

札幌市幹線道路整備の取組みについて

令和 8（2026）年 3 月

札幌市建設局土木部道路課

目 次

1. はじめに	・ ・ ・ ・ ・ 1
2. 道路整備を取り巻く環境の変化	
2.1 将来の人口および交通量予測	・ ・ ・ ・ ・ 2
2.2 道路関係費用の推移	・ ・ ・ ・ ・ 3
2.3 上位計画の策定	・ ・ ・ ・ ・ 3
3. 幹線道路整備の方向性	
3.1 取組みの基本的な考え方	・ ・ ・ ・ ・ 4
3.2 取組みの柱	・ ・ ・ ・ ・ 5
4. 幹線道路整備の概要	
4.1 幹線道路ネットワークの構築	・ ・ ・ ・ ・ 6
4.1.1 未整備幹線道路の事業化選定手法	・ ・ ・ ・ ・ 6
4.1.2 個票(カルテ)の作成	・ ・ ・ ・ ・ 10
4.1.3 整備効果指標の考え方	・ ・ ・ ・ ・ 13
4.1.4 整備効果指標の評価方法	・ ・ ・ ・ ・ 14
4.2 道路空間の再構築	・ ・ ・ ・ ・ 16
4.2.1 道路空間の再構築の概要	・ ・ ・ ・ ・ 16
4.2.2 道路空間の再構築の今後について	・ ・ ・ ・ ・ 17
5. 更新の考え方	・ ・ ・ ・ ・ 17

【資料】 個票（カルテ）

1 はじめに

札幌市においては、依然として厳しい財政状況が続いている中で、人口減少や少子高齢化の進行、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きました。そのため、社会環境の変化を的確に捉えながら、効果的、効率的な道路整備を進めていく必要があります。

特に幹線道路は本市の道路ネットワークの根幹を成すものであり、幹線道路の充実・強化を図るために、以下の2つを取組みの柱として整備を進めています。

- ・都市内道路交通の円滑性確保や地域連携強化のための、道路の拡幅や新設整備による幹線道路ネットワークの構築
- ・既存ストックの有効活用による交通円滑化対策として、既存の道路幅員内での区画線の引き直しなどによる道路空間の再構築

幹線道路は、市民生活や経済活動に密接に関わることでありますので、整備を進めるに当たっては多くの市民の皆さんに理解していただく必要があると考えています。

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、用地買収や大規模な工事を伴う事業であり、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すとともに、今後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。

本資料により、できるだけ多くの方々が道路整備に関して理解を深めていただく機会になればと考えています。

2 道路整備を取り巻く環境の変化

2.1 将来の人口および交通量予測

札幌市は、昭和 30～40 年代に人口や産業の集中が進み、これに対応したまちづくりが進展してきました。昭和 47 年のオリンピック開催を契機に、地下鉄南北線の開通など様々な都市基盤の整備が進み、現在の骨格道路網も構築されました。その後、人口の増加に伴う市街地の拡大や自動車交通の急増とともに、都市計画の位置づけと合わせて、整備・改良を重ねながら現在の幹線道路網が形成されてきたところです。

しかしながら、これまで一貫して増加傾向にあった人口は、少子高齢化の急速な進展に伴い、減少局面を迎えており、そのような中で高齢者率が大幅に増加するなど、今後の本市の人口構造は大きく変化していくことが見込まれています。（図 2-1）

また、将来交通量については、全体交通量が 6%減少することが想定される中で、路線バス、路面電車、JR、地下鉄など公共交通の減少が大きい一方、自動車の減少率は小さく、自動車依存が高まることが予測されています。（図 2-2）



図 2-1 札幌市の人口の将来見通し

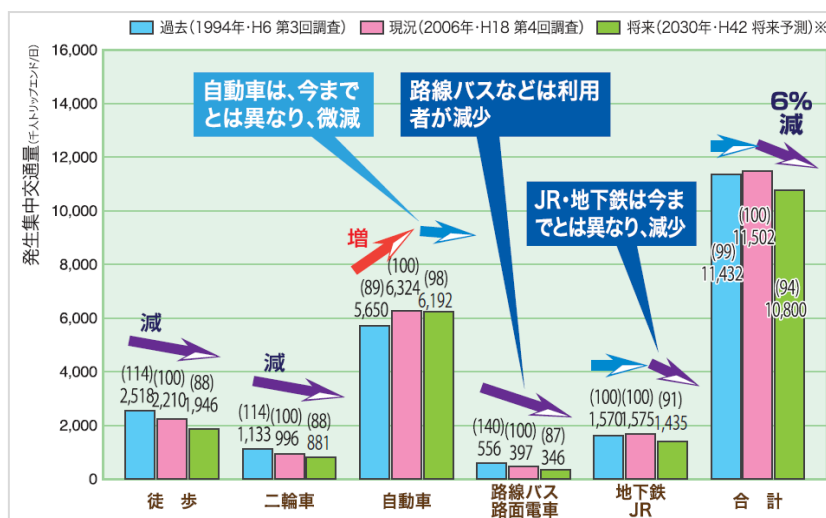


図 2-2 手段別交通量の変化予測
(第 4 回パーソントリップ調査)

