

北海道横断自動車道（黒松内～余市）における計画段階評価について

1. 後志地域の課題

① 高次医療施設への速達性が不足

○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、救急搬送の多くを札幌・小樽方面の医療施設に依存(図1)

② 広域観光におけるアクセス性の不足

○後志地域は、ニセコエリアをはじめとする観光資源を有するが、高速道路がないため、国内外の観光客が立ち寄りづらいものとなっている(図2)

③ 広域物流の速達性・安全性が不足

○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ず、大規模な迂回が発生
○主要な物流経路では大型車関連事故が多発(図3)

④ 大規模災害時に物流機能が麻痺

○平成12年有珠山噴火時に太平洋側の高速道路や鉄道による物流が不通となり、日本海側回り(後志地域経由)で代行輸送を行ったが、輸送力が不足し物流が麻痺(図4)

⑤ 道央圏内の地域間の連携機能が脆弱

○社会経済活動でつながりのある道央圏内の拠点都市間の連携が弱い

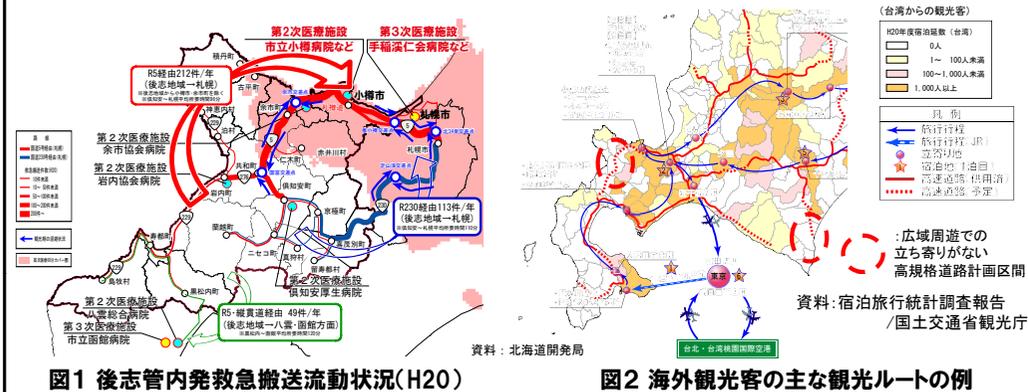


図1 後志管内発救急搬送流動状況(H20)

図2 海外観光客の主な観光ルート(例)

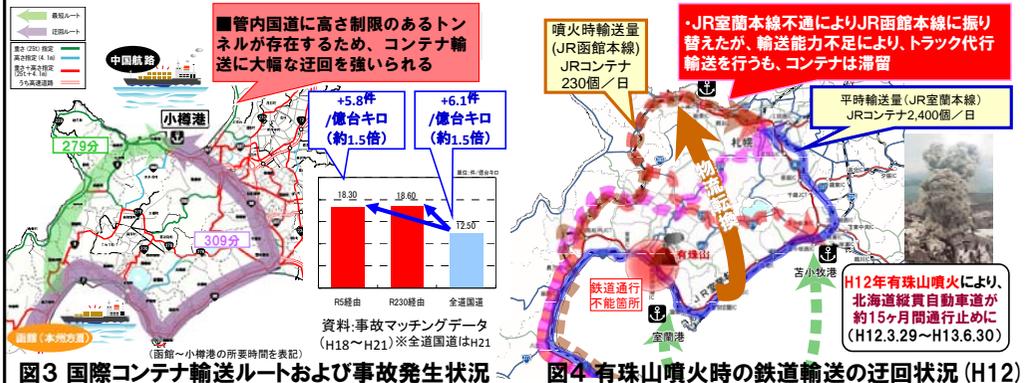


図3 国際コンテナ輸送ルートおよび事故発生状況

図4 有珠山噴火時の鉄道輸送の迂回状況(H12)

