

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1月20日

国土交通省 北海道開発局

目 次

1. 前回委員会での主な意見と対応（地域課題などに関する指摘）
2. 広域および地域の課題
3. 課題を踏まえた「政策目標」の考え方
4. 政策目標達成のための留意点
5. 対策案立案に対する基本的な考え方
6. 今後のスケジュール

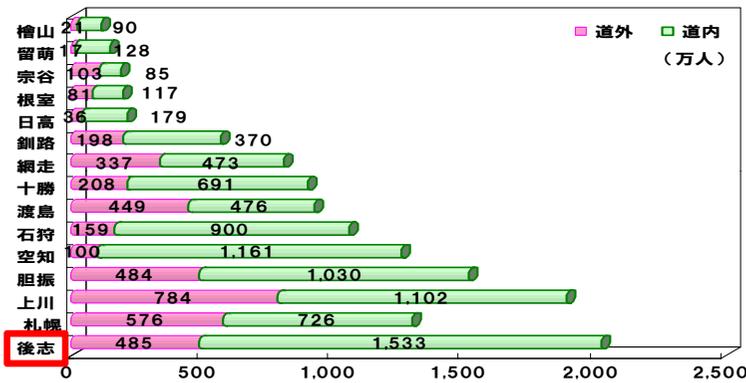
1. 前回委員会での主な意見と対応 (地域課題などに関する指摘)

分野	意見の要旨	対応
観光	国際的な観光ニーズをマーケティングし、将来どのような使われ方をするかを把握	観光に関して説明資料に追加
物流	人の動き、物の動きを詳細に把握したうえで、道路の議論し、考えて整備することがこれから大事	物流に関して説明資料に追加
	自治体や企業側が考え、道路を使いこなす努力が必要	参考資料-1
	時間短縮がどのような社会的効果を生むか	物流に関して説明資料に追加
	北海道地方が全国に貢献するという観点も重要	物流に関して説明資料に追加
暮らし	医療アクセスだけではなく、生活に関するアクセスも重要で、そのような観点から必要性を説明することが求められる	参考資料-2(通学の現況をとりまとめ)
	在来線の継続には課題が多いことを踏まえると、移動は道路に依存することになる	参考資料-2(通学の現況をとりまとめ)
	教育機関へのアクセス(通学等)も重要で、公共交通機関との関わりも含め検討	参考資料-2(通学の現況をとりまとめ)
防災	雪と火山の評価の仕方が重要	第1回委員会で説明(資料再掲)
その他 (地域計画)	代替案を検討するときに、地域戦略と合致すること	参考資料-3
	地域の整備計画と整合を図ること	参考資料-3
その他 (意見聴取)	データからの想定だけではなく、地域の人たちから意見を聞く	意見聴取の方法を小委員会で確認させていただいたうえで、地域の意見を聴取する
	広く北海道かつ一般の人々の意見を踏まえるような議論とする	地域の意見聴取の際に一般の方々の意見も確認して参考とする

2. 広域および地域の課題

- ニセコ町等のスキーリゾートエリアを有する後志地域は、観光入込み客数が全道1位
- 特に、ニセコ羊蹄エリアの外国人宿泊者数は、過去10年間で約26倍に増加
- 倶知安町、ニセコ町では、外国資本による大規模スキーリゾート開発が計画・進行中
- ニセコ町はこれらの動きを踏まえ、「ニセコ町観光振興計画書(H21.3)」において、外国人観光客の受け入れ体制の強化を明確に位置付け

▼H21北海道内外別観光入込み客数(地域別)



資料：「北海道観光入込客数調査報告書」/北海道経済部観光局

▼既存のスキー場を生かしたリゾート開発が進むニセコ地域



資料：北海道開発局

▼ニセコ羊蹄エリア※の外国人宿泊客延数の推移



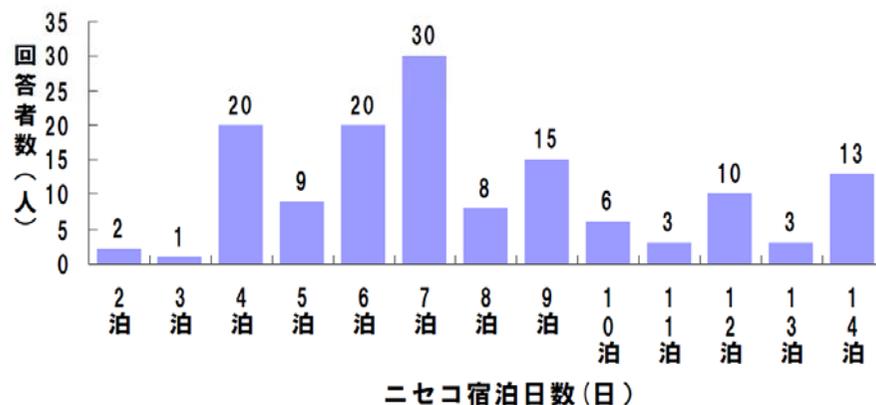
過去10年で
約26倍の伸び

資料：「北海道観光入込客数調査報告書」/北海道経済部観光局

※「ニセコ羊蹄エリア」とは、羊蹄山麓周辺の倶知安町、ニセコ町、蘭越町、真狩村、喜茂別町、京極町の6町村。

○外国人観光客のアンケート調査によると、冬期にニセコ町を訪れた外国人観光客は平均約8日滞在するなど、滞在型観光の傾向がみられる
 ○また、空港からニセコまでのアクセスに約9割がバスを利用される理由として速達性を一番に上げている