2.2 道路関係費用の推移

本市の道路整備費は平成 7 年度をピークに減少し、平成 20 年度頃からはピーク時の 4 割弱で推移しております。

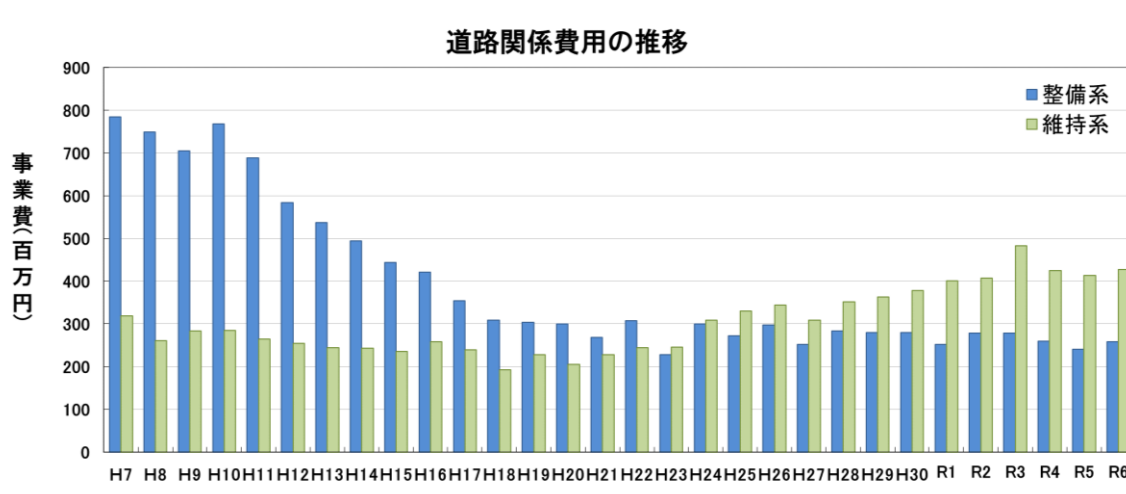


図 2-3 道路整備系費用・維持系費用の推移

また、道路維持費(道路維持費・除雪費等)は近年増加傾向にあり、今後の道路更新期を鑑みると、これからも継続して予算を確保していく必要があります。(図 2-3)

2.3 上位計画の策定

本市はこれまで、人口増加と市街地の拡大に伴い、道路や地下鉄などの交通網も拡大と充実が図られました。しかしながら、本市の人口はピークを迎え、人口減少と少子高齢化の進展が予測されており、さらには経済成長の鈍化及び財政状況、地球環境問題の深刻化など様々な課題に直面しています。

このような厳しい時代潮流の中にあって、都市機能の持続的発展・成長を目指した「まちづくり」が求められており、各種まちづくり計画等との連携を図りながら、より効果的・効率的な交通施策の展開が必要になっていることから、平成 24 年 1 月に「札幌市総合交通計画」を策定（令和 2 年 3 月改訂）しました。

さらに、令和 4 年 10 月に本市のまちづくりの基本的な指針であり、幅広い分野にわたる総合計画として最上位に位置づけられる「第 2 次札幌市まちづくり戦略ビジョン」を策定し、令和 5 年 12 月には戦略ビジョンを実現する為の中期実施計画として「札幌市まちづくり戦略ビジョン・アクションプラン 2023」を策定しました。今後の幹線道路整備については、これら上位計画の趣旨を踏まえて取り組んでいくことが求められます。(図 2-4)



図 2-4 上位計画の策定

3 幹線道路整備の方向性

3.1 取組みの基本的な考え方

本市の幹線道路整備は、「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン」「札幌市総合交通計画」などの上位計画の趣旨を踏まえながら取り組みます。

また、道路整備に関わるその他の個別計画とも連携を図り、より効果的・効率的な道路整備を進めます。（図 3-1）

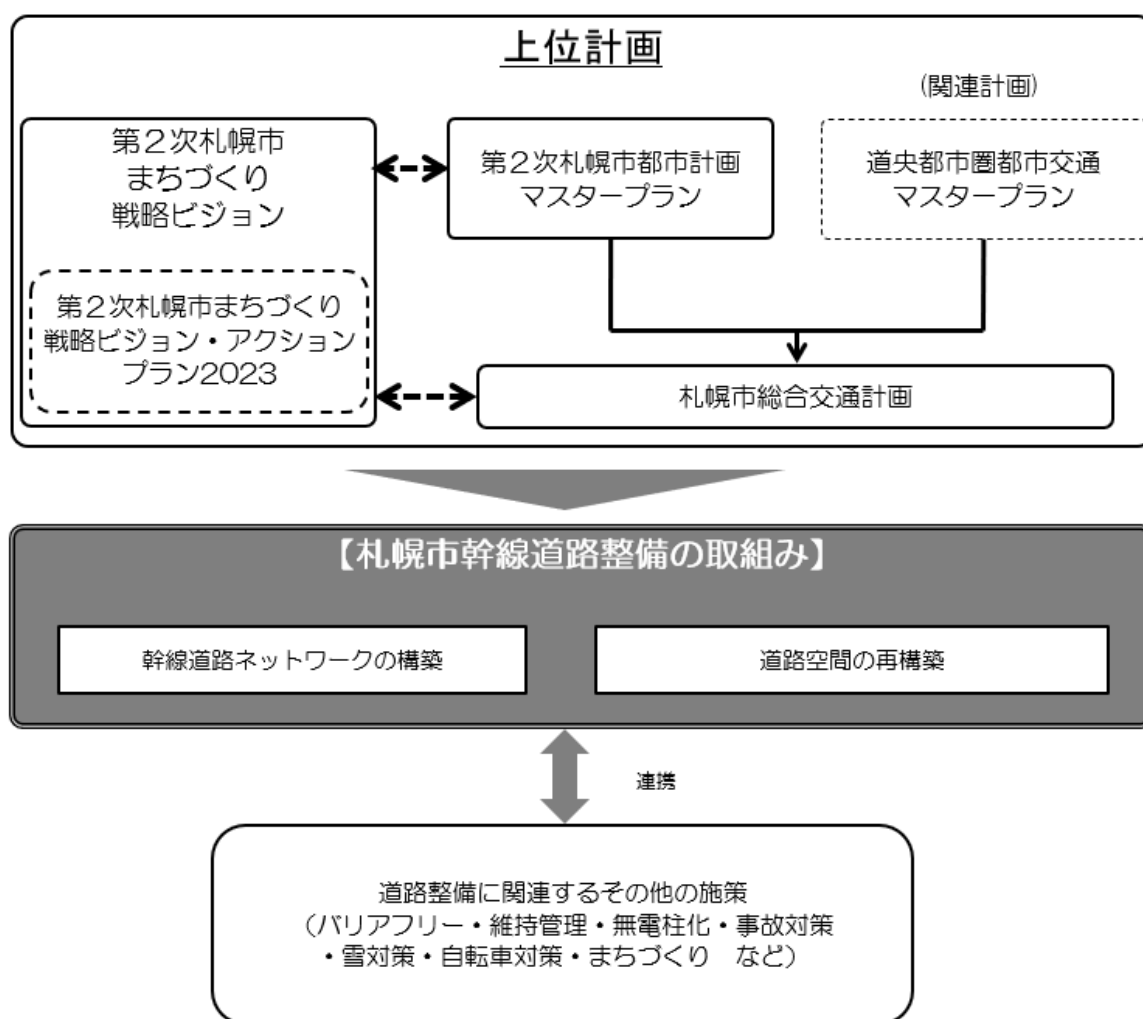


図 3-1 札幌市幹線道路整備の取組みと上位計画・その他施策との関係

3.2 取組みの柱

本市の都市計画道路は約 94%(R6 年度末)が整備済であり、未整備区間は約 6 %となっています。(図 3-2)

