

事務所訪問

災害時の迅速な避難や救助・救援活動を後押し。 事業化から11年で泊共和線約16km全線供用。 「共和北インターチェンジ(仮称)」との接続に期待

一般道道泊共和線

令和6年3月25日、泊村と共和町を結ぶ「泊共和線」の茅沼工区約5kmが開通。これによって、平成25年度から事業化された約16km全線が供用となった。整備を進めてきた北海道後志総合振興局小樽建設管理部に事業の背景や整備の目的など、お話を聞いた。



北海道 後志総合振興局
小樽建設管理部 事業室
道路課長 首藤 諭 氏

——一般道道泊共和線の概要と事業の背景を教えてください。

一般道道泊共和線(以下、泊共和線)は、泊村茅沼地区を起点に、共和町国富の国道5号に至る総延長16.1kmの幹線道路です。平成25年度に事業化され、まず令和4年12月に中間地点にあたる発足(はったり)工区約5kmが供用を開始しました。続いて令和5年5月に国富工区約6kmの供用を開始。今回、茅沼工区約5kmの供用開始をもって、全線が開通となりました(図1)。

泊共和線全線16kmの間には、9つの橋梁と5つのトンネルがあり、この内、茅沼工区にある茶津大橋は全長230mのかなり大きな橋梁となっています。トンネル5箇所の延べ延長は4.4kmです。道路規格は第3種第4級で、一般部は車道幅員が5.5mの両側に路肩を1.25m設け合計幅員8m。トンネル部は車道幅員5.5mの両側に路肩を0.5m設け合計幅員が6.5mとなっております(図2、表1)。

本事業の目的は、津波浸水想定区域を回避した孤立解消、避難時間の短縮、農水産品流通の利便性向上、そして観光地へのアクセス向上です。



図1 一般道道泊共和線の全区間

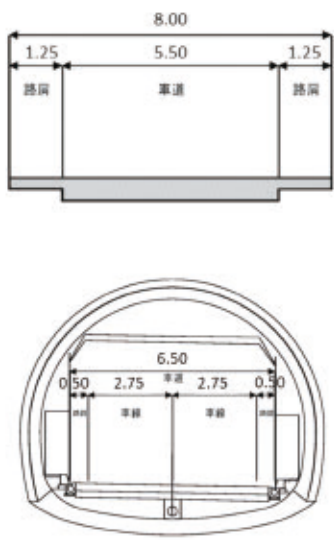


図2 標準断面図[道路部](上)とトンネル断面図(下)

表1 一般道道泊共和線の事業概要

道路規格	第3種第4級
事業延長	L=16.1km
幅員	車道5.5m+路肩2@1.25m=8.0m
起点	古宇郡泊村(一般道道茅沼鉦山泊線)
終点	岩内郡共和町(一般国道5号交点)
事業期間	平成25年度～令和5年度

特に沿岸地域は、地震や津波などの自然災害の発生が想定されていますが、避難で使用できる道路は国道229号に限られています。発災の際は、避難車両による混雑、道路の寸断、集落の孤立の発生が懸念されていました。泊村をはじめとする地域住民のみなさまにとって迅速かつ確実な避難を可能とし、また災害時の救助・救援活動や救援物資の輸送が確保できるよう、行き止まり道路の解消や避難道路の複線化を図るために、新たな道路を整備することになりました。事業化から11年目で全線が開通し、地域住民の方々の安全・安心が確保されることにつながればと思っています。

——事業化にあたっての課題について教えてください。

起点となっている泊村茅沼地区は、ちょうど村の中心部にあたります。泊共和線の整備以前は、ここから札幌や小樽に行く際に、一度、岩内町や共和町の市街地を通る国道229号を経由しなければなりませんでした。このルートは地域のメイン道路に当たり、ほかに抜け道はありません。万が一、津波などの災害が発生した場合でも、海岸線に近い場所を通らざるを得ず、かなりリスクが高いことになります。そこで、海岸線を通らずに直接、小樽・札幌方面に行ける国道5号へと接続可能な道が必要でした(写真1)。ここは泊発電所もある地域ですので災害発生時の避難道路を複線化するのが急務でした。また岩内町と共和町の市街地を通して国道5号に至る従来の道路は信号交差点が多く、通過に時間を要していました。平成23年3月に東日本大震災が発生したこともあり、地元の住民からも避難道路の確保を求める声が高まっていました。

——総延長16.1kmが11年で開通。整備工事は順調に進みましたか？ 工事中にご苦労されたり工夫されたりした点がありますか。

整備区間の多くは山間部を通るルートであるため、5つのトンネルや長大橋(写真2)を含めた9つの橋梁を配した新設道路でしたが、工事は予定通りに進みましたし、それほど大きな問題はありませんでした(写真3、4、5、表2)。しかし、泊共和線の整備区間約16kmにトンネルが5つというのは、かなり多いほうで、トータルの距離にして約4.4kmをトンネルが占めることになります。トンネルの掘削時に大きな石が出てきたり、重金属が含まれる土砂が出てきたりということもありました。土砂については、無事に封じ込めを行ったので、大きな問題はありませんでした。トンネル掘削は、山岳部のトンネル建設に用いられるNATM工法を採用しましたが、予想より地盤が固かったり湧水が多かったりと施工時の対応が必要となり、機械掘削から発破掘削へ変更するなどその都度、施工業者・コンサルタントを含めた3者で検討しながら対処をしました。



