

北海道横断自動車道 よいち おたる (余市～小樽JCT)

【 再 評 価 】

平成23年12月6日

あな た に、ベ ス ト・ウ ェ イ。



2. 事業の目的および概要



(1) 事業の目的

北海道横断自動車道は、北海道を東西に貫き後志・道央・道東地域の連絡の強化を図り、沿線地域の産業、経済、文化、観光等の発展に資する路線である。

(2) 事業の概要

- ◆ 区 間 自)北海道よいち余市郡よいち余市町のぼり登町
- 至)北海道おたる小樽市しんこう新光町

- ◆ 計 画 延 長 23.4km

- ◆ 車線数 2車線

- ◆ 規 格 第1種第2級(V=100km/h)

- ◆ 全体事業費 1,061億円 (税込)

3. 既存道路の状況



国道5号 交通量・事故

1



至 札幌市

海岸線沿いを走る国道5号(小樽市忍路付近)



3. 事業の必要性と効果①



渋滞の減少により国道5号の円滑性向上

- 国道5号は、休日になると交通量が増加し、旅行速度が低下。
- ゴールデンウィークやお盆などの大型連休時期には、更に混雑が顕著化。

【横断道が整備されると】

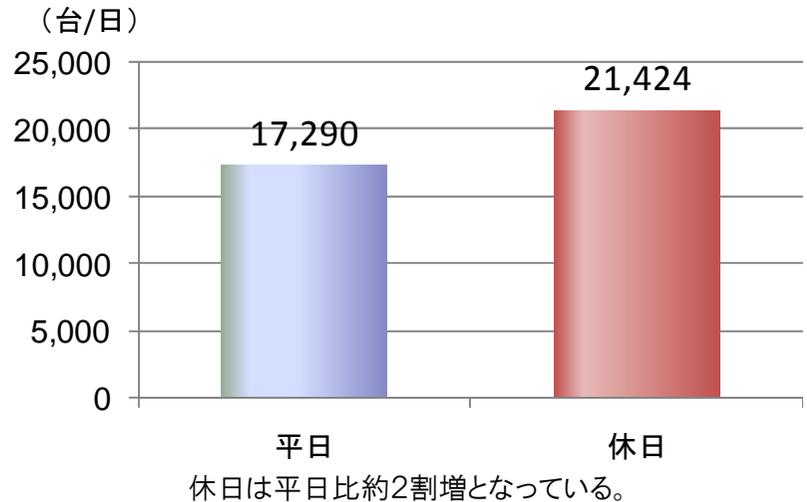
横断道に交通が転換し、国道5号の円滑性向上が期待



至 札幌市

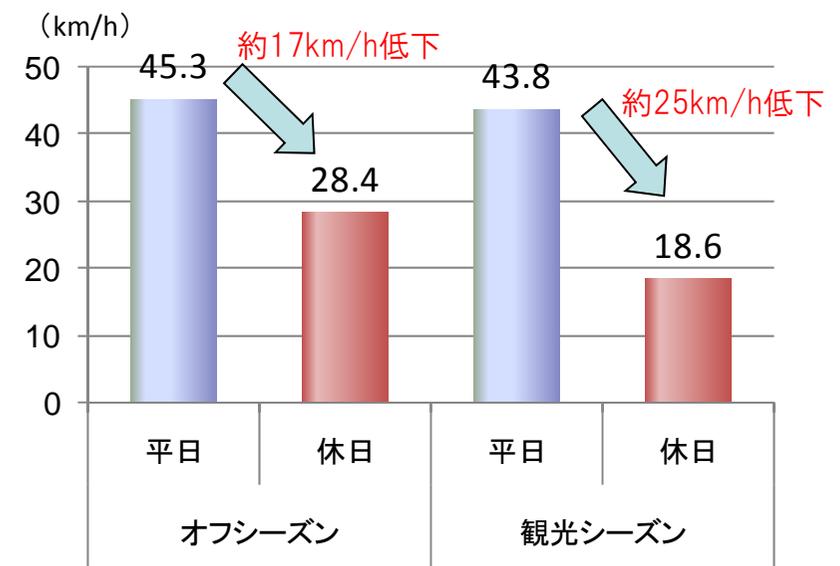
海岸線沿いを走る国道5号
(小樽市忍路付近)

