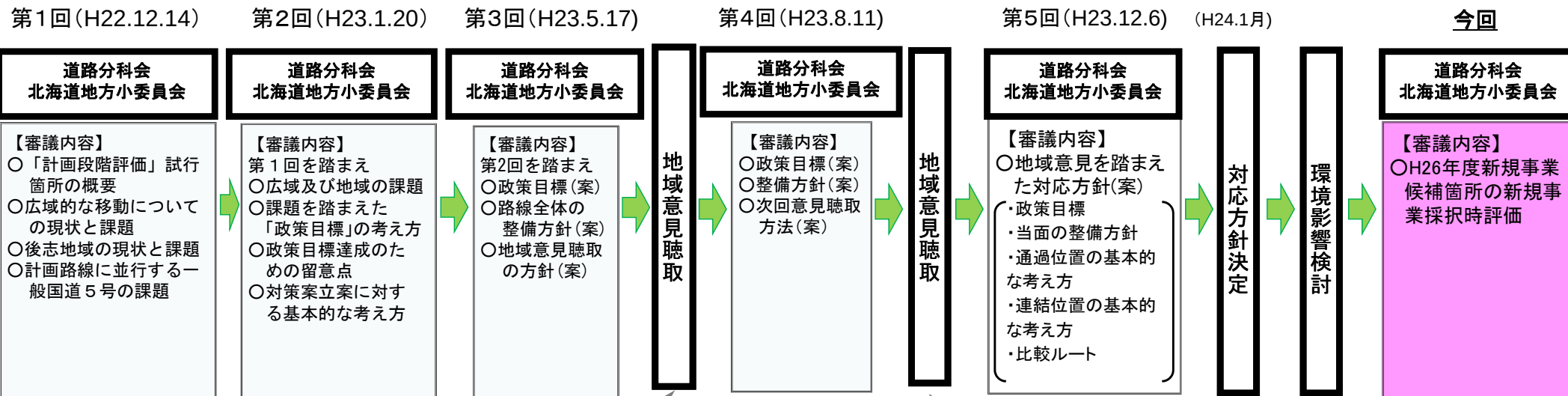


参 考 資 料 1

平成26年度新規事業候補箇所説明資料

一般国道5号（北海道横断自動車道）

倶知安余市道路（共和～余市）



第1回意見聴取【6.23～8.1】

1) 意見聴取の内容

- ・政策目標(考え方)について
- ・整備方針(考え方)について
- ・国道の課題について
- ・通過位置の基本的な考え方(案)について

2) 意見聴取の対象

- ・後志地域20市町村、その他関係団体16団体

3) 方法

- ・面談による聞き取り調査

4) 実施主体

- ・国土交通省北海道開発局

第2回意見聴取【9.7～10.27】

1) 意見聴取の内容

- ・政策目標(案)について
- ・当面の整備方針(案)について
- ・通過位置の基本的な考え方(案)について
- ・連結位置の基本的な考え方(案)について
- ・比較ルート(案)について

2) 意見聴取の対象

- ・後志地域20市町村、その他関係団体16団体、後志地域の住民、その他道路利用者等

3) 方法

- ・市町村・関係団体：ヒアリング
- ・地域住民・道路利用者：アンケート配布調査・WEBアンケート調査

4) 実施主体

- ・国土交通省北海道開発局

後志北西部地区の現状について

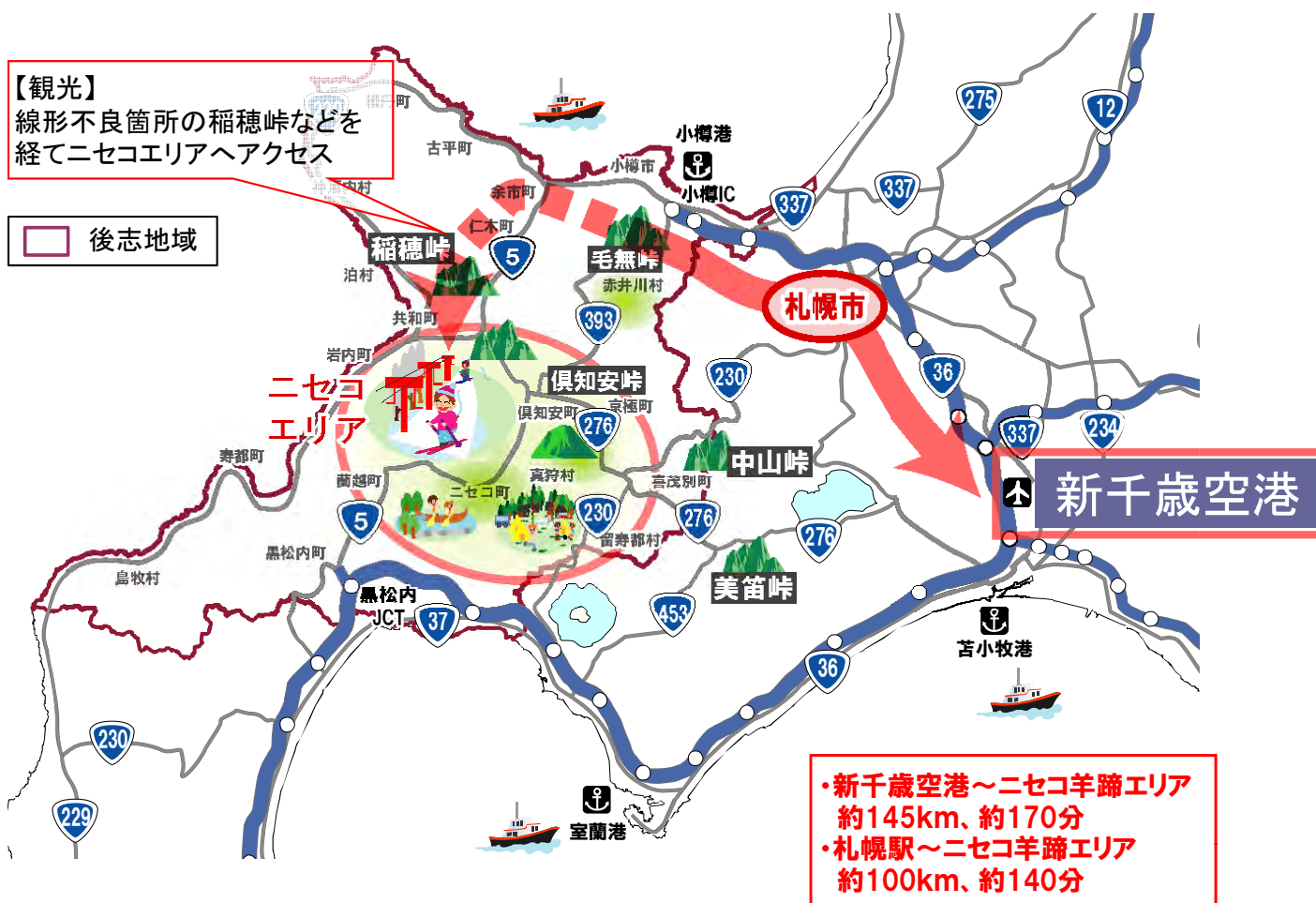
- 後志北西部地区は、余市町、仁木町、古平町、積丹町、共和町、岩内町、倶知安町、神恵内村、泊村の7町2村から構成され、北海道の中心都市である札幌市と道南地域を結ぶ国道5号が市街地及び隘路区間である稲穂峠、倶知安峠を通過。
- 北海道横断自動車道(余市～小樽)が現在事業中。

