

一般国道5号(北海道横断自動車道)蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)に係る新規事業採択時評価

- ・新千歳空港や札幌市から国際的観光リゾート「ニセコ」への速達性向上により、観光振興を支援
- ・高次医療施設への速達性・安定性向上により、救命救急医療活動を支援
- ・大規模災害時の代替路確保や災害発生時においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを確保

1. 事業概要

・起 終 点: 北海道虻田郡ニセコ町元町
～北海道虻田郡倶知安町字旭

- ・延 長 等: 11.7km
(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約640億円
- ・計画交通量: 約9,100台/日

乗用車種	小型貨物	普通貨物
約6,500台/日	約1,300台/日	約1,300台/日

2. 課題

①国際的観光リゾート「ニセコ」への速達性

・国際的観光リゾート「ニセコ」では、コロナ禍においても宿泊施設などのリゾート開発は依然として増加しているが、新千歳空港や札幌市からニセコ観光圏への移動に時間がかかり、速達性の確保が課題。(図3、図4)

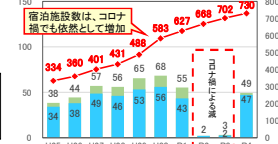


図3 ニセコ観光圏の訪日外国人宿泊客数(延数)と宿泊施設数の推移

②高次医療施設への速達性・安定性

・ニセコ町内で診療できない循環器科・脳神経外科・産婦人科の診療や救急搬送は、第2次救命救急医療施設がある倶知安町に依存。

・ニセコ町から倶知安町までの救急搬送ルートである国道5号には、信号交差点での速度低下や縦断勾配隘路区間などがあり、速達性・安定性の高い救急搬送ルートの確保が課題。(表1、図5)

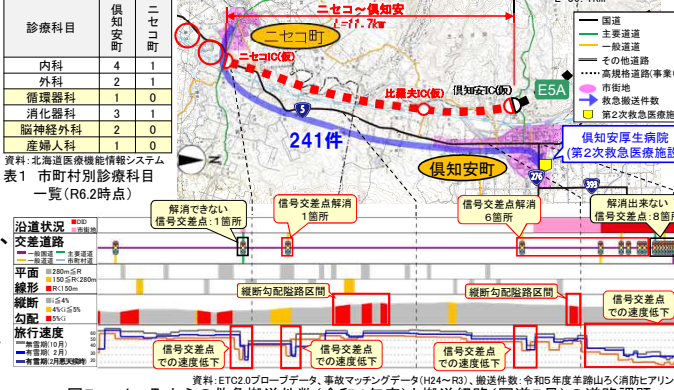


図5 ニセコ町からの救急搬送件数(令和4年度)と搬送経路(国道5号)の道路課題

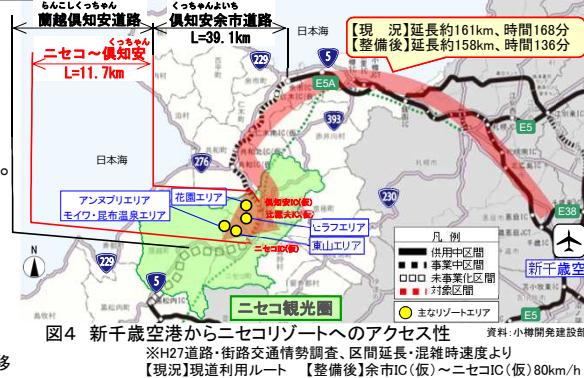
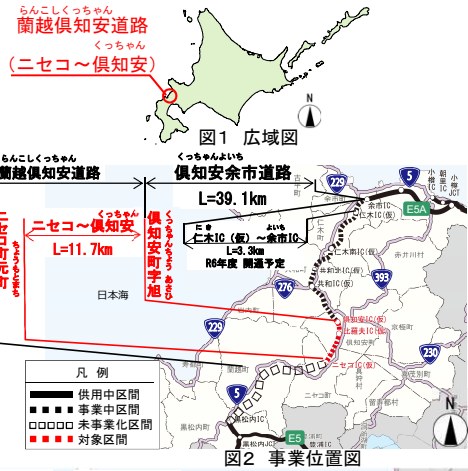


図4 新千歳空港からニセコリゾートへのアクセス性

③大規模災害時における代替路の強化

- ・道南～道央間の貨物輸送を担う幹線道路や鉄道は太平洋側に位置しているが、約30年周期で噴火を繰り返す有珠山や樽前山が存在。(図6)
- ・国道5号は、災害発生時の代替路となるが、洪水浸水想定区域が存在するため、災害発生時でも通行可能な道路機能の確保が課題。(図7)



