

(参考)個票 一覽

● 環状通	・・・・・・・・	1
● 札幌北広島環状線 (仮称)札幌江別大橋	・・・・・・・・	2
● 横新道	・・・・・・・・	3
● 篠路駅東通	・・・・・・・・	4
● 南1条通 (札幌駅前通 ~ 福住・桑園通)	・・・・・・・・	5
● 西7丁目通	・・・・・・・・	6
● 福住・桑園通	・・・・・・・・	7
● 米里・行啓通	・・・・・・・・	8
● 新琴似第5横通	・・・・・・・・	9
● 屯田・紅葉山通	・・・・・・・・	10
● 大野地第1中通	・・・・・・・・	11
● 石山・藤野通	・・・・・・・・	12
● 屯田・茨戸通	・・・・・・・・	13
● 山本通	・・・・・・・・	14
● 北郷公園南通	・・・・・・・・	15
● 西5丁目・樽川通	・・・・・・・・	16
● 手稻左股通	・・・・・・・・	17
● 花畔札幌線	・・・・・・・・	18
● 石山・穴の沢通	・・・・・・・・	19
● 山本小野津幌川沿線	・・・・・・・・	20
● 雁来篠路連絡線及び豊畑通線	・・・・・・・・	21
● 厚別川左岸通	【H30年度事業完了】 ・・・・・・・・	22
● 北8条通	【H30年度事業完了】 ・・・・・・・・	23
● 清田通	【H31年度事業完了】 ・・・・・・・・	24
● 北5条・手稻通	【H31年度事業完了】 ・・・・・・・・	25
● 篠路駅西通	【令和3年度完了】 ・・・・・・・・	26

(参考)個票 一覽

- 新琴似・屯田通 【令和3年度完了】 27
- 宮の森・北24条通 北24条桜大橋 【令和5年度完了】 28
- 新琴似3番通 【令和5年度完了】 29
- 真駒内御料札幌線 【令和5年度完了】 30

環状通

令和6年3月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・札幌都市圏の骨格幹線道路網の形成
- ・地域景観、地域防災力の向上

(3)事業概要

路線名	環状通
事業区間	菊水・旭山公園通～西7丁目通
事業延長	2830m
うち、事業着手区間	米里・行啓通～西7丁目通
うち、事業着手延長	2030m

現在の道路の状況

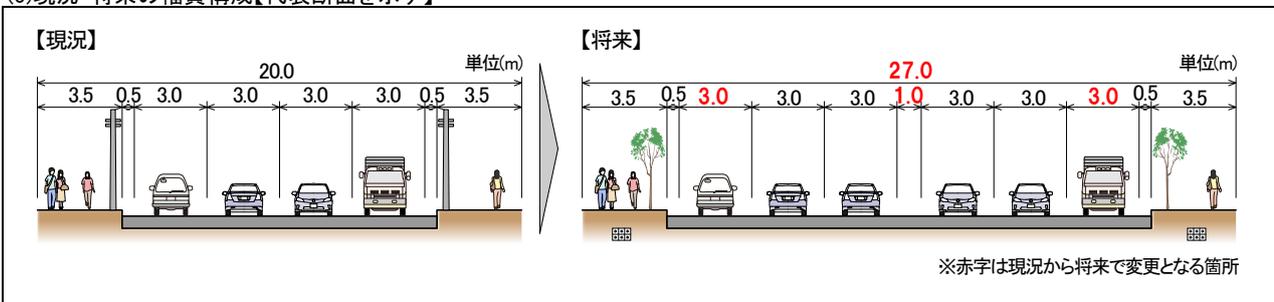
事業区間(整備前)



(4)位置図



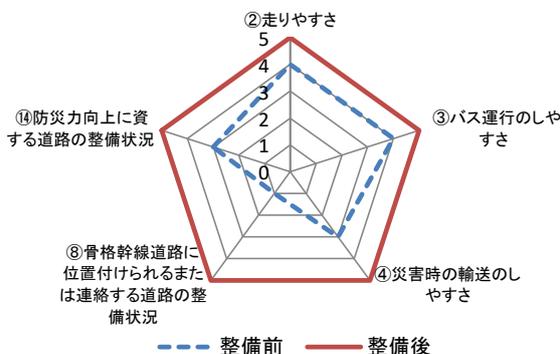
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	車線数増により交通の円滑性が向上		
	ランク4 車線数4	⇒	ランク5 車線数6
③バス運行のしやすさ	道路が広がりバス運行の円滑性が向上		
	ランク4 車道幅員13m	⇒	ランク5 車道幅員20m
④災害時の輸送のしやすさ	災害時に緊急輸送路として活用可能		
	ランク3 車道幅員13m	⇒	ランク5 車道幅員20m
⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況	道路整備により都市の骨格となる幹線道路が形成または連絡強化		
	ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	電線地中化により道路の防災力が向上		
	ランク3 道路幅員15m超	⇒	ランク5 電線共同溝整備

【グラフ】



(7)備考

上記の他に、⑮景観向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

札幌北広島環状線 (仮称) 札幌江別大橋

(1) 路線の特徴

平成27年10月作成



(2) 事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・札幌都市圏の骨格幹線道路網の形成
- ・札幌市と江別市を結ぶ道路ネットワークの形成
- ・地域間の連携強化
- ・歩行者の歩きやすさ向上

(3) 事業概要

路線名	札幌北広島環状線 (仮称) 札幌江別大橋
事業区間	福移沼端線～江別市界
事業延長	700m
うち、事業着手区間	-
うち、事業着手延長	-
現在の道路の状況	

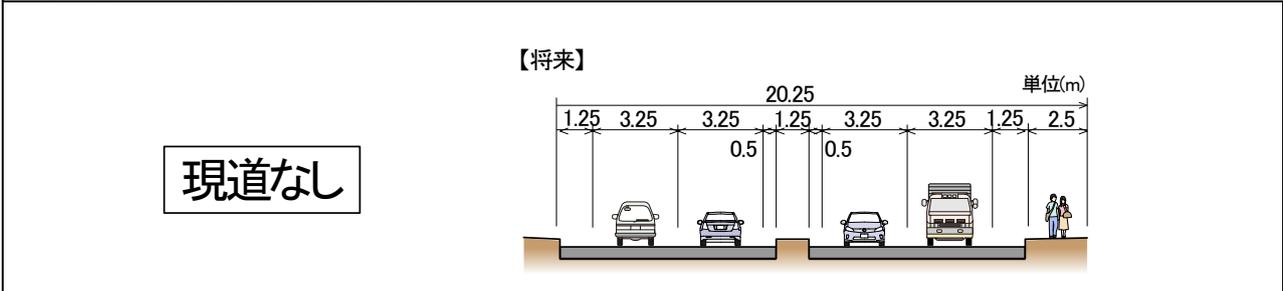
事業区間(整備前)



(4) 位置図



(5) 現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6) 整備効果

指標	整備前	⇒	整備後	【グラフ】
②走りやすさ	-		ランク4	
④災害時の輸送のしやすさ	車線数-		車線数4	
	災害時に緊急輸送路として活用可能			
	ランク1		ランク4	
	車道幅員0m	⇒	車道幅員17.75m	
⑥道路の選択のしやすさ	道路の整備により、選択可能な道路が増加			
	ランク1		ランク5	
	整備なし	⇒	整備あり	
⑦他市への移動のしやすさ	道路の整備により、他市との連絡が強化			
	ランク1		ランク5	
	整備なし	⇒	整備あり	
⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況	道路整備により都市の骨格となる幹線道路が形成または連絡強化			
	ランク1		ランク5	
	整備なし	⇒	整備あり	

(7) 備考

上記の他に、③まちづくりを支援する道路の整備状況 ④防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

横新道

令和3年3月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・交通結節点へのアクセス性向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・篠路駅周辺地区の市街地整備の促進

(3)事業概要

路線名	横新道
事業区間	東8丁目・篠路通～上篠路循環通
事業延長	770m
うち、事業着手区間	-
うち、事業着手延長	-

現在の道路の状況

踏切による混雑状況(夏期)

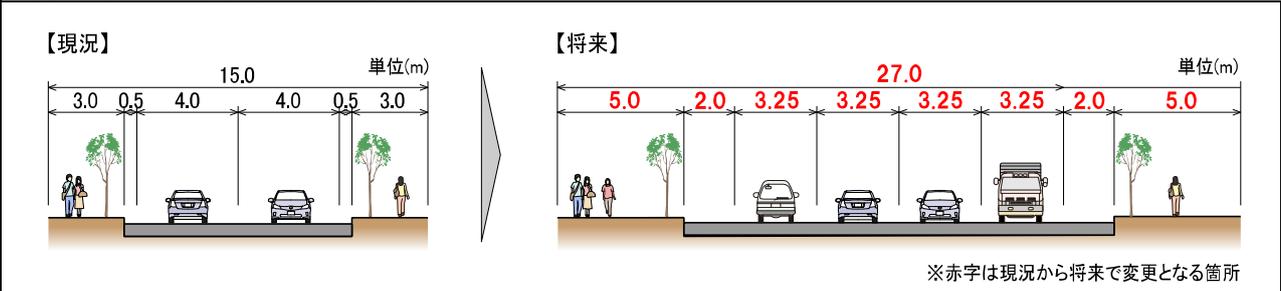
踏切による混雑状況(冬期)



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
①道路の混雑状況(混雑度)	交通容量が増大し、交通の円滑性が向上 ランク1 1.77	⇒	ランク5 0.89
②走りやすさ	車線数増により交通の円滑性が向上 ランク3 車線数2	⇒	ランク4 車線数4
③バス運行のしやすさ	道路が広がりバス運行の円滑性が向上 ランク4 車道幅員9m	⇒	ランク5 車道幅員13m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク3 歩道幅員3m	⇒	ランク4 歩道幅員3.5m
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	近傍にある地区計画の市街地形成を支援 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり

【グラフ】

①道路の混雑状況(混雑度)
②走りやすさ
③バス運行のしやすさ
⑫避難施設への移動のしやすさ
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況

--- 整備前 — 整備後

(7)備考

上記の他に、④災害時の輸送のしやすさ ⑪駅等への移動のしやすさ ⑭防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

篠路駅東通

令和3年3月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさの向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・交通結節点へのアクセス向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・篠路駅周辺地区の市街地整備の促進

(3)事業概要

路線名	篠路駅東通
事業区間	篠路3条7丁目～上篠路ゆうあい通
事業延長	80m
うち、事業着手区間	-
うち、事業着手延長	-

現在の道路の状況

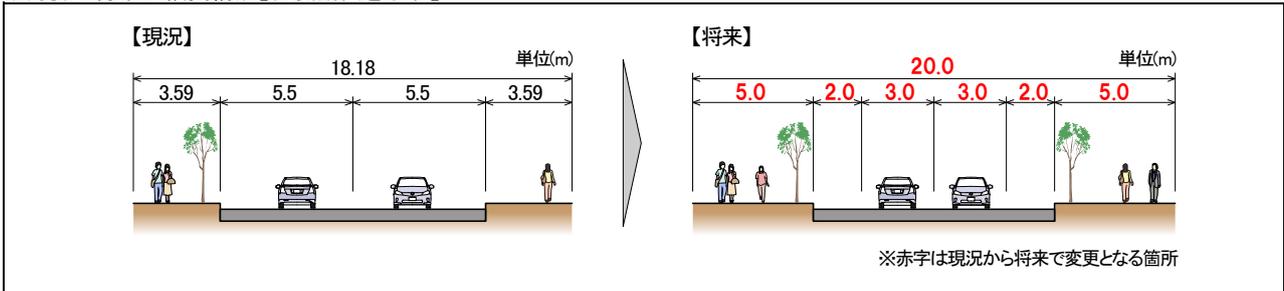
事業区間(整備前)



