

参考資料

北海道横断自動車道（黒松内～余市）
計画段階評価の試行

平成23年5月17日

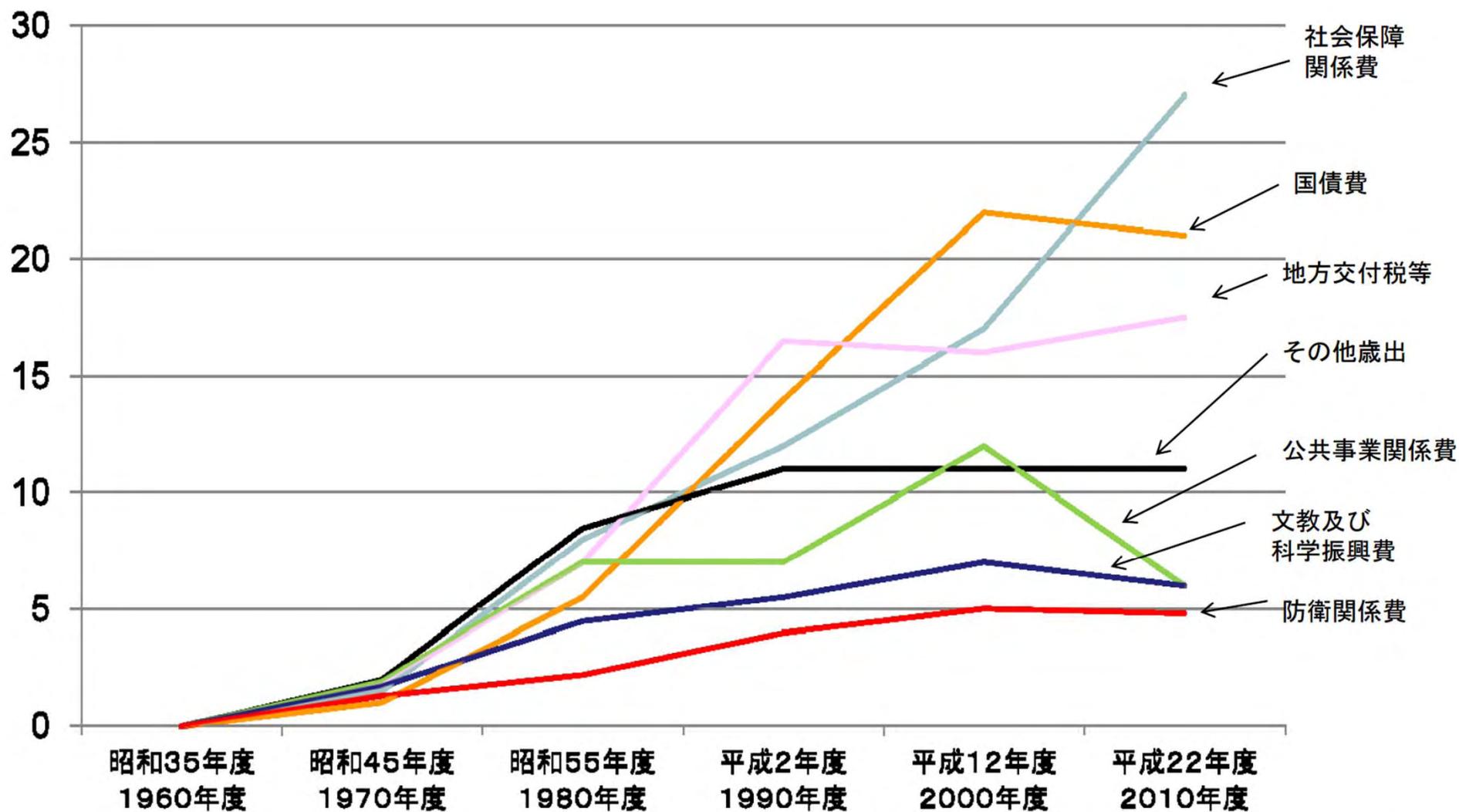
国土交通省 北海道開発局

目 次

1. 北海道における高規格幹線道路の整備状況等	
1-1) 北海道における高規格幹線道路の整備状況	1
1-2) 一般会計の主要経費別歳出額の推移	2
1-3) 北海道横断自動車道（黒松内～余市）の基本計画内容 （第1回資料再掲）	3
2. 地域課題の関連資料（物流・観光関連）	
2-1) ホタテ種苗の搬送経路	4
2-2) メロンの荷痛み	5
2-3) 農水産業の現状（第2回資料再掲）	6
2-4) 新たな観光ツアールート	7
3. 東北地方太平洋沖地震による影響	8~11
（第1回 高速道路のあり方検討有識者委員会資料 一部抜粋）	

1-2) 一般会計の主要経費別歳出額の推移

(兆円)



