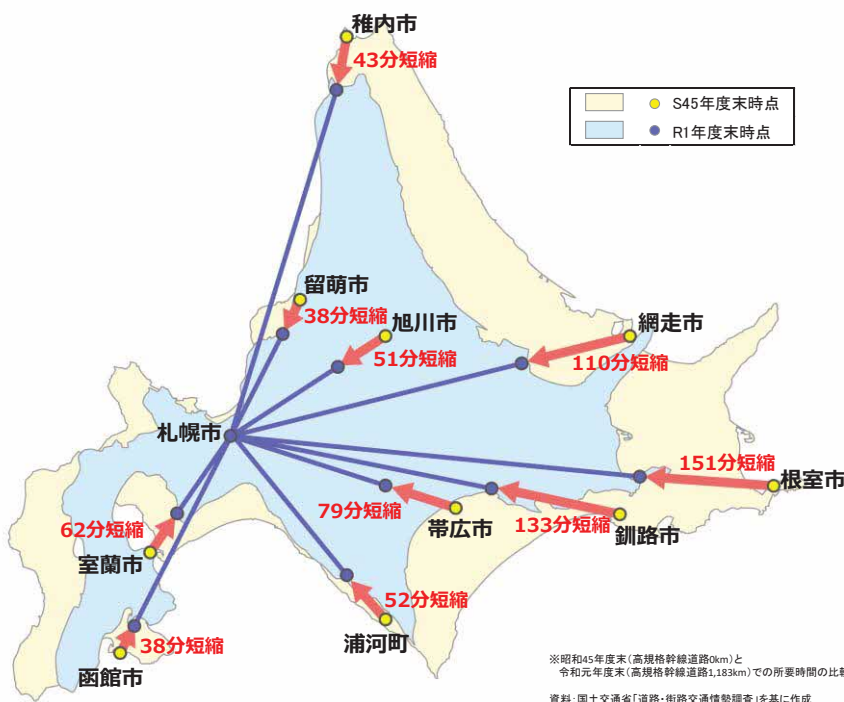


# 第1章 北海道新広域道路交通ビジョン

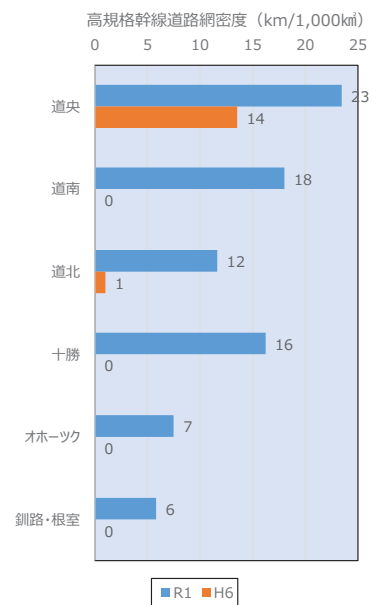
## 3. 広域的な交通の課題と取組

- 一方、圏域別の高規格幹線道路ネットワーク密度を見ると、平成6年時点で道央と道北の一部のみの供用となっていたが、令和元年度末時点では道内の全圏域で密度が高まっており、札幌から道内の主要な都市までの所要時間は、高規格幹線道路が未開通であった昭和45年度末時点と比較して大幅に短縮しているなど、都市間距離が長大な北海道において、高規格幹線道路ネットワークの整備による効果が発現しているものの、進捗は道半ばである。
- このため、引き続き、高規格幹線道路ネットワークの早期形成に向けた取組の推進が必要である。

