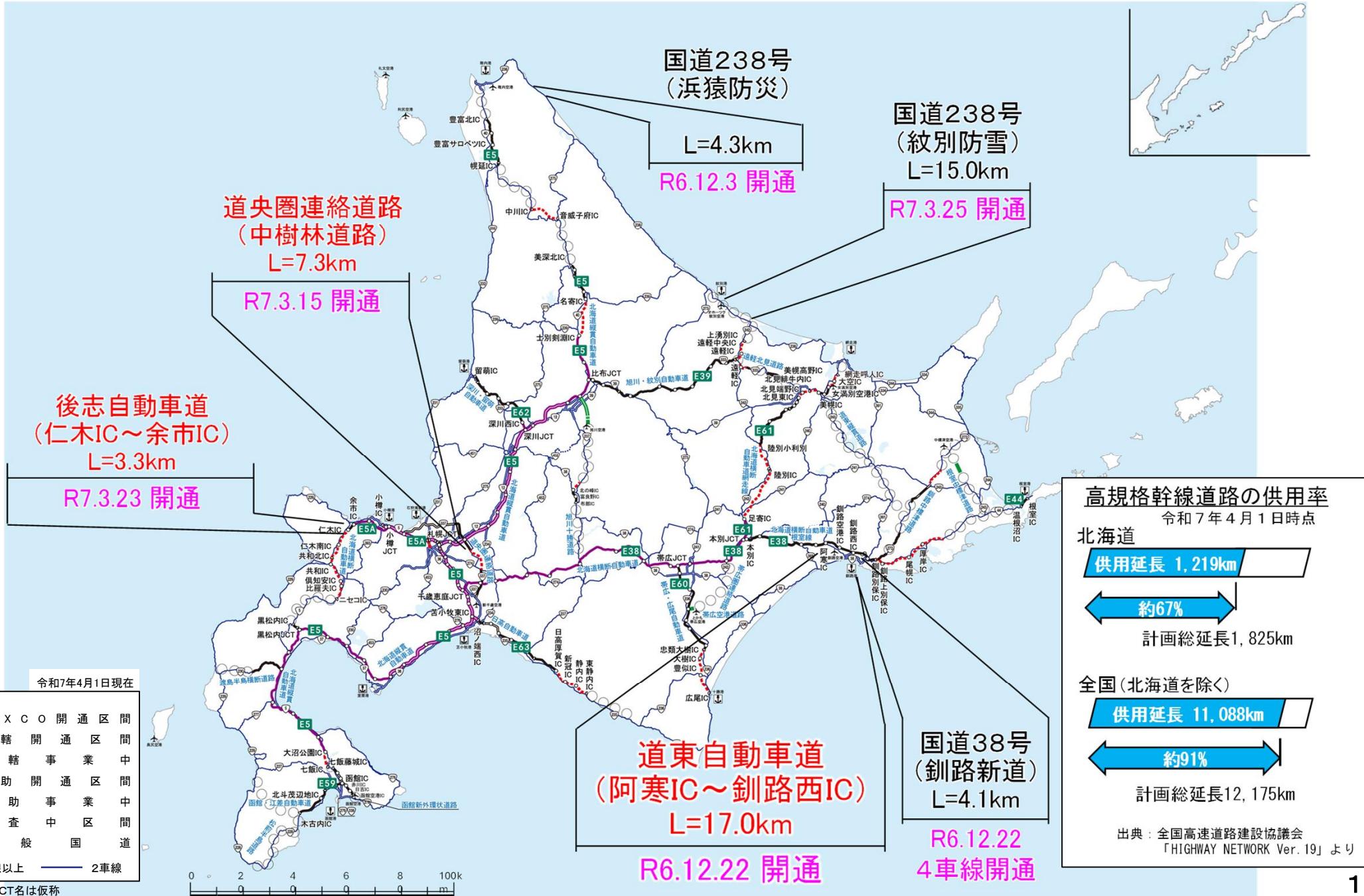


道東自動車道開通後の 利用状況とその効果



令和6年度 開通箇所



北海道における高規格幹線道路網整備の変遷

【昭和46年度】
暫定2車線供用
昭和47年2月
札幌オリンピック開催



札樽道・道央道の一部開通

昭和46年12月 千歳IC～北広島IC
小樽IC～札幌西IC

【昭和58年度】
札幌都心部
へのアクセス向上



札幌IC～岩見沢ICで100km到達

昭和54年10月 北広島IC～札幌南IC延伸
昭和58年11月 札幌IC～岩見沢IC

【平成12年度】



旭川鷹栖IC～和寒ICで500km到達

平成12年10月 旭川鷹栖IC～和寒IC

【平成24年度】

(H23年10月)
道央圏と十勝圏
が高速道路に
