

平成28年度 新規事業候補箇所 新規事業採択時評価

- **一般国道5号（北海道横断自動車道）
倶知安余市道路（倶知安～共和）**
- **一般国道236号（帯広・広尾自動車道）
大樹広尾道路（忠類大樹～豊似）**

**平成28年3月7日
国土交通省北海道開発局**

一般国道5号(北海道横断自動車道)倶知安余市道路(倶知安～共和)に係る新規事業採択時評価

- ・新千歳空港から国際的観光リゾートニセコへの速達性を確保し、宿泊施設新設等の民間投資増加により、地域経済の発展に寄与
- ・災害時の代替路確保や国際コンテナの通行支障箇所を解消し、物流を効率化
- ・高次医療施設へのアクセス向上により、救急搬送など医療活動を支援

1. 事業概要

- ・起 終 点: 北海道虻田郡倶知安町宇旭～北海道岩内郡共和町国富
- ・延 長 等: 11.5km(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約420億円
- ・計画交通量: 約6,600台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約4,900台/日	約500台/日	約1,200台/日



図1 広域図

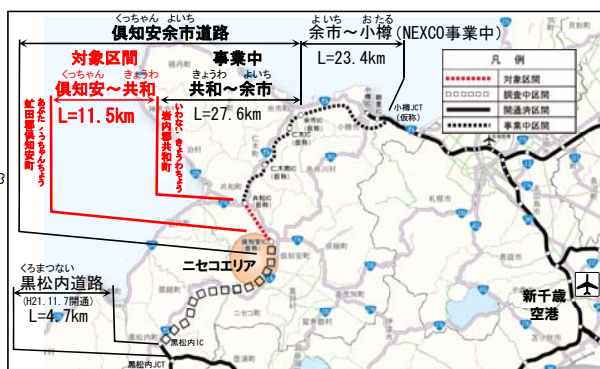


図2 事業位置図

2. 課題

①国際的観光リゾートへのアクセス

- ・国際的に人気のスキー場がある、ニセコエリアの外国人宿泊客数は年々増加傾向(図3)であるが、移動時間に不満あり。宿泊施設の新設など民間投資等の開発効果を盤石にするためにも定時性の確保が課題(図4)。
- ・有効求人倍率が1.56と全国比約1.5倍にも係わらず、通勤負担による雇用不足が顕在化。

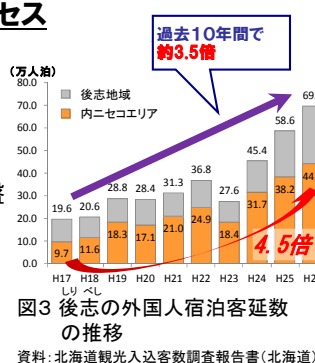


図3 後志の外国人宿泊客延数の推移

資料: 北海道観光入込客数調査報告書(北海道)

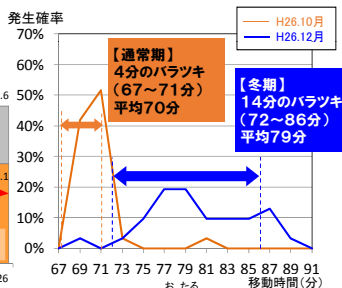


図4 並行現道(小樽～ニセコ間)の移動時間のバツキ

資料: フローデータ(H26.10, H26.12の1ヶ月間データ)より分析

②災害リスクに対する

物流ルートの脆弱性

- ・隣接する胆振地域には、周期的に噴火を繰り返す珠山(約30年周期)等が存在(図5)。
- ・国道5号は、災害発生時に代替路となるが、線形も厳しく、更には国際コンテナ通行支障箇所(写真1)を抱え、特に物流への影響が懸念。



図5 周辺の災害リスクと広域道路ネットワーク

③高次医療施設へのアクセス

- ・後志地域は高次医療の約9割を小樽市や札幌市に依存。人口の約3割が高次医療施設まで60分以内に到達できない状況(図6)。
- ・脳疾患・心疾患の死亡率が高く、速達性の確保が急務(図7)。