▼国道5号(忍路区間)の交通量



資料:H17道路交通センサス

▼国道5号(忍路区間)の旅行速度



資料:オフシーズン :H17道路交通センサス混雑時旅行速度
観光シーズン:H23.8.10(水)、H23.8.13(土)旅行速度調査結果



3. 事業の必要性と効果②

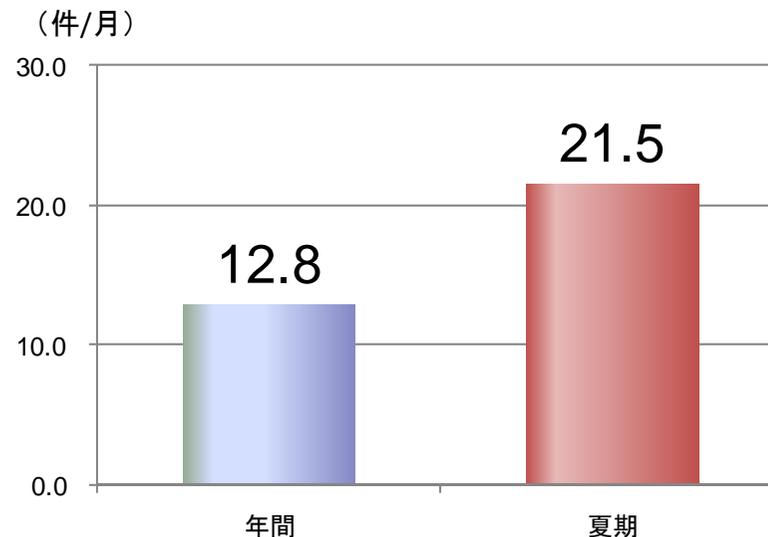
交通が横断道に転換することにより国道5号の交通事故が減少

■ 国道5号は、交通量が増加する夏期に交通事故件数が増加。

【横断道が整備されると】

国道5号から横断道に交通が転換することで、国道5号の交通事故の減少が期待

▼ 国道5号の事故発生状況



夏期は年間比約7割増となっている。

資料: ITARDAデータ(H18-H21)、夏期は7月~8月を対象

3. 主要な観光地の状況

主要な観光地



蘭島海水浴場



ニッカウキスキー



積丹半島



さくらんぼ山観光農園

3. 事業の必要性と効果③



鮮度が重要な果実の輸送ルートを確認

- 余市町と仁木町はブドウの収穫量がそれぞれ道内第1位、第2位と一大生産地
- ブドウは、札幌中央卸売市場や道内各地へ出荷
- さらに、ワイン原料として、道内の池田町や小樽港を經由し岡山県の醸造工場へ出荷

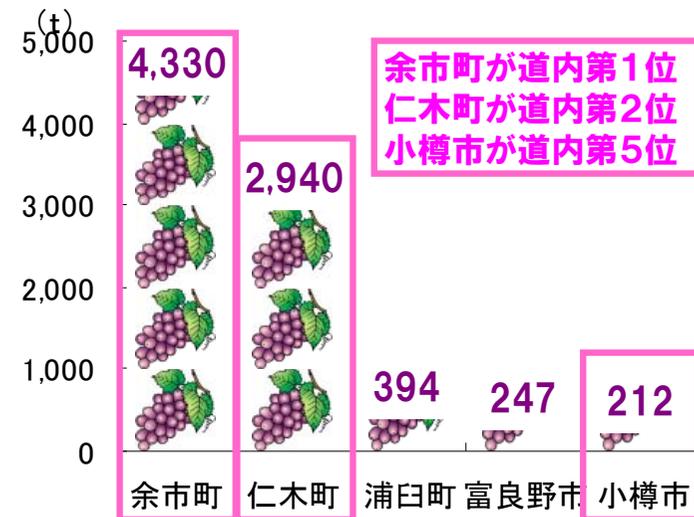
【横断道が整備されると】

鮮度が重要な果実の安定した輸送ルートの確保が可能

▼余市・仁木からのブドウの出荷状況



▼ブドウ収穫量 道内上位市町村



資料：北海道農林水産統計年報(H18~19)

