

北海道横断自動車道（黒松内～余市）

計画段階評価の試行

『第1回地域意見聴取の概要』

平成23年8月11日

国土交通省 北海道開発局

第1回意見聴取結果

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

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
合会 (社)北海道商工会連	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
会議所連合会 (社)北海道商工	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

▼対象地域



2)–1 政策目標(案)に対するご意見

1. 達成すべき政策目標(案)を設定しましたが、お考えをお聞かせ下さい。

	沿線 自治体	その他 自治体	関係 団体	合計
政策目標(案)のすべての項目が妥当である	7	13	11	31
回答者に関連する項目については妥当であるが、関連のない項目については無回答	0	0	5	5
政策目標(案)の中に不適切な項目がある	0	0	0	0
合計	7	13	16	36

2. 政策目標のうち、特に重要だと思われるものをお聞かせ下さい。(複数回答)

	沿線 自治体	その他 自治体	関係 団体	合計
暮らし(医療)	7	12	11	30
観光	3	7	6	16
物流	1	3	4	8
防災	6	10	11	27
拠点間交流	1	2	2	5

3. その他に達成すべき政策目標がありましたらお聞かせ下さい。また、その理由、考え方、課題の実態をお聞かせ下さい。

その他達成すべき政策目標についての主なご意見は以下のとおり、

- ・政策目標については、今の5項目で良く、その他に特段の意見はない。
- ・今の政策目標でいずれも当てはまるため、これで良いと考える。

2)–2 政策目標(案)に対するご意見

参考1) 政策目標のうち、特に重要だと思われる項目を選択した理由、考え方、課題の実態について
 主な意見は以下のとおり

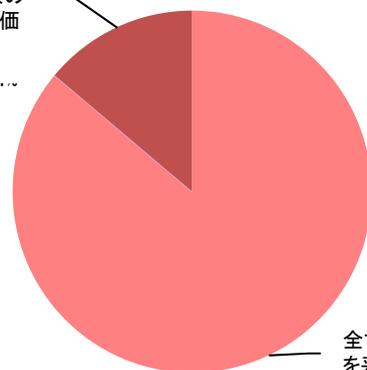
項目		ご意見の概要	主なご意見
政策目標	暮らし (医療)	札幌・小樽方面へのアクセス向上	<ul style="list-style-type: none"> ・後志ではドクターヘリが救命に大きく貢献しているが、天候不良時や夜間の飛行はできないため、悪天候時や通院の際にも道路の速達性は重要 ・医療過疎が進む後志では、救急搬送や日常の通院において札幌への速達性が重要
		市街地・線形不良区間の走行性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送時に市街地や峠を通行することで搬送に時間がかかる
		地域医療は政策目標の中でも特に重要	<ul style="list-style-type: none"> ・政策目標の中でも、日常的に命に関わる「地域医療」が特に重要
	観光	速達性の向上により魅力的な地域観光資源を活かす	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客を呼び込むうえで、後志には特色のある農水産加工品があり、都市と産地を結ぶ高速ネットワークが重要 ・新千歳空港へつながる高速道路ができれば速達性が向上し、観光地としての魅力向上につながる
		国際的観光地ニセコへのアクセスは重要	<ul style="list-style-type: none"> ・国際的な観光地であるニセコエリアへの高規格幹線ネットワークでのアクセスは重要 ・地域の発展や車を利用した観光客の増加を踏まえ、IC等の位置はアクセス性に配慮すること
	物流	速達性・安全性・確実性の向上が必要	<ul style="list-style-type: none"> ・付加価値化された農水産物を輸送する上で速達性の向上が重要 ・物流において、確実性の向上が必要 ・高速道路開通により増加する交通量で、現在よりも走行性が悪化しないよう配慮が必要
国際コンテナの通行支障区間の解消		<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ物流の障害となっている稲穂トンネルの対策が必要 	
防災	大規模災害時において、広域交通機能を有する代替路が必要	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急支援のための物資輸送路の確保が必要 ・縦貫道、一般国道の代替路が必要 ・大規模災害時の避難路が必要 ・泊原発からの避難路としての利用が考えられる 	
	防災は政策目標の中でも特に重要		
拠点間 交流	道央圏の交流を活性化させるために環状機能の確保が必要	<ul style="list-style-type: none"> ・都市と農村の役割分担が明確になるのではと考えている。両方の良い部分を取込むための相互交流を考えると、安全・安心な道路網が必要 	

2)–3 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

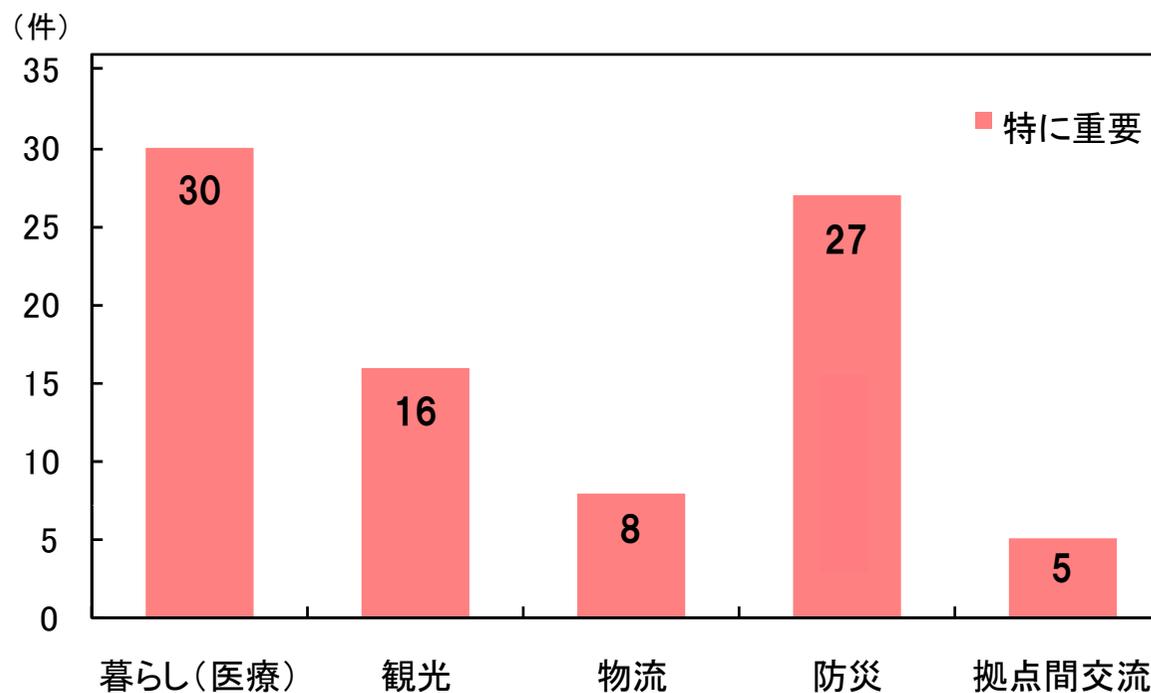
関係する特定の政策目標のみ妥当と評価
5件 14%



全ての政策目標を妥当と評価
31件 86%

※ 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)－1 整備方針(案)に対するご意見

4. 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、段階的な道路整備についてどのようにお考えかお聞かせ下さい。

4. -1 第3回北海道地方小委員会にて、接続する区間の整備状況(2車線整備)を踏まえ、当面の整備の考え方として全線2車線整備を基本としたうえで、ネットワーク機能の早期確保、政策目標の早期達成の視点に立った整備の進め方として検討した二つの案をお示ししながら、段階的な道路整備についてご意見をうかがった際に、両案についての意見があったことから、参考としてとりまとめた結果は次のとおり

		沿線 自治体	その他 自治体	関係 団体	合計
案①	全線別線で一括整備する案	7	13	11	31
案②	隘路区間を別線で整備し、その他の区間は当面現道を活用することによりネットワーク機能を早期に確保する案	0	0	3	3
その他	整備方針に関する指摘や意見はない	0	0	1	1

3)–2 整備方針(案)に対するご意見

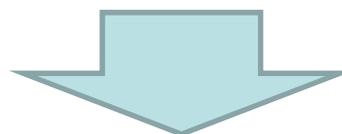
4. -2 第3回北海道地方小委員会にて、接続する区間の整備状況(2車線整備)を踏まえ、当面の整備の考え方として全線2車線整備を基本としたうえで、ネットワーク機能の早期確保、政策目標の早期達成の視点に立った整備の進め方について、地域のご意見は次のとおり。

(複数回答)	沿線自治体	その他自治体	関係団体	合計
最終的に全線がつながれば段階的な整備が良い	5	9	3	17
優先度を踏まえて整備していただきたい	2	7	8	17
社会情勢が厳しいことは理解しているが全線別線整備を願いたい	1	2	3	6
早期着工/早期完成のため段階的な整備でも良い	0	0	7	7
早期に効果が発現することを期待している	0	2	2	4
全線整備は費用がかかりすぎるので段階的な整備が良い	1	0	3	4
全線整備は時間がかかりすぎるので段階的な整備が良い	1	2	0	3
全線整備が大きな効果を生むと考えている	1	0	1	2
全線別線整備が必要であり、時間や費用の話ではない	1	1	0	2
(バイパスなどの)飛び地での整備は高速道路ではない(連続性が必要)	0	1	1	2
現道については必要に応じて対策(使用)する	2	0	0	2
現道活用する区間はない	0	0	1	1

3)–3 整備方針(案)に対するご意見

4. -3 「全線別線で一括整備する案」を望むご意見が多数寄せられたが、当該ご意見を出された方の補足ご意見は以下のとおり。

(複数集計)	沿線自治体	その他自治体	関係団体	合計
最終的に全線がつながれば段階的な整備が良い	5	9	3	17
優先度を踏まえた整備	2	7	8	17
早期着工/早期完成のため段階的な整備が良い	0	0	7	7
早期に効果が発現することを期待している	0	2	2	4
全線整備は費用がかかりすぎるので段階的な整備が良い	1	0	3	4
全線整備は時間がかかりすぎるので段階的な整備が良い	1	2	0	3

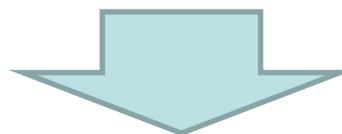


1. 最終的に全線高速道路ができることを期待(17件)
2. 優先度を踏まえた段階整備(17件)
3. 早期に着工、完成させ(7件)、効果が発現することを期待(4件)

3)–4 整備方針(案)に対するご意見

4. -4 段階整備に関する留意点として寄せられたご意見を抽出・集計

◎段階整備する場合に「優先度を定める上での留意点」		合 計
課題の多いところからの整備	交通量の多い区間、隘路区間、峠部など	12
整備効果の高い区間からの整備	高次医療施設に近い区間、人口の多い区間、観光面で期待する区間、安全性を高める必要がある区間	7
連続性を確保した整備	札幌側から整備、北側からの整備	2
効率的な整備		2
使える部分は使って整備	使える部分があるならば使う など	2
整備期間が早くなる整備	段階的な整備については期間が早くなるなら	1

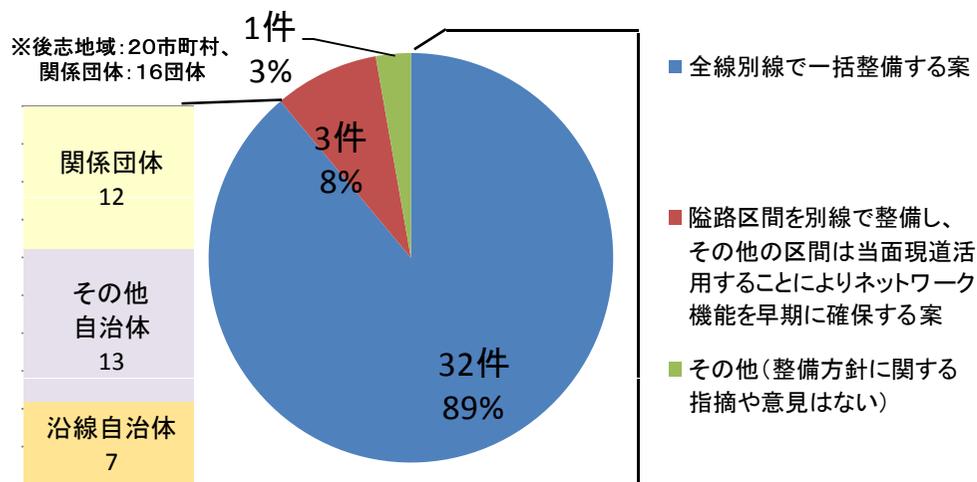


- 課題の多いところから整備
- 整備効果の高い区間からの整備
- 連続性を確保した整備(札幌側・北側からの整備)
- 効率的な整備
- 使える現道を有効活用した整備
- 整備期間が短縮される整備

3)–5 整備方針(案)に対するご意見

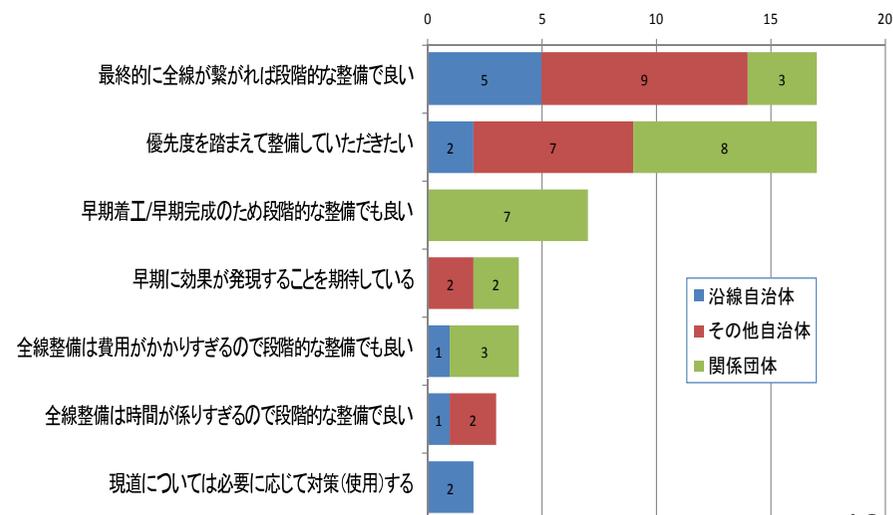
- 「全線別線で一括整備する案」を望むご意見が多数だった
- 上記の意見と併せて、段階的な整備手法についての考えをお聞きしたところ、主なご意見は以下のとおり全線別線を前提に
 1. 最終的に全線が繋がれば段階的な整備が良い
 2. 優先度を踏まえて整備していただきたい
 3. 早期着工/早期完成のため、段階的な整備でも良い
 4. 早期に効果が発現することを期待している
- さらに、それらのご意見の中で、優先度として踏まえるべき点としては以下のご意見があった
 1. 連続性を確保して、札幌側から整備
 2. 整備効果の高い区間から整備
 3. 課題の多い区間から整備
 4. 効率的な整備

