

北海道横断自動車道（らんこし蘭越～くっちゃん倶知安）

第1回 説明資料

令和3年11月25日

国土交通省 北海道開発局

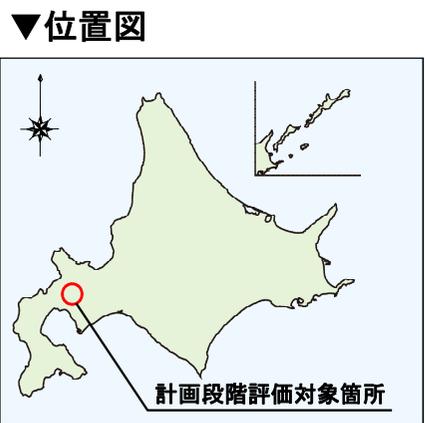
目 次

1. 計画段階評価の検討の流れ
2. 地域の概況
3. 地域の状況と課題
4. 道路の状況と課題
5. 課題の整理
6. 意見聴取方法

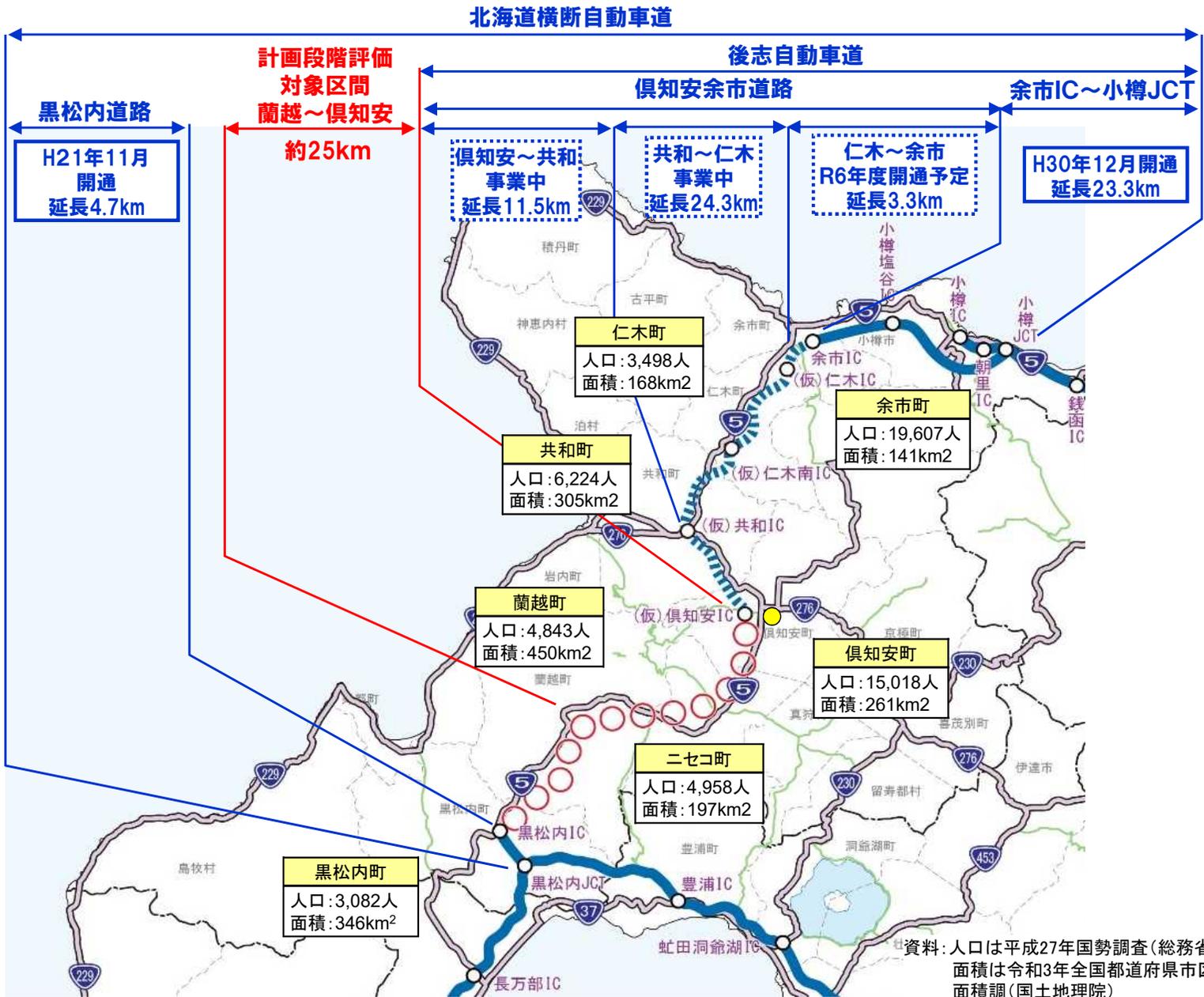
1. 計画段階評価の検討の流れ

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。



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:人口は平成27年国勢調査(総務省)、面積は令和3年全国都道府県市区町村別面積調(国土地理院)

1-3) 計画段階評価手続きの進め方

○地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、道路計画[概略ルート、構造等]について検討を行う。

今回

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
- 意見聴取方法

意見聴取

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

北海道地方小委員会

■ 政策目標の設定等

■ 評価項目の設定等

■ 比較ルート案(複数案)等

■ 対応方針(案)
(概略ルート、構造等)等

意見聴取

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

2. 地域の概況

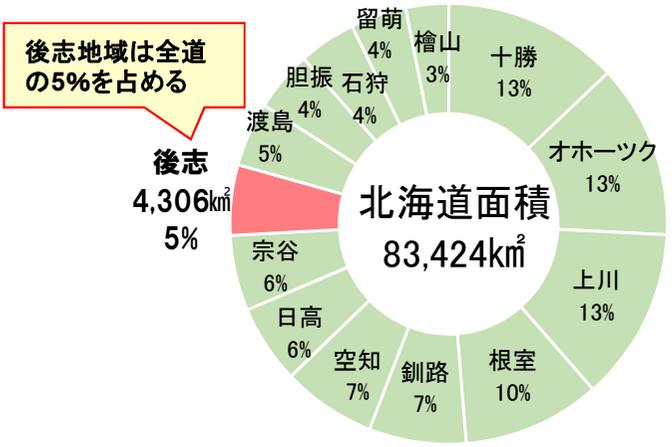
2-2) 地域の概況(面積)

○後志地域は北海道の西部に位置し、1市13町6村で構成され、重要港湾である小樽港を有する。
 ○後志地域の総面積は全道の5%を占める4,306km²であり、富山県と同程度の面積である。

▼高規格道路網図と後志地域市町村図

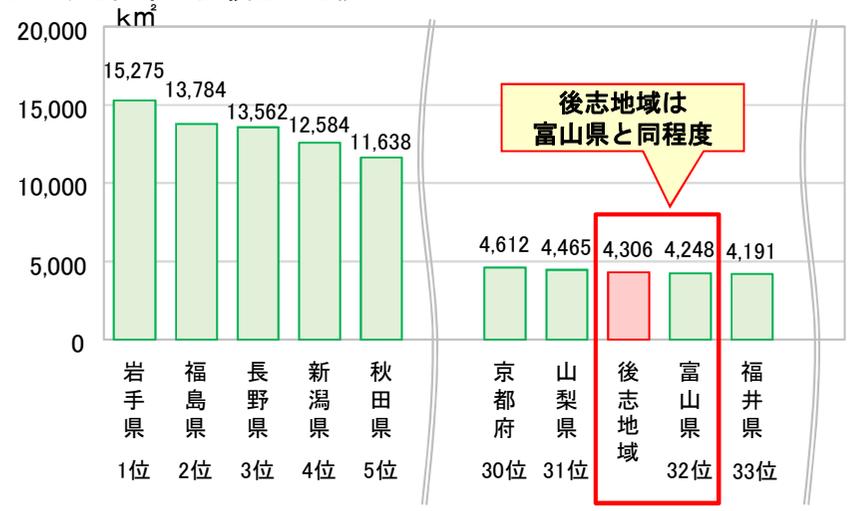


▼振興局別面積割合



資料: 令和3年全国都道府県市区町村別面積調(国土地理院)

▼後志地域と他県の面積との比較



資料: 令和3年全国都道府県市区町村別面積調(国土地理院)



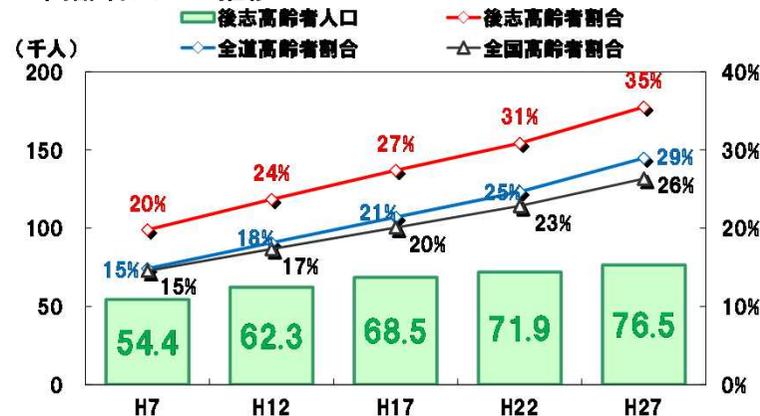
2-3) 地域の概況(人口)

- 後志地域の総人口は約22万人で、そのうち約6割(12.2万人)を小樽市が占める。
- 全国と比較すると人口減少が著しく、高齢者割合も全国平均を上回る水準で高齢化が進行。
- 全国と比較すると、特に40代以下の若い世代の人口割合が低い状況。

▼総人口の推移

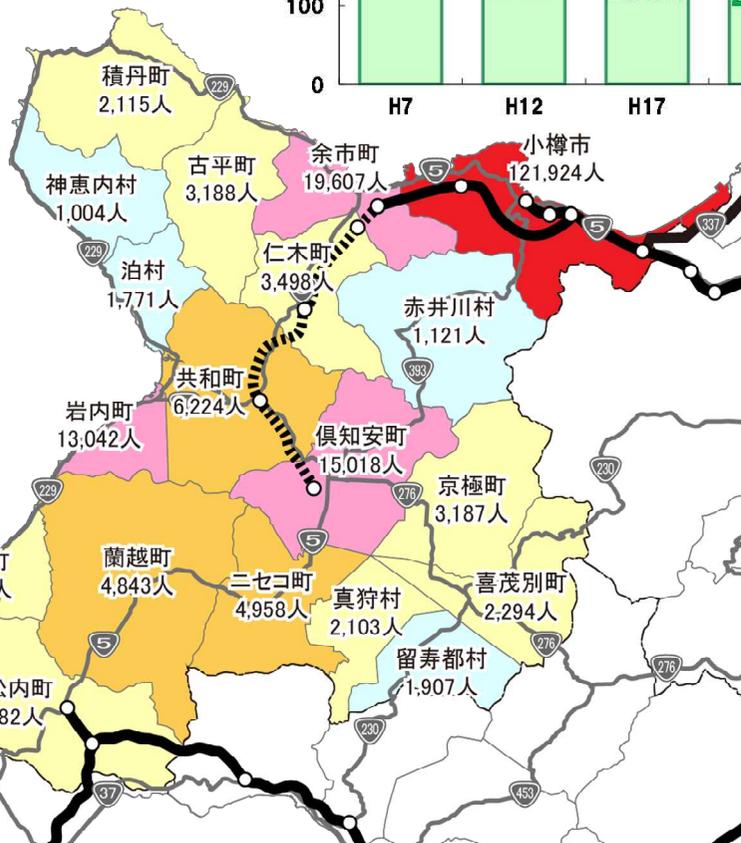
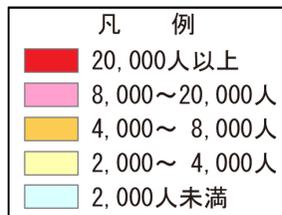


▼高齢者人口の推移

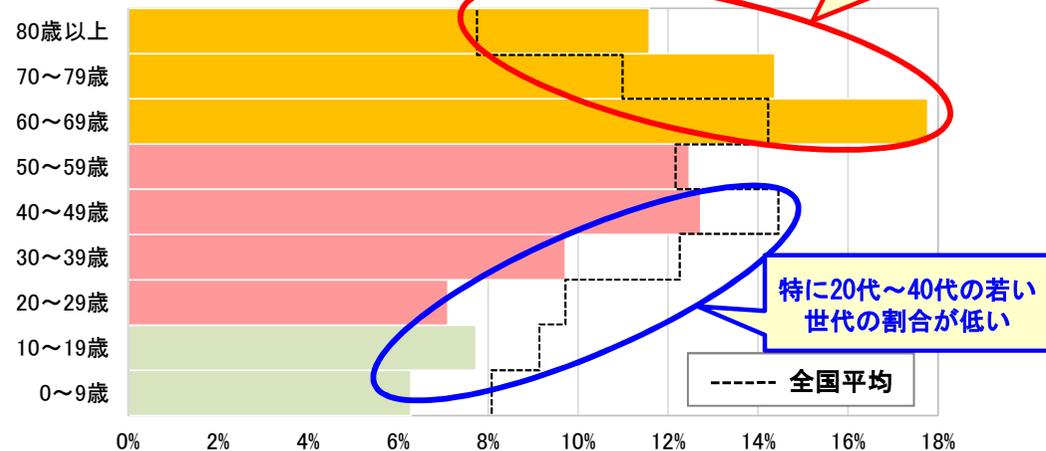


資料:平成27年国勢調査(総務省)

