

# 札幌都心アクセス道路検討会（第3回）

日時：平成29年12月18日（月）  
13時00分～

場所：TKP 札幌駅カンファレンスセンター  
カンファレンスルーム2B

## 議 事 次 第

### 1. 開会

### 2. 議事

（1）各機関における創成川通の検討内容について

### 3. 閉会

#### ≪ 配布資料 ≫

資料1：第2回検討会の議事及び検討事項（案）

資料2：北海道開発局資料

資料3：北海道提供資料

資料4：札幌市提供資料

資料5：検討会の進め方（案）

# 札幌都心アクセス道路検討会規約

## ( 名称 )

第1条 本会は「札幌都心アクセス道路検討会」(以下、「本会」という。)と称する。

## ( 目的 )

第2条 北海道新幹線札幌延伸等を踏まえ、札幌都心部と高速道路とのアクセス強化を図るため、関係機関の連携のもと、創成川通の課題解決方策について検討を行う。

## ( 組織 )

第3条 本会の構成員は、次のとおりとする。また、必要に応じて、追加することができる。

札幌市都市計画担当局長

北海道建設部長

北海道開発局建設部長

## ( 庶務 )

第4条 本会の庶務は、関係機関の協力を得て、北海道開発局において処理する。

## ( その他 )

第5条 本規約に定めるもののほか、必要な事項は会議に諮って決める。

## ( 附則 )

この規約は、平成28年12月19日から施行する。

## 札幌都心アクセス道路検討会(第2回)の議事

議 事	主な発言
<p>各機関における 創成川通の検討 内容について</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成42年度末の北海道新幹線札幌延伸により更なる観光客の増加が期待され、その効果を全道に波及させるためにも道内各地へアクセスするための創成川通の機能強化が必要である。合わせて札幌北インターチェンジ及び札幌駅とのアクセス性に配慮が重要。</li> <li>・札幌都心部については、交通量が多く連続的に混雑が発生し、更に事故危険区間が複数存在する。札幌駅への円滑なアクセスを確保するため課題解決が重要。</li> <li>・都心側は、札幌市のまちづくりの重要な拠点であることから、都心部の親水空間との連続性や東西市街地の連携の強化等の地域のまちづくりの方針と整合を図り、創成川通の整備及びまちづくりの実施が重要。</li> <li>・創成川通沿線には市街地が形成されているため、創成川通の整備にあたっては、現況敷地を最大限活用するとともに立体的な道路構造などで現況の主要交差道路の通行機能の確保に配慮が必要。</li> <li>・創成川通の北34条交差点は、都心部と高速道路とのアクセス性に係る重要な交差点である。また、創成川通と北部方面を結ぶ交通が多いことによる渋滞及び事故の課題が多いことから北34条交差点の課題解決が重要。</li> <li>・高速道路との接続については、特に札幌北ICのオフランプ部の混雑が広域交通の課題となっていることから、高速道路から円滑に創成川通を利用できる構造が必要。</li> <li>・まちづくり面の市民合意に向けて、具体的な手法を検討し、更なる認識共有を深める取組みを実施。</li> <li>・北海道及び札幌市からの地域の配慮事項を踏まえ、構造等の概略的な検討を進める。</li> </ul>

## 札幌都心アクセス道路検討会の検討事項(案)

検討事項	内 容
構造の概略検討	・まちづくり計画等の地域の意向を踏まえて道路の概略構造案を検討
広域的な視点での整備効果の整理	・道央都市圏をはじめ全道への波及効果等を整理
創成川通の整備と合わせたまちづくりの検討	・想定される整備形態を踏まえて、まちづくり面の機能強化を検討
市民等とのさらなる認識共有	・道路構造やまちづくりについて検討の進捗に応じて市民等との認識共有を深める取組みを実施

札幌都心アクセス道路検討会(第3回)

