

北海道横断自動車道（らんこし蘭越～くっちゃん倶知安）

第2回 説明資料

令和4年10月12日

国土交通省 北海道開発局

目 次

1. 計画段階評価の検討の流れ
2. 第1回地域意見聴取結果
3. 地域意見を踏まえた政策目標
4. 路線の整備方針（案）
5. 第2回地域意見聴取方法

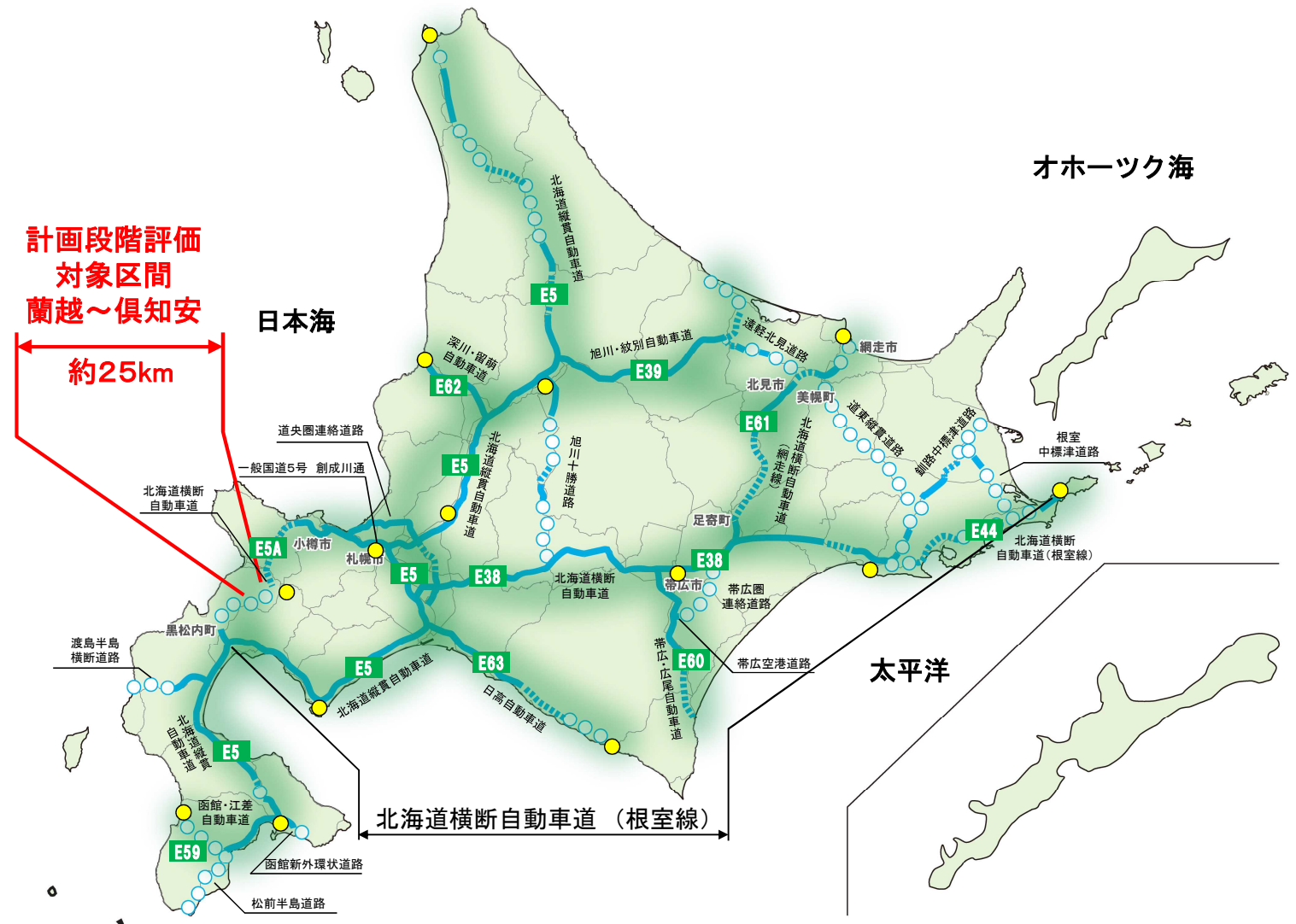
1. 計画段階評価の検討の流れ

1-1) 北海道の高規格道路網

○北海道横断自動車道(根室線)は、黒松内町を起点として、札幌市、帯広市、釧路市等を経由し、根室市へ至る道路で、蘭越～倶知安間はその一部区間。

○当該区間は、蘭越町と倶知安町を結び、事業中の倶知安余市道路に続く延長約25kmの区間。

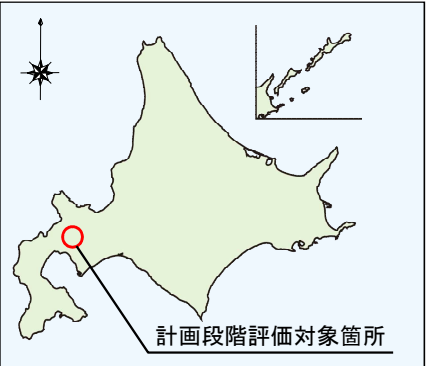
| 凡 例 | |
|--------------|---|
| 開 通 区 間 | <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: blue; border: 1px solid black;"></div> |
| 事業中区間 | <div style="width: 20px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, blue 2px, blue 4px); border: 1px solid black;"></div> |
| 調査中区間 | <div style="width: 20px; height: 10px; border: 2px solid blue; border-radius: 50%;"></div> |
| 総合振興局 振興局 | <div style="width: 10px; height: 10px; background-color: yellow; border-radius: 50%;"></div> |



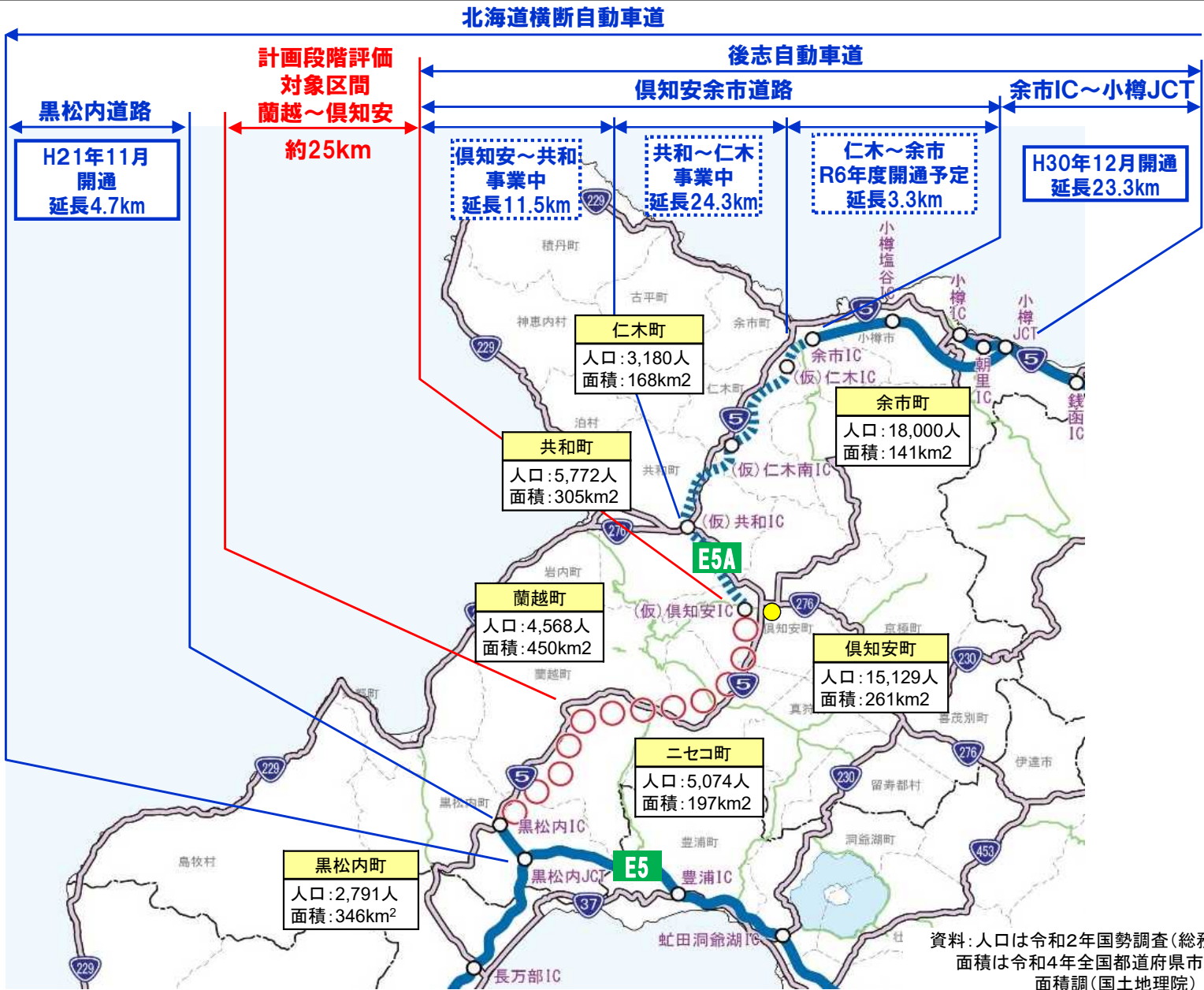
1-2) 北海道横断自動車道の進捗

○後志自動車道は、余市IC～小樽JCT間が開通済み(平成30年12月開通)。
 ○倶知安余市道路が現在事業中であり、うち(仮称)仁木IC～余市IC間が令和6年度に開通予定。

▼位置図



| 凡 例 | |
|--------------|---|
| 開 通 区 間 | |
| 事業中区間 | |
| 調査中区間 | |
| 総合振興局 振興局 | |



資料: 人口は令和2年国勢調査(総務省)、
 面積は令和4年全国都道府県市区町村別
 面積調(国土地理院)

1-3) 計画段階評価の手続きの進め方(案)

- 令和3年12月15日から約2ヶ月半の間、地域意見聴取を実施。
- 本委員会は地域意見聴取を踏まえた政策目標の設定および、路線の整備方針等について議論。

【令和3年11月25日】

北海道 地方小委員会

- 【審議内容】
 - 計画段階評価
手続きの進め方
 - 地域・道路の
現状と課題
 - 地域意見聴取方法
(案)

【令和3年12月15日
～令和4年3月4日】

地域意見聴取 (第1回)

- 地域・道路の課題
- ◆意見聴取方法
〈ヒアリング〉
対象者
 - ・沿線自治体等
 - ・関係団体
- 〈アンケート〉
対象者
 - ・地域住民
 - ・道路利用者
 - ・観光客

今 回

北海道 地方小委員会

- 【審議内容】
 - 地域意見聴取の結果
 - 地域意見を踏まえた
路線の政策目標
 - 地域意見を踏まえた
路線の整備方針(案)
 - 比較ルート(案)
(複数案)
 - 地域意見聴取方法
(案)

地域意見聴取 (第2回)

- 路線の整備方針
- ◆意見聴取方法
〈ヒアリング〉
対象者
 - ・沿線自治体等
 - ・関係団体
- 〈アンケート〉
対象者
 - ・地域住民
 - ・道路利用者
 - ・観光客

北海道 地方小委員会

- 【審議内容】
 - 地域意見聴取の
結果
 - 対応方針(案)
の検討

対応方針の決定
(概略ルート・構造等)

北海道地方小委員会

※各段階で随時自治体と調整

1-4) 前回委員会での主な意見と対応

■第1回計画段階評価（第29回北海道地方小委員会）の概要

| | | |
|----------------------|-----------|-----------|
| 実施日 令和3年11月25日（木） | | |
| 議事内容 | | |
| ○地域の概況 | ○地域の状況と課題 | ○道路の状況と課題 |
| ○課題の整理 | ○意見聴取方法 | |

■主な意見と対応状況

| 主な意見 | 対 応 | 資料 |
|--|--|-----------------------------|
| ・新規事業化後に事業費不足とならないよう、計画段階評価時から適切にリスク等も勘案し事業費を計上していくことが重要。 | ・事業費については、他事業の事業費増額理由を参考とし、蘭越～倶知安間の現地状況を踏まえ、事業費の精度向上に努める。 | — |
| ・アンケートについて、分かりやすい表現とすることが重要。特に、蘭越～倶知安は外国からの方が多く、外国人居住者への地域意見聴取方法について検討すべき。 | ・アンケート調査票の表現について、専門的な用語を平易な文章表現に修正。 ・外国人対応として英語版のwebアンケートを作成。 | 参考資料3: P36～P38 本資料:P9 |
| ・道路の走行性が良い別線となることで、現道のスタックや事故対応等の道路管理上のコストが減少するといったメリットもあり、観点として重要。 | ・複数ルート案の評価に走行性や安全性に関する評価項目を設定。 | 本資料:P28 |

2. 第1回地域意見聴取結果

2-1) 第1回地域意見聴取の概要

○第1回地域意見聴取は、住民・道路利用者へのアンケート調査、および沿線自治体・関係団体へのヒアリング調査を実施。

■地域意見聴取期間

令和3年12月15日(水)～令和4年3月4日(金)

Webアンケート調査 : 令和3年12月15日～令和4年3月4日
 郵送配布調査 : 令和4年2月7日～令和4年3月4日
 留置きアンケート調査 : 令和4年2月7日～令和4年3月4日
 観光客面談アンケート : 令和4年3月20日(日)9時～16時(※)

※観光面談アンケートは、新型コロナウイルス感染症の発生状況を踏まえ、令和4年3月20日(日)に実施した。

■アンケート配布範囲



■意見聴取の方法と対象者

| 対象者・実施方法 | | | |
|----------|---------------|--|-----------------------|
| ヒアリング | 【自治体及び団体代表者】 | | |
| | 沿線自治体等 | 後志総合振興局、倶知安町、ニセコ町、蘭越町、寿都町、島牧村、黒松内町、真狩村 | インタビュー形式での ヒアリング |
| | 各団体 | 商工会議所(1箇所)、商工会(6箇所) 農業協同組合(1箇所)、漁業協同組合(1箇所) 北海道トラック協会、札幌地区トラック協会 運輸事業者(2社)、バス事業者(2社)、レンタカー事業者(1社)、タクシー事業者(2社) 北海道観光振興機構、観光協会(3箇所) 消防本部(2箇所)、病院(4箇所) | |
| アンケート | 【地域住民及び道路利用者】 | | |
| | 地域住民※ | 倶知安町(全戸:8,071戸)、ニセコ町(全戸:2,492戸)、蘭越町(全戸:2,108戸)、寿都町(全戸:1,351戸)、島牧村(全戸:637戸)、黒松内町(全戸:1,271戸)、真狩村(全戸:901戸) | 郵送配布調査(16,831戸) |
| | 道路利用者 | 7自治体の役場、道の駅7箇所(くろまつない、よってけ! 島牧、みなとま〜れ寿都、らんこし・ふるさとの丘、シェルプラザ・港、ニセコビュープラザ、真狩フラワーセンター)、まちの駅ぷらっと(倶知安町)、スキー場(4箇所) | 常設の留置きアンケート調査 |
| | | 広域的な利用者 | Webアンケート調査 |
| | 観光客 | 観光施設等(観光施設、道の駅等) | インタビュー形式での アンケート調査 |

2-2) 第1回地域意見聴取の実施状況(アンケート調査)

○地域住民・道路利用者に対して、後志地域の将来を見据えた地域の課題と蘭越～倶知安間に必要な道路機能について、アンケート調査を実施。

○英語版によるWebページを開設し、日本語に不慣れな外国人にも配慮。

■意見聴取内容

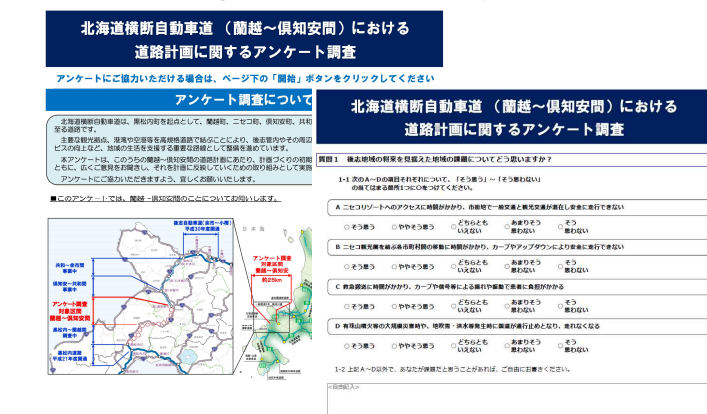
回答者属性（住所、性別、年齢、職業、自動車運転頻度、蘭越～倶知安間の利用頻度・利用目的）

- 問1 後志地域の将来を見据えた地域課題について
- 問2 国道5号蘭越～倶知安間に必要な道路機能について
- 問3 その他、国道5号蘭越～倶知安間についての意見・要望について（自由意見）

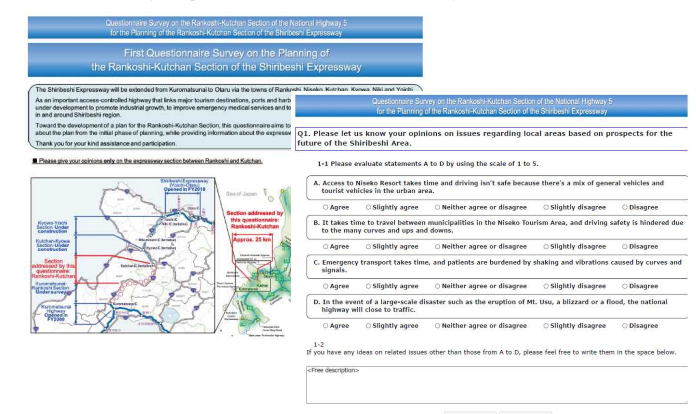
■配布形式調査票



■Web: 日本語版(小樽開発建設部HP)



