

既計画における道路の位置付け ～産業(食・観光)～

国

【北海道総合開発計画(第8期計画)
(平成28年3月29日 閣議決定)】

- 高規格幹線道路を始めとする基幹的なネットワークの整備を推進するとともに、内外との交流基盤である新幹線、空港及び港湾の整備を推進し、国内外一体となった円滑な交通体系を構築する。
- 高規格幹線道路を始めとする基幹的なネットワークについては、農水産品・食料品の輸送や観光等に求められる広域的な人流・物流を支える交通体系を強化する観点から、生産地や観光地、消費地、空港・港湾等の交通拠点を結ぶ道路ネットワークの整備、ミッシングリンクの解消等を推進する。
- 空港・港湾や北海道内各地の物流拠点・生産拠点と高規格幹線道路との直結等のアクセスを強化するとともに、大型車誘導区間の指定等により、国際海上コンテナの積載車両等が円滑に通行できる幹線道路ネットワークを構築する。
- 新千歳空港の受入環境の整備を始めとする北海道内の空港の必要な整備や(中略)クルーズ船受入環境の改善などゲートウェイ機能を強化する。また、観光地への交通アクセスの改善を図るため、高速交通体系の整備を推進するとともに、快適・円滑な移動のための公共交通機関やレンタカーの利便性向上、増加する貸切バス需要への柔軟な対応等の取組を推進する。

北海道

【北海道総合計画(平成28年3月 策定)】

- 国内外との人流・物流の拡大効果を全道に波及させるとともに、本道の強靱化を推進するため、空港・港湾などの交通拠点の機能強化を図るほか、高規格幹線道路の整備、民間活力の導入や空港間連携による道内航空ネットワークの拡充といった高速交通体系の形成促進、物流効率化に向けた基盤の強化など、道内交通体系の充実・強化を図ります。

【北海道交通ネットワーク総合ビジョン(平成26年3月 策定)】

- 本道は、広大な土地に人口が分散し、各地域の主要都市間の距離が長い広域分散型の地域構造であり、また、人口減少・少子高齢化の進行が一層見込まれる中において、社会経済活動の活発化を図る上では、道内外との人流・物流の活発化や道内の地域間の連携を促進することが必要であり、高規格幹線道路の整備や幹線鉄道の高速度化、航空路線の充実など、広域化に対応した交通基盤の整備が重要である。

【北海道交通政策総合指針(平成30年3月 策定)】

- 観光客などの円滑な移動や効率的な物流を支えるため、観光地や生産地、物流拠点などと空港・港湾といった交通結節点を結ぶ幹線道路の整備を推進する。

既計画における道路の位置付け ～暮らし～

国

【北海道総合開発計画(第8期計画) (平成28年3月29日 閣議決定)】

- 人々が長期にわたり住み続けられる地域社会を維持するため、地域間で都市機能・生活機能の重層的な機能分担を図るとともに、交通・情報・エネルギーなどのネットワークによる連携を通じてこれらの機能へのアクセスを確保することが必要である。
- 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、「生産空間」での暮らしを広域的に支えつつ、基礎圏域内外の人々の活発な対流を促進する中で、人口の自然減・社会減の抑制を目指す「北海道型地域構造」の保持・形成を図る。
- 生産空間含む地方部を支える都市機能・生活機能の維持・確保を図るため、日常的な生活サービス機能を市街地中心部や「道の駅」などに集約し機能の維持を図る地域の拠点づくり、それと併せた地域分散型エネルギーシステムの構築を促進するとともに、地域の課題解決に携わるソーシャルビジネス・コミュニティビジネスの起業等を支援する。
- 基礎圏域中心都市間、基礎圏域中心都市と周辺市街地とのアクセスの向上を図り、基礎圏域内外の広域的な交流を支えるため、都市間の時間距離を縮める高規格幹線道路網等の広域交通ネットワークの整備を推進するとともに、北海道新幹線の整備とそれに関わる二次交通網の形成を促進する。

北海道

【北海道総合計画(平成28年3月 策定)】

- 人口減少や高齢化の一層の進行など、本道の交通を取り巻く状況が大きく変化する中、住み慣れた地域で安全・安心・豊かに生活することができるよう、国や地域、交通事業者等との連携を一層密にしながら、鉄道やバス、離島航路・航空路など、地域の実情に応じた、将来にわたり持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図るとともに、道路網や都市内交通環境の充実など、住民の暮らしに欠かせない地域交通の安定的な確保を図ります。