# 創成川通の構造検討

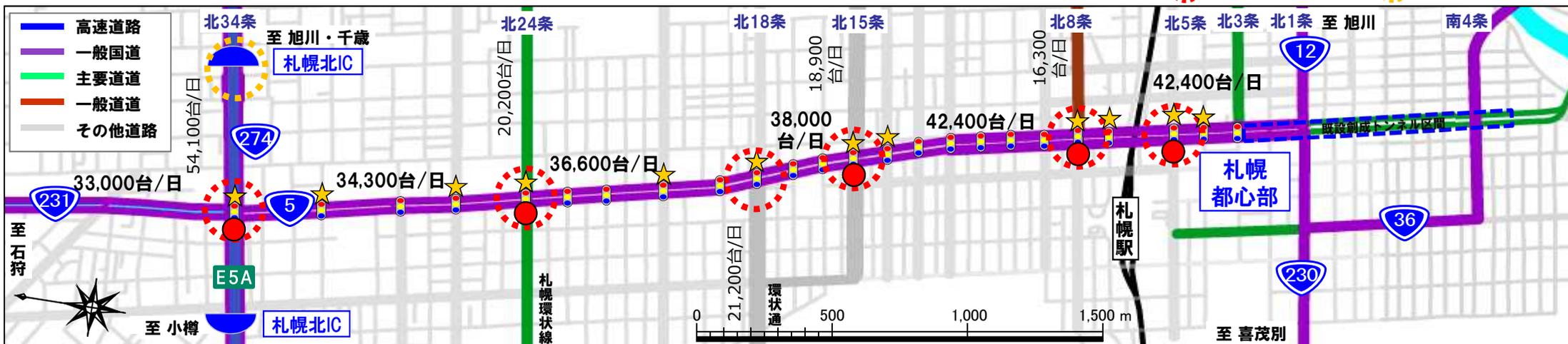
国土交通省北海道開発局

# 創成川通の構造検討（現道の課題）

## 【創成川通の課題】

- ① 主要渋滞箇所交差点が**5箇所存在**し、交差点を中心に**慢性的な渋滞**が発生
- ② 信号交差点が**24箇所連担**し、交差点での**加減速による速度低下**が発生し、特に**冬期は連続的に混雑**が発生
- ③ 札幌自動車道・札幌北IC(千歳方面)出口で**慢性的に渋滞**が発生し、都心部への円滑な移動が困難
- ④ 事故危険区間交差点が**12箇所存在**し、**死傷事故率は全道の約6倍**と非常に高い頻度で事故が発生

創成川通の検討区間における ●：主要渋滞箇所 ☆：事故危険区間 ○：主要交差点 ○：IC出口の渋滞



### ▼ 主要渋滞箇所交差点及び信号連担等による速度低下状況



夏の北19条交差点付近  
(札幌北IC～札幌駅間 夏期13分～22分)

冬の北19条交差点付近  
(札幌北IC～札幌駅間 冬期14分～56分)

### ▼ 札幌北IC合流部の渋滞状況



札幌北IC(千歳方面)出口ランプ(赤丸)と  
高速本線の渋滞状況(右下)

### ▼ 死傷事故率の比較



資料：H24-27 ITARDAデータ  
対象区間：北34条交差点～北3条交差点



構造形式	別線整備		現道活用
	高架構造	地下構造	交差点改良
構造のイメージ			
交通面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・速達性、定時性を要する交通、高速利用交通の機能分担が図られる</li> <li>・連担する信号交差点を回避することが可能</li> <li>・交通が集約されることで、現道及び並行路線の混雑が解消</li> <li>・冬期に積雪の影響を受ける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・速達性、定時性を要する交通、高速利用交通の機能分担が図られる</li> <li>・連担する信号交差点を回避することが可能</li> <li>・交通が集約されることで、現道及び並行路線の混雑が解消</li> <li>・冬期に積雪の影響を受けない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号交差点を回避できないため速達性、定時性は現況とほぼ変わらない</li> <li>・並行路線からの交通転換が見込まれず、面的な混雑緩和にならない</li> <li>・冬期に積雪の影響を受ける</li> </ul>
環境面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・景観、日照、騒音等の調査が必要</li> <li>・高架橋を河川上空に整備するため創成川の景観に影響がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東西市街地の連携が図られる</li> <li>・地上部の親水緑地空間の整備が可能</li> <li>・景観が良く、騒音問題の可能性は低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車線幅幅を河川上に整備するため創成川の景観に影響がある</li> </ul>
経済面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下構造に比べると事業費が安価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費が高価となる</li> <li>・河川、地下埋設物の移設が発生する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安価であり部分的な整備が可能</li> <li>・交差点によっては用地買収が必要</li> </ul>
概算費用	約140億円～180億円/km当り	約200億円～260億円/km当り	約5億円～10億円/箇所当り

※概算費用は、都市部における他事例を踏まえて試算

## 概略構造検討の留意点

区間		高速道路周辺部	中間部	札幌都心部
別線整備	高架構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道課題の解決が可能</li> <li>・本線での用地支障なし</li> <li>・公共施設・医療施設等の重要施設を回避</li> <li>・東西市街地の連携確保が可能</li> <li>・緑地景観形成は部分的に可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道課題を解決が可能</li> <li>・本線での用地支障なし</li> <li>・公共施設・医療施設等の重要施設を回避</li> <li>・東西市街地の連携確保が可能</li> <li>・緑地景観形成は部分的に可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR高架橋を高架で回避し、既設創成トンネルと接続することが構造上不可</li> </ul>
	地下構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道課題の解決が可能</li> <li>・本線での用地支障あり</li> <li>・公共施設、医療施設等の重要施設を回避</li> <li>・東西市街地の連携確保が可能</li> <li>・緑地景観形成が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道課題の解決が可能</li> <li>・本線での用地支障なし</li> <li>・公共施設、医療施設等の重要施設を回避</li> <li>・東西市街地の連携確保が可能</li> <li>・緑地景観形成が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道課題の解決が可能</li> <li>・本線での用地支障なし</li> <li>・ホテル、医療施設等の重要施設を回避</li> <li>・既設創成トンネルとの接続が可能</li> <li>・札幌駅とのアクセス確保が可能</li> <li>・東西市街地の連携確保が可能</li> <li>・親水緑地空間の連続性の確保が可能</li> <li>・【都心まちづくり計画】に整合</li> </ul>
現道活用	交差点改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の課題の抜本的な解決とならない</li> <li>・北34条交差点は、札幌新道側の課題解決とならない</li> <li>・交差点によっては用地支障あり</li> <li>・公共施設、医療施設等の重要施設を回避</li> <li>・東西市街地の連携、緑地景観形成は現況と変わらず</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の課題の抜本的な解決とならない</li> <li>・交差点によっては用地支障あり</li> <li>・公共施設、医療施設等の重要施設を回避</li> <li>・東西市街地の連携、緑地景観形成は現況と変わらず</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の課題の抜本的な解決とならない</li> <li>・交差点によっては用地支障あり</li> <li>・ホテル、医療施設等の重要施設を回避</li> <li>・既設創成トンネルとの接続が可能</li> <li>・札幌駅とのアクセス確保、東西市街地の連携は現況と変わらず</li> <li>・親水緑地空間の連続性の確保は不可</li> <li>・【都心まちづくり計画】に整合</li> </ul>

