



日高自動車道 厚賀静内道路 (日高厚賀IC～新冠IC)
令和8年2月28日開通



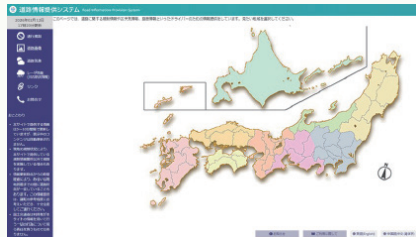
Outline & Project of HOKKAIDO ROADS 道路事業概要 2026

国道5号目名峠
「除雪装置自動制御付」ロータリ除雪車・除雪トラック
令和7年度実働配備

道路情報提供システム

- 国道と道道の通行規制情報をリアルタイムに提供！
- 国道における峠部などの静止画像を提供！

道路に関する
様々な事を
知りたいときに
チェック！



国道の通行止情報 メール配信サービス

登録は簡単！
まずはサイトにアクセス！

登録していただくと、異常気象などによる突発的な通行止めがあった場合、その情報についてお知らせします。なお、登録・配信は無料です。

サイト内の「メール配信登録手順」に従い、ご登録ください

スマホ版

携帯版



道路緊急ダイヤル

#から始める
この番号へ

緊急 ☎ #9910

道路の異状24時間受付

LINEで通報
#9910



北海道道路
二次元コードから

- 路面冠水 ● 道路附属物の破損 ● 地すべり ● 路面穴ぼこ ● 落石 ● 雪崩
- 道路管理者として道路利用者からの緊急通報を24時間受付けます。

路面冠水



地すべり



道路附属物の破損



路面穴ぼこ



北海道における高規格道路ネットワーク

HOKKAIDO ROADS 2026

北海道開発局では、地域の将来像等を踏まえ、広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」を策定し、さらに、このビジョンを踏まえ、概ね20～30年間の中長期的な視点で検討を進め、「新広域道路交通計画」を策定しました。これに基づき、早期の交通ネットワーク形成に向けて、重点的・効率的に整備を進めていきます。

北海道の新たな広域道路ネットワーク

高規格道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
一般広域道路	供用中	
	事業中	
	調査中	

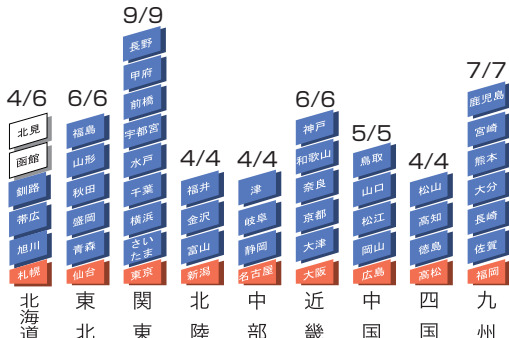
- 主な都市
- 主な空港
- 主な港湾
- 主な交通拠点
- 新幹線（営業中）
- 新幹線（建設中）

新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画（北海道ブロック版）をご覧ください。
 「北海道開発局」HPへリンク
https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_kei/slo5pa000005j4r.html



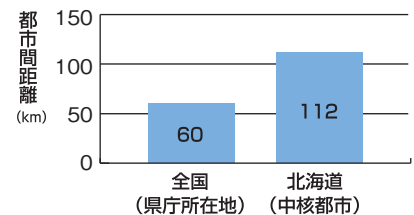
※R8.4時点
 ※本計画図は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

高規格道路によるブロック中心都市と県庁所在地等のアクセス状況



●都市間距離の比較（北海道／全国）

※都市同士の市町村役場位置を結ぶ直線距離を平均して算出



- ◆凡例◆
- ブロック中心都市
 - 県庁等(接続済)
 - 県庁等(未接続)
- (令和7年度末)

