

北海道横断自動車道（黒松内～余市） 計画段階評価の試行

平成23年8月11日

国土交通省 北海道開発局

1. 前回までの審議内容
2. 本日も議論頂きたい内容
3. 地域意見の概要
4. 地域意見を踏まえた政策目標(案)
5. 地域意見を踏まえた整備方針(案)
6. 次回意見聴取方法(案)
7. その他

1. 前回までの審議内容

北海道横断自動車道(黒松内～余市) 計画段階評価試行

【第1回審議内容】 (H22.12.14)

- 「計画段階評価」試行箇所概要
- 広域的な移動についての現状と課題
- 後志地域の現状と課題
- 計画路線に並行する一般国道5号の課題

【第2回審議内容】 (H23. 1.20)

第1回を踏まえ

- 広域及び地域の課題
- 課題を踏まえた「政策目標」の考え方
- 政策目標達成のための留意点
- 対策案立案に対する基本的な考え方

【第3回審議内容】 (H23. 5.17)

第2回を踏まえ

- 政策目標(案)
- 路線全体の整備方針(案)
- 地域意見聴取の方針(案)

第3回委員会での指摘事項に対する対応

	主な意見	対応	資料
○政策目標			
1	これまで北海道縦貫自動車道が主で、横断自動車道が従というイメージであったが、東日本大震災を踏まえ、日本国民が求める国家像に対して、道路がどのような役割を果たすのか、国家像という視点をもちこの路線の位置づけを議論すべき	・参考資料において、東日本大震災時の影響を事例として、貨物や交通の転換状況を資料にとりまとめました。 ・高速道路がどのような役割を果たすのかなどについて、「高速道路のあり方検討有識者委員会」において検討が進められているところであり、全国的な視点での検討状況を踏まえながら、当該路線に反映すべき視点など、引き続き情報収集しながら検討してまいります。	参考資料1 P1～2
2	大震災を踏まえ、緊急輸送道路として日本海側の港と太平洋側の港をどう繋いでいくのか、という視点でも検討するべき		
3	大震災以降、ニセコに住んでいたオーストラリアの方々や観光で来られていた台湾・中国の方々などにどのような動きがあったか検証する必要がある。本来、当地域において観光は大きな意味合いを持っているが、大震災以降トーンが変わってきているのではないかと		
4	観光については入り込み客数から考えると、海外からの観光客よりも地元観光・道民観光に視点を置くべき	・参考資料において、東日本大震災前後の外国人の出入国状況から動向を整理し、現地ヒアリング調査結果について整理しました。	参考資料1 P3
5	観光について、長い目で見て北海道の外国人観光客は相当増えると思う。この地域は夏場も冬場も観光がある地域であり、計画に織り込むべき		
6	防災という視点を、更に強調した方が良いのではないかと。有珠山の噴火も含め、防災意識を高めたトーンにした方が良くと思う		
7	防災の観点は重要	・参考資料において、北海道における断層、大震災の発生履歴等を整理しました。 ・原子力防災対策については、北海道庁において北海道原子力防災計画の見直しに向けた検討が行われているところであり、引き続き、情報収集を行ってまいります。	参考資料1 P4～5
8	防災に関して、有珠山噴火の影響が主に出ているが、大地震、津波、原発なども含め様々な災害等を考えなければいけない		
9	政策目標の中に、冬期の交通確保に関する視点が入っていない。北海道の道路の大きな特徴の一つであり、今後、北海道の道路整備を考えていく上で大事な視点ではないかと	・資料1において、政策目標を達成するための指標として、冬期における効果を整理しました。	資料1 P23
10	「ニセコは魅力的だが、新千歳空港から時間がかかり疲れてしまう」といった声を聞く	・資料1において、政策目標を達成するための指標として、新千歳空港からの到達時間を整理しました。	資料1 P23
11	農業において、大震災で北海道の農業が担う部分が増えてくると考えられる。当路線との関係について整理が必要だが、この計画に織り込んでいくべき	・参考資料において、北海道における震災後の農業の動向について整理しました。	参考資料1 P6
12	物流と農業をどのように結びつけて考えていくかが重要		
13	鉄道による貨物輸送の状況を見ると、道路に依存する部分が多く、今後も道路による貨物輸送のウェートが増えるのではないかと	・参考資料において、有珠山噴火時の鉄道貨物の状況を整理しました。	参考資料1 P7
14	環状機能という意味合いが強いと考えられるので、広域的なネットワークと環状機能の連結を道路として考えるべき	・参考資料において、観光における例として環状機能の結びつきについて整理しました。	参考資料1 P8
15	いろいろな目標はあるが、どちらからでも行けるというリダンダンシーの確保を図るべき		
○路線全体の整備方針			
16	国道5号線の既存施設(観光施設・商業施設等)に配慮した整備が必要	・通過位置やアクセス位置など、地域意見も踏まえて検討します。	—
17	こういった整備の仕方が政策目標に対して効果があるか、検証しながら進めていくことが必要	・資料1において、政策目標を達成するための指標を整理しました。	資料1 P23
○地域意見聴取の方針			
18	現状の課題だけではなく、地域の将来像に道路がどのような役割をはたすのか具体的な観点での意見も聞くべき		
19	計画段階評価の意見聴取においては、道路をつくることを前提で意見聴取するのではなく、計画段階評価の位置づけをきちんと説明しながら、広く俯瞰的な見方をしていただけるような聴き方をしてほしい	・前回の委員会においていただいた意見を踏まえ、計画段階評価の位置付けと地域意見聴取の意義を説明し、地方公共団体をはじめとして関係団体などから意見をお聞きしました。	参考資料2
20	多様性のある意見聴取を行うため、色々な方に聴いていただきたい		
21	行政の意見だけでなく、まちづくりの活動をしている方や、観光面を考えると他の地域の方の意見を聞くことも必要。バランスを考えながら聴いていただきたい	・前回の委員会においていただいた意見を踏まえ、地方公共団体をはじめ関係団体などから意見をお聞きしました。次回の意見聴取においては、地域住民の方をはじめ、道路利用者にも意見をお聞きする予定です。	
22	まずは地域の方の意見聴取を行い、段階的に他の地域の方の意見を頂ければ考える		
23	北海道の特色である自然環境や農村景観などを上手に活用して道路を使いたいなどの意見も考えられるので、環境・景観に関する意見聴取も考えてほしい	・地域意見聴取で通過位置の考え方(案)における環境面を含む配慮事項について説明し、地方公共団体をはじめとして関係団体などから意見をお聞きしました。	—
24	環境面で配慮すべき点もきちんと説明して、意見聴取することが必要	・今後、具体の検討を行う段階において、地域意見を踏まえた検討も進めていく予定です。	

2.本日まで議論頂きたい内容

北海道横断自動車道(黒松内～余市) 計画段階評価試行

本日、ご議論いただきたい内容

- 地域意見を踏まえた政策目標(案)
- 地域意見を踏まえた整備方針(案)
- 次回意見聴取方法(案)

