

資料2

**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5月17日

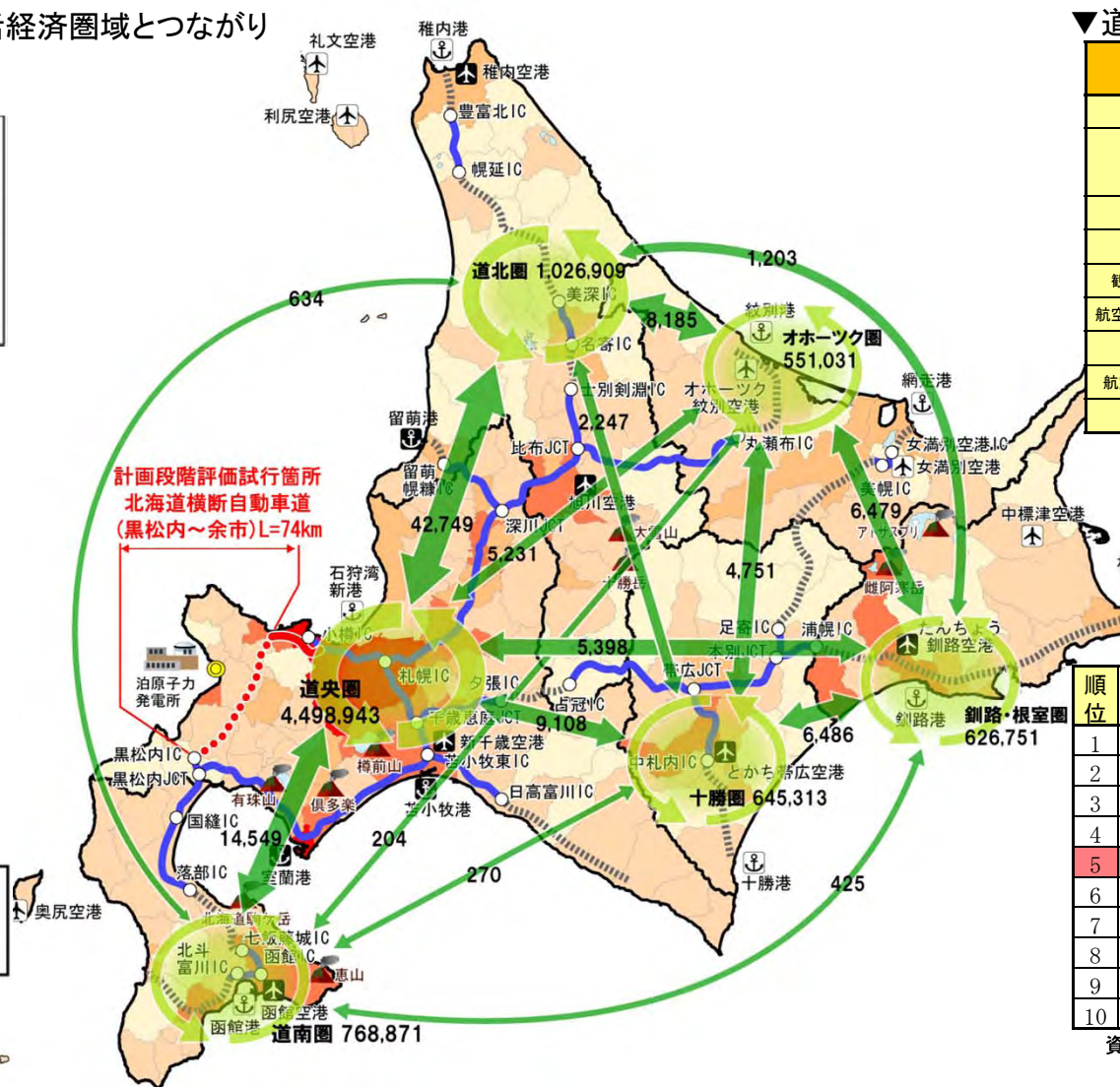
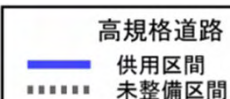
**国土交通省 北海道開発局**

# **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 2,511億円 | 48%    |
| 三次産業     | 商品販売額 1,058億円  | 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)

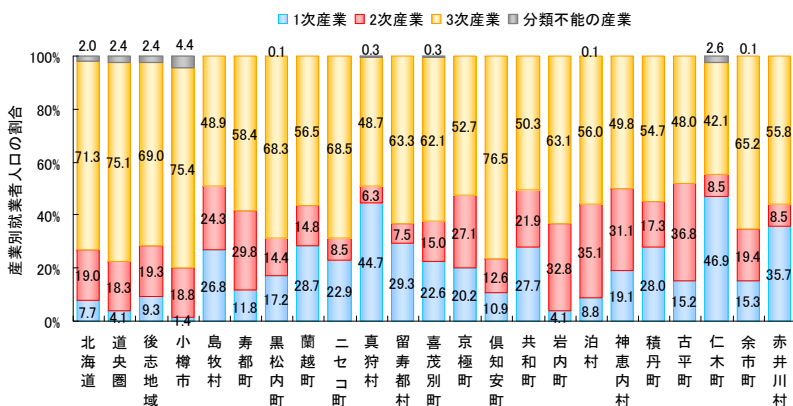
| 順位 | 市名     | 都道府県名 | 人口(人)     |
|----|--------|-------|-----------|
| 1  | 東京 23区 | 東京都   | 8,489,653 |
| 2  | 横浜市    | 神奈川県  | 3,579,628 |
| 3  | 大阪市    | 大阪府   | 2,628,811 |
| 4  | 名古屋市   | 愛知県   | 2,215,062 |
| 5  | 札幌市    | 北海道   | 1,880,863 |
| 6  | 神戸市    | 兵庫県   | 1,525,393 |
| 7  | 京都市    | 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  
／総務省統計局