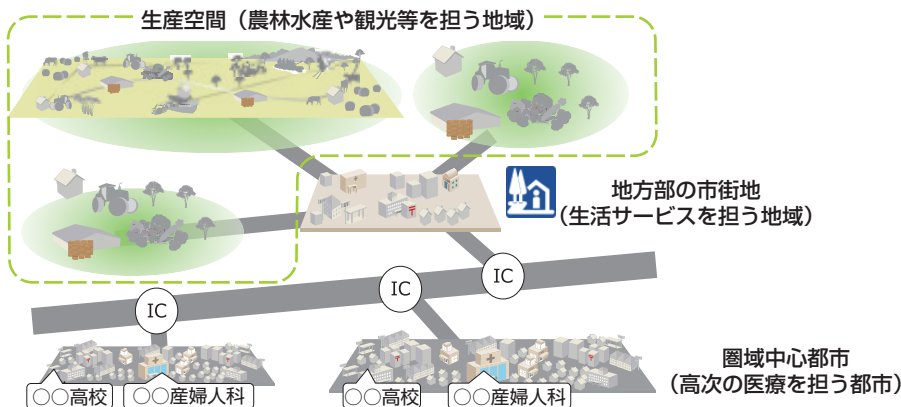
- ◆凡例◆
- 高規格道路の開通区間
 - 総合振興局・振興局所在地
 - 都府県庁所在地
 - 中核都市（北海道）

我が国の豊かな暮らしや価値を生み出す生産空間の維持・発展

北海道の強みである「食」、「観光」を一層強化し、「脱炭素化」における北海道のポテンシャルを発揮するため、「食料安全保障を支える農林水産業・食関連産業の持続的な発展」、「観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり」、「地球温暖化対策を先導するゼロカーボン北海道の実現」等に取り組みます。

北海道の価値を生み出す生産空間を維持・発展させるべく、都市や市街地と生産空間を結ぶ交通ネットワークを確保するとともに、農林水産品・食料品の輸送や必要な原材料の輸送、観光等に求められる広域的な人流・物流を支える交通体系を強化するため、「北海道型地域構造を支え、世界を見据えた人流・物流ネットワークの形成」を推進します。

北海道型地域構造のイメージ



■生産空間

主として農業、漁業に係る生産を支え、観光資源を提供する空間

■地方部の市街地

一定程度の生活サービス機能を提供する地域

■圏域中心都市

医療、教育・文化、商業等の都市機能・生活機能を提供

地方部の「生産空間」を支える都市機能・生活機能の維持・確保を図るため、日常的な生活サービス機能を「道の駅」に集約し、賑わいの場を創出するなど、まちぐるみの戦略的な取組を支援していきます。また、「道の駅」の防災拠点や交通結節点化など、地域の拠点化に向けた多様な取組を推進していきます。

【交通結節機能の強化】

都市間バス、空港連絡バスの乗降場等を設置することにより、交通結節点機能の強化を図る。



▲道の駅「おとふけ」のパークアンドライド

【防災機能の強化】

広域的な防災拠点として選定された「防災道の駅」を核とした道の駅の連携や防災拠点自動車駐車場の指定など防災機能強化を推進。



▲災害時を想定したマンホールトイレの組立訓練

【子育て環境の創出】

親子で滞在しやすい子育て環境創出のため、子育て応援施設の整備を推進。

<子育て応援自販機> <24時間利用可能な授乳室>



▲道の駅「るもい」

▲道の駅「花ロードえにわ」

【コラム ～北海道共創ネットワーク～】

第9期北海道総合開発計画及び WISENET2050 の実現に向けた北海道開発局の取組

- 国土交通省道路局では「2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム（通称：WISENET）」の実現に向け、「WISENET2050・政策集」を作成しています。
- 北海道開発局においても、9期計画で掲げる2つの目標の実現に資する道路分野の政策に、WISENET2050に示された考え方を反映し「第9期北海道総合開発計画のための道路政策集～北海道共創ネットワーク～」を作成しました。

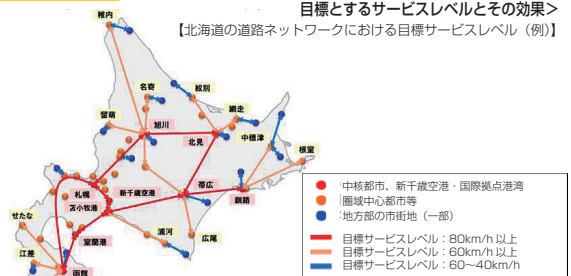
～北海道共創ネットワーク～の構成

- 9期計画の構成を踏襲し、それぞれの政策課題に対する道路行政の取組について、現状・主な課題・展開すべき施策を紹介。
- 第0章 これからの北海道を支える道路ネットワーク
～サービスレベル達成型のネットワーク整備～
- 第1章 食料安全保障を支える物流システムの構築
- 第2章 観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり
- 第3章 地域の強みを活かした成長産業の振興
- 第4章 地球温暖化対策を先導するゼロカーボン北海道の実現
- 第5章 自然共生社会の形成
- 第6章 生産空間の維持・発展を支える人流・物流ネットワークの形成
- 第7章 安心・安全に住み続けられる強靱な国土づくり

