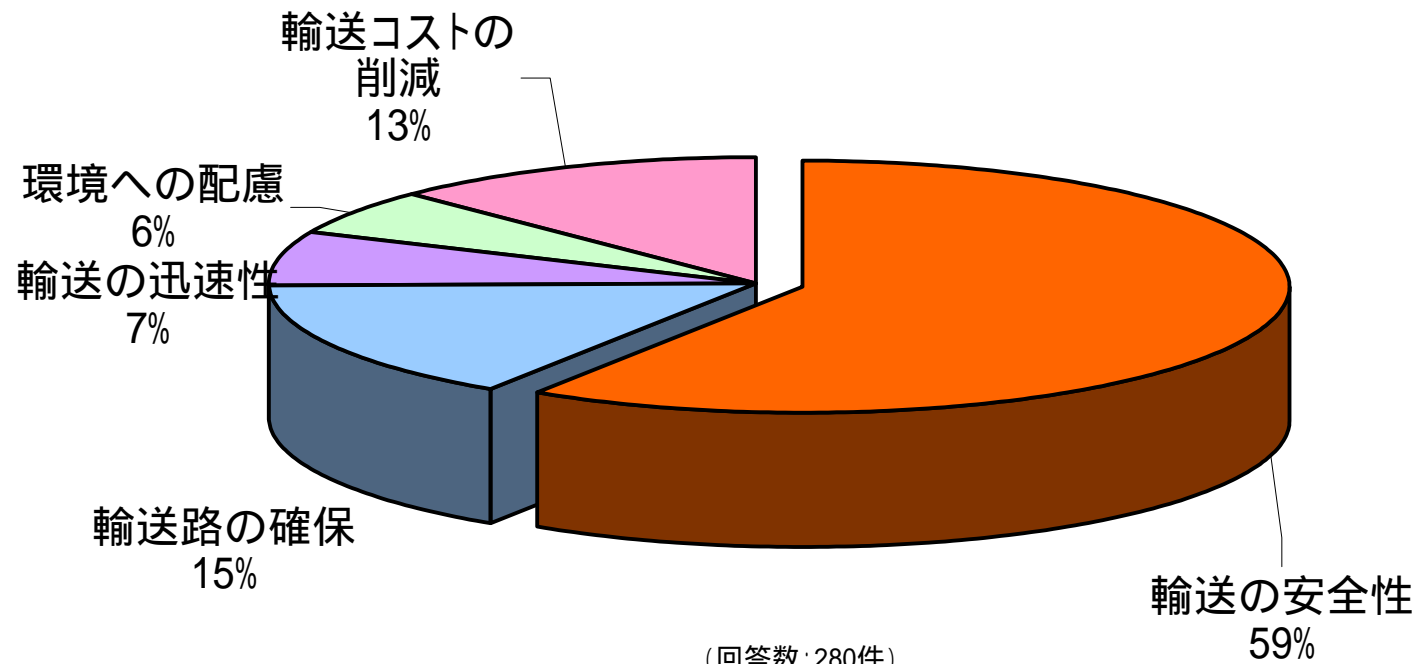


# 第1分科会 【農水産業・工業・物流】

## 資料集

急勾配・急カーブの続く峠部道路の改良や高規格幹線道路などの走行安全性の高い道路整備、防雪林などの防雪対策を図るなど、安全性を確保する道路施策を進める必要があります。

