

## 2 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備

### 高規格幹線道路等ネットワークの形成

#### 《主な施策》

#### ● 高規格幹線道路等の整備

##### ◆ 高速自動車国道の整備

###### ・ 着手している区間の早期開通

北海道縦貫自動車道：七飯～大沼公園間、士別剣淵～名寄間

北海道横断自動車道：阿寒～釧路西間、陸別町陸別～陸別小利別間

###### ・ 未着手区間の早期着手

北海道縦貫自動車道：七飯藤城～七飯間、美深北～音威子府間、

中川～幌延間、豊富北～稚内間

北海道横断自動車道：黒松内～倶知安間、足寄～陸別町陸別間、釧路別保～厚岸町尾幌間、  
厚岸町糸魚沢～温根沼間、女満別空港～網走間

##### ◆ 一般国道自動車専用道路の整備

###### ・ 着手している区間の早期開通

帯広・広尾自動車道（忠類大樹～豊似間）、日高自動車道（日高厚賀～静内間）、  
函館・江差自動車道（北斗茂辺地～木古内間）

###### ・ 未着手区間の早期着手

帯広・広尾自動車道（豊似～広尾間）、日高自動車道（静内～浦河間）、

函館・江差自動車道（木古内～江差間）、旭川・紋別自動車道（遠軽～紋別間）

##### ◆ 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の整備

###### ・ 着手している区間の早期開通

倶知安余市道路（国道5号）、端野高野道路（国道39号）、  
音威子府バイパス（国道40号）、尾幌糸魚沢道路（国道44号）

##### ◆ 高規格幹線道路の機能向上

###### ・ 「高速道路における安全・安心基本計画」における優先整備区間の早期着手・完成

千歳恵庭～十勝清水間、登別室蘭～伊達間、国縫～八雲間、和寒～士別剣淵間

###### ・ 追加インターチェンジの整備やジャンクションの改良等

北海道横断自動車道：小樽ジャンクションの早期完成（小樽→余市乗り入れの整備）

本別ジャンクションの早期着手（本別～足寄相互乗り入れの整備）

長流枝スマートインターチェンジ（仮称）の早期着手

利便性向上に資するスマートICの調査、検討（トマム～十勝清水間）

札幌都心アクセス道路（国道5号創成川通）の早期着手

###### ・ 安全性と速達性、定時性の確保：追い越し車線の追加やワイヤロープ式防護柵などの整備

##### ◆ 地域高規格道路の整備

###### ・ 着手している区間の早期開通

道央圏連絡道路（長沼町、南幌町、江別市）、遠軽北見道路（遠軽町）、

旭川十勝道路（旭川市・東神楽町、中富良野町・富良野市）

###### ・ 未着手区間の早期着手

遠軽北見道路、旭川十勝道路、松前半島道路、釧路中標津道路など

重点項目 ○高規格幹線道路網等の整備促進（P18）  
○北海道の強靱化と社会資本の老朽化対策等の推進（P37）

▼高規格幹線道路の供用率

○北海道の高規格幹線道路等

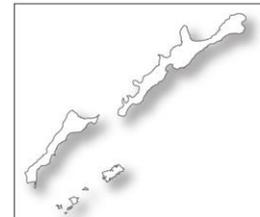
令和2年3月31日現在

高規格幹線道路

路線名	延長
北海道縦貫自動車道	681km
北海道横断自動車道	694km
日高自動車道	120km
深川・留萌自動車道	50km
旭川・紋別自動車道	130km
帯広・広尾自動車道	80km
函館・江差自動車道	70km



