資料2

『北海道知事意見』

北海道開発局長 高松 泰 様



道路事業の計画段階評価に係る意見照会について(回答)

日頃から北海道の建設行政の推進につきましては、格別の御協力を賜り、厚く御礼申し 上げます。

さて、平成23年11月25日付け北開局道計第61号で照会のありましたこのことについて、 次のとおり回答いたします。

記

北海道横断自動車道(黒松内~余市間)の整備方針等には、特に異存はありません。

なお、黒松内~余市間の整備は、観光振興や物流の効率化のほか、高次医療施設への搬送時間の短縮など、地域住民を守る命の道として重要な役割を果たすものと認識しており、さらに、大規模な自然災害や万が一の原子力災害の際には、住民の避難や必要な資機材の輸送などにおいても大きな役割を果たすものと考えていることから、高速交通ネットワークの早期形成がぜひとも必要であり、整備方針等の決定に際しては、共和町・岩内町方面からのアクセス性や利便性に配慮するなど、地域の意見を十分に反映していただくとともに、ミッシングリンクの解消に向けて早急に事業化が図られるよう、特段のご配慮をお願いいたします。

連絡先

建設部建設管理局建設政策課 政策調整グループ 主査(公共評価) TEL 011-231-4111 内線29-123 FAX 011-232-9162



北開局道計第 61号 平成23年11月25日

北海道知事 殿

国土交通省北海道開発局長

### 道路事業の計画段階評価に係る意見照会について

北海道開発行政の推進につきましては、日ごろから特段の御配慮を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、国土交通省では、道路事業の効率性及びその実施過程の透明性の向上を図るため、代替案の比較評価を行う計画段階において事業評価を行う「計画段階評価」の取組を導入し、地域の声を聞きながら、第三者委員会の審議を経て、対応方針を決定することとしています。

つきましては、計画段階評価の試行箇所として検討を進めている北海道横 断自動車道(黒松内~余市間)の整備方針等について、貴職の意見を承りた く依頼させていただきます。

なお、回答につきましては、下記により提出くださいますようよろしくお 願いいたします。

記

※意見の送付・問い合わせ

提 出 期 日 平成23年12月2日(金) 送付・問い合わせ先 北海道開発局建設部道路計画課

> 課長補佐 村上 睦 電話 011-709-2311 (内線 5356)

くろまつない

### 北海道横断自動車道 黒松内~余市

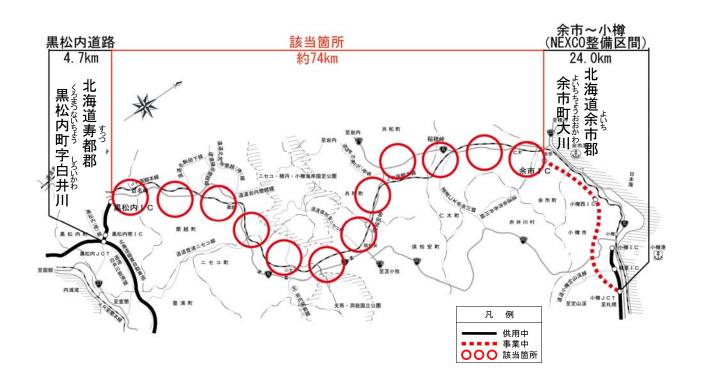
くろまつないちょう しろいかわ

事業区間:北海道寿都郡黒松内町字白井川

~北海道余市郡余市町大川

延 長:約74km





# 【意見照会の主な内容】

- ①政策目標(案)
- ②当面の整備方針(案)
- ③通過位置の基本的な考え方(案)
- ④連結位置の基本的な考え方(案)
- ⑤比較ルート(案)

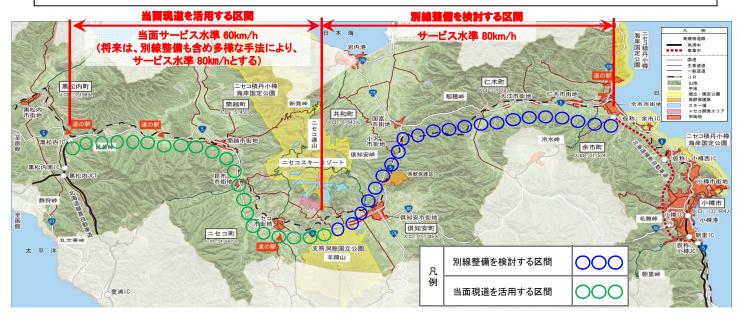
# ①政策目標(案)(後志地域の課題と達成すべき政策目標)