3. 地域意見の概要

概要

- ◎意見聴取期間：平成23年6月13日～8月1日
- ◎意見聴取方法：面談による聞き取り調査
- ◎意見聴取先：後志地域20市町村、その他関係16団体

意見聴取内容

- 設定した達成すべき政策目標(案)について考えをお聞きした。
 - ・くらし ○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 ○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 ○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 ○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 ○道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保
- 政策目標のうち、特に重要だと思われるものをお聞きした。また、その理由、考え方、課題の実態についてお聞きした。
- その他に達成すべき政策目標についてお聞きした。また、その理由、考え方、課題の実態についてお聞きした。
- 少子高齢化が進む中、近年、社会保障関係費が増大し、公共事業費が減少している状況を踏まえ、案①「全線別線で一括整備する案」及び案②「隘路区間を別線で整備し、その他の区間は当面現道活用することによりネットワーク機能を確保する案」をお示ししながら、段階的な道路整備についてどのようにお考えかお聞きした。
- 現道の課題で、お気づきの課題についてお聞きした。また、隘路(カーブや縦断勾配がきつい又は狭い・走りづらい箇所)について、どこにどのような隘路があり、どの隘路を優先して解消すべきとお考えかお聞きした。
- 通過位置の基本的な考え方(案)について、お示した考え方以外に考慮した方がよい事項やお気づきの点などについてお聞きした。

1)意見聴取先について

- 直接的に関係する沿線自治体(7町)に加え、地域課題として共通認識を持つと想定される後志地域のその他自治体(13市町村)を選定。
- 政策目標(案)と関連性の高い各団体を選定

▼意見聴取先一覧

沿線自治体	その他自治体
黒松内町	島牧村
蘭越町	寿都町
二セコ町	真狩村
倶知安町	留寿都村
共和町	喜茂別町
仁木町	京極町
余市町	岩内町
	泊村
	神恵内村
	積丹町
	古平町
	赤井川村
	小樽市

▼対象地域



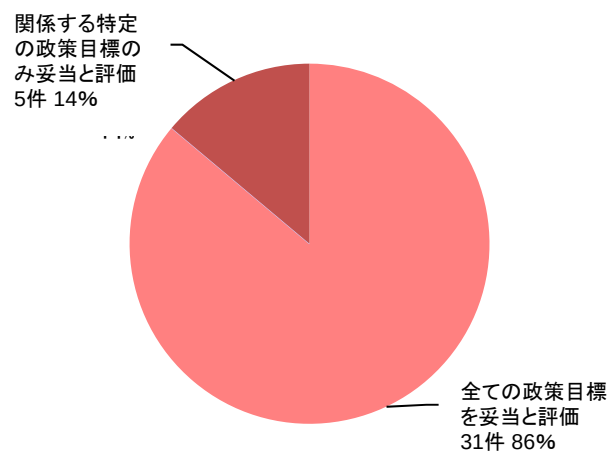
関係団体

岩内・寿都地方消防組合	
羊蹄山ろく消防組合	
北後志消防組合	
(社)北海道商工会連合会	黒松内町商工会
	蘭越町商工会
	二セコ町商工会
	共和町商工会
	仁木町商工会
(社)北海道商工会連合会 協議所連合会	岩内商工会議所
	倶知安商工会議所
	余市商工会議所
	小樽商工会議所
手稲溪仁会病院	
(社)北海道バス協会	
(社)北海道トラック協会	
後志観光連盟	

2) 政策目標(案)に対するご意見

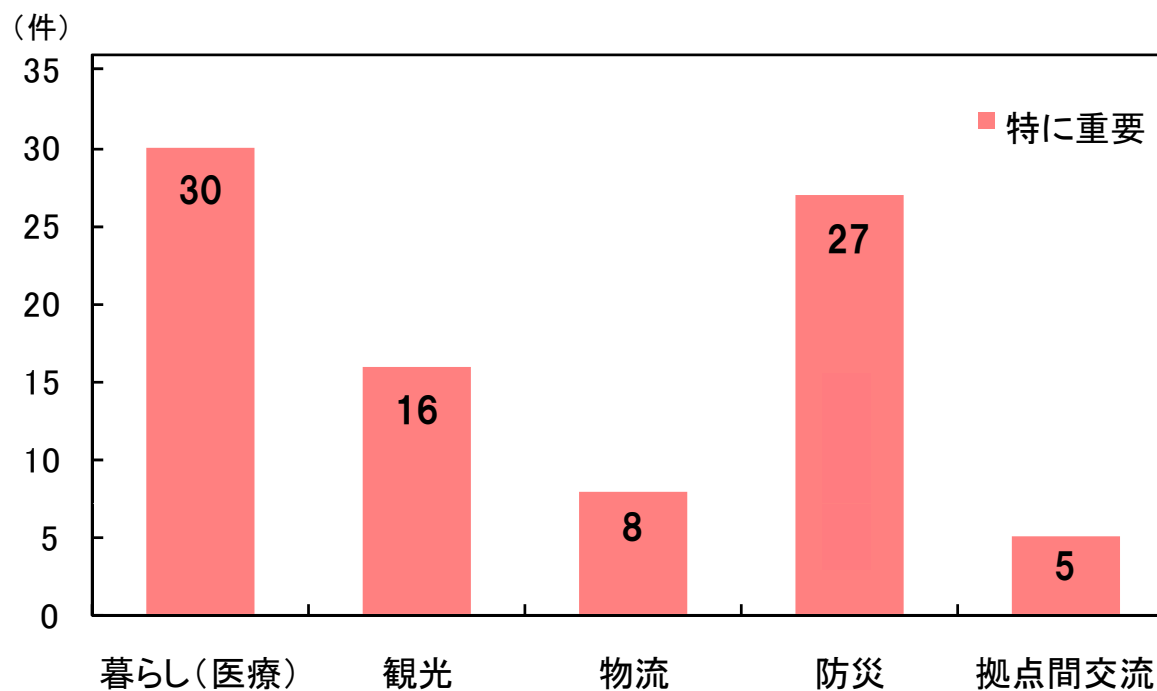
- 政策目標(案)に反対する意見はなかった。なお、全ての政策目標が妥当との意見は約9割あった。
- 特に重要な項目としては、暮らし(医療)と防災に関する意見が過半数を超えている。

