

事務所訪問

道東自動車道
白糠IC開通を控えて

北海道開発局 釧路開発建設部 釧路道路事務所



平成27年3月29日、釧路圏にとって初めての高速道路、道東自動車道（北海道横断自動車道）白糠ICが開通します。来年度には阿寒ICも開通する予定。合わせて40kmもの長さの高速道路の開通は、地域に大きな効果をもたらすと期待されています。道東自動車道の釧路延伸について、釧路道路事務所の高山博幸計画課長に伺いました。



事業中の道東自動車道 浦幌IC～白糠IC（里音別川橋を望む）

北海道開発局 釧路開発建設部
釧路道路事務所 計画課長
高山 博幸氏

地域を変えるインパクト

——今回の高速道路延伸の概要をお聞かせください。

道東自動車道は平成5年に施工命令が下され、NEXCO東日本（東日本高速道路株式会社）によって平成21年に開通した本別ICまでが整備されましたが、これ以降の整備は平成15年の国土開発幹線自動車道会議において採用された「新直轄方式」によって整備することになりました。新直轄方式とは、料金収入で管理費が賄えない路線など整備が難しいと見込まれる区間において、国と地方の負担により高速道路を直轄事業として整備するものです。

本別ICから浦幌ICまでは帯広開発建設部が新直轄方式によって整備し、平成21年に開通しています。そしてその先、釧路までの整備が続けられており、この度浦幌ICから白糠ICまでの26kmの開通が決まったというわけです。

この26kmのうち「新釧勝トンネル」までが帯広開発建設部、その先が釧路開発建設部の担当となっています。

白糠ICから阿寒ICまでの14kmの開通も次年度に決まっていますから、合わせて40kmもの高速道路が2カ年で開通することになり、地域に大きな効果を与えると期待しています。

——どのような効果があるのでしょうか。

これだけの長さの高速道路が開通することは、近年はなかったことです。しかも、この道路は既存の道路に平行するものではなく、山間部を開削して最短距離を通した新しい道路になります。釧路・帯広間の国道は国道38号にしても国道392号にしても大きく山地を迂回していますが、この高速道路は最短距離をショートカットしますから、移動距離の短縮効果が大きく期待されます。

高速道路のない時代には札幌から釧路まで7時間から8時間もかかっていたものが、現在は浦幌ICを利用することで約5時間となっています。これが白糠ICの開通によって23分、阿寒ICの開通によって17分と、合わせて40分もの短縮となります。

日勝峠の道東自動車道が開通した時には大きな効果が現れました。例えば、高速道路を利用したバスの行き来が盛んになり、観光地である十勝川温泉に多くの方がみえるようにもなりました。そのような効果があったことは釧路地域にも伝えられており、この道路によせる地元の期待は大きなものがあります。阿寒ICまでくると釧路エリアの観光地へのアクセスも便利になるので、大きな効果が現れるのではないかと期待しているところです。



事業の整備効果(釧路開発建設部)

—— 通行料が無料であることもうれしいですね。

本別ICから釧路ICまでの65kmは無料ですが、もし有料なら1,700円程度の通行料となったでしょう。これが無料で利用できますので地域も期待していると思います。

高速道路無料化社会実験は平成23年に終了しましたが、道東自動車道では運送トラックの交通量に大きな影響がありました。日勝峠の例ですが、社会実験が終わった現在では、道東から苫小牧港に向かうトラックが高速道路から国道274号に多くの車両が流れました。やはり有料への抵抗が大きいかもしれません。今回開通する区間は無料ですので、特に物流の方々には多く利用していただきたいと思います。

平成23年に釧路港は国際バルク戦略港湾に指定されましたが、この道路は釧路西港に直結する物流道路としての役割もあります。釧路地域には北海道の水産物のおよそ3割が水揚げされています。もちろん釧路港から船積みされているものもありますが、多くは札幌圏、そして苫小牧港から船積みされています。この輸送ルートで大

きく時間短縮が達成されるため、釧路産海産物の鮮度や付加価値が変わるかもしれません。こうしたことも含めて物流での活用を期待しています。

—— 地域の方々に活用してほしいですね。

釧路地域全体として高速道路を盛り上げようと、平成25年7月に「ウェルカム道東道!! オールくしろ魅力発信会議」が発足されました。地域の多くの機関、団体、企業などが一体となって魅力発信のプロモーションを行うなど取り組みを続けています。