## 創成川通の構造検討方針

- ・現道の交通課題を解決するための構造を検討
- ・地域のまちづくりの計画や方針に配慮した構造を検討
- ・広域的な整備効果を最大限発現する構造を検討



### 対策(案)

高架構造・地下構造・交差点改良案の組み合わせを検討

# 第3回 札幌都心アクセス道路検討会

---

平成29年12月18日

北海道



# 都心アクセス強化検討に関する地域の意見

○道央都市圏都市交通マスタープランを策定した際の協議会の構成員<sup>\*</sup>による、都心アクセス強化に関する情報共有や創成川通の課題、期待する効果などについて、意見交換を実施

<sup>\*</sup>構成員：北海道、札幌市、小樽市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩市、当別町、南幌町、長沼町(事務局：北海道、札幌市)

## 観光

- ・レンタカー利用のインバウンド観光が増加してきており、速達性の向上や札幌北ICの混雑解消に期待
- ・都心アクセス強化により、今以上に札幌市から当市へ足を伸ばす観光客が増えることを期待
- ・平成30年度に余市～小樽間が開通予定であり、高速道路の利用増が期待され、観光面や物流面でも都心アクセス道路の整備が必要

## 医療(救急搬送等)

- ・町内から札幌市への救急搬送は、現在、主に一般道を利用している。都心アクセス道路の整備により、速達性や定時性が向上し、救急医療の充実が期待
- ・救命救急で10分短縮の効果は大きい。また、札幌市へ通院する市民も多いので、都心アクセス強化が果たす役割は大きい
- ・札幌市へ通院している住民が多いが、冬期の通院が大変だと聞いている。都心アクセス強化により、渋滞を解消し、定時性の確保に期待

## 物流・経済

- ・石狩湾新港地区には多くの会社が立地しており、札幌市内へ食料や燃料、リネン品等を毎日搬送している会社も多い。特に、冬期は渋滞による遅れが大きな課題となっており、速達性の向上と定時性の確保に期待
- ・創成川通を利用する事業者も多く、定時性が確保されることは大きなメリット。物流関係の利便性が向上することを期待

## 暮らし(通勤、通学等)

- ・通勤や通学で札幌市内へ通う住民が多く、通学は高速バスを利用するのが一般的。高速バスは札幌北ICを下りて都心部に向かうが、特に冬期は創成川通の渋滞により遅刻する生徒が多いことから、札幌都心アクセス道路の整備による渋滞解消に期待
- ・当町から札幌方面へ向かうには、一般道路を経由する2種類のルートがあるが、都心アクセス強化により創成川通経由の時間短縮が期待でき、通勤や買い物などの面で利便性が高まる。また、定住政策を進める上でも都心部とのアクセス改善は重要
- ・高齢化が進む中、高齢ドライバーにとって、冬の札幌市内の一般道を走行するのは辛いことから、定時性が確保された安全な道路が整備されることに期待
- ・昨年度、札幌市が実施したアンケート調査では、市民の都心アクセス道路への関心は予想以上。当市においても生活に密着した道路であると認識

