

地域を支える社会資本の整備効果に関する一考察

— 中札内大樹道路を事例として —

札幌大谷大学社会学部教授・当研究所理事
平岡祥孝

はじめに

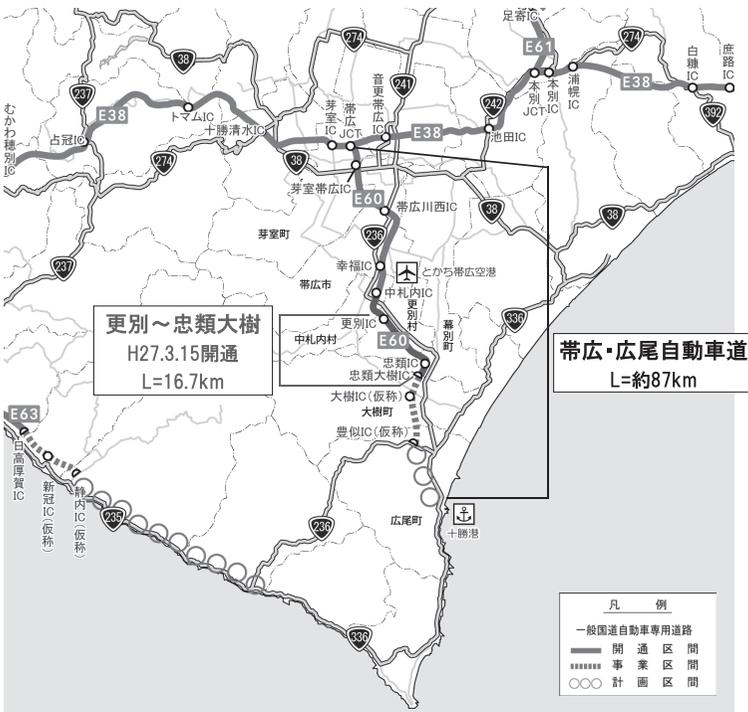
本稿の目的は、帯広・広尾自動車道を事例として、地域の産業基盤・生活基盤を支える社会資本の整備効果を分析することにある。なお、整備された社会資本が機能することによって、継続的かつ中長期的に得られる効果を、一般的にはストック効果と呼ぶ。

帯広・広尾自動車道は、北海道横断自動車道の帯広ジャンクション(JCT)から分岐し、帯広市、とかち帯広空港を経由して、十勝港(広尾町)に至る延長約八七kmの高規格幹線道路である(図1参照)。現状では、開通済み区間約五九km、工事中区間約一五km、未事業化区間約一三kmとなっている。帯広・広尾自動車道のうち、中札内インターチェンジ(IC)～忠類大樹ICに至る延長二二・一kmが、中札内大樹道路である。二〇一三(平成二五)年三月に、中札内～更別IC間の延長六・

五kmが開通している。そして、二〇一五(平成二七)年三月には、更別(IC)～忠類大樹IC間の延長一六・七kmが開通している(図2参照)。

それでは、中札内大樹道路の整備は、如何なるストック効果をもたらしたのであろうか。本稿では、中札内大樹道路開通によるストック効果を検証するために、生活面では主として医療サービスに、経済面では主として産業振興と物流に焦点を当てていきたい。また、地域活力の向上について、中札内村の人口の推移を取り上げて分析したい。

図1



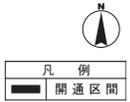
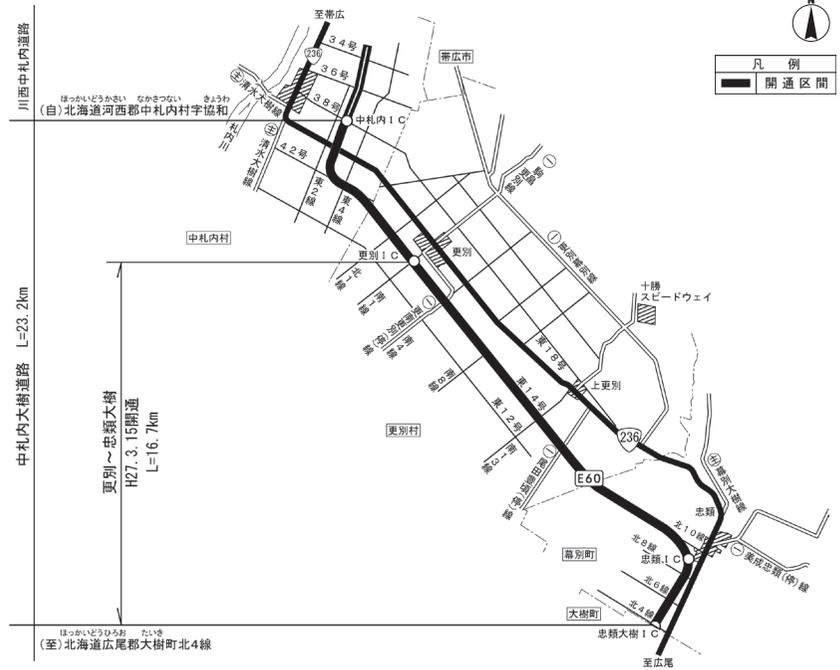