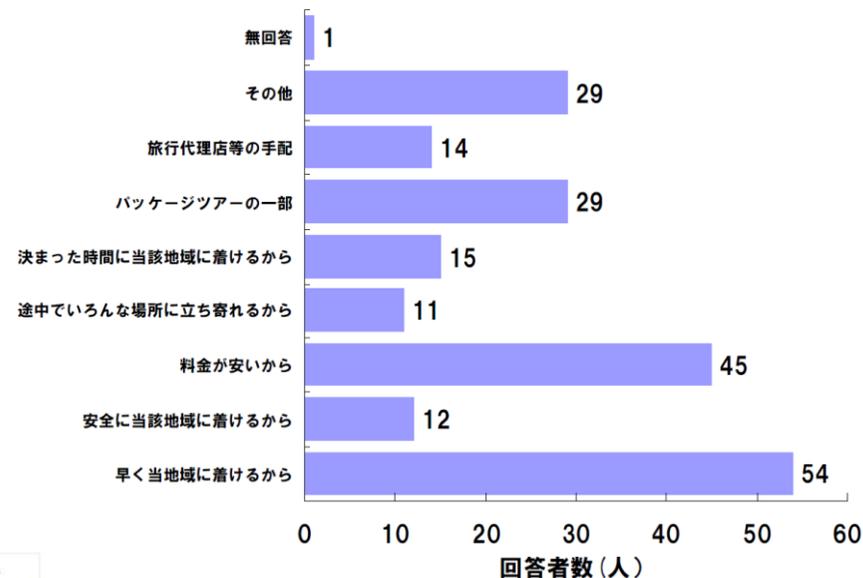
▼ニセコ宿泊日数



資料:北海道開発局 (H19アンケート調査)

▼空港からニセコまでの交通手段としてバスを選択した理由

千歳空港から当地域までの交通手段選択理由(複数回答可)

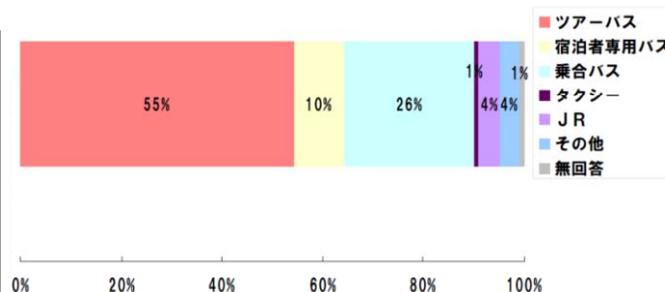


資料:北海道開発局 (H19アンケート調査)

▼空港からニセコまでの交通手段

交通手段	回答者数(人)	(%)
レンタカー	1	0.6
ツアーバス	89	54.6
宿泊者専用バス	17	10.4
乗合バス	42	25.8
タクシー	1	0.6
JR	6	3.7
その他	6	3.7
無回答	1	0.6
合計	163	100

(複数回答可)



資料:北海道開発局 (H19アンケート調査)

○広域的に観光資源が分散する北海道について、観光客は北海道の観光資源には満足している一方、移動時間には不満

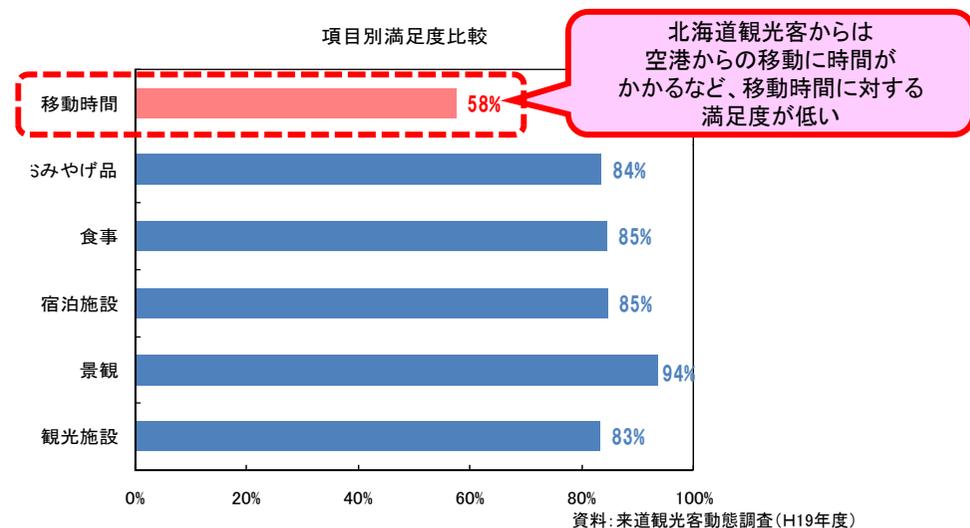
○宿泊キャパシティのあるニセコは、高速アクセスの向上により観光立ち寄り先として可能性が高まるという指摘や、道に不慣れな観光客は、経路がわかりやすい高速道路の整備を期待しているという指摘あり

○「ニセコ町観光振興計画書」では、「ニセコまでの道中を楽しむ仕掛けづくり」を訴えており、沿道の地域資源を最大限活用する取り組みを展開

<後志地域の観光活性化に必要な要素についての声>

- ・道に不慣れな観光客は、高速道路による移動が分かりやすいので、高速道路の整備促進を期待している。
- ・北海道横断自動車道の延伸は是非とも期待するところ。黒松内～余市間が延伸されれば、新たなツアーの企画を立てやすくなる。
- ・宿泊キャパシティのあるニセコは、高速アクセスの向上により観光立ち寄り箇所としての可能性が増える。

資料：大手旅行会社・タクシー会社・自治体ヒアリング調査より

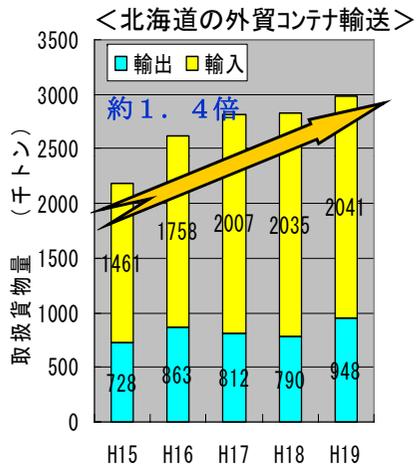


広域及び周遊観光・後志地域への立ち寄り機会向上のため、ニセコ地域等への速達性の確保が必要

後志地域の周遊観光活性化が必要

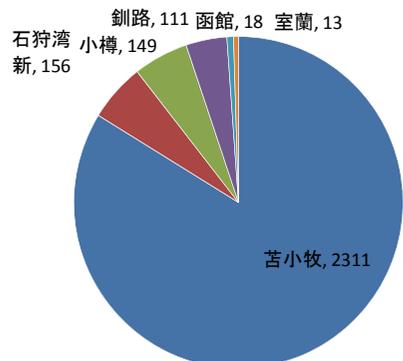
5) 物流の現状と課題

- 道南からスケトウダラが国際コンテナにて小樽港へ輸送されている例で示すとおり、最短経路上に通行支障区間があるため、大きな迂回が強いられている
- 外貿コンテナ等の輸送が増加する中、物流の大半を担う道央圏の空港・港湾と他の圏域を結ぶ、最短経路上に通行支障区間が存在
- その結果、大規模な迂回を余儀なくされている