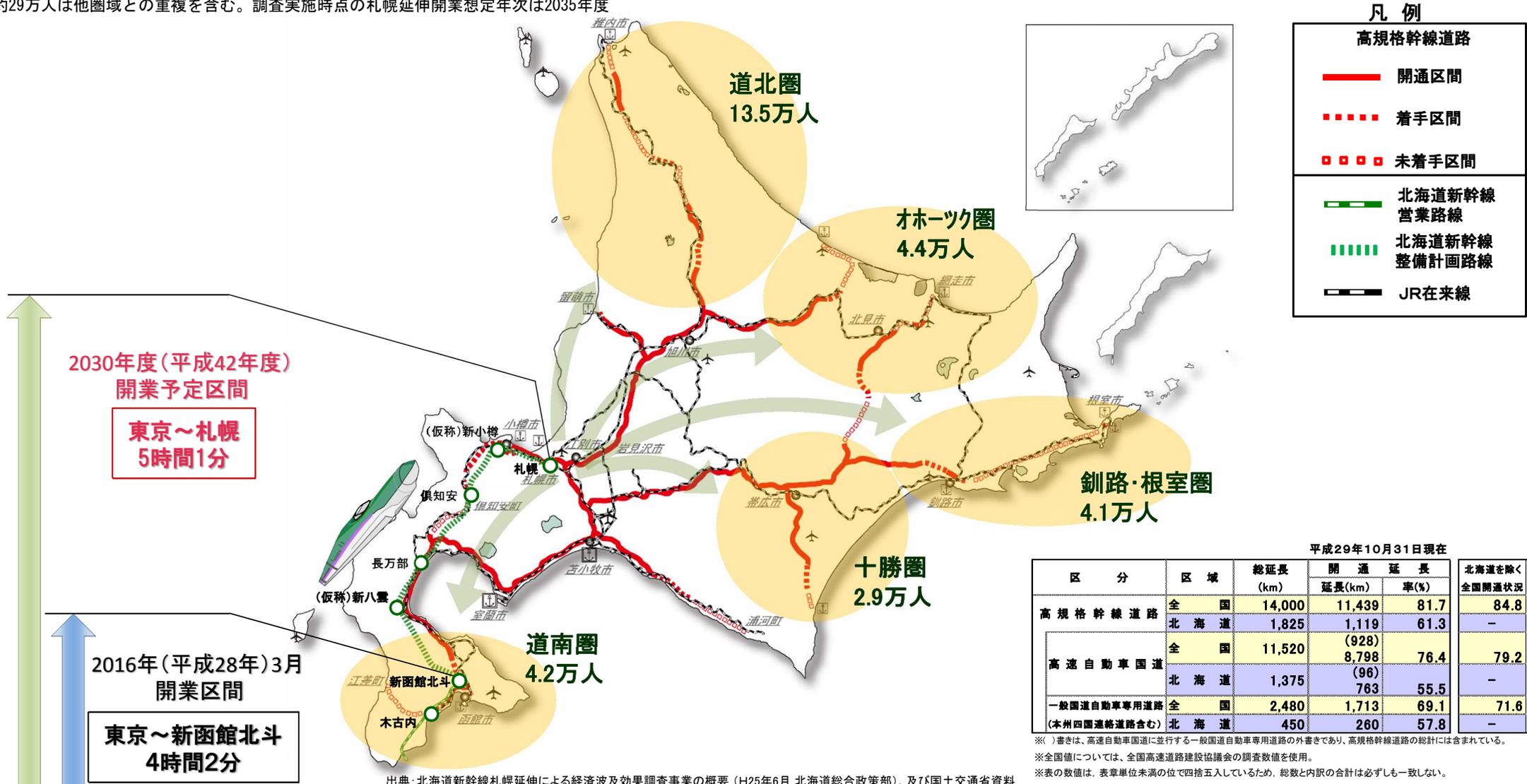
## その他

- ・札幌都心部までは、一般道路を主に利用するが、札幌都心アクセス道路の整備によって、交通が転換され、他の一般道路の渋滞緩和も期待。
- ・北34条交差点より北側も渋滞している。構造検討の際には、交差点の渋滞対策も検討が必要
- ・札幌北IC出口が渋滞している場合は、前後のICで高速道路を降りることもある。札幌北ICの渋滞緩和に期待
- ・移住政策として、札幌市と千歳市(空港)の間に位置していることをPRしており、都心アクセス道路の整備による札幌都心部へのアクセス向上は、まちの魅力向上につながると期待

# 北海道新幹線札幌延伸による波及効果

- 道では、平成25年度に北海道新幹線の札幌延伸による経済波及効果調査を実施
- 札幌延伸により交流人口が年間約42万人純増すると予測。また、道央圏に到着後、道内各圏域を周遊する交流人口の純増は約29万人\*
- 2030年度末の札幌開業に向け、札幌から全道各地に至る高規格幹線道路ネットワークの早期形成及び札幌駅と高規格幹線道路のアクセス改善が急務

\* 約29万人は他圏域との重複を含む。調査実施時点の札幌延伸開業想定年次は2035年度



出典：北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業の概要（H25年6月 北海道総合政策部）、及び国土交通省資料