(4)位置図



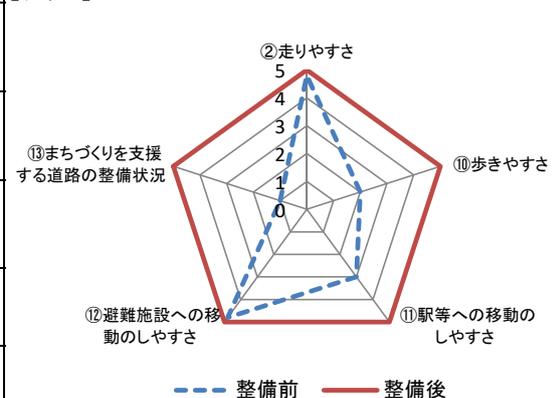
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク5 路肩幅員2m	⇒	ランク5 路肩幅員2m
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク2 歩道幅員3.59m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑪駅等への移動のしやすさ	駅にアクセスする歩道が広くなり駅利用時の利便性が向上 ランク3 歩道幅員3.59m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク5 歩道幅員3.59m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	近傍にある地区計画の市街地形成を支援 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり

【グラフ】

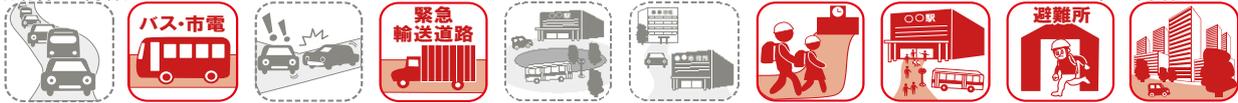


(7)備考

南1条通

平成27年10月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩道の歩きやすさの向上
- ・路面電車の利便性・定時性向上
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・交通結節点へのアクセス性向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・地域景観、地域防災力の向上

(3)事業概要

路線名	南1条通
事業区間	札幌駅前通～福住・桑園通
事業延長	1410m
うち、事業着手区間	札幌駅前通～西7丁目通
うち、事業着手延長	390m

現在の道路の状況

路肩が狭く堆雪スペース確保が困難



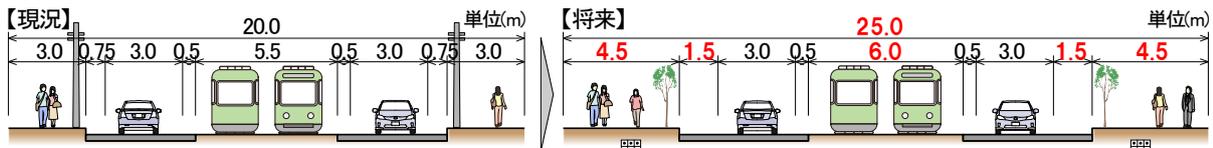
歩道が狭くすれ違いが困難



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】

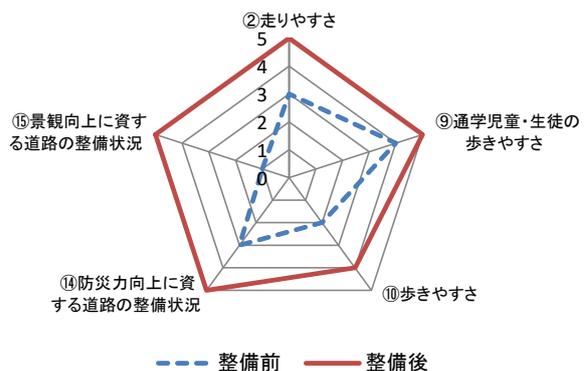


※赤字は現況から将来で変更となる箇所

(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク3 路肩幅員1.25m	⇒	ランク5 路肩幅員2m
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	通学路の歩道が広くなり通学時の安全性が向上 ランク4 歩道幅員3m	⇒	ランク5 歩道幅員4.5m
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク2 歩道幅員3m	⇒	ランク4 歩道幅員4.5m
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	電線地中化により道路の防災力が向上 ランク3 道路幅員15m超	⇒	ランク5 電線共同溝整備
⑮景観向上に資する道路の整備状況	道路の整備により、沿道の景観が向上 ランク1 電線地中化なし	⇒	ランク5 電線地中化あり

【グラフ】



(7)備考

上記の他に、⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況 ⑪駅等への移動のしやすさ ⑫避難施設への移動のしやすさ の面で整備効果があると考えられます。

西7丁目通

(1)路線の特徴



平成31年3月作成

(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・路面電車の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・交通結節点へのアクセス性向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・地域景観、地域防災力の向上

(3)事業概要

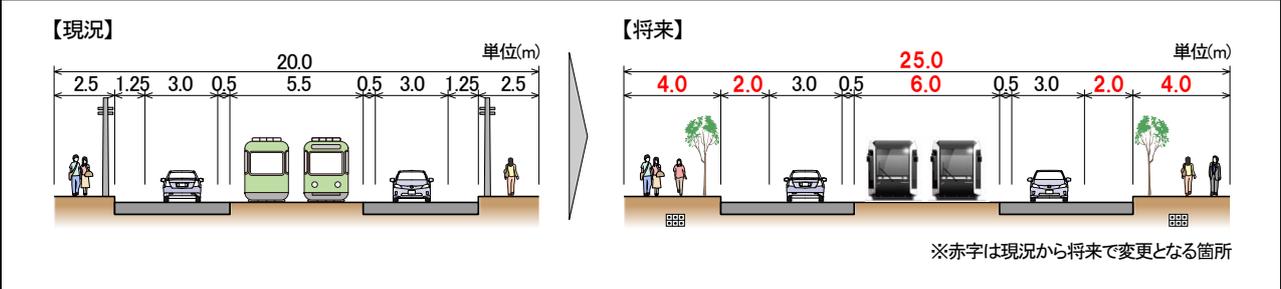
路線名	西7丁目通
事業区間	月寒通～環状通
事業延長	2270m
うち、事業着手区間	月寒通～米里・行啓通
うち、事業着手延長	1510m
現在の道路の状況	



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク4 路肩幅員1.75m	⇒	ランク5 路肩幅員2.5m
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	通学路の歩道が広くなり通学時の安全性が向上 ランク1 歩道幅員2.5m	⇒	ランク4 歩道幅員4m
⑪駅等への移動のしやすさ	駅にアクセスする歩道が広くなり駅利用時の利便性が向上 ランク1 歩道幅員2.5m	⇒	ランク4 歩道幅員4m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク1 歩道幅員2.5m	⇒	ランク4 歩道幅員4m
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	電線地中化により道路の防災力が向上 ランク3 道路幅員15m超	⇒	ランク5 電線共同溝整備

【グラフ】

--- 整備前 — 整備後

(7)備考

上記の他に、⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況 ⑩歩きやすさ ⑮景観向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

福住・桑園通

平成31年3月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・路面電車の利便性・定時性向上
- ・事故危険性の低減
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・交通結節点へのアクセス性向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・地域景観、地域防災力の向上

(3)事業概要

路線名	福住・桑園通
事業区間	南1条通～環状通
事業延長	2550m
うち、事業着手区間	南1条通～米里・行啓通
うち、事業着手延長	1790m

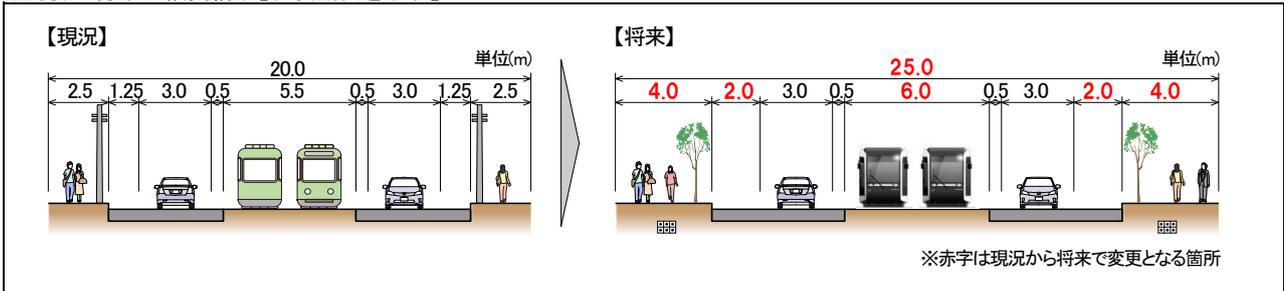
現在の道路の状況



(4)位置図



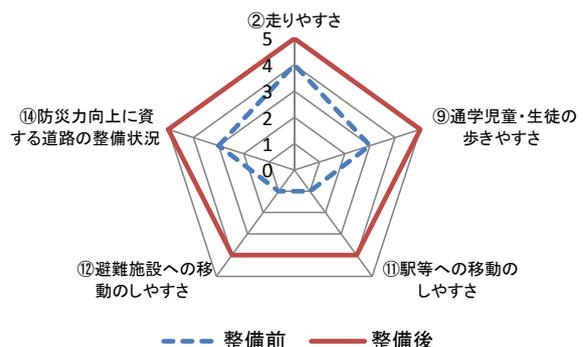
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク4 路肩幅員1.75m	⇒	ランク5 路肩幅員2.5m
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	通学路の歩道が広くなり通学時の安全性が向上 ランク3 歩道幅員2.5m	⇒	ランク5 歩道幅員4m
⑪駅等への移動のしやすさ	駅にアクセスする歩道が広くなり駅利用時の利便性が向上 ランク1 歩道幅員2.5m	⇒	ランク4 歩道幅員4m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク1 歩道幅員2.5m	⇒	ランク4 歩道幅員4m
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	電線地中化により道路の防災力が向上 ランク3 道路幅員15m超	⇒	ランク5 電線共同溝整備

【グラフ】



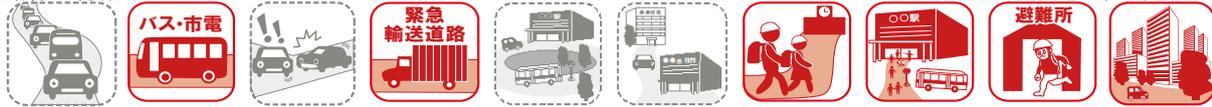
(7)備考

上記の他に、⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況 ⑩歩きやすさ ⑮景観向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

米里・行啓通

平成29年4月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩道の歩きやすさの向上
- ・公共交通機関(バス)の利便性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・地域景観、地域防災力の向上
- ・右折レーン設置による混雑緩和