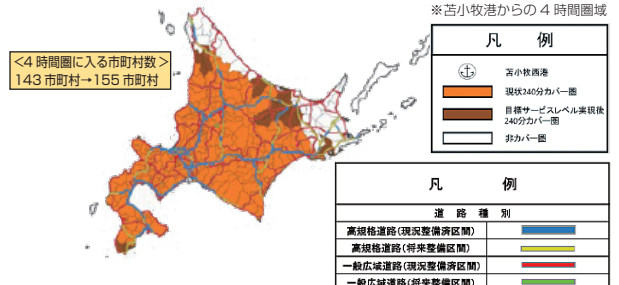
第9期北海道総合開発計画のための道路政策集～北海道共創ネットワーク～パンフレット



<第0章で扱うサービスレベル達成型のネットワーク整備の目標とするサービスレベルとその効果>
【北海道の道路ネットワークにおける目標サービスレベル（例）】



【目標サービスレベルの実現で新たに日帰り輸送が可能となるエリア（例）】



WISENET (ワイスネット) 2050・政策集



第9期 北海道総合開発計画



9期計画のための 道路政策集 北海道共創ネットワーク



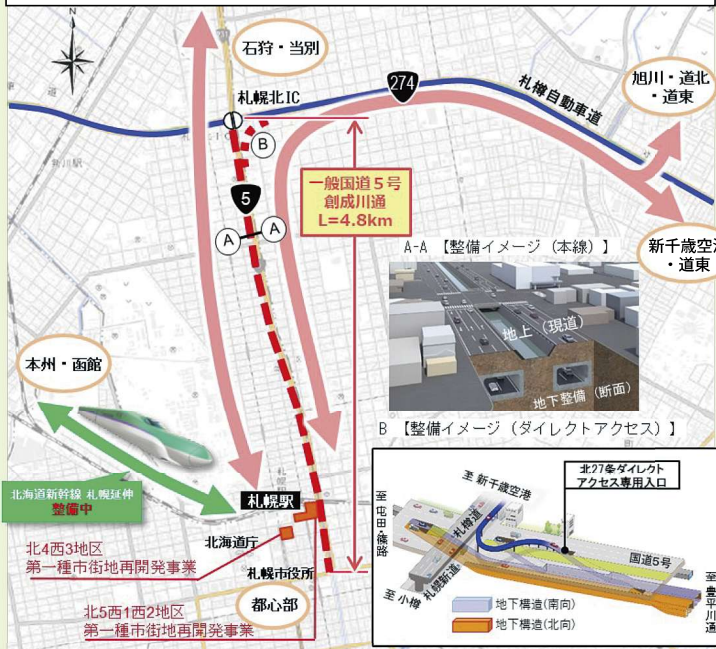
広域分散型社会を支える交通ネットワークの形成

北海道新幹線札幌延伸を見据え、道内各地を結ぶ高規格道路と札幌都心とのアクセス強化を推進するとともに、札幌駅周辺における交通結節機能の強化を図ります。

札幌都市圏は、北海道全体に及ぶ中枢管理機能や他の基礎圏域では提供できない高次都市機能を担っています。一方、同規模の政令市に比べ、都心と高規格道路のインターチェンジとの距離が遠く、空港や道内各地域とのアクセスに課題があります。

北海道全域との広域的な交流・連携機能の確保を目指し、高規格道路へのアクセス道路（創成川通）の整備を推進するとともに、札幌都心部の交通結節機能を強化します。

道内各地を結ぶ高規格道路と札幌都心とのアクセス強化



札幌都心部の交通結節機能強化



地球温暖化対策を先導するゼロカーボン北海道の実現

地球温暖化防止が重要な政策課題となっている中で、北海道の豊かな自然や地域資源を活かしてグリーン社会の実現を主導していくことが求められています。ゼロカーボン北海道の実現に向けた取組を推進し、強靱で持続可能な国土を形成していきます。