▼後志北西部地区道路ネットワーク



○後志地域は国際的な観光地である“ニセコ”を有し、年間約1,900万人の観光入込客があるが、新千歳空港や札幌からの移動に時間がかかるなど、アクセス性が課題。

▼ニセコ羊蹄エリアへのアクセス



資料：H24冬期プローブデータ

【観光ショップ】

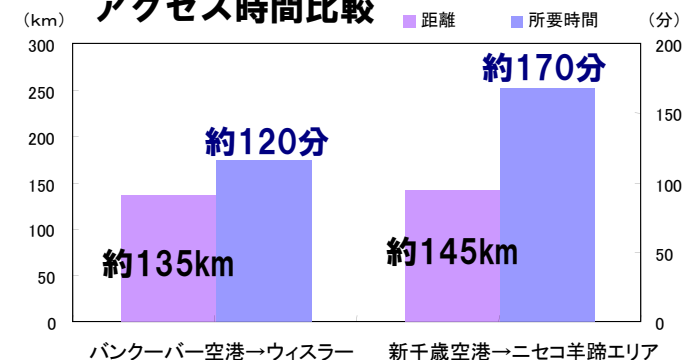
ニセコに何度か来ている観光客から、新千歳空港から遠いし、峠は冬怖いので車で走るのは抵抗感があると言われる

【自治体】

道に不慣れな観光客は、高速道路による移動が分かりやすく、整備促進を期待している

資料：H22 ヒアリング調査／北海道開発局

▼国外のスキーリゾート地との アクセス時間比較



注：ウィスラーは、ウィスラー・ブラックコム山でのアルペンスキーとマウンテンバイクが世界的有名リゾート地。

2010年、ウィスラーはバンクーバーオリンピックで行われる山岳競技の主要会場として使用された。

資料：H24冬期プローブデータ

※ニセコ羊蹄エリアは倶知安駅を基準として所要時間を算出
※ウィスラーの距離・時間はGoogle Mapによる集計

○新千歳空港や札幌からニセコエリアへの速達性が向上し、観光立国の推進に貢献。

▼新千歳空港からのアクセス向上によるニセコ羊蹄エリアの魅力向上

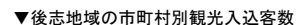
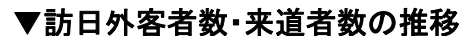


