

道路の中期計画（北海道版）

平成21年8月

北海道幹線道路協議会

目 次

1. はじめに
2. 北海道地方の特徴
 - (1) 豊かな自然環境と国際物流、国際交流の要衝
 - (2) 食料基地としての役割と産業群の形成
 - (3) 広域分散型社会の形成と積雪寒冷の地
3. 北海道の役割を果たすために必要な道路施策の方向性
 - (1) 「食」～日本の食卓を支える食料基地となるために
 - (2) 「観光」～国際競争力のある魅力ある観光地となるために
 - (3) 「くらし」～すべての北海道民が安全・安心を享受できるために
 - (4) 「環境」～地球環境保全のフロントランナーとなるために
4. これまでの取組の概要
 - (1) 安全・安心な食料の基地としての役割の強化と産業の競争力強化
 - (2) 北海道の美しさ雄大さを次世代に引き継ぐ環境の保全
 - (3) 恵まれた資源を活かした観光大陸北海道の形成
 - (4) 北国の安全でゆとりのある快適な地域社会の実現
5. 今後取り組む具体的な施策
 - (1) 基幹ネットワークの整備
 - (2) 生活幹線ネットワークの形成
 - (3) 慢性的な渋滞への対策
 - (4) 交通安全の向上
 - (5) 防災・減災対策
 - (6) 生活環境の向上
 - (7) 安全・安心で計画的な道路管理
 - (8) 冬期交通の信頼性向上
6. 「道路の中期計画(北海道版)」における指標
7. 事業の進め方
 - (1) 多様な連携・協働
 - (2) 新たな時代を見据えた投資の重点化
 - (3) 新たな北海道イニシアティブの発揮

1. はじめに

人口減少社会の到来や道路ストックの更新投資の本格化などの社会的背景を踏まえ、今後の道路整備・管理については、一層の効果的・効率的な実施が求められているところであり、平成 20 年 12 月、国土交通省は、「新たな中期計画」（計画期間は平成 20 年度から 5 年間）を策定した。

この「新たな中期計画」では、「地域における道路の位置づけや役割を重視して、地方版の計画を策定する」こととされており、本計画「道路の中期計画（北海道版）」はこの地方版（以後、北海道版）に位置付けられるものである。

北海道幹線道路協議会^(※1)は、北海道における道路整備の現状と課題を踏まえながら、これまでに地方自治体、経済団体等から寄せられたご意見・ご提案^(※2)や、北海道内 6 圏域の発展の方向性を示す「地域づくりの方向」^(※3)などの関連計画も参考としながら、今後 5 年間における北海道地方の道路整備・管理の方向性として、「北海道版」を取りまとめた。

今後は、この「北海道版」に基づき、道路整備・管理の一層の効果的・効率的な実施に取り組むことを通じて、地域社会の発展に寄与することを目指すものである。

なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ、計画を見直すこととする。

※1 北海道幹線道路協議会：北海道開発局、北海道、札幌市、東日本高速道路(株)北海道支社で構成

※2 地方自治体、経済団体等から寄せられたご意見・ご提案：参考資料に概要を記載

※3 地域づくりの方向：参考資料に概要を記載

2. 北海道地方の特徴

(1) 豊かな自然環境と国際物流、国際交流の要衝

北海道は、我が国の国土面積の22%を占める最大の地域で日本列島の最北端に位置し、その気象条件は、夏は過ごしやすく、冬は積雪寒冷な気候であるものの、我が国の4分の1近くを占める森林など、北国の豊かな自然環境と美しく明瞭な四季の風景を誇る。

また、日本海、オホーツク海及び太平洋の三つの海域に面し、ロシア極東地域に隣接するとともに、東アジアと北米を結ぶ際の通過点に位置し、国際物流、国際交流の要衝となり得る地理的ポテンシャルを有する。

(2) 食料基地としての役割と産業群の形成

北海道は、広大な農地、豊かな漁場、良質で豊富な水、冷涼な気候等の豊かな資源に恵まれ、全国の耕地面積の約25%及び農業産出額の約12%、漁業生産量の約25%を占め、食料自給率では約195%に達するなど、我が国最大の食料基地と位置付けられる。一方、苫小牧、千歳を中心とした道央圏には自動車関連産業などが立地し、東アジア及び北米を始め世界各国へ輸出が行われ、グローバルな競争力を有する地域産業の形成が進んでいる。

(3) 広域分散型社会の形成と積雪寒冷の地

北海道は、人口密度が全国の5分の1である。高度医療、商業施設、文化施設等の高次な都市機能は、中核都市^(※4)及び中核都市群^(※5)に集中している。また、都市間距離が長く、日常的に広域的な移動が伴う広域分散型社会を形成している。さらに、年間の3分の1以上が積雪や地吹雪などの厳しい気象条件となるため、都市間及び都市内の道路交通に支障をきたすなど、日常生活に多大な影響を及ぼしている。