## 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

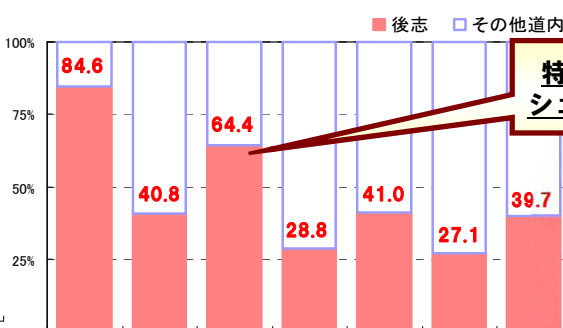
▼産業別就業人口割合比較(北海道・道央圏・後志)



※ 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

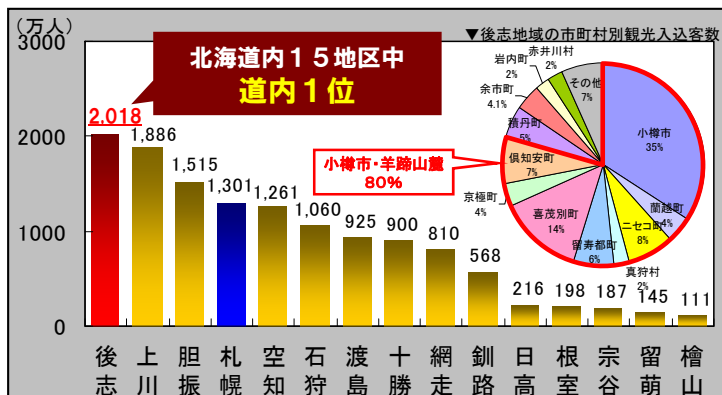
資料: 北海道農林水産統計年報総合編 (H18~H19)

※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



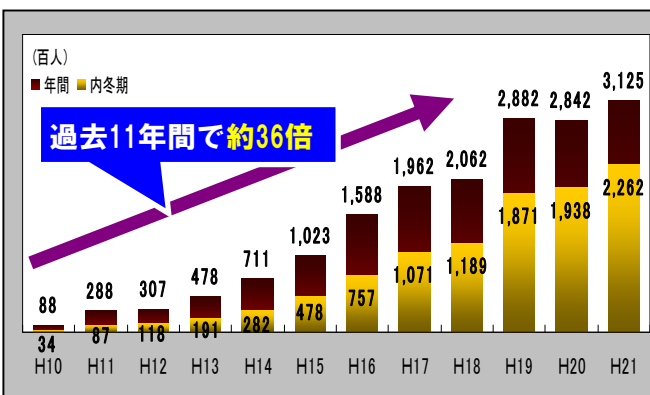
▼北海道地域別観光入込客数



※ 石狩地域は札幌市を除く

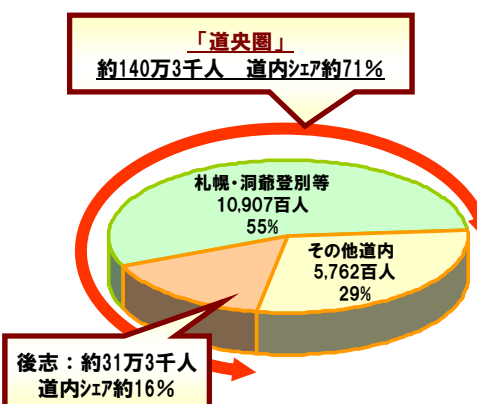
資料: H21北海道観光入込客数調査報告書/北海道

▼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: 北海道観光入込み客数調査報告書



### 3) 後志地域の概要

- ニセコエリアは、スキーリゾートや温泉などの観光施設が多数存在
- シーニックバイウエイルートでは、地域資源である自然景観、沿道景観を楽しむためのシーニックデッキなどの立ち寄り機会を増加させる取り組みを実施

#### ▼ニセコエリアの主要な観光地



#### ＜シーニックバイウエイ＞

地域と行政が連携し、景観や自然環境に配慮し、地域の魅力を道でつなぎながら個性的な地域、美しい環境づくりを目指す施策。「支笏洞爺ニセコルート」では、競争力ある美しく個性的な北海道の実現のために、以下に取り組んでいる

- ・羊蹄山・尻別川・田園景観を大切にした「美しい景観づくり」
- ・地域の人材を活用した新たなビジネスの創出などによる「誇れる地域づくり」
- ・ニセコの自然と人とのふれあいによる「観光の振興」



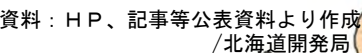
地域ではシーニックデッキ、ビューポイントへの休憩施設の設置など沿道景観を楽しむための取り組みを実施