▼新千歳空港・札幌～ニセコエリアの所要時間



資料：H24冬期プローブデータ

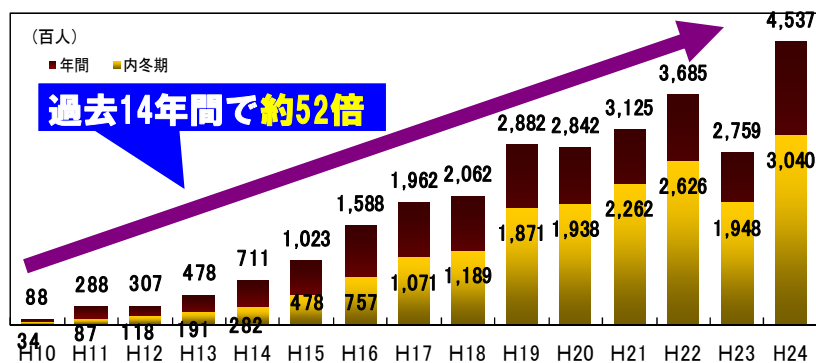
- ### ▼観光入込客数の推移



※ 石狩地域は札幌市を除く

資料：H24北海道観光入込客数調査報告書（北海道）

▼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）

▼ニセコエリアの主要な観光地

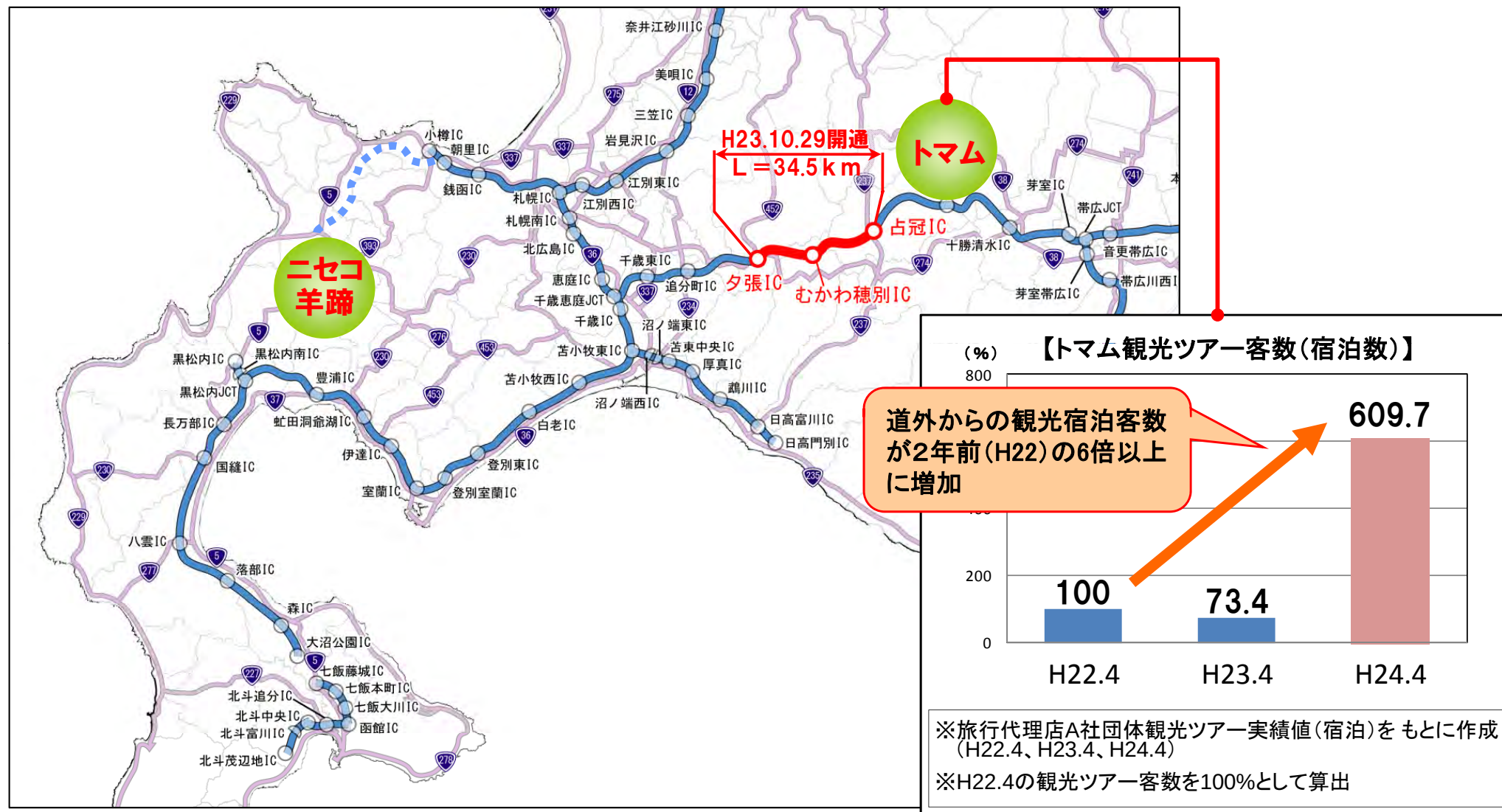


(参考)高規格幹線道路の開通が観光を支援した事例

○トマムでは、道東道の開通後に新千歳空港から道東方面への道外からの観光宿泊者が増加。
(旅行代理店A社が取り扱ったツアーデータ)