▼ 路線全体の整備方針(案)に対するご意見



※「その他(無回答)」とは、「高速道路の整備を望むものの整備方法を限定しないとの回答」

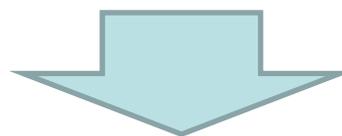
▼ 段階整備に対する主なご意見



4)-1 政策目標達成に向けた課題(案)に対するご意見

5. 現道の課題について検討しましたが何かお気づきの課題がありましたら、ご意見をお聞かせ下さい。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)については、特定の箇所を決めていませんが、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ご意見をお聞かせ下さい。

		沿線自治体	その他自治体	関係団体	合計
峠部	目名峠、倶知安峠、稲穂峠、冬期の路面凍結・視程障害など、大型車の速度低下	8	15	16	39
渋滞	蘭越、ニセコ、倶知安、仁木、余市	15	9	8	32
市街地	蘭越、昆布、ニセコ、倶知安、小沢、国富、仁木、余市	13	4	3	20
トンネル	盤の沢、国富、島付内、稲穂	4	2	10	16
線形不良箇所	急勾配、急カーブ	5	4	5	14
構造	信号機、中央分離帯	1	1	4	6
のり面	危険箇所	1	0	0	1
三叉路	黒松内町白井川など	0	1	0	1

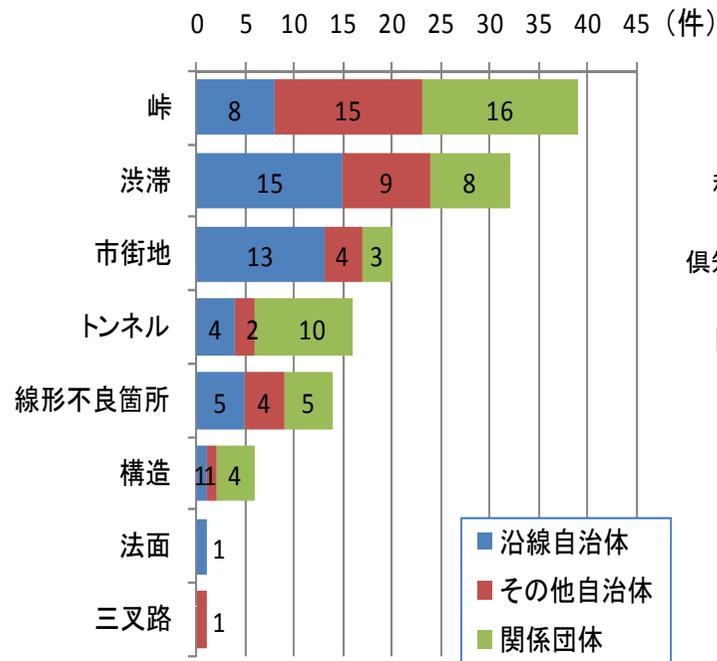


1. 隘路箇所としては、市街地、峠部、トンネルなど。
2. 要因としては、渋滞、冬期の路面凍結・指定障害など、大型車の速度低下など。

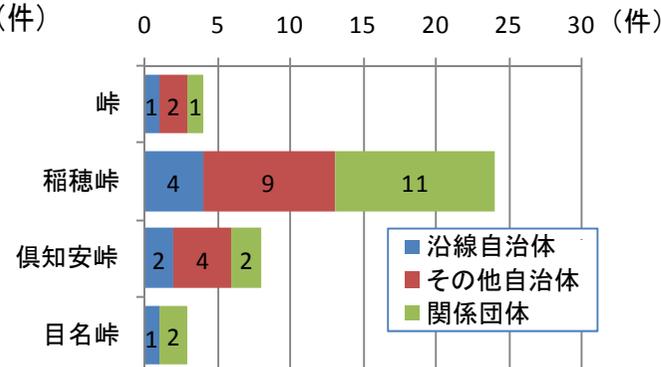
4)-2 政策目標達成に向けた課題(案)に対するご意見

- 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。

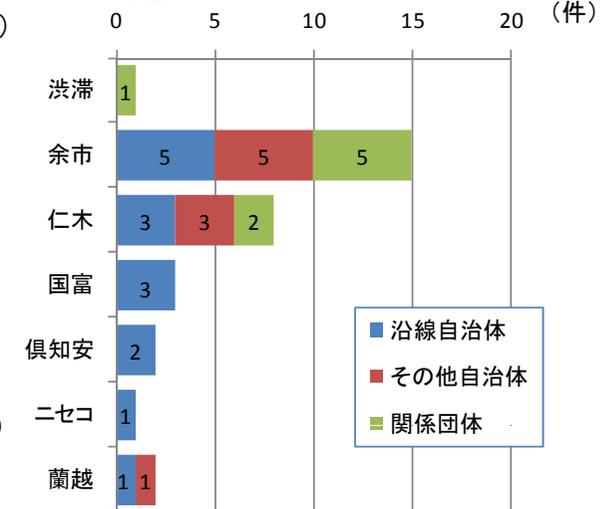
▼隘路箇所



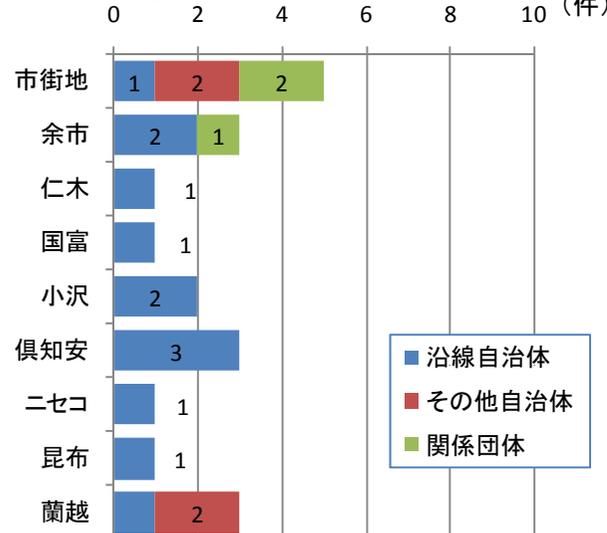
▼峠部



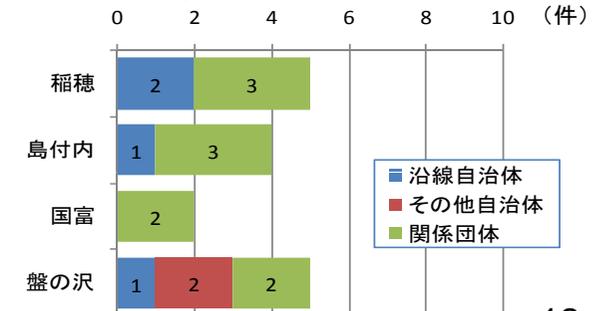
▼渋滞箇所



▼市街地



▼トンネル



5)-1 通過位置の基本的な考え方(案)に対するご意見

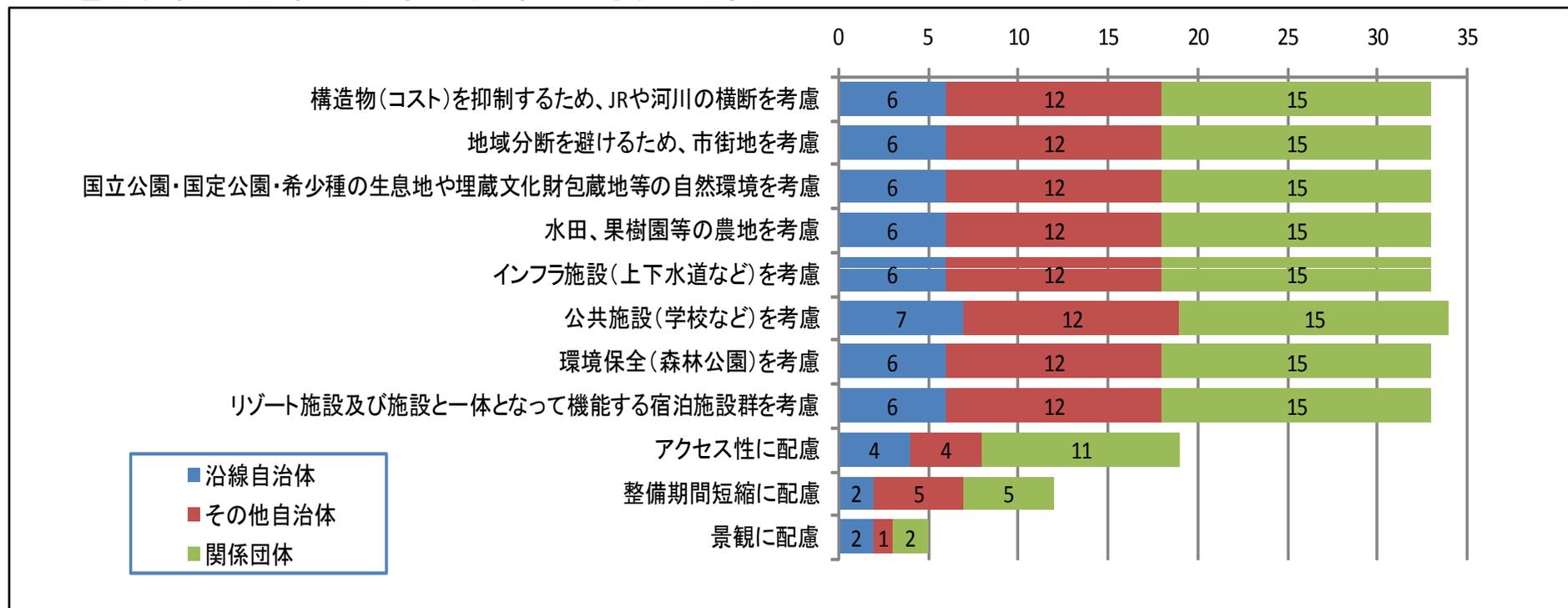
6. 通過位置の基本的な考え方(案)について、この他に考慮した方がよい事項やお気づきの点などがあればお聞かせ下さい。

		沿線 自治体	その他 自治体	関係 団体	合計
1	構造物(コスト)を抑制するため、JRや河川の横断を考慮	6	12	15	33
2	地域分断を避けるため、市街地を考慮	6	12	15	33
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を考慮	6	12	15	33
4	水田、果樹園等の農地を考慮	6	12	15	33
5	インフラ施設(上下水道など)を考慮	6	12	15	33
6	公共施設(学校など)を考慮	7	12	15	34
7	環境保全(森林公園)を考慮	6	12	15	33
8	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を考慮	6	12	15	33
9	アクセス性に配慮	4	4	10	18
10	整備期間短縮に配慮	2	5	5	12
11	景観に配慮	2	1	2	5

5)-2 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



※複数回答

5)-3 通過位置の基本的な考え方(案)に対するご意見

6. -1 通過位置の基本的な考え方(案)について、お伺いしたところ「アクセス性に配慮」とのご意見があり、具体的なご意見としては以下のとおり。

【配慮事項】

- 新幹線駅とのアクセス性に配慮
- 国道から遠すぎない様に配慮
- 市街地とのアクセス性に配慮
- アクセス道路の整備が必要
- 既存施設との接続(ハイウェイオアシス)にも配慮
- 簡易なIC構造の採用も配慮
- 観光地(周辺地域、リゾート施設)とのアクセス性に配慮

【位置条件】

- 黒松内にICを設置
- ニセコにICを設置
- 倶知安にICを設置
- 共和町国富にICを設置
- 仁木町銀山にICを設置
- 各町にICを設置



1. 市街地・リゾートエリア等の地域づくりの拠点からの利便性
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主要幹線道路との接続
3. スマートICの検討など既存施設との接続による地域づくりに配慮
4. 各町にICを設置

参 考

第 1 回地域意見聴取に際しお示しした資料

北海道横断自動車道（黒松内～余市） 計画段階評価の試行

説明資料 1

国土交通省 北海道開発局

公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるため、事業の必要性等が検証可能となるよう 評価の手法を改善するとともに、計画段階での事業評価を新たに導入

