



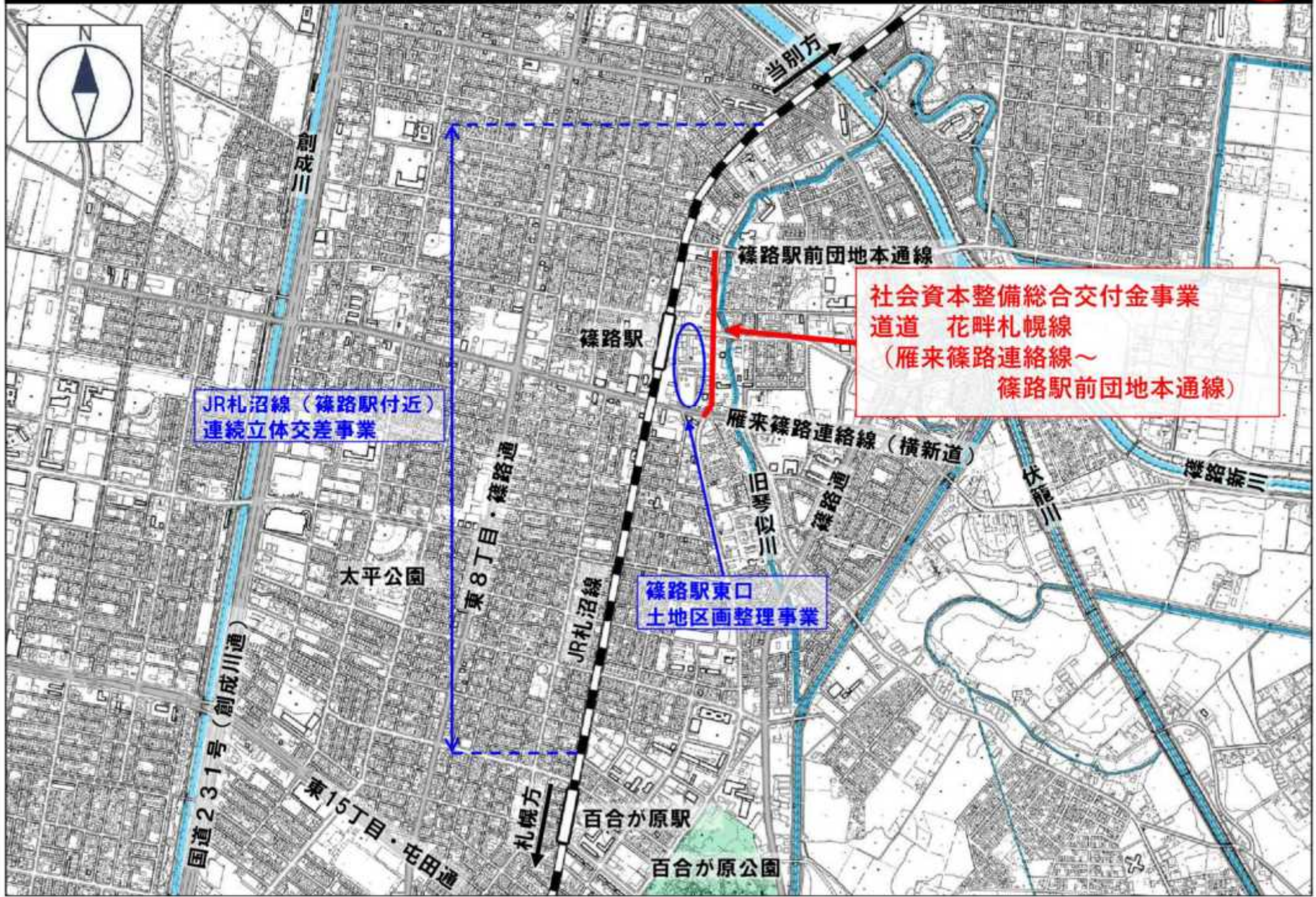
社会資本整備総合交付金事業 道道 花畔札幌線

(雁来篠路連絡線～篠路駅前団地本通線)

