

高規格道路開通後の 利用状況と整備効果

共に北海道の未来を創る
第9期北海道総合開発計画



北海道開発局ホームページへはこちらから。

令和6～7年度 高規格道路の開通箇所

【速報】音中道路
(音威子府IC～中川IC)
L=19.0km

令和8年3月22日開通

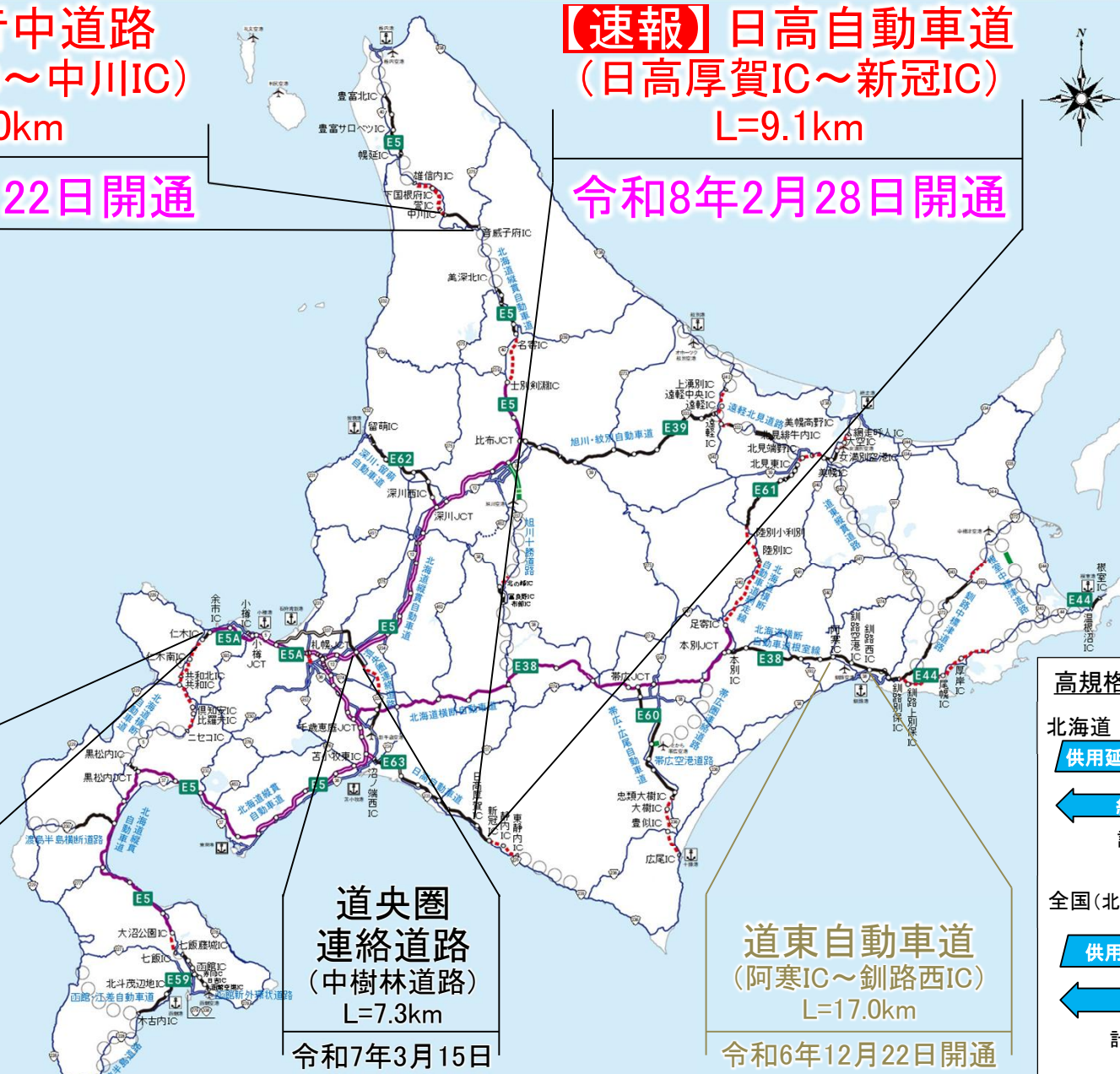
【速報】日高自動車道
(日高厚賀IC～新冠IC)
L=9.1km

令和8年2月28日開通

令和8年4月1日現在

- 凡例
- NEXCO 開通 区 間
 - 直 轄 開 通 区 間
 - - - 直 轄 事 業 中
 - 補 助 開 通 区 間
 - - - 補 助 事 業 中
 - ○ ○ 調 査 中 区 間
 - 一 般 国 道
 - 車線数
 - 4車線以上
 - 2車線

