

札幌都心アクセス道路検討会（第4回）

日 時：平成 30 年 3 月 13 日（火）
16 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 2 B

議 事 次 第

1. 開会

2. 議事

- (1) 市民との情報共有に係る取組
- (2) 検討結果のとりまとめ
- (3) 今後の札幌都心アクセス道路の進め方（案）

3. 閉会

《 配布資料 》

資料 1：都心アクセス強化に関するオープンハウス及び
ワークショップの開催状況

資料 2：検討結果のとりまとめ

資料 3：今後の札幌都心アクセス道路の進め方（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。

第4回 札幌都心アクセス道路検討会

札幌市資料

平成27年度

基本的考え方の検討

- ・創成川通の課題整理
- ・期待される効果の検討 等

各種計画に創成川通を位置付け

- ◆札幌市総合交通計画(H24.1)
- ◆札幌市まちづくり戦略ビジョン(H25.10)
- ◆札幌市強靱化計画(H28.1)
- ◆第2次都心まちづくり計画(H28.5)

平成28年度

札幌都心アクセス道路検討会 (H28.12~)

第1回検討会

第2回検討会

第3回検討会

市民との情報共有に係る取組

パネル展の開催・パンフレットの配布

アンケートの実施

広報活動・地域住民への情報提供
※検討の進捗に応じて適宜実施

オープンハウスの開催

ワークショップの開催

平成29年度

- 平成30年1月28日～2月2日にかけて、検討状況などに係るパネル展示を行うとともに、会場に職員が常駐し、来場者から質問や意見を受け付ける【「都心アクセス強化」情報広場～見て・知って・考えるオープンハウス～】を開催。

▼開催場所・開催日時

会場	開催日時
札幌駅地下街アピア「太陽の広場」	平成30年 1月28日(日)、29日(月) 10:00～18:00
北区民センター 1階ロビー	平成30年 1月31日(水) 10:00～18:00
東区民センター 1階ロビー	平成30年 2月 2日(金) 10:00～18:00

▼開催状況



札幌駅地下街アピア
「太陽の広場」



北区民センター



東区民センター

- 4日間で600名以上の方が来場し、このうち約7割の約450名の方と対話。
- 整備形態等に関する様々な意見のほか、市民の抱く疑問や、市の説明を聞いて取組の目的を理解できたという声等も伺うことができた。

- 創成川通は混雑。特に、朝夕ラッシュ時と冬期の混雑が著しい。
- 雪や防災を考えると地下が良い。地上活用も可能。
- 想定外の水害を考えると、地下は難しいと思う。
- 高速道路との接続を考えると、北34条周辺は高架が良い。
- 高架は沿線環境(騒音・振動・排気)を考えると難しい。
- 混雑している交差点のみ右折レーンを付ければ良い。
- 交差点改良は、根本的解決にならない。
- 札幌北ICは混雑が酷いので優先的に改善してほしい。
- 創成川通は交通量が多く、何万台もの車の損失時間を合計すれば、時間短縮効果は非常に大きい。
- 別線整備する場合、どこで乗り入れできるのか。
- 費用とその効果をよく勘案して検討を進めてほしい。
- 通過交通とアクセス交通を分離できるようにしてほしい。
- 具体的な道路の構造がどうなるのかが知りたい。
- 工事期間中は現在の道路は使えるのか、または、代替路線について考慮しているのか。
- すぐにできること、優先すべきことを考えて、段階的に進めていくべき。
- 説明を受けて、混雑解消だけが目的の事業ではないことが理解できた。
- オープンハウスの取組は良いこと。今後も市民の話をしっかり聞いてほしい。

- 平成30年2月10日に、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、いただいた意見を今後の検討の参考にするため、【「都心アクセス強化を考えるワークショップ」】を開催。

▼開催場所・開催日時

STV北2条ビル 6階A・B会議室 平成30年2月10日（土） 10:00～16:00

▼参加者

30名

※無作為に抽出した18歳以上の市民3,000名に参加募集案内を送付し、参加を希望された方から決定

▼開催状況



グループワーク



検討内容の発表

- 5グループに分かれワークショップを実施し、市民目線から見た都心アクセス強化の役割や必要性を整理するとともに、整備形態ごとのメリット・デメリット・アイデアについて議論。
- 議論の結果、沿線環境や災害対応に配慮を求める意見や、地上部空間の活用等、まちづくりに関するアイデア等も多くいただいた。
- ワークショップ参加者の多くの方から、都心アクセス強化の必要性等の理解が深まったとの声をいただいた。