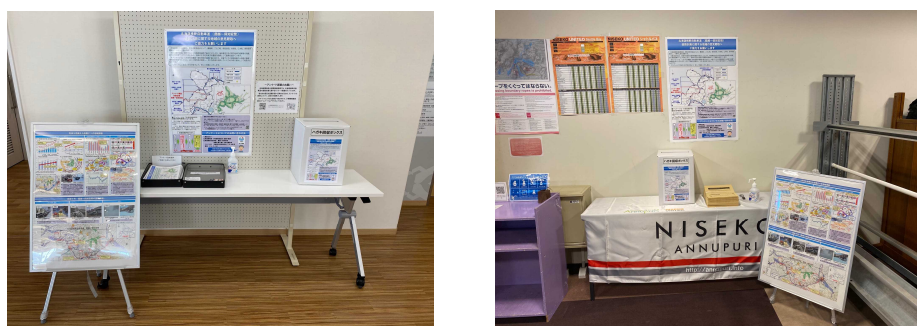
■Web: 英語版(小樽開発建設部HP)



■自治体広報誌



■留置き状況



■観光面談アンケート



倶知安町役場

ニセコアンヌプリ国際スキー場

道の駅ニセコ・ビュープラザ

2-3) 第1回地域意見聴取の実施状況(ヒアリング調査)

○沿線自治体・関係団体に対して、後志地域の将来を見据えた地域の課題と国道5号蘭越～倶知安間に必要な道路機能について、ヒアリング調査を実施。

■意見聴取内容

- 問 1 後志地域の将来を見据えた地域課題について
- 問 2 国道5号蘭越～倶知安間に必要な道路機能について（理由、課題の実態）
- 問 3 その他、国道5号蘭越～倶知安間についての意見や要望について

■実施状況

| 調査対象 | | | 実施箇所 |
|--------|------|------------|------|
| 沿線自治体等 | | | 8箇所 |
| 関係団体 | 産業団体 | 商工会議所・商工会 | 7箇所 |
| | | 農水産業関連 | 2箇所 |
| | | 運輸 | 4箇所 |
| | | 観光・バス・タクシー | 9箇所 |
| | 医療消防 | 消防 | 2箇所 |
| | | 病院 | 4箇所 |
| 合計 | | | 36箇所 |



(沿線自治体)



(運輸事業者)



(観光協会)



(病院)

2-4) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(回収状況・居住地)

○全回収数は4,447人で、配布形式は3,513人、留置きは167人、Webは712人、観光客は55人が回答。
○回答者の居住地は、沿線自治体^(※)が63%、その他の周辺市町村が20%、そのほか道内が13%、道外が1%。

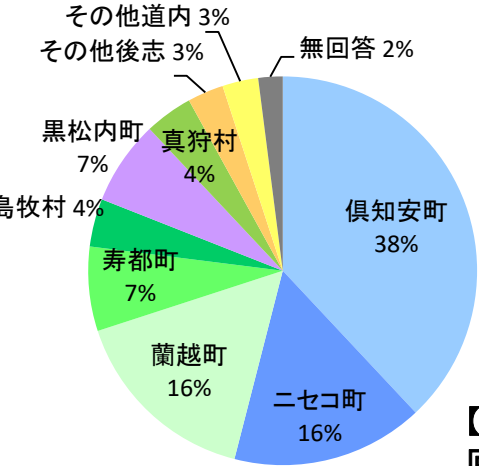
※沿線自治体：倶知安町、ニセコ町、蘭越町

▼調査票回収状況

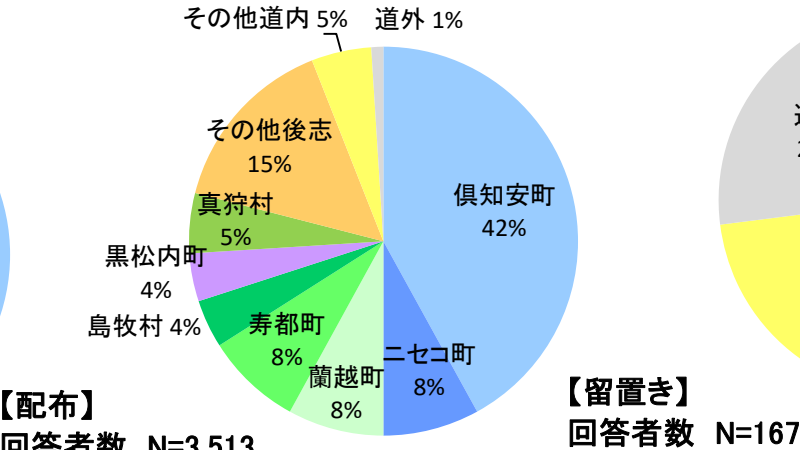
| 調査形式 | 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|----------|---------|--------|-----|
| 配布(7町村※) | 16,831票 | 3,513票 | 21% |
| 留置き | — | 167票 | — |
| Web | — | 712票 | — |
| うちweb日本語 | — | (667票) | — |
| うちweb英語 | — | (45票) | — |
| 面談(観光客) | — | 55票 | — |
| 合計 | 16,831票 | 4,447票 | — |

※7町村：倶知安町、ニセコ町、蘭越町、寿都町、島牧村、黒松内町、真狩村

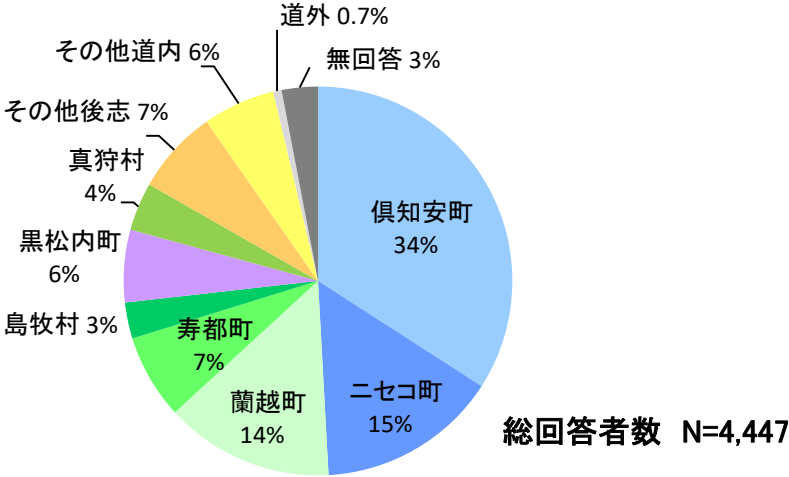
▼居住地(配布)



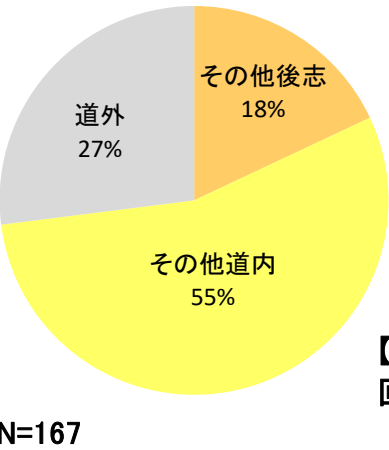
▼居住地(留置き)



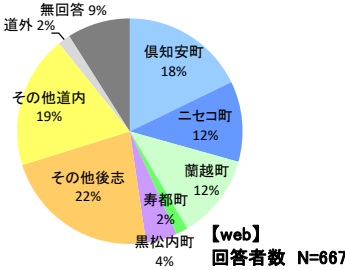
▼回答者居住地



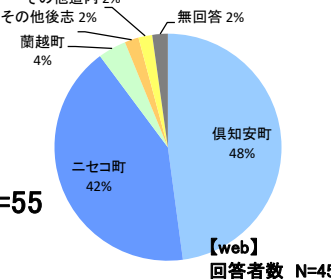
▼居住地(観光面談)



▼居住地(web日本語)



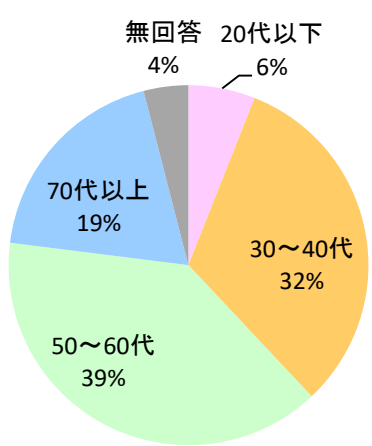
▼居住地(web英語)



2-5) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(回答者属性)

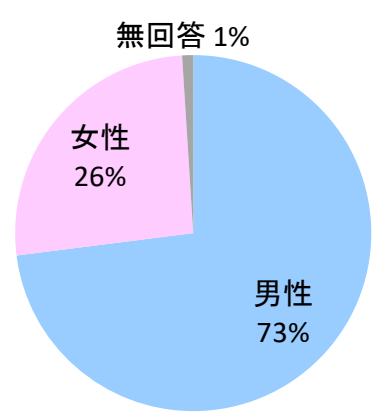
○年齢構成は50代以上が約6割、性別は男性が約7割と高くなっており、若年層や女性からの回答割合が低い状況。
○職業については、会社員が約3割で最も多く、次いで高齢者と想定される無職が16%、公務員が13%。

▼年齢



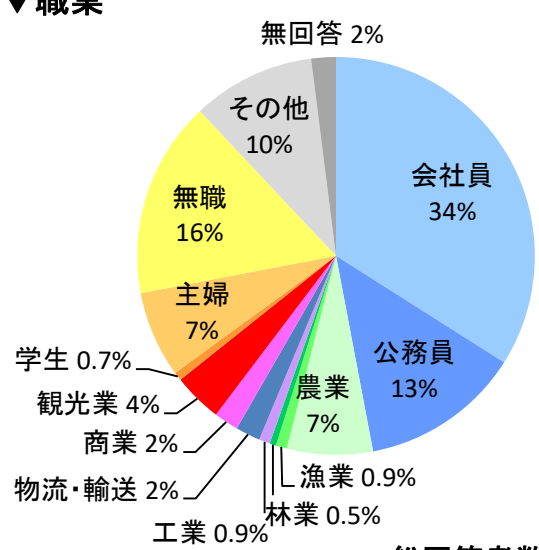
総回答者数 N=4,447

▼性別



総回答者数 N=4,447

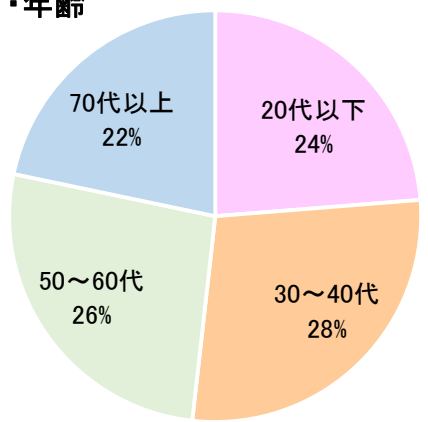
▼職業



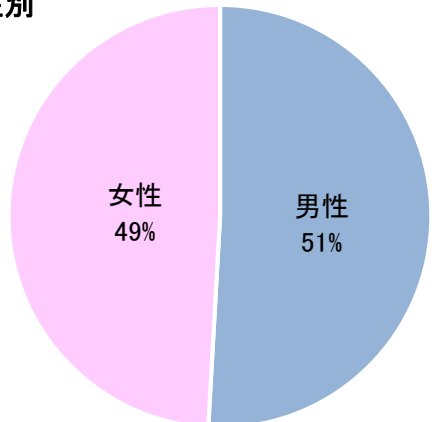
総回答者数 N=4,447

【参考】沿線自治体(倶知安町、ニセコ町、蘭越町)の統計データ

・年齢



・性別

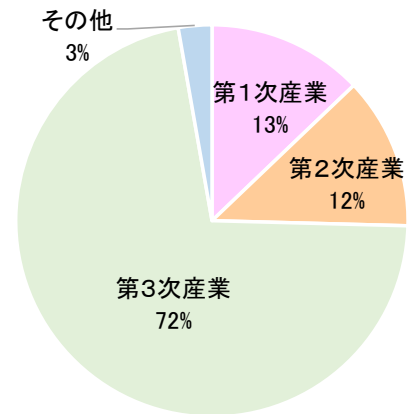


・就業率

| 自治体名 | 就業者数 | 就業率 |
|------|--------|-----|
| 倶知安町 | 8,009 | 62% |
| ニセコ町 | 2,623 | 64% |
| 蘭越町 | 2,386 | 58% |
| 計 | 13,018 | 62% |

※就業率=15歳以上の人口に占める就業者の割合

・産業別就業割合

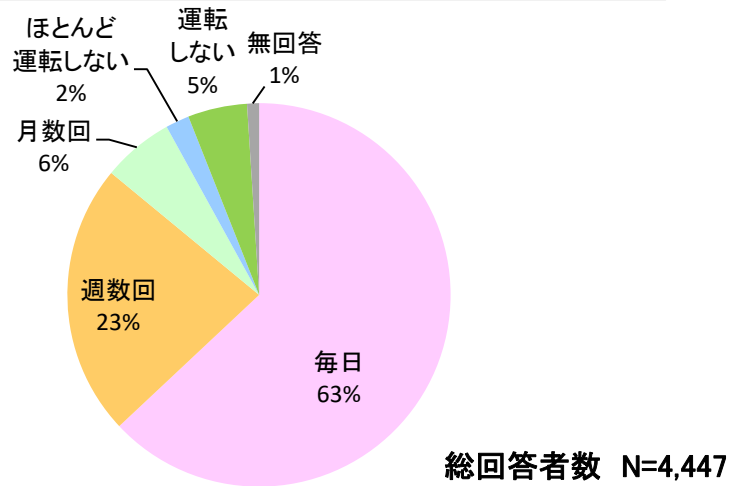


2-6) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度等)

- 自動車運転頻度は、回答者の約6割が毎日運転と回答。
- 蘭越～倶知安間の利用頻度は、「毎日～月数回」の高頻度利用者が約8割を占めている。
- 蘭越～倶知安間の利用目的は、「家事・買物」「観光・レジャー」「仕事」、「通院」の順で多くなっている。

▼自動車を運転する頻度

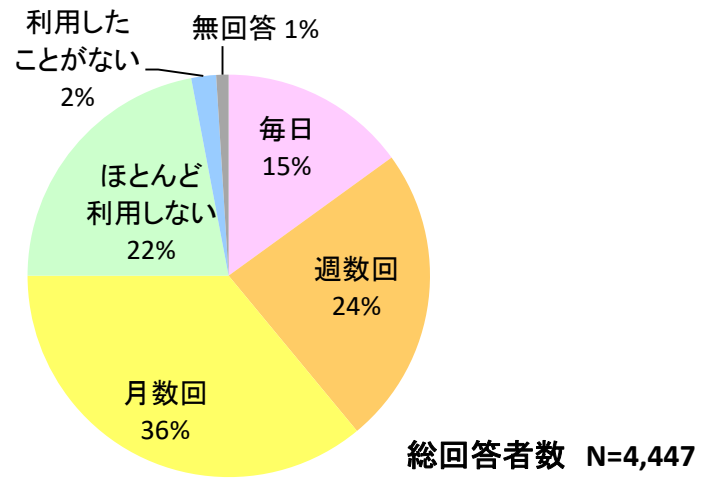
質問. 自動車を運転する頻度を教えてください(単数回答)



▼蘭越～倶知安間の利用頻度

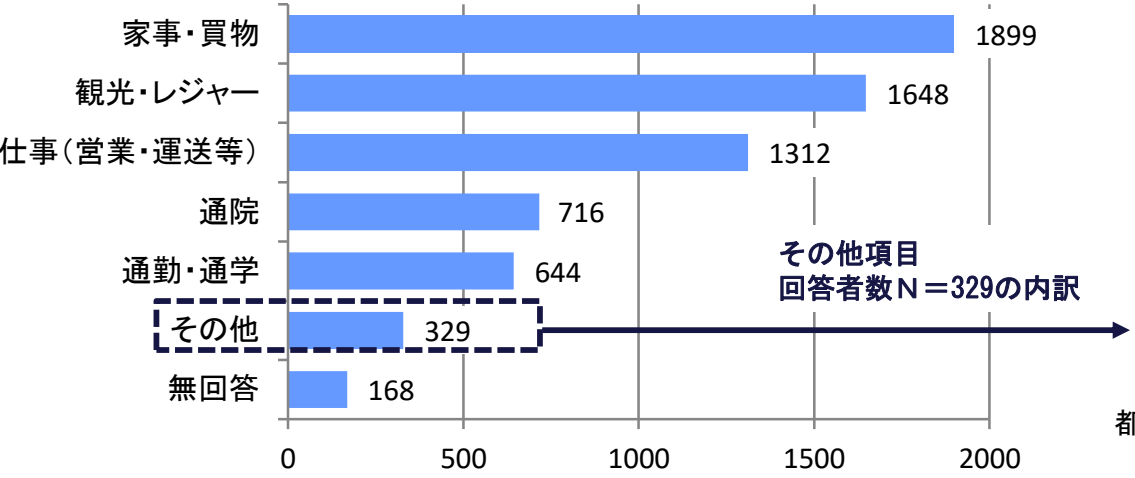
▼蘭越～倶知安間の利用頻度

質問. 蘭越～倶知安間の利用頻度を教えてください(単数回答)

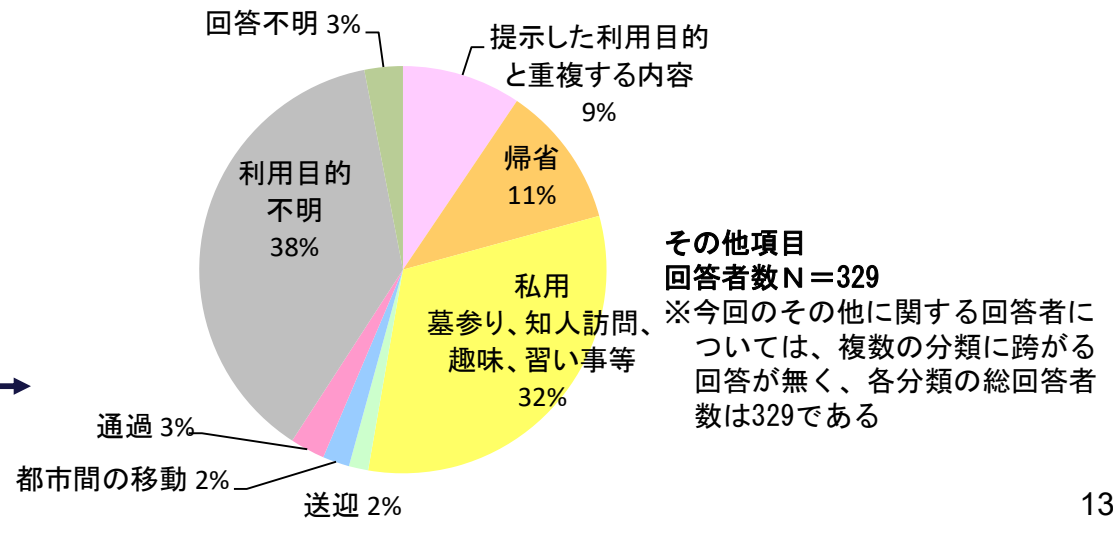


▼蘭越～倶知安間の利用目的

質問. 蘭越～倶知安間の主な利用目的を教えてください(複数回答)