2. 原因分析

① 後志～札幌間を結ぶ国道5号に隘路が多数存在

○救急搬送では患者への負担軽減のため、迅速かつ安静な搬送が重要だが、主要経路の国道5号は、余市や倶知安等の市街地、稲穂峠等、走行性の悪い区間が存在(図5)

② 高速ネットワークの未整備による速達性の不足

○国内外に開かれた拠点空港の新千歳空港から、主要観光地ニセコエリアへのアクセスは、現在の道路ネットワークでは、高速道路を活用しても2時間以上を要し、速達性が低い

③ 国際コンテナが通行困難な狭隘トンネル等が存在

○高さ制限のあるトンネル(4箇所)が点在し、国際コンテナが通行不能
○大型車関連の事故が、市街地や峠部の線形不良区間を中心に発生

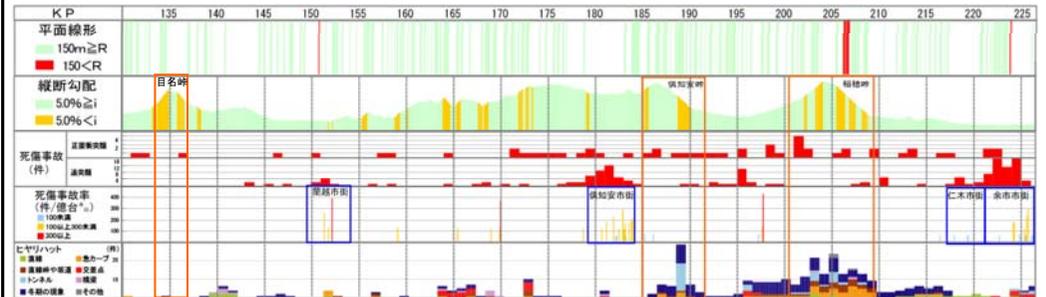


図5 国道5号の状況(事故はH18-H21TARDAデータ、その他は北海道開発局)

④ 活火山等の影響範囲を避けた物流代替機能が脆弱

○日本海側回り(後志地域経由)の場合、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く、遅延等が発生するなど代替機能が脆弱

⑤ 道央圏の地域間を繋ぐネットワークが不足

○道央圏内は、黒松内～余市間の高速道路が未整備であり、観光や農水産業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(図6)



図6 道央圏の環状機能

3. 政策目標

- くらし(地域医療) ○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
- 観光 ○市街地、線形不良区間における走行性向上
- 物流 ○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
- 防災 ○国際コンテナの通行支障区間の解消
- 防 災 ○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認
- 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

北海道横断自動車道（黒松内～余市）における計画段階評価について

4. 対策案の検討

●対策方針の検討

対策案	【全線別線一括整備案】	【一部当面現道活用案】
政策目標	完成時には政策目標を全て達成できる	段階的に達成できる
整備効果	全線完成まで効果が出ない	段階的にではあるが早期に効果が発生
利用時期	全線完成まで利用が不可能	早期に利用可能



図7 当面の整備方針(案)【一部当面現道活用案】

●別線整備区間の検討



図8 別線整備を検討する区間(倶知安～余市IC間)の比較ルート(案)

※通過予定位置及び連結予定位置については、現時点での概ねの位置であり、詳細については今後検討する。

○ 地域意見を踏まえるとともに、沿線のみならず後志地域全体の政策目標への効果を踏まえ、共和町・岩内町方面からのアクセスに配慮した【案①】を選定。さらに、地域意見を踏まえ、概ねの通過予定位置及び連結予定位置を設定し、別線整備を検討する区間(倶知安～余市IC間)の整備方針(案)とする。

