

## 第2節 道路事業

### 1 道路整備の沿革

#### (1) 北海道開発局設置まで

##### ア 明治以前

北海道には少なくとも2万年前から人が住んでいた。しかし、当時の交通路は海浜や川岸に沿い、あるいは、けものみちをたどってできた踏分けみち程度のものであったと思われる。

15世紀の後半になって本州方面から和人が多く入り込むようになり、16世紀末には、渡島半島の南端に居を構えた松前氏が蝦夷地の領主となったが、松前氏の施政は極めて保守的で、陸上交通に関しては見るべきものはほとんどなかった。

寛政10年(1798年)、江戸幕府は外国船の出没や千島におけるロシア人の南下を見るに及び、総勢180名の蝦夷調査団を派遣した。この調査に参加した近藤重蔵は、エトロフに渡っての帰途、広尾で風雨に見舞われて海岸沿いに通行することができず、ついに、従者数名と地元のアイヌの人々の力を借りて、ルベシベツからビタタヌケの間、10km余りの山道を開いた。この山道は、北海道における道路開削の嚆矢として、昭和9年、北海道庁によって記念碑がルベシベツに建てられ、国道336号の路側に現存している。

幕府は、北辺防備の必要から、寛政11年以降2回、延べ37年間にわたって蝦夷地を直轄としたが、この間は場所請負人らの自費開削などもあって、道路の開削が大いに進められ、千歳越(陸路は美々~千歳)、雨龍越(信砂<sup>のぶしや</sup>~尾白利加<sup>おしらりか</sup>)、網走越(庶路~阿寒湖畔~網走)、斜里越(標津~斜里)、黒松内山道(長万部~磯谷<sup>うずら</sup>)、鶉越(厚沢部<sup>いち</sup>~市ノ渡<sup>わた</sup>)等の内陸交通路も開かれた。また、道路の開削と相まって、旅館の建設、駅舎の整備などが盛んに行われた。

##### イ 開拓使時代

明治2年に設置された開拓使は、明治5~14年までの開拓費の支出総額を1,000万円とする10年計画を定めて開拓事業を進め、強力な保護政策の下に移民の受入れを行った。

開拓使は、特に交通の便を図ることを最大の急務として道路の開削や改修に力を注ぎ、この時代には海岸沿いにほぼ全島を一周できる幹線道路網が開かれた。中でも、開拓使本府となった札幌と北海道の玄関口である函館を連結する札幌本道の開通は、交通運輸上に大きな効果をもたらし、北海道開拓史上の一大事績となった。この道路は、函館を起点とし、森~室蘭間を海路として、苫小牧、千歳を経由して札幌に至る我が国最初の洋式馬車道であり、里程は、海上区間25里半(100km)を含めて71里5町(279km)、一定規格の幅員、勾配、路面構造を持つものであった。

##### ウ 3県1局時代

明治15年2月に発足した函館県、札幌県及び根室県の3県制は、わずか4年で廃止されたが、この時代に初めて国道路線の指定が行われた。

すなわち、我が国の道路は、明治9年の太政官達第60号によって国道、県道、里道の3種類とさ

れていたが、18年2月、44路線の国道が内務省から告示された。このうち、北海道に関する路線は3路線で、その起終点、経過地は次のとおりである。

6号：東京～宇都宮～福島～仙台～盛岡～青森～函館港

42号：東京～6号～函館～森～室蘭～苫小牧～千歳～島松～札幌

43号：東京～6号～42号～苫小牧～浦河～幌泉<sup>さるる</sup>～猿留<sup>さるる</sup>～広尾<sup>れきふね</sup>～歴舟<sup>れきふね</sup>～大津<sup>しゃくべつ</sup>～尺別<sup>しゃくべつ</sup>～白糠<sup>しゃくべつ</sup>～釧路  
～昆布森<sup>せんぼうし</sup>～仙鳳跡<sup>せんぼうし</sup>～厚岸<sup>せんぼうし</sup>～浜中<sup>せんぼうし</sup>～初田牛<sup>せんぼうし</sup>～落石<sup>せんぼうし</sup>～根室<sup>せんぼうし</sup>

## エ 北海道庁時代

北海道庁は明治19年3月1日に開庁し、北海道の開拓行政は再び一元的に進められることとなった。

ここで、初代長官岩村通俊は、開拓使時代にとられた移民の直接保護政策を廃し、開拓の基礎条件の整備を主とした間接保護と道外資本の導入を開拓の基本政策とした。

こうした政策の下で、海沿いの険しい山道を改修しての全道を一周する道路、さらに、内陸部における道路の開削が行われ、明治22年に岩見沢～旭川、23年に釧路～網走、24年に旭川～網走、27年に札幌～虻田などが開削されて、33年には、国・県・里道の延長は合わせて4,280kmに達し、今日の主要幹線道路網の骨格が形成された。

明治34年には、北海道の開拓を一定の計画下に進めるための北海道10年計画が発足した。

この計画は、日露戦争の影響を受けて9年間で打ち切れ、道路については、県道・里道の開削1,700km、原野道路・排水道路の開削2,960km等を行い、予定のほぼ半分の事業を完成したにとどまった。この時代も前期同様、道路網の拡大を主眼に、質より量を尊び、工費を抑え、ひたすら延長を伸ばす努力をした。また、修繕は予算不足のためにほとんど実行されず、新設された道路も数年後には廃道に帰するものが続出した。

明治43年からは、新たな計画として、期間15か年の第1期拓殖計画が発足した。先の10年計画下における道路は、予算不足もあって粗製濫造であったが、この計画では、路線の採択方針と築造基準を定め、既設道路の改良や修繕に力が注がれた。

第1期拓殖計画は、数次にわたって改定され、予定年限を2か年延長して昭和元年に終了した。道路の新設は里道を主体に5,770km、改良は1,160km、橋りょうの架設は66か所において行われた。

第2期拓殖計画は昭和2年以降20か年間の計画であり、この計画の達成によって北海道は拓殖の域を脱し、他府県と同一の制度に移行することができるものとされた。

道路については、新線建設と並行して、既設道路の改良に重点が置かれた。計画の前半には、約3,600kmの改良工事が実施された。大部分は砂利敷きを主とする簡易なものであったが、全道にわたる広範な工事によって、自動車交通可能延長は急激に増大した。

しかし、この計画の後半は、日華事変や太平洋戦争に遭遇し、目的も内容も当初と全く異なるものとなり、事業は予定の半分にも達せず、終戦を迎えた。

## オ 旧道路法の制定

旧道路法は、大正7年に帝国議会において成立し、翌8年4月に公布された。同法においては、

北海道に関し、道路の種類、路線の認定、道路に関する費用の負担、負担金・占用料の収入等について特例を認め、同年11月に公布された「北海道道路令」によって、従来、計画上で設定されていた特例措置が、ここで初めて法令上のものとして規定された。

旧道路法による国道路線は、大正9年4月1日の内務省告示第28号によって、38路線の認定が行われたが、このうち、北海道に関する3路線の起終点及び経過地は次のとおりである。

4号：東京～宇都宮～福島～仙台～盛岡～青森～函館～小樽～札幌（北3条西5丁目）

27号：東京～4号～札幌（北1条通分岐）～岩見沢～旭川（4条通7丁目）

28号：東京～4号～青森～（青森港分岐）～室蘭～栗沢（清真布経由）～岩見沢～27号

#### カ 終戦以降

戦後における我が国の道路整備は、まず連合総司令部の指令により、戦時中放置されて荒廃した路面や、腐朽した橋りょうなどの維持修繕から始まった。その後、昭和23年11月、総司令部から道路維持修繕5か年計画に関する覚書が示され、同年12月には「道路の修繕に関する法律」が制定されて道路の維持修繕に力が注がれ、27年頃には既設道路がようやく戦前の水準にまで回復した。

北海道においては、昭和21年7月、北海道庁長官の諮問機関として調査委員会が設置され、21年度をもって終了する第2期拓殖計画に続く新たな計画として、23年9月、「北海道総合開発計画書」が作成された。この計画は、経済安定本部に設置された地方開発協議会の最初の審議事項として、23年10月以降、審議が行われ、諸般の事情から国の計画として取り上げられるには至らなかったが、その基調は、後の施策に取り入れられていった。

この計画では、北海道の道路を分類し、主要都市を連絡する幹線道路を1級道路、それ以外の都市及び港湾等の特定地を連絡する道路を2級道路として、1・2級道路を合わせて28路線、4,880kmが選定された。

昭和27年に制定された新道路法では、旧道路法における国道の路線が「東京市ヨリ神宮、府県庁所在地、師団司令部所在地、鎮守府所在地又ハ枢要ヲ開港ニ達スル路線」と著しく中央集権的であったのを改め、国道は全国的な幹線道路網を、都道府県道は地方的な幹線道路網を構成することを基本とした。この1・2級道路は、道路網の考え方に立脚して選定されたものと見られ、北海道のほぼ全域を覆う幹線道路網を形成していて、新道路法による国道の路線指定の際の基本パターンとなった。

表1 1級・2級道路延長

(昭和22年4月1日現在)

単位：km

区分	1級道	2級道	小計	その他	計
国道	591	—	591	—	591
地方費道	1,262	2,321	3,583	448	4031
準地方費道	—	640	640	2,504	3144
市町村道	—	66	66	34,206	34272
計	1,853	3,027	4,880	37,158	42,038



## (2) 北海道総合開発計画

### ア 第1期 北海道総合開発計画

昭和27年を初年度とする北海道総合開発第1次5か年計画（～31年度）では、産業振興の基盤となる基礎施設の整備に重点が置かれ、道路については、「開発の重要な基礎施設中特に先行されるべきもの」と位置付けされた。当時の道路総延長約4万3,000kmのうち、約1万kmに過ぎない自動車交通可能路線の延長を、31年度には1万5,000kmにすることを目途とした。しかし、本計画は、予算の裏付けのある実施計画ではなかったため、その実績は事業量で約50%の達成率にとどまった。

国の経済計画との関連で、昭和33年を初年度としてスタートした第2次5か年計画（～37年度）においては、第1次5か年計画の資源開発的性格が強かったことに対して、資源を活用する工業の開発を中心とする産業振興がその柱とされ、公共投資では道路、港湾等の産業立地条件の整備に重点が置かれた。

道路の整備は「開発の根幹をなすもの」として、輸送の動脈となる重要幹線道路網及び未開発資源の開発を促進するために必要な産業開発道路に重点を置いて整備を促進するとともに、主要道路における冬期交通の確保を図ることとした。

### イ 第2期 北海道総合開発計画

昭和38年を初年度とする第2期北海道総合開発計画（～45年度）においては、産業構造の高度化を主軸として、北海道経済の自律的発展の基礎を固めることが目標とされ、各種産業の積極的開発振興と産業基盤、社会生活基盤を整備強化して社会資本の積極的充実を図るとともに、拠点開発を推進するものとした。

道路の整備は、道内及び北海道～本州間の総合的交通体系の確立を基本方針とし、国道の一次改築の概成、交通量の多い区間の再改築、地方的幹線として重要な地方道、産業開発のため必要な地方道の整備促進、除雪区間の拡大と凍雪害防止の事業の推進、高速自動車国道の調査の促進等が主要な施策とされた。特に、2級国道の一次改築については、開発拠点となる主要都市に関連する路線を「開発拠点連絡幹線」として選定し、その整備を重点的に進めた。

### ウ 第3期 北海道総合開発計画

昭和46年を初年度とする第3期北海道総合開発計画（～52年度）においては、生産と生活が調和する豊かな地域社会の先駆的実現を図ることが計画の目標とされ、北海道の長期的、飛躍的発展の起動力となる先導的開発事業として、新酪農村の建設、大規模工業基地の建設、国土の主軸を形成する新しい骨格的な交通、通信、エネルギー輸送体系の確立などについて、計画的、重点的に展開するものとした。

道路の整備は、計画的かつ先行的な整備を推進して、北海道及び本州並びに道内各地域の時間的な近接化を図るとともに、自動車交通の増大と都市化の進展に対処するほか、農山漁村の近代化、新酪農村の建設、大規模工業基地の建設、観光の開発などの推進に積極的に寄与することとした。

また、この際、交通の安全確保と道路環境の改善に努めることとした。

### エ 第4期 北海道総合開発計画

昭和 53 年を初年度とする第 4 期北海道総合開発計画（～62 年度）においては、「安定的な国土環境の創出と、我が国における人口、産業の望ましい配置の実現に積極的にこたえ得るよう、北海道の国土条件を改善し、人間活動のための安定性のある総合環境を計画的に整備する」ことを目標としている。この計画を推進するための主要施策の一つである道路整備は、高速自動車国道及び一般国道の骨格道路から、日常生活の基礎となる市町村道までの道路網を、総合的かつ体系的に整備充足することが必要であり、このための主要な施策は次のとおりとされた。

(ア) 骨格幹線道路の整備

高速自動車国道については、地域の発展方向に即して整備を促進するものとし、一般国道については、一次改築をおおむね終了し、交通需要の質的多様化と量的拡大などに対応して再改築を行う。

(イ) 地域幹線道路の整備

道道などの地域幹線道路については、生活圏域の広域化に必要な道路整備をほぼ完成するとともに、地域開発に寄与する主要な道路の建設など幹線道路網の充足を図る。

(ウ) 地域支線道路の整備

日常生活に密着した市町村道等については、安定的かつ良好な生活環境の創出に積極的役割を果たす道路の整備を大幅に促進する。

(エ) 都市道路の整備

都市交通の円滑化を図り、都市機能の向上に資するため、都市圏の将来構想に即応した広域的な都市計画に基づき道路網の整備を進める。特に、道央圏、中核都市圏においては、総合的な都市交通体系の確立を目指し、環状放射道路などを骨格とした道路網の体系的整備を図る。

(オ) 維持管理の充実と冬期交通の確保

安全かつ円滑な道路交通の確保と沿道環境の保全を図るため、道路の維持管理を強化するほか、道路交通管理システムなどの充実を図る。除排雪、防雪事業を拡充強化して、冬期交通確保を積極的に促進し、冬期交通不能集落の解消を図る。交通安全施設等の整備を積極的に推進する。

オ 第 5 期 北海道総合開発計画

昭和 63 年を初年度とする第 5 期北海道総合開発計画（～平成 9 年度）においては、産業構造の調整、多極分散型国土の形成、国際化への対応など国全体としての課題を受け、活発な研究開発の展開や新たな産業立地の推進、食料等の安定的で効率的な供給、国民の健康の増進や文化、教育等の場の提供など、北海道の豊かな国土資源を活用して我が国の長期的な発展へ貢献することを目標とし、同時に、直面する産業構造の変化に円滑に対応しつつ道内の産業活動の活性化を図り、国の内外との競争に耐え得る力強い北海道を形成することを目標としている。

施策の基本的方向としては、高速交通基盤や地域に根ざした情報・通信基盤などの整備を進め、多様な需要に円滑に対応できるネットワークの形成を図ることを目指した。特に、我が国の北の国際交流の拠点としての整備を推進するとともに、東京、大阪等道外の主要都市への 1 日行動圏、道内の中核・中核都市への半日行動圏の拡大を目指して交通基盤整備を図ることとした。また、人口

や産業が広い地域に散在する北海道の地域特性や多様な交通需要に応じて、交通拠点の機能強化や主要観光地等を効率的に結ぶネットワークの形成を積極的に進めた。

#### カ 第6期北海道総合開発計画

平成10年を初年度とする第6期北海道総合開発計画（～平成19年度）においては、国の内外に開かれ自立する北海道の実現、恵まれた環境や資源に誇りを持って次世代に引き継ぐ北海道の実現、多様な生活や文化を享受できる安全でゆとりある北海道の実現を目指すこととした。

計画の主要施策として、以下の五つが示された。

##### (ア) 地球規模に視点を置いた食料基地を実現し成長期待産業等を育成する施策

人流・物流・情報流の円滑化・効率化に資する交通体系等の整備など

##### (イ) 北の国際交流圏を形成する施策

空港・港湾と道路網等との連携強化などの国際交流基盤の整備など

##### (ウ) 北海道の美しさ雄大さを引き継ぐ環境を保全する施策

自然環境の保全や良好な景観の保全・創出、再生資源の利用促進など

##### (エ) 観光・保養など国民の多様な自己実現や交流の場を形成する施策

オートリゾートなど活動拠点のネットワーク化とアクセス性の向上など

##### (オ) 安全でゆとりある生活の場を実現する施策

効果的で利便性の高い交通体系の形成、高度な情報通信ネットワーク等の整備、安全な交通環境等の整備、災害に強い地域社会の形成として地域住民・関係機関との連携や岩盤斜面对策等道路防災対策の緊急的な推進など

なお、これらの推進に当たっては、「選択と競争」「交流と連携」を基本姿勢とし、更に重点的・効率的な推進を図る上で、①投資の重点化、②施策の連携・整合性の確保等による効率的な推進、③施策の適切な推進、④広域的・複合的なプロジェクトの推進、の四つの観点に留意すべきとされた。

また、この計画においては第5期計画を引き継ぎ、北海道を道南、道央、道北、オホーツク、十勝及び釧路・根室の六つの地域に区分して施策の展開を図るとともに、活力に満ちた地域の実現のため、地域の拠点となる中核都市の機能の充実強化、これらの都市へのアクセスを向上させるための交通、情報通信ネットワークの形成、中核都市間の連携などを促進することとし、我が国の北の拠点の活用として、札幌及び新千歳空港などその周辺地域の連携により、北海道全体の発展を推進するため、これらの機能の高度化を図るとともに、その効果的な活用を図るための高規格幹線道路の整備の推進や情報通信基盤の高度利用の支援など基盤の整備が重要であるとした。

#### キ 地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画（第7期）

平成20年を初年度とする地球環境時代を先導する新たな北海道総合開発計画（～おおむね平成29年度）は、経済社会のグローバル化、地球環境問題の深刻化、本格的な人口減少社会の到来など、我が国と北海道をめぐる情勢の急速な変化に対応し、北海道の優れた資源・特性を活かして我が国が直面する課題の解決に貢献するとともに地域の活力ある発展を図るため、平成20年7月4日に

閣議決定された。

本計画では、「アジアに輝く北の拠点 ～開かれた競争力ある北海道の実現」、「森と水の豊かな北の大地 ～持続可能で美しい北海道の実現」、「地域力ある北の広域分散型社会 ～多様で個性ある地域からなる北海道の実現」の三つを戦略的目標として掲げ、多様な主体の連携・協働によって、計画を推進することとした。

道路整備では、国内外に開かれた広域交通ネットワークとして、主要都市間を連絡する規格の高い道路や空港・港湾へのアクセス道路や国際競争力確保のための道路などに重点をおいて整備を推進するほか、安全・安心な国土づくりとして頻発する自然災害に備える防災対策、緊急輸送道路における橋梁の耐震補強、交通安全対策や情報通信技術を活用した道路情報提供、冬期道路管理の高度化に加え、北海道らしい個性的な景観形成に資する「シーニックバイウェイ北海道」の取組などを推進することとした。

#### ク 北海道総合開発計画（第8期）

平成28年を初年度とする北海道総合開発計画（～おおむね令和7年度）は、本格的な人口減少時代の到来、グローバル化の更なる進展と国際環境の変化、大規模災害等の切迫など、我が国を取り巻く時代の潮流に対応するため、平成28年3月29日に閣議決定された。

本計画においては、「世界の北海道」をキャッチフレーズに、地域の発展と我が国の課題解決に貢献するため、「世界水準の価値創造空間」の形成を目指しており、この形成に向けて、人々の夢や希望が花開く大地を次世代に引き継ぐため、「人が輝く地域社会」、「世界に目を向けた産業」、「強靱で持続可能な国土」の三つの目標を掲げている。

道路整備では、人流・物流を支える高規格幹線道路を始めとする基幹的なネットワーク整備を推進するとともに、防災・減災、国土強靱化に資する防災対策などの取組、インフラの老朽化対策や交通安全対策に加え、道路情報提供等の充実や「シーニックバイウェイ北海道」における地域と協働した道路景観改善などの取組、安全で快適な自転車走行環境の創出などを推進することとしている。

### (3) 道路整備に関する計画

#### ア 新道路法の制定

昭和25年に勃発した朝鮮動乱の特需と、世界的な軍拡競争に伴う輸出の伸張により、我が国の経済は本格的な復興期を迎え、国内輸送の面では自動車輸送に対する需要が著しく増大し、本格的な道路整備を望む声は次第に高まりつつあった。

一方、昭和22年の新憲法の施行によって、中央集権的、軍事的色彩の強かった旧道路法の全面的改正は必至の状況になっていた。このような中で、27年の第13回国会において、議員提出法案として新道路法が提出され、同年6月公布、12月から施行された。

新道路法では、道路の種類を1級国道、2級国道、都道府県道、市町村道とし、1級国道は、全国的な幹線道路網の枢要部分を構成する路線、2級国道は、1級国道と合わせて全国的な幹線道路網を構成する路線とされ、昭和32年には高速自動車国道が追加された。さらに、39年の改正では、



1 級及び 2 級国道の区別が廃止されて一般国道となり、40 年 4 月から施行された。

国道の新設又は改築は、1 級国道については、建設大臣又は都道府県知事が行うこととされていたが、昭和 33 年の改正によって、原則として建設大臣が行うこととなった。2 級国道については、原則として都道府県知事が行うこととされていたが、39 年の改正で一般国道となり、原則として建設大臣が行うこととなった。また、1 級及び 2 級国道の維持、修繕、災害復旧その他の管理は、都道府県知事が行うこととなっていたが、1 級国道については、33 年に指定区間の制度を設けて、この区間内の維持、修繕、災害復旧その他の管理は建設大臣が行い、その他の区間については、都道府県知事が行うこととなった。また、2 級国道については、39 年の改正により、一般国道となって、指定区間の制度が取り入れられた。

都道府県道及び市町村道の管理については、それぞれ当該都道府県知事及び市町村長が行うこととして、現在に至っている。

北海道に関しては、旧道路法で規定された特例措置が引き継がれる形で新道路法にも取り入れられた。すなわち、同法第 88 条で、北海道の区域内の道路に関する国の費用負担の特例及び道路管理者の権限代行について規定され、これを受けて、道路法施行令では、① 1 級及び 2 級国道の管理に関する費用は全額国の負担とすること（第 31 条）、②その新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理は建設大臣が行うこと（第 33 条）、③道道及び市町村道で建設大臣が開発のため特に必要と認めて指定したもの（以下「開発道路」という。）の管理に関する費用は、当分の間、国の負担とすること（第 32 条）、④この場合、建設大臣はその新設、改築、占用料等の徴収を行うほか、維持、修繕、災害復旧等を行うことができること（第 34 条）が規定された。