本道を代表する観光リゾート地域で、その自然や農村景観、沿道景観等は貴重な観光資源。H18年に、**全道初の事例**として、「北海道美しい景観のくにづくり条例第16条」に基づき「**羊蹄山麓広域景観づくり推進地域**」として指定



- ▼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



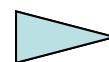
※ 道央圏の環状で囲まれた面積(想定)  
総面積: 約75百km<sup>2</sup>  
(全道の約9.0%)  
東京都と千葉県を  
足した面積と同程度

 総合振興局  
 市役所  
 三次医療施設  
 工業団地

5

-  国管理空港
-  地方管理空港
-  特定重要港湾
-  重要港湾
-  地方港湾
-  漁港

## 道央圏内の地域間の連携機能が脆弱



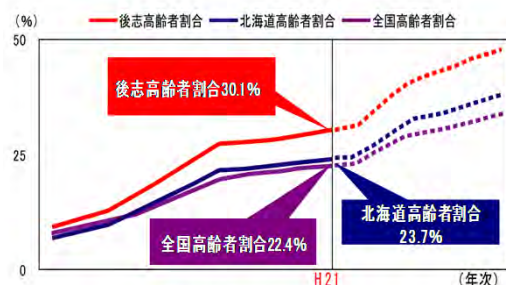
## 道央圏の地域間を繋ぐネットワークが不足

## 5) 暮らし(地域医療)の現状と課題

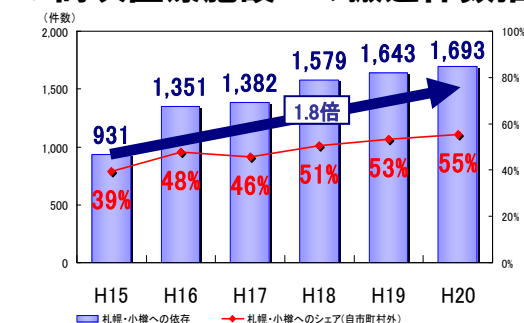
### 《課題》

- 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



### ▼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



○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》

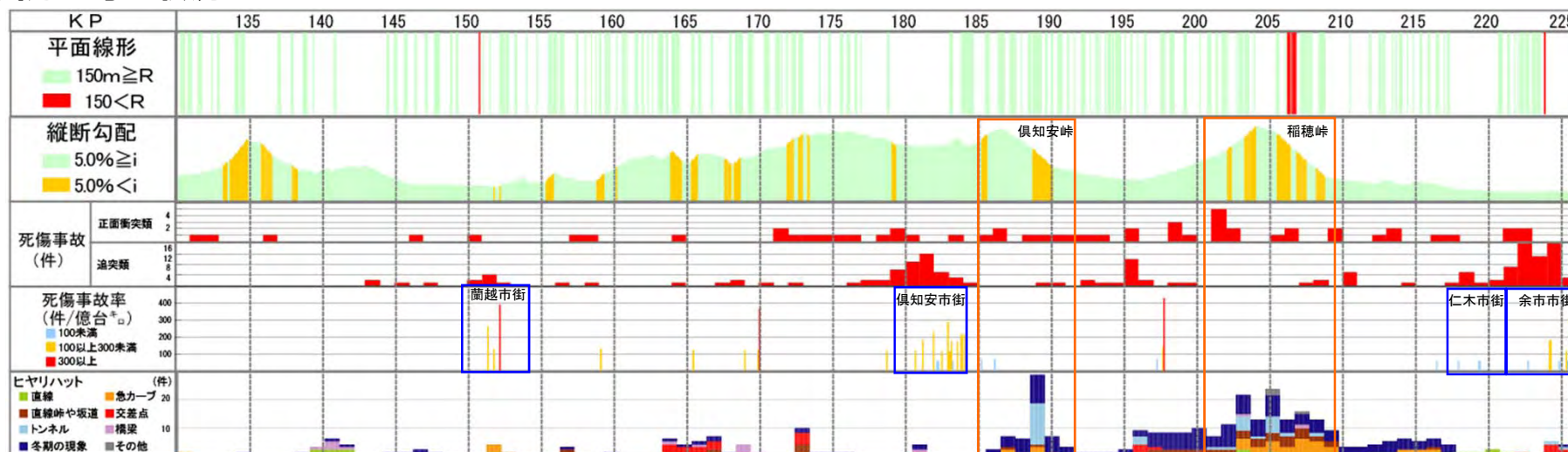
- 救急搬送は迅速な搬送を求められるが、さらに患者への負担軽減のため安静搬送も重要
- 国道5号経由では事故の多い市街地や線形の悪い稲穂峠などの区間が存在し、走行性が悪い

### ▼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 H20MICHデータ  
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



- 観光客の多くは高速道路を中心に移動している
- 外国人の広域周遊ツアーにおいて、後志地域は空白地帯となっている

### 観光客の主な観光ルート例

H20年度宿泊延数（台湾）

|  |              |
|--|--------------|
|  | 0人           |
|  | 1～100人未満     |
|  | 100～1,000人未満 |
|  | 1,000人以上     |

