

# 東北北海道における 高速道路整備のあり方

— アンケート調査による市民意識の分析 —

## 共同研究概要

2004年12月

# アンケート回収率43.2%

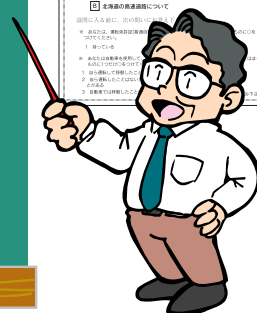
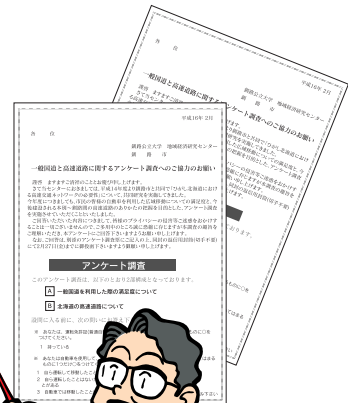
# 釧路市民1,729人の高速道路整備に対する声

## ▶ アンケート調査の目的

釧路公立大学地域経済研究センターでは、平成14年度より「東北海道における高速交通ネットワークの必要性」をテーマに、釧路市と共同研究を実施してきました。研究課題である東北海道における高速道路の未整備問題については、昨年12月に本別―釧路間が新直轄方式による整備区間として指定が図られ、国がその整備に取り組むこととなりました。

今年度の共同研究テーマは、整備がすすめられる「東北海道地域（本別―釧路間）の高速道路整備」に対して、釧路市民の皆さんがどのように考えているのか？を調べるため、アンケート調査を実施しました。調査方法は全市民の中から4,000名を抽出し、アンケート用紙を郵送して回答をお願いしました。

その結果、1,729名の方から回答をいただき、回収率も43.2%と、釧路市民の皆さんの高速道路整備に対する関心の高さが多数寄せられました。



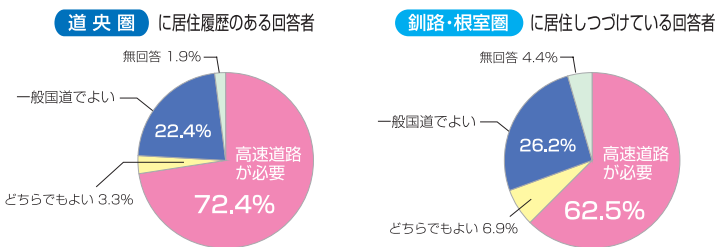
## ▶ アンケート調査の客体は二層抽出

高速道路を過去、身近に利用できた人と、そのような環境に一度もなかった人では、高速道路整備に関してどのような意識の差があるのか、アンケートの調査対象を過去に道央圏に居住したことがある層(以下 道央圏)と釧路・根室圏以外に居住したことがない層(以下 釧路・根室圏)の二層の客体から、無作為に抽出を行いました。

高速道路整備の必要性に対して、道央圏では72.4%が高速道路を必要としているのに対し、釧路・根室圏では62.5%が必要としており、高速道路の利用環境・経験の違いにより、高速道路整備の必要性に対する意識に差が表れています。

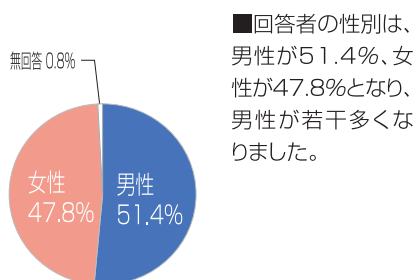
	道央圏(札幌2時間圏)に居住したことがある釧路市民	釧路・根室圏以外に居住したことがない釧路市民
調査対象	昭和56年以降に道央圏2時間圏の市町村に居住したことがある満20歳の～69歳の男女市民	昭和56年以前から釧路市に居住している満20歳～69歳の男女市民
標本数	2000	2000
抽出方法	各年代別に無作為抽出	
調査方法	郵送法	
調査実施期間	平成16年3月3日～3月24日	
回収率(率)	900 (45.0%)	829 (41.5%)
全体回答数(率)	1729 (43.2%)	

### ■ 圏域別に見た高速道路の必要性

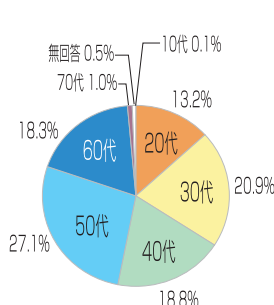


## ▶ 回答者の属性

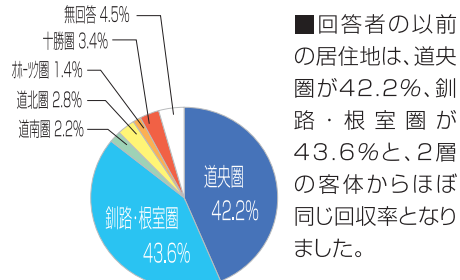
### ①性別



### ②年齢



### ③以前の居住地



# 釧路市民の66%が「高速道路を必要」としている

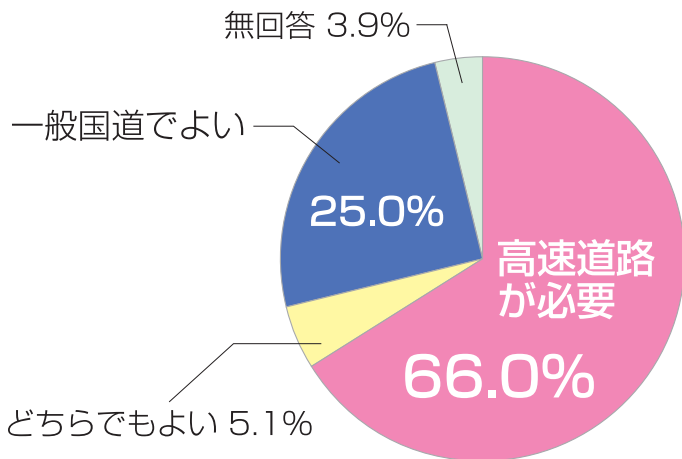


道東自動車道（十勝清水－本別）

## ▶ 未整備地域における高速道路整備への期待

安全性の観点から高速道路整備の必要性を問う質問に対しては、66%の回答者が「必要である」と回答していますが、一方25%の回答者が「一般国道でよい」と回答しています。

### ■ 安全性から見た高速道路の必要性



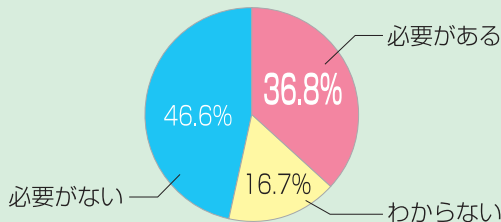
	回答数(人)	構成比(%)
高速道路が必要	1,141	66.0
どちらでもよい	89	5.1
一般国道でよい	433	25.0
無回答	66	3.9
合計	1,729	100.0