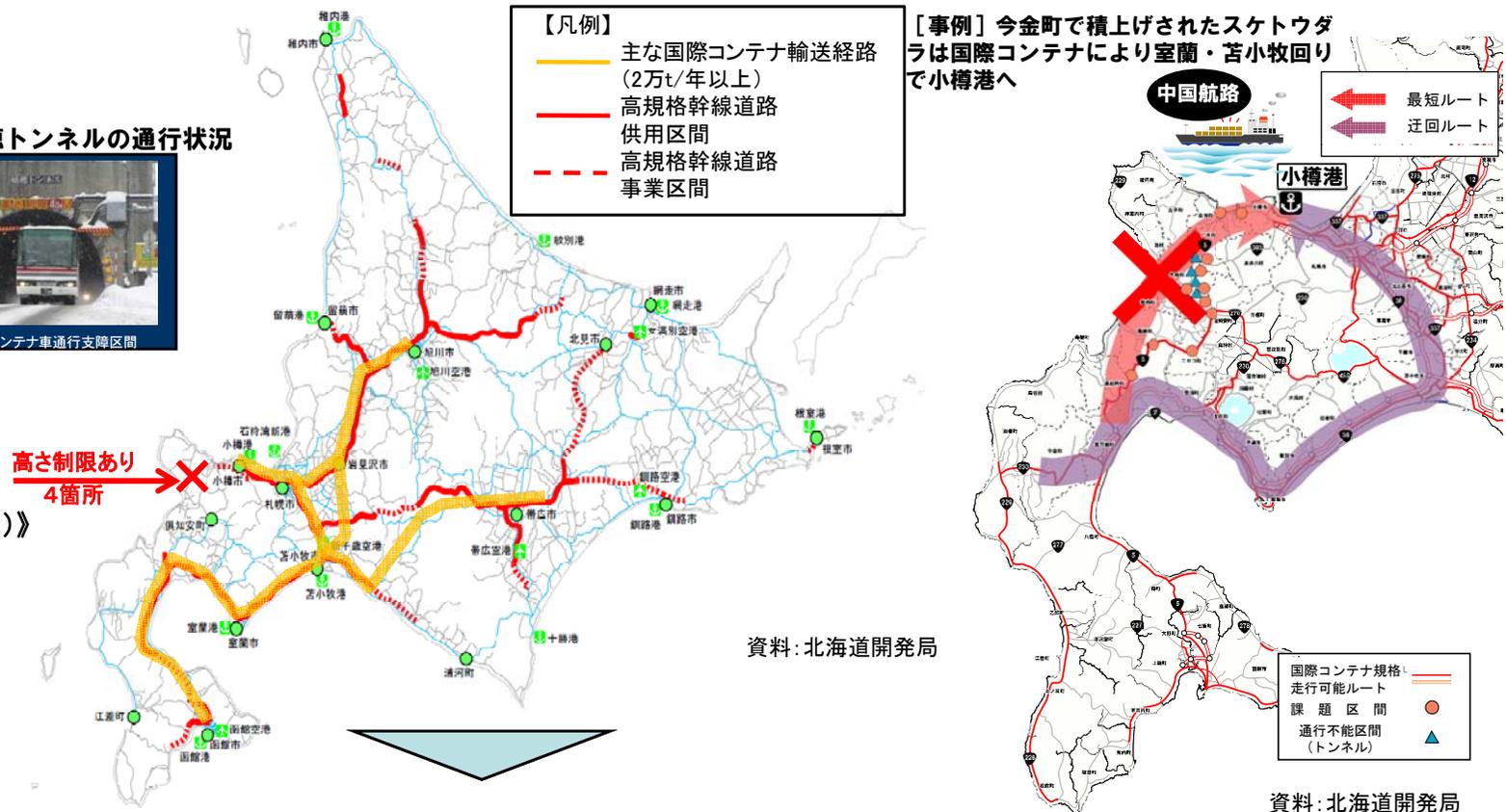


出典: 北海道港湾統計年報
北海道港湾における外貿コンテナの貨物量

《港湾別の外貿コンテナ取扱貨物量(千ト)》



資料: 北海道港湾統計年報 (H20)