図2



1 医療安定性向上への寄与

整備により大樹町⇌帯広市の移動時間が短縮されたことで、大樹町から帯広市内病院への通院負担が軽減されたことは大きい。また逆に、帯

広市から大樹町に派遣される出張医師の診療時間も確保されることになった。大樹町内の病院では、二〇一五（平成二七）年一〇月に予約制の皮膚科が開設された。皮膚科開設によって、大樹町内の病院は全六診療科目を有することになった。

更別（IC）～忠類大樹IC間開通以前の状況にあつては、大樹町民の皮膚科受診患者は、帯広市内の病院まで往復約二時間半の通院時間が必要であった。今後さらに、その他の診療科目の出張医師も派遣可能となれば、大樹町内病院では、循環器科・耳鼻科などの増設も検討されることになるのではないだろうか。町内診療が実現するならば、地域住民の通院負担の軽減が図られることから医療サービス向上に寄与する。

南十勝地域の主要医療施設は第二次救急医療施設として、大樹町立国保病院（全八診療科目）、広尾町国保病院（全八診療科目）がある。しかしながら、両病院とも対応可能な診療科目が一桁と少なく、救急搬送は帯広市の高次医療施設に依存している。

ちなみに第三次救急医療施設である帯広厚生病院は、脳神経外科・心臓血管外科・産婦人科等を

含め全二三診療科目を有している。南十勝地域からの救急搬送のうち九〇％以上が、帯広市への搬送であった（北海道開発局帯広開発建設部公表資料）。

一般道と比較して高規格幹線道路は、揺れが少ない上に速度変化も小さいために、言うまでもなく搬送時の患者負担が軽減される。延伸されれば、さらに時間短縮効果が拡大される。そのストック効果の面的波及効果は、第二次救急医療施設の浦河赤十字病院（全九診療科目）がある日高東部地域にも及ぶ。実際、日高東部地域から帯広市への救急搬送件数が、二〇一〇（平成二二）年の一件から二〇一二（平成二四）年では六件に増加している（北海道開発局帯広開発建設部公表資料）。このことは、その証左となろう。

帯広・広尾自動車道が整備されることによって、南十勝地域のみならず日高東部地域からの医療施設へのアクセス性が向上する。医療の安定が安心できる地域の形成に寄与する。

2 地域産業活性化への寄与

言うまでもなく十勝地域は広大な生産空間であり、我が国有数の食料供給基地である。十勝の農業生産額（JA取扱高）で見ると、二〇一〇（平成二二）年では二三八〇億円であったが、二〇一三（平成二五）年は二六五八億円と約一一・七％増加している（北海道十勝総合振興局「十勝の農業」）。帯広・広尾自動車道の延伸とともに、

乳製品工場の新施設拡張や増設、あるいは食品加工工場の新商品ラインの稼働があつて、沿線自治体の食料品製造業出荷額・従業員数は増加傾向を示している（経済産業省『工業統計調査』）。

また、北海道産肉用牛の飼育頭数は五一万六〇〇〇頭（二〇一三年）であり、全国の約二〇％を占めて都道府県別では首位である（農林水産省「畜産統計」）。肉牛飼育頭数の増加とともに、ブランド化などの高付加価値化も進んでいる。とりわけ、ブランド牛が酪農王国の十勝地域に集積している。需要が拡大する畜産業に必要な飼料の輸送効率化は、極めて重要である。道内畜産業の飼料構成は、粗飼料五六％、濃厚飼料四四％である。粗飼料の大半は自給飼料であり、濃厚飼料の大半は輸入飼料である（『北海道新聞』二〇一八年八月一日「日付記事」）。このように、いまだ輸入飼料への依存度も高い。