**1,141人** / 1,729人が高速道路を必要!  
**433人** / 1,729人が一般国道でよい!

平成13年度 内閣府実施 全国調査

#### 「道路に関する世論調査」

高速道路を拡充させる **必要がある 36.8%**  
 // わからない 16.7%  
 // 必要がない 46.6%



※調査対象：全国20歳以上の男女



回答者の66%が高速道路整備を必要としていますが、一般国道に対して釧路市民はどう評価しているのでしょうか？

釧路市民は全国調査に比べて高速道路整備を必要とする声が多い！



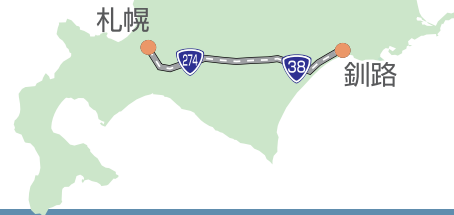
道東自動車道（十勝清水－本別）



# 一般国道(釧路～札幌間)の長距離移動における市民の評価

## 『冬季走行』『峠越え』『運転疲労』に不満

高速道路は一般国道では補えない速度・安全などの機能を持ちます。釧路市民の皆さんの高速道路整備に対して内在する意識を把握するために、これまで釧路～札幌間を移動する際に利用してきた一般国道に対する満足度を調査することとしました。

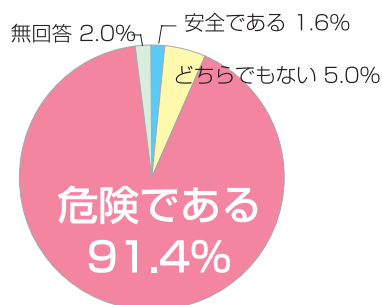


### ▶ 一般国道に対する不満、すなわち高速道路への期待

釧路～札幌間の移動を想定した一般国道(38号線、274号線)を利用した際の満足度を調査するために、運転時における危険性、道路構造等、9項目の設問について伺いました。

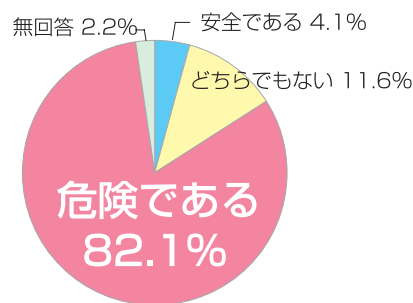
#### ワースト第1位

#### 冬季走行



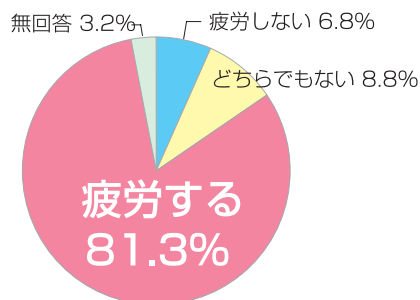
#### ワースト第2位

#### 峠越え

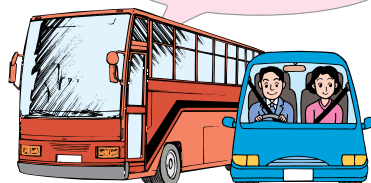


#### ワースト第3位

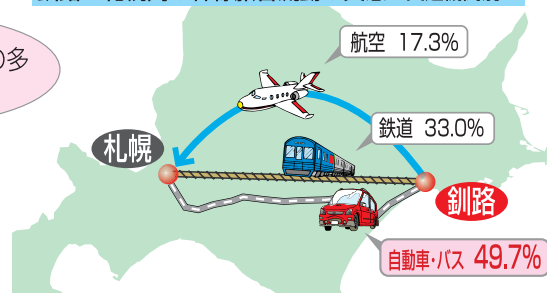
#### 運転疲労



東北道地域では、長距離移動の多くを自動車に頼っています!



#### 釧路～札幌間の幹線旅客流動の実態—交通機関別—

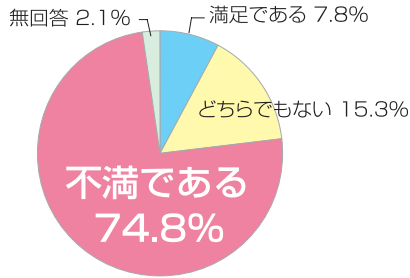


※平成12年度 国土交通省実施 『全国幹線旅客純流動調査』による

結果は、9項目全てで「危険、不満、疲労」とする回答が多く、特に「冬季走行」、「峠越え」、「運転疲労」に関しては、8割以上の人が不満と回答しており、現道の一般国道に対する不満の多さが顕著に表れました。

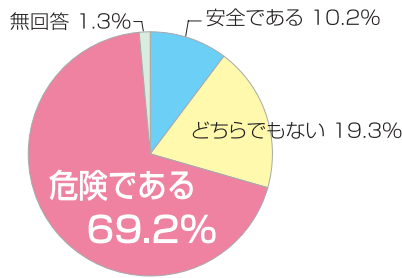
ワースト第4位

札幌までの移動時間



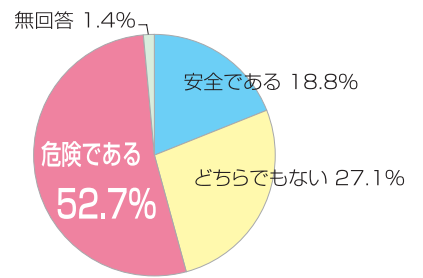
ワースト第5位

路肩の歩行者、自転車



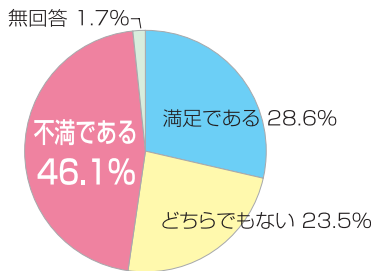
ワースト第6位

対向車とのすれ違い



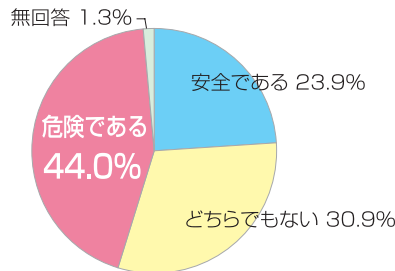
ワースト第7位

市街地走行による速度低下



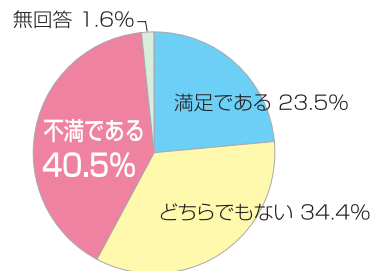
ワースト第8位

道路線形（カーブ）



ワースト第9位

道路勾配（上り・下り）

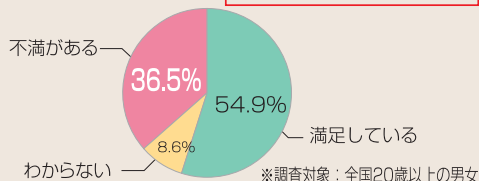


平成16年度 内閣府実施 全国調査

「社会資本の整備に関する世論調査」

－ 国道などの幹線道路の満足度 －

国道などの幹線道路について 満足している 54.9%  
 // わからない 8.6%  
 // **不満がある 36.5%**



一般国道での長距離移動を余儀なくされる東北道地域の市民には、これだけの不満がある！



東北道における高速交通ネットワークの現況1

高速道路の空白地帯、東北道  
 -7600kmのネットワークが未完成-

昭和41年に制定された7600kmのネットワークは、全国の主要な都市間を連結しているものの、北海道においては、38年経った現在、いまだ札幌と釧路などの都市間ネットワークが整備されていません。