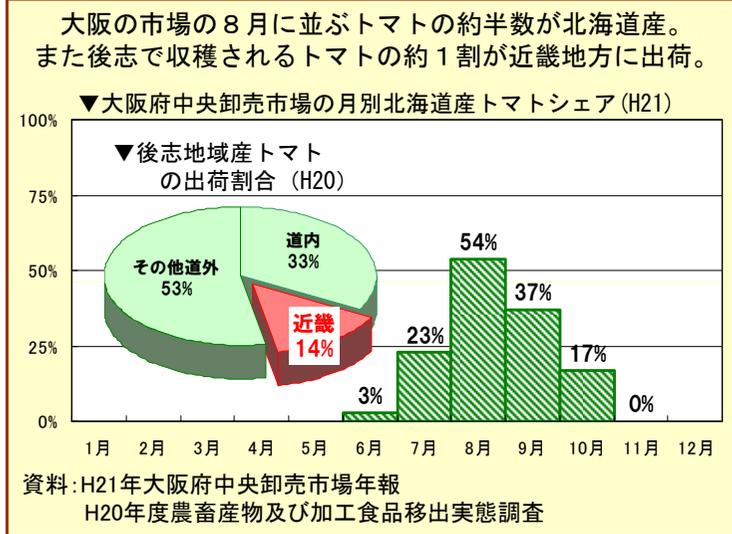


効率的な広域物流の実現において、最短経路上に国際コンテナ通行支障区間が存在することが課題

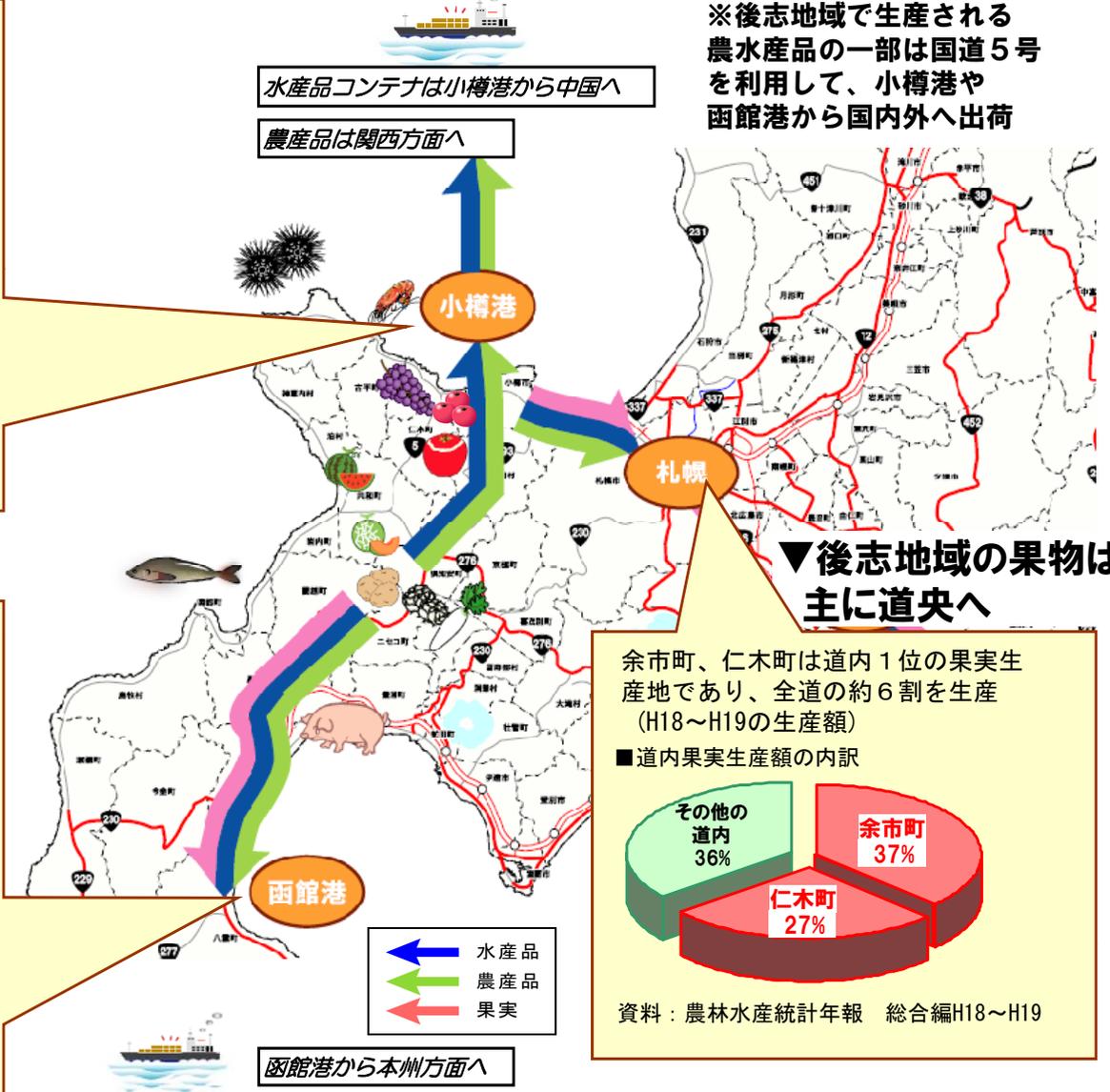
6) 物流の現状と課題

- 後志地域は一次産業が盛んな地域で、特に農産物は全国の卸売市場で大きなシェアを占めている
- 品目によって出荷先が異なり、道内で消費されている物は札幌方面へ、道外のうち関東方面へ出荷されている物は主に函館港、関西方面へ出荷されている物は小樽港へ輸送されている