▼後志地域の市町村人口



▼後志地域の年齢別人口構成



50歳以上の人口割合が高い

特に20代~40代の若い世代の割合が低い

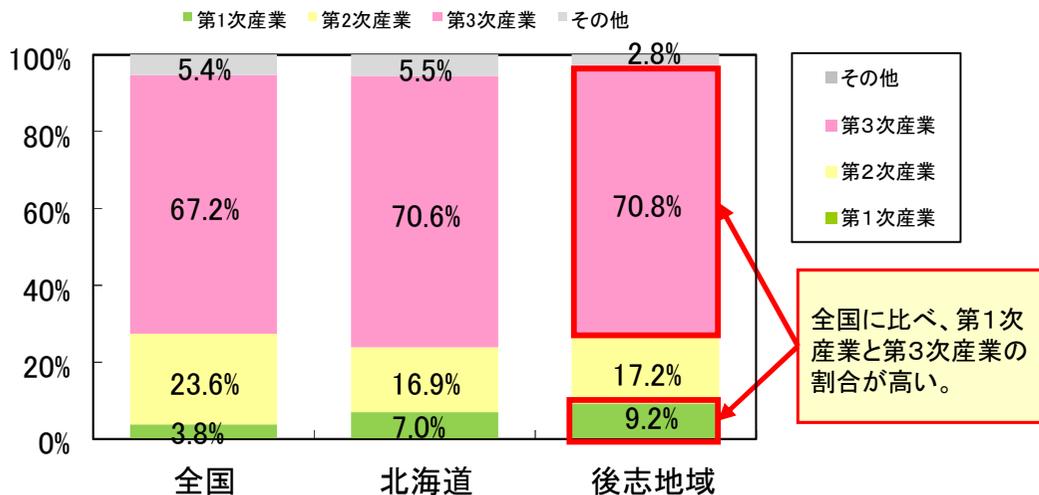
----- 全国平均

資料:平成27年国勢調査(総務省)

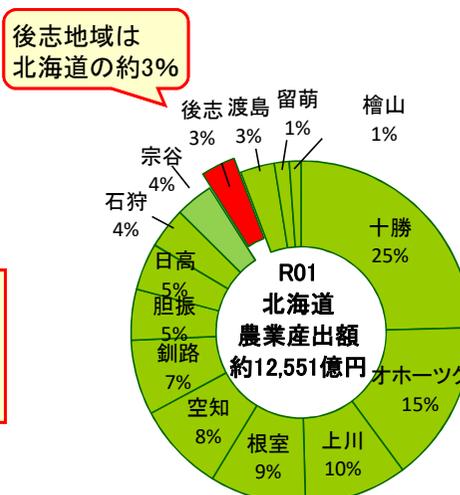
2-4) 地域の概況(産業)

- 後志地域の産業は、全国や北海道全体と比べ、第1次産業及び第3次産業の割合が高い。
- 分野別就業人口の特化の度合いでは、農林漁業、サービス業が高い。
- 観光入込客数は北海道全体の約13%、宿泊施設数は、北海道1位で全体の約2割を占める。

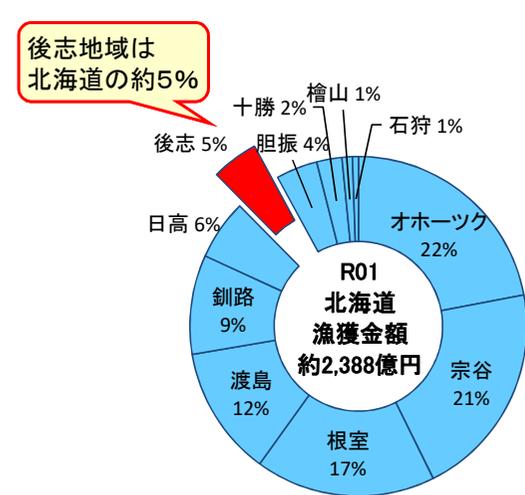
▼後志地域の就業人口割合



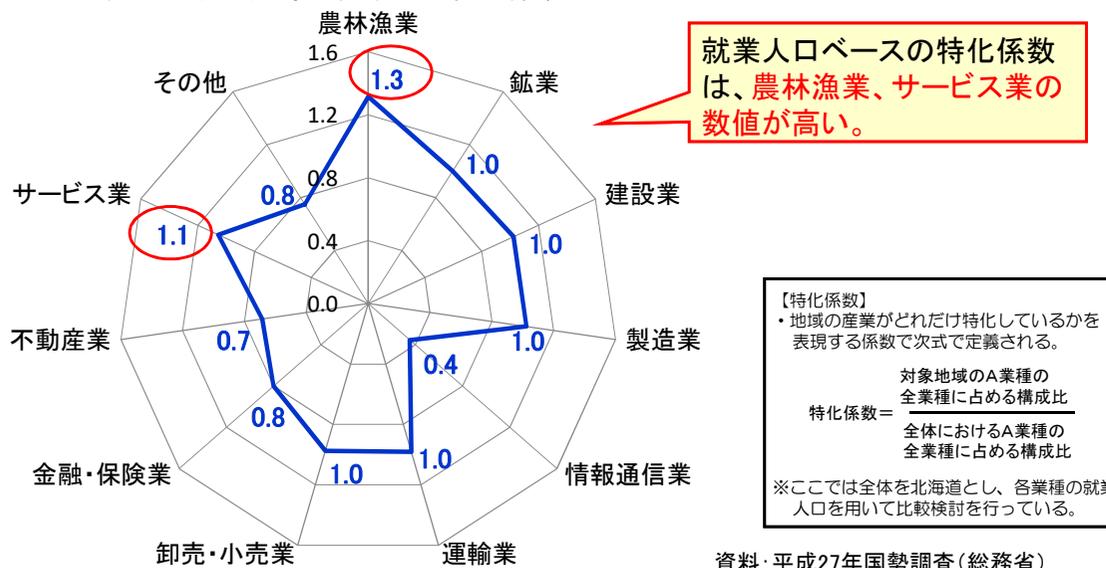
▼北海道の農業産出額割合



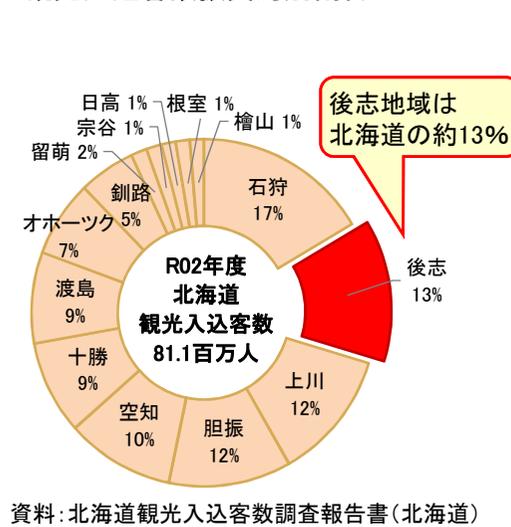
▼北海道の漁業金額割合



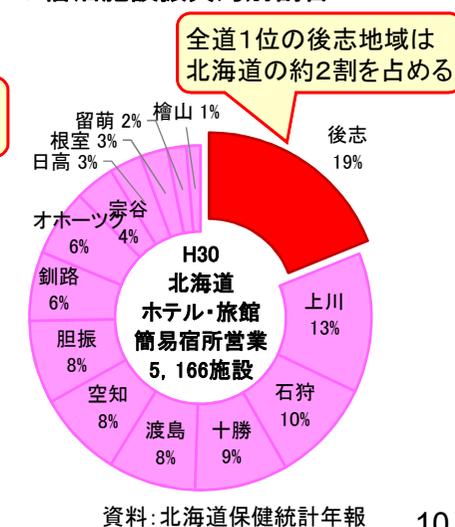
▼後志地域の分野別就業人口特化係数



▼観光入込客数振興局別割合



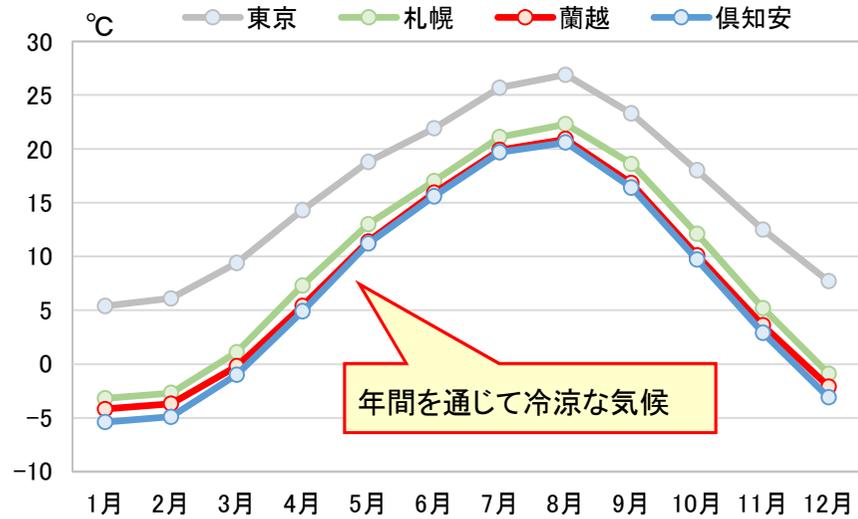
▼宿泊施設振興局別割合



2-5) 地域の概況(気象)

- 後志地域は冬期の降雪が多い日本海側気候に属し、年間を通じて比較的気温が低く冷涼な気候。
- 後志地域は札幌と比べて降水量が多く、増加傾向で推移しているほか、倶知安は道内の観測所・測候所の中で最大の降雪量であり、道内屈指の豪雪地帯。

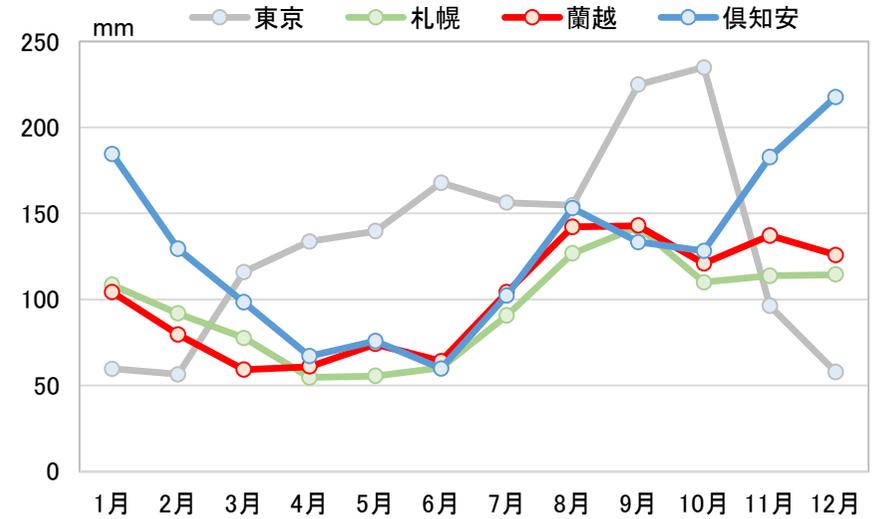
▼月別平均気温都市別比較



年間を通じて冷涼な気候

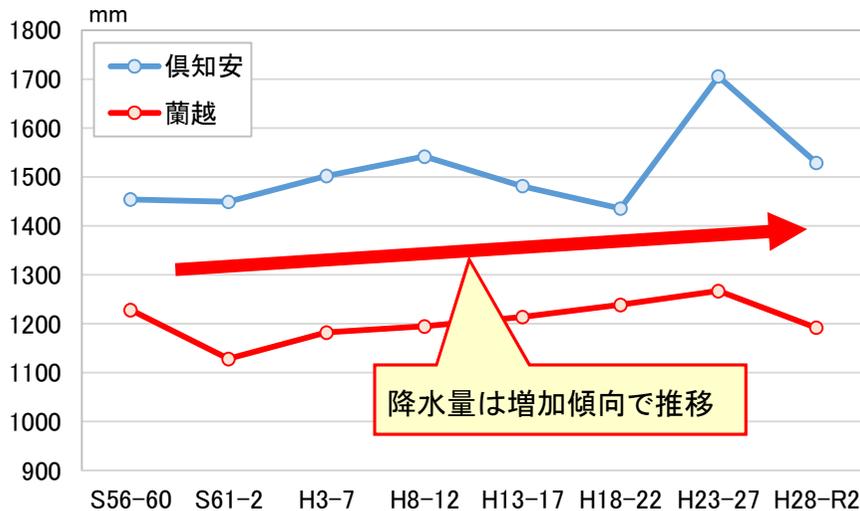
資料: 気象庁/気象統計情報(1991~2020年平年値)

▼月別降水量都市別比較



資料: 気象庁/気象統計情報(1991~2020年平年値)

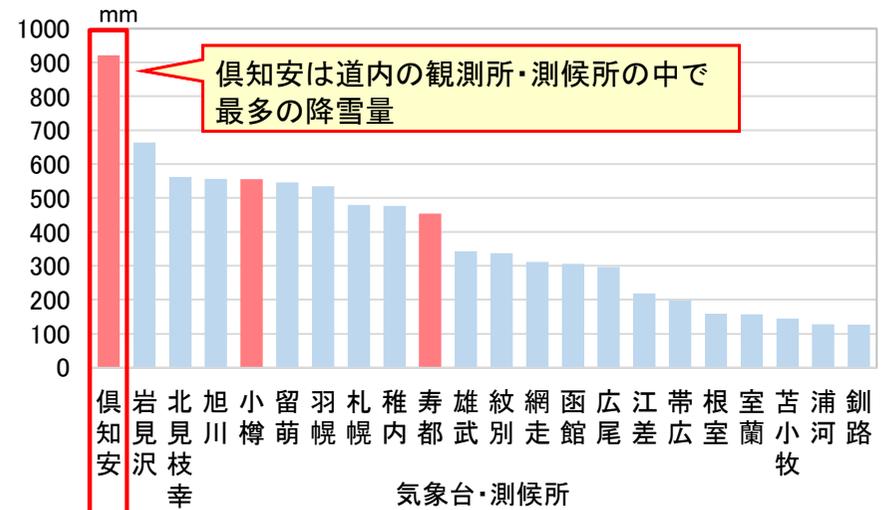
▼倶知安・蘭越の降水量推移



降水量は増加傾向で推移

資料: 気象庁/気象統計情報

▼道内の観測所・測候所の年間降雪量(平年値)