### 札幌市から主要な都市までの所要時間短縮図



### 圏域別の高規格幹線道路ネットワーク密度



### 道内の高規格幹線道路の整備の変遷

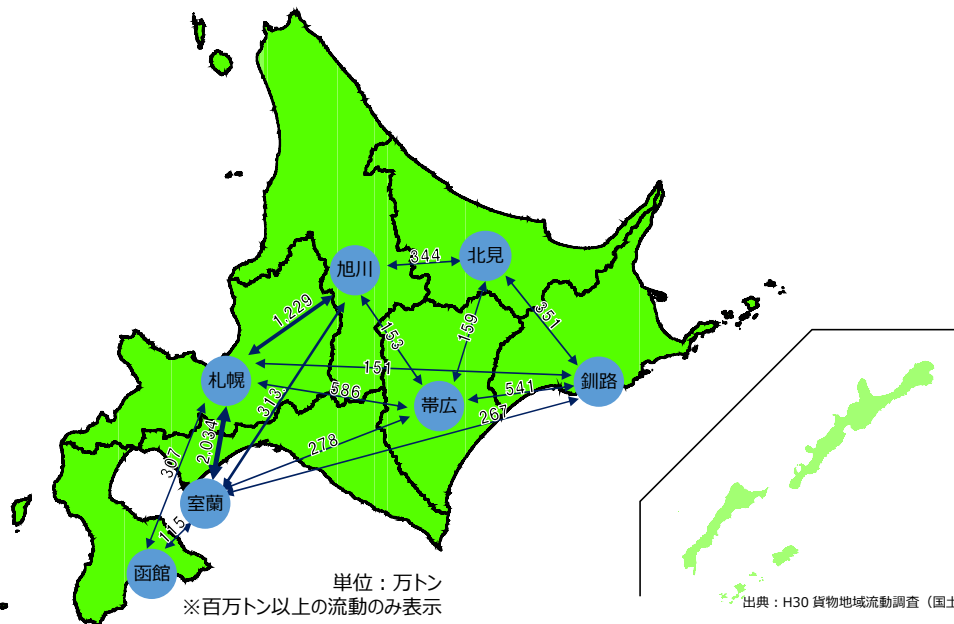


(2) 物流の現状と課題

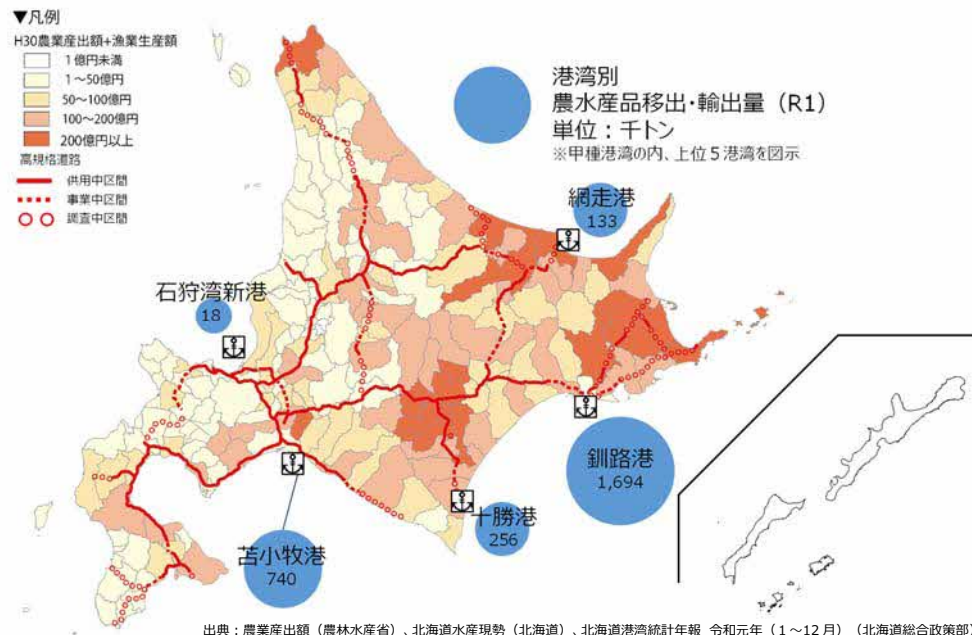
➤ 貨物流動の現状

- 道内の貨物流動は、大消費地である札幌を中心として、国際拠点港湾（苫小牧港、室蘭港）を有する胆振地域との流動が多い。
- 北海道の農水産品は、十勝やオホーツク、釧路、根室といった道東地域が主要な生産地となっており、主に、国際拠点港湾の苫小牧港や、釧路港、十勝港、網走港などの重要港湾から国内外へ輸送されている。