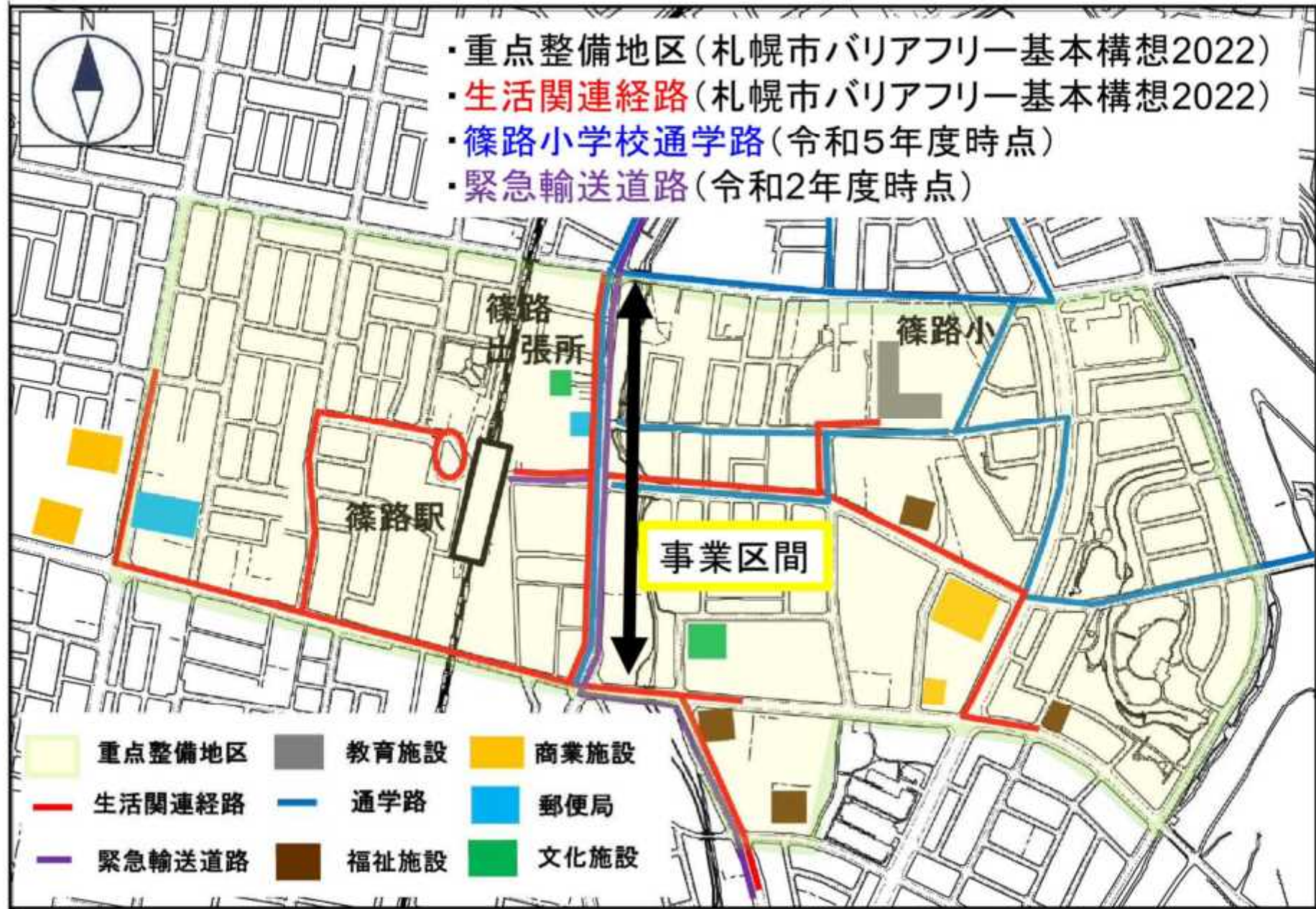
第27回 札幌市公共事業評価検討委員会

札幌市建設局土木部

位置図



当該路線の位置づけ

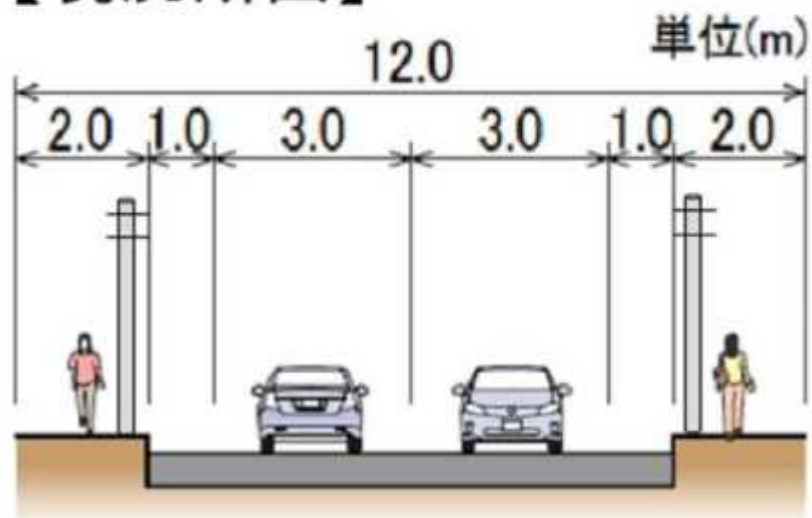