<道路ネットワーク整備>

- CO₂削減に大きく寄与する道路ネットワークの整備、渋滞対策等を推進。
- 令和3年度から令和7年度までの直轄国道の開通により、CO₂排出量が約6万t/年※削減。※北海道開発局調べ



<「道の駅」を活用した次世代自動車普及促進>

- 令和4年4月に北海道開発局・北海道経済産業局・北海道地方環境事務所・北海道によるワーキングチームを設置し、道の駅設置者である市町村や道の駅管理者と連携し、「道の駅」に急速EV充電施設の設置を目指します。
- ▶道の駅でのEV充電状況
道の駅「あいろーど厚田」



<北海道インフラゼロカーボン試行工事>

- 工事成績でのインセンティブを付与することで、道内建設業全体におけるカーボンニュートラルの意識醸成を図ります。

<想定される取組>

- 電気加熱スクリード仕様アスファルトフィニッシャの活用
- アスファルト舗装材運搬時の保温資材の活用

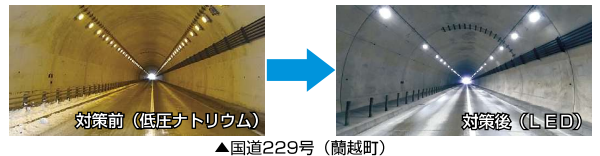
<北海道開発局取組実施の評価>

- CO₂削減の取組を確認できた場合、工事成績におけるインセンティブを付与



<道路照明灯のLED化>

- 道路の日常管理における電力使用量のうち、道路照明が約7割を占めています。このため、従来の照明よりも消費電力量を削減できるLEDへの転換を促進し、CO₂排出量を削減します。



<道路排雪を冷熱エネルギーとして利活用>

- 冬に国道の排雪を町有地に集積しておき、夏に周辺施設（粉貯蔵施設、養護老人ホーム等）の冷熱エネルギーとして利活用を推進。



<自転車活用の推進>

- 自転車通行空間の整備やシェアサイクルの普及促進等、自転車活用の推進を図ることにより、交通における自動車への依存を低減し、CO₂排出量を削減。



▲自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示の設置例 一般国道230号（札幌市）

観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり

自然環境・文化の保全と観光が両立した持続可能な観光地域づくり

北海道は、自然環境、自然・農山漁村景観、豊富な温泉、ジオパーク、アイヌ文化、北の縄文遺跡、近代の開拓の歴史等、豊富な観光資源を有しています。豊かな自然環境・文化の保全と観光の両立と、観光振興が地域の社会経済に貢献する持続可能な観光地域づくりを目指します。

「シーニックバイウェイ北海道」の推進

シーニックバイウェイ北海道は、みちをきっかけに地域と行政が連携し、美しい景観づくり、活力ある地域づくり、魅力ある観光空間づくりを行う取組です。平成17年度より開始し、現在、15の指定ルートと2つの候補ルートがあり約500団体が活動しています。



ルート紹介やイベント情報、おすすめスポットなどの情報をご覧ください。



シーニックバイウェイ北海道HP
http://www.scenicbyway.jp/

「秀逸な道」現地看板設置によるPR



宗谷シーニックバイウェイ（国道238号）

シーニックバイウェイ「秀逸な道」

地域が推薦する特に魅力的な景観等を有する道路15区間について、景観の維持・形成、情報発信等の取組の推進や拡充を図り、多様な関係主体の連携の下、地域の観光資源として活用することにより、北海道のドライブ観光をより一層促進します。

シーニックバイウェイ「秀逸な道」の公式サイトをご覧ください。

シーニックバイウェイ「秀逸な道」HP
https://roads.scenicbyway.jp/

支笏湖ブルーに出逢う道 (千歳市)

洞爺湖の美しさ、火山の迫力を感じる道 (洞爺湖町)

美しく変化する羊蹄山の稜線に寄り添う道 (倶知安町・京極町・喜茂別町)

十勝岳と四季を彩る花々に出会う道 (上富良野町)

一面の流水が織りなすグレートネイチャーを体感する道 (斜里町)

秀峰・利尻山を望む道 (稚内市)

大地の息吹を感じる宗谷水河の道 (稚内市)

美幌峠と屈斜路湖を風のように吹き抜ける道 (弟子屈町)