# 高規格幹線道路へのアクセス改善の取り組み事例①（新千歳空港インター線）

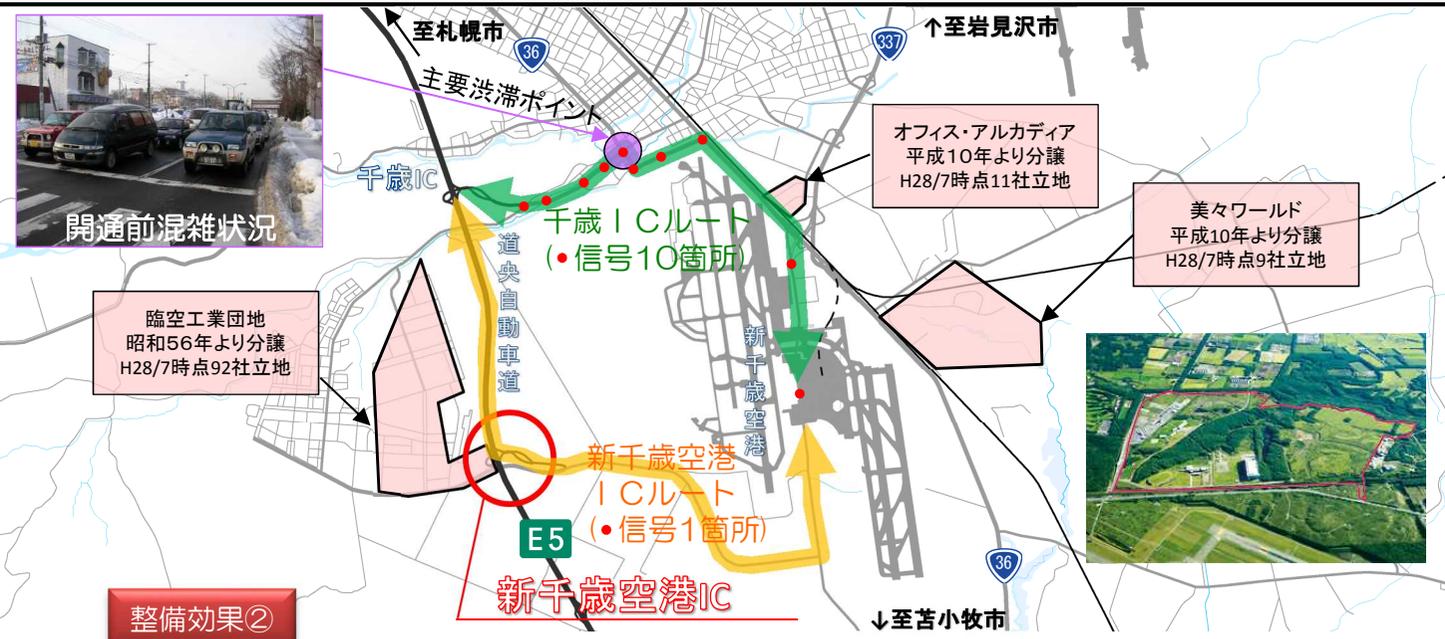
- 道では、国際線をはじめ、乗降客数が増加傾向にある新千歳空港と道都札幌市等とのアクセス改善のため、道央道の追加ICとして、新千歳空港ICを設置
- 新千歳空港と道央自動車道を結ぶ自動車交通が分散されたことにより、千歳市内の渋滞が緩和され、定時性が向上するなどの効果を発揮
- 新千歳空港IC設置により利便性が向上し、周辺工業団地への企業立地が加速

## 新千歳空港インターチェンジの概要

- 路線名 道道新千歳空港インター線
- 設置箇所 千歳市 泉沢・平和
- 事業期間 H21～H25
- 延長 1.0km
- 幅員 車道部7.0m、全幅員14.5m
- 規格 ランプ種別Aランプ規格
- 形式 トランペット型インターチェンジ
- 開通 平成25年8月3日