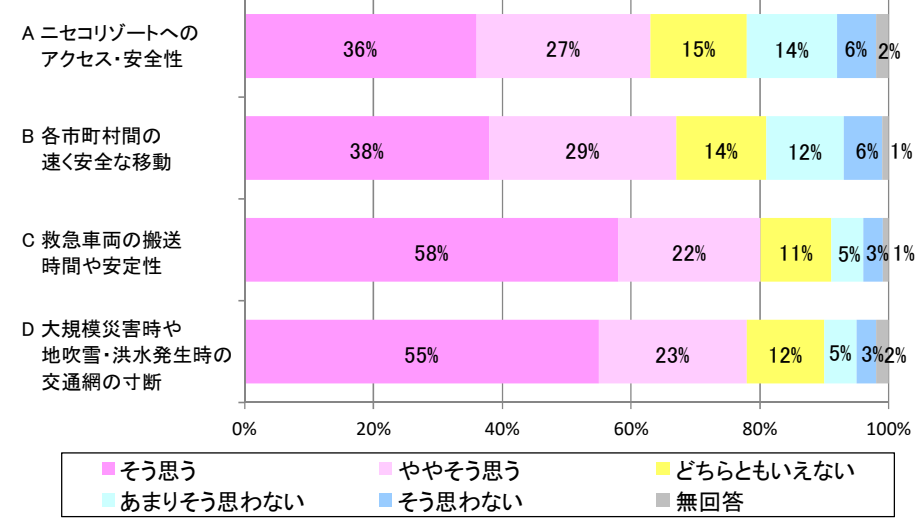
▼蘭越～倶知安間の利用目的(その他項目の回答内容)



2-7) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(将来を見据えた地域の課題)

○後志地域の将来を見据えた地域の課題については、各課題に対し、約6割～8割が課題と感じている。
○特に「救急車両の搬送時間や安定性」、「大規模災害時や地吹雪・洪水発生時の交通網の寸断」を課題として感じている意見が多い。

▼将来を見据えた地域の課題について



質問1-1.

後志地域の将来を見据えた地域の課題についてどう思いますか？
次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。

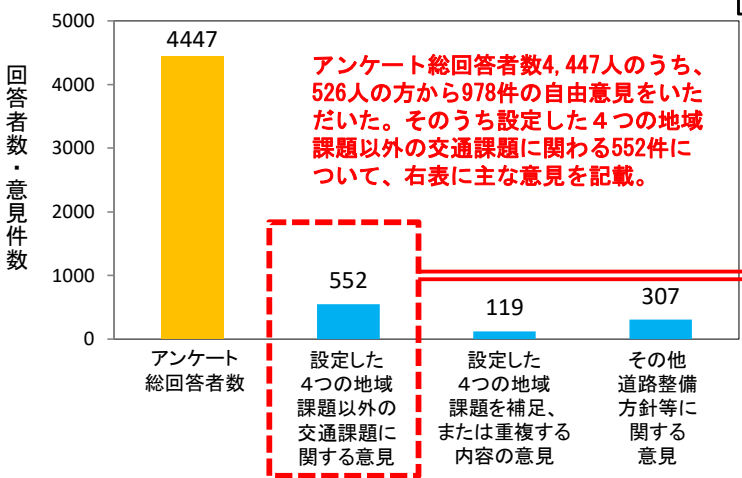
A ニセコリゾートへのアクセスに時間がかかり、市街地で一般交通と観光交通が混在し安全に走行できない

B ニセコ観光圏を結ぶ各市町村間の移動に時間がかかり、カーブやアップダウンにより安全に走行できない

C 救急搬送に時間がかかり、カーブや信号等による揺れや振動で患者に負担がかかる

D 有珠山噴火等の大規模災害時や、地吹雪・洪水等発生時に国道が通行止めとなり、走れなくなる

▼その他の課題



自由意見回答者数 526人、総意見数 978件

※1人の回答者が複数の分類に関する記載をしている場合もあるため、各分類の回答者は重複している。

総回答者数N=4,447人

質問1-2. 上記A～D以外で、あなたが課題だと思うことがあれば、ご自由にお書きください。(自由記述)

| 分類 | 主な意見 |
|-----------------|---|
| 安全性・走行性【236件】 | ・冬期の安全・安心な道路の確保は重要な課題。 ・倶知安町の国道5号は、現在のコロナの状況であっても混雑しすぎている。 ・JRのバス転換により、大型車両の交通量が増えることが予想される。 ・交通渋滞や交通事故を減らす対応策を考えてもらいたい。 |
| 防災【54件】 | ・冬期の暴風雪や大規模災害の備えとして、代替路の確保は重要な課題。 |
| 産業支援【62件】 | ・救急搬送は速やかに短時間でできるようにしてほしい。 |
| 道路構造【74件】 | ・倶知安町～蘭越町間の国道5号は、カーブや急勾配が多い。 |
| 維持管理【52件】 | ・冬期は路面が凸凹で走りにくく、道幅が狭い。 |
| その他(JR廃線等)【74件】 | ・JR廃線後の公共交通の確保が課題。 |

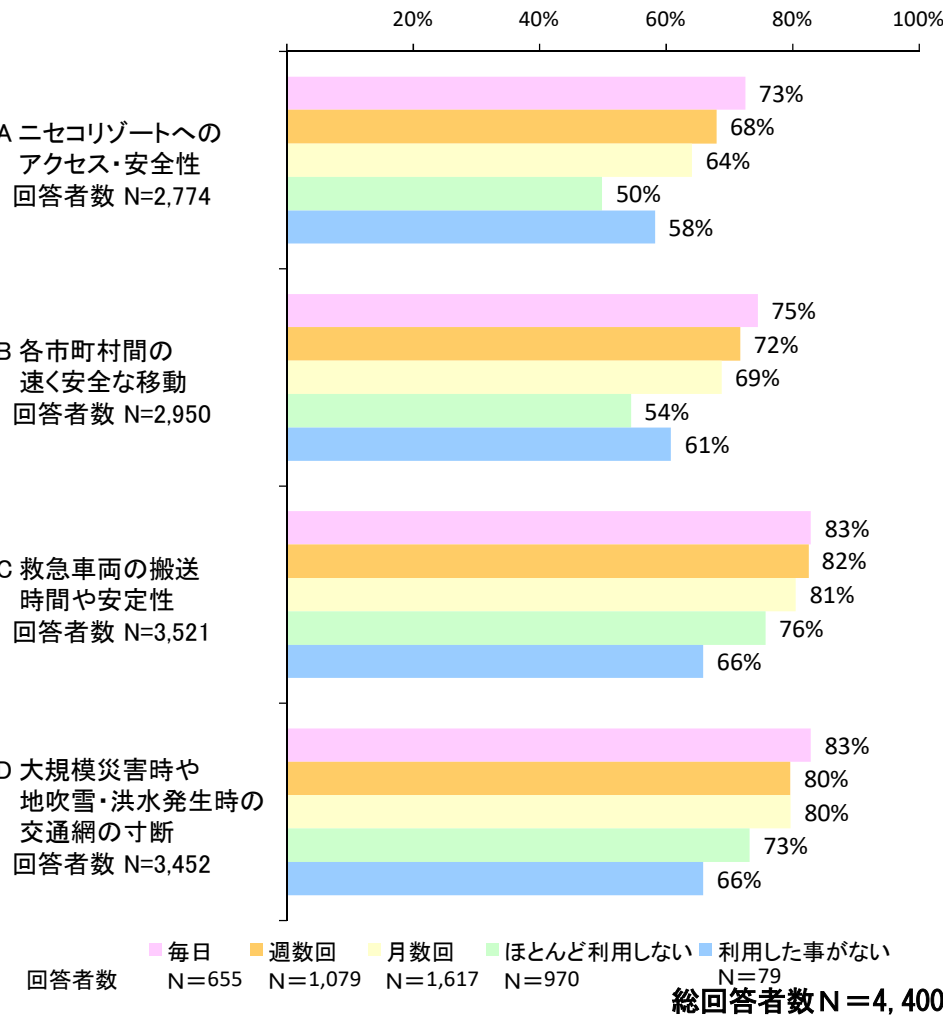
2-8) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度別地域課題)

- 蘭越～倶知安間の地域課題を利用頻度別にみると、利用頻度が高い回答者の賛同意見割合が高い。
- 蘭越～倶知安間の地域課題を沿線地域についてみると、高頻度利用者(毎日・週数回・月数回)の賛同意見割合が高く、項目別では特に「救急車両の搬送時間や安定性」、「大規模災害時や地吹雪・洪水発生時の交通網の寸断」についての賛同割合が多い。

▼蘭越～倶知安間利用頻度別の賛同意見割合

(「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合)

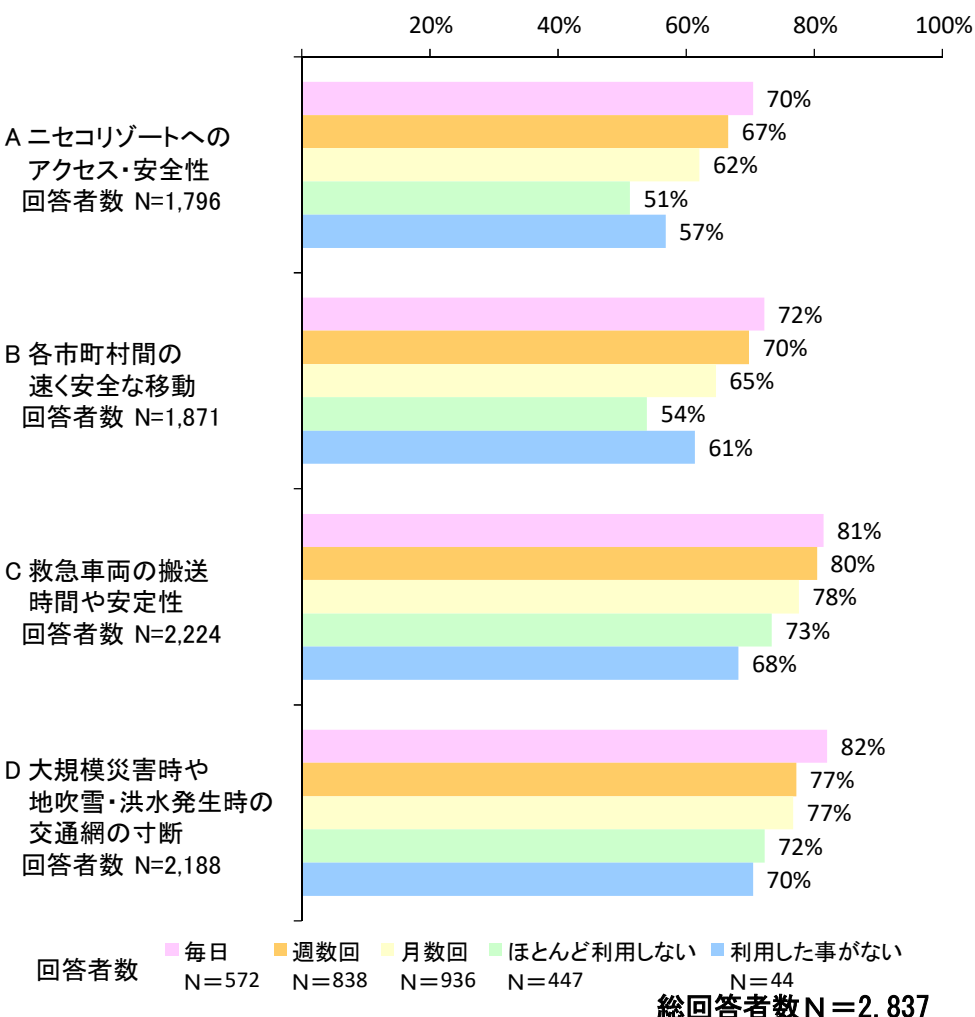
地域の課題×国道5号利用頻度別の賛同意見割合



▼沿線地域(※)における蘭越～倶知安間利用頻度別の賛同意見割合

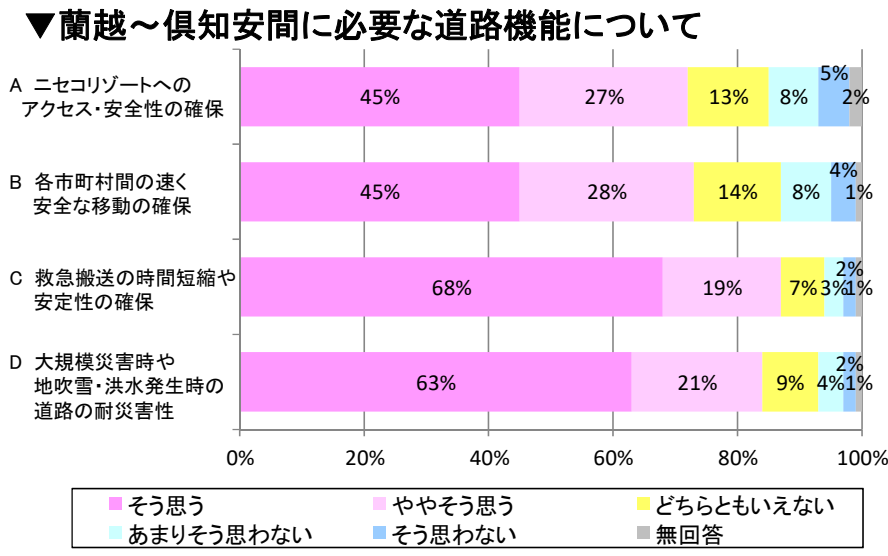
(「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合) ※沿線地域: 倶知安町、ニセコ町、蘭越町

地域の課題×国道5号利用頻度別の賛同意見割合(沿線地域等)



2-9) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査 (蘭越～倶知安間に必要な道路機能)

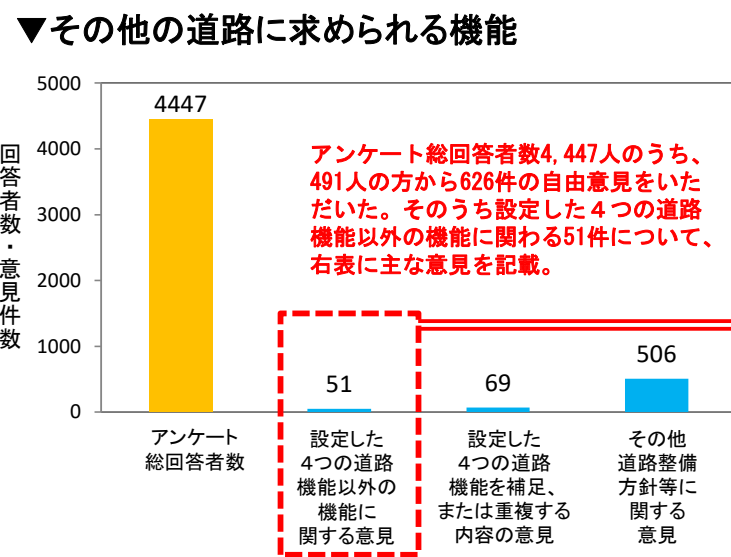
○国道5号蘭越～倶知安間に必要な道路機能については、各機能に対し約7割～9割が必要性を感ずる傾向。
○特に「救急搬送の時間短縮や安定性の確保」、「大規模災害時や地吹雪・洪水発生時の道路の耐災害性」を必要と感じる意見が多い。



質問2-1.
国道5号蘭越～倶知安間に必要な機能についてどう思いますか？
次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。

A ニセコリゾートへの移動時間を短縮し、安全に走れる道路
B ニセコ観光圏内を結ぶ各市町村間の移動時間を短縮し、安全に走れる道路
C 救急搬送時間を短縮し、患者への負担が少ない道路
D 有珠山噴火等の大規模災害時や、地吹雪・洪水等発生時に通行できる道路

総回答者数 N = 4,447人



アンケート総回答者数4,447人のうち、491人の方から626件の自由意見をいただいた。そのうち設定した4つの道路機能以外の機能に関わる51件について、右表に主な意見を記載。

質問2-2. 上記A～D以外で、あなたが必要だと思うことがあればご自由にお書き下さい。(自由記述)

| 分類 | 主な意見 |
|--------------|--|
| 安全性・走行性【25件】 | ・国道5号は、生活道路であり、カーブや坂も多く、冬期の地吹雪や凍結発生時における車での走行は困難を極める。なるべく安全に利用できる道路にしてほしい。 |
| 防災【17件】 | ・災害等の発生による国道5号通行止めの際の代替路が必要。 |
| 産業【2件】 | ・道央自動車道へのアクセス性が向上すれば、新千歳空港、小樽・苫小牧港や、観光拠点である札幌やニセコと環状線になるので、整備の優先度は高いと思います。 |
| その他【7件】 | ・JRの存続問題もあり、道路インフラは絶対必要。 |

