Outline & Project of

HOKKAIDO ROADS 道路事業概要 2024

北海道横断自動車道　本別～釧路
令和６年度開通予定（阿寒 IC～釧路西 IC）

北海道横断自動車道（国道５号）倶知安余市道路
令和６年度開通予定（仁木 IC（仮称）～余市 IC）

道央圏連絡道路　中樹林道路
令和６年度開通予定

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１１７カ所の静止画像を５分毎に更新！

道路に関する様々な事を知りたいときにチェック！

X（旧twitter）

Webサイト PC版

Webサイト スマホ版

Webサイト 携帯版

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

＃から始まるこの番号へ

緊急 ☎ #9910

道路の異状24時間受付

●落下物 ●道路施設の破損 ●落石 ●路面穴ぼこ ●樹木等倒壊物 ●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。

こんな状況の時にご連絡ください

雪崩

道路附属物の破損

落石

国土交通省　北海道開発局

共に北海道の未来を創る 第９期北海道総合開発計画

ウポポイ 民族共生象徴空間

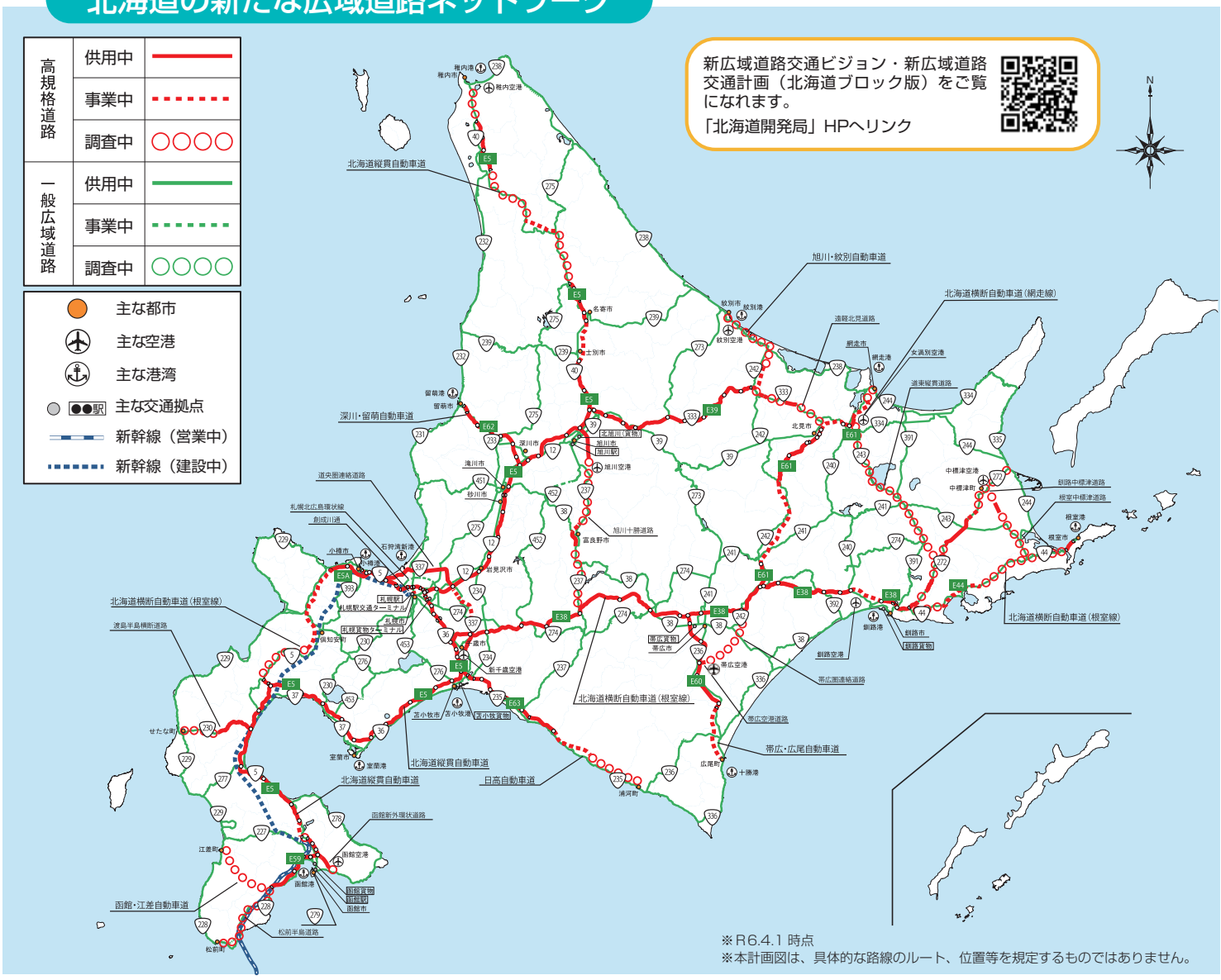
リサイクル適性Ⓐ
この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。