3. 事業の必要性と効果④

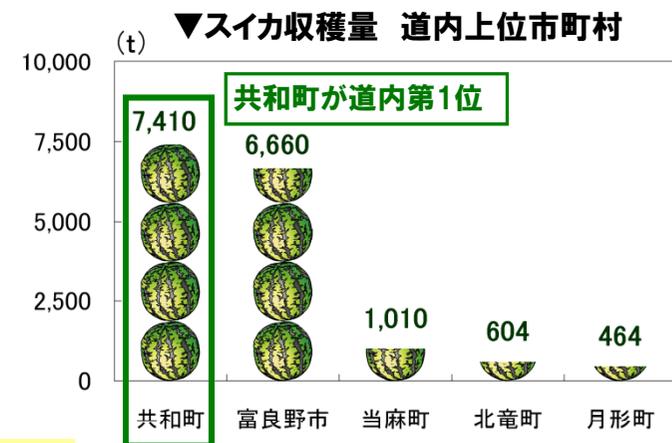
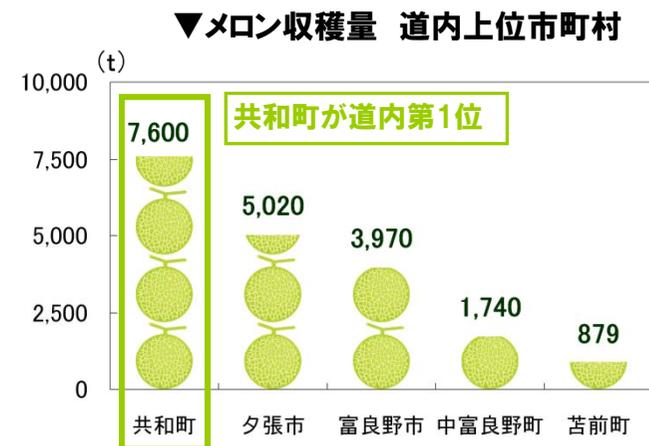
鮮度が重要な果実の輸送ルートを確認

■ 共和町はメロンとスイカの収穫量がともに道内第1位と一大生産地

【横断道が整備されると】

鮮度が重要な果実の安定した輸送ルートの確保が可能

▼ 共和町のメロン・スイカの出荷先



資料:北海道農林水産統計年報(H18~19)

◆ 地域の声

＜きょうわ農業協同組合＞

・ 現在、道内に関しては、翌朝のセリ（札幌中央卸売市場）に間に合わせるように夜に出荷します。横断道が整備された場合は、高速道路を利用すると思います。

3. 事業の必要性と効果⑤

鮮度が重要な海産物の輸送ルートを確認

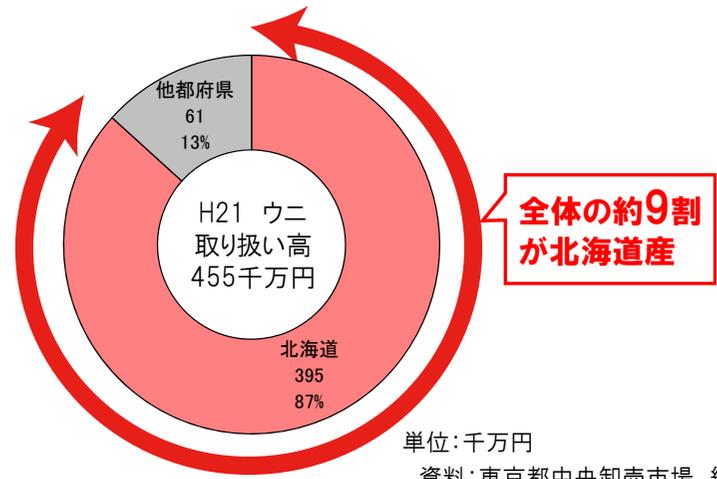
- 東京築地市場におけるウニのシェアは、約9割が北海道産であり、道内漁獲高の1割は積丹産
- ウニは鮮度が重視されるため、新千歳空港経由で空輸