事業中区間のIC・JCT名は仮称



後志自動車道
(仁木IC～余市IC)
L=3.3km

令和7年3月23日開通

**道央圏
連絡道路**
(中樹林道路)
L=7.3km

令和7年3月15日
開通

道東自動車道
(阿寒IC～釧路西IC)
L=17.0km

令和6年12月22日開通

高規格幹線道路の供用率

北海道 令和8年4月1日時点

供用延長 1,245km

約68%

計画総延長1,825km

全国(北海道を除く)

令和7年4月1日時点

供用延長 11,088km

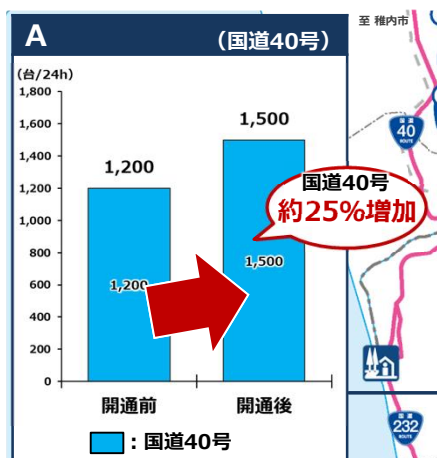
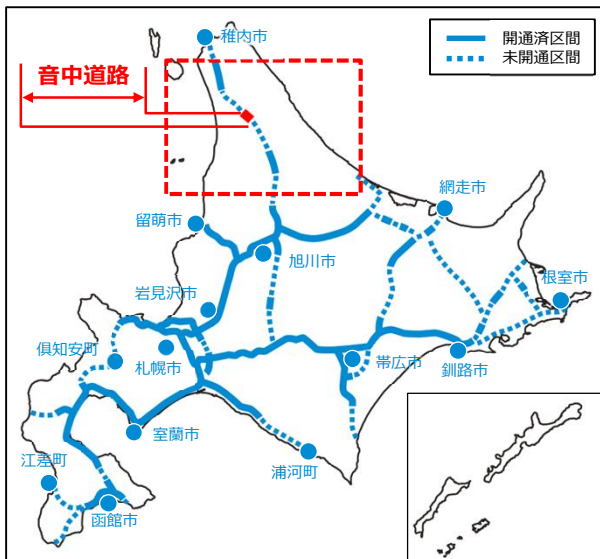
約91%

計画総延長12,175km

【速報：開通2週間】音中道路の利用状況

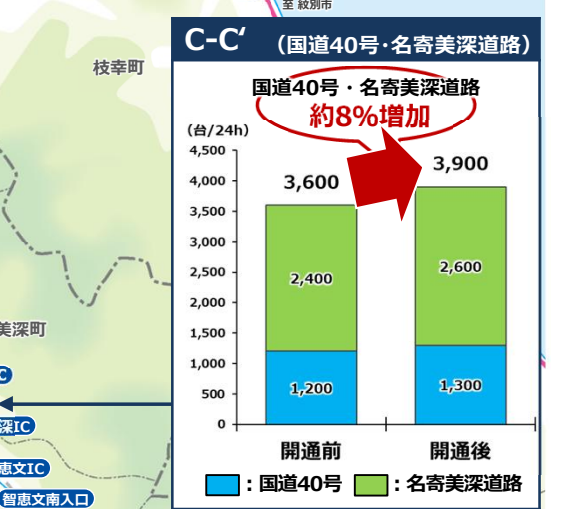
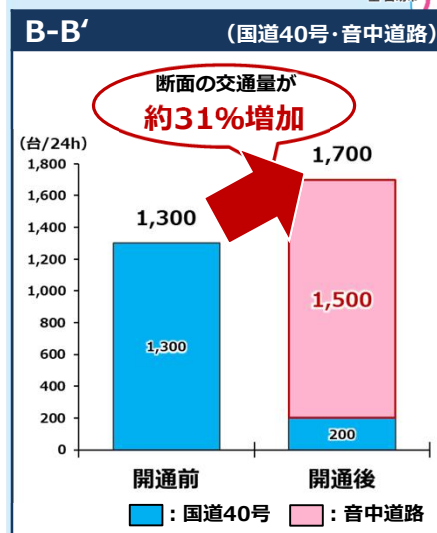
音威子府IC～中川IC 令和8年3月22日開通

- ◆音中道路（音威子府IC～中川IC間）の開通後の24時間交通量（2週平均）は**約1,500台**。
- ◆開通区間の南北に位置する国道40号や名寄美深道路の交通量も**約300台（8～25%）増加**。