凡例	高規格幹線道路	地域高規格道路
開通区間	赤線	青線
着手区間	赤点線	青点線
未着手区間	赤虚線	青虚線
候補路線	赤点線	青点線



地域高規格幹線道路

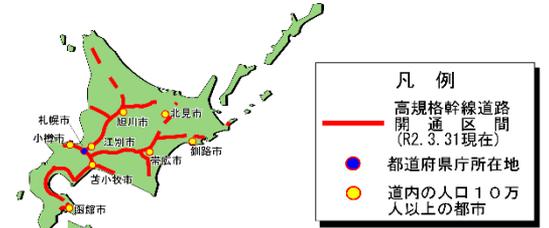
路線名	延長
道央圏連絡道路	80km
遠軽北見道路	60km
旭川十勝道路	120km
釧路中標津道路	100km
渡島半島横断道路	60km
根室中標津道路	40km
函館新外環状道路	15km
帯広空港道路	3km
松前半島道路	60km
札幌圏環状道路	
帯広圏連絡道路	
道東縦貫道路	

○高規格幹線道路の整備状況（全国との比較）

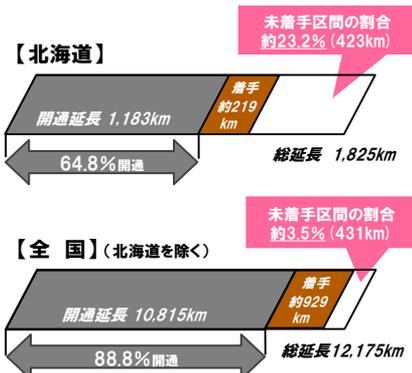
令和2年3月31日現在

区分	区域	総延長 (km)	開通延長		北海道を除く全国開通状況
			延長(km)	率(%)	
高規格幹線道路	全国	14,000	11,998	85.7	88.8
	北海道	1,825	1,183	64.8	-
高速自動車国道	全国	11,520	10,062	78.7	81.6
	北海道	1,375	788	57.3	-
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路含む)	全国	2,480	1,895	76.4	79.3
	北海道	450	285	63.3	-

※ ( ) 書きは、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の外書きであり、高規格幹線道路の総計には含まれている。  
 ※全国値については、全国高速道路建設協議会の調査数値を使用。  
 ※表の数値は、表章単位未満の位で四捨五入しているため、総数の内訳の合計とは必ずしも一致しない。



令和2年3月31日時点の開通率



旭川・紋別自動車道  
遠軽瀬戸瀨IC～遠軽IC間開通  
令和元年12月21日  
開通延長 L=6.8km

## 幹線交通ネットワークの形成

### 《主な施策》

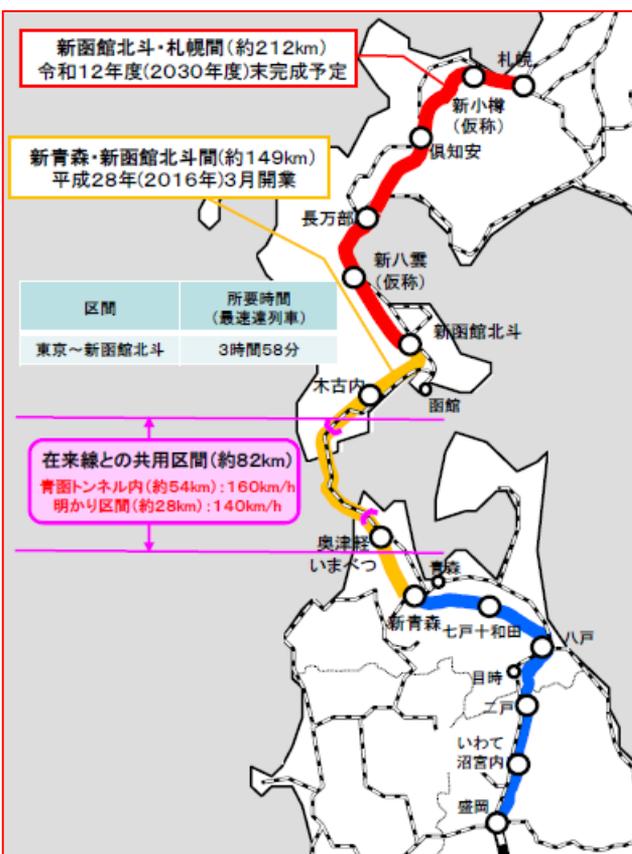
#### ●北海道新幹線の整備促進

- ・新青森・新函館北斗間の安全運行の確保と札幌までの早期完成及び地方負担の軽減
- ・東京と札幌を結ぶ新幹線の最大限の高速化の実現
- ・トンネル区間等の携帯電話不感区間の解消
- ・二次交通ネットワークの整備