【横断道が整備されると】
鮮度が重要な海産物の安定した輸送ルートの確保が可能

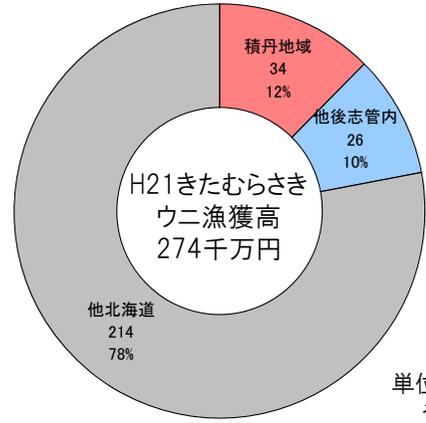
▼積丹・古平からのウニの出荷状況



▼東京都中央卸売市場(築地)ウニの取扱額割合



▼北海道 ウニ漁獲高割合



3. 事業の必要性と効果⑥

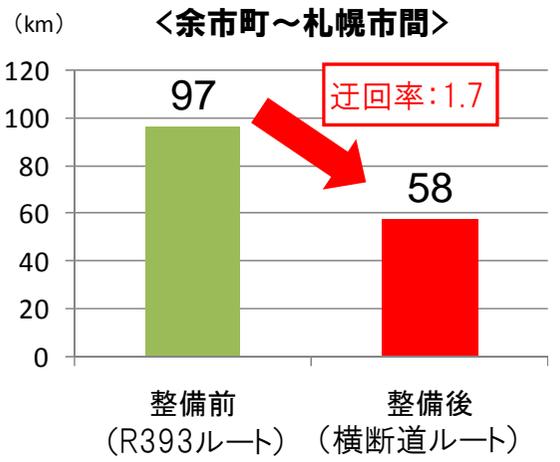


災害時の代替路として機能

- 横断道に並行する国道5号は、断崖地形を海岸沿いに進む路線。
- 最近の20年間(H2年度～H21年度)で土砂崩れ等による通行止めが5回発生。
うち、通行止め時間が約30時間に及ぶものも発生。

