

# 社会資本整備総合交付金チェックシート

(道路・街路)

P39

計画の名称：防災・安全を支える道路ネットワーク強化

事業主体名：北海道ほか123市町村

チェック欄

I. 目標の妥当性	
①上位計画等との整合等	
<p>1-1) 道の計画と適合している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 北海道総合計画（平成28年3月 令和3年10月改訂）</li> <li>○ 新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針（平成29年3月）</li> <li>○ 北海道強靱化計画（令和2年3月 令和4年6月修正）</li> <li>○ ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）</li> </ul>	○
○ 北海道総合計画（平成28年3月 令和3年10月改訂）	
<p>第2章 北海道の「めざす姿」</p> <p>2 めざす姿</p> <p>(1) 「めざす姿」の考え方『輝きつづける北海道』【P21】</p> <p>世界に誇れる北海道の魅力を磨き、育て、様々な強みを活かし、人口減少・高齢化の急速な進行といった地域の存亡に関わる危機を乗り越え、<b>将来にわたって安全で安心して心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成</b>をめざします。</p> <p>第4章 政策展開の基本方向</p> <p>1 生活・安心</p> <p>(5) 道民生活の安全の確保と安心の向上【P47】</p> <p>■道民の命と暮らしを守る安全・安心な社会づくり</p> <p>○交通事故を一件でも多く減らし、交通事故死ゼロをめざすため、高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶をはじめ、<b>より重点的な交通安全対策をオール北海道で推進</b>します。</p> <p>○交通事故抑止に資する指導取締りを推進するとともに、<b>高齢者や自転車利用者など対象に応じた交通安全教育の推進や、安全・円滑な道路交通環境の整備などを進めます。</b></p> <p>(7) 強靱な北海道づくりとバックアップ機能の発揮【P51】</p> <p>■大規模自然災害に対する北海道自らの脆弱性の克服</p> <p>○<b>避難や救急救援活動など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</b>と適切な維持管理を推進する。</p> <p>○火山噴火や土砂災害、大規模地震、津波、洪水などの各種災害に対応したハザードマップや避難計画の策定、指定緊急避難場所や指定避難所の指定、防災訓練の実施などの取組を促進するほか、<b>道路施設をはじめ治水・砂防・海岸保全など防災上重要な公共施設の機能強化を図るとともに、老朽化対策など適切な維持管理を推進</b>します。</p> <p>3 人・地域</p> <p>(7) 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備【P79】</p> <p>■産業活動や暮らしを支える社会資本の戦略的・効率的な整備</p> <p>○社会資本の多くは、高度経済成長期以降に集中して整備されており、今後、一斉にその更新時期を迎えることから、産業活動や道民の暮らしに必要なインフラ機能の確保に向け、施設の定期的な点検・診断結果に基づく計画的な修繕や更新といったメンテナンスサイクルの構築や、<b>予防保全の考え方を導入した既存施設の長寿命化を図るなど、社会資本の効率的・効果的な維持管理・更新等</b>を図ります。</p>	

○ 新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針（平成29年3月）

4 重視すべき視点と政策の柱

(2) 政策の柱

1) 豊かな自然環境の保全と安全・安心な環境づくり【P17】

○ 道民生活の安全の確保と安心の向上

・ 交通事故死ゼロをめざすため、**安全・円滑な道路交通環境の整備**などを進めます。

2) 強靱な北海道づくりとバックアップ機能の発揮【P18】

○ 大規模自然災害に対する北海道自らの脆弱性の克服

・ 避難や救急救援活動などに必要な**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します。

4) 地域の特色を活かした産業の活性化【P19】

○ 食や自然環境など豊富な資源を活かした滞在交流型の観光地づくり

・ 本道観光の成長を支える外国人観光客を更に増加させるため、**道路ネットワークの充実**…など、外国人観光客が安心して快適に旅行できる受入体制の整備を促進します。

6) 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備【P20】

○ 産業活動や暮らしを支える社会資本の戦略的・効果的な整備

・ 社会資本の多くは、**施設の定期的な点検・診断結果に基づく計画的な修繕や更新といったメンテナンスサイクルの構築や、予防保全の考え方を導入した「北海道インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき、既存施設の長寿命化を図るなど、社会資本の効率的・効果的な維持管理・更新等**を図ります。

○ 北海道強靱化計画（令和2年3月 令和4年6月修正）

IV 北海道強靱化のための施策プログラム

1. 人命の保護

1-1 地震等による建築物等の大規模倒壊や火災に伴う死傷者の発生【P24】

（緊急輸送道路等の整備）

○ 救急救援活動などに必要な市街地等における**緊急輸送道路や避難路等について、無電柱化を含め、計画的な整備を推進する。**

1-5 暴風雪及び豪雪による交通途絶等に伴う死傷者の発生【P29】

（暴風雪時における道路管理体制の強化）

○ **道路防災総点検を踏まえた要対策箇所について、防雪柵や雪崩予防柵などの対策工を重点的に実施するとともに、気象条件の変化により新たな対策が必要な箇所等の把握に努めるなど、計画的な施設整備を推進する。**

（除雪体制の確保）

○ 各道路管理者の管理水準に基づく適切な除排雪を推進するとともに、……冬期間の災害による被害の拡大を防ぐため、**緊急輸送道路や避難路の除雪を強化する。**

○ 将来的にも安定的な除雪体制の確保が図られるよう、除雪機械の計画的な更新、増強を図る。

4. ライフラインの確保

4-4 道外との期間交通及び地域交通ネットワークの機能停止【P44】

（道路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。**

（道路施設の防災対策等）

○ **道路防災総点検の結果を踏まえ、落石や岩石崩壊など要対策箇所への対策工事について路線の重要性を勘案するとともに、現地状況等の変化により新たな対策が必要な箇所等の把握に努めるなど、計画的な整備を推進する。**

○ **橋梁の耐震化については、緊急輸送道路や避難路上にある橋梁への対策を優先するなど計画的な整備を推進する。**また、橋梁をはじめとした道路施設の老朽化対策について、個別施設ごとの長寿命化計画等に基づき計画的な施設の点検・診断を行い、新技術の導入を検討するとともに、施設の適切な維持管理・更新等を実施する。

○ ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）

2 【道路施設の老朽化対策と長寿命化の取組の推進】

- 長寿命化修繕計画に基づく老朽化対策等
  - ・道路施設の長寿命化を図るため、計画的な点検と補修を行います。

3 【災害に強い道路交通環境の整備】

- 災害に備えた安全な道路交通環境の整備
  - ・防災・減災等に資する本道の強靱化を推進するため、災害に強い道路や、災害時におけるリダンダンシー（代替性・多重性）を確保する道路の整備を行います。
  - ・災害発生時の避難や救助に欠かせない緊急輸送道路を中心に橋梁の耐震補強について計画的に対策を行います。
  - ・防災性や景観を向上するため、無電柱化を行います。

○冬期における安全で快適な道路交通の確保

- ・冬期においても、安全で快適に通行できる歩道の整備を行います。
- ・地吹雪・雪崩対策など、冬に強い道路の整備を行います。
- ・冬期交通確保のため、除排雪の充実や雪寒機械の更新・増強を行います。

4 【安全・安心な道路交通の確保】

○幹線道路や通学路等における交通安全対策の推進

- ・幹線道路や通学路等における交通安全対策を行います。
- ・地域の医療を支える交通ネットワークの整備を行います。
- ・幅の広い歩道や段差のない歩道の整備を行います。

○日常生活を支える生活道路の整備

- ・駅・学校・病院など、主要施設周辺における隘路区間の解消や歩道施設のバリアフリー化を行います。

○中心市街地の活性化に向けたまちづくりの推進

- ・渋滞解消や市街地の一体化のため、立体交差などの整備を行います。
- ・中心市街地・商店街の活性化を目指したまちづくりを行います。

1-2) 国の計画と適合している。

- 社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）
- 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画（令和3年8月）
- 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）
- 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）

○

○ 社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）

第3章 計画期間における重点目標、事業の概要

第2節 個別の重点目標及び事業の概要について

1. 重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

政策パッケージ1-1：

気候変動の影響等を踏まえた流域治水等の推進【P23】

重点施策

・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策

を推進

指標

・緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所の整備率  
R元年度 0%→R7年度 約28%

・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路法面や盛土の土砂災害防止対策を推進

指標

・緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率  
R元年度 約55%→R7年度 約73%

政策パッケージ1-2：

切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減【P28】

重点施策

・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上を推進

指標

・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率  
R元年度 79%→R7年度 84%

2. 重点目標2：持続可能なインフラメンテナンス

政策パッケージ2-1：

計画的なインフラメンテナンスの推進【P42】

（予防保全の考え方に基づくインフラメンテナンスへの転換）

・予防保全の管理水準を下回る状態のインフラに対して、計画的・集中的な修繕等を実施する

・インフラの機能を回復させ、「事後保全」から「予防保全」の考え方に基づくインフラメンテナンスへ転換し、

中長期的な維持管理・更新等にかかるトータルコストの縮減を図る

指標

予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率

・道路（橋梁・舗装）：地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき施設の修繕措置率及び防災上重要な道路における舗装の修繕措置率

（橋梁）R元年度 約34%→R7年度 約73%

（舗装）R元年度 0%→R7年度 100%

3. 重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

政策パッケージ3-1：

魅力的なコンパクトシティの形成【P51】

（コンパクトな集積拠点の形成等）

重点施策

・都市計画道路（幹線道路）の整備

指標

・都市計画道路（幹線道路）の整備率

H29年度 64.9%→R7年度 約68.5%

政策パッケージ3-3：

安全な移動・生活空間の整備【P56】

（道路交通）

・幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策（交点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等）を推進

指標

・幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率 R7年 約3割抑止（R元年比）

## ○ 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画（令和3年8月）

### 第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標

重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

小目標1-2：切迫する地震・津波等への対応、冬期複合災害への備え【P18】

（耐震化等の地震対策）

・ 災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上等を推進

重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

小目標3-2：安全・安心な移動・生活空間の確保【P34】

（道路交通）

・ 幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策（交差点改良、右折レーンの設置、交通安全施設等の整備等）を推進

## ○ 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）

### 第3章 国土強靱化の推進方針

（個別施設分野の推進方針）

（8）交通・物流【P27～28】

○地域の災害特性に応じて、交通・物流施設等の浸水対策や停電対策を含めた耐災害性の向上を図るとともに、それらの老朽化対策、…及び沿道環境の適切な管理を進める。

○平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路網を「重要物流道路」として指定して、機能強化や重点支援を行うとともに…。また、緊急輸送道路等の耐震補強や道路の斜面崩壊防止などの防災対策…交通安全施設等の安全対策を推進する。

○代替輸送ルートの整備に当たっては、求められる容量及び機能を見極めるとともに、平時も含めて安定的な輸送を確保するために必要なハード対策を行う。

（横断的分野の推進方針）

（D）老朽化対策【P38】

○高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化することを踏まえ、人命を守り、必要な行政・経済社会システムが機能不全に陥らないようにする観点から、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図りつつ、インフラの維持管理・更新を確実に実施する。

○各インフラの管理者におけるインフラ長寿命化計画（行動計画）の策定を促進するとともに、行動計画に基づき真に必要な各インフラにおける点検・診断・修繕・更新、情報の整備に係るメンテナンスサイクルを構築し、メンテナンスサイクルが円滑に回るように所要の取組を実施する。

○ 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）

第4章 計画の主要施策

第3節 強靱で持続可能な国土の形成

（2）強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成

①激甚化・多様化する災害への対応

（冬期災害への対応）【P46】

積雪寒冷地特有の冬期災害が発生する北海道では…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、…防雪柵の整備を行うとともに、…無電柱化の取組、…を推進する。

（地震・津波災害、火山噴火等の大規模自然災害への対応）【P46、47】

北海道は、過去に…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、…を促進する。

③安全・安心な社会基盤の利活用

（インフラ老朽化対策の推進）【P48、49】

北海道内のインフラは、…。このため、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。

（交通安全対策の推進）【P49】

北海道における交通事故死者数は、…このため、「事故ゼロプラン」（事故危険区間重点解消作戦）の推進や交通安全施設等の整備など、交通データ・事故データ等の分析に基づく効率的・効果的な交通事故対策を推進し、人優先の安全・安心な歩行空間の確保を図る。…人身事故が多く発生している冬期における道路交通の安全性を確保するため、道路交通情報提供の充実や関係機関の連携による除雪体制の強化、防雪施設の整備、冬期路面管理等の技術研究開発を推進する。