【2日目】  
定山溪温泉  
【6日目】  
札幌市内観光  
・北海道庁  
・時計台  
・大通公園

小樽市内観光  
・北一硝子  
・オルゴール堂  
・銀の鐘（珈琲館）

・支笏洞爺国立公園  
・昭和新山  
・サイロ展望台

大沼国定公園  
湯の川温泉  
トリスチヌ修道院

岩見沢  
夕張  
新千歳空港

大雪山国立公園  
・銀河の滝・流星の滝  
・層雲峡温泉

北海道きつね村

阿寒湖遊覧船

十勝川温泉

知床国立公園（知床五湖）  
・知床温泉  
・オシロコシンの滝

硫黄山（アトサヌプリ）  
屈斜路湖

摩周湖

凡例

- 旅行行程
- 旅行行程（JR）
- 立寄り地
- 宿泊地（1泊目）
- 高速道路（供用済）
- 高速道路（予定）

：広域周遊での立ち寄りがない高規格道路計画区間

台北・台湾桃園国際空港

資料：宿泊旅行統計調査報告  
／国土交通省観光庁

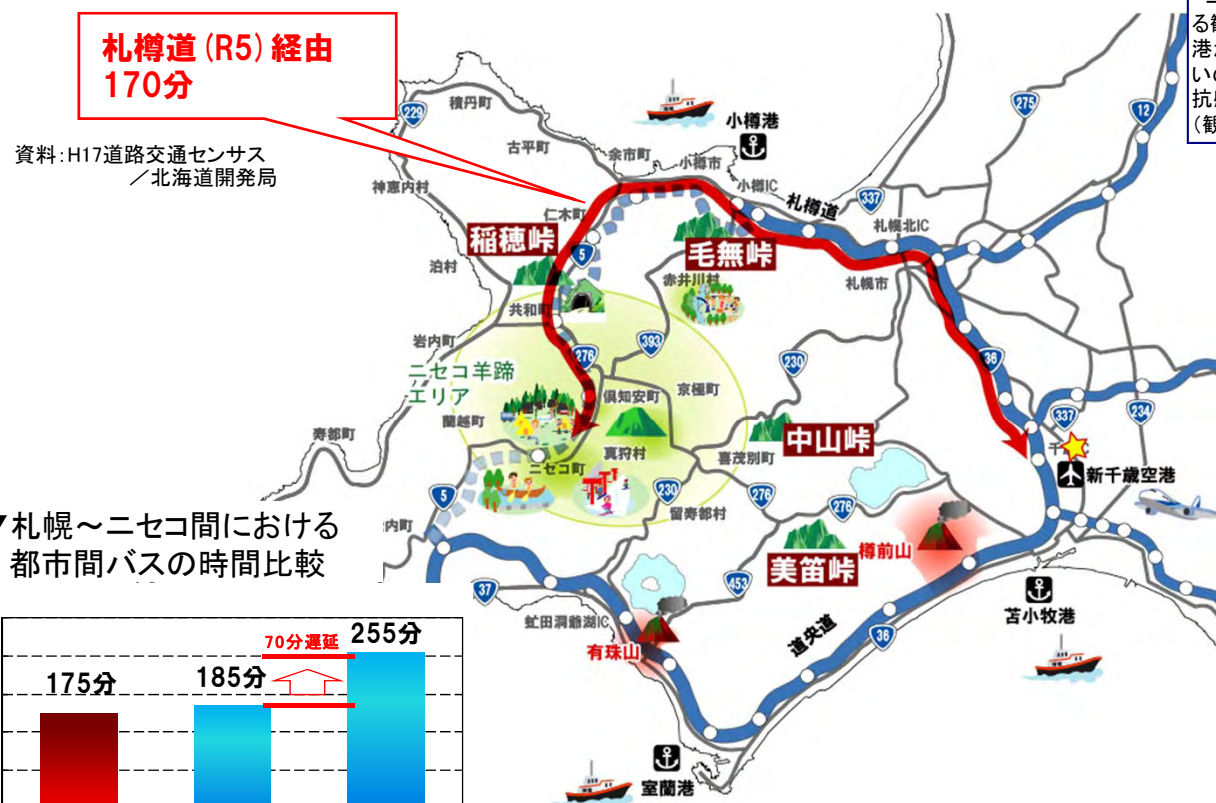
## ○高速道路のない後志地域は観光客が立寄りづらい地域となっている

# 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、札幌道・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

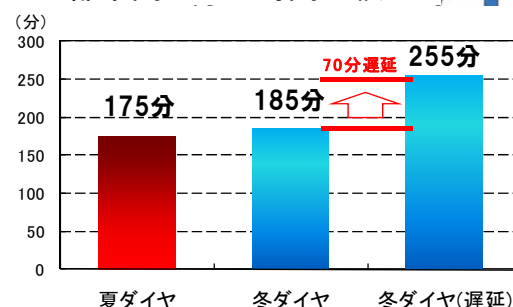
### ▼新千歳空港～ニセコ間経路別所要時間比較



### ▼移動時間への声



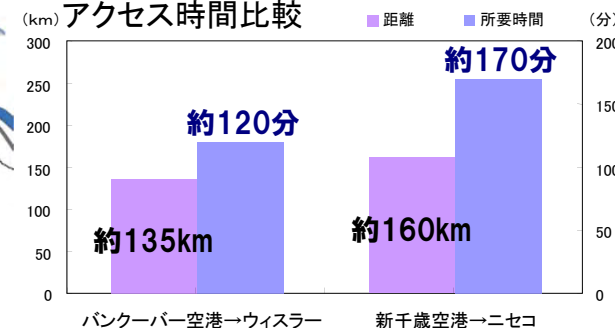
### ▼札幌～ニセコ間における都市間バスの時間比較



※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なリゾート地。  
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