また、幹線道路としての役割を担っている都市計画道路以外についても、道路幅員が狭い等、道路機能の改善が求められる路線もあります。

しかしながら、依然として厳しい財政状況が続いており、人口減少や少子高齢化の進行、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が変化している現状では、既存ストックの有効活用や将来の維持管理費の軽減なども考慮し、道路整備の必要性を検証しながら、着実に整備をしていく必要があります。

特に幹線道路整備は道路ネットワークの根幹を成すものであり、市内交通の円滑化を図るとともに、都市間、地域間連携を強化するため、その充実・強化を図る必要があります。

そのため、以下の 2 つを取組みの柱として幹線道路整備を進めています。

【幹線道路ネットワークの構築】

道路の拡幅や新設整備によるネットワークの構築

【道路空間の再構築】

既存の道路空間の活用（区画線の引き直しなど）による右左折車線設置や、歩道、自転車走行空間などへの再構築

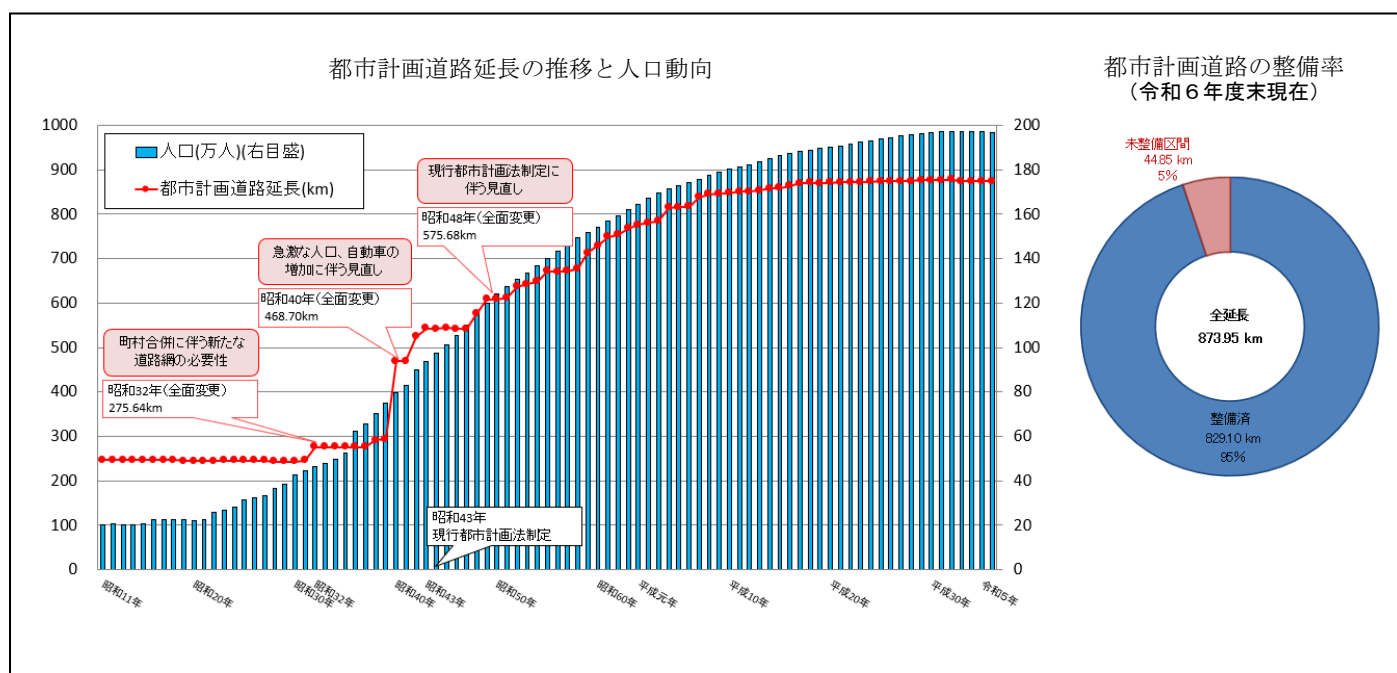


図 3-2 都市計画道路延長の推移と整備率

4 幹線道路整備の概要

4.1 幹線道路ネットワークの構築

4.1.1 未整備幹線道路の事業化選定手法

幹線道路は、広域交流拠点、地域中心核などの周辺地区内の交通量を分散させるとともに、交通混雑を緩和し交通の円滑化を推進するものです。また、公共交通機関を軸とした既存の交通施設がより効果的に活用され、かつ、各交通手段が適切に選択されるように、公共交通機関の利便性を向上させる道路としての機能が求められます。

さらに、災害時における避難路および救急、復旧のための緊急輸送道路としての役割を果たす重要な社会インフラでもあります。

このように、今後も未整備幹線道路の整備は優先事項ではありますが、財政状況や社会情勢を考慮した場合、必要な道路を選択して整備を進めていく必要があります。

そこで、未整備幹線道路については、以下の手順で事業化の判定を行い、今後の事業化予定路線として示します。

【事業着手済み路線の抽出】

はじめに、未整備幹線道路のうち、現在事業着手している路線を抽出します。

なお、本資料における未整備幹線道路とは

- 都市計画道路の未整備道路
- 都市計画道路以外で、札幌市として整備方針が固まっている未整備道路のどちらかを満たす幹線道路を指します。

【事業未着手路線に対する判定】

次に、事業未着手路線について以下の3つの判定種別を用いて事業化予定路線を選定します。

【判定種別①】

上位計画である「札幌市まちづくり戦略ビジョン」、「札幌市総合交通計画」に具体的に位置付けられている骨格道路網や拠点まちづくり整備に資する路線等を抽出。

【判定種別②】

都市計画道路、かつ他の計画・事業等と密接に関連のある路線を抽出。

【判定種別③】

整備することで道路ネットワーク形成に寄与するなど、本市として優先的に整備を行うべきと判断される路線を抽出。

上記により、判定種別①～③に該当する路線を「A事業」、それ以外を「B事業」としてグループ分けを行い、「A事業」は今後事業化を予定している路線として位置付け、「B事業」よりも整備優先度が高いものとします。