よって結ばれる。



平成19年10月 平成21年10月
平成23年10月 トマム～十勝清水
占冠～トマム
夕張～占冠

中札内IC～更別ICで1,000km到達

【令和4年度末】



令和2年3月
深川留萌自動車道 全線開通

【令和6年度末】



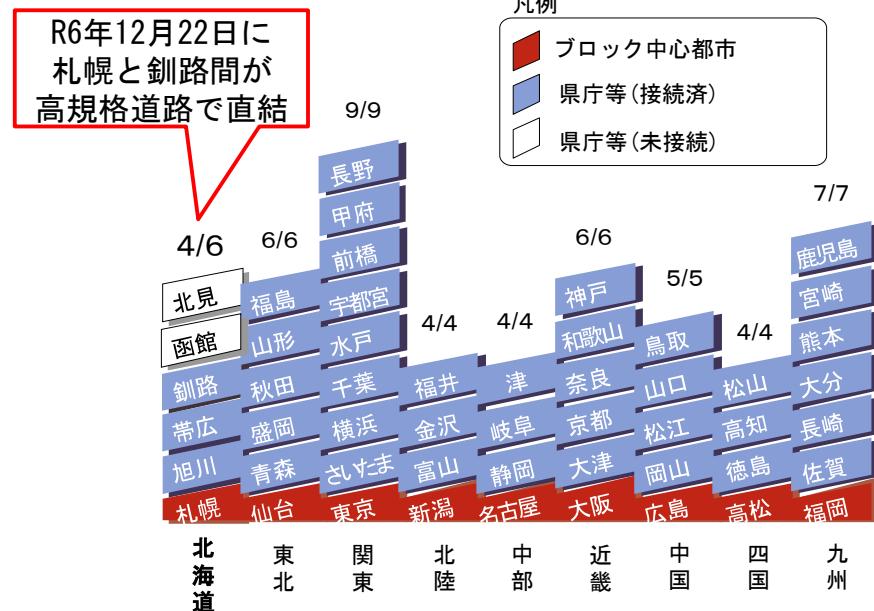
(R6年12月)
札幌～釧路間が
高規格道路で直結

令和6年12月
本別～釧路 全線開通

高規格道路の整備による所要時間の変化

- 令和6年12月22日に、道東自動車道阿寒IC～釧路西IC間が開通し、札幌と釧路がついに直結。
 - 札幌↔釧路間(往復)の所要時間は、一般道利用時に比べて約5時間短縮。
 - 札幌と他の都市間の所要時間も高規格道路の整備に伴い、平成22年時点に比べて短縮。