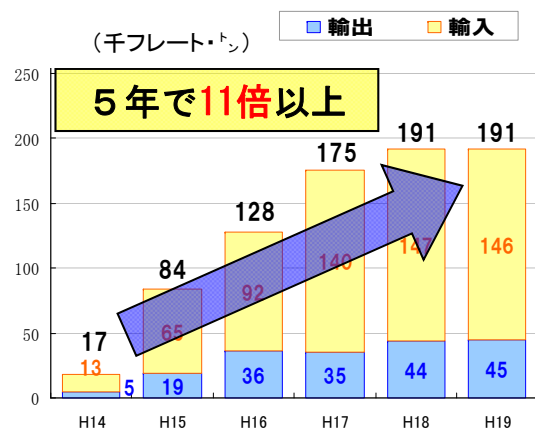
○新千歳空港から主要観光地ニセコエリアへの速達性が低い

# 9) 物流の現状と課題

## 《課題》

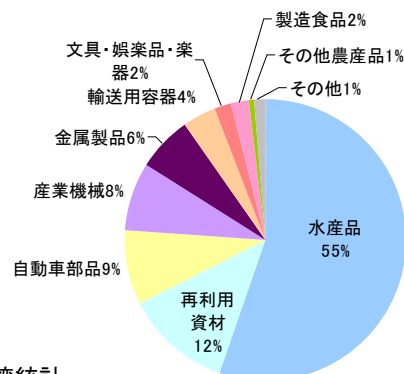
- 近年、小樽港では、中国への水産品を中心に外貿コンテナ取扱量が増加傾向
- 道南から小樽港への外貿コンテナ輸送では、最短経路である国道5号に通行できない区間が存在するため、大幅に迂回を強いられている