事業化路線選定フロー図

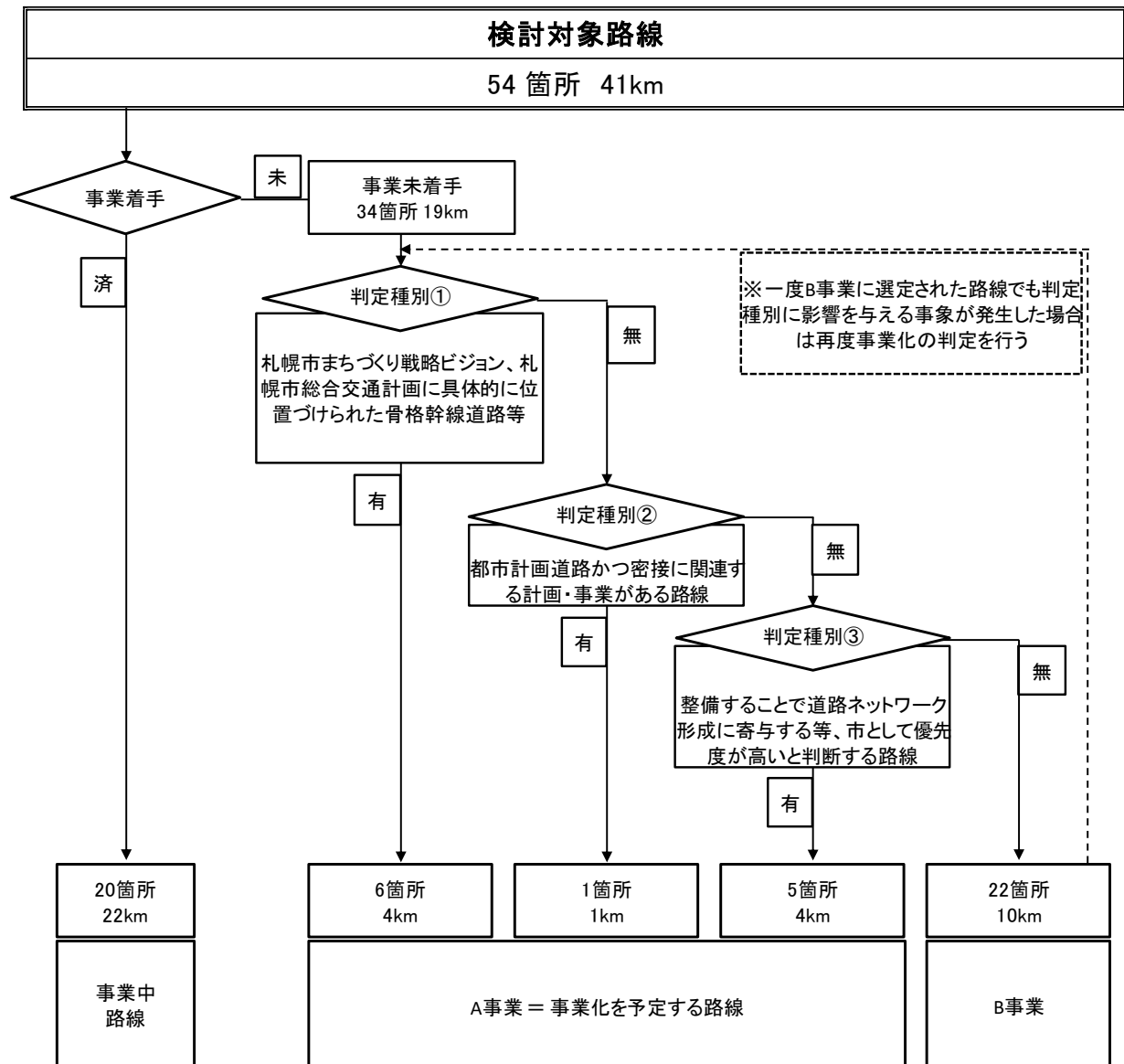


図 4-1 事業化路線選定フロー図

以上の手順を「事業化路線選定フロー図」として図 4-1 に示します。

なお、事業化路線選定フローの判定種別は、道路整備を取り巻く環境や上位計画の施策に応じて適宜見直しを行います。

また、判定種別①～③に優劣はつけませんが、「A 事業」の中では、他事業との関係性や影響度、緊急性や整備効果の度合いなどを総合的に勘案し、事業化を判断します。

事業化路線選定フロー図で「A 事業」「事業中路線」と選定された箇所を一覧表にまとめ（表 4-1）、整備予定箇所のおおよその位置を路線箇所図として示します。（図 4-2）

表 4-1 フロー判定結果一覧表、完了事業一覧表

令和7年度末時点

【 A事業 】(事業化予定路線)

路線名	事業区間	判定種別	10年以内 事業着手見込み
札幌北広島環状線 (仮称)札幌江別大橋	福移沼端線～江別市界	① 骨格幹線道路	○
南1条通	石山通～福住・桑園通	① 路面電車沿線の道路整備	
西7丁目通	米里・行啓通～環状通	① 路面電車沿線の道路整備	○
福住・桑園通	米里・行啓通～環状通	① 路面電車沿線の道路整備	○
環状通	米里・行啓通～菊水・旭山公園通	① 骨格幹線道路	
五輪通	石山通～真駒内通	① 骨格幹線道路	○
平岸通	真駒内緑町4丁目地先～真駒内幸町3丁目地先	② 関連計画 (真駒内駅前地区地区計画)	○
米里・行啓通	西20丁目通～福住・桑園通(※)	③ 道路ネットワーク形成(米里・行啓通)	
新琴似第5横通	屯田4番通～石狩市界(※)	③ 道路ネットワーク形成(屯田・茨戸通)	
屯田・紅葉山通	屯田・茨戸通～石狩市界	③ 道路ネットワーク形成(屯田・茨戸通)	○
大野地第1中通	ひまわり通～茨戸・福移通(※)	③ 道路ネットワーク形成(興産社大野地線)	
厚別川左岸通	北野通～東北通	③ 道路ネットワーク形成(厚別川左岸通)	○
豊畑通線	苗穂三角街道線～東雁来第2区画整理34号線	③ 道路ネットワーク形成(雁来篠路連絡線)	○

