

路線名	都道府県	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
北海道縦貫道	北海道	七飯～国縫	<ul style="list-style-type: none"> 道内第3の人口を有し、道南圏の中核都市である函館市と道央圏の札幌市を高速道路で結ぶことにより、道南圏と道央圏の交流・連携を促進し、本道の観光や物流の効率化のために必要である。 道外との交通拠点である函館空港や函館港と道南圏のアクセスを改善し、地域産業の発展を促進するうえで必要である。 台風や噴火などの災害によって、交通機関が影響を受けやすい道南圏において、交通の代替性を確保するために必要である。 圏域内の地方都市から中核都市である函館市が有する各種都市機能や高次医療施設へのアクセス機能を強化するうえで必要である。 道南圏と道央圏の連絡は、現在国道5号が主に担っていることから、物流・観光など交通が集中し、渋滞が発生している。この解消のためにも、高速道路の早期整備が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。 七飯～国縫間は、有料ケースにおける事業評価結果において、比較的上位のBグループにあり、有料道路方式での早期整備が見込める。 当該区間は、現在、日本道路公団で事業実施中であり、新直轄方式で実施した場合には、資産の買収が生じ、建設の促進にはつながらない。 以上のことから当該区間は、「公団あるいは新組織による有料道路方式」で早期整備をお願いしたい。
		士別剣淵～名寄	<ul style="list-style-type: none"> 四国4県とほぼ同等の広さを有する広大な道北圏において、札幌に次ぐ道内第2の人口を有する旭川市と、道北圏の中心都市のひとつである名寄市を結び、道央圏と道北圏の連携と交流を促進するうえで必要である。 旭川空港と、道北圏の各地域とのアクセスを改善し、道北圏の農水産物の出荷を始め、各種産業の発展を促進するうえで必要である。 富良野、層雲峡、利尻、礼文等、広大な道北地域に分散する観光地へのアクセスを改善するうえで必要である。 広大で無医地区が多い道北圏の地方都市と、各種都市機能及び高次医療施設が集中する旭川市や名寄市へのアクセスを強化をするうえで早期整備が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。 士別剣淵～名寄間は、今回の事業評価結果において、下位のDグループとなり、採算性において料金収入で管理費がまかなえない区間である。 当該区間の残事業費は369億円と少なく、建設単価も約16億円/kmと全国一低い区間であることから、「新直轄方式」により、国が責任を持って早期に整備を進めていただきたい。