輸送事業者の声

- ・稚内から札幌方面へ水産品を輸送する際、悪天候時等は国道40号を利用しており、音中道路の開通後は**安全性が向上した**と実感しています。
- ・また、音中道路の開通により、カーブ区間が少なくなり、走行速度が向上されたことにより、**輸送時間が短縮**され、ドライバーの**拘束時間の短縮**にもつながっています。



凡例

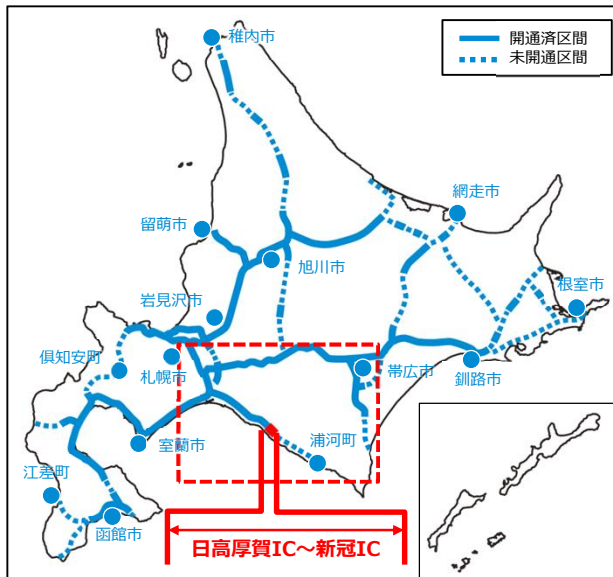
- 高規格道路 開通済
- 高規格道路 開通
- 事業中
- 調査中
- 国道

資料：旭川開発建設部調べ
 ※開通前：令和7年3月23日(日)～令和7年4月5日(土)
 ※開通後：令和8年3月23日(月)～令和8年4月5日(日)
 (※欠測日を除く)

【速報：開通1ヶ月】日高自動車道の利用状況

日高厚賀IC～新冠IC 令和8年2月28日開通

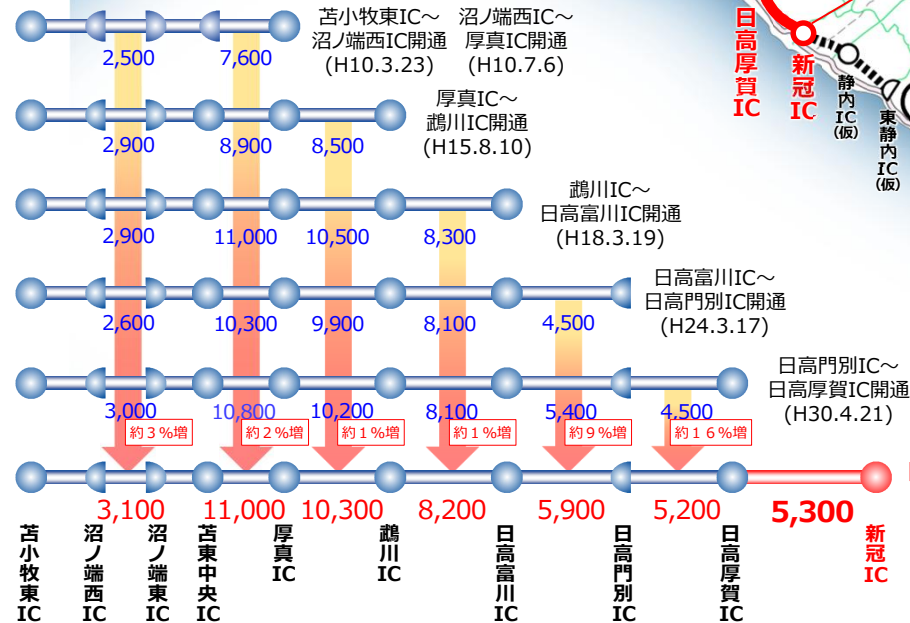
- ◆日高自動車道（日高厚賀IC～新冠IC間）の開通後の24時間交通量（1ヶ月平均）は**約5,300台**。
- ◆日高厚賀IC～新冠ICの開通に伴い、日高自動車道全区間の交通量も**1～16%増加**。



日高中部消防組合の声

- ・新冠IC開通から3月末までに、新ひだか町から苫小牧・札幌市内の医療機関に**約20件**の転院搬送を行いました。
- ・新冠ICの開通により、移動時間が**片道で約10分短縮**されており、緊急性を要する患者にとって、**身体の負担や予後への影響の面で効果が大きい**と考えています。

