

## 2 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備

### 高規格道路ネットワークの形成

#### 《主な施策》

#### ● 高規格道路の整備促進

##### ・着手している区間の早期開通

北海道縦貫自動車道：七飯～大沼公園間、士別剣淵～名寄間  
北海道横断自動車道：阿寒～釧路西間、足寄～陸別小利別間  
帯広・広尾自動車道（忠類大樹～広尾間）、日高自動車道（日高厚賀～東静内）、  
旭川・紋別自動車道（遠軽～上湧別間）  
俱知安余市道路（国道5号）、端野高野道路（国道39号）  
音威子府バイパス（国道40号）、尾幌糸魚沢道路（国道44号）  
道央圏連絡道路：長沼南幌道路、中樹林道路  
旭川十勝道路：富良野北道路  
遠軽北見道路：生田原道路  
創成川通（国道5号）

##### ・未着手区間の早期着手

北海道縦貫自動車道：七飯藤城～七飯間、美深北～音威子府間、  
中川～幌延間、豊富北～稚内間  
北海道横断自動車道：黒松内～俱知安間、釧路別保～厚岸町尾幌間、  
厚岸町糸魚沢～温根沼間、女満別空港～網走間  
旭川・紋別自動車道（上湧別～紋別間）、日高自動車道（東静内～浦河間）  
函館・江差自動車道（木古内～江差間）  
遠軽北見道路、旭川十勝道路、釧路中標津道路、渡島半島横断道路、  
根室中標津道路、函館新外環状道路、帯広空港道路、松前半島道路、  
帯広圏連絡道路、道東縦貫道路

#### ● 高規格道路の機能向上

##### ・「高速道路における安全・安心基本計画」における優先整備区間の早期着手・完成

北海道横断自動車道：千歳恵庭JCT～十勝清水IC  
北海道縦貫自動車道：登別室蘭IC～伊達IC、国縫IC～八雲IC、和寒IC～士別剣淵IC

##### ・追加インターチェンジの整備やジャンクションの改良等

北海道横断自動車道：釧路空港IC（仮称）の早期完成  
長流枝スマートIC（仮称）の早期完成  
新得スマートIC（仮称）の早期完成  
共和北IC（仮称）の早期完成  
小樽JCTの早期完成（小樽⇒余市乗り入れの整備）  
本別JCTの早期着手（本別⇔足寄相互乗り入れの整備）



## 幹線交通ネットワークの形成

### 《主な施策》

#### ●北海道新幹線の整備促進

- ・新函館北斗・札幌間の早期完成・開業
- ・新函館北斗・札幌間の地方負担の軽減
- ・東京と札幌を結ぶ新幹線の最大限の高速化の実現
- ・トンネル区間等の携帯電話不感区間の解消
- ・二次交通ネットワークの整備

【北海道縦貫自動車道（七飯～大沼公園間）、倶知安余市道路（国道5号）、  
江差木古内線（木古内町、上ノ国町）など】

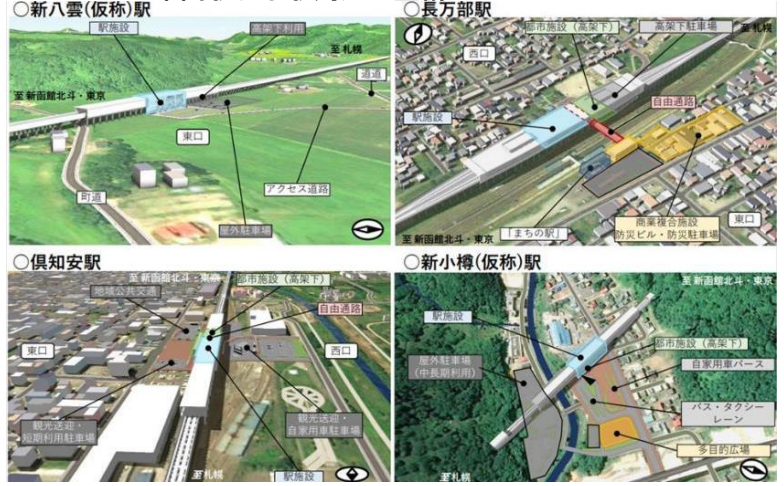
### ▼北海道新幹線の現況等

#### ○北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）における駅及び駅周辺の整備イメージ

新幹線札幌駅デザイン案



中間駅及び駅周辺の整備イメージ



#### ○青函共用走行区間等の高速化

##### 現状

- 青函トンネル内の時速160km走行  
対象列車：新幹線全列車  
所要時間：140km走行時（開業時）より約4分短縮  
開始時期：平成31年3月16日
- 時間帯区分方式による青函トンネル内  
時速210km走行の実施  
実施時期：令和2年12月以降の年末年始、GW、お盆  
所要時間：現行より約3分短縮