自由意見回答者数 491人、総意見数 626件

※1人の回答者が複数の分類に関する記載をしている場合もあるため、各分類の回答者は重複している。

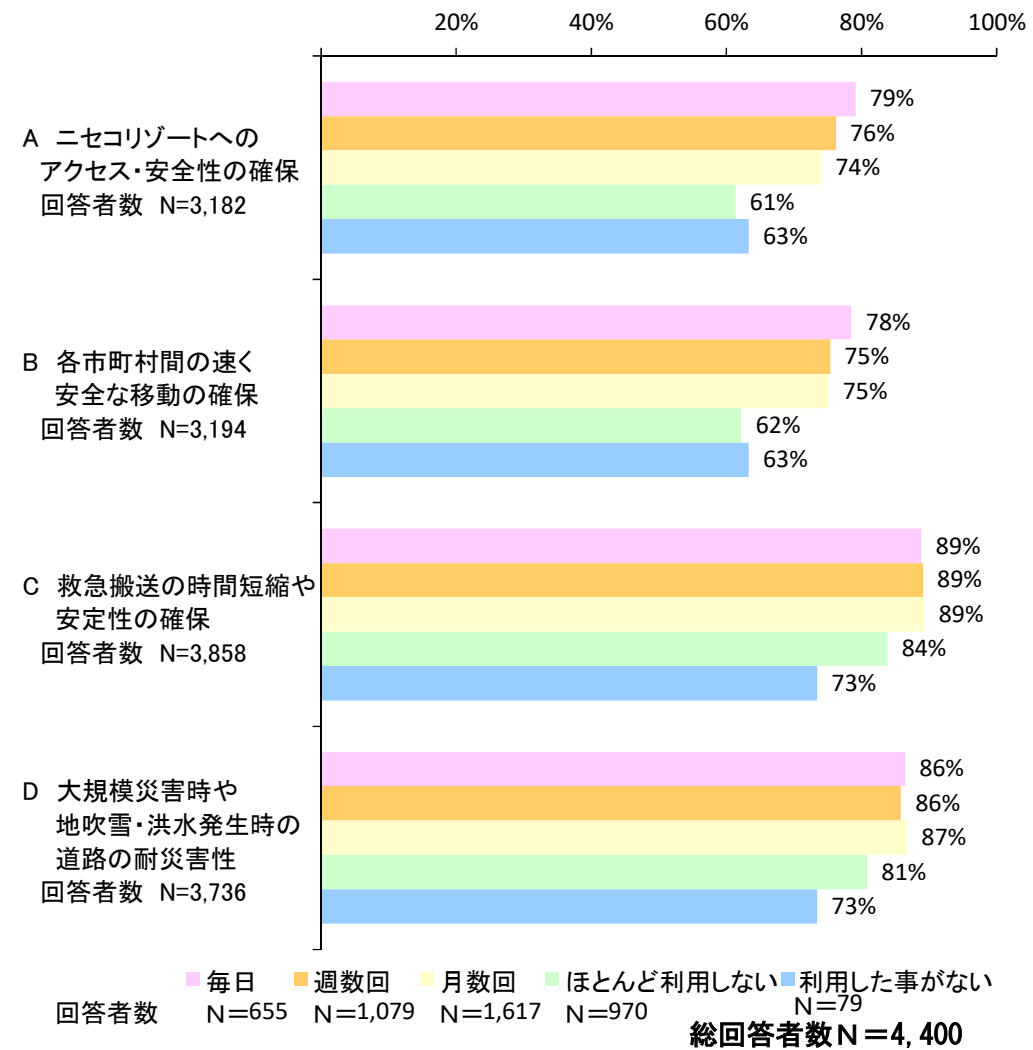
2-10) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度別道路機能)

○蘭越～倶知安間の道路機能を利用頻度別にみると、利用頻度の高い回答者の賛同意見割合が高い状況。
○蘭越～倶知安間の道路機能を沿線地域についてみると、高頻度利用者(毎日・週数回・月数回)の賛同意見割合が高く、項目別では特に「救急搬送の時間短縮や安定性の確保」、「大規模災害時や地吹雪・洪水発生時の道路の耐災害性」についての賛同割合は高い傾向。

▼蘭越～倶知安間利用頻度別の賛同意見割合

(「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合)

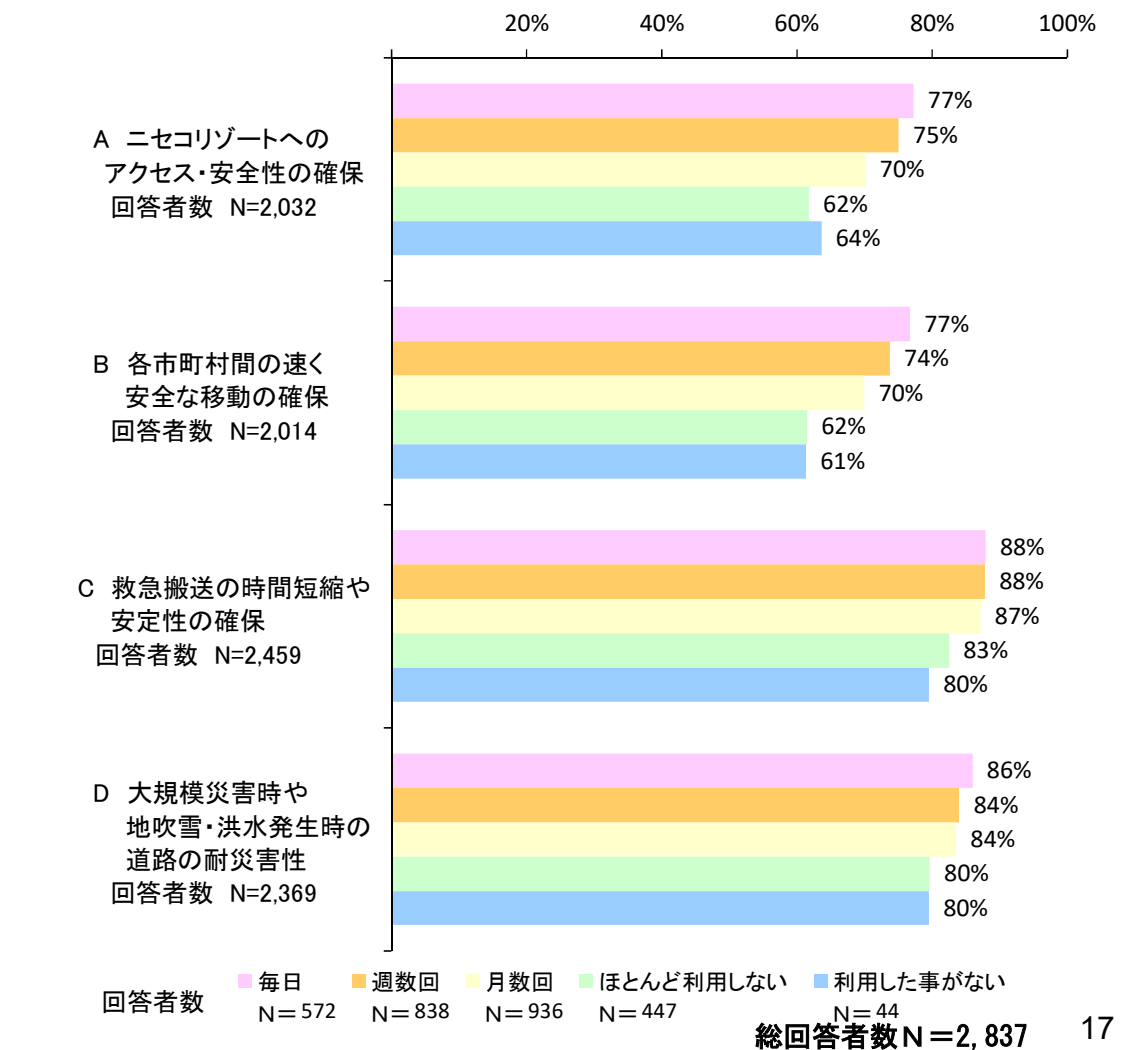
道路機能×国道5号利用頻度別の賛同割合



▼沿線地域(※)における蘭越～倶知安間利用頻度別の賛同意見割合

(「そう思う」または「ややそう思う」と回答した回答者の割合) ※沿線地域：倶知安町、ニセコ町、蘭越町

道路機能×国道5号利用頻度別の賛同割合(沿線地域等)



2-11) 第1回地域意見聴取の結果 アンケート調査(自由回答)

○その他の意見・要望としては、早期着工・開通への要望、整備方針に関する意見が寄せられた

▼その他の意見・要望 質問3. その他、蘭越～倶知安間について、ご意見やご要望がありましたら、ご自由にお書き下さい。(自由記述)

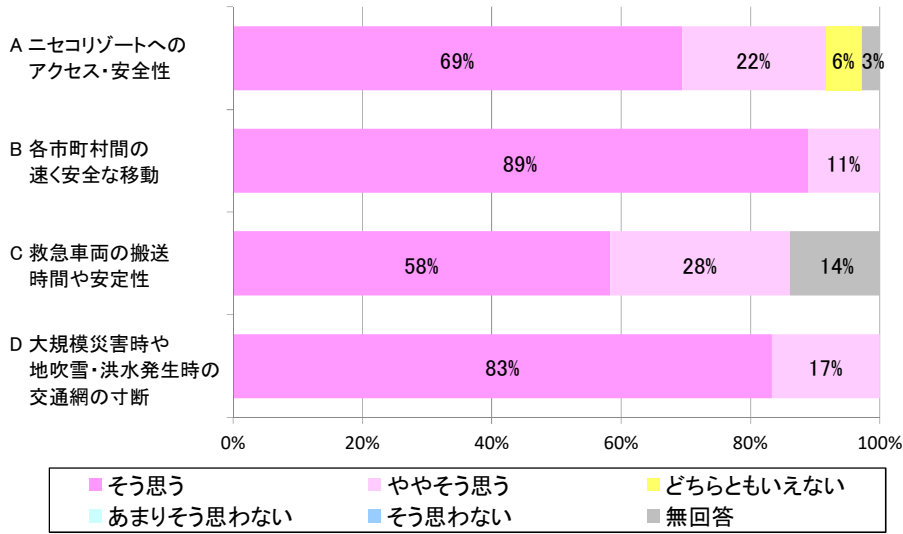
| 主な意見 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・将来は黒松内までつなげていただくことが、後志管内の地域発展のみならず、北海道全体の経済効果にもつながるものと思います。・都市部への安全かつ速やかな移動時間の短縮で、医療体制の確立や野菜など新鮮な物の供給ができると思われ、早期着工による完成を期待します。・倶知安町市街地エリア以外は、アップダウンやカーブが多く、交通事故を見かけたこともある。高速道路が整備されれば安全に短時間で走行できるようになり、各市町村間のアクセスだけでなく、道南・函館方面にも行動範囲を広げやすくなる。・コロナ禍以前はインバウンド観光客がレンタカーを利用してニセコに来る割合が年々増え、スキー場に向かう車両も多かった。コロナ収束後にインバウンド観光客が戻ってくることを考えると、ニセコスキー場へのアクセスに便利な高速道路とスキー場に近い出入口が必要と思う。・倶知安とニセコの間インターチェンジを作ってほしい。国道5号に近い場所が良いと思う。・鉄道の廃止が決まり、安全・確実に走行できる自動車専用道路は早期に必要なと思います。・JR函館線、長万部-小樽間の廃止が決まった以上、蘭越-倶知安間の高規格道路の重要性がさらに増すと思われ、一日も早い実現を切に望みます。・冬期の除雪・排雪を積雪状態に応じて実施していただきたい。・将来の維持費、経済効果を十分検討の上、本当に必要かどうか考えてほしい。 |

総回答者数 926人, 総意見数 1,205件

2-12) 第1回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(将来を見据えた地域の課題)

○後志地域の将来を見据えた地域の課題については、全項目で8割以上が課題と感じており、特に「各市町村間の速く安全な移動」、「大規模災害時や地吹雪・洪水発生時の交通網の寸断」については、10割が「そう思う」「ややそう思う」と回答。

▼将来を見据えた地域の課題について



質問1-1.

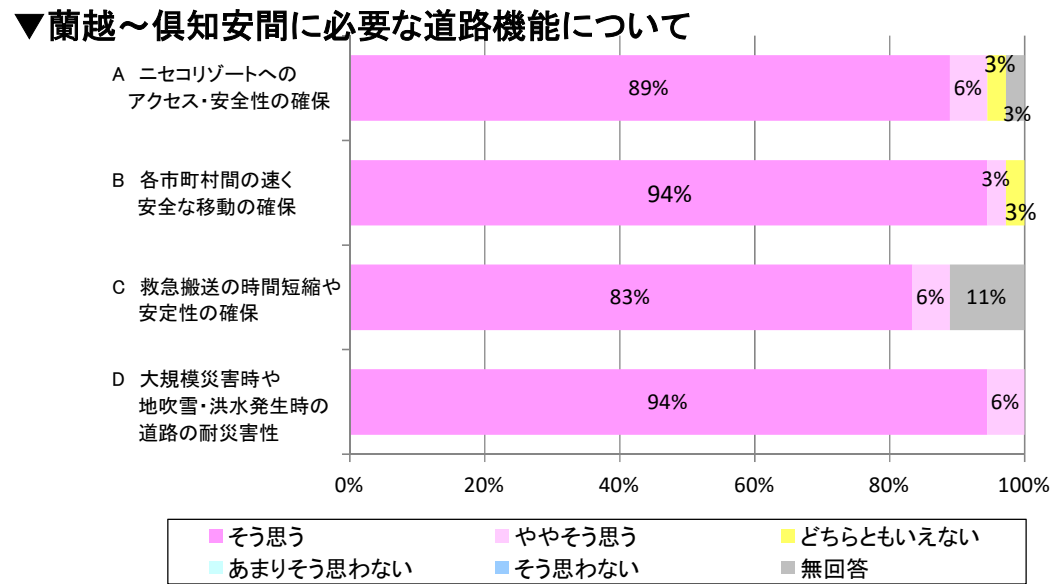
- 後志地域の将来を見据えた地域の課題についてどう思いますか？
次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。
- A ニセコリゾートへのアクセスに時間がかかり、市街地で一般交通と観光交通が混在し安全に走行できない
 - B ニセコ観光圏を結ぶ各市町村間の移動に時間がかかり、カーブやアップダウンにより安全に走行できない
 - C 救急搬送に時間がかかり、カーブや信号等による揺れや振動で患者に負担がかかる
 - D 有珠山噴火等の大規模災害時や、地吹雪・洪水等発生時に国道が通行止めとなり、走れなくなる

▼選択した項目が重要だと思う理由 総回答数 N=36

| 項目 | 主な意見 |
|---------------------------|---|
| A ニセコリゾートへのアクセス・安全性 | <ul style="list-style-type: none">・倶知安は豪雪地帯で、除雪はしっかり行われているとはいえ、冬期は市街地が4車線が2車線になってしまい渋滞が発生している。【後志振興局】・以前は冬期だけが混雑していたが、現在では夏・秋の景観の良い観光シーズンも多く車両が通行するので、安全に走行できるルートの整備が必要である。【バス会社】 |
| B 各市町村間の速く安全な移動 | <ul style="list-style-type: none">・スキーリゾート地であるニセコ・倶知安において、冬のカーブや坂道(特に下り坂)は、冬道に不慣れな外国観光客にとって危険である。外国人も冬道でスタックすることがよくある。【レンタカー会社】・観光交通の増加により混雑や渋滞が発生すると、カーブや坂道で一般車両を追い越す場合の危険性が増す。【消防本部】 |
| C 救急車両の搬送時間や安定性 | <ul style="list-style-type: none">・長い上り坂や車道幅が狭く見通しの悪いカーブがあり速度を落とさざるを得ず、基幹病院である倶知安厚生病院までの救急搬送に時間がかかる。また、そういった箇所では、一般車両が緊急車両に道を素早く譲ることもできない。【病院】・最寄りの医療機関まで長距離・長時間の搬送を余儀なくされている。【商工会】 |
| D 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時の交通網の寸断 | <ul style="list-style-type: none">・冬期の地吹雪により視界不良になることが多く危険であると感じる。また、夏場では大雨による洪水により国道5号が通れなくなると、大幅な迂回が生じるため、早期の道路整備を望む。【バス会社】・大雪時など事故やスタックした車が原因で一時的に通行止めとなることがある。【タクシー会社】 |

2-13) 第1回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査 (蘭越～倶知安間に必要な道路機能)

○国道5号蘭越～倶知安間に必要な道路機能については、各機能に対し約9割が必要を感じる傾向。
○特に「各市町村間の速く安全な移動の確保」、「大規模災害時や地吹雪・洪水発生時の道路の耐災害性」を必要と感じる意見が多い。



質問2-1.