3. 北海道の役割を果たすために必要な道路施策の方向性

北海道は、「食」＝日本の食卓を支える食料基地としての役割、「観光」＝国際競争力の高い魅力ある大地としての役割、「くらし」＝すべての北海道民が安心して生活できる大地としての役割、「環境」＝地球環境保全のフロントランナーとしての役割の4つの役割を有しており、これらの役割を果たすために必要な道路施策の方向性を以下のように考える。

(1) 「食」～日本の食卓を支える食料基地となるために

安全・安心な食料基地としての役割の強化と産業の競争力強化に貢献し、農林水産物の安定供給を図るためには、交通ネットワークの形成・充実、空港・港湾などの物流拠点や高規格幹線道路のインターチェンジへのアクセス向上が重要である。

※4 中核都市:「新・北海道総合計画(北海道 平成20年3月)」において、人口規模が一定以上で、行政をはじめ経済、医療、教育、文化などの面で高度な都市機能をもつ札幌市、函館市、旭川市、釧路市、帯広市及び北見市を「中核都市」と位置づけている。

※5 中核都市群:「新・北海道総合計画(北海道 平成20年3月)」において、中核都市と相互に結びつきが強く、一体的に都市機能を発揮する都市(小樽市、室蘭市、岩見沢市、苫小牧市、江別市、千歳市、登別市、恵庭市、北広島市、石狩市、白老町、網走市)を「中核都市群」と位置づけている。

(2) 「観光」～国際競争力のある魅力ある観光地となるために

近年、北海道は、四季折々の雄大な自然と豊かな農林水産品、数多くの温泉など魅力的な観光地として、国内のみならず台湾・韓国など東アジアを中心とする諸外国からも高い評価を得ている。国内外の観光ニーズに対応した多彩で魅力ある観光地づくりを促進するために、これを支える交通ネットワークの形成、空港・港湾等の広域交流拠点とのアクセス強化が重要である。

(3) 「くらし」～すべての北海道民が安全・安心を享受できるために

北海道は、札幌市などを除き殆どの地域で人口が減少し、全国を上回るスピードで高齢化が進行している。対応する安全・安心な歩行環境の実現に向け、通学路の歩道設置、自転車走行空間の整備、事故危険箇所の解消や、歩道の段差解消や広幅員化などの推進が必要である。

また、救命救急センターのカバー面積（面積/救命救急センター数）は、全国の約5倍、関東地方の約18倍（平成21年4月現在）である。そのため、道路整備としては高度医療施設への搬送に関して、救命救急センター等のある中核都市^(※4)までのアクセス向上が不可欠であり、特に冬期における安全性・高速性の確保が重要となる。

一方、大規模岩盤崩壊、地震、雪害、風水害等、大規模な自然災害が頻発する地域であるため、災害の恐れがある箇所の早期整備や災害時の代替路や緊急輸送道路の確保が重要である。さらに、冬期の積雪や路面凍結に起因する都市部の渋滞、地吹雪や雪崩等による通行止めの発生を抑制し、安全で信頼性の高い道路交通を確保するため、効率的な除排雪、雪崩防止施設や防雪林等の整備などの防雪・克雪対策が重要である。

(4) 「環境」～地球環境保全のフロントランナーとなるために

我が国の一人当たり家庭部門CO₂排出量は、ヨーロッパ諸国に比べやや少なくなっているが、北海道については、冬期暖房の使用による民生(家庭)部門や広域分散型の地域特性による運輸部門（マイカー等）における化石燃料の消費により、国内水準を上回る排出量となっている。そのため、道路交通の円滑化による交通渋滞の解消や自転車利用環境の整備や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進等が重要である。

4. これまでの取組の概要

これまでは、「北海道ブロックの社会資本の重点整備方針」（平成16年6月）に基づき、「安全・安心な食料の基地としての役割の強化と産業の競争力強化」、「北海道の美しさ雄大さを次世代に引き継ぐ環境の保全」、「恵まれた資源を活かした観光大陸北海道の形成」、「北国の安全でゆとりのある快適な地域社会の実現」の4つの重点戦略のもと、社会資本整備に取り組んできたところであり、道路施策に関する取組状況は次のとおりである。

(1) 安全・安心な食料の基地としての役割の強化と産業の競争力強化

北海道縦貫自動車道や旭川紋別自動車道などの高規格幹線道路の整備を実施し、苫小牧港、室蘭港への時間短縮など、物流の効率化を図ることにより、安全・安心な食料基地としての役割の強化と産業の競争力強化に貢献してきた。

(2) 北海道の美しさ雄大さを次世代に引き継ぐ環境の保全

北海道の美しさ雄大さを次世代に引き継ぎ、豊かな自然環境の保全・再生等の取組を推進するため、調査・設計・施工全ての段階で、環境に配慮する事業実施に努めてきたものであり、一例として小型哺乳類の移動経路の確保のために道路路面下にボックスカルバートの設置などを進めてきた。