▼政策目標(案)の設定について



※ 後志地域:20市町村、
関係団体:16団体

▼特に重要な政策目標について

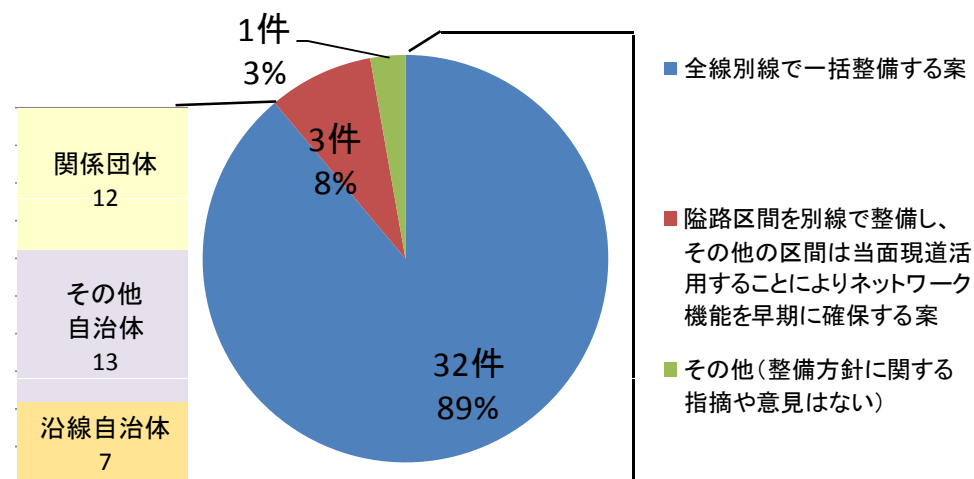


※ 複数回答

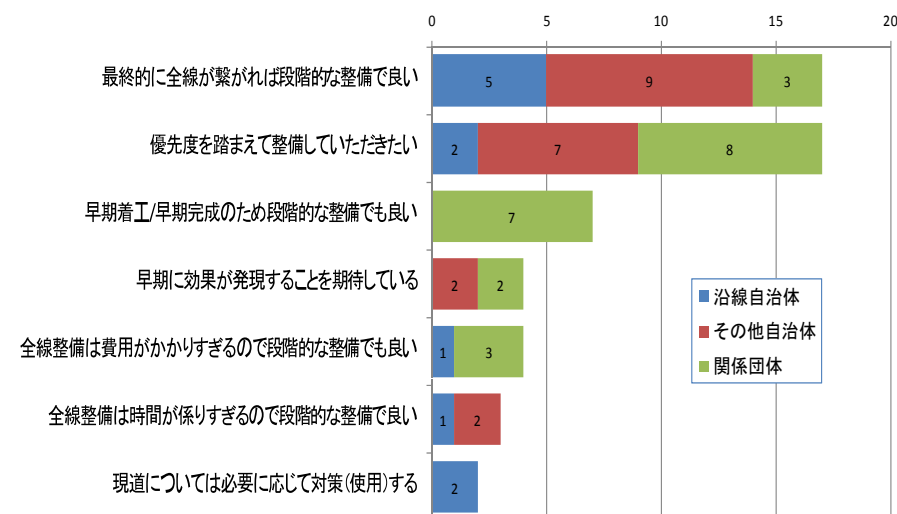
3) 路線全体の整備方針(案)に対するご意見

- 「全線別線で一括整備する案」を望むご意見が多数だった
- 上記の意見と併せて、段階的な整備手法についての考えをお聞きしたところ、主なご意見は以下のとおり全線別線を前提に
 1. 最終的に全線が繋がれば段階的な整備で良い
 2. 優先度を踏まえて整備していただきたい
 3. 早期着工/早期完成のため、段階的な整備でも良い
 4. 早期に効果が発現することを期待している
- さらに、それらのご意見の中で、優先度として踏まえるべき点としては以下のご意見があった
 1. 連続性を確保して、札幌側から整備
 2. 整備効果の高い区間から整備
 3. 課題の多い区間から整備
 4. 効率的な整備

▼ 路線全体の整備方針(案)に対するご意見



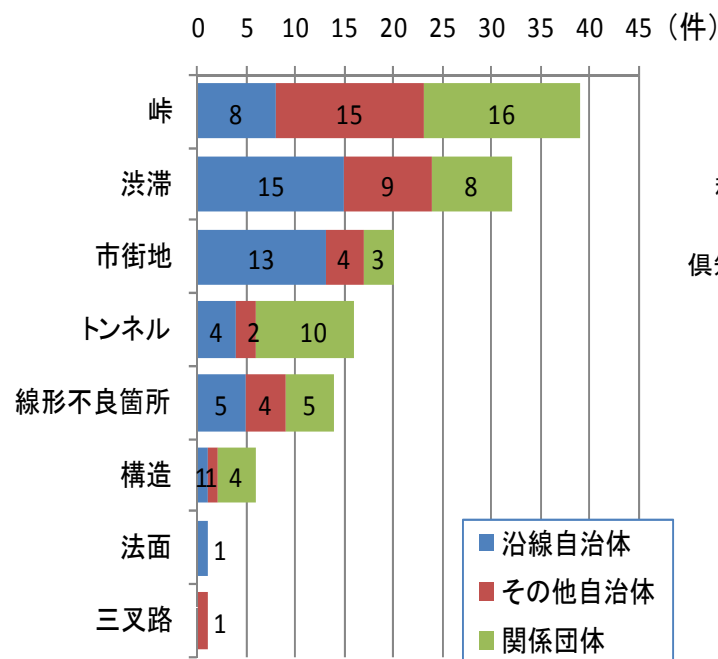
▼ 段階整備に対する主なご意見



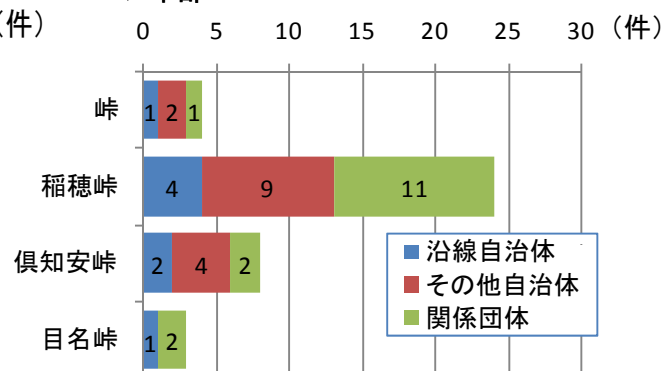
4) 政策目標達成に向けた課題(案)に対するご意見

- 優先して解消すべきとのご意見のあった主な隘路区間は以下のとおり
 - ・峠
 - ・渋滞
 - ・市街地
 - ・トンネル
- 隘路区間に対するご意見は峠部や渋滞箇所に関するものが多く、特に稲穂峠や余市市街地に関するご意見が多かった。