事業区間：約530m

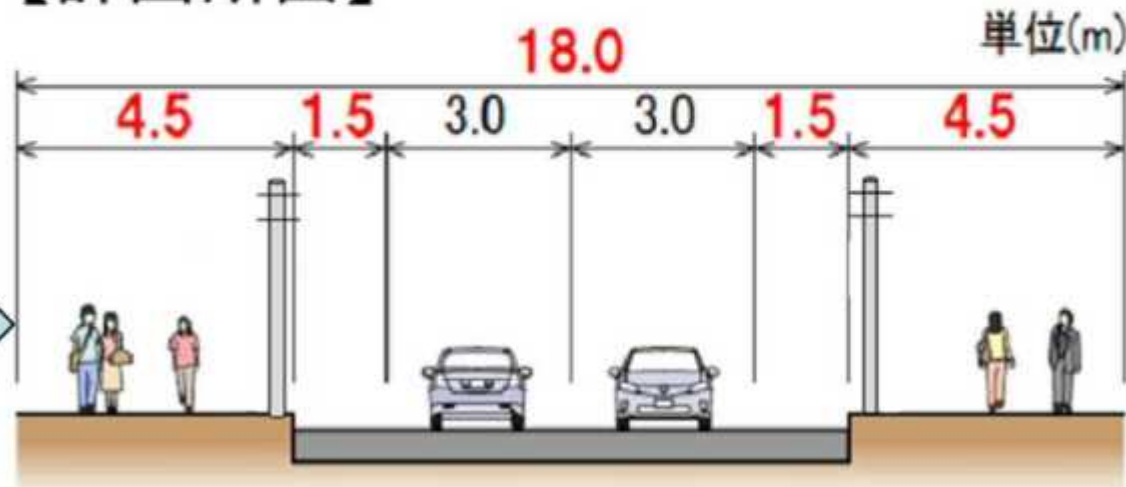
計画幅員：18m

事業期間：H25年度～R9年度（予定）

【現況断面】



【計画断面】