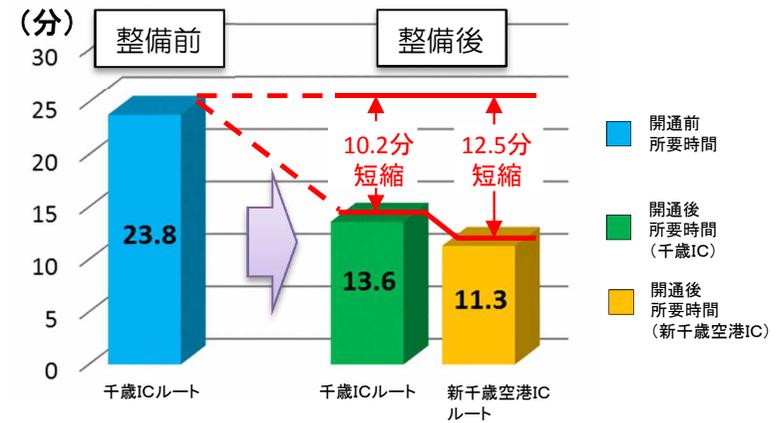


開通前混雑状況



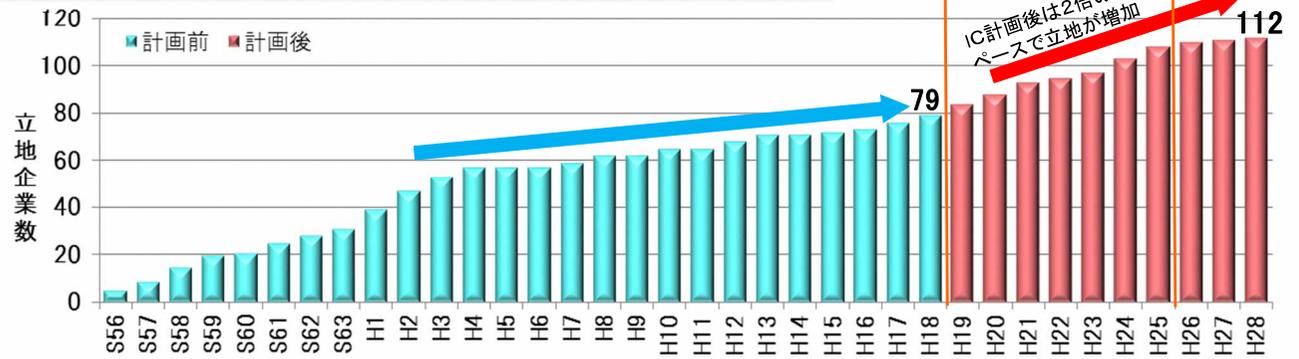
## 整備効果①

平日ピーク時間における千歳ICから空港までの所要時間



## 整備効果②

新千歳空港IC設置前後の周辺工業団地への企業立地件数



出典：交通実態調査（北海道）

出典：要覧ちとせ



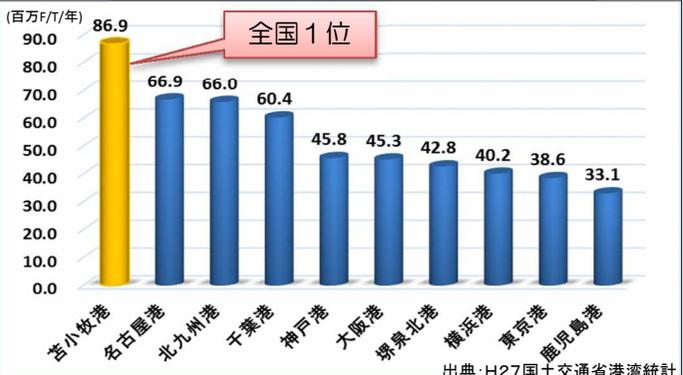
# 高規格幹線道路へのアクセス改善の取り組み事例②（苫小牧中央IC（仮称））

- 道では、内国貿易の取扱量全国第一位を誇り、国際拠点港湾である苫小牧港と道央道のアクセス強化などを図るため、追加ICとして苫小牧中央IC（仮称）に設置を進めている
- 苫小牧港は、道内の内国貿易取扱量の5割以上を占めており、当該ICの整備により物流の効率化などが期待される
- 苫小牧中央IC（仮称）の設置により、フェリー利用者の利便性向上も期待される

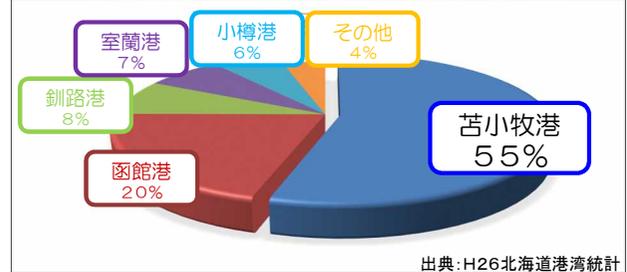
## 苫小牧中央インターチェンジ（仮称）の概要

- 路線名 道道苫小牧中央インター線（仮称）
- 設置箇所 苫小牧市 高丘
- 事業期間 H28～H32
- 延長 1.2 km
- 幅員 車道部7.0m、全幅員14.5m
- 規格 ランプ種別Aランプ規格
- 形式 トランペット型インターチェンジ