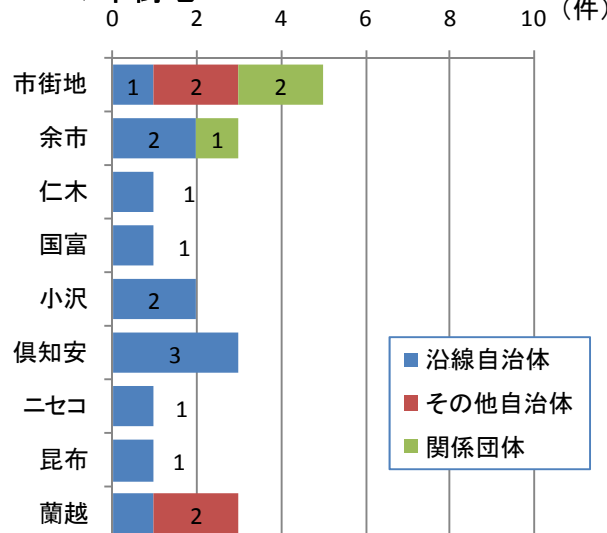
▼隘路箇所



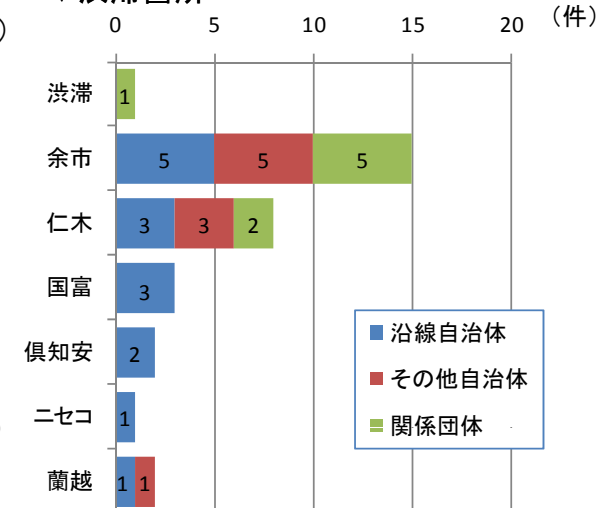
▼峠部



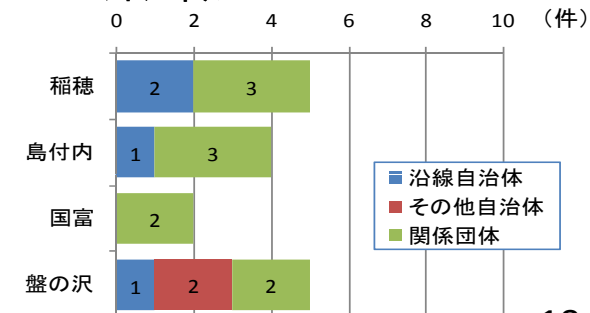
▼市街地



▼渋滞箇所



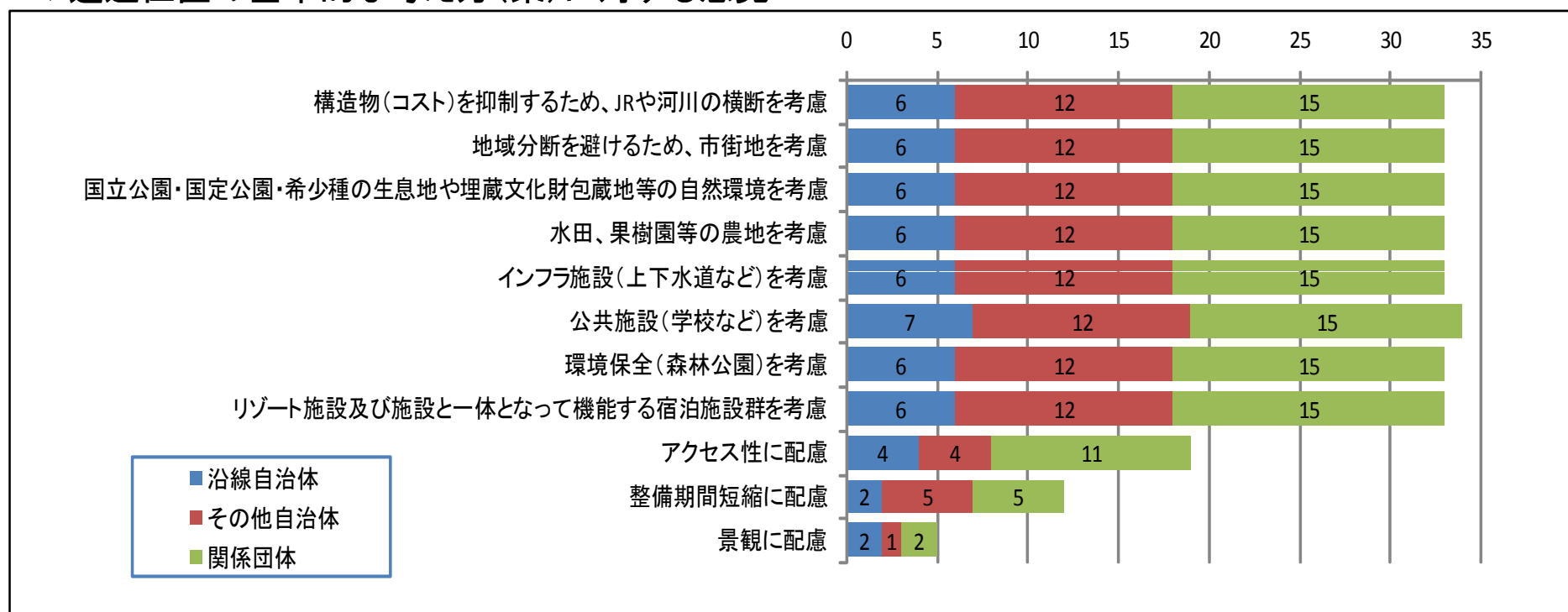
▼トンネル



5) 通過位置の基本的な考え方(案)に対するご意見

- 通過位置の基本的な考え方(案)について、お示した配慮すべき項目については妥当との意見が多数。
- その他「アクセス性に配慮すべき」、「整備期間短縮に配慮すべき」、「景観に配慮すべき」とのご意見があった。

▼通過位置の基本的な考え方(案)に対する意見



4.地域意見を踏まえた政策目標（案）

政策目標(案)

○政策目標(案)については、地域意見聴取で概ね妥当との意見を踏まえ、当初案を基本に設定。
(防災について、火山以外の様々な災害への対応として、「火山等」に加え「地震」を追記)

地域の課題(案)		原因	政策目標(案)
暮らし (地域医療)	○ 札幌方面の高次医療施設への速達性が課題	○ 経路上に事故が多発する市街地や峠部などの線形不良区間が存在することにより走行性が低下	○ 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	○ 高速道路のない後志地域は観光客が立ち寄りづらい地域となっている	○ 新千歳空港から主要観光地ニセコエリアへの速達性が低い ※ ニセコエリアに代表される地域観光資源に対するアクセス性への配慮が必要	○ 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	○ 道南から小樽港への国際コンテナの輸送において、最短経路が利用できない ○ 主な物流経路では大型車関連事故が多発	○ 国道5号に国際コンテナ通行支障区間が存在 ○ 峠部、市街地を中心に大型車の事故が発生	○ 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	○ 大規模災害時に物流機能が麻痺	○ 活火山等の災害影響範囲をさけた物流代替機能が脆弱	○ 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	○ 道央圏内の地域間の連携機能が脆弱	○ 道央圏の地域間を繋ぐネットワークが不足	○ 道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保