▼都心アクセス強化の役割や必要性について

- ネットワーク性を高めることで、観光等の経済効果が期待。
- 生活道路としてもよく使われる道路であり、渋滞解消のためにも取組は必要。
- 事業費に見合う効果が得られるか、維持管理費も含めて検討していくことが必要。

▼整備形態ごとのメリット・デメリット・アイデア

	高架構造	地下構造	交差点改良
メリット	<ul style="list-style-type: none"> •時間短縮効果が高く、高速道路とのアクセスもしやすい。 •地下構造に比べてコストが安い。 	<ul style="list-style-type: none"> •雪の影響がないことが一番のメリット。 •時間短縮効果が高く、景観も損なわない。 	<ul style="list-style-type: none"> •コストが安く、車の流れが良くなることで、安全性の向上も期待。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> •雪の影響、騒音・振動、景観、日照、河川環境への影響、地震時の安全性などが不安。 	<ul style="list-style-type: none"> •水害時の安全性などが不安 •コストの高さが課題。 	<ul style="list-style-type: none"> •効果が小さく、交差点改良のみでは根本的な解決にならない。
アイデア	<ul style="list-style-type: none"> •シンボルとなるようなユニークなデザインのものを作る。 	<ul style="list-style-type: none"> •地上の空きスペースの活用により地域活性化。 	<ul style="list-style-type: none"> •創成川の一部を暗渠化して車線を増やす。

▼今後の取組

- 市民との合意形成に向けた取組を市が中心となり実施。

札幌都心アクセス道路検討会（第4回）

検討結果のとりまとめ

目次

計画の位置付け	・ ・ ・ ・	1
都心アクセス強化の必要性	・ ・ ・ ・	2
交通課題	・ ・ ・ ・	3
整備効果	・ ・ ・ ・	5
対策案・概算費用	・ ・ ・ ・	8
市民との情報共有に係る取組	・ ・ ・ ・	10
札幌都心アクセス道路検討会のとりまとめ	・ ・ ・ ・	13

1. 計画の位置付け（国、北海道、札幌市）

国	北海道	札幌市
<p>【北海道総合開発計画(第8期計画) (平成28年3月29日 閣議決定)】</p> <p>札幌都市圏は、基礎圏域の一つとして、多くの人々の日常生活を支えているのみならず、<u>行政、経済等の面での北海道全体に及ぶ中枢管理機能や、研究、文化、芸術等の面で他の基礎圏域では提供できない高次都市機能を担っている</u>。北海道内各地域から札幌都市圏への人口流出等により、人口や都市機能の面での札幌一極集中が進んでいるが、一方、札幌都市圏が巨大なダム機能を発揮して、北海道からの人口流出を抑制し、大規模な人口集積がなければ成立し得ない高次都市機能を北海道にもたらしている、との見方もできる。<u>札幌都市圏が担う中枢管理機能・高次都市機能を北海道の発展のために不可欠なものとして捉え、札幌都心部の機能強化、北海道全域とつながる広域的な交流・連携機能の確保を通じて、北海道全体を牽引するための環境整備を図ることが重要</u>である。このため、北海道新幹線札幌延伸を見据えつつ、札幌都心部や駅等の交通結節点周辺における交流拠点の整備、にぎわい・憩いの空間の創出、公共交通機関や自転車の利用促進を通じた移動の利便性・快適性・回遊性の向上、無電柱化の推進、自立分散型エネルギーシステムの整備等により、高次な都市機能がコンパクトに集積した魅力ある都市空間の創出を図る。また、<u>札幌都心部と全道各地を結ぶ高規格幹線道路網とのアクセスの強化</u>や骨格道路網の整備、空港・港湾の利用促進等により、観光客の道内周遊促進を含め、広域的な交流・連携を強化する。</p>	<p>【道央都市圏都市交通マスタープラン（H22.3策定）】</p> <p>北海道と札幌市及び周辺の6市3町で構成する「道央都市圏総合都市交通体系調査協議会」で策定した「道央都市圏都市交通マスタープラン」において、<u>骨格道路網として「2高速・3連携・2環状・13放射道路」を位置付け、特に創成川通については、「都心アクセス強化道路軸」として、重点的に機能強化を図ることとしている</u>。</p> <p>「暮らし」、「活力」、「環境」の3つの視点で有効な道路軸の形成を図るために、石狩方面(国道5号)、南区方面(豊平川通)については、自動車交通の円滑性向上を重点的に図る路線に位置づけるとともに、既存の骨格道路網や公共空間の状況を勘案しつつ、あるべき都市圏の将来像で示した連携強化を図る。<u>都市内の緑化空間・水辺空間を創造し、かつ歩行者・自転車・公共交通への空間再構築を図るために、高速道路とのアクセス強化については国道5号を活用することとし、重点的に機能強化を図る</u>。</p> <p>【北海道強靱化計画(H27.3策定)】</p> <p>災害時における広域交通の分断を回避するため、<u>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</u>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。</p>	<p>【札幌市総合交通計画（H24.1策定）】</p> <p><u>創成川通を自動車の円滑性向上を重点的に図る「都心アクセス強化道路軸」に位置付け</u>、空港・港湾施設や圏域内における拠点間の連携強化を目指す。</p> <p>【札幌市まちづくり戦略ビジョン（H25.10策定）】</p> <p>人やモノの効率的な流れを支える交通ネットワークの強化を図り、<u>北海道新幹線の札幌延伸効果を道内に波及させるためにも、高速道路などから都心へのアクセス性を高める創成川通の機能強化検討</u>を国とも連携しながら進める。</p> <p>【札幌市強靱化計画（H28.1策定）】</p> <p>災害時における人命の保護及びライフライン確保の視点から、緊急輸送道路や交通ネットワークを強化するため、<u>高速道路等から都市機能が集積する都心へのアクセス強化に向けて、都心アクセス強化道路軸の検討</u>を国等と連携しながら進める。</p> <p>【第2次都心まちづくり計画（H28.5策定）】</p> <p><u>創成川通を「つながりの軸」に位置付け、広域からの都心アクセスを支えるとともに、豊かな環境を活かした市民の交流・つながりの創出を図る</u>。</p>