(3)事業概要

路線名	米里・行啓通
事業区間	西20丁目通～西7丁目通
事業延長	1650m
うち、事業着手区間	石山通～福住・桑園通
うち、事業着手延長	570m

現在の道路の状況

国道230号との交差点からの渋滞

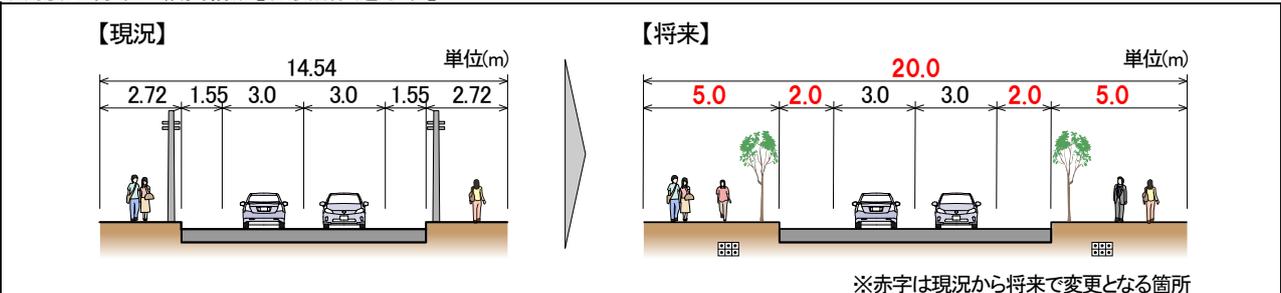
歩道の状況



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク4 路肩幅員1.5m	⇒	ランク5 路肩幅員2m
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	通学路の歩道が広くなり通学時の安全性が向上 ランク2 歩道幅員2.72m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク1 歩道幅員2.72m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク3 歩道幅員2.72m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	電線地中化により道路の防災力が向上 ランク1 道路幅員15m以下	⇒	ランク5 電線共同溝整備

【グラフ】

--- 整備前 — 整備後

(7)備考

上記の他に、①道路の混雑状況(混雑度) ③バス運行のしやすさ ④災害時の輸送のしやすさ ⑤骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況 ⑥駅等への移動のしやすさ ⑦景観向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

新琴似第5横通

(1)路線の特徴



平成27年10月作成

(2)事業目的

- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・札幌市と石狩市を結ぶ道路ネットワークの形成、連携強化

(3)事業概要

路線名	新琴似第5横通
事業区間	屯田4番通～石狩市界
事業延長	320m
うち、事業着手区間	-
うち、事業着手延長	-

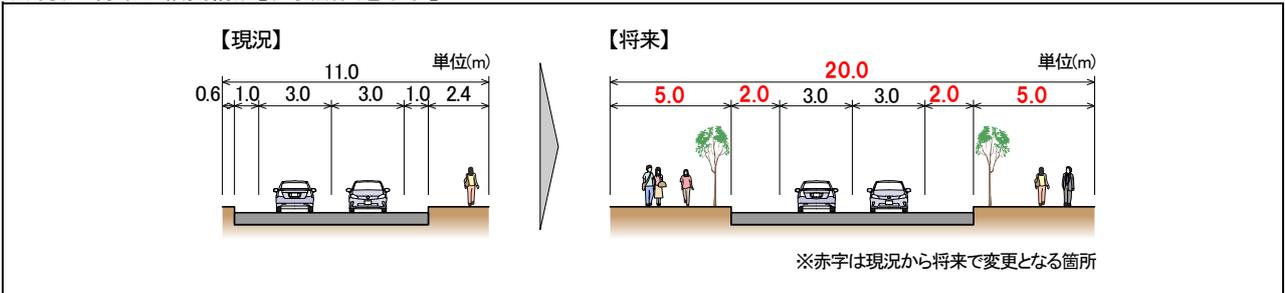
現在の道路の状況



(4)位置図



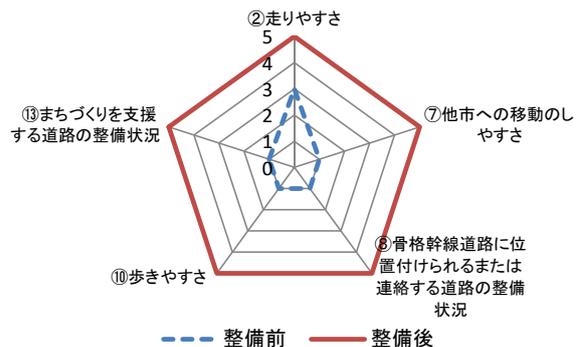
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク3 路肩幅員1m	⇒	ランク5 路肩幅員2m
⑦他市への移動のしやすさ	道路の整備により、他市との連絡が強化 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり
⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況	道路整備により都市の骨格となる幹線道路が形成または連絡強化 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク1 歩道幅員2.4m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	道路の整備により、周辺市街地形成を支援 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり

【グラフ】



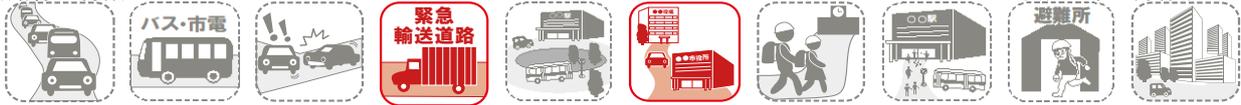
(7)備考

上記の他に、④災害時の輸送のしやすさ ④防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

屯田・紅葉山通

(1)路線の特徴

平成27年10月作成



(2)事業目的

- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・札幌市と石狩市を結ぶ道路ネットワークの形成、連携強化

(3)事業概要

路線名	屯田・紅葉山通
事業区間	防風林南通～石狩市界
事業延長	160m
うち、事業着手区間	防風林南通～屯田・茨戸通
うち、事業着手延長	100m

現在の道路の状況

事業区間(一部整備済み)



事業区間(未整備区間)

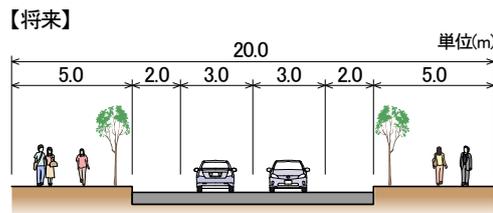


(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】

現道なし



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後	【グラフ】
②走りやすさ	-		ランク5	
⑥道路の選択のしやすさ	路肩幅員-1m	⇒	路肩幅員2m	
⑦他市への移動のしやすさ	道路の整備により、選択可能な道路が増加		ランク5	
⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況	ランク1	⇒	整備あり	
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	道路の整備により、他市との連絡が強化		ランク5	
	道路の整備により、周辺市街地形成を支援		ランク5	
	整備なし	⇒	整備あり	

(7)備考

上記の他に、④災害時の輸送のしやすさ ④防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

大野地第1中通

(1)路線の特徴



平成27年10月作成

(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・道路ネットワークの構築
- ・地域間の連携強化
- ・交通結節点へのアクセス性向上
- ・避難所へのアクセス性向上

(3)事業概要

路線名	大野地第1中通
事業区間	ひまわり通～茨戸・福移通
事業延長	630m
うち、事業着手区間	-
うち、事業着手延長	-

現在の道路の状況

事業区間(整備前JR南側)



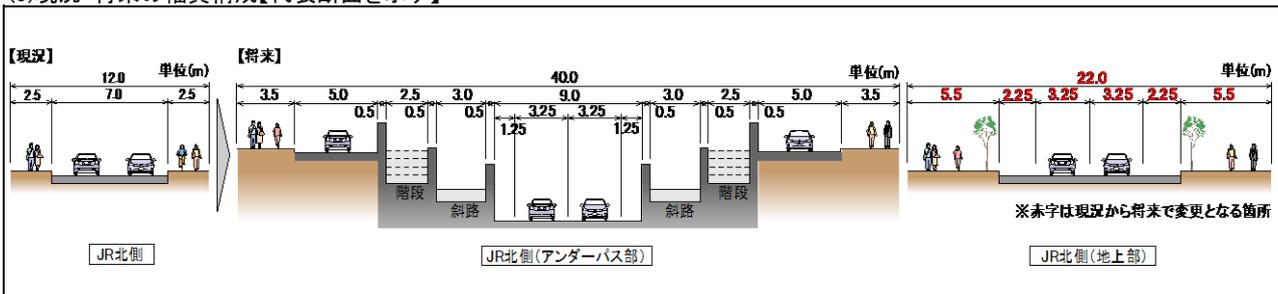
事業区間(整備前JR北側)



(4)位置図

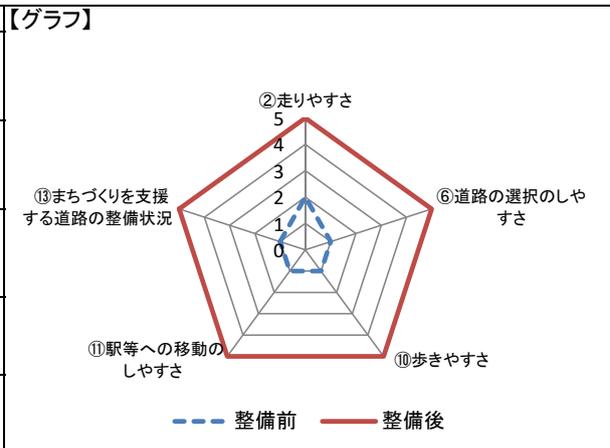


(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク2 路肩幅員0.5m	⇒	ランク5 路肩幅員2.25m
⑥道路の選択のしやすさ	道路の整備により、選択可能な道路が増加 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク1 歩道幅員2.5m	⇒	ランク5 歩道幅員5.5m
⑪駅等への移動のしやすさ	駅にアクセスする歩道が広くなり駅利用時の利便性が向上 ランク1 歩道幅員2.5m	⇒	ランク5 歩道幅員5.5m
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	道路の整備により、周辺市街地形成を支援 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり



(7)備考

上記の他に、④災害時の輸送のしやすさ⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況 ⑩防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

石山・藤野通

(1)路線の特徴

令和4年3月作成



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・道路ネットワークの構築
- ・地域間の連携強化
- ・道路整備による石山・藤野・簾舞地区地域交通計画の推進
- ・避難所へのアクセス性向上

(3)事業概要

路線名	石山・藤野通
事業区間	藤野1号通～石山・穴の沢通
事業延長	860m
うち、事業着手区間	860m
うち、事業着手延長	860m

現在の道路の状況

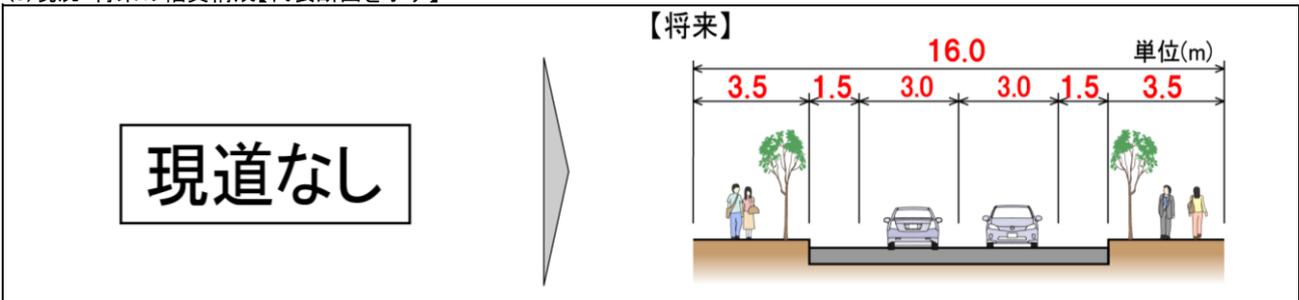
事業区間(整備前)



