

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

・ 大規模災害時の早期復旧や代替性の確保、時間信頼性確保に向けた 道東自動車道の4車線化：夕張～十勝清水間

・ 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

北海道縦貫自動車道：苫小牧中央インターチェンジ（仮称）の整備促進

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）

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、音更帯広～池田間）

札幌都心アクセス道路の早期着手

・ 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（千歳市、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）、函館新外環状道路（函館市）

・ 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（P9）

○北海道の強靱化と社会資本の老朽化対策等の推進（P19）

高規格幹線道路等ネットワークの形成

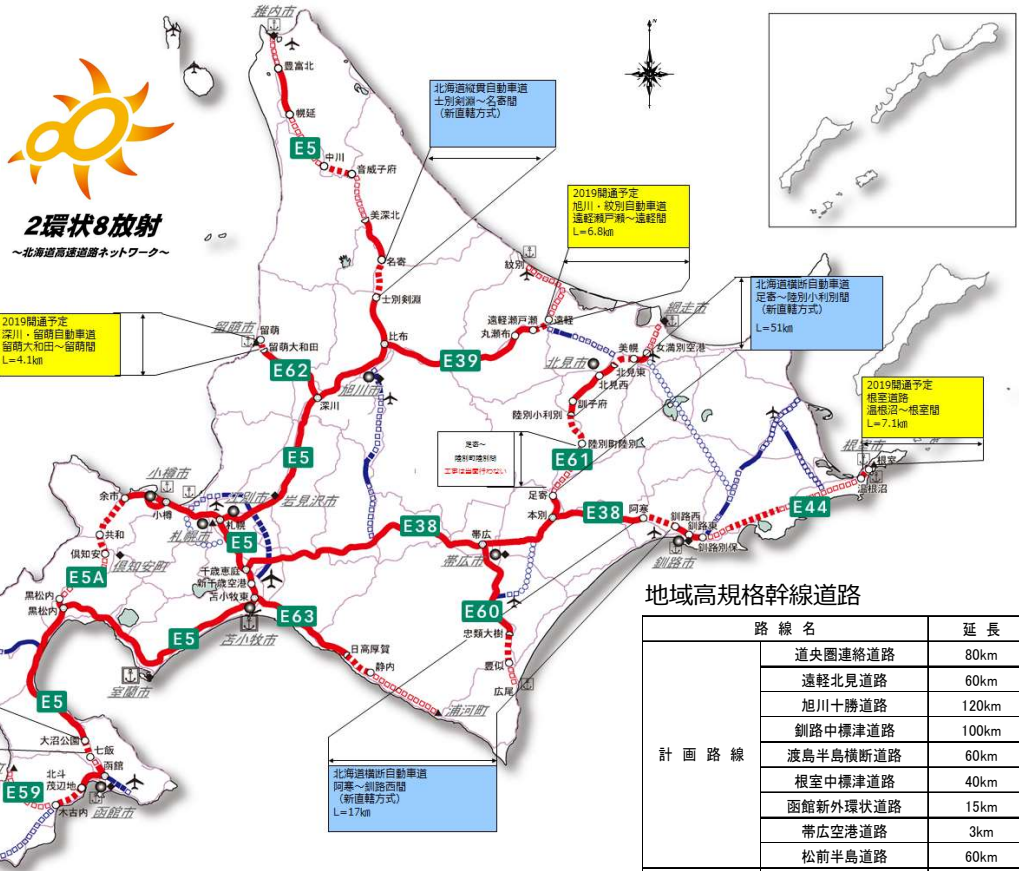
▼高規格幹線道路の供用率

○北海道の高規格幹線道路等

平成31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	根室線	694km
	網走線	
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	