2. 都心アクセス強化の必要性（札幌市）

- 北海道新幹線札幌延伸や人口減少社会、まちの更新時期の到来など、まさに札幌が大きな転換期を迎える今、将来を見据え、都市の魅力と活力を高めしていく取組が必要
- 札幌都心部と高速道路を結ぶ都心アクセス強化道路軸として、利用面、機能面から創成川通（札幌北IC）が優位

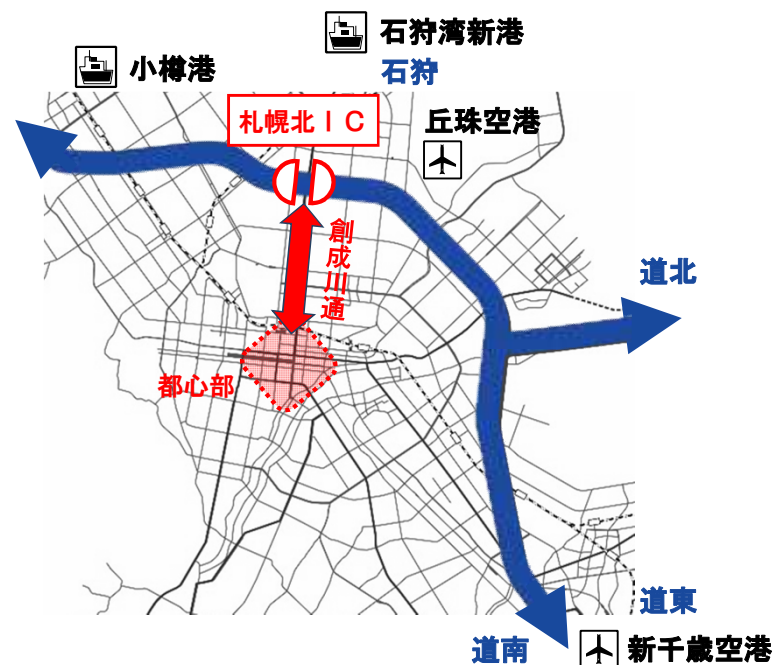
インバウンド観光客を全道へ

- ・北海道新幹線札幌延伸を迎える今、広域交通ネットワークを担う2次交通の整備に向けた取組を行うことで、新幹線開業効果を高めさらに全道へ波及させることが必要



札幌都心部と高速道路を結ぶ都心アクセス強化道路軸

- ・都心に一番近い札幌北IC
- ・多方面へのアクセスに優れる札幌北IC
- ・都心から一番使われている札幌北IC
- ・道路空間にゆとりがある創成川通
- ・並行道路が多く、周辺への効果も期待できる創成川通



コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現

- ・人口減少を迎える今、札幌都心の高次都市機能により道民の生活を支え、広域的に利用されることにより、その機能を維持向上していくことが必要

社会資本整備によるストック効果創出

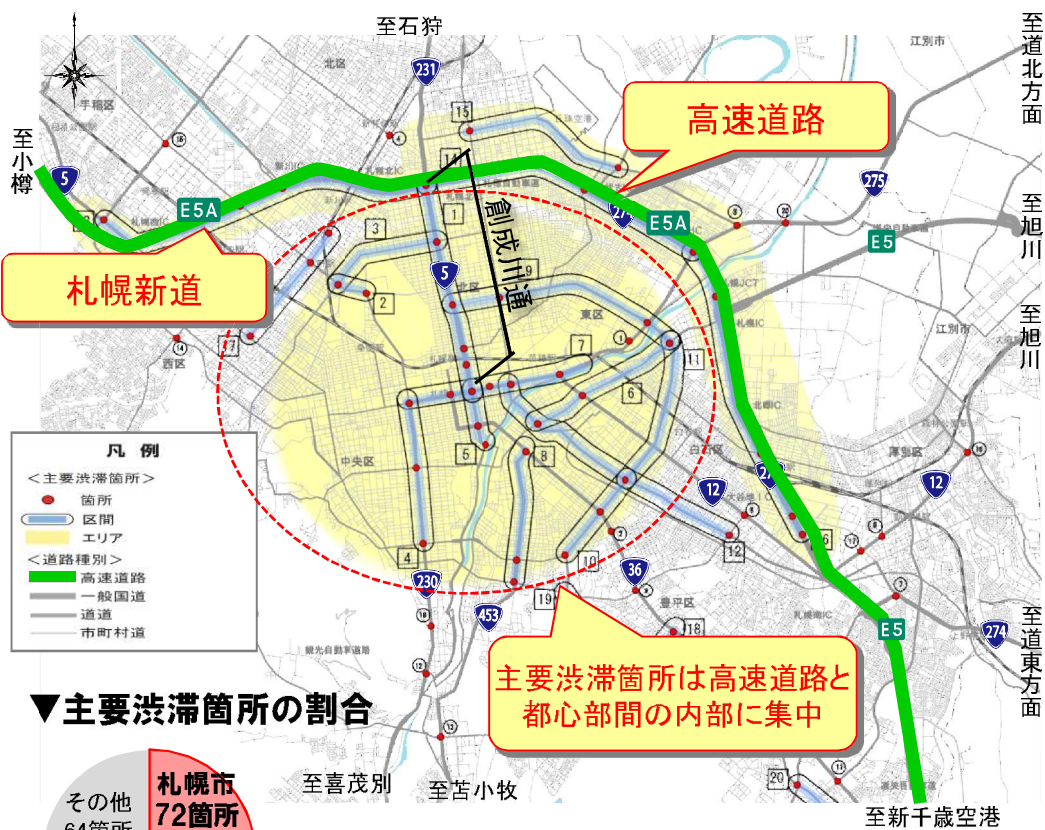
- ・まちの更新時期（建替時期）を迎える今、まちの魅力と活力を高め、次の世代につなげる戦略的な取組が必要

3. 交通課題 (国)

【札幌圏の課題】

- 全道の主要渋滞箇所のうち、札幌市内が約3割を占めており、**高速道路と都心部間の内部に集中**
- 札幌都心部では、**幹線道路を中心に大きな渋滞損失時間が発生**

札幌市の主要渋滞箇所



資料：北海道開発局 北海道の主要渋滞箇所
 ※北海道渋滞対策協議会において一般道路211箇所（4エリア79箇所、24区間56箇所、76箇所）、高速道路3箇所を特定（H25.1.24）