※:着手済み区間の事業進捗や関連事業の進捗に合わせて事業化を検討

【 事業中路線 】

路線名	事業区間
環状通	米里行啓通～藻岩山麓通
屯田・茨戸通	花川通～創成川通
西7丁目通	月寒通～米里・行啓通
福住・桑園通	南1条通～米里・行啓通
山本通	三里川～厚別通
北郷公園南通	月寒川西通～8線幹道線
西5丁目・樽川通	麻生1号線～新琴似中線
南1条通	札幌駅前通～西7丁目通
屯田・紅葉山通	西7丁目通～石山通
花畔札幌線	防風林南通～屯田・茨戸通
米里・行啓通	雁来篠路連絡線～篠路駅前団地本通線
石山・穴の沢通	西7丁目通～石山通
山本小野津幌川沿線	石山通～福住・桑園通
雁来篠路連絡線	石山通～市街化区域界
横新道	山本線～道道大森東雁来線
篠路駅東通	道道札幌当別線～苗穂三角街道線
石山・藤野通	東8丁目・篠路通～上篠路循環通
五輪通	篠路3条7丁目～上篠路ゆうあい通
	藤野1号通～石山・穴の沢通
	真駒内通～平岸通

【 (参考) 完了事業 】

※本取組にて事業を行った路線のうち、5年以内に完了した事業を掲載

路線名	事業区間
新琴似・屯田通	西5丁目・樽川通～屯田4条線
篠路駅西通	篠路宅造2号線～東8丁目・篠路通
宮の森・北24条通 北24条桜大橋	北1条・雁来通～南7条・米里通
西5丁目・樽川通	北19条線～宮の森・北24条通
新琴似3番通	琴似・栄町通～新琴似通
環状通	福住・桑園通～西7丁目通
真駒内御料札幌線	有明小学校～有明248-2地先

※着手・完了した路線については適宜、適切な区分へと記載内容を移しています。
新たな路線が追加される際には更新にてお知らせいたします。

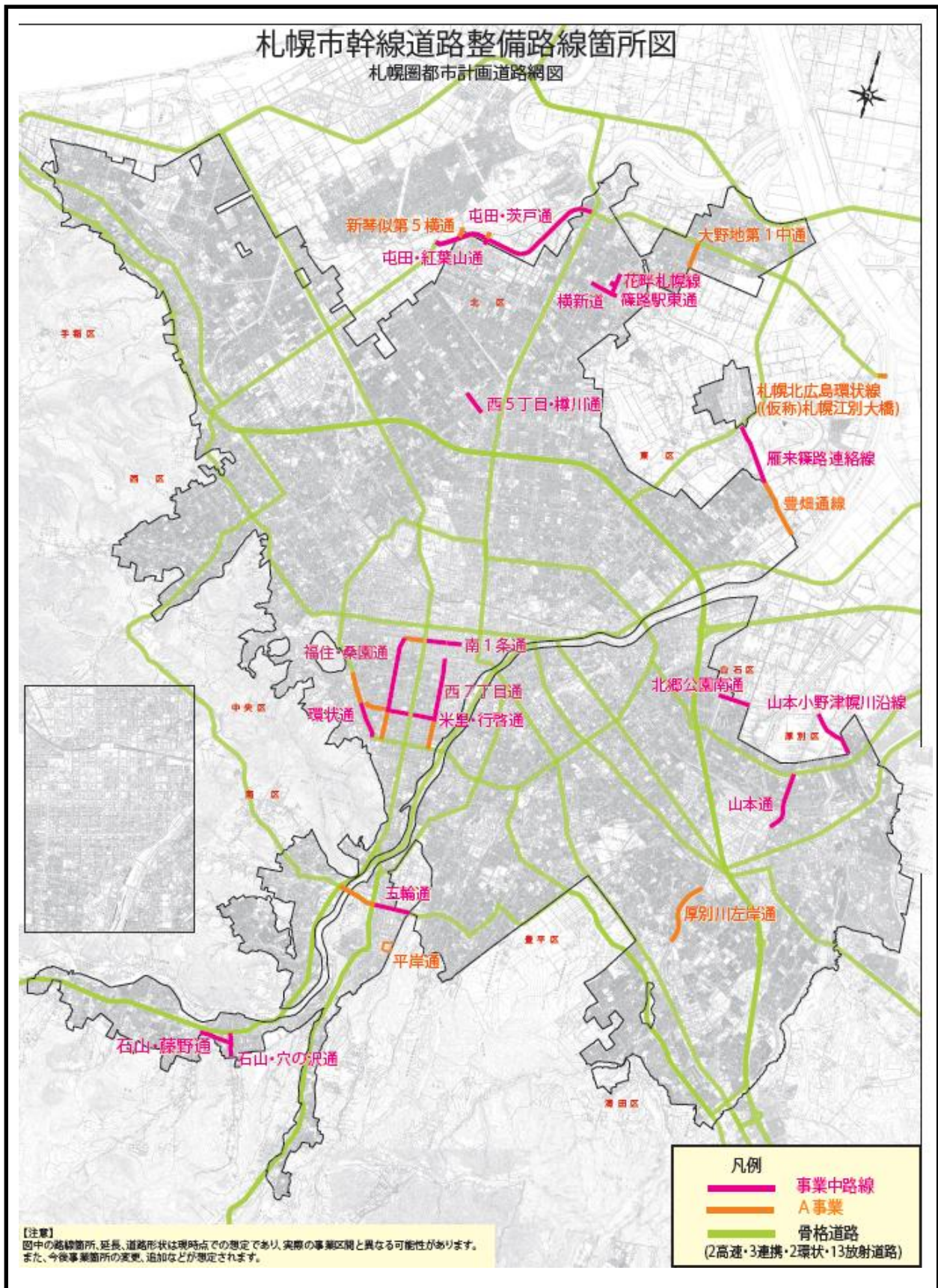


図 4-2 路線箇所図

4.1.2 個票(カルテ)の作成

事業化路線選定フローで「A 事業」と判定された路線、および事業中の路線については、路線の特徴や幅員構成、整備効果などをわかりやすく示すために、絵文字や写真を使った個票を作成しました。(本資料末にて掲載)