### 【これからの道路整備において最も重要性の高い観点】



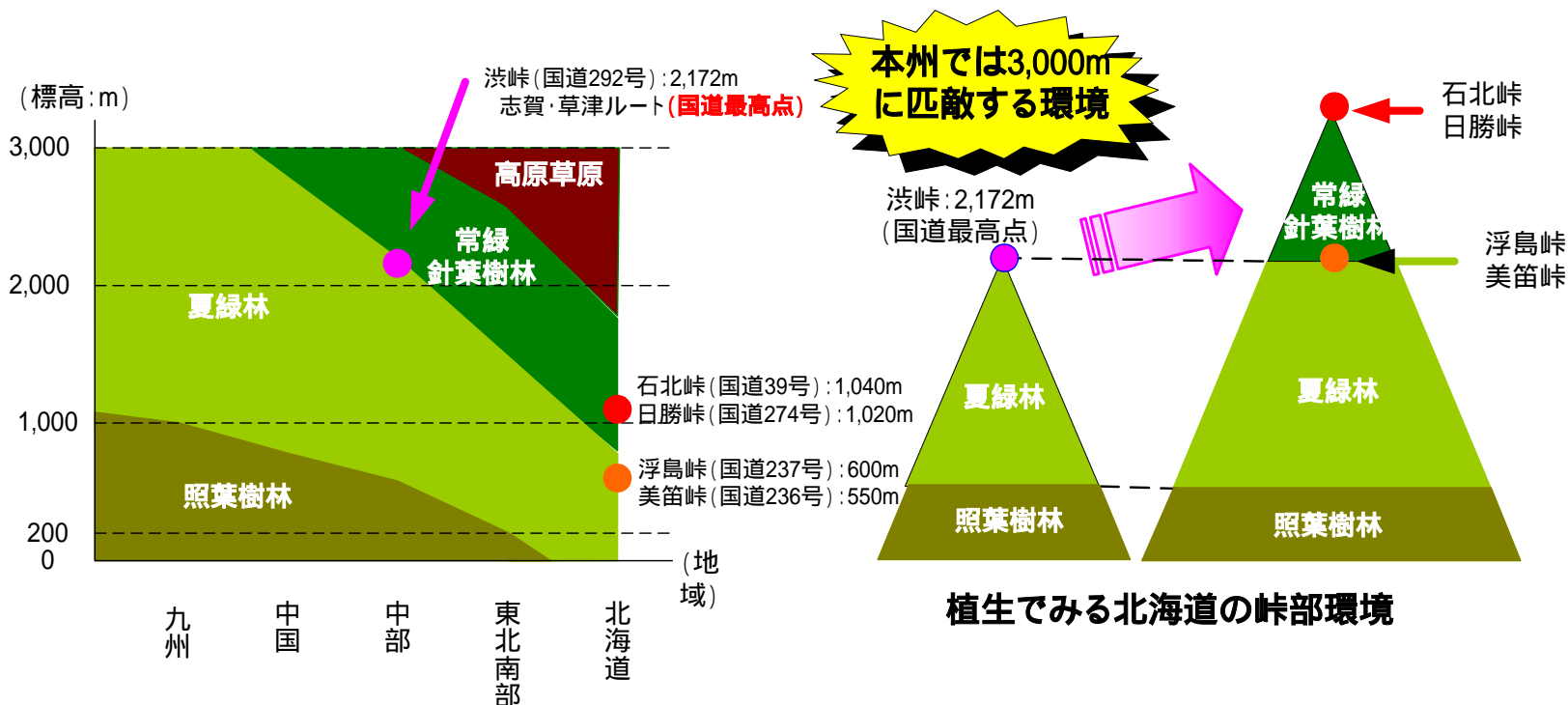
資料: 北海道幹線道路協議会「物流事業者アンケート調査」

### 【冬期の視界不良状況と新聞記事】



資料: 北海道新聞

### 【標高3000m級の環境に匹敵する北海道の峠部】



### 【物流事業者の声】

初冬期の峠越えが一番怖い。突然現れる凍結路面を直前に知らせるか、砂の散布などを徹底してほしい。  
急勾配や急曲線があるため通行を禁止している路線(日勝峠や雄冬峠など)も少なくない。主要幹線道路整備への期待が大きい。  
冬期の視界を確保してほしい(吹雪時)  
濃霧対策として特にセンターラインでの点滅灯の設置が必要。