■高規格道路によるブロック中心都市と県庁所在地等とのアクセス状況



■札幌↔釧路間（往復）の所要時間の変化

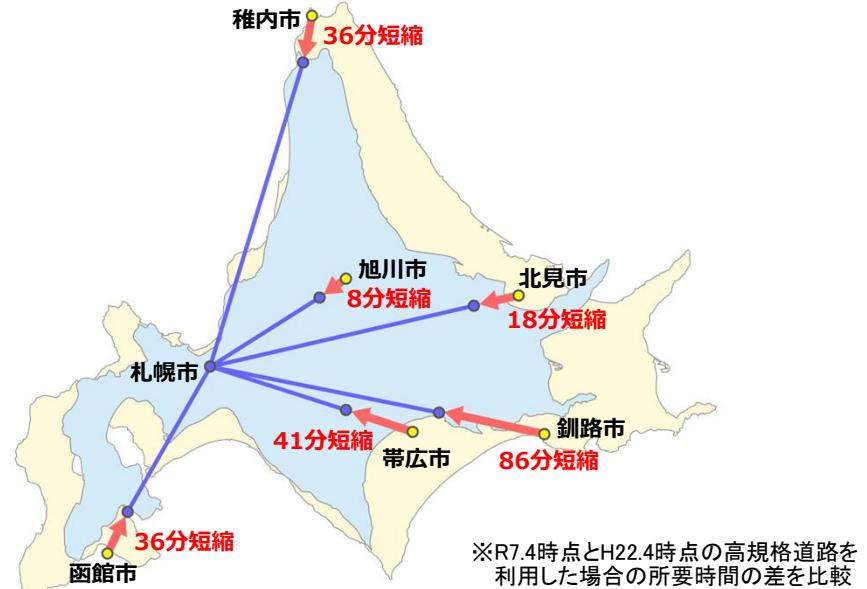
一般道利用（道路整備前）	13時間12分
本別IC-浦幌IC間開通後	11時間12分 2時間短縮
浦幌IC-白糠IC間開通後	9時間4分 4時間8分短縮
白糠IC-庶路IC -阿寒IC間開通後	8時間38分 4時間34分短縮
阿寒IC-釧路空港IC -釧路西IC間開通後	8時間24分 4時間48分短縮 往復で約5時間短縮

資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）

※札幌市役所～釧路市役所間にについて朝夕(混雑時)の旅行速度を用いて算定。

阿寒IC～釧路西ICの旅行速度は、70km/hで算出

■ 都市間の所要時間の変化（H22に対するR7の所要時間）



	旅行時間 (R7.4.1時点)	H22.4.1時点からの 短縮時間
札幌～帯広	2時間37分	41分
札幌～釧路	3時間59分	1時間26分
札幌～函館	3時間56分	36分
札幌～北見	3時間57分	18分
札幌～稚内	4時間52分	36分
札幌～旭川	1時間46分	8分

資料:平成22年度・令和3年度全国道路・街路交通情勢調査(国土交通省)