倶知安は道内の観測所・測候所の中で最大の降雪量

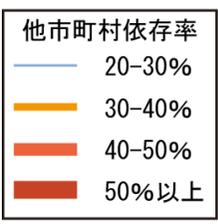
气象台・測候所

資料: 気象庁/気象統計情報(1991~2020年平年値)

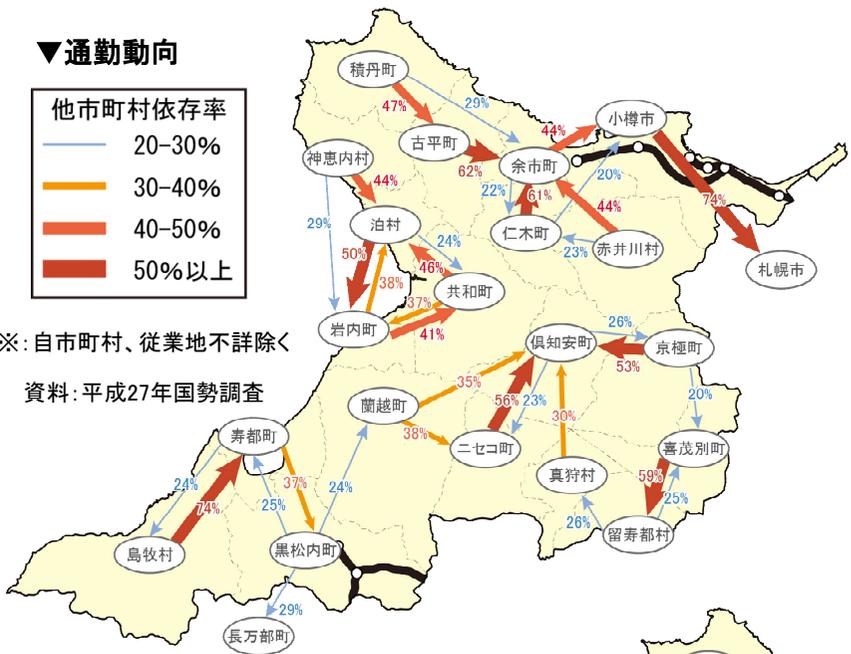
2-6) 地域の概況(生活交通流動)

○後志地域では、通勤・通学については小樽市、余市町、岩内町、倶知安町を中心とした流動が見られるが、買い物・通院については余市町、岩内町、倶知安町を中心とした流動が見られる。

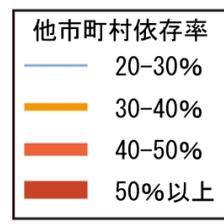
▼通勤動向



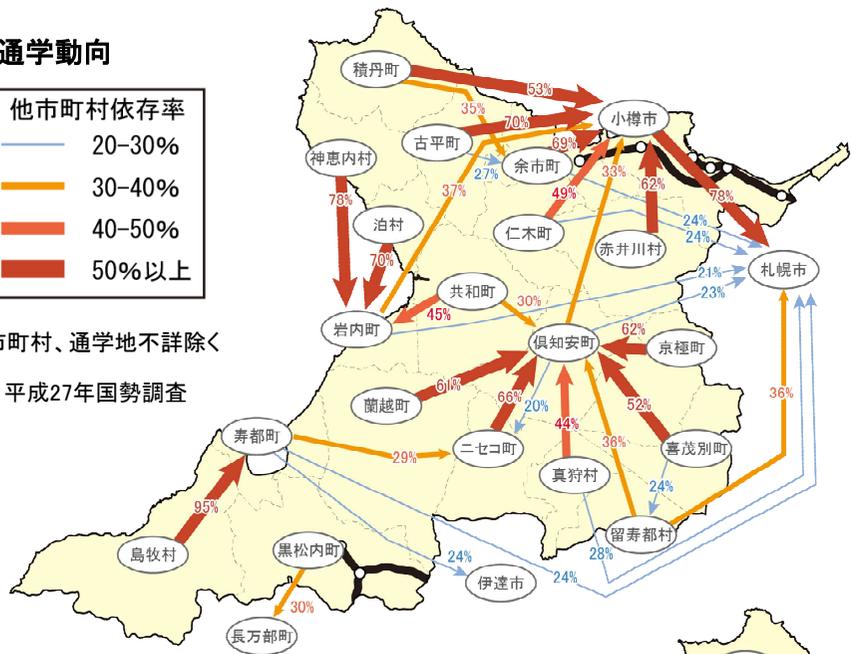
※: 自市町村、従業地不詳除く
資料: 平成27年国勢調査



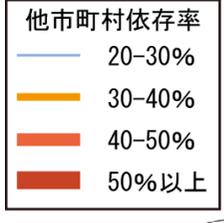
▼通学動向



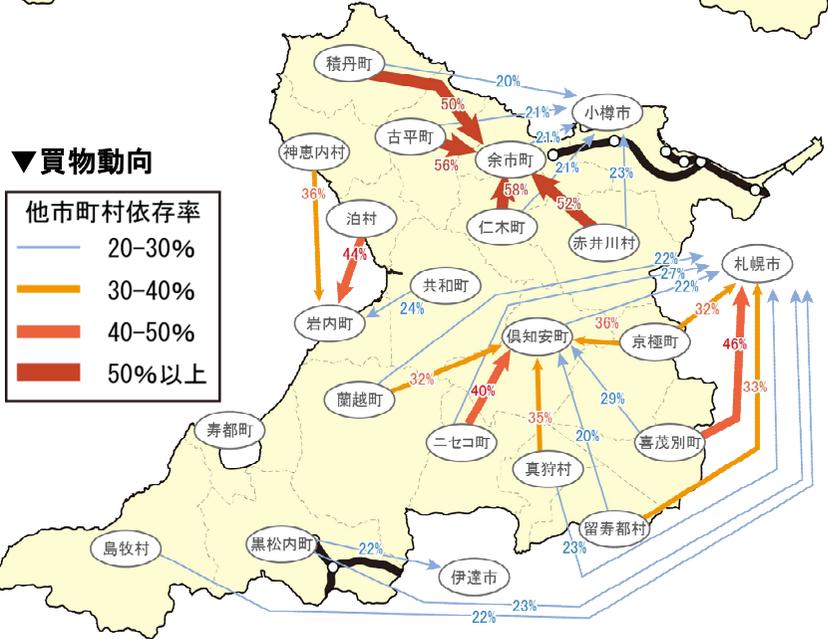
※: 自市町村、通学地不詳除く
資料: 平成27年国勢調査



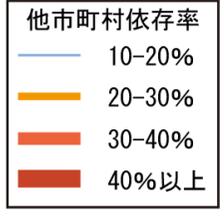
▼買い物動向



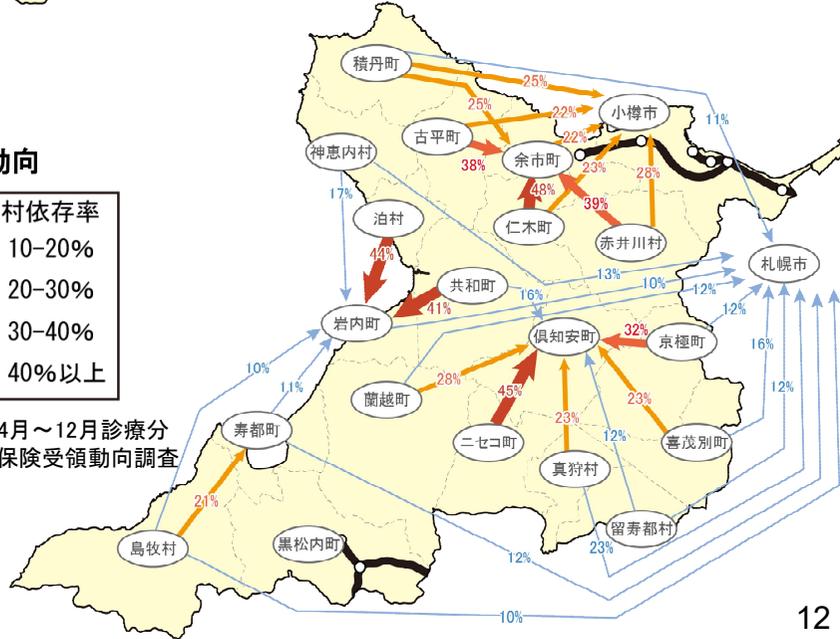
資料: 平成21年度北海道広域商圏動向調査報告書



▼通院動向



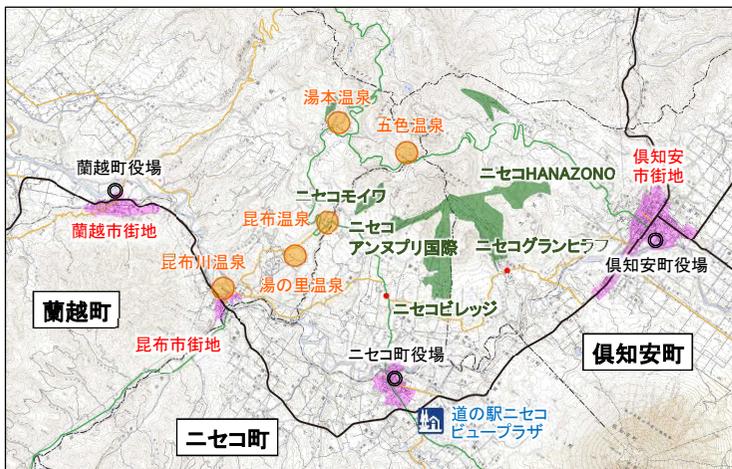
資料: 平成22年4月~12月診療分国民健康保険受領動向調査



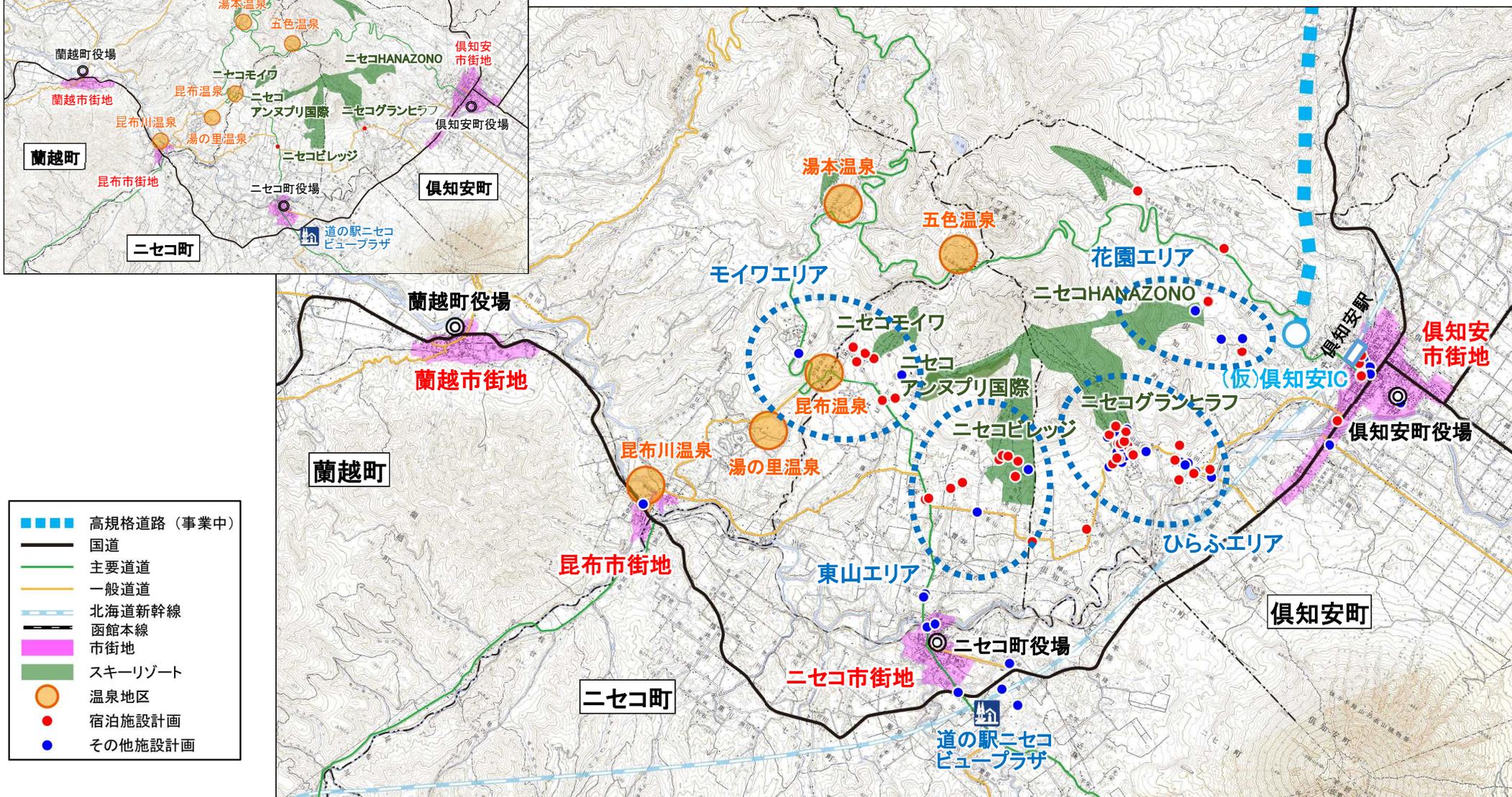
2-8) 地域の概況(周辺の開発状況等)