また、CO₂削減の観点からも交通円滑化対策に積極的に取り組み、札樽自動車道（北海道横断自動車道）新川IC（札幌）の交差点改良などによる渋滞の解消など、環境負荷の低減を図ってきた。

(3) 恵まれた資源を活かした観光大陸北海道の形成

北海道縦貫自動車道など高規格幹線道路の整備により、空港へのアクセスの向上などを図り、観光客等の利便性向上に寄与してきた。また、北海道固有の自然環境、農村景観等を活かした観光交流空間の形成を推進するため、シーニックバイウェイ北海道として、美しい景観づくりや魅力ある観光空間づくりを進め、平成21年度当初現在8つのルート^{※6}が指定され、200以上の団体が活動するなど取組は全道に広がっている。

(4) 北国の安全でゆとりのある快適な地域社会の実現

誰もが暮らしやすく、安全で安心な社会づくりを推進するため、北海道縦貫自動車道など高規格幹線道路の整備により、90分以内に地方センター病院へ到達できる市町村数が143（平成14年度末）から149（平成19年度末）に増加し、確実に所要時間短縮が図られた。

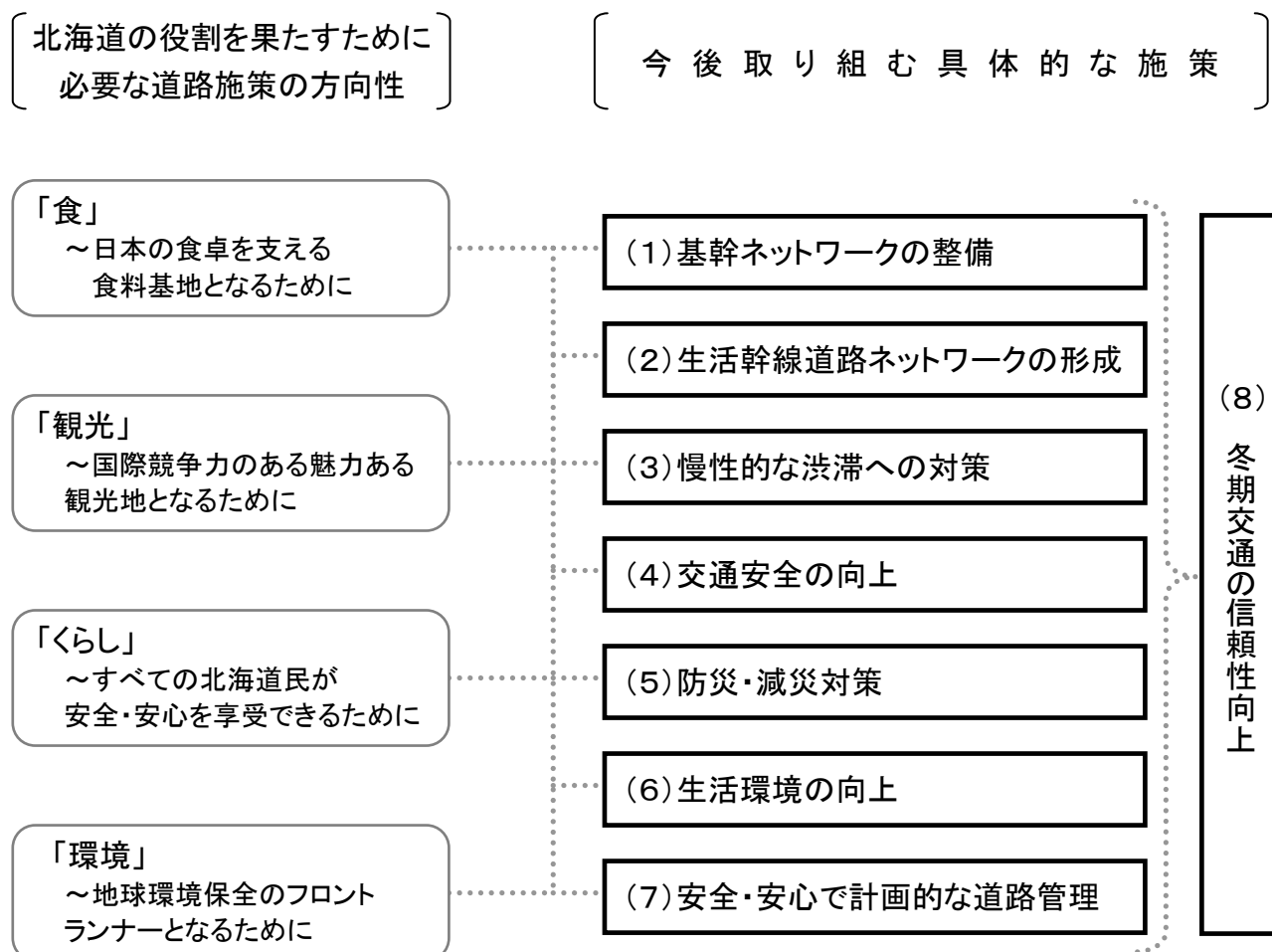
また、ランブルストリップス^{※7}の整備区間では、正面衝突事故が減少するなど、交通事故死者率が低減した。また、乗降客の多い旅客施設周辺におけるバリアフリー歩道の延長を倍増させるなど、快適なまちづくりにむけた取組を進めてきた。