国道5号蘭越～倶知安間に必要な機能についてどう思いますか？

次のA～Dについて、「そう思う」～「そう思わない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。

A ニセコリゾートへの移動時間を短縮し、安全に走れる道路

B ニセコ観光圏内を結ぶ各市町村間の移動時間を短縮し、安全に走れる道路

C 救急搬送時間を短縮し、患者への負担が少ない道路

D 有珠山噴火等の大規模災害時や、地吹雪・洪水等発生時に通行できる道路

▼選択した項目が重要だと思う理由

総回答数 N=36

| 項目 | 主な意見 |
|----------------------------|--|
| A ニセコリゾートへのアクセス・安全性の確保 | ・新千歳空港～ニセコ間の時間短縮と安全性が高い道路が必要。【タクシー会社】 ・小樽・札幌圏からニセコリゾートへ車で向かう途中での外国人観光客による交通事故が多発している。早期の道路整備を希望する。【消防本部】 |
| B 各市町村間の速く安全な移動の確保 | ・倶知安町への通勤・通学者が多く、移動時間の短縮や安全性の向上は重要。【自治体】 ・黒松内町方面でもインバウンド観光に力を入れており、国際リゾートのニセコとのアクセス性向上は非常に有益である。【商工会】 |
| C 救急搬送の時間短縮や安定性の確保 | ・倶知安町が最も多い搬送先であり、搬送時間が短縮され、かつ揺れが少なく患者の負担が少ない道路が地域に必要である。【商工会】 ・高速道路を利用した場合は、一般道路に比べ発進・停止の回数を減らすことができ、安定した搬送が可能となる。さらには搬送時間短縮も期待できる。【消防本部】 |
| D 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時の道路の耐災害性 | ・大規模災害、地吹雪や洪水などの災害時において代替道路は必須である。【商工会】 ・近年は、気候変動の災害を含め、連続的に地域の災害が発生している。複合災害への対応としては、避難通路の確保が必要である。【バス会社】 |

2-14) 第1回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(その他意見)

- その他の意見としては、物流と観光・安全に関する意見が多く見られた。
- 特にドライバー環境や観光形態の変化への対応に関する意見が多く見られた。

▼その他の意見・要望 質問3. 国道5号蘭越～倶知安間について意見がございましたらお聞かせください。(自由記述)

| 主な意見 |
|---|
| <p>・北海道では、冬期は特に走行速度が落ちて移動に時間がかかり、カーブでのスリップ事故が発生しやすい。ニセコは外国人客が多く訪れる地域であり、外国人もレンタカーを利用するため、その方々も安心して走行できる道路が必要である。 【観光協会】</p> <p>・冬期は特に、新千歳空港からニセコ観光エリアへの移動を依頼されるお客様が非常に多い。高速道路が整備されれば、新千歳空港間との往来はお客様にとって安全で快適な移動経路となり、また札幌や小樽にも寄ることができるなど観光の利便性が向上する。 【タクシー会社】</p> <p>・蘭越・ニセコ・倶知安地域から小樽・札幌への救急搬送は、高速道路が整備されれば一定速度で走行できるほか、市街地を通らないため事故の危険性が低くなる。揺れも少なくなるので患者さんへの負担を軽減できる。また、搬送時間の短縮が期待でき、救命率の向上に大きく寄与する。 【消防本部】</p> <p>・運送事業者を取り巻く経営環境は非常に厳しい状況にあり、特にドライバーの就業・運転時間など労務管理に関する規制は、健全な経営面とのバランスを維持するという点で大変困難な状況である。高速道路を利用することにより輸送時間が短縮されればドライバーの運転時間が減り、様々な時間規制をクリアしやすくなると思われる。 【トラック協会】</p> <p>・交通事故は運送会社にとって最も大きなダメージとなる。高速道路は一般道路に比べ事故が少なく、また到着時間が読めるため、冬期は特に輸送の安心感が大きくなる。 【運輸業者】</p> <p>・函館方面への出荷に国道5号を利用しており、高速道路が整備されれば函館方面への利便性が格段に向上する。 【農業協同組合】</p> |

2-15) 第1回地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(将来像・地域連携の取組)

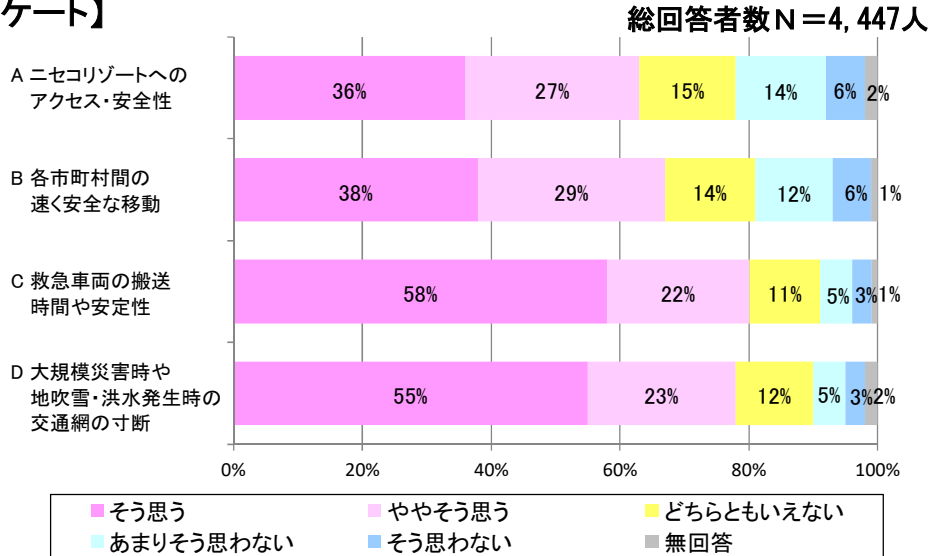
地域の将来像、取組について様々な意見が寄せられ、観光振興や広域連携に関する項目が多く確認された。

| 関係団体 | | 実施数 |
|-------|-------------|---|
| 自治体 | | <div>■観光振興・広域連携</div> <ul style="list-style-type: none">・北海道新幹線の延伸に伴い、道外から新幹線で来られる観光客が増えると想定されるが、倶知安駅からニセコリゾートへの移動手段が課題であるため、高速道路の整備は大きな役割を果たす。・移住・定住に関する施策を本格的に進めていく予定であり、高速道路で他地域とのアクセス性が向上されれば、移住・定住の促進につながる。・JR在来線廃止によるバス転換が今後進めてられていくと想定され、高速道路の整備はより重要性を増すと考えている。特に、ニセコ町や蘭越町から倶知安高校へ通っている学生も多く、通学に大きな役割を果たすことを期待。 <div>■防災</div> <ul style="list-style-type: none">・災害に備え、国道5号に限らず複数の交通ネットワークを用意しておくことが重要である。特に高規格道路はその基幹となる。 |
| 産業団体 | 商工会議所・商工会 | <div>■観光振興・広域連携</div> <ul style="list-style-type: none">・定住しなくとも週末だけ田舎まで通い、また日曜日に札幌に帰るというライフスタイルも考えられる。それが地域に様々な効果を与えらると思う。 |
| | 運輸 | <div>■輸送効率化</div> <ul style="list-style-type: none">・倶知安からさらに蘭越まで延伸されれば、輸送時間を短縮するため国道現道から高速道路へルートを変える可能性は極めて大きい。・輸送時間の短縮や確実性が向上すれば、積み荷の時間がより確保できるため、集荷先を増やせるなど輸送の効率化が図られる。 |
| | バス・レンタカー・観光 | <div>■通勤圏拡大・観光事業拡大</div> <ul style="list-style-type: none">・観光産業に従事する人が、蘭越や真狩に住んでもらうことも増えてくる。通勤に高速道路が利用される。・倶知安町や蘭越町の観光協会と連携・協力を密にしていける必要がある。今後は、プロモーションなど協力して夏の観光に力を入れていきたい。そのためにも高速道路の支援が必要である。 |
| 医療・消防 | 消防 | <div>■医療・救急搬送</div> <ul style="list-style-type: none">・冬期はドクターヘリが飛べないことも多く、よほど天気が良くないと中山峠や稲穂峠を越えて来れない。ドクターヘリが飛べない場合は救急車による陸送となり、時間がかかる。高速道路が延伸されて各市街地にインターチェンジが整備されれば、救急搬送の迅速性が非常に向上する。 |
| | 病院 | <div>■医療・広域連携</div> <ul style="list-style-type: none">・診療所に赤十字血液センターから血液を搬入する場合に、効率的な配送ができるなど血液センターの利便性が高まる。 |

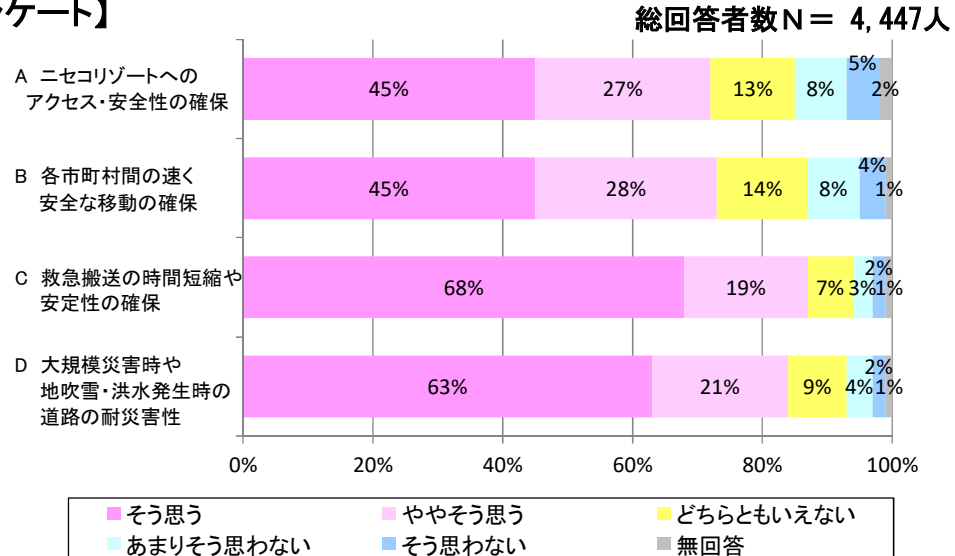
2-16) 第1回地域意見聴取(アンケート・ヒアリング)結果のまとめ

○第1回意見聴取の結果、将来を見据えた地域の課題、蘭越～倶知安間に必要な道路機能について確認。

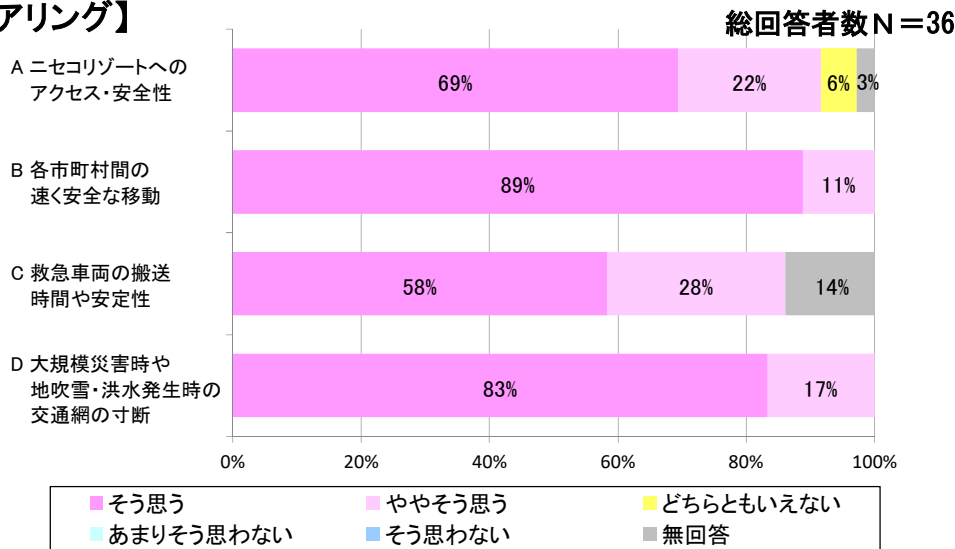
▼住民・道路利用者が感じる地域課題【アンケート】



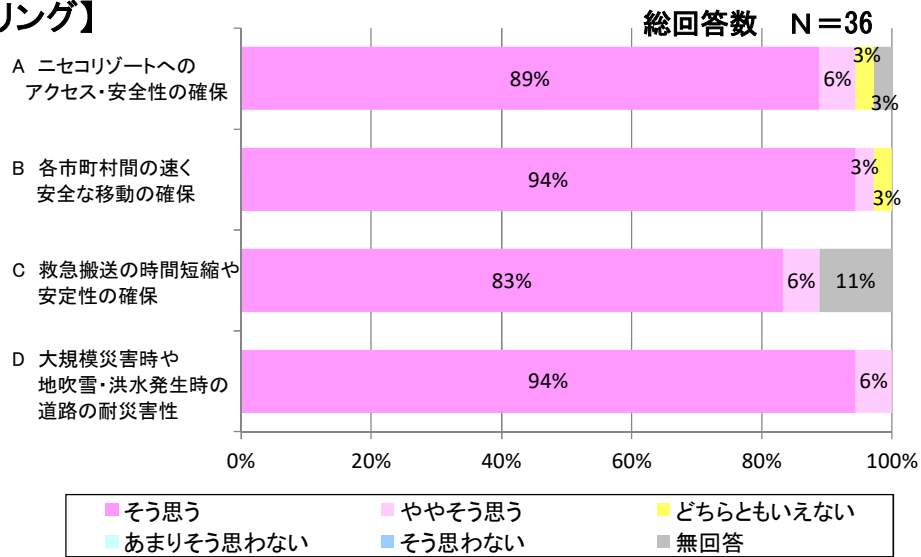
▼蘭越～倶知安間に必要な道路機能について【アンケート】



【ヒアリング】



【ヒアリング】



アンケート、ヒアリング結果から道路整備の必要性を確認

3. 地域意見を踏まえた政策目標

3-1) 政策目標の設定

- 第1回地域意見聴取の結果を踏まえ、本地域の政策目標を設定。
- 別線整備や既存の道路ストックの活用も含め対策案を設定し整備方針を検討。

■政策目標の設定

地域や道路の状況・課題

圏域と地域の将来像

地域意見聴取の結果

- ・ ニセコリゾートへの速達性、安全性の向上
- ・ 各市町村間の速達性、安全性の確保
- ・ 地域の暮らしを支える救急搬送の速達性、安定性の向上
- ・ 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時における国道機能確保

■対策案の検討

【観光関連】

- ・ 観光拠点への速達性の高い道路
- ・ 市街地を回避し、安全に移動できる道路

【観光関連】

- ・ 各市町村間移動の速達性が高い道路
- ・ 線形不良区間を回避し、安全に移動できる道路

【医療関連】

- ・ 医療拠点である倶知安町への速達性の高い道路
- ・ 搬送時の安定性が高い道路

【災害関連】

- ・ 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時においても機能する道路

別線整備や既存の道路ストック活用も含め対策案を設定し整備方針を検討

4. 路線の整備方針（案）

4-1) 路線の対策案の考え方

○第1回地域意見聴取で地域の課題、蘭越～倶知安間に必要な道路機能について確認したことから、政策目標の達成に必要な機能と配慮すべき事項等を踏まえ、以下のような2つの対策案を設定。

政策目標

ニセコリゾートへの
速達性、安全性の向上

各市町村間の速達性、
安全性の確保

地域の暮らしを支える
救急搬送の速達性、安
定性の向上

大規模災害時や
地吹雪・洪水発生時に
おける国道機能確保

政策目標
達成に必要な
機能

- ・観光拠点への速達性の高い道路
- ・市街地を回避し、安全に移動できる道路

- ・各市町村間移動の速達性が高い道路
- ・線形不良区間を回避し、安全に移動できる道路

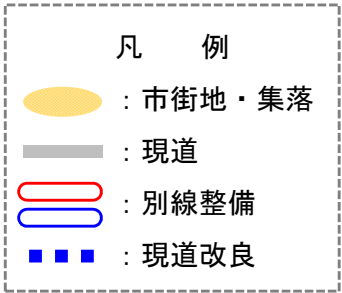
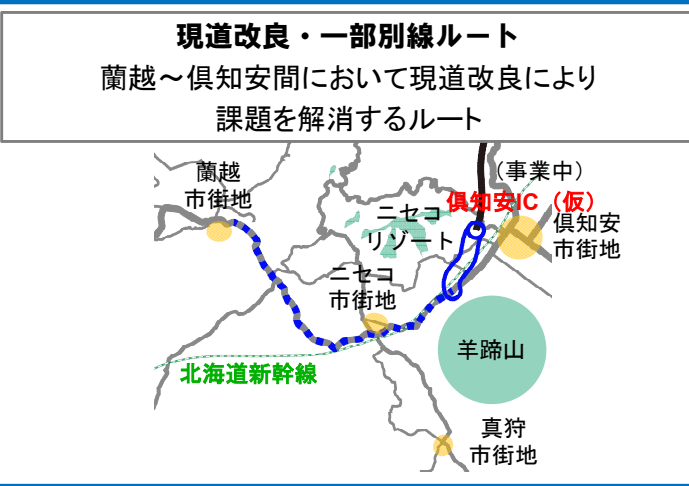
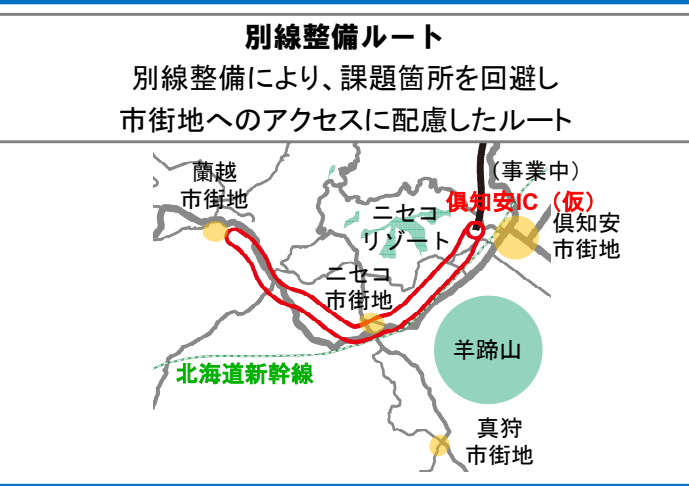
- ・医療拠点である倶知安町への速達性の高い道路
- ・搬送時の安定性が高い道路

- ・大規模災害時や地吹雪・洪水発生時においても機能する道路

配慮すべき
ポイント

- ・地域への影響
- ・環境への影響
- ・工事中の影響
- ・経済性

2つの対策案と
整備イメージ



4-2) 評価項目

| 地域の課題 | 政策目標 | 求められる機能 | 評価項目 |
|---------------|----------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| 観光支援 (人流) | ニセコリゾートへの 速達性、安全性の向上 | ・観光拠点への速達性の高い道路 | ・倶知安ICからニセコリゾートまでの所要時間短縮 |
| | | ・市街地を回避し、安全に移動できる道路 | ・交通事故を招く市街地・交差点部の回避 |
| | 各市町村間の 速達性、安全性の確保 | ・各市町村間移動の速達性が高い道路 | ・蘭越町、ニセコ町、倶知安町の移動時間短縮 |
| | | ・線形不良区間を回避し、安全に移動できる道路 | ・交通事故を招く線形不良個所の回避 |
| 暮らし (医療) | 地域の暮らしを支える救急搬送の速達性、安定性の向上 | ・医療拠点である倶知安町への速達性の高い道路 | ・蘭越町から倶知安厚生病院までの時間短縮 |
| | | ・搬送時の安定性が高い道路 | ・搬送時における市街地やカーブ区間の回避 |
| 災害 (防災・減災) | 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時における国道機能確保 | ・大規模災害や地吹雪・洪水発生時においても機能する道路 | ・地吹雪発生区間やスタック発生個所の回避 |
| | | | ・洪水浸水想定区間を回避し、避難活動を支援する道路 |