○ニセコ羊蹄エリアと新千歳空港が高規格道路ネットワークがつながることで、観光を支援。

▼旅行代理店A社が取り扱った開通前後における道外からの観光ツアー客数(宿泊数)の変化



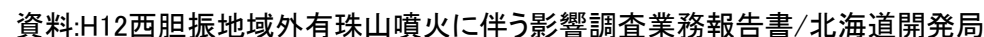
- ## ▼有珠山噴火災害による交通の転換



札幌～函館間の都市間バス
道央道から札幌道と国道5号に転換



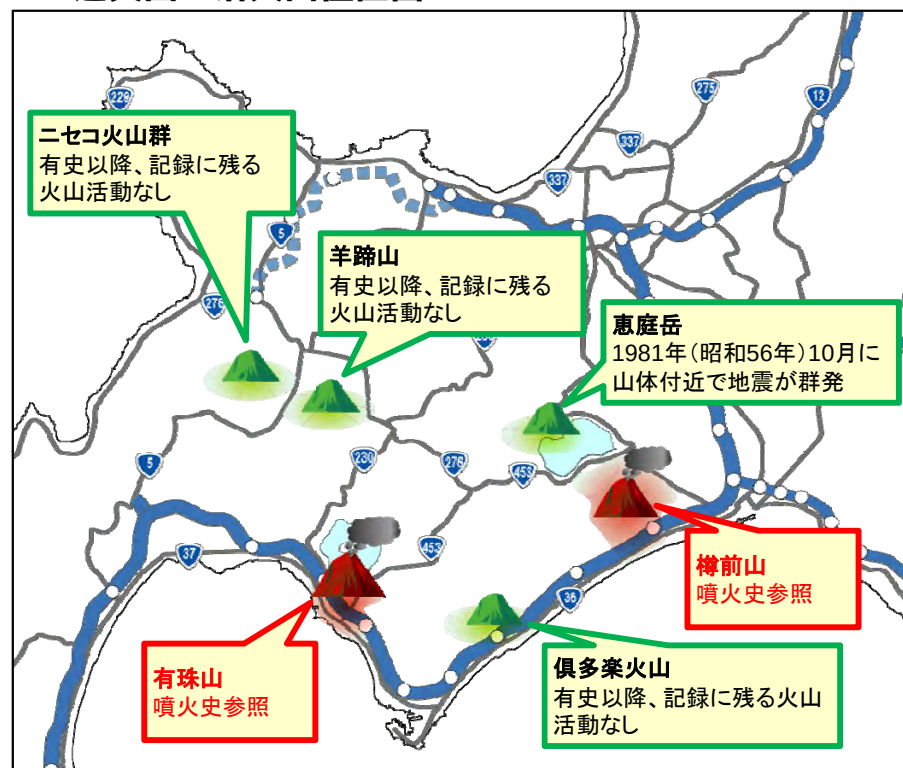
本州～札幌間の鉄道輸送
函館～札幌間についてトラック代行に転換



(参考)有珠山と樽前山の噴火

- 有珠山は、概ね30年周期で噴火しており、平成12年の噴火時は周辺の国道、道央道、鉄道等を麻痺させ、物流・人流に大きな影響を与えた。
- 樽前山の噴火周期は不規則であるが、平均すると約30年程度の周期で噴火。

▼道央圏の活火山位置図



▼有珠山噴火時の状況(H12)



鉄道の被災

資料：気象庁 北海道の活火山



道央道の被災

▼有珠山ハザードマップ



資料：北海道伊達市ホームページ（一部加筆）

▼樽前山ハザードマップ



資料：北海道苫小牧市ホームページ（一部加筆）

▼有珠山・樽前山の噴火史

有珠山の噴火	周期	樽前山の噴火	周期
1663年 (寛文3年)			
		1667年 (寛文7年)	
		1739年 (元文4年)	72年
1769年 (明和5年)	106年		
		1804-1817年 (文化年間)	65年
1822年 (文政5年)	53年		
1853年 (嘉永6年)	31年		
		1867年 (慶応3年)	63年
		1874年 (明治7年)	7年
		1883-1887年 (明治16~20年)	9年
		1894年 (明治27年)	11年
		1909年 (明治42年)	15年
1910年 (明治43年)	57年		
		1917-1936年 (大正6年~昭和11年)	8年
1944-1945年 (昭和19~20年)	34年		
		1944-1955年 (昭和19~30年)	27年
1977-1978年 (昭和52~53年)	33年		
		1978-1981年 (昭和53~56年)	34年
2000年 (平成12年)	23年		

資料：平成12年度 西胆振地域外有珠山噴火に伴う影響調査業務報告書（北海道開発局室蘭開発建設部）
苫小牧市 市民生活部 危機管理室HPより作成

(参考)原子力防災計画における避難ルート

- 国道5号は泊原子力発電所の緊急時防護措置準備区域(UPZ)を通過。
- 周辺自治体の避難経路として指定されているが、小樽・札幌方面への避難経路上には交通混雑が発生する市街地や、特に冬期の走行性に課題のある稲穂峠が存在し、迅速な救援・避難活動への影響が懸念。