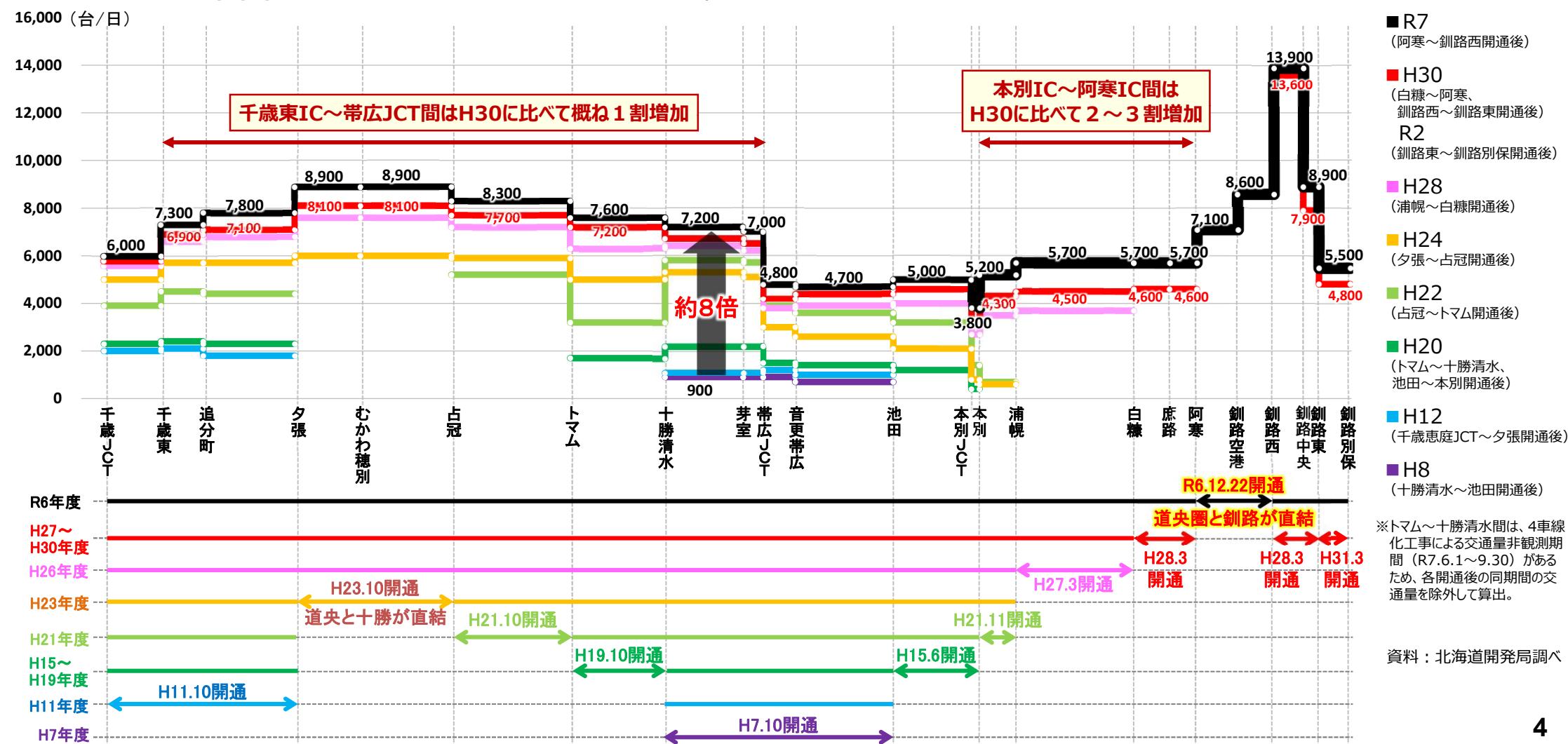
※札幌市役所～各市役所間にについて昼間12時間平均旅行速度を用いて算定。

阿寒IC～釧路西ICの旅行速度は、70km/hで算出。

道東道開通後の交通量の変遷

- 道東自動車道は平成7年10月に十勝清水IC～池田ICが開通し、その後、順次開通・延伸。
- 令和6年12月に阿寒ICから釧路西ICが開通し、道央圏域～十勝圏域～釧路圏域がつながった
令和7年の十勝清水IC～池田IC間の交通量は平成8年と比べて約8倍に増加。
- 本別IC以東の交通量も増加傾向にあり、令和7年は5,000台/日以上が利用。

▼道東自動車道 各区間開通後の交通量（各年1～9月の平均交通量）



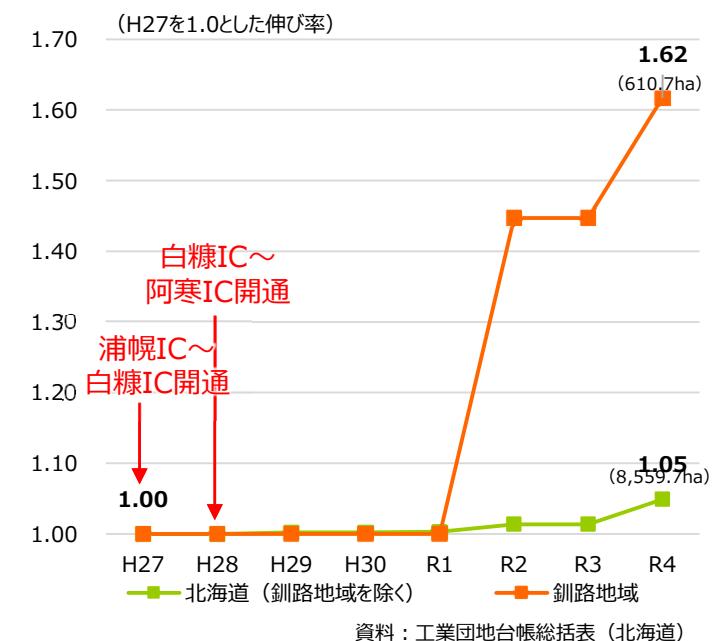
道東道沿線の工業団地立地状況

- 道東自動車道の延伸に伴う交通利便性の向上等により、釧路管内では工業団地の分譲面積が増加。
- 阿寒IC～釧路西IC間の開通に伴い、釧路市では新たな工業団地の候補として、道東自動車道のIC付近を検討中。