【北海道縦貫自動車道（七飯～大沼公園間）、倶知安余市道路（国道5号）、江差木古内線（木古内町、上ノ国町）など】

### ▼北海道新幹線の現況等

#### ○青函共用走行区間の高速化



#### 青函トンネル内の時速160km走行

区間：青函トンネル内(約54km)  
対象列車：新幹線全列車  
所要時間：140km走行時(開業時)より約4分短縮  
[東京・新函館北斗間：3時間58分(最速達)]  
開始時期：平成31年3月16日

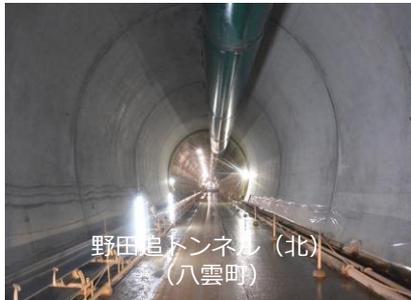
#### 時間帯区分方式による時速200km以上での高速走行

区間：青函トンネル内(約54km)下り線  
対象列車：特定の多客期(年末年始等)の始発～夕刻頃までの新幹線  
所要時間：現行より約3分短縮  
開始時期：令和2年度を予定

#### 防音壁の整備などの環境対策



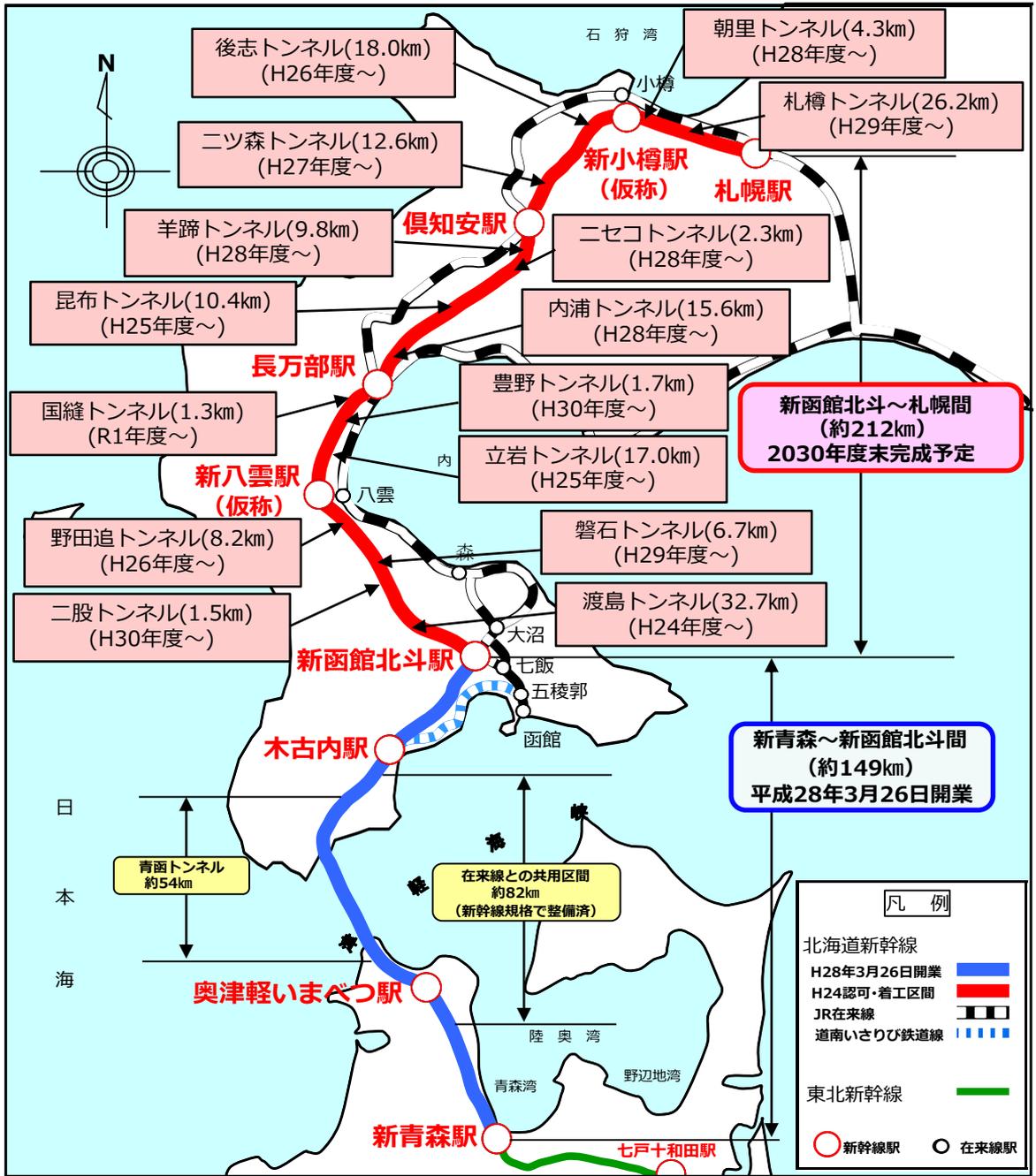
#### ○北海道新幹線の主な工事状況



- 重点項目 ○北海道新幹線の整備促進 (P20)  
○高規格幹線道路網等の整備促進 (P18)  
○北海道の強靱化と社会資本の老朽化対策等の推進 (P37)

○事業概要図