大自然の中を一直線に貫く中標津ミルクロード (中標津町)

樹海に佇む天空の道 (上士幌町)

森を抜ける公園のような道 (札幌市)

日本一のそば畑を走る道 (幌加内町)

並木のウエルカムゲートを抜けて絶景へと至る道 (美幌町)

夕風薫るいにしへの道 (松前町)

北太平洋と湿地の風土に息づく自然と漁業の道 (厚岸町・浜中町)

北海道におけるサイクルツーリズムの推進

「北海道サイクルルート連携協議会※」では、世界水準のサイクルツーリズム環境の実現に向けて道内10のルートと連携し、安全で快適な自転車走行環境の整備、サイクリストの受入環境の充実、情報発信および地域独自の取組など、官民一体となって推進します。



※北海道サイクルルート連携協議会
北海道開発局、北海道運輸局、北海道、北海道商工会議所連合会、北海道観光機構、シーニックバイウェイ支援センターにより構成
協会の高いサイクルツーリズムを提供する団体、市町村、総合振興局・振興局、観光建設部、民間事業者団体（観光協会、商工会議所等）、自転車関連団体等により構成

★サイクルルートマップを配架!!

道内10のルートでサイクルルートマップを作成し、各地域のゲートウェイ（駅、空港等）で配架しています。ルート情報の他、休憩施設等も掲載されているのでサイクリングを行う方は是非お手にとってご覧ください。

▶トカチ400のルートマップ



自転車走行環境の整備



案内看板によるルートの案内



路面への通行位置明示



サイクルツーリズムに関する詳細をご覧ください。

コミュニケーションwebサイト「サイクルルート北海道」へリンク
https://cycle-hokkaido.jp/

受入環境の充実



除雪ステーション活用によるサイクル拠点



企業連携によるサイクルラック設置



サイクルバス（自転車を積み込めるバス）

情報発信



サイクルイベントでの情報発信



フォトコンテストの実施



札幌駅前通地下歩行空間（チ・カ・ホ）で実施したパネル展

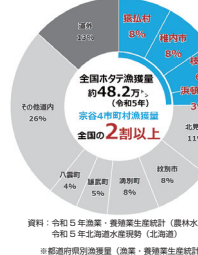
農林水産業・食関連産業の持続的な発展

産業を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化

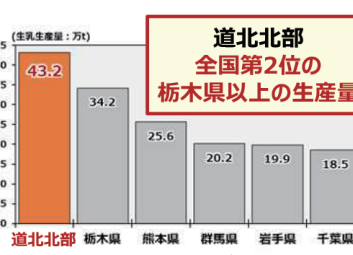
国土全体の物流のシームレスな輸送を実現するためには、農水産物の道外への移出に対応した本州のネットワークとの連携強化が重要です。全国約2割の漁獲量を誇る宗谷地域のホタテは、遠別町等から国道40号を利用し稚貝が供給され、また、国道40号等を經由し旭川市や道外の市場へ流通しています。全国約1割の乳用牛取引を誇る豊富地域家畜市場では、年間約2万頭の乳用牛が国道40号を經由し、名寄市や旭川市等の酪農家等の取引先へ輸送されています。また、道北地域の生乳を原材料とする牛乳やバターは品質が好評で全国に出荷されています。音中道路の開通により、農水産物輸送の速達性や安定性が向上することで、効率的な物流ネットワークの構築が期待されています。



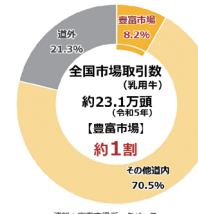
●ホタテ漁獲量割合



●生乳生産量の比較（上位5都道府県）



●乳用牛の取引状況



TOPIC 道北産牛乳

●道北地域で生産される“特選”基準をクリアした高品質な牛乳などは、苫小牧港や小樽港を經由し、首都圏周辺のコンビニ等へ出荷されています。

強靱で持続可能な国土の形成

HOKKAIDO ROADS 2026

北海道型地域構造を支え、世界を見据えた人流・物流ネットワークの形成 「生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり」の推進

広域分散型社会の北海道においては、北海道の価値を生み出す生産空間での生活を支えるためには交通ネットワークの形成が不可欠です。気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害、切迫する大規模地震や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、令和7年6月に閣議決定された国土強靱化実施中期計画も踏まえ、高規格道路ネットワークの耐災害性強化や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の更なる加速化・深化を図ります。

