

北海道横断自動車道（夕張～占冠）開通による十勝圏への影響について

帯広開発建設部 道路計画課 ○永井 智之
瀧ヶ平正美
本間 光世

道東自動車道は、千歳市を起点とし釧路方面、北見方面へ至る高速道路である。平成7年十勝清水IC～池田IC間開通から順次整備が進められてきた。

本稿では、平成23年10月29日夕張IC～占冠IC間が開通し、道央圏と十勝圏が直結したことによる効果について、交通量・観光・物流等における調査結果より、開通による動向の変化を把握し、効果の検証を行った結果を報告する。

キーワード：地域活性化、観光・景観、地域交流・連携

1. はじめに

道東自動車道（以下、道東道）は、北海道横断自動車道の内、千歳恵庭JCTを基点とし、本別JCTさらには足寄ICおよび浦幌ICを結ぶ路線である。

当該路線は、平成7年に十勝清水IC～池田IC間が開通したが、十勝管内のみの開通であり、道央圏と連絡されず移動時間短縮など本来の効果が得られていなかったことから、早期の全区間供用が望まれていた。

その後、平成11年に千歳恵庭JCT～夕張IC間、平成15年に池田IC～足寄IC・本別IC間、平成19年にトマムIC～十勝清水IC間、平成21年に占冠IC～トマムIC間と本別IC～浦幌IC間が開通した。

そして、平成23年10月29日に夕張IC～占冠IC間が開通し、待望の道央圏と十勝圏が直結した。



図-1 道東道整備状況

2. 交通量および事故状況の変化

道東道 夕張IC～占冠IC開通前後の交通量は、開通前1週間については、一般道(日勝峠)が4320台、高速

道路(トマムIC～清水十勝IC)が4211台と同程度であった。開通日は、一般道はほぼ横ばい、高速道路は約7割増加している状況であった。

新規供用区間の開通後1週間では、一般道(樹海ロード)の交通量が6割減少しており、高速道路の交通量が6割増加している。開通により一般道から高速道路へ転換すると共に断面交通量は供用前から約4割増加している。

また車種別にみると、一般道の大型車交通量は横ばいであり、増加した一般車交通量は開通に起因している可能性と考えられるが今後の変化に注目すべきである。

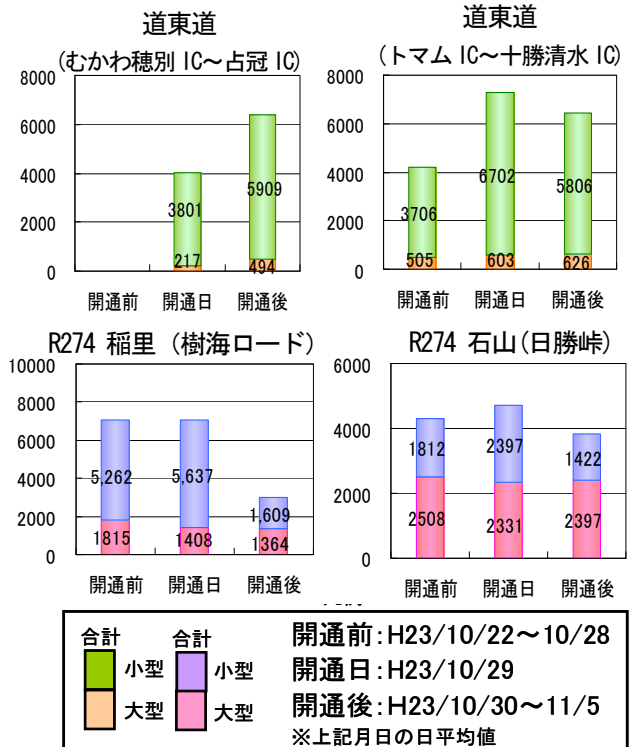


図-2 開通前後の道東道及びR274号(並行現道)の交通量

3. 観光行動の変化

道東道 夕張 IC～占冠 IC 間の開通に伴い、開通の直前および直後に十勝管内の主要観光施設において、観光客の利用圏域の変化を把握する目的でナンバープレート調査を実施した。

調査は、駐車場入口において、人手によりナンバープレートの①地名、②分類番号、③ひらがなを読み取る。地名により地域を、分類番号により車種を、ひらがなによりレンタカーを判断する。レンタカーは、発着地と地名が必ずしも一致していないことから、集計から除外するため読み取りを行うこととした。

調査の結果は、道央圏の割合が約4割増加し、その他の圏域の割合は軒並み減少しており、開通による道央圏からの集客効果が伺える。

また、観光施設へのヒアリングにおいても「売上げが1割程度増加した」、「昨年同時期に比べ入込み数が1割増加した」などの声も挙がっていることから、集客効果が裏付けられていると考えられる。