令和2年4月1日現在



○札幌延伸による経済波及効果

◇建設投資効果

経済波及効果 約2兆5,870億円  
 雇用創出効果 約19万7,000人

◇開業による経済波及効果

[開業初年度の経済波及効果]

2030年度開業

経済波及効果  
 約1,050億円

※「北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果」(H25.3)

※「北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果」(H25.3)に基づく道推計

## 航空交通ネットワークの形成

### 《主な施策》

#### ●新千歳空港の機能強化

- ・新千歳空港誘導路複線化の整備等 【誘導路の複線化など】
- ・空港耐震性の強化 【年間を通し大規模発災時において、継続して機能を確保】
- ・国際拠点空港化の促進 【訪日外国人来道者に対する受入体制の整備】

#### ●地方空港の機能向上に向けた施設の整備

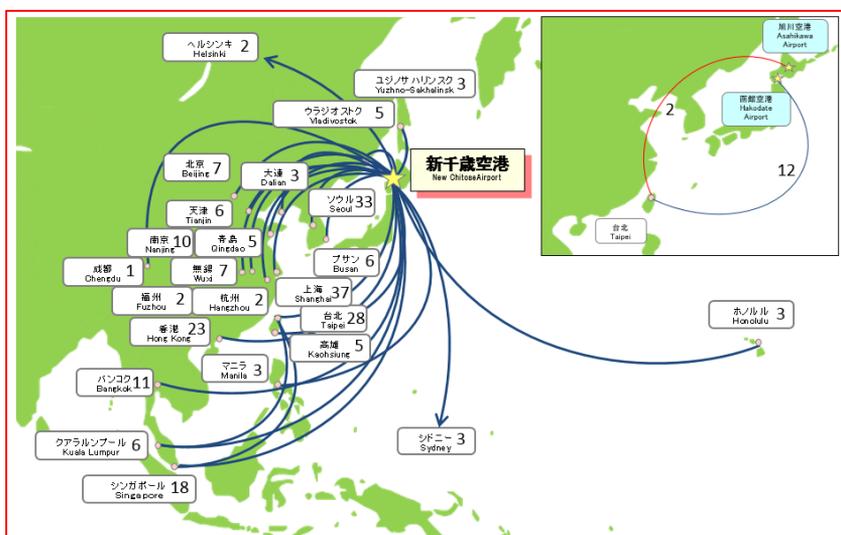
- ・地方空港の整備と航空ネットワークの維持・確保  
【女満別空港 滑走路端安全区域（大空町）、帯広空港 誘導路改良（帯広市）など】