▼災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化



▼道路橋梁等の耐震機能強化



▼道路施設の老朽化対策



▼道路（道の駅）における防災拠点機能強化



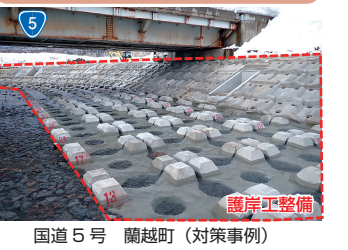
▼道路法面・盛土の土砂災害防止対策



▼無電柱化対策



▼河川隣接道路構造物の流失防止対策



▼ITを活用した道路管理体制の強化対策

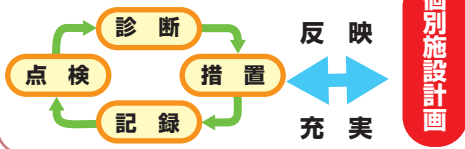


社会経済活動を支える道路施設の老朽化対策

道路施設が有する機能を長期にわたって適切に確保するため、点検及び計画的・効率的な維持管理を図り、適切な老朽化対策を推進します。

○メンテナンスサイクル

橋梁等の道路構造物について、適切に点検・診断、その結果に基づく修繕等を実施するメンテナンスサイクルを構築しています。

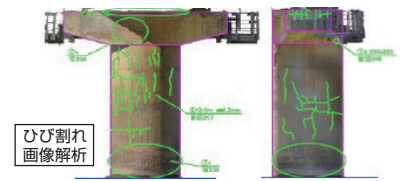


○道路構造物の点検

令和6年度から3回目点検が開始され、新たな定期点検要領に基づいた道路構造物の点検を実施しています。今後はその点検結果を踏まえて道路構造物の修繕を進めます。

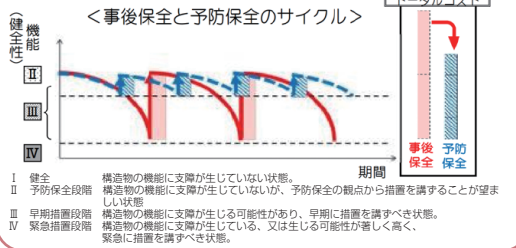
トンネル、橋梁、舗装の定期点検では、点検支援技術活用を原則化し、新技術の活用を推進しています。

<新技術活用事例>
ドローンを用いた画像解析技術を活用することにより、橋梁点検を効率的に実施。



○道路構造物の修繕

損傷が深刻化してから大規模な修繕を行う「事後保全型」から、損傷が軽微なうちに補修を行う「予防保全型」に転換を図るため、早期に措置が必要な施設の修繕を推進し、トータルコストの縮減を図ります。



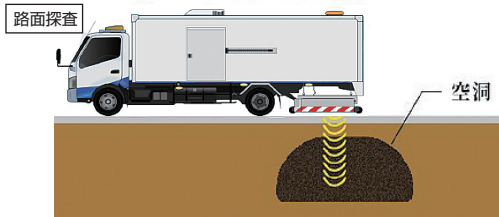
○個別施設設計画の策定

橋梁長寿命化修繕計画
令和8年3月
国土交通省 北海道開発局

橋梁等の道路構造物について、国土交通省のインフラ長寿命化計画（行動計画）に基づき、点検・診断等の結果を踏まえた個別施設設計画（橋梁長寿命化修繕計画、道路トンネル個別施設設計画）、大型の構造物個別施設設計画）を策定し、計画的な維持管理を図っています。

○路面下空洞調査

国道の陥没履歴や最新の研究成果等から、主に路面下空洞の発生・成長要因の観点や路面陥没に至る可能性について整理し、路面下空洞の対策の優先度判定、補修等の措置方法の判断、調査計画の策定等を行い、路面下空洞を早期に発見することにより路面陥没の未然防止を図っています。