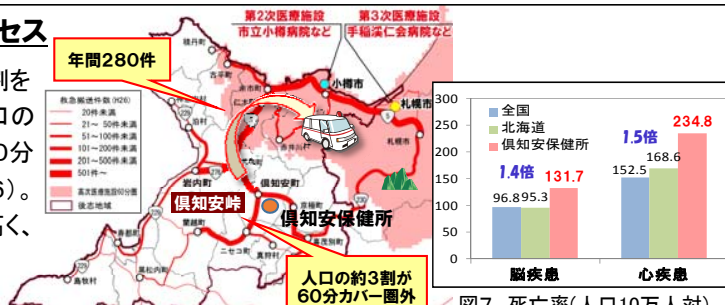


図6 H26年度後志管内発 救急搬送流動状況

資料: 小樽開発建設部調べ

図7 死亡率(人口10万人対)

資料: H25年北海道保険統計年報(北海道)

3. 整備効果

効果1 国際的観光リゾートの更なる発展【◎】【倶知安町ほか ニセコ観光圏整備計画】

- ・インバウンド観光の拠点である新千歳空港や札幌市・小樽市周辺からニセコへの移動時間短縮、定時性を確保。
 - ・ニセコ地域への更なる観光客増加、通勤圏拡大による雇用の促進が期待。
- 新千歳空港～ニセコ間の冬期所要時間 小樽～ニセコ間の冬期所要時間
現況 約155分 → 整備後 約120分 現況 約80分 → 整備後 約55分
(約35分短縮) (約25分短縮)

効果2 物流ルートの代替性の確保【◎】

- ・国際コンテナ通行支障区間の解消により、函館方面と札幌・後志地方を結びリダンダンシーの向上に寄与。
- 国際コンテナ通行支障箇所の回避
現況 4箇所 → 整備後 0箇所

効果3 安心して暮らせる地域の形成【◎】

- ・倶知安から小樽・札幌の高次医療施設への搬送時間短縮や安静搬送により、患者への負担を軽減。
 - ・脳疾患、心疾患の死亡率低下が期待(図8)。
- 倶知安～小樽市立病院の所要時間
現況 68分 → 整備後 約53分(約15分短縮)
小樽市の高次医療施設からの60分カバー圏人口
現況 164,200人(70%) → 整備後 203,900人(87%)
※整備後、カバー圏人口4万人増。