5.地域意見を踏まえた整備方針（案）

1)地域意見を踏まえた整備方針(案)の考え方

▼整備方針に関する地域意見

◎「全線別線で一括整備する案」を望む意見を多数いただいたが、当該ご意見を出された方の補足ご意見は以下のとおり

1	最終的に全線がつながれば段階的な整備で良い
2	優先度を踏まえて整備していただきたい
3	早期着工/早期完成のため段階的な整備でも良い
4	早期に効果が発現することを期待している
5	全線整備は費用がかかりすぎるので段階的な整備で良い
6	全線整備は時間がかかりすぎるので段階的な整備で良い

意見集約

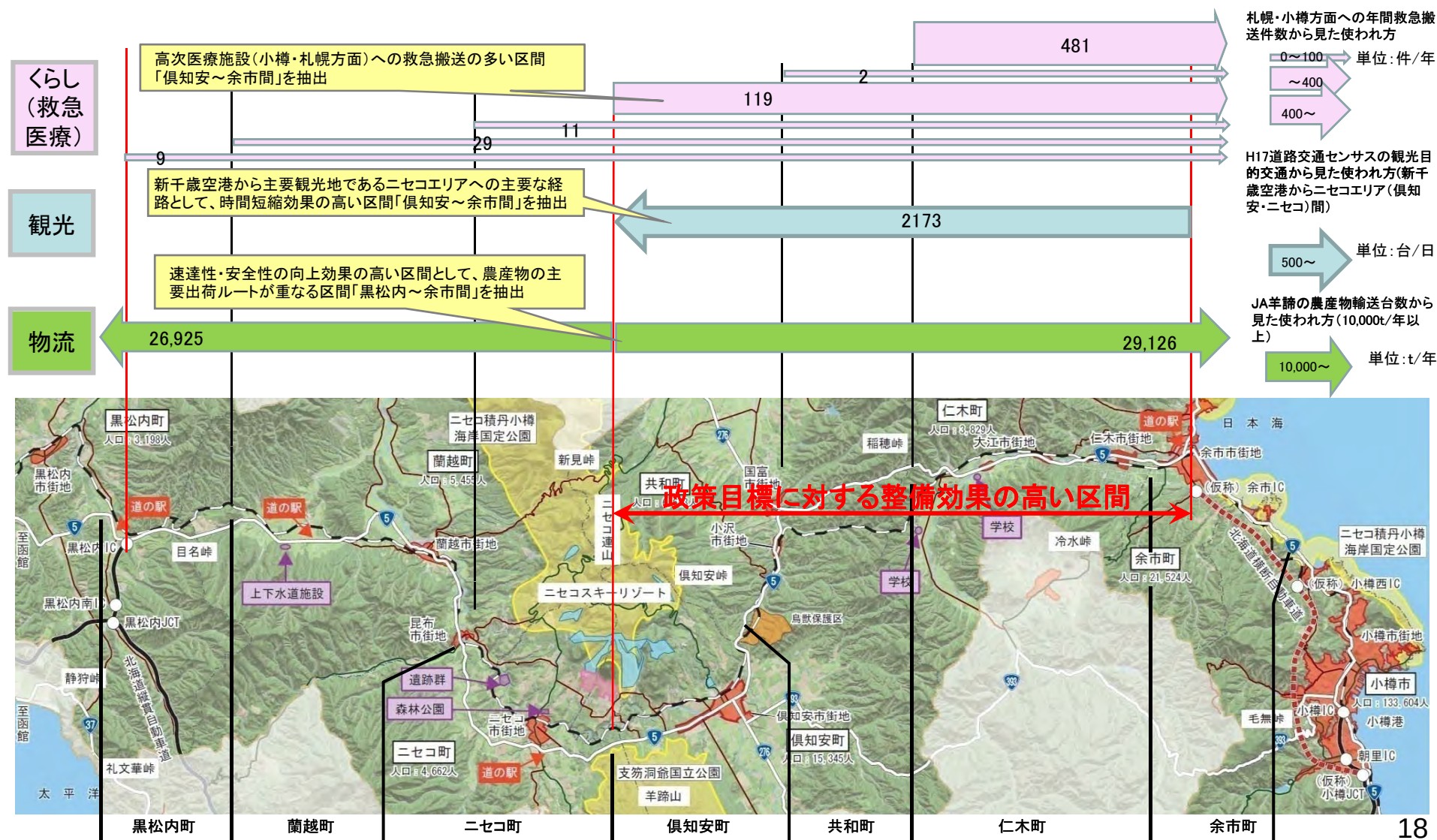
1. 最終的に全線において高速道路ができることを期待
2. 優先度を踏まえた段階整備
3. 早期に着工・完成させ、効果が発現することを期待

整備方針の考え方

- 当面の整備方針として、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からの評価」、「現道課題からの評価」を行い、課題が大きい区間については、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については、当面現道を活用する。

2)当面の整備方針(案) ①政策目標に対する現道の使われ方からの評価

- 政策目標に対する使われ方から評価し、整備効果の高い区間として『倶知安～余市IC間』を抽出
[防災面での利用は、北海道縦貫道の代替機能(リダンダンシー)や有珠山噴火時の迂回路など全線にわたり利用]



