・公共施設(役場、病院、学校、福祉施設等) ・史跡・遺跡
配慮すべき事項 (自然環境)	・保安林など ・貴重な湿地 ・地吹雪発生箇所

凡 例

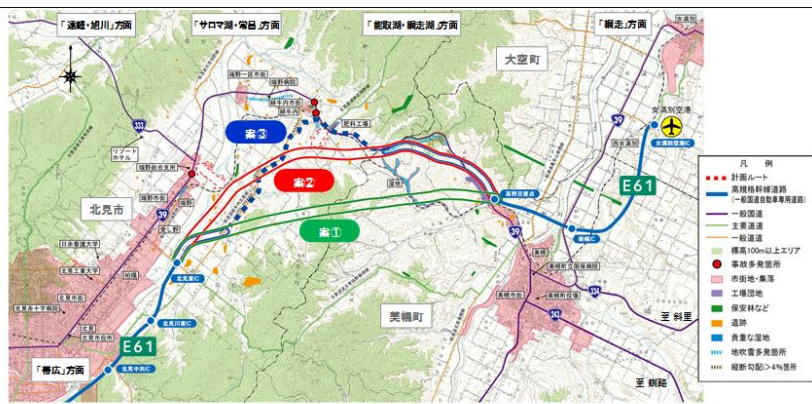
- 計画ルート
- 高規格幹線道路
- 一般国道自動車専用道路
- 主要道路
- 一般道路
- 標高100m以上エリア
- 事故多発箇所
- 市街地・集落
- 工場団地
- 保安林など
- 遺跡
- 貴重な湿地
- 地吹雪多発箇所
- 縦断勾配>4%箇所

⑥対策案の比較

➡ ○各対策案を提示

対策案の比較

○政策目標達成に必要な機能とその他の配慮すべき事項を踏まえ、3つの対策案を設定しました。



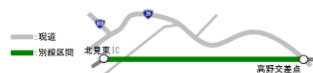


	【案①】別線・短絡ルート	【案②】別線・アクセス配慮ルート	【案③】現道活用・一部バイパスルート
ルートの 考え方の	北見～女満別空港のアクセス向上を重視したルート	北見～女満別空港の他に遠軽・旭川、各湖方面へのアクセスも考慮したルート	現道を部分的に活用し、一部場所的な改良を行うルート
整備イメージ			

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

➡ ○各対策案の内容・効果・影響の比較結果の提示

対策案の比較表					
対策案の考え方		【案①】別線・短絡ルート	【案②】別線・アクセス配慮ルート	【案③】現道活用・一部バイパスルート	
整備イメージ					
区間延長		約13km(自動車専用道路)	約14km(自動車専用道路)	約16km(自動車専用道路+現道改良)	
政策目標	安全かつ効率的な物流ルート確保による「地域を支える基幹産業の生産性向上」	・交通事故が少ない安全安心な道路 ・事故多発箇所を回避できる	・通過交通と生活交通の分離により安全性が向上する ・事故多発箇所を回避できる	・現道改良区間では交通安全対策により安全性が向上する ・事故多発箇所を回避できる	
	走行性や輸送の効率性	・急勾配箇所を回避できる ・地吹雪発生箇所を全て回避できる	・急勾配箇所を回避できる ・地吹雪発生箇所を全て回避できる	・急勾配箇所を回避できる ・地吹雪発生箇所が一部回避できない	
	周辺性が高く定時性の確保による「ひがし北海道の広域観光周遊促進」	・北見市と空港のアクセス性 ・女満別空港と北見市が直結し、所要時間が最も短縮できる	・女満別空港と北見市が直結し、所要時間が短縮できる	・女満別空港と北見市は直結せず、所要時間があまり短縮できない	
	遠軽町や網走市など各方面への周辺性	・各方面への接続が困難でありアクセス向上は図られない	・遠軽・旭川、サロマ湖、能取湖など各方面へのアクセス向上が図れる	・現状とほぼ変わらない	
	医療拠点への速達性向上による「地域の安心できる暮らしを確保」	・高次医療施設への速達性 ・北見市からの60分圏内人口が増加し、網走市が圏内になる	・北見市からの60分圏内人口が増加し、網走市が圏内になる	・北見市からの60分圏内人口はあまり増加せず、網走市が圏外のまま	
配慮すべき事項	地域への影響	・家屋等への影響は小さい ・工業団地を横断する	・家屋等への影響は小さい	・家屋等への影響は小さい ・現道改良区間では農耕車等との輻輳により交通混雑	
	環境への影響	・樹林地のほか、貴重な湿地帯を通過するため案③に比較して大きくなる可能性がある	・樹林地を通過するため案③に比較して大きくなる可能性がある	・現道を多く活用するため比較的小さい	
	工事中的影響	・工事中的現道交通への影響 ・工事中的現道への影響は小さい	・工事中的現道への影響は小さい	・現道改良区間は影響が大きく通行規制が必要	
	経済性	・区間延長は短い山地部を通過しトンネル構造となり経済性に劣る 約590～650億円	・区間延長は案①に比べ長くなるが、土工バランスが図られ経済性に優れる 約460～500億円	・現道を活用することでコストが抑えられ、案①、案②に比較して経済性に優れる 約300～340億円	