1. 政策目標評価型事業評価の導入

政策目標評価型事業評価として、以下の取り組みを実施する。

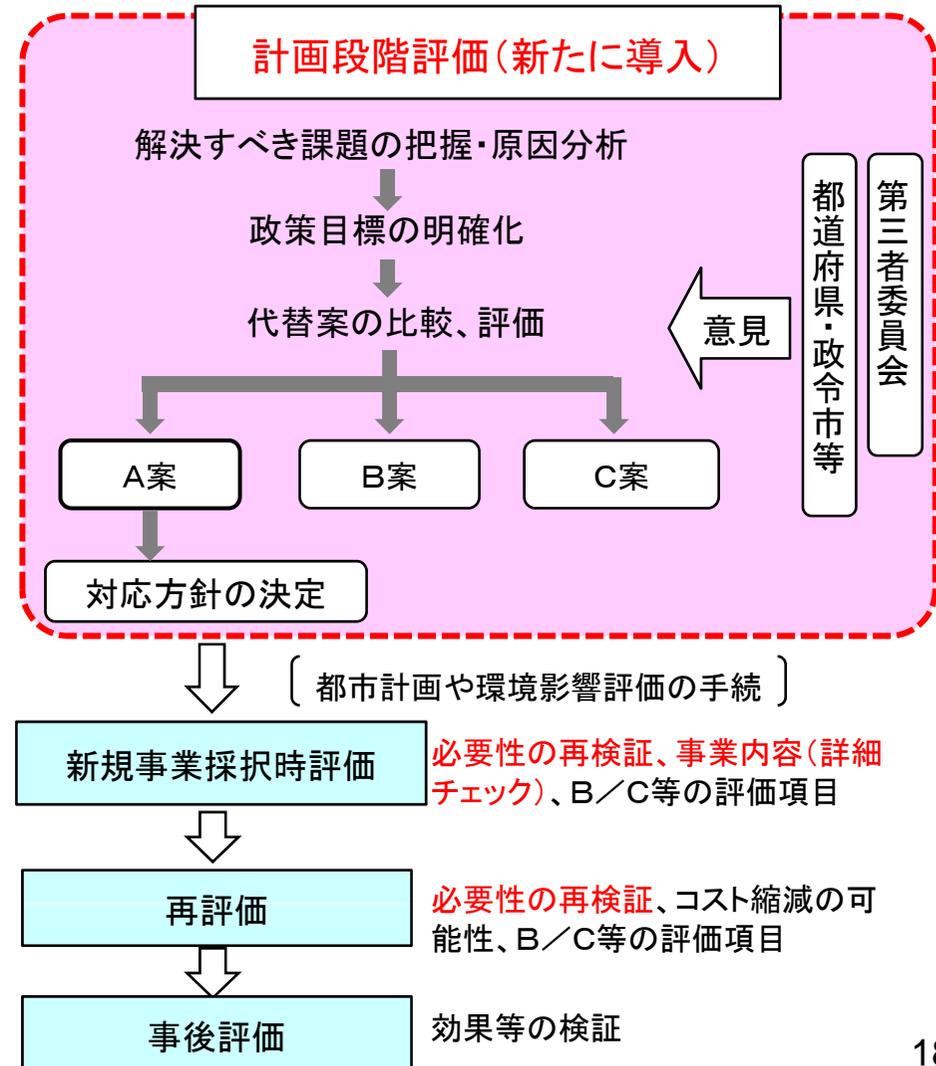
①事業の必要性や内容が検証可能となるよう 評価の手法を改善

- 事業目的となる解決すべき課題・背景の把握、原因分析
- 政策目標の明確化
- 政策目標に応じて評価項目を設定し、代替案を提示した上で、具体的データやコスト等から比較、評価

②計画段階の事業評価を導入

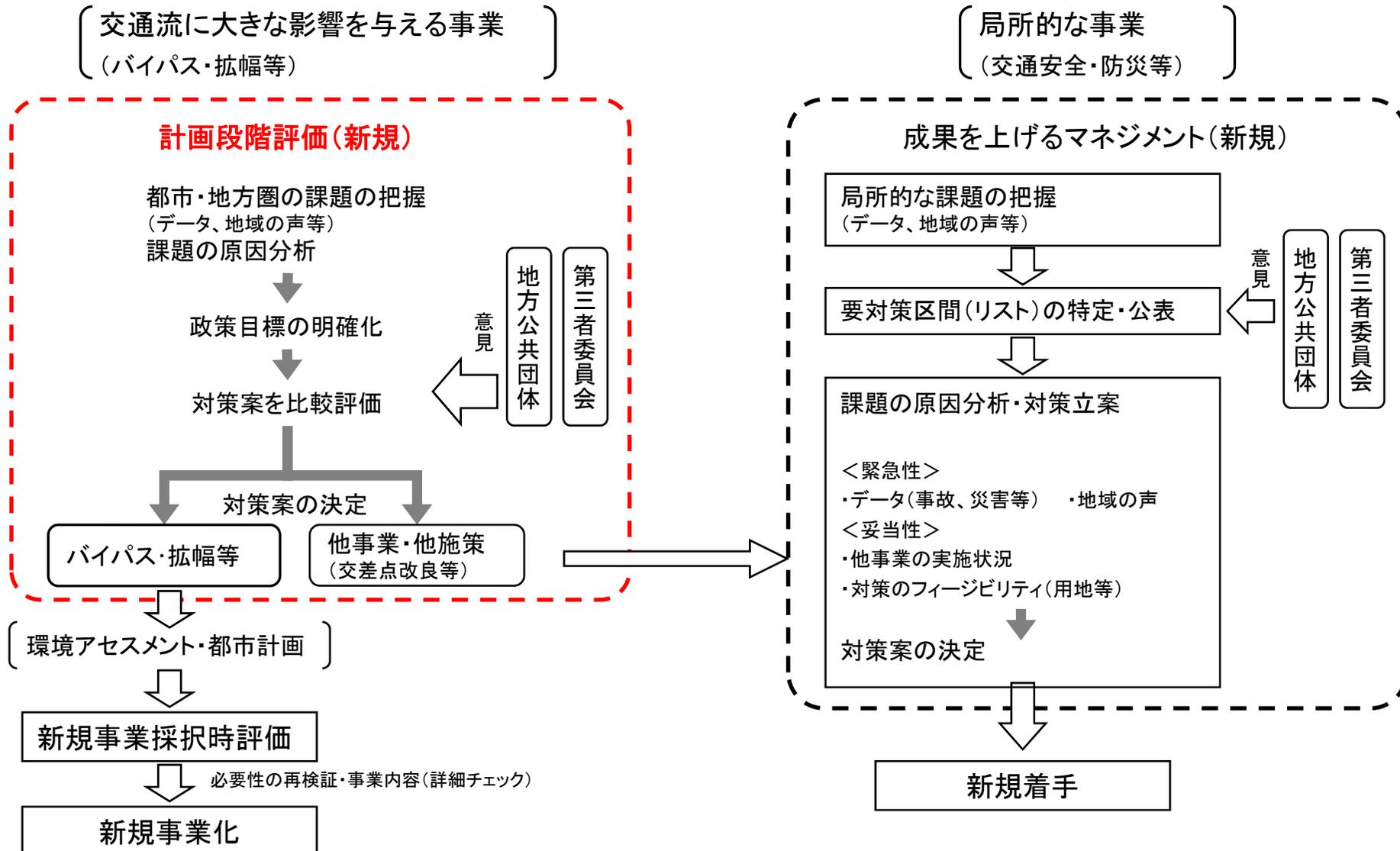
- 代替案の比較評価を行う計画段階における事業評価を実施

【政策目標評価型事業評価の一般的な流れ】



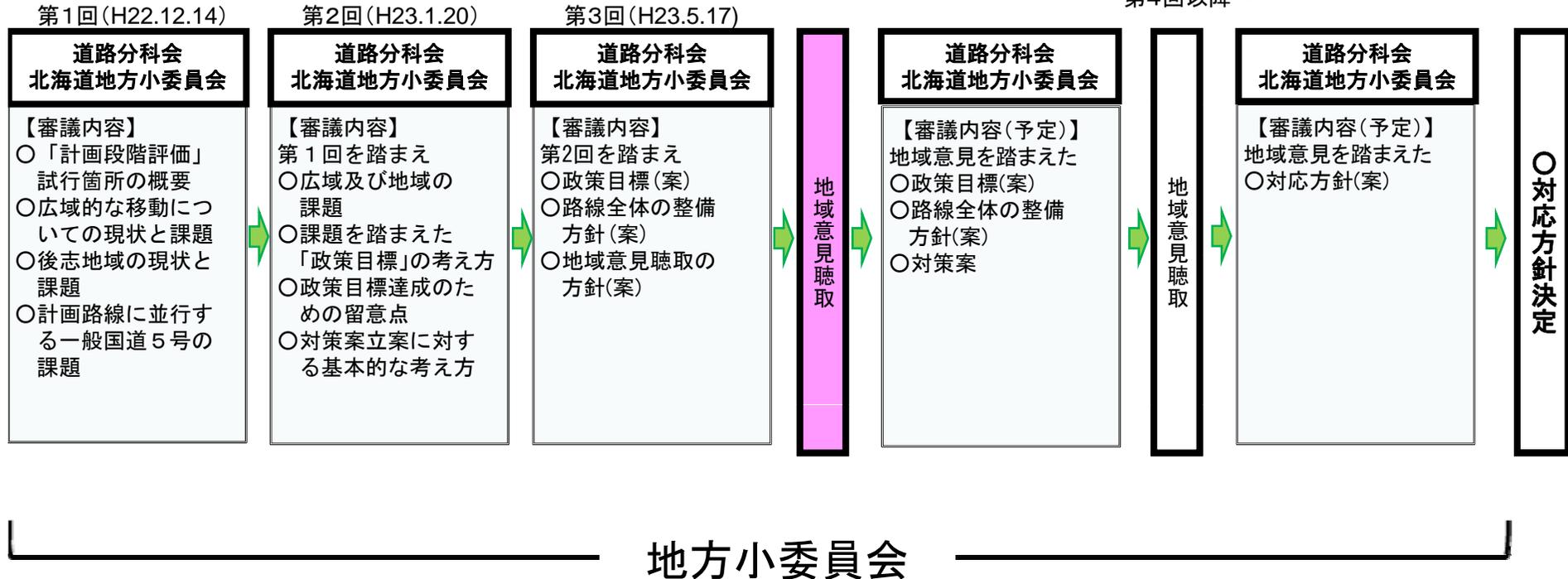
政策目標評価型事業評価の導入に係る取組み

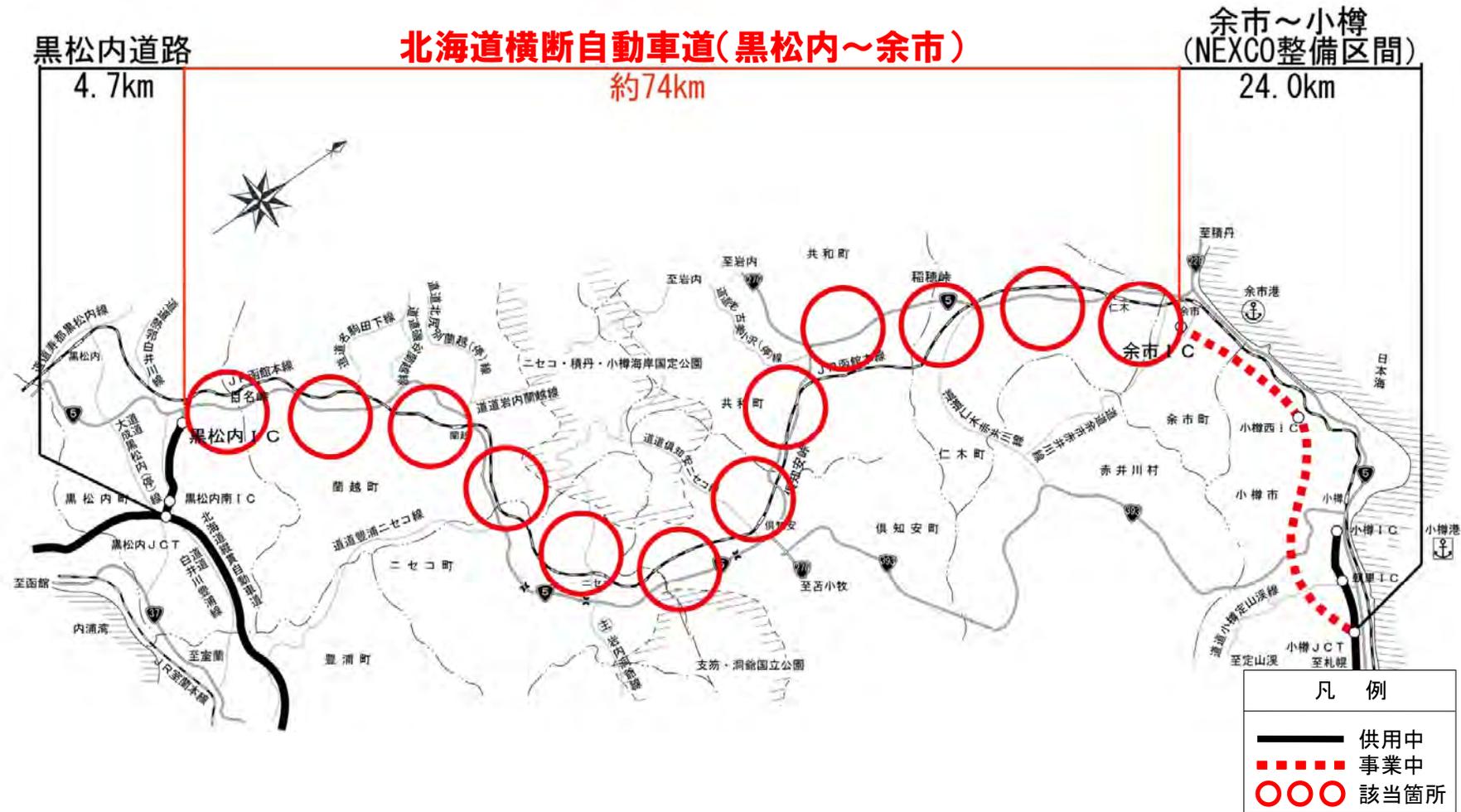
道路事業の透明性・効率性を高めるため、バイパス・拡幅事業等に計画段階評価を導入するとともに、局所的な事業に対し、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組みを導入。