【横断道が整備されると】

災害時の代替路として機能し、円滑で効率的な基幹ルートを確認。



▲余市町～札幌市間における距離の変化
資料:H22道路交通センサス



- ▼土砂崩落災害の概要(H19.5.16)
- 500m³の斜面崩壊
- 約30時間の全面通行止め



▲H19.5.16に発生した土砂災害時の迂回ルートと横断道整備後の迂回ルート



3. 事業の必要性と効果⑦

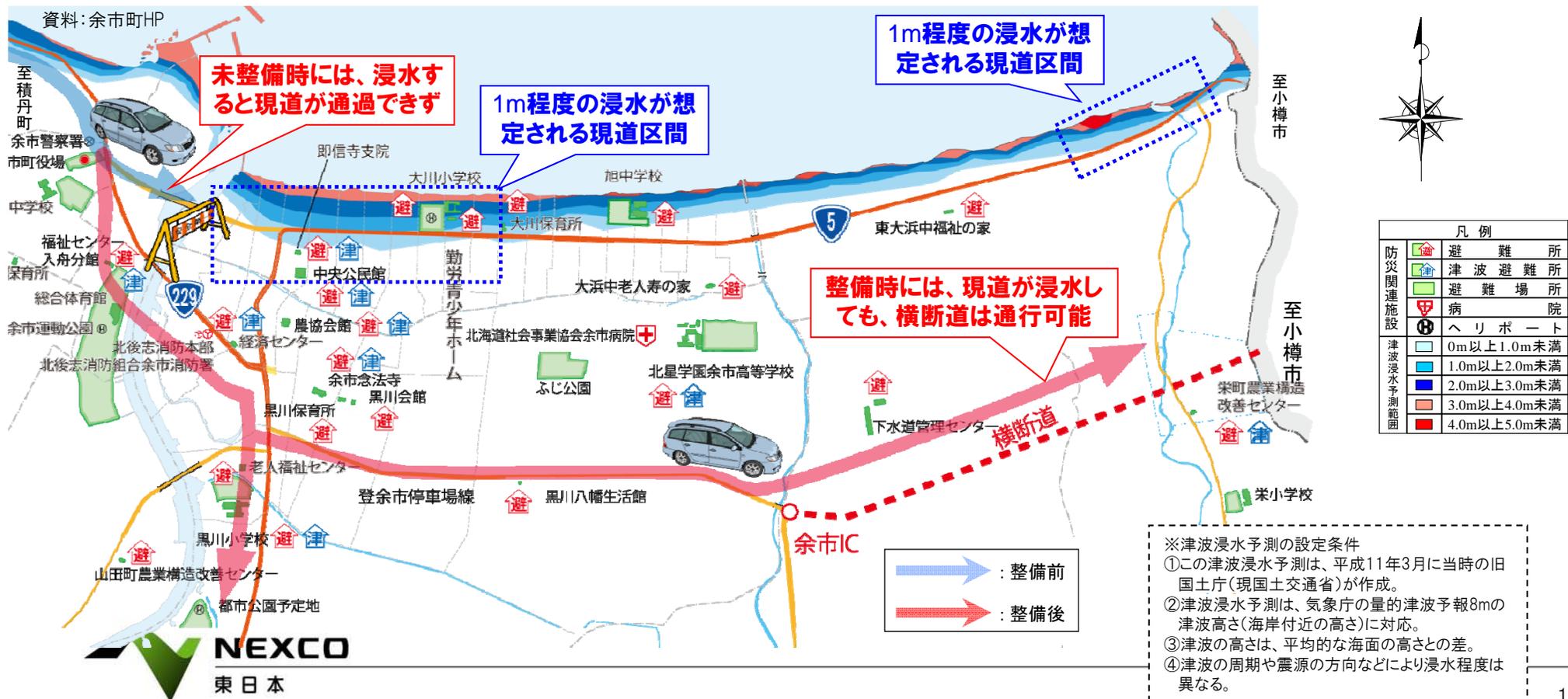


津波発生時の代替路として機能

■余市町大川地区や栄地区の国道5号は、地震発生時に1m程度の津波が想定。

【横断道が整備されると】

津波発生による国道5号の通行止め時に代替路として機能。



3. 事業の必要性と効果⑧

有珠山・樽前山噴火時の代替路として機能

■有珠山・樽前山が噴火した場合、縦貫道、国道36号、国道37号等が通行止めとなり、大きな社会的影響が発生

【横断道が整備されると】

有珠山・樽前山噴火時に、道央圏と道南圏を結ぶ北回りの代替路として機能

▲有珠山噴火時の状況(H12)
本線から700mの位置に火口



▲噴火災害時の代替路としての北回りルート

噴火災害時の**代替路**や、緊急事態発生時の**避難路**としての期待大！

有珠山は約1回/30年
樽前山は約1回/60年
の確率で噴火が発生



噴火影響範囲内に位置している南回りネットワーク

3. 事業の必要性と効果⑨

三次医療施設へのアクセス向上

■ 後志地域において、多量出血による救命率の限界と言われる三次医療施設60分圏域は小樽市のみ
【横断道が整備されると】

三次医療施設までの所要時間が短縮し、余市町と仁木町が新たに60分圏域に追加



資料: H22道路交通センサス

▲横断道整備前後の三次医療施設*60分圏域



NEXCO

東日本

※札幌手稲溪仁会病院から60分以内に行ける範囲を考慮

◆地域の声

<余市消防署>

- ・ 救急患者であれば、5分でも10分でも短縮になることは良いことです。
- ・ 現道では、交差点等で最徐行しており、発進停車の繰り返しは患者に負担となるので、一定速度で走行できる高速道路のメリットは大きいと思います。

手稲溪仁会病院(三次医療施設)

重症外傷では、受傷から決定的治療 (definitive treatment : 手術や止血術など) を開始するまでの時間が1時間を超えるか否かによって生死が分かると報告され、この最初の1時間をgolden hour (ゴールデンアワー) と呼び、外傷患者の治療上重要視されています。(JPTEC協議会による定義)