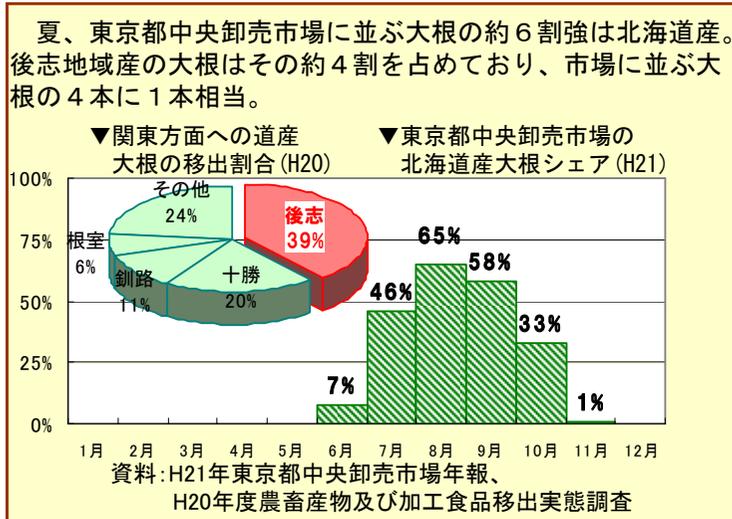
▼大阪の市場の8月のトマトは北海道産が主役



▼国道5号を利用する農水産物流のイメージ



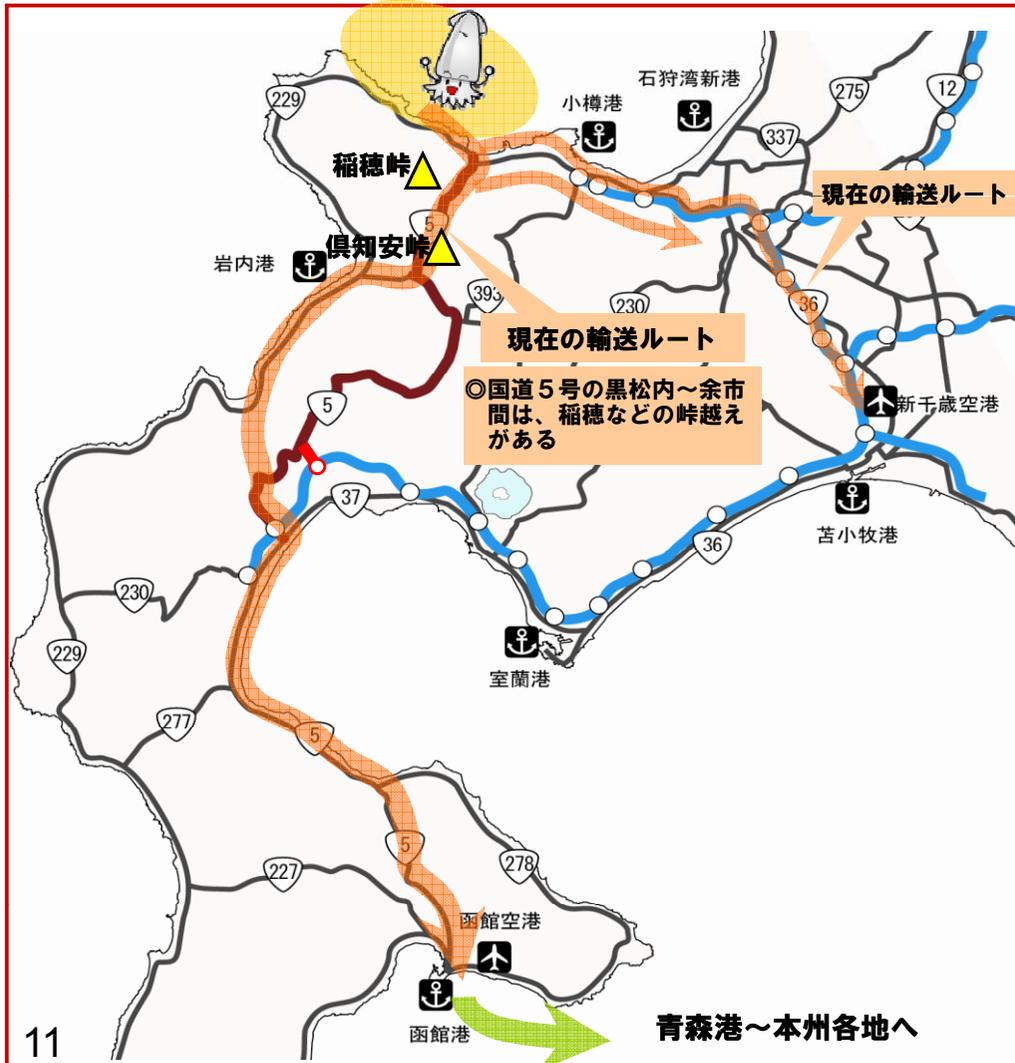
▼東京の市場の大根は北海道産が主役



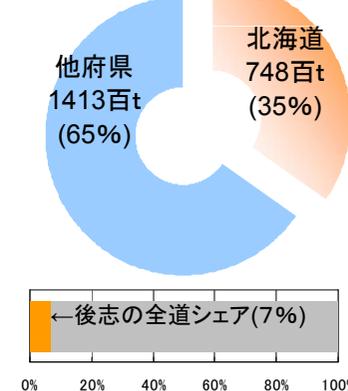
7) 物流の現状と課題

- 道内で収穫される水産物は、道内各地から道央圏や港湾、空港を經由して全国へ輸送され、特にイカは、北海道が全国トップシェアで、後志からも函館港を通じ、青森を經由して道外へ出荷
- 積み込みフェリー便を早くすることができれば、本州各地への出荷形態が変わり、道内と比べ高い価格で取引されることが期待されている
- 後志管内から道外へ出荷するための時間短縮、定時性向上のための対策が課題

▼後志地域を通過・発着する水産物の流動状況



▼H20するめいか漁獲量



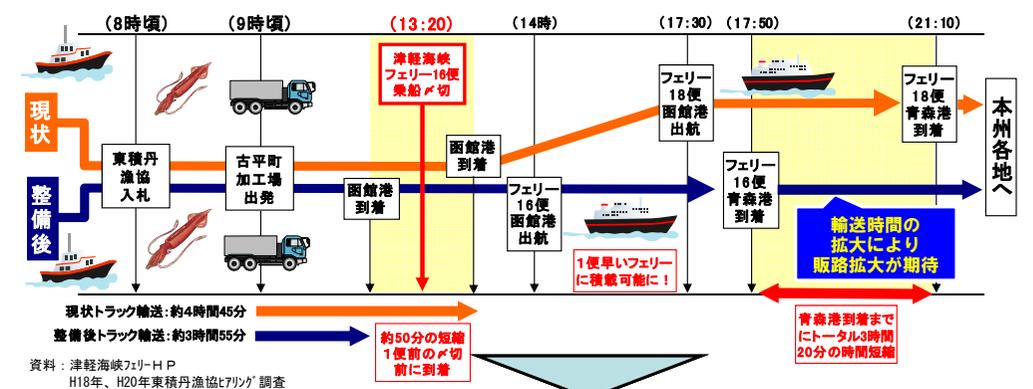
資料：漁業・養殖生産統計、北海道水産現勢

◆東しゃこたん漁業協同組合の意見◆

- ◎スーパーでは、鮮度の高さで他店との差別化を図る傾向がある
- ◎いち早く市場に届けたい
- 国道5号が高速道路になった場合、鮮度の高いものを、より多く出荷することが可能となる
- 高速道路になることは、大消費地とのパイプになる