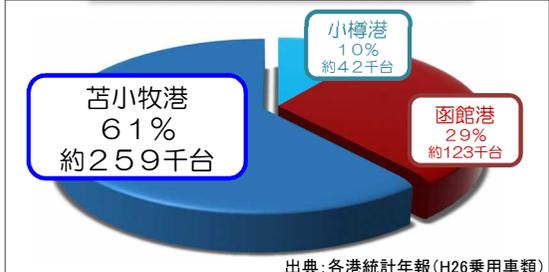
## 内国貿易取扱貨物量【全国順位】



## 内国貿易取扱貨物量北海道シェア



## 道内港別フェリー利用台数

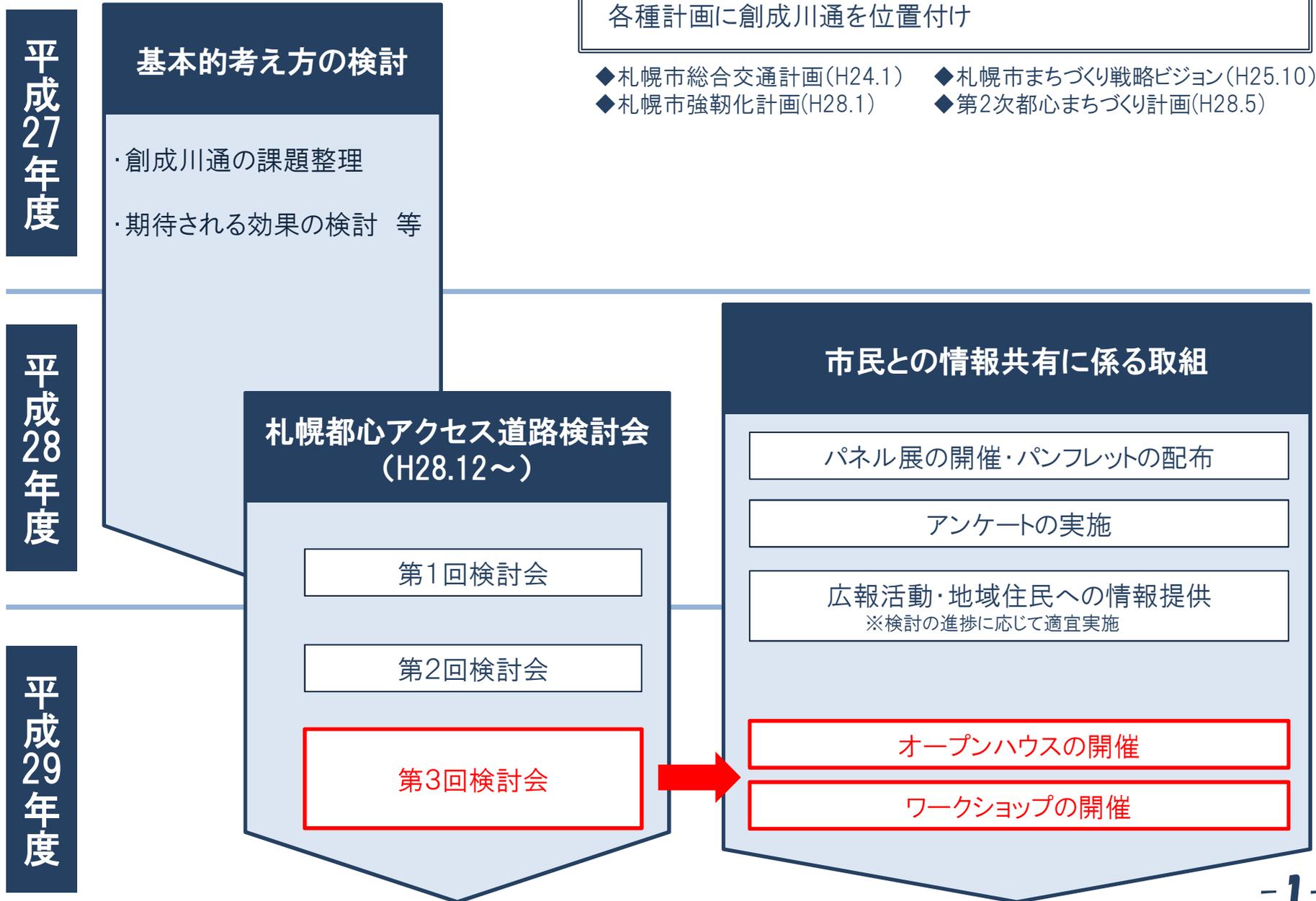


## 国道36号の混雑状況



## 第3回 札幌都心アクセス道路検討会

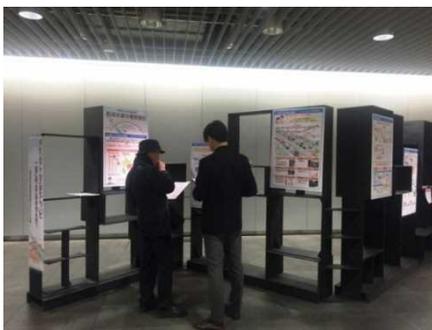
# 札幌市資料



## パネル展

- 札幌駅前通地下歩行空間や札幌市役所等5会場において、都心アクセス強化(創成川通の機能強化)に関するパネル展を開催(平成28年10月～11月)

### ▼パネル展開催状況 (札幌駅前地下歩行空間)



### ▼パンフレット



## パンフレット

- パネル展会場において、約1,400人の方にパンフレットを配布。
- パネル展のほか、各区役所等でも配布。(平成28年10月～)

## アンケート

- 都心アクセス強化への期待や現況道路に感じる課題などを把握するためにアンケート調査を実施し、1,004票の回答を回収(平成28年10月20日～11月18日)

## 広報活動

- 検討の進捗に応じ、ホームページへの掲載や広報さっぼろ等により検討状況を周知(平成28年8月～)

## 地域住民への情報提供

- 検討の進捗に応じ、沿線町内会への回覧や沿線連合町内会役員への説明等により検討状況を周知(平成28年8月～)

オープンハウス

- 市民に検討状況について情報提供した上で、意見を直接聞き、今後の検討の参考とするため、検討状況に係るパネル展示を行い、来場者から意見を募集する**オープンハウス**の開催を検討。



▲オープンハウスイメージ  
(H16年11月 創成川通「まちづくり広場」)

ワークショップ

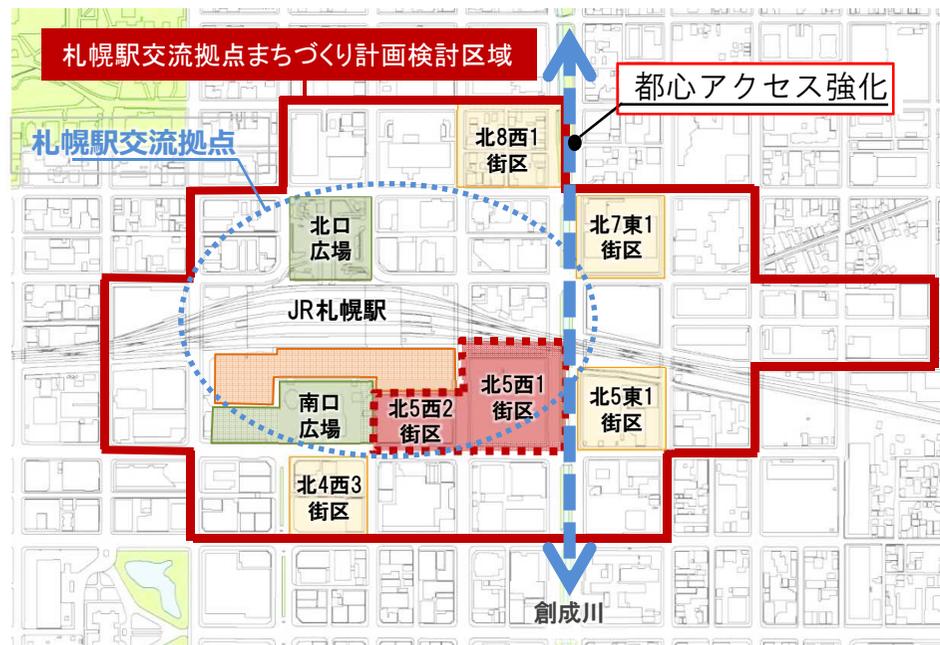
- 市民同士が対話し、都心アクセス強化への理解を深めるとともに、出てきた意見を今後の検討の参考とするため、**ワークショップ**の開催を検討。