2）広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。

○

○道路計画が防災計画、土地利用計画等との整合がとられているかを個別事業ごとに確認している。

○広域的な道路計画に対しては、市町村間で連携を図るよう個別事業ごとに確認している。

○災害リスクが考慮されているかを個別事業ごとに確認している。

## ②目標の客観性・具体性・地域性

1) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。

○

### 【計画の目標】

暮らしの安全・安心を確保するため、防災・減災・老朽化対策や交通安全対策等を推進し、積雪寒冷・広域分散型社会を支える北海道の道路ネットワークを強化する。

### 【成果目標（定量的指標）】

「道路危険箇所の対策率の向上」：防災・減災対策を要する箇所のうち、対策実施済みの率を算出する。  
対策が必要な箇所を各道路管理者が着実に実施することを明確にした成果目標となっている。

「交通安全対策率の向上」：

交通事故対策や視距改良、歩道整備等の安全対策を要する箇所のうち、対策実施済みの率を算出する。  
交通安全対策が必要な箇所を各道路管理者が着実に実施することを明確にした成果目標となっている。

2) 地域の特性や課題を踏まえた目標を設定している。

○

### ■地域の特性

○広大な面積と広域分散型社会形成

北海道は全国の22%を占める広大な大地に都市が点在する広域分散型社会を形成しており、  
都市間距離は全国の2倍以上

ex. 最寄都市までの平均道路距離 2万人以上都市・道38km（全国19km）など

○自動車への依存

道内の人の移動の半分以上が自動車に依存している。

道54%（全国18%） R3国土交通省旅客地域流動統計より

○低い道路網密度

主要道路網密度 道0.22km/km<sup>2</sup>（全国平均0.49km/km<sup>2</sup>）

### ■地域の課題

○救急救命センターのカバー面積 道 6,954km<sup>2</sup>/施設（全国平均 1,273km<sup>2</sup>/1施設）

全国平均の約5.5倍の面積を1施設がカバーしている。国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調(R4.1)」より

### 【交通安全対策】

○北海道の交通事故死者数の推移 ※（ ）内は、全国順位

H25 184人（4）、H26 169人（7）、H27 177人（5）、H28 158人（5）、H29 148人（8）、

H30 141人（8）、R1 152人（3）、R2 144人（3）、R3 120人（5）、R4 115人（6）

○R4交通事故死者数115人のうち、3割以上が歩行者・自転車によるもの

○道道における通学路整備率 1390km/1589km 199kmが未整備もしくは2.0m未満の簡易歩道

## II. 計画の効果・効率性

### ③目標と事業内容の整合性等

1) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。

○

#### 【成果目標（定量的指標）】

「道路危険箇所の対策率の向上」：防災・減災対策を要する箇所のうち、対策実施済みの率を算出する。  
対策が必要な箇所を各道路管理者が着実に実施することを明確にした成果目標となっている。

「交通安全対策率の向上」：

交通事故対策や視距改良、歩道整備等の安全対策を要する箇所のうち、対策実施済みの率を算出する。  
交通安全対策が必要な箇所を各道路管理者が着実に実施することを明確にした成果目標となっている。

#### 【事業内容】

○防災・減災対策：

橋梁耐震補強、防災系改築、防災対策（落石、地すべり、越波、冠水等）、雪寒（防雪対策、路盤改良等）、  
修繕事業（※橋梁・トンネル・大型構造物を除く）

○交通安全対策：

歩道新設、歩道拡幅、自歩道整備、視距改良、交差点改良、中央帯設置、カラー舗装、端末防護、  
大規模自転車道を含む自転車走行空間の整備（※通学路PG要対策箇所除く）

○道民の暮らしに必要なインフラ機能の確保：除雪

#### 【算出式】

「道路危険箇所の対策率の向上」：対策実施済み箇所数／要対策箇所数

※道路危険箇所の対策進捗状況が把握できる指標となっている。

「交通安全対策率の向上」：交通安全対策実施済み延長(km)／要対策延長(km)

※交通安全対策必要箇所の対策進捗状況が把握できる指標となっている。

### ④事業の効果

1) 十分な事業効果が得られることが確認されている。

○

・ 防災・減災要対策箇所ごとに有効かつ効率的な対策を実施していることを確認している。  
・ 歩道設置や視距、交差点改良など交通安全対策箇所ごとに有効な対策を実施していることを確認している。

2) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。

○

・ 事業実施の際、個別事業ごとに他事業との関連性について確認している。

## III. 計画の実現可能性

### ⑤計画の具体性・円滑な事業執行の環境

1) 計画・事業の熟度が十分である。

○

・ 全ての事業において、調査検討が完了もしくは検討中であり、一部は事業継続中。

2) 事業実施のための環境整備が図られている。

○

・ 全ての事業において、調査検討が終了、地域への説明会なども完了している。一部は事業継続中。

3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体等の理解が得られている。

○

・ 防災対策や冬期交通障害の対策など安全・安心な道路交通の確保について地域から強い要望を受けている。  
・ 交通事故対策などの、歩行者の安全・安心確保が求められており、地域からの要望は強い。  
・ 地元期成会や自治体から要望があり、優先度も高い事業で構成されている。  
・ 計画策定にあたり、関係自治体へ当該整備計画への事業登載の有無、内容等について意見聴取し、了解を得ている。



# 事前評価チェックシート

計画の名称： 防災・安全を支える道路ネットワーク強化

事前評価	チェック欄
I. 目標の妥当性 上位計画等との整合等	
I. 目標の妥当性 1 - 1) 道の計画と適合している。	○
I. 目標の妥当性 1 - 2) 国の計画と適合している。	○
I. 目標の妥当性 2) 広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。	○
I. 目標の妥当性 目標の客観性・具体性・地域性	
I. 目標の妥当性 1) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。	○
I. 目標の妥当性 2) 地域の特性や課題を踏まえた目標を設定している。	○
II. 計画の効果・効率性 目標と事業内容の整合性等	
II. 計画の効果・効率性 1) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。	○
II. 計画の効果・効率性 事業の効果	
II. 計画の効果・効率性 1) 十分な事業効果が得られることが確認されている。	○
II. 計画の効果・効率性 2) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。	○
III. 計画の実現可能性 計画の具体性・円滑な事業執行の環境	
III. 計画の実現可能性 1) 計画・事業の熟度が十分である。	○
III. 計画の実現可能性 2) 事業実施のための環境整備が図られている。	○