※赤字は現況から変更となる幅員

冬期の状況について

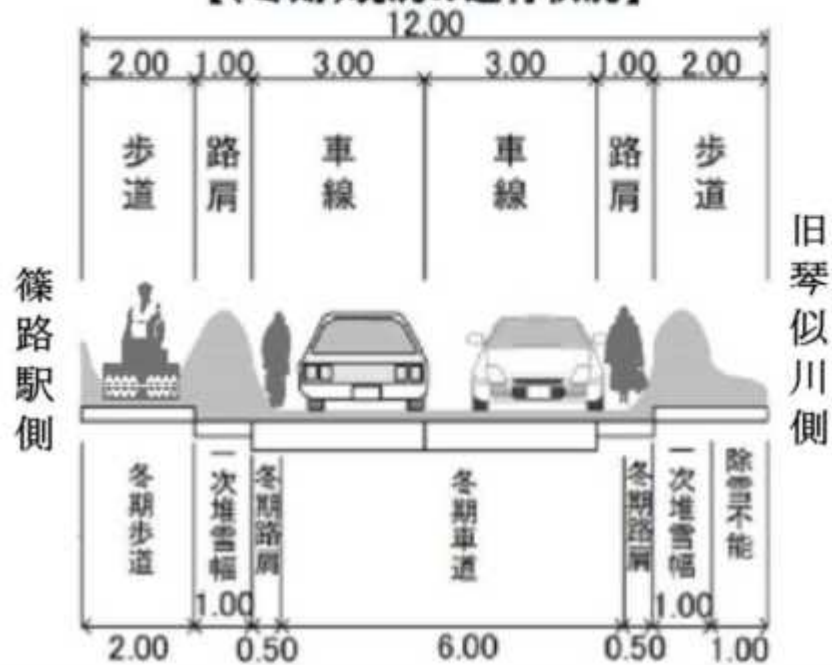
①H23.1撮影:歩道に堆雪があり車道を歩いている



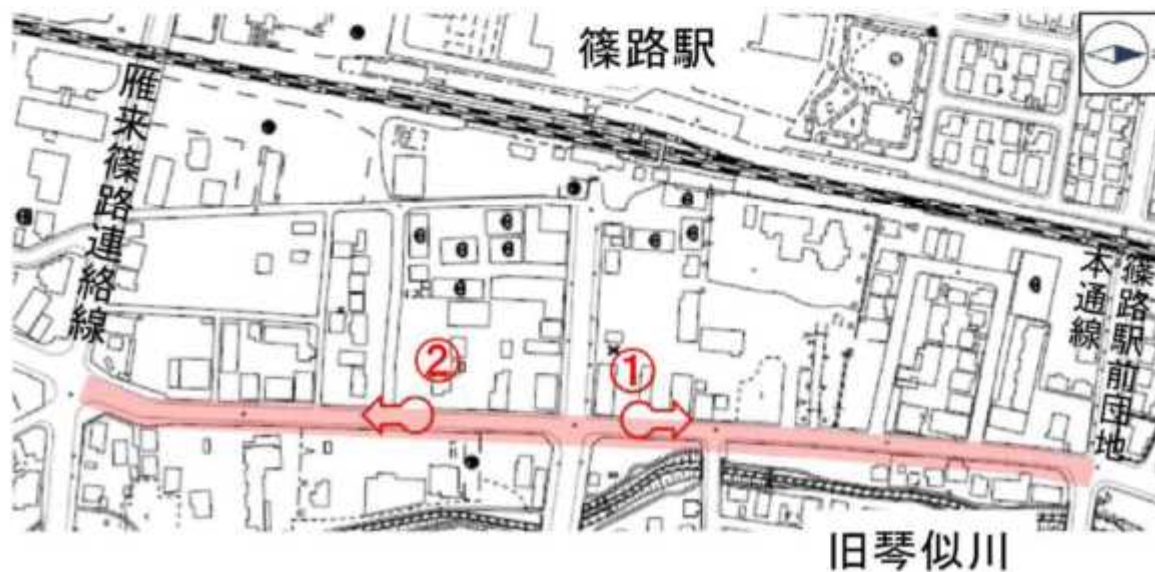
