

北近畿豊岡自動車道の整備効果発現のための取り組みについて

小寺 一史

近畿地方整備局 豊岡河川国道事務所 調査第二課 (〒668-0025 兵庫県豊岡市幸町10-3)

北近畿豊岡自動車道のうち、平成24年11月24日に和田山八鹿道路が暫定供用した。本稿は、和田山八鹿道路を主な対象として、供用前後の交通状況や観光関連、産業の効率性、まちの土地利用における変化等を把握し、どのような効果があったかを把握すると共に、北近畿豊岡自動車道の今後の更なる整備効果発現のための取り組みについて検討したものである。

キーワード 段階供用、整備効果、渋滞緩和、地域活性化

1. はじめに（事業概要）

一般国道483号北近畿豊岡自動車道は、豊岡市を起点とし、丹波市に至る延長約70kmの高規格幹線道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域を直結し、さらに京阪神都市圏との連結を強化し、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。

北近畿豊岡自動車道は各事業毎に段階的に暫定供用しており、平成17年4月17日及び平成18年7月22日に春日和田山道路、平成24年11月24日に和田山八鹿道路が暫定供用した。

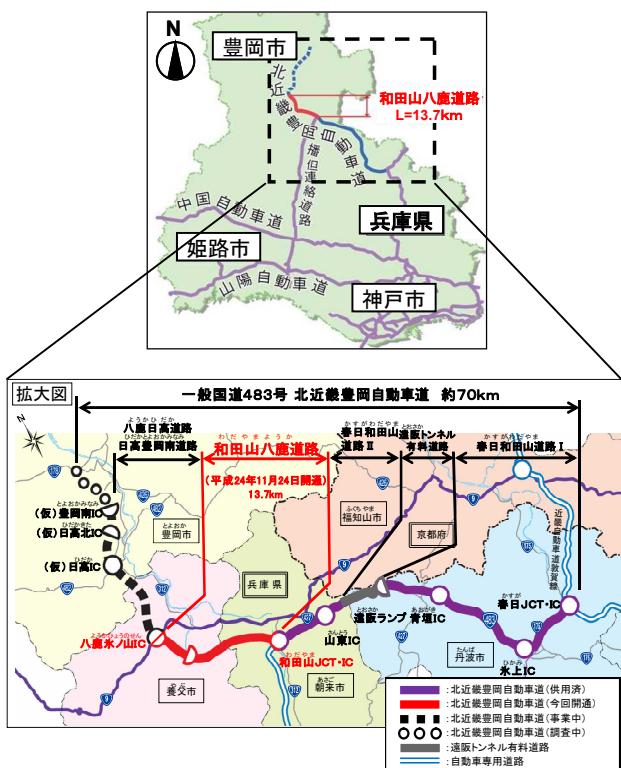


図-1 北近畿豊岡自動車道と和田山八鹿道路位置図

2. 効果把握項目とデータ収集方法

和田山八鹿道路の整備効果の把握に当たっては、但馬地域の特性、沿線の観光資源や施設等の状況を踏まえて、予め想定される効果を検討した上で、効果把握項目を設定した。

また、和田山八鹿道路を含め、新規供用後すぐの整備効果把握においては、国勢調査や観光統計、事業所統計、工業統計等の社会統計データが活用できないといったデータの制約がある。そのため、こうしたデータの制約、入手可能性を踏まえた上で、データ収集方法を設定した。以下に、各項目の考え方を示す。

(1) 道路交通

和田山八鹿道路に並行する道路として国道9号があり、国道9号から和田山ICにアクセスする一本柳交差点は、渋滞が発生しており、主要渋滞ポイントとなっている。しかし、和田山八鹿道路供用後は和田山以北の交通は養父ICや八鹿氷ノ山ICを利用し、並行する道路は交通量が減少して渋滞緩和やそれによる所要時間短縮が期待されることから、交通量や渋滞長、所要時間等を把握することとした。

(2) 生活

国道9号の所要時間短縮により、地域間における所要時間短縮や、救急医療における所要時間短縮につながり、救急医療においては搬送先や搬送実績、患者数等に変化があると考え、把握することとした。