##### 高速化への対応

- 指令システムの改修（令和5年度中）  
概要：指令システムの最高速度を210km/hから260km/hに書換え  
実施主体：鉄道・運輸機構
- 時間帯区分方式による青函トンネル内  
時速260km走行の実施  
実施時期：令和6年度（GW、お盆、年末年始の特定時期）  
所要時間：現行より約6分短縮  
（東京・新函館北斗間 常時期の最速3時間57分）

#### ○北海道新幹線の主な工事状況



（写真提供：JR TT鉄道・運輸機構）





## 航空交通ネットワークの形成

### 《主な施策》

#### ●新千歳空港の機能強化

- ・新千歳空港誘導路複線化の整備等 【誘導路の複線化など】
- ・空港耐震性の強化 【大規模地震発生時においても継続して機能を確保】
- ・国際拠点空港化の促進 【訪日外国人来道者に対する受入体制の整備】

#### ●地方空港の機能向上に向けた施設の整備

- ・地方空港の整備と航空ネットワークの維持・確保  
【奥尻空港 滑走路端安全区域の確保（奥尻町）、帯広空港 誘導路改良（帯広市）など】

### ▼新千歳空港の現況等

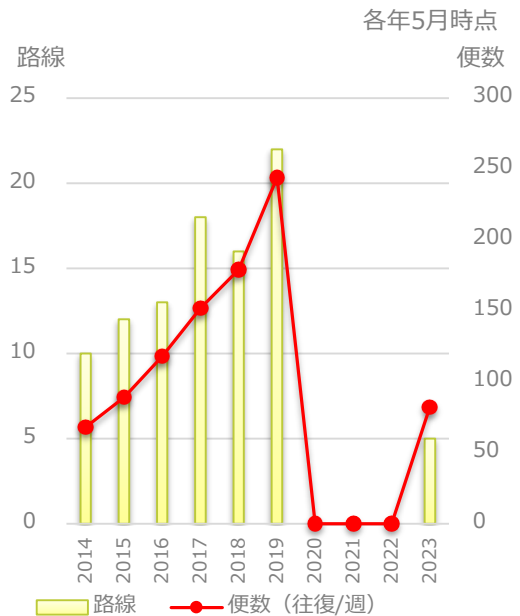
#### ○年度別利用者数推移



#### ○国際航空ネットワーク (2023年5月現在)



#### ○国際航空路線の状況



▼新千歳空港の機能強化

○誘導路複線化

◇取付誘導路の複線化

【除雪時間の短縮による滑走路の早期解放】



◇平行誘導路の複線化

【航空機と除雪車両の経路分離】  
【滑走路閉鎖の回避】

◇滑走路閉鎖時間の短縮による冬期の欠航・遅延便の回避、軽減

①取付誘導路の複線化

既存取付誘導路には運用中の滑走路からの航空機が頻繁に通行するため、**除雪車両の待機**が生じ、**滑走路の閉鎖が長時間**になるため、**取付誘導路の新設**が必要。

②平行誘導路の複線化

除氷液切れなどのトラブルにより航空機が駐機場へ引き返す場合、**代替路がない**ため、**滑走路を通行せざるを得ず**、**滑走路の閉鎖が長時間**になるため、**平行誘導路の新設**が必要。