②H23.1撮影:堆雪により車道が狭くなり、車のすれ違いが困難



【(冬期)現況の通行状況】



撮影方向

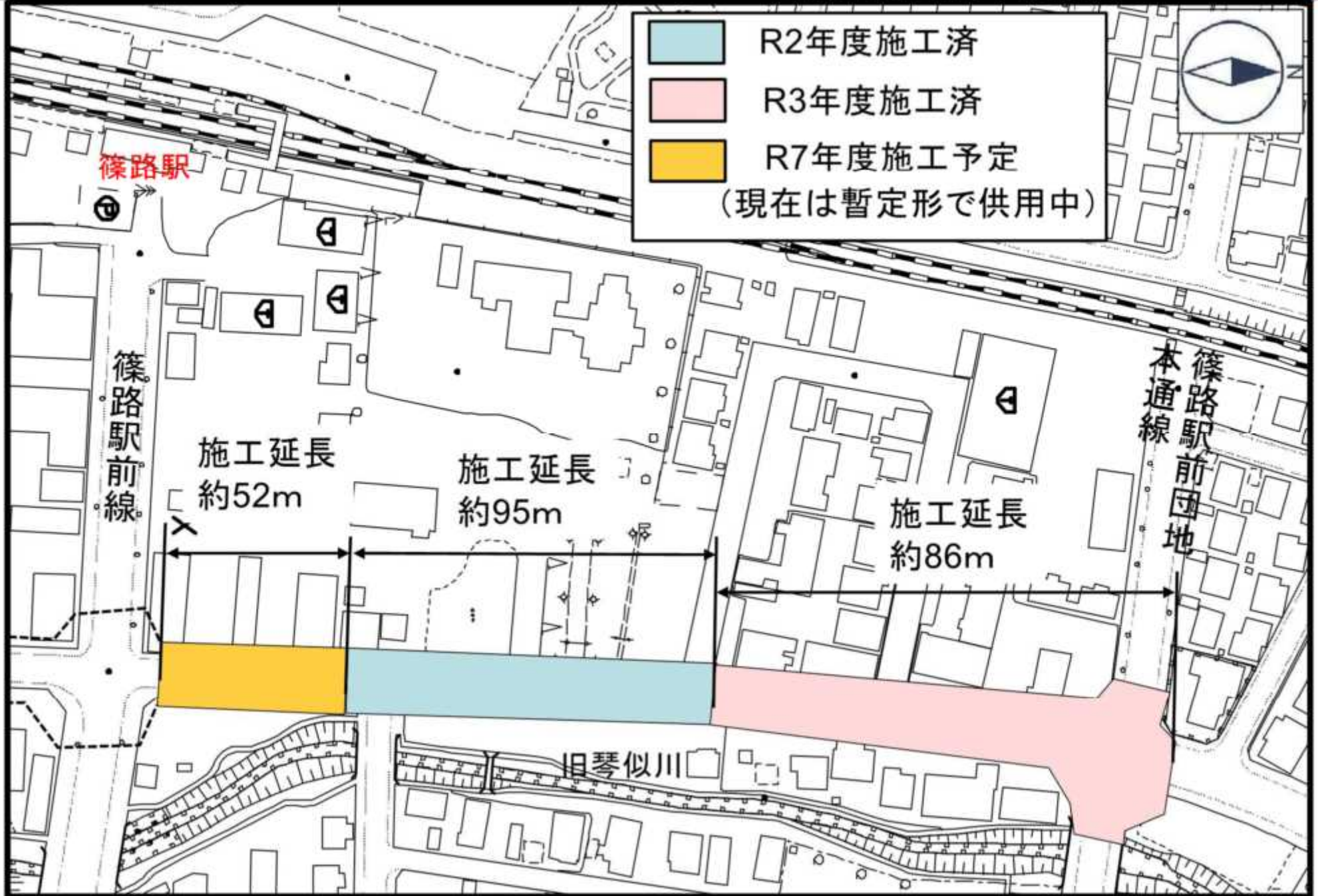


事業の進捗状況(北側)