(3) 観光

和田山八鹿道路利用や国道9号の渋滞緩和によって、観光で来訪する際のアクセス利便性が向上し、観光客の

表-1 効果把握項目とデータ収集方法

分類	効果項目	データ収集方法	
道路交通	断面交通量の変化 (和田山八鹿道路と国道9号等の分担)	交通量調査結果	
	国道9号等の渋滞緩和 (交通量、渋滞長)	交通量調査結果 渋滞調査結果	
	国道9号等の渋滞頻度	VICSデータ	
	交通流動の変化	交通量調査結果	
	国道9号の所要時間の短縮	プローブ調査結果	
生活	地域間における所要時間の短縮 (養父市～丹波市、豊岡市～神戸市(県庁))	H22センサス プローブ調査結果	
	救急医療施設への所要時間の短縮 (豊岡病院、八鹿病院)	H22センサス プローブ調査結果	
	時間短縮による効果 (搬送実績、患者数等)	消防ヒアリング	
	救急医療施設からの人口圏域	H22センサス プローブ調査結果 国勢調査(H17人口メッシュ、H17.H22市町村別人口データ)	
観光	観光客数の増加	観光協会、市町村ヒアリング等	
	観光関係売上の推移	観光協会、市町村ヒアリング等	
	観光バス本数の増加	観光協会、市町村ヒアリング等	
	新たな観光ルート等	観光協会、市町村ヒアリング等	
産業	鮮度等輸送時間の影響を受ける物	事業所ヒアリング等	
	輸送時間の短縮や輸送コストの削減	事業所ヒアリング等	
	輸送回数の増加	事業所ヒアリング等	
	輸送効率の向上	事業所ヒアリング等	
	輸送経路の転換	事業所ヒアリング等	
	輸送エリアの拡大と新たな店舗展開の促進	事業所ヒアリング等	
	商業地・大規模商業施設における商圈拡大	事業所ヒアリング等	
	売上の増大	事業所ヒアリング等	
まち	土地利用	企業・工場立地	市町村ヒアリング等
公共交通	バス利用	バスの時間短縮と定時性向上	全但バスヒアリング

増加が期待される。また、それによって観光関係の売り上げの増加や観光バスの増加、新たな観光ルートとしての取り組み等が期待されることから、これらを把握することとした。

(4) 産業

和田山八鹿道路利用や国道9号の渋滞緩和によって、これらの地域を移動する際の効率性が向上し、鮮度の問題で制約があったものを輸送できるようになったり、輸送時間の短縮やそれによる燃料費、人件費等のコストの削減、効率性向上とそれによる輸送回数の増加、新たな輸送エリアの拡大、和田山八鹿道路利便性向上による輸送経路の転換といった効果が想定されることから、これらを把握した。

(5) まち

地域間における所要時間短縮によって、移動の利便性が向上し、新たな企業や工場の立地が期待されることから、そうした立地の実績や、立地についての問い合わせ件数を把握した。

(6) 公共交通

国道9号の渋滞緩和により、走行する路線バスにおける所要時間短縮、定時性向上や、和田山八鹿道路利用による高速バスにおける同様の効果が期待されることから、これらを把握した。

3. 発現した整備効果

設定した項目に基づいた効果把握により、供用3ヵ月後時点での効果が確認出来た項目のうち、主なものを以下に示す。

(1) 道路交通

a) 断面交通量の変化

和田山八鹿道路の供用により、国道9号等の並行する道路の交通量が約2割減少し、朝来市～養父市間の交通量は休日で約2割増加した。これは国道9号等から和田山八鹿道路への交通の転換が図られている一方で、和田山八鹿道路の供用により交通需要を呼び込み、朝来市～養父市間の断面交通量が増加していると考えられる。

b) 国道9号の渋滞緩和

冬季の休日には、スキーパー等の観光客の来訪により、和田山八鹿道路に並行する国道9号での一本柳交差点及び宮田交差点で渋滞が発生していたが、和田山八鹿道路供用後は解消した。