平成14年度 共同研究概要版より



※北海道横断自動車道(池田～本別、本別～足寄)については平成15年度に供用開始、四国横断自動車道(伊野～須崎東)については平成14年度に供用開始

## ▶ アンケート調査における一般国道(釧路～札幌間)の長距離移動での課題

高速道路が整備されていない東北海道地域には、長距離移動で利用する一般国道に数多くの不満があり、特に「冬季走行」「峠越え」「運転疲労」に関しては、回答者の8割以上が不満としていることが判明しました。これら長距離移動時の一般国道に対する課題を整理すると以下のようになります。

### 課題① 吹雪、路面凍結等、冬季間における過酷な気象条件下での走行

積雪寒冷地である北海道の一般国道では、冬季になると積雪により幅員が狭くなり、吹雪による視界不良、路面凍結など、高速で走るには危険が伴い、交通事故の危険性も高くなります。これらの危険性を軽減するためには、高速道路に適用される道路線形、道路勾配でなければ改善を図ることはできません。

#### 冬季走行



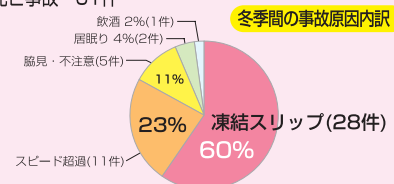
- ・ 路面凍結による車輻逸脱
- ・ 吹雪による視界不良
- ・ 積雪による幅員狭小化

#### 交通死亡事故の危険性大

釧路地方で発生した交通死亡事故 (H11.1～H12.12)

131件(自動車対自動車、自動車単独事故)

〔郊外での死亡事故 100件 → その内、47件が冬季間の事故！〕  
〔市街地での死亡事故 31件〕



### 課題② 一般国道の急カーブ、急勾配。高速に走るには危険な道路構造

釧路～札幌間を移動する際に利用してきた一般国道では、日勝峠など幾つかの峠を越えなければ札幌に到着することができません。峠部には急カーブ・急勾配など危険な箇所が多く、高速で走るには危険な走行が伴います。さらに濃霧、吹雪などの気象条件の変化により、その危険性は高くなります。これらの危険性を軽減するためには、高速道路に適用される道路線形、道路勾配でなければ改善を図ることはできません。

#### 峠越え



- ・ 濃霧、吹雪など気象条件の変化
- ・ 長距離下り坂でのブレーキ故障
- ・ 急カーブによる減速
- ・ 大型トラックなど登坂速度の低減

#### 交通死亡事故の危険性大

#### 交通渋滞の発生

日勝峠 標高 1,022m

##### ① 急峻な地形

最急縦断勾配 6% → 3%(道東道完成時)

最小曲線半径 50m → 1200m(道東道完成時)

##### ② 過酷な気象条件

霧発生回数 754回 → 239回(道東道完成時)

### 課題③ 長時間の運転による疲労増大

一般国道(釧路～札幌間)における不満は単に道路構造ではありません。長時間運転することにより、疲労がたまり注意力が散漫になり、交通事故の危険性も高くなります。「札幌までの移動時間」、「運転疲労」に関して不満とする回答者が多いのは、長距離移動時の時間短縮化を求める意見に関連しています。

#### 運転疲労



長時間にわたる運転

- ・ 注意力の散漫
- ・ 判断力の低下

#### 交通死亡事故の危険性大

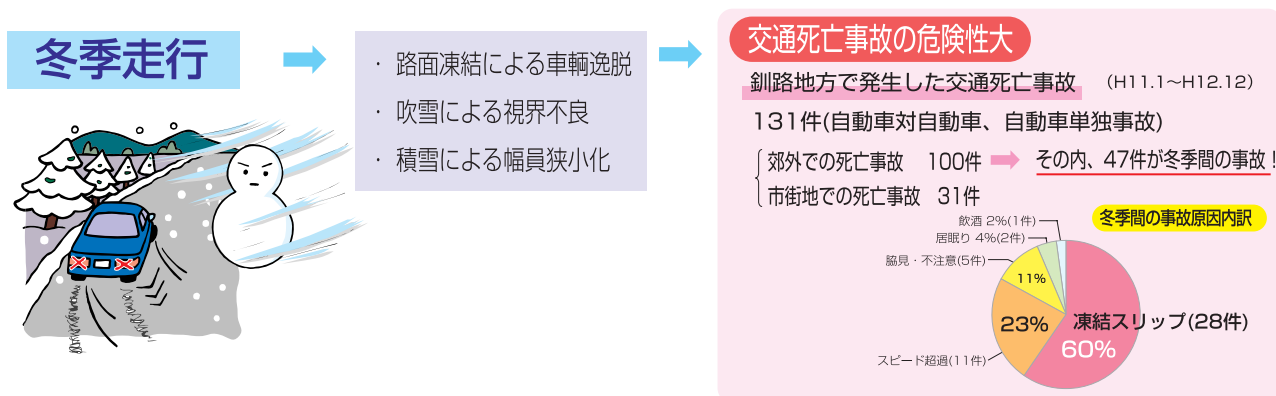


## ▶ アンケート調査における一般国道(釧路～札幌間)の長距離移動での課題

高速道路が整備されていない北海道地域には、長距離移動で利用する一般国道に数多くの不満があり、特に「冬季走行」「峠越え」「運転疲労」に関しては、回答者の8割以上が不満としていることが判明しました。これら長距離移動時の一般国道に対する課題を整理すると以下ようになります。

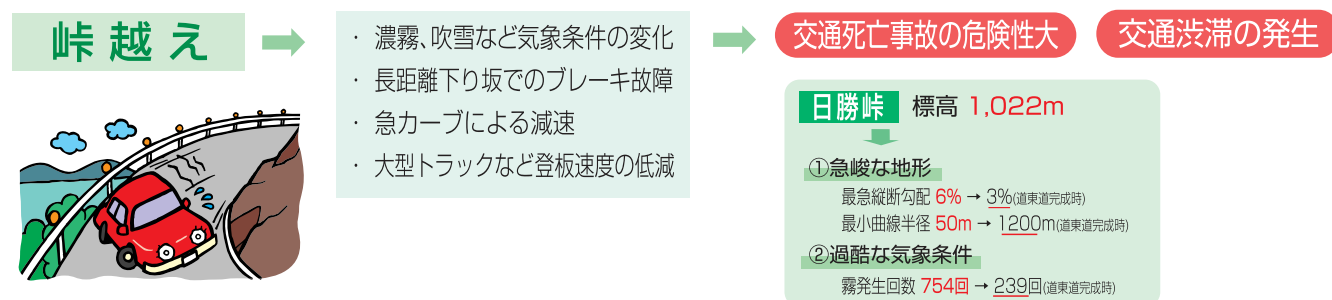
### 課題① 吹雪、路面凍結等、冬季間における過酷な気象条件下での走行

積雪寒冷地である北海道の一般国道では、冬季になると積雪により幅員が狭くなり、吹雪による視界不良、路面凍結など、高速で走るには危険が伴い、交通事故の危険性も高くなります。これらの危険性を軽減するためには、高速道路に適用される道路線形、道路勾配でなければ改善を図ることはできません。