札幌市の渋滞状況

渋滞損失時間による渋滞状況の表示



札幌都心部(創成川通)の渋滞状況



【夏期の状況】



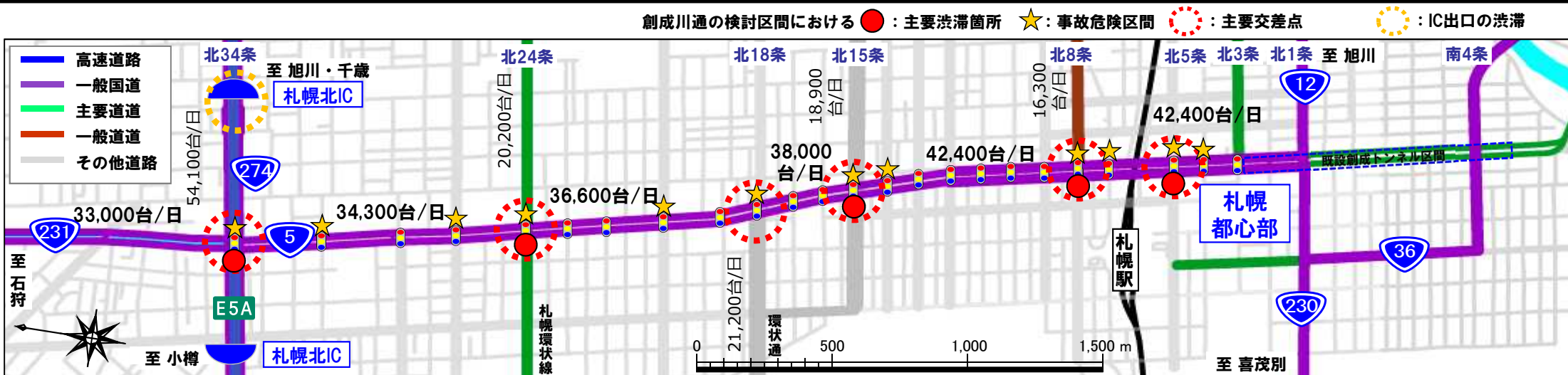
【冬期の状況】

資料：H28民間プローブデータ

3. 交通課題 (国)

【創成川通の課題】

- 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
- 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
- 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
- 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



▼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

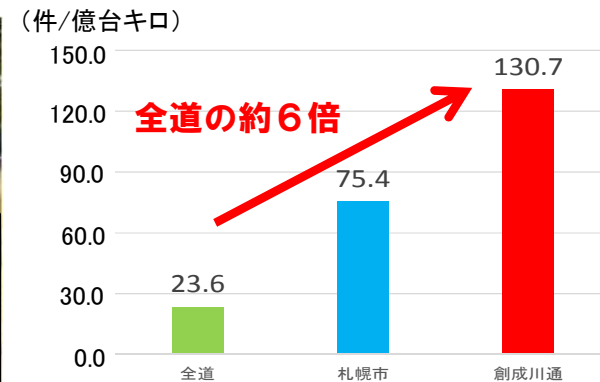
(札幌北IC～札幌駅間 冬期14分～56分)

