

道道の整備効果に関する一考察

― 仁別大曲線および北檜山大成線を事例として ―

平岡 祥孝

I はじめに

本稿の課題は、北海道が改修・維持管理している道道の整備効果に関して、道道仁別大曲線と、道道北檜山大成線を事例として分析することにある。

道路は、高規格幹線道路と一般道路に大別される。積雪寒冷地帯であつて広域分散型の社会構造を地域特性とする北海道においては、高規格幹線道路はより迅速に、より安全に、そしてより快適に移動するという、モビリティの高度化を実現するうえで、必要不可欠な社会資本である。ちなみに高規格幹線道路は、高速自動車国道と一般国道自動車専用道路が主体である。それに加えて、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路が、高規格幹線道路に含まれる。

北海道の高規格幹線道路の整備状況（二〇二〇年三月末時点）は総延長一一八三キロメートルである。その内訳を見るならば、高速自動車国道七八八キロメートル、一般国道自動車専用道路二八五キロメートル、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路一〇キロメートルである。

高規格幹線道路に関しては、北海道を除く全国の開通率八六％に対して、北海道は六五％である（北海道開発局、「道路事業概要二〇二〇」）。

他方、一般道路は、一般国道、都道府県道、市町村道に分類され、都道府県道は主要地方道と一般都道府県道に分けられる。北海道（二〇一八年四月一現在）は、一般国道六三六・二キロメートル、都道府県道一万一八七・一キロメートル（主要地方道四五六キロメートルと一般都道府県道七三二・五キロメートル）、市町村道七万一一〇・四キロメートルである（国土交通省、「道路統計年報二〇一九」）。要するに、一般道路約九万キロメートルのうち、道道は約一万二〇〇キロメートルである。

鉄道網が衰退していく状況を直視するならば、高規格幹線道路整備による道央・道南・道東・道北の四圏域のネットワーク化は焦眉の急であることは、疑問の余地は無い。それゆえ、北海道の道路整備課題と言え、高規格幹線道路整備に焦点が当てられてきたと言つても過言ではない。

その上で、高規格幹線道路や一般国道との接続・補完を通してより一層効果的なネットワーク効果を発揮すること、あるいは市町村道との連携を通

してより重層的なネットワーク効果を発揮することによって、地域の産業基盤や生活基盤を支える道道の機能も極めて重要であると、筆者は考える。地域の実情を踏まえるならば言うまでもなく、道道も各々求められる優先的機能は異なるであろう。以上のような問題意識を踏まえて、本稿では、都市部の事例として一般道道仁別大曲線を、地方部の事例として一般道道北檜山大成線をそれぞれ取り上げて、道道機能の重要性と整備効果について分析していきたい。

II 一般道道仁別大曲線

道央都市圏総合都市交通体系調査協議会は、第四回道央都市圏パワソントリップ調査を踏まえて、都市交通施策におけるハード施策の一つに「骨格道路網」の強化を提示した（道央都市圏総合都市交通体系調査協議会「道央都市圏の都市交通マスタープラン」二〇一〇年三月）。具体的には「2 高速・3 連携・2 環状・1 3 放射道路」による骨格道路網の形成である。既存道路に重点的な整備や部分的な改良をおこなつて、骨格道路網実現を

目標とした。財政制約を所与とした既存資源の有効的活用の視点から、機能強化を図ろうとする政策意図が読み取れる。一般に道路網とは、高規格幹線道路・地域高規格道路・国道を基本としつつ、これらを補完する道道・市道についても一部含まれる。なおここで言う骨格道路網とは、市町村間を連携する道路網と定義されている。

一般道道仁別大曲線の整備は羊ヶ丘通の延伸である(図1参照)。札幌市内の羊ヶ丘通は外環状道路に含まれ、北広島市内の羊ヶ丘通(仁別大曲線)は13放射道路に含まれる。羊ヶ丘通は従来、道央都市内交通の分散と交通混雑解消を目的として整備されてきている。

仁別大曲線は、北広島市仁別を起点し、国道三六号線との交差点を終点とする幹線道路である。本整備事業の目的は、①北広島大曲地区の国道三六号線と、現在の道道仁別大曲線および道道栗山北広島線が交差する「大曲交差点」における、慢性的な交通渋滞の軽減を図ること、②沿線に位置する大曲工業団地、北広島工業団地へのアクセス強化、③道央都市圏の幹線道路網の形成を図ることであった。そのため、事業箇所は、六車線区間〇・七七キロメートルと四車線区間一・九七キロメートルを合わせた二・七四キロメートルであり、総事業費約七億円であった(北海道建設部)。