(4)位置図



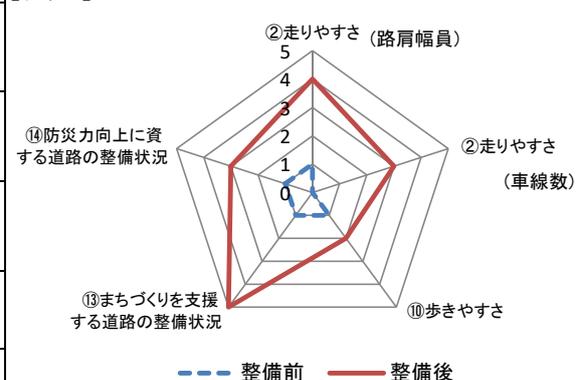
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク1 路肩幅員0m	⇒	ランク4 路肩幅員1.5m
②走りやすさ	車線数増により交通の円滑性が向上 -	⇒	ランク3 車線数2
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク1 歩道幅員0m	⇒	ランク2 歩道幅員3.5m
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	近傍にある地区計画の市街地形成を支援 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	道路幅員増により道路の防災力が向上 ランク1 道路幅員15m以下	⇒	ランク3 道路幅員15m超

【グラフ】



(7)備考

屯田・茨戸通

(1)路線の特徴

平成27年10月作成



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・道路ネットワークの構築
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・他都市との連携強化
- ・札幌都市圏の骨格幹線道路網の形成

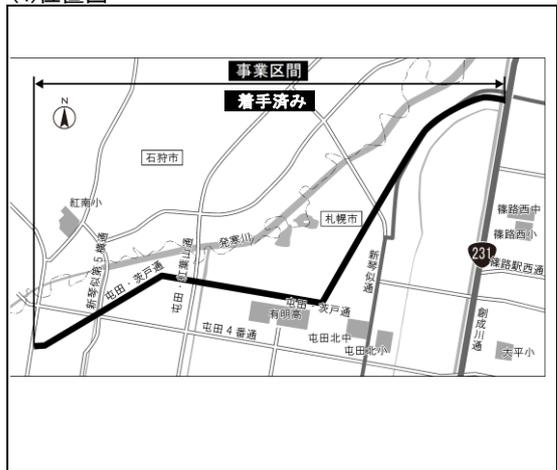
(3)事業概要

路線名	屯田・茨戸通
事業区間	花川通～創成川通
事業延長	4450m
うち、事業着手区間	花川通～創成川通
うち、事業着手延長	4450m

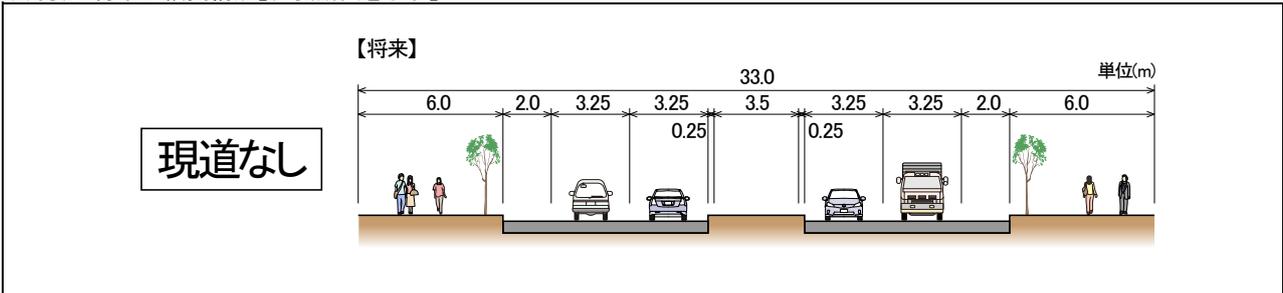
現在の道路の状況



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	-		ランク5
④災害時の輸送のしやすさ	路肩幅員1m	⇒	路肩幅員2m
⑥道路の選択のしやすさ	道路の整備により、選択可能な道路が増加		ランク5
⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況	ランク1	⇒	ランク5
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	道路の整備により、周辺市街地形成を支援		ランク5

【グラフ】

②走りやすさ

④災害時の輸送のしやすさ

⑥道路の選択のしやすさ

⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況

⑬まちづくりを支援する道路の整備状況

--- 整備前 — 整備後

(7)備考

上記の他に、⑭防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

山本通

平成27年10月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・交通結節点へのアクセス性向上
- ・避難所へのアクセス性向上

(3)事業概要

路線名	山本通
事業区間	三里川～厚別通
事業延長	1620m
うち、事業着手区間	三里川～厚別通
うち、事業着手延長	1620m

現在の道路の状況

橋梁部(歩道を通学路として利用)

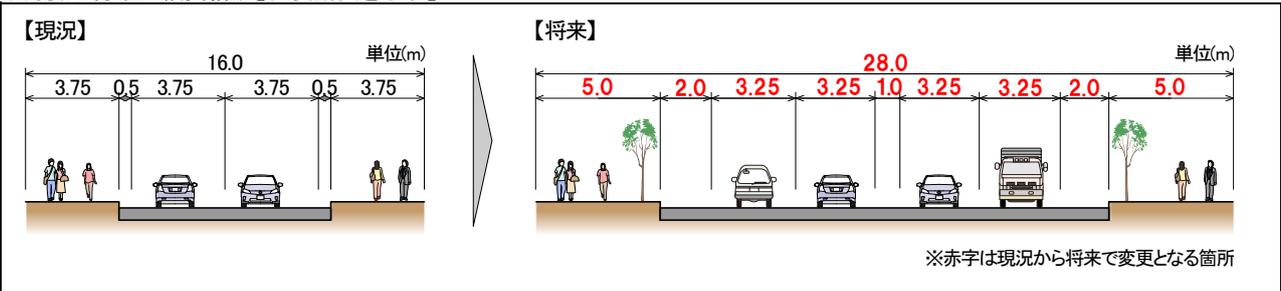
事業区間(整備前)



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク2 路肩幅員0.5m	⇒	ランク5 路肩幅員2m
③バス運行のしやすさ	道路が広がりバス運行の円滑性が向上 ランク4 車道幅員8.5m	⇒	ランク5 車道幅員18m
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	通学路の歩道が広くなり通学時の安全性が向上 ランク4 歩道幅員3.75m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク2 歩道幅員3.75m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク3 歩道幅員3.75m	⇒	ランク5 歩道幅員5m

【グラフ】

②走りやすさ
③バス運行のしやすさ
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ
⑩歩きやすさ
⑫避難施設への移動のしやすさ

--- 整備前 --- 整備後

(7)備考

上記の他に、④災害時の輸送のしやすさ⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

北郷公園南通

平成27年10月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・避難所へのアクセス性向上

(3)事業概要

路線名	北郷公園南通
事業区間	月寒川西通～8線幹道線
事業延長	770m
うち、事業着手区間	月寒川西通～8線幹道線
うち、事業着手延長	770m

現在の道路の状況

冬期のバスと大型車のすれ違い状況



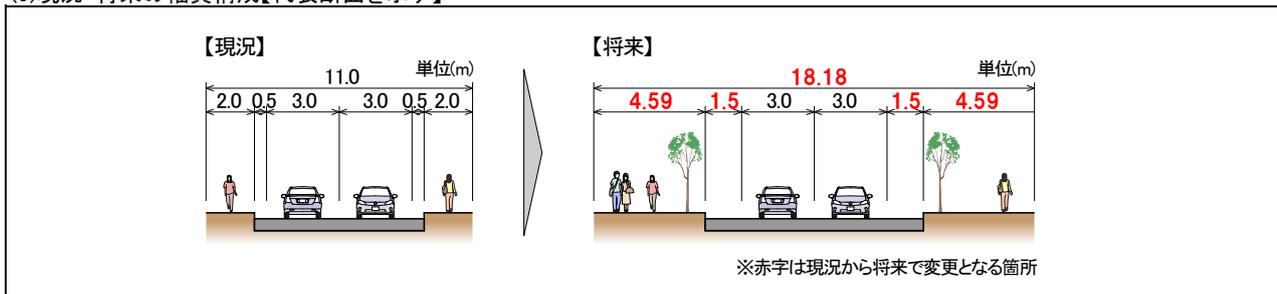
狭い歩道(冬期)



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク2 路肩幅員0.5m	⇒	ランク4 路肩幅員1.5m
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	通学路の歩道が広くなり通学時の安全性が向上 ランク1 歩道幅員2m	⇒	ランク4 歩道幅員4.59m
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク1 歩道幅員2m	⇒	ランク4 歩道幅員4.59m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク3 歩道幅員2m	⇒	ランク5 歩道幅員4.59m
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	道路幅員増により道路の防災力が向上 ランク1 道路幅員15m以下	⇒	ランク3 道路幅員15m超

【グラフ】

--- 整備前 — 整備後

(7)備考

上記の他に、③バス運行のしやすさ ④災害時の輸送のしやすさ の面で整備効果があると考えられます。

西5丁目・樽川通

令和6年3月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・事故危険性の低減
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・交通結節点へのアクセシビリティ向上
- ・避難所へのアクセシビリティ向上
- ・地域景観・地域防災力の向上

(3)事業概要

路線名	西5丁目・樽川通
事業区間	北19条線～宮の森・北24条通、麻生地区
事業延長	1560m
うち、事業着手区間	北19条線～宮の森・北24条通、麻生地区
うち、事業着手延長	1560m

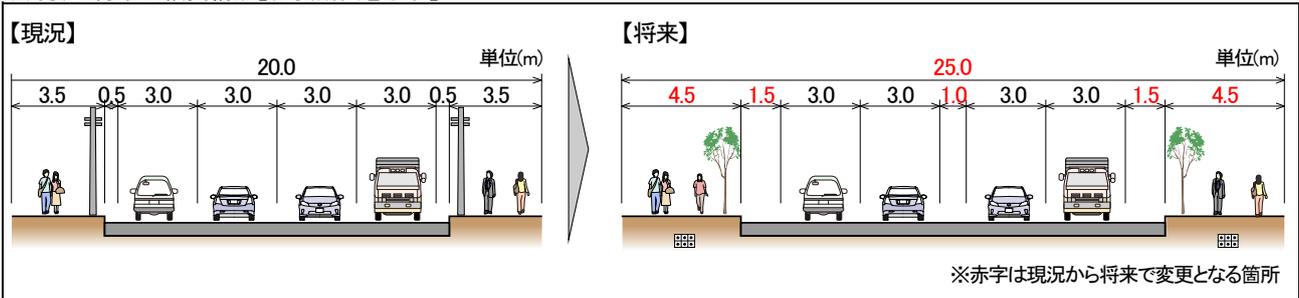
現在の道路の状況



(4)位置図



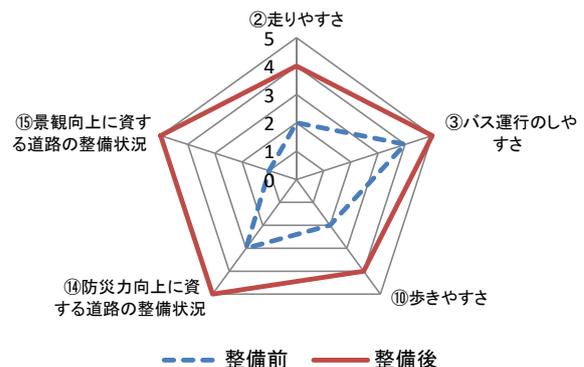
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク2 路肩幅員0.5m	⇒	ランク4 路肩幅員1.5m
③バス運行のしやすさ	道路が広がりバス運行の円滑性が向上 ランク4 車道幅員13m	⇒	ランク5 車道幅員16m
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク2 歩道幅員3.5m	⇒	ランク4 歩道幅員4.5m
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	電線地中化により道路の防災力が向上 ランク3 道路幅員15m超	⇒	ランク5 電線共同溝整備
⑮景観向上に資する道路の整備状況	道路の整備により、沿道の景観が向上 ランク1 電線地中化なし	⇒	ランク5 電線地中化あり