▼原子力防災計画における避難ルート



余市市街の混雑状況



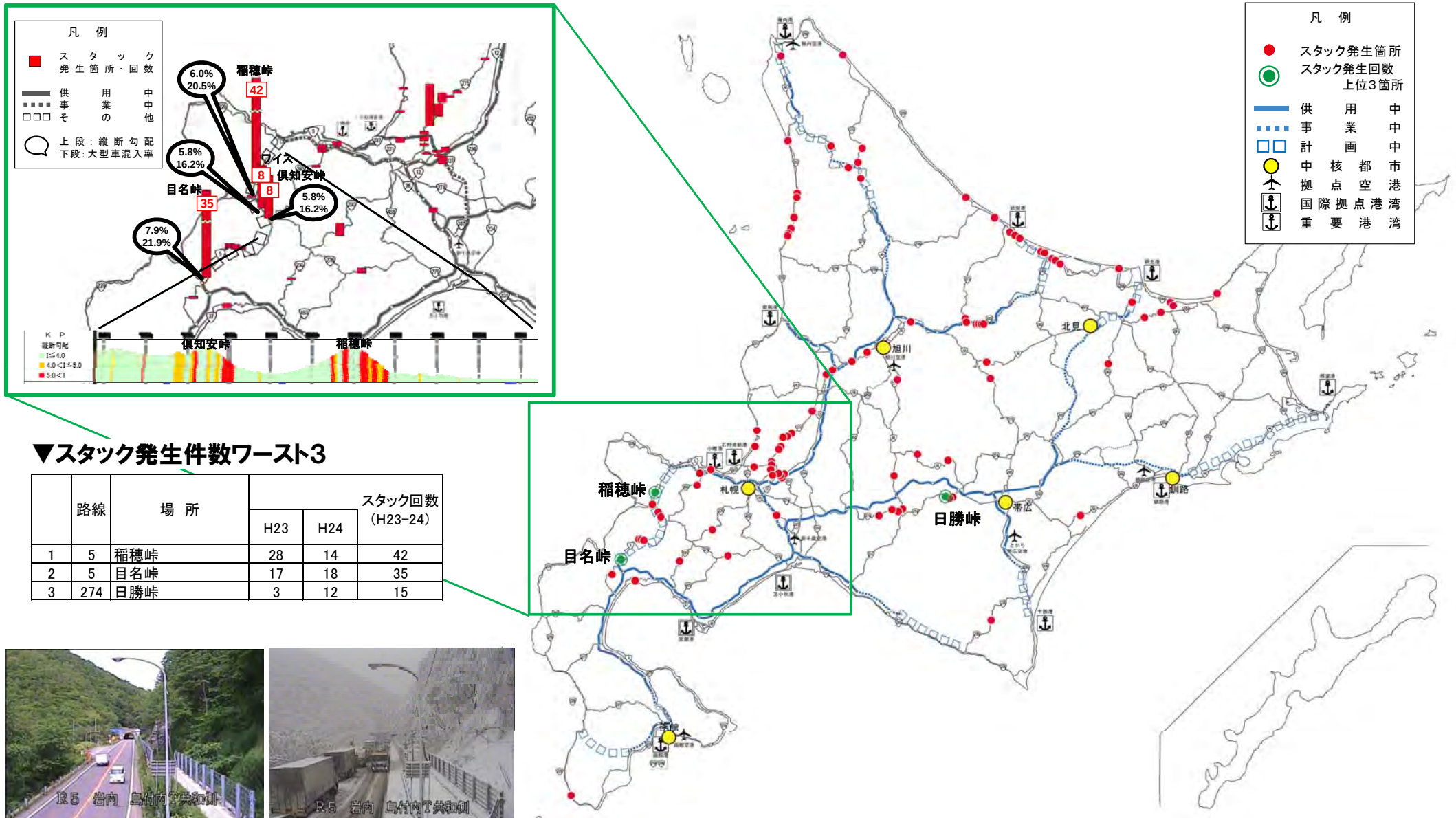
稲穂峠の冬期スタック

資料：泊村・共和町・岩内町・神恵内村・蘭越町・倶知安町、
仁木町の原子力防災計画 避難等措置計画より

(参考)スタックの発生状況

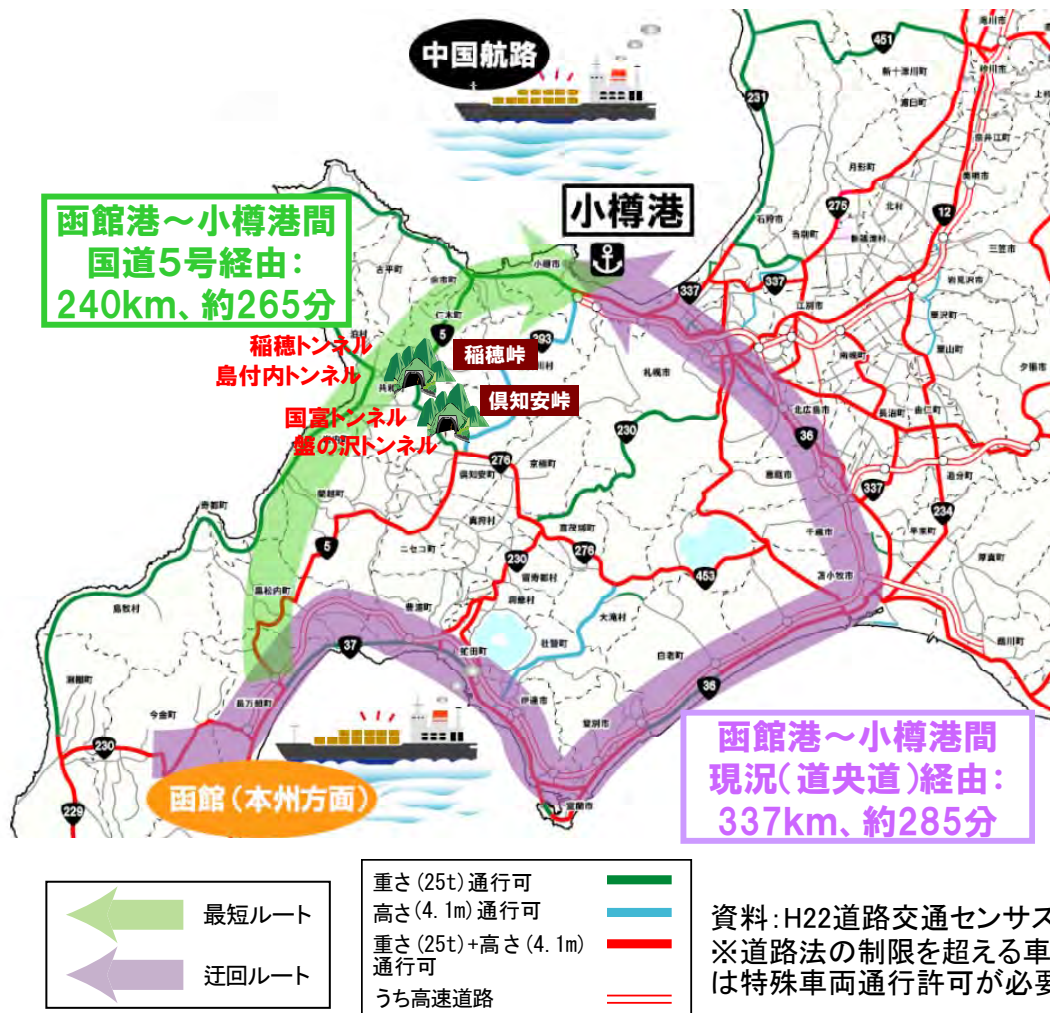
- 急勾配な坂道や急カーブがきつい峠部などでは、路面状況と相まってスタックが発生。
- 稲穂峠は、スタック発生回数が全道で最も多く発生。

▼全道のスタック発生状況(H23,24)



- 函館方面から小樽港への国際コンテナの輸送において、国道5号の狭小トンネルを避けるため、大規模な迂回が発生。
- 後志の主要な物流経路を担う国道5号は、稲穂峠などの線形不良区間を中心に大型車関連事故が多発。