これによって、北海道の国道と開発道路については、全額国費による直轄管理体制が続けられたが、昭和 45 年度以降、地方負担金を徴収することとなった。これに伴って、道路法施行令第 33 条が廃止され、他都府県と同様に指定区間制度の適用を受けることとなり、45 年 4 月、「一般国道の指定区間を指定する政令」で、北海道の区域内に存する国道の全線が指定区間に指定された。

## ■ 開発道路

開発道路とは、「道道及び北海道の区域内の市町村道で、建設大臣が北海道開発のため特に必要と認め、あらかじめ道知事の意見を聞いて路線名及び区間を告示することによって指定し、新設、改築、維持修繕及び災害復旧等の管理に関することを本来の道路管理者に代って行う道路」と道路法（道路法第 88 条、同施行令第 32 条、第 33 条、第 34 条）で定められており、戦後の我が国において、国民経済の復興発展を担う北海道開発の重要な役割を果たしてきた。

開発道路の指定は昭和 28 年から行われたが、特に昭和 29 年以降開発道路として指定された路線（開拓道路を除く。）を見ると極めて幹線性が強く、平成 22 年 3 月末時点で国道昇格及び北海道等に引き継いだ延長は、総延長で約 5,700km（国道昇格約 1,400km、道道及び市町村道約 1,500km、開拓道路約 2,800km）に達しており、開発道路は幹線道路網の形成に大きく寄与してきたところである。

平成 18 年 12 月 20 日に「道州制特別区域における広域行政の推進に関する法律」が公布され、平成 21 年度まで直轄による事業を行い、平成 22 年 4 月 1 日に 5 路線を北海道に委譲した。

## イ 第1次道路整備5か年計画

終戦直後の道路整備は、維持修繕に重点を置いて進められてきたが、道路の新設や改築への要望が次第に高まり、昭和28年には「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」の制定により、揮発油税の特定財源化が図られ、その後の道路整備を飛躍的に発展させることとなった。この法律では、建設大臣は29年以降の道路整備に関する5か年計画案を作成して閣議の決定を求めなければならないことなどが規定された。これに基づき、昭和29年5月、第1次道路整備5か年計画が閣議決定されたが、この計画では、一般道路事業のみの計画で投資額2,600億円とされ、国道のトラック交通不能区間の改良、荷重制限のある長大橋の改築などが整備方針とされた。この計画は、32年度までの4年間実施され、その達成率は、事業費で70%となった。

道路整備5か年計画の北海道分については、北海道総合開発計画との調整もあり、北海道開発庁と建設省の間で協議の上、投資額などが定められていたが、本計画の北海道分投資額は、全国の14.0%に当たる364億7,100万円とされ、このうち、直轄分はその73.4%に相当する267億7,200万円が予定された。直轄事業としては、国道の整備に重点を置くとともに、総合開発の見地から、開発道路白糠本別線など資源開発のため重要な路線についても整備を進めた。第1次計画として実施された32年度までの4年間の達成率は67.6%となり、国道5号小樽～札幌間、36号札幌～千歳間の整備が完了し、32年には40号の不通区間音威子府～中川間も開通して、1級国道全線が自動車交通可能となった。

## ウ 第2次道路整備5か年計画

昭和32年に閣議決定された33年以降5か年間の新長期経済計画において、道路整備の重要性が取り上げられるに及び、第1次5か年計画を発展的に解消し、新たな構想の下でより大きな事業規模の第2次道路整備5か年計画が、33年度から発足することとなった。この根拠法として、「道路整備緊急措置法」が制定され、この法律において、①道路整備5か年計画を策定し閣議の決定を求め、②揮発油税を道路整備の特定財源とすること、③国の負担率等の特例を設けること、などが定められた。また、これと同時に「道路整備特別会計法」が制定され、北海道開発庁に計上された道路予算も工事諸費を除き、この特別会計に繰り入れられることとなった。

第2次5か年計画は、第1次計画が対象としなかった有料道路事業と地方単独事業を含み、投資総額1兆円の計画として昭和34年2月に閣議決定され、その整備方針として、高速自動車国道（小牧～吹田～西宮）の供用開始、1級国道については、33年度以降7年間に整備をおおむね完了することなどが挙げられた。

北海道の一般道路事業については、全国の6,100億円に対して914億円の計画で約15%という高いシェアが確保され、直轄事業としては、1級国道の整備に重点を置くとともに、根釧開発幹線、日高清水線など、資源開発のための重要な開発市町村道についても整備を促進した。その結果、国道12号札幌～旭川間、36号千歳～室蘭間の舗装がほぼ完成し、函館、留萌、網走、帯広、釧路などの主要都市の舗装が行われた。

なお、昭和31年には、積雪寒冷が特に甚だしい地域における冬期交通を確保するため、「積雪寒

冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」が制定されて、積雪寒冷特別地域道路交通確保5か年計画が策定されることとなり、その計画期間は道路整備5か年計画に一致させるとともに、その内容もそのまま取り入れられることとなった。

#### エ 第3～9次道路整備5か年計画

第2次5か年計画以降、予想を上回る経済成長と交通需要の増大、国の経済計画との対応などにより、第6次までは3か年を経過した後、いずれも新しい計画に改定された。第7次計画以降は、交通量の増大という基礎的条件は変わらないものの、経済情勢の変化により5か年を通して事業が行われるようになり、昭和53年度からの第8次5か年計画では、総事業費28兆5,000億円の規模を持つに至った。

これら各次の計画における重点事項として、①第3次計画（昭和36～40年度）では、全国的な幹線道路網の整備、②第4次計画（39～43年度）及び第5次計画（42～46年度）では、高速道路網及び一般道路網の整備、都市及びその周辺における交通混雑の緩和、③第6次計画（45～49年度）では、国土開発の基幹的な道路、都市周辺の幹線道路、市街化区域内の道路及び生活基盤としての道路の整備、④第7次計画（48～52年度）では、第6次計画における重点に加え、歩道整備を中心とする交通安全対策、⑤第8次計画（53～57年度）では、道路交通の安全確保、生活基盤の整備、生活環境の改善、国土の発展基盤の整備及び維持管理の充実、⑥第9次計画（58～62年度）では、災害に強く安全で快適な通行空間の確保、効率的な地域道路網の整備、バイパス・環状道路及び都市内道路整備、高規格幹線道路の整備、維持管理の充実を基本方針に道路整備が進められた。

北海道における直轄事業として、第3次計画では、1級国道は全線にわたり、また、2級国道は主要地及び1級国道を結ぶ区間、工業地帯の路線などに重点を置いて整備を進め、5号函館～小樽間、37号、38号、39号、40号士別～名寄間や主要都市の周辺、人家連担区間などの舗装を促進した。

第4次計画では、舗装事業及び交通安全対策事業を促進し、元1級国道の5号、37号、38号、39号、40号の舗装が進み、峠などの一部区間を除いて概成した。元2級国道では、227号、234号、235号などの舗装を促進するとともに、さらに舗装延長を伸ばす方途として特改四種舗装（現道利用の簡易舗装）が採用された。一方、札幌、旭川、苫小牧の市街地では、交通量の増大に対応して、現道の4車線化事業を実施した。

第5次計画では、44号を除き、元1級国道の舗装をほぼ完了し、元2級国道は、227号、230号、233号、234号、235号、236号帯広～広尾間、237号旭川～富良野間、240号、241号足寄～帯広間の舗装がかなり進み、漸次、229号、231号、238号などの整備に力点を移した。一方、再改築事業も進め、新たに帯広、釧路、北見、滝川の市街地で元1級国道の4車線化事業を実施したほか、昭和42年度には札幌新道に、44年度には231号創成川幹線に着手した。

第6次計画では、元1級国道8路線の整備を完了するとともに、元2級国道の主要路線も完成に近づき、228号、229号、231号、238号など日本海、オホーツク海の海岸沿いの路線や236号広尾～浦河間などの整備を強力で進めた。再改築事業では、札幌、旭川、苫小牧、釧路、北見など主

要都市内の4車線化を概成し、次第に12号、36号の郊外部の整備に移行した。しかし、都市内の交通量は増加の一途をたどり、これに対処するため、都市交通の分散導入や通過交通の排除を目的とするバイパスの建設を進め、昭和45年度には12号岩見沢バイパス及び36号室蘭新道に、46年度には12号江別バイパスに着手し、札幌オリンピックの前年の46年11月には札幌新道1工区(5号~231号間)の供用を開始した。

第7次計画では、一般国道の在来路線の一次改築事業が完了し、昭和45年指定路線の舗装についてもおおむね完了した。特に、不通区間、除雪不能区間、人家連担部などに重点を置いて整備を進め、51年11月には229号の不通区間であった茂津多岬が開通した。二次改築事業では、交通安全対策、防災・震災対策、橋りょう等の事業を推進した。また、主要都市の周辺や12号、36号等の郊外部の4車線化事業を進め、さらに、5号函館新道、12号旭川新道の大規模バイパスのほか、多数の小規模バイパスに着工するとともに、49年度に札幌新道第2工区(231号~275号間)、12号岩見沢バイパスの供用を開始し、51年度には12号江別バイパスが完成した。

第8次計画では、全域的、通年的な人間活動の集積を促し、人口の定住性を高めるための総合環境の整備に資するため、道路網の体系的整備、適正な道路空間の確保、適切な維持・管理等が基本方針とされた。一次改築事業では、272号が完成し、231号及び334号が全線開通した。二次改築事業では、札幌新道全線、36号室蘭新道を始めとして、40号稚内バイパス、228号松前バイパス、37号本輪西バイパス、275号雁来バイパス等が完成するとともに、37号白鳥新道、5号長橋バイパス等に着手した。

第9次計画では、一次改築事業により、不通区間274号稲里~福山間の供用を開始し、239号霧立峠、273号浮島峠、276号美笛峠の冬期交通不能区間が解消されたほか、238号、244号の一次改築が完成した。二次改築事業では、道路交通の安全確保を最重点に防災対策を推進し、通行規制区間の解消を図るとともに、路線の高水準化・高規格化を目指し、都市部においてバイパス・幹線道路整備を進めて交通混雑の解消や都市の発展に資することとした。このため、新たな事業として12号滝川バイパス、36号恵庭バイパス、38号赤平バイパス等に着手するほか、12号旭川新道の一部供用、231号創成川沿道路、234号追分バイパス等の完成供用が図られた。

#### オ 第10次道路整備5か年計画(昭和63~平成4年度)

9次にわたる5か年計画により、我が国の道路整備は着実に進められてきたが、道路整備の進捗を上回る勢いで自動車交通が増加したため、需要に対応した道路整備の遅れが目立ってきた。一方、高度成長から安定成長に移行する社会経済基調から、道路整備に対して質の高い多様な道路機能の充実が求められてきた。このような中、全国交流ネットワーク整備等の各種施策を推進するため、道路投資額を53兆円とされた。

第10次計画では、第5期北海道総合開発計画と整合性をとりつつ、「北国の豊かさを創造する道づくり」をキャッチフレーズに、①広さを克服し広域分散型社会を支える道路網の体系的整備、②地域プロジェクトを支援する道づくり、③雪に強い道づくり(ふゆトピアを推進する道づくり)、④親しみと潤いのある道づくり、⑤道路資産の保全と効率的運用を基本方針に整備が図られた。

国土開発幹線自動車道（以下「国幹道」という。）は、平成4年9月に札幌市内を通過する札幌JCTから札幌西ICまでの間が供用され、供用延長も約300kmに達して北海道でも本格的な高速道路時代が訪れた。一般国道の自動車専用道路は、5か年間に5路線10区間の整備に着手した。さらに、不通区間であった国道274号（愛称：石勝樹海ロード）穂別町福山から日高町間が供用されたほか、231号増毛町大別荘、333号ルクシ峠、336号旅来（十勝川渡船）区間、392号釧勝峠、393号望洋の冬期交通不能区間が解消されている。新たな事業としては、5号の塩谷拡幅、長橋バイパス、桂岡拡幅、12・39号旭川キャブ、38号の芦別バイパス、釧路新道、231号増毛バイパス、230号の北1条拡幅、川沿交差点、337号新千歳空港関連、334・335号羅臼本町局改、333号旭峠道路、336号浦幌道路に着手するとともに、44号釧路市旭バイパス、230号札幌市藤野拡幅、231号創成川道路、336号十勝道路の完成供用、337号石狩湾新港関連の全線供用、241号帯広北バイパスの部分供用等が図られた。

また、高速自動車国道の計画のほかこれと並行する一般国道の計画があり、その整備が急がれている場合、各々を建設するのではなく両者の機能を併せ持った一般国道の自動車専用道路を建設することにより、高規格幹線道路ネットワークの早期完成を目指すこととし、この手法による事業として39号美幌バイパス、40号名寄バイパスなどの整備に着手した。

#### カ 第11次道路整備5か年計画（平成5～9年度）

第11次計画では、生活大国を目指し、活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」を実現するため、国民の要請にこたえ、道路整備の立ち後れに緊急に対応すべく、各種施策を推進することとし、そのための道路投資額を76兆円とされた。

この計画は、各界、各地域からの意見等を参考にまとめられた道路審議会の「建議」及び建議を基におおむね21世紀初頭を整備目標として取りまとめられた「道路整備の長期構想」の考え方を基本に、「公共投資基本計画」（投資総額おおむね430兆円）や「生活大国5か年計画―地域社会との共存をめざして―」との整合性を図りつつ、①生活者の豊かさを支える道路整備の推進、②活力ある地域づくりのための道路整備の推進、③良好な環境創造のための道路整備の推進が掲げられた。

北海道においては、特定地方交通線廃止による鉄道網の減少により、交通輸送において旅客輸送の88%が、貨物輸送の98%が道路交通を利用することから、道路交通が果たす役割が高まってきているものの、都市間距離が長く、冬期には地吹雪等の北海道特有の交通障害が発生し、また、道路整備の歴史が浅いことから防災面においても脆弱であるなどの多くの課題が残されており、このような中で信頼性の高い、安全・確実な道路整備が求められた。また、道内空港のジェット化、フェリー航路の開設等による道内外の交流の活発化に伴い、高速交通から地域交流まで多様な需要に円滑に対応できる交通ネットワークの形成と魅力ある機能的な地域づくりを目指した高規格幹線道路、地域高規格道路を始めとした道路網の総合的・体系的な整備や、空港、港湾、高規格IC等の交通結節点から都市、観光拠点等へのアクセスの強化、さらに、道路利用の多様化に伴う付加価値の高い道路整備が必要となっていた。

以上のことから、北海道地方第11次道路整備5か年計画では、次の五つの視点の下に、道路整備

を推進することとした。

- (ア) 交 流：広さを生かし多彩な交流を活発化する道路整備
- (イ) 活 力：個性と活力ある北の地域づくりを支える道路整備
- (ウ) くらし：安心とゆとりあるくらしを実現する道路整備
- (エ) 環 境：豊かな自然を育み、快適な環境を創出する道路整備
- (オ) ふ ゆ：ぬくもりのある“ふゆトピア”を実現する道路整備

#### キ 第12次道路整備5か年計画（平成10～14年度）

第12次計画では、社会、経済、生活の各分野において直面する物流の効率化、市街地の活性化、渋滞対策、防災対策等の緊急課題を解決していくため、道路の持つ多様な機能を効率的に発揮できるよう「新たな経済構造実現に向けた支援」「活力ある地域づくり・都市づくりの支援」「よりよい生活環境の確保」「安心して住める国土の実現」を施策の柱として道路政策を重点的かつ計画的に推進した。

また、事業目的と社会的な効果を十分に確認しながら投資を判断する時代に移行していることに対応して道路政策をより効率的に執行するため、重点化・効率化、施策等の評価・改善、透明性の確保、適切な役割分担等の視点から、道路政策の進め方の改革を図った。

北海道においては、主要銀行の破綻などで喘ぐ北海道の経済活動支援と厳しい自然条件と共生する住み良い北国のくらしを支えていくことを施策の基本方向に、また、道路整備を含む公共事業への批判に真摯にこたえていくための道路行政の進め方改革を行っていくこととし、「北海道の自立を支える道づくり」を基本テーマに据えて、北海道経済の支援や北国の生活支援のための施策展開を行う「施策の基本方向」と様々な道路事業への批判に対し真摯に改革を進めていく「道路行政の進め方改革」により構成した。

#### ■ 施策の基本的方向

テーマ：「北海道経済の新たな展開」「住み良い北のくらし」

##### 【基本方針1 産業の競争力確保に質する（産業）】

国内外に対する産業競争力の向上・確保に質するため、物流の高コスト体質是正等の効率化や産業クラスター形成や情報化等通じて産業育成を促す道路整備を進める。

##### 【基本方針2 多様なライフスタイルを支える（都市）】

第3次渋滞対策プログラムに基づき、重点的な渋滞対策を進め、都市交通の円滑化を図り、快適な都市生活空間づくりを支援する。

##### 【基本方針3 地域活性化を支える（地域）】

選択性の高い地域生活を実現する道路整備を進める。

##### 【基本方針4 安全・安心な生活を支える（交通安全・防災）】

交通事故多発箇所や災害危険箇所に対する重点的、かつ、優先的な対策を講じる。

##### 【基本方針5 北海道らしい環境の創造に質する（観光）】

北海道の自然環境を保持、保全するため、沿道の緑化対策を進めるとともに、快適な観

光行動を可能とする道路及び休憩施設等の整備を進める。

表2 道路整備5か年計画の推移

単位:億円

区 分	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次	第8次	第9次	第10次	第11次	第12次
計画期間(年度)	S29-33	S33-37	S36-40	S39-43	S42-46	S45-49	S48-52	S53-57	S58-62	S63-H4	H5-9	H10-14
一般道路事業	2,600	6,100	13,000	22,000	35,500	52,000	93,400	135,000	160,000	238,000	288,000	292,000
有料道路事業	0	2,000	4,500	11,000	18,000	25,000	49,600	68,000	92,000	140,000	206,000	170,000
地方単独事業	0	1,900	3,500	8,000	11,000	25,500	47,000	75,000	117,000	139,000	252,000	268,000
計	2,600	10,000	21,000	41,000	64,500	102,500	190,000	278,000	369,000	517,000	746,000	730,000

\*このほか、予備費として第5次に1,500億円、第6次に1,000億円、第7次に5,000億円、第8次に7,000億円があり、調整費として第9次に1兆3,000億円、第10次に1兆3,000億円、第11次に1兆4,000億円、第12次に5兆円がある。

#### ク 社会資本整備重点計画（平成15～19年度）

社会資本整備重点計画（平成15～19年度）においては、国土交通省の9本の事業分野別長期計画を統合し、コスト縮減、事業間連携の強化等を図るとともに、計画策定の重点を従来の「事業量」から「達成される成果」に変更する等、社会資本整備の重点化・効率化を一層推進するために策定され、従前の「道路整備5か年計画」等は、他の分野の長期計画と合わせて、「社会資本整備重点計画」に統合された。

北海道においては、恵まれた資源を生かした観光大陸北海道の形成として、美しい沿道景観の保全・創出のためにシーニックバイウェイプログラムの推進等景観に配慮した整備とともに、アウトドア活動や自然に親しむ活動に資する空間等の整備を進め、北海道ならではの自然環境、農村景観等を生かした観光交流空間の形成を図ることとした。

また、観光交流を始め、国内外との交流のゲートウェイとなる空港、港湾の整備やこれらと観光地間及び観光地相互間を結ぶ高速交通ネットワーク等の整備により観光客等の利便性の向上を図るとともに、快適な北国の暮らしを実現するため、高速交通ネットワークの整備により地域相互の広域的で多様な交流と連携を促進し、中心市街地の活性化や高齢化の進行に対応したバリアフリー社会の形成など、誰もが暮らしやすい地域社会を実現することとした。特に冬期を始めとする北海道特有の気象条件に応じた交通の安全・安定の確保と利便性の向上を図ることとした。

さらに、頻発する水害、火山災害、地震災害等から住民の生命・財産等を守り、安全で安心な社会を実現するなどを重点事項に据えた。

#### ケ 社会資本整備重点計画（平成20～24年度）

本計画の期間中における社会資本整備については、「活力」、「安全」、「暮らし・環境」、「ストック型社会への対応」の四つの観点から12の重点目標を設定し、その達成に向けて効果的かつ効率的な事業執行を推進することとした。

また、本計画と「車の両輪」として機能する「国土形成計画」、「全国計画」とともに、地域の自立性・多様性を重視する「広域地方計画」が各地方の主導で策定されること等を踏まえ、北海道

においては、北海道総合開発計画を踏まえて、「グローバルな競争力ある自立的安定経済の実現」、「地球環境時代を先導し自然と共生する持続可能な地域社会の形成」、「魅力と活力ある北国の地域づくり・まちづくり」、「内外の交流を支えるネットワークとモビリティの向上」、「安全・安心な国土づくり」の五つの重点戦略を設定し、道路事業としては、重点的、効果的かつ効率的な実施に向けて、地域の実情を踏まえた計画策定と厳格な事業評価や、政策課題・投資の重点化、徹底したコスト縮減・無駄の徹底した排除に取り組みつつ、次の施策を推進した。

#### <道路整備事業>

- (ア) 活力：基幹ネットワークの整備、生活幹線道路ネットワークの形成、慢性的な渋滞への対策
- (イ) 安全：交通安全の向上、防災・減災対策
- (ウ) 暮らし・環境：生活環境の向上、道路環境対策、地球温暖化対策
- (エ) 既存ストックの効率的活用：安全・安心で計画的な道路管理、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

#### <交通安全施設等整備事業>

- (ア) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
- (イ) 幹線道路対策の推進
- (ウ) 交通円滑化対策の推進
- (エ) 高度道路交通システム（ITS）の推進

#### コ 社会資本整備重点計画（平成 24～28 年度）

平成 23 年 3 月の東日本大震災の経験を踏まえ、社会資本整備事業をめぐる現状として、「厳しい財政状況」、「既存ストックの老朽化」、「人口減少、少子・高齢化」、「グローバルな競争の進展」、「災害リスクの高まり」が挙げられ、これらを踏まえ三つの視点に紐付けた政策課題ごとに中長期的な社会資本整備の方向性を示し、これを実現するため「選択と集中」の基準を踏まえた四つの重点目標を定め、フォローアップや地方ブロックごとの重点整備方針の策定<sup>※</sup>等により計画の実効性を確保するものとした。

※ 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画 平成 28 年 3 月 29 日策定

- 視点 1 安全・安心な生活、地域等の維持
- 視点 2 国や地球規模の大きな環境変化、人口構造等の大転換への対応
- 視点 3 新たな成長や価値を創造する国家戦略・地域戦略の実現
- 重点目標 1 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる
- 重点目標 2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する
- 重点目標 3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する
- 重点目標 4 社会資本の的確な維持管理・更新を行う