- ニセコリゾートでは、コロナ禍においても大型リゾートホテルなどの開発が継続。
- 花園エリア、ひらふエリア、東山エリア、モイワエリアの広範囲で開発が集中。

【10年前のニセコ地域】



▼ニセコリゾートの開発状況(R3.1時点)



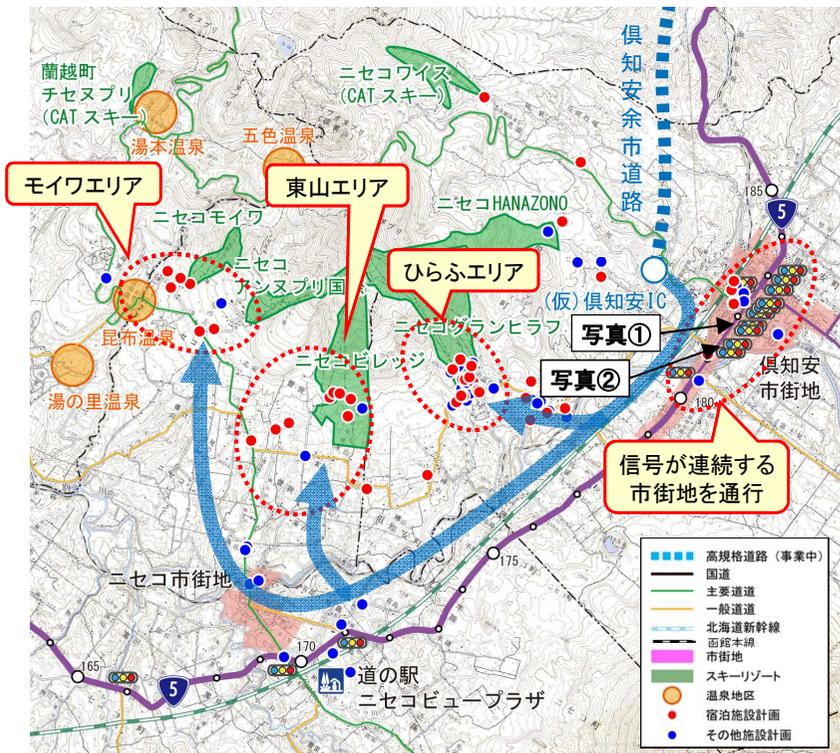
3. 地域の状況と課題

3-1) 地域の状況と課題(観光①)

- 当該地域では、国際的なリゾート開発により、観光圏がニセコ町・蘭越町まで急速に拡大し、外国人宿泊者数や宿泊施設数が急増。
- 倶知安余市道路の整備により、新千歳空港・札幌市から(仮称)倶知安ICまでのアクセス性は向上するが、(仮称)倶知安ICからニセコリゾート(※)までは、信号が連続し、一般交通と観光交通が混在して市街地を通過する必要があり、速達性及び安全性が課題。

(※)ニセコリゾートとして開発が進んでいるひらふエリア、東山エリア、モイワエリア

▼(仮称)倶知安ICからニセコリゾートへのアクセス性



※花園エリアについては、(仮称)倶知安ICからのアクセスが可能
※R3.1時点の開発状況

■地域の声(倶知安町内の観光事業者)

- ・ニセコリゾートは新千歳空港から遠く、倶知安市街地やニセコ市街地へ向かう交差点を通過する際に時間がかかり、ストレスを感じる。
- ・市街地では生活車両と観光バスが混在し、観光バスの運転手からは安全性に課題があると聞いている。レンタカー利用者も多く、冬道に不慣れな方も運転しているため、不安に感じている。

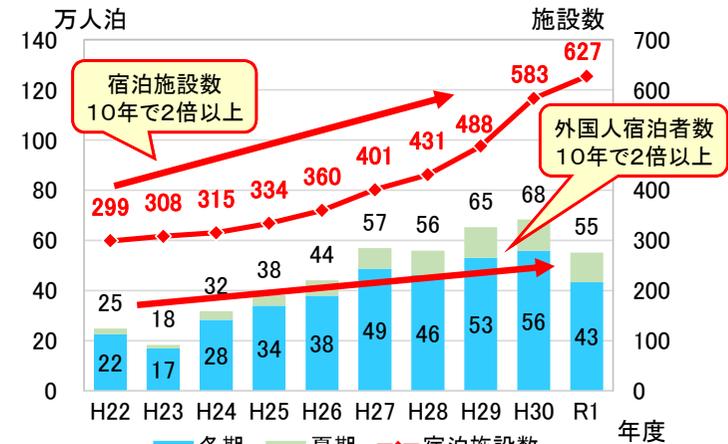


写真① 市街地での混雑状況

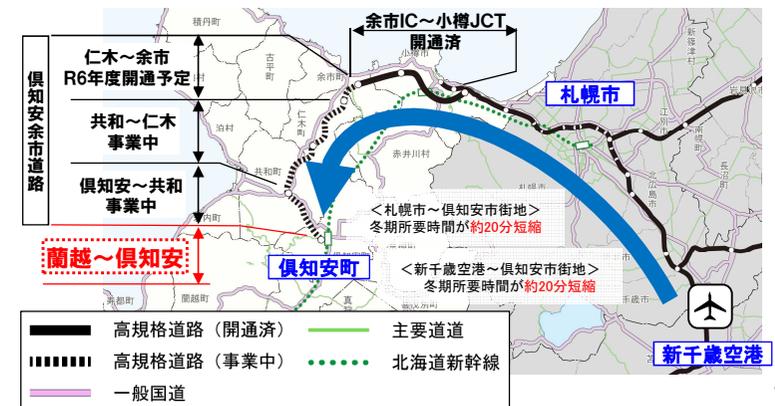


写真② 市街地での冬期事故状況

▼ニセコ観光圏の訪日外国人宿泊客延数と宿泊施設の推移



▼倶知安余市道路の整備による新千歳空港・札幌市から(仮称)倶知安ICへのアクセス性向上



3-2) 地域の状況と課題(観光②)

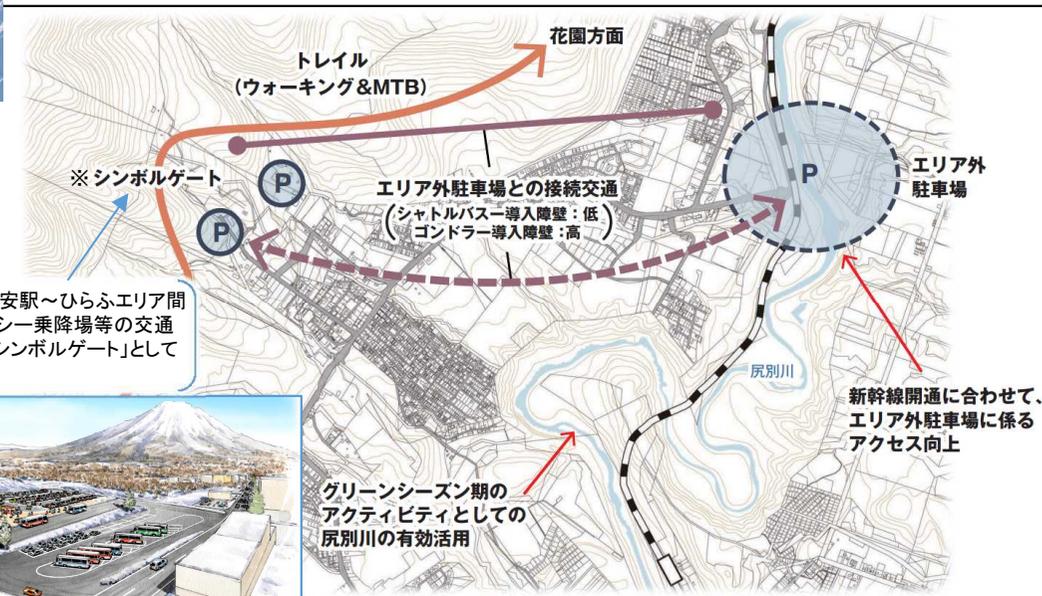
- 新函館北斗～札幌間を結ぶ北海道新幹線が2030年度末に開業予定であり、倶知安駅周辺においては、新幹線開業を契機としてニセコリゾートの活性化に向けた倶知安町観光地マスタープランを策定。
- マスタープラン計画においてひらふエリアでは、エリア外駐車場の整備が検討されており、新幹線駅とひらふエリアのアクセス向上を位置付け。
- 一方、倶知安駅からひらふエリアまでは、信号が連続する市街地や線形不良箇所を通行する必要があり、アクセス性に課題。

▼倶知安町観光地マスタープラン(2020-2031)



【一部抜粋】
 ・2030年度の新幹線開通に伴って、観光客の倶知安町へのアクセス方法や、従業員の居住地等について、大きく変化する可能性があると考えられる。
 ・ひらふエリア内の既存駐車場を活用・再整備するとともに、ひらふエリアのバウンダリーにパーク＆ライドが望まれる。(中略)将来的なエリア外駐車場と接続交通の整備を順次行うことを想定する。
 ・新幹線開通に合わせて、エリア外駐車場に係るアクセス向上

※既存駐車場を、倶知安駅～ひらふエリア間のバス・シャトルやタクシー乗降場等の交通結節点機能を備えた「シンボルゲート」として再整備。



▼倶知安駅からひらふエリアへのアクセス性



■地域の声(倶知安町役場)
 ・北海道新幹線の開業に伴い、ひらふエリア内の駐車場再整備を計画しているが、新幹線駅とひらふエリアを結ぶ道路は、信号が連続する市街地を通過するほかカーブ・急勾配など線形不良な箇所が多く、アクセス性が課題である。

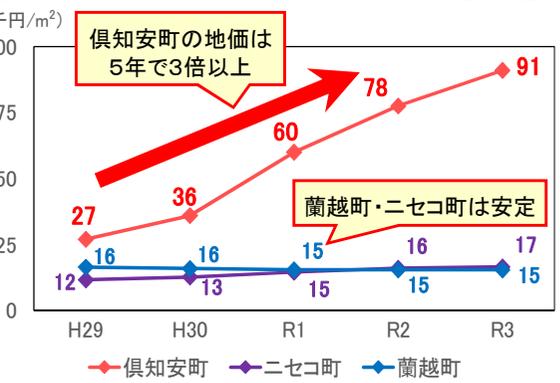
資料：2020-2031 倶知安町観光地マスタープラン

3-3) 地域の状況と課題(観光③)

- 活発なりゾート開発の結果、倶知安町の地価が高騰。また、事業所の増加などにより、当該地域では、求人倍率が増加傾向。そのため、地価が比較的安定している蘭越町・ニセコ町を中心に、観光従事者の定住地確保の動きがある。
- 蘭越町・ニセコ町から倶知安町への通勤動向は増加傾向にあり、3町を結ぶ国道5号の速達性及び安全性が課題。

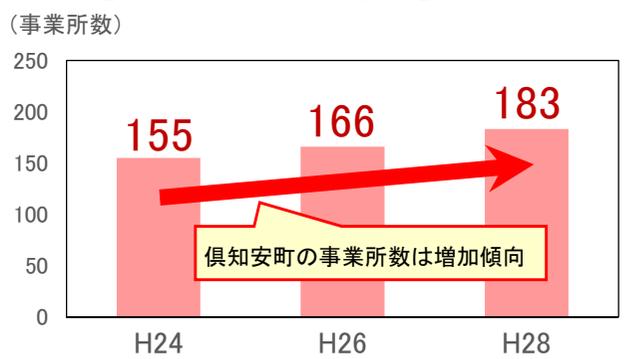
▼観光開発による影響

【蘭越町・ニセコ町・倶知安町の公示地価推移】



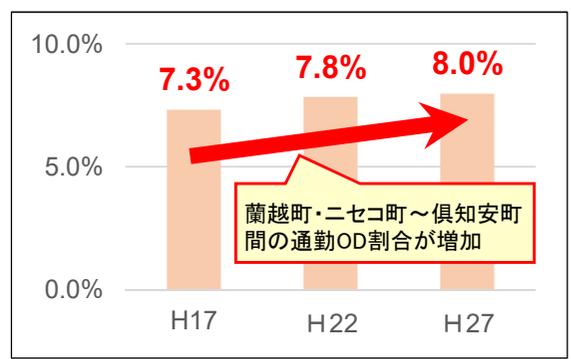
資料: 国土交通省地価公示・都道府県地価調査

【倶知安町の事業所推移】



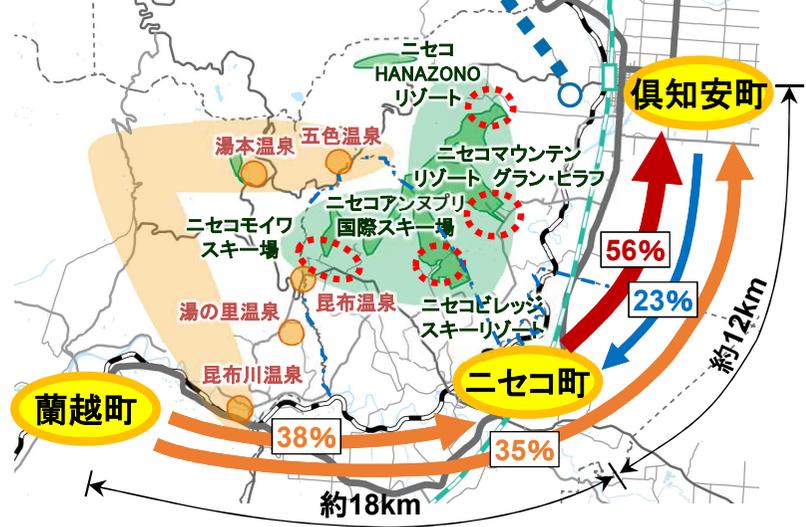
資料: 商業統計・経済センサス(経済産業省)