○計画段階評価(試行)の審議の進め方 <北海道横断自動車道(黒松内～余市)>

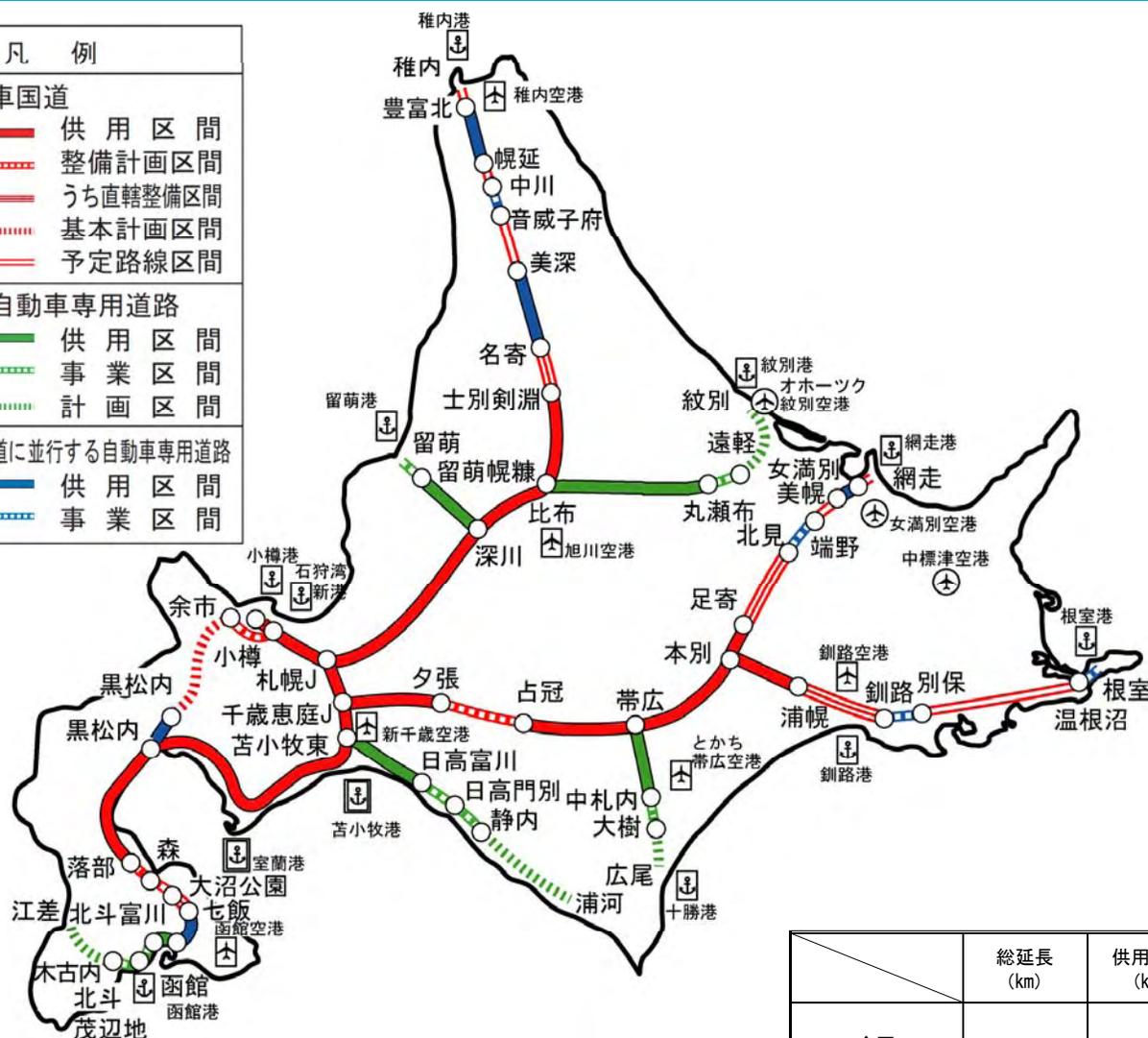
第4回以降～





北海道における高規格幹線道路の整備状況

凡 例	
高速自動車国道	
	供用区間
	整備計画区間
	うち直轄整備区間
	基本計画区間
	予定路線区間
一般国道自動車専用道路	
	供用区間
	事業区間
	計画区間
高速自動車国道に並行する自動車専用道路	
	供用区間
	事業区間



供用延長(H22年度末)

	総延長	平成22年度末供用延長	
		供用延長	供用率(%)
北海道の高規格幹線道路	1,825	910	(49%)
高速自動車国道	1,375	<74>	(51%)
一般国道自動車専用道路	450	632	(46%)

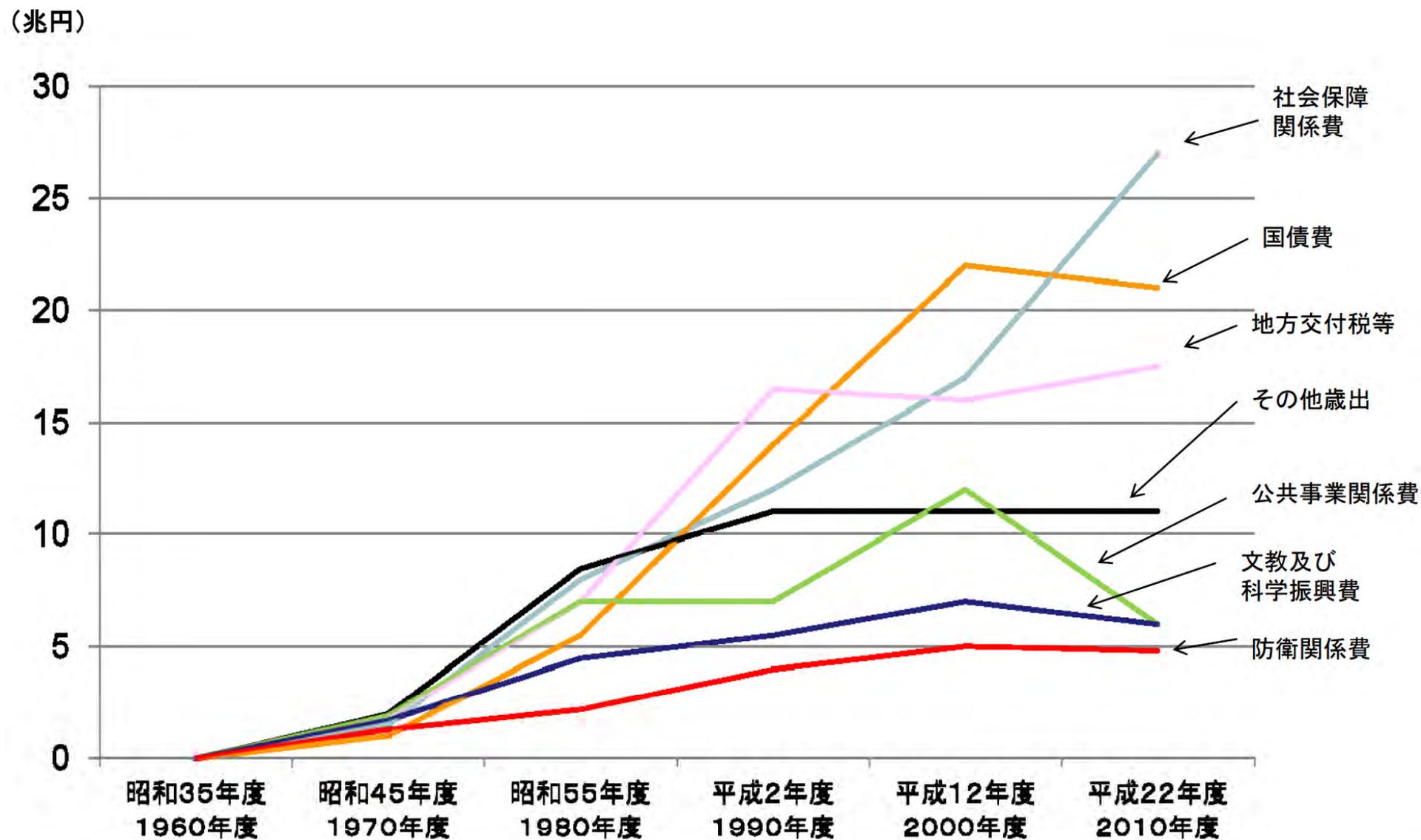
高速自動車国道の◇内は、高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路である。(外書きであり、高規格幹線道路の総計に含まれ

凡 例		
空 港	国 管 理	
	特定地方管理	
	地方管理	
港 湾	特定重要	
	重 要	
	地 方	

	総延長 (km)	供用延長 (km)	供用率	事業中延長 (km)	未事業延長 (km)
全国 (北海道を含む)	約14,000	9,855	70%	約2,700	約1,400
北海道	1,825	910	49%	425	490
				内NEXCO 88	
				内開発局 337	

H22年度末現在

一般会計の主要経費別歳出額の推移



※平成12年度までは決算、22年度は当初予算による。

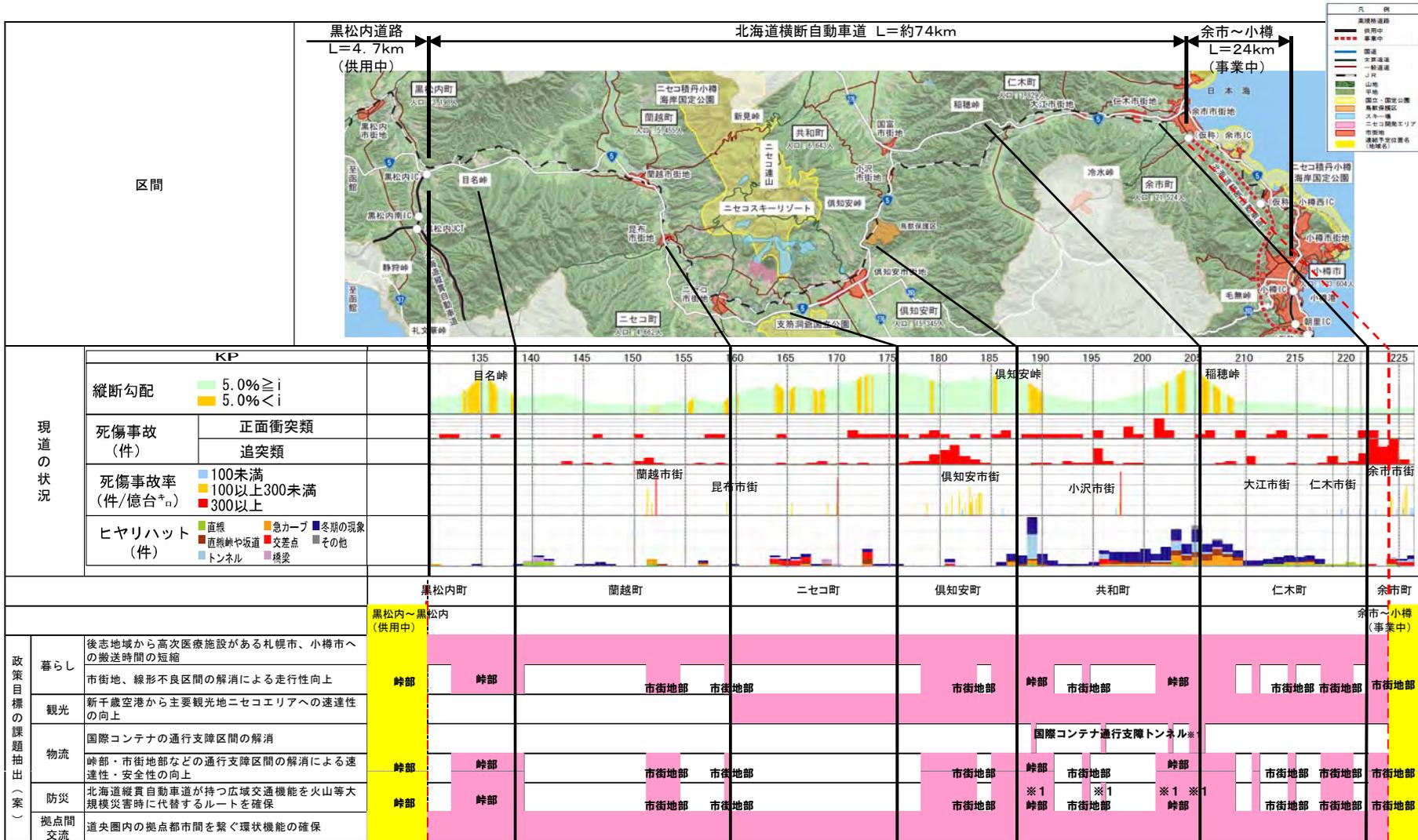
※平成22年度予算政府案の公表資料より

政策目標(案)の設定

地域の課題(案)		原因	政策目標(案)	資料2
暮らし (地域医療)	<ul style="list-style-type: none"> 札幌方面の高次医療施設への速達性が課題 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	P 6 ~7
観光	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	P 8 ~9
物流	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	P10 ~13
防災	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害時に物流機能が麻痺 	<ul style="list-style-type: none"> 活火山等の災害影響範囲をさけた物流代替機能が脆弱 	<ul style="list-style-type: none"> 北海道縦貫自動車道が持つ広域交通機能を、火山等大規模災害時に代替するルートを確保 	P14 ~15
拠点間交流	<ul style="list-style-type: none"> 道央圏内の地域間の連携機能が脆弱 	<ul style="list-style-type: none"> 道央圏の地域間を繋ぐネットワークが不足 	<ul style="list-style-type: none"> 道央圏内の拠点都市間を繋ぐ環状機能の確保 	P 5

政策目標達成に向けた課題(案)

- 政策目標の達成に際し障害となる課題について抽出
- 今後、具体的な対応案の検討に際し、地域の意見を踏まえながら、課題の更なる抽出や分析が必要



資料：平面・縦断 H20MICH1データ
 死傷事故率 H18-H21イタルダデータ
 事故マッチングデータ (H18~H21)
 ヒヤリハット 北海道開発局

通過位置の基本的な考え方(案)

