

| | | | |
|------|-------|-------|-------------------------|
| 調書番号 | 08-05 | 基準年月日 | 令和5年3月1日 |
| 所管部 | 建設部 | 作成責任者 | 建設部 まちづくり局 都市環境課長 若山 英樹 |
| | | 担当係 | 街路計画係（内）29-569 |

I 基本事項

| | | | | | | |
|---------------|---|---|-----------------------|--------------------------|--------------|-----------|
| 事業種別 | 都市計画街路事業費（社会資本整備総合交付金） | | | | | |
| ふりがな 地区名 | 3・4・311 ^{ついでしかりなかどおり} 対雁中通 | | | 市町村名 | 江別市 | |
| 事業期間 | 採択 | R6 (2024) | 完了 | R18 (2036) | 総事業費 | 5,500 百万円 |
| 負担割合 | 国 | 60.0% | 道 | 40.0% | 市町村 | — |
| | | 3,300 | | 2,200 | | — |
| 事業目的・目標 | <p>●札幌北広島環状線は道央都市圏の都市計画MPにおける2高速3連携2環状13放射道路の内、札幌圏連携道路として位置づけられており札幌市及び周辺市町村の物流、地域連携などを支える重要な路線である。</p> <p>●石狩湾新港へのアクセス強化による札幌圏の物流効率化や札幌圏の慢性的な交通渋滞の軽減を図り、札幌圏の円滑な交通を確保する。</p> <p>【アウトカム】 等</p> <ul style="list-style-type: none"> ●物流ネットワークの強化 ●分断解消による地域連携の強化 ●円滑なモビリティの確保 | | | | | |
| 事業概要 | <p>●主要道道 札幌北広島環状線は札幌市西区宮の沢、国道5号交差点を起点に、札幌市北区新琴似・江別市角山を経由し・北広島市共栄、国道274号交差点に至る延長約4.2kmの主要幹線道路であるが、札幌市東区中沼町～江別市工栄町までの7.2kmが未整備区間である。</p> <p>●当該事業はこのうち江別市角山から工栄町までの延長 約2kmを街路事業として4車線道路の新設を計画しており、接続する道路事業（札幌市中沼町から江別市角山までの約5.2km区間）と連携して整備を行う。</p> | | | | | |
| 工事費内訳 | 延長 L=2.0km 幅員（現道）W=8.0m程度 ⇒（計画）25.25m（3.5+8.0+2.25+8.0+3.50） 道路工 L=2.0km 軟弱地盤対策工 N=一式 測量設計費 N=一式 用地費及び補償費 N=一式 | | | | | （百万円） |
| | 計 | | | | | 5,500 |
| 総合計画での位置付け | 総合計画の体系 | 大項目 | 中項目 | 小項目 | 施策名 | |
| | | 人・地域 | 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備 | 連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成 | 安全・安心な道路網の充実 | |
| 特定分野別計画での位置づけ | 施策目標 | 【計画名：北海道強靱化計画 P44】 （道内交通ネットワークの整備） 災害時における広域交通の分断を回避するため、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。 | | | | |
| | 関連する指標 | - | | | | |

