

北海道 新広域道路交通ビジョン・計画

令和3年4月

北海道



北海道

その先の、道へ。北海道 *Hokkaido. Expanding Horizons.*

はじめに	1
第1章 北海道新広域道路交通ビジョン	2
1. 北海道の現状と課題	2
(1) 北海道の概要	2
(2) 北海道の強み	3
(3) 北海道の現状と課題	5
2. 地域の将来像	8
3. 広域的な交通の課題と取組	10
(1) 広域道路ネットワークの現状と課題	10
(2) 物流の現状と課題	12
(3) 人流の現状と課題	16
(4) 耐災害性の強化	23
(5) 道路建設、維持管理の効率化・省力化	27
(6) 新型コロナウイルスによる交通面への影響	28
4. 広域的な道路交通の基本方針	29
第2章 北海道新広域道路交通計画	30
1. 広域道路ネットワーク計画	31
(1) 広域道路ネットワークの推進施策	31
(2) 将来の広域道路ネットワーク	35
2. 交通・防災拠点計画	37
(1) 交通・防災拠点の推進施策	37
3. ICT交通マネジメント計画	46
(1) ICT交通マネジメントの推進施策	46
附属資料	51

はじめに

高規格幹線道路や直轄国道などの広域道路ネットワークは、平常時・災害時を問わない安定的な人流・物流を確保・活性化するため、主要な都市間交通はもとより、空港、港湾、鉄道駅などの輸送拠点へアクセスする交通を支えるなど、総合交通体系の基盤となっている一方で、慢性的な渋滞や交通事故、災害時の代替性、拠点へのアクセス性など、さまざまな課題を抱えている。

こうした課題への対応や物流生産性の向上を目的として、平成 30 年 3 月 30 日に成立、同月 31 日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」（平成 30 年法律第 6 号）により、「重要物流道路」が創設され、その指定にあたっては、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転といった技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワークなどを幅広く検討した上で、効果的に指定する必要があるとされた。

このため、国では、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会の議を経て、重要物流道路制度を契機とした「新広域道路交通計画」を各地域において中長期的な観点から策定することとし、これに先立ち、地域の将来像を踏まえた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」を策定することとした。

これを受けて、道では、北海道の実情や将来像を踏まえた道路ネットワークや拠点・ICT に関する施策の方向性を定める「北海道新広域道路交通ビジョン・計画」を策定することとした。

また、未曾有の危機である新型コロナウイルス感染症の拡大は、国民の生命・生活や経済に多大な影響を及ぼしており、安定的な人流・物流の重要性を再認識させた。コロナ禍においても、国民生活や経済の安定確保に不可欠な道路は、ライフラインとしての使命を持続的に果たす必要がある。

ビジョンは、北海道における「地域の将来像」や「広域的な交通の課題と取組」、「広域的な道路交通の基本方針」について、概ね 20～30 年間の中長期的な視点で検討し、とりまとめたものであり、これを踏まえて、「広域道路ネットワーク計画」、「交通・防災拠点計画」、「ICT 交通マネジメント計画」の 3 つの計画をとりまとめる。なお、いずれも今後の社会情勢等を踏まえ、必要に応じて見直しを行うこととする。