資料: 北海道幹線道路協議会「物流事業者アンケート調査」

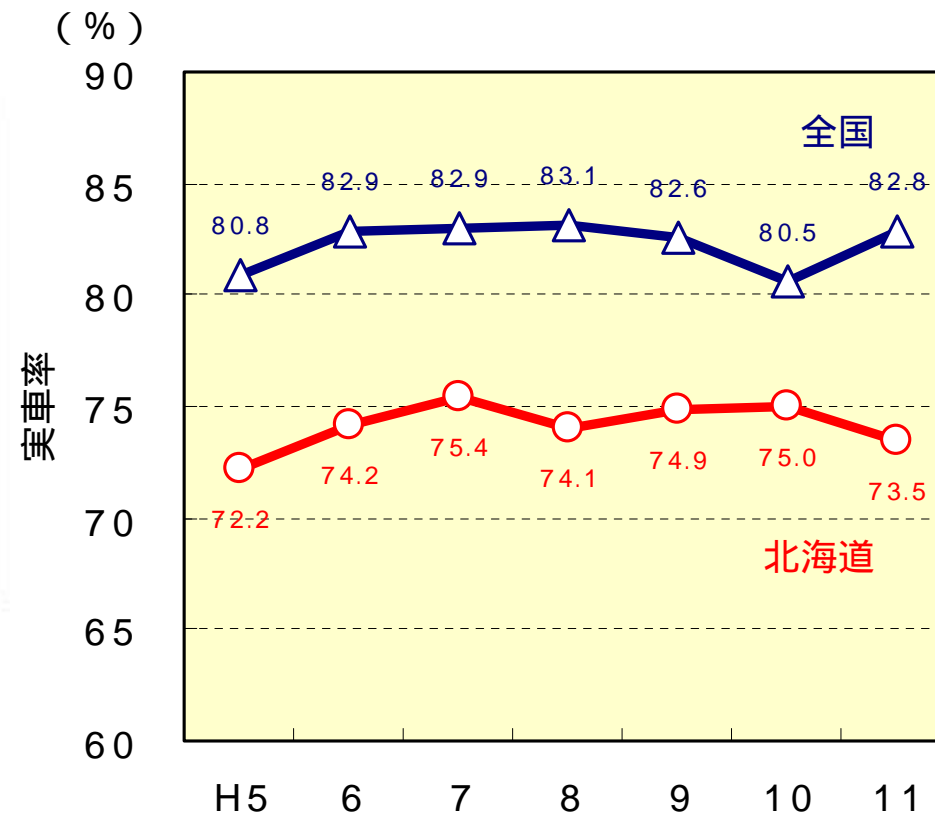
高規格幹線道路までのアクセス道路について車両大型化に対応した改善を図るなど、大量一括輸送を支援する道路ネットワークの改善を支援する必要があります。

### 【季節変動の大きい取扱貨物】



資料:国土交通省「自動車輸送統計月報」

### 【輸送効率の低いトラック輸送】



実車率:貨物を積載して運行した比率

資料:国土交通省「自動車運送事業経営指標」

### 【高コストな輸送単価】



資料:運輸省「第3回物流センサス」

### 【物流事業者の声】

コストダウンのためには一括大量輸送が必要。  
 車両の大型化(重量増加)に対応した市町村道整備を望む。規制緩和による大量輸送の道を開いていただきたい。  
 特に山間部の車両(大型化)に対応した道路整備がされていない為、渋滞となり、解除になった途端スピードアップとなり事故の発生率が非常に高くなる。大型車同志が交差出来ない狭い橋があり大変危険。対応をのぞむ。