▼釧路地域の工業団地立地状況



▼工業団地の分譲面積（伸び率）



声 釧路市役所

これまでの道東道延伸等のインフラ整備により、釧路市内では製造工場や物流拠点・倉庫等の新規立地・設備投資が促進されてきました。道東道が釧路まで延伸されたことを受け、新たな工業団地の候補として、市内のIC付近を検討中です。
(現在の釧路市内の工業団地の分譲率は98%)

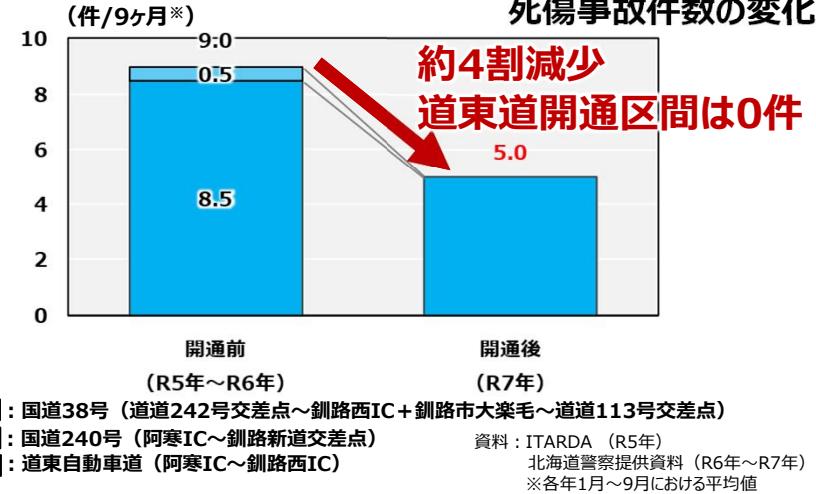
釧路地域の断面交通量、交通安全性の変化

- お盆期間の交通状況は、阿寒IC～釧路西ICの開通区間に並行する一般道（国道240号、道道徳別原野釧路線）を利用する**交通の約4～6割が道東自動車道に転換**しており、開通区間の断面（A-A'）の12時間交通量が増加。
- 阿寒IC～釧路西ICの開通により、**並行する国道240号や国道38号の交通事故が減少**し、安全性が向上。