▼国際コンテナ輸送ルート



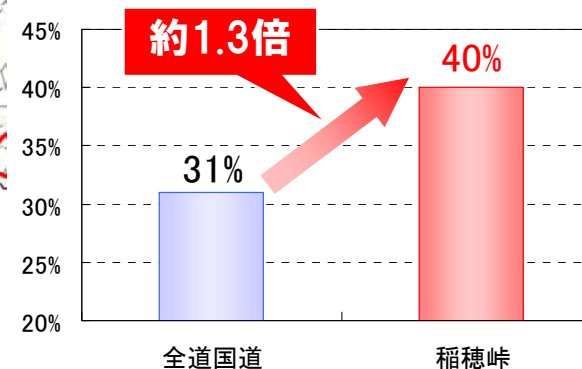
▼稲穂トンネルの通行状況



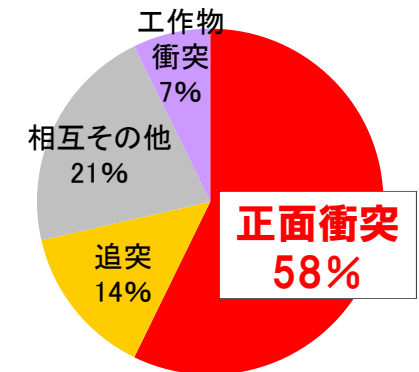
▼事故発生状況



▼稲穂峠の大型車関連事故割合



▼稲穂峠の線形不良箇所における大型車事故類型

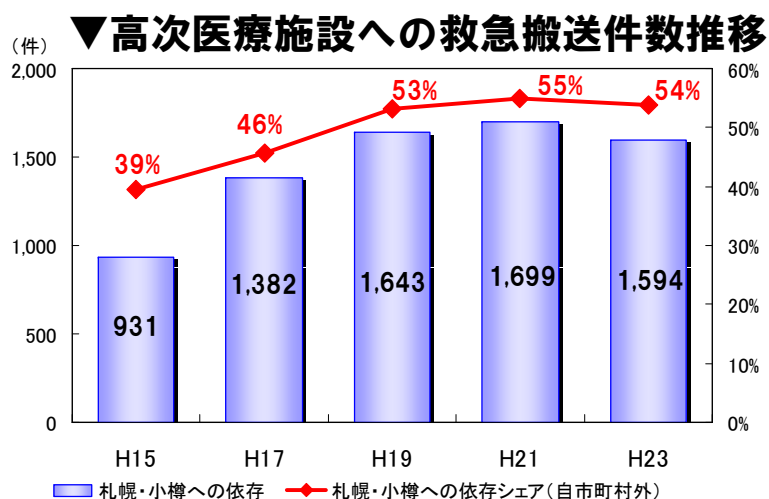


資料：事故マッチングデータ(H14-H23)

- ### ▼通行支障箇所の解消等による代替性の向上



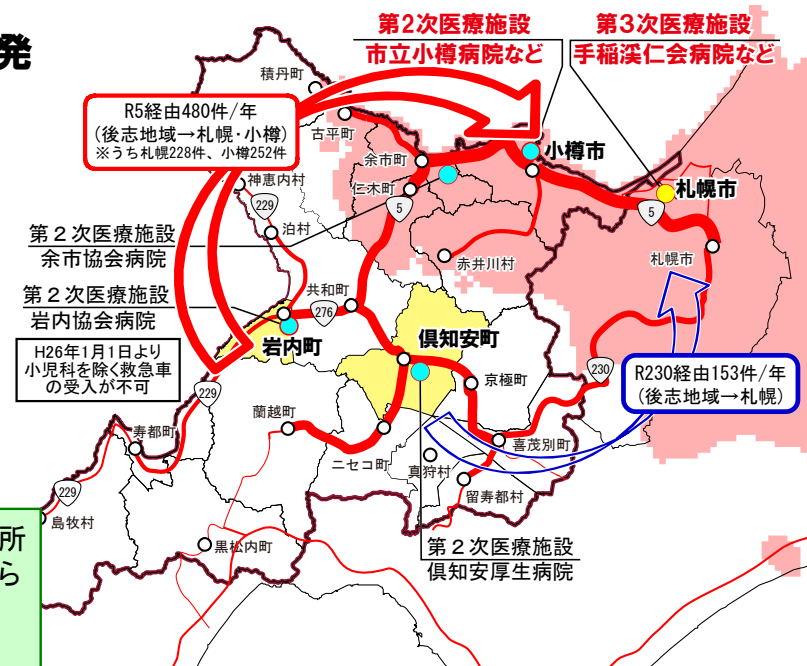
- 後志地域の救急搬送は、緊急性の高い血管疾患に対応可能な2次医療施設のある小樽市や3次医療施設のある札幌市へ依存。
- 倶知安町、岩内保健所管内の町村では、交通事故による死亡率が全国、全道平均と比べて高く、特に岩内保健所管内では全道平均の約2.7倍に上る。



▼H23年度後志管内発 救急搬送流動状況

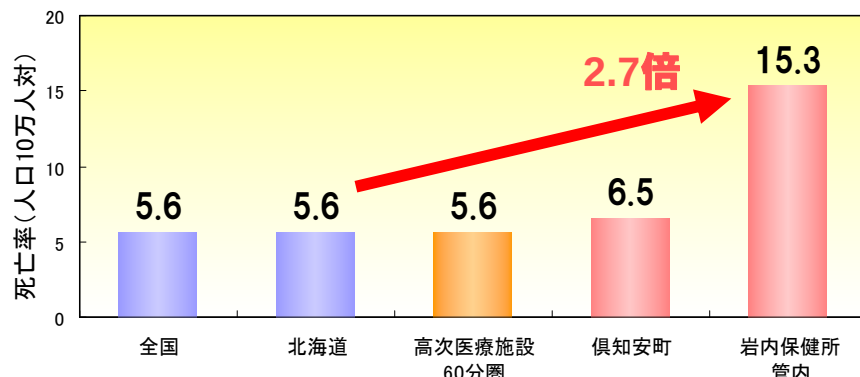


特に稲穂峠や信号機のある箇所ではスピードが出せないことから規格の高い道路が必要。
(H23岩内寿都地方消防組合)