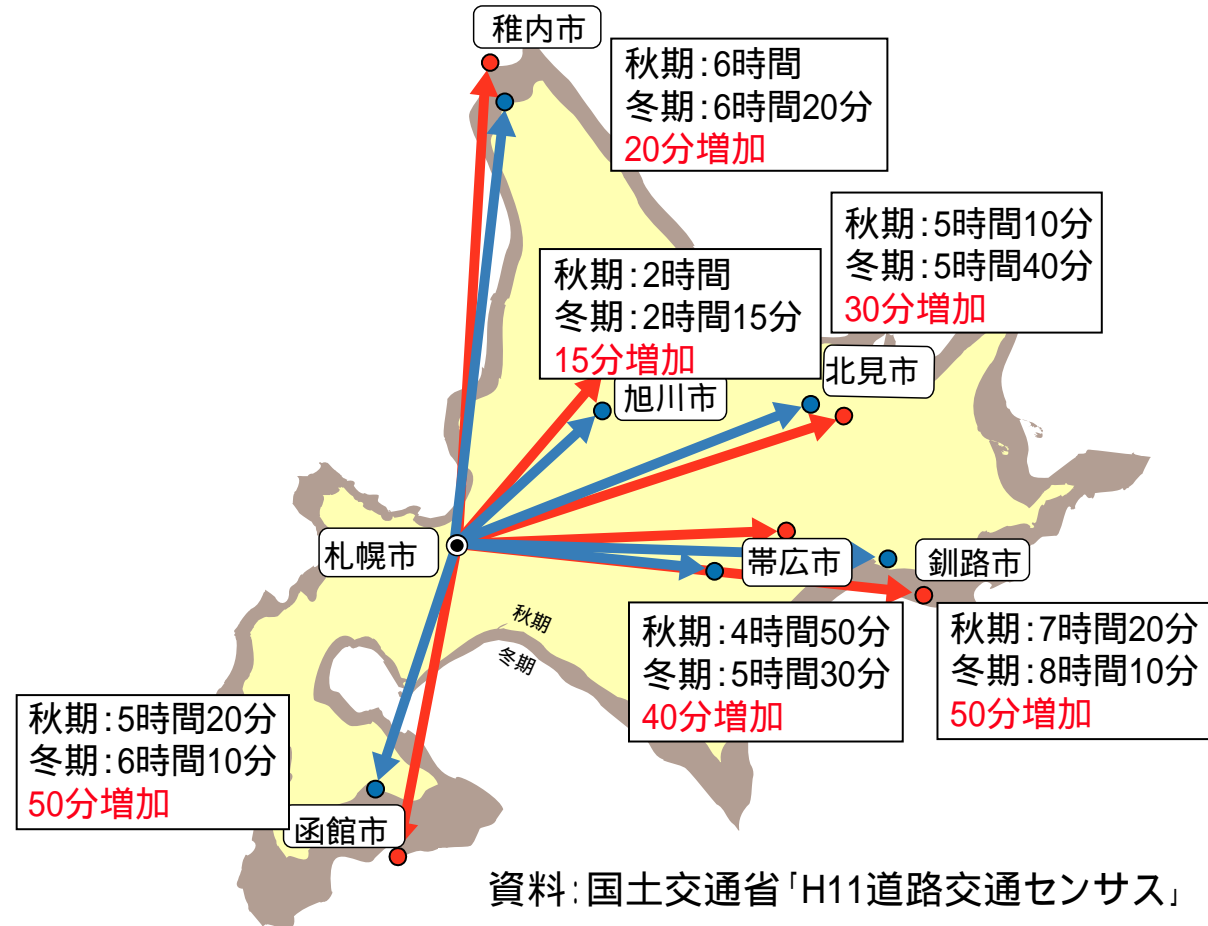
資料:第一分科会討議概要、北海道幹線道路協議会「物流事業者アンケート調査」



拠点（空港、港湾、鉄道）までの所要時間の短縮を図るなど、輸送の迅速性を向上させる道路施策を進める必要があります。圏域間を効率的に連結する高規格幹線道路などや、圏域内での高速ネットワークと一体となった物流拠点を整備する必要があります。

一般車両と市街地を通過する大型貨物車を分離するバイパス整備など、交通渋滞の解消や交通事故の低減に努める必要があります。

【長い都市間距離と所要時間が拡大する冬期】



【空港・港湾からの1時間アクセス圏】



## 【物流事業者の声】

最近賞味期限の明示が義務づけられ、本州への出荷のリードタイムは大きく影響する。圏域で1つ、官民が共同で拠点(ハブ機能)を整備し、4圏域を結ぶ高速道路 又はそれに類するもの(スポーク)が必要。