▼日高自動車道の交通量の変化（単位：台/日）

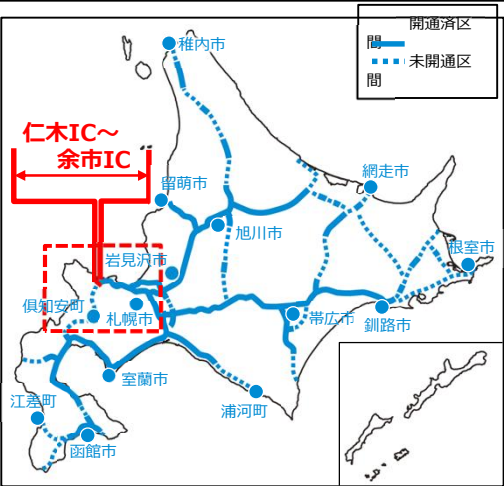


(1段目) H11.3
(2段目) H16.3
(3段目) H19.3
(4段目) H25.3
(5段目) H31.3
(6段目) R8.3
※各IC開通後初めての3月の平均交通量

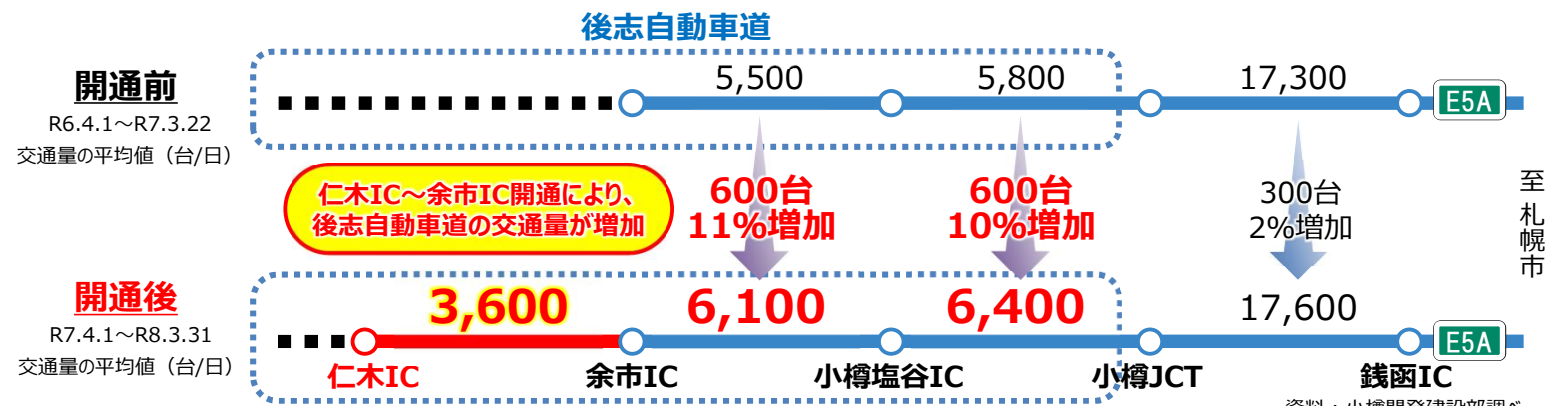
令和6年度開通区間の利用状況と整備効果

後志自動車道(仁木IC~余市IC)

