



日本道路公団が建設を進めてきた道東自動車道の千歳恵庭 JCT～夕張間 (42.1km) が平成 11 年 10 月 7 日開通した。これにより、夕張と札幌、小樽、旭川、長万部などが高速道路網で結ばれ、北海道の高速交通ネットワークが一步前進した。

【事業の概要】

道東自動車道は、北海道を東西に横断する北海道横断自動車道の一部であり、今回開通した千歳恵庭ジャンクション (JCT) を起点とし、千歳市、恵庭市、夕張市、帯広市等を経由し、釧路市に至る延長約 259 の高速自動車国道。これまでに十勝清水インターチェンジ (IC) から池田 IC 間の延長 50.3 が開通している。

今回開通した区間は、千歳恵庭 JCT から夕張 IC までの区間 (延長 42.1)。路線はすでに開通している道央自動車道の恵庭 IC と千歳 IC のほぼ中間に位置する千歳恵庭 JCT で東側へ分岐し、国道 36 号、JR 千歳線及び千歳川を横断した後、千歳東 IC で国道 337 号と連結、その後、馬追丘陵を越え、追分町 IC で国道 234 号と連結、さ

らに夕張川を川端ダム付近で横断し、夕張川沿いの山麓を上流側に向かって進み、夕張 IC で国道 274 号に連結している。

また、千歳東 IC と追分町 IC の間には休憩施設としてキウスパーキングエリア (PA) が設置されている。

当区間は、全線暫定 2 車線となっているが、途中に付加車線として 5 箇所約 8 の 4 車線区間が設けられている。

構造別延長では、土工区間が約 36.9、橋梁区間が約 3.3、トンネル区間が約 1.9。

また、設計速度は千歳恵庭 JCT から追分町・由仁町境界までが 100 /hr、追分町・由仁町境界から夕張 IC 間が 80 /hr となっている。

道東自動車道 千歳恵庭 JCT～夕張が開通

祝 道東自動車道 千歳

日本道路公団





STA 5 付近から千歳恵庭 JCT



千歳恵庭ジャンクション



夕張インターチェンジ

【事業の歩み】

当区間は、昭和 61 年 1 月に整備計画が決定された後、昭和 63 年 11 月に施行命令が出された。昭和 63 年 12 月に路線発表を行った後、平成元年に中心杭打設を開始し、その後設計協議を重ね、平成 5 年に用地の団体調印にこぎつけ、同年 3 月に最初の本線工事に着手した。その後、順次工事を発注し、路線発表から 11 年の歳月と総事業費約 1,108 億円を費やして、今回平成 11 年 10 月 7 日に待望の開通を迎えた。

【整備効果】

今回の開通により、千歳市（新千歳空港）から夕張市（夕張市紅葉山）の走行時間が約 20 分程度短縮されるとともに、すでに開通している道東自動車道の十勝清水 IC から池田 IC 間と合わせて、道東方面との行き来がよりスピーディになった。これにより、道央、道南方面と道東方面の連携が強化され、物流はもちろん、観光、スポーツ、文化などの地域間での交流が活性化されるなど、全道の社会経済活動に効果が波及することが期待されている。

【技術的特徴】

当区間は、より経済的で効率的な施工のため、さまざまな新技術・新工法を採用している。

追分町 IC と夕張 IC の間にある「滝下橋」は、工場製品化された大断面の角形鋼管をトラス橋の主構造部材として使用するとともに、鋼殻状に工場製作されたパネルを床版として使用し、構造のシンプル化と部材の製作及び現場施工の省力化に努めた。この形式のダブルワーレントラス橋は、日本の高速道路橋では初めての採用となっている。

また、鋼 2 主桁橋の形式についても「千鳥の沢川橋」や「キウス第一橋」等で採用。これらの橋では、床版の拘束効果を考慮した主桁腹板の無補剛薄肉化や中間支点上のフランジ材への両方向テーパを有する LP 鋼材を日本で初めて採用し、経済性を追求するなどの各種の取組みがなされている。

舗装には、トンネル区間を除く全線において高機能舗装を採用。高い排水機能による走行安全性（雨天時の水はね、スモーキング現象、ハイドロプレーニング現象および夜間のライトによる乱反射の抑制）の向上と、空隙による車両走行音の低減化を図り、交通安全対策と沿道環境の保全に努めている。（資料提供：日本道路公団

北海道支社建設部）

千歳恵庭 JCT ~ 夕張 開通



本道路公団