後志地域の課題と、課題を解消するために達成すべき「政策目標(案)」を設定しました。

		後志地域の課題	政策目標(案)				
暮らし (地域医療)	課題 1	・札幌方面の高次医療施設への速達性が 課題	○後志地域から高次医療施設がある札幌市、 小樽市への搬送時間の短縮 ○市街地、線形不良区間における走行性向上				
観光	課題2	・高規格幹線道路のない後志地域は観光 客が立寄りづらい地域となっている	〇新千歳空港から主要観光地であるニセコ エリアへの速達性の向上				
物流	課題3	・道南から小樽港への国際コンテナ輸送 について、最短経路が利用できない ・主要な物流経路では大型車関連事故が 多発	○国際コンテナの通行支障区間の解消 ○峠部・市街地部などの通行支障区間の解消に よる速達性・安全性の向上				
防災	課題 4	・大規模災害時に物流機能が麻痺	〇北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を地 震・火山等大規模災害時に代替するルートを 確保				
拠点間 交流	課題 5	・道央圏内の地域間の連携機能が脆弱	〇道央圏内の拠点都市間をつなぐ環状機能の 確保				

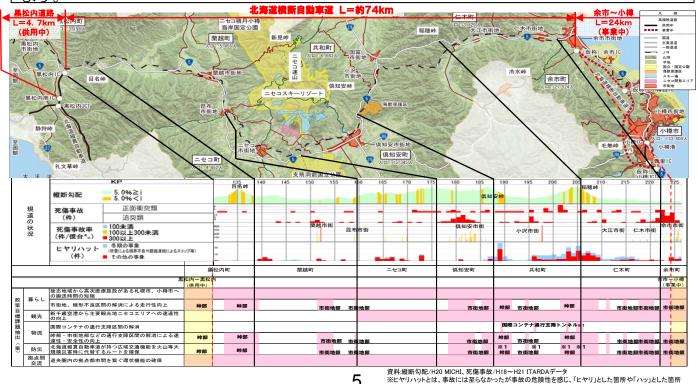
# ②当面の整備方針(案)

当面の整備方針(案)の考え方として、政策目標を効果的に達成していくため、政策目標 に対する現道の使われ方や現道課題からの評価を行い、課題が大きい区間(倶知安~余市上 C間)については、別線で整備することを検討することとし、現道の走行性が比較的高い区 間(黒松内 I C~倶知安間)については、当面現道を活用する案を設定しました。



# 【参考1】「現道の課題(対象路線に並行する一般国道5号の状況)」

国道5号には政策目標達成に障害となる課題があり、市街地や峠、国際コンテナが通行で きないトンネル、ヒヤリハット箇所など、倶知安町から余市町までの間に課題が集中してい