【北海道交通ネットワーク総合ビジョン(平成26年3月 策定)】

- 人口減少・高齢社会に対応しながら、道民の日常生活を支え、地域の医療活動や事故災害などの緊急時の諸活動を支えるとともに、ライフスタイルの多様化や文化の振興などにも寄与する交通ネットワークの形成を図ることにより、安全・安心で快適な暮らしを支える。
- 広大で都市間距離が長く、冬期間に交通障害が多発する本道においては、センター病院のある中核都市までの公共交通機関の充実や道路整備の促進などによるアクセス向上が重要な課題となっている。

【北海道交通政策総合指針(平成30年3月 策定)】

- 本道における高規格幹線道路は、圏域間の交流拡大や地域経済の活性化、地域医療の充実など重要な役割を担っているが、全国と比較して大幅に後れており、引き続き、整備が必要である。

既計画における道路の位置付け ～国土強靱化～

国

【北海道総合開発計画(第8期計画) (平成28年3月29日 閣議決定)】

- 地震・津波による被害や社会経済的影響を最小限に抑えるため、代替性確保のための高規格幹線道路の整備、緊急輸送道路上の橋梁等の耐震補強、無電柱化、道路斜面や盛土等の防災対策、空港の耐震対策、港湾・漁港施設の耐震・津波対策の強化(中略)農業水利施設等の耐震化等を促進する。
- 冬期災害に備えた安全な道路交通やライフラインの確保等により被害軽減を図るため、代替性確保のための高規格幹線道路の整備、防雪柵の整備を行うとともに、「道の駅」等の既存施設を避難拠点として活用するための取組や無電柱化の取組、水道施設の整備等を推進する。
- 災害時においても食品流通に係るサプライチェーンを一貫して途絶させないため、食品産業事業者等による事業継続計画(BCP)策定や、食品産業事業者間等による連携協力体制の構築を促進する。また、道路、港湾、空港、物流拠点等の耐震対策等を推進する。
- 国、地方公共団体等における「インフラ長寿命化計画(行動計画)」に基づき、橋梁、トンネル等の各施設について、定期的な点検・診断により施設の状態を正確に把握した上で、必要な対策を実施し、得られた施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、次期の点検・診断等に活用するという「メンテナンスサイクル」の構築及びその継続的な発展を推進する。
- 交通ビッグデータを活用した事故リスク分析とこれに基づく新たな事故対策技術の研究開発を推進する。

北海道

【北海道総合計画(平成28年3月 策定)】

- 避難や救急救援活動に必要な緊急輸送道路・避難路の整備や、道路施設などの防災対策の計画的な実施と適切な維持管理を推進するとともに、暴風雪時における道路管理体制の強化や適切な除雪体制の確保を図ります。

【北海道交通ネットワーク総合ビジョン(平成26年3月 策定)】

- 広域分散型社会を形成する本道においては、災害の発生時に各地で交通が寸断され、地域の孤立や大きな迂回が必要となる状況の発生が見込まれることから、救急救援活動や社会経済活動を支える代替性の高い交通ネットワークの形成とともに、北海道新幹線をはじめとする災害に強い交通基盤の整備とその適切な管理が必要となっている。

【北海道強靱化計画(平成27年3月 策定)】

- 交通ネットワークの整備は、北海道強靱化の根幹を支えるものであり、広域分散型の本道において災害時の地域の孤立を防ぎ、救急・救援活動等を円滑に行うための代替性の高い地域間交通ネットワークの強化とともに、分散型の国土形成の基軸となる新幹線や高規格幹線道路など高速交通ネットワークの一層の充実を図る必要がある。

【北海道交通政策総合指針(平成30年3月 策定)】

- 高規格幹線道路は、台風や地震等の自然災害に対し強靱であり、大規模災害時に被災地への物資供給など迅速な支援を行うために不可欠な社会基盤であることから、ミッシングリンクの早期解消に向けた取組を進め、ネットワークの早期形成を図る。