2)当面の整備方針(案) ②現道課題からの評価

- 沿道条件や走行性・安全性の観点から現道の課題を分析し、現道課題が大きく走行性が低い区間を選定する

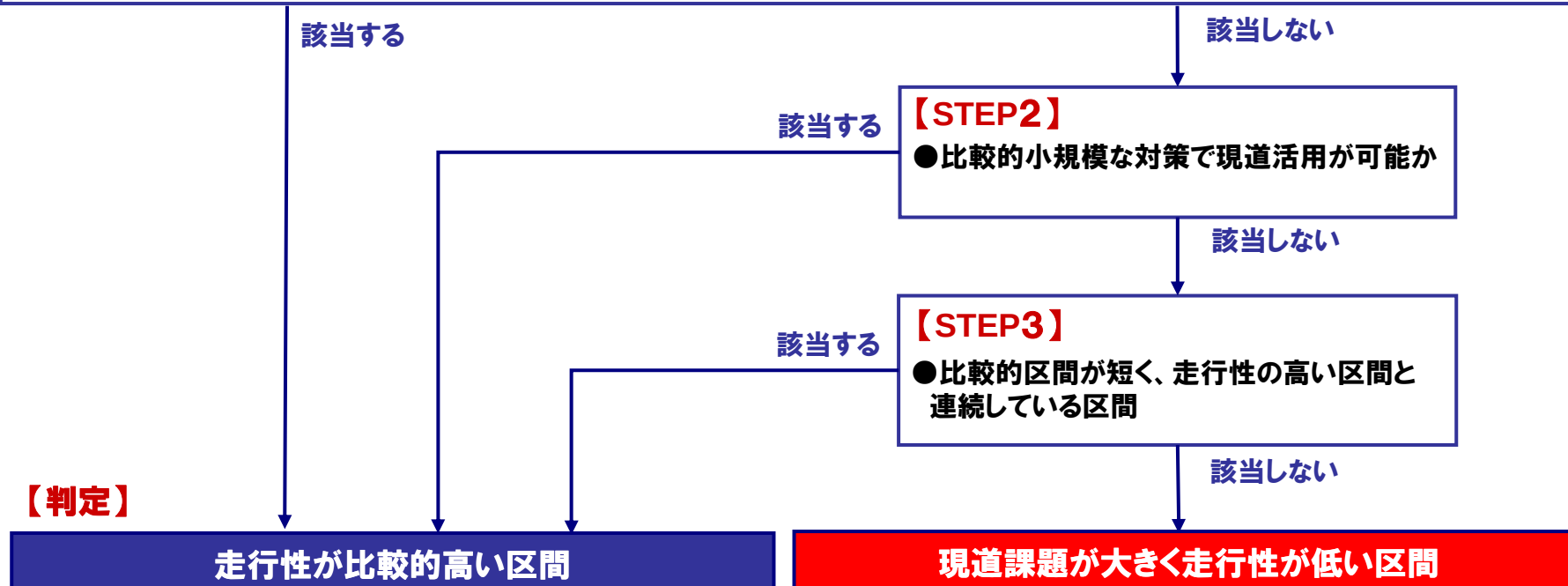
【STEP1】

【沿道からの条件】

- 市街地ではない区間
- 信号密度が低い区間

【走行性・安全性からの判定】

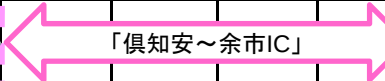
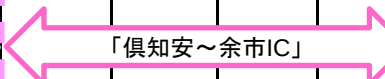
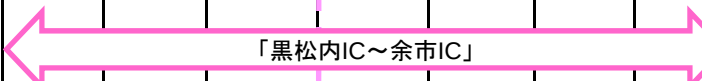
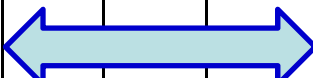
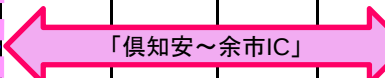
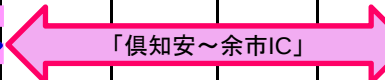
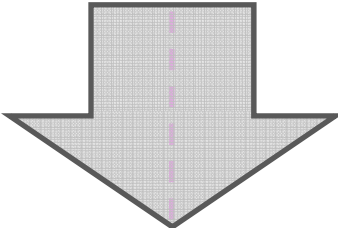
- 道路構造的な課題がない区間
- 死傷事故の発生が低い区間
- ヒヤリハットが少ない区間
- 峠を除いた区間
- 国際標準コンテナが通行可能な区間





2)当面の整備方針(案)

- 政策目標を効果的に達成していくため、「①政策目標に対する現道の使われ方からの評価」、「②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IC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IC～倶知安間)については、当面現道を活用する

		区 間	黒松内	蘭 越	ニセコ	倶知安	共 和	仁 木	余 市
①政策目標に対する 現道の使われ方 からの評価	くらし(救急医療)	・ 高次医療施設(小樽・札幌方面)への救急搬送路の多い区間(倶知安～余市間)				 「倶知安～余市IC」			
	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主要な経路として、時間短縮効果の高い区間(倶知安～余市間)				 「倶知安～余市IC」			
	物流	・ 速達性・安全性の向上効果の高く農産物の主要出荷ルートが重なる区間(黒松内～余市間)	 「黒松内IC～余市IC」						
	政策目標に対する整備効果の高い区間					 「倶知安～余市IC」			
②現道課題からの評価		課題が大きく走行性の低い区間				 「倶知安～余市IC」			
地域意見 優先度を踏まえるべき点として伺った意見 ●連続性を確保した整備 ●整備効果の高い区間から整備 ●課題の多い区間から整備 ●効率的な整備									
当面の整備方針(案)		課題が大きい区間『倶知安～余市IC』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については、当面現道を活用する				 「倶知安～余市IC」			



当面現道を活用する区間



別線整備を検討する区間

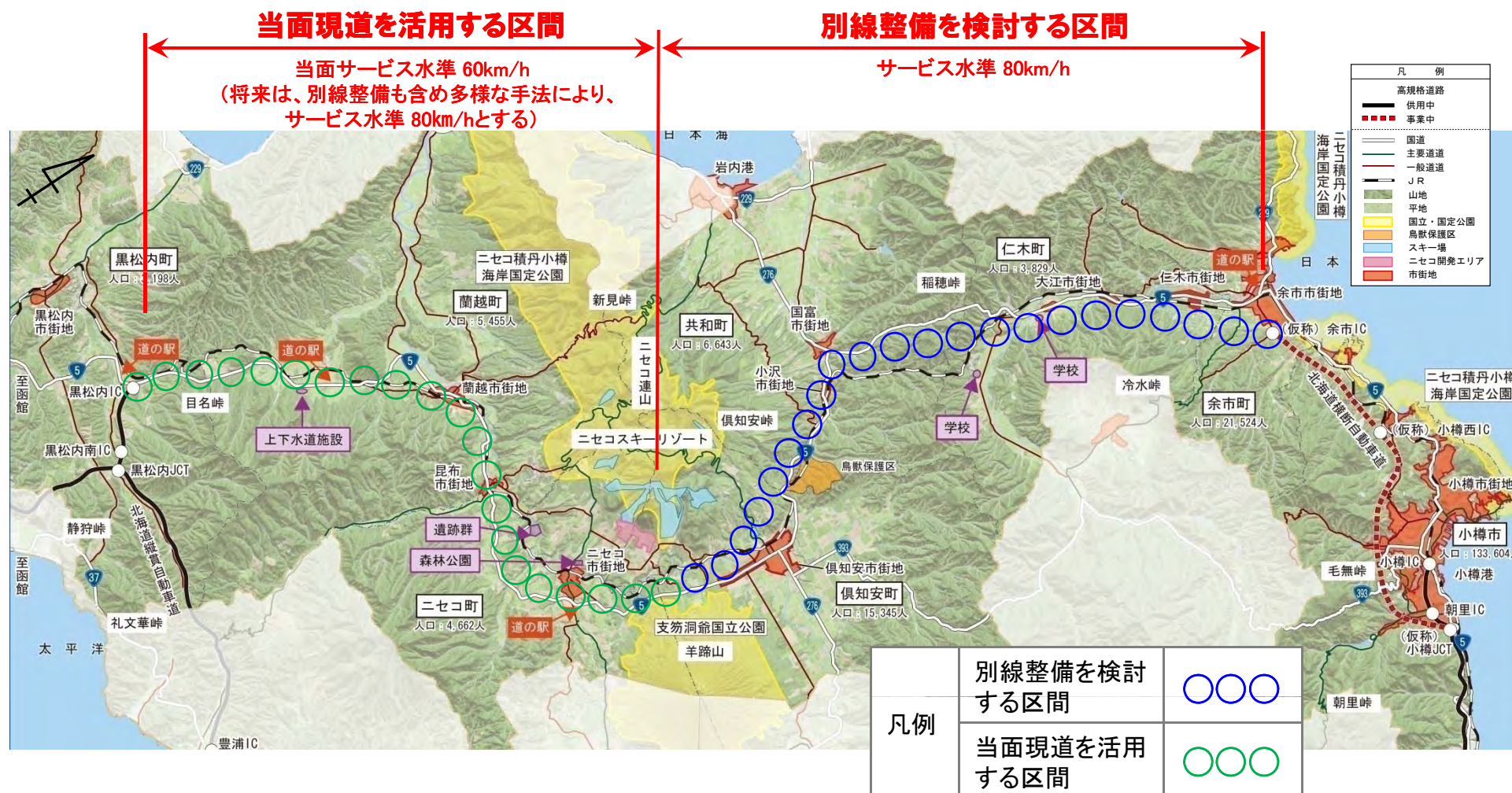
21

■ ■ ■ 当面現道を活用する区間

←→ 別線整備を検討する区間

2)当面の整備方針(案)