■道内の貨物流動



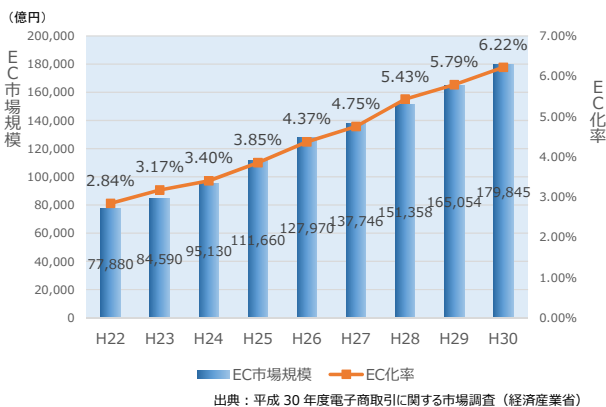
■北海道の農産品・水産品の生産地と港湾の位置関係



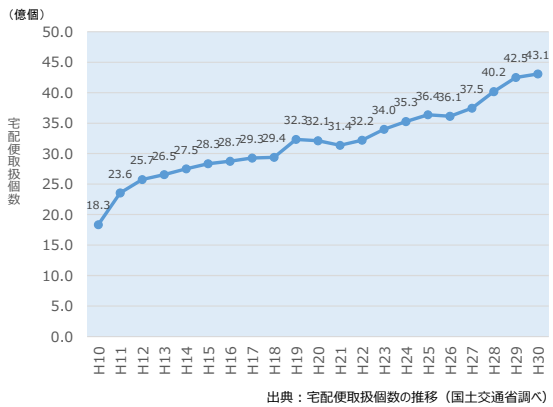
➤ 運送業における近年の状況変化と課題

- 近年、電子商取引（EC）市場の拡大に伴い、全国的に宅配便の取扱個数が増加するとともに、1輸送当たりの貨物量の低下が進んでいる。
- こうした中、人口減少や高齢化の進行に伴い、令和元年度には道内の運送業従事者の36%が55歳以上となっているほか、道内道路貨物運送業従事者数が平成8年度から平成28年度にかけて約15%減少しており、高齢化や人員不足が深刻化している。