北海道における高規格道路ネットワーク

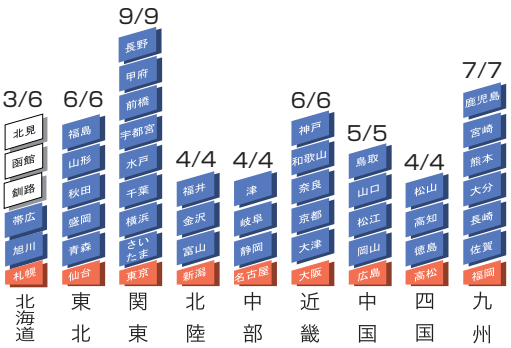
HOKKAIDO ROADS 2024

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

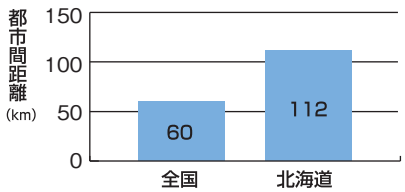


高規格道路によるブロック中心都市と県庁所在地等のアクセス状況



●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◆
- 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）

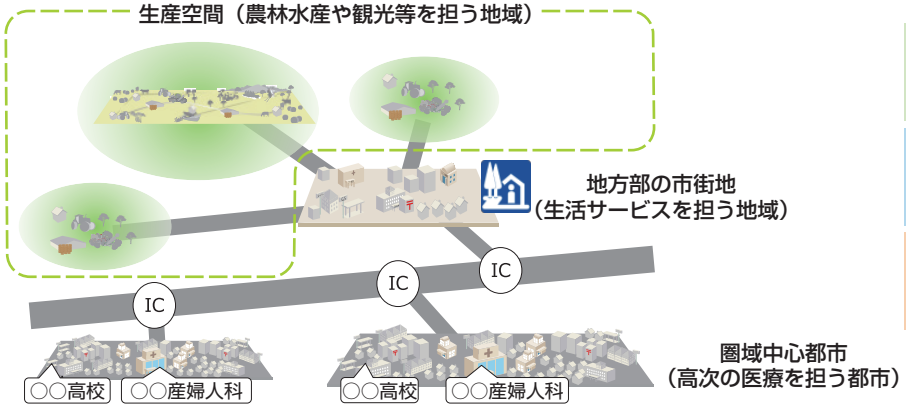
第９期 北海道総合開発計画の推進

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、地域の拠点づくりを支援していきます。また、「道の駅」の交通結節点化や防災拠点化など、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