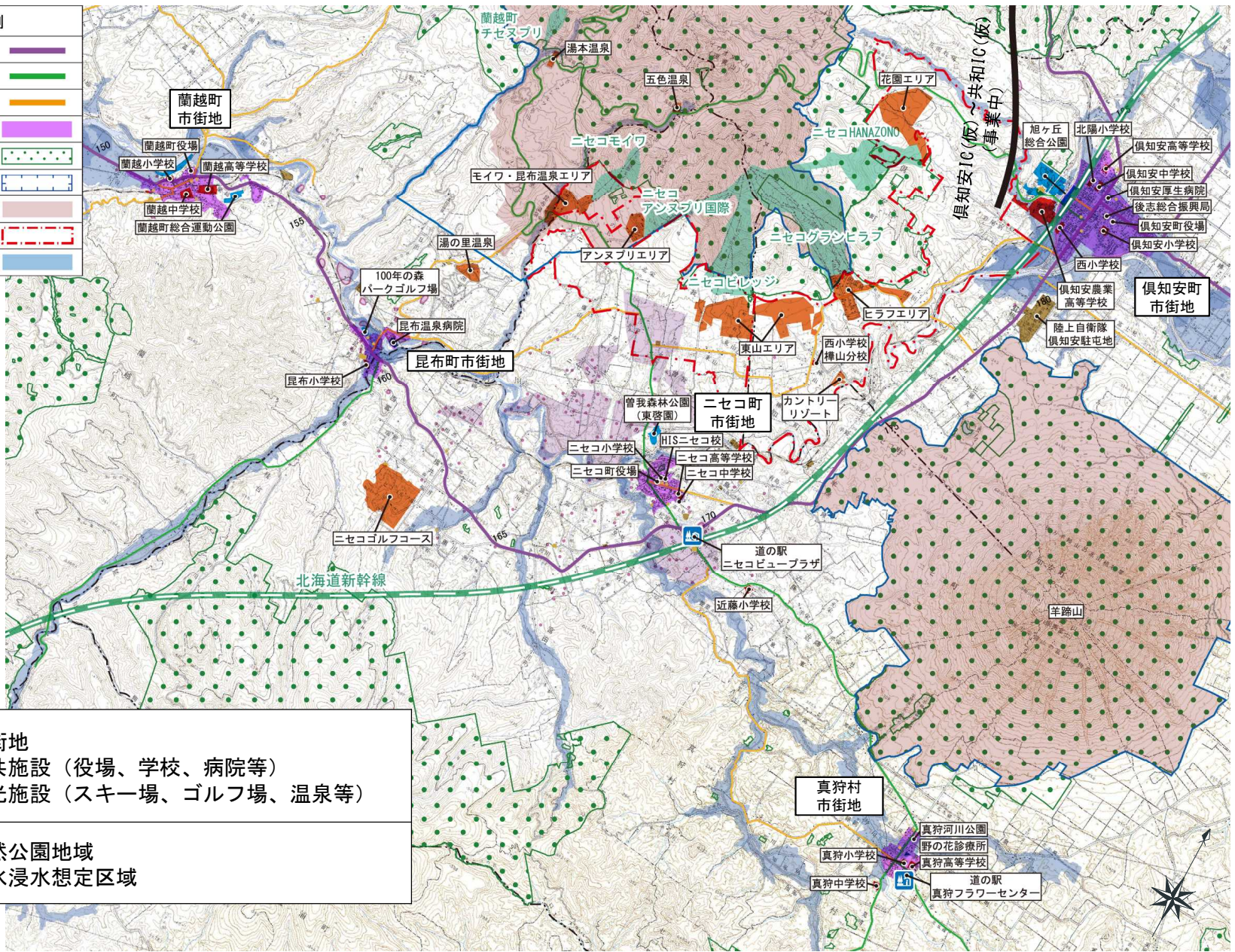
| 配慮すべきポイント | 評価項目 |
|-----------|---------------|
| 地域への影響 | 家屋や施設等への影響に配慮 |
| 環境への影響 | 自然環境への影響に配慮 |
| 工事中の影響 | 工事中の現道交通への影響 |
| 経済性 | 建設に要する費用 |

4-3) 対策案のコントロールポイントの考え方

○各対策案検討のコントロールポイントとしては、市街地の公共施設や観光拠点、洪水浸水想定区域の影響を極力回避しつつ、市街地へのアクセス性に配慮。

| 凡 例 | |
|--------|--|
| 新幹線ルート | |
| 道の駅 | |
| 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 | |
|---------|--|
| 一般国道 | |
| 主要道道 | |
| 一般道道 | |
| 市 街 地 | |
| 保 安 林 | |
| 自然公園地域 | |
| 特別地域 | |
| 準都市計画 | |
| 尻別川浸水区域 | |












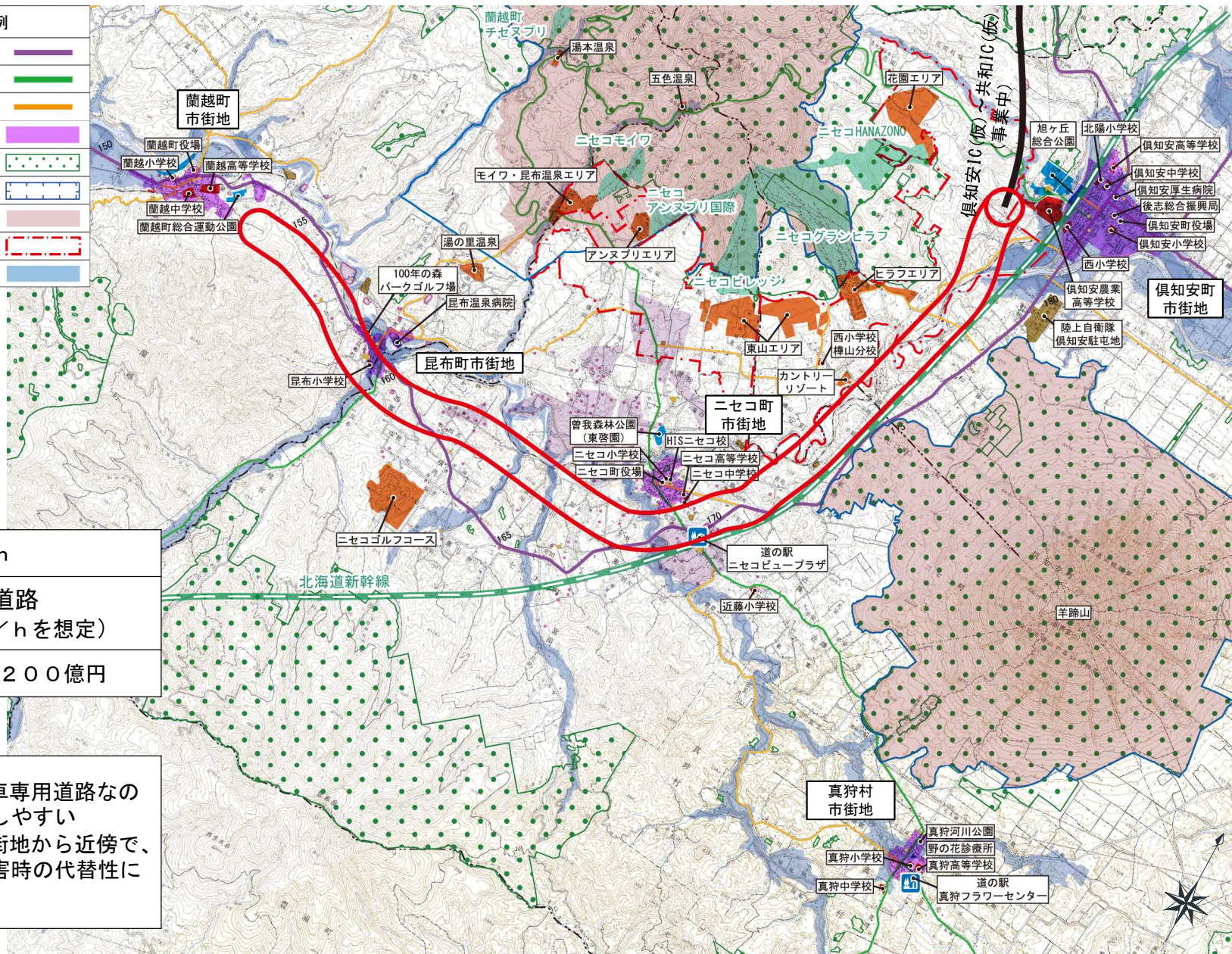
| | |
|--------------------------|--|
| 回避すべき施設等 (社会的状況による要因) | <ul style="list-style-type: none">・市街地・公共施設(役場、学校、病院等)・観光施設(スキー場、ゴルフ場、温泉等) |
| 配慮すべき事項 (自然環境) | <ul style="list-style-type: none">・自然公園地域・洪水浸水想定区域 |

4-4) 対策案の概要(案①:別線整備ルート)

- 市街地や浸水区域など現道の課題箇所を回避しつつ、市街地へのアクセスにも配慮したルート。
- 全線新たな自動車専用道路で整備し、安全性・速達性・代替性を確保するルート。

| 凡 例 | |
|--------|---|
| 新幹線ルート |  |
| 道の駅 |  |
| 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 | |
|---------|---|
| 一般国道 |  |
| 主要道道 |  |
| 一般道道 |  |
| 市 街 地 |  |
| 保 安 林 |  |
| 自然公園地域 |  |
| 特別地域 |  |
| 準都市計画 |  |
| 尻別川浸水区域 |  |



■整備概要





| | |
|-----|-----------------------------------|
| 延 長 | 約 2 5 k m |
| 構 造 | 自動車専用道路 (設計速度 8 0 k m / h を想定) |
| コスト | 約 1 , 0 0 0 ~ 1 , 2 0 0 億円 |










■ポイント

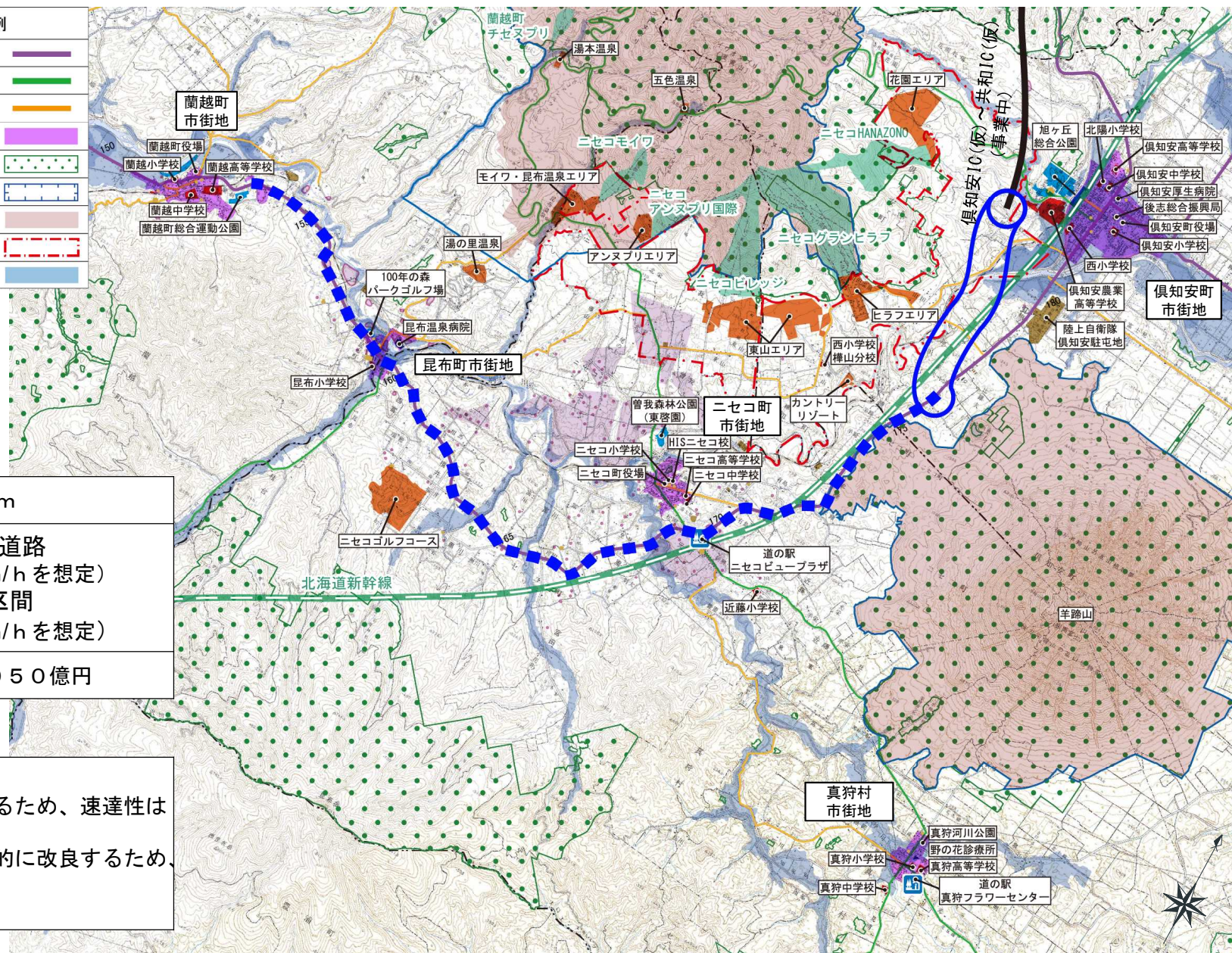
| | |
|-----|---|
| 内 容 | <ul style="list-style-type: none"> ・市街地を回避し、自動車専用道路なのでサービス速度は確保しやすい ・ルート帯が現国道や市街地から近傍で、アクセス性や大規模災害時の代替性に優れる |
|-----|---|

4-5) 対策案の概要(案②:現道改良・一部別線ルート)

- 俱知安市街端部に自動車専用道路で接続し、以降は現道を改良することで課題解消を図るルート。
- 現道の課題箇所を局所的に改良し、速達性・安全性を確保するルート。

| 凡 例 | |
|--------|---|
| 新幹線ルート |  |
| 道の駅 |  |
| 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 | |
|---------|---|
| 一般国道 |  |
| 主要道道 |  |
| 一般道道 |  |
| 市 街 地 |  |
| 保 安 林 |  |
| 自然公園地域 |  |
| 特別地域 |  |
| 準都市計画 |  |
| 尻別川浸水区域 |  |



■整備概要

| | |
|-----|---|
| 延 長 | 約 2 8 k m |
| 構 造 | 自動車専用道路 (設計速度 8 0 k m / h を想定) 現道改良区間 (設計速度 6 0 k m / h を想定) |
| コスト | 約 9 0 0 ～ 1 , 0 5 0 億円 |

■ポイント

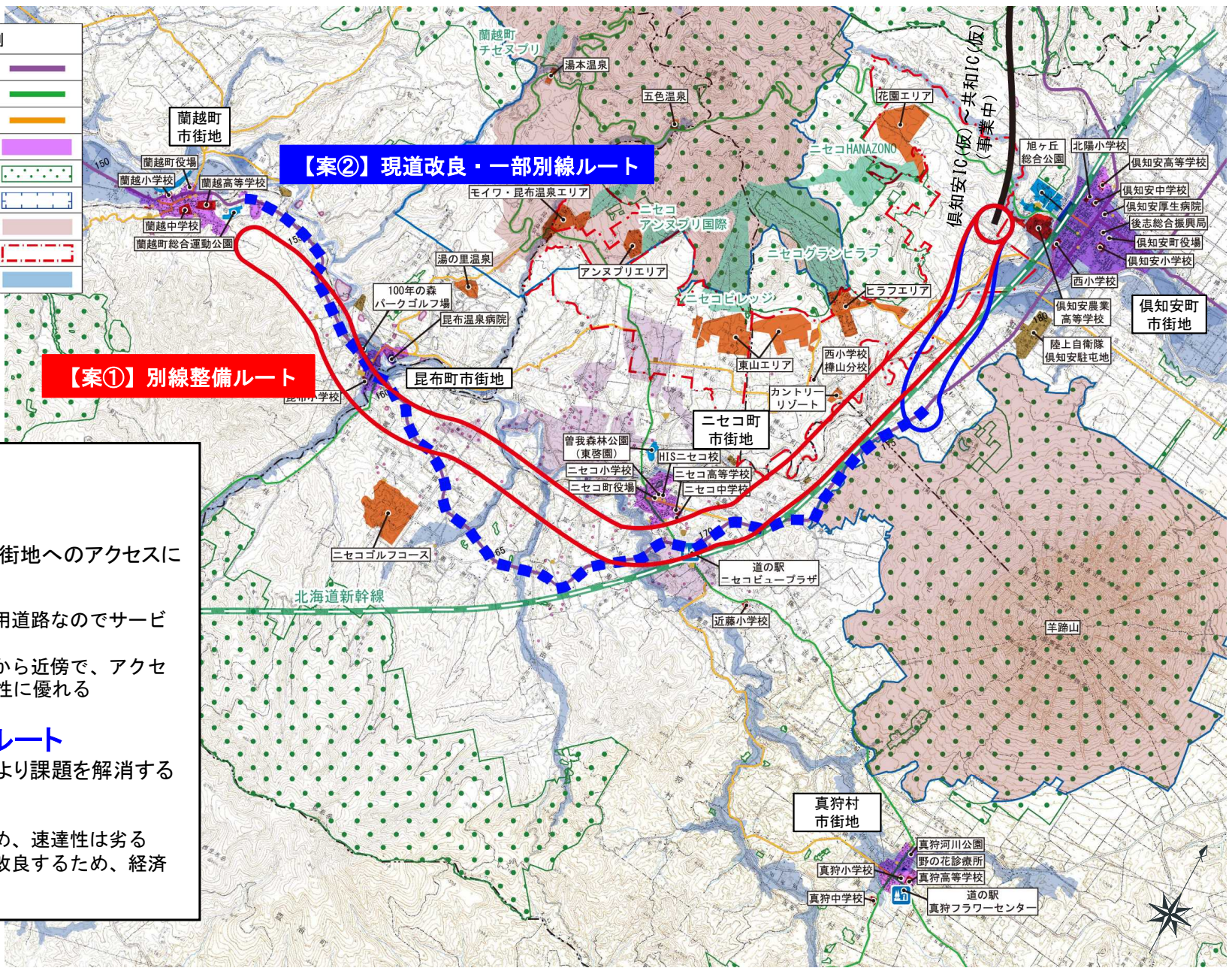
| | |
|-----|---|
| 内 容 | <ul style="list-style-type: none">・ 大部分が現道改良となるため、速達性は劣る・ 現道の課題箇所を局所的に改良するため経済性で優位 |
|-----|---|