【蘭越町・ニセコ町の通勤OD】



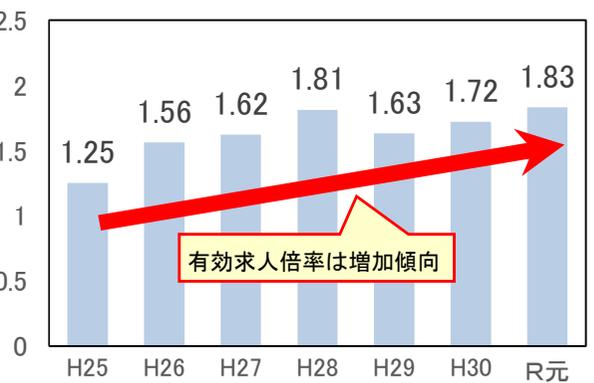
注: 蘭越町・ニセコ町の総人口に対する 蘭越町・ニセコ町⇄倶知安町間の通勤OD割合
資料: 国勢調査(総務省)

▼ニセコ観光圏内の通勤動向



注: 町外通勤に対する自治体別OD割合
資料: 国勢調査(総務省)

【有効求人倍率の推移】



注: 蘭越町、ニセコ町、倶知安町を含む岩内の公共職業安定所のデータ
資料: 安定所別月間有効求人倍率(常用)の推移(北海道労働局)

■地域の声(蘭越町役場)

- ・R2.2に町外から移住する子育て世帯専用の町営住宅を建設した。ニセコリゾートで働く家族を町内に迎え入れ、定住人口の拡大を目指している。
- ・ただし、通勤経路である国道5号では、市街地での沿道からの車の出入りに加えて、郊外部でもカーブの連続や線形が悪い箇所が多く、安全性に課題があると感じている。また、冬期は郊外部でも線形が悪い箇所速度が低下しており、通勤時に余計な時間がかかっているようである。

■地域の声(倶知安町内の観光事業者)

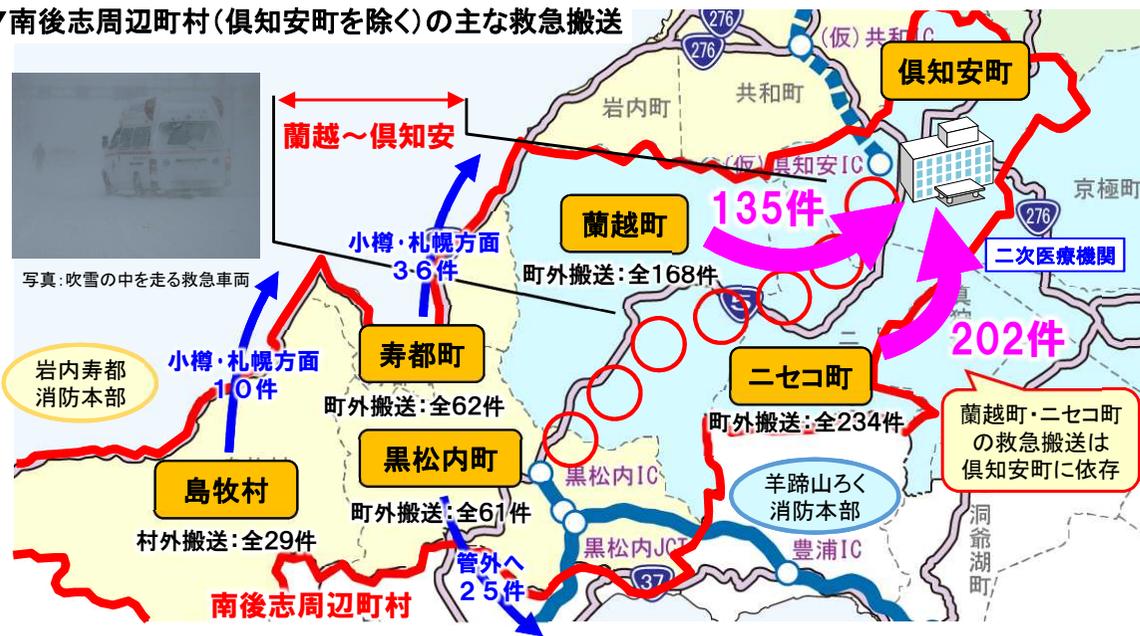
- ・従業員の確保が問題であり、採用した従業員の宿舎も問題となってくる。宿舎も近くにあれば良いが、離れていると交通手段の確保が問題となってくる。
- ・蘭越町やニセコ町から通勤している従業員もいるが、所要時間が短縮されれば余裕ができる。きつい坂やカーブが多く、特に冬は危険を感じることもある。

3-4) 地域の状況と課題(医療)

- 南後志周辺町村では、倶知安町を除き医療従事者不足が深刻で、医療施設の縮小・統合が進み、対応可能な診療科目も少ない。
- 特に、蘭越町・ニセコ町の緊急搬送は、近隣の倶知安町に大きく依存。
- 当該地域は豪雪地帯のため、冬期にドクターヘリが出動できないことが多く、救急車両の冬期走行の速達性や安定性の向上が課題。

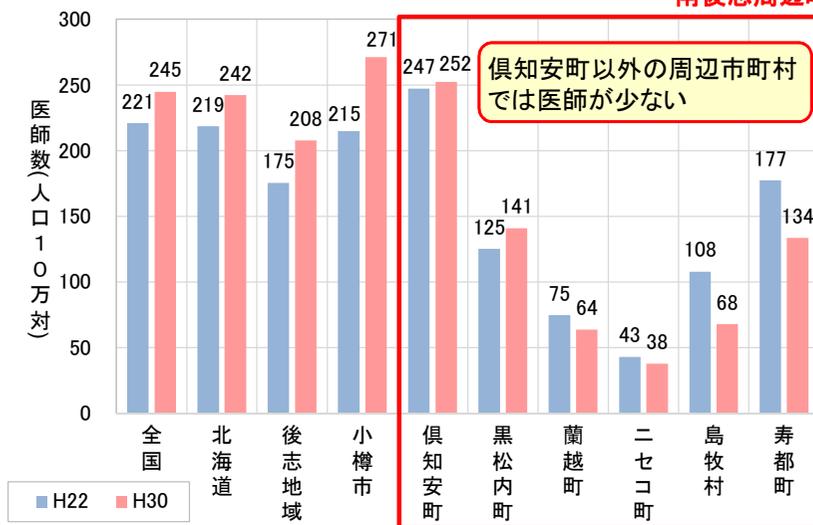
(※)南後志周辺町村: 黒松内町、島牧村、寿都町、蘭越町、ニセコ町、倶知安町

▼南後志周辺町村(倶知安町を除く)の主な救急搬送



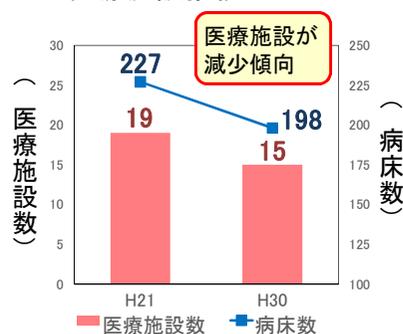
▼10万人当たりの医師数比較(H22・H30対比)

南後志周辺町村



資料: [医師数]厚生労働省 医師・歯科医師・薬剤師統計(H22・H30)
[人口]総務省 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査(H23.3月・H31.1月)

▼南後志周辺市町村(倶知安町を除く)の医療施設推移(病院・診療所、病床数)



資料: 医療施設調査(厚生労働省)

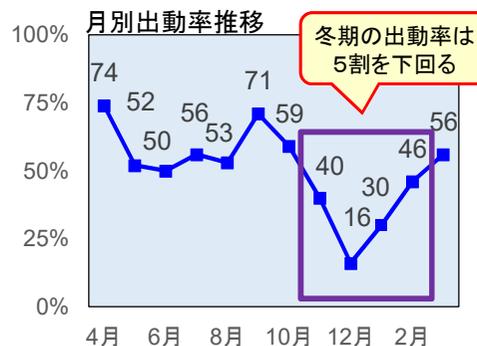
▼市町村別診療科目一覧(R3.10時点)

診療科目	倶知安町	黒松内町	蘭越町	ニセコ町	島牧村	寿都町
内科	4	2	4	1	1	2
外科	2	1	2	1	1	2
循環器科	1	0	0	0	0	0
消化器科	3	0	0	1	0	1
脳神経外科	2	0	0	0	0	0
産婦人科	1	0	0	0	0	1

倶知安町のみ診療可

資料: 北海道医療機能情報システムR3.10時点(北海道)

▼道央ドクターヘリ月別出動実績(H30年度)



資料: 道央ドクターヘリ運航実績報告書

■地域の声(羊蹄山麓消防組合蘭越支署)

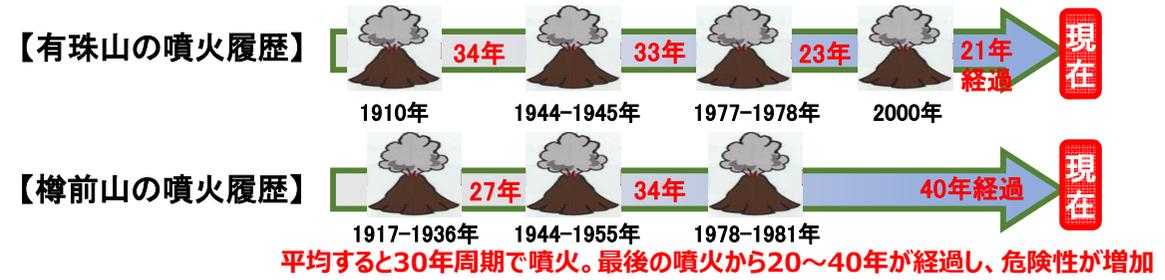
・国道5号はカーブが連続しており、坂道も急な区間があり、搬送上かなり気を使う。ニセコの手前も急な坂道が長い区間続くので、特に冬の下り坂、カーブはスピードをかなり落とす。市街地では信号交差点が続く。最近では、緊急車両を避けてくれることが少なくなっており、交差点に入る際は、スピードをかなり下げて入っている。

・特に脳疾患系の患者は、カーブで横に振られたり、振動があると、症状が悪化することがあり、悪影響を及ぼす。

3-5) 地域の状況と課題(災害)

○活火山であり概ね30年周期で噴火する有珠山・樽前山は、前回の噴火から20年以上経過し、噴火リスクが増加。
 ○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おり、平成12年の有珠山噴火時はいずれも被災。物流事業者は国道5号への迂回を余儀なくされたが、当該区間においては地吹雪やスタックが発生しているほか、洪水浸水想定区域も存在し、災害時における広域物流の確実性が課題。

▼太平洋側活火山(有珠山・樽前山)の噴火履歴



▼平成12年有珠山噴火による影響(噴火時の物流転換状況)



資料：H12有珠山噴火に伴う影響調査(北海道開発局)

▼地吹雪・スタック発生状況



地吹雪発生状況(H31.2.12)



スタック発生状況(R2.12.26)

■地域の声(広域運送業者)

- ・普段、道南から札幌まで運ぶときは、太平洋側ルートを利用している。国道5号は地吹雪が多く、線形が悪くて走りにくいため、時間が読めない。
- ・H12の有珠山噴火時に太平洋側ルートが被災して通れなかった間は、物流にも大きな影響が生じた。災害時でも道南と札幌を結ぶ強くて早い道路が必要。

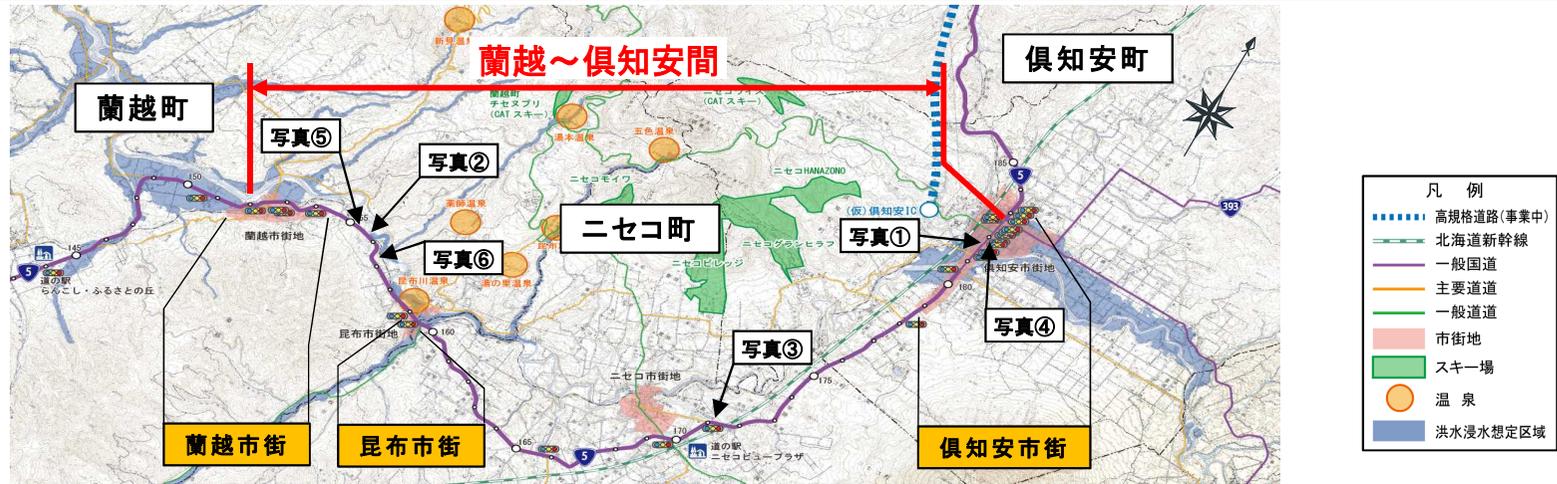
▼尻別川・昆布川洪水浸水想定区域図



4. 道路の状況と課題

4-1) 国道5号の道路課題

- 走行環境・混雑: 市街地での信号連続や、郊外部での道路線形不良により走行性が低下。
- 安全: 郊外部では正面衝突事故が多発しており、市街地では観光バスが巻き込まれる事故の発生。
- 災害: 当該地域は豪雪地帯であり、郊外部では冬期に地吹雪や大型車のスタックが発生。