事前評価

チェック欄

III. 計画の実現可能性

3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体等の理解が得られている。

○

# 社会資本整備総合交付金チェックシート

(道路・街路)

P40

計画の名称：国土強靱化地域計画に基づく道路の防災・減災対策及び災害時にも輸送を支える道路整備推進

事業主体名：北海道ほか57市町村

チェック欄

**I. 目標の妥当性**

**①上位計画等との整合等**

<p>1-1) 道の計画と適合している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 北海道総合計画（平成28年3月 令和3年10月改訂）</li> <li>○ 新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針（平成29年3月）</li> <li>○ 北海道強靱化計画（令和2年3月 令和4年6月修正）</li> <li>○ ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）</li> </ul>	○
---	---

○ **北海道総合計画（平成28年3月 令和3年10月改訂）**

第2章 北海道の「めざす姿」  
 2 めざす姿  
 (1) 「めざす姿」の考え方『輝きつづける北海道』【P21】  
 世界に誇れる北海道の魅力を磨き、育て、様々な強みを活かし、人口減少・高齢化の急速な進行といった地域の存亡に関わる危機を乗り越え、**将来にわたって安全で安心して心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成をめざします。**

第4章 政策展開の基本方向  
 1 生活・安心  
 (7) 強靱な北海道づくりとバックアップ機能の発揮【P51】  
 ■大規模自然災害に対する北海道自らの脆弱性の克服  
 ○避難や救急救援活動などに必要な**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。**  
 ○火山噴火や土砂災害、大規模地震、津波、洪水などの各種災害に対応したハザードマップや避難計画の策定、指定緊急避難場所や指定避難所の指定、防災訓練の実施などの取組を促進するほか、**道路施設をはじめ治水・砂防・海岸保全など防災上重要な公共施設の機能強化を図るとともに、老朽化対策など適切な維持管理を推進します。**

3 人・地域  
 (7) 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備【P79】  
 ■産業活動や暮らしを支える社会資本の戦略的・効率的な整備  
 ○社会資本の多くは、高度経済成長期以降に集中して整備されており、今後、一斉にその更新時期を迎えることから、産業活動や道民の暮らしに必要なインフラ機能の確保に向け、施設の定期的な点検・診断結果に基づく計画的な修繕や更新といったメンテナンスサイクルの構築や、**予防保全の考え方を導入した既存施設の長寿命化を図るなど、社会資本の効率的・効果的な維持管理・更新等を図ります。**

○ **新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針（平成29年3月）**

4 重視すべき視点と政策の柱  
 (2) 政策の柱  
 2) 強靱な北海道づくりとバックアップ機能の発揮【P18】  
 ○大規模自然災害に対する北海道自らの脆弱性の克服  
 ・避難や救急救援活動などに必要な**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します。**

6) 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備【P20】  
 ○産業活動や暮らしを支える社会資本の戦略的・効果的な整備  
 ・社会資本の多くは、・・・・・・施設の定期的な点検・診断結果に基づく計画的な修繕や更新といったメンテナンスサイクルの構築や、**予防保全の考え方を導入した「北海道インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき、既存施設の長寿命化を図るなど、社会資本の効率的・効果的な維持管理・更新等を図ります。**

○ 北海道強靱化計画（令和2年3月 令和4年6月修正）

IV 北海道強靱化のための施策プログラム

1. 人命の保護

1-1 地震等による建築物等の大規模倒壊や火災に伴う死傷者の発生【P24】

（緊急輸送道路等の整備）

○救急救援活動などに必要な市街地等における**緊急輸送道路や避難路等について、無電柱化を含め、計画的な整備を推進する。**

1-5 暴風雪及び豪雪による交通途絶等に伴う死傷者の発生【P29】

（暴風雪時における道路管理体制の強化）

○**道路防災総点検を踏まえた要対策箇所について、防雪柵や雪崩予防柵などの対策工を重点的に実施するとともに、気象条件の変化により新たな対策が必要な箇所等の把握に努めるなど、計画的な施設整備を推進する。**

（除雪体制の確保）

○各道路管理者の管理水準に基づき適切な除排雪を推進するとともに、……冬期間の災害による被害の拡大を防ぐため、**緊急輸送道路や避難路の除雪を強化する。**

○将来的にも安定的な除雪体制の確保が図られるよう、除雪機械の計画的な更新、増強を図る。

4. ライフラインの確保

4-4 道外との期間交通及び地域交通ネットワークの機能停止【P44】

（道路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。**

（道路施設の防災対策等）

○**道路防災総点検の結果を踏まえ、落石や岩石崩壊など要対策箇所への対策工事について路線の重要性を勘案するとともに、現地状況等の変化により新たな対策が必要な箇所等の把握に努めるなど、計画的な整備を推進する。**

○**橋梁の耐震化については、緊急輸送道路や避難路上にある橋梁への対策を優先するなど計画的な整備を推進する。**また、橋梁をはじめとした道路施設の老朽化対策について、個別施設ごとの長寿命化計画等に基づき計画的な施設の点検・診断を行い、新技術の導入を検討するとともに、施設の適切な維持管理・更新等を実施する。

○ ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）

2 【道路施設の老朽化対策と長寿命化の取組の推進】

○長寿命化修繕計画に基づく老朽化対策等

・道路施設の長寿命化を図るため、計画的な点検と補修を行います。

3 【災害に強い道路交通環境の整備】

○災害に備えた安全な道路交通環境の整備

・防災・減災等に資する本道の強靱化を推進するため、災害に強い道路や、災害時におけるリダンダンシー（代替性・多重性）を確保する道路の整備を行います。

・災害発生時の避難や救助に欠かせない緊急輸送道路を中心に橋梁の耐震補強について計画的に対策を行います。

・防災性や景観を向上するため、無電柱化を行います。

○冬期における安全で快適な道路交通の確保

・冬期においても、安全で快適に通行できる歩道の整備を行います。

・地吹雪・雪崩対策など、冬に強い道路の整備を行います。

・冬期交通確保のため、除排雪の充実や雪寒機械の更新・増強を行います。

1-2) 国の計画と適合している。

- 社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）
- 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画（令和3年8月）
- 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）
- 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）