資料：北海道開発局
注：後志地域から札幌市および小樽市への救急搬送件数

▼交通事故死亡率(H21-H23平均)



資料：北海道保健統計年報(H21-H23)

▼後志管内の2次救急医療機関及び札幌市の3次救急医療機関の標榜科目

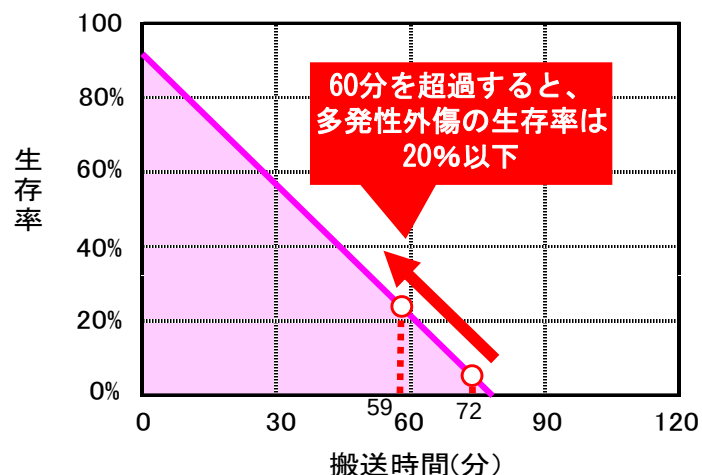
所在地	救急医療機関名称	救命センター	内科	外科	循環器科	小児科	脳神経外科	心臓血管外科	産婦人科	麻酔科
札幌市	3次医療施設(手稲溪仁会など4施設)									
小樽市	2次医療施設(8施設)									
倶知安町	倶知安厚生病院									
岩内町	岩内協会病院									
余市町	余市協会病院									
寿都町	寿都診療所									
黒松内町	黒松内国保病院									

脳神経外科と心臓血管外科は後志管内で小樽のみ

資料：H25年2月14日時点で北海道救急医療・広域災害情報システム、倶知安厚生病院HP、岩内協会病院HP、標榜診療科目を記載(平日全日診療可能)、ただし麻酔科のみ標榜有無で評価
注：本資料においては、脳神経外科と心臓血管外科の対応が常時可能な医療施設を高次医療機関と設定

- 倶知安・岩内方面から小樽市内の高次医療施設への搬送時間が60分以内に短縮、また、安静搬送により患者の負担が軽減されるなど、救急医療を支援。
- 60分カバー圏域の拡大、多発性外傷等の救急患者の生存率向上が期待。
- 市街地、峠部などの通行支障区間の回避により救急搬送時の走行性が向上。