▼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

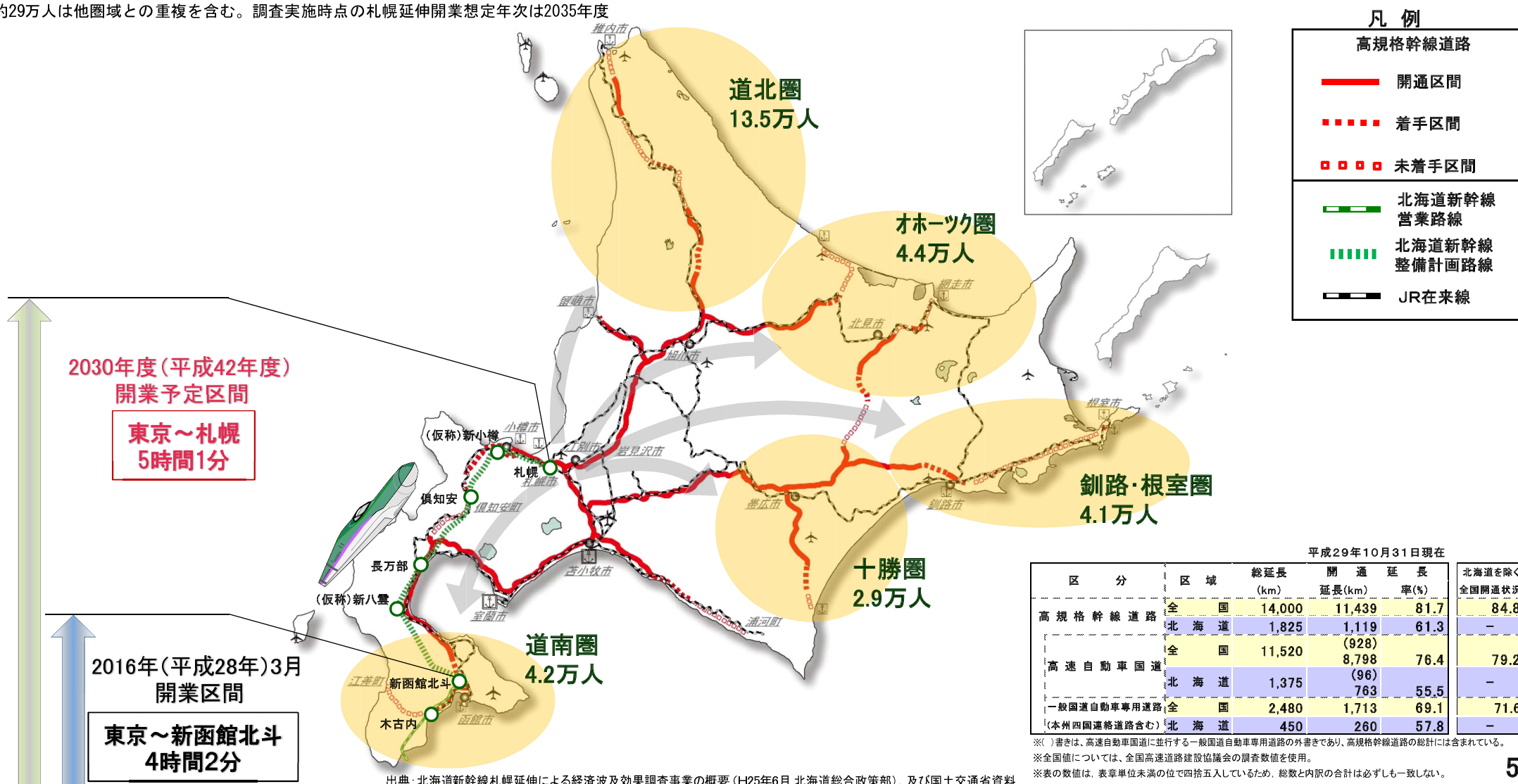


資料: H24-27 ITARDAデータ
対象区間: 北34条交差点～北3条交差点

4. 整備効果（北海道・札幌市）

- 北海道では、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



区分	区域	平成29年10月31日現在			北海道を除く 全国開通状況
		総延長 (km)	開通 延長(km)	延長 率(%)	
高規格幹線道路	全 国	14,000	11,439	81.7	84.8
	北 海 道	1,825	1,119	61.3	-
高速自動車国道	全 国	11,520	8,798	76.4	79.2
	北 海 道	1,375	763	55.5	-
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路含む)	全 国	2,480	1,713	69.1	71.6
	北 海 道	450	260	57.8	-

※()書きは、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の外書きであり、高規格幹線道路の総計には含まれている。
 ※全国値については、全国高速道路建設協議会の調査数値を使用。
 ※表の数値は、表章単位未満の位で四捨五入しているため、総数と内訳の合計は必ずしも一致しない。

4. 整備効果（北海道・札幌市）

○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^{*}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