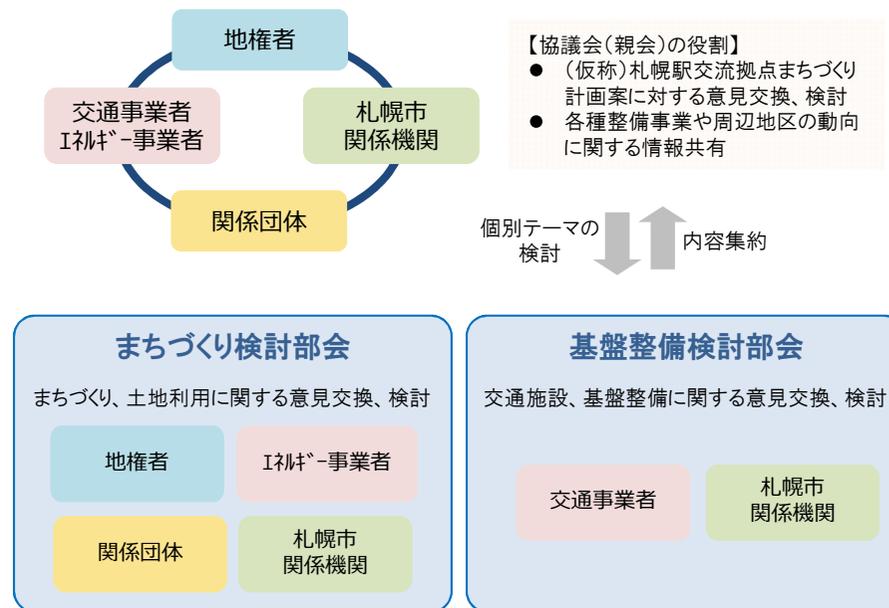
▲ワークショップイメージ  
(H26年12月 都市計画マスタープラン見直しに係る「第2回まちづくりワークショップ」)

- 札幌駅交流拠点及びその周辺のまちづくりの考え方を示すものとして「(仮称)札幌駅交流拠点まちづくり計画」の策定を予定しており、「札幌駅交流拠点まちづくり協議会」を設置し、検討を進めている。

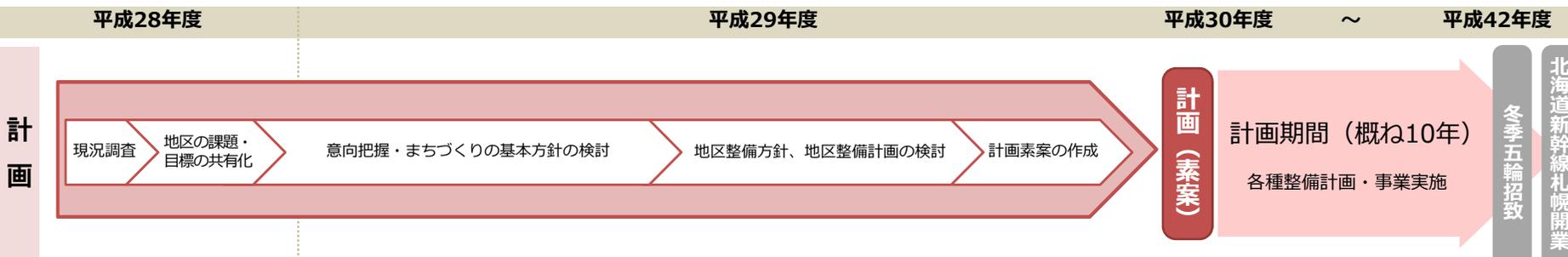
## ▼計画検討区域



## ▼札幌駅交流拠点まちづくり協議会



## ▼スケジュール



# 札幌都心アクセス道路検討会の進め方(案)

札幌都心アクセス道路検討会

第1回検討会  
(H28.12.19)

検討会の設置、検討事項および進め方を確認

平成29年度より直轄調査に着手

[札幌都心部と高速道路のアクセス強化に向けた、構造等の概略的な検討の調査を実施]

第2回検討会  
(H29.8.10)

【国】 国道5号の渋滞状況等

【道】 広域的な整備効果の検討状況

【市】 市民の合意形成・まちづくりの視点について

今回

【国】 対策案、概算費用

【道】 広域的な整備効果促進事業

【市】 市民合意の取組状況

※必要に応じ開催

国道5号 創成川通に関する検討会のとりまとめ

計画段階評価