走行環境・混雑

写真①

 市街地での冬期混雑状況 (H27.1.8)

写真②

 郊外部の冬期混雑状況 (R3.01.20)

市街部での信号連続や郊外部の道路線形不良により走行性が低下

安全

写真③

 郊外部での正面衝突事故 (H24.11.18)

写真④

 市街地での事故発生状況 (H28.7.7)

郊外部における正面衝突事故の多発や観光バスが巻き込まれる事故の発生

災害

写真⑤

 郊外部での地吹雪発生状況 (R3.2.23)

写真⑥

 郊外部でのスタック発生状況 (R3.1.20)

郊外部で冬期に地吹雪やスタックが発生

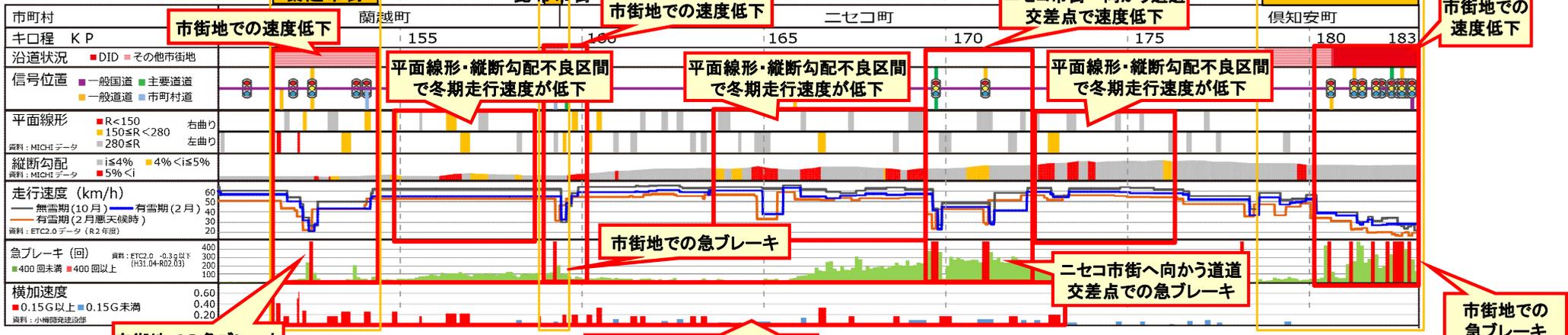
4-2) 道路の状況と課題(走行環境・混雑)

- 蘭越・昆布・倶知安市街地では、信号の連続による速度低下が大きく、急ブレーキが多発。
- 蘭越～倶知安間の郊外部では、道道交差点や平面線形・縦断勾配不良区間において、冬期走行速度が低下。
- 市街地での線形不良区間の通過により、揺れや振動が発生し、走行性が低下。

▼蘭越～倶知安間の走行性の課題



- 凡例
- 高規格道路(事業中)
 - 北海道新幹線
 - 一般国道
 - 主要道道
 - 一般道道
 - 市街地
 - スキー場
 - 温泉



▼市街地における信号交差点と冬期旅行速度



資料: ETC2.0プローブ情報(冬期: R2.2月)



市街地での冬期混雑状況(H27.1.8)



郊外部の冬期混雑状況(R3.01.20)

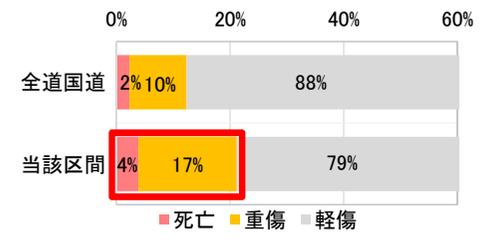
4-3) 道路の状況と課題(安全)

- 蘭越～倶知安間は死亡・重傷事故割合が全道国道の約2倍。
- 市街地では、沿道出入り交通との輻輳による車両相互の事故が多発し、観光交通にも影響。
- 郊外部では、平面線形・縦断勾配不良により見通しの悪い区間が多く、正面衝突の割合は全道国道の6倍以上。また、ニセコ市街へ向かう道道交差点でも出会い頭事故が多発。

▼蘭越～倶知安間の安全面の課題

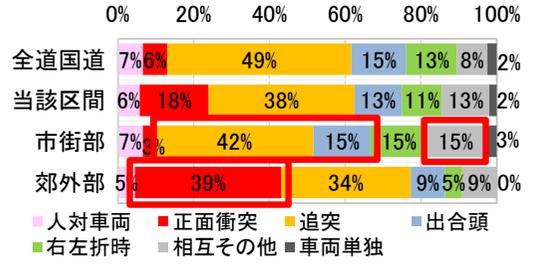


▼死亡・重傷・軽傷事故割合(H22-R1)



資料: 事故マッチングデータ、警察データ

▼事故類型別割合(H22-R1)



注: 追突・出合頭・相互その他には、沿道出入り交通との輻輳を起因とする事故が含まれる

資料: 事故マッチングデータ、警察データ

市町村	蘭越町	ニセコ町	倶知安町				
キロ程 KP	150	155	160	165	175	180	183
沿道状況	[Diagram showing road types: 一般国道, 主要道道, 一般道道, 市町村道]						
信号位置	[Diagram showing signal locations]						
平面線形	[Diagram showing horizontal alignment: R<150, 150≤R<280, 280≤R]						
縦断勾配	[Diagram showing vertical curve: i≤4%, 4%<i≤5%, 5%<i]						
事故形態別事故件数 (件)	[Bar chart showing accident counts by type]						
事故類型別事故件数 (件)	[Bar chart showing accident counts by type]						
事故危険区間	[Diagram showing dangerous sections]						



郊外部での正面衝突事故 (H24.11.18)

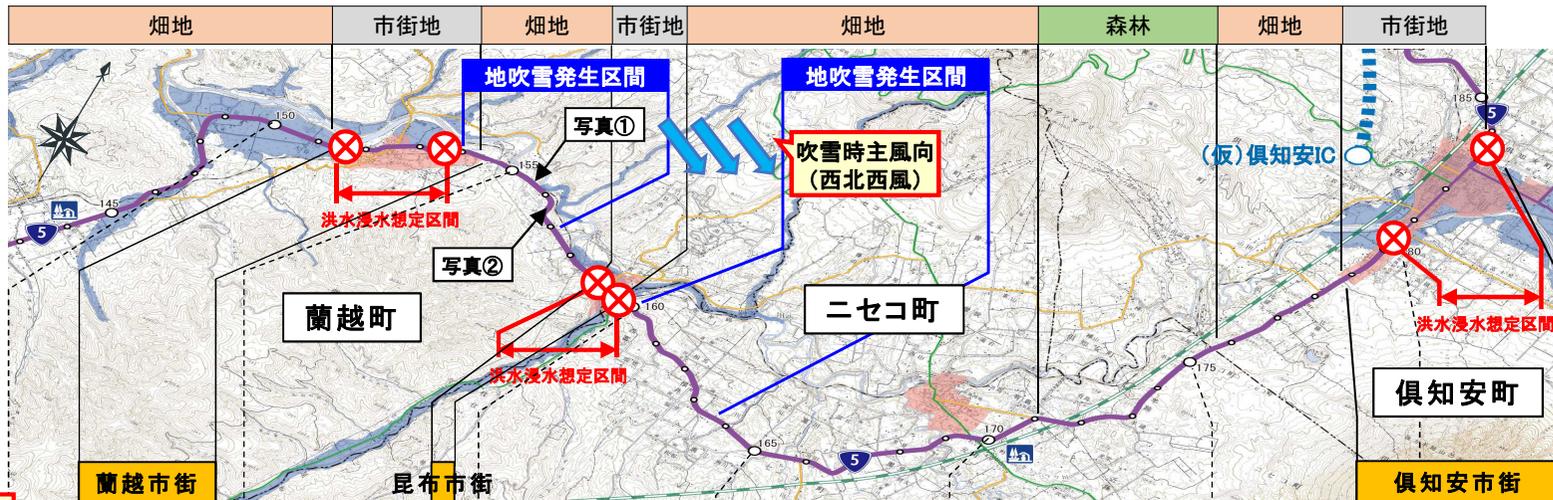


市街地での事故発生状況 (H28.7.7)

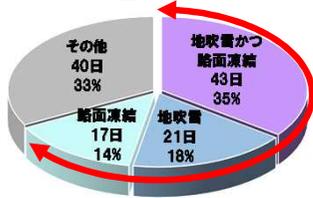
4-4) 道路の状況と課題(災害)

- 蘭越～倶知安間では、平面線形・縦断勾配の特に不良な箇所、冬期に大型車のスタックが発生しているほか、沿道には畑地が広がり、風を遮るものが無いため、地吹雪や路面凍結が発生しやすく、冬期における走行時の安全性に課題。
- 蘭越・昆布・倶知安市街では、尻別川・昆布川の洪水浸水想定区域が存在しており、洪水災害発生時は国道が通行できなくなることから、災害時における国道機能の確保が課題。

▼蘭越～倶知安間の地吹雪発生区間と洪水浸水想定区間



▼冬期の道路状況



地吹雪・路面凍結が多い

資料：気象庁/過去の気象データ
※観測地点：倶知安(H23-R2年度),12月-3月の平均



郊外部での地吹雪発生状況(R3.2.23)



郊外部でのスタック発生状況(R3.1.20)

5. 課題の整理

5-1) 地域の課題と道路の課題(案)

地域の課題(案)	道路の課題(案)	テーマ
<ul style="list-style-type: none"> ○当該地域は、国際的なリゾート開発が進むニセコ観光圏を有する世界規模の観光地。 ○新千歳空港や札幌市、2030年開業の北海道新幹線倶知安駅からニセコリゾートまでのアクセス時には、信号が連続し、一般交通と観光交通が混在して市街地を通過する必要があり、速達性及び安全性が課題。 ○近年は倶知安町の地価高騰により、蘭越町やニセコ町を中心に観光従事者の定住地確保の動きがあるが、沿道出入り交通が多い市街地や線形が悪い郊外部を通過する必要があり、速達性及び安全性が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ニセコリゾートまでの観光ルート上に、市街地部では信号交差点の連続による混雑や速度低下発生箇所、沿道出入り交通との輻輳等による交通事故発生箇所が存在しており、速達性や安全性の高い道路が必要。 ○蘭越町・ニセコ町から倶知安町方面への通勤経路に、信号が連続する市街地や交差点での速度低下、線形不良箇所において交通事故が発生しており、速達性や安全性の高い道路が必要。 	観光支援 (人流)
<ul style="list-style-type: none"> ○南後志地域では、倶知安町を除き医療従事者不足が深刻で、医療施設の縮小・統合が進み、対応可能な診療科目も少ない。特に、蘭越町・ニセコ町の救急搬送は、近隣の倶知安町に大きく依存。 ○当該地域は豪雪地帯のため、冬期にドクターヘリが出動できないことが多いが、救急搬送時における速度低下や振動、揺れが発生し、走行環境に課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ○蘭越町やニセコ町から倶知安町への救急搬送ルート上に、速度低下の大きい市街地や走行性の悪い線形不良箇所が存在しているため、速達性や安定性の高い道路が必要。 	暮らし (医療)
<ul style="list-style-type: none"> ○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おり、平成12年の有珠山噴火時はいずれも被災し、物流事業者は国道5号への迂回を余儀なくされたが、代替路においても地吹雪やスタックが発生しているほか、洪水浸水想定区域も存在し、災害時における広域物流の確実性が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ○当該区間においては、郊外部において地吹雪やスタックが発生しやすく、冬期の国道機能の確保に課題。 ○尻別川・昆布川流域には洪水浸水想定区域が存在し、洪水災害発生時は国道が通行できなくなるため、災害時における国道機能の確保が課題。 	災害 (防災)

5-2) 地域の課題(案)

地域・道路の状況から導かれる地域の課題(案)