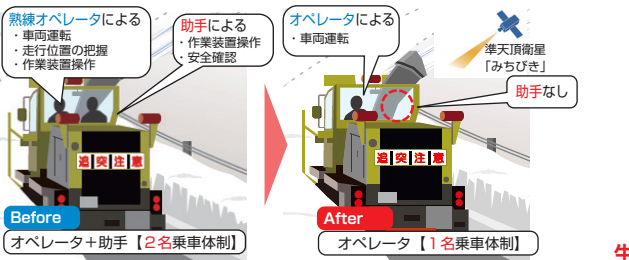


デジタル技術を活用したインフラの維持管理及び技術開発の推進

積雪寒冷地である北海道特有の気象や構造特性等を踏まえたインフラ分野のDX^{※1}を推進するとともに、建設現場での効率化・省力化に向けICTの全面的な活用などi-Construction^{※2}を推進します。

北海道開発局では、除雪機械の熟練オペレータの減少など、除雪を取り巻く課題の解決に向け、インフラDXを活用した除雪現場の省力化による生産性・安全性向上の取組として、産学官民が連携したプラットフォーム「i-Snow」を平成29年3月に発足。除雪機械のワンマンオペレータ化に取り組んでいます。

※1：データとデジタル技術を活用して、社会資本や公共サービス、組織の文化・風土、働き方を改革すること。
※2：ICTの全面的な活用を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図る取組。



機械操作の自動化によりオペレータ1名で安全に除雪作業が可能となり、人口減少下でも必要な除雪サービスを維持
↓
除雪現場の生産性・安全性向上

i-Construction

建設施工段階において測位技術・センサー・通信技術等々を組み合わせることで施工の効率化を図り、建設機械からのCO₂排出量を削減。



▲ICT 施工状況

ICT建設機械により取得した施工履歴データを出来形管理に活用することにより、出来形管理作業の簡略化・書類の作成に係る負荷の軽減等が可能となり、省力化、工期短縮に寄与します。



▲ICT 建設機械の施工履歴データ

実働配備状況

除雪機械（ロータリ除雪車・除雪トラック・小形除雪車）の作業操作自動化

令和4年度より実働配備を開始、令和7年度迄に全道で13台を実働配備

- 平成30年度から実証実験を開始。
- 令和4年度から「除雪装置自動制御付」ロータリ除雪車の実働配備を開始。
- 令和7年度に「除雪装置自動制御付」小形除雪車の実働配備を開始するとともに、「除雪装置自動制御付」ロータリ除雪車及び除雪トラックを追加配備を実施。



▲「除雪装置自動制御付」小形除雪車

▲「除雪装置自動制御付」除雪トラックによる歩道除雪作業

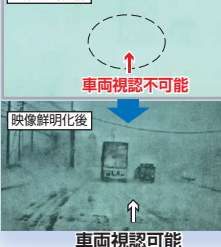
吹雪時の映像鮮明化技術

令和3年度より実働配備を開始、令和7年度迄に全道で約360台を配備

- 吹雪等の視界不良時でも約100m先まで視認が可能となり、除雪作業の安全性が向上。

【映像鮮明化技術の高度化】

▶AIを活用した物体検知機能により、車両・人・信号等を自動で検知し、画面表示や音で警告することで安全機能を拡充。



車両視認可能

防災、通行の安全、景観の向上に資する無電柱化の推進

道路の防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から実施している電柱の新設抑制及び無電柱化について、低コスト技術等を積極的に導入しつつ、事業のスピードアップを図ります。

●緊急輸送道路における防災性の向上事例



▲暴風雪による電柱倒壊
(R4.12.23 国道38号 幕別町)



▲道路の防災性の向上
(国道44号 釧路市)

●無電柱化の低コスト手法

(浅層埋設、角形多条電線管の活用、トレンチャー掘削機の活用)



▲浅層埋設、角形多条電線管の施工
(国道5号 赤松街道電線共同溝)



▲トレンチャー機械による掘削施工
(国道231号 留萌電線共同溝)

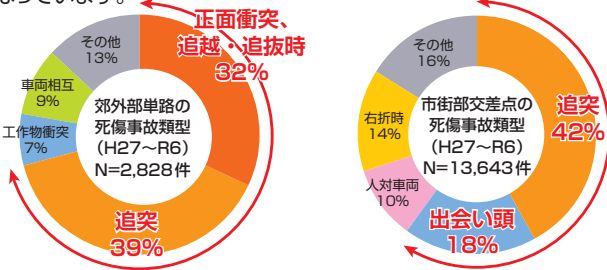
交通安全対策の推進

事故多発区間での事故データを用いた分析や、ビッグデータを活用した潜在的な危険区間の分析により、事故の危険性が高い区間を抽出して重点的な対策を実施する事故ゼロプラン[※]を推進するとともに、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策の検討において、ETC2.0プローブデータを活用した分析により自治体を支援し、安全・安心な道路空間の整備を推進します。