第1章 北海道新広域道路交通ビジョン

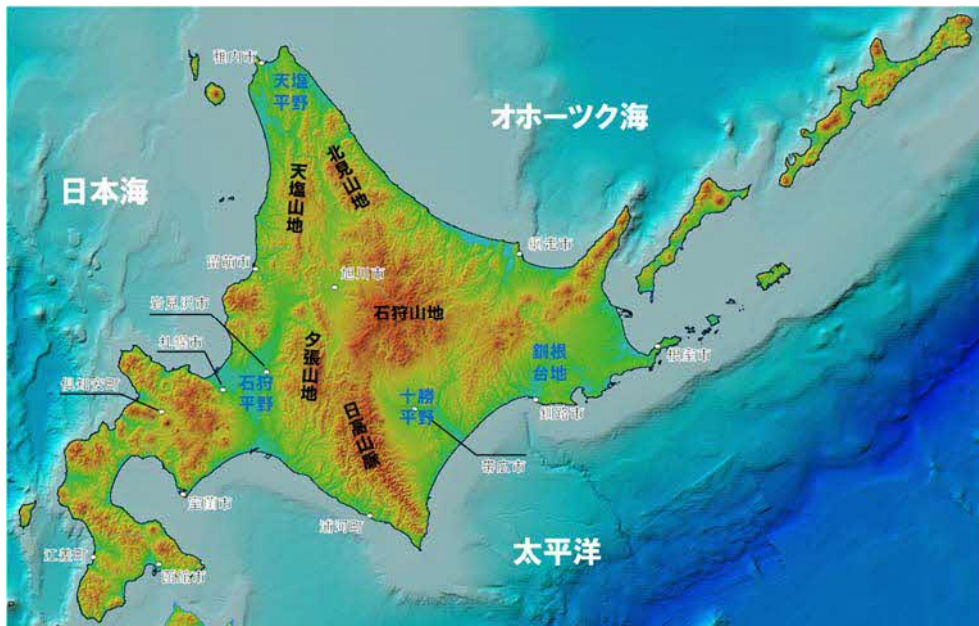
1. 北海道の現状と課題

(1) 北海道の概要

▶ 北海道の地形・気候

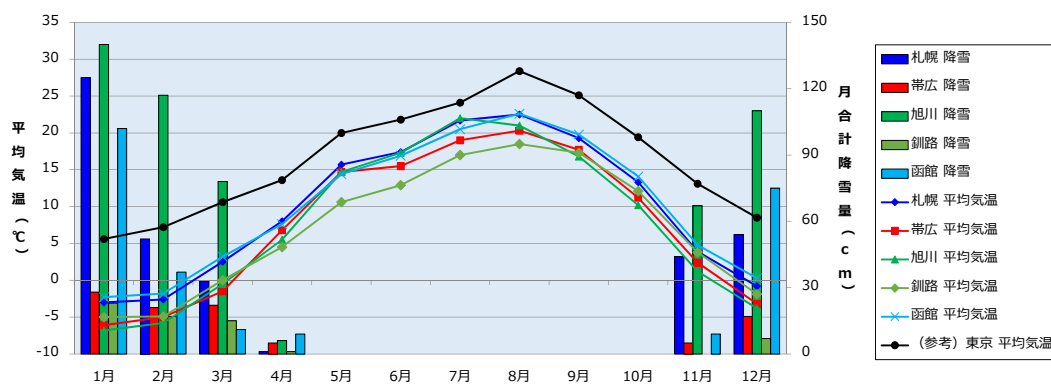
- 北海道は西の日本海、南東の太平洋、北東のオホーツク海の3つの海に面している。
- 日本国土面積の5分の1以上を占める広大な土地（83,424 km²※国土地理院「全国都道府県市区町村面積調（令和2年1月時点）」）。
- 南北に、北見山地・天塩山地・石狩山地・夕張山地・日高山脈といった山地郡が連なり、これらを挟むような形で、西側に石狩平野、東側に十勝平野、釧根台地が形成されている。
- 北海道は亜寒帯気候であり、夏は冷涼、冬は積雪寒冷な気候。
- 冬期においては道北・道央を中心に100cm以上の降雪となる。