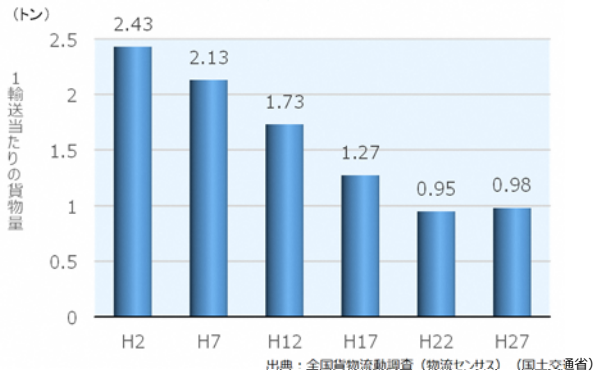
■全国EC市場規模の拡大



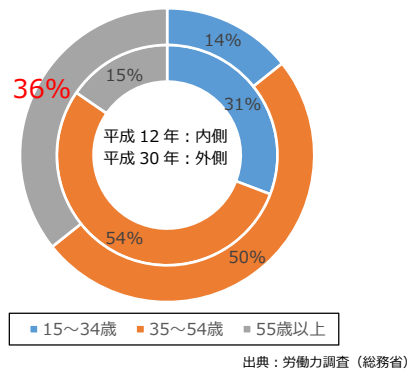
■全国宅配便取扱個数の推移



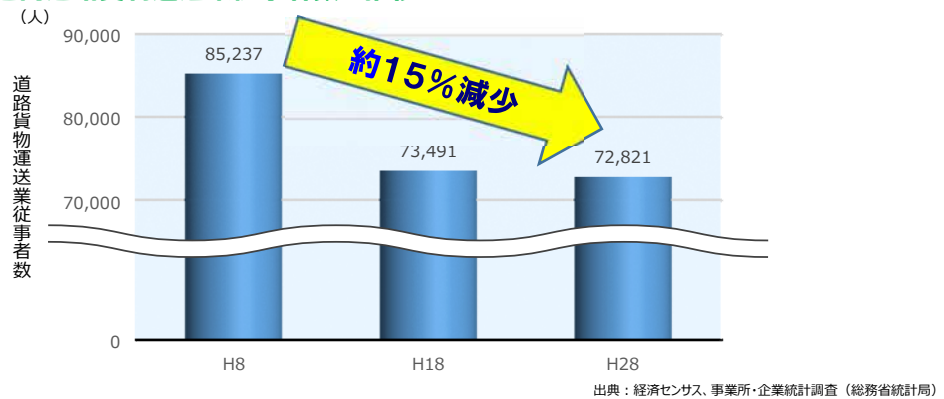
■全国の1輸送当たりの貨物量の推移



■道内運送業従事者の年齢階層推移



■道内道路貨物運送業従事者数の推移

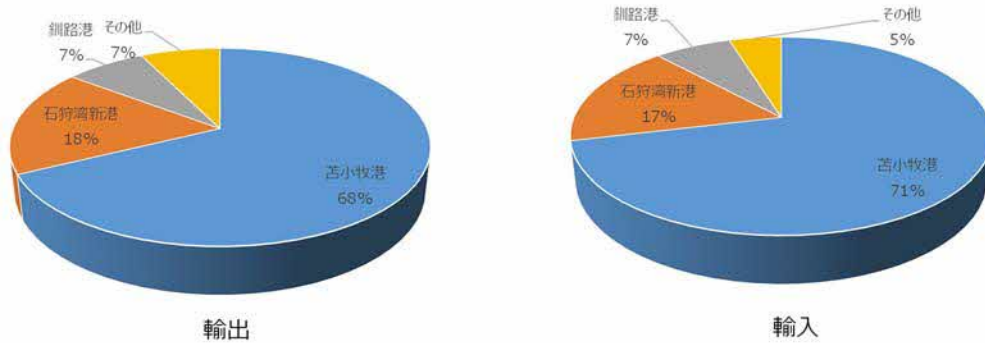


# 第1章 北海道新広域道路交通ビジョン

## 3. 広域的な交通の課題と取組

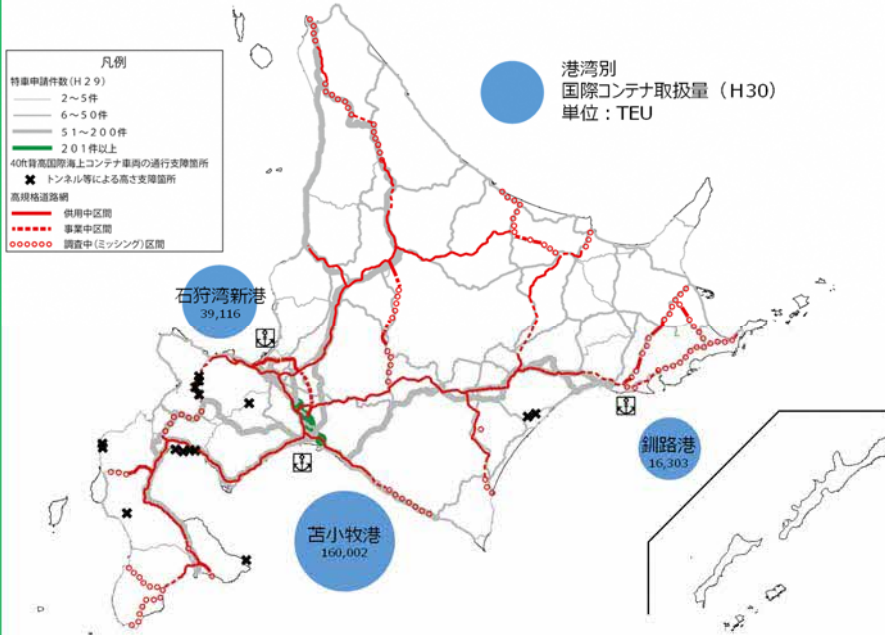
- 道内の港湾別の国際海上コンテナ取扱量は、輸出・輸入ともに約7割を苫小牧港が占めており、次いで、石狩湾新港や釧路港が約25%を占めている。
- 一方、これらの輸送拠点を連絡する主要な物流ルート上に、高規格幹線道路の未事業化区間や国際海上コンテナ車（40ft 背高）の通行支障区間（高さ制限トンネル等）が存在している。