- 政策目標を効果的に達成していくため、「①政策目標に対する現道の使われ方からの評価」、「②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IC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IC～倶知安間)については、当面現道を活用する。



2)当面の整備方針(案)

▼当面の段階的な整備における政策目標(案)の達成度

○当面の整備により、全線を80km/hのサービスレベルで整備した場合に対する政策目標(案)の達成度について評価

凡 例

■ 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)	指標	現況	全線を80km/hのサービスレベルで整備する場合	当面整備(倶知安～余市IC間)	達成度(%)
暮らし(地域医療)	○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	倶知安厚生病院～小樽市立医療センター間の搬送時間	夏期 0時間59分 冬期(参考値) 1時間06分	夏期 0時間44分(15分短縮) 冬期(参考値) 0時間47分(19分短縮)	夏期 0時間44分(15分短縮) 冬期(参考値) 0時間47分(19分短縮) 100%達成	【倶知安町～小樽市立医療センター間】 時間短縮 0% 20% 40% 60% 80% 100% 100
	○市街地、線形不良区間における走行性向上	—	市街地:8箇所 峠:3箇所	市街地:0箇所(8箇所減) 峠:0箇所(3箇所減)	市街地:2箇所(6箇所減) 峠:1箇所(2箇所減) 73%達成	市街地・峠の回避 0% 20% 40% 60% 80% 100% 73
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～ニセコ町役場間の移動時間	夏期 2時間50分 冬期(参考値) 4時間01分	夏期 2時間04分(46分短縮) 冬期(参考値) 2時間19分(102分短縮)	夏期 2時間05分(45分短縮) 冬期(参考値) 2時間20分(101分短縮) 98%達成	【新千歳～ニセコ間】 時間短縮(夏期) 0% 20% 40% 60% 80% 100% 98 時間短縮(冬期) 99
	○国際コンテナの通行支障区間の解消	—	4箇所	4箇所解消	4箇所解消 100%達成	【小樽港～函館港間】 国際コンテナ通行支障区間 0% 20% 40% 60% 80% 100% 100
物流	○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	小樽港～函館港間の移動時間	夏期 5時間09分(縦貫道経由) 冬期(参考値) 6時間15分(縦貫道経由)	夏期 3時間54分(75分短縮) 冬期(参考値) 4時間55分(80分短縮)	夏期 4時間08分(61分短縮) 冬期(参考値) 5時間12分(63分短縮) 81%達成	時間短縮(夏期) 0% 20% 40% 60% 80% 100% 81 時間短縮(冬期) 79

※ 全線整備、当面整備(倶知安～余市IC間)の数値は試算値であり、今後の計画に合わせて変更となる場合がある
(指標全般)・整備箇所(※1を除く)は、速度(サービスレベル)を80km/hとして各所要時間を試算
・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

3)地域意見を踏まえた通過位置(案)の考え方

○第1回地域意見聴取の結果「通過位置の基本的な考え方(案)」については、お示した項目について妥当との意見が多数だったことから、当初案を基本に設定

○更に、通過に際し配慮すべき施設などについての意見を踏まえ、概ねの通過候補エリアを検討

▼通過位置の基本的な考え方

- 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、市街地及び農地を考慮
- 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
生活環境面	市街地	規制区域	騒音・振動規制区域、悪臭規制区域
		その他	学校、病院、福祉施設等

▼通過位置・CPに関する地域意見



4)地域意見を踏まえた連結位置の考え方(案)

- 第1回地域意見聴取の結果、アクセス性に配慮すべきとのご意見があった。
- 基本計画での(倶知安～余市)までの道路等との連結地は、倶知安町、共和町、仁木町及び余市町付近。
- 別線整備を検討する区間「倶知安～余市IC間」について、通過位置の基本的な考え方(案)と同様に、以下の連結位置選定の基本的な考え方(案)を設定。

▼連結位置の基本的な考え方

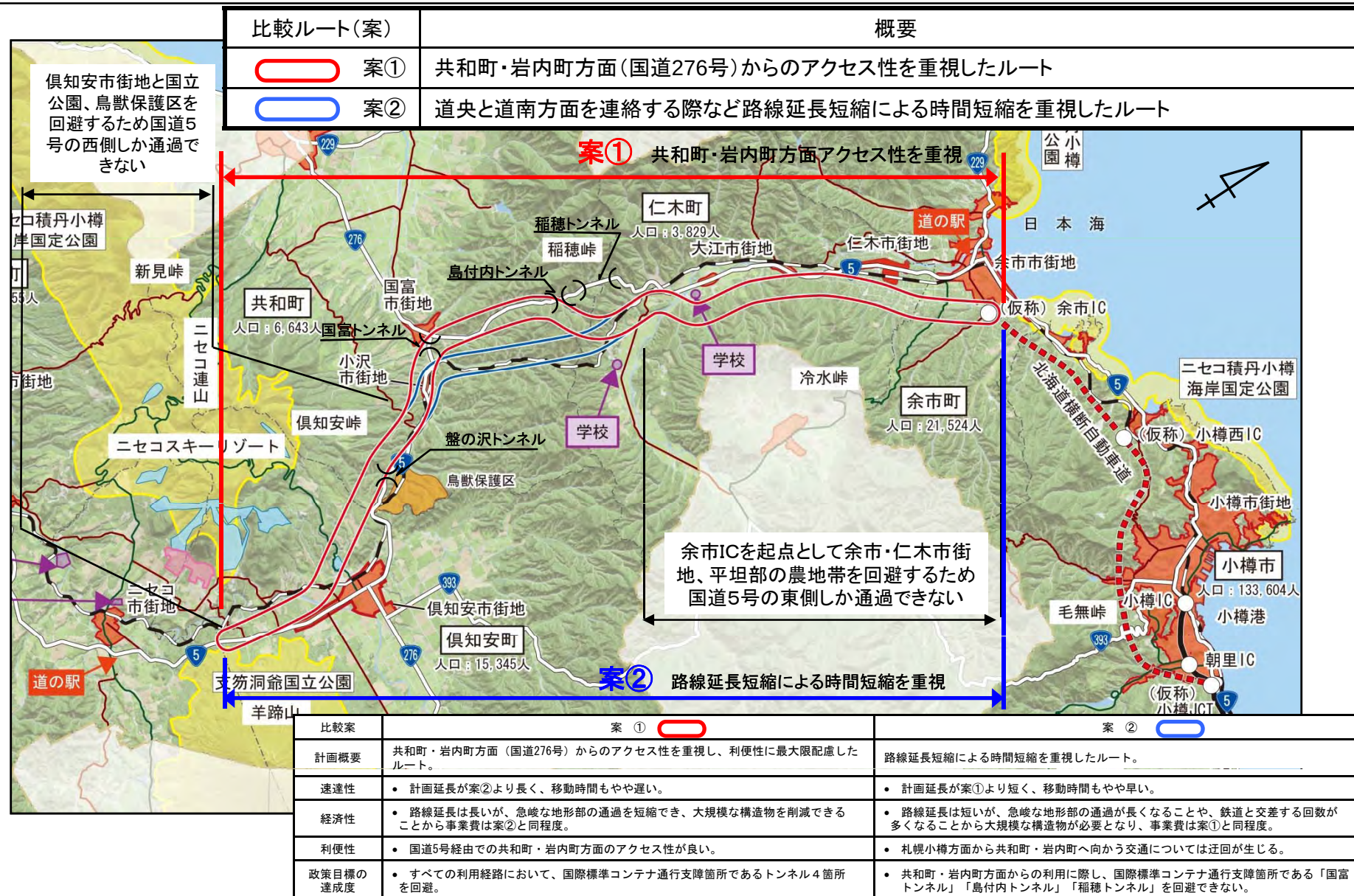
連結位置選定の基本的な考え方(案)