●別線整備区間(案)の比較

評価軸	【案①】	【案②】
	共和町・岩内町方面(国道276号)からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルート	路線延長短縮による時間短縮を重視したルート
暮らし(地域医療)	高次医療施設への搬送時間の短縮 (指標: 倶知安～小樽間の救急搬送時間の短縮) (指標: 岩内～小樽間の救急搬送時間の短縮)	高速走行により速達性が向上し、高次医療施設への搬送時間が短縮する (指標: 倶知安～小樽間の救急搬送時間(冬期)) (指標: 岩内～小樽間の救急搬送時間(冬期))
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 (指標: 新千歳空港～ニセコ町役場間の所要時間)	新千歳空港からニセコエリアへの速達性向上により観光地としての魅力が向上する (指標: 新千歳空港～ニセコエリアへの所要時間)
物流	国際コンテナの通行支障箇所の解消 (指標: 倶知安～小樽間の国際コンテナの通行支障箇所の解消) (指標: 岩内～小樽間の国際コンテナの通行支障箇所の解消)	国際コンテナの輸送の効率化が図られる (指標: 倶知安～小樽間の国際コンテナの通行支障箇所の解消) (指標: 岩内～小樽間の国際コンテナの通行支障箇所の解消)
特徴	速達性: 計画延長が案②より長く、移動時間もやや遅い。 経済性: 路線延長は長いのが、急峻な地形部の通過を短縮でき、大規模な構造物を削減できることから事業費は案②と同程度。 利便性: 国道5号経由での共和町・岩内町方面のアクセス性が良い。	速達性: 計画延長が案①より短く、移動時間もやや早い。 経済性: 路線延長は短いのが、急峻な地形部の通過が長くなることや、鉄道と交差する回数が多くなることから大規模な構造物が必要となり、事業費は案①と同程度。 利便性: 札幌小樽方面から共和町・岩内町へ向かう交通については迂回が生じる。

対応方針:

- 一部当面現道活用案を選定。
- 共和町・岩内町方面(国道276号)からのアクセス性を重視し、利便性に最大限配慮したルート【案①】を選定。

(理由)

政策目標を効果的に達成していくため、「政策目標に対する現道の使われ方からの評価」、「現道課題からの評価」を行い、課題が大きい区間(倶知安～余市IC間)については、別線で整備することを検討することとし、現道の走行性が比較的高い区間(黒松内IC～倶知安間)については、当面現道を活用する。
 別線整備を検討する区間(倶知安～余市IC間)においては、地域意見を踏まえるとともに、沿道のみならず後志地域全体の政策目標への効果を踏まえ、共和町・岩内町方面からのアクセスに配慮したルートを選定。

(参考)当該事業の経緯等

地元調整等の状況

- H23年6～8月 ヒアリングで後志地域管内市町村長、その他関係団体に、政策目標(考え方)、整備方針(考え方)、国道の課題、通過位置の基本的な考え方(案)について意見を聴取
- H23年9～10月 ヒアリングで後志地域管内市町村長及び関係団体、アンケートで沿線住民及び道路利用者に、政策目標(案)、当面の整備方針(案)、通過位置・連結位置の基本的な考え方(案)、比較ルート(案)について意見を聴取
- H23年12月 北海道地方小委員会において、対応方針(案)(ルートとして案①を選定する等)を妥当と判断

計画段階評価後の状況

- H24年1月～現在 ルート・構造の検討、周辺の影響について道路環境検討会を設置し、現地調査を実施。環境調査の結果、共和～余市間について事業による環境への影響は極めて小さいと評価。
- H25年10月 また、共和IC以南は引き続き猛禽類の生息状況等の調査が必要。
- H26年4月 倶知安余市道路(共和～余市間)事業化
- H28年2月 倶知安～共和間について事業による環境への影響は極めて小さいと評価。また、倶知安IC以南は引き続き猛禽類の生息状況等の調査が必要。

地域の要望等

- H27年7月: 北海道知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- H27年10月: 北海道知事が国土交通大臣に早期事業化を要望
- H27年11月: 北海道横断自動車道黒松内・小樽間建設促進期成会が国土交通副大臣に新規事業化を要望
- H27年11月: 倶知安町、倶知安町議会、倶知安商工会議所が国土交通大臣政務官に新規事業化を要望
- H28年1月: 北海道南部後志町村議会が国土交通大臣政務官に新規事業化を要望
- H28年2月: 倶知安町、倶知安町議会、倶知安商工会議所が国土交通大臣政務官に新規事業化を要望