### ▼新千歳空港の現況等

#### ○年度別利用者数推移



#### ○国際航空ネットワーク



#### ○国際航空路線の状況



※新型コロナウイルス感染拡大の影響により全路線運休中（2020年6月現在）

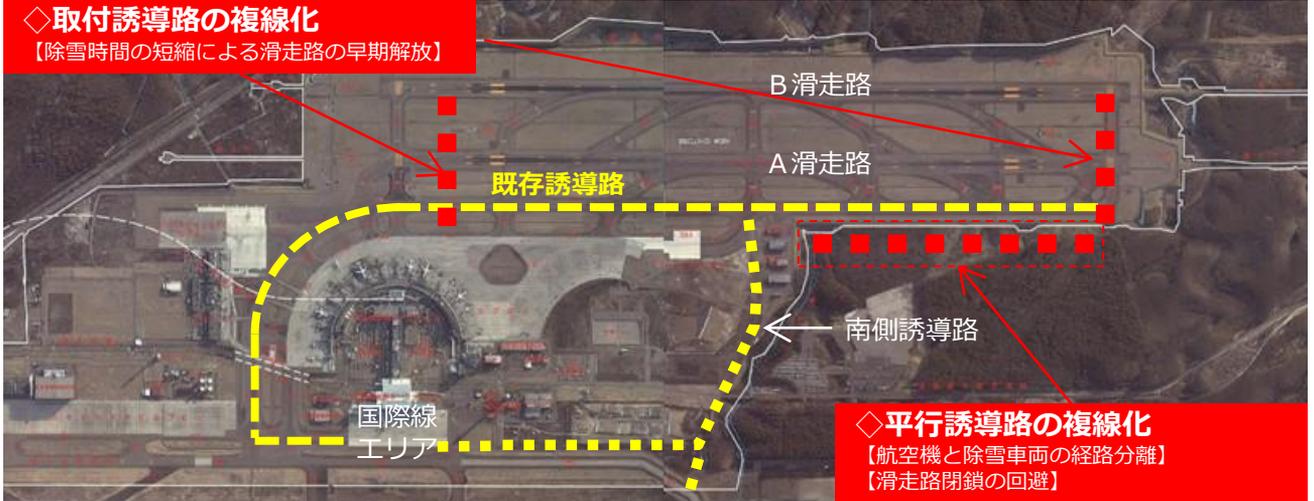
- 重点項目 ○新千歳空港等の機能強化（P15）  
 ○航空ネットワークの維持・拡充及び利便性向上のための施策の推進（P16）  
 ○北海道の強靱化と社会資本の老朽化対策等の推進（P37）