2環状8放射
～北海道高速道路ネットワーク～

凡例	例
高規格幹線道路	開通区間
	着手区間
	未着手区間
地域高規格道路	開通区間
	着手区間
	未着手区間
	候補路線

- 人口10万人以上の都市
- ◆ 総合振興局所在地
- ▲ 振興局所在地
- 一般国道

北海道縦貫自動車道
七敷～大沼間
(新直轄方式)
L=10km

地域高規格幹線道路

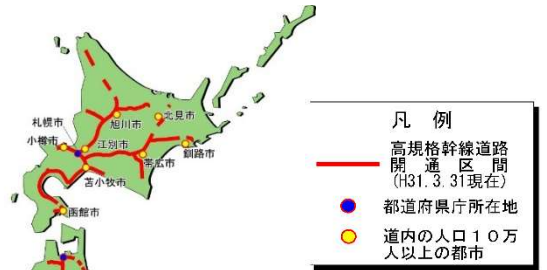
路線名	延長
道央圏連絡道路	80km
遠軽北見道路	60km
旭川十勝道路	120km
釧路中標津道路	100km
渡島半島横断道路	60km
根室中標津道路	40km
函館新外環状道路	15km
帯広空港道路	3km
松前半島道路	60km
札幌圏環状道路	
帯広圏連絡道路	
道東縦貫道路	

○高規格幹線道路の整備状況（全国との比較）

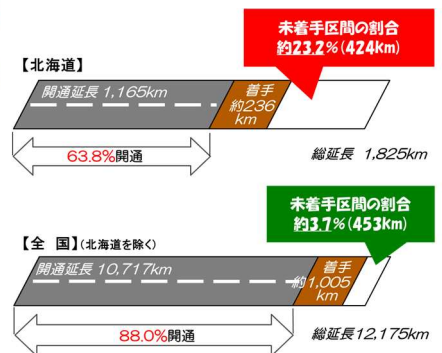
平成31年3月31日現在

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	11,882	84.9	88.0
	北海道	1,825	1,165	63.8	-
高速自動車国道	全国	11,520	(1,004)	9,029	81.2
	北海道	1,375	(103)	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	1,849	74.6	77.6
	北海道	450	274	60.9	-

※ () 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。



◇平成31年3月31日時点の開通率



後志自動車道
余市IC～小樽JCT間開通
平成30年12月8日
開通延長 L=23.3km

幹線交通ネットワークの形成

《主な施策》

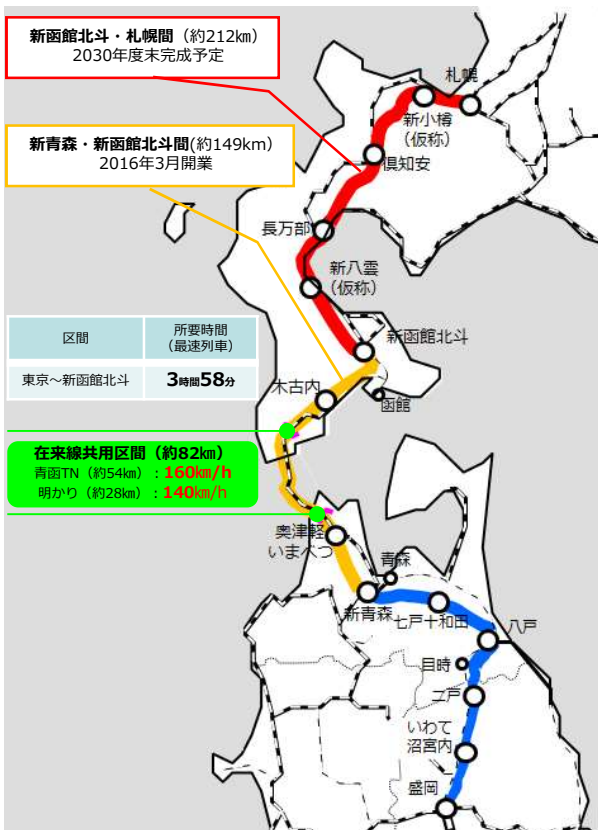
●北海道新幹線の整備促進

- ・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）、
函館新外環状道路（赤川～函館空港）、俱知安余市道路（国道5号）、
空港通（函館市）、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（最速到達）]
開始時期：2019年3月16日

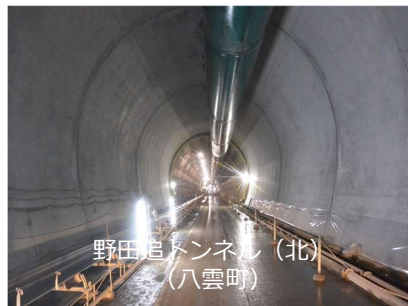
時間帯区分方式による時速200km以上での高速走行

区 間：青函トンネル内（約54km）下り線
対象列車：特定の多客期（GW、盆、年末年始）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：遅くとも2020年度を予定