※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

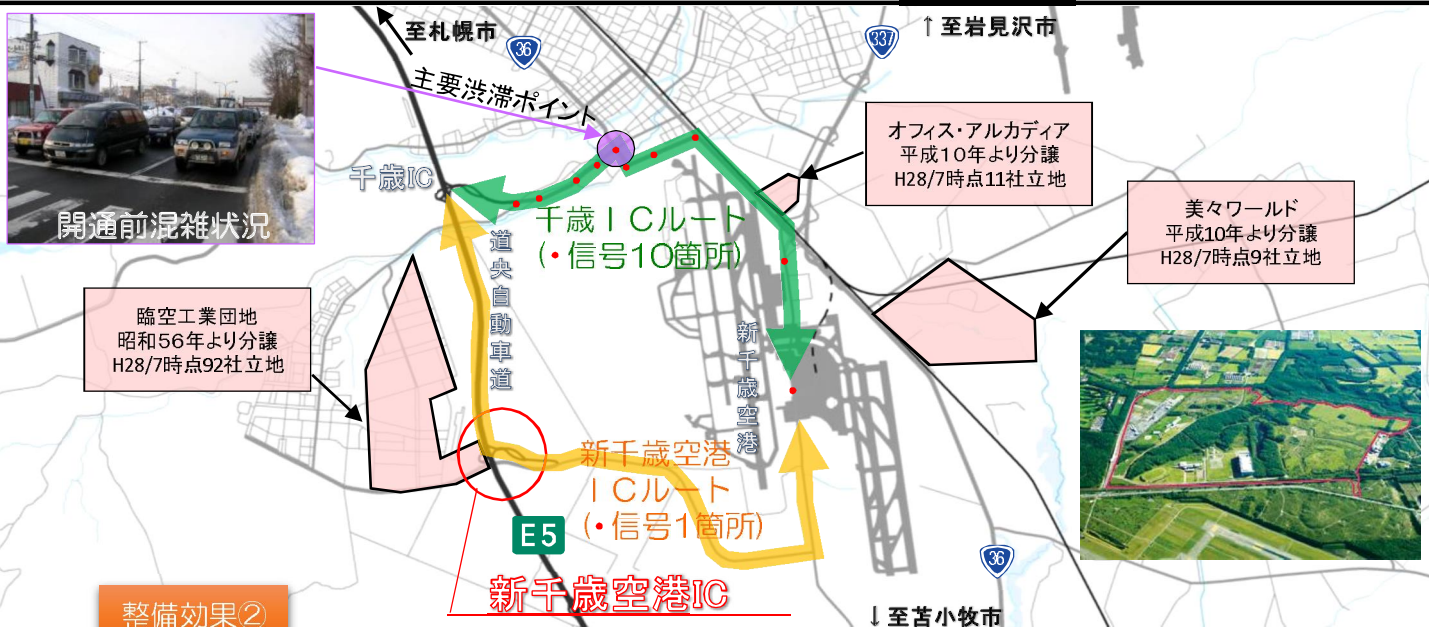
4. 整備効果（北海道）

【高規格幹線道路へのアクセス改善の取り組み事例（新千歳空港インター線）】

- 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

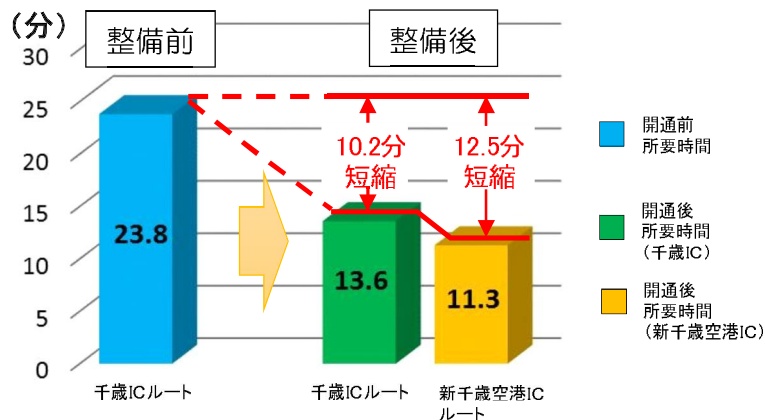
新千歳空港インターチェンジの概要

- 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



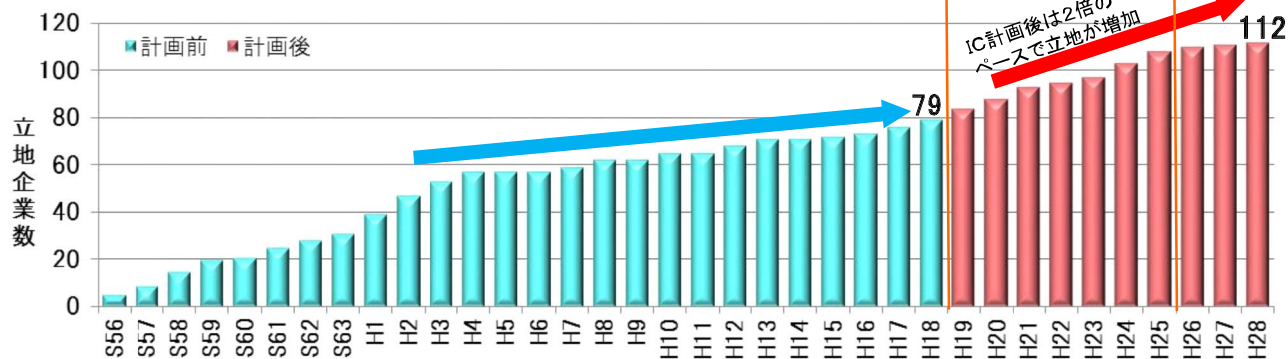
整備効果①

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

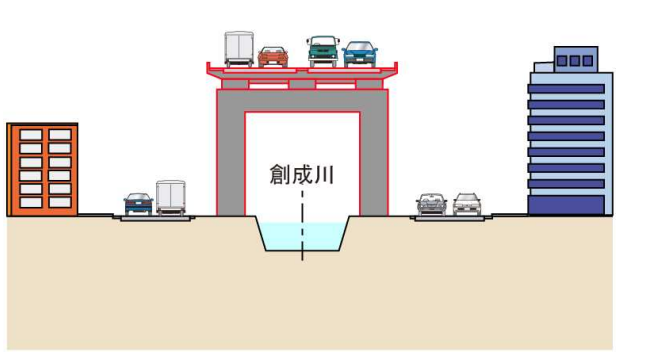
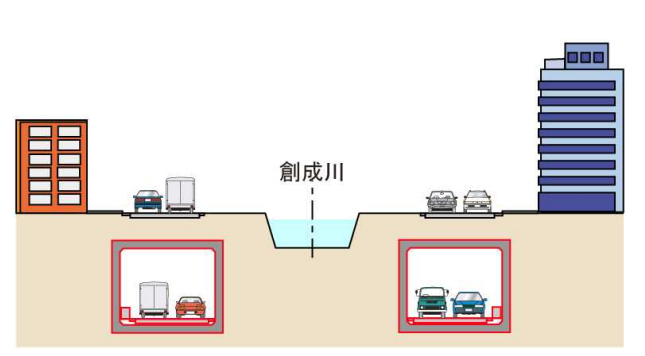
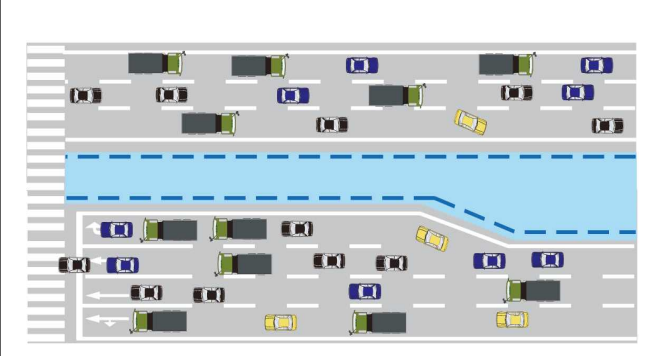
新千歳空港IC設置前後の周辺工業団地への企業立地件数



出典：交通実態調査（北海道）

出典：要覧ちとせ

5. 対策案、概算費用（国）

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"> ・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 ・連担する信号交差点を回避することが可能 ・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 ・冬期に積雪の影響を受ける 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・連担する信号交差点を回避することが可能 ・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 ・冬期に積雪の影響を受けない 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・冬期に積雪の影響を受ける