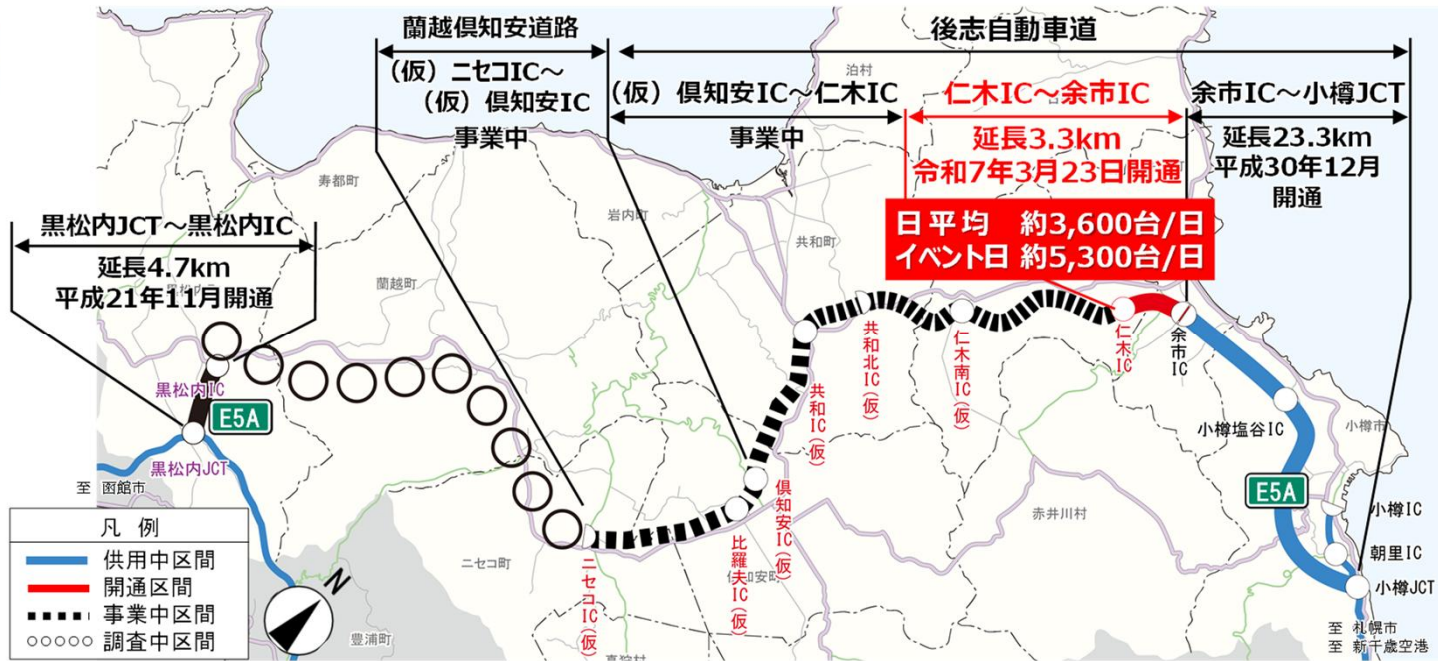
- ◆ 令和6年度に開通した仁木IC~余市IC間の24時間交通量(1年平均)は**約3,600台**。
- ◆ イベント開催日(仁木町さくらんぼフェスティバル(令和7年6月29日))の24時間交通量は**約5,300台**。
- ◆ 仁木IC~余市ICの開通に伴い、後志自動車道全区間の交通量は開通前と比較して**10~11%増加**。



● 仁木IC~余市IC開通による交通量の変化



資料: 小樽開発建設部調べ

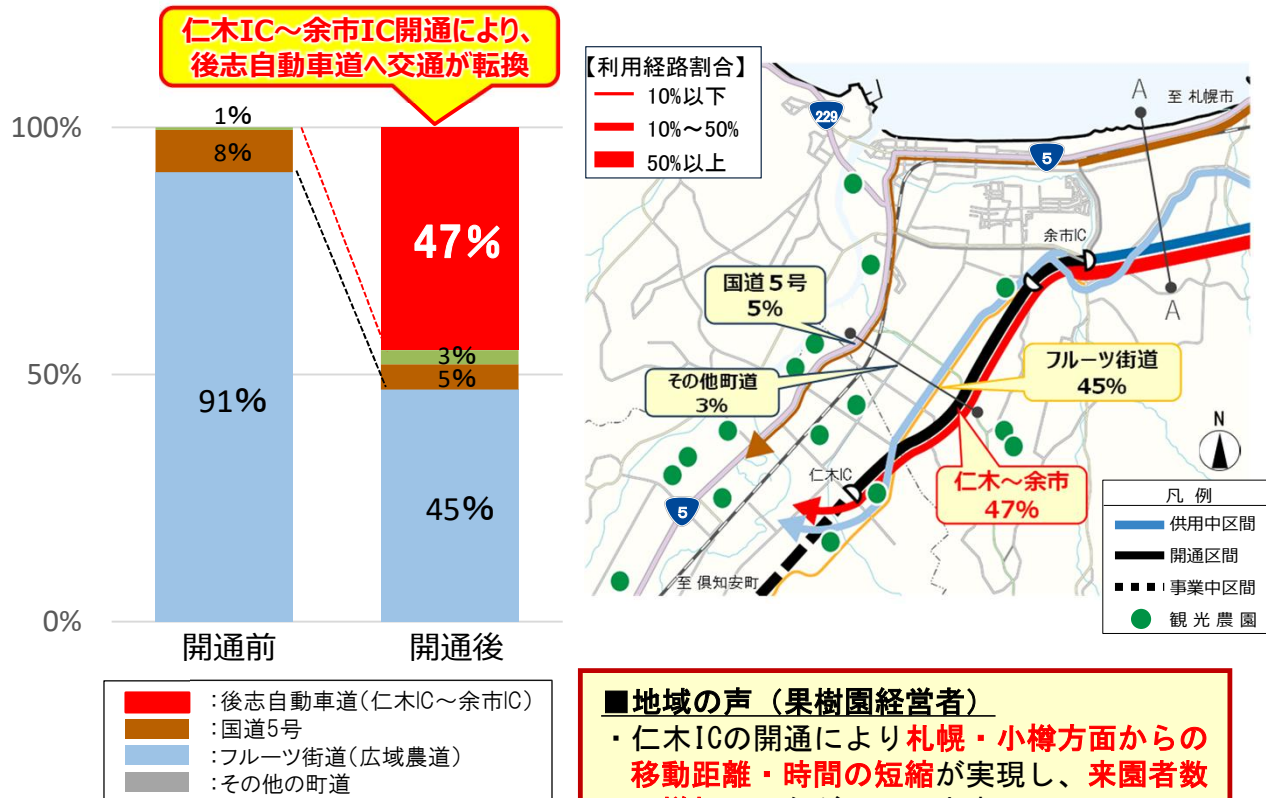


令和6年度開通区間の利用状況と整備効果

後志自動車道(仁木IC~余市IC)

