

図-4 北海道内の道路による所要時間 (将来)

4. 都市間交通における鉄道と道路の優位性分析

都市間移動の所要時間について、鉄道と道路のどちらが短い比較を行った。2021年の結果を見ると、全国的には道路より鉄道の所要時間が短い区間が多いのに対して、北海道では鉄道より道路の所要時間が短い状況となっている。このことから、北海道においては、全国と比較して鉄道のサービスレベルが相対的に低いことがわかる。その中で鉄道が有利な区間は、札幌一函館・旭川・室蘭・帯広・岩見沢や、旭川一稚内、帯広一釧路など幹線の役割を果たす区間である。その上で、将来的には北海道新幹線の開業によって、函館や江差など道南地方から道内各地へ、道路より鉄道の所要時間が短くなる。幹線区間の整備効果は全道的に大きいとわかる。

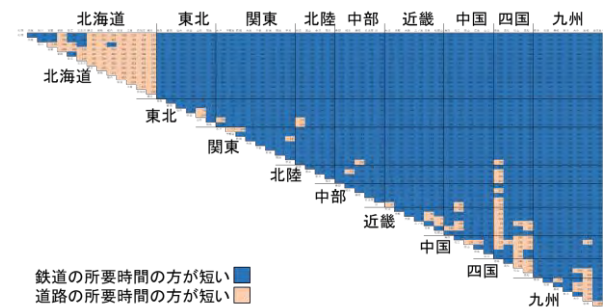


図-5 鉄道と道路の優位性比較 (2021年)

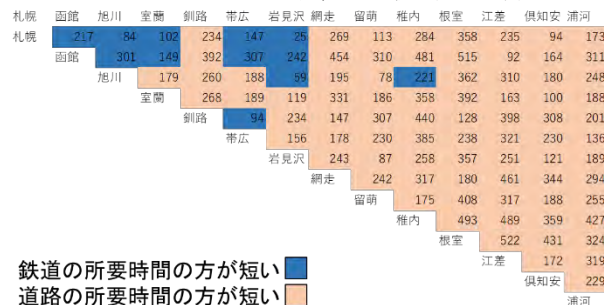


図-6 北海道内の鉄道と道路の優位性比較 (2021年)

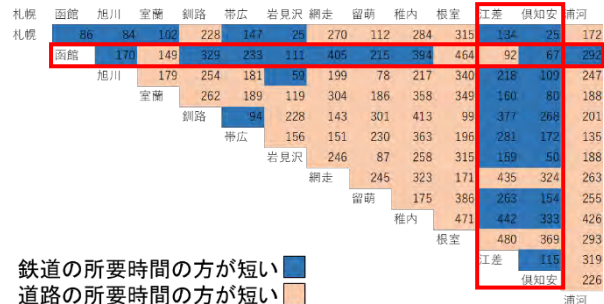


図-7 北海道内の鉄道と道路の優位性比較 (将来)

また、過去の北海道内の都市間移動の所要時間について、鉄道と道路の優位性比較を行う。1971年と2021年における比較結果を図-8、図-9に示す。青い線は鉄道が有利な区間を、赤い点線は道路が有利な区間を示している。1971年では、鉄道の方が所要時間の短い区間が多いのに対して、2021年では、道路の方が所要時間の短い区間が多い。2021年においても札幌一室蘭一函館や、帯広一釧路、旭川一稚内など幹線区間は、鉄道による所要時間の方が短い。石勝線・根室本線や宗谷本線の高速化事業の効果が大きいと考えられる。一方で、函館本線や日高本線では、札幌に直通する特急・急行列車の廃止のみならず、高規格幹線道路の整備の影響が大きいと考えられる。全体的には、鉄道廃止と道路整備が進み、相対的に鉄道の優位性が低下していると考えられる。

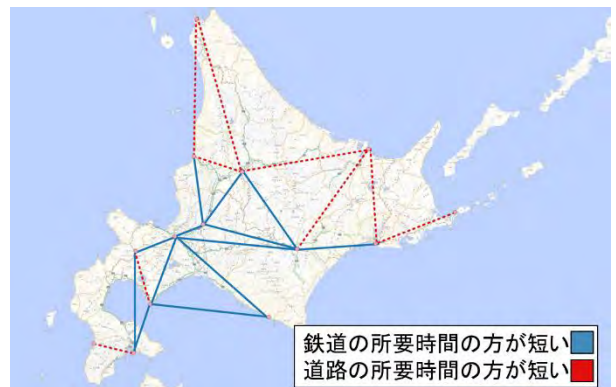


図-8 北海道内の鉄道と道路の優位性比較 (1971年)

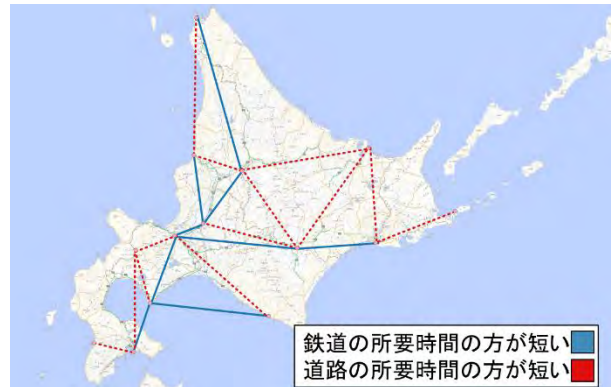


図-9 北海道内の鉄道と道路の優位性比較 (2021年)

5. 今後の鉄道と道路ネットワークのあり方

本研究では、全国との比較から北海道における、高規格幹線道路の整備が遅れていることによる、サービスレベルの低さを明らかにした。また、鉄道について、全国的には都市間移動の所要時間で道路より優位でもあるに関わらず、北海道では、その優位性を有していないことを明らかにした。

北海道は、全国と比較して交通網整備が遅れて進み、計画が未達成の状態である。本研究では、北海道横断自動車道や後志自動車道などの効果が非常に大きいことから、高規格幹線道路の早期開通を行うことが必要であるとする。また、北海道新幹線が開業した場合には、鉄道が優位性を持つ区間が増加する。幹線区間の優位性を保つためには、新幹線の整備や、石北本線や宗谷本線の高速化など幹線ネットワークの強化も必要だと考える。