○別線で道路整備する際の通過位置については、基本的な考え方として、以下の点に配慮して想定

- 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



北海道横断自動車道（黒松内～余市） 計画段階評価の試行

説明資料 2

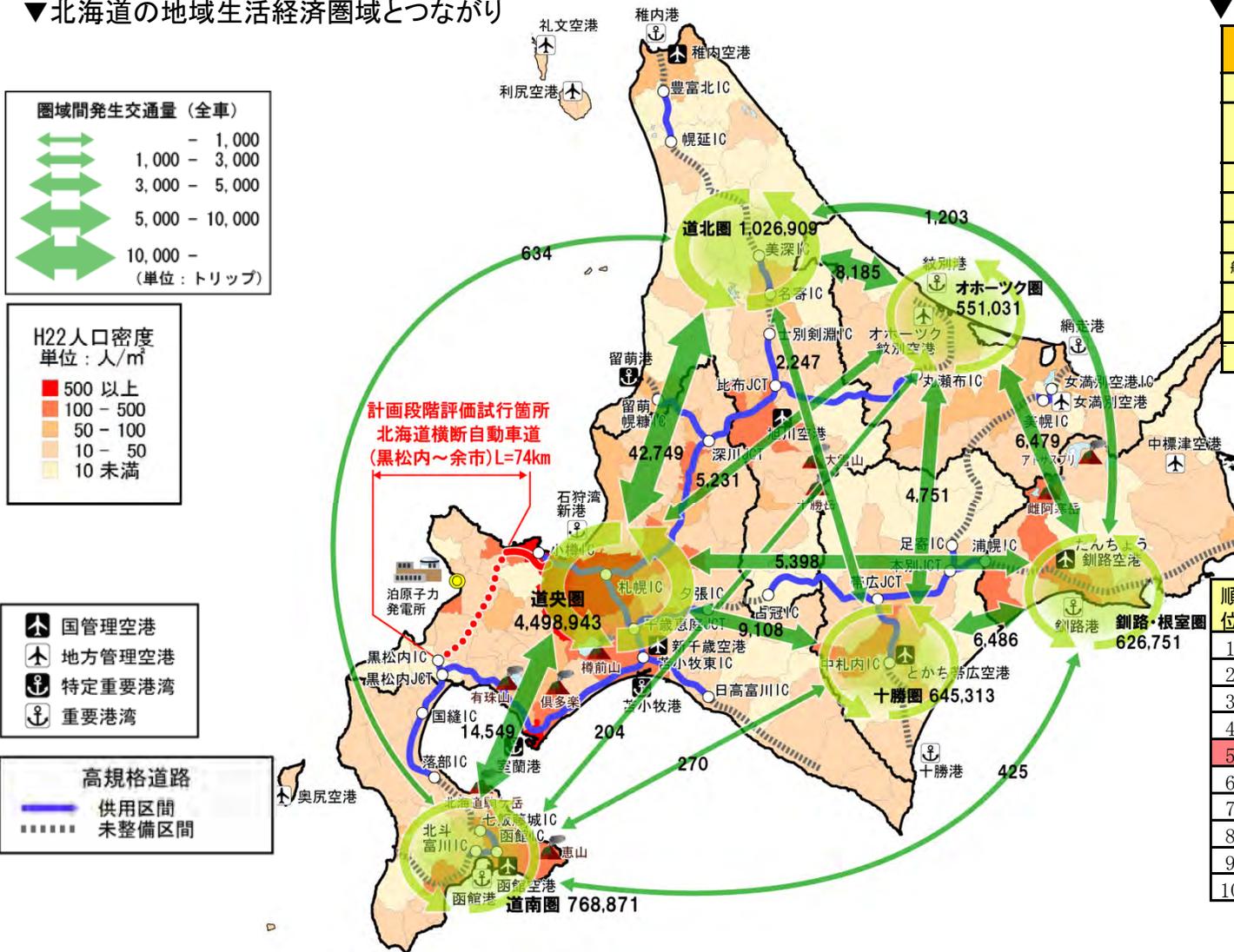
国土交通省 北海道開発局

1. 広域および地域の現状と課題

1) 道央圏の概要

○ 後志が属する道央圏は、全国5番目の人口を有する札幌市を中心とする経済拠点や、新千歳空港や苫小牧港等の交通機関の拠点、道内唯一の原子力発電所(泊発電所)が存在し、北海道の交通・経済の中心

▼北海道の地域生活経済圏域とつながり



▼道央圏の主な社会・経済指標

指標	定量値	北海道シェア
人口	275万人	49%
一次産業	農業産出額 911億円	9%
	漁獲金額 284億円	10%
二次産業	製造品出荷額 2.51百億円	48%
三次産業	商品販売額 1.058百億円	59%
観光客入込数	5,324万人	41%
航空旅客輸送人員	新千歳 14,809千人	76%
	丘珠 319千人	
航空貨物輸送量	新千歳 2,266百t	84%
	丘珠 0百t	

▼政令指定都市等の人口順位 (特別区部を含む)

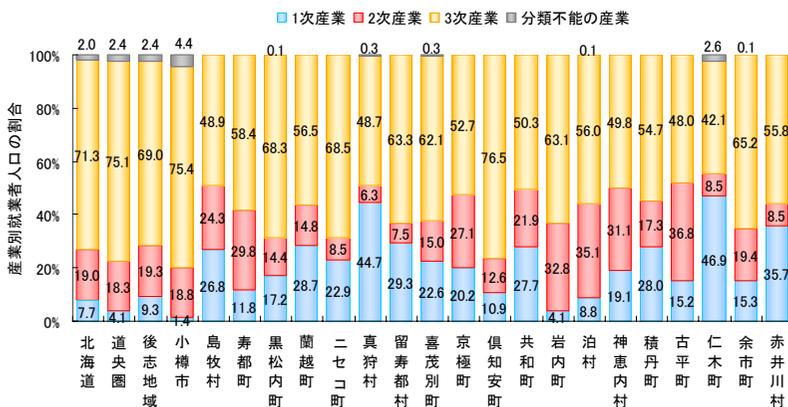
順位	市名	都道府県名	人口(人)
1	東京23区	東京都	8,489,653
2	横浜市	神奈川県	3,579,628
3	大阪市	大阪府	2,628,811
4	名古屋市	愛知県	2,215,062
5	札幌市	北海道	1,880,863
6	神戸市	兵庫県	1,525,393
7	京都市	京都府	1,474,811
8	福岡市	福岡県	1,401,279
9	川崎市	神奈川県	1,327,011
10	さいたま市	埼玉県	1,176,314

資料: 統計でみる市区町村のすがた2010より作成

2) 後志地域の概要

- 後志地域の産業構造は、全道・道央圏と比較すると、農業の盛んな仁木町などでは1次産業、観光が盛んなニセコエリアに属する倶知安では3次産業の割合が高い
- 北海道の中でも後志地域は特に、果物のシェアが高い
- また、全道随一の観光地域として、国内のみならず、海外からの観光入込客数が増加傾向にある

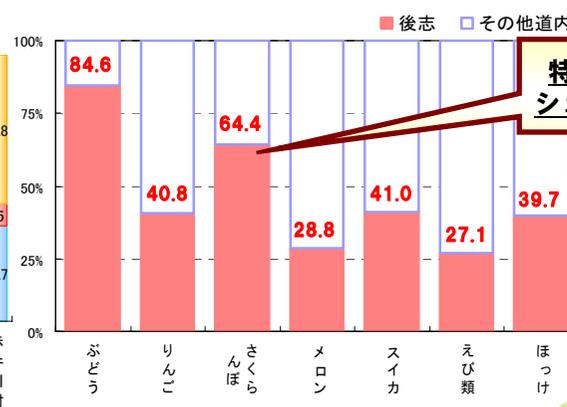
▼産業別就業人口割合比較(北海道・道央圏・後志)



※ 就業者: 15歳以上の人口

資料: H17国勢調査

▼後志地域の品目別全道シェア



特に果物のシェアが高い
共和町「メロン・スイカ」全道1位

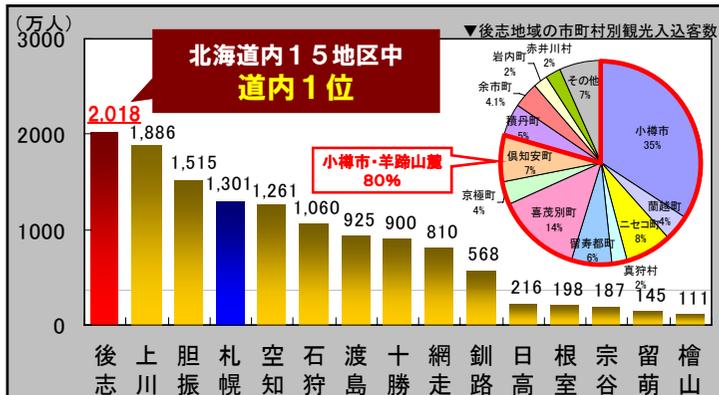
資料: 北海道農林水産統計年報総合編 (H18~H19)

※さくらんぼのみ後志の農業2009/北海道後志支庁農務課(H16)

資料: 農林水産省データベース(H20)、H20漁業・養殖業生産統計年報



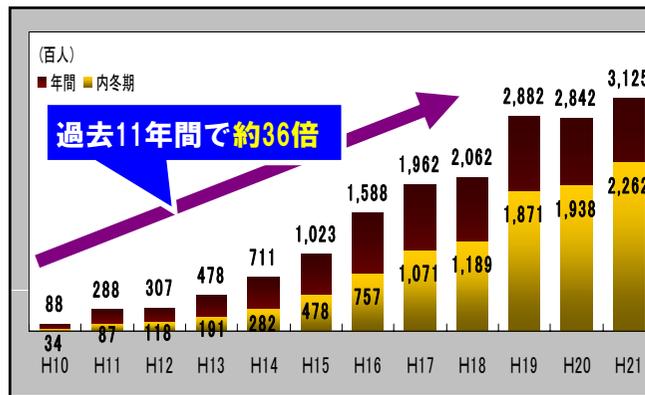
▼北海道地域別観光入込客数



※ 石狩地域は札幌市を除く

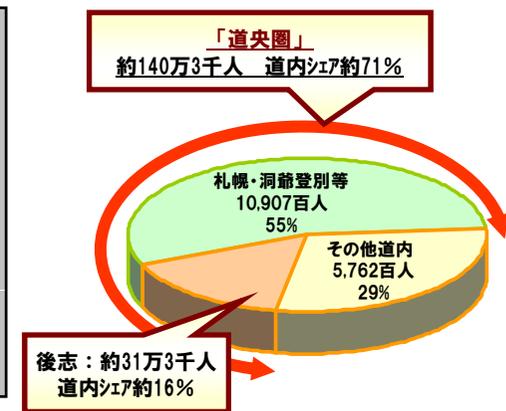
資料: H21北海道観光入込客数調査報告書/北海道

▼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

▼H21地域別外国人延宿泊者数

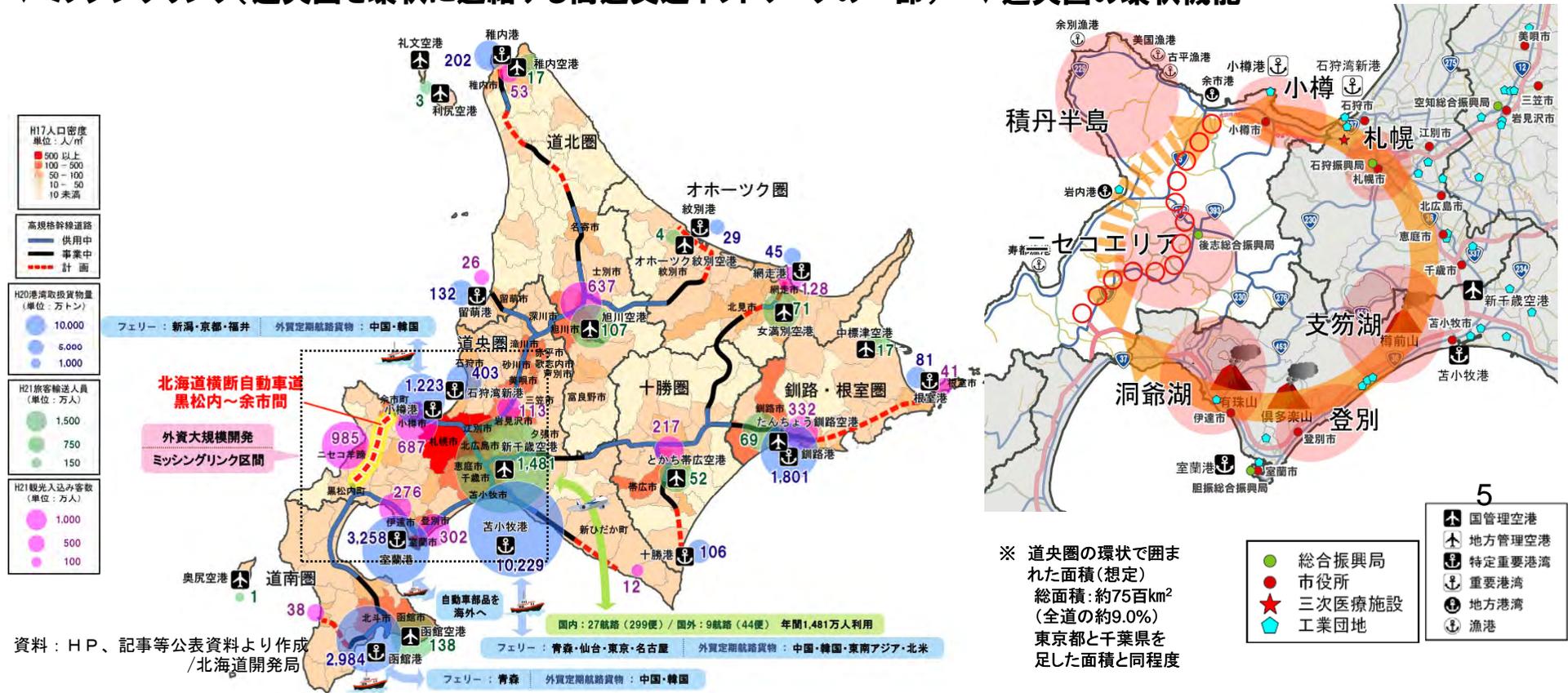


資料: 北海道観光入り込み客数調査報告書

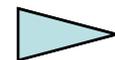
4) 後志地域の概要

- 道央圏は札幌市を中心とした経済圏であり、新千歳空港や苫小牧港・室蘭港・小樽港等の物流拠点が周辺に位置し、これらを結ぶように高速道路が整備されている
- 道北・オホーツク方面、道東方面、道南方面には放射状に高速道路が整備されつつあり、各圏域との繋がりが強化されている。道央圏内では、黒松内～余市間の高速道路が未整備
- 観光や農水産業としてのポテンシャルを有しつつも、その効果が最大限に発揮されていない