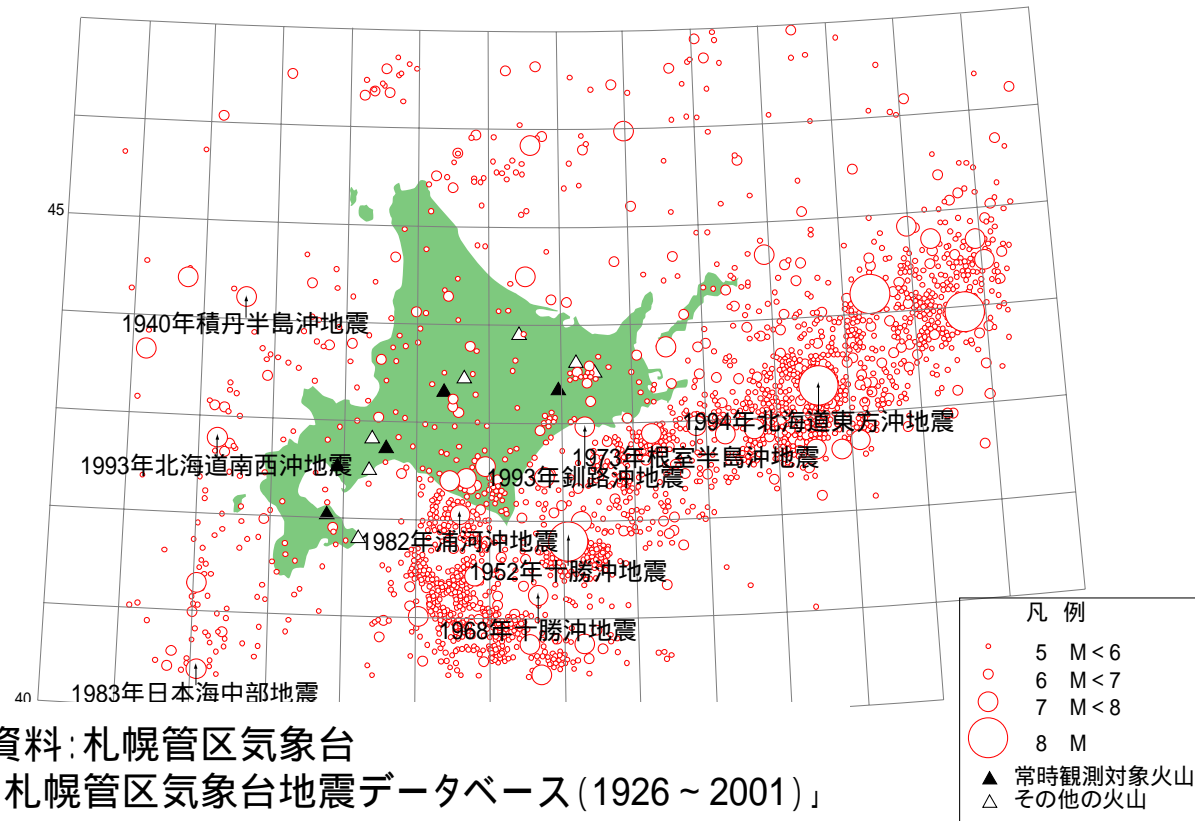
空港、港湾地域に物流集配センター等の物流拠点団地等も一体として整備を考えると良いのでは？消費者が個別多様なニーズを持っている。このようなニーズに小売業・運送業が対応しているため、都市内渋滞のような課題が解決されない側面がある。