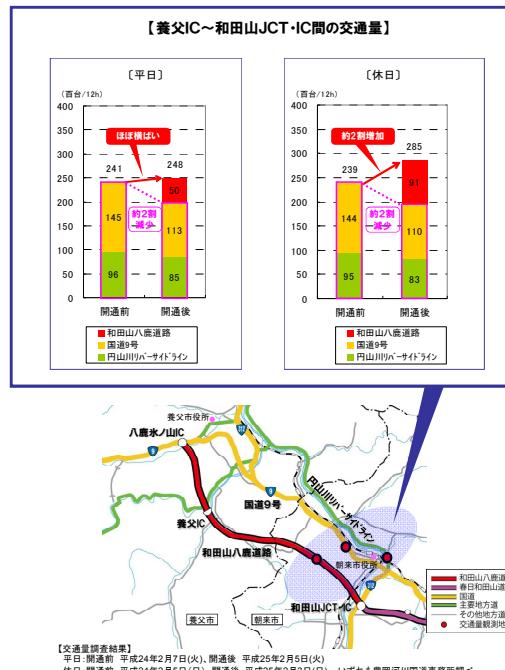


図-2 断面交通量の変化



図-3 国道9号の渋滞緩和

(2) 生活

a) 地域間の所要時間短縮

和田山八鹿道路供用により、養父市役所～丹波市役所間の所要時間が、約10分短縮した。また、並行する国道9号も交通量の転換等により、約4分短縮した。

こうした所要時間短縮により、生活や産業活動における利便性向上、アクセス性向上による観光等の来訪者増が期待される。

(3) 観光

a) 観光客数の増加

八鹿氷ノ山IC周辺にはスキー場が数件存在しており、和田山八鹿道路の供用により京阪神方面からアクセスする際の利便性が向上した。これを受けて、周辺自治体や各スキー場がHPやパンフレットでPRすると共に、割引キャンペーンを行う等、道路の供用が新たな連携や観光活性化の契機となっている。

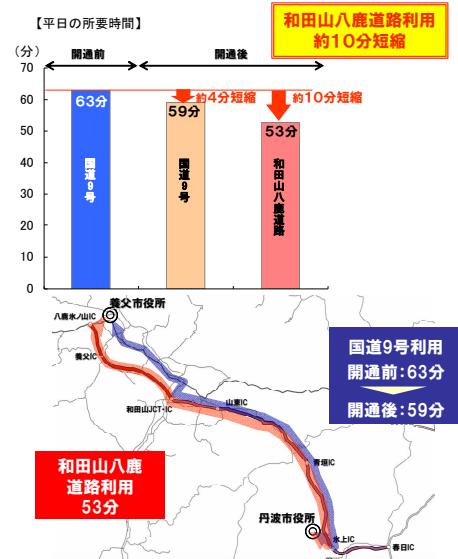


図4 地域間の所要時間短縮効果



図5 八鹿氷ノ山IC周辺のスキー場における変化

その結果、鉢伏山周辺スキー場の来訪者がシーズン当初から順調に増加し、2月中旬まで約2割増加した。スキー場へのヒアリングでも、「利用者からも便利になったと多くの声を聞いています」との回答を得ており、道路整備が観光支援につながっていると考えられる。

(4) 公共交通

a) バス利用

高速バスにおいて、所要時間短縮に大きな効果がでており、今後は定時性の向上、京阪神方面からの観光客の増加が期待されている。

4. 発現しなかった整備効果

供用3ヵ月後時点では効果が確認出来なかった項目を以下に示す。

(1) 生活

a) 安全・安心 (救急医療関連)

救急医療施設への所要時間短縮は、第3次救急医療である豊岡病院においては、八鹿氷ノ山ICから離れているため、時間圏域としては効果が見られなかった。また、救急医療は傷病者の病状と病院の受け入れ態勢から搬送先を決め、傷病者の位置と搬送先によって経路を決めるものであり、供用1~2ヶ月後時点では和田山八鹿道路の利用実績は少数となっていた。また、第2次医療機関である八鹿病院においては、医師不足による受け入れ態勢の限度があるため、病院へのアクセス利便性が向上しても患者が増えるといったことはなく、当初想定していた搬送先や搬送実績、患者数等の変化は確認できなかった。

(2) 産業

a) 効率性

供用1ヵ月後時点では、所要時間短縮効果があった事業所はあったものの、それによって輸送回数の増加や、鮮度等輸送時間の影響を受けるものが取り扱えるようになるといった変化は見られなかった。



図6 医療機関と消防本部の位置関係

(3) まち

a) 土地利用

供用から1ヵ月後時点では、企業・工場立地等の変化は見られなかった。これらはアクセス利便性以外の経済情勢によっても変化するものであり、また、供用後時間が経過した後に効果が現れることも期待される。

4. 今後の課題

(1) 和田山八鹿道路の認知度の向上

供用から2ヶ月経った平成25年2月上旬に、兵庫県、大阪府、京都府、鳥取県の居住者を対象に、webアンケートを実施し、和田山八鹿道路の認知度や利用意向を把握した。その結果、1000票の回答が得られ、和田山八鹿道路の認知度は、最も高い兵庫県でも22%、全体では15%に留まっており、まだ広く知られていない状況にある。

和田山八鹿道路を知っている人のうち、実際に利用した人は32%だが、今後の利用意向がある人は41%となっており、今後、利用者が増加する可能性がある。

但馬地域には山陰海岸ジオパーク、冬のスキー場やカニ、温泉、夏の海水浴等、様々な観光資源が存在しており、京阪神地域から但馬地域へのアクセス向上をPRすることによって来訪者が増加し、地域が活性化する可能性がある。このため、さらなる整備効果発現のため、和田山八鹿道路を広くPRする必要があると考えられる。

