

北海道の道路事業：今日



石田 悦一 (いしだ よしかず)

株式会社道銀地域総合研究所執行役員 主席研究員

1959年大阪府生まれ。84年3月大阪大学大学院工学研究科土木工学専攻修了。同年4月北海道開発庁採用。2013年7月国土交通省北海道開発局釧路開発建設部長、14年7月札幌開発建設部長、16年6月北海道開発局建設部長。17年7月国土交通省退職。11月から現職。

2 今日

①道路特定財源の一般財源化と有料道路制度の限界

前述*したように、道路特定財源制度と有料道路制度は戦後、劣悪な状況にあった道路を短期間で整備し、日本の経済・社会の発展を支えました。しかし、必要な財源の確保のために、揮発油税や自動車重量税に長年にわたって本来の税率に対して2倍の暫定税率が適用されていたり、消費税導入以降、ガソリン税そのものにも消費税が課税されるという二重課税問題など、道路特定財源の使い方や国の財政問題等とともに国会で議論され、平成20年度から道路特定財源は用途を道路整備や道路の維持管理に限定しない一般財源化されました。

また、道路関係四公団が約40兆円の負債を抱え、多額に上る建設コストや金利、交通量など将来の不安定要因等により採算性の確保が厳しくなってきたため、平成13年第1次小泉内閣の聖域なき構造改革の一環として道路関係四公団の民営化が議論され、平成17年、四公団が廃止されて高速道路株式会社が誕生しました。

民営化に伴い、有料道路制度による採算性が厳しい路線・区間については、平成16年から国が高速道路株式会社に替わって国と地方自治体との負担により整備

する新直轄方式が導入されました（北海道縦貫自動車道の七飯大沼間や北海道横断自動車道の本別釧路間等）。

北海道では、本年度開通する北海道横断自動車道の余市IC～小樽IC間が有料道路制度でNEXCO東日本（旧日本道路公団）が整備する最後の区間になります。

②全国より整備が遅れている高規格幹線道路

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に本州四国連絡道路を加えた全国的な自動車専用道路です。全国で14,000kmが計画されており、平成29年度末の供用延長は11,604kmで計画に対する供用率は83%です。一方、北海道においては1,825kmが計画されており、供用延長は1,119kmで供用率は61%と全国と比べると大幅に遅れており、圏域の中心都市で拠点都市札幌に連結されているのは旭川と帯広、平成28年3月に道東自動車道白糠IC～阿寒IC間の開通により到達した釧路に留まっています。

都市間距離が長く広域分散型の地域構造を形成している北海道にとっては、時間距離の短縮を図る高規格幹線道路の整備は人流、物流の効率化、救急医療、観光振興等を図る上で喫緊の課題です。

また、高規格幹線道路は防災上の観点からも有効で

* 「開発こうほう」2018年10月号25～27ページ。

表 高規格幹線道路の整備状況

高規格幹線道路	総延長	平成29年度末		平成30年度末（予定）	
		開通延長	進捗率	開通延長	進捗率
全国	約14,000km	11,604km	83%	11,922km	85%
高速自動車国道*	11,520km	9,847km	86%	10,073km	87%
一般国道自動車専用道路**	約2,480km	1,757km	71%	1,849km	75%
北海道	1,825km	1,119km	61%	1,165km	64%
高速自動車国道	1,375km	859km	62%	891km	65%
一般国道自動車専用道路	約450km	260km	58%	274km	61%

* 高速自動車国道には、高速道路に並行する一般国道の自動車専用道路を含む。

** 本州四国連絡道路を含む。

す。平成28年8月の一連の台風による豪雨災害においては、道央と道東を結ぶほとんどの国道が土砂崩れ等により通行止めになり、さらにJR、JR貨物も被災し長期にわたって運休になりました。しかし、道東自動車道がわずか1日で開通し、道央、道東間の人流、物流を支えることができました。高規格幹線道路の防災力、回復力の速さを改めて認識させられたところです。

さらに、増大するインバウンド観光に対応するため、外国人にも分かりやすい高速道路ナンバリングを進めています。

③ 「休憩だけでなく目的地になった道の駅」

道の駅は、道路利用者のための休憩機能、情報発信機能、地域の連携機能を併せ持つ道路施設で、自治体と道路管理者が連携して設置する施設です。平成5年から登録が始まり、平成30年4月現在、全国で1,145箇所、北海道では122箇所が登録されています。地域の農水産物の販売や地域の特色を生かしたレストランなど個性豊かな道の駅が増えており、道路利用者が休憩のために立ち寄るだけでなく、道の駅自体を目的とした利用も増えています。毎年開催されるスタンプラリーは特に北海道は人気が高く、4万人以上の方が参加し、うち2,600人以上の方が全駅完走し、しかもそ

のうちの1割以上の方が道外からの参加者です。また、車を持っていない方もスタンプラリーに参加できるように、いくつかの旅行会社から、日帰りから2泊3日で道の駅をめぐるバスツアーが販売されており、大変好評だそうです。