4-6) 対策案のまとめ

○コントロールポイントを踏まえ、政策目標達成に必要な機能から2つの対策案を設定。

| 凡 例 | |
|--------|--|
| 新幹線ルート | |
| 道の駅 | |
| 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 | |
|---------|--|
| 一般国道 | |
| 主要道道 | |
| 一般道道 | |
| 市 街 地 | |
| 保 安 林 | |
| 自然公園地域 | |
| 特別地域 | |
| 準都市計画 | |
| 尻別川浸水区域 | |



案① 別線整備ルート
(別線整備により、課題箇所を回避し市街地へのアクセスにも配慮したルート)

- 市街地を回避し、自動車専用道路なのでサービス速度は確保しやすい
- ルート帯が現国道や市街地から近傍で、アクセス性や大規模災害時の代替性に優れる

案② 現道改良・一部別線ルート
(蘭越～倶知安間において現道改良により課題を解消するルート)

- 大部分が現道改良となるため、速達性は劣る
- 現道の課題箇所を局所的に改良するため、経済性で優位

4-7) 対策案の比較

| 対策案の考え方 | | | 案① 別線整備ルート | 案② 現道改良・一部別線ルート |
|---------|----------------------------|--------------------|---|---|
| 区間延長 | | | 別線整備により課題箇所を回避し、市街地へのアクセスに配慮したルート 約25km(自動車専用道路) | 蘭越市街地～倶知安市街地において、別線整備及び現道改良により課題を極力解消するルート 約28km(自動車専用道路+現道改良) |
| 政策目標 | ニセコリゾートへの速達性、安全性の向上 | 観光拠点への速達性 | ・(仮称)倶知安ICからニセコリゾートまでの時間短縮効果大きい (倶知安IC～ひらふエリア 現況13分→8分 5分短縮) (倶知安IC～東山エリア 現況25分→20分 5分短縮) | ・(仮称)倶知安ICからニセコリゾートまでの時間短縮効果が小さい (倶知安IC～ひらふエリア 現況13分→11分 2分短縮) (倶知安IC～東山エリア 現況25分→24分 1分短縮) |
| | | 移動時の安全性 | ・事故が多発する市街地・交差点部を回避 (市街地・交差点部通過 4箇所→1箇所) | ・別線整備により市街地・交差点部を1箇所回避 (市街地・交差点部通過 4箇所→3箇所) |
| | 各市町村間の速達性、安全性の確保 | 各市町村間移動の速達性 | ・蘭越町～ニセコ町～倶知安町間の時間短縮効果大きい (現況49分→38分 11分短縮) | ・蘭越町～ニセコ町～倶知安町間の時間短縮効果は小さい (現況49分→41分 8分短縮) |
| | | 移動時の安全性 | ・線形不良区間を回避 (線形不良区間 現況3区間→0区間) | ・線形不良区間の対策を実施するが、沿道からの出入り交通の輻輳は解消できない (線形不良区間 現況3区間→0区間) |
| | 地域の暮らしを支える救急搬送の速達性、安定性の向上 | 高次医療機関への速達性 | ・蘭越町から倶知安厚生病院までの時間短縮効果大きい (蘭越町～倶知安厚生病院 現況45分→30分 15分短縮) | ・蘭越町から倶知安厚生病院までの時間短縮効果が小さい (蘭越町～倶知安厚生病院 現況45分→36分 9分短縮) |
| | | 搬送時の安定性 | ・線形不良区間、郊外部交差点、市街地の信号交差点を回避 (線形不良区間・郊外部交差点 現況3区間・2箇所→0区間・0箇所) (市街地の信号交差点 現況19箇所→12箇所) | ・別線整備により信号交差点を5箇所回避、線形不良区間の対策を実施 (線形不良区間・郊外部交差点 現況3区間・2箇所→0区間・2箇所) (市街地の信号交差点 現況19箇所→14箇所) |
| | 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時における国道機能確保 | 地吹雪やスタックに対する国道機能確保 | ・地吹雪発生区間やスタック発生箇所を回避 (地吹雪 現況2区間→0区間、スタック 現況2箇所→0箇所) | ・地吹雪発生区間やスタック発生箇所での現道対策を実施 (地吹雪 現況2区間→0区間、スタック 現況2箇所→0箇所) |
| | | 洪水に対する国道機能の確保 | ・洪水浸水想定区域を回避し、確実に通行可能 (洪水浸水想定区域 現況4.7km→0km) | ・現道の嵩上げにより洪水浸水を防ぎ、確実に通行が可能であるほか、道路空間を緊急避難所として活用可能 (洪水浸水想定区域 4.7kmを嵩上げ) |
| 配慮すべき事項 | 地域への影響 | 家屋や土地利用への影響 | ・市街地を極力回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は案②より小さい | ・現道の市街地部分を含め改良するため、沿道家屋や土地利用への影響が非常に大きい |
| | 環境への影響 | 自然環境への影響 | ・地形に沿った道路とすることで、地形改変面積を抑制することが可能 | ・延長の大部分を現道改良するため、自然環境への影響は小さい |
| | 工事中の影響 | 工事中の現道交通への影響 | ・別線整備のため、工事中の現道交通への影響は小さい | ・国道の通行規制や沿道利用の現道交通への影響が非常に大きい |
| | 経済性 | 経済性・概算事業費 | ・全線別線整備であり、案②より経済性で劣る 約1,000～1,200億円 | ・現道改良の延長が長く、経済性で優位 約900～1,050億円 |
| 整備イメージ | | | | |

※上記の時間短縮等の数値については、概略延長に対して設計速度を用いて試算した値であり、今後の詳細なルート・構造検討や接続位置等により変更となる場合があります。

5. 第2回地域意見聴取方法

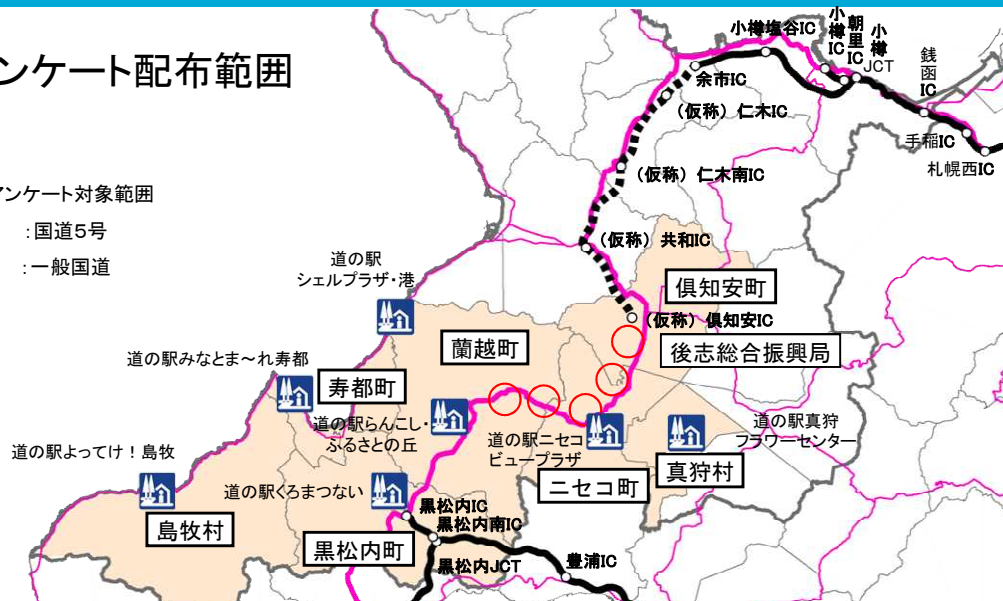
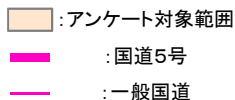
5-1) 第2回地域意見聴取方法

■意見聴取の基本方針

○「比較ルート帯（案）」 「配慮すべき事項」
に対し意見を伺う。

■意見聴取の方法と対象者

■アンケート配布範囲



対象者・実施方法

| | | | |
|-------|--|--|---------------------|
| ヒアリング | 【自治体及び団体代表者】 | | |
| | 沿線自治体等 | 後志総合振興局、倶知安町、ニセコ町、蘭越町、寿都町、島牧村、黒松内町、真狩村 | インタビュー形式での ヒアリング |
| 各団体 | 商工会議所(1箇所)、商工会(6箇所) 農業協同組合(1箇所)、漁業協同組合(1箇所) 北海道トラック協会、札幌地区トラック協会 運輸事業者(2社)、バス事業者(2社)、レンタカー事業者(1社)、タクシー事業者(2社) 北海道観光振興機構、観光協会(3箇所) 消防本部(2箇所)、病院(4箇所) | | |
| アンケート | 【地域住民及び道路利用者】 | | |
| | 地域住民 | 倶知安町(全戸:約8,100戸)、ニセコ町(全戸:約2,500戸)、蘭越町(全戸:約2,100戸)、寿都町(全戸:約1,400戸)、島牧村(全戸:約700戸)、黒松内町(全戸:約1,300戸)、真狩村(全戸:約900戸) | 郵送配布調査(約17,000戸) |
| | 道路利用者 | 7自治体の役場、道の駅7箇所(くろまつない、よってけ! 島牧、みなとま〜れ寿都、らんこし・ふるさとの丘、シェルプラザ・港、ニセコビュープラザ、真狩フラワーセンター)、まちの駅ぷらっと(倶知安町)、スキー場(4箇所) | 常設の留置きアンケート調査 |
| | | 広域的な利用者 | Webアンケート調査 |
| 観光客 | 観光施設等(観光施設、道の駅等) | インタビュー形式での アンケート調査 | |

35

5-2) 第2回地域意見聴取方法

■ヒアリングの調査項目と活用方針

| ヒアリングの調査項目 | ヒアリング結果の活用 | 備考 |
|-------------------|--|----|
| 自治体や各団体、観光客への意見聴取 | ・地域や道路の課題に関し、自治体や各団体、観光客への意見聴取を行い、政策目標の設定に反映する。 ・自治体や各団体、観光客との認識の整合性の確認をする。 | 共通 |

■アンケートの調査項目と活用方針

| アンケートの調査項目 | アンケート結果の活用 | 備考 |
|-------------------|--|-----|
| 地域の課題 | 将来を見据えた改善すべき地域の課題について、回答者の考えを把握する。 | 第1回 |
| 道路の課題 | 高規格道路の調査中区間(蘭越～倶知安)及び並行する国道5号の現状について、回答者の考える課題を把握する。 | |
| その他自由意見 | その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。 | |
| 比較ルート帯(複数案)に対する意見 | ルート帯、インターチェンジ選定にあたり、地域住民等が重視する視点、配慮すべき事項を把握する | 第2回 |
| その他自由意見 | その他、各区分に関する意見を幅広く聴取し、計画策定に反映する。 | |
| 回答者の属性、利用状況 | 回答結果の差異に対して各分野で整理し、分析する。 | 共通 |

5-3) 第2回アンケート調査(案)

■第2回アンケートにおける調査方法および質問内容

①調査概要

➡ ○本調査の趣旨・調査対象箇所について説明

北海道横断自動車道 根室線（蘭越～倶知安間）における
道路計画に関する第2回アンケート調査

北海道横断自動車道（根室線）は、黒松内町を起点として、札幌市、帯広市、北見市等を経由し、根室市へ至る道路であり、蘭越〜俱知安間はその中の一の区間となります。主要な観光拠点、港湾や空港等を高規格道路で結ぶことにより、後志管内やその周辺地域の産業等の発展、また救急医療サービスの向上など、地域の生活を支援する重要な路線として整備を進めています。

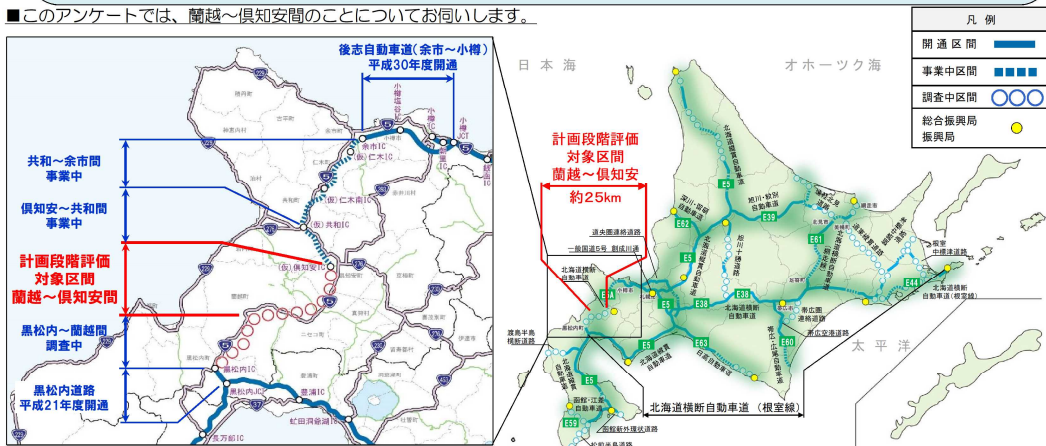
本アンケートは、このうちの蘭越〜倶知安間の道路計画にあたり、計画づくりの初期段階から地域の皆様へ情報提供を行うとともに、広くご意見をお聞きし、それを計画に反映していくための取り組みとして実施するものです。

令和3年12月から令和4年3月にかけて実施しました第1回意見聴取では、地域の皆様が日頃感じている地域の課題や、必要な道路機能について意見を頂きました。ご協力ありがとうございました。

今回の第2回意見聴取では、ルート検討にあたり重視すべき点や配慮すべき点についてお聞きしますので、本アンケートにご協力いただきますよう、宜しくお願いいたします。

のアンケートでは、蘭越～倶知安間のことについてお伺いします。

■このアンケートでは、蘭越～倶知安間のことについてお伺いします。



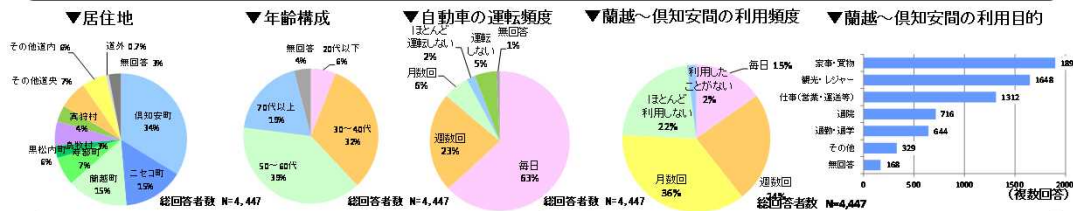
②第1回アンケート調査の結果

➡ ○「将来を見据えた地域の課題」、「蘭越～倶知安間に必要な道路」について集計結果を提示

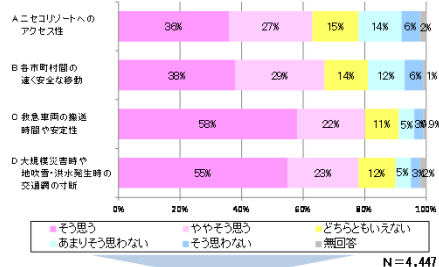
第1回意見聴取の結果

アンケートには、地域の住民や道路を利用される方などから4,447件の回答をいただきました。

回答者の居住地、年齢、運転頻度、国道5号蘭越～倶知安間の利用頻度、利用目的

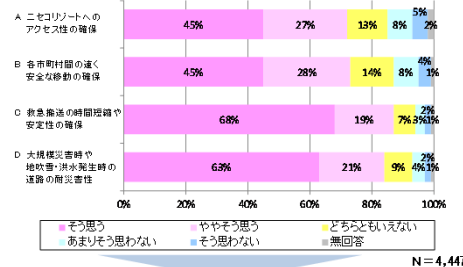


将来を見据えた地域の課題



将来を見据えた地域の課題は、特に救急車両の搬送時間や安全性
大規模災害時や地吹雪・洪水発生時の交通網の寸断が課題である
との回答をいただきました。

蘭越～倶知安間に必要な道路機能



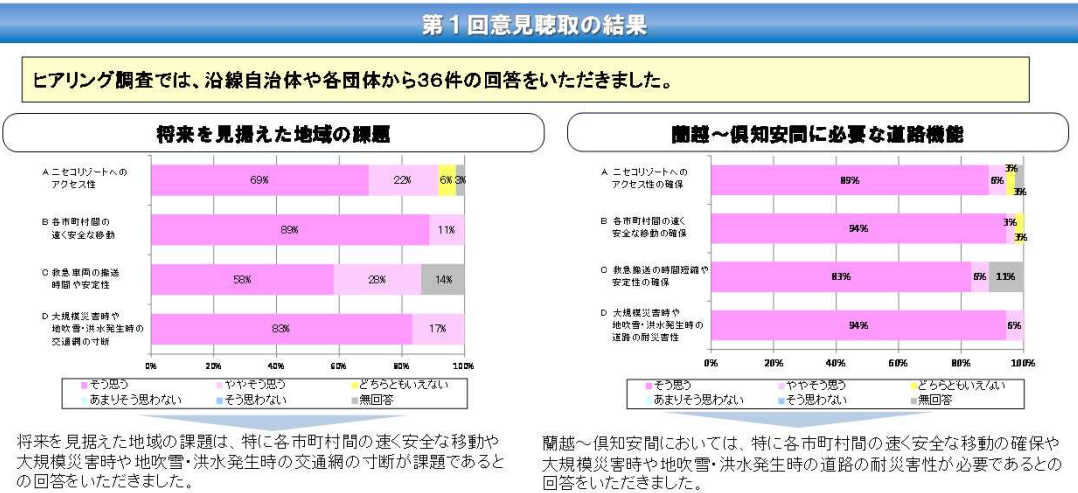
蘭越～倶知安間においては、特に救急搬送の時間短縮と安定性の確保や大規模災害時や地吹雪・洪水発生時の道路の耐災害性が必要であるとの回答をいただきました。