※6 シーニックバイウェイ北海道の指定ルート：支笏洞爺ニセコルート、大雪・富良野ルート、東オホーツクシーニックバイウェイ、宗谷シーニックバイウェイ、釧路湿原・阿寒・摩周シーニックバイウェイ、函館・大沼・噴火湾ルート、萌える天北オロロンルート、十勝平野・山麓ルート

※7 ランブルストリップス：舗装路面を削り、カマボコ状の凹型を連続して配置することにより、その上を通過する車両に対し不快な振動や音を発生させ、ドライバーに車線を逸脱したことを警告する交通事故対策

5. 今後取り組む具体的な施策

北海道の役割を果たすために必要な道路施策の方向性を踏まえ、以下に示す「今後取り組む具体的な施策」を設定し、これらを総合的に推進する。(計画期間は平成 20 年度から 5 年間)



(1) 基幹ネットワークの整備

【基幹ネットワーク整備の状況】

- 北海道は国土の約 2 割を占める広大な地域に都市が散在する広域分散型社会を形成。
- 人流・物流ともに約 9 割(平成 19 年度)が自動車交通に依存し、農水産品の出荷や周遊観光の際に長距離移動が不可避。
- 高規格幹線道路の進捗率は、北海道を除く全国が 71%であるのに対して、北海道は 45%(平成 20 年度末)である。また、他の都府県では、ほとんどの県庁所在地がネットワーク化されているのに対し、北海道では中核都市^(※4)がつながっているのは札幌市と旭川市のみであり、それ以外の中核都市は未だネットワーク化されていない。

【重点目標】

- ・ 経済のグローバル化の進展への対応や、国際競争力を一層強化するとともに、地域経済の強化による地域の自立を支援し、発展する機会を確保するため、高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークを整備。特に、主要都市間を連結する規格の高い道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路などに重点をおいて整備を推進。
- ・ また、高規格幹線道路については、抜本的見直し区間における「当面着工しない区間」などを含め、現在、未着手の区間の整備が図られるよう取組を推進。

【主要事業】^(※8)

- ・ 高規格幹線道路^(※9)の整備
北海道縦貫自動車道(七飯～大沼)[七飯町～森町]
北海道縦貫自動車道(大沼～落部)[森町～八雲町]平成24年度供用^(※10)
北海道縦貫自動車道(落部～八雲)[八雲町]平成21年度供用^(※10)
北海道縦貫自動車道(士別剣淵～名寄)[士別市～名寄市]^(※11)
北海道横断自動車道(余市～小樽)[余市町～小樽市]
北海道横断自動車道(夕張～占冠)[夕張市～占冠村]平成23年度供用^(※10)
北海道横断自動車道(占冠～トマム)[占冠村]平成21年度供用^(※10)
北海道横断自動車道(本別～浦幌)[本別町～浦幌町]平成21年度供用^(※10)
北海道横断自動車道(浦幌～釧路)[浦幌町～釧路市]
北海道横断自動車道(足寄～北見)[本別町～北見市]^(※11)
日高自動車道(一般国道235号門別厚賀道路)[日高町]
日高自動車道(一般国道235号厚賀静内道路)[日高町～新ひだか町]
深川留萌自動車道(一般国道233号幌糠留萌道路)[留萌市]
旭川紋別自動車道(一般国道450号上川上越道路)[上川町]平成21年度供用^(※10)
旭川紋別自動車道(一般国道450号白滝丸瀬布道路)[遠軽町]平成21年度供用^(※10)
旭川紋別自動車道(一般国道450号丸瀬布遠軽道路)[遠軽町]
帯広・広尾自動車道(一般国道236号中札内大樹道路)[中札内村～大樹町]
函館・江差自動車道(一般国道228号函館茂辺地道路)[函館市～北斗市]平成21年度一部供用^(※10)
函館・江差自動車道(一般国道228号茂辺地木古内道路)[北斗市～木古内町]
- ・ 地域高規格道路の整備
道央圏連絡道路新千歳空港関連[千歳市]平成22年度供用^(※10)
道央圏連絡道路泉郷道路[千歳市～長沼町]
道央圏連絡道路中樹林道路[南幌町～江別市]
道央圏連絡道路美原道路[江別市～当別町]平成22年度供用^(※10)
遠軽北見道路生田原道路[遠軽町]
旭川十勝道路富良野北道路[中富良野町～富良野市]
旭川十勝道路富良野道路[富良野市]

※8 主要事業:平成21年4月1日現在で実施中の事業のうち、全ての高規格幹線道路・地域高規格道路、および「地域づくりの方向」に位置付けられている重点目標を実現する代表的な事業等を記載している。また、[]内は市町村名を記載している。