さらに、主要観光施設において利用者実態アンケート調査を行った結果についても、道央圏からの観光客の約8割が「高速道路を利用したまたは利用する予定」、約7割が「夕張 IC～占冠 IC 間の開通により今後旅行頻度や機会が増える」と回答しており、今回の開通が観光および旅行の促進に繋がったと考えられる。

※主要観光施設

柳月スイートピアガーデン、帯広競馬場、十勝川温泉、管内道の駅



図-3 ナンバープレート調査方法

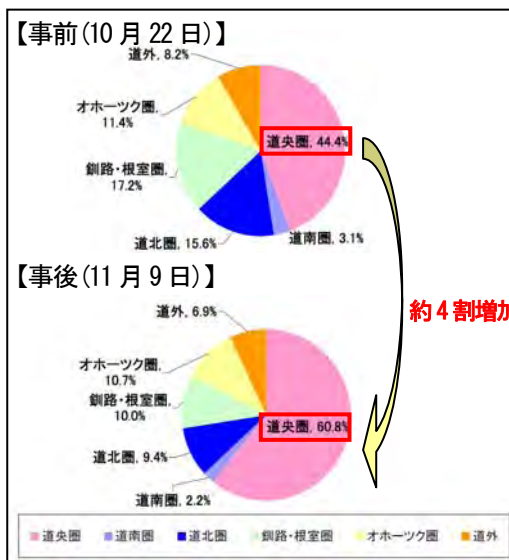
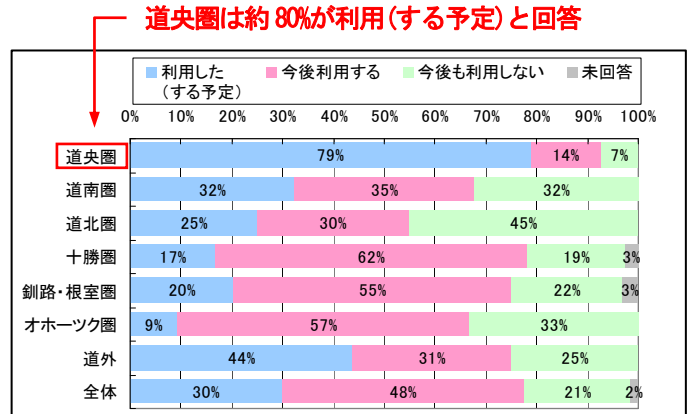


図-4 ナンバープレート調査結果

【今回の旅行での夕張 IC～占冠 IC の利用有無】



【夕張 IC～占冠 IC 間開通による旅行頻度の変化】

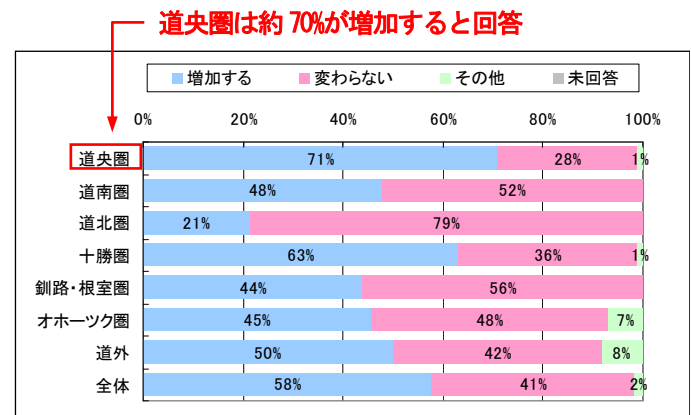


図-5 アンケート結果

4. 都市間バス利用状況の変化

札幌～帯広間の都市間バスでは、運行時間が開通後は20分短縮されることを受け、それまでの一日7往復から3往復増発すると共に、内2往復を直行便とする体制をとった。時間短縮および増便等により利用客数は、開通前にくらべ約3割増加しており、開通による利用促進効果が窺える。