○当該地域は、国際的なリゾート開発が進むニセコ観光圏を有する世界規模の観光地。

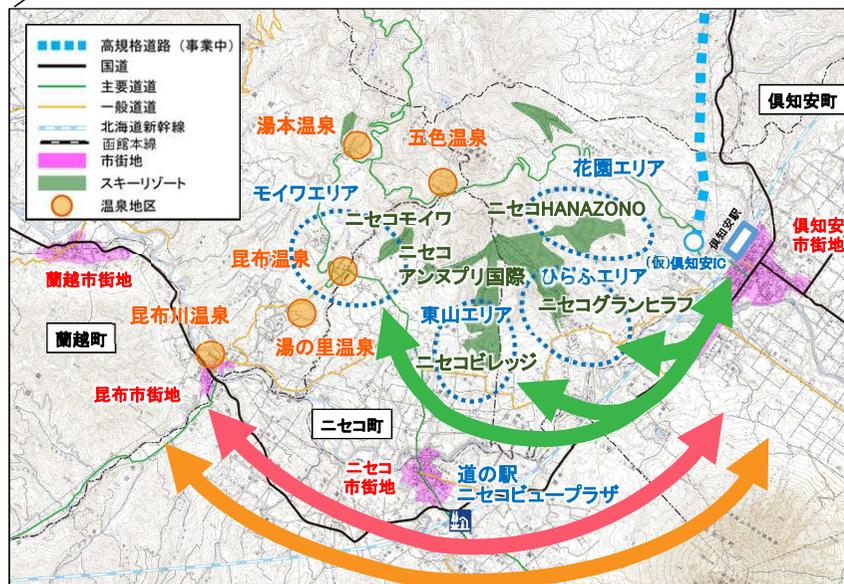
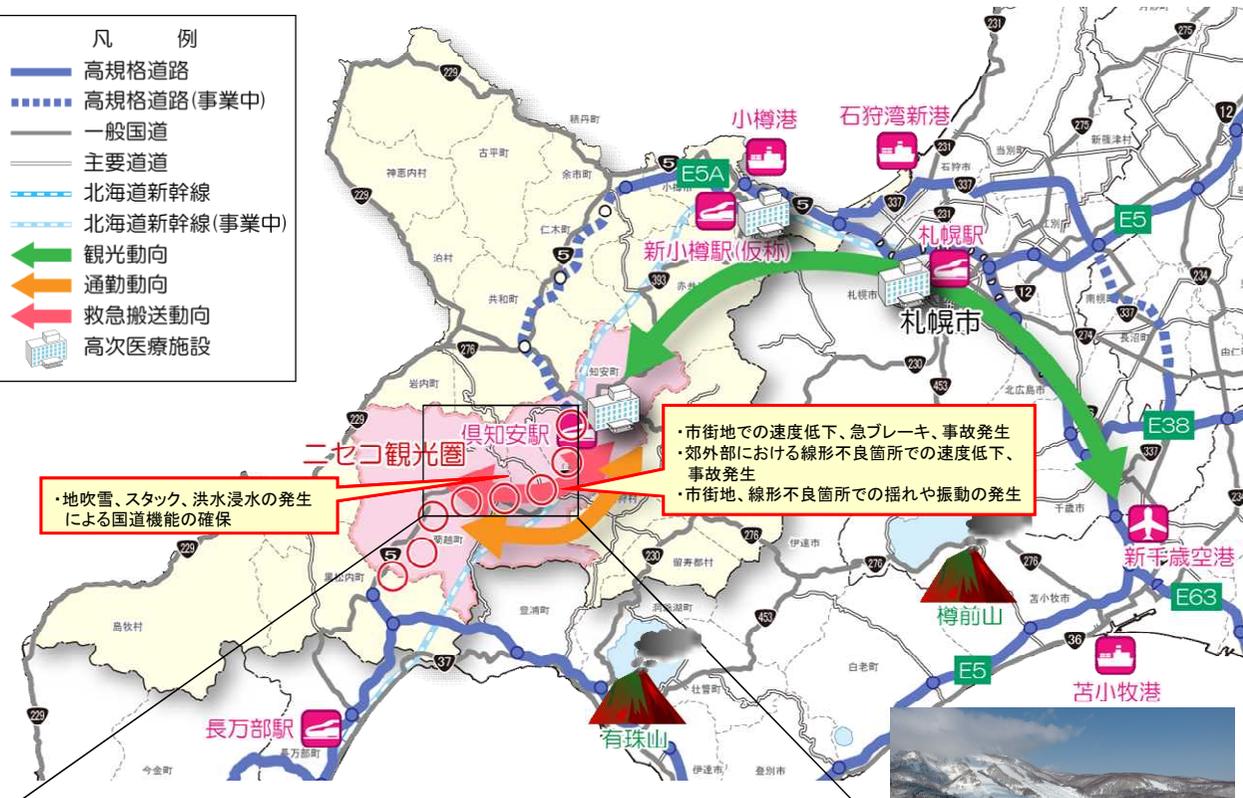
○新千歳空港や札幌市、2030年開業の北海道新幹線倶知安駅からニセコリゾートまでのアクセス時には、信号が連続し、一般交通と観光交通が混在して市街地を通過する必要があり、速達性及び安全性が課題。

○近年は倶知安町の地価高騰により、蘭越町やニセコ町を中心に観光従事者の定住地確保の動きがあるが、沿道出入り交通が多い市街地や線形が悪い郊外部を通過する必要があり、速達性及び安全性が課題。

○南後志地域では、倶知安町を除き医療従事者不足が深刻で、医療施設の縮小・統合が進み、対応可能な診療科目も少ない。特に、蘭越町・ニセコ町の救急搬送は、近隣の倶知安町に大きく依存。

○当該地域は豪雪地帯のため、冬期にドクターヘリが出動できないことが多いが、救急搬送時における速度低下や振動、揺れが発生し、走行環境に課題。

○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おり、平成12年の有珠山噴火時はいずれも被災し、物流事業者は国道5号への迂回を余儀なくされたが、代替路においても地吹雪やスタックが発生しているほか、洪水浸水想定区域も存在し、災害時における広域物流の確実性が課題。



ニセコリゾート中心地(ひらふエリア)



冬のパウダースキー



夏のラフティング

観光支援(人流)

暮らし(医療)

災害(防災)

5-3) 地域の将来像

地域の将来像

観光

○観光客など交流人口の増大

〔第2期蘭越町まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020～2024）〕

○ニセコエリアの二次交通及び域内交通の確保

〔第5次ニセコ町総合計画（2012～2023）〕

○広域的連携による通年型観光の実現

〔第6次倶知安町総合計画（2020～2031）〕

○国際的なリゾートにふさわしい空間、景観、インフラの整備

〔ニセコ観光圏整備計画（2019～2023）〕

医療

○地域医療体制の整備

〔第6期蘭越町総合計画（2020～2029）〕

○倶知安厚生病院等二次医療体制の充実に向けた広域的取り組みの推進

〔第5次ニセコ町総合計画（2012～2023）〕

○誰もが（観光客であっても）安心できる医療体制の整備

〔第6次倶知安町総合計画（2020～2031）〕

産業・経済

○観光やその関連領域で地域での経済循環

〔ニセコ観光圏整備計画（2019～2023）〕

○持続可能な農業生産の推進

〔第6期蘭越町総合計画（2020～2029）〕

○地域内経済構造の変化に応じた商業活性化

〔第5次ニセコ町総合計画（2012～2023）〕

○地場産業の強化と農作物加工・販売の促進

〔第6次倶知安町総合計画（2020～2031）〕

安全・防災

○防災・減災対策の推進〔第6期蘭越町総合計画（2020～2029）〕

○広域の消防体制・救急体制における地域の消防力の充実〔第5次ニセコ町総合計画（2012～2023）〕

○防災・防犯など安全な地域をつくる取組の充実〔第6次倶知安町総合計画（2020～2031）〕

5-4) 地域の将来像(新たな北海道総合開発計画の構成)

第1章 計画策定の意義

第1節 北海道開発の経緯

- 国全体の安定と発展に寄与するため、特別な開発政策の下、北海道開発を推進。
- 食料品等の輸出倍増、外国人観光客数100万人突破等の成長産業の萌芽。他方、経済・人口は縮小傾向。ネットワーク未整備区間、地域コミュニティ維持に係る懸念の存在。

第2節 我が国を取り巻く時代の潮流

(1) 本格的な人口減少時代の到来

(2) グローバル化の更なる進展と国際環境の変化

(3) 大規模災害等の切迫

第3節 新たな北海道総合開発計画の意義

- 北海道開発の基本的意義：北海道の資源・特性を活かして、国の課題の解決に貢献。
- 人口減少・高齢化の急速な進展等により、食や自然環境など北海道の強みを提供し、我が国全体に貢献している「生産空間」の維持が困難となるおそれ。
- 来たるべき10年間は、
 - ・「生産空間のサバイバル」「地域としての生き残り」を賭けた重要な期間。
 - ・また、北海道新幹線開業、高速道路網の道東延伸、2020年オリパラ等を地域の飛躍の契機となし得る期間。
- これらの機会の活用によって、本格的な人口減少時代にあっても活力を失うことなく人々が豊かな暮らしを送ることのできる地域社会の先駆的形成を図る。

第2章 計画の目標

キャッチフレーズ：「世界の北海道」

ビジョン：2050年を見据え、「世界水準の価値創造空間」の形成

《3つの目標》

(1) 人が輝く地域社会

(2) 世界に目を向けた産業

(3) 強靱で持続可能な国土

第3章 計画推進の基本方針

第1節 計画の期間 2016（平成28）～2025（平成37）年度の10年間

第2節 施策の基本的な考え方

(1) 北海道型地域構造の保持・形成

- 「生産空間」「市街地」「中心都市」の3層構造で人々の日常生活が営まれる「基礎圏域」を形成。
- 札幌都市圏：集積を活かして北海道全体を牽引。

(2) 北海道の価値創造力の強化

- 人口減少時代にあっては、「人」こそが資源。
- 人材育成・活用の重点的実施とともに、多様な人々を引きつけ、地域の価値創造力を向上。

第3節 計画の推進方策

(1) 産学官民金連携による重層的なプラットフォームの形成

- 人材育成、地域づくり等のテーマに応じて、産学官民金が連携するプラットフォームを各地域又は北海道全体で展開し、取組を持続的にマネジメント。

(2) イノベーションの先導的・積極的導入～「北海道イニシアティブ」の推進

- 技術の力で人口減をカバーし、地域の課題を旧弊にとらわれずイノベティブに解決。

(3) 戦略的な社会資本整備

- 社会資本のストック効果を最大限に発揮。
- 戦略的なインフラメンテナンスの徹底、技術開発も活用した「賢く使う」取組の充実強化。

(4) 計画のマネジメント

- 「企画立案→実施→評価→改善」のマネジメントサイクル。おおむね5年後に総合的な点検。

第4章 計画の主要施策

第1節 人が輝く地域社会の形成

- (1) 北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進
- (2) 北海道の価値創造力の強化に向けた多様な人材の確保・対流の促進

第2節 世界に目を向けた産業の振興

- (1) 農林水産業・食関連産業の振興
- (2) 世界水準の観光地の形成
- (3) 地域の強みを活かした産業の育成

・高規格幹線道路を始めとする基幹的なネットワークについては、農水産品・食料品の輸送や観光等に求められる広域的な人流・物流を支える交通体系を強化する観点から、生産地や観光地、消費地、空港・港湾等の交通拠点を結ぶ道路ネットワークの整備、ミッシングリンク解消等を推進する。

第3節 強靱で持続可能な国土の形成

- (1) 恵み豊かな自然と共生する持続可能な地域社会の形成
 - ① 環境と経済・社会の持続可能性の確保
 - ② 環境負荷の少ないエネルギー需給構造の実現
- (2) 強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成
 - ① 激甚化・多様化する災害への対応
 - ② 我が国全体の国土強靱化への貢献
 - ③ 安全・安心な社会基盤の利活用

5-5) 地域の将来像(蘭越町、ニセコ町のまちづくり)

- 蘭越町では、町外からの定住促進、持続可能な公共交通網の形成や、後志管内や他地域と連携した観光客誘致等の方針が示されている。
- ニセコ町では、良好な自然景観を守り、誇りに思える景観づくり、重点道の駅「ニセコビュープラザ」の機能のさらなる拡充や、総合交通体系の整備による広域的な利便性の確保等の方針が示されている。

蘭越町のまちづくり基本目標

- (1) 新たな時代に適した行政体制づくりのために
- (2) 住みよいまち、選ばれるまちづくりのために
- (3) 共生の地域づくりのために
- (4) 地域に根ざしたしごとづくりのために
- (5) まちのにぎわいづくりのために
- (6) 暮らしの基盤づくりのために
- (7) 自立の精神を養うために
- (8) 持続的な保険運営のために
- (9) 水の循環づくりのために

施策の概要

- 地域公共交通網・情報網の形成
- ・**持続可能な公共交通網の形成**
- 町外からの定住促進
- ・移動利便性の向上 ・重点的な定住促進戦略の推進
- 防災・減災対策の推進 ■ 地域医療の維持
- ・防災・減災体制の整備 ・消防体制の充実 ・地域医療体制の整備
- 農業の振興 ■ 林業・水産業の維持
- ・持続可能な農業生産の推進 ・蘭越ブランドの推進 ・水産業への支援
- 観光客など交流人口の増大
- ・後志管内や他地域と連携した観光客誘致 ・観光・交流分野の団体との連携

ニセコ町のまちづくり基本目標

- (1) 循環：ゆたかな自然環境を軸にエネルギーが循環するまち
- (2) 連携：自然環境と調和した経済社会を持つまち
- (3) 挑戦：まちの魅力を活かした新たな挑戦が、人と文化を育てるまち
- (4) 共助：みんなが学びあい、成長しながら、いきいきと暮らすまち
- (5) 安心：だれもが安心して暮らせるまち

施策の概要

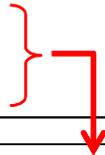
- ニセコ町の自然環境と景観を守り、生活環境を向上させます
- ・**準都市計画等により良好な自然景観を守り育てる**
- ニセコ町の地域資源を活かし、快適な生活基盤を整備します
- ・市街住宅地にも誇りに思える景観をつくる
- ・**新幹線や高速道路に接続する地域内交通体系の検討**
- 資源やエネルギーを地域内で上手に使います
- ・利便性の高い公共交通（バス等）を地域に導入する
- 商工業と農業、観光業の連携を進め地域産業の活性化を目指します
- ・重点道の駅「ニセコビュープラザ」の機能のさらなる拡充
- 環境や地域文化を活かした観光を進めます
- ・ニセコエリアの二次交通及び域内交通の確保 ・ニセコ観光圏による受け入れ態勢強化
- 健康寿命を延ばして人生を楽しみます
- ・倶知安厚生病院等二次医療体制の充実に向けた広域的取組の連携
- 災害に強く、安心して暮らせる地域をつくります
- ・広域の消防体制・救急体制における地域の消防力の充実

5-6) 地域の将来像(倶知安町のまちづくり)

- 倶知安町では、国際的リゾート地にふさわしいまちづくり推進等の方針が示されているほか、新幹線や高速道路による円滑で安全な広域交通ネットワークの形成に取り組む方針が示されている。
- また、ニセコひらふエリアに交通拠点となるシンボル施設等の整備が計画されているほか、域内交通の強化、倶知安ICの開通や新幹線の開業に伴うアクセス機能確保等についても検討する方針が示されている。