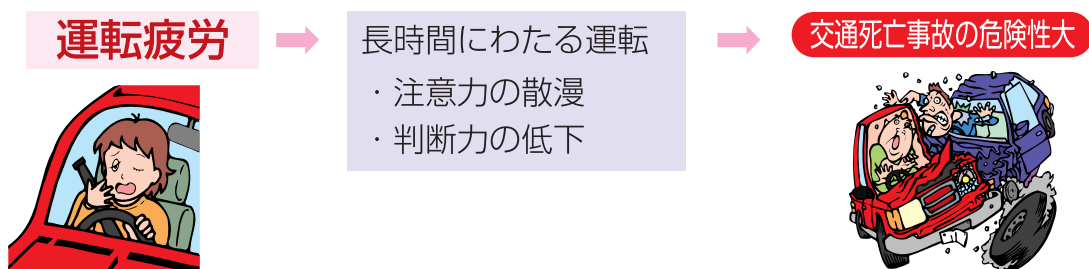
### 課題② 一般国道の急カーブ、急勾配。高速に走るには危険な道路構造

釧路～札幌間を移動する際に利用してきた一般国道では、日勝峠など幾つかの峠を越えなければ札幌に到着することができません。峠部には急カーブ・急勾配など危険な箇所が多く、高速で走るには危険な走行が伴います。さらに濃霧、吹雪などの気象条件の変化により、その危険性は高くなります。これらの危険性を軽減するためには、高速道路に適用される道路線形、道路勾配でなければ改善を図ることはできません。



### 課題③ 長時間の運転による疲労増大

一般国道(釧路～札幌間)における不満は単に道路構造ではありません。長時間運転することにより、疲労がたまり注意力が散漫になり、交通事故の危険性も高くなります。「札幌までの移動時間」、「運転疲労」に関して不満とする回答者が多いのは、長距離移動時の時間短縮化を求める意見に関連しています。

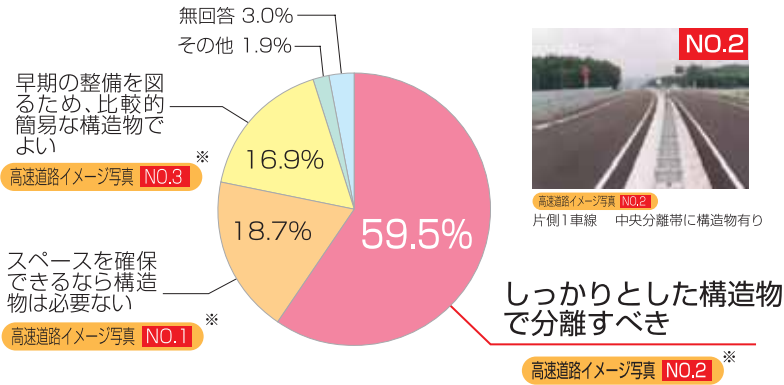




## 2. 釧路市民は新直轄方式の高速道路に安全・快適に走行できる道路構造を望んでいます。

### ①中央分離帯は簡易的なポール設置ではなく、安定した高速走行を維持できる構造物で！

問) 実際に走行する際、中央分離帯の構造はどれがよいと思われますか？



しっかりとした構造物で分離すべき

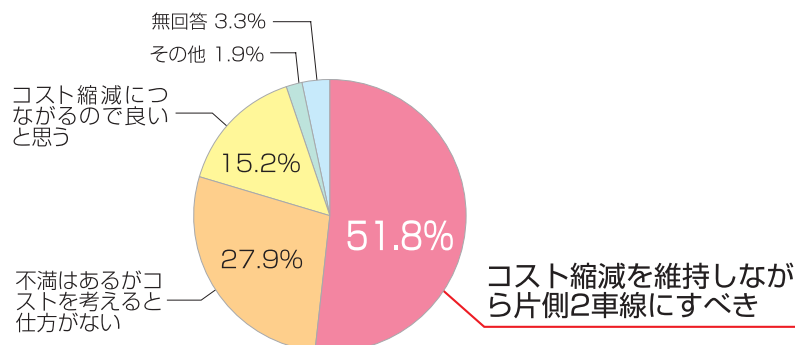
高速道路イメージ写真 NO.2 ※

中央分離帯の構造については、約60%の回答者が「しっかりとした構造物」を望んでいます。

また、現在暫定2車線等にある簡易的なポール設置をイメージする「比較的簡易な構造物でよい」とする人は約17%と低く、高速走行時の安全性を重要視していると思われる。

### ②コスト縮減を維持しながら、片側2車線構造を！

問) 北海道の様に比較的交通量が少ない地方部では、コスト縮減のため片側1車線の道路構造が検討されています。本別～釧路間の高速道路が片側1車線(部分的に追越車線設置)になった場合、あなたのお考えはどれにあてはまりますか？



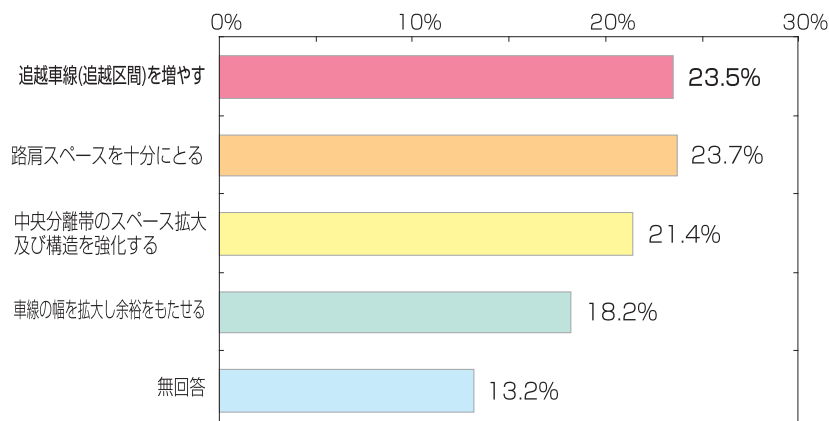
北海道のような地方部でコスト縮減のために片側1車線の道路構造が検討されている中、敢えて車線数について伺ったところ、約52%の回答者が「コスト縮減を維持しながらも片側2車線にすべき」と回答しています。

片側1車線構造が検討されている中、これだけの回答者がコスト縮減を維持しながらも片側2車線構造を望んでいるとは！



### ③ゆとりのある道路設計を！

問) 片側1車線となった場合、安全性・高速性・快適性の観点から、どれが重要度が高いと思われますか？

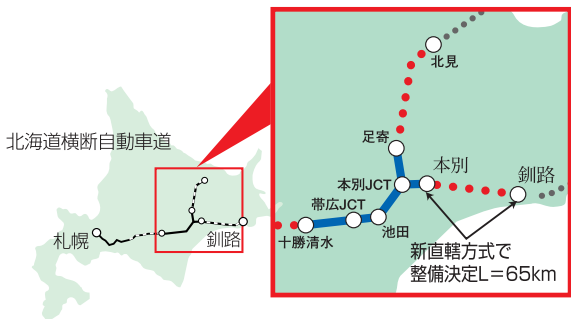


片側1車線となった場合に重要視する点について伺ったところ、各項目に大きな差異はなく、各項目とも2割前後を推移しています。4つの項目は、釧路市民にとって全て重要な項目であるため、このような結果になったと考えられ、安全・快適・高速のそれぞれの面でゆとりある道路設計が望まれています。