【グラフ】



(7)備考

上記の他に、⑫避難施設への移動のしやすさ の面で整備効果があると考えられます。

手稲左股通

平成29年4月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・交通結節点へのアクセス性向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・札幌都市圏の骨格幹線道路網の形成

(3)事業概要

路線名	手稲左股通
事業区間	北5条・手稲通～西野1・2条1・2丁目線
事業延長	580m
うち、事業着手区間	北5条・手稲通～西野1・2条1・2丁目線
うち、事業着手延長	580m

現在の道路の状況

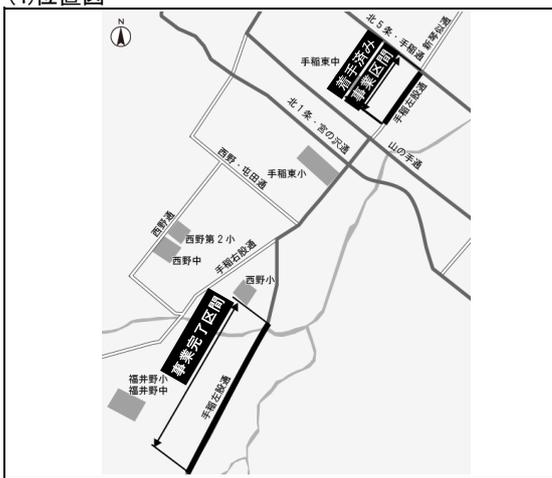
整備前状況



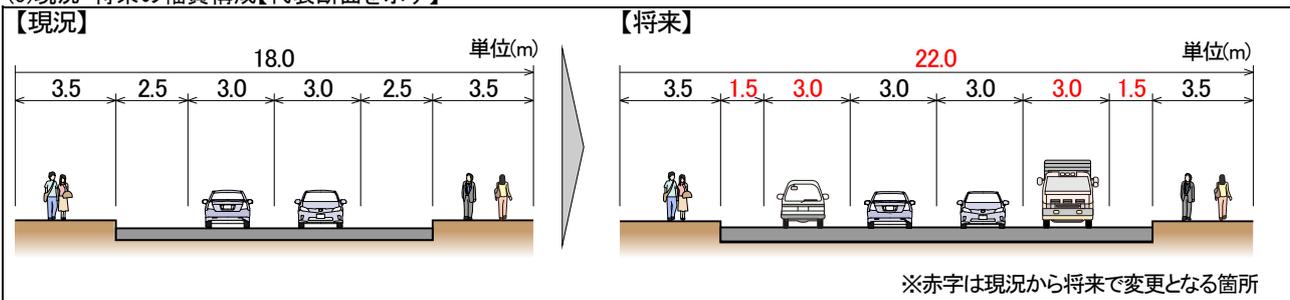
整備前状況



(4)位置図



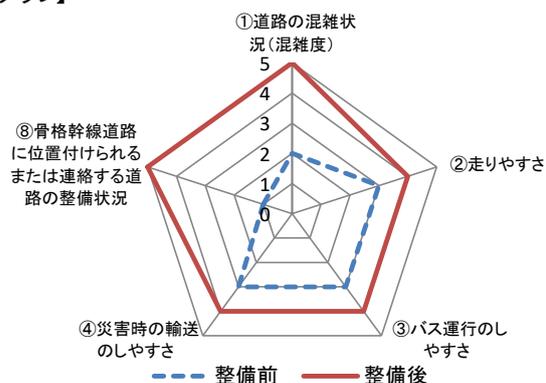
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
①道路の混雑状況(混雑度)	交通容量が増大し、交通の円滑性が向上 ランク2 1.65	⇒	ランク5 0.56
②走りやすさ	車線数増により交通の円滑性が向上 ランク3 車線数2	⇒	ランク4 車線数4
③バス運行のしやすさ	道路が広がりバス運行の円滑性が向上 ランク3 車道幅員11m	⇒	ランク4 車道幅員15m
④災害時の輸送のしやすさ	災害時に緊急輸送路として活用可能 ランク3 車道幅員11m	⇒	ランク4 車道幅員15m
⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況	道路整備により都市の骨格となる幹線道路が形性または連絡強化 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり

【グラフ】



(7)備考

--

花畔札幌線

(1)路線の特徴

平成27年10月作成



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・交通結節点へのアクセス性向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・篠路駅周辺地区の市街地整備の促進

(3)事業概要

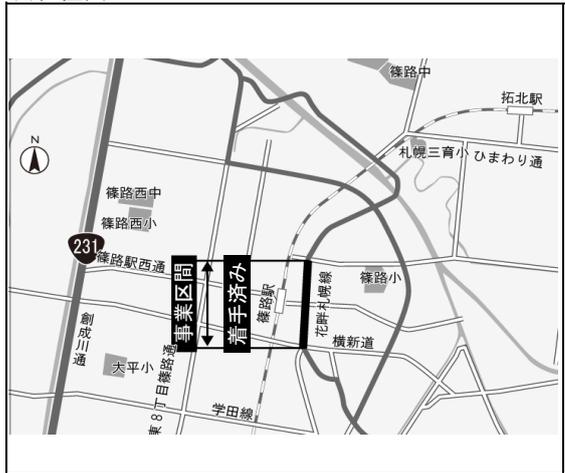
路線名	花畔札幌線
事業区間	雁来篠路連絡線～篠路駅前団地本通線
事業延長	530m
うち、事業着手区間	雁来篠路連絡線～篠路駅前団地本通線
うち、事業着手延長	530m

現在の道路の状況

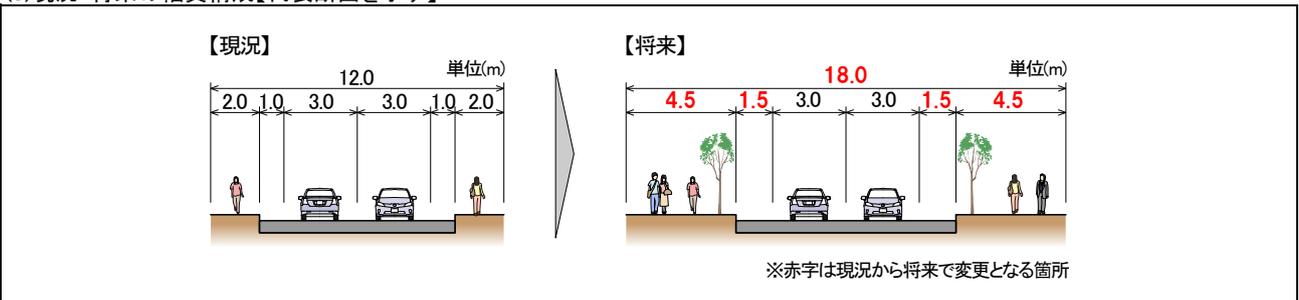
狭隘な歩道 冬期の歩道堆雪 路肩堆雪による冬期混雑状況



(4)位置図



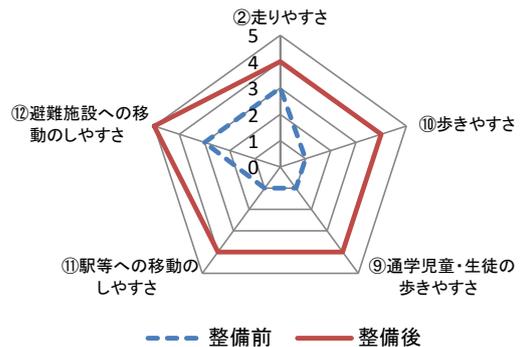
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク3 路肩幅員1m	⇒	ランク4 路肩幅員1.5m
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク1 歩道幅員2m	⇒	ランク4 歩道幅員4.5m
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	通学路の歩道が広くなり通学時の安全性が向上 ランク1 歩道幅員2m	⇒	ランク4 歩道幅員4.5m
⑪駅等への移動のしやすさ	駅にアクセスする歩道が広くなり駅利用時の利便性が向上 ランク1 歩道幅員2m	⇒	ランク4 歩道幅員4.5m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク3 歩道幅員2m	⇒	ランク5 歩道幅員4.5m

【グラフ】



(7)備考

上記の他に、⑭防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

石山・穴の沢通

(1)路線の特徴

平成28年4月作成



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・バス交通の利便性・定時制向上
- ・地域間の連携強化
- ・道路整備による石山・藤野・簾舞地区地域交通計画の推進
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・児童・生徒の通学時安全性向上

(3)事業概要

路線名	石山・穴の沢通
事業区間	石山通～市街化区域界
事業延長	620m
うち、事業着手区間	石山通～市街化区域界
うち、事業着手延長	620m

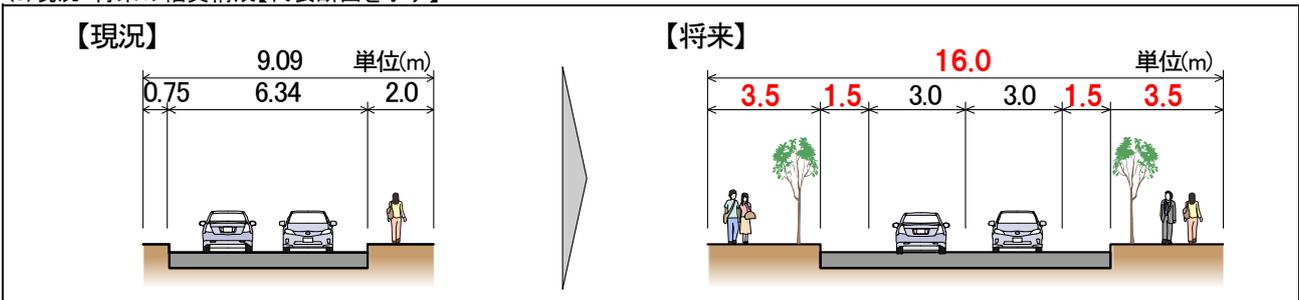
現在の道路の状況



(4)位置図



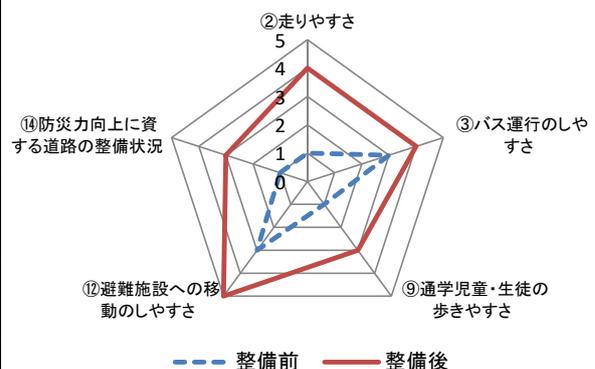
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク1 路肩幅員0.17m	ランク4 路肩幅員1.5m
③バス運行のしやすさ	道路が広がりバス運行の円滑性が向上 ランク3 車道幅員6.34m	ランク4 車道幅員9m
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	通学路の歩道が広くなり通学時の安全性が向上 ランク1 歩道幅員1.375m	ランク3 歩道幅員3.5m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク3 歩道幅員1.375m	ランク5 歩道幅員3.5m
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	道路幅員増により道路の防災力が向上 ランク1 道路幅員15m以下	ランク3 道路幅員15m超