目的地以外の通過市街地迂回的バイパス路が必要。

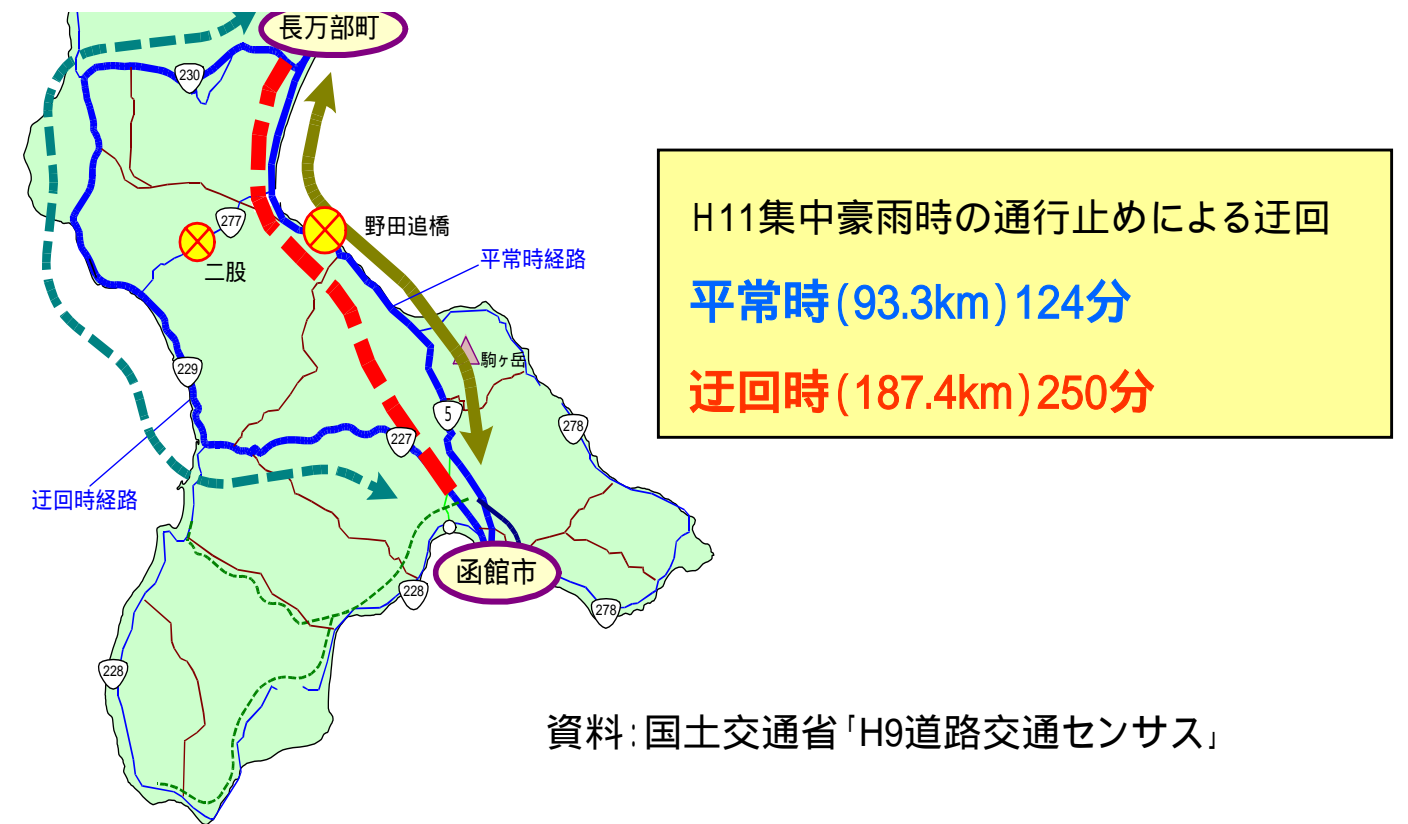


災害に強い道路や代替路線の整備を図ると共に、災害が発生した場合には道路情報をドライバーが早急に入手できるような情報提供を図る必要があります。

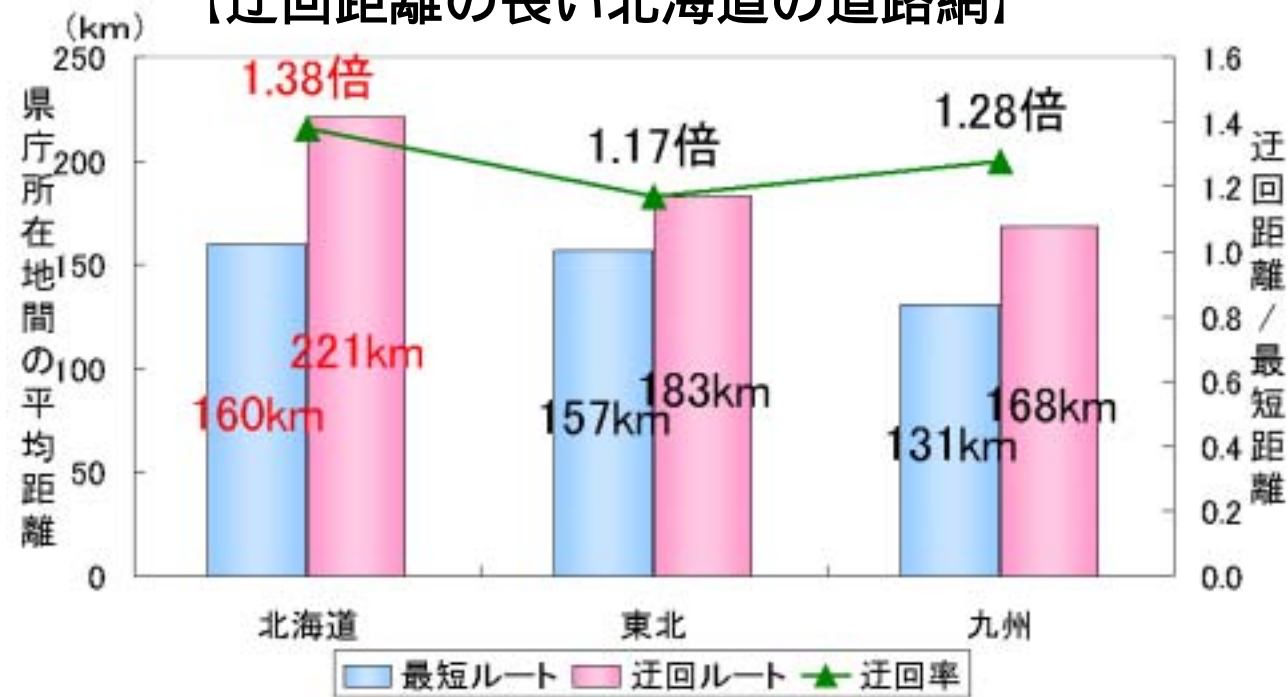
## 【常時観測火山噴火や地震発生の多い北海道】



## 【時間距離の長い迂回状況(平成11年集中豪雨時)】



## 【迂回距離の長い北海道の道路網】



## 【物流事業者の声】

荷主の要請で3日目売りなどの要請があっても、災害があっても対応できなかった場合、北海道ブランドに傷が付き、結果的に年間の売り上げも落ちる。  
 低規格でも良いから郡部に対する経路確保を願う。  
 主要都市への幹線が概ね1本であり迂回時間が大きい。  
 リアルタイムな情報が欲しい。事故、雪等で何時に着けるかを一番知りたい。