▼多発性外傷における搬送時間と生存率の関係

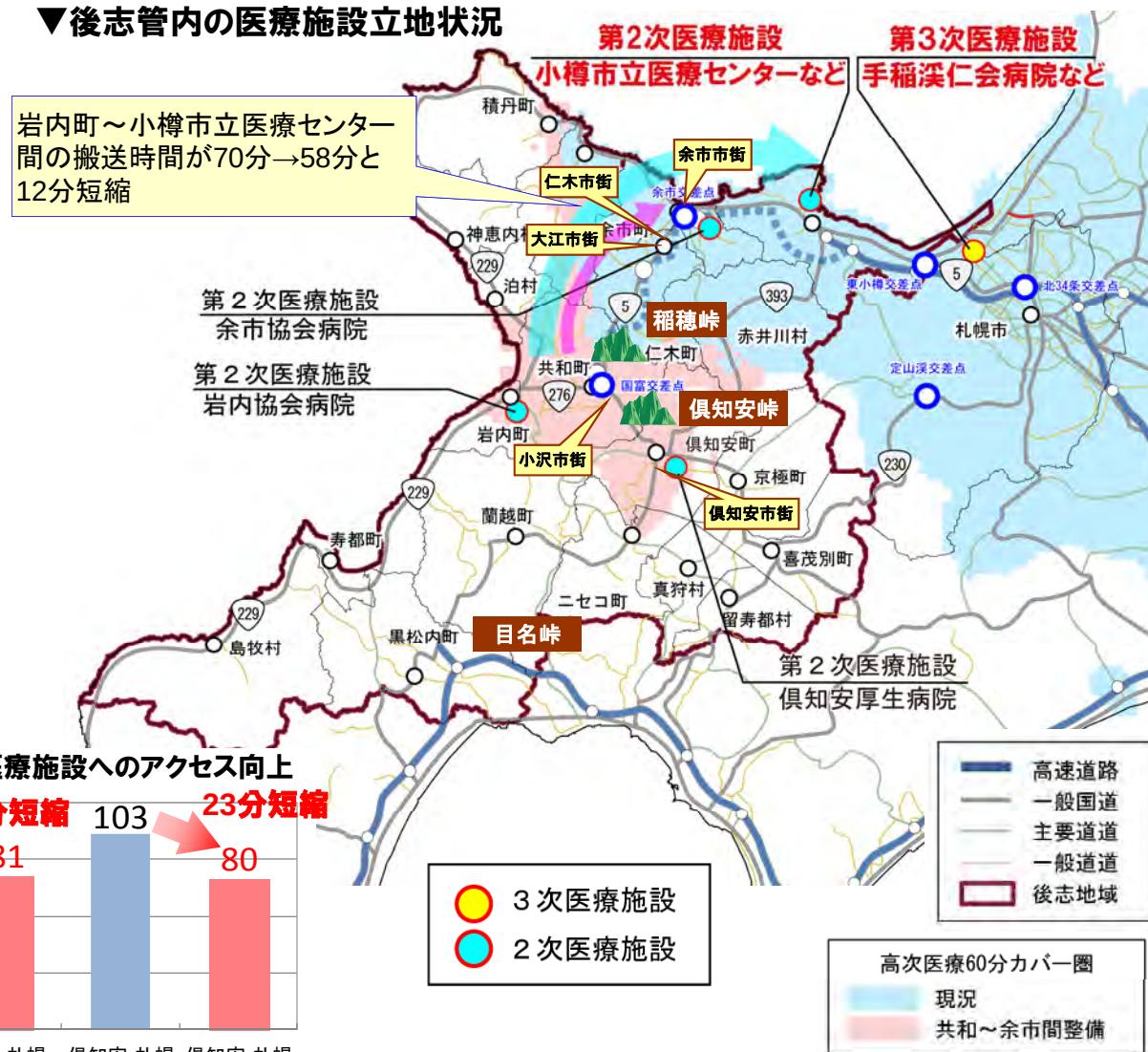


※ 多発性外傷:生命を脅かす可能性のある大けがが、体の2部位以上に存在するもの。交通事故や高所からの墜落事故などが原因で発生。

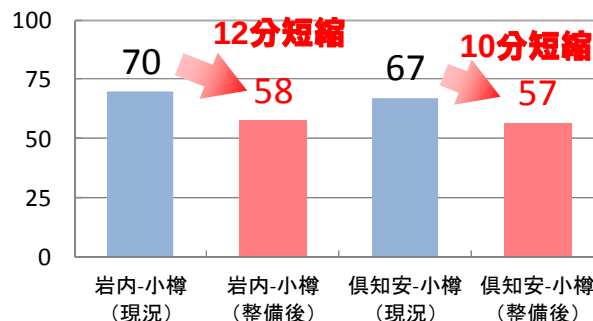
搬送時間：覚知（コール119）～病院到着までの時間

資料：藤本他医師9名「道路整備による救急医療改善効果～経済性を偏重しない道路整備効果説明方法の提案～」交通工学 Vol.45, No.5, 2010 の算式にて北海道開発局が作成

▼後志管内の医療施設立地状況

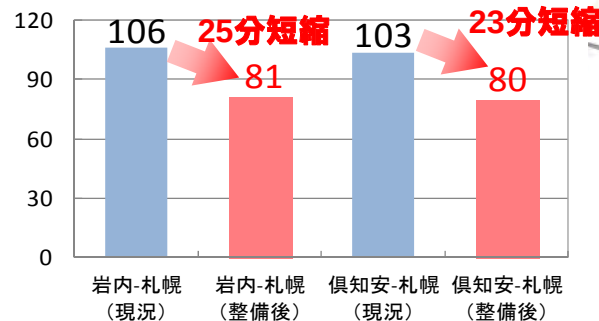


(分)▼小樽の高次医療施設へのアクセス向上



資料：H25プローブデータ

▼札幌の高次医療施設へのアクセス向上



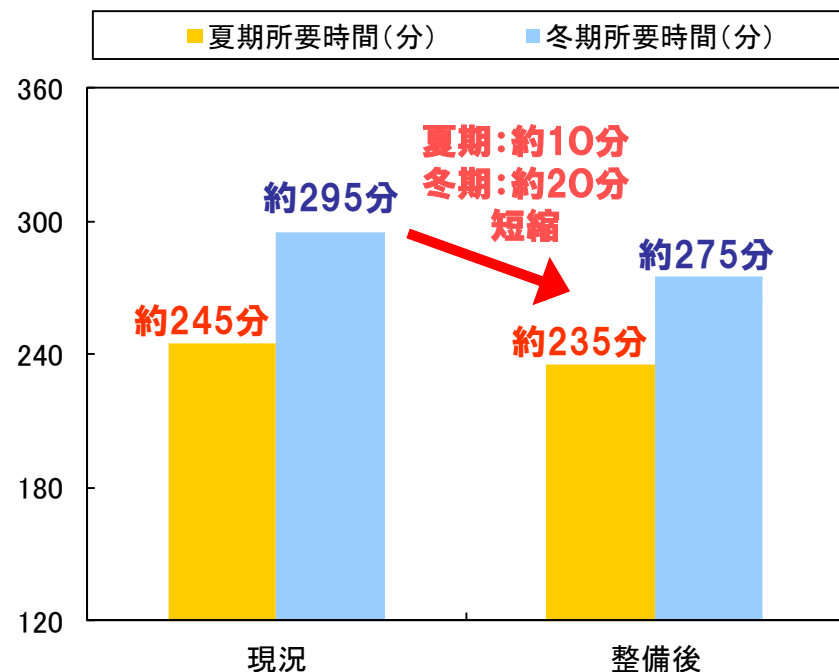
資料：H25プローブデータ

○道央経済の中心である札幌市、新千歳空港や苫小牧港等の空港港湾、登別や洞爺などの観光地と、観光・農水産業のポテンシャルの高い後志地域をつなぐことで、道央圏の拠点間の相互連携とともに、観光や農水産業など後志地域の持つ魅力や活力がより高まるものと期待。

▼道央圏の環状機能



▼道央環状一周の移動時間



資料: H24プローブデータ

※道央環状一周:札幌～千歳～苫小牧～洞爺湖～二セコ・倶知安
～小樽間を、立ち寄りせず通過した時の移動時間