

新事業紹介

新千歳空港を核に北海道の活性化を担う

道央自動車道新千歳空港インターチェンジ

道央自動車道新千歳空港ICが平成25年8月3日に開通した。

新千歳空港へ直結する新ルートができることで、空港へのアクセスが容易になり空港利用者の利便性向上が期待される。

このICが誕生した背景や開通のメリットについて伺った。



北海道建設部 土木局道路課
高速道・市町村道担当課長
平野陽彦氏



北海道建設部 土木局道路課
高速道・市町村道グループ主幹
渡辺 亮氏

【事業概要】

連結道路名：道道 新千歳空港インター線（新千歳空港 IC に連結）

箇所：千歳市平和～泉沢（道央道 千歳 IC から苫小牧方面へ4km）

延長・幅員：道路延長L=1.4km、道路幅員W=14.5m

計画交通量：約4,300台/日（H42推計交通量）

（参考 H24年実績：千歳 IC 約13,000台/日、苫小牧東 IC 約7,000台/日）

事業費：約36億円



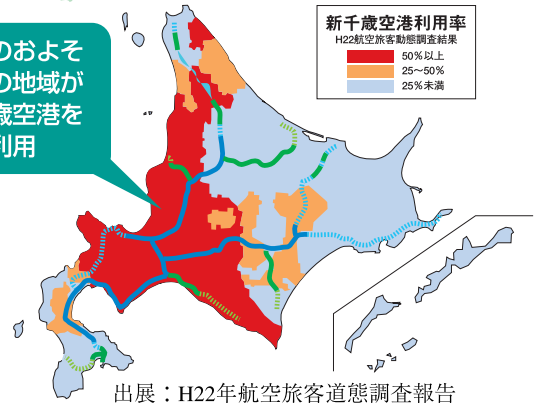
Q 新千歳空港IC開設の目的は何ですか？

新千歳空港は北海道における空の玄関口であり、年間1700万人以上もの方々が乗り降りし、人流・物流の拠点となっています。北海道経済の活性化を図るには新千歳空港の利用が不可欠であり、交通アクセスの向上や、年々増加する外国人旅行者への受け入れ体制の整備など、一層の利便性の向上が必要となりました。

既存の千歳ICから空港へのアクセスルートは市街地を経由し、信号も10ヵ所と多いこともあって特に冬季は交通渋滞が発生し、空港利用者の定時性(到着時間が読めること)が損なわれていました。

新千歳空港ICは、新千歳空港と高速道路を直結する新たな交通ネットワークを形成することが目的です。これにより定時性、円滑性の向上が可能となります。

全道のおよそ
半分の地域が
新千歳空港を
主に利用



出展：H22年航空旅客道態調査報告

▲ 地域別の新千歳空港利用率

Q 計画の始まりについて教えてください。

新千歳空港における空港アクセスの問題は北海道全体に影響を及ぼす広域的な問題です。そのため道が主体となって取り組む必要がありました。

平成13年度から道央自動車道と新千歳空港とを直結する追加ICの調査を開始し、その後も最適な箇所選定

のための慎重な調査検討を続け、平成19年に千歳臨空工業団地から近い千歳市泉沢地区に新千歳空港ICを設置する方針を知事が発表しました。

この個所は既存の道道泉沢新千歳空港線を利用できコスト的にも最小限に抑えられると同時に、千歳臨空工業団地への企業誘致にも役立てたいと考えました。

整備にあたっては、国土交通省の「地域活性化IC制度」を活用しました。地域活性化IC制度は、高速自動車国道への効率的なアクセスを確保することにより、企業立地をはじめとした地域経済の浮揚、雇用の創出、周辺道路の渋滞緩和を図り、地域の活性化に寄与することが目的となります。地方公共団体が主体となって発意し、一般道路管理者と一般有料道路事業者、もしくは一般道路管理者がICの整備を行います。

Q 具体的にどのように事業に取り組みましたか？ 特に苦労した点などはありますか？

高速自動車国道の有料区間への追加ICということで、道内部を含め様々な機関、部署との調整を図る必要がありました。

地域活性化IC制度においては、一般有料道路制度を活用する場合について、B/C(費用対便益)に加え、採算性の確保が要件として定められています。そのため、千歳市など空港周辺の将来計画など様々な情報を吟味しながら交通量推計等を加味し、試算を繰り返して採算性の確認を行いました。