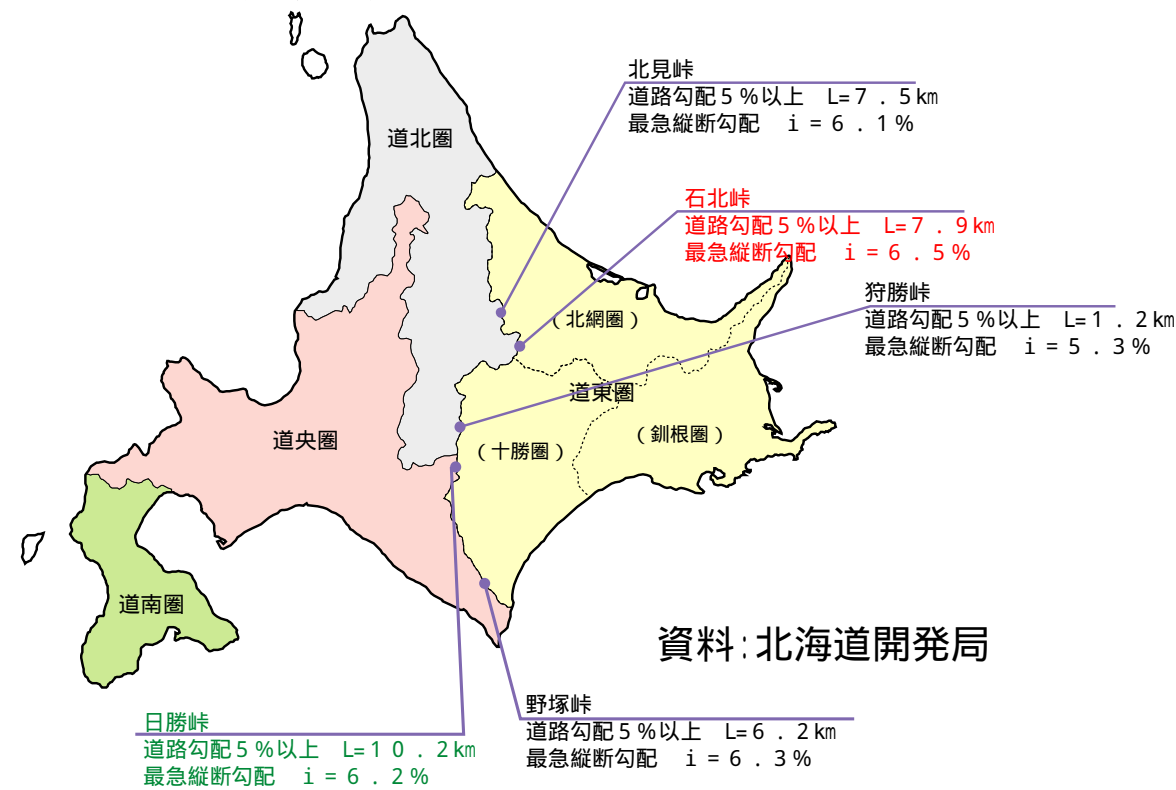


資料: 第一分科会討議概要、  
北海道幹線道路協議会「物流事業者アンケート調査」

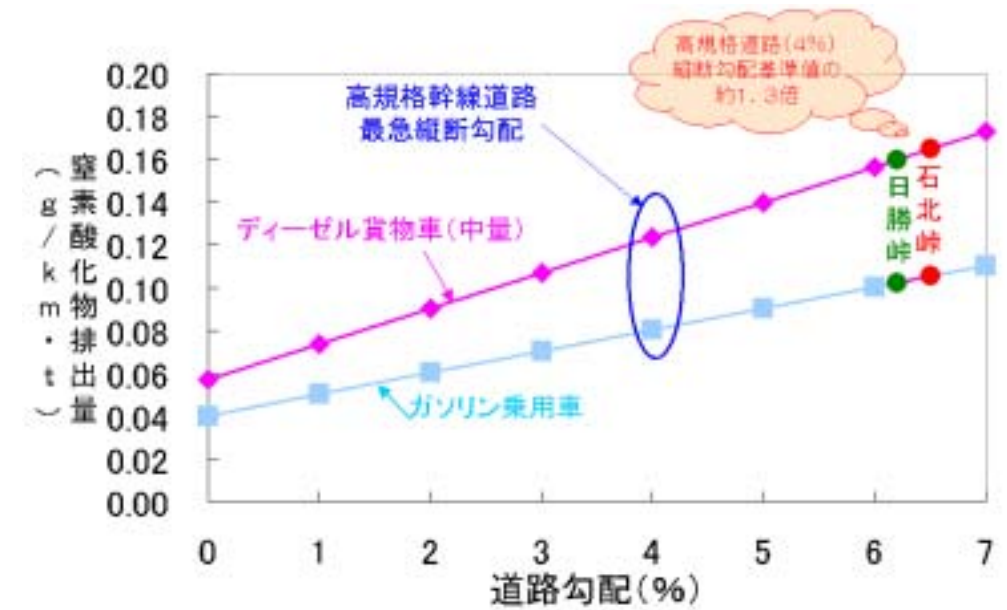


峠部の道路勾配の改良や、緩やかな道路勾配で定速走行に優れた高規格幹線道路などの整備を図る必要があります。市街地においては、バイパス道路や多車線化による交通の円滑化を図る必要があります。駐車休憩施設に冷暖房供給施設などを備え、また都市部においては荷捌きスペースを設置するなど、アイドリング停止の促進に配慮する必要があります。

## 【急勾配の続く北海道の峠部】



## 【道路勾配とともに増加する窒素酸化物排出量】



注) 40km/h走行で試算

注) 日勝峠、石北峠は最急勾配

資料: (財)道路環境研究所「道路環境影響評価の技術手法」より作成

## 【乗用車の約100倍のNOx排出となる貨物車(アイドリング時)】



資料: 東京都環境科学研究所年報1997「交差点におけるアイドリング・ストップ・シミュレーション」より作成

## 【物流事業者の声】

省エネの努力をしているが、勾配やカーブがきつければエンジンに負荷がかかり回転数が上がるため、排気ガスが増加する。市街地部での交通渋滞や発進・停止による排気ガスを減らすため、都市部のバイパス導入を望む。  
 駐車休憩施設には、冷暖房供給施設や冷凍機の電源設備を備え、アイドリングを停止させる事が環境への配慮となる。

資料: 北海道幹線道路協議会「物流事業者アンケート調査」