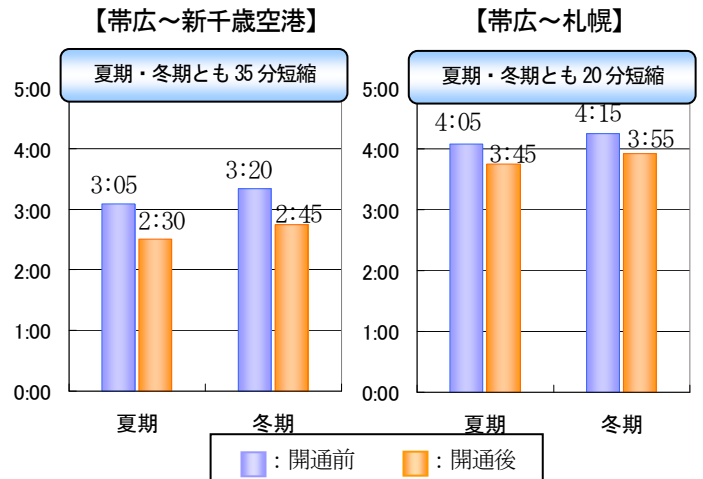
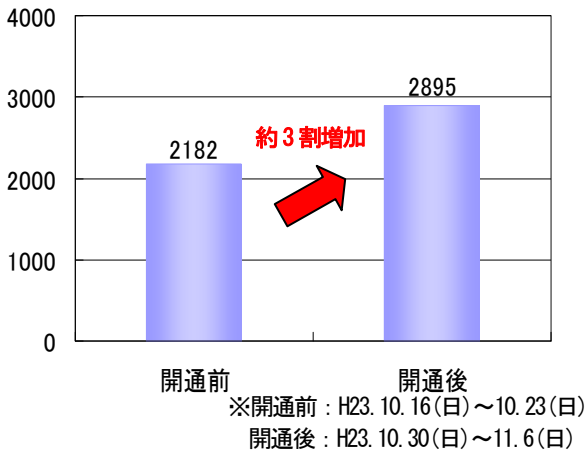


図-6 都市間バス運行時間の変化



図一七 都市間バス利用者の変化

また、バス事業者へのヒアリングより、

- 「最終便を遅い時間帯に設定したことにより、学生および単身赴任者等の新規利用者が増加した」
- 「日勝峠を回避できることにより運転手の負担が軽減される」

などの声が挙がっており、利用者の利便性の向上はもとより、運転手の労働環境改善にも効果があったと考えられる。



図一八 都市間バス移動経路

5. 物流の影響

道東道夕張IC～占冠IC間の開通に伴い、開通直前および直後に物流事業者の経路変化を把握することを目的に車籍調査を行った。

開通前は、一般道と高速道路を利用している車両を把握するため、一般道はR237号×R274交差点、高速道路は占冠IC出入口で調査を行った。

開通後は、高速道路へ転換している物流事業者を特定するため占冠PAにおいて調査を行った。

調査の結果は、開通前に一般道を利用していた3社が、開通後に高速道路へ転換していることが確認された。

また、通常高速道路利用している物流事業者において利用が増加していることが確認されたことから、転換理由や供用効果についてヒアリング調査を行った。

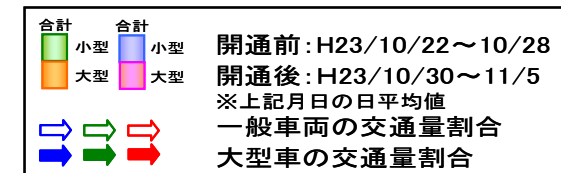
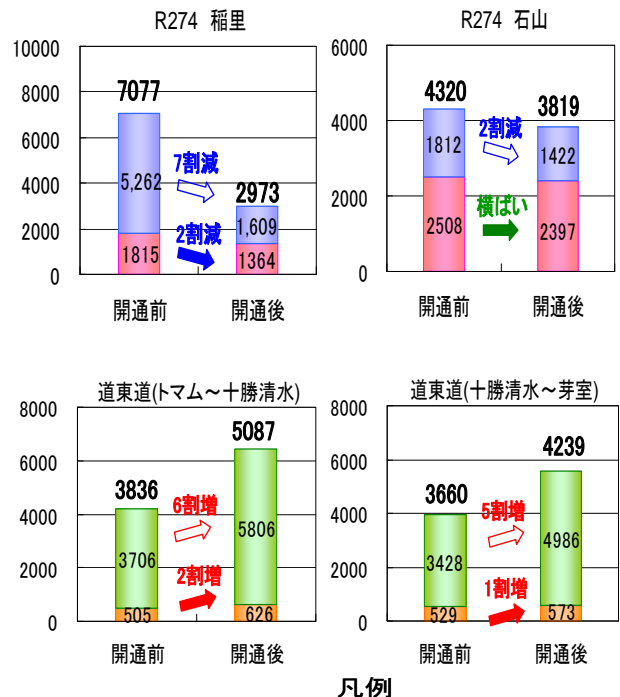
Nagai Tomoyuki, Takigahira Masami, Honma Mitsuyo