二〇一八(平成二九)年三月三〇日に、仁別大曲線はバイパス事業として整備が完了している。その整備効果として、第一に、主たる事業目的であった交通渋滞軽減が実現したことが挙げられる。この点について「渋滞損失時間」で検証してみた

い。渋滞損失時間とは、自由走行が可能な状態からの遅れで、利用者が損失している時間の総計である(渋滞損失時間算定方法の詳細な説明については、紙幅の制約もあって省略したい)。一般国道三六号線と仁別大曲線との交差点における損失時間、すなわち交差点に流入する区間で

発生している損失時間を見てみたい。整備以前の二〇一〇(平成二二)年度では七三四人時間/年であった(国土交通省、「平成二二年度道路センサス」)。札幌市を除けば、交差点損失時間順位では一位であった。しかるに、整備後は二六七千人時間/年(北海道建設部資料)と大幅に改善された。一定の整備効果が確認される。

図1



ただなお、渋滞ピーク時には、左折滞留車両によって後続直進・右折車両への障害が発生している。それゆえ、二〇二〇(令和二)年度末を目的に交差点の改良(左折滞留長の延伸)を完了する予定である。当該交差点が改良された後は、札幌方面の車線での通行が円滑になり、渋滞箇所も指定解除も視野に入る。

第二に、北広島市自体も仁別大曲線の整備効果を受容することができた(図2参照)。まず、大型商業施設(インターヴィレッジ大曲、三井アウトレットパーク札幌北広島)へのアクセス利便性が高まり、商圏が事実上拡大したと推察できる。次に、企業立地が促進され、工業団地の地価も上昇したのである。仁別大曲線周辺には現在、北広島輪厚工業団地(総面積六

図2



○・九ヘクタール)、大曲新工業団地(総面積三三・四ヘクタール)、大曲第3工業団地(総面積五〇・三ヘクタール)が立地している。

たとえば、北広島輪厚工業団地の売却率の推移を見てみよう。北広島輪厚工業団地は平成二三年

の地域経済の発展に寄与していると言えよう。

Ⅲ 一般道道北檜山大成線

北檜山大成線は、せたな町北檜山地区から太田地区、太田地区を経由して大成区に至る延長約三

七月に造成が開始され、二〇一四(平成二六)年一二月に完成している。二〇一二(平成二四)年度の売却率はわずか五%であったが、整備が完了した二〇一六(平成二八)年度では九三%まで急激に上昇し、二〇一八(平成三〇)年度では九七%となった(北広島市「事務事業評価資料」)。

次に、大曲工業団地三丁目(工業地)の地価の推移を紹介したい。平成二六年度では一万一五〇〇円/平方メートルであった地価は、整備が完了した二〇一六(平成二八)年度以降は上昇し続け、二〇一八(平成三〇)年度では一万三五〇〇円/平方メートル、さらに二〇一九(令和元)年度では一万五五〇〇円/平方メートルとなった(国土交通省ホームページ、「土地総合情報システム」)。このように、仁別大曲線の整備は、北広島市

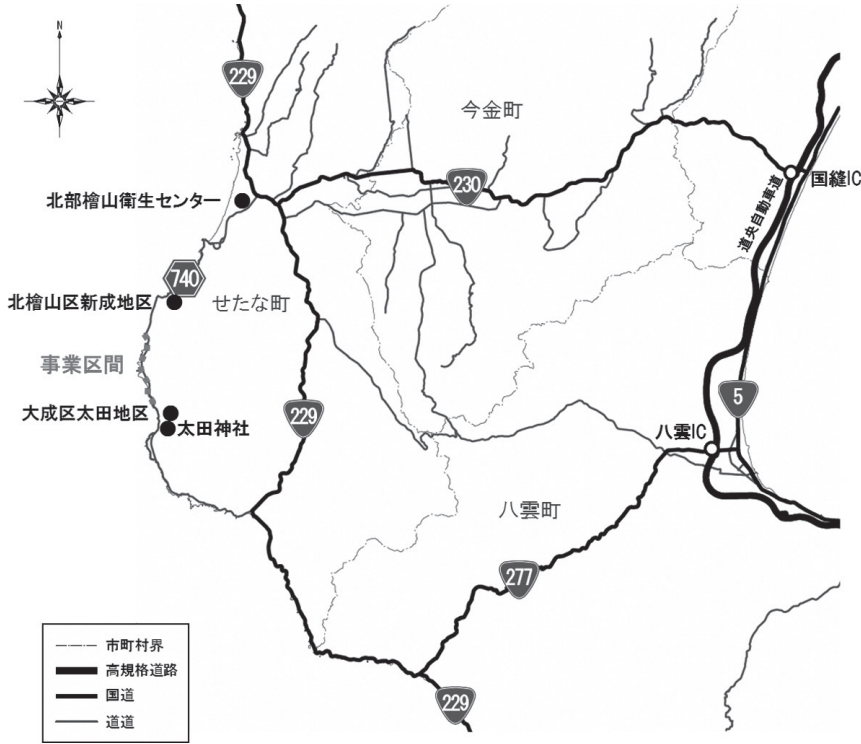
四キロメートルの一般道道である。これまで北檜山大成線は、台風などの災害によって通行不能となり、集落がたびたび孤立化に見舞われてきた。せたな町は二〇〇五(平成一七)年に、瀬棚町、北檜山町、大成町の三町が合併して誕生した。この北檜山大成線のうち、起点のせたな町北檜山地区新成から終点のせたな町大成区太田までの九・二キロメートルが開発道路に指定されて、整備が行なわれた(図3参照)。