※平成12年度までは決算、22年度は当初予算による。

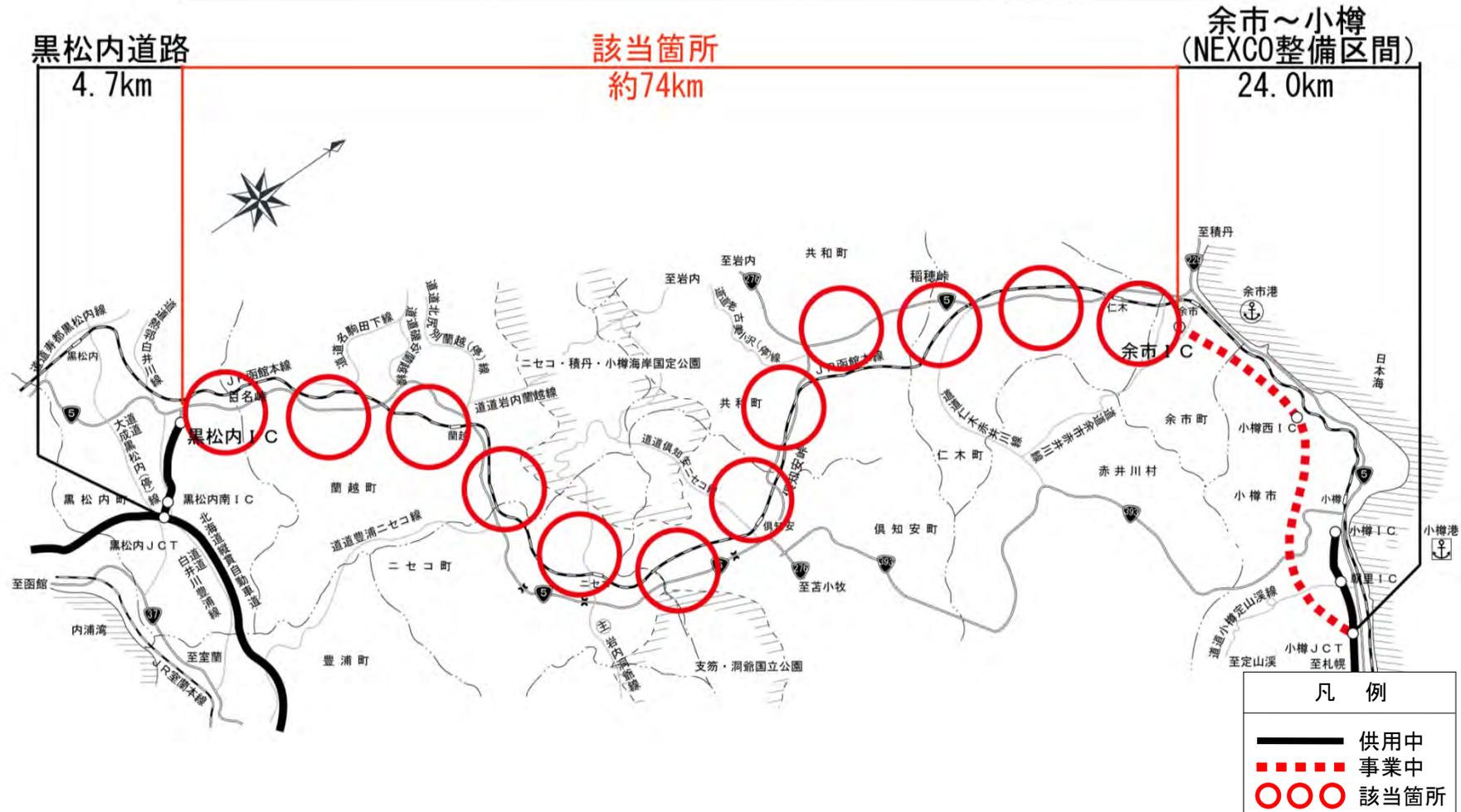
※平成22年度予算政府案の公表資料より

1-3) 北海道横断自動車道(黒松内～余市)の基本計画内容

第1回小委員会 資料3 P5(再掲載)

H3.H9に決定された基本計画の内容については下表のとおり

建設線の区間	建設線の主たる経過地	標準車線数	設計速度 (km/時)	道路等との連結地
北海道寿都郡黒松内町大成から 同郡黒松内町白井川まで		四車線	100	北海道寿都郡黒松内町附近
北海道寿都郡黒松内町白井川から 同道虻田郡倶知安町まで		四車線	100	北海道磯谷郡蘭越町附近 同道虻田郡二セコ町附近