篠路駅前線

～篠路駅前団地本通線間

5



事業の進捗状況(南側)

雁来篠路連絡線
～篠路駅前線間

6



○篠路駅周辺では、地域の環境整備や安全性・利便性の向上を目指し、鉄道連立、道路整備、区画整理を一体で推進

▶ JR札沼線(篠路駅付近)連続立体交差事業

① 鉄道高架化

② 踏切の除却

(横新道の踏切、篠路駅前団地本通線の地下歩道等)

▶ 駅周辺道路整備

③ 花畔札幌線の拡幅整備

④ 横新道(雁来篠路連絡線)の拡幅整備

⑤ 篠路駅前団地本通線の整備

▶ 篠路駅東口土地区画整理事業

⑥ 駅前広場の整備

⑦ 篠路駅前線等を含む道路整備

横新道の踏切の様子(H21年時点)



花畔札幌線の拡幅整備による効果

(1)交通円滑性の向上効果

- 花畔札幌線の走行性の向上
- 周辺道路での交通円滑性が向上
⇒走行時間短縮等の便益の向上
- 交差点に右折レーンを設けることで、
交差点処理の円滑化
- 緊急輸送道路が整備されることで、
災害発生時も緊急車両の
走行や輸送を確保しやすくなる

花畔札幌線の交通の状況(H21年時点)



花畔札幌線の拡幅整備による効果

(2)冬期交通に対する効果

○路肩や歩道幅の拡幅により、十分な堆雪幅を確保

・冬期でも車同士のすれ違いが可能な幅員を確保

・バスの定時性を確保

・狭小バス路線としての特別な除排雪作業が不要になる。

冬期に狭くなる車道の様子(H22年時点)



花畔札幌線の拡幅整備による効果

(3)歩行者・自転車の安全性・快適性の改善効果

- ・歩行空間の整備による安全な通学路の確保
- ・歩道バリアフリー整備により、車椅子利用者や視覚障がい者、高齢者などが通行しやすく、すれ違いも可能
- ・通勤や通学で利用する自転車の走行空間としての路肩幅の確保
- ・歩道ロータリー除雪車による除雪作業が可能になる

①北側の整備済区間の車道の様子(R6.1)



②北側の整備済区間の歩道除雪状況(R6.1)



国土交通省「費用便益分析マニュアル」(R4.2)に基づき
便益(Benefit)と費用(Cost)により事業効果を評価

道路整備による混雑緩和等の事業効果 → 便益として算出

事業費と維持管理費(50年) → 費用として算出



分析条件

- ① 道央都市圏の交通ネットワークを対象
- ② 平成42年(令和12年)の推計交通量を基準とする

国土交通省「費用便益分析マニュアル」(R4.2)に基づく
総便益(B)と総費用(C)による算出

1. 走行時間短縮便益	31.6億円	}	B
2. 走行経費減少便益	0.8億円		
3. 交通事故減少便益	-0.2億円		
<hr/>			
総便益	32.2億円		
1. 事業費 (工事費・用地費等)	30.9億円	}	C
2. 維持管理費 (整備後50年)	0.2億円		
<hr/>			
総費用	31.1億円		

$$B/C = 32.2\text{億円} / 31.1\text{億円} = 1.04$$

- ・当該路線の事業区間では用地買収が完了しており、このうち約半分は拡幅整備が完了し、一年を通して円滑な交通の確保が可能となるとともに、歩行者等の安全性・利便性が向上している。
- ・残りの区間も拡幅整備することで、事業区間全体に高い事業効果が見込まれることから **事業継続**とする。