- ◆仁木町内の観光農園へのアクセスは、仁木IC~余市IC間の開通前は広域農道フルーツ街道が主要なルートであったが、開通後は、これまでフルーツ街道を利用していた**交通量の約5割が後志自動車道へ転換し**、アクセスが分散。
- ◆また、大型車などの通過交通が市街地を回避できるようになり、国道5号の並行区間において**開通前の1年間に3件発生していた貨物車関連事故が0件に減少**。仁木IC~余市IC間も交通事故は未発生。

▼開通前後における観光農園への利用経路の変化

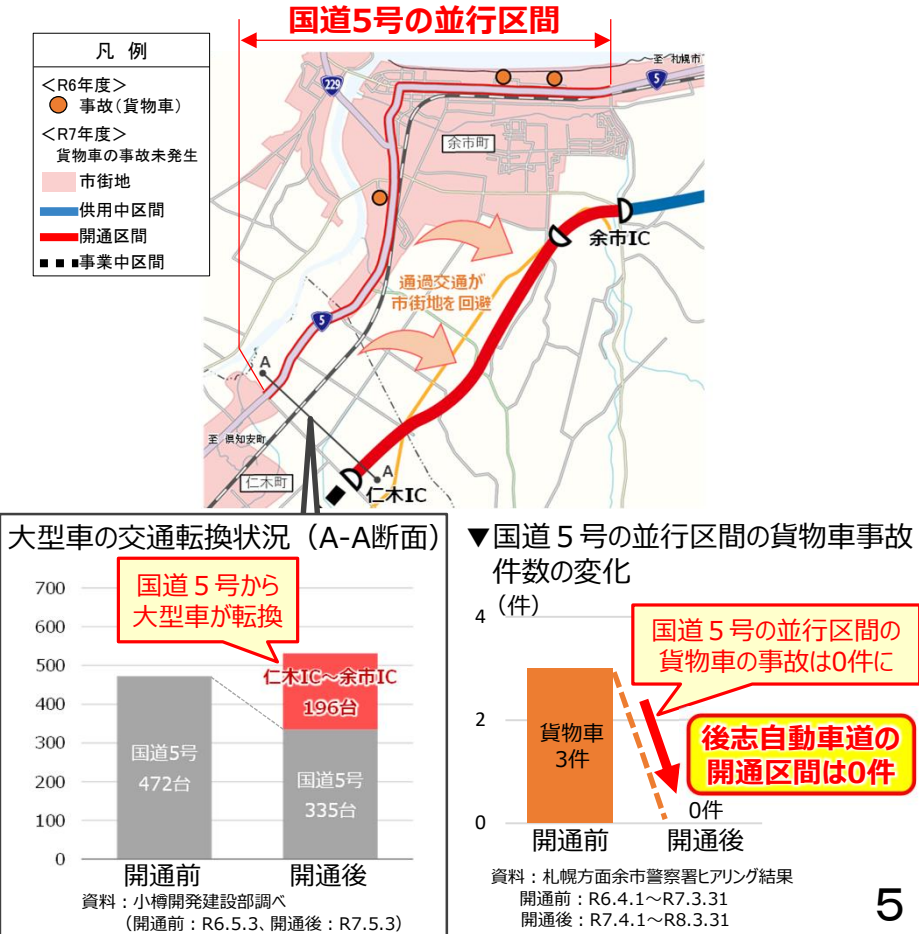


※ETC2.0データのうち、A-A断面を通過後に観光農園に到着したトリップを対象に分析
開通前：R6.4~10 (199トリップ)
開通後：R7.4~10 (213トリップ)

■地域の声(果樹園経営者)

- ・仁木ICの開通により札幌・小樽方面からの移動距離・時間の短縮が実現し、来園者数の増加につながっています。
- ・来園者数の増加に伴い、観光施設や果樹園の売り上げも増加しています。

