

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
北海道横断道根室線	北海道	余市～小樽JCT	<ul style="list-style-type: none"> <li>後志支庁の地方都市と都市機能や高次医療施設が集中する札幌市へのアクセスを強化するために必要である。</li> <li>国際的にも知名度の高い観光拠点である札幌、登別、洞爺湖、小樽、ニセコ積丹地域等をネットワークし、広域観光ルートを形成するうえで必要である。</li> <li>平成12年の有珠山噴火災害では、道央自動車道や一般国道230号が寸断され、本道経済などに大きな影響を与えた。余市～小樽間の整備は北海道のライフラインを確保する上からも早期整備が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>余市～小樽JCT間は、施行命令は出されていないが、有料ケースにおける事業評価結果において、全国32位でCグループの上位に位置付けられており、また採算性が比較的高いことから、「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。</li> </ul>
		夕張～十勝清水	<ul style="list-style-type: none"> <li>道央圏と道東地域（十勝圏、釧路・根室圏、オホーツク圏）とのアクセスを改善し、道東地域の各種産業の発展等を促進するうえで必要である。</li> <li>札幌を中心とする道央圏と道東地域の間は、標高2,000m級の日高山脈により東西に分断されている。この分断を解消し、道東地域と道央圏を接続し、地域間の連携と交流を促進するうえで必要である。</li> <li>日高山脈を越える日勝峠（国道の最高標高1,022m）は、道内最大の交通の難所であり、急峻な地形と過酷な気象条件で、その厳しさは、本州中部地域における標高3,000m級に匹敵するとも言われており、吹雪や濃霧等による交通障害が数多く発生し、重大な事故が起きている。このため、交通の安全性を高めるためにも、夕張～十勝清水間の早期整備が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>夕張～十勝清水間は、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。</li> <li>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、建設の促進につながらない。</li> <li>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。</li> </ul>
		本別～釧路	<ul style="list-style-type: none"> <li>釧路・根室圏と道央圏は、距離が長く、現在移動時間で約7時間以上を要し、そのことが地域経済の発展の支障となっている。両圏域のアクセスを改善し、釧路根室圏の各種産業の発展等を促進するうえで必要である。</li> <li>釧路・根室圏の中心都市である釧路市と十勝圏の中心都市である帯広市を結び、両圏域間の連携と交流を促進するうえで必要である。</li> <li>釧路・根室圏域の多くの観光拠点を結び、広域観光ルートの形成を促進するうえで必要である。</li> <li>圏域内の地方都市から、各種都市機能及び高次医療施設が集中する帯広市、釧路市へのアクセスを強化するうえで必要である。</li> <li>道東地域はマグニチュード7以上の地震がこの50年間で5回発生している地震多発地帯であり、平成15年の十勝沖地震でも、幹線道路である国道38号が通行止めとなり、地域経済に大きな影響を与えた。災害により交通機関が影響を受け易い釧路・根室圏においては、交通の代替性を確保するうえからも早期整備が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>本別～釧路間は、有料ケースにおける事業評価結果において、全国47位でCグループの下位に位置付けられており、採算性から有料道路方式での早期整備は難しいと考えられる。</li> <li>以上のことから当該区間は、「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。</li> </ul>
北海道横断道網走線		足寄～北見	<ul style="list-style-type: none"> <li>道央圏とオホーツク圏のアクセスを改善し、農水産物の鮮度の確保や付加価値の増大など、オホーツク圏の各種産業の発展等を促進するうえで必要である。</li> <li>オホーツク圏の中心都市である北見市と十勝圏の中心都市である帯広市を結び、圏域間の連携と交流を促進するうえで必要である。</li> <li>十勝地域とオホーツク圏には、数多くの観光拠点が、広域観光ルートの形成を促進するうえで必要である。</li> <li>圏域内の地方都市から、各種都市機能及び高次医療施設が集中する帯広市、北見市へのアクセスを強化するために早期整備が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>足寄～北見間は、有料ケースにおける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をまかなえない区間である。</li> <li>当該区間は、残事業費が大きい、「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。</li> </ul>