【グラフ】



(7)備考

上記の他に、⑩歩きやすさ の面で整備効果があると考えられます。

山本小野津幌川沿線

(1)路線の特徴

平成28年4月作成



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・地域間の連携強化
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・公共施設へのアクセス性向上
- ・山本線の交通混雑解消

(3)事業概要

路線名	山本小野津幌川沿線
事業区間	山本線～道道大麻東雁来線
事業延長	1,500m
うち、事業着手区間	山本線～道道大麻東雁来線
うち、事業着手延長	1,500m

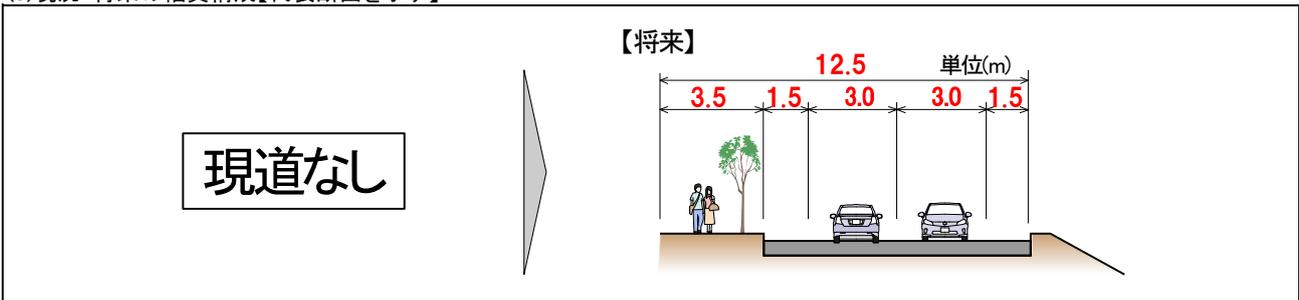
現在の道路の状況



(4)位置図



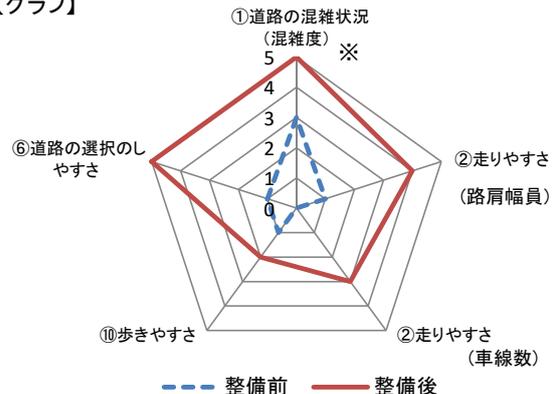
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
①道路の混雑状況(混雑度)※	交通容量が増大し、交通の円滑性が向上 ランク3 1.49	⇒	ランク5 0.76
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク1 路肩幅員0m	⇒	ランク4 路肩幅員1.5m
②走りやすさ	車線数増により交通の円滑性が向上 - 車線数0	⇒	ランク3 車線数2
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク1 歩道幅員0m	⇒	ランク2 歩道幅員3.5m
⑥道路の選択のしやすさ	道路の整備により、選択可能な道路が増加 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり

【グラフ】



※山本線の混雑度について

(7)備考

上記の他に、⑭防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

雁来篠路連絡線及び豊畑通線

(1)路線の特徴

令和6年3月作成



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・交差点の交通渋滞解消
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・周辺レクリエーション施設へのアクセス性向上

(3)事業概要

路線名	雁来篠路連絡線及び豊畑通線
事業区間	道道札幌当別線～東雁来第2区画整理34号線
事業延長	3,100m
うち、事業着手区間	道道札幌当別線～市道苗穂三角街道線
うち、事業着手延長	1,700m
現在の道路の状況	



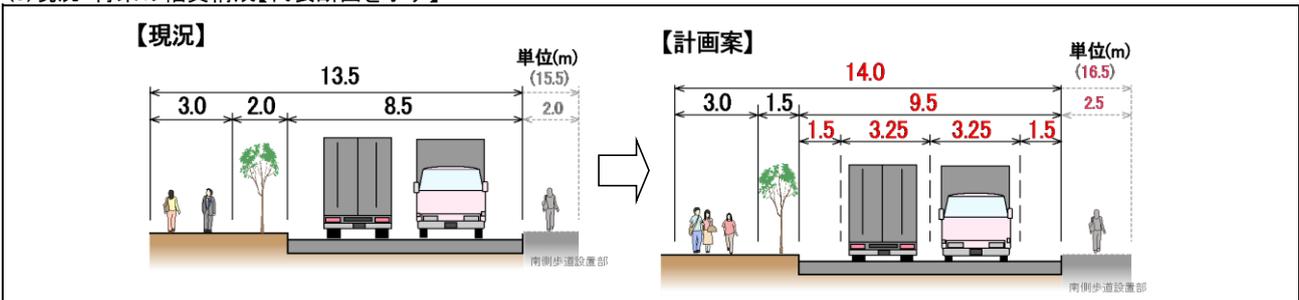
起点側

終点側

(4)位置図



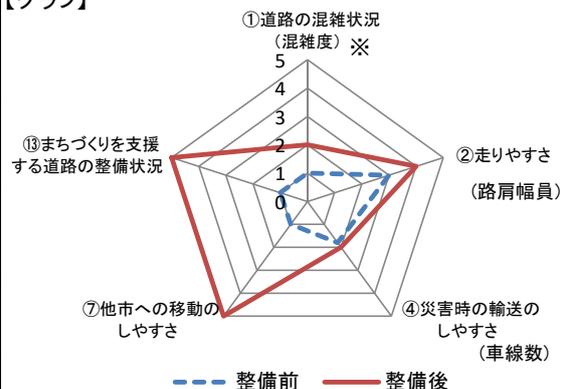
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
①道路の混雑状況(混雑度)	交通容量が増大し、交通の円滑性が向上 ランク1 2.01	⇒	ランク2 1.68
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク3 路肩幅員1.25m	⇒	ランク4 路肩幅員1.5m
④災害時の輸送のしやすさ	災害時に緊急輸送路として活用可能 ランク2 車道幅員8.5m	⇒	ランク2 車道幅員9.5m
⑦他市への移動のしやすさ	道路の整備により、他市との連絡が強化 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	近傍にある地区計画の市街地形成を支援 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり

【グラフ】



(7)備考

厚別川左岸通

令和3年3月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・道路ネットワークの構築
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・他都市との連携強化
- ・避難所へのアクセス性向上

(3)事業概要

路線名	厚別川左岸通
事業区間	北野通～南郷通
事業延長	2200m
うち、事業着手区間	東北通～南郷通
うち、事業着手延長	620m

現在の道路の状況

事業区間(現道なし)



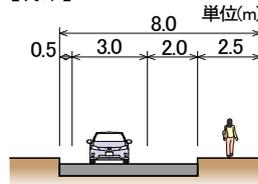
(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】

現道なし

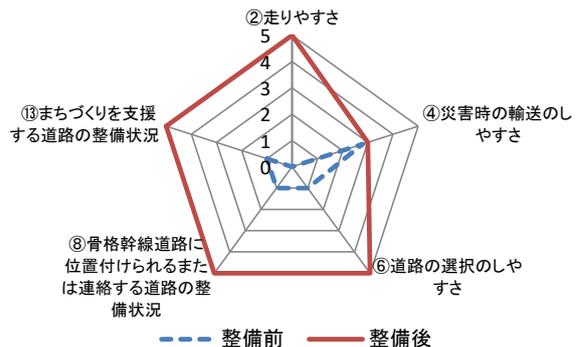
【将来】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 - 路肩幅員- m	⇒	ランク5 路肩幅員2 m
④災害時の輸送のしやすさ	災害時に緊急輸送路として活用可能 ランク3 車道幅員0 m	⇒	ランク3 車道幅員5.5 m
⑥道路の選択のしやすさ	道路の整備により、選択可能な道路が増加 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり
⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況	道路整備により都市の骨格となる幹線道路が形性または連絡強化 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	道路の整備により、周辺市街地形成を支援 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり

【グラフ】



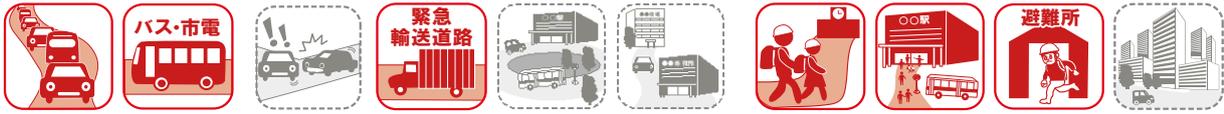
(7)備考

上記の他に、⑫避難施設への移動のしやすさ の面で整備効果があると考えられます。

北8条通

令和3年3月作成

(1) 路線の特徴



(2) 事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・交通結節点へのアクセス性向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・地域景観・地域防災力の向上

(3) 事業概要

路線名	北8条通
事業区間	西2丁目線～創成川通
事業延長	130m
うち、事業着手区間	西2丁目線～創成川通
うち、事業着手延長	130m

現在の道路の状況

事業区間(整備前)



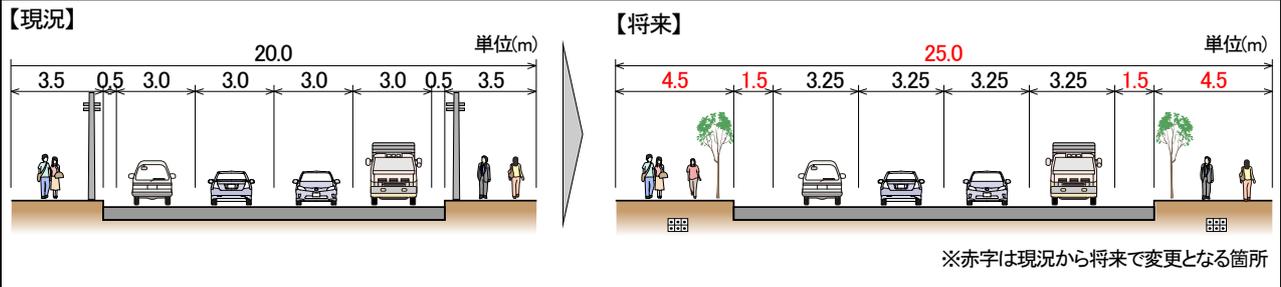
冬期には車線数減少による混雑が発生
(路肩が狭く堆雪スペース確保が困難)



(4) 位置図



(5) 現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6) 整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
② 走りやすさ	ランク2 路肩幅員0.5m	⇒	ランク4 路肩幅員1.5m
③ バス運行のしやすさ	ランク4 車道幅員13m	⇒	ランク5 車道幅員16m
④ 災害時の輸送のしやすさ	ランク3 車道幅員13m	⇒	ランク4 車道幅員16m
⑩ 歩きやすさ	ランク2 歩道幅員3.5m	⇒	ランク4 歩道幅員4.5m
⑮ 景観向上に資する道路の整備状況	ランク1 電線地中化なし	⇒	ランク5 電線地中化あり

【グラフ】

(7) 備考

上記の他に、⑤ 駅にアクセスする道路の整備状況 ⑧ 骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況 ⑨ 通学児童・生徒の歩きやすさ ⑪ 駅等への移動のしやすさ ⑫ 避難施設への移動のしやすさ の面で整備効果があると考えられます。

