

# 社会資本整備総合交付金チェックシート

(道路・街路)

P38

計画の名称：子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策推進

事業主体名：北海道ほか13市町

チェック欄

## I. 目標の妥当性

### ①上位計画等との整合等

1-1) 道の計画と適合している。

- 北海道総合計画（平成28年3月 令和3年10月改訂）
- 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 令和5年3月改訂）
- ほっかいどう道路整備プログラム（平成31年2月）

### 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

(5) 道民生活の安全の確保と安心の向上【P47】

■ 道民の命と暮らしを守る安全・安心な社会づくり

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、より**重点的な交通安全対策をオール北海道で推進**します。

交通事故抑止に資する指導取締りを推進するとともに、**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。**

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【P80】

■ 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 令和5年3月改訂）

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

環境負荷を最小限に抑えた持続可能な社会の構築【P21】

・コンパクトなまちづくり、インフラ分野の省エネ化、**環境負荷の少ない交通・物流体系の整備**のほか、次世代自動車に対応したインフラ環境の整備を推進します。

道民生活の安全の確保と安心の向上【P22】

・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。

### 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

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**【P10】

- ・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**【P11】

- ・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。

<p>1-2) 国の計画と適合している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）</li> <li>○ 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）</li> <li>○ 国土強靱化基本計画（令和5年7月28日閣議決定）</li> <li>○ 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）</li> </ul>	○
<p>○ 社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）</p> <p>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3-3：安全な移動・生活空間の整備【P56】  人命を守ることを最優先に、<b>生活道路における安全確保策</b>、高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化、高速道路における逆走対策、特定道路をはじめとする無電柱化の推進、<b>自転車通行空間の整備等により、安全・安心な移動・生活空間を確保</b>する。</p> <p>政策パッケージ3-4：バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進【P59】  旅客施設や車両等の<b>ハード面でのバリアフリー対策を進めるとともに</b>、ソフト面でも「心のバリアフリー」を推進し、<b>高齢者、障害者、子ども、子育て世代等の多様な人々が、安全・安心かつ不自由なく移動できる地域づくりを進める</b>。</p>	
<p>○ 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）</p> <p>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3-2：安全・安心な移動・生活空間の確保【P34】  <b>生活道路における交通安全対策を推進</b>するとともに、道路防災性の向上、<b>安全で快適な通行空間の確保</b>、良好な景観の形成の観点から、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進する。</p> <p>多様な人々が安全に安心して暮らせるよう、<b>生活・移動空間におけるバリアフリーやユニバーサルデザインを推進</b>する。</p>	
<p>○ 国土強靱化基本計画（令和5年7月28日閣議決定）</p> <p>第3章 国土強靱化の推進方針  2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針  (8) 交通・物流【P57】  ⑱ 災害時においても道路交通の安全を確保するため、<b>歩行者や自転車、自動車等が適切に分離された安全な道路空間の整備や防護柵・標識・路面表示の充実</b>、信号機電源付加装置の整備、老朽化した信号機等の計画的な更新等の<b>交通安全対策を推進</b>する。</p>	
<p>○ 北海道総合開発計画（平成28年3月29日閣議決定）</p> <p>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  ③安全・安心な社会基盤の利活用  (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、近年減少傾向にあるものの、依然として多くの尊い命が犠牲となっている。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<b>交通安全施設等の整備</b>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、<b>人優先の安全・安心な歩行空間の確保を図る</b>。</p>	
<p>2) 広域的な道路計画や災害リスクが勘案されている。</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>	

## 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、通学路交通安全プログラム等に基づく要対策箇所の交通安全対策や、高齢者や障害者などが安全に活動できる社会を実現する歩行空間のユニバーサルデザイン化、地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備を推進する。

### 【成果目標（定量的指標）】

「通学路等の要対策箇所における安全度の向上」：通学路等の生活空間における安全対策が必要な箇所に対し、対策を実施した割合を算出。通学路交通安全プログラム等の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。

「自転車通行空間における安全度の向上」：地方版自転車活用推進計画における自転車通行空間の整備計画に対し、整備した割合を算出。地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備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

#### 【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）】

「通学路等の要対策箇所における安全度の向上」：通学路等の生活空間における安全対策が必要な箇所に対し、対策を実施した割合を算出。通学路交通安全プログラム等の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。

「自転車通行空間における安全度の向上」：地方版自転車活用推進計画における自転車通行空間の整備計画に対し、整備した割合を算出。地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備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】

- 通学路交通安全プログラムに基づく交通安全対策
- 未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策
- 鉄道との結節点における自由通路等の歩行空間のユニバーサルデザイン化
- 地方版自転車活用推進計画に基づく自転車通行空間整備

#### 【算出式】

「通学路等の要対策箇所における安全度の向上」：通学路等の対策実施済み延長（km）／通学路等の要対策延長（km）  
※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。

「自転車通行空間における安全度の向上」：自転車通行空間の整備済み延長（km）／自転車通行空間の整備計画延長（km）

※自転車通行空間整備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。

○

・通学路の歩道設置や歩行空間のユニバーサルデザイン化、自転車通行空間整備の実施等の内容を確認し、事業効果が得られ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。