※9 高規格幹線道路:「高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路」を除く高規格幹線道路を記載している。

※10 供用とは「一般交通の用に供すること」(＝通行出来るようになること)であり、一部供用とは「一部の区間の通行が出来るようになること」を表している。また、供用年度は予定年度を示している。

※11 第二回国幹会議(平成18年2月)において、「抜本的見直し区間のうち、緊急に整備すべき次の2区間と設定された北海道縦貫道 士別市南町東から士別市多寄町(12km)、及び「北海道横断道陸別町小利別～北見市(28km)」

釧路中標津道路上別保道路〔釧路町～標茶町〕

釧路中標津道路阿歴内道路〔標茶町〕平成 21 年度一部供用、平成 22 年度一部供用^(※10)

根室中標津道路別海道路〔別海町〕

函館新外環状道路空港道路〔函館市〕

渡島半島横断道路国縫道路〔長万部町～今金町〕平成 22 年度供用^(※10)

【整備による効果】

- ・ 空港・港湾へのアクセス性が強化され、生産地からの時間短縮や物流コストの削減により、豊富な食材を道内外に迅速かつ安定した供給を実現。
- ・ 空港とのアクセス強化、中核都市^(※4)や中核都市群^(※5)間の連絡により、道内各地方の周遊観光を容易とし、観光地としての魅力向上、国内外観光客の増大を図る。
- ・ 災害時の代替路や緊急輸送道路の確保など、信頼性の高い道路ネットワークの構築により、安全・安心な地域社会を形成。
- ・ 広域分散型社会において拠点となる都市に集積された機能を維持・高度化しつつ、都市間で相互に機能を補完する交通アクセスの強化により、活力ある地域づくりの推進、内外の諸地域との交流・連携を促進。

(2)生活幹線ネットワークの形成

【生活幹線ネットワークの状況】

- ・ 北海道は人流・物流ともに約 9 割(平成 19 年度)が自動車交通に依存しており、中核都市^(※4)及び中核都市群^(※5)の 1 世帯あたりの自動車保有台数は約 1.3 台であるのに対して、その他の地方部では約 1.8 台であり、地方部ほど自動車交通に依存。
- ・ 地方部の人口減少及び高齢化は、中核都市^(※4)及び中核都市群^(※5)を上回るスピードで進行している。
- ・ 買い物や通院など日常の暮らしを支える生活は、都市機能施設が充実する中核都市^(※4)及び中核都市群^(※5)に依存。
- ・ 市町村の中心部や主要施設を相互に連結する生活幹線道路では、急勾配や急カーブ、交通事故の発生頻度が高い箇所等、移動支障区間が多数存在し、定時性・安全性が確保できていない状況。

【重点目標】

- ・ 少子高齢化や人口減少の進展、集落の衰退や産業活動の低下など、地方部の活力低下や地域格差の拡大が懸念される中、地域において安全で快適な移動を実現し、暮らしを支える生活圏の道路網や、緊急活動に不可欠な道路網の整備を推進。

【主要事業】^(※8)

- ・ 高規格幹線道路の整備
一般国道 5 号黒松内道路〔黒松内町〕^(※12)平成 21 年度供用^(※10)

※12 当該事業は、「高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路」であり、高規格幹線道路の機能を代替する基幹ネットワークとして整備を進めている事業である。一方、渋滞解消や防災対策など国道が有する課題に緊急的に対応する事業としても効果の発揮が期待されることから、当施策に掲載しているもの。

一般国道 40 号名寄バイパス〔名寄市～美深町〕^(※12)平成 21 年度供用^(※10)

一般国道 44 号根室道路〔根室市〕^(※12) ほか

- 一般国道の整備

一般国道 12 号美唄拡幅〔美唄市～奈井江町〕

一般国道 36 号登別拡幅〔白老町～登別市〕

一般国道 40 号更喜苫内防雪〔豊富町～稚内市〕

一般国道 275 号蕨岱拡幅〔江別市～当別町〕

一般国道 276 号岩内共和道路〔共和町〕

一般国道 334 号宇登呂道路〔斜里町〕

一般国道 334 号真鯉道路〔斜里町〕

一般国道 337 号当別バイパス〔当別町～石狩市〕 ほか

【整備による効果】

- 地方部などの人口低密度地域において、買い物や通院などの日常の暮らしを支える中核都市^(※4)や中核都市群^(※5)へのアクセス性が向上し、地域格差が軽減。
- 災害時の代替路や緊急輸送道路の確保など、信頼性の高い道路ネットワークの構築により、安全・安心な地域社会を形成。

(3) 慢性的な渋滞への対策

【渋滞の状況】

- 北海道における渋滞損失時間の多くは中核都市^(※4)などの都市部で発生。特に道央圏における渋滞損失時間は北海道全体の7割を占める。

【重点目標】

- 円滑な都市・地域活動を支え、地域経済の活性化を図るため、環状道路やバイパスの整備、交差点改良や立体化等の渋滞対策を、整備効果が高い箇所重点化し実施。
- 路上工事の縮減、駐車対策、公共交通機関の利用促進にむけた交通結節機能の強化。