十勝港では、穀物サイロや配合飼料工場が稼働している。飼料は十勝港に輸入され、十勝港飼料貯蔵施設から道内の酪農地帯に出荷されている。二〇〇八（平成二〇）年一月に幸福ＩＣ＼中札内ＩＣ間が開通し、二〇一三（平成二五）年三月に中札内ＩＣ＼更別ＩＣ間が開通している。十勝港の飼料関連取扱貨物量を見るならば、九万二〇一七ｔ（二〇〇八年）から三三万三六一ｔ（二〇一三年）へと、約三・六二倍の増加となつている（広尾町「十勝港の概要」）。帯広・広尾自動車道の整備は輸送時間の短縮が見込めるゆえに、確実に輸送サイクルの効率化を促す。

次に、農産物の例として、小麦と甜菜の輸送を取り上げてみたい。芽室町には、道内首位の砂糖生産量（年間約一五万ｔ）を誇る製糖工場が立地している。帯広・広尾自動車道沿線の各農協から原料となる甜菜が、当該製糖工場に向けて出荷されている。中札内農協からは約八万ｔ、更別農協からは約一二万ｔ、忠類農協からは約五〇〇〇ｔの甜菜が、それぞれ年間に出荷されている（北海道開発局帯広開発建設部公表資料）。

更別ＩＣ＼忠類大樹ＩＣ開通後では、たとえば忠類農協からの出荷の場合には、一往復当たり二分輸送時間が短縮され、一日一台当たり往復回数が一往復増加している。これら沿線三農協からの甜菜輸送量全体では、一回当たり輸送量を約一〇ｔとするならば、年間約六〇〇台分の輸送が効率化されている（北海道開発局帯広開発建設部公表資料）。甜菜収穫量は増加傾向にある一方で、十勝管内の貨物車両数は減少している（北海道運輸局調べ）。帯広・広尾自動車道の整備による輸送効率向上によって、輸送車両が確保されていると言えよう。

また、国産小麦の収穫量は八五万二四〇〇ｔ（二〇一四年）であり、うち北海道が六四％占めている。十勝地域だけを見ても全国生産量の二四％、四分の一近くを占めている（農林水産省「作物統計」）。ここで注目すべき点は、十勝産小麦のほぼ全量が帯広・広尾自動車道を利用して十勝港に輸送されていることである（北海道開発局帯広開発建設部調べ）。たとえば、日本一の小麦生産地で

ある音更町から十勝港への小麦輸送を見てみよう。繁忙期における小麦輸送事業者の輸送スケジュールは、帯広・広尾自動車道開通以前は二往復が限界であった。それが、忠類ＩＣまで延伸されたことによつて、一回当たり輸送時間は約二〇分短縮され、二・五往復が可能となった（北海道開発局帯広開発建設部公表資料）。

全国的にトラック・ドライバー不足に悩む現状においては、限られた人員による効率的な輸送が求められる。トラック・ドライバーの労務規定時間一三時間を所与として、小麦輸送効率化を実現している。