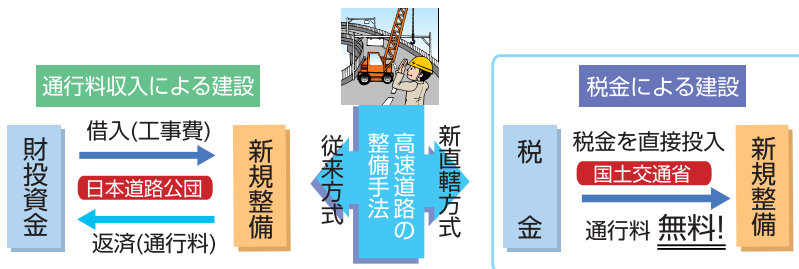


# アンケート設問より

本別—釧路間の高速道路は、「新直轄方式」による整備区間として指定されました。国や都道府県が税金を投入して整備するため、最小のコストで最大限の効果を発揮する高速道路建設が求められています。今回のアンケート調査では、本別—釧路間の高速道路構造のあり方についても市民の声を聞きました。



## ■高速道路整備手法の違い



## 高速道路の基本構造 【概略図】

**車線とは？**

自動車が行くところ。主に交通量の大小によって車線の数が増減します。この図では片側1車線となっています。

**中央分離帯とは？**

円滑な交通と、正面衝突の回避など、安全性の向上をもたらす。

**路肩とは？**

① 車線の幅を保たせる。  
② 故障車が待避する

↑追越区間↓

**追越車線とは？**

速度の遅い車を追越する車線であり、部分的に設置されます。追越車線が付加される区間を追越区間といいます。

**Memo**

① について  
北海道は積雪寒冷地のため、路肩は冬季間除雪した雪の堆雪スペースとなり、車道幅員を保つ役割があります。

路肩が堆雪スペースに

車線の幅を確保!!

**NO.1**

高速道路イメージ写真 NO.1  
片側1車線 中央分離帯に構造物無し  
(道路用地の形状を生かした施工)

**NO.2**

高速道路イメージ写真 NO.2  
片側1車線 中央分離帯に構造物有り

**NO.3**

高速道路イメージ写真 NO.3  
片側1車線 中央分離帯として、ポール設置

今回のアンケート調査では、上記にある高速道路基本構造の概略図と、主に中央分離帯の構造が違う3パターン的高速道路の写真を掲載し、実際にこれらの高速道路を走行している状況を思い浮かべながら、道路構造について回答していただきました。



# 「一般国道でよい」とする 市民意見の深層を探る



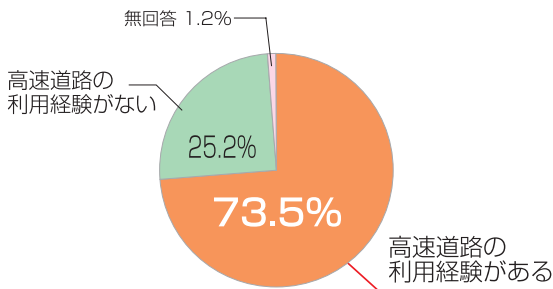
安全性からみた高速道路整備の必要性について、アンケート回答者の25%が「一般国道でよい」としています。東北海道地域の住民は、これまで高速道路が整備されず、長距離移動にも一般国道での長時間の移動を要し、精神的、肉体的にも負担が大きかったにもかかわらず、何故「一般国道でよい」と回答しているのか。一般国道でよいとする市民意見の深層に視点を向けてみることにしました。

## ▶ 高速道路利用経験者は早期整備を望んでいる

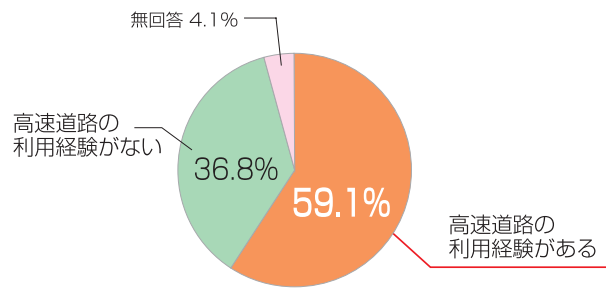
釧路市は高速道路の未整備地域であるため、身近に高速道路を利用できない環境にあります。そのため、道央圏に居住履歴のある回答者と釧路・根室圏に居住しつづけている回答者では、高速道路の利用経験に差があります。今回の「高速道路整備の必要性」を問うアンケート調査においても、その傾向が表れています。

### ■ 高速道路の利用経験

道央圏に居住履歴のある回答者

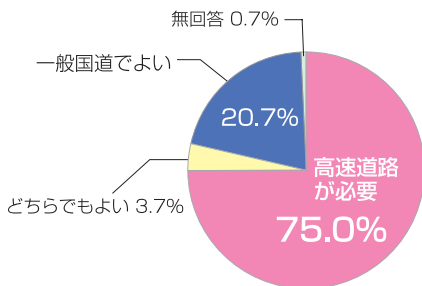


釧路・根室圏に居住しつづけている回答者

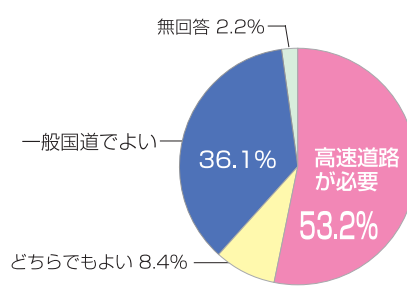


### ■ 安全性から見た高速道路の必要性

高速道路の利用経験がある



高速道路の利用経験がない



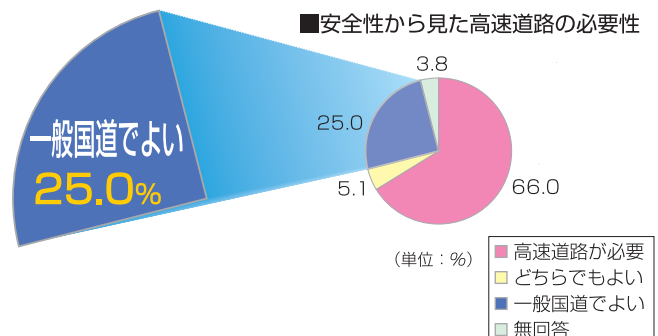
また、高速道路の利用経験がある回答者の方が、「高速道路を必要」とする割合が高く、高速道路の利用経験の有無が、高速道路整備の必要性意識に影響を与えられそうです。

## ▶ 25%の「一般国道でよい」とする市民



新直轄方式による整備区間に指定され、高速道路整備も始まるのに、何故「一般国道でよい」のだろうか？

「一般国道でよい」とする回答者の高速道路の利用経験、一般国道に対する満足度、その他の要因による考え方を深く掘り下げていく必要があるのではないのでしょうか？



# 「一般国道でよい」とする 市民意見の深層を探る

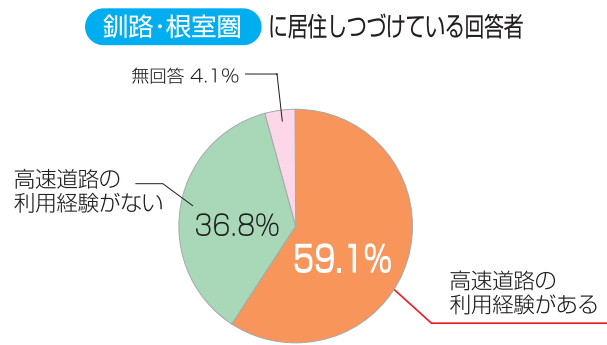
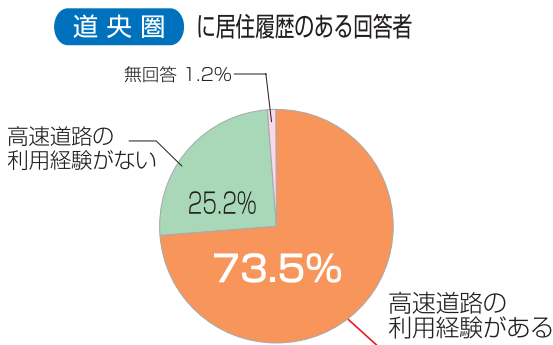