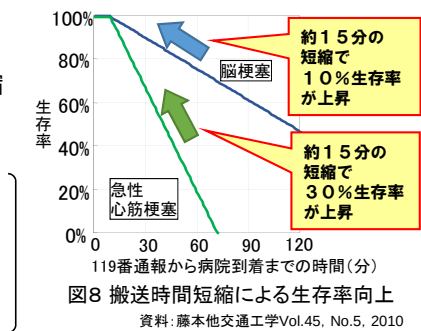


図8 搬送時間短縮による生存率向上

資料: 藤本他交通工学Vol.45, No.5, 2010

■費用便益分析結果 (貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

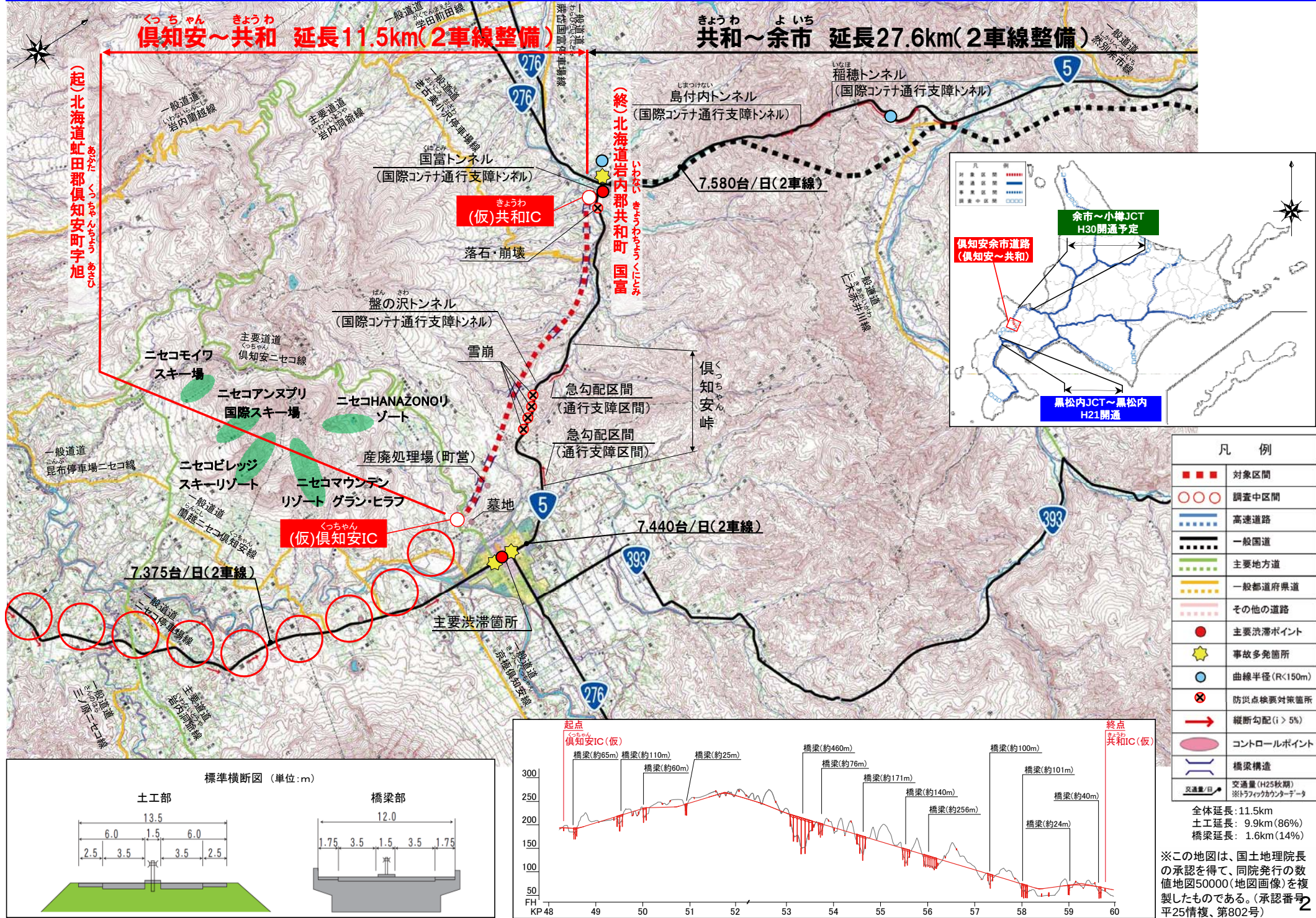
B/C	EIRR※1	総費用	総便益
1.3 (1.3)	5.4% (5.5%)	2,805億円※2 (344億円※2)	3,611億円※2 (447億円※2)

注) 上段の値は黒松内JCT～小樽JCT(仮称)を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果

※1: EIRR: 経済的内部収益率

※2: 基準年(H27年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

※3: JCT間の費用便益分析は、当該区間のうち、ルートや構造が確定した区間を対象に算出



- ・全国の食を支える地域産業を支援するとともに、交通機能の分担が図られることにより安全な物流ルートを確保
- ・救急搬送時の所要時間および連絡速度が改善することにより高次医療施設へのアクセスが向上し、地域医療サービスの向上に貢献

3