#### サ 社会資本整備重点計画（平成 27～32 年度）

平成 27 年 8 月に策定された新しい国土形成計画（全国計画）を踏まえ、社会資本整備が直面する四つの構造的課題である「加速するインフラ老朽化」、「脆弱国土（切迫する巨大地震、激甚化す



る気象災害)」、「人口減少に伴う地方の疲弊」、「激化する国際競争」に対応し、社会資本のストック効果が最大限に発揮されるよう戦略的インフラマネジメントを行うための計画として策定された。

戦略的インフラマネジメントの具体化を図り、中長期的な見通しを持った社会資本整備を進めていくため、四つの重点目標を定め、事業横断的な政策パッケージを設定した上で、重点的に取り組むべき具体的な事業・施策を明らかにしている。また、重点施策については、客観的なデータに基づき把握可能なものについてはできる限り、その達成状況を定量的に測定するための指標を設定するとともに、このうち、全体的な進捗状況を示す代表的な指標についてはKPIとして位置付けている。

重点目標1 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

重点目標2 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

重点目標3 人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

重点目標4 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

#### シ 防災・減災、国土強靱化のための対策

近年の豪雨、高潮、防風・波浪、地震、豪雪など、気候変動の影響等による気象の急激な変化や自然災害の頻発化・激甚化に我が国はさらされている。このような自然災害に事前から備え、国民の生命・財産を守る防災・減災、国土強靱化は一層重要性が増しており、喫緊の課題となっている。

以下の対策は、「国土強靱化基本計画」（平成26年6月3日閣議決定）に基づき取りまとめられた。

[防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策]（平成30年12月14日閣議決定）

「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方針」（平成30年11月27日重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議報告）のほか、ブロック塀、ため池等に関する既往点検の結果等を踏まえ「防災のための重要インフラ等の機能維持」、「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施することとし、取りまとめられた。

国土強靱化基本計画における45のプログラムのうち、15の重点化すべきプログラム及び同プログラムと関連が強い5のプログラムの計20プログラムに当たる施策に関して、3年間（平成30～32年度）で集中的に実施する。

[防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策]（令和2年12月11日閣議決定）

国土強靱化基本計画に基づき、そのプログラムの重点化の観点から、全45のプログラムから選定された15の重点化すべきプログラムの取組の推進を図ることを基本としつつ、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の各分野について、取組の更なる加速化・深化を図ることとし、令和3年度から7年度までの5か年に追加的に必要となる事業規模を定め、重点的かつ集中的に対策を講ずること

とする。

なお、本対策の実施に当たっては、2050年までのカーボンニュートラルの実現に資するとともに、災害リスクの高い土地の利用規制などのソフト対策とハード対策とが一体となった総合的な対応を行うものとし、省庁連携等を通じ、行政が効率的に実施することはもとより、自助・共助・公助を適切に組み合わせ、官民が適切に連携、役割分担しながら取り組むこととする。

## ス 国庫負担率の変遷

昭和57年度から3か年は行革関連特例法により地域特例の国庫負担嵩上げ額の6分の1の縮減、60年度には厳しい財政事情を反映し、60年度限りの暫定措置として、国庫負担率が2分の1を超えるものを対象に、1割程度引き下げることとされた。その後、社会資本の計画的かつ着実な整備が求められたものの財政事情の好転がみられないため、61年度から3年間延長されることとなった。

しかし、急激な円高の進展による地域経済の落ち込み、雇用情勢の変化を背景に内需拡大の要請は一層大きなものとなり、このため、事業費確保の一環として昭和62年度から2年間、2分の1を超える補助率、負担率が更に引き下げられることとなった。

また、昭和63年度までの全国一律引下げの暫定措置が終了することに伴い、その取扱いが問題となっていたが、財政は引き続き厳しい状況にある一方で、社会資本整備に対する要請は依然として強く、加えて当時の経済情勢から見て公共事業の事業費の減少を招くことは適当でないことなどから、平成2年度までの2年間、昭和63年度の補助負担率が継続して適用されることとなった。平成3年度以降に係る公共事業の補助率、負担率については、関係省庁で構成される検討会において改めて国・地方の機能分担及び費用負担の在り方について検討がなされた結果、平成5年度までの暫定措置として昭和61年度に適用された補助率とされた。

その後の補助率、負担率については、関係省庁間で国と地方の機能分担、費用負担の在り方等を勘案しつつ総合的な検討を行った結果、平成5年度以降の北海道における国庫負担率は、一般国道改築及び地方道改築10分の8、維持修繕10分の7、雪寒事業10分の8.5、交通安全一種10分の8、交通安全二種3分の2で取り扱うこととされ、平成15年度には、高速自動車国道新築・改築を10分の8.5で取り扱うこととされた。

また、維持管理に係る国の直轄事業に要する費用については、「維持管理負担金は、本来、管理主体である国が負担すべき」（平成21年7月14日全国知事会「直轄事業負担金制度の改革に関する申し合わせ」）等の意見から、課題の検討・整理が行われ、平成22年度から直轄事業負担金を廃止して、管理者である国が全額を負担することとされた。ただし、維持管理に係る国の直轄事業のうち、特定事業（橋、トンネル、舗装その他の道路を構成する施設又は工作物等において、損傷や劣化により道路の構造又は交通に支障を及ぼしているものの機能を回復する事業等）については、平成22年度に限り、直轄事業負担金を存続させることとされた以降は、全額国費負担となっている。

## 2 道路事業及び施策の概要

### (1) 道路の概要

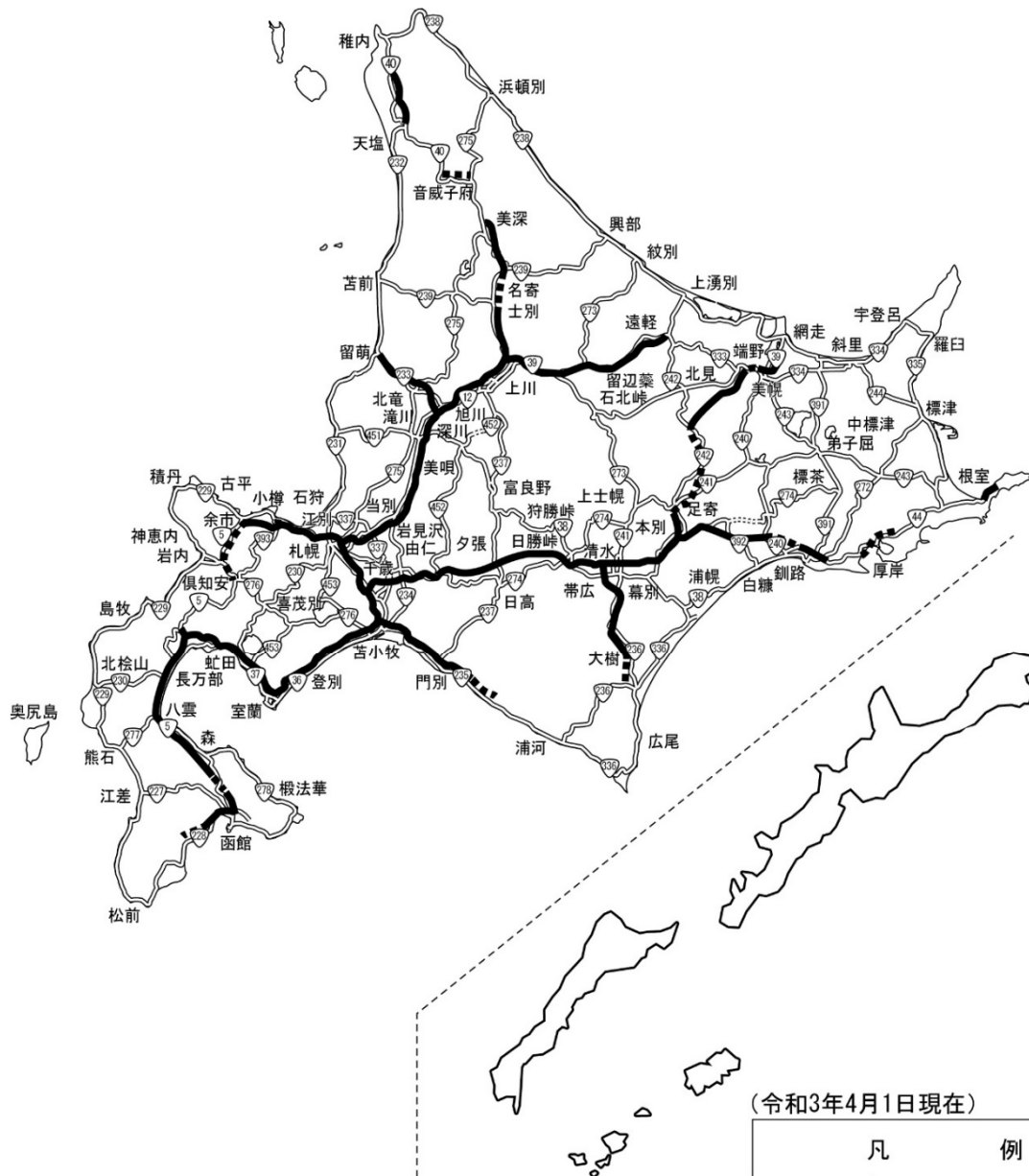
ア 道路現況

平成 31 年 4 月 1 日現在、北海道開発局が管理する一般国道 48 路線及び高速自動車国道（新直轄）の合計は 6,813km で、以降、令和 2 年度末までに開通した高規格幹線道路を合わせると約 6,832km（道路事業概要 2021「道路の現況」）になっている。

表 3 北海道開発局が管理する道路現況

（平成31年4月1日現在）

区分	路線数	実延長	改良済		舗装済		歩道設置	橋 梁		トンネル	
			延長	率	延長	率		か所	延長	か所	延長
一般国道	48	6,813.3	km	%	km	%	km		km		km
			6,813.3	100.0%	6,813.3	100.0%	4,951.4	4,309	210.5	274	224.2



（令和3年4月1日現在）

凡 例	
	国 道
	道 路 番 号
	高規格幹線道路(供用区間)
	高規格幹線道路(事業中)

図 2 北海道の幹線道路網図

国道の整備状況としては、平成31年4月1日現在の改良済み及び舗装済みが100%、4車線以上の区間延長は747.1kmであるが、舗装には特改四種などの簡易舗装の延長15.7kmが含まれており、それらを除くと舗装率は99.7%となっている。北海道の高速自動車国道については、令和3年3月31日現在における供用延長は788kmで、法定路線延長1,375kmの57%となっている。

## イ 交通現況

### (ア) 交通機関別分担の状況

道内の貨物輸送における自動車分担率は、昭和40年度の67.2%から平成8年度には97.7%に達し、以降20年度には97.8%、30年度には97.9%で推移している。

道内における自動車の保有台数は、昭和40年度末の38万台が50年度末には145万台となり、人口1,000人当たり保有率で全国平均を上回り、60年度末には236万台、平成8年度末には338万台と増加し、平成18年度末には372万台に達した。その後、平成20年度末には365万台と若干減少したが、平成30年度末には再び増加し377万台となっている。一世帯当たりの保有率では、昭和55年度に1.0台を超え、60年度は1.1台、平成8年度は1.5台、平成18年度は1.4台、平成21年度は1.4台、平成31年度も1.4台で、地域別で見ると、市部の1.2台に対して郡部は1.9台と高い状況がうかがえる。

### (イ) 道路交通情勢調査等

#### a 全国道路・街路交通情勢調査

一般交通量調査と道路交通起終点調査を実施し、現在の道路の使われ方、道路整備の現状等を把握することで、道路計画の策定や道路の維持・修繕等への活用を目的としており、昭和3年からおおむね5年ごとに実施されてきた調査。このうち一般交通量調査に関しては、器械観測の推進により新しい交通計測が実用化してきていることを踏まえて、平成27年度の調査からデータ収集の高度化・効率化のため器械観測による調査が導入されている。

#### b 近年の交通状況把握の事例

近年は、器械による交通量計測装置を活用することで複数の地点を同時観測・比較することも可能となっている。

北海道では、令和2年4月16日から5月25日にかけて、新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく「新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言」が発令され、不要不急の外出自粛が要請された。

これに伴う道路交通の影響を把握するため、広域分散型地域構造を形成している北海道の地域特性と、当時の感染状況を踏まえて、道内に設置されている交通量計測装置から「主な都市」、 「主な圏域間」及び「石狩隣接」の3グループに該当する装置を抽出し、対前年度比の日平均交通量の増減率を集計した。

交通把握の概要としては、「主な都市」、「主な圏域間」及び「石狩隣接」の全てのグループにおいて、平日休日を問わず大型車の減少幅が小型車の減少幅より小さいことが確認された。特に、上記期間における休日の車種別交通は、小型車が最大で5割減から7割減と急激に落ち込む

中、大型車は最大で2割減から3割減にとどまった。

このような交通状況から、北海道における道路ネットワークは、コロナ禍においても、物流を始めとした生活の維持に必要な不可欠となるエッセンシャルワーカーの交通を支えていたと考えられる。

## (2) 高規格幹線道路等

日本の国土面積の約22%を占める北海道は、道内人口の約7割が人口集中地区に居住しているが、都市間の平均距離は全国のおよそ2倍と、広域分散型の地域構造を形成している。そのため、物流の効率化や観光振興、緊急医療など社会・経済活動において、時間距離の短縮は重要な課題となっており、高速交通体系の整備が求められている。

### ア 高速自動車国道

昭和41年7月、東海道、関越など既存の自動車道建設法6法を統合、拡充して32路線約7,600kmの予定路線を定めた「国土開発幹線自動車道建設法」が制定された。昭和62年の「第4次全国総合開発計画」を受けて同法は昭和62年9月に一部改正され、1万4,000kmの高規格幹線道路網が定められた。その後、第32回国土開発幹線自動車道建設審議会（平成11年12月）により、北海道横断自動車道（余市～小樽）が基本計画から整備計画に格上げされるなど、令和3年1月現在、全国14,000km（北海道1,825km）のうち、高速自動車国道の予定路線11,520km（同1,375km）、基本計画10,623km（同1,024km）、整備計画9,428km（同889km）が定められている。後述の道路関係四公団民営化の議論以前は、整備計画が決定されると調査完了後に、建設大臣から日本道路公団に対して施行命令が出され、公団が事業に着手し、完成後は有料方式で供用・管理してきた。

平成13年12月に「特殊法人等整理合理化計画」が閣議決定、平成14年には道路関係四公団民営化推進委員会が設立され、日本道路公団などの民営化に向けた議論が進んだ。さらに、平成15年5月に高速自動車国道法が改正され、国が施行主体となって高速道路を建設することが可能となり、第1回国土開発幹線自動車道建設会議（以下「国幹会議」という。）（平成15年12月）の議を経て平成16年1月に整備計画が変更され、北海道では北海道横断自動車道（本別～釧路）など3区間168kmの施行主体が日本道路公団から国土交通大臣に切り替わった（新直轄方式）。ただし、「道路関係四公団民営化の基本的枠組み」（平成15年12月政府・与党申合せ）により、抜本的見直し区間が設定され、北海道では北海道縦貫自動車道（士別～名寄）、北海道横断自動車道（足寄～北見）の2区間103kmが該当し、構造・規格の大幅な見直しなど抜本的なコスト削減を図ることとなった。

平成17年10月に日本道路公団が分割民営化され、有料方式で建設・管理する北海道の高速自動車国道は、東日本高速道路（株）が所掌することとなった。平成18年3月31日に、東日本高速道路（株）は日本高速道路保有・債務返済機構と協定を締結し、北海道の高速道路では173kmの建設と538kmの管理を行うこととなった。

第2回国幹会議（平成18年2月）では、新たに新直轄方式に切り替わる区間などの審議が行われ、北海道では北海道縦貫自動車道（七飯～大沼）の10kmの施行主体が国土交通大臣となり、さらに、抜本的見直し区間に設定された区間のうち、北海道縦貫自動車道（士別～名寄24kmのうち12km）、

北海道横断自動車道（足寄～北見 79km のうち 28km）の合計 40km が緊急に整備すべき区間とされ、整備に着手することとなった。これらの決定により「緊急に整備すべき区間」以外の区間は「当面着工しない」と位置付けられた。

以降、緊急に整備すべき区間の事業進捗等を踏まえた議論・検討が進み、北海道縦貫自動車道（士別剣淵～名寄のうち 12km）、北海道横断自動車道（足寄～北見のうち 20km）の合計 32km の区間は、平成 26 年 8 月 8 日に事業再開が認められた。

供用状況としては、北海道縦貫自動車道では、平成 9 年 10 月に長万部～虻田洞爺湖（49km）、平成 12 年 10 月には旭川鷹栖～和寒間（29km）、平成 13 年 11 月に国縫～長万部間（11km）、平成 15 年 10 月に和寒～士別剣淵間（16km）、平成 18 年 11 月に八雲～国縫間（22km）、平成 21 年 10 月に落部～八雲間（16km）、平成 23 年 11 月に森～落部間（20km）、平成 24 年 11 月に大沼公園～森間（10km）が順次供用され、令和 3 年 3 月 31 日現在は大沼公園～士別剣淵間（計 444km）が供用されている。

北海道横断自動車道では、平成 11 年 10 月に千歳恵庭ジャンクション～夕張間（42km）、平成 15 年 6 月に池田～本別・足寄間（32km）、平成 19 年 10 月にトマム～十勝清水間（21km）、平成 21 年 10 月に占冠～トマム間（26km）及び本別～浦幌間（新直轄方式、8 km）、平成 23 年 10 月に夕張～占冠間（34km）、平成 27 年 3 月に浦幌～白糠間（新直轄方式、26km）、平成 27 年 11 月に訓子府～北見西間（新直轄方式、12km）、平成 28 年 3 月に白糠～阿寒間（新直轄方式、14km）、平成 29 年 10 月に陸別小利別～訓子府間（新直轄方式、16km）、平成 30 年 12 月に余市～小樽ジャンクション間（24km）が順次供用され、令和 3 年 3 月 31 日現在は、余市～小樽ジャンクション間、小樽～札幌ジャンクション間、千歳恵庭ジャンクション～足寄間、本別ジャンクション～阿寒間、陸別小利別～北見西間（計 344km）が供用されている。

また、高速道路料金の無料化による地域への経済効果、渋滞や環境への影響について把握するため、平成 22 年 6 月から平成 23 年 6 月までの間「高速道路無料化社会実験」が全国的な取組として行われ、北海道内では 4 路線 5 区間（319km）において実施された。

このほか、高速自動車国道への効率的なアクセスを確保することにより、企業立地を始めとした地域経済の浮揚、雇用創出の促進、周辺道路の渋滞緩和等を図り、地域の活性化に寄与することを目的とし、地方公共団体が主体となって高速自動車国道に連結する地域活性化インターチェンジとして、北海道が連結道路管理者となって、平成 25 年 8 月には新千歳空港インターチェンジが、令和 2 年 12 月には苫小牧中央インターチェンジが開通した。また、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため、建設・管理コストの低減が可能なスマートインターチェンジ（ETC 専用インターチェンジ）として、北広島市が連結道路管理者となって平成 21 年 6 月に輪厚スマートインターチェンジが、砂川市が連結道路管理者となって平成 27 年 8 月に砂川 SA スマートインターチェンジが開通し、令和 2 年 10 月には音更町が連結道路管理者となる長流枝スマートインターチェンジ（仮称）の事業許可がなされた。

#### イ 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

昭和 63 年に出された道路審議会の答申「高速自動車国道の整備と採算性の確保についての答申」において、国幹道の予定路線の中には、並行する一般国道の改築を先行させることにより国幹道の機能を相当の期間にわたって代替できる区間もあるとあり、一般国道のバイパスにおいても一般国道の自動車専用道路として活用を検討・整理してきたところである。さらに、平成 7 年に出された道路審議会の答申は、その考え方を踏襲して、当初から一般国道と高速自動車国道の二つの機能を併せ持つことで効率的に整備を進めていくことを整理したものである。

この考え方にに基づき、北海道においても整備を進めており、令和 3 年 3 月 31 日現在、北海道縦貫自動車道に並行する一般国道自動車専用道路として、函館新道 (11.0km)、名寄バイパス (19.5km)、美深道路 (3.3km)、幌富バイパス (10.9km)、豊富バイパス (16.0km) が供用されている。また、北海道横断自動車道に並行する一般国道自動車専用道路としては、黒松内道路 (4.7km)、釧路外環状道路 (16.8km)、根室道路 (7.1km)、北見道路 (10.3km)、美幌バイパス (7.9km) が供用されている (計約 110km)。

#### ウ 一般国道自動車専用道路

一般国道自動車専用道路は計画的、効率的な道路整備や各種地域計画との調整に支障が生じることのないよう、弾力的かつ機動的に進めるために、昭和 63 年 6 月の道路局長通達に基づき、道路局長が基本計画等を決定している。令和 2 年 3 月 31 日現在、全国では総延長 2,480km が定められ、北海道では、日高、深川・留萌、旭川・紋別、帯広・広尾、函館・江差自動車道の 5 路線 450km が計画路線として定められており、平成 9 年 2 月 5 日までに全区間の基本計画が策定された。平成 10 年 3 月の日高自動車道 (苫小牧東～沼ノ端西間) の供用以降、順次供用されており、令和 3 年 3 月 31 日現在で計 285km が供用されている。なお、供用中の日高自動車道と深川・留萌自動車道の一部 (計 8 km) は、有料方式にて東日本高速道路 (株) が管理している。

表 4 高規格幹線道路の整備状況

(令和3年1月現在)

高規格幹線道路	総延長(km)	供用延長(km)	供用率
全 国(北海道を含む)	約14,000	12,106	86%
北海道	1,825	1,183	66%

※供用延長及び供用率は道路事業概要2021の値を参照。

#### エ 地域高規格道路

地域高規格道路は、地域の連携を促すネットワークとして、高規格幹線道路と一体的に機能するものである。路線要件としては、高規格幹線道路を補完する効率性、環状道路のサービスを楽しむ人口規模、生活圏 (1 時間圏内) が拡大する度合い、交流拠点との連絡時間の短縮等を考慮するものとされている。また、構造要件としては、その果たすべき機能・役割から沿道や交通の状況に応じて、路線全体としておおむね 60km/h～80km/h の速度サービスを提供できる質の高い道路とするものとされている。

特に、北海道は広域分散型の地域社会を形成しており、高規格幹線道路と一体となって地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連絡等に資する路線を地域高規格道路として整備を促進している。