資料：小樽開発建設部調べ(平成18年7月12日)

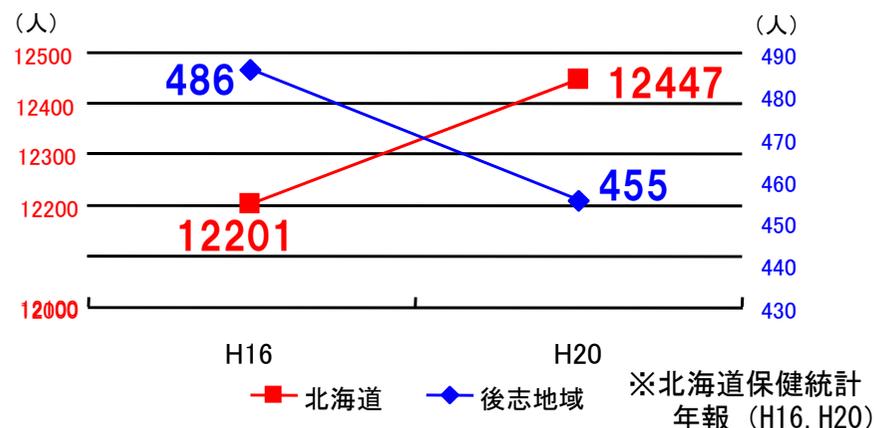
▼想定されるイカの出荷スケジュール変化



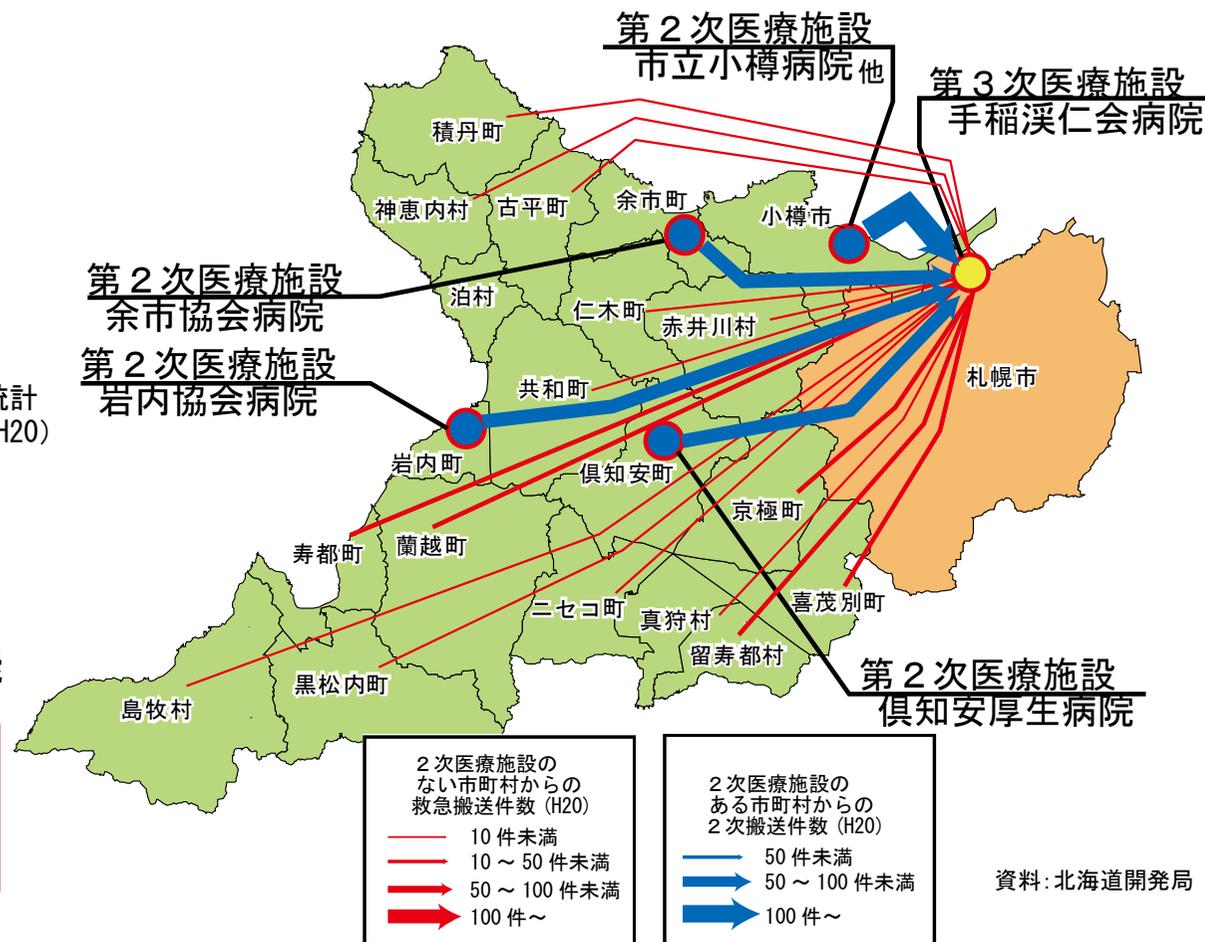
後志の特産物を付加価値の高いまま取引するため、函館港（道南方面）への速達性の向上が課題

- 後志地域は医師数が減少する医療過疎地域
- 後志地域には第3次医療施設がなく、救急搬送は札幌市に依存

▼医師数の推移(H16-H20)



