

## 1. はじめに

近年の財政状況やコンパクトシティを目指したまちづくりの推進など、道路整備を取り巻く環境は大きく変化しています。そのため「選択と集中」をさらに進め、効果的、効率的に道路を整備していく必要があります。特に幹線道路は道路ネットワークの根幹を成すものであり、その充実・強化を図るため、2つの取組みを進めています。

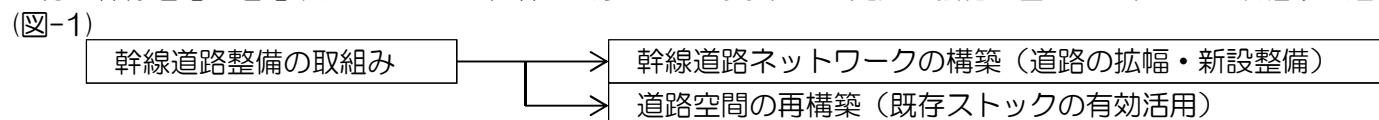


図-1 幹線道路整備の取組み

本資料は、幹線道路整備の考え方、整備による効果や有効性などの情報を市民の皆さんにわかりやすく提供する目的で取りまとめたものです。とりわけ幹線道路の拡幅・新設整備は、用地買収や大規模工事など事業地域周辺への影響も大きいことから、主に以下の2点についてお示しします。

- ・事業化路線の選定方法を具体的に示し、今後10年程度で事業化を予定している箇所を示します。
- ・道路整備の必要性を理解してもらうため、路線の特徴や整備効果をわかりやすく示します。

## 2. 取組みの概要

### 2-1. 幹線道路ネットワークの構築

#### (1) 事業化路線の選定方法について

事業化路線選定フローで対象路線を「A事業」・「B事業」に分類し、A事業を今後10年程度で事業化を予定している路線と位置付けます。(図-2)