【主要事業】^(※8)

- 高規格幹線道路の整備

一般国道 38・44 号釧路外環状道路〔釧路市～釧路町〕^(※12)

一般国道 39 号北見道路〔北見市〕^(※12) ほか

- 一般国道の整備

一般国道 12・275 号苗穂交差点〔札幌市〕 ほか

- 街路の整備

文教通〔函館市〕 ほか

- 連続立体交差の整備

JR函館本線野幌駅付近連続立体交差〔江別市〕 ほか

【整備による効果】

- ・ 渋滞解消など交通円滑化、環境負荷が少ない交通体系の構築。

(4)交通安全の向上

【交通事故の状況】

- ・ 北海道における交通事故の発生件数は依然高い水準で推移し、未だ年間 200 人を超える尊い命が犠牲。
- ・ DID 地区における歩道整備は概成しているものの、少子高齢化が進む中、依然として高齢者や児童が巻き込まれる事故が発生しており、人優先の安全・安心な歩行空間の確保が必要。
- ・ 自転車利用が環境負荷の低い交通手段として見直される一方で、歩行者と自転車の事故等が急増しており、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間の整備等が必要。

【重点目標】

- ・ 道路交通環境をより安全・安心なものとするため、事故発生割合の高い区間における重点的な対策を推進。
- ・ 自転車事故の減少や低炭素社会の実現を目指し、道路管理者と警察が連携し、自転車道や自転車レーン等、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間や駐輪場を整備し、自転車ネットワークを創出。

【主要事業】^(※8)

- ・ 事故危険箇所の対策
一般国道 274 号〔日高町〕、増毛稲田線〔妹背牛町〕平成 22 年度供用^(※10) ほか
- ・ あんしん歩行エリアの整備
桑園地区〔札幌市〕、曙地区〔旭川市〕 ほか
- ・ 自転車走行空間の整備
厚別区新札幌地区〔札幌市〕、柳町地区〔苫小牧市〕 ほか

【整備による効果】

- ・ 交通事故の減少により、より安全・安心な道路交通環境を形成。

(5)防災・減災対策

【自然災害、異常気象時通行規制区間等の状況】

- ・ 北海道は、大規模岩盤崩壊、地震、雪害、風水害等、自然災害による被害や交通障害の脅威に常にさらされている地域。
- ・ 北海道内の国道には、異常気象時に被害が発生する恐れのある地域において、事前に雨量等の基準を設け通行規制を行う「通行規制区間」が 19 箇所、現地状況等を判断して、

事前に通行規制を行う「特殊通行規制区間」が 14 箇所存在。

【重点目標】

- ・ 岩盤崩壊、落石・崩壊対策、風水害対策等の実施により、異常気象時通行規制区間の緩和、解消を図る。
- ・ 大規模な地震の発生時において、橋梁の重大な損傷を防止し、緊急輸送道路の通行を確保するため、橋脚の補強等の耐震対策を推進。

【主要事業】^(※8)

- ・ 高規格幹線道路の整備
一般国道 40 号幌富バイパス[幌延町～豊富町]^(※12)平成 21 年度供用^(※10)
一般国道 40 号音威子府バイパス[音威子府村～中川町]^(※12)
一般国道 40 号美深道路[美深町]^(※12) ほか
- ・ 一般国道の整備
一般国道 229 号積丹防災[余市町～共和町]
一般国道 231 号雄冬防災[石狩市]
一般国道 238 号浜猿防災[浜頓別町～稚内市]
一般国道 336 号襟広防災[えりも町～広尾町] ほか
- ・ 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強
紋別地区耐震対策[湧別町～興部町] ほか

【整備による効果】

- ・ 岩盤崩壊、落石・崩壊対策等の防災対策、橋脚の耐震対策等の実施により、道路密度の低い北海道において自然災害による交通障害を改善。

(6)生活環境の向上

【生活環境の現状】

- ・ 歩行空間のバリアフリー化について、基本構想を策定済み市町村は 10 市町、重点整備地区は 15 地区(平成 21 年 3 月末現在)。
- ・ 駅周辺等地域の拠点における良質な生活空間を形成するための土地区画整理事業や、中心市街地人口の回復を図るまちなか居住施策、歩行者の増加・賑わいの創出を図る交通結節点の改善等を推進。
- ・ 豊かな自然環境、農村景観等を活かした観光交流空間の形成を推進するため、シーニックバイウェイ北海道では平成 21 年度当初現在 8 つのルート^(※6)が指定され、200 以上の団体が活動するなど取組は全道に拡大。
- ・ 北海道において、市街地の幹線道路における無電柱化率は 5%程度であり、全国平均 13%と比べて大きく遅延。(平成 20 年 3 月末現在)