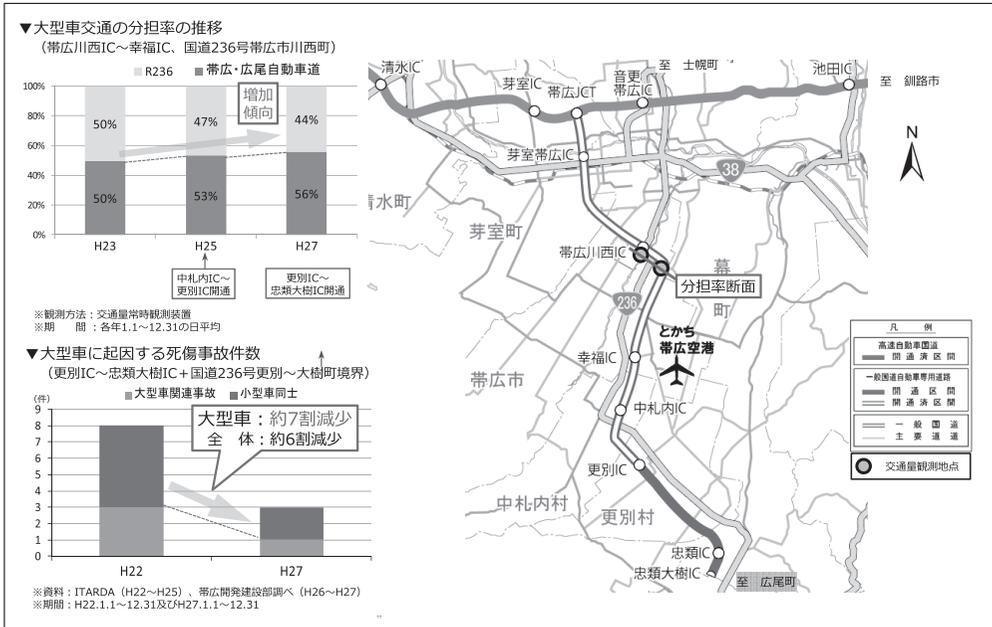
3 地域活力向上への寄与

—中札内村を事例として—

中札内村住民の日常生活行動は、通院や通学あるいは購買・購入などを中心として、帯広市に大きく依存している。通院の六〇％以上が、買物の約八〇％が帯広市に向向している（中札村提供資料他）。中札内村では定住化を政策的に推進すべく、中札内ＩＣ周辺における宅地分譲や、子育て支援などに取り組んでいる。

ときわ野地区では、ヴェレτζじときわの第一次分譲・第二次分譲が二〇一二（平成二四）年に完了し、二〇一四（平成二六）年からは第三次分譲が開始された。二〇〇八（平成二〇）年の分譲地購入は一三件であり、うち村外は五件であった。幸福ＩＣ＼中札内ＩＣ開通（二〇〇八年一月）

図3



以降は購入件数が増加し、中札内IC～更別IC開通（二〇一三年三月）後の分譲地購入は六八件、うち村外は三二件であった（「中札内村住民基本台帳」）。年齢階層別分布（二〇一四年）を見ると、中札内村全体では六〇～七九歳の年代層が最多で四四％である。だが、ときわ野地区に限れば、二〇～三九歳の年代層が三一％、二〇歳未満の年代層が四〇％を占めており、六〇～七九歳の年代層はわずか五％である（「中札内村住民基本台帳」）。

幸福IC～中札内ICが開通し、そして中札内IC～更別ICが開通した以降、中札内村の人口は増加傾向にある（「北海道総合政策部住民基本台帳」）。中札内村の移住者は現役働き世代が多く、移住決断の主たる理由としては中札内ICの開設が挙げられると、筆者は推察する。このような中札内村の事例を踏まえるならば、帯広・広尾自動車道の延伸が地域活力の向上に寄与していると言えるのではないだろうか。

おわりに

これまで述べてきたように、中札内大樹道路開通によるストック効果は十分に確認できる。地域の安心した暮ら

しとともに、地域の産業を支えるうえで、中札内大樹道路の果たす役割は大きいと、筆者は考える。帯広・広尾自動車道における開通区間延伸にもなつて、明らかに交通量は増加している。たとえば、帯広JCT～帯広芽室IC間における一日当たり交通量（年間平均）の変化を見ると、帯広川西ICが開通したときでは約四〇〇台であった。だが、更別ICまで開通して以降は、二九〇〇台まで増加している（北海道開発局帯広開発建設部公表資料）。高規格幹線道路のネットワークの拡充は、圏域間や地域間の人流や物流を活性化する。帯広・広尾自動車道が全線整備されたならば、帯広市（帯広市役所）～広尾町（広尾町役場）間の所要時間は、冬期では一三三分から七八分に五分短縮されると予測されている（北海道開発局帯広開発建設部公表資料）。また、走行の安全性も高まることで大型車両の交通が、並行する国道二二六号線から帯広・広尾自動車道に転換している（図3参照）。その結果、二二六号線における大型車両関連の事故発生件数も減少傾向を示している（図3参照）。

南十勝地域の安定と発展を目指すために、さらなるネットワーク効果あるいはストック効果を生み出していく必要がある。十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業も進められている。社会資本の連結・連携による効率的活用の視点に立つならば、帯広・広尾自動車道の全線開通が求められる。

へひらおか よしゆき