開通前後での大型車の利用経路と貨物車事故件数の変化



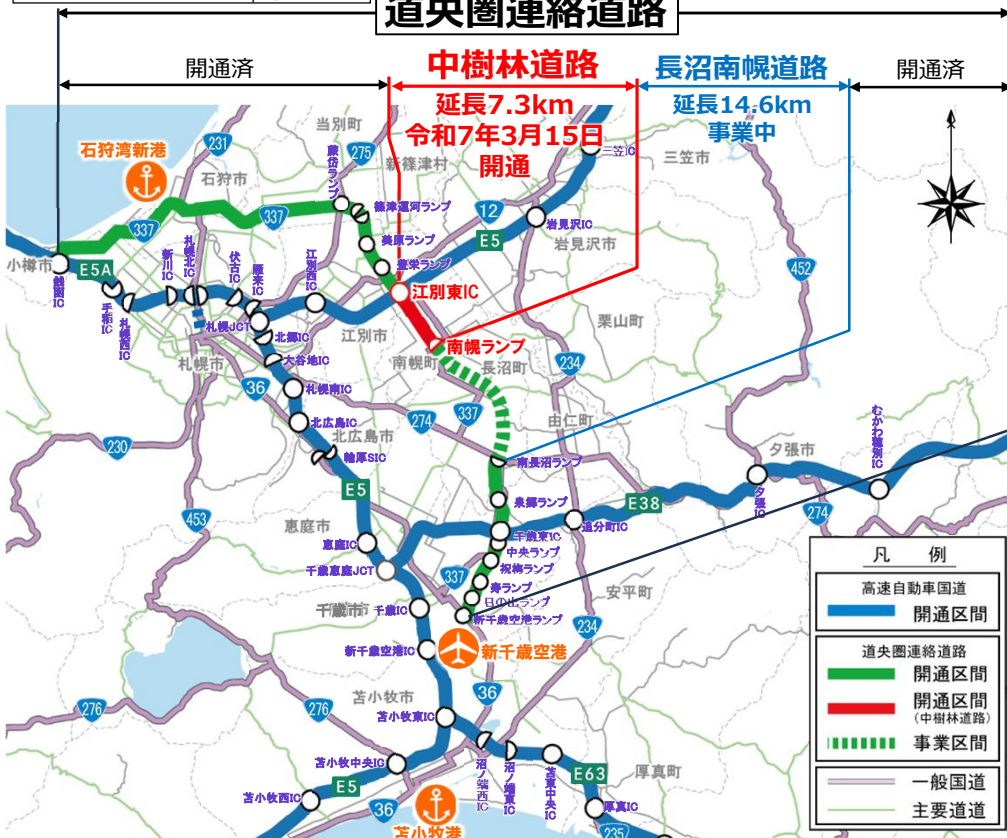
令和6年度開通区間の利用状況と整備効果

道央圏連絡道路(中樹林道路)

- ◆道央圏連絡道路の延伸整備により、石狩湾新港⇄苫小牧港間の所要時間は、夏期26分、冬期30分短縮。
- ◆令和6年度に開通した中樹林道路(江別東IC～南幌ランプ間)の24時間交通量(1年平均)は約**3,400**台。
- ◆中樹林道路の開通に伴い、道央圏連絡道路の開通済み区間の交通量は開通前と比較して**5～8%増加**。



道央圏連絡道路



道央圏連絡道路の整備による所要時間の変化

【石狩湾新港⇄苫小牧港間】

全線未整備(平成10年度)
当別バイパス→R275→道道江別長沼線→R12→R337→R274→R337→道道早来千歳線→R36

現状(令和8年度)

道央圏連絡道路全線整備後
(長沼南幌道路整備後)

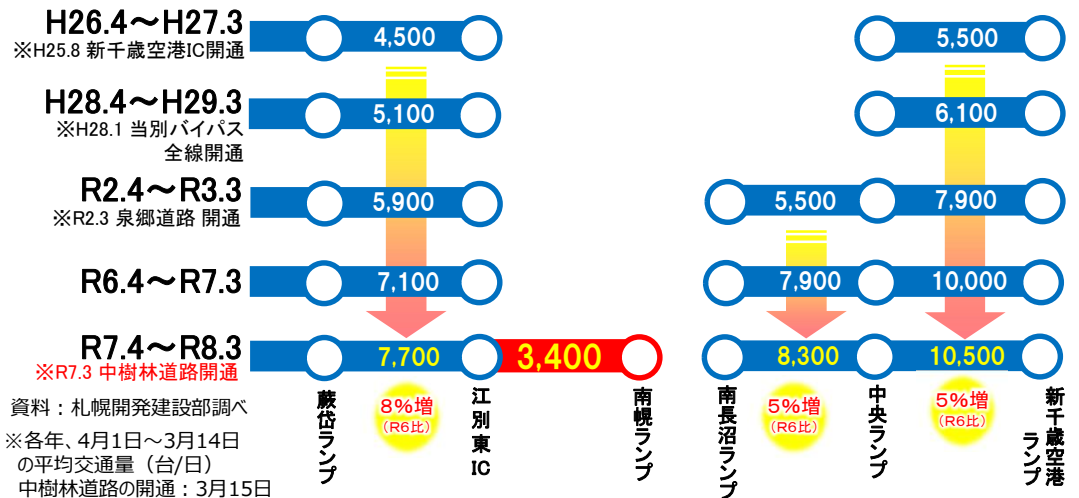
夏期	139分	
冬期	154分	
夏期	113分	← 26分短縮
冬期	124分	← 30分短縮
夏期	102分	← 37分短縮
冬期	112分	← 42分短縮