北海道内の地域高規格道路の計画及び供用状況は、平成6年12月に、整備を進める妥当性、緊急性等について基礎的な調査を実施する「候補路線」10路線と、その中から整備を進める「計画路線」5路線（約420km）が指定された。その後、平成10年6月に新たに路線が見直され、「候補路線」3路線、「計画路線」9路線となった。令和3年3月31日現在、「計画路線」の中から、ルートを選定、整備手法、環境アセスメント、都市計画等の調査を進める「調査区間」として、9路線15区間（約386km）が、また、8路線16区間（152km）が「整備区間」に指定されている。そのうち、供用した区間は、道央圏連絡道路（29.3km）、遠軽北見道路（3.5km）、旭川十勝道路（8.3km）、釧路中標津道路（26.3km）、渡島半島横断道路（20.0km）、根室中標津道路（8.1km）、函館新外環状道路（10.0km）、帯広空港道路（2.1km）の計約108kmとなっている。なお、平成3年4月現在、前述の高規格幹線道路及び地域高規格道路などをベースに「新たな広域道路ネットワーク」の議論・検討が進んでいる。

### (3) 一般国道

#### ア 路線の指定

新道路法による最初の国道の路線指定は、1級国道が「一級国道の路線を指定する政令」（昭和27年政令第477号）により40路線、9,205kmについて、2級国道が「二級国道の路線を指定する政令」（昭和28年政令第96号）により144路線、1万4,847kmについて行われ、いずれも公布の日から施行された。

このうち、北海道については、1級国道は5号、12号、36～40号の7路線、1,522km、2級国道は227～244号の18路線、2,700kmの計25路線、4,222km（全国の17.6%）が指定されたが、これらの路線は基本的に、全て昭和23年9月に作成された「北海道総合開発計画書」の1級道路及び2級道路の計4,880kmの中から選ばれた。

昭和31年には2級国道の第2次指定、33年には1級国道の第2次指定が行われたが、この時の追加指定は規模も小さく、北海道に関する路線はなかった。

昭和37年5月には、第3次指定として1級国道、2級国道ともそれぞれほぼ3,000kmの追加指定が行われ、38年4月から施行されたが、北海道については既指定の2級国道242号（釧路～根室）130kmが1級国道44号に昇格し、新たに242号として網走～帯広間（実区間は留辺蘂～幕別）136kmが追加指定された。

昭和40年4月からは、従来の1級国道、2級国道の道路種別が廃止され、両者は一般国道として一本化された。また、一般国道の新たな路線指定は、44年12月の「一般国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令」（以下「改正令」という。）により71路線、5,798kmについて行われ、45年4月から施行された。

このうち、北海道分としては、272～280号の9路線、841km（全国の14.5%）が指定されたが、こ



これらの路線はほとんどが当時の開発道路を主体としたものであり、502km が一般国道に取り込まれた。なお、279号（函館～青森県野辺地町）は函館～青森県大間町間が海上であり、280号（青森～函館）は青森県三厩村～北海道福島町間が海上で、福島～函館間は228号を重用している。

昭和49年には、交通需要の増大、道路網の体系的整備、離島における国道指定の要請などに対応するため、網値及び路線値を基礎的指標として検討が行われ、同年11月の改正令で新規指定58路線と延伸等15路線、合わせて73路線、5,867kmが指定され、50年4月から施行された。

このうち、北海道分としては、242号及び275号の延伸などと333～337号の5路線の新規指定がなされ、開発道路からの昇格278kmを含む542kmが追加指定された。

昭和56年には、高速自動車国道と一体となった国道網の形成、地方における自動車交通の役割の増大など新たな交通需要への対応のため、同年4月の改正令で新規指定59路線と延伸等24路線、合わせて83路線、5,548kmが指定され、57年4月から施行された。

このうち、北海道分としては、391～393号の新規3路線、230号、275号の延伸、229号、236号及び277号の路線変更など、合わせて400kmが指定された。

平成5年には、前回指定から約11年が経過しており、広域的交通が増大したこと、高規格幹線道路網と一体となって機能して多極分散型の国土形成に資する一般国道のネットワーク形成が必要となったこと、地域活性化のための各種施策を支える幹線道路網の充実が緊急の課題となってきたことなどから、変更も含め全国102路線、6,021kmを追加指定する案が諮問されて平成5年4月1日から施行されることとなり、北海道においても、274号の路線変更、451～453号の新規指定など、合わせて6路線、401kmが新しく国道として指定された。なお、高規格幹線道路のうちの一般国道の自動車専用道路は、既存国道のバイパスとして整備が進められてきたが、起点から終点までを一路線とするため、旭川・紋別自動車道については450号が付けられた。

## イ 一次改築

一般国道の一次改築は、北海道の骨格的道路である元1級国道に重点を置いて始められ、36号は昭和38年度に、12号は41年度に、37号及び39号は42年度に、38号は43年度に、5号及び40号は45年度に、44号は46年度にそれぞれ一次改築の舗装を完了した。

引き続き元2級国道において、第2期北海道総合開発計画の開発拠点連絡幹線として、227号、230号、233号、234号、235号、236号、240号及び241号の8路線を選定し、これに重点を置くなどして整備を進め、現在までに一応全線舗装が終わっており、また、その後の昇格国道についても鋭意整備を進め、特改四種舗装を含みながらも舗装が終わっている。

平成31年3月31日現在、道路統計年報上の海上を除く一般国道の不通区間として、274号白糖町上茶路～釧路市阿寒町徹別原野間（延長17.7km）、452号芦別市黄金町～美瑛町字ルベシベ間（延長12.9km）の2路線2区間、延長30.6kmがあり、通年除雪が不可能あるいは雪崩等の危険があるため、冬期の一定期間通行止めになる区間としては、334号知床峠の延長23.8kmがある。

これまでに実施してきた一次改築の主な事業は、次のとおりである。

(ア) 36号の札幌～千歳間34.5kmは、昭和27年10月に安全保障諸費をもって着工した。安全保障

諸費は日米安全保障条約に基づき、合衆国駐留軍の移動及び再配置のために必要となる諸施設の建設及び補修等のために計上されたもので、27年度予算として大蔵省所管に一括計上され、各省庁に移し替えて使用されたが、大部分は28年度に繰り越して使用された。この工事は、土工量70万 $m^2$ 、コンクリート舗装2.4km、アスファルト舗装32.1kmの大規模工事である一方、凍上対策施工法、タイヤチェーンによる舗装面の摩耗対策工法、維持除雪工法など積雪寒冷地の道路工学上、幾多の先駆的業績を残し、28年11月に完成し“弾丸道路”と愛称されてきた。

- (イ) これに少し遅れて着工した5号小樽～札幌間37.5kmは、昭和28年4月に、小樽、札幌両側から着工し、銭函～琴似間13.7kmのコンクリート舗装及び23.8kmのアスファルト舗装が完成し、“札幌国道”の愛称で歌にも謡われた。
- (ウ) 37号の豊浦～静狩間29kmは、礼文華、静狩の両峠があつて交通の難所であつたが、昭和36年度に改良工事に着手し、礼文華トンネル(1,152m)を含む9か所のトンネルなど難工事を克服して、39年度には除雪が行われるようになり、42年度に完成した。
- (エ) 230号の定山溪～中山峠間の旧道は延長19kmで、この間約8kmの山道は、最急勾配12%で128か所もの急カーブが連なり、道幅も5m程度で“魔の中山峠”と呼ばれた。標高は800mに達するため、積雪深は3～4mに及び、昭和40年度から始めた除雪も難渋を極めていた。新ルート17.4kmの工事は39年度に着工し、無意根大橋(239m)、定山溪トンネル(1,124m)、薄別回廊、仙境覆道などの大工作物を含む工事は、44年10月に完成した。
- (オ) 231号には安瀬～濃昼間と雄冬岬の不通区間があつたが、安瀬～濃昼間7.4kmは昭和40年度に着工し46年11月に開通、雄冬岬は39年度に着工し58年12月に開通した。また、231号は石狩川によって寸断されていたため、渡船によつていたが、石狩町、厚田村など関係住民の強い願望を受けて42年度には架橋に着工し、47年7月に第1期工事として橋長664mの石狩河口橋が誕生した。引き続き、48年度から第2期工事が行われ、51年度には全長1,413m、道内最長の石狩河口橋が完成した。
- (カ) 241号の阿寒湖畔～弟子屈間は、阿寒国立公園の横断道路として古くから開削されていたが、幅員は4m程度で俗に“477曲り”と言われ、毎年11月下旬から翌年5月下旬までは積雪のため交通が途絶した。このため、昭和43年度から災害防除や局部改良工事が行われ本格的な改良工事が進められることとなった。これが概成した46年度からは除雪が行われるようになり、50年度に完成した。
- (キ) 229号島牧村第二栄浜～瀬棚町美谷間の不通区間14.8kmは、断崖絶壁が連なる急峻な地形に加えて日本海の強風と荒波を受け、その工事は困難を極めたが、この不通区間の最大の難所である茂津多岬に、当時としては道内最長の茂津多トンネル(1,974m)を掘り、51年度に完成した。
- (ク) 紋別と旭川を結ぶ最短ルートの273号は、地形が急峻で道路幅員が狭く、冬期間は交通不能な状態であつたが、59年度に一般国道としては当時国内最長の浮島トンネル(3,332m)が開通し、冬期交通不能が解消された。
- (ケ) 236号の広尾町豊似～浦河町道有林は、険しい日高山脈に阻まれ不通区間となつていたが、昭

和 45 年度から上豊似道路及び上杵臼道路に着手し、平成 9 年 9 月に道内最長の野塚トンネル（4,232m）が開通となり、不通区間が解消された。一般公募により、道産子（十勝）とサラブレット（浦河町）が出会いとともに、天高く舞う姿を想像して「天馬街道」という名前が付けられた。

(コ) 393 号は、昭和 57 年 4 月に国道昇格となり、同時に赤井川村～倶知安町間の不通区間を含む延長 16.4km を赤井川道路として着手以降、急峻かつ地すべりが存在する地形で難工事を余儀なくされ、着手から 25 年余りの歳月を経て平成 20 年 9 月に全線開通し、不通区間が解消された。開通後の平成 27 年 4 月には国道に接して「道の駅あかいがわ」が登録され、同年 10 月末には来場者数が 50 万人を突破するなど、道路利用者の休憩はもとより、地域活性化の面でも期待されている。

## ウ 二次改築

道路の屈曲や急勾配を改良し、あるいは舗装を行って安全、確実な自動車交通を確保するための一次改築は、現代生活のシビル・ミニマムと言えるが、交通量の一層の増大や沿道地域の変化等に伴って、交通容量増大のための拡幅、停車帯確保のための拡幅、歩道、植樹、照明灯の設置などの二次改築が必要となった。

一般国道の二次改築は、昭和 30 年代末に主要都市内の現道拡幅から始められ、漸次、郊外部へ伸びていったが、60 年度までに現道拡幅などによって 4 車線化が行われた区間の延長は 340km である。なお、40 年代に入って 12 号や 36 号の郊外部では、交通量が 2 車線道路の交通容量に近づいたときの追越し時の交通事故が多発したが、この対策として、2 車線区間に延長 2km の 4 車線区間（追越し 4 車線）を設けることとし、46 年度の 36 号苫小牧市植内の実施に引き続き、36 号の美々、虎杖浜（47 年度）、恵庭、ヨコスト（48 年度）及び 12 号の光珠内（49 年度）で実施し、大きな成果を上げている。

現道拡幅による二次改築が不適當あるいは不可能な場合には、当該市街地などを迂回させるバイパスの建設が行われている。バイパスの機能としては、国道の交通容量を増大させるためのもの、現道での歩行者の安全確保などのために通過交通を市街地から排除するためのもの、大都市の交通を分散させるためのものなどがあるが、これまでに完成し、あるいは実施中の主なものを挙げれば次のとおりである。

(ア) 昭和 42 年度には、札幌新道 21.0km、12 号旭川バイパス 2.0km 及び 36 号清田切替 3.9km に着手した。札幌新道は、外環状幹線道路として札幌市の北側を迂回し、交通の分散導入を図るもので、中央部には高速自動車国道のスペースが確保されている。第 1 工区（5 号～231 号）6.6km は、札幌オリンピック冬期大会の関連事業として事業の促進が図られ 46 年 11 月に完成し、引き続き、第 2 工区（231 号～275 号）6.3km が 49 年 12 月完成、56 年 11 月には全線完成した。旭川バイパスは、道内で初めての中央分離帯を有する 4 車線道路として 44 年度に完成し、清田切替はオリンピック関連事業として 46 年度に完成した。

(イ) 昭和 43 年度には、231 号創成川幹線 5.3km に着手し、オリンピック関連事業として、北 8 条～

札幌新道間 3.6km の左岸側 3 車線が 46 年 11 月に完成、その後、創成川沿道路 17.3km として、その延伸が図られ、暫定含みながら札幌と石狩川町界まで供用されている。

- (ウ) 昭和 45 年度には、5 号森バイパス 3.5km、12 号岩見沢バイパス 5.9km、36 号室蘭新道 8.3km などに着手した。森バイパスは、2 車線でコンクリート舗装を採用して 47 年度に完成し、岩見沢バイパスは、一部に 2 車線部分を残して 49 年度に完成した。室蘭新道は、高架部分 2.1km を主体に自動車専用道路として計画され、55 年度に完成した。
- (エ) 昭和 46 年度には、12 号江別バイパス 1.6km、230 号石山バイパス 2.8km に着手し、江別バイパスは 51 年度に、石山バイパスは 52 年度にそれぞれ完成した。
- (オ) 昭和 50 年度には、旭川市内の通過交通を排除し交通混雑を緩和するため、12 号旭川新道 14.1km に着手し、59 年度に 1 工区の一部を供用、平成 6 年度までに全区間を暫定供用、平成 20 年度には全線 4 車線で供用した。
- (カ) 昭和 51 年度には、5 号函館新道 19.0km、44 号旭バイパス 5.2km 及び 238 号枝幸バイパス（2 車線）4.5km に着手し、枝幸バイパスは 61 年度に、旭バイパスは平成元年度に全線供用して、函館新道は 55 年度の都市計画決定を踏まえて事業延長を 20.2km とし、平成 12 年度までに全線暫定供用（うち 11.0km は高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路として供用）した。
- (キ) 昭和 53 年度には、234 号追分バイパス 4.4km に着手し、61 年度に暫定 2 車線で供用している。
- (ク) 昭和 55 年度には、337 号当別バイパス 9.6km、56 年度には 37 号白鳥新道 3.9km、57 年度には 5 号長橋バイパス 4.4km、58 年度には 241 号帯広北バイパス 12.5km、60 年度には 12 号滝川バイパス 6.8km、61 年度には 36 号恵庭バイパス 8.1km、38 号赤平バイパス 6.4km、62 年度には 5 号長万部バイパス 3.1km、63 年度には 37 号礼文華局改 4.0km にそれぞれ着手し、平成 6 年度までに長橋バイパスを全線 4 車線、帯広北バイパスを全線暫定で供用、8 年度には長万部バイパスを全線供用、10 年度には白鳥新道、恵庭バイパスを全線供用、13 年度には滝川バイパス、礼文華局改を全線供用、14 年度には当別バイパスを全線暫定で供用、20 年度には赤平バイパスを全線供用するとともに帯広北バイパスも全線 4 車線で供用、27 年度には当別バイパスを全線 4 車線で供用した。
- (ケ) 平成元年度には、230 号川沿交差点 1.9km、4 年度には 38 号釧路新道 8.8km、5 年度には 232 号天塩バイパス 8.0km、451 号滝新バイパス 1.6km に着手し、9 年度には川沿交差点、13 年度には滝新バイパスを全線供用し、23 年度には天塩バイパスを全線供用した。
- (コ) 平成 6 年度には 234 号早来道路 3.0km、14 年度には岩内共和道路に着手し、平成 18 年度には早来道路を全線供用、26 年度には岩内共和道路を全線供用した。

一方、自動車利用の普及は、道路が単に自動車の通行を確保するだけでなく、交通の危険を防止することを道路管理者に強く求めることとなった。昭和 43 年度以降平成 8 年度までに、9 回にわたって危険箇所の総点検が全国的に行われ、一次改築完了区間で落石、雪崩等の危険がある箇所の防災事業を二次改築で積極的に推進することとなり、北海道では平成 8 年 2 月に発生した豊浜トンネ

ル崩落事故等を踏まえて、平成 14 年度に危険箇所の概成を掲げて重点的に対策を進めてきた。

また、地震災害岩盤崩落の危険を有する箇所については、昭和 46 年度以降平成 8 年度までに 6 回の震災・防災点検が行われ、その解消が積極的に進められることとなった。

以降も、道路ストックの点検を実施しつつ、危険箇所の解消を図るため、必要な防災対策を推進してきた。これまでに新規事業化・完了してきた主な事業は次のとおりである。

(ア) 防災対策の事業化は、平成 5 年度に 231 号増毛防災、6 年度に 231 号雄冬防災、7 年度に 39 号石北峠防災、229 号積丹防災、8 年度に 232 号小平改良、274 号ウエンザル道路、10 年度に 277 号鉛川防災、14 年度に 333 号北陽防災、15 年度に 392 号上茶路防災、平成 16 年度に 333 号佐呂間防災、17 年度に 40 号更喜苦内防雪、20 年度に 5 号忍路防災を含めた 6 事業、21 年度に 231 号暑寒防災、23 年度に 5 号塩谷防災、229 号美谷防災、24 年度に 335 号標津防災、25 年度に 227 号渡島中山防災、239 号霧立防災、28 年度に 229 号島牧防災、31 年度に 236 号野塚防災、274 号清瀬防災、令和 2 年度に 232 号小平防災に事業着手。主な完了事業として、平成 13 年度に石北峠防災、15 年度に小平改良・鉛川防災・北陽防災、16 年度に増毛防災、20 年度に上茶路防災、21 年度に佐呂間防災、22 年度にウエンザル道路、25 年度に積丹防災、26 年度に更喜苦内防雪、27 年度に暑寒防災、29 年度に雄冬防災、30 年度に忍路防災、令和 2 年度に襟広防災が完成し、令和 3 年 3 月には塩谷防災の新トンネルが開通するなど防災対策を推進している。

このほか、バリアフリーや公共交通機関の乗り継ぎ等の連携施策が進み、北海道では、札幌市の都市計画事業と一体的に札幌駅前地下歩行空間の整備が計画された。安全かつ快適な歩行空間ネットワークの確保、バス・JR・地下鉄・路面電車等の交通機関の連携強化や移動の連続性の強化を目的として、平成 17 年度に札幌駅前地下歩行空間を着手し、平成 23 年 3 月に地下歩行空間部分の供用が図られ、平成 23 年度に地上部が完了した。

令和 3 年 3 月に公表した開通効果として、開通後 9 年経過時の地上・地下を含めた歩行者通行量は、開通前の約 2.4 倍となる 9 万人/日に増加し、沿線の地価は開通前の約 2.2 倍に上昇するなど都市の魅力や価値が向上している。

#### (4) 維持管理

##### ア 維持事業

北海道開発局が維持管理する道路の延長は、平成 31 年 4 月 1 日現在、6,813km で、以降、開通した高規格幹線道路を含めると約 6,832km となり、10 の開発建設部とその出先機関である道路事務所 34 か所により維持管理を行っている。

道路維持管理作業は、従来、道路延長 6～10km ごとに道路工手を配置して行う分散単独作業方式をとっていたが、舗装道路の増大や交通量の増加に伴って、作業内容も機動力を利用した高度なものが要求されるに至り、これに対応するための基地を中心とした集団作業化が昭和 40 年代半ばから進められている。

幹線道路が砂利道だったころに比べ、舗装率は 100%に近く交通量も著しく増大した現在では、道

路の維持管理の内容も高度化、多様化しており、その変化に応じて維持用機械の機種も変わってきている。従来、主力を占めていたグレーダ、ダンプトラックなどの砂利道用維持機械はなくなり、替わって散水車、路面清掃車などの舗装道路用維持機械が増強されている。

積雪寒冷地である北海道の冬期における自動車交通が本格化したのは、昭和 30 年代に入ってからである。昭和 35 年頃までは、雪氷路面の滑り止め装置としてタイヤチェーンが主流であったが、その後、スパイクタイヤが導入され、昭和 47 年頃から急速に普及し、昭和 50 年代には乗用車のほぼ 100%がスパイクタイヤを装着するようになった。

スパイクタイヤの導入により、道路の維持管理においては、舗装補修の増大、粉じん処理のための清掃、区画線の消滅の問題、また、沿道住民に対しては、水はねや走行騒音の増加、粉じんによる環境汚染など、対応すべき課題が発生し始めた。

そのため、スパイクタイヤの規制に対する国民的関心が次第に高まり、平成 2 年 6 月には「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律」が制定され、同法に基づき、国は住民の健康を保護し、生活環境を保全することが特に必要な地域をスパイクタイヤの使用を規制する地域に指定することになった。北海道では 116 市町村が指定要件地域となり、平成 3 年の札幌市と周辺 6 市町の指定を皮切りに、平成 8 年度までには全ての指定要件地域が指定され、スパイクタイヤの使用が事実上禁止されることとなった。スパイクタイヤの規制に伴い、スタッドレスタイヤが急速に普及してきたが、都市部を中心に非常に滑りやすい雪氷路面の発生が見られ、スリップ事故や歩行者の転倒事故等の問題が顕在化してきた。

スパイクタイヤ時代の凍結路面对策は、急勾配箇所やトンネルの坑口等ごく限られた箇所において凍結防止剤散布、砂箱の設置、ロードヒーティング等を行っていたが、スタッドレスタイヤ化に伴い、都市部の交差点等を含めて対策対象範囲が増加したため、塩化ナトリウムなどの凍結防止剤と砂などの滑り止め材の散布が対策の中心となっている。なお、交通事故対策及び利用者ニーズの高まりから、凍結防止剤や滑り止め材の散布量は年々増加傾向にあったが、高規格幹線道路などの整備、交通安全対策や防雪対策などの道路事業の実施、自動車やスタッドレスタイヤの性能向上などにより冬型事故が減少傾向となったことも受け、効率的かつ効果的な凍結防止剤や滑り止め材の散布量となるよう努めている。また、凍結防止剤を効率的に用いるため、除雪時の残雪氷の原因となるわだち対策として、耐流動舗装や路面切削及びオーバーレイ等を行い、路面の平坦性を確保することで除雪の残雪を少なくする工夫も行われてきた。

このほか、道路付属物等（区画線、道路標識、防護柵、道路照明灯、視線誘導標などの交通安全施設、トンネル換気施設、道路情報管理施設、植樹や緑地帯など）の維持管理と施設の更新などを、計画的に実施している。

道路については、利用者ニーズの高度化、情報化・高齢化社会等に適応した、より安全で快適な道路交通の確保が求められている。また、公共事業のコスト縮減を目指し、更に効率的な管理が要求されており、そのような管理システムの開発、導入が重要となっている。