設計段階では施工区分の設定や、それに伴う舗装などの仕様のすり合わせ、また使用後の維持管理水準の設定などの調整に時間を要しました。

一方、国土交通省からは追加ICに係る高速道路の「連結許可」が必要となることから、北海道開発局との協議調整にも十分時間を割き、許可申請に係る指導助言等をいただきました。

Q 解決すべき問題はありましたか？ 今後の課題も含めて教えてください。

事業については連結許可を得た後には地元調整など比較的順調に進んだものと認識しています。ただし供用中路線へのIC追加事業でしたので、事業個所における車線規制やICランプ橋の架設時における夜間通行止めなど高速道路の利用者への配慮に苦労したとNEXCO東日本から聞いています。道内の高速道路の整備も進み、追加ICの設置を望む市町村が増えてきました。現

在、有料道路区間に連結したICは新千歳空港ICと輪厚SAのスマートICの2カ所ですが平成25年に(仮称)砂川SAスマートICが連結許可を受けたので、3つめの有料道路区間の追加ICが誕生することになります。

今後の課題としては追加ICを設置することへの費用対効果の検証、特に有料区間であれば要綱等に定められる収支採算がとれる確実性の点ではクリアすべきハードルが高いと考えられます。今後、地域によっては従来の評価項目にとらわれえない効果説明も出てくると思いますので、それを認める制度の改正や予算措置についても必要と考えます。

Q 開通式当日の様子などをお聞かせください。

北海道といえども真夏の開通式だったので、雨より暑さが心配でしたが、気温もそれほど上がりず、まずはホッとしました。

当日はお世話になった方々、約100名の招待者の参加をいただきました。午前10時から千歳市立泉沢小学校で開通式典を行い、新千歳空港ICへ移動して11時からテープカットとくす玉割りを行い、参加者に料金所ゲートを通過していただき、お見送りして無事開通式を終了しました。

この開通式の主催者を引き受けてくださった千歳市、工事開始から開通まで約4年、事故もなく無事工事を完成させてくださった施工業者の方々、休日にも関わらず式典を手伝っていただいた関係者の皆様に心から感謝いたします。



▲開通式典テープカット

また、開通前の7月18日には地元の泉沢小学校の生徒などによる花植えを実施。7月27日から8月4日までは空港内で開通イベントを行い、各地の高速道路建設促進期成会の参加により、パンフレットの配布やご当地名産品の物販などご協力いただきました。



▲泉沢小学校の生徒たちと花植え



▲開通イベントの様子

Q 本ICの特徴について教えてください。

当料金所は入口2レーン、出口2レーンから構成され、太陽光発電やLED照明を採用するなど環境に配慮した取組を行っています。



▲新千歳空港IC計画時のイメージ図

新しくできた新千歳空港インター線は既存の道道泉沢新千歳空港線との合流部においては空港側へ向かう場合、一時停止することなく優先通行する交通形態としました。

Q 開通のメリットについて教えてください。

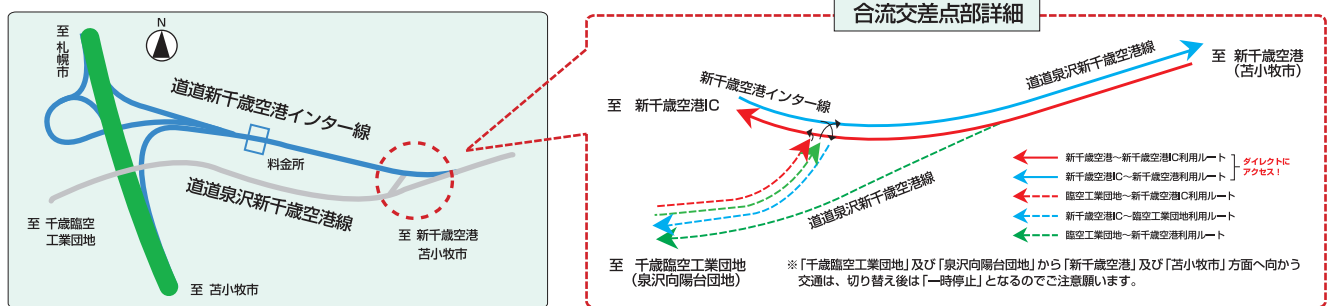
まず、空港直結の新ルートができることにより、空港への円滑性・定時性が確保され、空港利用者の利便性が

