

道道美唄富良野線が全面開通 南空知地域と上川南部を結ぶ最短ルート形成による 観光・物流・経済面での効果と期待

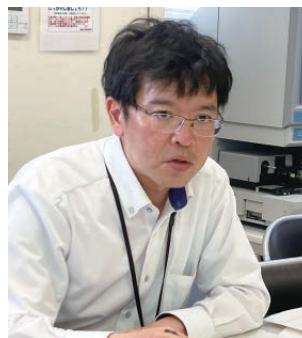
道道美唄富良野線

令和6年8月26日、美唄市と富良野市を最短で結ぶ道道美唄富良野線が全線開通した。当初は国の事業として着工し、その後、平成22年に北海道に事業が移管され、着工から約40年をかけての全線開通となった。この事業を国から引き継いだ北海道札幌建設管理部に、事業の背景や概要、開通による効果・期待など、お話を聞いた。

——昨年8月、美唄市と富良野市を直接結ぶ道道美唄富良野線が、約40年の時をかけて開通となりましたが、この事業の概要を教えてください。

道道美唄富良野線は、美唄市の国道12号と富良野市の国道38号を結ぶ全長約55kmの広域幹線道路で、南空知地域と上川南部地域を短絡する重要なルートとなっています。

もともとこの事業は、昭和56年に国の開発道路とし



北海道空知総合振興局
札幌建設管理部

【左上】 事業室道路課 道路課長
片桐 康博 氏

【右上】 事業室道路課 道路主査
神 悟 氏

【左下】 岩見沢出張所
道路第一係 技師
村上 卓生 氏

て事業化され、昭和58年に着工されました。平成21年度まで国が施工し、その後、平成22年度から北海道の方に事業が移管されました。そこから不通区間約17kmの開通を目指し、国で施工した区間を除く15.5kmを札幌建設管理部の方で事業を進め、昨年8月26日に全線開通することができました(図1)。



図1
道道美唄富良野線
事業区間

工事区間の概要としては、幅員8.0mの2車線の道路となっており、区間には東美唄トンネルと幌子トンネルの2つのトンネルと、最大179mの溪谷橋を含む7つの橋梁がありますが、できるだけ急カーブを抑えるよう工夫し、比較的走りやすい山岳道路となっています(図2、写真1)。

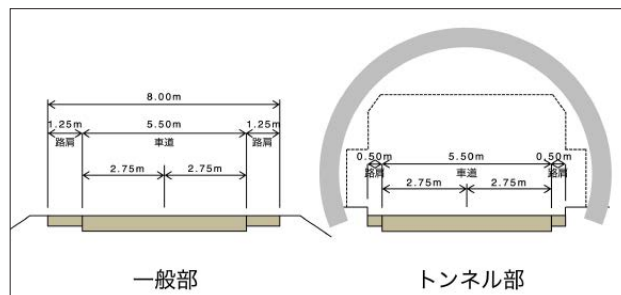


図2 一般部とトンネル部の概要



写真1 山間を縫うように走る道道美唄富良野線

——この美唄富良野線の開通により、どのような効果が期待されますか。

これまで美唄市から富良野市にかけては、険しい山岳地帯に阻まれ直接通行することができず、両市間を結ぶルートは滝川経由、あるいは三笠経由と大幅な迂回を余儀なくされていました。本事業の完成により、両市間の所要時間は約1時間15分と約20分短縮され、観光地へのアクセスの向上、物流の効率化、災害時の対応強化などが期待されています(図3)。

富良野市周辺は、ラベンダー畑やワイン工場、十勝岳連峰など道内有数の観光地となっています。

従来、札幌圏から富良野方面へは、三笠ICから国道452号や当路線の芦別から富良野間などを經由する交通が多く、観光バスも多く通行していました。

当路線の全線開通により、美唄ICから富良野方面へ最短ルートで横断することが可能となり、美唄市・芦別市・富良野市などの観光地へのアクセスが向上するほ

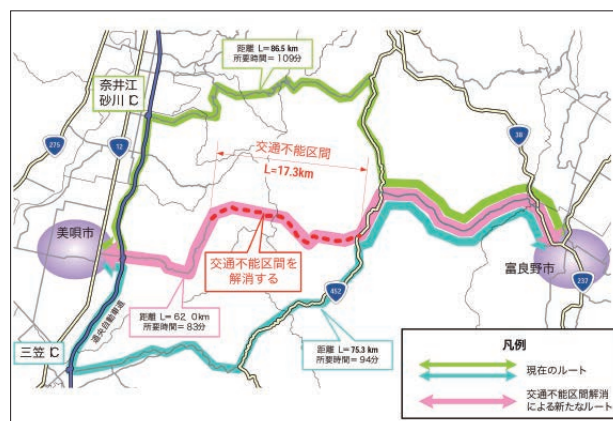


図3 開通後に期待される効果

か、シーニックバイウェイとの連携により新たな観光ルートが創出され、観光産業の振興に寄与できると考えています。

富良野市で生産される「タマネギ」「ニンジン」「メロン」といった高品質の農産品や、「ふらのワイン」「ぶどう果汁」などの特産品は、その多くが札幌方面へ出荷されています。物流面でも当路線と美唄ICを利用することで新たな物流ルートとして選択肢が増え、札幌圏までの流通アクセスの向上が図れます。