- 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



5)比較ルート(案)選定の考え方

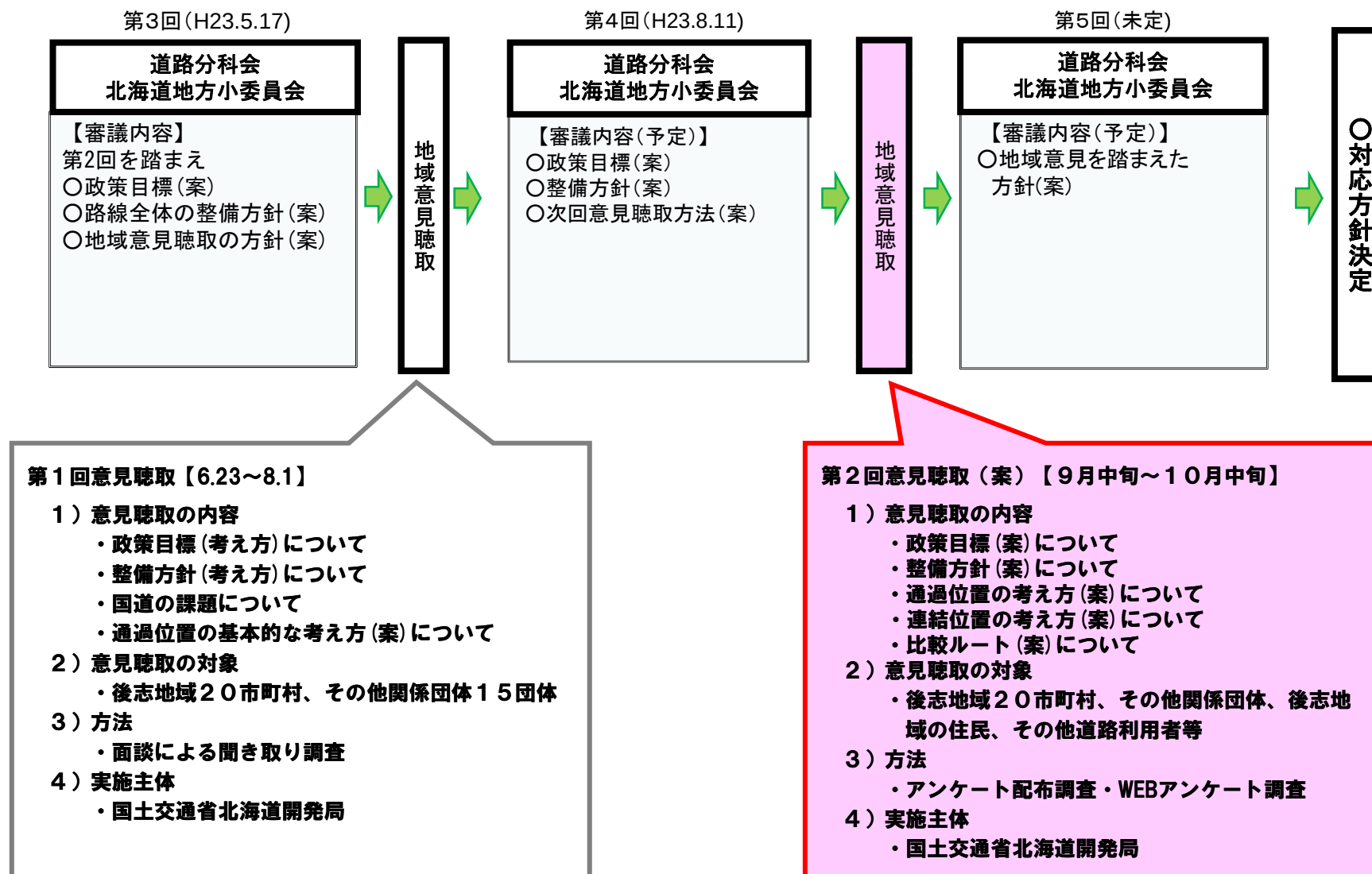
○「当面の整備方針(案)」で設定した別線整備を検討する区間『倶知安～余市IC間』について、以下のとおり比較ルート(案)を設定



6.次回意見聴取方法（案）

1) 地域に対する意見聴取方針(案)

○第4回委員会でご議論頂いた政策目標(案) や路線全体の整備方針(案)等について、沿道の地方公共団体等から意見聴取を行い、地域意見を踏まえた対応方針(案)を検討



2) 意見聴取の概要

1) 意見聴取の内容

- ・政策目標（案）について
 - ・整備方針（案）について
 - ・通過位置の考え方（案）について
 - ・連結位置の考え方（案）について
 - ・比較ルート（案）について

2) 対象

- 地方公共団体：後志管内市町村
- 地域住民：後志地域に在住している方
- 関係団体：関係団体（経済、観光団体等）
- 地域住民以外：道路利用者等

3) 調査方法

- 沿線地域住民：アンケート配布（郵送回収）
- 関係団体：アンケート配布（郵送回収）
- 沿線地域住民以外：開発局ホームページ上でWEBアンケート

4) 意見聴取期間

- 平成23年9月中旬～10月中旬（1ヶ月程度を予定）

5) 実施主体

- 国土交通省北海道開発局