### ▼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

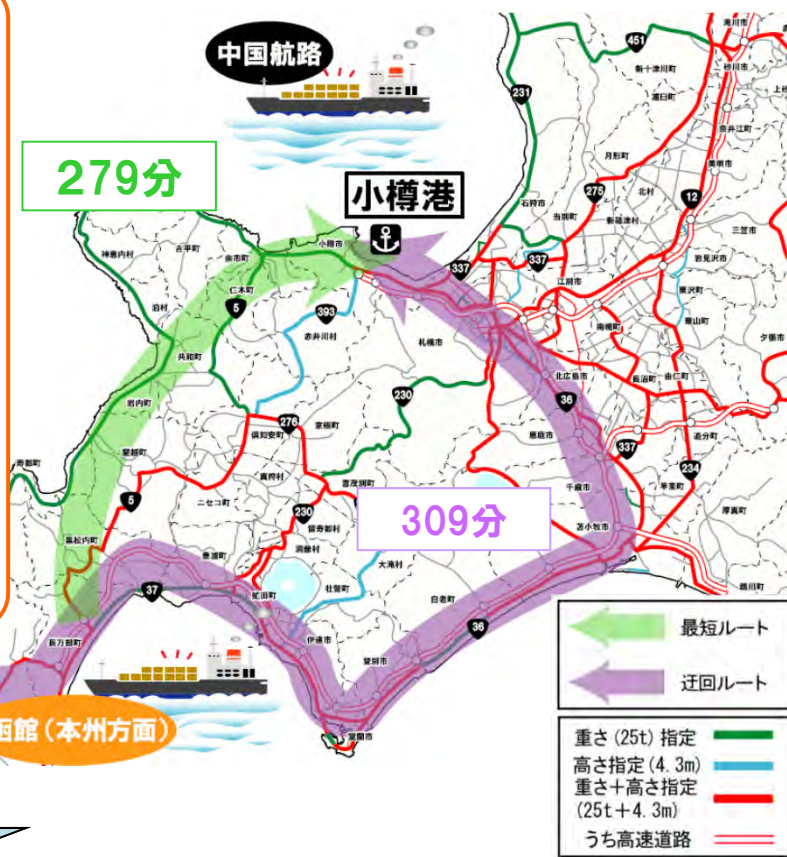
#### ▼コンテナ取扱物流事業者

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

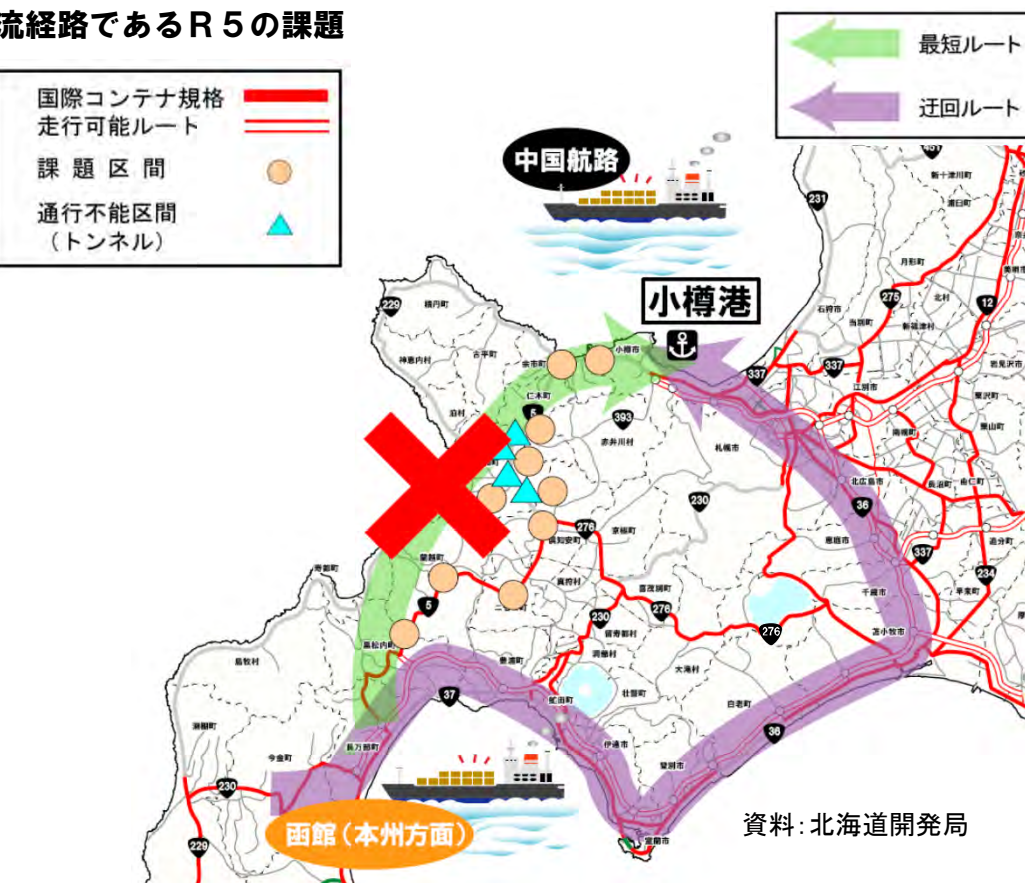
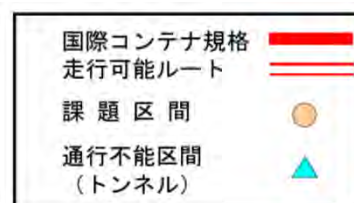
小樽港の活性化は、小樽港関係者の総意。そのためには、コンテナを小樽港に集める必要があり、高さ未指定トンネルの解消、線形や勾配からみた規格の高い道路整備が不可欠と思われ、期待している。

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

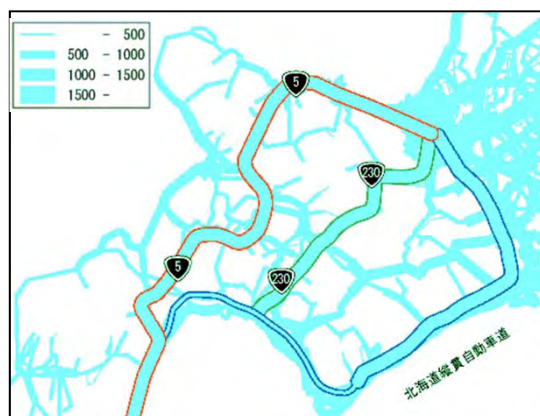


資料：北海道開発局

○ 国道5号に国際コンテナ通行支障区間が存在

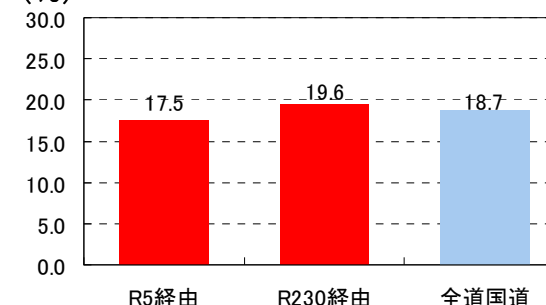
- 道南方面からの大型車物流は、移動距離が短絡できる国道5号または国道230号を利用
- 後志地域においては、地域の主要産業である農水産品を札幌方面、道南方面、さらには函館経由で全国に出荷
- 国道5号、国道230号は、大型車の死傷事故率が高く、安全・円滑な移動を阻害し、広域物流ルート上の課題となっている

### ▼大型車の主な交通経路



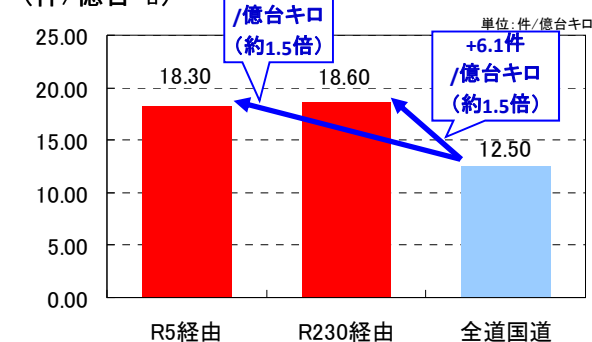
## ○主な物流経路では大型車関連事故が多発

(%)