※事故ゼロプラン：交通事故の危険性が高い区間である「事故危険区間」の交通事故対策の取組

【北海道の事故の特徴】

北海道の事故は、郊外部単路では正面衝突、追突・追抜時事故、追突事故が多く、市街地交差点では追突事故、出会い頭事故が多い傾向にあります。



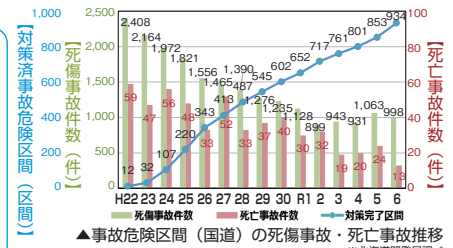
▲北海道の国道における事故の特徴

【事故ゼロプラン】

事故ゼロプランの推進により、北海道内の死傷者数・死者数とも減少傾向にあるが、令和7年の死者数は全国ワースト3であるなど、依然として課題があるため、事故データなどの分析に基づき、交通安全対策を推進します。

事故危険区間選定の考え方

- 「事故データ」による選定区間
- 「ヒヤリハットデータ」による選定区間
- 「地域の声」による選定区間
- 「自転車事故リスク区間」による選定区間
- 「渋滞起因事故多発区間」による選定区間



▲事故危険区間(国道)の死傷事故・死亡事故推移
※北海道開発局調べ

●事故ゼロプランにおける対策

【事例：郊外部単路の事故対策】
付加車線の整備により低速車と高速車を分離することで、無理な追い越し等を実施し、正面衝突・追突事故を低減します。



▲付加車線の整備による低速車と高速車の分離
(国道44号 根室市)

【事例：市街地交差点の事故対策】
ラウンドアバウトの採用による交差箇所の集約により、円滑な道路交通を確保し、出会い頭・追突事故を低減します。

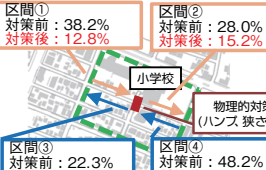


▲ラウンドアバウトの整備
(国道228号 上ノ国町)

●生活道路の交通安全の確保に向けた自治体支援

【ETC2.0プローブデータを活用したデータ分析】生活道路区間の対策前の30km超過割合や急挙動等の分析結果を自治体へ提供します。

▼対策前後の30km/h超過割合を分析



▲分析イメージ

【可搬型ハンブの貸出し】

自治体へ可搬型ハンブを貸出し、走行速度の抑制等により生活道路の安全対策を進めます。



▲可搬型ハンブを用いた生活道路の交通安全対策(富良野市)

ハンブの紹介をご覧になれます。



「ハンブ(凸部)の紹介」
国土技術政策総合研究所公式HPへリンク
<http://www.nilm.go.jp/lab/eg/hump/hump.html>

災害発生時における地域支援、地域防災力・災害対応力の向上

暴風雪や大雪といった冬期災害に備えるべく、立ち往生車両移動訓練を実施するほか、TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊：リエゾン)やスクラム除雪・除雪機械の派遣による自治体支援などを実施します。

また、関係機関との連携記者発表、HP・SNS等の活用、ラジオによる通行止め時の広域迂回の呼びかけ等、情報発信の強化を推進します。



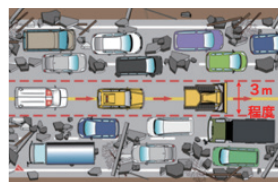
▲立ち往生車両の移動訓練



▲スクラム除雪状況(令和7年2月)

令和6年1月に発生した能登半島地震では、緊急輸送を確保するための道路啓開の重要性が改めて認識されたところ。これを踏まえ、令和7年4月に道路法が改正され、道路啓開計画が法定化されました。

北海道においては、令和7年8月に関係機関で構成する北海道道路啓開計画協議会を設置しており、道路啓開計画の策定に向けて協議を進めています。



▲道路啓開のイメージ



▲道路啓開作業状況