▼H20年度後志管内発救急搬送流動状況



▼高度な治療(ハイリスクな出産や脳梗塞)は札幌市の病院へ搬送



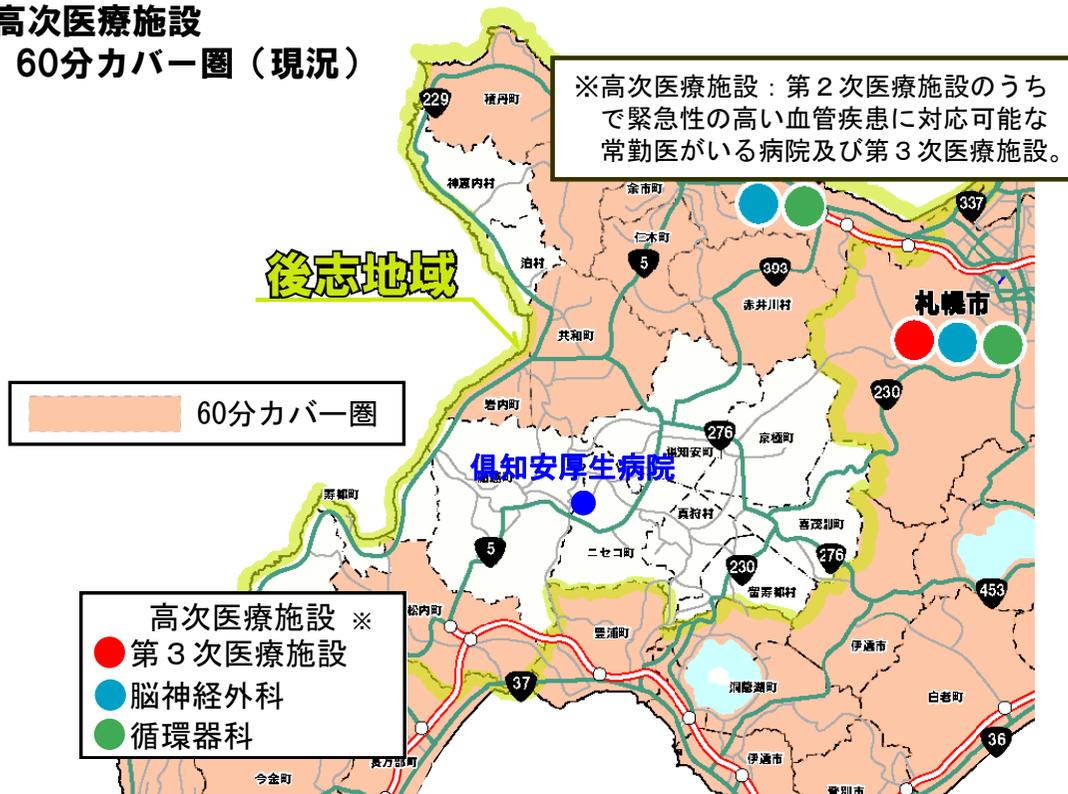
症状が重く対応しきれない分娩の場合は、**札幌市の手稲溪仁会病院に一番お世話になっています。**

俱知安厚生病院HP 文化連情報2006.3№336から抜粋

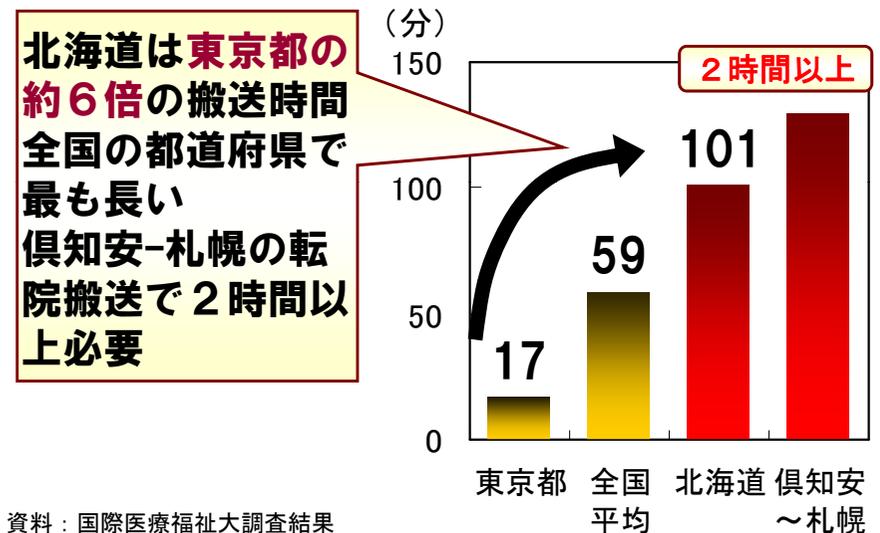
・H20年度の救急搬送は**国道5号黒松内～余市間で最大513件(1.4件/日)**
(H21年度小樽開発建設部ヒアリング調べ)

- 高次医療施設に60分で到達できない地区に約5万人が居住しており、十分な救急医療サービスが享受されず、生活面の安心が確保されていない
- もっとも早い国道5号でも、札幌までの救急搬送は2時間以上を要する

▼ 高次医療施設 60分カバー圏 (現況)



▼ 救命センターへの搬送時間



資料：国際医療福祉大調査結果 (H18.9.12毎日新聞記事より)

後志地域では、高次医療施設がある札幌市、小樽市への搬送に長時間を要することが課題

10) 自然災害への対応:有珠山の噴火に伴う迂回

- 平成12年の有珠山噴火により、北海道縦貫自動車道、JR室蘭本線等において、約15ヶ月にわたり通行止めが発生。
- その間、高速道路を走行していた速達性を重視する交通についても走行性・速達性に劣るR5・R276へ流入し、大幅な迂回が発生することで、人・物ともに移動が非効率化

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)