この道路の開通によって、釧路地域の道央圏や十勝との移動時間は劇的に短くなります。このような時間短縮効果が大きい道路整備は、近年では例がないと思います。釧路地域にとっては、道東道の日勝峠区間が開通した時のインパクトを超えるものを地域にもたらすのではないのでしょうか。

道路の社会的経済効果は、時間短縮効果ほどすぐには見えませんが、距離感の短縮から端を発して、さまざまなビジネスの広がり、医療や福祉など生活に密着した部分にいたるまで大きな変化をもたらすと思いますし、我々もその変化を十分にフォローしていきたいと思っています。この道路をどう有効に使っていただけるか地域の皆さんに期待しています。

最短距離を安全に早く

—— 構造上の特徴はありますか。

浦幌ICから阿寒ICの区間は全体の約半分がトンネルで、橋梁を含めた構造物の延長は全体の約6割となり、構造物が多いことが特徴です。山岳地帯を安全に速く走るための道路ですから、どうしても構造物は多くなってしまいます。

浦幌町と釧路市音別町の境界に造られた「新釧勝トンネル」は延長4,459mと、開通すると北海道ではえりも町の国道336号「えりも黄金トンネル」(延長4,941m)に次ぐ道内第2位の長さになります。

浦幌ICから阿寒ICまで橋梁数は20橋ありますが、最も長い橋梁は、橋長623mの「里音別川(さとおんべつがわ)橋」です。この橋は新釧勝トンネルから白糠ICまでの区間のちょうど中間に位置していますが、実は技術的に珍しい経緯を持つ橋梁です。この橋は平成20年度に北海道開発局に引き継がれるまで、NEXCO東日本北海道支社で工事が進められていましたが、その時点ですでに下部工は施工済みでした。当初の上部工形式はPC波形鋼板ウェブ

ラーメン箱桁橋という複合橋を採用した下部工だったのですが、北海道開発局に引き継いだ後に行ったデザインビルドの技術提案によって上部形式がPC連続ラーメン箱桁橋というコンクリート橋になったのです。

一般的にコンクリート橋は重いので、複合橋で設計された下部工に採用することは難しいのですが、桁形状の見直しと高強度コンクリート採用による死荷重低減で可能となり、結果的に高い耐久性も同時に確保できています。この事例のように下部工が出来た後、途中で上部工事形式を変更するというのは通常では考えられないことです。新しい素材や設計などの技術で実現したことはひとつのエポックだと思います。



新釧勝トンネルの工事の様子



里音別川橋

安全・安心を支えるライフライン

—— 道路の安全性にも注目が集まっています。

高速道路には1kmおきに非常電話が設置され、電話を取るだけで管理センターに繋がるようになっていますが、やはり今は携帯電話の不感区間があると非常に不便で不安だと思えます。開発局では平成16年から全道の主要

峠で携帯電話の不感対策を行ってきました。その経験から光ファイバーケーブルと電源さえあれば基地局を置き、不感地帯を解消できることがわかっていますので、移动通信基盤整備協会、携帯電話各社と提携しながら不感地帯をなくす取り組みを供用前から行っています。携帯電話があれば自分の位置情報を知りこともでき、道路の安全・安心に繋がると思えます。

また、山の中を通るこの道路の場合、万が一事故が起こったときに道がふさがれ、救急車が迅速に現場に到着できない恐れがあります。こうした場合に期待されるのが、医師が乗ったドクターヘリです。従来、道路上への着陸には片側3車線以上の広さが必要とされていました。ところがこの道は片側1車線で、浦幌ICから阿寒ICの間にはパーキングエリアも設けられておりません。普通に30分近く走っても何も無い。このままでは事故現場の近くに着陸することができません。

一方、道北ドクターヘリでは、すでに片側1車線区間に着陸する取り組みが行われています。これを参考に、道東のドクターヘリを運行している市立釧路総合病院や警察、消防と相談しながら、電線などの障害物の把握、ヘリのパイロットが着陸する場所として上空から見て分かる目印の情報共有などを行いつつ、本線ヘリが着陸できる準備を進めているところです。

救急搬送ということでは、この道路の開通によって患者の救急搬送や血液輸送の迅速化、安定性の向上が期待できることも道路整備の効果に加えることができるでしょう。



道北ドクターヘリによる本線着陸(提供:旭川赤十字病院)