■北海道の地形



出典：色別標高図（国土地理院）を基に加工

■道内主要都市の月別平均気温と降雪量



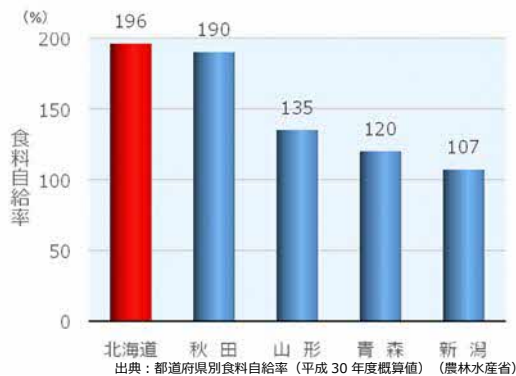
出典：過去の気象データ（2019年の月別の値）（気象庁）

(2) 北海道の強み

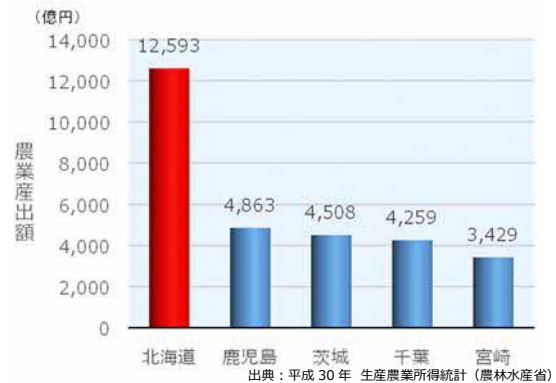
➤ 食関連産業

- 北海道は、広大な農地や豊富な水産資源を強みとして、都道府県別の農業算出額、海面漁獲量、食料自給率が全国1位と、我が国を代表する食料供給地域として貢献している。
- また、北海道産食品は国外においても高い人気を博しており、その輸出額は、2012年から2019年にかけて、約1.9倍に増加。

■都道府県別食料自給率トップ5



■都道府県別農業算出額トップ5



■都道府県別海面漁獲量トップ5



■北海道の食品輸出額推移



観光関連業

- 北海道は、豊かな自然環境や四季折々の美しい風景などの観光資源を有しており、国内外より毎年多くの観光客が来道している。
- 2019年の都道府県別延べ宿泊者数は全国3位であり、特に外国人観光客は、国際定期便の新規就航や増便、豊富な資源を活かした魅力ある観光地づくりの取組などにより、2018年までの10年間で約4倍に増加。

都道府県別延べ宿泊者数ランキング(合計、外国人)



北海道を訪れる外国人観光客数の推移

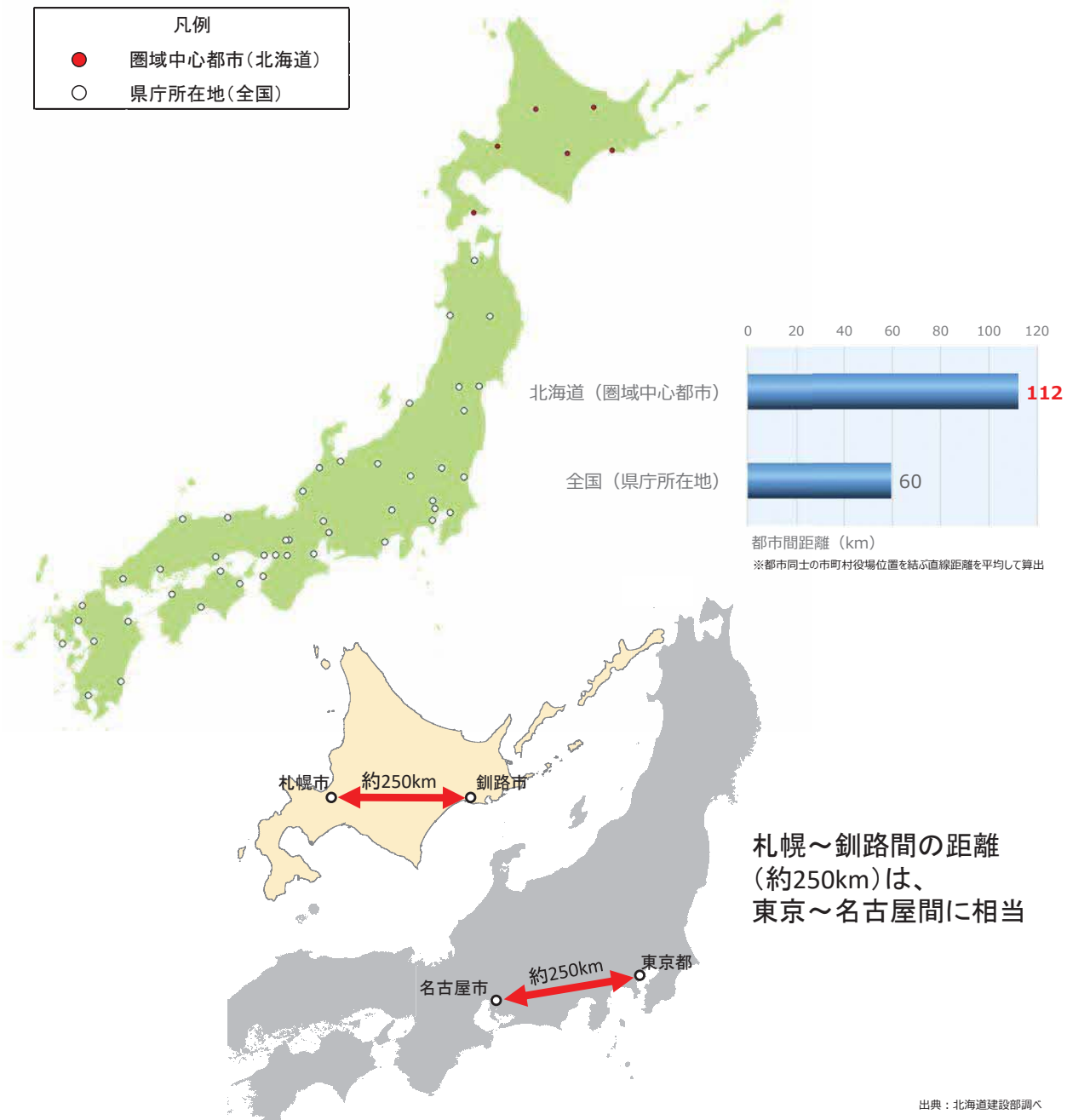
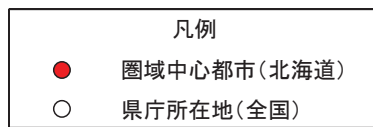