| II 評価 | | | | | |
|--|--|--|------------|-------|-----|
| 1. 必要性 | <ul style="list-style-type: none"> ●江別市の食産業など工場誘致を中心とした産業振興施策を推進する上で、石狩湾新港とのアクセス環境の改善が重要となっている。 ●札幌圏市街地内では慢性的に交通渋滞が発生しており、市街地通過交通の抑制に繋がる札幌圏の外縁部を通過する環状機能の充実が重要となっている。 ●江別市と篠路を中心とした札幌北部とは、豊平川により分断され、通勤・通学行動、丘珠空港やモエシ沼公園などの都市施設の利用圏の制約があることから、両地域間の交流拡大が進まない状況にあり、交通アクセス環境改善が求められている。 <p>これらの課題を解消し、物流の効率化・交通の円滑化・地域間連携強化などを図るため当該区間の整備が求められている。</p> | | | | |
| 2. 適切性 | <ul style="list-style-type: none"> ●道道として、道路認定(昭和63(1988)年道告示第548号 札幌北広島環状線、平成8年(1996)札幌北広島環状線に変更)しており、江別市域は北海道、札幌市域は札幌市が事業を実施する。 ●当該路線である江別市 都市計画道路3・4・31対雁中通は札幌北広島環状線の一区間として整備効果が広域に波及すると想定されることから道道として認定される見込みであり、北海道が事業を実施する。 | | | | |
| 3. 代替案の検討 | <ul style="list-style-type: none"> ●本区間と国道275号以北を一体でルート検討。札幌市の4車線整備完了地点から豊平川を渡り、国道275号を経由し江別市街に至るルートであり、4案を比較検討している。経済性、札幌圏の交通円滑化、江別市中心部への通過交通排除などの交通機能、農地などの土地利用への影響、地域の合意形成の視点などを総合的に比較検討し、交通機能面に優れ、土地利用への影響が少なく、地域合意形成の視点で最も優れた本ルートを採用 | | | | |
| 4. 緊急性・優先性 | <ul style="list-style-type: none"> ●北海道の経済・文化の中心となる札幌圏の活力を維持・発展していくため、東アジアとの連携強化の拠点となる石狩湾新港など物流拠点と、札幌圏の外縁部に位置する工業・流通団地を有機的に結合し、より一層の物流効率化を図ることが急務となっている。 ●札幌市街地部の慢性的な渋滞は住民利便性の低下や交通事故増加、環境悪化などを招くことから、札幌市と連携し、札幌圏における骨格幹線道路網、環状機能の早期形成が急務である。 ●昭和62年(1987)の第2回道央都市圏交通MPで環状・連携機能を有する当該路線の重要性が位置づけられ、平成9年(1997)の第3回道央都市圏交通MPにおいて、改めて当該路線の整備の緊急性が確認されたことから、道においては、当該区間の早期着手を目指し、平成9年(1997)より、地域との協議を進めてきた。一方、札幌市では、当該路線の一部を形成する屯田茨戸通(札幌市施行)において、H24年度(2012)より事業実施中であることから、当該路線の全線開通に向け、接続する道路事業と連携し優先的に整備が必要である。 | | | | |
| 5. 環境への影響・配慮 | <ul style="list-style-type: none"> ●世田豊平川沿いのアオサギ営巣地を避けたルートに計画。 ●工事実施に際しては、排出ガス対策型機械の使用及び低騒音の機械を採用するなど、地域環境に配慮して事業を進める。 | | | | |
| 6. 妥当性 | 根拠法令等 | 都市計画法、道路法、道路構造令、北海道道路の構造の技術的基準等を定める条例 | | | |
| | その他 | | | | |
| | <p>【地域の動向・意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成8年(1996)より、石狩地方総合開発期成会より事業の早期着手の要望があげられている。 ・平成22年(2010)より 江別市から、北海道社会資本整備推進会議に係る地域要望のなかで、産業振興の観点から道路整備の新規着手について継続して要望をうけている。 ・対雁中通では令和2年(2020)より地元地権者との個別協議を行い、本ルートによる整備について概ね理解が得られた。 <p>【事業関係手続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・S63(1988)第2回道央都市圏マスタープランに環状道路として位置づけ、道道として道路認定 ・H22(2010) 新設する河川橋の基本形状等について河川管理者と協議を行い、了承を得た。 ・H29(2017) 国道275号との交差形状(平面交差)等について、国道管理者と協議を行い、了承を得た。 | | | | |
| 7. 事業効果 | 経済効果の内訳(百万円) | | 費用の内訳(百万円) | | B/C |
| | 走行時間短縮便益 | 7,390 | 事業費 | 4,337 | |
| 走行経費減少便益 | 554 | 維持管理費 | 106 | | |
| 交通事故減少便益 | 92 | | | | |
| 計(B) | 8,036 | 合計(C) | 4,443 | | |
| <p>【備考】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「費用便益分析マニュアル」(国土交通省R4)に基づき算出 ●効果及び費用は、「整備期間+完了後50年間」で算出し、R5年に現在価値化している。 ●費用は、現在価値化及び50年間の維持管理費の計上により総事業費と異なる。 ●本事業区間と道路事業区間の7.2km区間を一連のネットワーク整備として算出した一体評価においては費用対効果(B/C)1.73となっている。 | | | | | |
| 8. 事業特性による特記事項 | <p>【協議・調整状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●協議事項：国道交差点に関する国および警察との協議、終点交差点の警察協議、沿道地権者協議 ●実施状況：交差点については平面交差とすることで概ね了解が得られている。地権者協議は実施済。 | | | | |
| | <p>【その他】接続する道路事業はH24大規模等事前評価にて要望妥当との評価を受けているが、国道平面交差及び当該事業の協議・調整を経て、改めてR4大規模等事前評価を実施</p> | | | | |
| III 今後の対応方針 | | | | | |
| 対応方針 | 札幌圏連携道路唯一の未着手区間の一部である本路線は必要性、優先性ともに高く、新規の事業要望を行うことは妥当である。 | | | | |
| | a | a：要望を行うことは妥当 b：要望に当たって検討を要する c：要望を行うことは妥当でない | | | |

事業概要図

| | | | |
|-----|----------------------------|-----|--------------|
| 事業名 | 都市計画街路事業費 (社会資本整備総合交付金) | 地区名 | 3・4・311 対雁中通 |
|-----|----------------------------|-----|--------------|

事業地区位置図



【標準断面図】