以下に個票の例を示します。(図 4-3)



図 4-3 個票(カルテ)の例

【個票構成】

① 道路名

道路の名称を記載しています。

② 路線の特徴

路線の特徴をピクトグラムで示します。

ピクトグラム概要



12 時間交通量が 10,000 台以上の路線



他地域との連携が確保される路線
(新設道路)



路線バスや路面電車が運行している
路線



通学路となっている路線



事故危険箇所が含まれる路線



交通結節点が整備区間から
半径 300m 以内に存在



緊急輸送道路に指定されている路線
または緊急輸送道路に連絡する路線



防災施設等が整備区間から半径 500m
以内に存在



交通結節点と新たに直接アクセス
可能となる路線(新設道路)



周辺に道路整備に関する計画を有
する路線

アイコン判定



路線が項目に該当する場合
(枠が実線となり基本色が赤色となる)



路線が項目に該当しない場合
(枠が破線となり基本色が薄灰色とな



将来路線が整備された際に項目に該当すると想定される
場合

緊急輸送道路…地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する防災拠点と相互に連絡する道路を指します。

交通結節点 …交通結節点は、異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設を指します。(JR 駅、地下鉄駅、路面電車電停など)

通学路 …法指定・学校指定の通学路を指します。

防災施設 …防災拠点(官公庁・警察・病院等)および広域避難場所(大規模な公園等)や収容避難場所(市立学校や各区体育館等)を指します。

③ 事業目的

本路線がどのような効果を期待して整備されているものか、またどのような課題を解消するため整備されているかを示します。

④ 事業概要

区間、事業延長を示します。また、整備予定箇所の現況写真を掲載しています。

⑤ 位置図

事業区間周辺の公共施設、幹線道路といった主要施設等を示し、簡潔な地図にて整備対象箇所を示します。

⑥ 断面構成（整備前、整備後）

道路断面を整備前・後で示します。ただし、整備区間内の代表断面を示していますので、必ずしも区間全域が代表断面と同じになっているとは限らず、幅員構成等で違いのある路線があります。

また、区間内に植樹帯・柵の設置、電線共同溝が予定されている路線に関しては断面図に記載していますが、必ずしも全区間に設置するとは限らず、実際の現地状況を確認の上、適切な配置を行うものとします。

⑦ 整備効果

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 の評価指標を独自に設定し、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、レーダーチャートにて 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分かりやすく表示しました。

4.1.3 整備効果指標の考え方

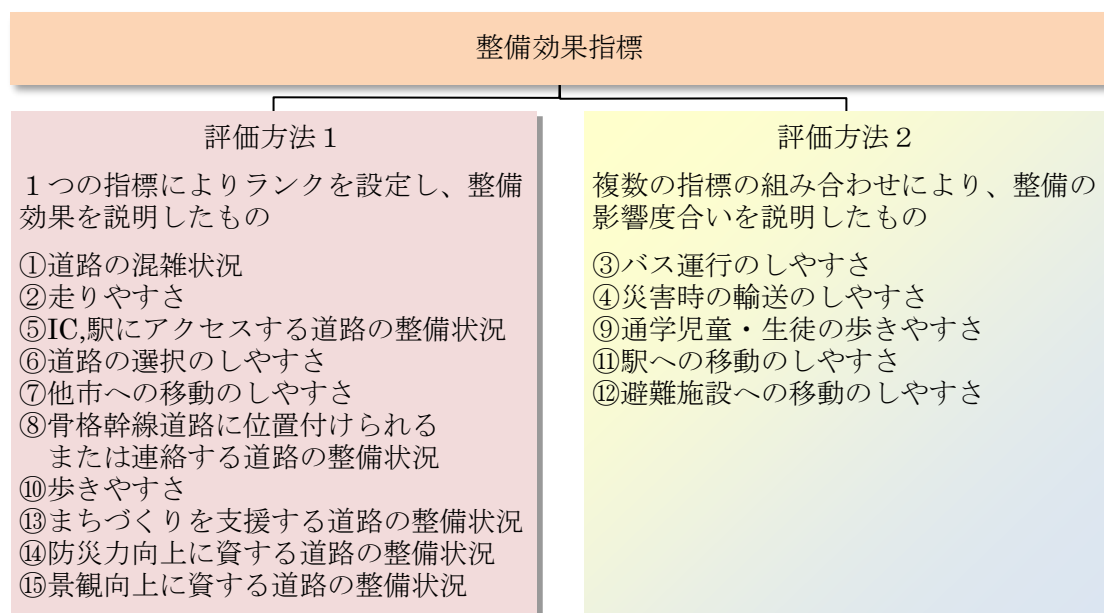
事業化路線選定フローで「A 事業」と判定された箇所、また事業中の箇所の道路整備効果を示すため、道路の機能および確保すべき特性を下記のとおり整理しました。また、各々の特性における整備効果を説明するための整備効果指標を設定します。

表 4-2 整備効果指標の設定

道路の機能		確保すべき特性	整備効果指標		
			指標名	評価対象路線	指標の内容
交通機能 (自動車)	通行機能	交通混雑の改善	① 道路の混雑状況	全路線	交通容量に対する交通量の比 (=交通量/交通容量)
		交通円滑性確保	② 走りやすさ	全路線	車道部の幅員 または路肩の幅員
		バス交通の定時性確保	③ バス運行のしやすさ	バス路線となっている路線	路線の幅員とその区間を 運行するバス便数の関係
		災害時の通行確保	④ 災害時の輸送のしやすさ	緊急輸送道路に指定されている、または緊急輸送道路に連絡する路線	路線の幅員と 大型車交通量の関係
	アクセス機能	IC、鉄道駅へのアクセス路の確保	⑤ IC、駅にアクセスする道路の整備状況	IC、鉄道駅へのアクセス向上が図られる路線	路線の整備状況
	ネットワーク形成機能	代替性の確保	⑥ 道路の選択のしやすさ	道路の代替性の確保 (選択可能な道路の多さ)に寄与する路線	路線の整備状況
		他市との連絡	⑦ 他市への移動のしやすさ	札幌市以外の他市との連絡強化が図られる路線	路線の整備状況
		骨格幹線道路の形成および連絡強化	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	骨格幹線道路に位置付けられる、または骨格幹線道路に連絡する路線	路線の整備状況
交通機能 (歩行者)	通行機能	安全な通学路の確保	⑨ 通学児童・生徒の歩きやすさ	通学路に指定されている路線	歩道の幅員とその区間を利用する児童数の関係
		歩行快適性の確保	⑩ 歩きやすさ	全路線	歩道の幅員
	アクセス機能	鉄道駅・電停へのアクセス路の確保	⑪ 駅等への移動のしやすさ	鉄道駅、電停が周辺(300m以内)に存在する路線	歩道の幅員とその鉄道駅、電停の乗降客数との関係
		避難施設へのアクセス路の確保	⑫ 避難施設への移動のしやすさ	災害時の避難施設が周辺(500m以内)に存在する路線	歩道の幅員と避難施設を利用する地区の人口との関係
空間機能	市街地形成	良好なまちづくりの支援	⑬ まちづくりを支援する道路の整備状況	歩道が新設される路線または地区計画と関連する路線	路線の整備状況
	防災空間機能	防災空間の形成	⑭ 防災力向上に資する道路の整備状況	整備後の総幅員が15m以上または電線地中化により防災力が向上した路線	道路の幅員または電線地中化の整備予定路線
	環境空間機能	良好な街並みや景観の形成	⑮ 景観向上に資する道路の整備状況	道路整備により景観向上に資する路線	電線地中化が予定されている路線