清田通

令和3年3月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・道路ネットワークの構築
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・地域間の連携強化

(3)事業概要

路線名	清田通
事業区間	清田77号線～清田86号線
事業延長	470m
うち、事業着手区間	清田77号線～清田86号線
うち、事業着手延長	470m

現在の道路の状況

冬期の周辺道路(清田中央通)では渋滞が発生



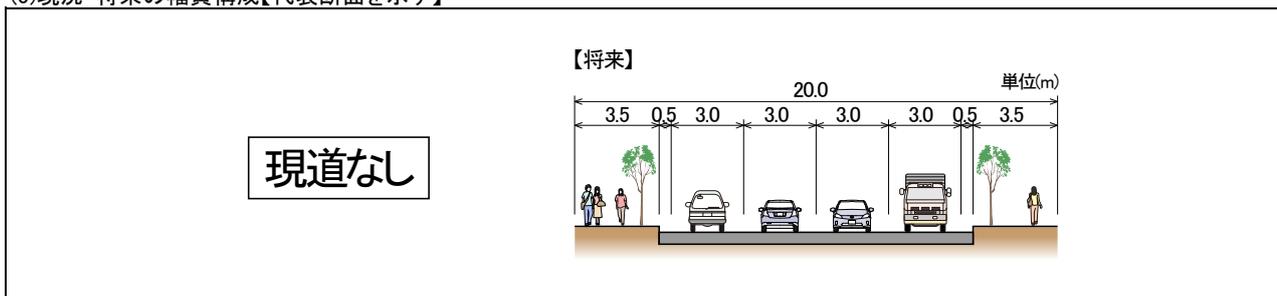
狭い通学路に通過交通が流入



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
④災害時の輸送のしやすさ	災害時に緊急輸送路として活用可能 ランク2 車道幅員0m	⇒	災害時に緊急輸送路として活用可能 ランク4 車道幅員13m
⑥道路の選択のしやすさ	道路の整備により、選択可能な道路が増加 ランク1 整備なし	⇒	道路の整備により、選択可能な道路が増加 ランク5 整備あり
⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況	道路整備により都市の骨格となる幹線道路が形成または連絡強化 ランク1 整備なし	⇒	道路整備により都市の骨格となる幹線道路が形成または連絡強化 ランク5 整備あり
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク2 歩道幅員-m	⇒	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク4 歩道幅員3.5m
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	道路の整備により、周辺市街地形成を支援 ランク1 整備なし	⇒	道路の整備により、周辺市街地形成を支援 ランク5 整備あり

【グラフ】

④災害時の輸送のしやすさ

⑥道路の選択のしやすさ

⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況

⑫避難施設への移動のしやすさ

⑬まちづくりを支援する道路の整備状況

--- 整備前 — 整備後

(7)備考

上記の他に、⑭防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

北5条・手稲通

令和3年3月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・事故危険性の低減
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・地域景観・地域防災力の向上
- ・右折レーン設置による混雑緩和

(3)事業概要

路線名	北5条・手稲通
事業区間	桑園・発寒通～西20丁目通
事業延長	630m
うち、事業着手区間	桑園・発寒通～西20丁目通
うち、事業着手延長	630m

現在の道路の状況

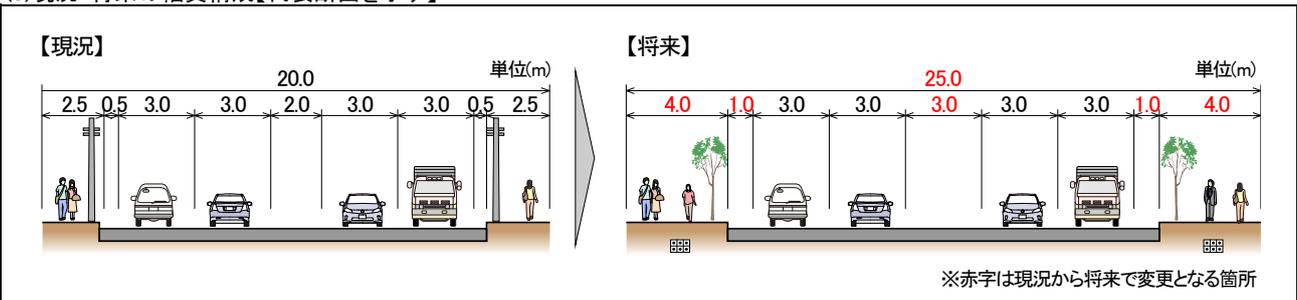
冬期には車線数減少による混雑が発生
歩道が狭い現況道路（路肩が狭く堆雪スペースを十分に確保できない）



(4)位置図



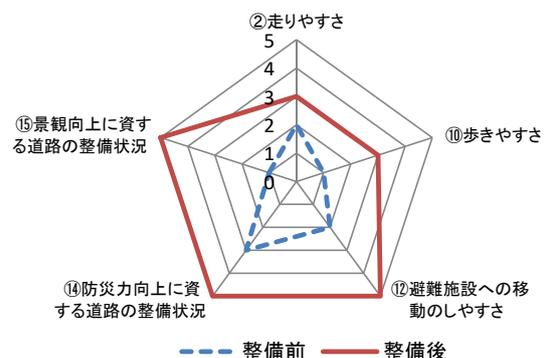
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク2 路肩幅員0.5m	⇒	ランク3 路肩幅員1m
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク1 歩道幅員2.5m	⇒	ランク3 歩道幅員4m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク2 歩道幅員2.5m	⇒	ランク5 歩道幅員4m
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	電線地中化により道路の防災力が向上 ランク3 道路幅員15m超	⇒	ランク5 電線共同溝整備
⑮景観向上に資する道路の整備状況	道路の整備により、沿道の景観が向上 ランク1 電線地中化なし	⇒	ランク5 電線地中化あり

【グラフ】



(7)備考

篠路駅西通

(1)路線の特徴

令和4年3月作成



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・交通結節点へのアクセス性向上
- ・地域間の連携強化
- ・避難所へのアクセス性向上
- ・篠路駅周辺地区の市街地整備の促進

(3)事業概要

路線名	篠路駅西通
事業区間	篠路宅造2号線～東8丁目・篠路通
事業延長	200m
うち、事業着手区間	200m
うち、事業着手延長	200m

現在の道路の状況

事業区間(一部未整備区間有り)

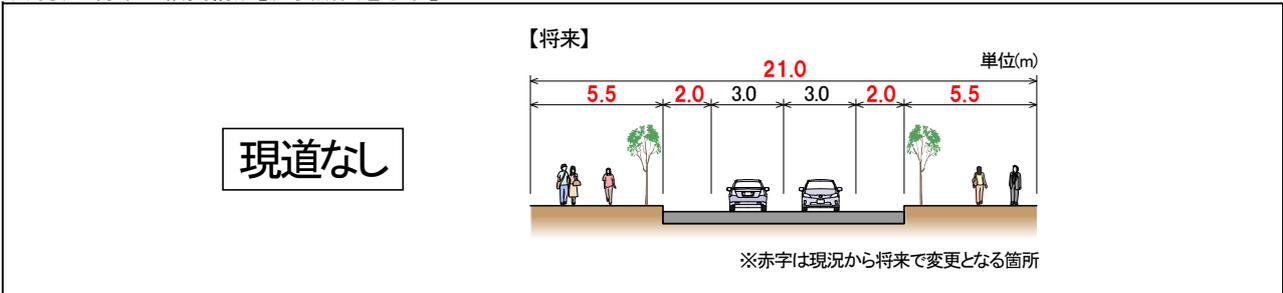


※整備後写真は、雪解け後に掲載予定。

(4)位置図



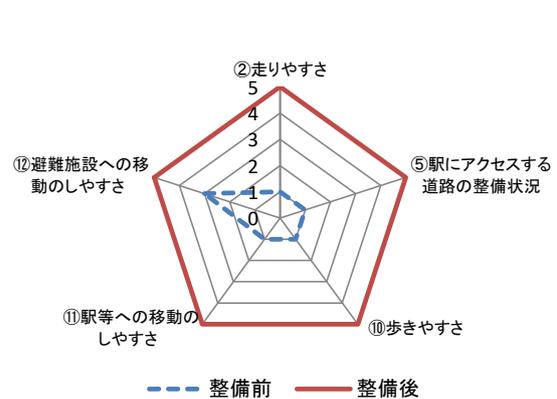
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク1 路肩幅員0m	⇒	整備後 ランク5 路肩幅員2m
⑤駅にアクセスする道路の整備状況	駅への車でのアクセス性が向上 ランク1 整備なし	⇒	整備後 ランク5 整備あり
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク1 歩道幅員0m	⇒	整備後 ランク5 歩道幅員5.5m
⑪駅等への移動のしやすさ	駅にアクセスする歩道が広くなり駅利用時の利便性が向上 ランク1 歩道幅員0m	⇒	整備後 ランク5 歩道幅員5.5m
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク3 歩道幅員0m	⇒	整備後 ランク5 歩道幅員5.5m

【グラフ】



(7)備考

上記の他に、④災害時の輸送のしやすさ ⑬まちづくりを支援する道路の整備状況 ⑭防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

新琴似・屯田通

令和4年3月作成

(1)路線の特徴



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・避難所へのアクセス性向上

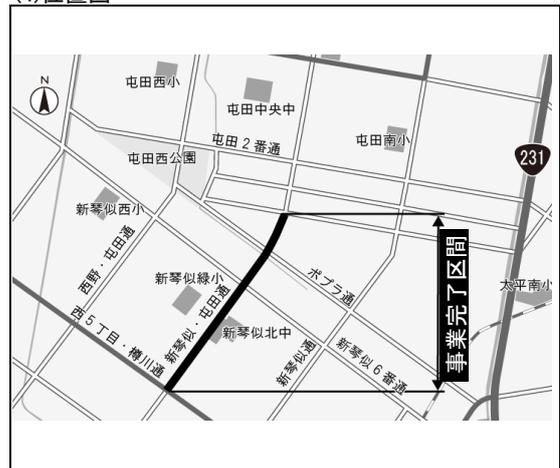
(3)事業概要

路線名	新琴似・屯田通
事業区間	西5丁目・樽川通～屯田4条線
事業延長	1220m
うち、事業着手区間	西5丁目・樽川通～屯田4条線
うち、事業着手延長	1220m

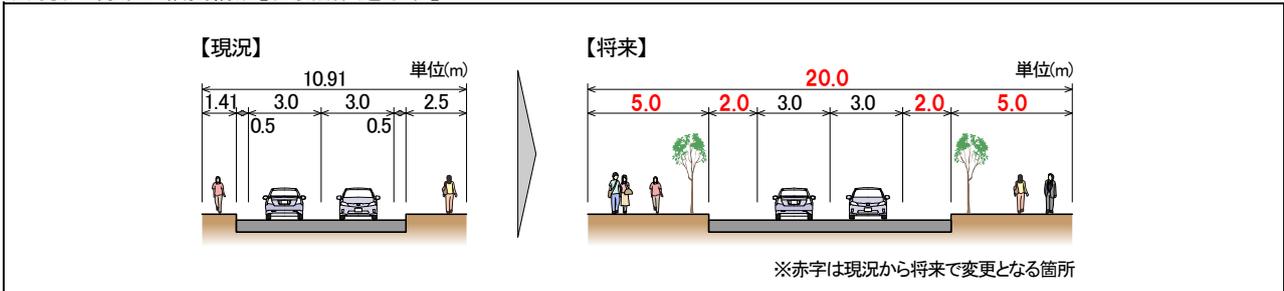
現在の道路の状況



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	ランク2 路肩幅員0.5m	⇒	ランク5 路肩幅員2m
③バス運行のしやすさ	ランク2 車道幅員7m	⇒	ランク4 車道幅員10m
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	ランク1 歩道幅員1.41m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑩歩きやすさ	ランク1 歩道幅員1.41m	⇒	ランク5 歩道幅員5m
⑫避難施設への移動のしやすさ	ランク1 歩道幅員1.41m	⇒	ランク5 歩道幅員5m