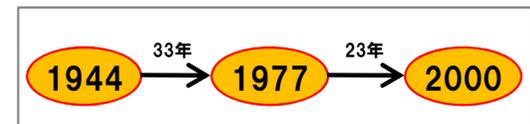
▼ H12有珠山噴火時の周辺道路ネットワークへの負荷状況



資料:北海道開発局

有珠山噴火時に、広域高速機能を有した代替ルートがないことが課題

▼ 有珠山の噴火周期



3. 課題を踏まえた「政策目標」の考え方

3. 課題を踏まえた「政策目標」の考え方

	後志地域の課題	原因	政策目標
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域観光における移動時間が長い ・ その結果、後志地域への立ち寄りがしづらく、周遊観光客の増加が望めない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 後志地域と観光拠点間の速達性に欠ける 	広域・周遊観光の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域及び周遊観光における後志地域への立ち寄り機会向上のため、ニセコ地域等への速達性の確保が必要 ・ 後志地域内の周遊観光活性化のためのアクセス性の向上が必要
物流	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道央（小樽港）～道南（函館港）間などの広域物流において、速達性が確保されていない。 ・ 国際コンテナの輸送で、最短経路上に通行支障区間がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 速度低下がみられる市街地や交通混雑が発生する交差点が存在 ・ 高さ制限のあるトンネルが存在 	効率的な物流の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 後志から函館港、小樽港等の物流拠点までの輸送時間短縮 ・ 通行支障区間の解消
暮らし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療過疎地域のため救急搬送は、主として札幌市や小樽市に依存し、長時間の搬送となり患者の負担大 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 札幌市や近隣の中心都市間と連絡する道路ネットワーク上に線形の悪い峠が存在 ・ 速度低下がみられる市街地や交通混雑が発生する交差点が存在 	暮らしの安全・安心の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 救急医療のカバー圏の拡大
災害	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有珠山噴火時に、高速交通機能を有した代替ルートがない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道縦貫自動車道不通時の代替ネットワークが未整備 	有珠山噴火災害時における北海道縦貫自動車道の代替路機能確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要幹線道路不通時の迂回時間短縮

4. 政策目標を達成するための留意点

4.政策目標達成のための留意点

政策目標	政策目標達成のための留意点
<p>広域・域内周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域及び周遊観光における後志地域への立ち寄り機会向上のため、ニセコ地域等への速達性の確保が必要 ・後志地域内の周遊観光活性化のためのアクセス性の向上が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・後志地域内と道央道南圏の観光拠点間の速達性の確保 ・道外（国際）観光客支援のために必要な、主要交通拠点である新千歳空港とのアクセス性の向上
<p>効率的な物流の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・後志から函館港、小樽港等の物流拠点までの輸送時間短縮 ・通行支障区間の解消 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地部における、交通混雑区間の解消 ・4箇所存在する狭隘トンネルの解消
<p>暮らしの安全・安心の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・救急医療カバー圏の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・救急搬送経路上に存在する線形の悪い峠の解消
<p>有珠山噴火災害時における北海道縦貫自動車道の代替路機能確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線不通時の迂回時間短縮 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害影響範囲を回避した速達性を有する最短経路の確保 ・噴火初動時の救援や物資搬入等における速達性と円滑性の確保

5. 対策案立案に対する基本的な考え方

- 政策目標を達成するため、各区間の課題に応じ、必要な機能を確保
- コスト縮減や工期短縮等により、路線全体としての効果を早期に発現

◇ 速達性の確保に資する道路構造の例

	ICによりアクセス制限された道路構造 (高規格幹線自動車道)	副道によりアクセス制限・交差点集約された道路構造 (一般国道40号 稚内市 更喜苔内防雪)	連続した中央分離帯や、一部区間のゆずり車線により一定の速度を担保した道路構造 (一般国道40号 稚内市 更喜苔内防雪)	交差点の立体化により連続走行を可能とした道路構造 (一般国道230号 川沿アンダーパス)
イメージ				
適用が見込まれる区間	交通容量の拡大が必要な区間 遠距離で速達性を必要とする交通と日常生活における交通など特性が異なる交通を、現道と機能分担することが必要な区間	交差道路が集中する区間 通過交通と沿道への出入りのための交通など、特性が異なる交通を、本線と副道で機能分担することが必要な区間	交差道路が少ない区間 沿道に立ち寄り箇所が比較的少ない区間	交差点容量の拡大が必要な区間 本線・交差道路ともに幹線で交通量が多い区間
走行性	高速・連続走行が可能で、走行性が高い 交通特性に応じて、現道との機能分担が可能	一定水準の高速・連続走行が可能で、走行性が高い 交通特性に応じて、副道との機能分担が部分的に可能	一定水準の高速・連続走行が可能で、走行性が比較的高い ゆずり車線の設置の場合は、低速車の分離は可能	一定水準の連続走行が可能であるが、局所的な効果にとどまることがある 交通特性に応じた機能分担は不可能
コスト	用地買収を伴い、大規模な土工や交差道路の立体化などの構造物も伴うため、コストが比較的高価で工期も長い	現道隣接地の用地買収や、現道の通行規制を伴うが、構造物が比較的小規模のため、コストは比較的安価	一定の用地買収を伴い、現道の通行規制も伴うが、構造物は比較的小規模なため、コストは比較的安価で工期も短い	改変が局所的であるが、立体交差の構造物や交差点付近の用地買収等の状況によっては、コストが大きくなる可能性がある
安全性	交差道路がなく、安全性が高い	交差道路が少なく、交差点事故への安全性が比較的高い	中央分離帯の設置により単路部の事故への安全性が高い	交差道路の解消により安全性が高い
沿道への立ち寄り機会	無し	沿道の施設への立ち寄りが部分的に制限	中央分離帯の設置区間では、対向車線側の施設への立ち寄りが制限	沿線の施設への立ち寄り可能
沿線の利便性	沿道利用が出来ない	副道経由となり、沿線の利便性が低下	沿線の利便性が部分的に低下	沿線の利便性が部分的に低下
考えられる工夫	防雪林を配することにより、吹雪時の安全性を高め、さらに、北海道らしい景観を形成することが可能	防雪林を配することにより、吹雪時の安全性を高め、さらに、北海道らしい景観を形成することが可能	防雪林を配することにより、吹雪時の安全性を高め、さらに、北海道らしい景観を形成することが可能	
その他		横断BOX等の構造物を極力設けない構造のため本線の横断が複雑となることがあり、地先の利便性を充分考慮する必要がある	横断BOX等の構造物を極力設けない構造のため本線の横断が複雑となることがあり、地先の利便性を充分考慮する必要がある	隣接する交差点との位置関係、交差道路の状況・沿道立地を考慮する必要がある

本日ご意見をいただきたい事項

- 地域課題などを踏まえた「政策目標」
- 政策目標を達成するための留意点
- 対策案立案に対する基本的な考え方

6. 今後のスケジュール

○計画段階評価の審議の進め方 <北海道横断自動車道(黒松内～余市)>