安全性からみた高速道路整備の必要性について、アンケート回答者の25%が「一般国道でよい」としています。東北海道地域の住民は、これまで高速道路が整備されず、長距離移動にも一般国道での長時間の移動を要し、精神的、肉体的にも負担が大きかったにもかかわらず、何故「一般国道でよい」と回答しているのか。一般国道でよいとする市民意見の深層に視点を向けてみることにしました。

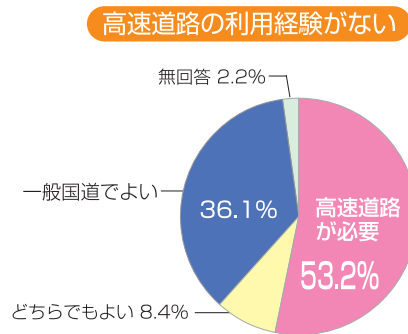
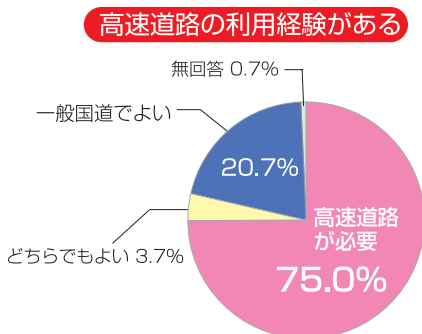
## ▶ 高速道路利用経験者は早期整備を望んでいる

釧路市は高速道路の未整備地域であるため、身近に高速道路を利用できない環境にあります。そのため、道央圏に居住履歴のある回答者と釧路・根室圏に居住しつづけている回答者では、高速道路の利用経験に差があります。今回の「高速道路整備の必要性」を問うアンケート調査においても、その傾向が表れています。

### ■ 高速道路の利用経験



### ■ 安全性から見た高速道路の必要性



また、高速道路の利用経験がある回答者の方が、「高速道路を必要」とする割合が高く、高速道路の利用経験の有無が、高速道路整備の必要性意識に影響を与えたと考えられます。

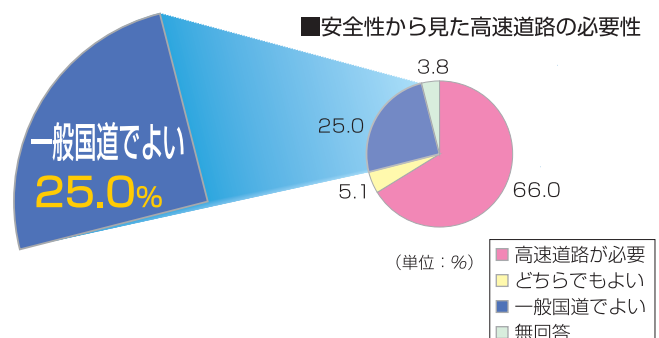
## ▶ 25%の「一般国道でよい」とする市民



新直轄方式による整備区間に指定され、高速道路整備も始まるのに、何故「一般国道でよい」のだろう？



「一般国道でよい」とする回答者の高速道路の利用経験、一般国道に対する満足度、その他の要因による考え方を深く掘り下げていく必要があるのではないのでしょうか？



## 回答の傾向を4つのグループに分類

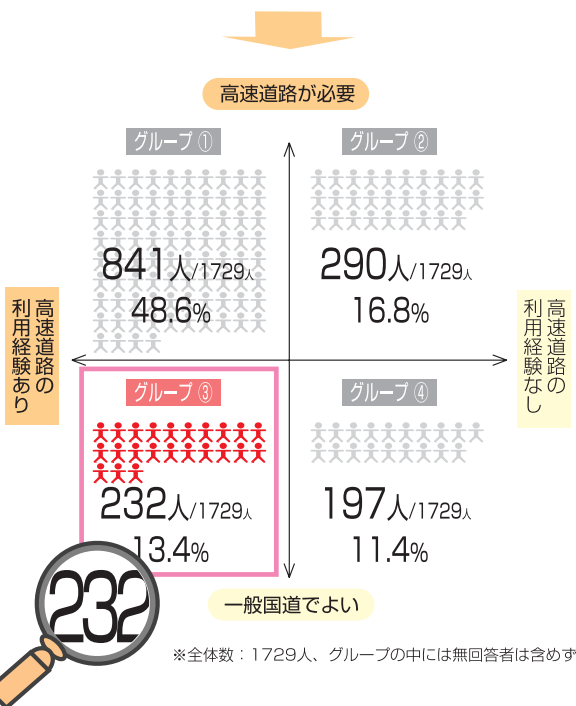
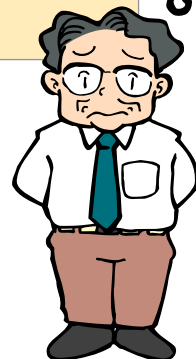
「一般国道でよい」とする回答者がどのような意識を持っているのかを把握するために、高速道路を必要とする回答者、一般国道でよいとする回答者を高速道路利用経験の有無とで、4つのグループに分類しました。

- 回答者
  - 高速道路を利用したことがあり、高速道路を必要とする人・・・グループ①
  - 高速道路を利用したことがなく、高速道路を必要とする人・・・グループ②
  - 高速道路を利用したことがあり、一般国道でよいとする人・・・グループ③
  - 高速道路を利用したことがなく、一般国道でよいとする人・・・グループ④

4つのグループに分類した結果、高速道路を利用したことがあり、整備を必要とする「グループ①」が841人と48.6%を占めます。

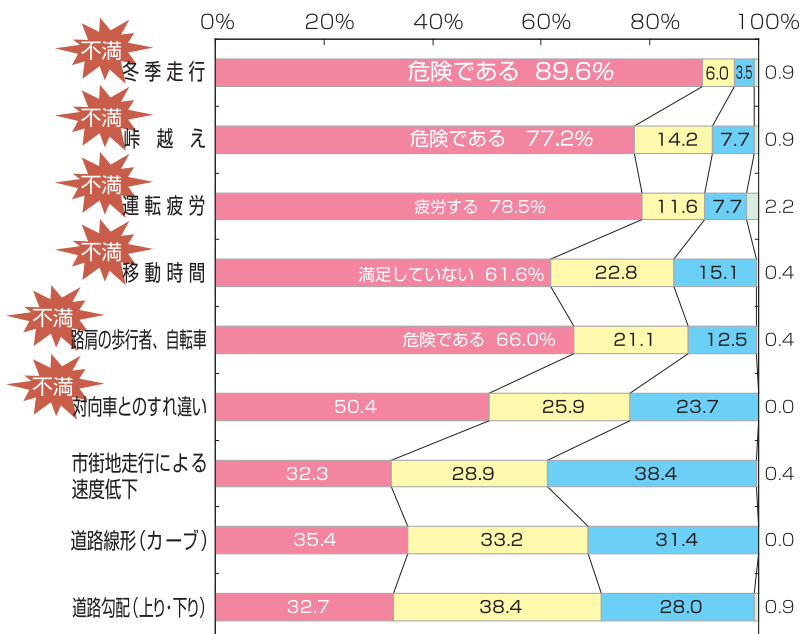
しかし、一般国道でよいとするグループ③と④を見ると、高速道路利用経験のある「グループ③」の方が多く、一般国道でよいとする回答者は、必ずしも高速道路未経験者ではないことが解りました。