4.1.4 整備効果指標の評価方法

4.1.3 で設定した整備効果指標について、5 段階のランクを用いて評価を行います。なお、指標のランク付けの方法については、項目ごとに以下の 2 つに分けて行います。



■評価方法 1

道路の混雑状況を表す混雑度や走りやすさに寄与する路肩幅員等、効果の大きさを直接的に把握可能なもの、およびインターチェンジ(IC)や鉄道駅へのアクセスが向上する路線や地区計画を支援する路線等、その路線の整備状況で効果を評価できる指標については、その数値および整備状況によりランクを設定します。

表 4-3 整備効果指標の設定

指標名	指標の評価項目	ランク 1	ランク 2	ランク 3	ランク 4	ランク 5
① 道路の混雑状況	混雑度 (交通量/交通容量)	1.75以上	1.5以上 1.75未満	1.25以上 1.5未満	1.0以上 1.25未満	1.0未満
② 走りやすさ	車線数	—	—	2車線	4車線	6車線以上
	路肩幅員	0.5m未満	0.5m以上 1.0m未満	1.0m以上 1.5m未満	1.5m以上 2.0m未満	2.0m以上
⑤ IC, 駅にアクセスする道路の整備状況	IC, 鉄道駅への自動車アクセスが向上する路線の整備状況	整備なし	—	—	—	整備あり
⑥ 道路の選択のしやすさ	道路の代替性の確保(選択可能な道路の多さ)に寄与する路線の整備状況	整備なし	—	—	—	整備あり
⑦ 他市への移動のしやすさ	札幌市以外の他市との連結強化が図られる路線の整備状況	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	骨格幹線道路に位置付けられる路線または骨格幹線道路に連絡する路線の整備状況	整備なし				整備あり
⑩ 歩きやすさ	歩道幅員	3.0m未満	3.0m以上 4.0m未満	4.0m以上 4.5m未満	4.5m以上 5.0m未満	5.0m以上
⑬ まちづくりを支援する道路の整備状況	歩道が新設される路線または地区計画と関連する路線	整備なし	—	—	—	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	15m以下かつ 電線地中化なし	—	15m超または 電線地中化あり	—	15m超かつ 電線地中化あり
	電線地中化の整備予定路線	電線地中化なし	—	—	—	電線地中化あり
⑮ 景観向上に資する道路の整備状況	電線地中化の整備予定路線	電線地中化なし	—	—	—	電線地中化あり

■評価方法 2

道路整備によるバスや貨物車の走りやすさや、歩道整備による通学児童や駅利用者の歩きやすさ等、道路整備によって道路を利用している人や車両に影響を与える指標については、幅員やそれに関係する交通量等の組み合わせにより、効果の大きさをランクとして設定します。