—— 災害対応はどのようになっているのでしょうか。

もちろん最新の耐震基準で設計されていますので安心です。釧路地域は日本でも有数の地震地帯で、今後30年間で震度6以上の地震が起こる確率が約7割と非常に

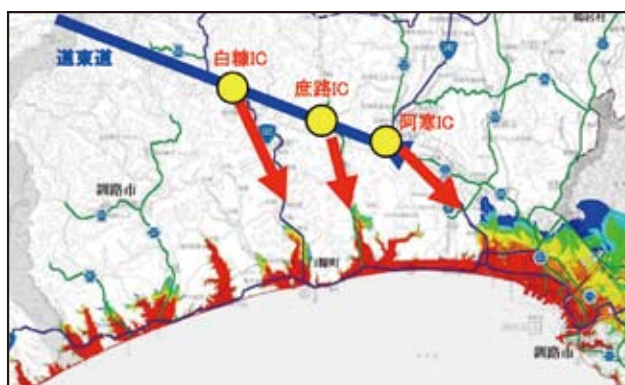
高くなっています。決して起こって欲しくないことですが、東日本大震災クラスの津波が襲ってきたとすると釧路市街はすべて浸水エリアになっていますし、太平洋岸を走る国道38号もほとんどが水に浸かってしまいます。そうなる
と現時点では札幌方面、帯広方面からの緊急支援は大きく迂回しなければなりません。

東日本大震災の際にも海岸部の道路が壊滅的な打撃を受け、道路が機能を失いましたが、東北地方整備局が行った「くしの歯作戦」で初動の災害対応で大きな成果を挙げました。これは、内陸の東北自動車道を縦軸とし、ここから横軸でのびる災害地に向かう道路を絞りこんで啓開を迅速に行うというものです。

現在の釧路地域では沿岸部の国道が主要ルートとなっているため、「くしの歯作戦」が効率的には行えなかったのですが、これからは道東自動車道を軸にして迅速に被災地支援に行くことができるようになると思います。地域の防災機能の向上のためにこの道路をどうやって使っていかを、警察、消防、自衛隊の方々と協議していかなければならないと思っています。



太平洋沿岸の津波災害を想定した広域支援ネットワーク
(平成24年3月北海道開発局 津波対策検討委員会
津波対策に関する提言書(案))



釧路地区の「くしの歯作戦」イメージ
(浸水予測範囲:平成24年6月北海道 太平洋沿岸に係る津波浸水予測図)

整備効果をいち早く届けたい

—— 工事を引き継いでわずか10年あまりで40kmもの
高速道路工事が進んだことになりませぬ。

道路建設では、たとえ数kmの道でも20年、30年かかることがざらにあります。NEXCO東日本から引き継いだとはいえ、わずか7年で開通までこぎ着けたというのは、私としては異例の早さだと思っています。

先ほどもお話ししましたが、この道路の効果は大きなものが予想され、一日も早くこの効果を地域の皆さまに届けたいと最優先で取り組んできた結果だと思えます。

トンネルなど構造物が多い道路ですが、比較的地盤に恵まれました。環境配慮には時間を掛けましたが、工事そのものは順調に進んだと思えます。



白音トンネル舗装工事(音別白糠間)

—— それでも、これだけの長大区間を短期間で作る
のは大変だったでしょうね。

実は開発局でも、今回のように一度に何十kmも開通する事業はめずらしいです。多くの構造物工事でも大変でしたが、錯綜する複数の工事をどのように円滑に進めるかというマネジメントが難しい事業だったと思えます。

この工区には60近い請負者が参加しています。多くの関係者がいるだけに工程調整が大変です。工事はさまざまな工区を平行して進めますが、現場が山の中で、併走した一般道があるわけではなく、たどり着くのに細い林道しかない場所や、ある工事が終わらなければ次に進めない工事もあり、それはジグソーパズルをはめ込むような作業です。

道づくりは、決して道路事務所だけの仕事ではありません。地域の皆さまと釧路開発建設部が一丸となって早期開通を目指し進めてきた結果です。

釧路根室地域で初の高速道路は平成27年3月29日に開通します。早く地域の皆さまや、訪れてくれる皆さまに使っていただきたいと思えます。私どもも開通に向けた準備を、気を引き締めて行っていきます。ご期待ください。