一方、地方公共団体からは、直轄事業負担金制度の廃止の声が高まり、平成 22 年度から除雪を含

む維持管理の負担金が廃止となった。経過措置として、平成 22 年度に限り、維持管理のうち特定の事業（安全かつ円滑な道路の交通に支障を生ずることを防止するために速やかに行う必要があるものとして政令で定める道路を構成する施設若しくは工作物に係わる工事）に要する費用の負担金が徴収された。

#### イ 防災事業、修繕事業

防災事業では、防災点検を昭和 43 年度から、震災点検を昭和 46 年度から、おおむね 5 年ごとに実施してきたが、平成 8 年度に防災点検と震災点検を統合した道路防災総点検を実施し、また、防災点検要領の改定に伴い、平成 18 年度に災害危険箇所の再確認を実施している。現在は、平成 8 年度、平成 18 年度の点検結果を基にしつつ、安全で信頼性の高いネットワークを確保するべく、災害危険箇所の再確認による要対策箇所の未対策箇所について、通行規制区間や被災時に社会的影響の大きい区間から優先的に防災事業を推進している。

また、平成 30 年度に発生した北海道胆振東部地震等、激甚化している災害により全国で大きな被害が頻発している状況から、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」等を踏まえ、特に緊急に実施すべき対策として、平成 30 年度に「防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策」が閣議決定され、平成 30 年度から令和 2 年度までの 3 か年において対策を実施した。

更なる防災・減災の観点から、令和 2 年度には「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の各分野について、更なる加速化・深化を図ることとし、「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」として、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 か年において、重点的・集中的に対策を講ずることとしている。

舗装の修繕は、昭和 58 年度から「ひびわれ率」、「わだち掘れ深さ」及び「縦断凹凸量」の 3 特性に着目した MCI 指数 (Maintenance-Control-Index) を用いた路面維持管理水準を定め、補修工法の選定を行ってきたが、平成 18 年度からは、「ひび割れ率」と「わだち掘れ深さ」に着目して補修工法の選定を行うとともに舗装の延命化とコスト縮減を目的に補修工法に予防的修繕工法を導入している。また、昭和 59 年度から原則 3 年 1 サイクルで、全路線の路面を自動計測車による調査を実施（わだち掘れ量は 20m ごと、ひびわれ率、縦断凹凸量は連続）し、管理指標をデータ化していた。

平成 28 年度には新たな点検要領が策定され、平成 29 年度から新点検要領により目視等における点検及び措置を開始した。新点検要領では、測定したひびわれ率、わだち掘れ量、IRI (International Roughness Index: 国際ラフネス指標) の 3 指標のうち、最も損傷の大きい指標により判定するものとしている。

なお、平成 29 年度末には、大雪や季節外れの降雨により、舗装に融雪水が浸入し、寒暖差により浸入した水が凍結・融解を繰り返したことで、舗装にポットホールが異常発生し、年間 560 件を超える国家賠償申請や、多くの苦情・相談が寄せられた。

橋梁の修繕は、管理橋の損傷の程度を継続的に把握するため、昭和 46 年度から橋梁点検を実施しており、平成 15 年度には、損傷を早期に発見し、効率的な維持修繕を実施するために、5 年に 1 回の頻度で点検するように要領の改定が行われている。また、今後急速に老朽化が進むことによって

大規模な修繕や架け替えが集中することが予想されることから、点検結果に基づいて、損傷が軽微なうちに適切な補修を行う予防保全型の維持管理によって長寿命化を図り、補修費用の縮減に努めている。

平成 24 年度の山梨県中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故等を受け、平成 25 年 11 月にインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議が開催され、会議で取りまとめられた「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、国土交通省が管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、平成 26 年 5 月、国土交通大臣を議長とする「社会資本の老朽化対策会議」において、「国土交通省インフラ長寿命化計画」を取りまとめた。

「国土交通省インフラ長寿命化計画」に基づき、各施設における点検内容や頻度等に係る各種基準・マニュアルが平成 25 年度に策定され、平成 26 年度から新基準等による点検及び措置を開始した。

これらのことから、平成 25 年度はメンテナンス元年と位置付けられた。

平成 26 年度からは、道路インフラの維持管理・補修・更新等を効果的・効率的に行うため、北海道内の高速道路、国道、道道、市町村道の道路管理者からなる『北海道道路メンテナンス会議』を開催している。

## ウ 雪寒事業

### (ア) 雪寒法の制定

北海道、東北などの積雪寒冷地の道路交通確保についての強い要望を踏まえ、積雪寒冷の程度が特に著しい地域における道路交通を確保するための特別措置を定め、産業の振興と民生の安定に寄与することを目的とする「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」（略称：「雪寒法」）が昭和 31 年に制定された。

この法律によって、除雪、防雪及び凍雪害防止のいわゆる雪寒事業について、積雪寒冷地特別地域道路確保 5 か年計画を策定することになったが、これが雪寒地域の冬期交通確保の面で果たした役割は極めて大きい。

### (イ) 除雪

北海道の道路除雪は、昭和 7、8 年頃から米国製トラクター 2 台を購入して、札幌市内で試験的に行われていたが、これは、大雪時にのみ出動する程度のものであった。

その後、昭和 20 年には連合軍の要求に応じて札幌～小樽、札幌～真駒内等の 128km について、旧日本軍が使用していた大型トラック（6t）、ブルドーザ（8t）、モーターグレーダ（3.7m 級）等を用いて除雪を行ったが、当時の国産機械は作業能力が低く故障も続出して、これを補うために多数の労務者を必要とした。しかし、この本格的な道路除雪は、北海道の冬期交通に大変革をもたらす端緒となった。冬は雪に埋もれ、馬そりのほかは通行できないものとあきらめていた道路が、機械力によって除雪され、自動車交通が可能となることが実証されたのである。

道路除雪の重要性を認識した道民の強い要望は、中央の関係機関を動かし、公共事業として道路修繕費による道路除雪が実施されることとなり、昭和 25 年の北海道庁の除雪延長は 3,237km と



なった。

昭和 31 年の雪寒法の制定によって雪寒事業費が投入されることになり、北海道開発局所管の国道の除雪延長の推移を見ると、道路改良の進捗及び国道昇格に伴って除雪延長は拡大し、北海道開発局発足時の昭和 26 年度に 1,010km であった除雪延長は、50 年度に 5,000km を超え、平成 5 年度には 6,000km に達し、平成 31 年 4 月 1 日時点では約 6,800km の除雪を実施しており、除雪延長の拡大と共に除雪作業の高度化・効率化が求められている。

一方、道路除雪の普及は除雪機械の効率化を要求し、北海道特有の厳しい気象条件を背景として、各種機械の研究開発が進められ、長い年月にわたって工夫と改良が加えられた結果、今日の優れた機械が創出され、その利用技術の進歩とあいまって道路除雪の質的レベルアップをもたらしたことも事実である。

昭和 26 年開局時の除雪機械は、ブルドーザ、トラクターショベルが主体で、モーターグレーダ 8 台を含め、わずか 31 台の機械力であった。

その後、道路改良の進捗に伴って、徐々に高速での走行が可能な道路構造への改良が図られてきたことから、主力除雪機械も高速除雪を指向した除雪トラック系を中心とする高度な装備を持った専用除雪車へと変貌が図られた。令和 2 年度の除雪機械の保有状況は、除雪トラック 527 台、除雪グレーダ 91 台、ロータリ除雪車 150 台、除雪ドーザ 90 台、小型除雪車 119 台、凍結防止剤散布車 88 台の総計 1,065 台となっており、これらを全道 34 か所の道路事務所と 118 か所の除雪ステーションに配置している。

雪氷路面走行における冬用タイヤとして全国的に普及したスパイクタイヤは道路損耗、粉じん問題を巻き起こし大きな社会問題となったことから、平成 2 年 6 月に施行された「スパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律」により、平成 4 年度以降本格的にスパイクタイヤが禁止され、スタッドレスタイヤが冬用タイヤの主流になった。これに伴い、北海道全域にわたり「ツルツル路面」と呼ばれる非常に滑りやすい凍結路面が発生し、交通渋滞等の種々の問題が生じたことから、ツルツル路面防止対策が計画され、冬期路面管理の向上を図るために舗装の改良、機械による薬剤等の散布施工・粗面化施工等の対策を行ってきたが、今後も、より経済的で効果的な路面对策を追求していくこととしている。

#### (ウ) 防雪

雪寒法の制定により、昭和 32 年度から本格的に防雪事業費が投入されるようになった。事業内容は、融雪施設のロードヒーティング、気象情報収集装置のテレメータといった一般防雪と、吹雪による視程障害、吹きだまり防止のための防雪柵、防雪林及びスノーシェルター、雪崩防止のためのスノーシェッド及び雪崩防止柵、雪び防止のための防雪切土といった防災防雪である。

また、スパイクタイヤ規制への対応として、道内の主要な峠にタイヤチェーンの装着、離脱を安全に行うためのチェーン着脱場の整備を行い、国道では平成 31 年 4 月現在 164 か所が設置されている。

#### (エ) 凍雪害防止

北海道開発局では昭和 32 年度の雪寒事業発足以来、凍雪害防止事業を積極的に進めてきた。砂利道が中心であった時代の事業は、春先の融雪期において交通荷重により路面が泥ねい化するのを防止することであった。この事業は、泥ねい化の原因が凍土であるため、切込砂利、砂などの難凍土性材料によって在来路盤の置き換えや嵩上げを行うものであり、国道 1,338km、開発道路 380km、合わせて 1,718km に総事業費 122 億 700 万円を費やし、昭和 48 年度で完了した。

その後、凍雪害防止事業では、凍上防止に代わり、流雪溝設置事業が昭和 53 年度から実施されている。

流雪溝とは、道路の路側に側溝を設け、自然河川水、地下水、温排水を流入し、路側に堆雪した雪又は歩道部の雪を住民協力により投雪し、歩車道の空間を確保し、利便性、快適性を高める目的のための施設である。“ふゆトピア”事業の一環として、北国のまちづくりモデル事業がスタートしたが、これは、流雪溝が設置可能な都市において、従来の機械除雪に加えて面的に流雪溝を整備し、地域の自主性による雪に強いまちづくりを進めようとするものである。平成 31 年 4 月現在、国道で管理している流雪溝は、12 号砂川市 6,200m、12 号滝川市 5,740m を始め、21 か所で総延長 57,882m となっている。

## エ 交通安全対策事業

### (ア) 交通安全対策事業の推移

昭和 30 年代後半から急激な増加を示した交通事故に対処するため、昭和 41 年 4 月、「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」が制定され、国家公安委員会及び建設大臣は、交通の安全を確保する必要がある道路を指定し、昭和 41 年度以降 3 年間に実施すべき交通安全施設等整備事業に関する計画を作成することとなった。これに基づき、都道府県公安委員会及び道路管理者は、交通安全施設等の整備を実施することとなり、41 年を初年度とする第 1 次交通安全事業 3 か年計画（～43 年度）がスタートした。

その後、昭和 42 年に制定された通学路法を含めて、44 年に緊急措置法の改正が行われ、第 2 次 3 か年計画（44～46 年度）が作成された。現在は、平成 15 年に「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」が制定され、緊急措置法から恒久法となっている。

昭和 45 年には、「交通安全対策基本法」が制定され、国、地方公共団体その他交通に関係する者の責務を明らかにするとともに、新たに 46 年度を初年度とする第 1 次 5 か年計画（～50 年度）が決定された。

それ以降、昭和 51 年度の第 2 次 5 か年計画（～55 年度）から、順次 5 か年計画が策定され、現在は令和 2 年度末に策定された第 11 次交通安全基本計画（令和 3～7 年度）に基づく取組が実施されている。

北海道における交通事故件数は、北海道開発局、北海道、市町村、公安委員会が一体となって交通安全対策を進めたため、昭和 45 年の 30,042 件から、50 年には 40 年当時の水準近くにまで減少したが（15,971 件）51 年から再び増加傾向に転じ、平成 12 年にはピーク（30,806 件）を迎えた後、再び減少し、令和 2 年には 7,898 件となっている。一方、死者数については、都道府県

別死者数が13年連続（平成4～16年）全国ワースト1となっていたが、平成17～21年は5年連続でワースト1を返上した。平成18年には昭和28年以来、実に53年ぶりに300人を割っている（277人）。死者数はその後も減少を続け、令和2年には144人となったが、全国ワースト3と死者数では依然として高い状態で推移している。

第10次5か年計画においては、交通事故のない社会を目指す「人優先」の交通安全思想を基本とし、「令和2年までに、交通事故死者数を150人（全国2,500人）以下とし、「世界一安全な道路交通の実現を目指す」ことを目標とし、事故件数の減少や死傷者数の減少に向け一層積極的に取り組むこととしている。

交通事故対策の推進として、平成22年度から交通安全分野における限られた予算を効率的・効果的に執行するため、データ等に基づく成果を挙げるマネジメント「事故ゼロプラン」に取り組み、学識経験者等からなる北海道交通事故対策検討委員会によって、道内の国道における事故危険区間として平成22年度に「事故データ」や「地域の声」から472区間の選定を行い、平成28年度には「ヒヤリハットデータ」として、ビッグデータ（ETC2.0）による急ブレーキ発生頻度が高い区間を潜在的危険区間として事故危険区間の選定条件に追加することとした。事故危険区間は令和2年度までに1,270区間が選定され、665区間で対策を完了し、引き続き、重点的な交通事故対策を推進している。

通学路の交通安全対策では、平成24年4月に京都府丸岡市で発生した、登校中の児童等の列に自動車が入り込む事故を始め、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受けて、平成24年5月に国の関係省庁（文部科学省、国土交通省、警察庁）からの緊急合同点検の要請により、全国における通学路の一斉点検が実施された。その後、平成25年12月には緊急合同点検後も各地域において持続的な通学路の安全確保の実現が図られるよう、「通学路交通安全プログラム」の策定について地方自治体等に通知されたところであるが、平成28年10月に神奈川県横浜市で、11月に千葉県八街市で児童を巻き込む事故が相次ぎ発生したことを受け、通学路交通安全プログラムの更なる推進について、関係省庁（文部科学省、国土交通省、警察庁）から改めて通知がなされた。道内の国道においては、平成24年度の緊急合同点検の結果、平成29年度までに69か所の対策を、平成25年度の通学路交通安全プログラムにおいては、70か所の対策必要箇所のうち、令和3年3月までに62か所の対策を完了しており、引き続き、通学路の交通安全対策を推進している。

未就学児が日常的に集団で異動する経路等の交通安全の確保については、令和元年5月に滋賀県大津市で園児らが死傷した交通事故の発生を受け、令和元年6月18日「未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全の確保」について関係省庁（内閣府、文部科学省、厚生労働省、国土交通省、警察庁）から通知され、保育所等と関係機関による緊急安全点検が実施された。道内の国道では緊急安全点検の結果、55か所について対策を実施することとし、令和2年度までに対策が完了している。

また、生活道路における交通安全対策を推進するため、平成28年3月から、自治体からの応募

に基づき随時登録を行う「生活道路対策エリア」の取組を開始し、国では、自治体における効果的な対策立案への技術的支援として、ビッグデータ（ETC2.0）による対策エリア分析結果の提供、交通診断を行う有識者の支援、可搬型ハンプの貸出し（試行的設置の支援）などを行っている。北海道内では、令和3年3月までに16エリア（札幌市4エリア、函館市8エリア、旭川市3エリア、千歳市1エリア）が登録され、今後、効果検証が行われる予定である。

なお、交通安全対策では、これまでもバリアフリー化を始めとする人優先の安全・安心な歩行空間の整備、「あんしん歩行エリア」形成事業の推進、自転車通行環境の整備などの対策についても、引き続き推進が求められている。

(イ) 道路交通情報システムの整備

道路交通情報システムについては、従前の機器類を対象としたハード面の施策に加え、情報の収集・提供技術の向上等ソフト面を重視した整備に取り組んでいる。

道路交通情報の収集・提供は、気象及び交通状況等を把握し、積雪時等における通行障害の早期発見、早期対応に努めるとともに、道路利用者に迅速かつ適切な情報を提供することで、適切な行動を促し、道路管理の効率化と道路利用者の安全確保を目指すものである。

道路交通情報提供システムは、情報収集機器として CCTV カメラ、気象テレメータ（雨量、気温、風向、風速、降雪量等）、情報提供機器として道路情報板を設置している。

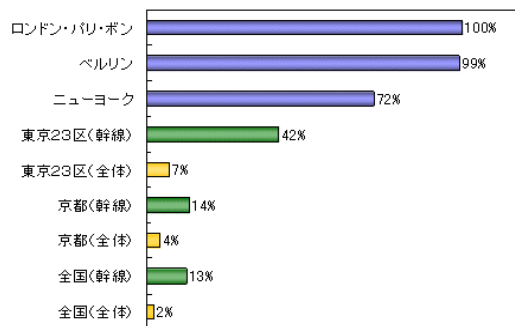
また、道路管理の高度化を目的とした情報 BOX の整備を平成10年から推進し、令和2年度末現在、約5,100km整備している。情報 BOX による光ファイバーネットワークの構築は、CCTV カメラの整備を促進し、道路状況把握を容易にした。

オ 電線共同溝事業（無電柱化）

(ア) 国内における無電柱化の現状及び無電柱化計画の推移

欧米の都市は、日本の都市に比べて街並みが美しい。その要因の一つに、立ち並ぶ電柱と空を横切る電線のないことが挙げられる。ロンドンやパリ、ボンなどの欧米の主要都市では無電柱化が概成しているのに対して、日本の無電柱化率は市街地の幹線道路に限っても13%と、大きく立ち遅れていた（図3）。

そのような背景を踏まえ、「道路の防災性の向上」「安全で快適な通行空間の確保」「良好な景観の形成や観光振興」「安定したライフラインの実現」「情報通信ネットワークの信頼性向上」を主たる目的として、昭和61年度から3期にわたる「電線類地中化計画」、平成11年～15年度の「新電線類地中化計画」、平成16年～20年度の「無電柱化推進計画」、平成21年～29年度の「無電柱化に係るガイドライン」、平成30年～令和2年度の「無



※1 海外の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況（ケーブル延長ベース）  
 ※2 日本の状況は国土交通省調べによる2008年3月末速報値（道路延長ベース）  
 ※3 幹線（幹線道路）：市街地の一般国道、都道府県道  
 全体：市街地の道路

図3 欧米主要都市と日本の都市の地中化の現状

計画期	年度	年数
電線類地中化計画	第1期	S61～H2 5年間
	第2期	H3～H6 4年間
	第3期	H7～H10 4年間
新電線類地中化計画	H11～H15 5年間	
無電柱化推進計画	H16～H20 5年間	
無電柱化に係るガイドライン	H21～H29 9年間	
無電柱化推進計画	H21～H29 9年間	
防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策	H30～R2 3年間	

表5 無電柱化計画の推移

電柱化推進計画」 「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に基づき、関係事業者等の協力の下、令和2年度末までに全国で約12,000km（道内では約300km）（事業中を含む。）の無電柱化に係る整備が進められてきた（表5）。

〔電線類地中化計画（第1期～第3期）（昭和61年～平成10年度）〕

第1期の整備対象地域は電力需要の高い大都市地域を中心に、第2・3期では地方都市や景観地区等に対象が拡大された。整備方式については、第1・2期計画ではキャブ（CAB）方式や単独地中化方式が主流であったが、平成7年からの第3期計画では同年6月の「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」の施行により、新たに電線共同溝方式の採用が始まった。

〔新電線類地中化計画（平成11年～15年度）〕

地域活性化、環境改善、良好な生活空間の拡大等の新たな社会ニーズの多様化を踏まえ、整備対象地域を中規模商業地域や住宅地域に拡大し、電線共同溝方式を中心に整備が行われた。

〔無電柱化推進計画（平成16年～20年度）〕

交通バリアフリー法の施行や観光立国行動計画の策定等を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化、歴史的な街並みの保全、避難路の確保等の都市防災対策、良好な住環境の形成等の観点から、市街地の幹線道路に加えて主要な非幹線道路も整備対象として拡大し、電線共同溝方式を中心に整備が進められた。また、既設の地中管路を電線共同溝の一部として活用する手法（既存ストックの有効活用）の導入や裏配線等による整備も進められた。

〔無電柱化ガイドラインに基づいた整備（平成21年～29年度）〕

景観法、バリアフリー新法、観光圏整備法、歴史まちづくり法などの施行を踏まえて、安全・安心な社会づくり、観光振興等による活力の創造、景観形成による魅力向上の観点から、具体的な整備目標値は定めずに地域の実情に応じた効率的な整備を推進することとなり、電線共同溝方式による整備のほか、道路改築事業との同時施工や裏配線方式を導入するなどにより整備が進められた。

〔無電柱化推進計画（平成30年～令和2年度）〕

無電柱化をめぐる近年の情勢の変化を踏まえ、平成28年に「無電柱化の推進に関する法律」が施行され、無電柱化に係る初めての法定計画となった。増え続ける電柱を減少に転じさせる歴史の転換期とすることが取組姿勢として示されたほか、低コスト手法の普及拡大や電線管理者への財政的措置、法規定による新設電柱の抑制、無電柱化に関する広報・啓発活動の実施など、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進を図ることとされた。

北海道においても、平成30年度に関係機関との連携の下、低コストWGを設置し、冬期の地盤凍結による道路構造や埋設物への影響についての検証を行った上で、低コスト手法（浅層埋設や角型多条電線管）を導入した。

〔防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策（平成30年～令和2年）〕

平成30年台風21号の暴風に伴う電柱倒壊を踏まえ、市街地における電柱の危険度等の緊急点検を行い、飛来物等による電柱倒壊の危険性の高い緊急輸送道路の区間（約1万km）において、

緊急性の高い災害拠点へのアクセスルートで事業実施環境が整った区間（約 1,000km）について、道路閉塞等を防止するため無電柱化による緊急対策を実施することとなり、最大風速が大きく、事業実施環境が整っている札幌市、釧路市、苫小牧市の市街地で整備に着手した。

〔無電柱化推進計画（令和 3 年～令和 7 年度）〕

これまで無電柱化は、防災性の向上、安全性・快適性の確保、良好な景観形成の観点から実施してきたが、近年、災害の激甚化・頻発化、あるいは高齢者の増加等により、その必要性が高まっている。

このような状況から令和 2 年 12 月に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策」により、電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化が進められていること、また、新型コロナウイルスの感染拡大による観光への影響は大きいと、訪日外国人を始めとした観光需要が再び増加することを見据え、観光地等において良好な景観を形成していく必要があることを踏まえて、無電柱化の推進に関する基本的な方針として、諸外国に負けない我が国本来の美しさを取り戻し、安全で災害にもしなやかに対応できる「脱・電柱社会」を目指すこととされた。