防音壁の整備などの環境対策



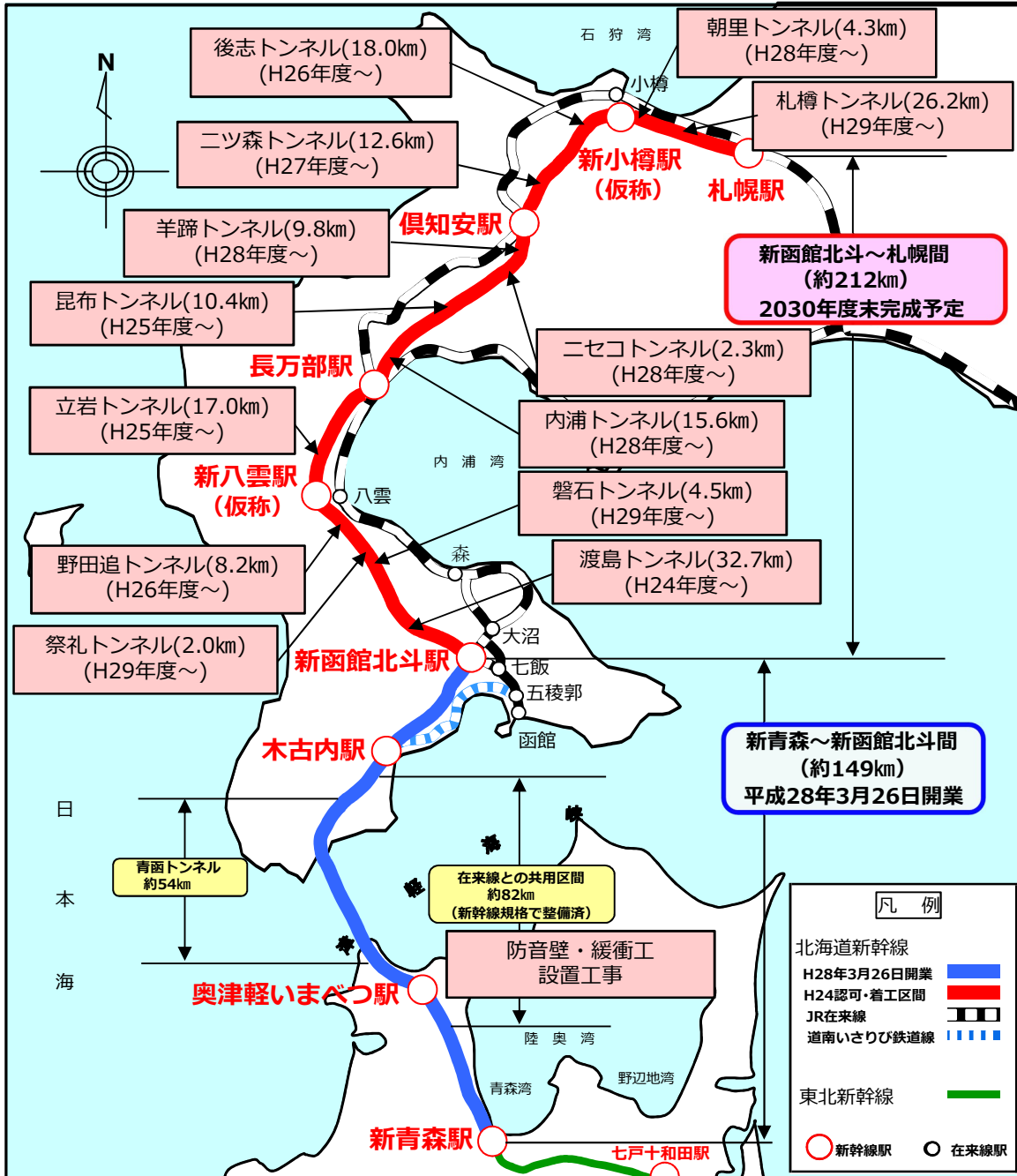
○北海道新幹線の主な工事状況



- 重点項目 ○北海道新幹線の整備促進（P11）
○高規格幹線道路網等の整備促進（P9）
○北海道の強靱化と社会資本の老朽化対策等の推進（P19）

○事業概要図

平成31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