## 【参考2】「当面の整備方針(案)による整備効果」

### 当面の整備方針(案)による整備効果として、以下の効果が期待されます。

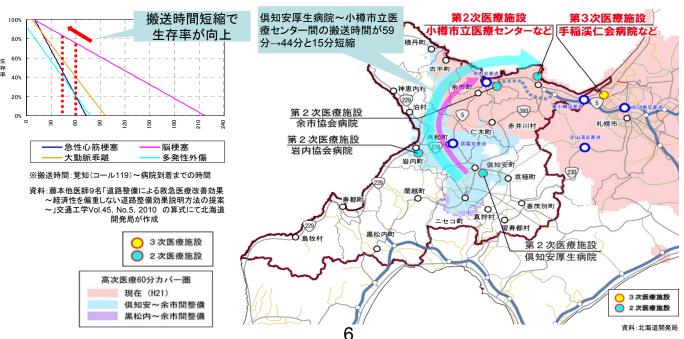
	政策目標(案)	整備効果			
暮らし (地域医療)	<ul><li>○後志地域から高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送時間の短縮</li><li>○市街地、線形不良区間における走行性向上</li></ul>	効果 1	・高次医療施設への速達性が向上し、救急 搬送等における時間短縮が図られます		
観光	〇新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの 速達性の向上	効果 2	・新千歳空港からニセコエリアへの速達性が 向上し、観光客がより立ち寄りやすい環境 となります		
物流	○国際コンテナの通行支障区間の解消 ○峠部・市街地部などの通行支障区間の解消による速 達性・安全性の向上	効果3	・国際コンテナ積載車両の通行支障箇所を 迂回することにより、道南方面(函館港) と道央方面(小樽港)間の国際貨物の輸送 時間が大幅に短縮されます		
防災	〇北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、地震・ 火山等大規模災害時に代替するルートを確保	効果 4	・災害時に、広域的には北海道縦貫自動車道 の代替ルートとして、また、峠部や市街地 などの隘路を有する現国道の代替路として 防災機能の向上が期待できます。		
拠点間 交流	○道央圏内の拠点都市間をつなぐ環状機能の確保	効果 5	・道央圏内の連携機能の脆弱さが改善され、 地域間交流が活発となることが期待され ます		

# 「効果1」 高次医療施設への速達性が向上します。

- ・脳梗塞等の重大疾患は、救急搬送時間の短縮により、生存率が向上します。
- ・当該区間の整備により、高次医療施設への速達性が向上し、救急患者の生存率向上が期待 されます。

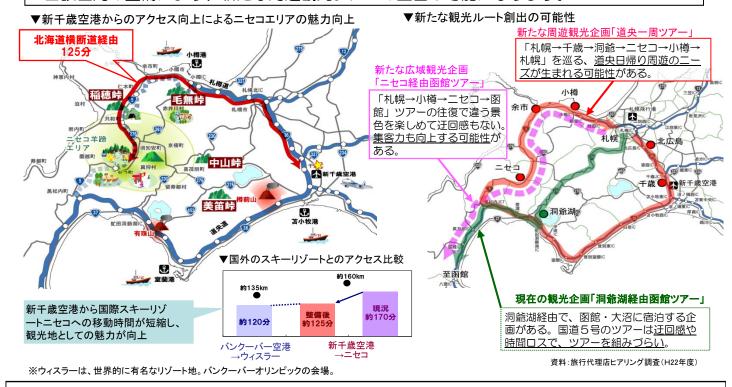
### ▼疾病別搬送時間と生存率の関係

### ▼後志管内の医療施設立地状況



### 「効果2」 新千歳空港~ニセコ間の速達性が向上します。

- ・新千歳空港から二セコエリア等への移動時間短縮により、観光地としての魅力が向上し、 観光客の増加が期待されます。
- ・当該区間の整備により、新たな周遊観光ツアーの企画が可能になります。



# 「効果3」 物流の効率化を支援します。

- ・国道5号には、国際基準のコンテナ輸送の障害となる狭小トンネルや、荷痛みの要因となる る峠、輸送の定時性を阻害する市街地が点在しています。
- ・当該区間の整備により、これら課題区間を解消し、国際基準のコンテナ輸送ルートの大幅 な迂回が解消します。



#### 「効果4」 大規模災害時の代替ルートとして期待されます。

- ・当該区間の整備により、大地震や火山噴火等、太平洋側の大規模災害の際に北海道縦貫自 動車道の代替機能を発揮することが期待されます。
- ・また、大規模災害が発生した場合、被災地域への広域的な救援活動や緊急物資の輸送のた めの車両の移動経路として機能することが期待されます。

### ▼鉄道輸送の迂回状況 小樽港 平時輸送量 噴火時輸送量 (JR室蘭本線) (JR函館本線) 札幌 JRコンテナ2,400個/日 JRコンテナ 230個/日 例 鉄道貨物 通常経路 函館本線経由迂回列車 トラック代行経路 船舶代行輸送 トラック迂回経路 苫小牧港 鉄道通行 JR室蘭本線不通によりJR函館本線



H12年有珠山噴火により、 北海道縦貫自動車道が 約15ヶ月間通行止めに (H12.3.29~H13.6.30)