#### (イ) 無電柱化の方式

無電柱化の方式は、構造のコンパクト化、コスト削減を目的として、「電線類地中化計画」から「無電柱化推進計画」に変遷する過程において、当初主流であったキャブシステム方式から電線共同溝方式へと移行してきた。そして、平成 16 年以降の「無電柱化推進計画」では、電線共同溝方式の中でも更にコンパクトなソフト地中化方式が標準化され、今日では、更にコストを圧縮した裏配線方式や軒下配線方式が採用されている。

##### a キャブ（CAB）方式

「第 1・2 期電線類地中化計画」で主流であったキャブ（CAB）システム方式（図 4）は、電気や通信等の複数の事業者のケーブルを通す管を共同で歩道下の地下空間に埋設するが、管を直接地中に埋設するのではなく、コンクリート製の大きな函状の溝を歩道下の地下空間に埋設し、その溝の中に作られた棚に管を設置するものであり、道路本体として位置付けられていた。北海道内では、釧路駅前地区の一般国道 38 号が整備事例として挙げられる。

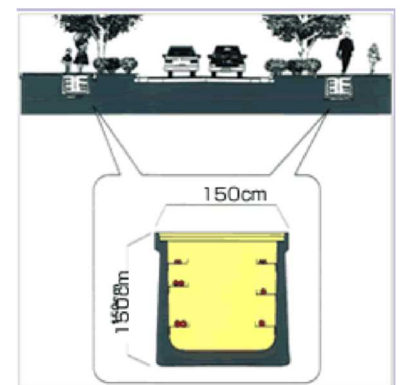


図 4 キャブ（CAB）方式

b 電線共同溝 (C. C. BOX) 方式

「第3期電線類地中化計画」や「新電線類地中化計画」で主流であった電線共同溝 (C. C. BOX) 方式 (図5) は、電気や通信等の複数の事業者のケーブルを通す管を共同で歩道下等の地下地中に直接埋設するもので、電線の宅地内への配線や電線に付属する機器を設置するため、ところどころに特殊部 (コンクリート製の柵) や地上機器が設けられた。北海道内では、札幌市中心部の国道12号、36号、230号、北見駅前地区の国道39号等が整備事例として挙げられる。

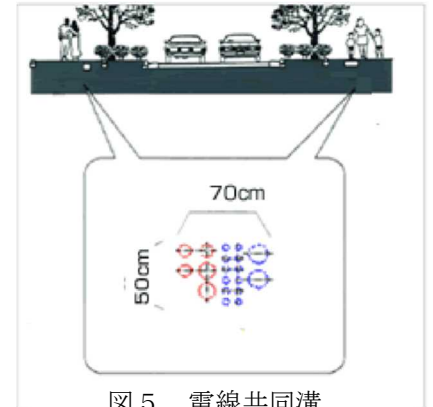


図5 電線共同溝 (C. C. BOX) 方式

c ソフト地中化方式

「無電柱化推進計画」で主流であるソフト地中化方式 (図6) は、路上にある電線類を地中化するという点では電線共同溝方式と同じであるが、地中化に必要な地上機器 (変圧器等) の設置場所が確保できない等の理由により電柱を撤去できない場合に用いられる手法である。架線がなく照明の付いた電柱は半ば街灯と化すため、美観による電柱を街灯にカモフラージュさせる手法である。北海道内では、札幌市麻生地区の一般国道231号が整備事例として挙げられる。

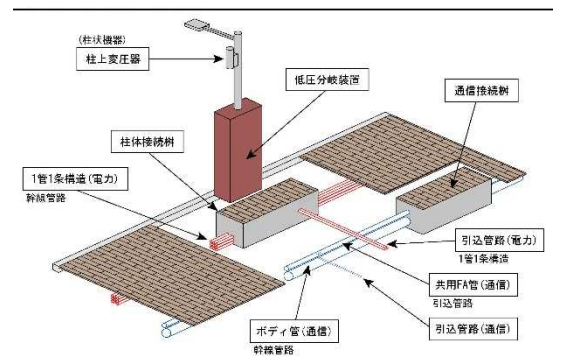


図6 ソフト地中化方式

d 裏配線方式・軒下配線方式

裏配線方式は、無電柱化したい主要な通りの裏通り等に電線類を配置し、主要な通りの沿道の需要家への引込みを裏通りから行い、主要な通りを無電柱化する手法である。北海道内では、浦河町大通地区の一般国道235・236号が整備事例として挙げられる。

軒下配線方式は、無電柱化したい通りの脇道に電柱を配置し、そこから引き込む電線を沿道家屋の軒下又は軒先に配置する手法である。

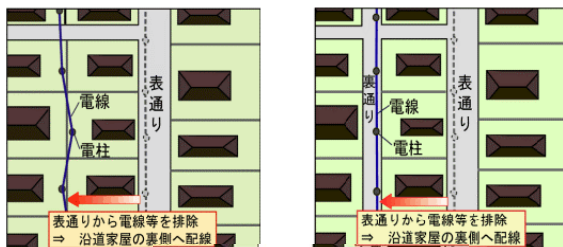


図7 裏配線方式

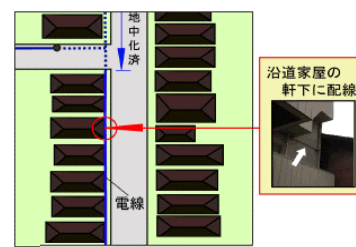


図8 軒下配線方式

(5) 道路空間の利活用

ア 道路空間再配分

(ア) 札幌都心交通の取組

#### a 路面電車ループ化

札幌市の路面電車は、明治 42（1909）年の馬車鉄道から始まり、地域の公共交通機関として利用されるとともに、まちのシンボルとして親しまれてきた。この路面電車の活用に向けて、市民の意向などを踏まえた様々な議論が重ねられ、平成 24 年に「札幌市路面電車活用計画」が策定され、路面電車の特性を活かし、札幌のまちづくりを進める大切な資源として積極的に活用する方針が示されて、平成 27 年 12 月 20 日に路面電車ループ化（環状化）が完成した。

路面電車ループ化は、札幌市のメインストリートかつ「第 2 次都心まちづくり計画」において「にぎわいの軸」に位置付けられている札幌駅前通において、西 4 丁目停留場とすすきの停留場の約 400m を結ぶことでループ化され、あわせて、歩道側から電車の乗降ができる「サイドリザーベーション方式」を採用し、バリアフリー対応の停留場を歩道側に設置することにより、高齢者を含めた利用者の安全性や利便性が高まるほか、人が賑わう空間としても活用することができ、都心のまちづくりにも貢献している。

ループ化後の乗車人員は、沿線人口の増加等もあり、一日当たり約 2 万 2 千人から 2 万 4 千人と対前年比で一日当たり約 2 千人増加した。また、アンケート調査では、利用回数が増加した理由として、「ループ化区間を歩かなくてよくなった」や「新停留場が設置された」など、利便性の向上に関する意見が多く、サイドリザーベーション方式の停留場では、約 8 割の方が満足と回答している。その理由として、「道路を横断しないため安全になった」や「段差が少なく乗り降りがしやすい」などの安全性、利便性、快適性の向上が挙げられている。

#### b 都心アクセス道路

札幌都心部と高速道路とのアクセス強化を図るため、札幌都心アクセス道路の取組が計画されている。札幌は他都市に比べ都心部から高速道路までの距離が遠いため、札幌都心部と道内各地とのアクセス性が課題となっている。また、冬期は路面状況の悪化により速度低下が著しく、移動時間のばらつきが大きいことから、目的地まで時間どおりに到着することが困難である。

第三者委員会の中で、都心アクセス強化による都市機能の最大化、都心立地施設への安定性向上による企業・経済活動の支援、高次医療施設への速達性向上による安心できる暮らしの確保という全ての政策目標面で優れる冬期積雪時の影響を受けない地下構造が対応方針として決定された。

国道 5 号創成川通の機能強化を図ることで、札幌都心部から全道各地への速達性や定時性の向上が見込まれ、さらに、令和 10 年度末に予定されている北海道新幹線の札幌延伸の開業効果が、道央圏はもとより全道に波及することが期待される。

#### c 札幌駅交通ターミナル

札幌駅周辺に分散する都市間・都市内バス乗降場等の集約や、都心アクセス道路との連携強化によりモーダルコネクタ機能の強化を図るため、札幌駅交通ターミナルの取組が計画されている。

「札幌駅交流拠点北 5 西 1・西 2 地区再開発基本構想」が策定され、「第 2 次都心まちづくり計画」に記される札幌駅交流拠点として、バスターミナルの再整備を含む駅前再開発の基本的な方



向性が示された。

札幌駅周辺は、都市間・都市内バス乗降場の分散による相互利用の利便性の低さ、国道5号創成川通を含む面的な交通混雑などの課題がある。札幌駅交通ターミナルの整備によって、高次都市機能・交通結節点の強化、都心部の交通円滑化が図られ、札幌駅の新たな顔として、道都札幌の玄関口にふさわしい空間の創出が期待される。

## イ 道路空間の利活用

### (ア) 自転車通行空間の取組

これまで、我が国の自転車走行空間は、昭和の高度経済成長期、モータリゼーションによる自動車の急増で緊急避難的に安全措置として自転車歩行者道の整備が進められてきた。その結果、原則車道左側通行の認識が希薄となり、多くの自転車の歩道通行が常態化し、これに起因する自転車事故及び歩行者の安全性が社会的にも大きな課題となった。

そのような状況下、平成24年11月、国土交通省と警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、自転車は、例外を除き原則車道左側通行を前提とする計画及び整備方針が明確化された。

北海道において、柵、縁石などを設置し、分離構造による交通規制を行う自転車走行空間の整備は、冬期除雪など維持管理上の課題が懸念されたことから、札幌都心部において、道内の国道では初めて、車道上に自転車の走行空間を整備し、その効果と課題を検証する実証実験を行った。

実証実験の概要は、区間設定「国道230号北一条通西4丁目～西7丁目間の約550m」、検討体制は「札幌市都心部自転車対策連絡協議会（北海道開発局、札幌市、警察、地元まちづくり会社、自転車団体、NPO法人等）」、期間は「平成24年10月1日～同年10月31日」とした。

整備内容は、実施区間における標準断面で約2.5mを有する冬期堆雪スペースである路肩部分を活用し、法定外の路面標示により1.5mの幅員で自転車の通行位置を明示する「自転車走行指導帯（通称ブルーレーン）」を整備した。

当該実験の結果、自転車の車道通行率は、実験前の8%から49%へと大幅に向上、歩道における歩行者と自転車の錯綜回数が66%減少するなど、自転車の車道通行が促進されるとともに、歩行者の安全性向上効果が確認された。また、当該実験の安全性の評価について、歩行者、自転車、自動車それぞれの道路利用者にアンケート調査を行ったところ、半数以上の方々から安全性の向上を実感したとの評価が得られた。課題としては、路上駐停車、バス停部の交錯、ルールの認知・遵守の工夫が挙げられた。

これらの結果により、積雪寒冷地における自転車走行空間の整備手法の一つとして、「ブルーレーン」の有効性を確認することができた。このことは、現在の札幌市ほか道内各都市における自転車走行空間整備に活用されている。

### (イ) 観光渋滞策の取組（国道237号 中富良野町）

来道外国人旅行者が急激に増加する中、平成28年3月に閣議決定された第8期北海道総合開発計画に位置付けられた「世界水準の観光地の形成」を目指すため、回遊性が高く、円滑な移動

が可能となる観光地づくりの一環として、国道 237 号中富良野町において観光渋滞対策の取組を実施した。

北海道の代表的な観光地である富良野・美瑛地域の国道 237 号中富良野町では、毎年ラベンダーが見頃になる 7 月の連休にラベンダー畑等を訪れる観光目的の車両が集中することにより、旭川市・美瑛町方向へ向かう直進車両を阻害する渋滞が発生する。このため、旭川開発建設部と関係機関が連携し、限られた道路空間を活用して観光目的の車両と旭川・美瑛町方向へ向かう車両の通行を区分する車線運用にて渋滞緩和対策が行われた。

平成 28 年度は、旭川方向の車線数を一時的に 2 車線とし、観光目的と通過目的の車を区分する取組を試行した。検討体制については、地域の観光関連事業者や役場等からなる「中富良野町交通円滑化検討会」を設置して対応策を検討した。

平成 29 年度は、「中富良野町交通円滑化検討会」による検討結果を踏まえ、道路空間を活用した車線運用の試行に加えて富良野土地改良区臨時駐車場を活用した無料シャトルバス運行（パーク&バスライド）を試行した。

平成 30 年度は、前年度に試行した無料シャトルバス運行（パーク&バスライド）の周知不足による利用率が低いことを踏まえて、臨時駐車場の手前で電光掲示看板等による情報提供の強化を行うことによりシャトルバスの利用促進を図りつつ、Wi-Fi パケットセンサーにより「人の動き」をリアルタイム情報として把握し、国道の渋滞状況や臨時駐車場の混雑状況に応じて電光掲示看板等の内容の切替えを行い、道路利用者への情報提供の強化を行った。これらの取組の実施により、取組開始前に 3 km 以上確認されていた平均渋滞長は年々減少し、平成 30 年の渋滞長は約 800m と約 2.4km 減少した。シャトルバス利用者は、各施設の滞在時間や観光施設の立寄箇所数が増加するなどの効果も見られた。

これまでの取組により、渋滞緩和や観光促進の効果が確認されたこと、地域の実施体制も確立したことを踏まえて、令和元年度以降は国道 237 号中富良野町交通円滑化検討会（事務局：中富良野町役場）が主体となって取組を継続することとした。

#### (ウ) 道路占用の取組

##### a 国道 36 号札幌駅前通大通地区における特例道路占有制度による食事購買施設

###### 「すわろうテラス」

道路空間活用ニーズの高まりや厳しい財政事情の中で、民間資金の活用の拡大の要請も踏まえ道路空間のオープン化を推進するため、平成 23 年 4 月に都市再生特別措置法の一部を改正する法律が公布され、同年 10 月に道路占有許可基準の特例制度を創設された。

道路占有許可の特例（特例道路占有制度）とは、①まちの賑わい創出や道路利用者等の利便の増進に資する施設について、②市町村が定める、都市再生特別措置法に基づく都市再生整備計画に位置付ける等、一定の条件下で道路管理者が、特例道路占有区域を指定することにより、食事購買施設等を対象に緩和措置が図られるものである。

具体的には、従前は高速道路等に限って設置を認めていた食事・購買施設等を一般道等におい

でも占用対象施設とし、道路法第 33 条に規定される「無余地性」の適用が除外されること等とされた。

一般国道 36 号札幌駅前通大通地区では、平成 25 年 8 月に、国道区域では全国初の特例道路占用制度を活用した食事・購買施設「すわろうテラス」がオープンし、占用主体である札幌大通まちづくり株式会社により、本制度を適用し道路空間を活用した賑わい創出の取組が行われている。

b 新型コロナウイルス感染症に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用について

新型コロナウイルス感染症対策については、令和 2 年 5 月 25 日に緊急事態宣言が全国において解除された際、感染拡大の防止と社会経済活動の維持の両立を持続的に可能とすることが求められた。とりわけ沿道の飲食店等においては、「三つの密」の回避など感染拡大を予防する「新しい生活様式」の定着に対応し、店内での飲食だけではなく、テイクアウト販売やテラスでの飲食提供等を行うため、当該飲食店等に接続する路端に近接する部分の道路占用の需要が高まることが見込まれたため、国土交通省においては、令和 2 年 6 月 5 日、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等の方々を支援するための「緊急措置」として、地方公共団体と地域住民・団体等が一体となって取り組む沿道飲食店等の路上利用ができるよう、いわゆる無余地性の基準等について弾力的な判断を行うことにより、占用許可基準を緩和することとした。また、地方公共団体に対しても同様の取組を行うよう、要請している。

「緊急措置」のポイントとしては、①新型コロナウイルス感染症対策のための暫定的な営業であること、②「3密」の回避や「新しい生活様式」の定着に対応すること、③テイクアウト、テラス営業等のための仮設施設の設置であること、④施設付近の清掃等に御協力いただけること、占用の主体は「地方公共団体又は関係団体による一括占用」であり、地元関係者の協議会、地方公共団体が支援する民間団体等を含むが、個別店舗ごとの申請はできない。占用の場所は「道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない場所」として、歩道上においては、交通量が多い場所は 3.5m 以上、その他の場所は 2m 以上の歩行空間の確保が必要とし、沿道店舗前の道路にも設置可能としたことである。沿道飲食店等の路上利用に伴う占用物件の占用料については、当該施設の設置に併せて占用主体により提案される道路維持管理への協力（占用区域以外の除草、清掃、植樹の剪定など）が行われる場合にあつては、占用主体にかかわらず、免除となる。占用期間は、当初（令和 2 年 6 月 5 日発表時点）においては令和 2 年 11 月 30 日までとされていたが、新型コロナウイルス感染症の状況、緊急措置の活用状況等に鑑み、同年 11 月 10 日に、令和 3 年 3 月 31 日まで期間延長し、更に令和 3 年 3 月 12 日には、同年 9 月 30 日まで期間延長することとなった。

許可基準の緩和措置を受け、令和 3 年 1 月 19 日現在で、全国約 150 の自治体で緊急措置の適用事例があり、占用許可件数は全国で約 360 件となっている。北海道内においても、以下の地区において特例措置を適用した占用許可を行った。

- ・ 国道 337 号「千歳市「ゆうやけテラス」」（道路管理者：北海道開発局）
- ・ 国道 453 号「札幌市豊平区」（道路管理者：北海道開発局）
- ・ 国道 38 号・44 号「釧路市北大通」（道路管理者：北海道開発局）

- ・ 道道東室蘭停車場線「室蘭市」（道路管理者：北海道）
  - ・ 道道天人峡美瑛線「上川郡美瑛町」（道路管理者：北海道）
  - ・ 道道幕別帯広芽室線「帯広市」（道路管理者：北海道）
  - ・ 南2・3条中通線「札幌市中央区狸小路商店街「狸小路テラス」」（道路管理者：札幌市）
  - ・ 本郷中央線「札幌市白石区」（道路管理者：札幌市）
  - ・ 岩見沢市3条線「岩見沢市」（道路管理者：岩見沢市）
  - ・ 市道恵庭中央2号線「恵庭市」（道路管理者：恵庭市）
  - ・ 市道梁川線「小樽市」（道路管理者：小樽市）
  - ・ 市道中央町1丁目2条通線「室蘭市」（道路管理者：室蘭市）
  - ・ 市道中島本町1丁目1号通線「室蘭市」（道路管理者：室蘭市）
  - ・ 市道室蘭中央通線「室蘭市」（道路管理者：室蘭市）
  - ・ 市道中島町1丁目1号通線「室蘭市」（道路管理者：室蘭市）
  - ・ 市道中島町1丁目3号通線「室蘭市」（道路管理者：室蘭市）
- ※ 当初10月までを11月までに期間延長
- ・ 平和通歩行者専用道路「旭川市」（道路管理者：旭川市）
  - ・ 町道丸山通り線「美瑛町」（道路管理者：美瑛町）
  - ・ 市道橋北東3線、橋北東3号2及び橋北東4線「釧路市」（道路管理者：釧路市）
  - ・ 市道橋北東3号2「釧路市」（道路管理者：釧路市）

#### c 道路協力団体制度

道路協力団体制度は、道路空間を利活用する民間団体と道路管理者が連携して道路の管理の一層の充実を図る目的で、平成28年3月の道路法改正により創設された制度である。

##### (a) 目的・設立趣旨

これまでも、特定非営利活動法人、町内会等の多くの民間団体が、「ボランティア・サポート・プログラム」など、いわゆる「アダプト制度」という位置付けの中で、道路空間を主な活動の場として、道路の清掃、花壇の整備等に自発的に取り組まれている。

こうした中で、民間団体の活動内容は、先に述べた道路の清掃等のほか、歩道等のバリアフリー化等の道路に直接手を加えるもののほか、通学路等の安心・安全確保のためのワークショップの開催、道路の不具合箇所等の発見及び通報等多岐にわたっている。

さらに、道路空間を活用した賑わいの創出や良好な景観の形成など快適な空間づくりを通じて地域の価値・魅力の向上を図ることの重要性が高まる中、シェアサイクルの運営、道の駅を活用したイベント開催、オープンカフェや案内看板等の設置等に対するニーズも拡大しているところである。

こうした取組は、一律に規制するよりも、民間団体と道路管理者の連携を深化させる観点から、道路空間を活用した収益事業の民間開放と合わせて公的活動への参画を担保することにより、民間団体のニーズに裏付けられた活力を道路管理の適正化・充実と道路空間の活用

推進に活かす道を啓くことが期待される。

今般、道路の清掃、花壇の整備等の活動はもちろんのこと、上記のような収益事業と合わせた公的活動についても、道路管理の充実に資するものであることから、当該活動を行う団体を道路協力団体として指定し、道路管理者と連携して活動する団体として法律上位置付けることにより、民間団体の自発的活動を促進し、地域の実情に応じた道路管理の充実を図ることとしたものである。

#### (b) 制度の概要

道路協力団体としての活動を適切かつ確実に行うことができると認められる法人等が対象となり、道路管理者に対して申請を行う。申請を受けた道路管理者は、審査の上、道路協力団体を指定する。

道路協力団体に指定されると、活動のために必要な工事等の承認や道路占用は、道路管理者との協議が成立することをもって許可等があったものとみなされることから、より柔軟に行えるようになる。

- ・ 道路占用等の手続が簡素化され、道路管理者との協議が整えば許可等は不要となる。
- ・ 道路占用の可否を判断するに当たり、無余地性の基準（道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない場合に限り道路占用を許可する基準）が適用されなくなる。
- ・ 技術基準（占用の期間、場所等）について、道路管理に協力する活動に伴うものであったり、安全かつ円滑な道路の交通の確保又は道路の通行者若しくは利用者の利便の増進に資するものであったりするため、道路管理者が柔軟に判断することができる。

また、道路空間を活用したオープンカフェや物販施設等の占用を通じた道路における収益活動を行うことが可能となる。活動から得られた収益は、道路の管理に還元する。これにより、道路清掃・植栽等の活動をさらに充実させることができる。

#### (c) 道路協力団体の業務（道路法第 48 条の 47 第 1 項）

第 1 号 道路管理者に協力して、道路に関する工事又は道路の維持を行うこと。（例：道路の清掃、花壇の整備、歩道の段差解消のためにステップの設置等の軽易な工事）

第 2 号 前号のほか、安全かつ円滑な道路の交通の確保又は道路の通行者若しくは利用者の利便の増進に資する工作物、物件又は施設であって、下記に掲げるものの設置又は管理を行うこと。（道路法施行規則第 4 条の 20）