(3) 北海道の現状と課題

➤ 広域分散型社会

- 北海道は、国土面積の約22%を占める広大な土地に高次の都市機能が点在する広域分散型社会を形成しており、道内の圏域中心都市間の平均距離は約112kmと、全国の県庁所在地間の約2倍。
- このため、国内の他地域と比較して都市間距離が長大であり、高次医療機関等の都市機能を圏域中心都市に依存しているため、地方部においては、生活サービスの享受に長距離移動が必要。

■ 都市間距離の比較(北海道/全国)



出典：北海道建設部調べ

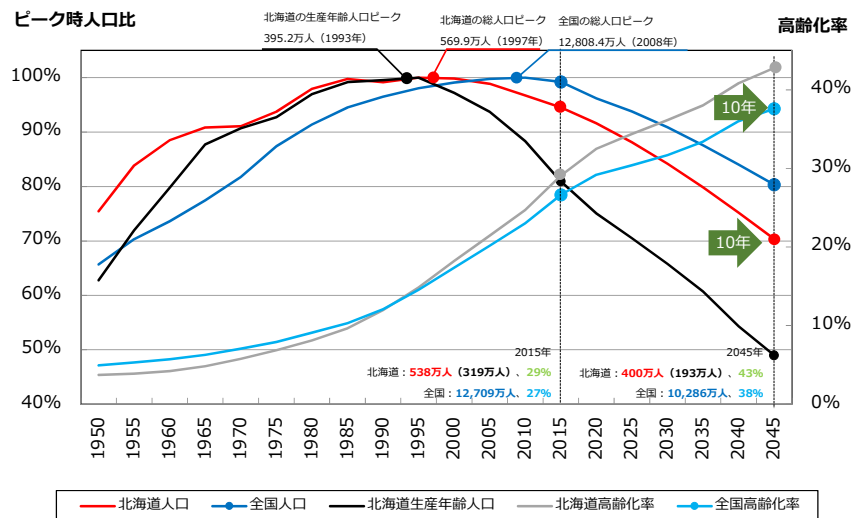
第1章 北海道新広域道路交通ビジョン

1. 北海道の現状と課題

急速な人口減少と高齢化

- 北海道は、全国よりも先行して人口減少や高齢化が進んでおり、2045年の人口は、ピーク時（1997年）の約7割まで減少し、高齢化率は約43%まで上昇する見通し。
- 道内の生産年齢人口は、1993年の395万人をピークとして減少に転じており、2045年にはピーク時の約半数に当たる193万人まで減少する見通し。
- 市町村毎の人口の増減比は、圏域中心都市周辺地域以外で特に減少割合が大きくなる傾向。