▼新千歳空港の機能強化

○誘導路複線化

◇取付誘導路の複線化

【除雪時間の短縮による滑走路の早期解放】



◇平行誘導路の複線化

【航空機と除雪車両の経路分離】  
【滑走路閉鎖の回避】

◇滑走路閉鎖時間の短縮による冬期の欠航・遅延便の回避、軽減

①取付誘導路の複線化

既存取付誘導路には運用中の滑走路からの航空機が頻繁に通行するため、**除雪車両の待機が生じ、滑走路の閉鎖が長時間**になるため、**取付誘導路の新設**が必要。

②平行誘導路の複線化

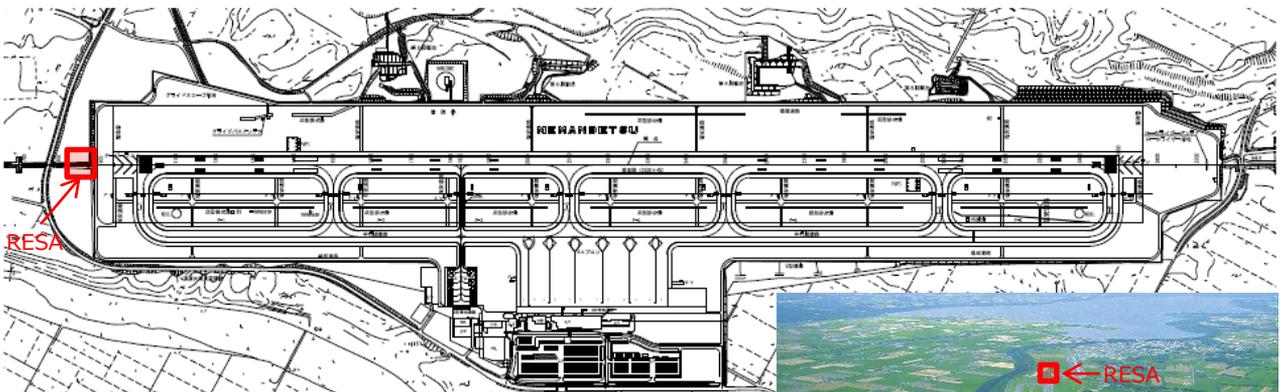
除氷液切れなどのトラブルにより航空機が駐機場へ引き返す場合、**代替路がないため、滑走路を通行せざるを得ず、滑走路の閉鎖が長時間**になるため、**平行誘導路の新設**が必要。