さらには、道路網が多重化されたことで、災害復旧のための支援経路や緊急輸送路としての選択肢も増え、災害に対するリダンダンシーの向上も見込まれています。

——整備工事を進める中で、発生した課題や苦勞された点はありませんか。

事業区間は急峻な山岳地帯を通ることに加え、トンネル工や橋梁工のほか、擁壁や地滑り対策工等の構造物が多いことが課題としてありました。実際に現地に入り詳細な調査を行ったところ、思った以上に「河道変動・斜面崩壊・雪崩」の発生が懸念される危険箇所が多数確認されたことから、当初1つの予定だったトンネルを新たに造るなど、その都度ルート変更を含めた対策工を追加で検討・実施する必要がありました(図4、写真2)。

特に、美唄ダム上流地帯・芦別側斜面では、工事開始から毎年のように地滑り箇所を確認し、『対策工』→『上部に地滑り観測』→『新たな対策工』を繰り返しました。広範囲にわたって地滑り対策を行う必要があったため、最終的には全長380m、4段に及ぶ横ボーリング

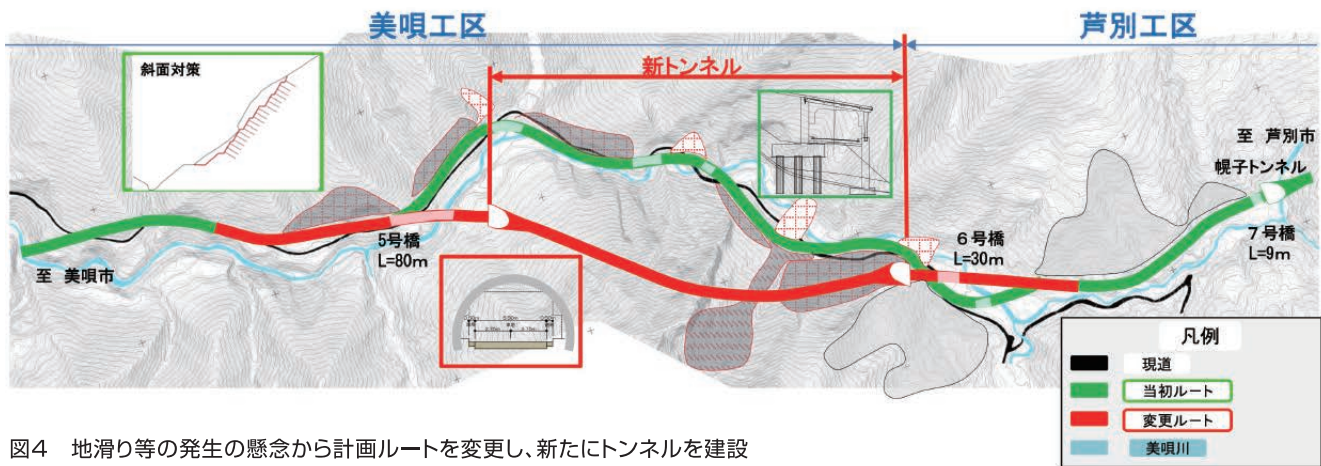


図4 地滑り等の発生の懸念から計画ルートを変更し、新たにトンネルを建設



写真2 トンネル工事の様子

工と抑止杭工といった大規模な地滑り対策工を、調査含め5年以上かけて行った箇所もあります(図5、写真3、4)。

また、このエリアは豪雪地帯であり、冬期工事においては常に除雪をしながらの工事を強いられ、除雪だけで一日が終わることも多々ありました。さらに気温差による構造物やコンクリートの不具合などの懸念もあり、その品質管理も徹底して行う必要がありました(写真5、6)。