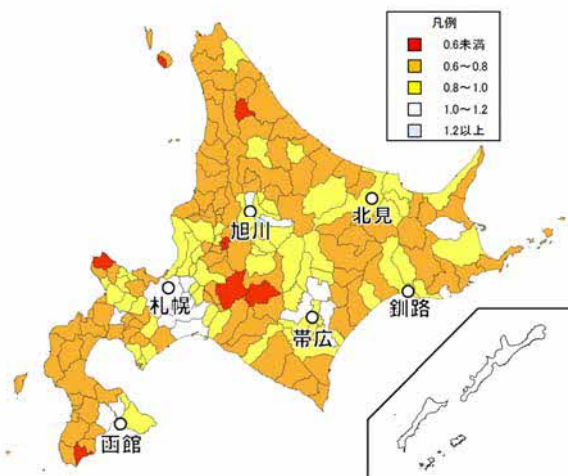
人口及び高齢化率の推移



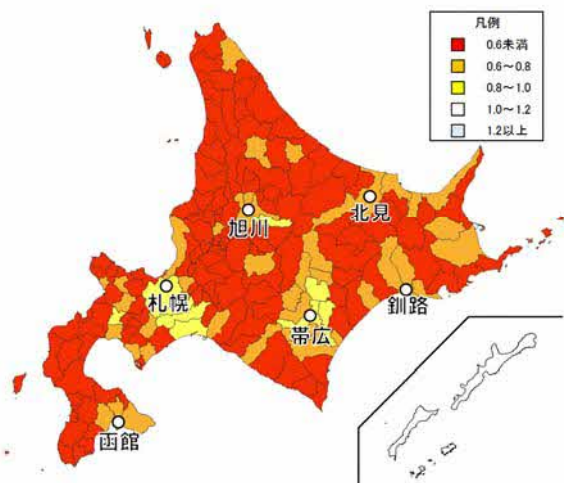
出典：人口推計（総務省統計局）、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

地方部における人口減少

▼1995→2015の人口増減比



▼2015→2045の人口増減比



出典：国勢調査（総務省統計局）、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

第1章 北海道新広域道路交通ビジョン

1. 北海道の現状と課題

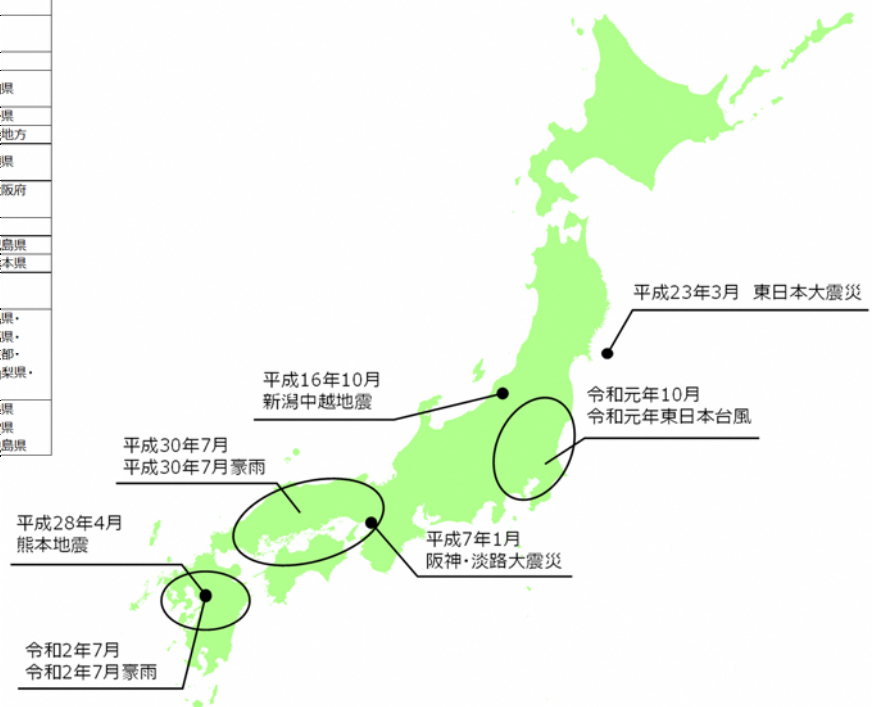
➤ 災害リスクの高まり

- 平成23年3月に発生した東日本大震災の経験を通じ、今後想定される大規模災害への備えが、国家的な重要課題となった。
- それ以降も、平成28年4月の熊本地震、西日本を中心とした平成30年7月豪雨、令和元年東日本台風、熊本県を中心とした令和2年7月豪雨など、全国的に大規模な自然災害が頻発している。
- 北海道においては、平成28年8月の相次ぐ台風の上陸・接近に伴う豪雨災害や、平成30年9月に北海道胆振東部地震が発生し、長期間にわたる交通障害や大規模停電など、広範囲にわたり重大な影響がもたらされている。
- 更に、積雪寒冷な地域である北海道は、冬期の厳しい気候条件によりもたらされる大雪や暴風雪等による交通障害が頻発している。