倶知安町のまちづくり基本目標

- (1) くっちゃんて暮らす幸せを感じる
- (2) くっちゃんて交流する幸せを感じる



施策の概要

- 誰もが長く働き続けられるまちにする
 - ・ 地域産業の強化と農作物の加工・販売の促進
 - ・ 人手不足を解消するため通年での職場確保と受入体制の整備
- 健康で笑顔があふれるまちにする
 - ・ 誰もが(観光客であっても)安心できる医療体制の整備
- 帰ってきたくなる故郷(まち)にする
 - ・ 国際リゾート地にふさわしいまちづくりの推進
- 住みたくなる都市(まち)にする
 - ・ **公共交通ネットワークの充実**
 - ・ 防災・防犯など安全な地域をつくる取組の充実
 - 新幹線と高速道路によって人と地域がつながるまちにする
 - ・ 新幹線開業に向けた着実なまちづくり
 - ・ **円滑で安全な広域交通ネットワークの形成**
- 交流エリアとしての質を高める
 - ・ 域内交通網の整備
 - ・ 広域的な連携による通年型観光の実現

資料：第6次倶知安町総合計画(2020~2031)
第2期倶知安町まち・ひと・しごと創生総合戦略(2020~2031)
倶知安町観光地マスタープラン(2020~2031)
倶知安町観光振興計画(2020~2031)

<倶知安町観光地マスタープラン>

- エリアの価値向上に資するサービス集積
 - ・ 美術館やギャラリーホール棟の文化関連施設
 - ・ 域内公共交通(バス)
 - ・ エリア外駐車場との接続交通(シャトルバスやゴンドラ等)
- 質の高い開発誘導
 - ・ 開発の激しいエリアの開発総量のコントロール
 - ・ リノベーション誘導による持続的なリゾート価値の向上
- シンボル空間の整備
 - ・ ニセコひらふエリアに交通拠点となるシンボルゲートおよびシャトルバスターミナルを整備



<倶知安町観光振興計画>

- 戦略1 持続可能性の確保
 - ・ 開発許容エリアとして「リゾートエリア」を開発圧力の高いニセコひらふエリアにおいて設定
- 戦略2 リゾートの魅力向上
 - ・ ニセコひらふエリアのサン・スポーツランドにターミナル機能やコミュニティ機能等の整備検討
 - ・ 駅前広場にイベントスペースや歩行者空間の整備を検討
 - ・ 倶知安ICの開通に向け交通量増加への対応や駅とのアクセス機能確保について協議
- 戦略3 滞在環境の向上
 - ・ 市街地とリゾートエリアを結ぶ公共交通の強化
 - ・ 官民連携による交通混雑の緩和
 - ・ 高速道路や新幹線開通に伴う需要増に対する駐車場増設の必要性検討
- 戦略4 平準化の促進
 - ・ MICE等の誘致
 - ・ グリーン期コンテンツの発展
- 戦略5 人材の確保・定着・育成
 - ・ サービス産業従事者の住宅課題の解消

6. 意見聴取方法

6-1) 意見聴取方法

■意見聴取の基本方針

○「地域の改善すべき課題」、「北海道横断自動車道の調査中区間及び並行する国道5号の課題」に対し意見を伺う。

■アンケート配布範囲

- : アンケート対象範囲
- : 国道5号
- : 一般国道



■意見聴取の方法と対象者

対象者・実施方法

		【自治体及び団体代表者】	
ヒアリング	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	
	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)、北海道バス協会、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)	
	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ヒアリング	
		【地域住民及び道路利用者】	
アンケート	地域住民	倶知安町(全戸:約8,000戸)、ニセコ町(全戸:約3,000戸)、蘭越町(全戸:約2,000戸)、寿都町(全戸:約2,000戸)、島牧村(全戸:約1,000戸)、黒松内町(全戸:約1,000戸)、真狩村(全戸:約1,000戸)	郵送配布調査(約18,000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	

6-2) 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯選定に当り、回答者が重要視する視点を把握する。 ・インターチェンジ設置位置(配置計画)において、回答者が重要視する視点を把握する。 	今後
その他自由意見	その他、各区間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

6-3) 第1回アンケート調査(案)

■第1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（蘭越～倶知安間）における道路計画に関する第1回アンケート調査

北海道横断自動車道は、黒松内町を起点として、蘭越町、ニセコ町、倶知安町、共和町、仁木町、余市町を経由し小樽市に至る道路です。

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。

アンケートにご協力いただけますよう、宜しくお願いいたします。

■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。



1

②後志地域の概況

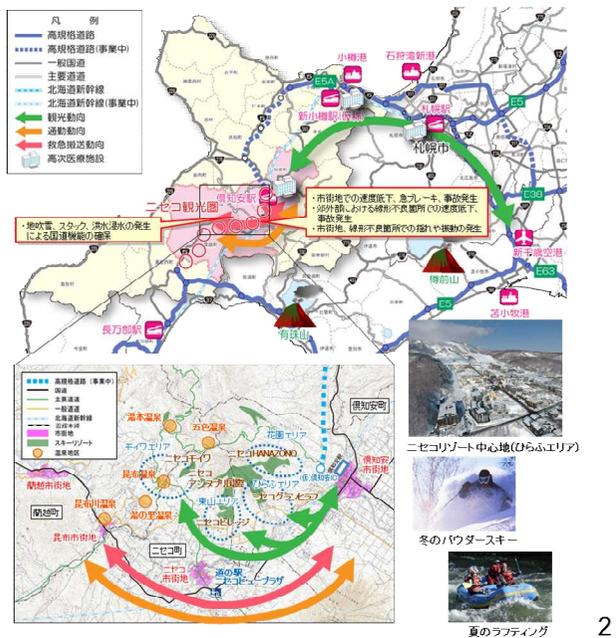
➡ ○地域の概況と課題について説明

後志地域の目指す姿と概況

後志地域における国道5号は、物流拠点や高次医療拠点が集積する小樽市・札幌市と、圏域最大の観光拠点であるニセコエリア、北海道の玄関口である道南圏を結ぶ基幹ルートとして観光、救急搬送、物流、暮らしなど様々な交通が利用する重要路線です。

このような中、現在の地域や道路の状況から、地域の将来を見据えた改善すべき課題（道路に関して）は、以下のように考えられます。

- | 地域・道路の状況から導かれる地域の課題(案) |
|---|
| <p>観光支援(人流)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○当該地域は、国際的なリゾート開発が進むニセコ観光圏を有する世界規模の観光地。 ○新千歳空港や札幌市、2030年開業の北海道新幹線倶知安駅からニセコリゾートまでのアクセス時には、信号が連続し、一般交通と観光交通が混在して市街地を通過する必要があり、速達性及び安全性が課題。 ○近年は倶知安町の地価高騰により、蘭越町やニセコ町を中心に観光従事者の居住地確保の動きがあるが、沿道出入り交通が多い市街地や線形が悪い郊外部を通過する必要があり、速達性及び安全性が課題。 |
| <p>暮らし(医療)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○南後志地域では、倶知安町を除き医療従事者不足が深刻で、医療施設の縮小・統合が進み、対応可能な診療科目も少ない。特に、蘭越町・ニセコ町の救急搬送は、近隣の倶知安町に大きく依存。 ○当該地域は豪雪地帯のため、冬期にドクターヘリが出勤できないことが多いが、救急搬送時における速度低下や振動、揺れが発生し、走行環境に課題。 |
| <p>災害(防災)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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おり、平成12年の有珠山噴火時はいずれも被災し、物流事業者は国道5号への迂回を余儀なくされたが、代替路においても地吹雪やスタックが発生しているほか、洪水浸水想定区域も存在し、災害時における広域物流の確実性が課題。 |



2

6-4) 第1回アンケート調査(案)

■第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

③将来を見据えた改善すべき課題

- ➡ ○将来を見据えた改善すべき地域課題の提示
- 対象路線の道路課題の提示

将来を見据えた改善すべき課題

■地域の課題は、以下のように考えられます。

ニセコ観光圏のアクセシビリティ向上

▼ニセコ観光圏の訪日外国人宿泊客数と宿泊施設の推移

▼外国人宿泊客数10年で約2倍

▼外国人宿泊客数10年で約2倍

▼ニセコ観光圏の交通動向

▼有効求人倍率の推移

▼有効求人倍率は増加傾向

▼ニセコ観光圏のアクセシビリティ

▼ニセコ観光圏のアクセシビリティ

救急医療機関への到達性・安定性向上

▼10万人当たりの医師数比較(022-130対比)

▼南後志周辺町村(倶知安町を除く)の主な救急搬送

▼道央7クマヘリ月別出勤実績(H30年度)

災害時の国道機能確保

▼火山噴火リスクが増大

▼平成12年有珠山噴火による影響(噴火時の物流を換状)

▼尻別川・昆布川洪水浸水想定区域

蘭越～倶知安間の道路課題

■国道5号 蘭越～倶知安間の道路課題は、以下のように考えられます。

観光・人流の状況

写真① 市街地での冬期混雑状況 (H27.1.8)

写真② 郊外部での冬期混雑状況 (R3.01.20)

市街地での信号連続や郊外部の道路線形不良により走行性が低下

暮らし・医療の状況

写真③ 郊外部での正面衝突事故 (H24.11.16)

写真④ 市街地での事故発生状況 (H28.7.7)

郊外部における正面衝突事故の多発や観光バスが巻き込まれる事故の発生

災害の状況

写真⑤ 郊外部での地吹雪発生状況 (R3.2.23)

写真⑥ 郊外部でのスタック発生状況 (R3.1.20)

郊外部で冬期に地吹雪やスタックが発生

北海道横断自動車道 蘭越～倶知安間

6-5) 第1回アンケート調査(案)

■ 質問内容・解答欄

問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5段階で評価してください。

項目	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない
A 二セコリゾートへのアクセスに時間がかかり、市街地での観光交通との輻輳等により安全に走行できない	1	2	3	4	5
B 二セコ観光圏を結ぶ各市町村間の移動に時間がかかり、線形不良箇所の通過により走りづらい	1	2	3	4	5
C 救急搬送に時間がかかり、カーブや信号等により患者への負担が少ない走行ができない	1	2	3	4	5
D 地吹雪や洪水で国道が通行できず、有珠山噴火等の大規模災害発生時の物流に影響が出る。	1	2	3	4	5

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。

問2 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5段階で評価してください。

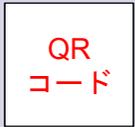
項目	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない
A 二セコリゾートへの移動時間を短縮し、安全に走れる道路	1	2	3	4	5
B 二セコ観光圏内を速く安全に移動できる道路	1	2	3	4	5
C 救急搬送時間を短縮し、安定走行が可能な道路	1	2	3	4	5
D 有珠山噴火等の大規模災害時や、地吹雪・洪水時でも機能する道路	1	2	3	4	5

上記A～D以外で、あなたが必要だと思うことがあれば、ご自由にお書きください。

問3 国道5号蘭越～倶知安間についてご意見・ご要望がありましたらお書き下さい

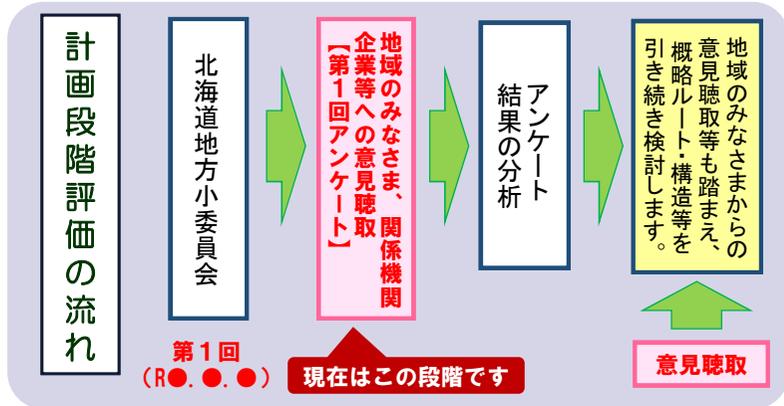
6-6) 第1回アンケート調査(案)

- ・回答は同封の郵便はがきにご記入ください。
- ・解凍用の郵便はがきは、切手を貼らずに最寄りの郵便ポストへ投函して下さい。
なお、投かんは令和●年●月●日(●)までをお願いします。
- ・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://○○○○
※小樽開発建設部ホームページからもアクセス可能です。



■アンケートは「計画段階評価」審議の参考意見となります。

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階評価の取組を導入しています。
これは、道路の整備方針を地域の声（地域の皆様、道路利用者、関係団体）を聞きながら、第三者委員会によって審議するものです。



アンケートの記入例

郵便はがき

料金受取人払

0 4 7 8 5 5 5

小樽郵便局 承 認

000

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

北海道横断自動車道 蘭越～倶知安間 第1回アンケート回答欄

問1 後志の将来を見据えた地域の課題について
1-1 以下のA～Dの該当するもの1つに○をつけて下さい。

	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない
A ニセリゾートへのアクセス性	1	2	3	4	5
B ニセ観光圏内な速く安全な移動	1	2	3	4	5
C 救急車両の搬送時間や安定性	1	2	3	4	5
D 大規模災害時の交通網の寸断	1	2	3	4	5

1-2 上記以外で課題と思うことがあれば、ご自由にお書き下さい。

.....

問2 国道5号蘭越～倶知安間に必要な機能について
2-1 以下のA～Dの該当するもの1つに○をつけて下さい。

	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない
A 観光地アクセスの速達性・安全性の確保	1	2	3	4	5
B 観光圏内の速く安全な移動の確保	1	2	3	4	5
C 救急搬送の時間短縮と安定性の確保	1	2	3	4	5
D 大規模災害時の道路の耐災害性	1	2	3	4	5

2-2 上記以外で必要と思うことがあれば、ご自由にお書き下さい。

.....

問3 その他のご意見
国道5号蘭越～倶知安間についてご意見・ご要望がありましたらお書き下さい。

.....

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

国土交通省

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）