※地域別に、通常期と冬期の旅行速度を算出し、高規格道路と一般道路の低減率(高規格道路:0.932、一般道路:0.899)をそれぞれ算出した。(プローブデータを基に、R4.4～R6.3の通常期と冬期の旅行速度を比較して算出)

資料: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査<国土交通省>

道央圏連絡道路の交通量の変化

単位: 台/日



令和6年度開通区間の利用状況と整備効果

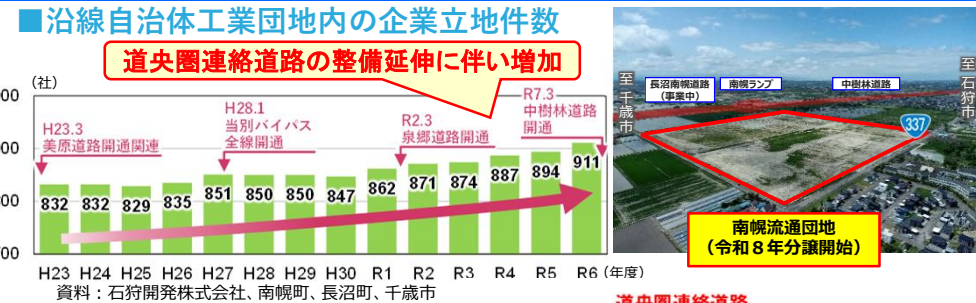
道央圏連絡道路(中樹林道路)

- ◆24時間降雪量が1月の観測史上1位を記録した令和8年1月の大雪により、札幌都心部の旅行速度低下や高速道路の通行止めが発生した際、**道央圏連絡道路がリダンダンシー効果を発揮し、積雪に強い強靱な交通インフラ**として貢献。
- ◆道央圏連絡道路沿線地域では、企業の立地件数が堅調に推移しており、**営業倉庫が過去10年間で約16%増加**する等、道央圏連絡道路の整備が地域経済・産業の活性化や輸送の効率化を支援。

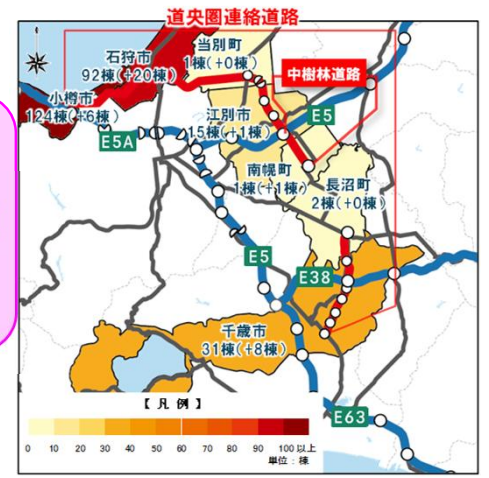
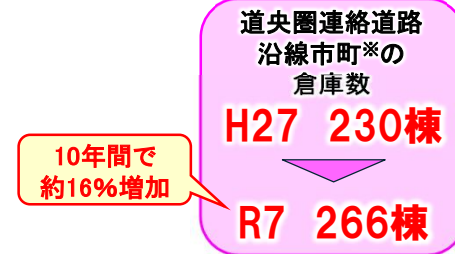
道央圏連絡道路のリダンダンシー効果



沿線地域における企業や営業倉庫の立地状況の変化



■沿線地域の営業倉庫数



■地域の声 (札幌中央卸売市場 航空貨物事業者)

- ・全道から札幌中央卸売市場に集まった農水産品を新千歳空港から道外へ輸送しています。
- ・通常は、新川ICから高速道路を通行して新千歳空港まで向かっていますが、令和8年1月末の大雪等による**高速道路の通行止めの際には、道央圏連絡道路を通行して新千歳空港に輸送**しました。

■地域の声 (本社が道外の物流事業者)

- ・南幌流通団地は、**道央圏連絡道路沿い**にあり、**苫小牧港・小樽港**などへの**アクセス**がよく、輸送が効率化することから、**当社が土地を購入する決め手**となりました。