向上します。また交通の分散による渋滞の緩和、安全性の向上が期待されます。

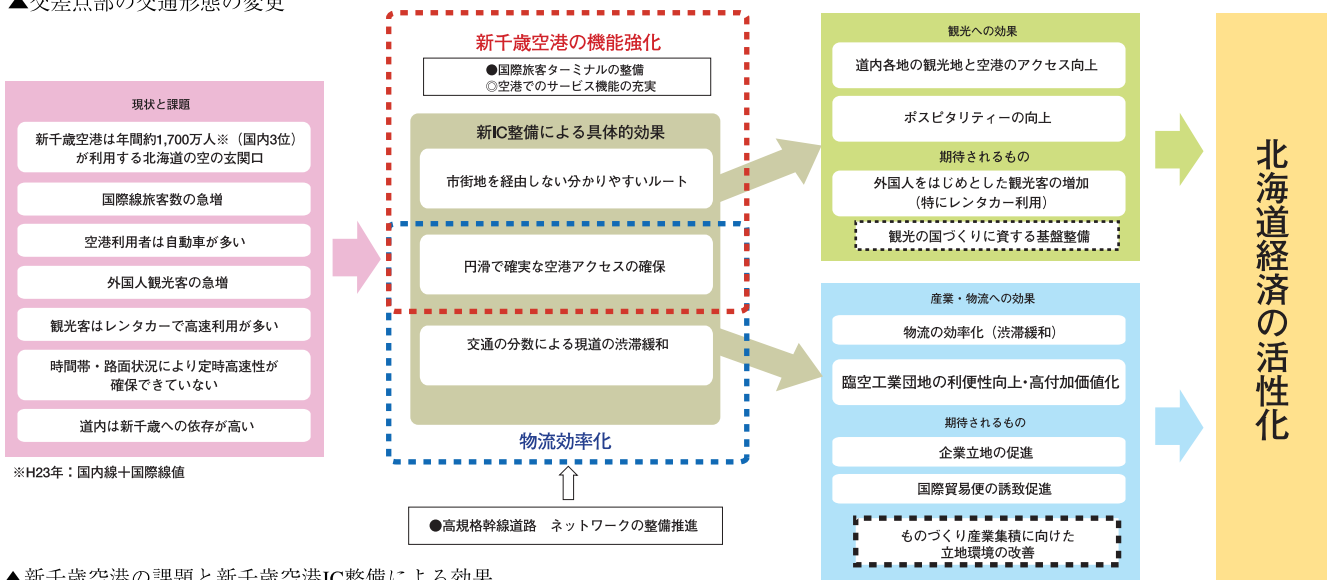
現在、新千歳空港の年間旅客数は国内第3位となっています。千歳市周辺から苫小牧市にかけては北海道を代表する産業集積拠点であり、新千歳空港は旅客・物流において北海道の空の玄関口として利用されています。また、アジア圏を中心とした外国人観光客の一層の利用増加も期待されています。

こうしたなか、新千歳空港ICによる空港へのアクセス強化は、地元の臨空工業団地をはじめとして、北海道経済の活性化に繋がることが期待されます。

開通後1か月の交通量は計画交通量を上回り、1日当たり4300台の計画に対し5800台利用されました。道南バスについては、空港乗り入れのすべてのバスが新千歳空港ICを利用していただいています。その他、札幌からの新しい空港直行便にも利用していただいています。三連休などに一部渋滞が起きましたが、そのほかの日は順調に車が流れていますので、今後ともぜひ多くの皆様にご利用いただきたいと思ひます。また、今後どのような効果が出るのか、ひきつづき検証していく予定です。



▲交差点部の交通形態の変更



▲新千歳空港の課題と新千歳空港IC整備による効果