資料・H17センサス

大型車混入率は全国国道と同程度だが、  
大型車の死傷事故率は約1.5倍高い

(件/億台<sup>キ</sup>)

資料:事故マッチングデータ(H18~H21)

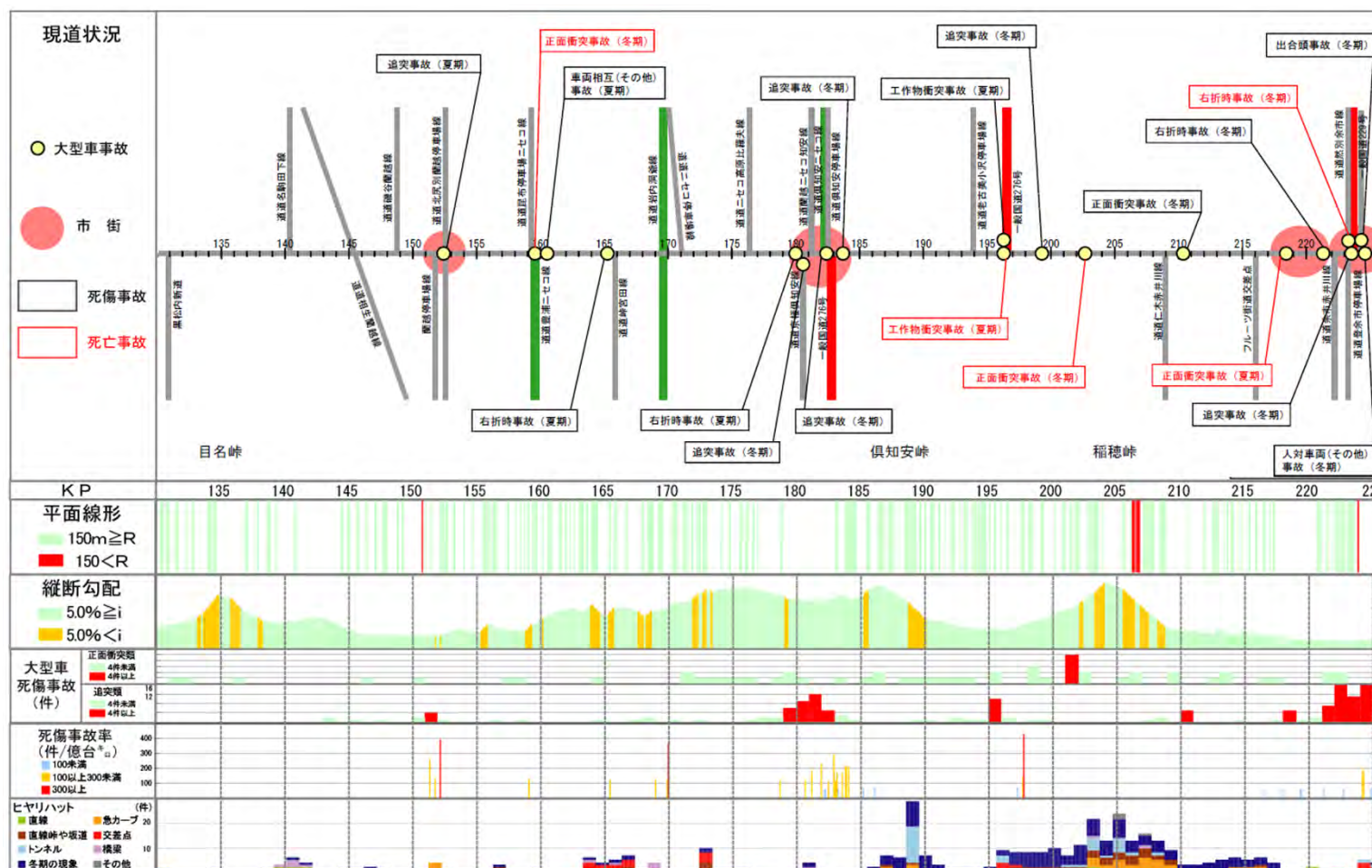


# 12) 物流の現状と課題

## 《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



資料: 平面・縦断 H20MICH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

○ 峠部、市街地を中心に大型車の事故が発生

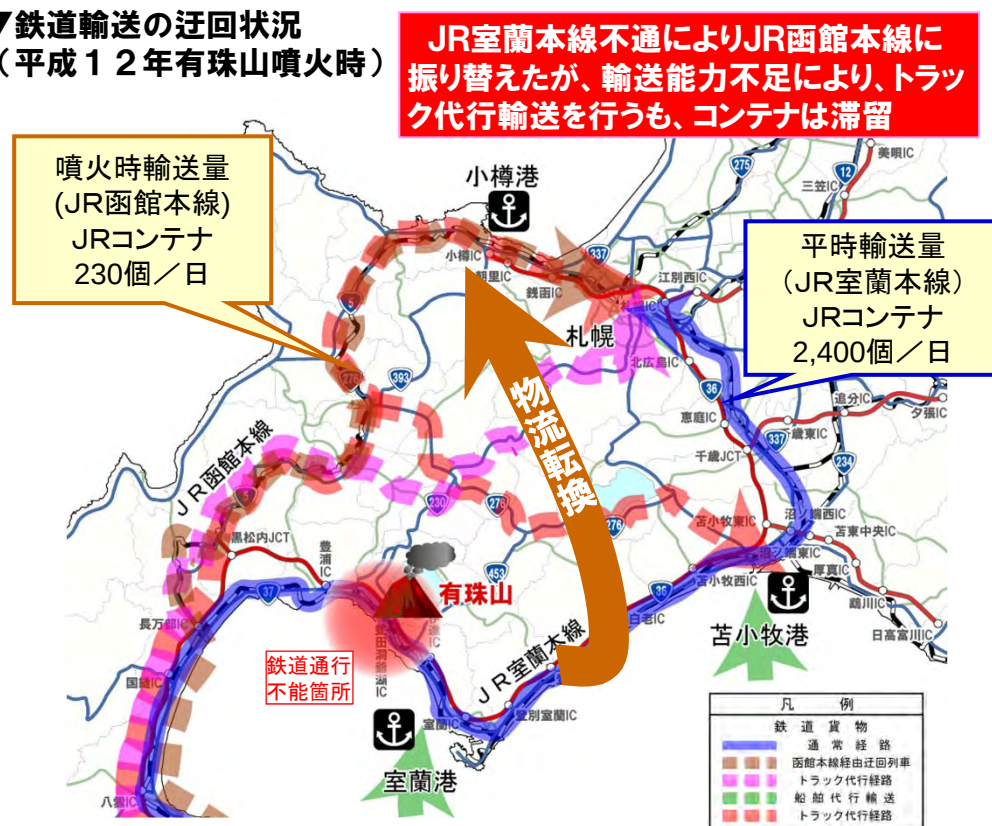


# 13) 防災の現状と課題

## 《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)



### ▼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複雑化
- ・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ヶ月間通行止めに  
(H12.3.29~H13.6.30)



○大規模災害時に物流機能が麻痺

# 14) 防災の現状と課題

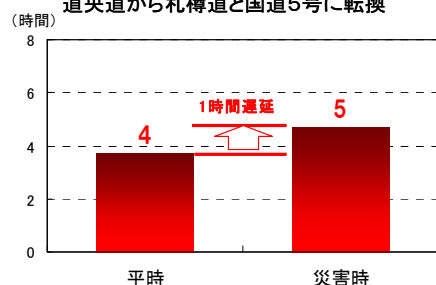
## 《原因分析》

- 平成12年の有珠山噴火に伴う高速道路の通行止めが実施されている間、高速道路や鉄道を利用して速達性を重視する人流・物流は、主に国道5号や国道230号へ流入
- 十分な輸送力を持った鉄道や連続性のある高速道路がないことから遅延等が発生

### ▼コンビニ商品の輸送

コンビニエンスストア商品を札幌の物流センターから函館の物流センターまでの輸送

道央道から札幌道と国道5号に転換

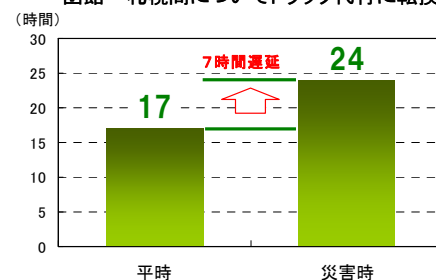