北海道虻田郡倶知安町から 小樽市まで	北海道余市郡余市町	四車線	100	北海道虻田郡倶知安町附近 同道岩内郡共和町附近 余市郡仁木町附近 同郡余市町附近 小樽市附近



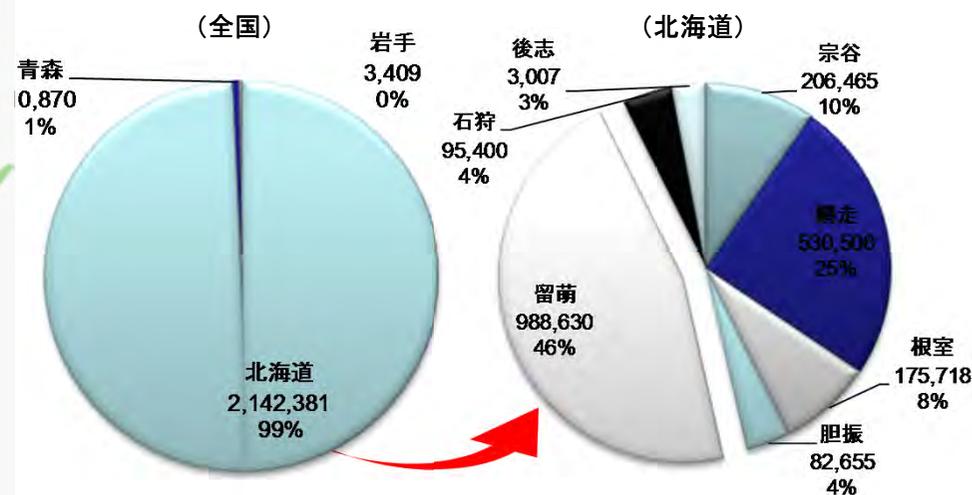
2-1) ホタテ種苗の搬送経路

- 北海道は、ほたて種苗養殖販売量の全国シェア99%、その中で留萌は道内シェア46%
- ほたて種苗は、高速道路を乗り継いで、函館港からフェリー便を利用して、全国の2次生産者(漁協)に出荷
- 種苗輸送は、輸送中に死活するほたてが少なくなるように、速達性・確実性のある高速道路利用が主体
- 高速ネットワークの延伸により、道外への輸送時間が短縮、定時性確保により、ほたて養殖産地である2次生産者(漁協)への安定供給が確保