- ① 看板、標識、旗ざお、幕、アーチその他これらに類する物件又は歩廊、雪よけその他これらに類する施設で安全かつ円滑な道路の交通の確保に資するもの（例：歩行者等の通行注意看板、案内板、街灯、歩廊）
- ② トンネル上、高架下等の自転車駐車場で道路の通行者等の利便の増進に資するもの（例：小型モビリティ用駐車場、シェアサイクル駐輪場）
- ③ 道路の路面に設ける自転車、原付、小型自動車等の駐車場等に要する器具で道路の通行者等の利便の増進に資するもの（例：シェアサイクル施設）

- ④ 広告塔又は看板で良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの（例：掲示版）
- ⑤ 標識又はベンチもしくはその上屋、街灯等で道路の通行者等の利便の増進に資するもの（例：歩行者休息スペースやバス停等のベンチ及び上屋、案内板、街灯）
- ⑥ 食事施設、購買施設等で道路の通行者等の利便の増進に資するもの（例：オープンカフェ、マルシェ）
- ⑦ 道路に関するイベントに係る広告塔、ベンチ、露店、看板、標識、アーチ等で道路の通行者等の利便の増進に資するもの（例：道路に関連したイベント開催に要する機材）

第3号 道路の管理に関する情報又は資料を収集し、及び提供すること。（例：道路の不具合箇所、不法占用物件等の発見及び道路管理者への通報）

第4号 道路の管理に関する調査研究を行うこと。（例：交通量調査、道の駅の利用者ニーズ調査）

第5号 道路の管理に関する知識の普及及び啓発を行うこと。（例：通勤・通学の安全確保に関する意見交換、占用許可制度に関する啓発活動、無電柱化等の施策に関するワークショップの開催）

第6号 ①～⑤に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

#### (d) 制度の改正

制度をより活用しやすくするため、令和元年9月に制度の改正が行われ、以下の事項が変更となった。

- ・ 団体の指定期間を3年から5年に延長
- ・ 活動から得られた収益を充てることができる活動の範囲を「道路の工事又は維持」から「活動全般」に拡大
- ・ 業務実績の対象を「道路の工事又は維持」から「活動全般」に拡大
- ・ 道路協力団体が業務として行う道路占用に係る占用料を免除（直轄国道）

#### (e) 北海道における指定状況

- ・ ウィンターライフ推進協議会  
令和元年12月25日（更新）（初回指定平成28年12月27日）
- ・ 札幌大通まちづくり株式会社  
令和元年12月25日（更新）（初回指定平成28年12月27日）
- ・ 札幌シーニックバイウェイ藻岩山麓・定山溪ルート運営代表者会議  
令和元年12月25日（更新）（初回指定平成28年12月27日）
- ・ 支笏洞爺ニセコルート代表者会議  
令和元年12月25日（更新）（初回指定平成28年12月27日）
- ・ 東オホーツクシーニックバイウェイ連携会議  
令和元年12月25日（更新）（初回指定平成28年12月27日）

- ・ 萌える天北オロロンルート運営代表者会議  
令和元年 12 月 25 日（更新）（初回指定平成 28 年 12 月 27 日）
- ・ 十勝シーニックバイウェイ十勝平野・山麓ルート代表者会議  
令和 2 年 12 月 18 日（更新）（初回指定平成 29 年 12 月 18 日）
- ・ 釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイルート運営代表者会議  
平成 31 年 1 月 18 日
- ・ 十勝シーニックバイウェイ南十勝夢街道ルート代表者会議  
令和元年 12 月 25 日
- ・ 函館・大沼・噴火湾ルート運営代表者会議  
令和元年 12 月 25 日

(エ) インフラツーリズムの取組

インフラツーリズムは、国民の暮らしや経済を支え、安全・安心な国土の基盤となる社会資本の重要性等についてより多くの方々に知っていただくとともに、ダムや橋などの公共施設を地域の観光資源として活用し、地域の活性化に資する取組である。

平成 25 年 6 月、観光立国推進閣僚会議が取りまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」において、「魅力ある観光地域づくり」に資する「ニューツーリズムの創出」の一環として、「インフラツーリズム」の概念が打ち出された。

北海道開発局独自の取組としては、平成 25 年度から、民間観光ツアーの中に北海道開発局所管施設の見学を盛り込む「公共施設見学ツアー」を実施しており、道路における主な登録施設は以下のようになっている。

- ・ 国道 5 号 倶知安余市道路 新稲穂トンネルR側共和工区工事（共和町国富）  
トンネル計画延長 3,862m。大型機械によるトンネル掘削等を見学できる。
- ・ 国道 37 号 白鳥大橋＋室蘭港（室蘭市）  
橋長 1,380m。東日本最大の吊り橋。主塔内部をエレベーターで昇り、主塔中間部（高さ 100m）から室蘭港一帯を眺望できる。室蘭港内を業務艇で案内。
- ・ 国道 334 号 知床横断道路（羅臼町・斜里町）  
冬期間閉鎖されている知床横断道路のダイナミックな除雪作業と世界自然遺産に登録されている知床半島の自然景観が体感できる。

また、令和 2 年 8 月 5 日には、国土交通省が取り組む「インフラツーリズム魅力倍増プロジェクト」のモデル地区に国道 37 号室蘭市の白鳥大橋が選出され、「地域資源を活用したツアーの企画」「ファミツアー（下見招待旅行）の実施」「持続的な体制づくり」等に取り組むこととしている。

(6) 道の駅

ア 道の駅

これまでの道路整備は、円滑な交通を重点に進めてきたが、長距離ドライブや高齢者ドライバー

等の増加に伴い、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められてきた。

こうしたことを背景として、平成3年10月から平成4年4月までの「道の駅」の実験（山口県、岐阜県、栃木県）、平成5年1月18日「道の駅」の提言（「道の駅」懇談会）を経て、平成5年4月22日に、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域のための「情報発信機能」、「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域連携機能」の三つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が、北海道で14か所（全国103か所）誕生した。

「道の駅」では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスが提供することができることや、個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果から、北海道の「道の駅」は128か所（令和2年7月現在）と大幅に増加し、数の増加とともに広く認知、利用されており、令和元年では約4,000万人を超す利用者が訪れている。

「道の駅」は、施設の設置者である市町村又は市町村に代わり得る公的団体が、国土交通省に申請し、一定の要件を満たしていることで登録、供用となる。要件は、休憩目的の利用者が24時間無料で利用できる十分な容量の駐車場や清潔なトイレ施設があり、道路や地域の情報を提供する施設であることや、年少者、高齢者、障害者等、様々な人の使いやすさに配慮することや、景観に十分配慮し地域の優れた景観を損なうことのない施設計画であること、なども盛り込まれている。

施設の整備は、市町村等が文化教養施設や観光レクリエーション施設などの地域振興施設、休憩所、トイレ、駐車場を単独で整備し、道路管理者が案内板などを整備する「単独型」と、市町村等と道路管理者が一体となって整備計画の策定、施設を整備する「一体型」がある。北海道128か所の「道の駅」のうち、北海道開発局と市町村等が一体となって整備した「道の駅」は49か所である。

「道の駅」は創設から四半世紀が経過しており、時代の変遷、社会情勢の変化に合わせ、地域が創意工夫を行い、独自性を打ち出すことで成長している。いずれの「道の駅」にも特長、特色があり、地域に根ざした活動を行っている。

その中で、全国の模範となる「道の駅」や、将来に期待できる取組を実践している「道の駅」などを支援し、顕彰していこうと国土交通省が定めた制度に、重点「道の駅」制度がある。具体的には、①地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に発揮していると認められる、全国モデル「道の駅」（全国6か所、令和2年12月現在）、②特定のテーマについて、「道の駅」の質的向上に資する全国の模範となる取組を行い、その成果が認められる、特定テーマ型モデル「道の駅」

（全国13か所、同上）、③地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できる、重点「道の駅」（全国103か所、同上）、④地域活性化の拠点となる企画の具体化に向け、地域での意欲的な取組が期待できる、重点「道の駅」候補（全国78か所、同上）が選定されている。これらは、地域内外からの活力を呼ぶゲートウェイ型又は地域の元気を創る地域センター型の機能を発揮する「道の駅」として、地域活性化の拠点形成の役割を担っている。



また、近年では大規模災害発生時の被災者の避難所としてのみならず、復旧支援車両の集合場所や災害ボランティアの宿泊に「道の駅」が利用された事例などから、防災拠点機能のより一層の強化が望まれている状況にある。これらの背景を踏まえ、安全の確保及び防災施設を「道の駅」の目的・機能として見直すとともに、他関連計画として都道府県の策定する広域的な防災計画や広域道路交通計画の位置付けがあり、ハード面では建物の耐震化や無停電装置などの設置、ソフト面においてはBCP策定や災害協定等の体制が整っている又は具体的な計画を有しているといった要件に基づき、地域の復興・復旧の拠点として貢献する「防災道の駅」の認定に向けた議論が進められている。

現在、「地方創生・観光を加速する拠点」、「ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献」をコンセプトとし、訪日外国人観光客への対応、頻発化・激甚化する災害への対応、少子高齢化社会などへの対応を図るため、「道の駅」第3ステージ（2020 {令和2年} ~2025年 {令和7年}）が推進されている。①「道の駅」を世界ブランドへ、②新「防災道の駅」が全国の安心拠点に、③あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに、を2025年に目指す三つの姿として、多言語対応、キャッシュレスの導入、海外や観光関係団体との連携、地域防災・広域防災の推進、子育て応援、交通結節点としての役割、地域活性化プロジェクト・大学等との連携企画、などの取組が進められている。

#### イ 自動運転サービス（実証実験）

国土交通省では、中山間地域における「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの社会実装に向けて実験地域の公募を行い、平成29年7月31日に実証実験地域等を選定しており、北海道からは、実証実験地域として大樹町が選定された。

第1回目の実験は、平成29年12月11日から12月16日までの6日間、短期実証実験として道路・交通への影響や社会受容性、地域への効果などについて検証を行った。第2回目の実験は、令和元年5月18日から6月21日までの35日間、長期実証実験として、大樹町内での自動運転バスの実証実験と共に、大樹町と帯広市間を走行する広域都市間快速バスとの結節の試行も合わせて行い、技術面とビジネスモデル面の検証を実施した。技術面では、駐停車車両や歩行者、施設からの流入車両によるマニュアル介入が課題となり、音声発信による歩行者への注意喚起など、必要な対策案が整理された。また、運行管理の面では、Web予約利用者が極めて少ないため、高齢者でも利用しやすい方法として、予約入力方法の簡素化などの課題が把握された。ビジネスモデル面では、貨客混載の試行、交通結節に関する試行のほか、全国で初めて自家用有償旅客運送による料金徴収を行い、自動運転サービス利用者の意識調査から、有償運行に対しての高い受容性が確認されたが、事業全体としては採算性の課題が把握された。今後も、地域課題の解消の糸口となり得る自動運転サービスの社会実装に向けた検討を進めていく。

#### (7) シーニックバイウェイ北海道

##### ア シーニックバイウェイ北海道の背景・経緯

北海道におけるドライブ観光の魅力は、雄大な自然、美しい農村景観、豊かな食材、数多くの温

泉等、北海道のもつ多彩な観光資源を個人のニーズに応じて巡ることが可能な点である。

ドライブ観光にとって、特に重要な観光資源である美しい沿道の景観は、農業を始めとした地域の方々の日々の営みの産物であり、沿道景観の保全は、地域の方々が生き生きと暮らせる環境づくりから始まると考えられる。

平成 15 年度当時、北海道において増加していたドライブ観光による個人型観光のニーズへの的確な対応、個性的な美しいツーリング環境を実現するため、地域の住民、企業、行政が協力し、地域固有の資源の保全、発掘又は創出を行い、観光地としての魅力向上を図るとともに、広域的な地域景観をより一層保全、改善することが重要となった。

このため、国土交通省では、米国で 1990 年代から地域住民、NPO などが原動力となって観光振興、景観・環境の保全に取り組んでいる「シーニックバイウェイプログラム」の日本への導入の可能性を検討するため、平成 15 年度より北海道の旭川と占冠の間、千歳とニセコの間の子二つのモデルルートを設定し、2 年間の試行を行った。平成 17 年 3 月から正式に「シーニックバイウェイ北海道」として、全道的な推進組織が立ち上がり、地域からの申請に基づくルートが指定され、運用が始まった。

#### イ シーニックバイウェイ北海道の目的

シーニックバイウェイ北海道の目的は、地域の発案に基づき、地域住民等と行政が連携し、沿道景観の改善、農村風景の維持等による「美しい景観づくり」、地域固有の資源の発見、保全・活用等による「活力ある地域づくり」、地域情報発信や景観ポイントの紹介、豊かな自然環境を活用した体験型観光等による「魅力ある観光空間づくり」に取り組むことで、競争力のある美しく個性的な北海道を実現することである（図 9）。

景観、観光、地域という取組は一朝一夕で実現するものではなく、その目標も時代の要請により変わり得ることから、その運用に当たっては、①地域からの発案を重視、②地域住民等や行政が各々持続的に取り組めるような運営体制・支援組織の構築、③地域が自立するための地域ビジネスの創出、④関係機関、団体間の連携の仕組みづくり、⑤地域自ら固有の資源の発掘・創造（文化・教育など）、⑥評価・診断の取組が重要とされている。

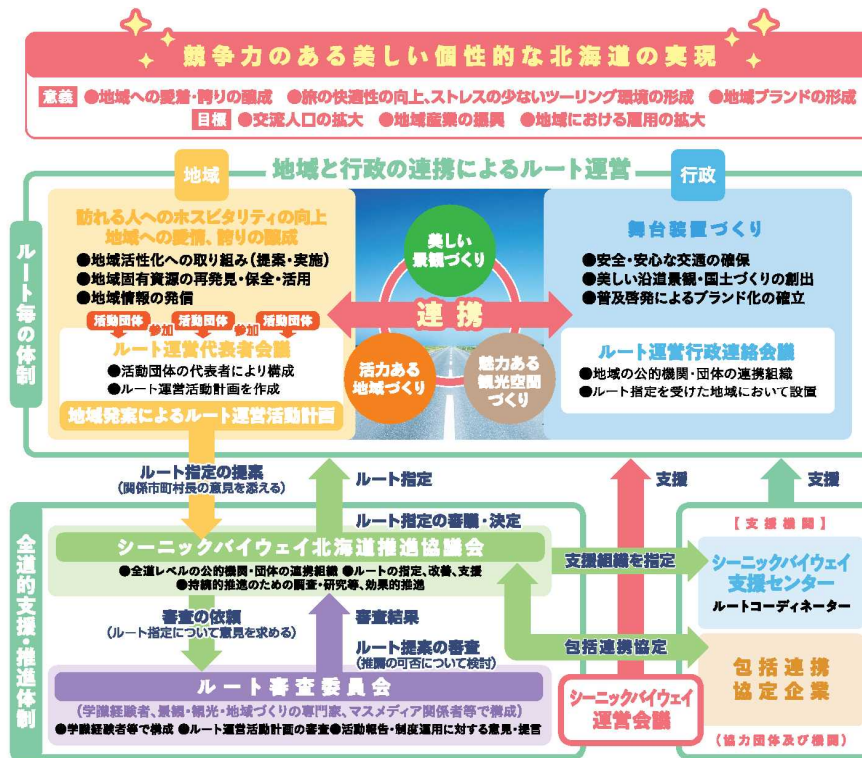


図9 シーニックバイウェイ北海道の枠組み（イメージ）

## ウ シーニックバイウェイ北海道の本格的展開

平成17年2月、国土交通省北海道局内に設置された「北海道におけるシーニックバイウェイ制度導入モデル検討委員会（委員長：筑波大学石田東生教授）」において2年間の試行で得られた知見を踏まえた報告書が取りまとめられ、これを受け、同年3月に「シーニックバイウェイ北海道」がスタートし、当該制度に関する取組を円滑かつ効果的に推進するため「シーニックバイウェイ北海道推進協議会」が設置された。

シーニックバイウェイ北海道では、地域で組織されたルート運営代表者会議が、ルート運営活動計画を作成し、ルートの提案を行う。提案されたルートはルート審査委員会の意見を踏まえて、シーニックバイウェイ北海道推進協議会がシーニックバイウェイルートとして指定する。これにより、地域と行政が連携し、シーニックバイウェイルートにおいて景観その他の地域資源の保全・改善等に資する活動を円滑に実施することが可能になる。指定を受けたシーニックバイウェイルートでは、対象となる地域で組織されたルート運営代表者会議と行政とが連携し、様々な活動が実施される。また、候補ルートには、ルート運営活動計画の熟度を高めるための取組への協力、支援が行われる。

（シーニックバイウェイ北海道推進協議会構成機関）

北海道商工会議所連合会、北海道経済連合会、北海道商工会連合会、北海道観光振興機構、日本観光振興協会北海道支部、日本旅行業協会北海道支部、日本自動車連盟北海道本部、東日本高速道路株式会社北海道支社、北海道、林野庁北海道森林管理署、経済産業省北海道経済産業局、環境省北海道地方環境事務所、国土交通省北海道運輸局、国土交通省北海道開発局

(提案ルートの種類)

- 指定ルート： 地域発案による「ルート運営活動計画」に基づき、美しい景観づくり、活力ある地域づくり、魅力的な観光空間づくりに取り組む。なお、指定ルートは「行政連絡会議」が設置され、関係機関により各種活動への参加、連携した活動などが行われる。
- 候補ルート： ルート独自の地域活動を通して、地域の連携、人材の育成、地域資源の発掘などを進め、ルート全体の理念や目標の熟度を高めて、ルート指定を目指す。

#### エ シーニックバイウェイ北海道のルート指定

「シーニックバイウェイ北海道推進協議会」は、平成17年3月11日、ルート指定のため、シーニックバイウェイ北海道の主旨に賛同し、北海道内の任意の地域において景観その他の地域資源の保全・改善等に資する活動を行う複数の団体で構成される組織からの提案の募集を開始した。提案は、随時受付とされた。

- ・ 平成17年5月： 「支笏洞爺ニセコルート」「大雪・富良野ルート」「東オホーツクシーニックバイウェイ」の三つのルートを指定、「函館・大沼・噴火湾ルート」「釧路湿原・阿寒・摩周ルート」を候補ルートとして登録
- ・ 平成18年4月： 「宗谷シーニックバイウェイ」を指定、「南十勝夢街道」「十勝平野・山麓ルート」「萌える天北・オロロンルート」を候補ルートとして登録
- ・ 平成18年11月： 「函館・大沼・噴火湾ルート」「釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ（旧名：釧路湿原・阿寒・摩周ルート）」を指定
- ・ 平成20年5月： 「萌える天北オロロンルート」を指定、「どうなん・追分シーニックバイウェイ」「トカプチ雄大空間」を候補ルートとして登録
- ・ 平成21年5月： 「十勝シーニックバイウェイ 十勝平野・山麓ルート」を指定、「札幌南シーニックバイウェイ」を候補ルートとして登録
- ・ 平成22年5月： 「十勝シーニックバイウェイ トカプチ雄大空間」を指定
- ・ 平成23年7月： 「十勝シーニックバイウェイ 南十勝夢街道」「札幌シーニックバイウェイ藻岩山麓・定山溪ルート（旧名：札幌南シーニックバイウェイ）」を指定
- ・ 平成25年6月： 「層雲峡・オホーツクシーニックバイウェイ」「天塩川流域ミュージアムパークウェイ」を候補ルートとして登録
- ・ 平成27年12月： 「どうなん・追分シーニックバイウェイルート」を指定
- ・ 平成29年10月： 「天塩川シーニックバイウェイ（旧名：天塩川流域ミュージアムパークウェイ）」を指定
- ・ 平成30年11月： 「空知シーニックバイウェイー体感未来道ー」を候補ルートとして登録
- ・ 令和元年9月： 「知床ねむろ・北太平洋シーニックバイウェイ」を候補ルートとして登録

地域においてルート計画を策定するまでには相当の期間を必要とするが、この期間が地域における合意形成等に重要な時期となる。このため、持続的な運営となるよう、活動団体、行政が連携できる支援体制を確立することとしている。

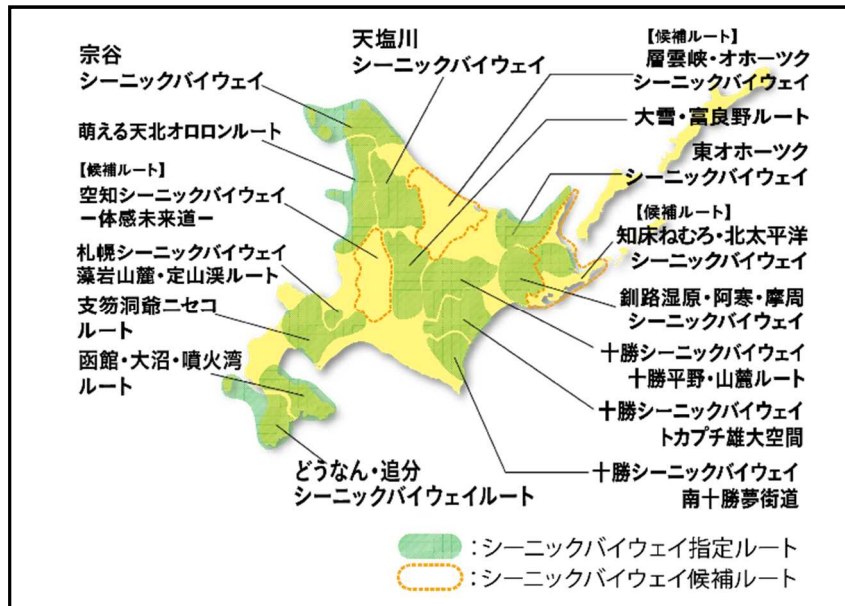


図 10 シーニックバイウェイ北海道の指定・候補ルート（令和 2 年 3 月現在）

#### オ 各指定ルートの概要

現在、指定ルートとなっている 13 のルートの概要や活動内容等は以下のとおりである。

- (ア) 支笏洞爺ニセコルート（テーマ：美しい湖と秀峰、火山に出逢えるルート）

支笏洞爺国立公園とニセコ積丹小樽国定公園の 2 つの国立・国定公園を走る「支笏洞爺ニセコルート」は美しい湖と秀峰、火山に出逢える地域である。支笏洞爺ニセコルートはウェルカム北海道エリア、洞爺湖エリア、ニセコ羊蹄エリアの三つのエリアで構成されている。



みらいの森育樹活動（ニセコ町）

- (イ) 大雪山・富良野ルート（テーマ：四季を彩る花人街道）

大雪山・十勝岳連峰の裾野と山懐を通る「大雪山・富良野ルート」は、パッチワークのように美しい丘陵田園やラベンダーなどの花々に彩られ、映画やドラマ、CM の舞台となっている。ジャガイモや麦など良質の農産物にも恵まれるほか、十勝岳温泉や吹き上げ露天風呂など数多くの温泉がわき、ゆったりとしたときの流れとともに心が癒される環境がある。