【地域公共交通の支援】

生産空間と市街地をつなぐ自動運転バスの運行を、路車協調システムにより支援。

▲道の駅「かみしほろ」

【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＞

▲道の駅「北オホーツクはまとんべつ」

＜24時間利用可能な授乳室＞

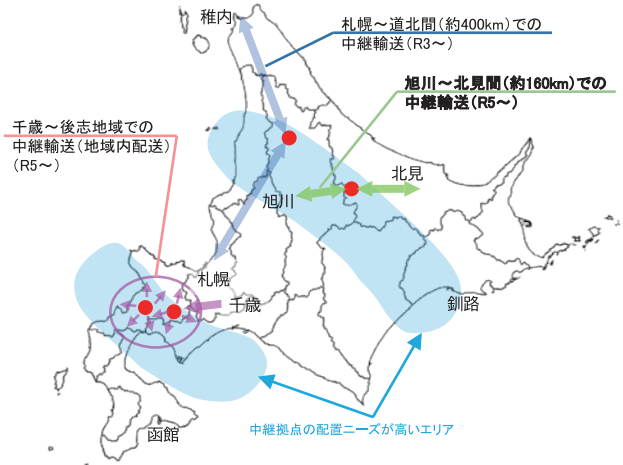
▲道の駅「ハウスヤルビ奈井江」

＜屋根付き駐車スペース＞

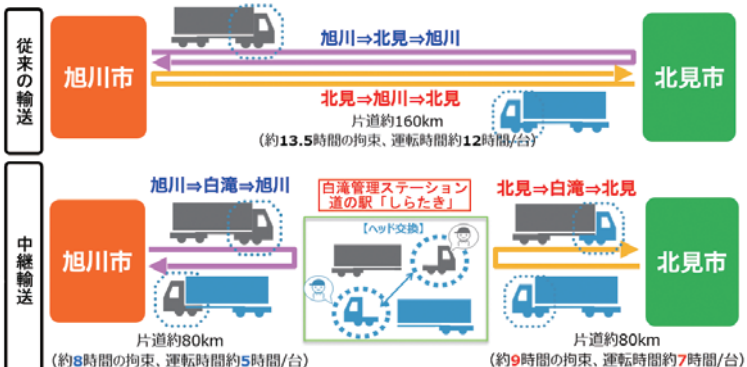
▲道の駅「風Wとままえ」

【物流の効率化】

これまで実施してきた「道の駅」を活用した中継輸送の実証実験に代え、新たに道路施設等も中継拠点として活用し、実証実験の実施箇所を拡大。また、長距離輸送と地域配送を組み合わせた形の中継輸送の実証実験を実施。



中継拠点の配置ニーズが高いエリアと道路施設を活用した実証実験箇所



〈効果検証〉
- トレーラーの一時保管による集荷（積載率向上）及び課題検証
- 夜間実施における作業上の課題
- 降雪期における作業上の課題
- 高規格道路直結の道路施設での有効性等把握

▲中継輸送（ヘッド交換）の状況

広域分散型社会を支える交通ネットワークの形成

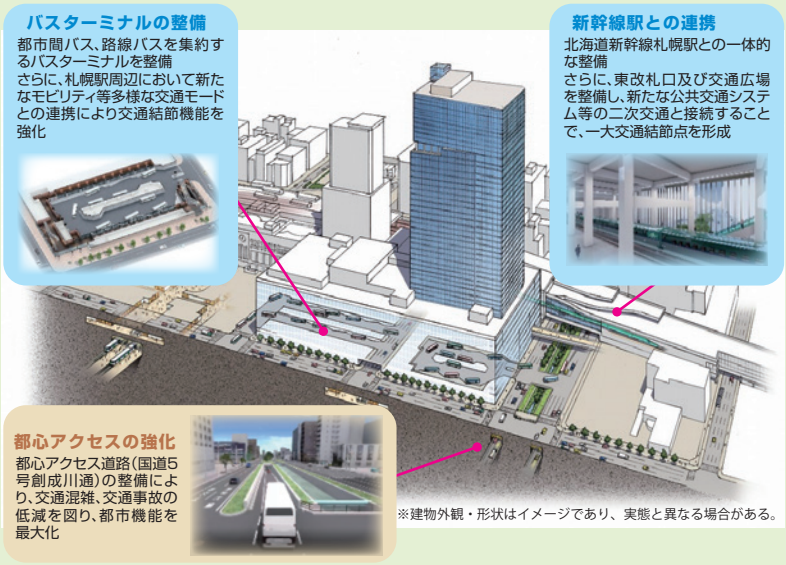
北海道新幹線札幌延伸を見据え、道内各地を結ぶ高速道路と札幌都心とのアクセス強化を推進するとともに、札幌駅周辺における交通結節機能の強化を図ります。

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、都心と高速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、高速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。