○

○ 社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）

第3章 計画期間における重点目標、事業の概要

第2節 個別の重点目標及び事業の概要について

1. 重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

政策パッケージ1-1：

気候変動の影響等を踏まえた流域治水等の推進【P23】

重点施策

・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策

を推進

指標

・緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流出の対策必要箇所の整備率  
R元年度 0%→R7年度 約28%

・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、道路法面や盛土の土砂災害防止対策を推進【P27】

指標

・緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率  
R元年度 約55%→R7年度 約73%

政策パッケージ1-2：

切迫する地震・津波等の災害に対するリスクの低減【P28】

重点施策

・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上を推進

指標

・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率  
R元年度 79%→R7年度 84%

2. 重点目標2：持続可能なインフラメンテナンス

政策パッケージ2-1：

計画的なインフラメンテナンスの推進【P42】

（予防保全の考え方にに基づくインフラメンテナンスへの転換）

・予防保全の管理水準を下回る状態のインフラに対して、計画的・集中的な修繕等を実施する

・インフラの機能を回復させ、「事後保全」から「予防保全」の考え方にに基づくインフラメンテナンスへ転換し、

中長期的な維持管理・更新等にかかるトータルコストの縮減を図る

指標

予防保全型インフラメンテナンスの転換に向けた施設の修繕率

・道路（橋梁・舗装）：地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき施設の修繕措置率及び防災上重要な道路における舗装の修繕措置率

（橋梁）R元年度 約34%→R7年度 約73%

（舗装）R元年度 0%→R7年度 100%

3. 重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

政策パッケージ3-1：

魅力的なコンパクトシティの形成【P51】

（コンパクトな集積拠点の形成等）

重点施策

・都市計画道路（幹線道路）の整備

指標

・都市計画道路（幹線道路）の整備率  
H29年度 64.9%→R7年度 約68.5%

○ 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画（令和3年8月）

第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標

重点目標1：防災・減災が主流となる社会の実現

小目標1-2：切迫する地震・津波等への対応、冬期複合災害への備え【P18】

（耐震化等の地震対策）

・災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の橋梁の耐震性能向上等を推進

小目標1-3：我が国全体の国土強靱化への貢献【P23】

（危機管理体制の確保）

・近年頻発する短時間の集中的な降雪も踏まえた躊躇ない予防的・計画的な通行止めと集中除雪による道路ネットワーク機能の速やかな回復及び道路ネットワークの強化等による道路の豪雪対策の推進

○ 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）

第3章 国土強靱化の推進方針

（個別施設分野の推進方針）

（8）交通・物流【P27～28】

○地域の災害特性に応じて、交通・物流施設等の浸水対策や停電対策を含めた耐災害性の向上を図るとともに、それらの老朽化対策、…及び沿道環境の適切な管理を進める。

○平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路網を「重要物流道路」として指定して、機能強化や重点支援を行うとともに…。また、緊急輸送道路等の耐震補強や道路の斜面崩壊防止などの防災対策…交通安全施設等の安全対策を推進する。

○代替輸送ルートの整備に当たっては、求められる容量及び機能を見極めるとともに、平時も含めて安定的な輸送を確保するために必要なハード対策を行う。

（横断的分野の推進方針）

（D）老朽化対策【P38】

○高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化することを踏まえ、人命を守り、必要な行政・経済社会システムが機能不全に陥らないようにする観点から、中長期的なトータルコストの縮減・平準化を図りつつ、インフラの維持管理・更新を確実に実施する。

○各インフラの管理者におけるインフラ長寿命化計画（行動計画）の策定を促進するとともに、行動計画に基づき真に必要な各インフラにおける点検・診断・修繕・更新、情報の整備に係るメンテナンスサイクルを構築し、メンテナンスサイクルが円滑に回るように所要の取組を実施する。

○ 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）

第4章 計画の主要施策

第3節 強靱で持続可能な国土の形成

（2）強靱な国土づくりへの貢献と安全・安心な社会基盤の形成

①激甚化・多様化する災害への対応

（冬期災害への対応）【P46】

積雪寒冷地特有の冬期災害が発生する北海道では…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、…防雪柵の整備を行うとともに、…無電柱化の取組、…を推進する。

暴風雪時においては、早めの通行止めによる集中的・効率的な除雪作業の実施や…。

（地震・津波災害、火山噴火等の大規模自然災害への対応）【P46、47】

北海道は、過去に…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、…を促進する。

（地震・津波災害、火山噴火等の大規模自然災害への対応）【P46、47】

北海道は、過去に…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、…を促進する。

2）広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。

○

○道路計画が防災計画、土地利用計画等との整合がとられているかを個別事業ごとに確認している。

○広域的な道路計画に対しては、市町村間で連携を図るよう個別事業ごとに確認している。

○災害リスクが考慮されているかを個別事業ごとに確認している。

## ②目標の客観性・具体性・地域性

1) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。

○

### 【計画の目標】

北海道の強靱化を図るため、国土強靱化地域計画に基づく防災・減災対策を推進し、重要物流道路の脆弱区間の代替路や、災害時拠点への補完路、災害時にも地域の輸送等を支える道路ネットワークを強化する。

### 【成果目標（定量的指標）】

「道路危険箇所対策率の向上」：早期の効果発現が見込める防災・減災対策箇所のうち、対策実施済みの率を算出する。

対策が必要な箇所を各道路管理者が早急に実施することを明確にした成果目標となっている。

「災害時にも地域の輸送等を支える道路対策率向上」：

災害時にも地域の輸送等を支える道路のうち狭隘箇所等の改善が必要な道路延長のうち、改善された対策率を算出する。

災害時にも地域の輸送等を支える道路の改善を各道路管理者が早急に実施することを明確にした成果目標となっている。

2) 地域の特性や課題を踏まえた目標を設定している。

○

### ■地域の特性

#### ○広大な面積と広域分散型社会形成

北海道は全国の22%を占める広大な大地に都市が点在する広域分散型社会を形成しており、都市間距離は全国の2倍以上

ex. 最寄都市までの平均道路距離 2万人以上都市・・・道38km（全国19km）など

#### ○自動車への依存

道内の人の移動の半分以上が自動車に依存している。

道54%（全国18%） R3国土交通省旅客地域流動統計より

#### ○低い道路網密度

主要道路網密度 道0.22km/km<sup>2</sup>（全国平均0.49km/km<sup>2</sup>）

### ■地域の課題

#### ○救急救命センターのカバー面積 道 6,954km<sup>2</sup>/施設（全国平均 1,273km<sup>2</sup>/1施設）

全国平均の約5.5倍の面積を1施設がカバーしている。国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調(R4.1)」より