【重点目標】

- ・ 少子高齢化が進展する中、安心して暮らせる地域社会を形成するため、駅、官公庁施設、病院等を相互に連結する道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進。
- ・ 都市機能の維持と魅力ある都市空間の形成を図るため、街並み景観や冬期も含めたモビリティに配慮しつつ、市街地整備、交通結節点の利便性向上、歩行者空間の整備等を推進。
- ・ 人や産業、高度な都市機能が集積し、北海道全体の活力を牽引する役割が求められる札幌においては、都市の魅力と活力のより一層の向上を図るため、地下歩行空間のネットワーク化や道路空間の再構築による道路の機能向上、緑、親水空間の創出など、地域のまちづくりと連携した道路整備を推進。
- ・ 地域資源を活かした美しい道路景観の形成を図り、地域活性化や観光振興を推進。
- ・ 安全で快適な通行空間の拡大、都市景観の向上等を図るため、市街地の幹線道路において重点的に無電柱化を推進。

【主要事業】^(※8)

- ・ バリアフリー新法^(※13)に規定する特定道路の対策
厚別副都心地区〔札幌市〕、釧路駅周辺地区〔釧路市〕、東室蘭駅周辺地区〔室蘭市〕、旭川駅周辺地区〔旭川市〕 ほか
- ・ 交通結節点と周辺市街地の整備
JR旭川駅周辺
旭川駅周辺土地区画整理〔旭川市〕、永隆橋通〔旭川市〕、昭南通〔旭川市〕 ほか
北斗市新幹線新駅周辺
北斗市新幹線新駅周辺土地区画整理〔北斗市〕 ほか
- ・ 札幌市における都市再生プロジェクト
札幌駅前通地下歩行空間〔札幌市〕、創成川通（アンダーパス連続化と都心の緑・親水空間の創出）〔札幌市〕 ほか
- ・ 無電柱化の推進
電線共同溝の整備、裏配線の活用

【整備による効果】

- ・ 主に市街地部における旅客施設周辺歩道のバリアフリー整備や、中心市街地における街路事業や土地区画整理事業の市街地整備、無電柱化の推進等により、安全で快適な道路空間の形成を推進し、魅力と活力ある安心して暮らせる地域社会を創出。
- ・ シーニックバイウェイ北海道の取組により、地域資源を活かした美しい道路景観整備や地域活性化を推進。

※13 バリアフリー新法：「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年12月20日施行）

(7)安全・安心で計画的な道路管理

【既存の道路ストックの現状】

- ・ 北海道の国道及び道道において、建設後 50 年を迎える橋梁は、10 年後には全体の約2割、20 年後には約 5 割に増加。
- ・ 適切な除排雪により冬期交通の円滑化が図られるよう管理が必要。

【重点目標】

- ・ 高規格幹線道路から市町村道までの道路橋全てを対象に定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施し、長寿命化を実現。
- ・ 地域特性を踏まえた効率的な維持管理を行い、コストの縮減を推進。

【主要事業】^(※8)

- ・ 長寿命化修繕計画に基づく橋梁補修
札幌市、帯広市、苫小牧市 ほか

【整備による効果】

- ・ 計画的・効率的な維持・管理や更新の取組の強化によりライフサイクルコストを極力抑制。

(8)冬期交通の信頼性向上

【冬期交通の現状】

- ・ 広域分散型社会を形成する北海道では、冬期における積雪や路面凍結等に起因する旅行速度の低下により移動時間が増大し、定時性の確保が困難。
- ・ 冬期における道路交通は、地吹雪や雪崩等による通行止めや、凍結路面や積雪による車線幅員の減少により著しい渋滞が発生。

【重点目標】

- ・ 冬期における都市間移動時間の短縮、安全性・信頼性向上のため、高規格幹線道路ネットワークの整備を推進
- ・ 効率的な除排雪の実施、雪崩防止施設や防雪林等の整備、堆雪幅の確保、凍結路面对策等を推進。
- ・ 駅など公共施設周辺等の歩行空間整備において、冬期を考慮したバリアフリー化や地下空間の利用を推進するとともに、地域住民等との協働により、歩行者の転倒事故対策の取組を推進。

【主要事業】^(※8)

- ・ 高規格幹線道路の整備
北海道横断自動車道(夕張～占冠)[夕張市～占冠村]平成 23 年度供用^(※10)(再掲)
北海道横断自動車道(占冠～トマム)[占冠村]平成 21 年度供用^(※10)(再掲)

一般国道 40 号幌富バイパス〔幌延町～豊富町〕^(※12)平成 21 年度供用^(※10) (再掲)

一般国道 40 号音威子府バイパス〔音威子府村～中川町〕^(※12) (再掲)

一般国道 44 号根室道路〔根室市〕^(※12) (再掲)