図7 国道5号の課題(洪水浸水想定区域)

3. 整備効果(WISENET2050との対応)

効果1 国際的観光リゾート「ニセコ」への速達性の確保【◎】

- ・道外観光客や外国人観光客の移動拠点である新千歳空港や札幌市からニセコへの移動時間を短縮
- 新千歳空港～ニセコ観光圏(ニセコ市街地)への冬期所要時間
【現況】168分 ⇒ 【整備後】136分(32分短縮)
※R3道路・街路交通情勢調査の混雑時速度、ニセコIC(仮)～余市ICの旅行速度は、80km/h(夏期)、72.0km/h(冬期)で算出。
※冬季と夏季の平均旅行速度を算出し、低減率0.9とした。
【現況】道央道、国道5号利用ルート 【整備後】事業中含む倶知安余市道路+蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)利用ルート

効果2 高次医療施設への速達性・安定性の向上【○】

- ・北海道横断自動車道の整備により、第2次救命救急医療施設への搬送時間短縮や安定した搬送が可能となり、患者への負担が軽減
- ニセコ町から倶知安厚生病院への冬期搬送時間【現況】23分 ⇒ 【整備後】19分(4分短縮)
- 信号交差点の通過 【現況】16箇所 ⇒ 【整備後】9箇所(7箇所解消)
- 縦断勾配隘路区間 【現況】2区間 ⇒ 【整備後】0区間(2区間解消)
※R3道路・街路交通情勢調査の混雑時速度、ニセコIC(仮)～余市ICの旅行速度は、80km/h(夏期)、72.0km/h(冬期)で算出。
※冬季と夏季の平均旅行速度を算出し、低減率0.9とした。
【現況】道央道、国道5号利用ルート 【整備後】事業中含む倶知安余市道路+蘭越倶知安道路(ニセコ～倶知安)利用ルート

効果3 大規模災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保【◎】

- ・洪水浸水想定区域の回避により、有珠山噴火等の災害時の代替路として信頼性の高い道路機能を確保
- 洪水浸水想定区域の回避 【現況】3.5km ⇒ 【整備後】0km (3.5km解消)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

	B/C	EIRR※1	総費用	総便益
(参考)	1.4 (0.8)	5.9%	2,474億円※2	3,576億円※2
	2.2 (1.2)	[2%] ※3	(416億円※2)	(328億円※2)
	2.8 (1.6)	[19%] ※3		

注)費用便益分析結果は、黒松内～余市を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象とした場合

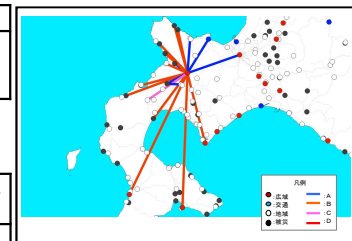
※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(R05年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率

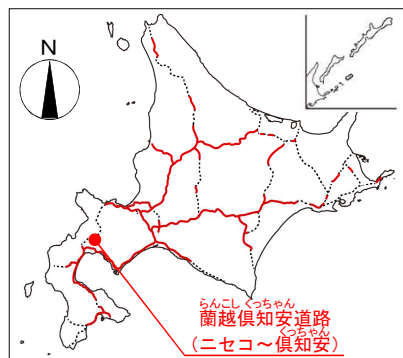
■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善ペア数	脆弱度(防災機能2%)		累積脆弱度の 変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
18	1.00[D]	0.65[C]	▲120.3	0.15	0.39	◎
(6)	(0.95[C])	(0.95[C])	(▲0.0)	(0.05)	(0.00)	

注)上段の値は黒松内～余市を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果



一般国道5号(北海道横断自動車道)蘭越^{らんこし}倶知安^{くっちゃん}道路(二セコ^{にせこ}～倶知安^{くっちゃん})
に係る新規事業採択時評価



凡 例	
	市街地
	保安林、自然公園地域 自然公園特別地域
	洪水浸水想定区域
	スキー場、観光施設
	寺院・神社、学校、 病院、公園、施設等
	遺跡

凡 例	
	対象区間
	調査中区間
	高規格道路
	一般国道
	主要道道
	一般道道
	橋梁構造
	事故危険区間
	死亡事故発生箇所 (H24-R3)
	縦断勾配 (i>5.0%)
	道の駅
	新幹線ルート
	交通量 (R3全国道路・街路交通情勢調査)

全体延長: 11.7km
土工延長: 10.5km(90%)
橋梁延長: 1.2km(10%)