▼女満別空港の機能向上

○滑走路端安全区域 (RESA) の確保

◇事業計画図



◇RESAとは

航空機が**オーバーラン**  
または**アンダーシュート**  
を起こした場合の  
**航空機の損傷軽減対策**



写真 平成31年度航空局予算関係概要



## 物流交通ネットワークの形成

### 《主な施策》

#### ● 物流ネットワーク形成のための道路網の整備

##### ・ 空港、港湾などの物流拠点やICへのアクセス道路の整備

【北海道横断自動車道（阿寒～釧路西間）、帯広広尾自動車道（忠類大樹～豊似間）、国道337号中樹林道路（南幌町・江別市）、山花鶴丘線（釧路市）、

新千歳空港線（苫小牧市）、新外環状線（北斗追分インター線）（北斗市）など】

##### ・ 高規格幹線道路と一体となった道路の整備

【国道237号富良野北道路（中富良野町）、

旭川東神楽道路 鷹栖東神楽線（旭川市・東神楽町）など】

##### ・ 交通不能区間や冬期交通不能区間等の隘路区間の解消

【国道452号盤の沢道路・五稜道路（芦別市・旭川市・美瑛町）、

美唄富良野線（美唄市・芦別市）など】

##### ・ 幹線臨港道路の整備

【石狩湾新港（小樽市・石狩市）など】

##### ・ 道州制特区推進法に基づく移譲事業の着実な推進

【特定道路事業交付金 美唄富良野線（美唄市・芦別市）、名寄遠別線（遠別町）】

##### ・ 重要物流道路の追加指定等によるネットワークの強化

【事業中・計画中を含めた早期の重要物流道路の追加指定、補助制度の拡充】

#### ● 都市の活性化や生活の質の向上を図る道路網の整備

##### ・ 都市の円滑な交通を確保するためのバイパス、環状、放射道路の整備

【幕別帯広芽室線（幕別町）、見晴通（留萌市）など】

##### ・ 渋滞解消や市街地の一体化のための立体交差などの整備 【永山東光線（旭川市）など】

#### ● 国際的な海上輸送拠点の整備

##### ・ 外貿貨物を取扱う国際物流ターミナルの整備

【苫小牧港（苫小牧市）、石狩湾新港（小樽市・石狩市）、釧路港（釧路市）など】

##### ・ 農水産物の輸出促進に資する港湾の整備

【紋別港（紋別市）、根室港（根室市）、枝幸港（枝幸町）、増毛港（増毛町）】

#### ● 国内海上交通ネットワークの整備

##### ・ 国内物流ターミナルの整備

【苫小牧港（苫小牧市）、江差港（江差町）など】

##### ・ 港湾施設の老朽化改良等の整備

【室蘭港（室蘭市）、留萌港（留萌市）など】

##### ・ 耐震強化岸壁などの整備

【苫小牧港（苫小牧市）】

##### ・ フェリー、トラック、鉄道など基幹的な航路・路線等の維持・確保

【北海道内及び北海道～本州間】

### ▼ 空港・港湾などの物流拠点やICへのアクセス道路の整備



旭川東神楽道路 鷹栖東神楽線  
（旭川市・東神楽町）



美唄富良野線（美唄市・芦別市）

- 重点項目
- 高規格幹線道路網等の整備促進（P18）
  - 本道の経済活動を支える物流機能等の充実・強化（P21）
  - 北海道の強靱化と社会資本の老朽化対策等の推進（P37）

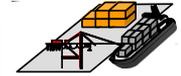
▼道内海上輸送拠点の状況

○農水産物の輸出促進に資する港湾の整備

連携水揚港湾  
(苫小牧港、根室港、紋別港、増毛港、枝幸港)

輸出拠点港湾  
(苫小牧港、石狩湾新港)

小口積替支援施設



リーファコンテナ電源供給装置



屋根付き岸壁

連携水揚港湾における屋根付き岸壁の整備

農水産物輸出拠点港湾における輸出環境の改善

・農林水産業の輸出力強化による地域の活性化

○国内物流ターミナルの整備

防波堤、岸壁改良等

・本道物流の効率化  
・物流コストの縮減

○港湾施設の老朽化改良等の整備

港湾施設の老朽化対策

経済活動の継続性の確保

- 地方港湾 (23港)
- 重要港湾 (10港)
- 国際拠点港湾 (2港)



○耐震強化岸壁等の整備

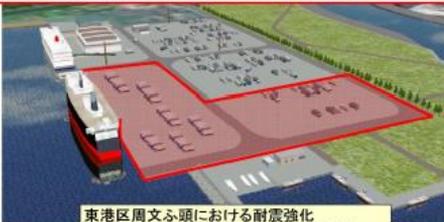
(苫小牧港)

東港区の内貿ユニットロード貨物輸送の機能強化

- ・西港区の慢性的なバース不足
- ・東港区では国内海上輸送のための公共岸壁は周文ふ頭の1バースのみ
- ・新たな内航定期航路の受入や船舶大型化への対応

- ・大規模地震発生時における輸送力の確保
- ・国内海上物流輸送をより確実なものにする

新たな内貿バースの整備により、役割の高まる内貿ユニット輸送の新たな航路の受入や、船舶大型化への対応が可能に



東港区周文ふ頭における耐震強化  
耐震強化でのバース増設、背後用地の液状化対策



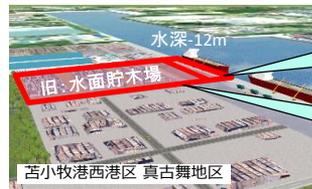
救援物資を運ぶ大型船の受入が可能に  
※北海道胆振東部地震 H30.9.8 「おおすみ」

図・写真 苫小牧港管理組合 苫小牧港長期構想 (平成31年3月)

○外貨貨物を取扱う国際物流ターミナルの整備

◇国際海上輸送拠点 (苫小牧港)

- ・西港区は滞船や混雑が状態化



水深-12m

旧-水面貯木場

苫小牧港西港区 真古舞地区

老朽化した係留施設を利用転換し有効活用

背後ヤードの一体的な利用で荷役を効率化

- ・滞船及び混雑緩和による荷役効率化
- ・横持ちコストの解消

◇循環資源の輸出拠点 (石狩湾新港)

- ・岸壁延長・水深不足により安全係留・満載輸送ができない
- ・鉄スクラップの輸送量の増加に伴い岸壁の利用調整、ヤード不足が発生

高品質な鉄スクラップの輸送効率化



鉄スクラップ用ヤード 岸壁 (185m)

岸壁 (240m)

石狩湾新港 東地区