道内各地を結ぶ高速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、強靭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、渋滞対策等を推進します。
・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

▶函館・江差自動車道
茂辺地木古内道路（R4.3開通）

＜「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。

＜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〉
・ICT建設機械や環境対策型建設機の活用
・太陽光発電を用いたユニットハウス等の活用

〈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＞

・道路照明灯をLED化するとともに、設置間隔を広げることにより、消費電力量を削減し、CO2排出量を削減します。

▲国道230号三豊トンネル（洞爺湖町）

＜道路排雪を冷熱エネルギーとして利活用＞

・冬に国道の排雪を集積しておき、夏に周辺施設（籾貯蔵施設、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します。

国道からの雪搬入実績：R3年度 16,100m³
R4年度 20,440m³

▲籾貯蔵施設　▲沼田町養護老人ホーム　▲沼田町生涯学習総合センター

▲雪の直接運搬による冷熱の利用

＜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排出量を削減します。

▲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、14の指定ルートと3つの候補ルートがあり約500団体が活動しています。

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12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。

1 支笏湖ブルーに出逢う道（千歳市）

2 洞爺湖の美しさ、火山の迫力を感じる道（洞爺湖町）

3 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）

4 十勝岳と四季を彩る花々に出会う道（上富良野町）

5 一面の流氷が織りなすグレートネイチャーを体感する道（斜里町）

6 秀峰・利尻山を望む道（稚内市）

7 大地の息吹を感じる宗谷周氷河の道（稚内市）

8 美幌峠と屈斜路湖を風のように吹き抜ける道（弟子屈町）

9 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）

10 樹海に佇む天空の道（上士幌町）

11 森を抜ける公園のような道（札幌市）

12 日本一のそば畑を走る道（幌加内町）

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になれます。

シーニックバイウェイ北海道HP

シーニックバイウェイ「秀逸な道」の公式サイトをご覧になれます。

シーニックバイウェイ「秀逸な道」HP

「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）

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改善、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、北海道観光振興機構、シーニックバイウェイ支援センターにより構成
ルート協議会 ：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）、自転車関連団体等により構成