既計画における道路の位置付け ～都心アクセス～

国	北海道	札幌市
<p>【北海道総合開発計画(第8期計画) (平成28年3月29日 閣議決定)】</p> <p>○札幌都市圏は、基礎圏域の一つとして、多くの 人々の日常生活を支えているのみならず、<u>行政、 経済等の面で北海道全体に及ぶ中枢管理機能 や、研究、文化、芸術等の面で他の基礎圏域で は提供できない高次都市機能を担っている。</u>北海 道内各地域から札幌都市圏への人口流出等 により、人口や都市機能の面での札幌一極集中 が進んでいるが、一方、札幌都市圏が巨大なダム 機能を発揮して、北海道からの人口流出を抑制 し、大規模な人口集積がなければ成立し得ない 高次都市機能を北海道にもたらしている、との 見方もできる。<u>札幌都市圏が担う中枢管理機能・ 高次都市機能を北海道の発展のために不可欠な ものと捉え、札幌都心部の機能強化、北海道全 域とつながる広域的な交流・連携機能の確保を 通じて、北海道全体を牽引するための環境整備 を図ることが重要である。</u></p> <p>○このため、北海道新幹線札幌延伸を見据えつつ、 札幌都心部や駅等の交通結節点周辺における交 流拠点の整備、にぎわい・憩いの空間の創出、 公共交通機関や自転車の利用促進を通じた移動 の利便性・快適性・回遊性の向上、無電柱化の 推進、自立分散型エネルギーシステムの整備等 により、高次な都市機能がコンパクトに集積し た魅力ある都市空間の創出を図る。また、<u>札幌 都心部と全道各地を結ぶ高規格幹線道路網との アクセスの強化</u>や骨格道路網の整備、空港・港 湾の利用促進等により、観光客の道内周遊促進 を含め、広域的な交流・連携を強化する。</p>	<p>【道央都市圏都市交通マスタープラン (平成22年3月 策定)】</p> <p>○北海道と札幌市及び周辺の6市3町で構成す る「道央都市圏総合都市交通体系調査協議 会」で策定した「道央都市圏都市交通マス タープラン」において、<u>骨格道路網として 「2高速・3連携・2環状・13放射道路」 を位置付け、特に創成川通については、「都 心アクセス強化道路軸」として、重点的に機 能強化を図ることとしている。</u></p> <p>○「暮らし」、「活力」、「環境」の3つの視 点で有効な道路軸の形成を図るために、石狩 方面(国道5号)、南区方面(豊平川通)に ついては、自動車交通の円滑性向上を重点的 に図る路線に位置づけるとともに、既存の骨 格道路網や公共空間の状況を勘案しつつ、あ るべき都市圏の将来像で示した連携強化を図 る。<u>都市内の緑化空間・水辺空間を創造し、 かつ歩行者・自転車・公共交通への空間再構 築を図るために、高速道路とのアクセス強化 については国道5号を活用することとし、重 点的に機能強化を図る。</u></p> <p>【北海道強靱化計画(平成27年3月 策定)】</p> <p>○災害時における広域交通の分断を回避するた め、<u>高規格幹線道路と中心市街地を連結する アクセス道路の整備</u>をはじめ、地域高規格道 路や緊急輸送道路、避難路等の整備を計画的 に推進する。</p>	<p>【札幌市総合交通計画(平成24年1月 策定)】</p> <p>○<u>創成川通を自動車の円滑性向上を重点的 に図る「都心アクセス強化道路軸」に位置 付け、</u>空港・港湾施設や圏域内における拠 点間の連携強化を目指す。</p> <p>【札幌市まちづくり戦略ビジョン (平成25年10月 策定)】</p> <p>○人やモノの効率的な流れを支える交通 ネットワークの強化を図り、<u>北海道新幹線 の札幌延伸効果を道内に波及させるためにも、 高速道路などから都心へのアクセス性を 高める創成川通の機能強化検討</u>を国とも 連携しながら進める。</p> <p>【札幌市強靱化計画(平成28年1月 策定)】</p> <p>○災害時における人命の保護及びライフラ イン確保の視点から、緊急輸送道路や交通 ネットワークを強化するため、<u>高速道路等 から都市機能が集積する都心へのアクセス 強化に向けて、都心アクセス強化道路軸の 検討</u>を国等と連携しながら進める。</p> <p>【第2次都心まちづくり計画 (平成28年5月 策定)】</p> <p>○<u>創成川通を「つながりの軸」に位置付け、 広域からの都心アクセスを支えるとともに、 豊かな環境を活かした市民の交流・つなが りの創出を図る。</u></p>