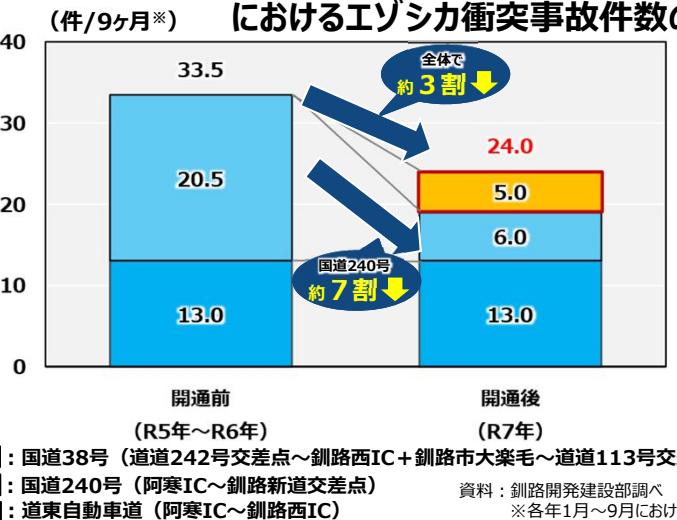
▼断面交通量の変化



▼道東道開通区間及び開通区間に並行する国道における死傷事故件数の変化



▼道東道開通区間及び開通区間に並行する国道におけるエゾシカ衝突事故件数の変化



十勝・釧路地域の観光入込客数が増加

○十勝・釧路地域の観光入込客数は占冠IC～トマムIC、夕張IC～占冠IC開通以降、増加傾向。コロナ禍を経て、同地域の令和6年度の観光入込客数は過去最高※を記録。

※1996年以前と1997年以降は調査方法が異なり、経年比較できる1997年以降の調査方法において過去最高

▼道東自動車道の延伸

1995年（平成7年） 十勝清水IC～池田IC開通



2011年（平成23年） 夕張IC～占冠IC開通



2016年（平成28年） 白糠IC～阿寒IC開通、釧路西IC～釧路東IC開通



2024年（令和6年） 阿寒IC～釧路西IC開通



▼道東自動車道の延伸による観光入込客数の変化

1995 (H7) 十勝清水IC～池田IC

(千人) 10,000 12,000 14,000 16,000 18,000 20,000



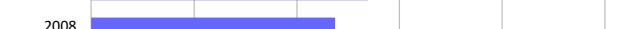
1999 (H11) 千歳恵庭JCT～夕張IC



2003 (H15) 池田IC～本別IC
本別JCT～足寄IC



2007 (H19) トマムIC～十勝清水IC



2009 (H21) 占冠IC～トマムIC
本別IC～浦幌IC



2011 (H23) 夕張IC～占冠IC



2015 (H27) 浦幌IC～白糠IC



2016 (H28) 白糠IC～阿寒IC
釧路西IC～釧路東IC



2019 (R1) 釧路東IC～釧路別保IC



2024 (R6) 阿寒IC～釧路西IC



占冠IC～トマムIC・
夕張IC～占冠ICの
開通以降、増加傾向

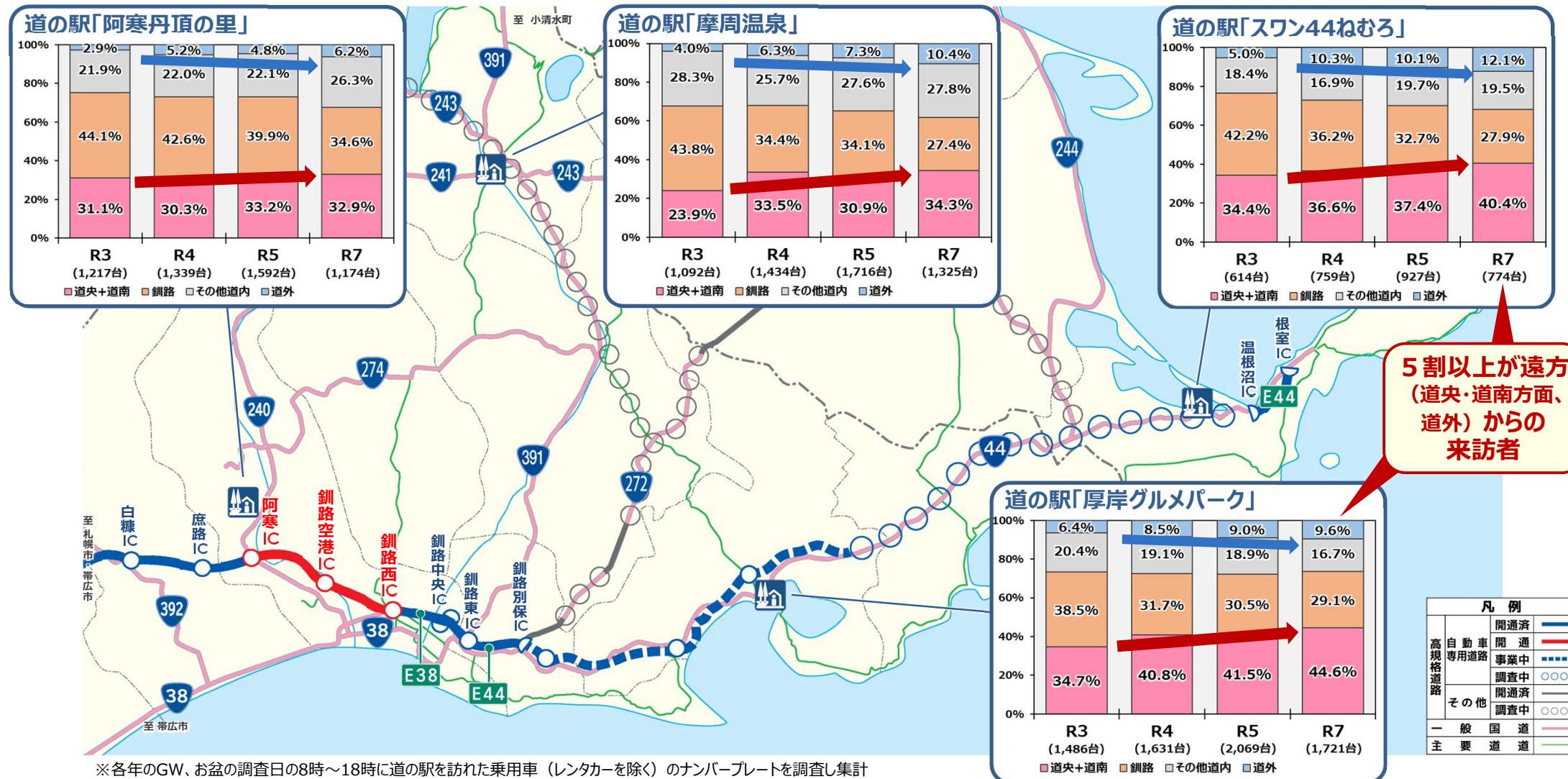
令和6年度は