★道内10番目のルートが取り組みスタート

北海道サイクルルート連携協議会と連携・協働し、質の高いサイクルツーリズムを提供するサイクルルートとして『どうなん海道サイクルルート』が取組をスタートしました。

▶どうなん海道サイクルルートより歴史的景観形成建物（いにしえ街道）

自転車走行環境の改善

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になれます。

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

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

緊急時のサポート（パトロール車への工具等配備）

情報発信

スポット情報

サイクルイベントでの情報発信

サイクルツーリズム推進フォーラム開催

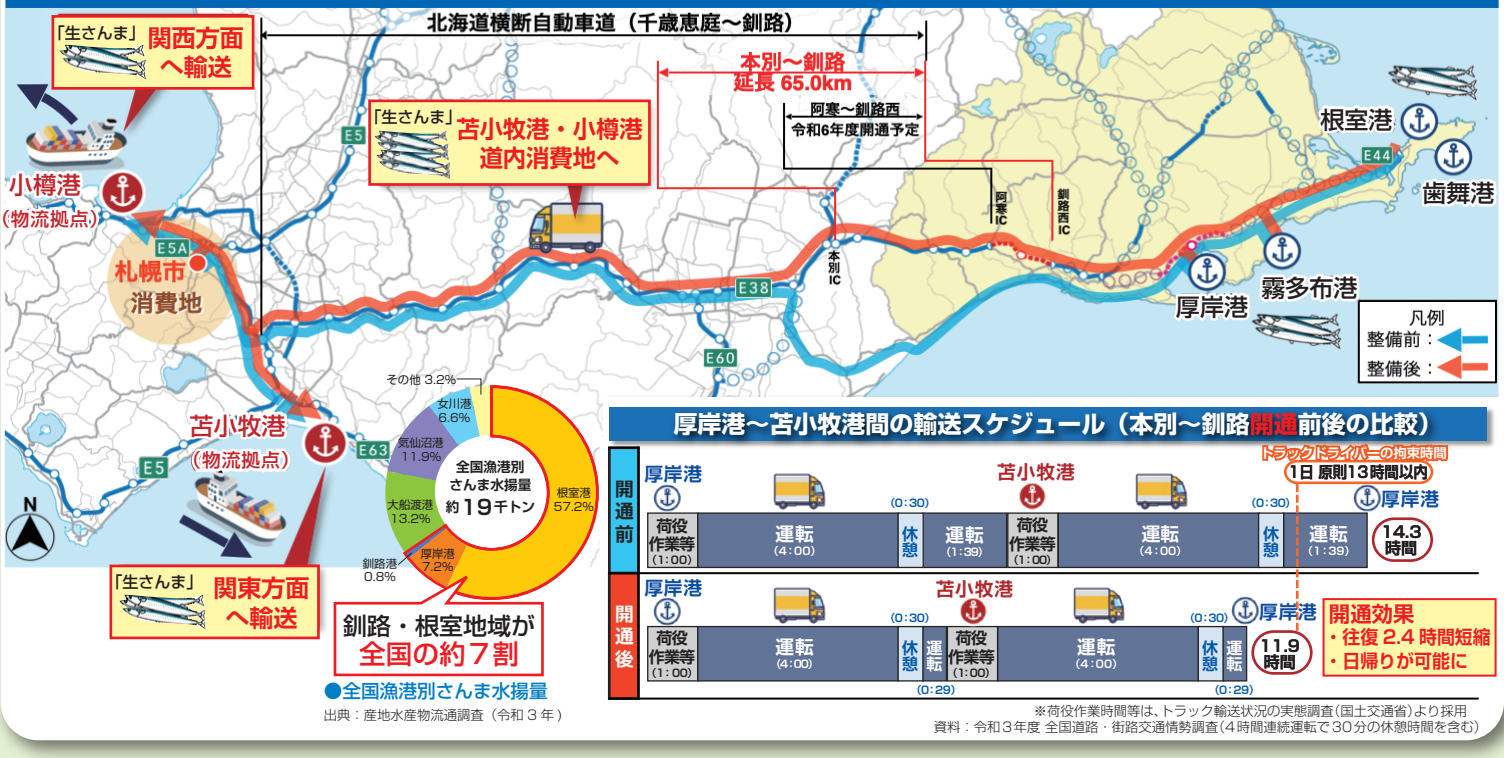
農林水産業・食関連産業の持続的な発展

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

釧路・根室地域で水揚げされる生さんまの水揚量は全国の７割を占め、北海道横断自動車道等を利用し、400km以上離れた苫小牧港や小樽港から関東・関西方面へ出荷されていますが、長距離・長時間輸送に伴う農水産物等の品質・鮮度の低下や運送事業者のトラックドライバー不足による輸送力の低下が課題となっています。

北海道横断自動車道本別～釧路の開通により、物流拠点や消費地への速達性が向上することで、農水産物等の品質・鮮度の低下やトラックドライバー不足による輸送力低下を抑制するなど、生産空間を支える物流基盤の整備と物流システムの維持・効率化が図られます。

生さんまの輸送ルート



厚岸港～苫小牧港間の輸送スケジュール（本別～釧路開通前後の比較）

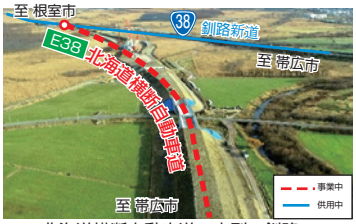
※荷役作業時間等は、トラック輸送状況の実態調査（国土交通省）より採用
資料：令和３年度 全国道路・街路交通情勢調査（4時間連続運転で30分の休憩時間を含む）

生産空間を守り安全・安心に住み続けられる強靭な国土づくり

災害からの迅速な復旧を支える道路交通ネットワークの耐災害性強化

政府は防災・減災、国土強靭化の取組の更なる加速化・深化を図るため、令和3年度から令和7年度までの5年間で、重点的かつ集中的に講ずる対策を定めた「防災・減災、国土強靭化のための5か年加速化対策」を令和2年12月に閣議決定し、対策の効果をより一層高めることを目的として令和３年４月に策定した「防災・減災、国土強靭化に向けた道路の5か年対策プログラム（北海道ブロック版）」や令和5年6月に改正された国土強靭化基本法に基づき、PDCA サイクルを回していくとともに、広報・普及啓発の強化・充実を図り、重点的かつ集中的に取組みます。