3. 事業の必要性と効果⑩

高まる札幌・小樽への救急搬送依存へ適切に対応

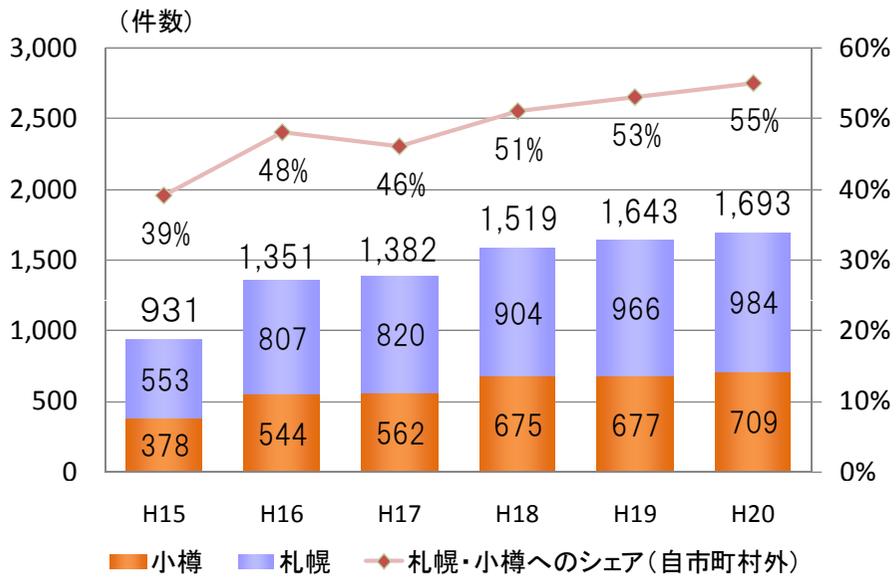
■ 後志地域から小樽市及び札幌市への救急搬送は全体の5割以上

【横断道が整備されると】

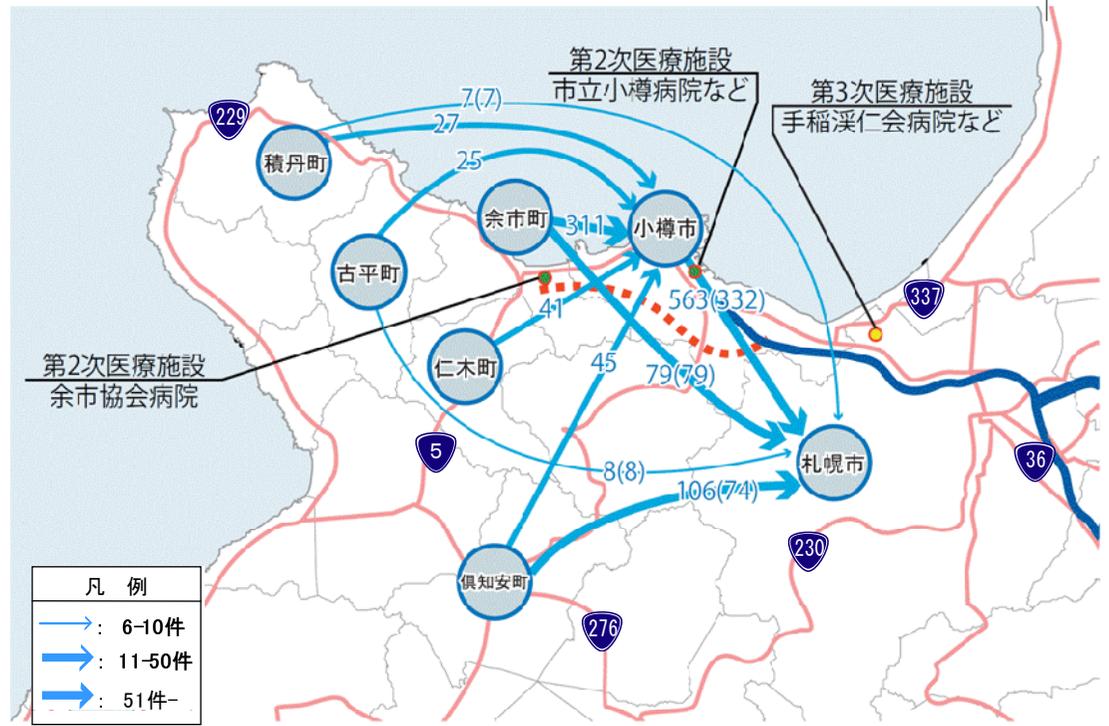
近年高まる小樽や札幌への救急搬送に対して、適切に対応が可能

▼札幌・小樽方面への救急搬送依存状況

▼後志発札幌・小樽への救急搬送件数の推移



資料:H20後志管内発救急搬送件数



凡例	
薄青矢印	: 6-10件
青矢印	: 11-50件
濃青矢印	: 51件-

※1: ()内の数値は札幌自動車道を利用した件数
 ※2: 5件/年未満の救急搬送は非表示

資料:H20後志管内発救急搬送件数

4. 事業の進捗状況①

	余市～小樽JCT
◆事業の経緯	
都市計画決定	平成11年11月
整備計画決定	平成11年12月
実施計画認可	平成18年3月
用地着手	平成22年3月
工事着手	平成23年3月
◆完成予定年度	平成30年度
◆事業費	1,061億円
事業進捗率 (平成23年9月末)	6% (土木工事着手1%)

4. 事業の進捗状況②

- 余市IC～小樽JCT間は、現在用地取得中で、H22年度末には本線工事に先立つ準備工事に着手し、平成24年度より本線工事の着手を予定している。
- 平成30年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。
- 橋梁形式や発生土砂の本線内処理などの工夫することでコスト削減に努める。

事業進捗状況

実施区間:

項目/区間	余市～小樽JCT(23.4Km)		
	余市IC	小樽西IC	小樽JCT
設計	100%		
用地買収	52%		
土木工事	1%		
舗装工事	0%		
施設工事	0%		

◆現場状況写真



5. 本評価区間の取り組み① ～安全対策～



冬期の視程障害対策として自発光スノーポールを設置



5. 本評価区間の取り組み② ～環境対策～

立入防止柵(出入口扉)等の改良

- 動物侵入対策として侵入後の追出しを迅速化するため開閉扉部分の明示
- 積雪時でも扉が開閉可能な改良型開閉扉を採用



鹿等の追出し作業時の目印



冬期でも上段の扉開閉が可能



(冬期状況)

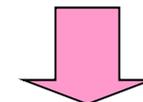