## Ⅱ. 計画の効果・効率性

### ③目標と事業内容の整合性等

1) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。

○

#### 【成果目標（定量的指標）】

「道路危険箇所の対策率の向上」：早期の効果発現が見込める防災・減災対策箇所のうち、対策実施済みの率を算出する。

対策が必要な箇所を各道路管理者が早急に実施することを明確にした成果目標となっている。

「災害時にも地域の輸送等を支える道路の対策率向上」：

災害時にも地域の輸送等を支える道路のうち狭隘箇所等の改善が必要な道路延長のうち、改善された対策率を算出する。

災害時にも地域の輸送等を支える道路の改善を各道路管理者が早急に実施することを明確にした成果目標となっている。

#### 【事業内容】

- ・防災系改築
- ・防災対策（落石、地すべり、越波、冠水等）
- ・橋梁耐震補強
- ・雪寒（防雪対策、路盤改良等）
- ・バイパス、線形改良、現道拡幅等
- ・新設、バイパス整備、車線数の増加する道路拡幅に伴う無電柱化

#### 【算出式】

「道路危険箇所の対策率の向上」：対策実施済み箇所数／要対策箇所数

※要対策の進捗状況が把握できる指標となっている。

「災害時にも地域の輸送等を支える道路の対策率向上」：狭隘箇所等が改善された道路延長(km)  
／狭隘箇所等の改善が必要な道路延長(km)

※災害時にも地域の輸送等を支える道路の改善の進捗状況が把握できる指標となっている。

### ④事業の効果

1) 十分な事業効果が得られることが確認されている。

○

・防災・減災対策箇所ごとに有効かつ効率的な対策を実施していることを確認している。  
・バイパス、線形改良、現道拡幅などにより災害時にも地域の輸送等を支える道路が改善されることを事業箇所ごとに確認している。

2) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。

○

・事業実施の際、個別事業ごとに他事業との関連性について確認している。

## Ⅲ. 計画の実現可能性

### ⑤計画の具体性・円滑な事業執行の環境

1) 計画・事業の熟度が十分である。

○

・全ての事業において、調査検討が完了もしくは検討中であり、一部は事業継続中。

2) 事業実施のための環境整備が図られている。

○

・全ての事業において、調査検討が終了、地域への説明会なども完了している。一部は事業継続中。

3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体等の理解が得られている。

○

・防災対策や冬期交通障害の対策など安全・安心な道路交通の確保について地域から強い要望を受けている。  
・地元期成会や自治体から要望があり、優先度も高い事業で構成されている。  
・計画策定にあたり、関係自治体へ当該整備計画への事業登載の有無、内容等について意見聴取し、了解を得ている。



## 事前評価チェックシート

計画の名称： 国土強靱化地域計画に基づく道路の防災・減災対策及び災害時にも輸送を支える道路整備推進

事 前 評 価	チェック欄
I. 目標の妥当性 上位計画等との整合等	
I. 目標の妥当性 1 - 1) 道の計画と適合している。	○
I. 目標の妥当性 1 - 2) 国の計画と適合している。	○
I. 目標の妥当性 2) 広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。	○
I. 目標の妥当性 目標の客観性・具体性・地域性	
I. 目標の妥当性 1) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。	○
I. 目標の妥当性 2) 地域の特性や課題を踏まえた目標を設定している。	○
II. 計画の効果・効率性 目標と事業内容の整合性等	
II. 計画の効果・効率性 1) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。	○
II. 計画の効果・効率性 事業の効果	
II. 計画の効果・効率性 1) 十分な事業効果が得られることが確認されている。	○
II. 計画の効果・効率性 2) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。	
III. 計画の実現可能性 計画の具体性・円滑な事業執行の環境	
III. 計画の実現可能性 1) 計画・事業の熟度が十分である。	○
III. 計画の実現可能性 2) 事業実施のための環境整備が図られている。	○

事前評価

チェック欄

III. 計画の実現可能性

3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体等の理解が得られている。

○

# 社会資本整備総合交付金チェックシート

(道路・街路)

P41

計画の名称：道内各地域の活力向上、国際競争力強化に資する道路ネットワークの機能向上・交通環境形成

事業主体名：北海道ほか33市町村

チェック欄

**I. 目標の妥当性**

**①上位計画等との整合等**

<p>1-1) 道の計画と適合している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 北海道総合計画（平成28年3月 令和3年10月改訂）</li> <li>○ 新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針（平成29年3月）</li> <li>○ 北海道強靱化計画（令和2年3月 令和4年6月修正）</li> <li>○ ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）</li> </ul>	○
---	---

○ 北海道総合計画（平成28年3月 令和3年10月改訂）

第2章 北海道の「めざす姿」  
 2 めざす姿  
 (1) 「めざす姿」の考え方【P21】  
 『輝きつづける北海道』  
 世界に誇れる北海道の魅力を磨き、育て、様々な強みを活かし、人口減少・高齢化の急速な進行といった『地域の存亡に関わる危機』を乗り越え、**将来にわたって安全で安心して心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成をめざします。**

第4章 政策展開の基本方向  
 2 経済・産業  
 (6) 道民をはじめ国内、そして世界中から愛される「観光立国北海道」の実現【P63】  
 ■「観光立国北海道」の再構築  
 ○道内7空港の一括民間委託を契機に、空港を核とした広域観光の振興を促進していくとともに、北海道新幹線の札幌開業を見据え、人やモノの交流拡大が期待される地域に対し、道内周遊を促す誘客活動を実施するなど、効果的な利用促進策を展開します。また、観光産業を支える人材の育成・確保をはじめ、**災害時などにおける基盤強化など、地域における観光インフラの充実に向けた取組を推進します。**