過去最高※

資料：北海道観光入込客数調査報告書（北海道）

※十勝総合振興局、釧路総合振興局管内の市町村の観光入込客数の合計値

観光期に釧路・根室地域への遠方からの来訪者割合が増加

- 観光期(GW、お盆)の釧路・根室地域の道の駅来訪者は、道央・道南方面や道外からの割合が増加傾向。
- 道の駅「厚岸グルメパーク」や道の駅「スワン44ねむろ」では、5割以上が道央・道南方面や道外といった遠方からの来訪者。



災害時における代行輸送により人流・物流の維持に貢献

- 北海道で初めて線状降水帯が発生した令和7年9月の大雪によるJR運休時には、道東道の本別IC～釧路空港IC間も21日4時台から通行止めとなつたが、**翌22日3時には本別IC～阿寒ICの通行止めを解除**。
- 大雨の翌日の22日からは道東道を利用した旅客・貨物の代行輸送が行われ、**人流・物流の維持に貢献**。

▼大雨によるJR運休時の人流・物流動向（令和7年9月20日～10月4日）



声 物流事業者

- 豪雨が発生したR7.9.20の翌々日となる9.22から10.4までの期間中、トレーラーによる代行輸送を6社以上の輸送業者に委託した。
- 帯広-釧路間に於ける災害発生時の代行輸送は、阿寒IC～釧路西IC開通前は国道38号を主に利用していたが、**R7.9.20からのJR運休に伴う代行輸送では、輸送距離および輸送時間が短縮され、輸送効率が大幅に改善されたことから道東道を利用**した。
- 災害時の代行輸送ルートの選択肢が増えることは大きなメリットであると感じる。

声 バス事業者

- 災害などに伴うJR運休時の代行輸送は、以前は国道38号から白糠町経由で釧路方面に向かうことが多かったが、**R7.9.23からの代行輸送は、道東道を利用して帯広駅-釧路駅間を輸送**した。
- 道東道の開通により釧路駅へ向かう際の時間短縮と定時性の効果が大きい**と感じている。
- 代行バス利用者から、「釧路駅まで早く着け」との声も聞こえてきており、お客様も道東道開通による時間短縮の効果を感じているのではないかと思う。