▼ミッシングリンク(道央圏を環状に連結する高速交通ネットワークの一部) ▼道央圏の環状機能



道央圏内の地域間の連携機能が脆弱



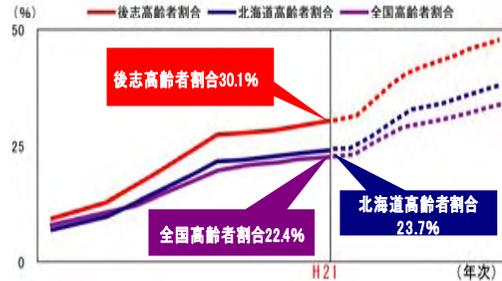
道央圏の地域間を繋ぐネットワークが不足

5) 暮らし(地域医療)の現状と課題

《課題》

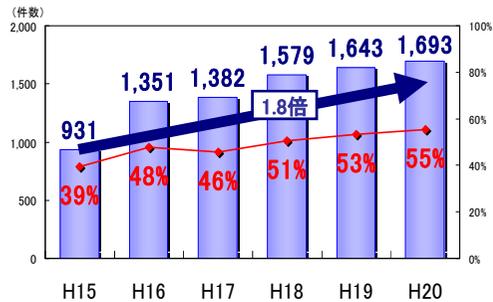
- 後志地域は全国と比べ高齢化率が高く、救急搬送件数が増加傾向で、R5・R230経由での搬送が主
- 後志地域には二次医療施設が倶知安町等にあるものの、高次医療施設がないため、救急搬送を小樽・札幌方面や、一部では八雲・函館方面に依存

▼北海道高齢者人口割合の推移予測



資料: 国勢調査、住民基本台帳
 資料: S50~H17は国勢調査、H18~H21は後志、北海道値は住民基本台帳(H21年3月現在)、全国値は総務省統計局総合月次統計データベース(H21年3月現在)、H22~H47は将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)
 注: 後志のH22~H47の値については、北海道の将来推計人口における高齢者割合の増加率を用いて推計
 注: 高齢者は65歳以上

▼高次医療施設への搬送件数推移



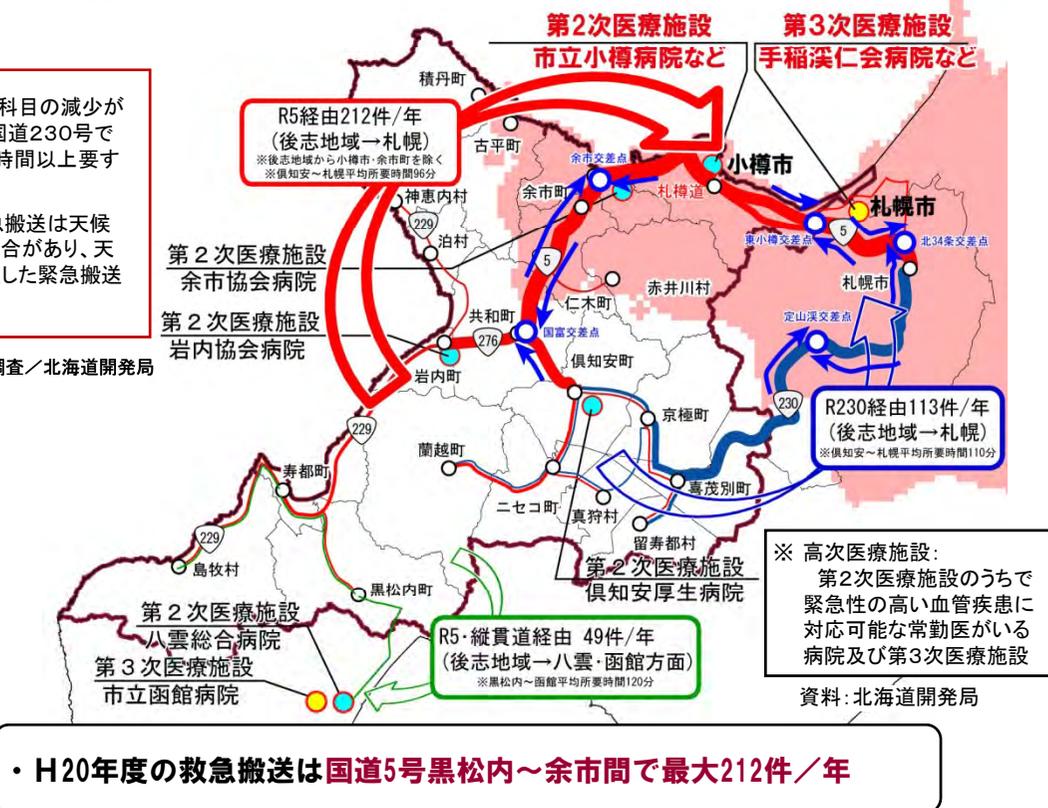
注記) 後志地域からの札幌市および小樽市までの救急搬送件数を示す
 資料: 北海道開発局

▼H20年度後志管内発救急搬送流動状況

▼地域の声

医師不足による診療科目の減少が進む一方、国道5号・国道230号では、札幌の病院まで2時間以上要する事が課題である
 ヘリコプターでの緊急搬送は天候不良で飛行できない場合があり、天候に左右されない安定した緊急搬送手段が必要

資料: ヒアリング調査/北海道開発局



・H20年度の救急搬送は国道5号黒松内～余市間で最大212件/年

※ 高次医療施設: 第2次医療施設のうちで緊急性の高い血管疾患に対応可能な常勤医がいる病院及び第3次医療施設
 資料: 北海道開発局

○札幌方面の高次医療施設への速達性が課題

6) 暮らし(地域医療)の現状と課題

《原因分析》

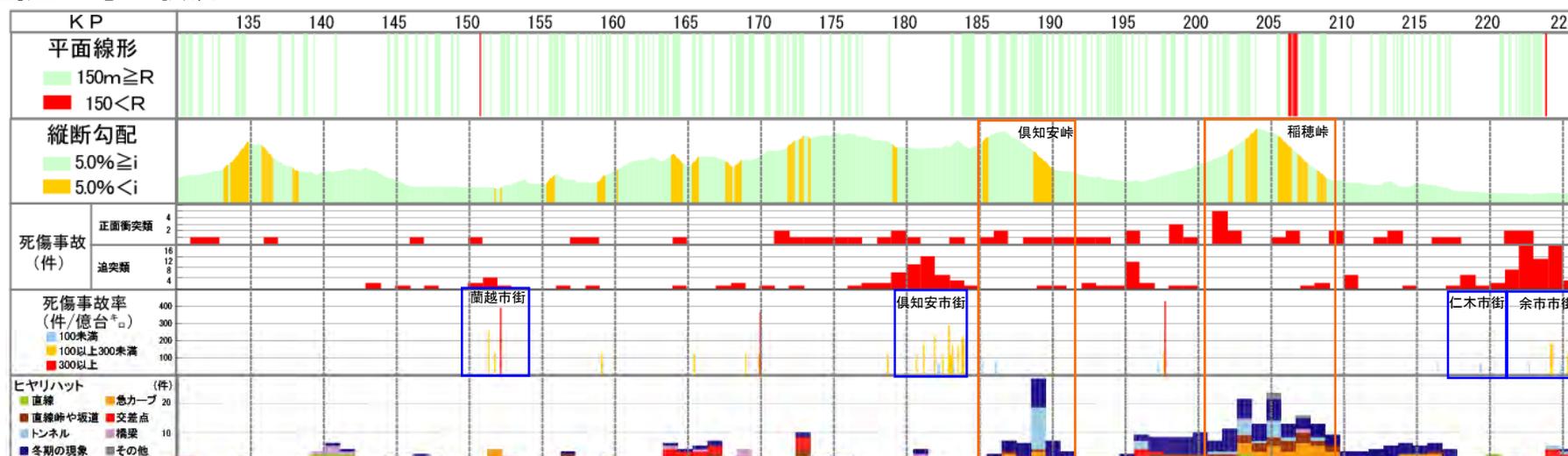
- 救急搬送は迅速な搬送を求められるが、さらに患者への負担軽減のため安静搬送も重要
- 国道5号経由では事故の多い市街地や線形の悪い稲穂峠などの区間が存在し、走行性が悪い

▼救急隊員の声

- 車高が高いため揺れやすく、大きな揺れでは搬送患者だけでなく、救急隊員も跳ねるため、安全確保のため速度低下が必要となる
- 大型車が多く、線形不良などがあると、大きく速度を落とす必要がある

H22ヒアリング調査／北海道開発局

▼国道5号の状況



資料: 平面・縦断 H20MICHIDATA
 人身事故 H18-H21イタルダデータ
 ヒヤリハット 北海道開発局

○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36

8) 観光の現状と課題

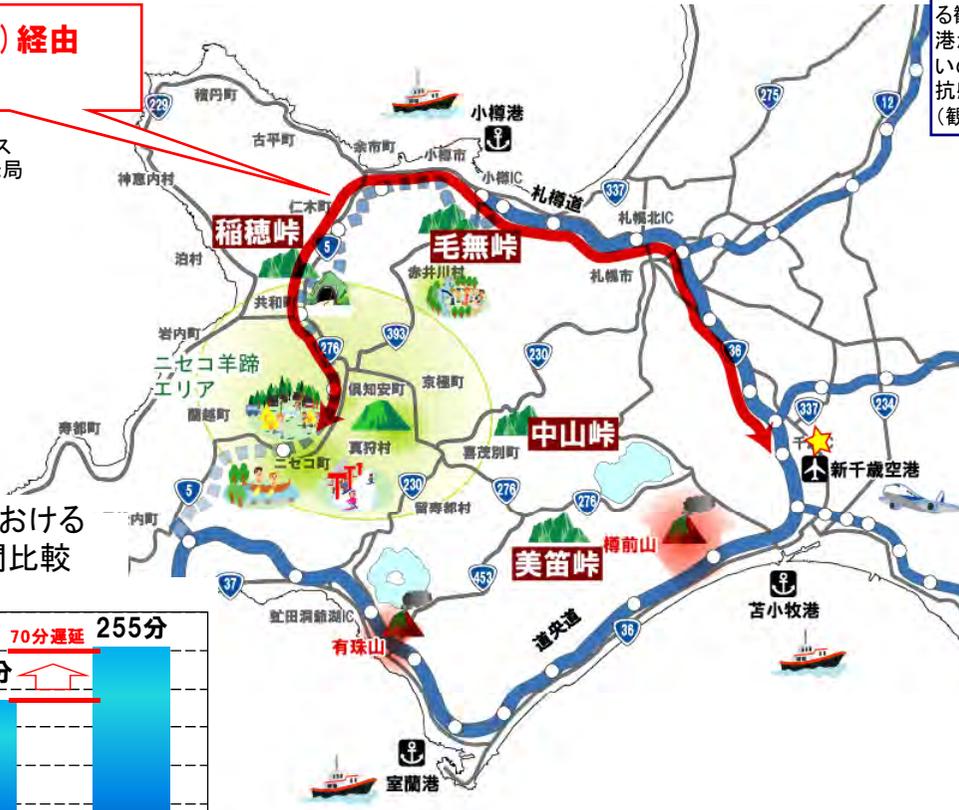
《原因分析》

○新千歳空港～ニセコエリア間の高速道路を経由するルートは、札樽道・道央道のいずれを経由した場合も2時間以上を要し、国外のスキーリゾート地と比べアクセス時間の長さが問題

▼新千歳空港～ニセコ間経路別所要時間比較

札樽道 (R5) 経由
170分

資料: H17道路交通センサス
北海道開発局



▼移動時間への声

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(観光ホテル)

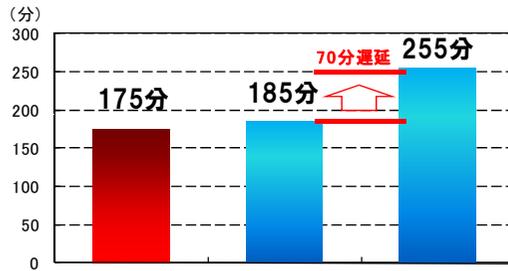
新千歳空港からのアクセス時間が長すぎる(観光ショップ)

道に不慣れた観光客は、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(自治体)



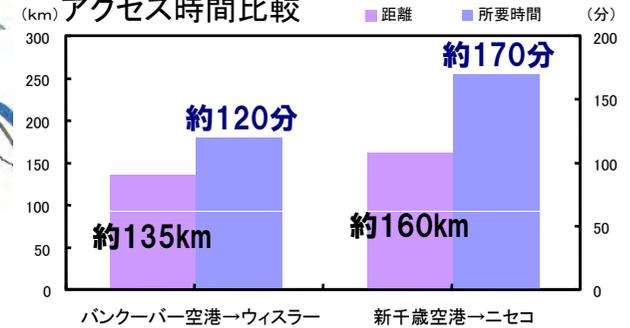
資料: H22 ヒアリング調査/北海道開発局

▼札幌～ニセコ間における都市間バスの時間比較



※冬ダイヤ(遅延): 雪害に伴う実際の遅延状況 (H23年1月7日)
資料: H23バス事業者ヒアリング / 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: H17道路交通センサス
: ウィスラーの距離・時間は
Google Mapによる集計

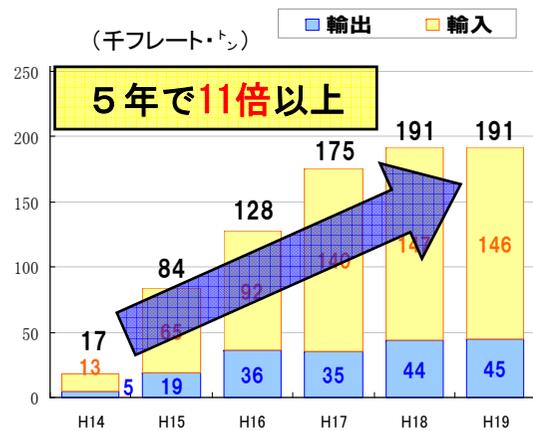
○新千歳空港から主要観光地ニセコエリアへの速達性が低い

9) 物流の現状と課題

《課題》

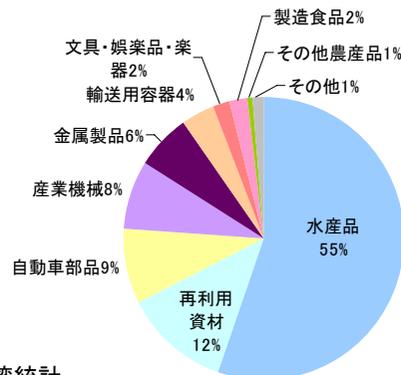
- 近年、小樽港では、中国への水産品を中心に外貿コンテナ取扱量が増加傾向
- 道南から小樽港への外貿コンテナ輸送では、最短経路である国道5号に通行できない区間が存在するため、大幅に迂回を強いられている