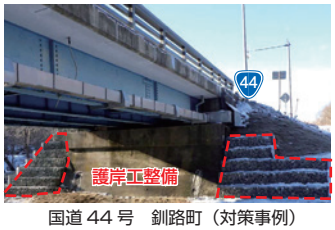
▼災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化



北海道横断自動車道　本別～釧路

北海道横断自動車道（国道５号）倶知安余市道路

▼河川隣接構造物の流失防止対策



国道 44 号　釧路町（対策事例）

▼道路施設の老朽化対策

国道 231 号　石狩市緑苑台地区（対策前）

▼道路法面・盛土の土砂災害防止対策

国道 232 号　苫前町力昼地区

▼盛土区間等を活用した津波や洪水からの浸水対策

国道 235 号　日高自動車道（対策事例）

▼無電柱化対策

※電柱倒壊による道路閉塞等の被害を防止するため、市街地の緊急輸送道路の無電柱化を推進

国道５号　小樽市花園地区（対策前）

▼ＩＴを活用した道路管理体制の強化対策

※AI 技術を活用してカメラ映像を解析し、走行車両の事象（停止、低速、混雑）を検知し、道路上の異常事象を早期に把握

国道 274 号　日高町日勝峠（対策事例）

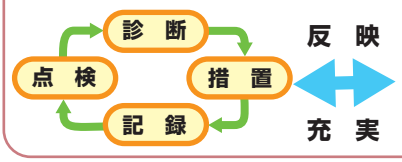
強靱で持続可能な国土の形成

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。



○個別施設計画の策定

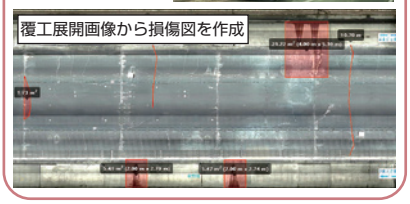
橋梁等の道路構造物について、国土交通省のインフラ長寿命化計画（行動計画）に基づき、点検・診断等の結果を踏まえた個別施設計画（橋梁長寿命化修繕計画、道路トンネル個別施設計画、大型の構造物個別施設計画）を策定し、計画的な維持管理を図っています。

○道路構造物の点検

令和元年度～令和５年度における２巡目点検が完了しました。引き続き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＞
トンネル覆工部を撮影し展開画像を使用することで、人力の点検調書作成に係る現地作業を省略化



○積雪寒冷地における道路舗装の長寿命化と予防保全に関する検討委員会

（委員長：北海道科学大学　亀山修一教授）

積雪寒冷地特有の凍結融解や老朽化による損傷等の現在抱えている舗装に関する問題点に対して、ＡＩを活用した損傷状況の把握による点検の効率化や新たな舗装技術の確立など、より耐久性の高い舗装技術、より効率的な補修方法等について技術的な検討を行うことを目的に令和３年度から検討委員会を開催しています。

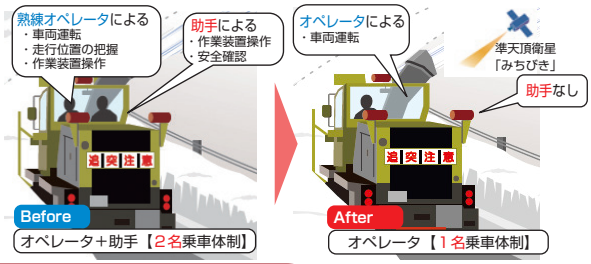
耐久性の高い舗装技術について、技術募集を実施し現場実証を行うなど、新たな舗装技術の活用に向けて議論・検討するとともに、令和５年度から全道でＡＩ活用した舗装点検・診断を本格運用しています。

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、i-Construction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。