▼ほたて種苗輸送経路



▼ほたて種苗養殖販売量(千粒)

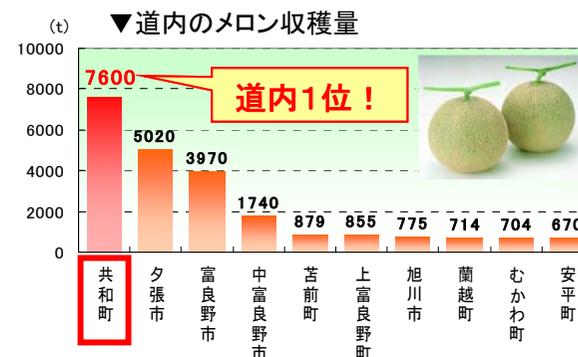


資料：漁獲・養殖業生産統計(H21)・
漁業・養殖業生産統計年報(H20)・漁業センサス(2008)
／農林水産省水産庁

2-2) メロンの荷痛みについて

- 共和町のメロンはらいでんブランドとして有名で、H18の収穫量は、7,600tで全道1位
- メロンは主に函館港から道外へ出荷されており、一部は札幌市場へも出荷
- 輸送中は道路の凹凸、急勾配区間や信号機での加減速による振動から荷痛みが発生
- 荷痛みしたものは商品価値が低くなり、中には割れて商品価値が低下
- 函館方面への時間短縮や長距離輸送での荷痛み軽減において高速道路は有利

▼らいでんメロンの出荷状況



資料: 北海道農林水産統計年報(H18~19)

- ・梱包・輸送には特に配慮している
- ・道路の凹凸や急勾配でどうしても割れてしまうことがある
- ・北海道横断自動車道(黒松内~余市間)が整備されたら、函館港からの道外出荷や、札幌方面の道内出荷に是非利用したい

H22事業者ヒアリング調査 / 北海道開発局



写真: らいでんメロン公式HP

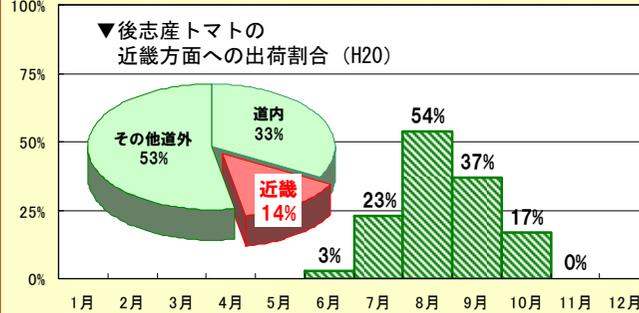
2-3) 農水産業の現状 (第2回資料再掲)