○

・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、各期成会等の要望や、道路管理者、交通管理者、PTAや地元小学校等からなる交通安全協議会による通学路交通安全プログラムが策定・公表されるなど、地域からの要望は強い。

・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： 子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策推進

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) 地域の課題を踏まえて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・事業の塾度が十分である。	○
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)

P42

計画の名称：新幹線駅等の整備と連携した都市内輸送の効率化を図るアクセス道路の整備推進(重点)

事業主体名：北海道

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 令和5年3月改定）</li> <li>○ 北海道強靱化計画（令和2年3月 令和5年5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。**

将来像4【P27】  
 世界に広がる”憧れのくに”北海道ブランド  
 主な政策展開 □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  
 ・**北海道新幹線の札幌開業を見据えた効果的な利用促進策の展開** など

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】  
 ■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。

■連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成  
 ○新幹線や海外との航路・航空路の拡充により期待される国内外との人流・物流の拡大を一層促進するため、北海道新幹線の札幌開業に向けた整備促進や新千歳空港の国際拠点空港化の促進をはじめ、鉄道、航空路、航路といった**基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実を図る**とともに、冬期間を含めた道外との安定的な高速交通アクセスを確保するなど、**戦略的な交通ネットワークの構築を図ります。**

○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

①豊かな自然環境の保全と安全・安心な環境づくり

○道民生活の安全の確保と安心の向上【P21】

・交通事故死ゼロを目指すため、安全・円滑な道路交通環境の整備などを進めます。

4) 地域の特色を活かした産業の活性化【P25】

○「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、効果的な利用促進策を展開します。また、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。

⑤グローバル化に対応した活力ある社会の構築【P26】

○協働によるまちづくりの推進

・日常的に必要な不可欠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、まちなか居住の促進やまちなに必要な機能集約の取組、街並み・景観への配慮や脱炭素、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

・道民や市町村はもとより、民間企業、NP0、大学など多様な主体と連携・協働し、さらには、関係人口、道外企業などとも連携・協働を図りながら、地域づくりを進めるとともに、市町村の広域連携に取り組みます。また、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【P27】

○連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成

・新幹線や海外との航路・航空路の拡充により期待される国内外との人流・物流の拡大を一層促進するため、北海道新幹線の札幌開業に向けた整備促進や新千歳空港の国際拠点空港化の促進をはじめ、鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実を図るとともに、冬期間を含めた道外との安定的な高速交通アクセスを確保するなど、戦略的な交通ネットワークの構築を図ります。

・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5年5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。

4 【安全・安心な道路交通の確保】

○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

・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）（令和5年7月28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）

- ・都市計画道路(幹線道路)の整備
- 都市計画道路(幹線道路)の整備率

H29年度 64.9% → R7年度 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】

（コンパクトな集積拠点の形成等）

- ・都市計画道路(幹線道路)の整備
- ・都市計画道路(幹線道路)の整備率

H29年度 78.5% → R7年度 80.5%

（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）（令和5年7月28日変更決定）

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【P54～62】

⑩災害時の広域避難や救援物資輸送にも資する高規格道路等へのアクセス性の向上を図る。

⑪医療活動や避難所等における感染症対策に必要な資機材確保を支えるため、交通ネットワーク強化を図る。

○ 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。さらに、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、都市環の時間距離を縮める高規格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。

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。

○

- 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】

北海道新幹線（新函館北斗～札幌）の整備など交通拠点の整備が進められ、北海道内の交通体系が大きく変わることから、北海道新幹線駅などの交通拠点整備と連携したアクセス道路の強化や都市内輸送の効率化を図る。

【成果目標（定量的指標）】

「新幹線駅周辺の地域活性化向上」：新幹線駅周辺での公共空間整備に伴う利用率を算出する。

新幹線駅周辺整備により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。

「新幹線駅などの交通拠点周辺の交通量増加」：新幹線駅周辺幹線道路などの交通量を算出する。

新幹線駅周辺整備により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86%（全国20%） R4国土交通省旅客地域流動統計より

■ 地域の課題

○ 救急救命センターのカバー面積 道 6,419km<sup>2</sup>/施設（全国平均 1,260km<sup>2</sup>/施設）

全国平均の約5.1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）】

「新幹線駅周辺の地域活性化向上」：新幹線駅周辺での公共空間整備に伴う利用率を算出する。

新幹線駅周辺整備により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。

「新幹線駅などの交通拠点周辺の交通量増加」：新幹線駅周辺幹線道路などの交通量を算出する。

新幹線駅周辺整備により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：新幹線駅等へのアクセス道路整備事業

#### 【算出式】

「新幹線駅周辺での公共空間整備に伴う利用率」：新幹線駅周辺利用可能公共空間／現新幹線駅周辺利用可能公共空間

※公共空間の整備の進捗状況が把握できる指標となっている。

「新幹線駅周辺幹線道路などの交通量」：新幹線駅周辺幹線道路など将来交通量／新幹線駅周辺幹線道路など現在交通量

※幹線道路の整備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。

○

・駅前広場の整備やアクセス道路の整備により公共空間利用の増加が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る。

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。

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： 新幹線駅等の整備と連携した都市内輸送の効率化を図るアクセス道路の整備推進

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。

○