また、施工履歴を用いたICT施工による出来型管理を活用することで、積雪期の出来型管理に必要であった除雪作業が不要となり、省力化、工期短縮に寄与します。

▲濃霧条件下での ICT 施工状況

▲施工履歴を用いた ICT 施工

実働配備状況

ロータリ除雪車の投雪作業自動化

令和４年度より実働配備を開始、令和５年度迄に全道で３台を実働配備

○令和４年度に国道 334 号知床峠（斜里側）にて実働配備開始。
令和５年度は深川・留萌自動車道、国道 334 号知床峠（羅臼側）へ追加配備。
○国道 38 号狩勝峠で実証実験を継続、投雪作業自動化の動作改善・改良。
準天頂衛星「みちびき」通信電波の不感地帯対策について検討を継続。

▲「除雪装置自動制御付」ロータリ除雪車

▲国道 38 号狩勝峠　ロータリ除雪車実証実験

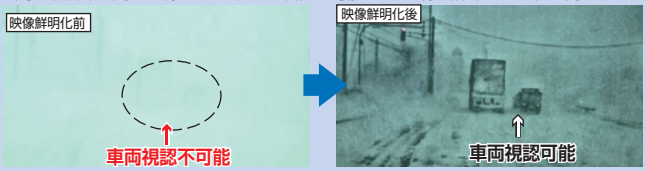
標準タイプΦ30×20

▲不感地帯対策（案）（例：磁気マーカシステム）

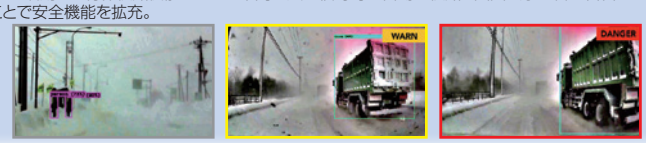
吹雪時の映像鮮明化技術

令和３年度より実働配備を開始、令和５年度迄に全道で約２２０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。



i-Snow の取組

平成28年度	平成 29 年度～令和５年度	令和６年度以降	目指す姿
i-Snow 発 足	【機械操作の自動化（ロータリ除雪車）】 実証実験＜知床峠・狩勝峠＞（投雪作業自動制御・「みちびき」不感地帯対策　等） 実働配備開始＜知床峠＞（R4）、実働配備拡大<高規格道路等>（R5～） 【吹雪時の車両運転支援】 吹雪時の映像鮮明化技術の調査・検討、実証実験（石狩地区） 実働配備開始（R3）、実働配備拡大（R4～）	【機械操作の自動化（ロータリ除雪車）】 実働配備拡大・課題の改善検討 【自動操作対象機械拡大検討】 除雪トラック等の自動制御検討 【吹雪時の車両運転支援】 実働配備拡大	・機械操作・運転の自動化により、人口減少や高齢化が進む中でも、冬期道路交通の確保に不可欠な除雪サービスを維持 ・吹雪時の映像鮮明化技術の活用により、除雪作業の継続が可能となり、天候回復後速やかに通行再開が可能となることで、通行止め時間を短縮

強靱で持続可能な国土の形成

防災、歩行空間の確保、景観の向上に資する無電柱化の推進

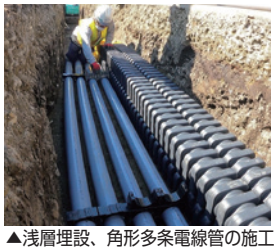
道路の防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興の観点から実施している電柱の新設抑制及び無電柱化について、低コスト技術を積極的に導入しつつ、スピードアップを図ります。