3 人・地域  
 (1) 協働によるまちづくりの推進や地域コミュニティの再構築【P67】  
 ■地域で互いに支え合うまちづくりの推進  
 ○持続可能で質の高い暮らしをめざし、まちなか居住の促進やまちに必要な機能の集約を行うとともに、**街並み・景観への配慮**や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組と連携させたまちづくりを進めます。

(7) 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備【P79】  
 ■連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成  
 ○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、道路網や都市内交通環境の充実を図るとともに、住民の暮らしに欠かせない地域交通の安定的な確保に向けては、国の支援制度を最大限活用しながら、国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、**地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築に取り組みます。**

○ 新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針（平成29年3月）

4 重視すべき視点と政策の柱

(2) 政策の柱

4) 地域の特色を活かした産業の活性化【P19】

- 食や自然環境など豊富な資源を活かした滞在交流型の観光地づくり
  - ・国際競争力のある質の高い観光地の形成に向け、地域の資源を活用し、産業や暮らし・文化等に触れる滞在交流型の観光地づくりを進めます。
  - ・本道観光の成長を支える外国人観光客を更に増加させるため、道内空港への国際航空路線の誘致及び空港機能の強化を図ります。また、**交通ネットワークの充実**、Wi-Fi環境の整備、観光主要施設における多言語対応の強化、ムスリム対応など、外国人観光客が安心して快適に旅行できる受入体制の整備を促進します。

5) グローバル化に対応した活力ある社会の構築【P19】

- 協働によるまちづくりの推進と地域の可能性を広げるICTの活用
  - ・日常的に必要な**生活交通の確保**など、…持続可能で質の高い暮らしをめざし、**街並み・景観への配慮**や低炭素、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組と連携させた協働によるまちづくりを進めます。
- 個性と魅力を活かし様々な連携で支え合う地域づくり
  - ・市町村が様々な行政サービスを持続的に提供できるよう、**地域の実情や特性に応じた広域連携に取り組むとともに、…、広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成を進めます。**

6) 持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備【P20】

- 連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成
  - ・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。**

○ 北海道強靱化計画（令和2年3月 令和4年6月修正）

IV 北海道強靱化のための施策プログラム

4. ライフラインの確保

4-4 道外との期間交通及び地域交通ネットワークの機能停止【P44】

（道路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。

○ ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）

道路整備の基本方針

1 【幹線道路ネットワークの形成】

○高規格幹線道路等ネットワークの形成

・圏域間の交流拡大や地域医療の充実、地域経済の活性化などを図るため、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路の整備を行います。

○活力ある都市の活性化を支える道路整備の推進

・活力ある北海道を創設するため、道民の生活や都市部の活性化を支える道路整備を行います。

○食と観光を支えるネットワークづくり

・北海道の強みである「食と観光」の基幹産業を支えるため、産業拠点や生産地、主要観光拠点が分散している本道において、物流の効率化や観光地へのアクセス向上を図るため、高規格幹線道路等の整備及び拠点とICを結ぶアクセス道路の整備を行います。

1-2) 国の計画と適合している。

- 社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）
- 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画（令和3年8月）
- 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）
- 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）

○

○ 社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）

第3章 計画期間における重点目標、事業の概要

第2節 個別の重点目標及び事業の概要について

3. 重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

政策パッケージ3-1：

魅力的なコンパクトシティの形成【P51】

（コンパクトな集積拠点の形成等）

重点施策

- ・都市計画道路（幹線道路）の整備

指標

- ・都市計画道路（幹線道路）の整備率  
H29年度 64.9%→R7年度 約68.5%

政策パッケージ3-2：

新たな人の流れや地域間交流の促進のための基盤整備【P54】

（交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成）

重点施策

- ・高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

指標

- ・道路による都市間速達性の確保率  
R元年度 57%→R7年度 約63%

4. 重点目標4：経済の好循環を支える基盤整備

政策パッケージ4-2：

地域経済を支える観光活性化等に向けた基盤整備【P66】

（国際交流拠点の機能拡充・強化）

重点施策

- ・空港アクセスの強化

○ 北海道ブロックにおける社会資本整備重点計画（令和3年8月）

第3章 北海道ブロックにおける社会資本整備の重点目標

重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

小目標3-1：北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進【P32】

（交通ネットワーク整備等による活力ある経済・生活圏の形成）

- ・高規格道路などの広域道路ネットワークによる地域・拠点の連携確保

重点目標4：経済の好循環を支える基盤整備

小目標4-2：国内外の新たな観光需要を取り込んだ観光の活性化【P32】

（国際交流拠点の機能拡充・強化）

- ・空港アクセスの強化

○ 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）

第3章 国土強靱化の推進方針

（個別施設分野の推進方針）

（8）交通・物流【P27～28】

○地域の災害特性に応じて、交通・物流施設等の浸水対策や停電対策を含めた耐災害性の向上を図るとともに、それらの老朽化対策、…及び沿道環境の適切な管理を進める。

○平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路網を「重要物流道路」として指定して、機能強化や重点支援を行うとともに…。また、緊急輸送道路等の耐震補強や道路の斜面崩壊防止などの防災対策…交通安全施設等の安全対策を推進する。

○代替輸送ルートの整備に当たっては、求められる容量及び機能を見極めるとともに、平時も含めて安定的な輸送を確保するために必要なハード対策を行う。

○ 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）

第4章 計画の主要施策

第1節 人が輝く地域社会の形成

（1）北海道型地域構造の保持・形成に向けた定住・交流環境の維持増進

②地方部の生産空間【P20】

北海道の地方部の生産空間には、…散居形態を成す生産空間における生活機能を維持するためには、住民の日常生活に必要な医療、買物、教育等の生活サービスにアクセスするための交通・情報ネットワークを確保することが不可欠である。

③地方部の市街地【P21】

北海道の地方部の市街地では、…生活空間を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、…する。また、無電柱化を推進するとともに、…さらに、市街地の人流・物流・情報流を支える幹線交通・情報ネットワークの整備を推進するとともに、…

④基礎圏域中心都市【P22】

人々の地方部への定住を維持・促進するためには、…また、基礎圏域を支える都市機能・生活機能の維持・強化を図るため、医療、福祉、介護、教育、商業等の都市機能・生活機能をコンパクトに集積し高度化を促進するとともに、人々が集まるにぎわい・憩いの空間の創出・交流機能の充実、無電柱化や都市緑化による魅力的な街並みや景観の形成を推進する。