清掃活動（上富良野町）

(ウ) 東オホーツクシーニックバイウエイ (テーマ：ロマンティックヒーリング・風を感じて走る道)

知床、阿寒摩周の2つの国立公園を有する「東オホーツクシーニックバイウエイ」は広大な畑地景観、野趣あふれる山岳、ハクチョウが飛来する湖沼、原生花園、豊富な味覚、明瞭な四季など北海道の良さが凝縮されている地域かつ我が国唯一の流氷地帯でもあり、人々の心を潤し、感動を与えてくれる憧れの地として道内外から多くの観光客が訪れている。



ウトロ地区シーニックマルシェ (斜里町)

(エ) 宗谷シーニックバイウエイ (テーマ：あたたかい最北のみち)

利尻礼文サロベツ国立公園を有する「宗谷シーニックバイウエイ」は、秀峰利尻富士、水平線まで続くサロベツ原野、海拔ゼロメートルから高山植物を見ることができる礼文島、雄大な周氷河地形の宗谷丘陵など厳しい環境に育まれた豊かな自然が残る地域である。また、自然を生かした広大な酪農場、豊かな漁場もあり、食による感動も与えてくれる日本最北エリアを形成している。



若手ワークショップ「しゃべり場」

(オ) 釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウエイ

(テーマ：神秘的で優れた自然の有様を五感で感じるダイナミックルート)

「釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウエイ」は、釧路湿原国立公園や阿寒摩周国立公園を始めとする世界的な観光地を含むルートである。手付かずの自然の残るラムサール条約登録湿地、釧路湿原を中心とした釧路湿原エリア、雄大な山岳自然景観に囲まれ、マリモの眠る阿寒湖を中心とした阿寒湖エリア、原始林に囲まれた神秘の湖、摩周湖や屈斜路湖を含む弟子屈エリア、なだらかに続く牧草地と格子状防風林が独特の開放感を醸し出す中標津エリアの四つのエリアで構成されている。



900 草原クリーンウォーク (弟子屈町)

(カ) 函館・大沼・噴火湾ルート

(テーマ：人と人とをつなぐ道)

空路・海路・鉄道における北海道の玄関口を有する「函館・大沼・噴火湾ルート」は、”北海道において北海道にあらず、されど東北にあらず”の独特な土地柄が体感できる。函館山を取り巻く異国情緒あふれる街並み、乗馬やカ



縄文文化体験ツアー (函館市)

ヌーといった自然体験ができる大沼周辺、古代ロマンあふれる縄文遺跡群などがあり、都市景観から農村景観、漁村景観と様々な姿を見せてくれる。

(キ) 萌える天北オロロンルート

(テーマ：暮らしぶりの映し。北の光が続く道。)

北海道の日本海側北部に位置し、厳しく、そして美しい自然の中で営み続けてきた「暮らしぶりの映し」が魅力である「萌える天北オロロンルート」は、日本海オロロンラインとしても親しまれ、暑寒別岳等の山並みや、天売、焼尻島への眺望、夕日の海岸など、美しい自然景観を有している。



サイクルラック製作ワークショップ (留萌市)

(ク) 十勝シーニックバイウェイ 十勝平野・山麓ルート

(テーマ：スケールは日本一『広さ』・『環境』  
・『ツーリズム』・『農』)

広大な十勝平野の西北部、日高と東大雪の山裾を巡る「十勝平野・山麓ルート」では、希少な動植物が息づく原生林、訪れる人の心を癒す森と湖、エコツアーやグリーンツーリズムなどのあらゆる体験施設と、地域産業である「農」の素材を活かしたファームレストランなどが数多く点在し、食と農、アウトドアを満喫することができる。



シーニックカフェスタンプラリー

(ケ) 十勝シーニックバイウェイ トカプチ雄大空間

(テーマ：十勝型産業の創出と人口増加)

「トカプチ雄大空間」は、北海道・十勝の空の玄関口である帯広市をはじめ、周辺の7町を含む十勝中部エリアに位置している。中心に広大な十勝平野、西に日高山脈、東に太平洋という恵まれた資源を有しており、広がる大地と大空という三次元空間に「先人の開拓の歴史」という時間軸を加えた、四次元空間の魅力を提供するエリアとなっている。



ライブコンシェルジュ (ご当地風土アドバイザー)

(コ) 十勝シーニックバイウェイ 南十勝夢街道

(テーマ：夢を育む海と大地と清流のみち)

十勝平野の南部に位置する3町2村で構成された「南十勝夢街道」は、雄大な日高山脈を望みながら、いくつもの清流を渡り広大な田園地帯から太平洋へと続く道をつなぐルートとなっており、海と山と大地の魅力を存分に味わうことができるエリアとなっている。



フォトコンカレンダー

(㉟) 札幌シーニックバイウェイ 藻岩山麓・定山溪ルート

(テーマ：「住んでよし、訪れてよし」の都市空間～都市と自然と人が紡ぎ出す札幌の魅力～)

「札幌シーニックバイウェイ藻岩山麓・定山溪ルート」は、札幌市の南西部、都心から30分から1時間の所に位置し、交通アクセスが良く、開拓時代からオリンピックまでの歴史、美術館、工房、科学館、大学などでの学びの体験や標高1000mを超える山、温泉、国営公園など雄大な自然でのキャンプ、スキーカヌー、乗馬、森林散策、果物狩りなどの自然体験ができる「豊かな環境」とここに住む「人々の暮らし」が調和する魅力的なエリアとなっている。



花植え活動（札幌市）

(㊿) どうなん・追分シーニックバイウェイルート

(テーマ：「ひと」と「みち」がつなぐ北の大地の地域力再生へのチャレンジ)

「どうなん・追分シーニックバイウェイルート」は、北海道の中では多彩な歴史・文化を有し、海岸線にドラマチックな景観が広がる地域であり、9町の個性を活かした取組、そして豊かな資源でつながる連携を進めてきた。北海道新幹線等による交流人口の拡大を目指し、「ひと」と「みち」がつなぐ地域力の魅力を発信している。



殿様街道探訪ウォーク秋（福島町）

(㊸) 天塩川シーニックバイウェイ

(テーマ：北の大河に人と自然の調和が織りなす道)

「天塩川シーニックバイウェイ」は、国道40号とほぼ平行に、日本では希少な原始河川、かつ、北海道遺産にも指定された「天塩川」が流れている自然環境豊かな地域であり、冬には内陸性特有の厳しい寒さで、厳寒地がもたらすサンピラーやダイヤモンドダストなどの希少な自然現象を見ることができ、ウィンタースポーツや冬期のオリジナルイベントなども活発に行われている魅力あるエリアとなっている。



広域連携サイクルイベント TeppenRide  
(音威子府村ほか)

カ 北海道開発局の道路事業における取組

シーニックバイウェイ北海道では、雄大かつ美しい北海道の沿道景観を保全するため、活動団体及び行政が連携し、道路における景観診断等を行いながら、地域のニーズを把握しつつ、道路付属物の改善や景勝地の路側駐車帯（ビューポイントパーキング）の整備、景観を阻害する看板の撤去・集約など、景観に配慮した道路整備を行っている（写真1、2、3）。





整備前



整備後

写真1 道路付属物の改善例（国道38号 富良野市）



整備前



整備後

写真2 路側駐車帯の整備例（国道39号 メルヘンの丘ビューポイントパーキング）



整備前



整備後

写真3 道路標識の集約事例（釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ）

## キ ベスト・シーニックバイウエイズ・プロジェクト

ベスト・シーニックバイウエイズ・プロジェクトは、成功事例の積極的な創出や啓発・普及、広報活動での活用、民間企業等との効果的連携に向けた情報整理を目的に、他の模範となり、将来への発展性が高く評価できる活動を選出・表彰する取組として、平成20年度から実施している。表彰は、活動団体の投票で選出する「活動団体賞」、有識者委員の審査を経て選出する三つの部門賞「美しい景観づくり部門賞」「活力ある地域づくり部門賞」「魅力的な観光空間づくり部門賞」及び同3部門賞から最も優秀な活動を「最優秀賞」として決定・表彰している。

### (歴代最優秀賞)

平成20(2008)年度：支笏洞爺ニセコルート シーニックナイト～灯りが繋ぐ雪の道～

平成21(2009)年度：大雪・富良野ルート 雪のアートプロジェクト「ウインターサーカス」

平成22(2010)年度：萌える天北オロロンルート ヒラメ底建網オーナーin 遠別

平成23(2011)年度：南十勝夢街道 学校シーニックバイウエイ

平成24(2012)年度：トカプチ雄大空間 トカプチまる得めぐり券事業

平成25(2013)年度：支笏洞爺ニセコルート タカラモノプロジェクト

平成26(2014)年度：トカプチ雄大空間

ライフコンシェルジュ（ご当地風土アドバイザー）育成事業

平成27(2015)年度：釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウエイ

そららの森の植栽活動 ～地域で育てる森プロジェクト～

平成28(2016)年度：どうなん・追分シーニックバイウエイルート

いにしえ街道の景観を活かした街づくり

平成29(2017)年度：支笏洞爺ニセコルート

～地域・電線事業者と連携した「電線の見えない化」～

ビューポイントパーキングの景観改善（電線移設）

平成30(2018)年度：どうなん・追分シーニックバイウエイルート どうなん道の駅連携事業

令和元(2019)年度：函館・大沼・噴火湾ルート

～「はこだて花かいどう」での一年を通じた継続的な取組み～

函館新道「花いっぱい活動」及び「シーニック de ナイト」

## ク 制度の改正

シーニックバイウエイ北海道の本格的展開から10年を迎えるに当たり、制度自体の課題（知名度向上、人材や活動資金の確保等）や北海道を取り巻く環境の変化（人口減少・高齢化、急増する外国人観光客等）に対応するため、「シーニックバイウエイ北海道制度検討委員会」（平成27年3月24日、平成27年6月3日、平成27年9月9日）を設置・開催した。

本委員会において、「観光立国」や「地方創生」など全国の動きを踏まえ、シーニックバイウエイ北海道がこれまで取り組んできた「地域資源の掘り起こし・活用」「ルート内・間の連携」など

の活動は、今後一層重要な役割を果たすことが期待されるとした上で、「これまでの課題を踏まえた対応方針」と「10年後を見据えた取組の展開」についての提言をまとめた。

このことから、平成28年8月4日第13回シーニックバイウェイ北海道推進協議会において、本提言に基づいた、「シーニックバイウェイ北海道推進の基本方針」及び「シーニックバイウェイ北海道実施要綱」の改定を行った。

本改定により、「推進協議会の体制」「ルート運営」「ルート運営行政連絡会議」の見直しを行うとともに、「ルートコーディネーター」が基本方針に位置付けられた。また、認知度向上のための制度を象徴する活動への取組や、他の活動・施策との連携、人材発掘・育成、ルートの自主的な資金獲得、観光客の消費拡大、地域資源の維持、磨き上げ等について、より一層取り組むこととしている。

#### ケ シーニックバイウェイ「秀逸な道」

第8期「北海道総合開発計画」において、アジアの中でも特徴的で魅力的な観光資源を活かしながら「世界水準の観光地」を目指すこととされたことを踏まえ、シーニックバイウェイ北海道の取組の一環として、平成30年3月、道路景観の重点的保全を行うシーニックバイウェイ「秀逸な道」の試行を開始した。

平成30年度、令和元年度の2年間の試行段階において、指定13ルートの活動団体からのヒアリングを踏まえ、15区間を対象とし、景観の重点的な保全やドライブ観光客等への情報発信・誘導等の取組を行った（写真4）。



札幌駅前通地下歩行空間でのパネル展



東京池袋における北海道物産展でのPR

写真4 「秀逸な道」情報発信の取組

令和2年度には、第17回シーニックバイウェイ北海道推進協議会（令和2年11月13日）において、2年間の試行を総括するとともに、必要な見直しを行った上で本格展開を行うことを決定した。本格展開において、地域の魅力ある道路の景観等を観光資源として活用することとし、シーニックバイウェイルート運営代表者会議が「観光資源となることにふさわしい」特定の道路の区間における「秀逸な道」の取組方針を提出し、推進協議会が認定することで、「秀逸な道」の「選定区間」とするものとした。また、試行段階において国道に限定した取組であったところ、道道、市町村道にも展開している。

これにより、シーニックバイウエイルート、道路管理者、その他関係機関が相互に連携、協力を図りつつ、「秀逸な道」の魅力ある道路景観を守り育てるとともに、周辺観光資源とのパッケージ化による情報発信など、誘客に向けた広報等に特に重点的に取り組むこととしている。

## (8) 協働型道路マネジメント

### ア 協働型道路マネジメントの背景・経緯

北海道開発局では、平成 17 年度より学識経験者の参画を得て、一部路線において、多様な主体との連携による道路の整備・管理に試行的に取り組んできた。また、シーニックバイウエイ北海道等多様な主体との連携も行われてきた。

平成 24 年 6 月には、社会資本整備審議会道路分科会建議中間とりまとめにおいて、多様な主体との積極的なパートナーシップによる道路サービスの実現が提案され、道路行政の推進に当たり地域住民等との連携を強めることとされた。

一方で、道路利用者に対する利用者ニーズは多様化し、道路管理に対する利用者意識も益々高まっていることから、平成 25 年 1 月、一定路線、区間において、多様な主体と連携し、地域の持つ資源を最大限に活用した地域の魅力向上を図るとともに、より効率的・効果的な道路の整備・管理を行い、道路の機能・役割を最大限に発揮する取組である「協働型道路マネジメント」を本格的に導入することとした。

### イ 協働型道路マネジメントの概要

#### (ア) 地域情報、地域課題の把握

「道路管理者が持つ情報」、「地域住民が持つ情報」、「関係機関が持つ情報」を収集し、地域情報、地域課題として整理を行う。

#### (イ) 路線・区間の選定

取組対象とする路線・区間を選定の上、多様な主体の参画を得る仕組みを構築する。

#### (ウ) 基本プランの設定

地域情報、地域課題を踏まえ、エリアごとに進むべき方向性として、多様な主体から頂く意見を十分に汲み取ることで、より良い国道・地域の魅力向上や課題解消等となる目標（基本プラン）を設定する。なお、同一路線においては、路線全体の統一感を醸成するため、複数の区間別で議論した場合であっても、最終的には一つにまとめることに留意する必要がある。

#### (エ) 推進プランの設定

基本プランに基づき、道路の機能向上、地域課題を解消するための具体的な取組を位置付ける推進プランを設定する。設定に当たっては、ハード対策、ソフト対策共に、道路事業の枠組みの中において、実現可能な対策を積極的に位置付けることとしている。

### ウ 協働型道路マネジメントの主な取組事例

#### (ア) 地域との協働による道路管理の実施

安全・安心な道路の機能を確保するため、地域と行政が協働した清掃活動、除草、除雪、砂巻きなどの取組を実施。

(イ) 地域の情報に基づいたヒヤリハットマップの作成

地域や行政が持つ道路の情報を収集し、ヒヤリハットマップを作成、配布することで、道路利用者に道路の注意点を分かりやすく周知。

(ウ) 景観診断・改善の取組

道路景観の保全・改善の取組として、景観診断及びそれに基づく電線の見えない化やビューポイントパーキングの整備等の取組を実施。

(エ) ロードキル対策の実施

道路の安全性確保及び環境保全の観点から、動物の注意喚起看板を設置する等、ロードキル対策を実施。

(オ) 除雪マナー啓発チラシの配布

路上駐車や道路への雪出し禁止等、地域住民の除雪に対する理解・協力意識向上を目的に、除雪啓発チラシを作成・配布。

(9) 北海道のサイクルツーリズム

ア 北海道のサイクルツーリズムの背景・経緯・「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」

我が国では、健康志向、環境意識の高まり等により自転車保有台数は増加を続け、特に、近年ではロードバイクなどのスポーツ車の利用が増加していた。平成28年12月には自転車活用推進法が成立（平成29年5月施行）し、自転車を取り巻く機運が高まっていたほか、第8期北海道総合開発計画では、北海道においてアジアの中でも特徴的で魅力的な観光資源を活かしながら「世界水準の観光地」を目指すこととされた。

近年では、道内各地において自転車を活用した各種イベント等も多く実施されているが、国内外から訪れるサイクリストは、休憩等の施設や道路案内、輪行などに不安を感じていることも多く、北海道を「世界水準」のサイクリング環境に高めていくためには、関係者が連携して取り組んでいくことが重要である。

このことから、北海道におけるサイクルツーリズムを推進するために、先進地域の取組等も踏まえつつ、自転車の走行環境、受入環境の改善・充実を図るための方策や、サイクリストも参画した効果的な情報発信の方策、持続的に取組を進めるための体制や役割分担などについて、専門的見地から審議を行うため、北海道開発局と北海道が事務局となり、平成29年2月24日、学識者等からなる「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会」を設立した。

イ 試行の取組

同委員会において、自転車走行環境の改善や受入環境の充実、サイクルルートに関する情報発信の在り方等について検討を実施するため、平成29年6月から、以下の5ルートにおいて試行を行うこととした。

(ア) きた北海道ルート 総延長：約350km

(イ) 石狩川流域圏ルート 総延長：約430km

- (ウ) 阿寒・摩周・釧路湿原ルート 総延長：約 310km
- (エ) トカプチ 400 総延長：約 400km
- (オ) 富良野・占冠ルート 総延長：約 180km

試行においては、走行環境の改善として「統一的なルート案内」「路面標示（矢羽根）による安全対策」、受入環境の改善として「休憩施設の充実」「移動のサポート」「イベント・モニターツアーの実施」「ルートの案内や周知」、情報提供・サイクリストとのコミュニケーションの方策として「コミュニケーションサイトの開設」等により検証を行った。

平成 31 年 4 月には、平成 29 年度、平成 30 年度 2 か年の試行結果を踏まえ、「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた最終とりまとめ」を行い、「北海道のサイクルルートの考え方」「サイクルツーリズム環境の向上策」「持続的な取組のための体制」についてまとめた。

#### ウ 本格展開

「北海道のサイクルツーリズム推進に向けた最終とりまとめ」を踏まえ、アジアの中でも特徴的で魅力的な北海道の観光資源を活かしながら、サイクリングを楽しめる環境を高めていくことを目的として、官・民を始め多くの関係者が連携・協働する取組を北海道内で本格展開していくため、令和元年 8 月 19 日、「北海道サイクルルート連携協議会」を設立した。同時に、統一的なコンセプトの下、多様な主体が一体的な取組を行う上で目指す姿や具体的な取組方法、役割分担等を示す共通の指針として「北海道のサイクルツーリズム推進方針」を策定した。

同月 28 日には、「北海道サイクルルート連携協議会と連携・協働し、北海道内のサイクルルートにおいて質の高いサイクルツーリズムを提供する活動団体（ルート協議会）」の募集を開始した。

#### エ 北海道サイクルルート連携協議会

北海道サイクルルート連携協議会は、ルート協議会の実施する「走行環境の整備、受入環境の充実、情報発信」等の取組が円滑に進むよう、必要な助言、支援を行うとともに、サイクリストの意見・傾向を把握して更なる改善につなげるなど、全体の質やブランド力向上に資する取組を立案・実施する。

(北海道サイクルルート連携協議会 構成機関・団体等)  
北海道、北海道商工会議所連合会、北海道観光振興機構、シーニックバイウェイ支援センター、北海道運輸局、北海道開発局

#### オ ルート協議会

ルート協議会は、連携協議会の募集に応じるとともに、本推進方針にのっとり活動する旨の規約を策定することで、北海道サイクルルート連携協議会と連携・協働することができる。

(ルート協議会 構成機関・団体等)  
市町村、総合振興局・振興局、開発建設部、民間事業者団体（観光協会、商工会議所等）、自転車関連団体等

#### (ア) きた北海道ルート

ルート延長 365km。獲得標高 1,261m。北海道遺産の天塩川に併走し自然を肌を感じながら信号がほとんどなく、どこまでも続くかのようなまっすぐな道を堪能できる日本最北のルート。

(イ) 石狩川流域圏ルート（令和3年3月時点で活動について調整中のルート）

ルート延長 430km。獲得標高 212m。石狩川本流をベースに、層雲峡から石狩川河口の河川敷で走行可能な箇所を積極的に活用したルートであり、北海道の空の玄関口である新千歳空港及び旭川空港からのアクセス性に優れたルート。

(ウ) 阿寒・摩周・釧路湿原ルート

ルート延長 304km。獲得標高 2,369m。原始の森、湿原のパノラマ、険しい山岳コース、牧草地、変化に富んだロケーション、野生動物たちとの出会い。阿寒摩周、釧路湿原の二つの国立公園を通るルート。

(エ) トカプチ 400

ルート延長 403km。獲得標高 2,617m。北海道で一番標高の高い峠までの山岳、広大な平野、雄大な河川。海岸沿いのパノラマなど多様な「十勝」を楽しめる延長約 400km の「8 の字」ルート。

(オ) 富良野美瑛サイクリングルート

ルート延長 248km。獲得標高 2,262m。湖畔の美しい風景や美瑛の丘を巡るパノラマロード、丘陵や田園・十勝岳連峰が見渡せるジェットコースターの路など多様な風景、道を堪能できるルート。

(カ) オホーツクサイクリングルート

ルート延長 320km。獲得標高 2,337m。美幌峠や石北峠、網走湖、能取湖、オホーツク海などの雄大な自然、季節により移り変わる美しい景観・旬の味覚を楽しめるルート。

(キ) 石狩北部・増毛サイクルルート

ルート延長 290km。獲得標高 2,447m。石狩市、当別町、増毛町、新篠津村 4 市町村を自転車で巡り、雄大な日本海や内陸に広がる田園風景などの自然、歴史的な町並みなどを堪能できるルート。

(ク) 羊蹄ニセコエリアサイクルルート

ルート延長 140km。獲得標高 1,497m。ビギナーからコンペディターまで楽しめる、田園風景や日本海、「蝦夷富士」羊蹄山を中心とした、豊かな食と景観を楽しむことができるルート。





### ルート協議会における取組状況「受入環境の改善」



休憩施設の充実サイクルラックや  
修理工具の設置（道の駅等の立寄施設）



移動のサポート路線バスを  
活用した自転車輸送

### ルート協議会における取組状況「自転車走行環境の改善」



ルートの案内サイン



路面への通行位置明示

### 情報発信・サイクリストとのコミュニケーション

「コミュニケーションサイトによる情報発信、サイクリストからの意見収集」

きた北海道ルート      ルート全長: 353km

道の駅わからない  
住所 北海道稚内市開運 2丁目 2-6

スポット情報

総合的な満足度    4/5  
★★★★★

道の走りやすさ    4/5  
★★★★★

全体的に走りやすい道が多く、  
景色も最高でした！

評価・意見の投稿  
(イメージ)



サイクルマップ