■過去5年の激甚災害指定一覧(全国)

災害名	主な被災地
平成28年 平成28年熊本地震	熊本県等
梅雨前線	熊本県・宮崎県
台風第7号・台風第11号・台風第9号・台風第10号等	北海道・岩手県
台風第16号	宮崎県・鹿児島県
平成29年 梅雨前線(九州北部豪雨等)・台風第3号	福岡県・大分県・秋田県
台風第18号	京都府・愛媛県・大分県
台風第21号	新潟県・三重県・近畿地方
平成30年 梅雨前線(平成30年7月豪雨等・台風第5号・第6号・第7号・第8号)	岡山県・広島県・愛媛県
台風第19号・第20号・第21号等	和歌山県・奈良県・大阪府 長野県・新潟県
平成30年北海道胆振東部地震	北海道
台風第24号	鳥取県・宮崎県・鹿児島県
令和元年 梅雨前線・台風第3号・第5号 前線による豪雨・台風第10号・第13号・第15号・第17号	長崎県・鹿児島県・熊本県 佐賀県・千葉県
台風第19号・第20号・第21号等	岩手県・宮城県・福島県・茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・新潟県・山梨県・長野県・静岡県 山形県・長野県・岐阜県 島根県・福岡県・佐賀県 熊本県・大分県・鹿児島県
令和2年 梅雨前線(令和2年7月豪雨等)	

■これまで特定非常災害に指定された災害(全国)



■道内の主な災害発生状況

北海道胆振東部地震
(平成30年9月)



一般道道 夕張厚真線

支笏豪雨災害
(平成26年9月)



国道453号 千歳市支笏湖

平成28年8月北海道豪雨



国道274号 日勝峠

暴風雪
(平成26年2月)



国道241号 釧路市阿寒町

出典：防災情報のページ（内閣府）

2. 地域の将来像

北海道が、現下の人口減少・高齢化社会においても持続的に発展していくためには、道民及び市町村の創意と主体性が発揮され、地域の特性や資源などを活用した取組が持続的に進められることが必要。また、北海道の基幹産業である農林水産業や雄大な自然を活かした観光業などを担う地域（生産空間）がその役割を果たし続けるためには、地域の暮らしを支える地方部の市街地や圏域中心都市の機能を維持・発展させるとともに、防災・減災対策の一層の推進により強靱化を図るなど、将来にわたって安全で安心して住み続けることができる環境づくりが必要。なお、これらの取組においては、新型コロナウイルス感染症の拡大防止対策と社会経済活動が両立する「新たな日常」の実現を念頭におくことが必要。

➤ 【参考】北海道型地域構造の保持・形成（第8期北海道総合開発計画）

第8期の「北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）」では、北海道の強みである第一次産業（農業・漁業）の生産の場を「生産空間」と位置づけ、生産空間の日常的生活を支える拠点を「地方部の市街地」、医療や福祉・介護・教育・商業・娯楽などの高次な都市機能が集積する空間を「圏域中心都市」として定義しており、この3層構造からなる「北海道型地域構造」の保持・形成が重要とされている。

同計画においては、これら3つの層が有機的に連携し、「各層の強みの充実」と「各層間の結び付きの強化」を計画推進の基本方針として定められている。

■北海道型地域構造のイメージ図

北海道の強みを支える一方で、将来的に無人化の進行が危惧される「生産空間」が、その役割を果たし続けるために、都市機能・生活機能が日常生活に支障のない水準で提供される「基礎圏域」を形成し、重層的な機能分担とネットワークによる連携を通じて、「生産空間」での暮らしを広域的に支えます。