●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）

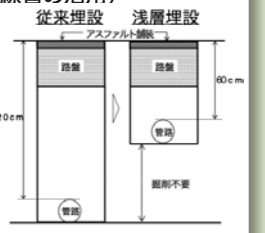
●無電柱化の低コスト手法（浅層埋設、角形多条電線管の活用）



▲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）

・各関係機関と連携の上、浅層埋設や角形多条電線管の実証実験を実施し、令和3年度から導入を開始、令和4年度から本格導入を実施しました。

・令和6年度は更なる低コスト手法について検討を進めます。



▲凍結深さを考慮した
浅層埋設のイメージ

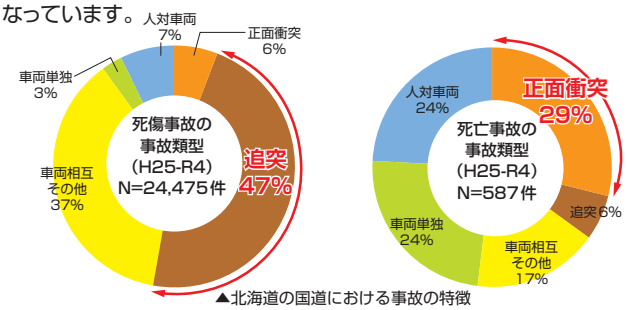
交通安全対策の推進

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、自転車事故の危険性が高い区間については、自転車走行空間整備を計画的に推進します。また、通学路においては、令和3年6月に千葉県八街市で発生した事故を受けて実施した通学路合同点検の結果に基づき、安全対策を推進します。

※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、前方不注意などによる**追突での死傷事故**が多く、凍結路面での操作ミス等による**正面衝突での死亡事故**が多い傾向になっています。



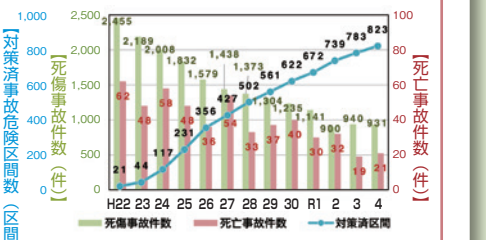
▲北海道の国道における事故の特徴

【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5年の死者数は全国ワースト6であるなど、依然として課題があるため、**新たな視点**を追加して交通安全対策を推進します。

現在の選定の考え方
- 「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

「新たな視点」の選定の考え方
- 自転車事故リスク区間
- 渋滞起因事故多発区間



▲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

【ラウンドアバウト整備】
ラウンドアバウトを導入し、交差点の流入速度が低下することにより、重大事故を抑制します。

▲ラウンドアバウトの整備
（国道275号　浜頓別町）

【交差点改良】
右折レーンやすべり止めカラー舗装の整備により追突事故等の防止を図ります。

▲カラー舗装による車線の明確化
（国道12号　旭川市）

●通学路など子供の移動経路における交通安全の確保

【通学路点検】
通学路の合同点検を踏まえ、歩道整備や防護柵の設置等の安全対策を速やかに進めます。

▲防護柵の整備による子供の安全な
通行の確保（国道36号　千歳市）

【可搬型ハンプの貸出し】
自治体へ可搬型ハンプを貸出し、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。

▲可搬型ハンプを用いた生活道路の
交通安全対策（北見市）

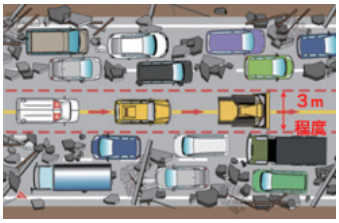
ハンプの紹介をご覧になれます。

「ハンプ（凸部）の紹介」
国土技術政策総合研究所公式HP へリンク

災害発生時における地域支援、地域防災力・防災対応力の向上

大規模地震・津波災害への備えとして、複数の道路管理者及び関係防災機関からなる「北海道道路啓開計画検討協議会」（事務局：北海道開発局）が「北海道道路啓開計画（第2版）」（令和4年12月）を策定。この計画の策定は、発災後、救助活動等を行う緊急車両などが通行するための必要最低限の幅を迅速に確保する「道路啓開」が円滑に進められるようにするものです。

▲東日本大震災における被災状況
（東北地方整備局震災伝承館）



▲道路啓開のイメージ
（例：ガレキ撤去）

暴風雪や大雪といった冬期災害に備えるべく、立ち往生車両の移動訓練を実施するほか、札幌管区気象台、北海道運輸局、NEXCO東日本北海道支社との4者連携記者発表、HP・SNS等の活用、（公財）日本道路交通情報センターと連携した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ています。

▲暴風雪や大雪時等を想定した
立ち往生車両の移動訓練

▲X（旧Twitter）による道路情報提供