- 道内一の生産を有する果実、ミニトマトやメロンは、道外出荷シェアが大きく東京・大阪の卸売市場に出荷される
- 生産者からは更なる販路拡大が期待されている

▼大阪の市場の8月のミニトマトは北海道産が主役

大阪の市場の8月に並ぶミニトマトの約半数が北海道産。また後志で収穫されるトマトの約1割が近畿地方に出荷。

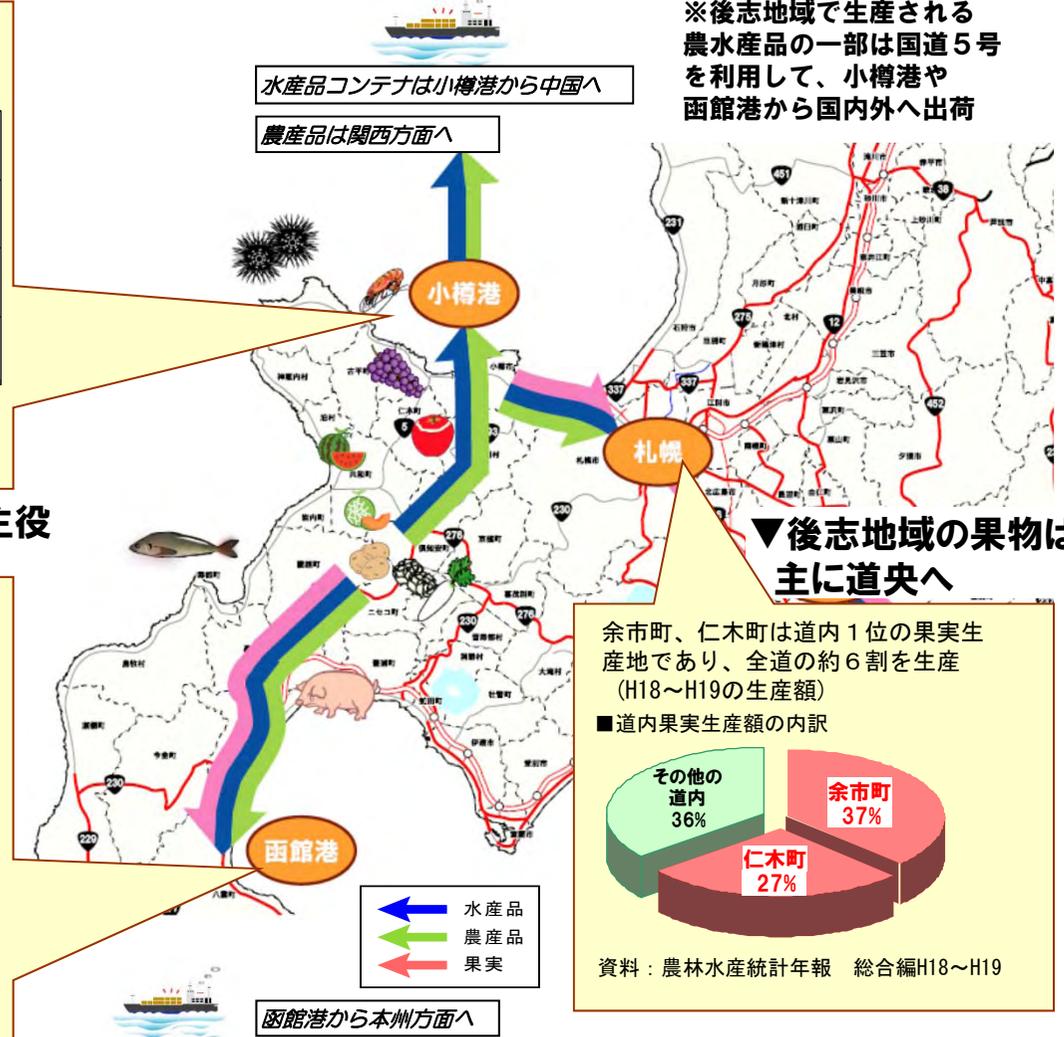
▼大阪府中央卸売市場の月別北海道産トマトシェア (H21)



資料: H21年大阪府中央卸売市場年報
H20年度農畜産物及び加工食品移出実態調査

▼国道5号を利用する農水産物流のイメージ

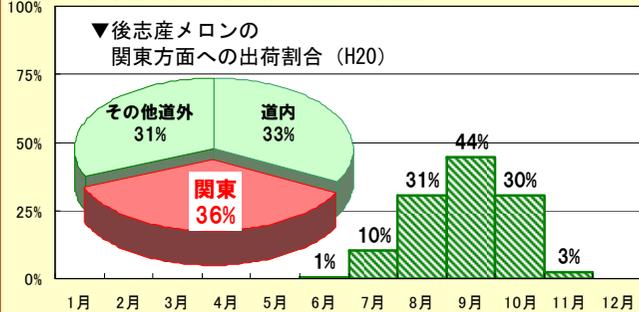
※後志地域で生産される農水産品の一部は国道5号を利用して、小樽港や函館港から国内外へ出荷