高速道路の利用経験があるにもかかわらず、なぜ一般国道でよいのだろう。グループ③回答者の一般国道に対する満足度を調べてみよう！

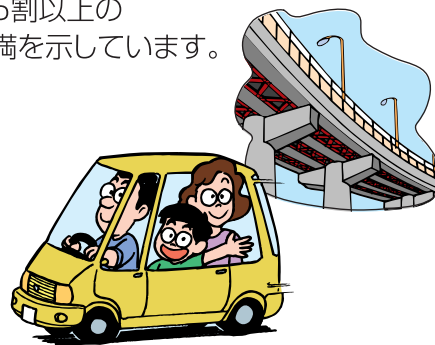


## 「一般国道でよい」と答えていても、一般国道には満足していない!

### ■グループ③の「一般国道に対する満足度」 (単位：%)



高速道路の利用経験があり、一般国道でよいとするグループ③回答者の一般国道に対する満足度では、全9項目の内、6項目で5割以上の不満を示しています。



一般国道でよいと答えているのは、決して現況の一般国道に満足しているからではないということが解ります。

■ 不満・危険 ■ どちらでもない ■ 満足・安全 ■ 無回答



## ▶「一般国道でよい」としている理由は、財政状況、既存道路の活用を求めているから

グループ③の自由記述の回答をもとに、高速道路整備に関する意見を性質別に分類しました。

■自由記述の回答（グループ③：232人中87人回答）

※中間層は含めず

### 高速道路整備に対して肯定的な意見群



自然・景観に配慮	7件
インターチェンジ等の施設を充実	7件
安全性の確保	6件
片側2車線、幅員増	5件
コスト縮減	4件
料金下げる	4件
早期整備	3件

32.2%が肯定

※件数は、項目ごとによる延べ件数

### 高速道路整備に対して否定的な意見群



一般国道の優先整備	23件
財政関連	20件
自然・環境への配慮	8件
料金が低い	4件
人口流出を懸念	1件

※件数は、項目ごとによる延べ件数

高速道路整備に対して否定的な意見を持つ人は、財政面、既存道路活用等から意見を述べており、一般国道を優先的に整備すべきとする回答がみられます。

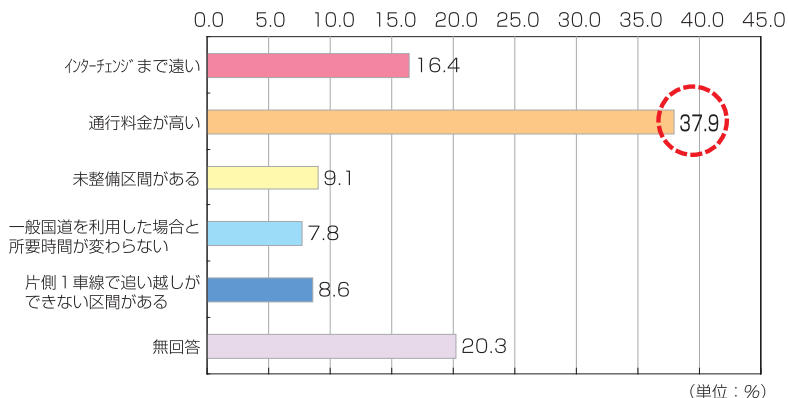
一方、「一般国道でよい」としながら、整備に対して肯定的な意見が約3割あり、「コスト縮減」、「自然や景観に配慮、等の条件をクリアした高速道路整備についてはこれを認めています。

## ▶通行料金の高さなど、現況の高速道路に対する不満

では、高速道路の利用経験があるグループ③回答者は、現状の高速道路に対して何を不満としているのでしょうか。グループ③と同じく利用経験のあるグループ①との回答を比較してみました。

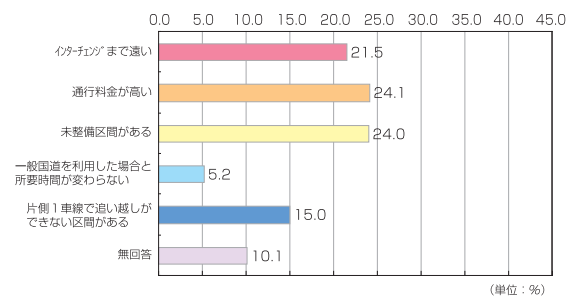
### ■北海道横断自動車道を利用しようとする際の不便さ

グループ③（利用経験あり、一般国道でよい）



※参考データ：グループ①

グループ①（利用経験あり、高速道路が必要）



現況の高速道路に対しては、「通行料金が低い」ことを最も不満と感じており、グループ①と比較してもその差は大きく、単に「一般国道でよい」としているのではなく、通行料金、インターチェンジまでの距離等、現況の高速道路に満足していないため、「一般国道でよい」としていることが伺えます。

## ▶「一般国道でよい」とする市民は、必ずしも高速道路整備を不要と意識しているわけではない

高速道路の利用経験があり、一般国道でよいとするグループ③回答者は、現況の一般国道に満足はしていないものの、通行料金に対する不満や現在の財政状況を考慮して「一般国道でよい」としている傾向があります。中には高速道路整備に対して肯定的な意見をもつ回答者もいることから、通行料金が基本的に無料となり、道路構造についてもコスト縮減が検討される本別一釧路間の新直轄方式による高速道路整備に対しては、必ずしも否定しているわけではありません。

# 本別一釧路間に求められる 高速交通ネットワーク機能と道路構造



これまでのアンケート結果から本別一釧路間の道路整備のあり方についてまとめました。

## 1. 釧路市民が望む東北北海道における高速交通ネットワークの早期完成

今回のアンケートでは、高速道路整備に対して内在する市民の意識を調べるために「一般国道における満足度」を調査しましたが、特に「冬季走行」、「峠越え」、「運転疲労」など現状の一般国道に対して多くの不満の声があることが解りました。また、「一般国道でよい」とする回答者でも、現状の一般国道を利用しての長距離移動には満足しておらず、東北北海道地域における高速道路整備にあたっては、これら不満要因を解決する配慮が必要となります。



「一般国道でよい」とする回答者の中には、「高速道路を整備するよりは一般国道を優先整備すべき」とする声もありました。しかし、幹線道路等の一般国道では歩行者と自動車が混在しているため、規制速度以上の速度向上は不可能であり、移動時間の短縮化にはつながりません。東北北海道地域には、これら一般国道の課題を解決する高速交通ネットワークの早期完成が必要になります。