ヒアリング調査の結果、「災害、事故等が発生した場合の選択肢が増えた」、「急カーブ、急勾配がなくなり、スプリング等の痛みが軽減した。」、「急カーブ等がなくなり、ドライバーの負担軽減」などの声が挙がっており、車両への負担軽減およびドライバーの労働環境の改善にも効果があったと考えられる。

道東道 夕張 IC～占冠 IC 間の並行区間の一般道（樹海ロード）では、開通前には7割強が一般車であったが、開通後には5割強となり、一般車が激減している。

また日勝峠では開通前後で、一般車が2割以上減少しているのに対し、大型車はほぼ横ばいとなっている。

これには、一般車が大幅に高速道路へ転換した結果、一般道の混雑状況が緩和され大型車の走行性が向上したことや、物流利用では高速道路のコスト増を控えたことが伺える。



図一九 道東道および並行する国道274号交通量

物流事業者へのヒアリングにおいても、「一般車両が高速に転換したことにより、一般道が混雑していないため時間短縮・到達時間の予測が可能となった」、「携帯電話での通話や沿道風景の撮影のために路肩に駐停車していた乗用車も減り、走行し易くなった」などの声が挙がっていることから前述の動向が裏付けられると考えられる。

以上のことより、物流に与える影響は、一般車の高速道路への転換に伴い、一般道の交通量が減少し、大型車の走行性が向上するといった間接的な効果があったと考える。物流の一般道利用は今後も多いと考えられることから、継続的な一般道の維持管理も重要と考える。

6. 旅行速度の変化

道東道 夕張 IC～占冠 IC の開通に伴い、悪天候時および無積雪時期において一般道と高速道路の旅行速度調査を行い、冬期間の旅行速度の比較を行った。

高速道路は、悪天候時と無雪時期の旅行速度の低減率が86%と冬期においても速度低下が小さい状況であった。これに対し一般道は、旅行速度の低減率が57%と冬期においては速度低下が大きい状況である。要因としては、R274号日勝峠では速度低下の原因となる急カーブ、急勾配等の減速箇所が多いためと考えられる。

また、高速道路と一般道では、サービス水準、道路規格等が違うことも要因の一つと考えられる。

開通後、一般車両が高速道路へ転換しているため交通形態が変化していることから、今後も継続して調査をする必要があると考えられる。

7. おわりに

今回の調査結果から、高速道路は繋がることで効果を発揮することが再確認できた。

また、ヒアリング時には、道東道開通効果への期待と不安の声が聞かれ、特に道央圏と結ばれることでのストロー効果により十勝圏の経済が冷え込むのではないかと危惧する声も聞こえていた。

今回の調査結果では、逆に道央圏から十勝圏への入り込みが増加している結果となっているが、調査は開通の前後時期に限られることから、今後の動向は予想できない状況である。

供用前には、地域が独自に十勝の魅力アピールする取組も数多くみられ、今回の結果にも少なからず影響を与えているのでは無いと思われる。

今後も調査分析を進めることで、未だ事業化されていない管内の高規格道路整備の実現に向けて、より説得力のある整備効果の調査結果に生かして行きたいと考えているところである。

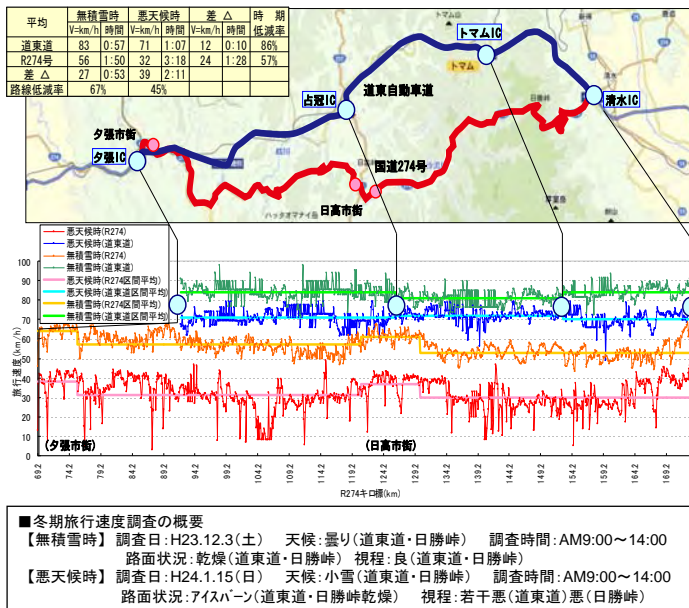


図-10 道東道および並行する国道274号における冬期旅行速度の比較