▼東京の市場の9月のメロンは北海道産が主役

東京の市場の9月に並ぶメロンの約4割が北海道産。また後志で収穫されるメロンの約4割が関東地方に出荷。

▼東京都中央卸売市場の月別北海道産メロンシェア (H21)

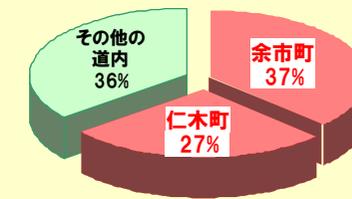


資料: H21年東京都中央卸売市場年報、
H20年度農畜産物及び加工食品移出実態調査

▼後志地域の果物は主に道央へ

余市町、仁木町は道内1位の果実生産地であり、全道の約6割を生産 (H18~H19の生産額)

■道内果実生産額の内訳



資料: 農林水産統計年報 総合編H18~H19

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

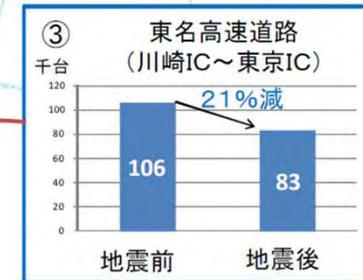
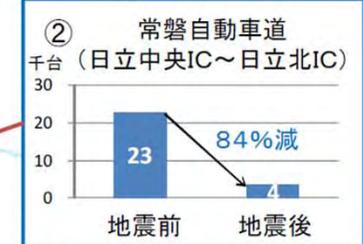
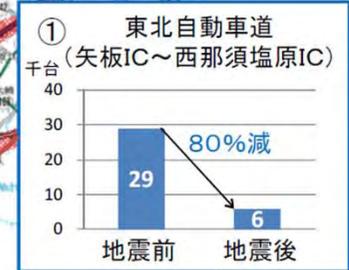
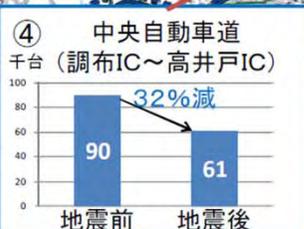
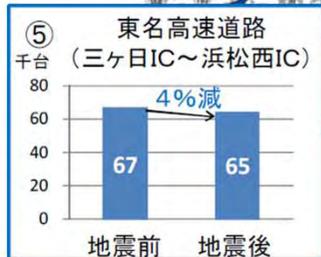
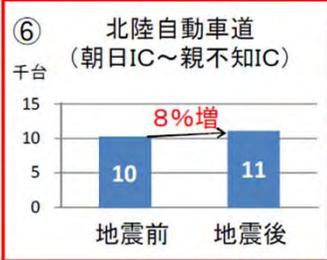
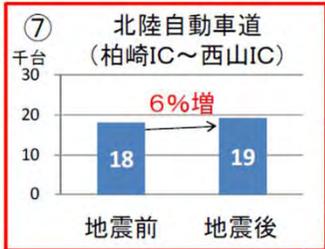
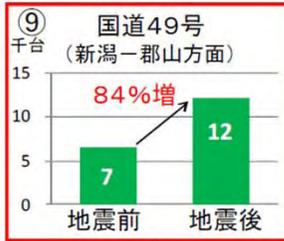
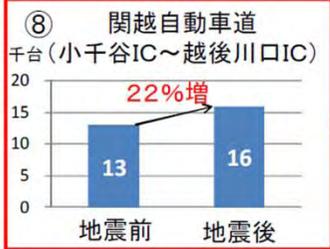
■ 東北・関東間の道路網の機能が制限される中で、日本海側の北陸道や関越道、直轄国道の交通量が増加