「生産空間」のサバイバル

北海道の「強み」を支える「生産空間」が10年後も、2050年もその役割を果たし続けるためには、「住み続けられる環境づくり」が必要

頼り頼られる3つの層において、「各層の強みの充実」と「各層間の結び付きの強化」（北海道版コンパクト+ネットワーク）を推進

所得・雇用の確保

地域の魅力向上

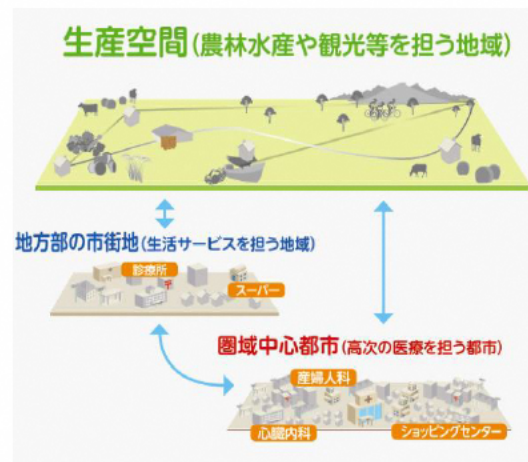
生活機能・
集落機能の確保

安全・安心な
社会基盤の形成

モデル的な圏域などで、各種取組を有機的・総合的に展開

北海道型地域構造（基礎圏域）

～頼り頼られる3つの層～



出典：北海道総合開発計画・北海道型地域構造の保持・形成

本ビジョンでは、北海道の現状と課題、「北海道総合計画（平成 28 年 3 月）」、および第 8 期の「北海道総合開発計画（平成 28 年 3 月 29 日閣議決定）」などを踏まえ、分散型国土づくりにむけ、「生産空間」、「地方部の市街地」、「圏域中心都市」それぞれの充実を図るとともに、地域間の相互連携を強化し、北海道が持続的に発展していくことを目指し、以下の 5 つの将来像を掲げ、広域的な道路交通の今後の方向性を定めることとする。

① 地域間の相互連携の強化

北海道の広大な地域に、将来にわたって安全で安心して住み続けられる地域社会構造の維持・発展を図るとともに、コロナ禍を契機とした地方移住への関心の高まりを踏まえた分散型の国土づくりを先導していくため、地域間の相互連携を強化。

② 食料供給地域としての持続的发展

広大な農地や豊富な水産資源を活かした我が国を代表する食料供給地域として、「食」の高付加価値化や国際競争力の強化を図るための効率的な物流体系を構築。

③ 観光立国北海道の実現

ポストコロナにおける来道者数の回復を見据え、多くの観光客が利用する空港や新幹線駅等の主要な交通拠点の充実や周遊性の向上などの受入体制の整備、多様な地域の資源を活かした産業や暮らし・文化などに触れる滞在交流型の観光地づくりを推進。

④ 北海道の強靱化や国全体の強靱化への貢献

地震や津波、豪雨等の大規模災害による社会的影響を抑制するため、耐災害性の強化による北海道の強靱化や、北海道の強みを活かしたバックアップ機能を発揮した国全体の強靱化への貢献。

⑤ 高次都市機能の最大化

札幌都市圏や圏域中心都市が有する高次都市機能を北海道全域の持続的な発展に不可欠なものとして捉え、その諸機能を享受できる地域を最大化するため、札幌都市圏の機能強化、北海道全域とつながる広域的な交流・連携機能の確保を図る。

3. 広域的な交通の課題と取組

(1) 広域道路ネットワークの現状と課題

- 道内の高規格幹線道路ネットワークは、主要都市間の連絡強化や拠点的な空港・港湾へのアクセス性の向上を図る高速自動車国道や一般国道の自動車専用道路等からなる計画路線約1,825kmのうち、令和元年度末現在、1,183kmが開通。整備率は約65%と全国（北海道を除く）（約89%）に比べて後れており、未事業化区間が約400kmあるとともに、札幌市と高規格幹線道路で接続されていない圏域中心都市が存在していることが課題である。

■高規格幹線道路の整備状況図(令和2年3月31日時点)



■未事業化区間一覧(令和2年3月31日時点)

No.	路線名	区間
①	北海道縦貫自動車道	七飯藤城～七飯
②		美深北～音威子府
③		中川～幌延
④	北海道横断自動車道根室線	豊富北～稚内
⑤		黒松内～倶知安
⑥		釧路別保～厚岸町尾幌
⑦	北海道横断自動車道網走線	厚岸町糸魚沢～温根沼
⑧		女満別空港～網走
⑨	旭川・紋別自動車道	遠軽～紋別
⑩	帯広・広尾自動車道	豊似～広尾
⑪	日高自動車道	静内～浦河
⑫	函館・江差自動車道	木古内～江差

■高規格幹線道路の開通率(令和2年3月31日時点)