### ■道内港湾の国際海上コンテナ取扱量の推移



出典：平成30年 北海道港湾統計年報（北海道）

### ■主要な物流ルートと高規格道路網



出典：特車通行実績データ

### ■狭小トンネル区間における大型車通行状況(R37 クリヤトンネル)



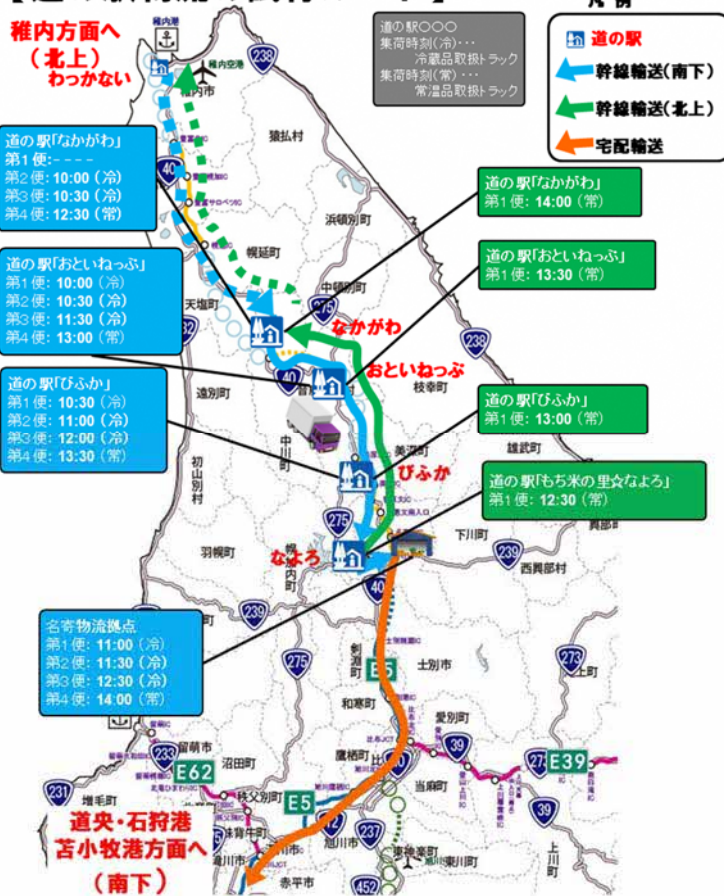


➤ 物流の効率化に向けた取組

- 令和2年度に、北海道開発局、北海道運輸局、北海道、地元自治体等が連携し、道北地域の道の駅を物流の集荷拠点とし、長距離トラックの空きスペースを活用した荷物の共同輸送を試行。
- 生産者の輸送に伴う負担や、運送事業者の片荷輸送による積載効率悪化などの課題を緩和し、物流の効率化を目指している。

■道の駅を物流の集荷拠点にした荷物の共同輸送(試行)の概要

【道の駅物流の試行ルート】



【輸送の状況】



・道の駅での輸送物の梱包



・トラックへの積載作業

【荷主のニーズに応じた輸送パターンの試行】



出典：令和2年10月2日 報道発表資料（旭川開発建設部）