道央圏内の拠点間をつなぐ環状機能を確保します。 「効果5」

不能箇所

室蘭港

・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 待されます。

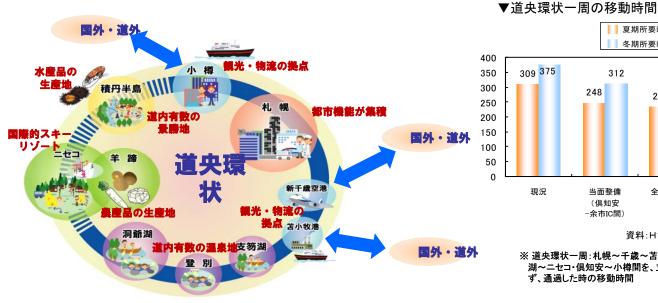
こ振り替えたが、輸送能力不足により、

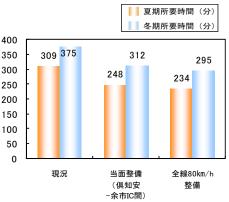
ラック代行輸送を行うも、コンテナは

影響調查業務報告書/北海道開発局

資料:H12西胆振地域外有珠山噴火に伴う

滞留しました。





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

資料:H17センサス

# 【参考3】「整備効果の達成度」

### 当面の段階的な整備における整備効果(政策目標(案)の達成度)

当面の整備方針(案)による政策目標の達成状況を、全線80km/hのサービスレベルで整備した場合 と比較すると、以下のような特徴があります。

#### 倶知安~余市間を80km/hのサービスレベルで整備する場合 全線80km/hのサービスレベルで整備する場合

	政策目標(案)	当面の整備効果	達成度(%)
暮らし	<ul><li>○後志地域から高次医療施設がある札幌市 、小樽市への搬送時間の短縮</li></ul>	倶知安厚生病院〜 小樽市立医療センター間の搬送時間 の短縮 (現況 夏期:59分 冬期:1時間06分)	0% 25% 50% 75% 100% 夏期 44分 (15分短縮) 100% 冬期 47分 (19分短縮) 100%
(地域医療)	〇市街地、線形不良区 間における走行性向 上	黒松内〜余市間のヒヤリハット箇所の解消 (現況 通年箇所 369箇所) ( うち冬期箇所 169箇所)	通年 箇所 うち 冬期 箇所 100%
観光	○新千歳空港から主要 観光地であるニセコ エリアへの速達性の 向上	新千歳空港から二セコ町役場間の 移動時間の短縮 (現況 夏期:2時間50分 冬期:4時間01分)	夏期
物流	○国際コンテナの通行 支障区間の解消	国際コンテナの通行支障区間の 解消 (現況 通行支障トンネル4箇所)	通行 支障 区間
193 <i>I</i> JIL	〇峠部・市街地部など の通行支障区間の解 消による速達性・安 全性の向上	黒松内〜余市間の通行支障箇所の解 消 (現況 峠部、市街地 通過11箇所)	- 特 市街地 7箇所解消 64% 解消 100%
防災	○北海道縦貫自動車 道が持つ広域交通機 能を、地震・火山等大 規模災害時に代替す るルートを 確保	災害時における広域的な代替ルートとしての黒松内〜余市間の通行支障箇所の解消 (現況 峠部、市街地 通過11箇所)	

※全線整備、当面整備(倶知安-余市IC間)の達成度は試算値であり、今後の計画に合わせて変更となる場合がある ※整備箇所は、速度(サービスレベル)を80km/hとして各所要時間を試算(暮らしの搬送時間は高速道路100km/hとして試算) ※冬期の所要時間は、走行速度調査結果から算出した低減率を夏期速度に乗じて試算 ※ヒヤリハットとは、事故には至らなかったが事故の危険性を感じ、「ヒヤリ」とした箇所や「ハッ」とした箇所

### ③通過位置の基本的な考え方(案)

通過位置の基本的な考え方(案)について、次のとおり設定しました。

- ①構造物(コスト)を抑制するため、JRや河川の横断を考慮
- ②地域分断を避けるため、市街地を考慮
- ③国立公園・国定公園・希少種の生息地や埋蔵文化財包蔵地等の自然環境に考慮
- ④その他のコントロールポイント(CP)を考慮
  - ・水田、果樹園等の農地
  - ・インフラ施設(上下水道など)
  - ・公共施設(学校など)
  - •環境保全(森林公園)
  - ・リゾート施設及び施設と一体となって機能する宿泊施設群