写真1 泊村茅沼地区を整備中の泊共和線



写真2 共和線内で最大の橋梁、全長230mの茶津大橋建設風景



写真3 写真奥が水松沢(おんこのさわ)トンネル



写真4 トンネル内のコンクリート打設に用いられるセトル



写真5 整備区間内には大規模な切土を行った場所も

表2 泊共和線区間の構造物

茶津大橋	230m	水松沢橋	13m
大工橋	12m	大山橋	22m
岩淵橋	9m	茅沼トンネル	246m
宮丘橋	21m	渋井トンネル	92m
金井橋	10m	宮丘トンネル	1,112m
新ヤチナイ橋	23m	水松沢トンネル	1,446m
境橋	22m	国富大山トンネル	1,544m

——開通後の効果を教えてください。

第1の目的であった、災害時の避難経路が確保されました(図3)。また、これまで泊村から札幌方面、小樽方面に向かう場合は、一度国道229号を南下して岩内方面に向かい、共和町の中心部を経由して国道5号の国富交差点に出ます。この間、信号機が多く交通量も多いので、なかなかスムーズな交通というわけにはいきません。その点、今回、全線供用となった泊共和線はほとんど信号機がなく、快適に通行できます。実際、従来よりも所要時間が約10分短縮されています。地元の方々からは、買い物や通院などで利用するのに大変便利だというお声をいただいております。中には、泊共和線が開通後はこちらの道路しか使わなくなったという方もいらっしゃるという聞いており、生活道路として地域の方々に喜んでもらえているのは何よりです。

また泊村は漁業が盛んな地域です。共和町は「らいでんメロン」や「らいでんスイカ」などでも知られる農業のまち。これら海産物や農作物の運搬にかかる時間の短縮も図ることができ、少しでも鮮度良く消費者のみなさん

にお届けする一助にもなるのではないかと期待しています(表3)。

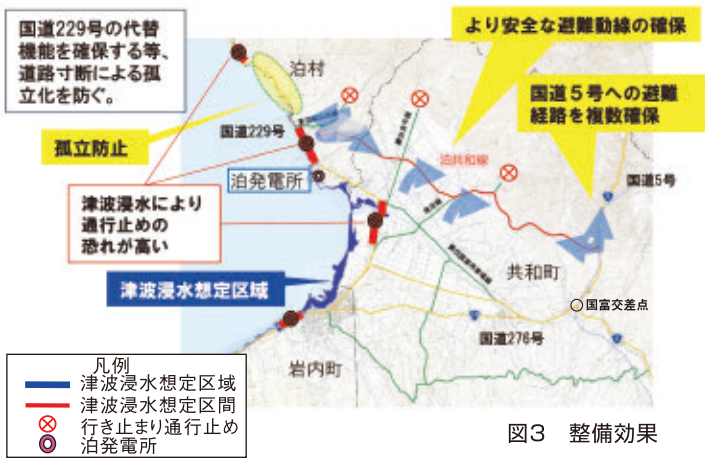


表3 泊村、共和町の主な特産品

泊村	・ 鮭	
	・ ホタテ	
	・ ウニ	
共和町	・ らいでんスイカ	・ らいでんスイートコーン
	・ らいでんメロン	・ 米
	・ らいでん馬鈴薯	

——住民の生活面でも期待されていますね。

地域住民の医療面での貢献も期待されます。北海道保健福祉部の利用データ分析センターが公表している二次医療圏別の患者受領動向の分析結果によると(図4)、泊村住民の入院先は札幌市が最も多く、次いで小樽市となっています。これらの都市への救急搬送が多いと考えられます。救急搬送の際は、泊共和線を利用することで信号での加減速が少なくなり、市街地を通過する国道229号や国道276号に比べ、患者への負担を軽減することができると思います。

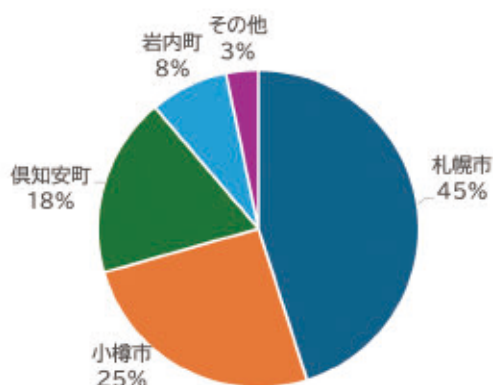


図4 入院患者の受療動向(泊村からの流出)

——11年の工事期間中も、住民のみなさんから期待の声が大きかったのではないのでしょうか。

工事開始前の現地説明会等で役場のみなさんや地域住民の方々にご説明をしながら進めました。事業化されたのが東日本大震災の後でしたので、地域の安全対

策のためにも、一年でも早く完成させてほしいという要望がありました。この泊共和線が開通することで、迂回できる道路が増え、円滑な避難路の確保につながります。地元からの期待が、非常に大きい事業だったと感じております。そこは工事が順調に進んだおかげです(写真6、7)。

——防雪対策などの整備は、令和6年度も引き続き行っているそうですね。

その通りです。令和6年度も引き続き、防雪柵や雪崩防止柵などを設置する凍雪害対策事業を行っています。令和6年度の冬までに完了し、冬期間も安心してご利用いただける道路になります。

——今後、泊共和線の活用に期待が集まるところですが、高規格道路の共和北インターチェンジ(仮称)との接続も待ち遠しいですね。

北海道開発局で高規格道路「倶知安余市道路」の整備を進めており、泊共和線の終点にあたる国富地区では、共和北インターチェンジ(仮称)を設置する工事も進められています。北海道の事業により泊共和線と共和北インターチェンジ(仮称)を接続する共和北インター線(仮称)の整備が令和6年度から事業化されました。そちらの方も随時進めて行けるよう、努力していきたいと思っています。



写真6 開通後の泊共和線の様子



写真7 全線開通を記念して行われた開通記念式・鉄入れ式の様子