本整備事業の目的を筆者なりに整理するならば、①交通不能区間を解消すること、②災害発生時の道路寸断で孤立化する集落を解消すること、③地域経済を支えるとともに地域生活を安定させることであった(北海道開発局、「一般道道北檜山大成線再評価原案準備書説明資料」)。なお総事業費は約二〇億円であった(北海道建設部)。当該整備対象区間は二〇一三(平成二五)年度に開通した。

整備効果として第一に、大成区太田地区から医療施設(せたな町国保病院)までの移動時間が短縮されたことが挙げられる。整備前では所要時間は約四三分であったが、整備後は同約二九分となり、約一四分短縮された(国土交通省、「平成二七年度全国道路・街路交通情勢調査」)。市町村合併にともなって、せたな町大成区では、二〇〇七(平成一九)年四月に地区唯一の国保病院が診療所となり、地域住民はせたな町国保病院まで行かなければならなくなっていた。

第二に、北檜山地区新成地区および大成区太田地区は、被災時に二方向への避難が可能となり、災害時避難計画の確実性が高まった。このように、

図3



地域住民の命を守る、すなわち地域社会の安全・安心を担保するうえで重要な役割を果たす整備であることが確認される。

次に、産業基盤を支える面から見ると、まず、地元水産品の流通利便性を向上させた。せたな町北檜山区からせたな町大成区にかけての沿岸

地域は、ノリ、アワビなど高付加価値の魚種において高いシェアを誇ってきた。

また、当日漁獲したスルメイカは、北海道横断自動車道を利用して札幌卸売市場に輸送されてきた。当該開発道路区間の整備によって、北檜山大成線は物流ルートとして機能強化が図られた

結果、大成区太田地区からも国道二三〇号線を経由して、国縫インターチェンジ利用で、当日出荷が可能となった。

観光振興では、奥尻島が浮かぶ日本海を眺望できる景観を満喫できることとなった。「北海道最西端の地」である尾花岬などの景勝地を通過するだけでなく、歴史的に由緒ある霊場の太田神社参拝の利便性も高まった。言い換えれば、函館から小樽までの日本海沿岸のドライブルートである「追分ソーランライン」の魅力を上させることになった。

この点を、せたな町への観光入込客数の推移で確認しておこう。二〇一三（平成二五）年度では、二〇万三七〇〇人であった観光入

込客数は、二〇一七（平成二九）年度には二万三〇〇〇人に増加している（北海道経済部、「観光入込数調査報告書」）。交流人口・滞在人口の増加によって、地域経済とりわけ大成市街地の活性化にも寄与していると言えよう。

IV おわりに

以上のように、地域社会を支えていく道路の役割は極めて重要である。道央都市圏の幹線道路網の形成は、道都札幌の都市機能の強化とともに、主として経済活動面から札幌圏全体の潜在的競争力を向上させることに寄与する。他方、地方においては、地域社会の持続可能性に有用となる整備が必要不可欠である。北檜山大成線の整備によって、北檜山区と大成地区が一体となった結果、広域合併後の基礎自治体における行政サービス（福祉サービス、ゴミ収集など）の効率化も図られよう。また、路線統合によるバス路線の効率化が期待できるとともに、新規路線の運行可能性も検討されることになるかもしれない。人口減少高齢化が進行する地域にあつては、交通弱者に優しい公共交通サービスの安定的な提供を確保しなければならない。

最後に、財政制約を所与とした昨今の状況下のあつては、これまで以上に既存資源の有効的活用の視점에立脚して、地域を支える道路の整備には地域戦略的に取り組んでいくことが求められる、と筆者は指摘しておきたい。

へひらおか よしゆき・札幌大谷大学社会学部教授