竣工に向け最後の2年ぐらいは様々な工事が集中して重なり、現場はかなり大変だったと思いますが、開通日直前まで工事を行い、なんとか間に合わせる事ができました。

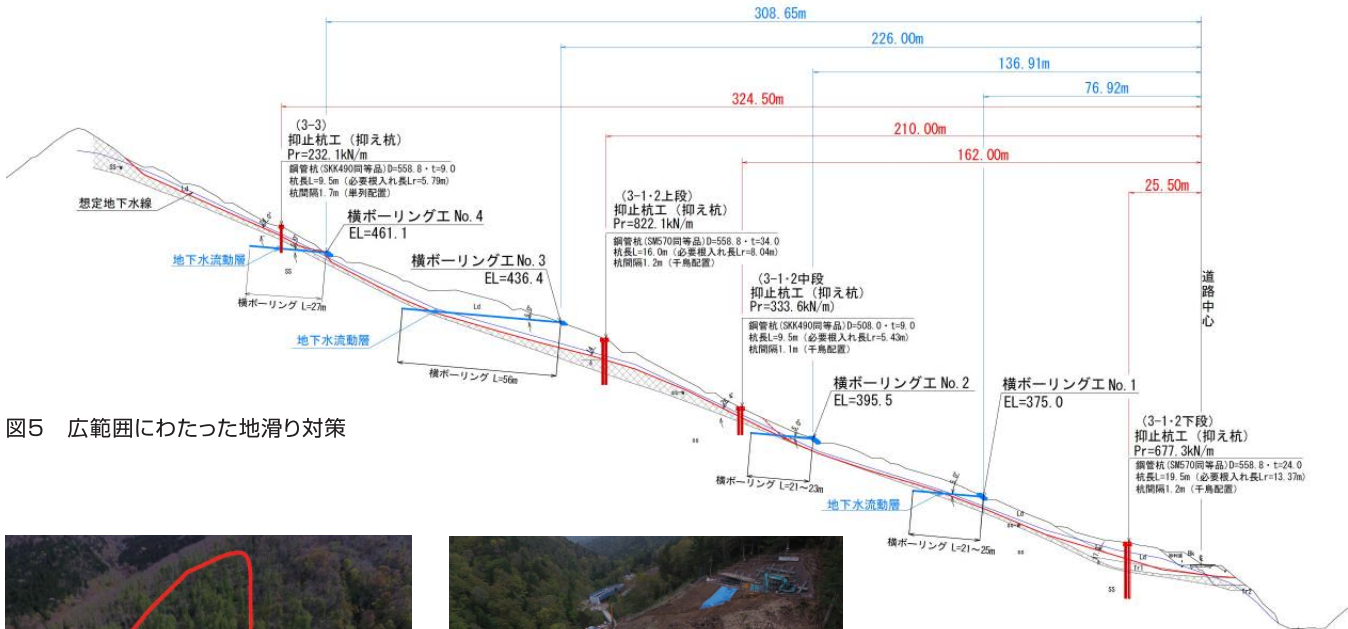


図5 広範囲にわたった地滑り対策



写真3 大規模な地滑り対策工事を行った美唄ダム上流地帯



写真4 地滑り対策工事は、全長380m全4段にも及んだ



写真5(上)写真6(下) 冬期工事の様子

——開通してからの実際の効果や、地元からの声などがあれば教えてください。

現在、美唄富良野線の美唄市～芦別市の区間は、11月から4月下旬まで冬期間通行止めとなっております。まだ実質の通行可能期間が短いため、具体的な効果や数値的なデータは現在調査中ですが、これから詳細な利用状況や効果などが出てくると思います。

この道路は、南空知地域と上川南部地域が長年熱望していた道路であり、美唄市で行われた開通式には、沿線自治体である美唄市・芦別市・富良野市の関係者約80名が出席するなど、大きな盛り上がりを感じることができました。地元では今後、活発な相互交通・交流を大いに期待しているようです。実際、地元からは「物流における選択肢が増えた」「観光バスやツーリングの新たなルートとなっている」「旭川ナンバーの車が増え、地域の賑わいや経済効果が出ている」などの声も聞いています(写真7、8)。

さらに今年7月、美唄市、芦別市、富良野市の経済関係者らによる「道道美唄富良野線活用地域活性化促進協議会」が設立されました。戦略的活用から地域経済の好循環を目指す動きなど、この道路を地域資源と

した活動なども始まってきています。道路が完成したら自治体との関わりも終了という形も多いのですが、今回のように沿線地域から「この道路をどう活用していくか」「この道路をどう地域振興につなげていくか」という動きが出てくるのは非常に稀なことで、整備する側としてはとても建設しがいのある道路だと感じており、今後の自治体の取り組みや活動に大いに期待しています。



写真7 道道美唄富良野線 開通式の様子



写真8 開通日当日の様子

——今後の整備事業の取り組みについて教えてください。

今はまだ、冬期間通行止めの運用となっているため、通年での交通開放の早期実現に向けて調査を実施しており、今後は雪崩などの冬期・豪雪対策にも取り組んでいきます。また、美唄ダムの下流付近に残っている幅員狭小区間の拡幅工事も合わせて取り組む予定となっています。この2つの工事を早期に完了するよう努め、より周辺地域における交通利便性の向上を図りながら、地域経済や産業振興に貢献できればと思っています。