5-7) 第2回アンケート調査(案)

■質問内容・解答欄

質問1 対策案（ルート帯案）の比較にあたって、どの項目を重視すべきと思いますか？

次のA～Gの項目それぞれについて、「特に重視すべき」～「重視する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。	特に重視すべき	やや重視すべき	どちらともいえない	あまり重視する必要はない	重視する必要はない
A 通過交通と生活交通の分離	1	2	3	4	5
B 地吹雪発生箇所の回避	1	2	3	4	5
C 北見市と女満別空港間の所要時間の短縮	1	2	3	4	5
D 観光周遊性を高める連続した自動車専用道路	1	2	3	4	5
E 各方面（国道333号や道道網走端野線）へアクセスしやすいこと	1	2	3	4	5
F 北見市の医療拠点へのアクセス	1	2	3	4	5

質問2 対策案（ルート帯案）の比較にあたって、どのようなことに配慮して計画すると良いと思いますか？

次のA～Dの項目それぞれについて、「特に配慮すべき」～「配慮する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。	特に配慮すべき	やや配慮すべき	どちらともいえない	あまり配慮する必要はない	配慮する必要はない
A 家屋や施設等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

質問3 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

5-8) 第2回アンケート調査(案)

- ・回答は同封の郵便はがきにご記入ください。
 - ・回答用の郵便はがきは、切手を貼らずに最寄りの郵便ポストへ投函して下さい。
 - ・なお投函は、平成○年○月○日(○)までをお願いします。
 - ・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聴取 Web回答用ページ
URL http://www.hkd.mlit.go.jp/ab/douro_keikaku/○○○○○○○○.html
※網走開発建設部ホームページからもアクセス可能です。



アンケートの記入例

郵便はがき

料金受取人払郵便

網走局 承認 000

差出有効期間 平成●年●月●日まで (切手不要)

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

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聴取係 行

見 本

■あなた自身のことについて (記入または該当する番号に○印)

住所 000-0000 北海道 北見市 端野町 村
性別 ①男性 ②女性 年齢: 50 歳代
職業 ①会社員 ②公務員 ③農業 ④漁業 ⑤林業 ⑥観光業
⑦学生 ⑧主婦 ⑨物流・輸送 ⑩商業 ⑪工業
⑫無職 ⑬その他 ()

■自動車を運転する頻度を教えてください (該当する1つに○)

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

■国道39号端野～高野間の利用頻度を教えてください (該当する1つに○)

①毎日 ②週数回 ③月数回 ④あまり利用しない ⑤利用したことがない

■端野～高野間の主な利用目的を教えてください (該当する全てに○)

①通勤・通学 ②通院 ③家事・買物 ④仕事(営業・運送等)
⑤観光・レジャー ⑥その他 ()

■前回の第1回目アンケートに回答しましたか (どちらかに○)

①回答した ②回答していない

北海道横断自動車道(端野～高野間)第2回アンケート 回答欄

質問1. 対策案の検討にあたって、設定した政策目標をどの程度、重視
すべきと思いますか?

以下のA～Gの項目について、該当するもの1つに○をつけてください

	特に重視 すべき	やや重視 すべき	どちらとも いえない	あまり重視 する必要は ない	重視する 必要は ない
A通過交通と生活交通の分離	①	2	3	4	5
B地吹雪発生箇所の回避	1	②	3	4	5
C観光拠点間の所要時間の 短縮	1	2	③	4	5
D自動車専用道路の連続した 周遊性	1	2	3	④	5
E各方面(国道333号や道道 網走端野線)へアクセスし やすいこと	1	2	3	4	⑤
F北見市の医療拠点へのアク セス	1	2	③	4	5

質問2. 新たな道路の計画にあたって、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?

以下のA～Dの項目について、該当するもの1つに○をつけてください

	特に重視 すべき	やや重視 すべき	どちらとも いえない	あまり重視 する必要は ない	重視する 必要は ない
A家屋や施設等への影 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

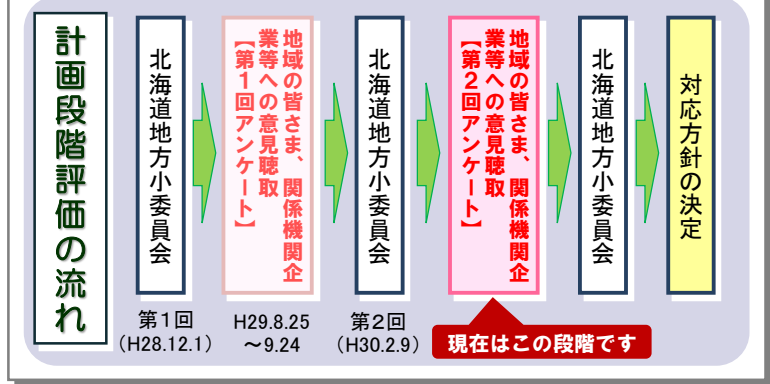
質問3. その他、配慮すべき項目や、今後の道路整備についてのご意見
等がありましたらご自由にお書きください。

.....

■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聴取係

〒093-8544 網走市新町2丁目6番1号
電話 0152-44-6510

国土交通省

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様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)