## 2. 釧路市民が望む本別－釧路間の道路構造

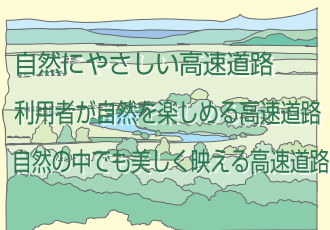
新直轄方式による本別－釧路間の建設には、揮発油税や自動車重量税などの税を財源とするため、釧路市民の皆さんのコスト縮減に対する意識は高く、財政面から高コストの道路整備に反対とする意見もありました。本別－釧路間の道路構造については、コスト縮減を維持しつつ、中央分離帯等の安全性、移動時間短縮のための高速性といった高速道路の特性を確保できる道路整備が望まれます。

新直轄方式による  
高速道路整備  
↓  
最小限のコストで最大限の効果

地域に応じた  
高速道路機能  
を確保

市民が望む付加機能

東北海道らしい  
自然環境との共生とゆとりを目指した高速道路



### 安全性

中央分離帯 釧路市民の 59.5%が「しっかりとした構造物、  
で分離すべき」と回答



「簡易な構造物でよい、とする  
回答者は 16.9%！」



市民は「安定した高速走行を維持できる構造物  
を望んでいる」

### 快適性

片側1車線となった場合・・・

路肩スペースを十分にとる 23.7%

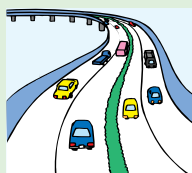
車線の幅を拡大し余裕をもたせる 18.2%

ゆとりのある道路設計

### 高速性

車線数

釧路市民の 51.8%が「片側2車線、にすべきと  
回答



移動時間の短縮 を求めている！

「片側1車線、でも、  
追越車線等の付加機能により解決できる！」

・・・以上のことから、釧路市民が求める高速道路とは次のように受け止めました。

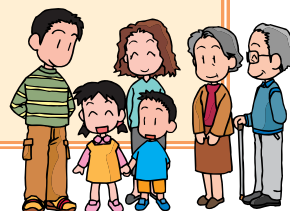
東北海道地域には

地域課題である冬季走行、峠越え、長距離移動に対応した

**安全・快適・高速に走行できる高速道路の早期完成が必要**

一般国道と比べ、道路構造の規格が高く、冬季でも除雪など質の高い維持管理が施される高速道路では、冬でも安全・安心に走行することが可能となります。また、トンネル等の整備により標高の低いエリアを走行するため、気象条件に左右されることなく高速移動が可能となります。本別－釧路間の高速道路整備により、札幌までの移動時間が短縮され、運転疲労の軽減も図られ、私達が日頃抱いている一般国道に対する不満を解消することができます。

また、新直轄方式による本別－釧路間の高速道路整備は、税を財源とした建設となるため、コストを縮減した道路構造となることが予想されますが、地域としては安全・快適・高速に走行できる高速道路機能の確保を望んでいます。



本共同研究の趣旨は高速交通整備にかかわる政策形成に対して、地方の立場からより科学的な分析調査に基づいて情報発信を行っていくことです。すなわち、一昨年の道路関係4公団民営化推進委員会での議論に見られるように、骨格的な高速道路整備という社会資本整備について、民間経営の視点からの抜本的な改革議論が進められているなかで、国土における高速交通ネットワーク形成の意義について、地方の立場から、さらに言えば基幹的な高速交通ネットワークが未完成の地域の立場から考え、検討し、政策提起していくことにより、より質の高い政策に結びつけていってほしいというものです。

オホーツク、十勝及び釧路・根室圏からなる東北北海道において、高速道路交通ネットワークの形成というのは今後の地域政策の進め方の岐路ともなる重要な地域課題であり、冬場も安心して走行できる高速交通網の整備は長年にわたる圏域住民の願いです。

本共同研究は昨年、戦後日本における高速交通ネットワーク計画の推移を歴史的な流れの中で検証作業を進めるとともに、体系的、基礎的な調査研究を進めてきたところがあります。昨年12月25日の第1回国土開発幹線自動車道建設会議の結果、全国2134kmの未整備路線のうち27区間699kmが「新直轄方式」により整備されることとなり、東北北海道域における北海道横断自動車道本別～釧路間等も同事業方式により、ネットワーク形成による歩みが始まったところであります。

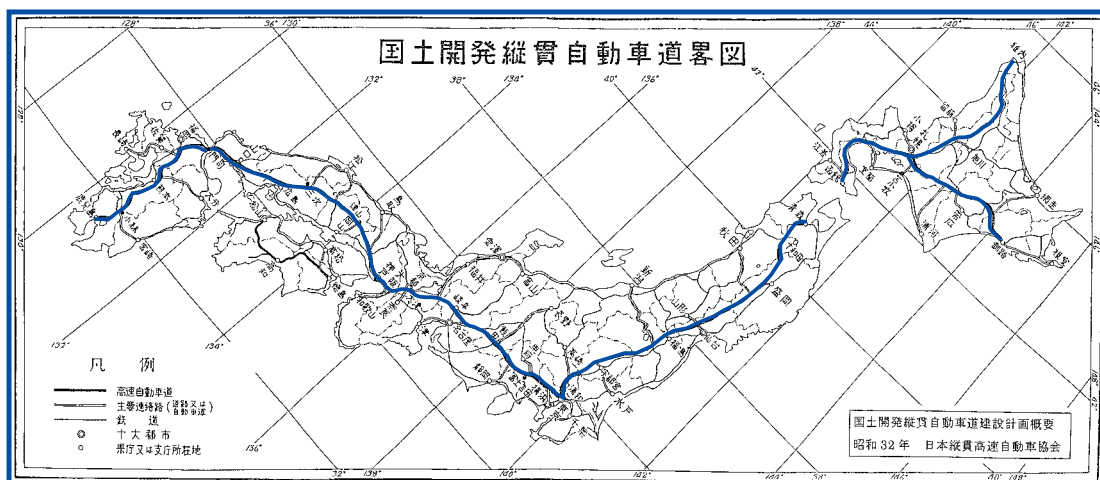
平成15年度においてはこれら高速道路ネットワークの整備に対して地域の声を探るべく東北北海道域（本別～釧路間）の高速道路整備に関するアンケートを施し、今後整備が進む高速道路に対する期待と札幌～釧路間の一般国道に対する長距離移動に対する評価を多面的な角度から解析し、地域が求める高速道路機能のあり方について、社会調査に重点を置いたものとなっています。

本研究は前回同様10名による共同研究プロジェクトとして実施しました。室蘭工業大学 田村亨教授には専門的かつ大局的な立場からの貴重な助言を頂き深く感謝申し上げます。北見工業大学 高橋清助教授には、調査手法並びに解析視点に専門的な立場から貴重なアドバイスを頂き深く感謝申し上げます。釧路市都市計画課の皆様には膨大なアンケート客体の解析の労に感謝いたします。(株)ドーコン総合計画部の皆様には集計解析ならびに多くの参考資料を提供頂き感謝申し上げます。

最後に本研究の成果が東北北海道域をはじめ新たな事業手法による高速道路ネットワーク整備の一助として、また高速道路整備に関心を寄せられる地域の方々には参考にしていただければ幸いです。

共同研究代表者/釧路公立大学教授 小磯 修二

## 昭和32年 3028kmのネットワーク図



### ●お問い合わせ先

釧路公立大学地域経済研究センター  
FAX : 0154-37-5376  
mail : r-center@kushiro-pu.ac.jp

釧路市役所都市計画課  
FAX : 0154-25-8149  
mail : ku190502@city.kushiro.hokkaido.jp