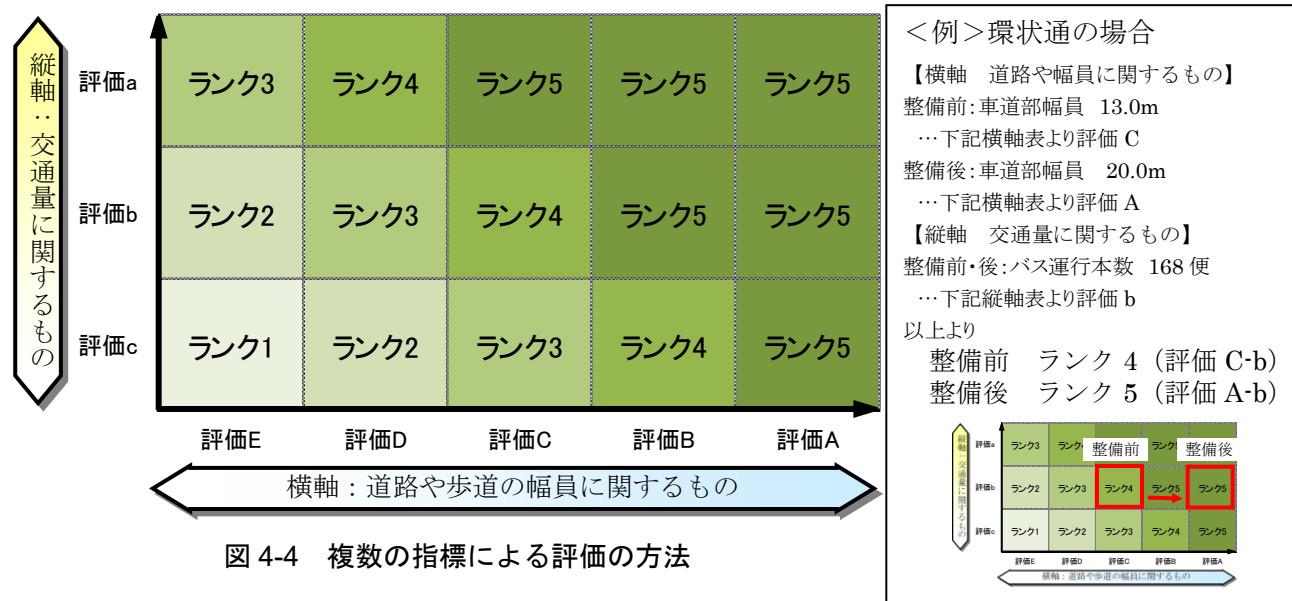


表 4-5 縦軸（交通量（自動車交通量または歩行者数）に関するもの）

指標	指標の 評価項目	評価A	評価B	評価C	評価D	評価E
③ バス運行の しやすさ	車道部幅員	20.0m 以上	14.0m以上 20.0m未満	10.0m以上 14.0m未満	7.5m以上 10.0m未満	7.5m未満
④ 災害時の 輸送のしやすさ	車道部幅員					
⑨ 通学児童・生徒の 歩きやすさ	歩道幅員	5.0m 以上	4.0m以上 5.0m未満	3.5m以上 4.0m未満	3.0m以上 3.5m未満	3.0m未満
⑪ 駅等への 移動のしやすさ	歩道幅員					
⑫ 避難施設への 移動のしやすさ	歩道幅員					

表 4-4 横軸（道路や歩道の幅員に関するもの）

指標	指標の 評価項目	評価a	評価b	評価c
③ バスの 走りやすさ	バス運行本数	30便/日未満	30便/日以上 180便/日未満	180便/日以上
④ 災害時の 輸送のしやすさ	大型車交通量	500台/日未満	500台/日以上 1,000台/日未満	1,000台/日以上
⑨ 通学児童・生徒の 歩きやすさ	通学児童・生徒数	100人未満	100人以上 200人未満	200人以上
⑪ 駅等への 移動のしやすさ	鉄道駅、電停の 乗降客数	2,000人未満	2,000人以上 4,000人未満	4,000人以上
⑫ 避難施設への 移動のしやすさ	避難施設を利用する 地区の人口	2,000人未満	2,000人以上 6,000人未満	6,000人以上

以上、15 の評価指標の中から、各路線の特性を勘案し、整備効果がより顕著な 5 つの指標を選定してレーダーチャートを作成しています。

4.2 道路空間の再構築

4.2.1 道路空間の再構築の概要

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、路線全体の用地買収や補償を伴う道路整備に限らず、道路空間の再配分や局所的な道路拡幅など、既存のストックを有効に活用した道路整備の検討を行います。（図 4-5、図 4-6）

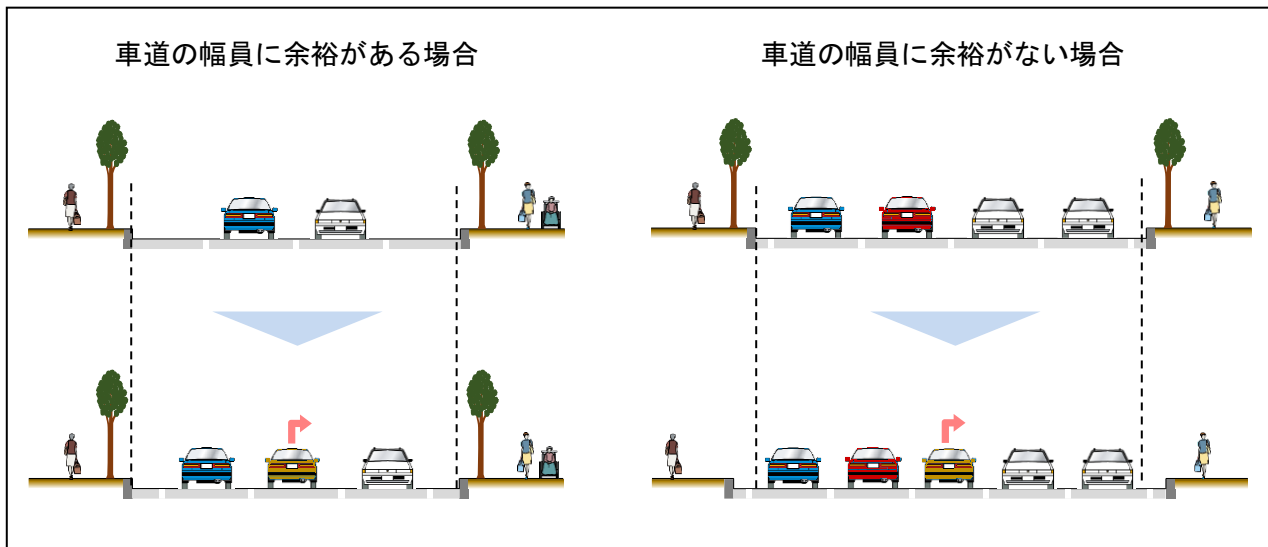


図 4-5 道路空間の再構築による右折車線設置イメージ

路肩の広い道路への右折車線設置事例



車道の幅員に余裕のない道路への右折車線設置事例



図 4-6 道路空間の再構築実施事例

4.2.2 道路空間の再構築の今後について

これまでは、主にバス路線において中央帯、停車帯、右折レーンの設置について検討してきましたが、今後は、バス路線における交差点を一律に対象とするのではなく、バスや一般車両の交通需要が多い路線・交差点を対象に検討を進めていきます。

また、路肩が広く取れる箇所では新たに自転車の走行空間を確保するなど、自動車交通のみならず、歩行者や自転車利用者が快適と感じる道路空間の再構築についても検討していきます。

なお、今後着手する箇所については、関係機関や地元との調整および道路機能の振替（車線数や歩道幅の変更など）による周辺地域への影響を十分に検討したうえで選定していきます。

5 更新の考え方

本資料では、今後 10 年程度の本市の幹線道路整備の取組みについて、以下の 2 点を取りまとめています。

①「幹線道路ネットワークの構築」では、事業化路線の選定手法や整備予定箇所を具体的に示すとともに、路線の特徴や整備効果等をわかりやすく示しました。

②「道路空間の再構築」では、実施事例を示し、整備の方向性について示しました。

今後は、本資料をもとに幹線道路整備を進めていきますが、道路整備を取り巻く環境は様々な要因により変化することから、これらの環境変化に柔軟に対応していくことが求められます。

そのため、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。

【資料】 個票（カルテ）

編集・発行 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

電話 011-211-2617 FAX 011-218-5137

ホームページ <http://www.city.sapporo.jp/kensetsu/stn/doroseibitorikumi.html>