▼小樽港外貿コンテナ取扱量



資料: 小樽市HP、北海道開発局HPより作成

▼小樽港輸出品目内訳 (中国)



資料: 小樽港湾統計 (H21) / 小樽市

▼国際コンテナ輸送経路

■ 管内国道に高さ未指定区間が残存するため、コンテナ輸送に大幅な迂回を強いられる

▼コンテナ取扱物流事業者

小樽港に積荷を集積させるには、トータル的なコストダウンが不可欠。高さ未指定区間*により大幅な迂回が生じることは課題と言わざるを得ない。

中国への直航定期コンテナ航路は小樽港のみ

資料: 物流ヒアリング調査結果 / 北海道開発局

*国際標準コンテナを積載した海上コンテナ用セミトレーラー(高さ約4.1m)が通行できない区間



○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

10) 物流の現状と課題

《原因分析》

○ 道南から小樽港へ輸送する国際コンテナの最短経路である国道5号には、国際コンテナが通行不可能な狭隘トンネルが存在する

▼ 稲穂トンネルの通行状況



■ 国道5号の大幅な迂回を解消するため、規格の高い道路整備を求める

▼ コンテナ取扱物流事業者

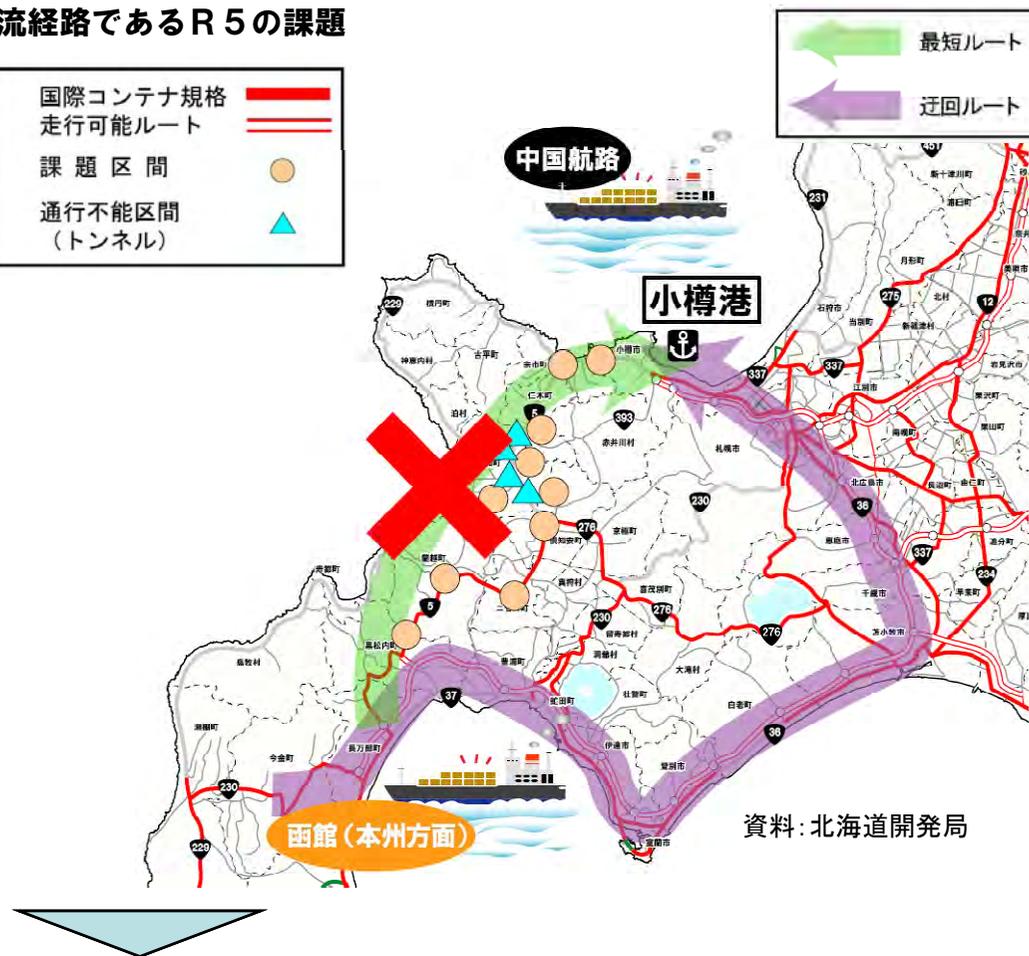
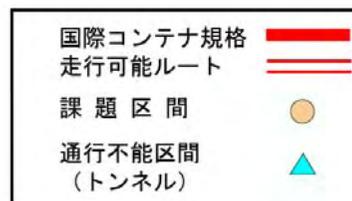
小樽港の活性化は、小樽港関係者の総意。そのためには、コンテナを小樽港に集める必要があり、高さ未指定トンネルの解消、線形や勾配からみた規格の高い道路整備が不可欠と思われ、期待している。

物流ヒアリング調査結果 / 北海道開発局



課題区間：市街地を通過するため混雑・事故などの課題から走行性が落ちる区間、又は峠部の線形不良箇所により走行性が落ちる区間

▼ 物流経路であるR5の課題



資料：北海道開発局

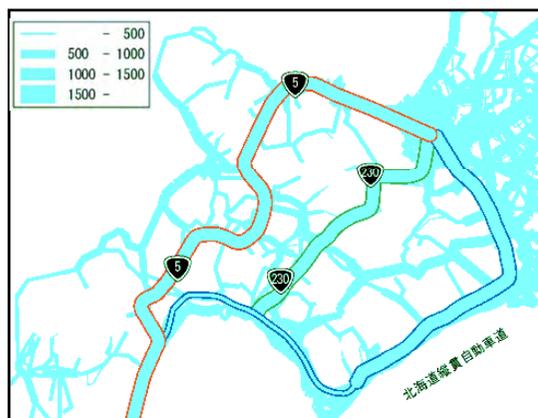
○ 国道5号に国際コンテナ通行支障区間が存在

11) 物流の現状と課題

《課題》

- 道南方面からの大型車物流は、移動距離が短絡できる国道5号または国道230号を利用
- 後志地域においては、地域の主要産業である農水産物を札幌方面、道南方面、さらには函館経由で全国に出荷
- 国道5号、国道230号は、大型車の死傷事故率が高く、安全・円滑な移動を阻害し、広域物流ルート上の課題となっている

▼大型車交通流動図

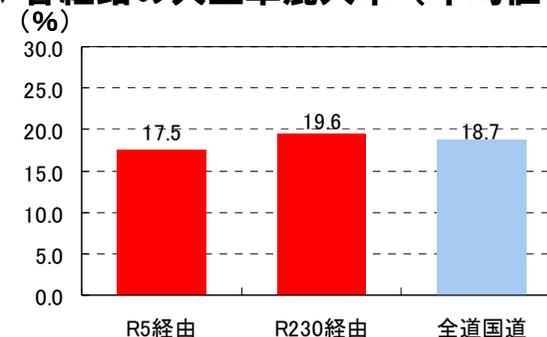


▼大型車の主な交通経路



○主な物流経路では大型車関連事故が多発

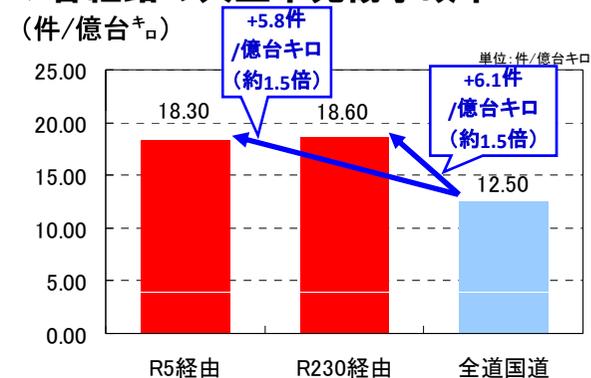
▼各経路の大型車混入率（平均値）



資料:H17センサス

大型車混入率は全道国道と同程度だが、
大型車の死傷事故率は約1.5倍高い

▼各経路の大型車死傷事故率



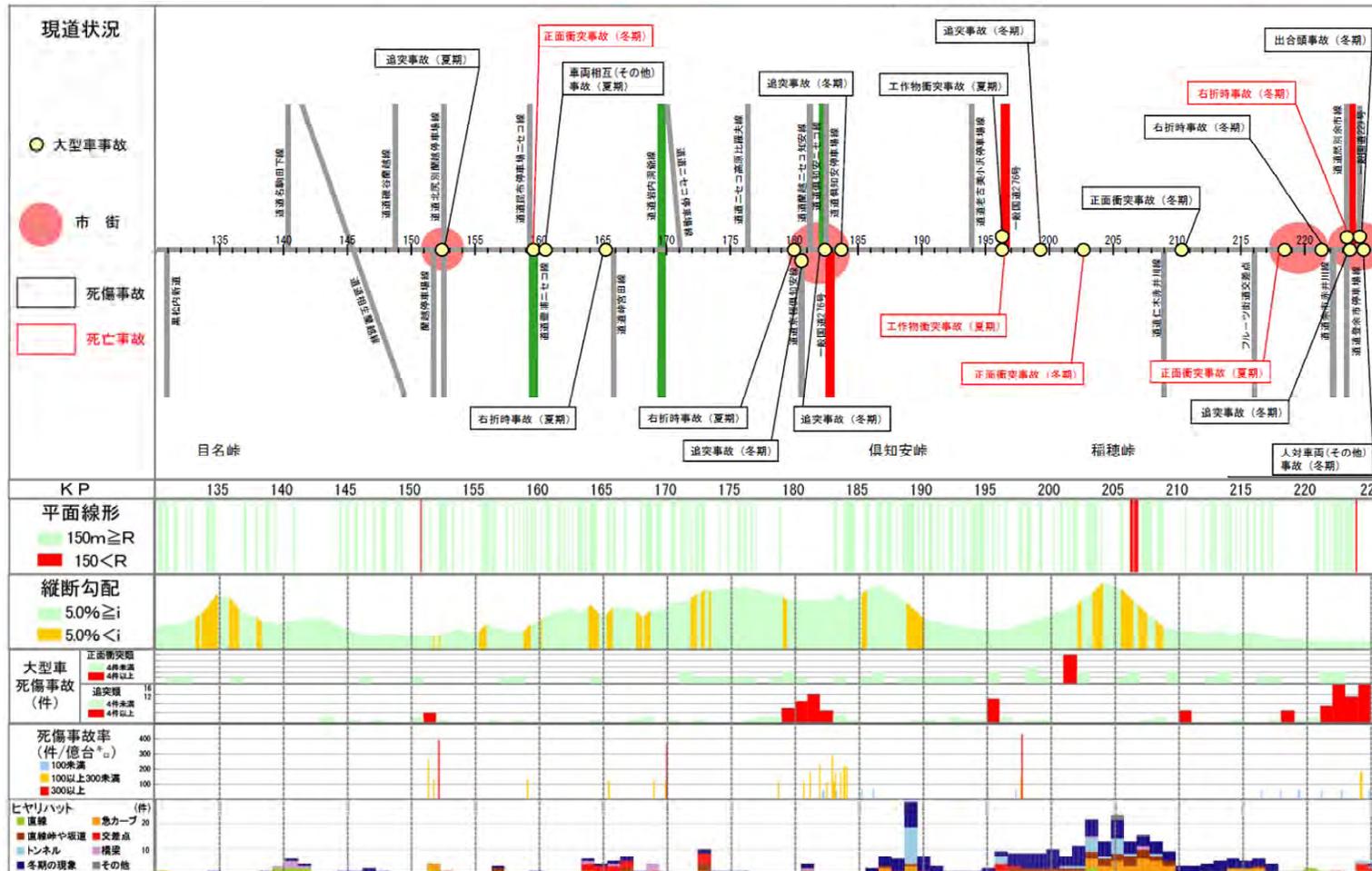
資料:事故マッチングデータ(H18~H21)

12) 物流の現状と課題

《原因分析》

○ 国道5号における大型車の事故発生状況をみると、余市・仁木・倶知安・蘭越市街などの市街地を中心に発生

▼国道5号の事故発生状況



○ 峠部、市街地を中心に大型車の事故が発生

資料: 平面・縦断 H20MICHIデータ
 死傷事故率 H18-H21イタルダデータ
 死傷事故 事故マッチングデータ(H18~H21)
 ヒヤリハット 北海道開発局

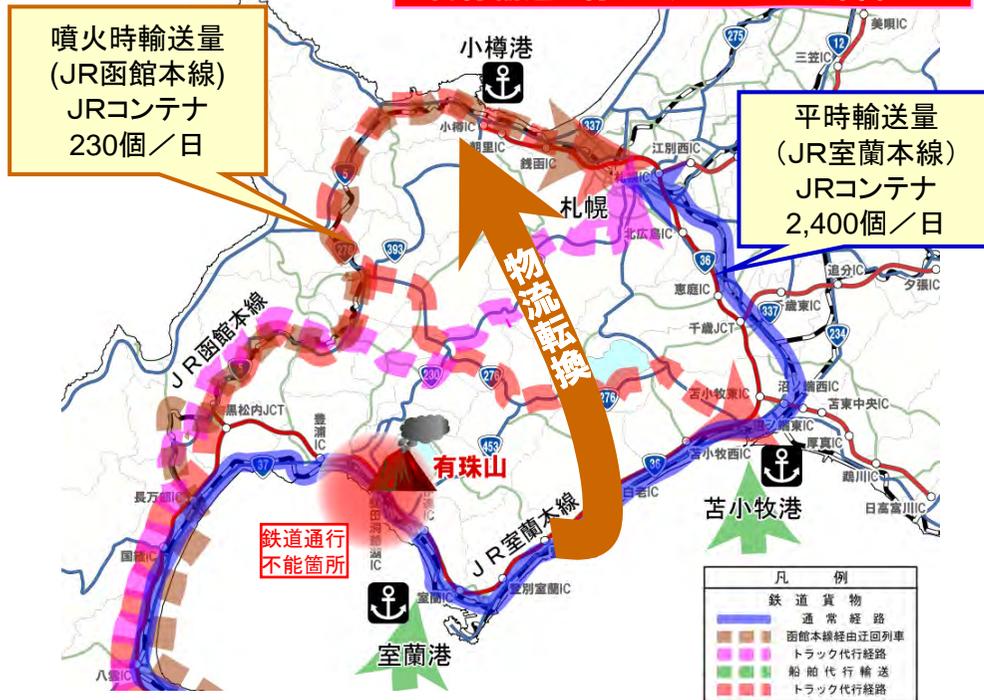
13) 防災の現状と課題

《課題》

- 平成12年の有珠山噴火においては、高速道路(北海道縦貫道)やJR室蘭本線において約15ヶ月の長期に渡り通行止めが発生し、JRコンテナや各種物流は周辺国道にも転換
- 火山噴火や津波・地震など広域にわたる被害により、物流拠点である苫小牧港など太平洋側の海運に障害が発生した場合には、代替路が不足