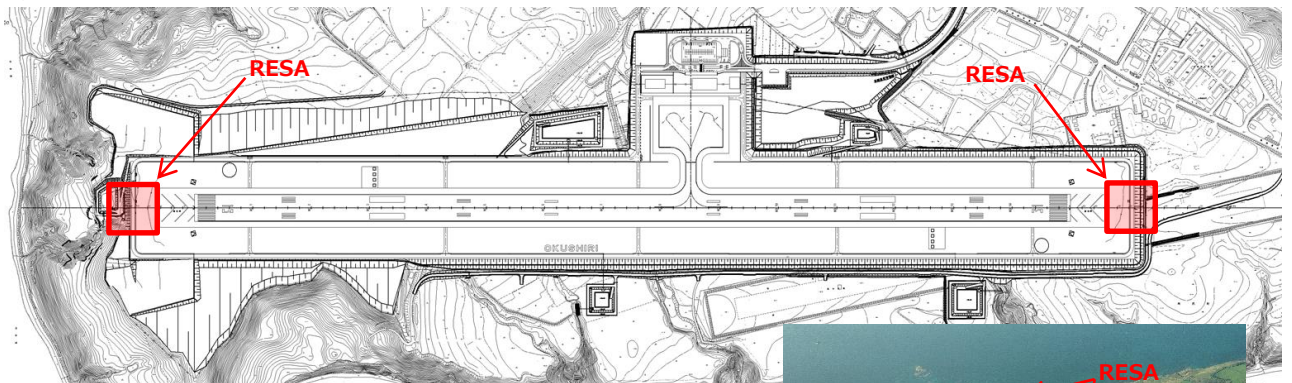
滑走路等の除雪状況

写真 令和5年度航空局関係予算概要

▼奥尻空港の機能向上

○滑走路端安全区域 (RESA) の確保

◇事業計画図



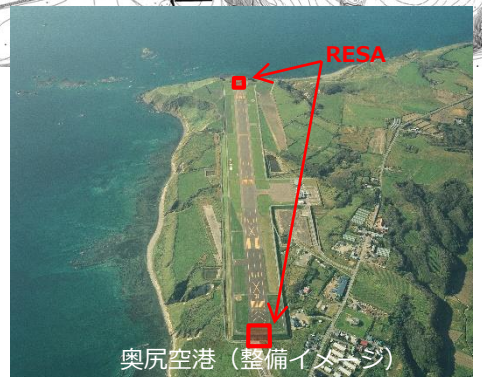
◇RESAとは

航空機が**オーバーラン**  
または**アンダーシュート**  
を起こした場合の

**航空機の損傷軽減対策**



写真 令和4年度航空局予算関係概要



奥尻空港 (整備イマジ)



## 物流交通ネットワークの形成

### 《主な施策》

#### ● 物流ネットワーク形成のための道路網の整備

##### ・ 空港、港湾などの物流拠点やICへのアクセス道路の整備

【北海道横断自動車道（阿寒～釧路西間）、帯広広尾自動車道（忠類大樹～広尾間）、  
国道337号中樹林道路（南幌町・江別市）、山花鶴丘線（釧路市）など】

##### ・ 交通不能区間や冬期交通不能区間等の隘路区間の解消

【国道452号盤の沢道路・五稜道路（芦別市・旭川市・美瑛町）、  
名寄遠別線（遠別町）など】  
【苫小牧港（苫小牧市）など】

##### ・ 臨港道路の整備

##### ・ 道州制特区推進法に基づく移譲事業の着実な推進

【特定道路事業交付金 名寄遠別線（遠別町）】

##### ・ 重要物流道路の追加指定によるネットワークの強化 【札幌北広島環状線（江別市）】

#### ● 都市の活性化や生活の質の向上を図る道路網の整備

##### ・ 都市の円滑な交通を確保するためのバイパス、環状、放射道路の整備

【南岸通（北見市）など】

##### ・ 渋滞解消や市街地の一体化のための立体交差などの整備 【永山東光線（旭川市）など】

#### ● 国際的な海上輸送拠点の整備

##### ・ 外貿貨物を取扱う国際物流ターミナルの整備

【石狩湾新港（小樽市・石狩市）、釧路港（釧路市）など】

##### ・ 農水産物の輸出促進に資する港湾の整備

【紋別港（紋別市）、根室港（根室市）、枝幸港（枝幸町）】

#### ● 国内海上交通ネットワークの整備

##### ・ 国内物流ターミナルの整備

【苫小牧港（苫小牧市）、江差港（江差町）など】

##### ・ 港湾施設の老朽化改良等の整備

【室蘭港（室蘭市）、留萌港（留萌市）など】

##### ・ 耐震強化岸壁などの整備

【苫小牧港（苫小牧市）】

##### ・ フェリー、トラック、鉄道など基幹的な航路・路線等の維持・確保

【北海道内及び北海道～本州間】

### ▼ 物流ネットワーク形成のための道路網の整備



山花鶴丘線（釧路市）



名寄遠別線（遠別町）

環境負荷の少ない交通体系の整備推進  
道路ネットワーク、渋滞対策等



一般国道337号 泉郷道路

今後5か年で開通予定の直轄国道における  
CO<sub>2</sub>排出削減効果は約6万t/年※  
（※北海道開発局調べ）

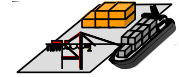
▼道内海上輸送拠点の状況

○農水産物の輸出促進に資する港湾の整備

連携水揚港湾  
(苫小牧港、根室港、紋別港、増毛港、枝幸港)