また、A事業及びR2年度時点で事業中路線を路線箇所図に示し(図-3)、併せて各路線の個票を作成します。

事業化路線選定フロー図

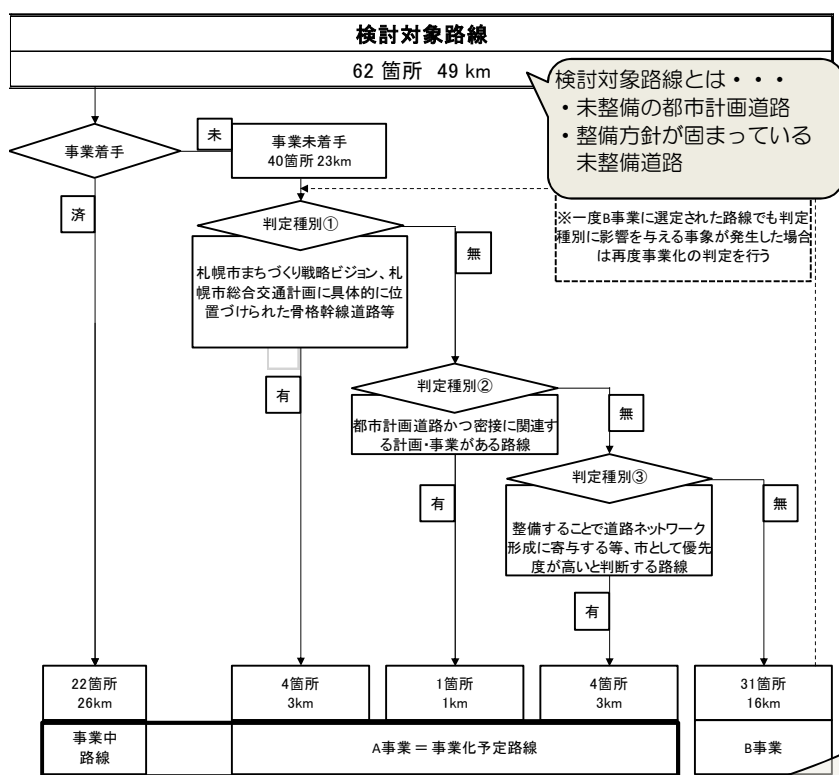


図-2 事業化路線選定フロー図

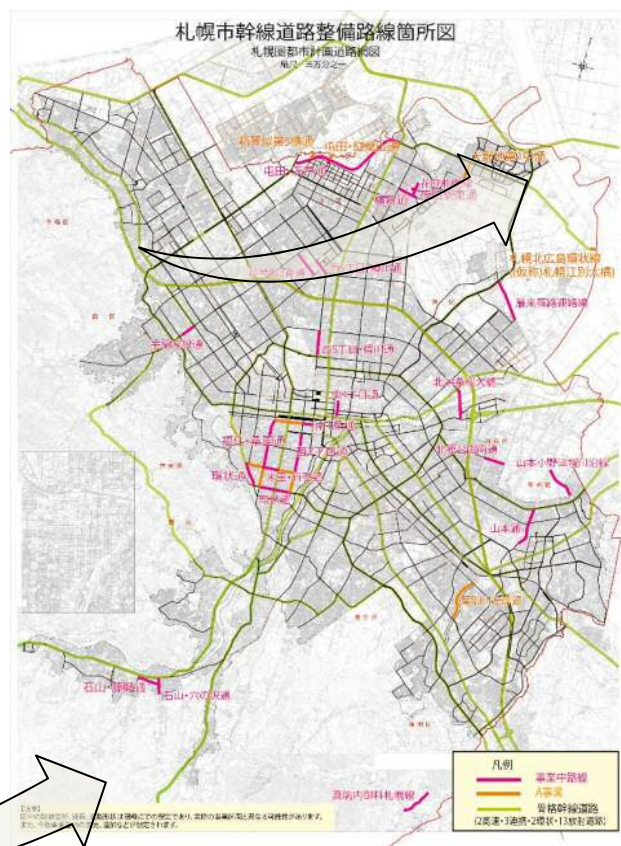


図-3 整備路線箇所図

#### ■A事業の判定根拠及び事業化想定年度

判定種別	判定根拠	路線名( )内は事業化想定年度
判定種別①	骨格幹線道路 路面電車沿線の道路整備	南1条通(※1)、札幌北広島環状線(※2)
判定種別②	関連事業(北海道視覚障害教育セカ-整備)	米里・行啓通(※1)
判定種別③	道路ネットワーク形成(屯田・茨戸通)	屯田・紅葉山通(※2)、新琴似第5横通(※2)
	道路ネットワーク形成(興産社大野地線)	大野地第1中通(※2)

※1：着手済み区間の事業進捗に合わせて事業化を検討 ※2：関連事業の進捗に合わせて事業化を検討

## (2) 事業化路線の個票(カルテ)について

事業中路線及びA事業については、路線毎に個票(カルテ)を作成し、路線の特徴・幅員構成・整備効果等を絵や写真を使ってわかりやすく示します。(図-4)

【路線個票の例】



図-4 路線個票

【路線の特徴…ピクトグラム(絵文字)を用いた表現】  
・バス・市電路線、緊急輸送道路、通学路、避難所アクセス、交通結节点アクセスなど路線の特徴を”絵文字”で表現しました。  
・該当する路線は絵文字は赤色になります。



【幅員構成】  
整備前・整備後の幅員構成を比較(変更箇所は赤文字で表記)

【整備効果…レーダーチャートによる比較】  
・走りやすさ、歩きやすさ、災害時の輸送のしやすさ、骨格幹線道路の整備状況、公共交通の利便性向上に資する道路の整備状況など15の評価指標を設定。  
・このうち、当該路線の整備効果がより顕著な5つの指標を選定し、5段階でランク評価して、整備前・整備後の効果を視覚的にわかりやすく表示しました。

## 2-2. 道路空間の再構築

公共交通支援や快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現するため、バスや一般車両の右折需要が多い路線・交差点などを対象に、用地買収を伴わない既存の道路幅を有効活用した道路整備の検討を行います。(図-5)

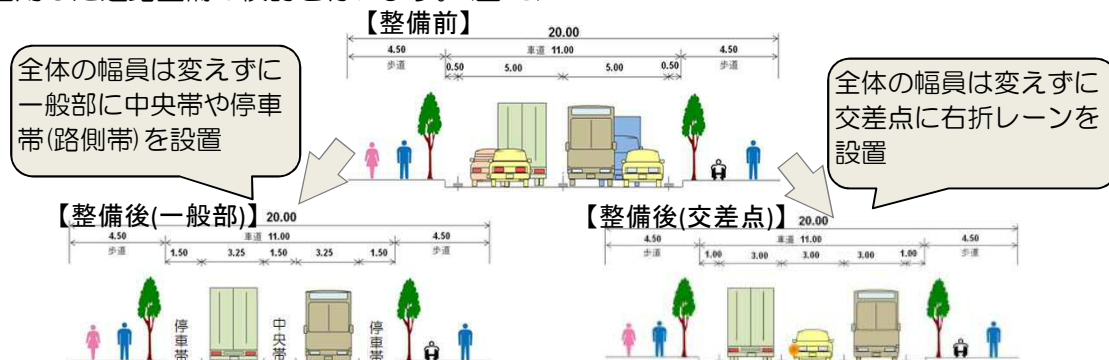


図-5 道路空間の再構築のイメージ



## 3. 更新の考え方

道路整備を取り巻く環境変化に柔軟に対応するため、新たな都市計画決定がされた場合や大規模な土地利用の変更が計画されるなど、幹線道路整備に影響を及ぼすことが想定される場合には、適宜修正を行っていきます。