自然 環境面	自然公園	国立公園、 国定公園等	支笏洞爺国立公園、ニセコ積丹小樽海岸国定公園		
	史跡•遺構	指定文化財	史跡·天然記念物等(町指定)		
	森林	保安林	水源かん養、土砂流出防備、保健、 土砂崩壊防備、干害、防風、防霧保安林		
	条例等の保全対象	自然環境保全地 域等	北海道自然環境等保全条例指定地区等		
	その他	鳥獣保護区	鳥獣保護区		
生活	市街地	規制区域	騒音·振動規制区域、悪臭規制区域		
環境面		その他	学校、病院、福祉施設等		

# ④連結位置の基本的な考え方(案)

連結位置(出入りの位置)の基本的な考え方(案)について、次のとおり設定しました。

- ①市街地、リゾートエリア等の地域づくりの拠点施設からの利便性
- ②各方面に集散する交通を円滑に流動させることが可能な幹線道路との接続
- ③災害時の効率的な避難活動・被災地支援活動が可能な幹線道路や市街地との接続

### ⑤比較ルート(案)

「当面の整備方針(案)」で設定した別線整備を検討する区間『倶知安〜余市IC間』について、次のとおり2つの比較ルート(案)の考え方を設定しました。

比較ルート(案)	概要
案①	共和町・岩内町方面(国道276号)からのアクセス性を重視したルート
案②	道央と道南方面を連絡する際など路線延長短縮による時間短縮を重視したル ート

### 比較ルート(案)の概要



		案 ① 🗀	案 ② 🗀			
	計画の概要	共和町・岩内町方面(国道276号)からのアクセス性 を重視し、利便性に最大限配慮したルートです	路線延長短縮による時間短縮を重視したルートです			
	速達性	· 計画延長が案②より長く、移動時間もやや遅い です	・計画延長が案①より短く、移動時間もやや早いです			
特		· 路線延長は長いが、急峻な地形部の通過を短縮でき、大規模な構造物を削減できることから事業費は案②と同程度と見込まれます	・路線延長は短いが、急峻な地形部の通過が長くなる ことや、鉄道と交差する回数が多くなることから大 規模な構造物が必要となり、事業費は案①と同程度 と見込まれます			
徴	利便性	· 国道5号経由での共和町・岩内町方面のアクセス性 が良い案です	· 札幌小樽方面から共和町・岩内町へ向かう交通につ いては迂回が生じる案です			
	政策目標 の達成度	・すべての利用経路において、国際標準コンテナ通行 支障箇所であるトンネル4箇所を回避できます	・共和町・岩内町方面からの利用に際し、国際標準コンテナ通行支障箇所である「国富トンネル」「島付内トンネル」「稲穂トンネル」を回避できません			

### (参考) 事業費及び事業期間について

計画段階評価(試行)の対象区間である黒松内〜余市間については、通過するルートや連結する位置が未定なことから、現在のところ事業費に関しては算出しておりませんが、参考として北海道内で近年供用した高規格幹線道路における事業費及び事業期間についての例をお示しします。

### ▼主な類似事業

- LOWINTH										
	施工者 車線数		車線数 延長	事業着手		事業完了	事業期間		事業費	km当たり事業費
					工事着手			工事期間		
幌富バイパス	玉	2 車線	10.9 km	平成12年度	平成15年度	平成21年度	9年	6年	304 億円	28億円/km
厚真門別道路	玉	2 車線	20.0km	平成2年度	平成5年度	平成17年度	15年	12年	636 億円	32億円/km
名寄バイパス	围	2 車線	19.5 km	平成元年度	平成5年度	平成21年度	20年	16年	812 億円	<b>42</b> 億円/km

### なお、

- ・事業費については、地形の違いやトンネル・橋梁等の構造物の多さの違いなどにより変化します。
- ・事業期間については、用地取得状況、社会情勢による予算の動向などにより変化します。また、その他に事業着手前に都市計画決定や環境影響評価などの手続きを行う場合があります。