— (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

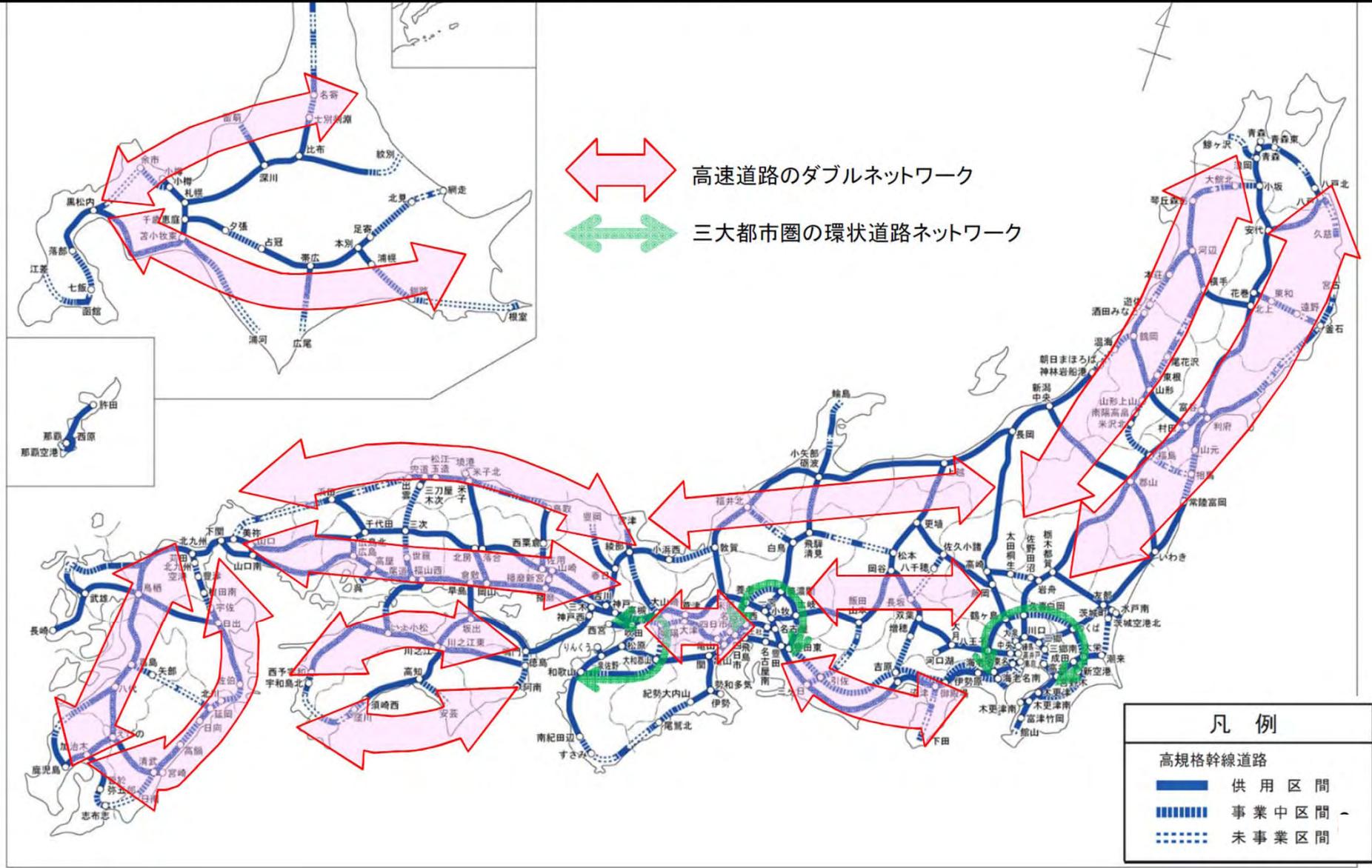
緊急交通路に
指定された区間
(3/17時点)