5-4) 第2回アンケート調査(案)

■第2回アンケートにおける調査方法および質問内容

③第1回意見聴取(ヒアリング)の結果

➡ ○設定した政策目標等に対する意見を提示



第1回アンケート調査・ヒアリング調査のまとめ

○多くの道路関係者や各団体の皆様が地域の課題に対して道路整備の必要性を感じています。

○特に、速達性や安定性、災害時における道路の機能確保に対して多く回答を頂きました。

頂いた意見を踏まえ政策目標を設定しました

蘭越～倶知安間に必要とされる政策目標

- ニセコリゾートへの速達性、安全性の向上
- 各市町村間の速達性、安全性の確保
- 地域の暮らしを支える救急搬送の速達性、安定性の向上
- 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時における国道機能確保

④課題解決のための対策案

➡ ○対象地域における課題解決のための対策案の提示

課題解決のための対策案

○第1回地域意見聴取で地域の課題、蘭越～倶知安間に必要な道路機能について確認したことから、政策目標の達成に必要な機能と配慮すべき事項等を踏まえ、以下のような2つの対策案を設定。

政策目標

- ニセコリゾートへの速達性、安全性の向上
- 各市町村間の速達性、安全性の確保
- 地域の暮らしを支える救急搬送の速達性、安定性の向上
- 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時における国道機能確保

政策目標達成に必要な機能

- 観光拠点への速達性の高い道路
- 市街地を回避し、安全に移動できる道路
- 各市町村間移動の速達性が高い道路
- 線形不良区間を回避し、安全に移動できる道路
- 医療拠点である倶知安町への速達性の高い道路
- 搬送時の安定性が高い道路
- 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時においても機能する道路

配慮すべきポイント

- ・地域への影響
- ・環境への影響
- ・工事中の影響
- ・経済性

2つの対策案と整備イメージ

別線整備ルート
別線整備により、課題箇所を回避し市街地へのアクセスに配慮したルート

現道改良・一部別線ルート
蘭越～倶知安間において現道改良により課題を解消するルート

凡 例

- 市街地・集落
- 現道
- 別線整備
- 現道改良

5-5) 第2回アンケート調査(案)

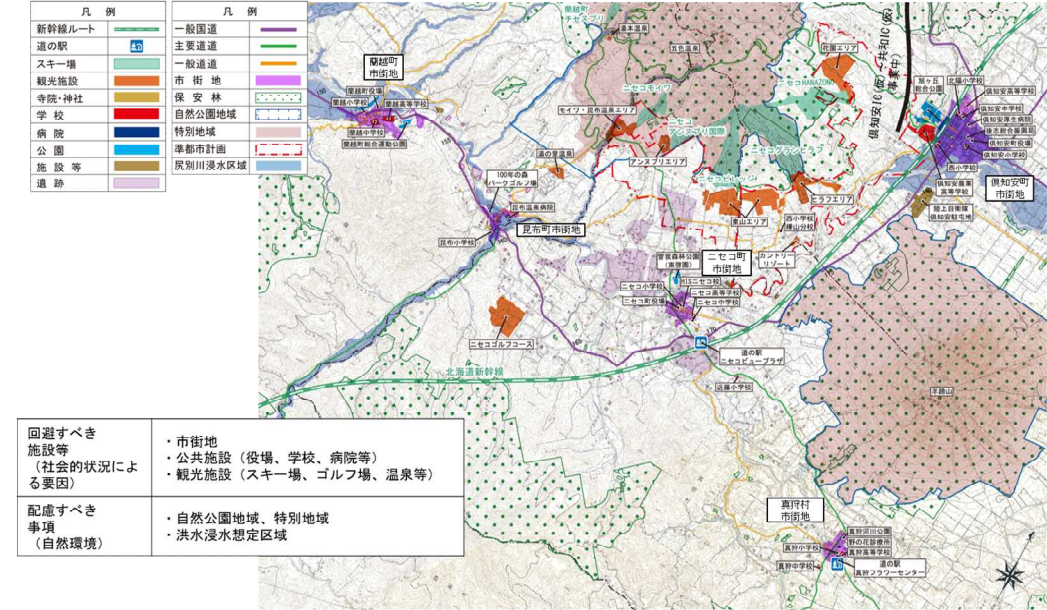
■第2回アンケートにおける調査方法および質問内容

⑤対策案のコントロールポイント

➡ ○対策案の検討にあたってのコントロールポイントを提示

対策案のコントロールポイント

○各対策案検討のコントロールポイントとしては、市街地の公共施設や観光拠点、洪水浸水想定区域の影響を極力回避しつつ、市街地へのアクセス性に配慮。

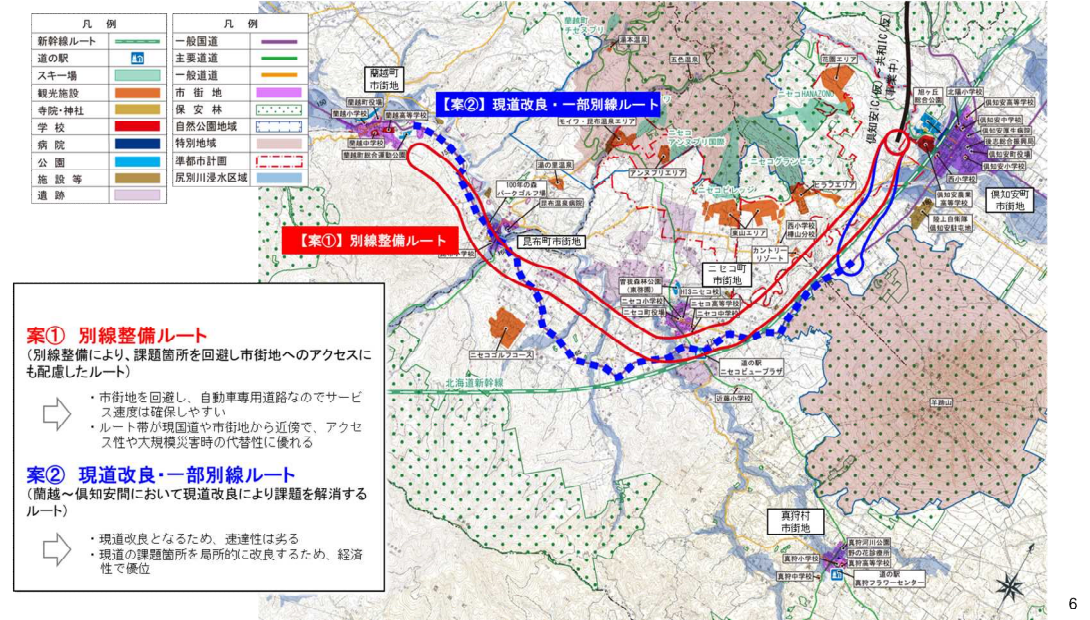


⑥対策案の比較

➡ ○各対策案を提示

対策案の比較

○コントロールポイントを踏まえ、政策目標達成に必要な機能から2つの対策案を設定。



5-6) 第2回アンケート調査(案)

■第2回アンケートにおける調査方法および質問内容

⑦対策案の比較表

➡ ○対策案の内容・効果・影響の比較結果の提示

| 対策案の比較表 | | | |
|---------|----------------------------|---|--|
| 対策案の考え方 | | 案① 別線整備ルート | 案② 現道改良・一部別線ルート |
| 区間延長 | | 別線整備により課題箇所を回避し、市街地へのアクセスに配慮したルート 約25km(自動車専用道路) | 蘭越市街地～倶知安市街地において、別線整備及び現道改良により課題を極力解消するルート 約28km(自動車専用道路+現道改良) |
| 政策目標 | ニセコリゾートへの速達性、安全性の向上 | 観光拠点への速達性 ・(仮称)倶知安ICからニセコリゾートまでの時間短縮効果大きい (倶知安IC～ひらふエリア 現況13分→8分 5分短縮) (倶知安IC～東山エリア 現況25分→20分 5分短縮) 移動時の安全性 ・事故が多発する市街地・交差点部を回避 (市街地・交差点部通過4箇所→1箇所) | ・(仮称)倶知安ICからニセコリゾートまでの時間短縮効果が小さい (倶知安IC～ひらふエリア 現況13分→11分 2分短縮) (倶知安IC～東山エリア 現況25分→24分 1分短縮) ・別線整備により市街地・交差点部を1箇所回避 (市街地・交差点部通過4箇所→3箇所) |
| | 各市町村間の速達性、安全性の確保 | 各市町村間移動の速達性 ・蘭越町～ニセコ町～倶知安町間の時間短縮効果大きい (現況49分→38分 11分短縮) 移動時の安全性 ・線形不良区間を回避 (線形不良区間 現況3区間→0区間) | ・蘭越町～ニセコ町～倶知安町間の時間短縮効果は小さい (現況49分→41分 8分短縮) ・線形不良区間の対策を実施するが、沿道からの出入り交通の輻輳は解消できない (線形不良区間 現況3区間→0区間) |
| | 地域の暮らしを支える救急搬送の速達性、安定性の向上 | 高次医療機関への速達性 ・蘭越町から倶知安厚生病院までの時間短縮効果大きい (蘭越町～倶知安厚生病院 現況45分→30分 15分短縮) 搬送時の安定性 ・線形不良区間・郊外部交差点・市街地の信号交差点を回避 (線形不良区間・郊外部交差点 現況3区間・2箇所→0区間・0箇所) (市街地の信号交差点 現況19箇所→12箇所) | ・蘭越町から倶知安厚生病院までの時間短縮効果が小さい (蘭越町～倶知安厚生病院 現況45分→36分 9分短縮) ・別線整備により信号交差点を5箇所回避、線形不良区間の対策を実施 (線形不良区間・郊外部交差点 現況3区間・2箇所→0区間・2箇所) (市街地の信号交差点 現況19箇所→14箇所) |
| | 大規模災害時や地吹雪・洪水発生時における国道機能確保 | 地吹雪やスタックに対する国道機能確保 ・地吹雪発生区間やスタック発生箇所を回避 (地吹雪 現況2区間→0区間、スタック 現況2箇所→0箇所) 洪水に対する国道機能確保 ・洪水浸水想定区域を回避し、確実に通行可能 (洪水浸水想定区域 現況4.7km→0km) | ・地吹雪発生区間やスタック発生箇所で現道対策を実施 (地吹雪 現況2区間→0区間、スタック 現況2箇所→0箇所) ・現道の嵩上げにより洪水浸水を防ぎ、確実に通行が可能であるほか、道路空間を緊急避難所として活用可能 (洪水浸水想定区域 4.7kmを嵩上げ) |
| | 地域への影響 | 家屋や土地利用への影響 ・市街地を極力回避するため、沿道家屋、土地利用等への影響は案②より小さい | ・現道の市街地部分を含め改良するため、沿道家屋や土地利用への影響が非常に大きい |
| | 環境への影響 | 自然環境への影響 ・地形に沿った道路とすることで、地形改変面積を抑制することが可能 | ・延長の大部分を現道改良するため、自然環境への影響は小さい |
| 配慮すべき事項 | 工事中の影響 | 工事の影響 ・別線整備のため、工事中の現道交通への影響は小さい | ・国道の通行規制や沿道利用の現道交通への影響が非常に大きい |
| | 経済性 | 経済性・概算事業費 ・全線別線整備であり、案②より経済性で劣る 約1,000～1,200億円 | ・現道改良の延長が長く、経済性で優位 約900～1,050億円 |
| 整備イメージ | | | |

※上記の時間短縮等の数値については、概略延長に対して設計速度を用いて試算した値であり、今後の詳細なルート・構造検討や接続位置等により変更となる場合があります。

5-7) 第2回アンケート調査(案)

■ 質問内容・回答欄

質問1 対策案（ルート帯案）の検討にあたって、どの項目を重視すべきと思いますか？

| 次のA～Fの項目それぞれについて、「特に重視すべき」～「重視する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。 | 特に重視すべき | やや重視すべき | どちらともいえない | あまり重視する必要はない | 重視する必要はない |
|---|---------|---------|-----------|--------------|-----------|
| A ニセコリゾートへの移動時間の短縮 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| B 各市町村間の移動時間の短縮 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| C 急カーブやアップダウン・信号箇所の回避 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| D 医療拠点への搬送時間の短縮 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| E 地吹雪区間の回避 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| F 災害時の迅速な啓開・復旧活動と避難時のアクセス性 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

質問2 対策案（ルート帯案）の比較にあたって、どのようなことに配慮して計画すると良いと思いますか？

| 次のA～Dの項目それぞれについて、「特に配慮すべき」～「配慮する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。 | 特に配慮すべき | やや配慮すべき | どちらともいえない | あまり配慮する必要はない | 配慮する必要はない |
|---|---------|---------|-----------|--------------|-----------|
| A 家屋や施設など地域への影響が小さいこと | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| B 自然環境への影響が小さいこと | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| C 工事中の交通規制による影響が小さいこと | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| D 建設に要する費用が安いこと | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

質問3 案①の場合、インターチェンジとのアクセスを検討するにあたって、どのようなことに配慮すべきと思いますか？

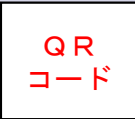
| 次のA～Dの項目それぞれについて、「特に配慮すべき」～「配慮する必要はない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。 | 特に配慮すべき | やや配慮すべき | どちらともいえない | あまり配慮する必要はない | 配慮する必要はない |
|---|---------|---------|-----------|--------------|-----------|
| A 主要な観光拠点に円滑にアクセスできること | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| B 市街地から円滑にアクセスできること | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| C 医療拠点に円滑にアクセスできること | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| D 防災拠点に円滑にアクセスできること | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

質問4 その他、配慮すべき項目や、今後の道路整備についてのご意見等がありましたらご自由にお書きください。

回答は返信はがきに記入願います

5-8) 第2回アンケート調査(案)

- ・ 回答は同封の郵便はがきにご記入ください。
 - ・ 回答用の郵便はがきは、切手を貼らずに最寄りの郵便ポストへ投函して下さい。
 - ・ インターネットによる回答も可能になっておりますので、下記アドレスからアクセス願います。
- 北海道横断自動車道 蘭越～倶知安間 道路計画に関する意見聴取 Web回答用ページ
<http://〇〇〇〇>
※小樽開発建設部ホームページからもアクセス可能です。



アンケートの記入例

郵便はがき

料金受取人私郵便

小樽郵便局 承認 000

差出有効期間 令和●年●月●日まで (切手不要)

北海道小樽市 潮見台1丁目15番5号
小樽開発建設部 道路計画課

北海道横断自動車道 蘭越～倶知安間
道路計画に関する意見聴取係 行

見 本

■あなた自身のことについて(記入または該当する番号に○印)

住所 〒000-0000 北海道 虻田 市・郡 倶知安 (町) 村

性別 ①男性 ②女性 年齢: 40 歳

職業 ①会社員 ②公務員 ③農業 ④漁業 ⑤林業 ⑥観光業
⑦学生 ⑧主婦 ⑨物流・輸送 ⑩商業 ⑪工業 ⑫無職
⑬その他()

■自動車を運転する頻度を教えてください(該当する1つに○)

①毎日 ②週数回 ③月数回 ④ほとんど運転しない ⑤運転しない

■国道5号蘭越～倶知安間の利用頻度を教えてください(該当する1つに○)

①毎日 ②週数回 ③月数回 ④ほとんど利用しない ⑤利用したことがない

■蘭越～倶知安間の主な利用目的を教えてください(該当する全てに○)

①通勤・通学 ②通院 ③家事・買物 ④仕事(営業・運送等)
⑤観光・レジャー ⑥その他()

■前回の第1回アンケートに回答しましたか(どちらかに○)

①回答した ②回答していない

北海道横断自動車道(蘭越～倶知安間)第2回アンケート回答欄

質問1 対策案(ルート常案)の検討にあたって、どの項目を重視すべきと思いますか?

| 以下のA～Fの項目について、該当するもの1つに○をつけて下さい。 | 特に重視すべき | やや重視すべき | どちらともいえない | あまり重視する必要はない | 重視する必要はない |
|----------------------------------|---------|---------|-----------|--------------|-----------|
| A ニセコリゾートへの移動時間の短縮 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| B 各市町村間の移動時間の短縮 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| C 信号箇所、急カーブなどの回避 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| D 医療拠点への搬送時間の短縮 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| E 地吹雪区間の回避 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| F 災害時の啓蒙・復旧活動と避難 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

質問2 対策案(ルート常案)の検討にあたって、どのようなことに配慮して計画すると良いと思いますか?

| 以下のA～Dの項目について、該当するもの1つに○をつけて下さい。 | 特に配慮すべき | やや配慮すべき | どちらともいえない | あまり配慮する必要はない | 配慮する必要はない |
|----------------------------------|---------|---------|-----------|--------------|-----------|
| A 家屋や施設など地域への影響 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| B 自然環境への影響 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| C 工事中の交通規制による影響 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| D 建設に要する費用 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

質問3 インターチェンジとのアクセスを検討するにあたって、どのようなことに配慮すべきだと思いますか?

| 以下のA～Dの項目について、該当するもの1つに○をつけて下さい。 | 特に配慮すべき | やや配慮すべき | どちらともいえない | あまり配慮する必要はない | 配慮する必要はない |
|----------------------------------|---------|---------|-----------|--------------|-----------|
| A 主要な観光拠点へのアクセス | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| B 市街地へのアクセス | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| C 医療拠点へのアクセス | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| D 防災拠点へのアクセス | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

質問4 その他、配慮すべき項目や、今後の道路整備についてのご意見等がありましたらご自由にお書きください。

.....



アンケートについてのお問い合わせ先

<調査主体>
北海道開発局 小樽開発建設部 道路計画課
北海道横断自動車道 蘭越～倶知安間
道路計画に関する意見聴取係
〒047-8555 北海道小樽市潮見台1丁目15番5号
電話 0134-23-7463

安全で快適な地域づくりのために
みなさまのご意見をお待ちしております。

本調査は、後志地域の道路計画について地域にお住まいの皆さまや道路利用者のご意見を広くお聞きすることを目的とするものです。そのため、回答用の郵便はがきに記入されたことは、この目的以外には使用いたしません。

回答いただいた個人に関する情報は、本人の同意なく第三者に開示・提供することはありません。(法令により開示を求められた場合を除きます)