道の駅がさらに地域活性化の拠点となることを目指し、災害時の一時避難所や救援車両の基地として活用できるように防災機能を強化したり、地方創生の核となるように道の駅を拠点とした自動運転の実験等も実施しています。

また、道の駅の地方振興にもたらす効果が海外でも注目され、タイ、インドネシア、ベトナムなどで道の駅が整備され、世界銀行は道の駅設置のためのガイドラインを作成しています。



ベトナムのビンアン道の駅（独立行政法人国際協力機構HPより）



ベトナムのピンアン道の駅（独立行政法人国際協力機構HPより）

④「北海道発祥のシーニックバイウェイ」

シーニックバイウェイとは景観の形容詞シーニック (Scenic) とわき道を意味するバイウェイ (Byway) を組み合わせた言葉で、地域と行政が連携し、景観や自然環境に配慮して、地域の魅力を道でつなぎながら個性豊かな地域、美しい環境づくりを目指す施策です。アメリカで取り組まれていた制度を参考に北海道にあった仕組みに変えて全国に先駆け、平成17年3月から本格的にスタートしました。

現在までに、13のルートが指定され、地域の活動団体が、道路に花を植えたり清掃をしたり、地域の魅力

発信のためにツアーやイベントを開催するなど活動しています。

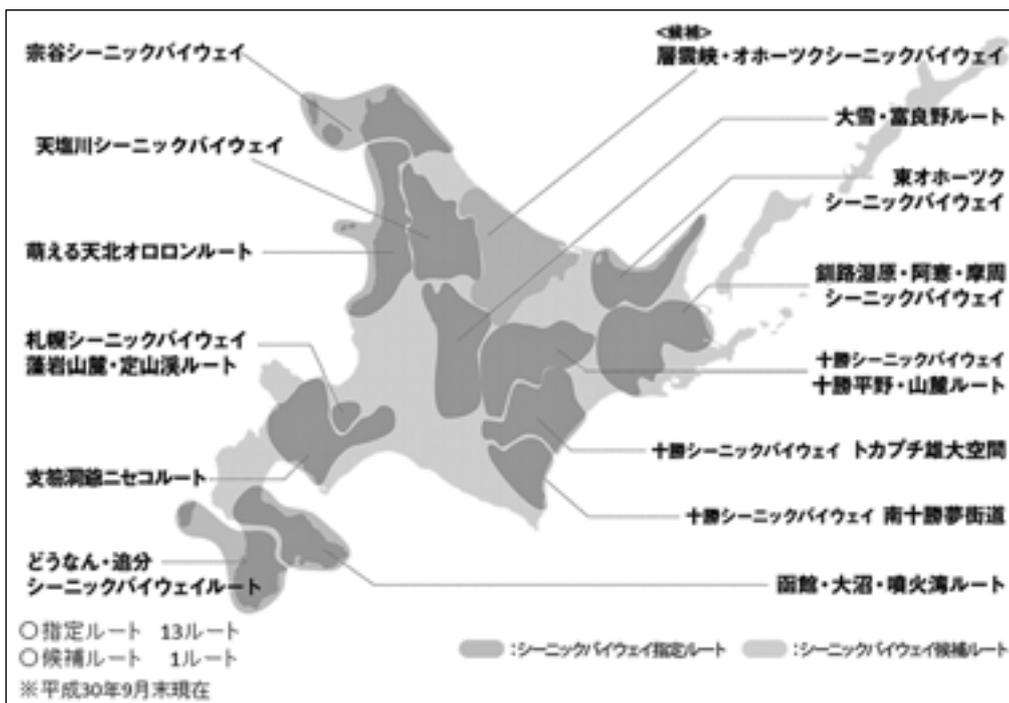
なお、シーニックバイウェイ制度は日本風景街道 (シーニック・バイウェイ・ジャパン) として全国の施策となり、平成19年度からルートの登録がスタートし、現在、全国で141ルート (北海道を含む) が登録されています。

⑤国土強^{きょうじん}靱化 (防災・減災、老朽化対策)

東日本大震災をはじめ度重なる大規模自然災害から得られた教訓を踏まえ、人命を守り、経済社会への被害が致命的なものにならないように速やかに回復する「強さとしなやかさ」を備えた国土、経済社会システムを平時から構築する必要があります (国土強靱化)。

そのためには、河川・海岸堤防の整備、構造物の耐震化、避難路の整備などハード対策とともにハザードマップの活用、避難訓練などのソフト対策を組み合わせ効果的に取り組む必要があります。

また、高度経済成長期に整備した橋梁やトンネル等のインフラが老朽化を迎え、それらの対策が必要となっています。支障がおきてから対応する事後保全から、支障が生じる前に計画的に対応する予防保全に転換することによりインフラの長寿命化を図りコスト削減を図る取組が進められています。



シーニックバイウェイルート、候補ルート指定状況 (提供：北海道開発局)

※道路篇第3部は12月号の予定です。