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。



※出典 第1回高速道路のあり方検討有識者委員会(平成23年4月7日、国土交通省) 資料3 P8

【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

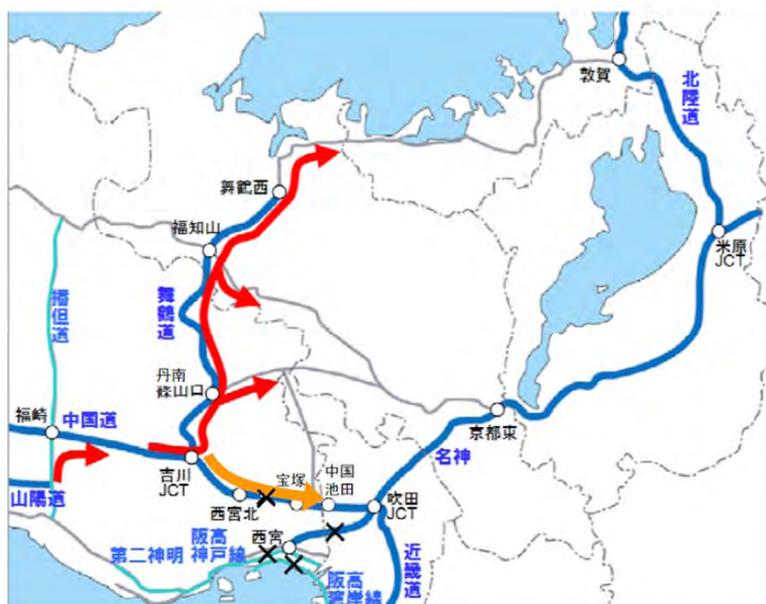


図-1 震災後の近畿地方道路網

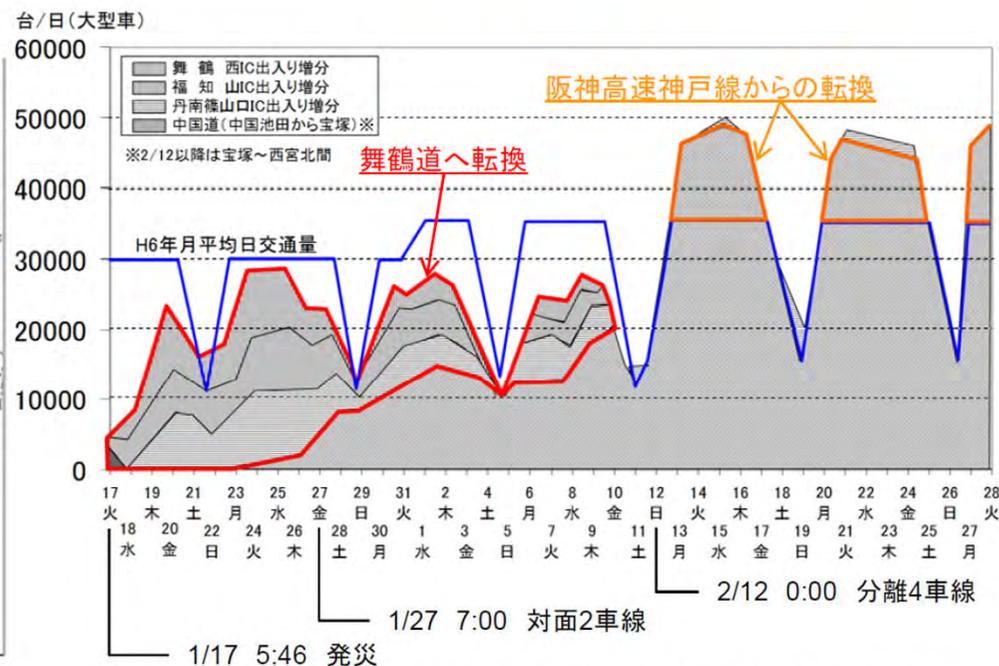


図-2 舞鶴道・中国道大型車交通量の変動状況

【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)