6. 事業の投資効果

費用対効果分析結果

◆総便益 基準年における 現在価値(B)		全体事業	残事業
	走行時間短縮便益	979億円	979億円
	走行経費減少便益	81億円	81億円
	交通事故減少便益	37億円	37億円
	計	1,097億円	1,097億円

◆総費用 基準年における 現在価値(C)		全体事業	残事業
	事業費	873億円※	787億円
	維持管理費	143億円	143億円
	計	1,016億円	929億円

※ここでの事業費は、P3の全体事業費を、基準年における現在価値化しているため、値が異なっている。



費用便益比 B/C

全体事業 1.1

残事業 1.2

7. 関係する都道府県の意見

北海道知事の意見 平成23年12月2日

高速ネットワークの拡充による道央圏の連絡強化により地域間交流の活性化や物流の効率化が図られるなど、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の継続について異議はない。

なお、事業の実施にあたっては、平成11年9月3日付け環政第461号「小樽都市計画道路1・3・1小樽山手通及び余市都市計画道路1・3・1余市望海台通(余市町～小樽市間自動車専用道路)に係る環境影響評価準備書に関する意見」の知事意見を遵守すること。また、早期供用を図ること。

8. 今後の対応方針(案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

- 当該区間は、道央圏と観光資源が豊富な後志地域とを結ぶ重要なルートであり、沿線地域の産業・経済・観光の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。
- 当該区間は、並行する国道5号のバイパスとして、繁忙期における交通混雑の緩和や、事故の減少及び災害時の代替ルートとしての機能を有する。
- 費用対効果(B/C)は、1.1である。

(2) 事業進捗の見込みに関する視点

- 余市IC～小樽JCT間は、現在用地取得中で、H22年度末には本線工事に先立つ準備工事に着手し、平成24年度より本線工事の着手を予定している。
- 平成30年度の完成を目指して事業を着実に推進中である。
- 橋梁形式や発生土砂の本線内処理などの工夫することでコスト削減に努める。

(3) 対応方針(案)

- 当該事業の再評価は、『事業継続』とする。