輸出拠点港湾  
(苫小牧港、石狩湾新港)

小口積替支援施設



リーファコンテナ電源供給装置



屋根付き岸壁

連携水揚港湾における屋根付き岸壁の整備

農水産物輸出拠点港湾における輸出環境の改善

・農林水産業の輸出力強化による地域の活性化

○国内物流ターミナルの整備

防波堤、岸壁改良等

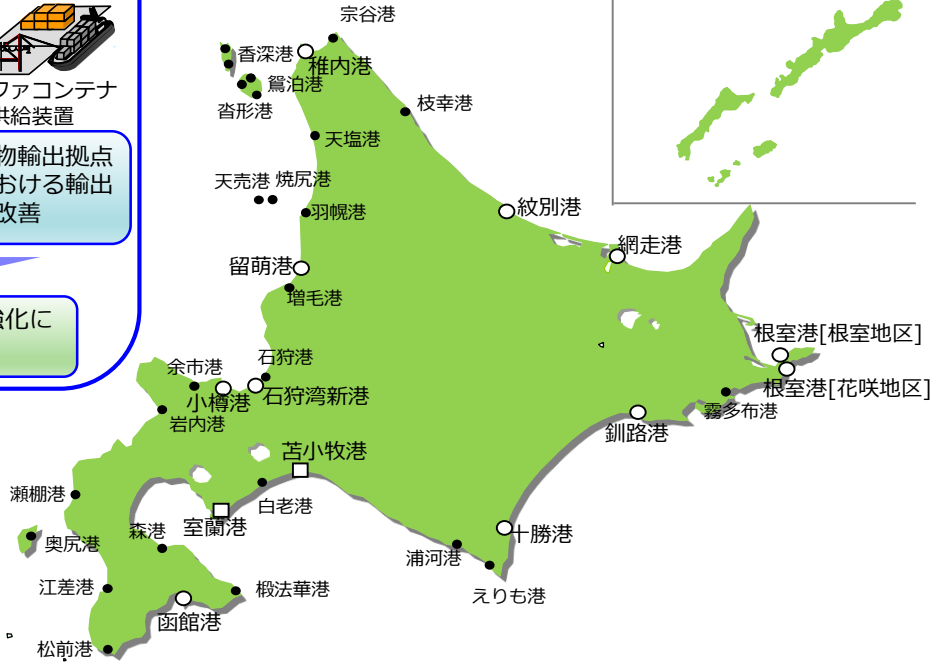
・本道物流の効率化  
・物流コストの縮減

○港湾施設の老朽化改良等の整備

港湾施設の老朽化対策

・経済活動の継続性の確保

- 地方港湾 (23港)
- 重要港湾 (10港)
- 国際拠点港湾 (2港)



○耐震強化岸壁等の整備

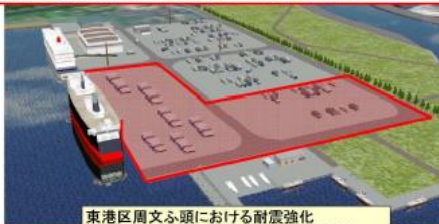
(苫小牧港)

東港区の内貿ユニットロード貨物輸送の機能強化

- ・西港区の慢性的なバース不足
- ・東港区では国内海上輸送のための公共岸壁は周文ふ頭の1バースのみ
- ・新たな内航定期航路の受入や船舶大型化への対応

・大規模地震発生時における輸送力の確保  
・国内海上物流輸送をより確実なものにする

新たな内貿バースの整備により、役割の高まる内貿ユニット輸送の新たな航路の受入や、船舶大型化への対応が可能に



東港区周文ふ頭における耐震強化  
耐震強化でのバース増設、背後用地の液状化対策



救援物資を運ぶ大型船の受入が可能に  
※北海道胆振東部地震 H30.9.8「おおすみ」

○外貿貨物を取扱う国際物流ターミナルの整備

(石狩湾新港)

循環資源の輸出拠点

- ・岸壁延長・水深不足により安全係留・満載輸送ができない
- ・鉄スクラップの輸送量の増加に伴い岸壁の利用調整、ヤード不足が発生

・高品質な鉄スクラップの輸送効率化



鉄スクラップ用ヤード

岸壁 (185m)

岸壁 (240m)

-10m

-12m

石狩湾新港 東地区