【グラフ】

--- 整備前 — 整備後

(7)備考

上記の他に、④災害時の輸送のしやすさ ⑭防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

宮の森・北24条通 北24条桜大橋

(1)路線の特徴

令和6年3月作成



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・道路ネットワークの構築
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・地域間の連携強化
- ・避難所へのアクセス性向上

(3)事業概要

路線名	宮の森・北24条通 北24条桜大橋
事業区間	北1条・雁来通～南7条・米里通
事業延長	1360m (米里通の一部を含む)
うち、事業着手区間	北1条・雁来通～南7条・米里通
うち、事業着手延長	1360m (米里通の一部を含む)

現在の道路の状況

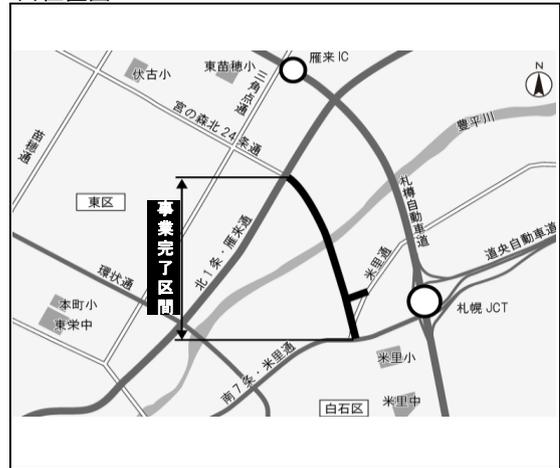
整備前(環状北大橋 渋滞状況)



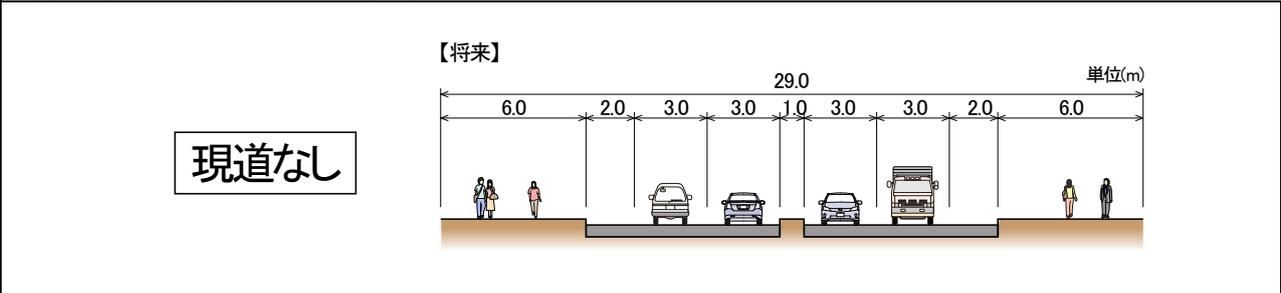
整備後



(4)位置図



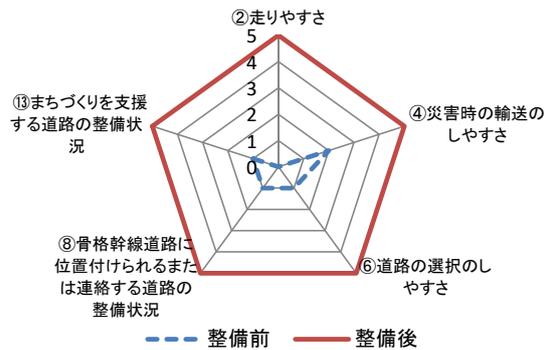
(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 -	⇒	ランク5 路肩幅員2m
④災害時の輸送のしやすさ	路肩幅員0m -	⇒	ランク5 路肩幅員2m 災害時に緊急輸送路として活用可能
⑥道路の選択のしやすさ	道路の整備により、選択可能な道路が増加 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり
⑧骨格幹線道路に位置付けられるまたは連絡する道路の整備状況	道路整備により都市の骨格となる幹線道路が形成または連絡強化 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり
⑬まちづくりを支援する道路の整備状況	道路の整備により、周辺市街地形成を支援 ランク1 整備なし	⇒	ランク5 整備あり

【グラフ】



(7)備考

上記の他に、⑭防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

新琴似3番通

(1)路線の特徴

令和6年3月作成



(2)事業目的

- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・バス交通の利便性・定時性向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・避難所へのアクセス性向上

(3)事業概要

路線名	新琴似3番通
事業区間	琴似・栄町通～新琴似通
事業延長	980m
うち、事業着手区間	琴似・栄町通～新琴似通
うち、事業着手延長	980m

現在の道路の状況

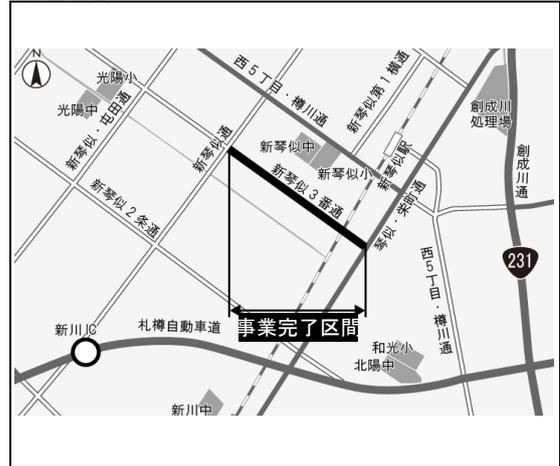
堆雪によるバス交差時の混雑



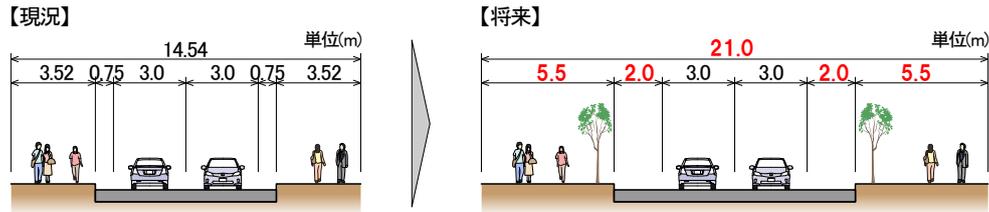
整備後



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



※赤字は現況から将来で変更となる箇所

(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後
②走りやすさ	ランク2 路肩幅員0.75m	⇒	ランク5 路肩幅員2m
③バス運行のしやすさ	ランク3 車道幅員7.5m	⇒	ランク4 車道幅員10m
④災害時の輸送のしやすさ	ランク4 車道幅員7.5m	⇒	ランク5 車道幅員10m
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	ランク3 歩道幅員3.52m	⇒	ランク5 歩道幅員5.5m
⑩歩きやすさ	ランク2 歩道幅員3.52m	⇒	ランク5 歩道幅員5.5m

【グラフ】

②走りやすさ

③バス運行のしやすさ

④災害時の輸送のしやすさ

⑨通学児童・生徒の歩きやすさ

⑩歩きやすさ

--- 整備前 --- 整備後

(7)備考

上記の他に、⑫避難施設への移動のしやすさ ⑭防災力向上に資する道路の整備状況 の面で整備効果があると考えられます。

真駒内御料札幌線

(1)路線の特徴



令和6年3月作成

(2)事業目的

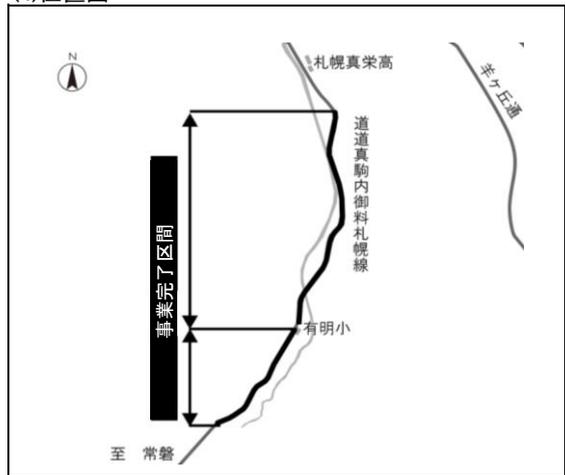
- ・自動車交通の円滑性向上
- ・歩行者の歩きやすさ向上
- ・災害時の緊急輸送路の確保
- ・児童・生徒の通学時安全性向上
- ・避難所へのアクセス性向上

(3)事業概要

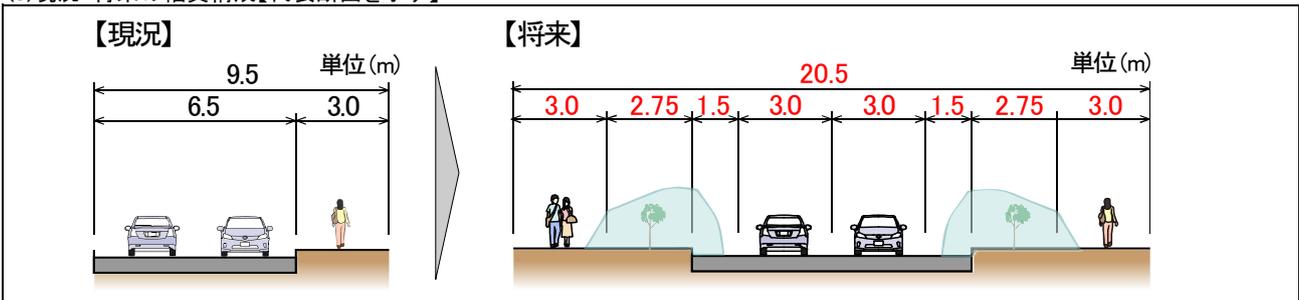
路線名	真駒内御料札幌線
事業区間	有明小学校～有明248-2地先
事業延長	1000m
うち、事業着手区間	有明小学校～有明248-2地先
うち、事業着手延長	1000m
整備前	整備後



(4)位置図



(5)現況・将来の幅員構成【代表断面を示す】



(6)整備効果

指標	整備前	⇒	整備後	【グラフ】
②走りやすさ	路肩が確保され交通の円滑性が向上 ランク1 路肩幅員0.25m	⇒	ランク3 路肩幅員1.25m	
⑩歩きやすさ	歩道が広がり歩行者交通の円滑性が向上 ランク1 歩道幅員1.5m	⇒	ランク5 歩道幅員6m	
⑨通学児童・生徒の歩きやすさ	通学路の歩道が広くなり通学時の安全性が向上 ランク3 歩道幅員1.5m	⇒	ランク5 歩道幅員6m	
⑫避難施設への移動のしやすさ	歩道が広くなることにより緊急時の避難路として活用可能 ランク3 歩道幅員1.5m	⇒	ランク5 歩道幅員6m	
⑭防災力向上に資する道路の整備状況	道路幅員増により道路の防災力が向上 ランク1 道路幅員15m以下	⇒	ランク3 道路幅員15m超	

(7)備考