函館・江差自動車道(一般国道 228 号函館茂辺地道路)〔函館市～北斗市〕平成 21 年度一部供用^(※10) (再掲)ほか

- 地域高規格道路の整備

旭川十勝道路富良野北道路〔中富良野町～富良野市〕(再掲) ほか

- 一般国道の整備

一般国道 5 号忍路防災〔小樽市〕

一般国道 39 号層雲峡改良〔上川町〕

一般国道 40 号天塩防災〔天塩町～幌延町〕

一般国道 40 号更喜苫内防雪〔豊富町～稚内市〕(再掲)

一般国道 44 号根室防雪〔根室市〕

一般国道 229 号積丹防災〔余市町～共和町〕(再掲)

一般国道 238 号紋別防雪〔湧別町～紋別市〕

一般国道 238 号浜猿防災〔浜頓別町～稚内市〕(再掲)

一般国道 277 号雲石道路〔八雲町〕 ほか

- 街路の整備

新琴似6番通〔札幌市〕 下水処理水を活用した流雪溝の整備 ほか

【整備による効果】

- 冬期においても安全で信頼性の高い道路交通や快適な歩行空間を確保し、冬も暮らしやすい生活環境を創造。

6. 「道路の中期計画（北海道版）」における指標

「道路の中期計画（北海道版）」（目標年度 平成 24 年）の達成に向けて、以下に示す指標を定め効果的かつ効率的な事業を推進する。

指標名	指標の定義	平成 19 年度 実績値	平成 24 年度 目標値
規格の高い道路を使う割合	北海道の全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロ	5.9%	6.5%
道路交通における死傷事故率	自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(全道路が対象)	約 63 件/億台キロ	約 1 割削減 (約 57 件/億台キロ)
あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率	あんしん歩行エリア対策実施箇所内の歩行者・自転車死傷事故抑止率	—	約 2 割抑止
事前通行規制区間の対策率(国道)	事前通行規制区間における対策の完了した区間の割合(国道)	11%	32%
地吹雪対策が必要な路線数(国道)	地吹雪対策が必要な路線数(国道)	24 路線	22 路線
特定道路におけるバリアフリー化率	バリアフリー新法に規定する特定道路のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」の構造を満たす割合	58%	90%
シーニックバイウェイ北海道の知見を基に景観の保全・改善等が実施される取り組み数	シーニックバイウェイ北海道の知見を基に景観の保全・改善等が実施され取り組み数	86 件/年	約 5 割増加
道路橋の長寿命化修繕計画策定率	道路橋について長寿命化修繕計画を策定している割合	21%	概ね 100%
道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差	7,818 万人時間/年	約 2 割削減

※ 「道路の中期計画(北海道版)」は、平成 20 年度を初年度とする 5 年間を計画期間としていることから、平成 19 年度末の値を初期値として設定している。

7. 事業の進め方

(1) 多様な連携・協働

計画を推進するにあたっては、地域において国と地方公共団体が中心となって必要な調整を行い、地域の発展に向けた各種事業・施策等について連携・協働を図るとともに、多様な民間主体と行政が一体となった取組を展開することにより、相乗的な効果を発現させることが重要である。

(2) 新たな時代を見据えた投資の重点化

重点的、総合的、先行的に実施することが必要な施策を明らかにして計画の効率的な推進に努めるものとし、施策の推進にあたっては、時々の情勢変化を勘案して柔軟かつ機動的な対応を図る。

また、事業の迅速化、汎用品の積極的使用、地域の実情にあった規格の設定など総合的なコスト縮減に向けた取組の充実を図る。

(3) 新たな北海道イニシアティブの発揮

北海道の優れた資源・特性を活かし、全国画一でないローカルスタンダード導入による、北海道固有の課題に対する独自の取組（北海道スタンダード）や、我が国経済社会の変化に応じた制度設計のフロンティアとなる、他地域にも共通する課題に対する北海道の特性を活かした先駆的・実験的取組を、我が国の経済社会づくりを先導する新たな北海道イニシアティブとして、積極的に推進する。

[上記「7. 事業の進め方」は、新たな北海道総合開発計画（平成20年7月閣議決定）
第3章 第3節 計画の進め方 より抜粋]

北海道幹線道路協議会
構成機関

国土交通省 北海道開発局
北 海 道
札 幌 市
東日本高速道路（株）北海道支社

お問い合わせ
北海道幹線道路協議会事務局

【国土交通省 北海道開発局 建設部 道路計画課】
〒060-8511 札幌市北区北8条西2丁目 札幌第1合同庁舎
TEL (011)709-2311 (内線 5365) FAX(011)757-3270

【北海道 建設部 土木局 道路課】
〒060-8588 札幌市中央区北3条西6丁目
TEL (011)231-4111 (内線 29213) FAX(011)232-6329

【札幌市 建設局 土木部 道路課】
〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目
TEL (011)211-2617 FAX(011)218-5137

【東日本高速道路（株）北海道支社 総合調整部 企画調整課】
〒004-8512 札幌市厚別区大谷地西 5-12-30
TEL (011)896-5804 FAX(011)896-5200