▼鉄道輸送の迂回状況 (平成12年有珠山噴火時)

JR室蘭本線不通によりJR函館本線に振り替えたが、輸送能力不足により、トラック代行輸送を行うも、コンテナは滞留



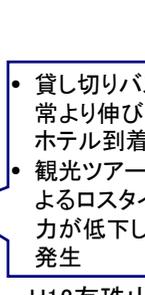
記事、HP等公表資料より作成/北海道開発局

▼物流事業者の声

- 通行止めにより大きな迂回経路となり、走行距離増加及び輸送時間増加などの燃料経費の負担増加に加え、時間外労働が発生
- 船舶代替輸送に切り替えて対応せざるを得なく、積み替え作業量が通常の倍に増加するなど内部作業が繁雑化
- 集配拠点の閉鎖に伴い拠点を俱知安営業所に変更した事で集配作業の負担が大幅に増加



▼観光事業者の声



- 貸し切りバス運行時間が通常より伸び、ドライバー疲労、ホテル到着の遅延
- 観光ツアーのルート変更によるロスタイムの発生で、魅力が低下し、キャンセルが発生

H12有珠山噴火に伴う影響調査 /北海道開発局

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



○大規模災害時に物流機能が麻痺

東日本の主要高速道路・直轄国道の地震前後の交通量の変化

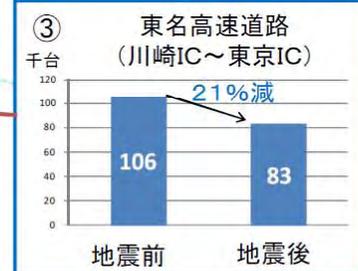
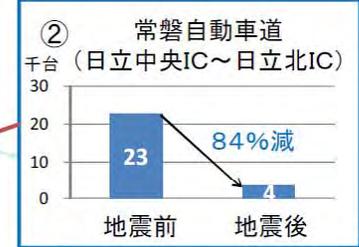
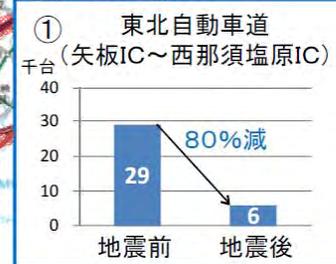
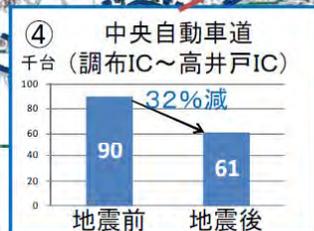
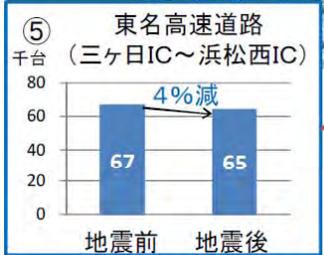
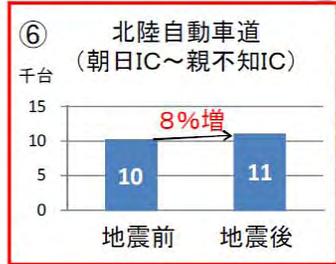
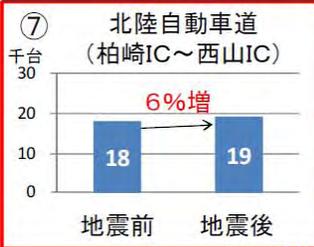
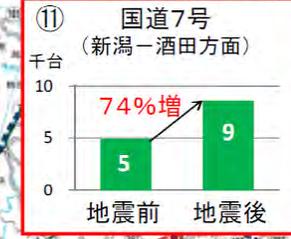
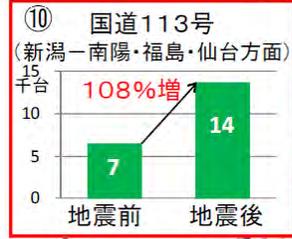
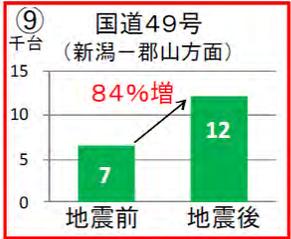
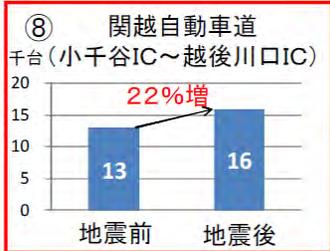
■ 東北・関東間の道路網の機能が制限される中で、日本海側の北陸道や関越道、直轄国道の交通量が増加

— (未供用) : 高速道路

● 高速道路上の
交通量計測箇所

● 一般国道上の
交通量計測箇所

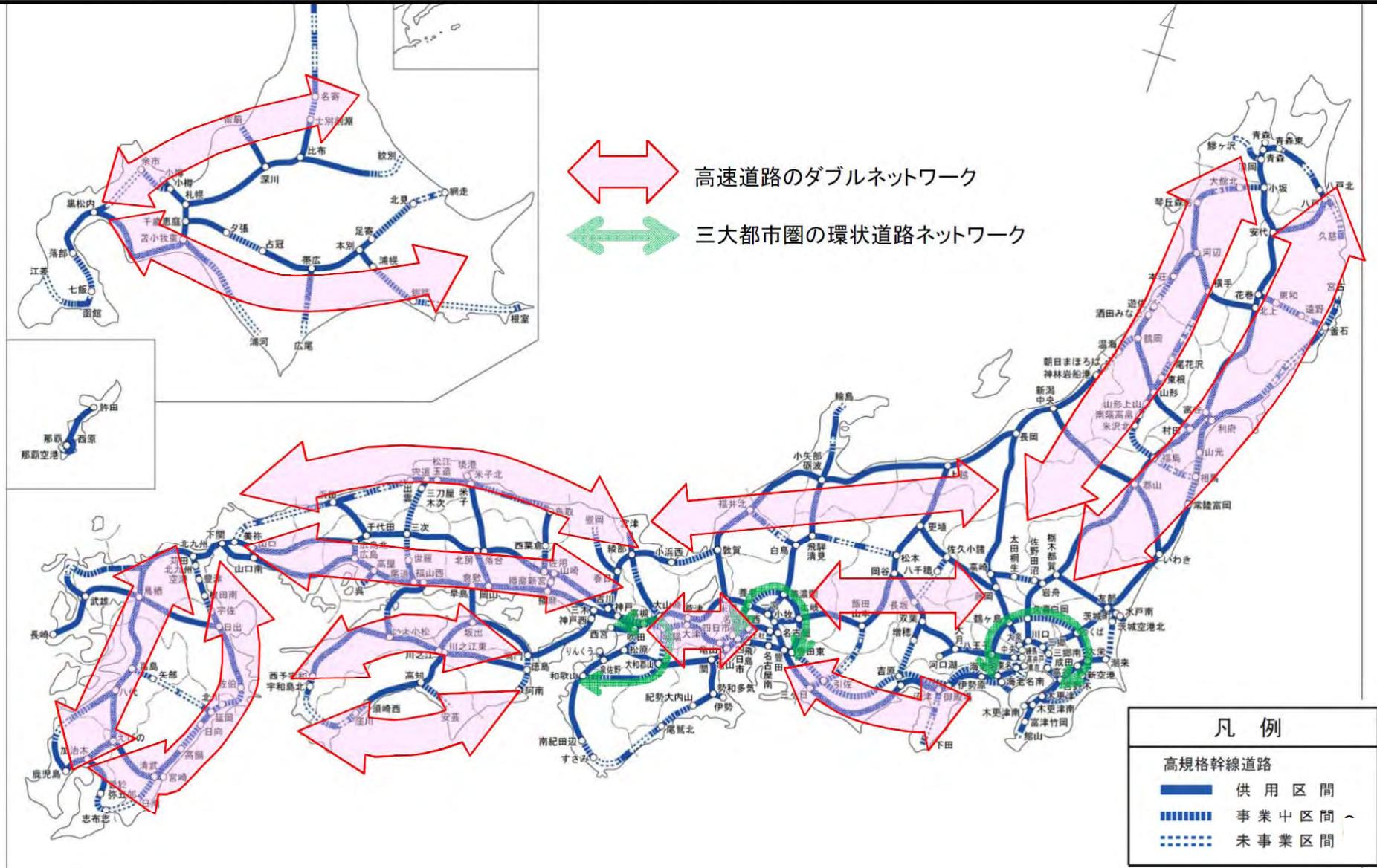
緊急交通路に
指定された区間
(3/17時点)



地震前: 3/7～3/10の日平均交通量
地震後: 3/14～3/17の日平均交通量
※NEXCOトラカンデータ・直轄国道トラカンデータにより作成

災害に強い高速道路のダブルネットワークのイメージ

■ 地域に繋がる道路網を極力ダブルで確保することは大事。



【参 考】阪神・淡路大震災時の迂回交通の状況

- 寸断された中国道、阪神高速神戸線の迂回路として、舞鶴道が機能
- 中国道が開通した後は、中国道が阪神高速神戸線の迂回路として機能

[復旧状況]

H7.1.17 兵庫県南部地震発生(阪神高速神戸線、中国道、舞鶴道が通行止め)

H7.1.19 舞鶴道、中国道吉川JCT以西開通

H7.1.27 中国道吉川JCT～吹田JCT 対面2車線開通

H7.2.12 中国道吉川JCT～吹田JCT 分離4車線開通

H8.9.30 阪神高速神戸線開通

舞鶴道が迂回路として機能

中国道が迂回路として機能

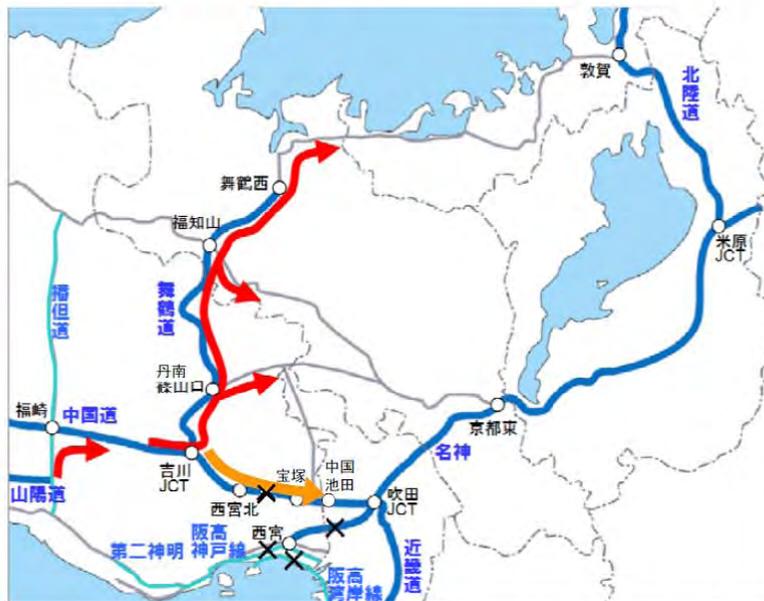


図-1 震災後の近畿地方道路網

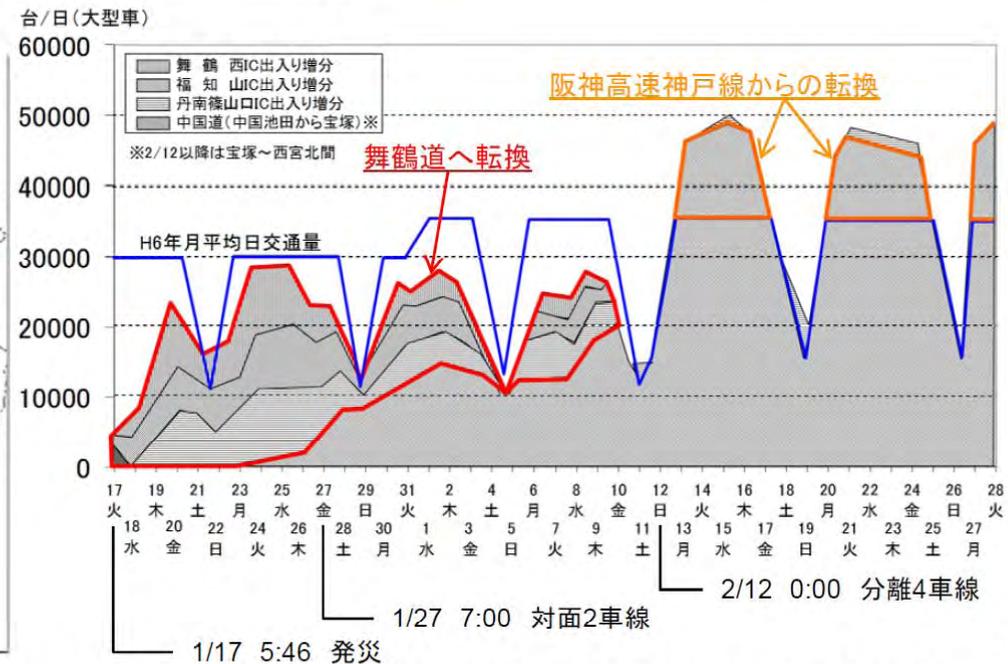


図-2 舞鶴道・中国道大型車交通量の変動状況

【参 考】新潟県中越地震時の迂回交通の状況

- 平成16年の新潟県中越地震により、関越自動車道の一部区間が約2週間にわたり通行止め。
- 磐越自動車道と上信越自動車道の広域ネットワークが迂回路として機能。
(震災後の交通量は磐越自動車道で約6割増加、上信越自動車道で約4割増加)