第2節 世界に目を向けた産業の振興

（2）世界水準の観光地の形成

（世界に通用する魅力ある観光地域づくり、観光旅行消費の一層の拡大）【P34】

観光消費の増大は…旅行者の周遊を促進するため、地域が主体となって美しい景観づくりなどに取りくんでいる「シーニックバイウェイ北海道」等、北海道の雄大な景観の中での移動そのものも楽しむドライブ観光やサイクルツーリズム等の振興、テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地のネットワーク化、…を促進する。

（3）地域の強みを活かした産業の育成

（産業を支える人流・物流ネットワークの整備等）【P39、40】

北海道内の…このため、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。

2) 広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。	○
<p>○道路計画が防災計画、土地利用計画等との整合がとられているかを個別事業ごとに確認している。</p> <p>○広域的な道路計画に対しては、市町村間で連携を図るよう個別事業ごとに確認している。</p> <p>○災害リスクが考慮されているかを個別事業ごとに確認している。</p>	
<b>②目標の客観性・具体性・地域性</b>	
1) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。	○
<p>【計画の目標】</p> <p>輝きつつける北海道を創造するため、国際競争力強化に資する交通・物流拠点へのアクセス機能向上や、道内主要拠点と観光地等を結ぶ道路ネットワークの充実、地域の実情に応じた道路網や街並み・景観に配慮した都市内交通環境の形成、道民の暮らしに必要なインフラ機能の確保により、将来にわたって心豊かに住み続けることができる活力ある地域社会の形成を目指す。</p> <p>【成果目標（定量的指標）】</p> <p>「走行環境改善度の向上」：走行環境の改善が必要な道路延長のうち、改善された延長の対策率を算出する。 走行環境の改善が必要な箇所を各道路管理者が着実に実施することを明確にした成果目標となっている。</p>	
2) 地域の特性や課題を踏まえた目標を設定している。	○
<p>■地域の特性</p> <p>○広大な面積と広域分散型社会形成 北海道は全国の22%を占める広大な大地に都市が点在する広域分散型社会を形成しており、都市間距離は全国の2倍以上 ex. 最寄都市までの平均道路距離 2万人以上都市・道38km（全国19km）など</p> <p>○自動車への依存 道内の人の移動の半分以上が自動車に依存している。 道54%（全国18%） R3国土交通省旅客地域流動統計より</p> <p>○低い道路網密度 主要道路網密度 道0.22km/km<sup>2</sup>（全国平均0.49km/km<sup>2</sup>）</p> <p>■地域の課題</p> <p>○救急救命センターのカバー面積 道 6,954km<sup>2</sup>/施設（全国平均 1,273km<sup>2</sup>/1施設） 全国平均の約5.5倍の面積を1施設がカバーしている。国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調(R4.1)」より</p>	



## II. 計画の効果・効率性

### ③目標と事業内容の整合性等

1) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。

○

#### 【成果目標（定量的指標）】

「走行環境改善度の向上」：走行環境の改善が必要な道路延長のうち、改善された延長の対策率を算出する。  
走行環境の改善が必要な箇所を各道路管理者が着実に実施することを明確にした成果目標となっている。

#### 【事業内容】

- 交通・物流拠点へのアクセス機能向上：IC、新幹線駅、在来線駅、空港、港湾等へのアクセス道路整備事業
- 道内主要拠点と観光地等を結ぶ道路ネットワークの充実：バイパス、線形改良、現道拡幅等（道道）
- 地域の実情に応じた道路網：バイパス、線形改良、現道拡幅等（市町村道）

#### 【算出式】

「走行環境改善度」：走行環境が改善された道路延長／走行環境改善が必要な道路延長  
※走行環境の改善が必要な道路の対策進捗状況が把握できる指標となっている。

### ④事業の効果

1) 十分な事業効果が得られることが確認されている。

○

・現道拡幅や新設、バイパス整備などにより走行環境が改善されることを事業箇所ごとに確認している。

2) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。

○

・事業実施の際、個別事業ごとに他事業との関連性について確認している。

## III. 計画の実現可能性

### ⑤計画の具体性・円滑な事業執行の環境

1) 計画・事業の熟度が十分である。

○

・全ての事業において、調査検討が完了もしくは検討中であり、一部は事業継続中。

2) 事業実施のための環境整備が図られている。

○

・全ての事業において、調査検討が終了、地域への説明会なども完了している。一部は事業継続中。

3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体等の理解が得られている。

○

・地元期成会や自治体から要望があり、優先度も高い事業で構成されている。  
・計画策定にあたり、関係自治体へ当該整備計画への事業登載の有無、内容等について意見聴取し、了解を得ている。

## 事前評価チェックシート

計画の名称： 道内各地域の活力向上、国際競争力強化に資する道路ネットワークの機能向上・交通環境形成

事 前 評 価	チェック欄
I. 目標の妥当性 上位計画等との整合等	
I. 目標の妥当性 1 - 1) 道の計画と適合している。	○
I. 目標の妥当性 1 - 2) 国の計画と適合している。	○
I. 目標の妥当性 2) 広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。	○
I. 目標の妥当性 目標の客観性・具体性・地域性	
I. 目標の妥当性 1) 数値目標や指標を用いるなど、客観的かつ具体的な目標となっている。	○
I. 目標の妥当性 2) 地域の特性や課題を踏まえた目標を設定している。	○
II. 計画の効果・効率性 目標と事業内容の整合性等	
II. 計画の効果・効率性 1) 指標・数値目標と事業内容の整合性が確保されている。	○
II. 計画の効果・効率性 事業の効果	
II. 計画の効果・効率性 1) 十分な事業効果が得られることが確認されている。	○
II. 計画の効果・効率性 2) 他の事業との連携等による相乗効果・波及効果が得られるものとなっている。	○
III. 計画の実現可能性 計画の具体性・円滑な事業執行の環境	
III. 計画の実現可能性 1) 計画・事業の熟度が十分である。	○
III. 計画の実現可能性 2) 事業実施のための環境整備が図られている。	○

事前評価

チェック欄

III. 計画の実現可能性

3) 計画に記載された事業に関連する地方公共団体等の理解が得られている。

○