H12ヒアリング調査／北海道開発局  
H17道路交通センサス

### ▼宅配貨物輸送

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



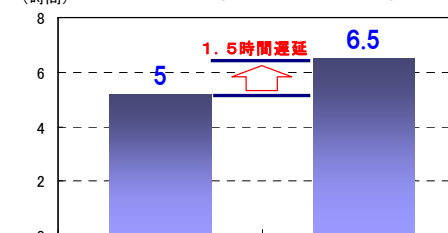
H12ヒアリング調査／北海道開発局



### ▼都市間バス

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

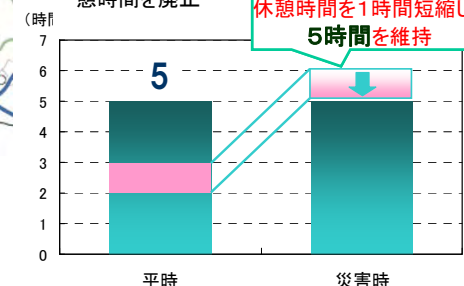


平時 災害時  
H12ヒアリング調査／北海道開発局  
中央バスHP(H23年4月時点)

### ▼観光バス

札幌～函館間の観光バス

道央道から札幌道と国道5号に転換し、休憩時間を廃止



H12ヒアリング調査／北海道開発局  
北都交通HP(H23年4月)

○活火山等の災害影響範囲をさけた物流代替機能が脆弱

# 15) とりまとめ

## <課題>

### 暮らし

- 札幌方面の高次医療施設への速達性が課題

### 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

### 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

### 災害

- 大規模災害時に物流機能が麻痺

### 拠点間交流

- 道央圏内の地域間の連携機能が脆弱

## <原因分析>

- 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

- 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

- 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

- 活火山等の災害影響範囲をさけた物流代替機能が脆弱

- 道央圏の地域間を繋ぐネットワークが不足