(2) 和田山八鹿道路以北の延伸

北近畿豊岡自動車道のうち、和田山八鹿道路までは供用したが、その北に続く八鹿日高道路、日高豊岡南道路は事業中、豊岡南～豊岡北区間は調査区間となっている。

今回の観光に関する効果把握では、スキー場における来訪者が増加するといった効果はあったが、豊岡市の観光施設（城崎温泉、出石町、コウノトリ文化館等）については効果は現れなかった。これは、先に述べたように、和田山八鹿道路が供用から間もないため認知度が低いことによる。

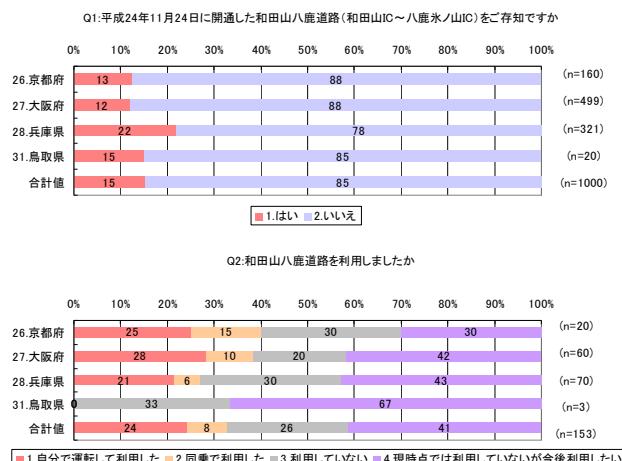


図-7 和田山八鹿道路の認知度、利用意向

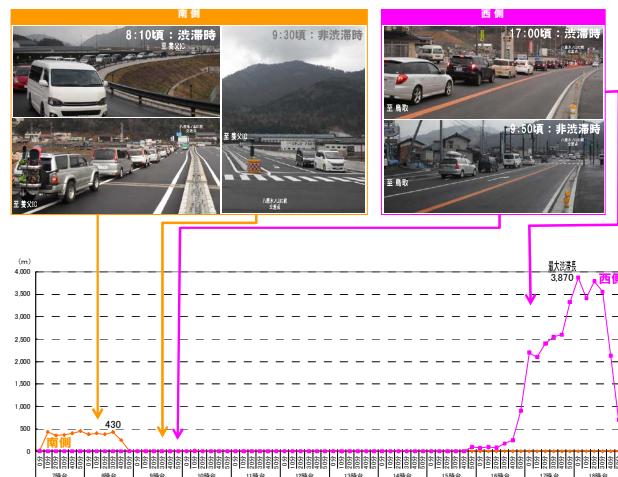


図-8 八鹿氷ノ山ICにおける新たな渋滞

と、和田山八鹿道路以北は一般道であるため、北近畿豊岡自動車道を利用して観光施設付近に直接アクセスすることが出来ないという課題が影響していると考えられる。夏の海水浴を例に取ると、近畿圏には和歌山県の白浜や京都府の丹後、福井県の若狭といった地域も海水浴等の観光客が多く訪れる地域となっており、これらはいずれも高速自動車国道、高規格幹線道路でアクセスすることができる。しかし、但馬地域は現況では八鹿氷ノ山ICから日本海までたどり着くまでに、一般道を40~50km走行することとなり、他地域に比べると交通利便性の面で優位性が低く、来訪地として選択されにくい可能性がある。

また、和田山八鹿道路供用後の新たな課題として、冬のスキーシーズンには、八鹿氷ノ山ICで交通集中による渋滞が発生し、夕方ピークには4km弱の渋滞となっていた。現況では八鹿氷ノ山ICに集中しているが、北伸すればアクセスするICの選択肢が拡大し、交通分散により渋滞は緩和することが期待される。

そのため、和田山八鹿道路以北の整備を進め、豊岡市や日本海地域等へのアクセス向上を図ることによって、北近畿豊岡自動車道としてのさらなる整備効果の発現及び課題の解消がされると考えられる。

5.まとめ

北近畿豊岡自動車道は段階的供用により、効果が段階的に発現してきており、和田山八鹿道路の供用によって観光面での新たな連携やPR、スキーパークの増加等の効果が見られた。しかし、現時点では道路としての認知度が低いことや、IC周辺における新たな渋滞といった課題が発生している。これらは、和田山八鹿道路のさらなるPRや、和田山八鹿道路以北の整備推進等によって、改善されると考えられ、北近畿豊岡自動車道としての整備効果もさらに発現されることが期待される。