環境面	<ul style="list-style-type: none"> ・景観、日照、騒音等の調査が必要 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・東西市街地の連携が図られる ・地上部の親水緑地空間の整備が可能 ・景観が良く、騒音問題の可能性は低い 	<ul style="list-style-type: none"> ・車線拡幅を河川上に整備するため創成川の景観に影響がある
経済面	<ul style="list-style-type: none"> ・地下構造に比べると事業費が安価 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費が高価となる ・河川、地下埋設物の移設が発生する 	<ul style="list-style-type: none"> ・安価であり部分的な整備が可能 ・交差点によっては用地買収が必要
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

5. 対策案、概算費用（国）

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

6. 市民との情報共有に係る取組（札幌市）

○創成川通の検討状況について、パネル展、パンフレット配布、地域住民説明、オープンハウス、ワークショップ等を行い、市民との情報共有を実施

パネル展の開催・パンフレットの配布

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）

アンケートの実施

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ぽ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～）

オープンハウスの開催

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を開催

（平成30年1月28日～2月2日）

ワークショップの開催

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、いただいた意見を今後の検討の参考とするため、ワークショップを開催

（平成30年2月10日）

6. 市民との情報共有に係る取組（札幌市）

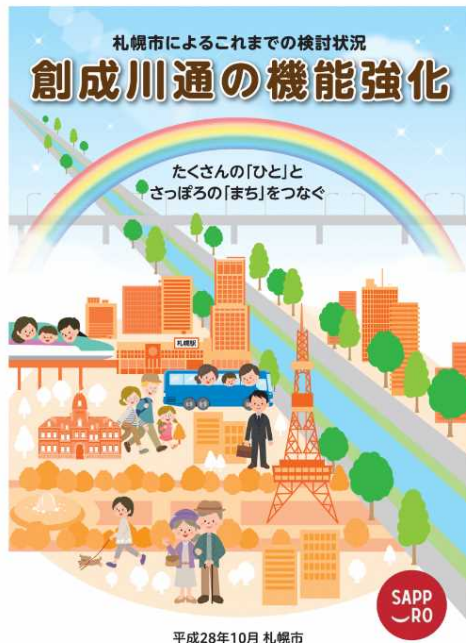
【アンケート】

○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、札幌市及び近郊にお住まいの方々に**アンケート調査を実施**

（調査期間：平成28年10月20日～11月18日）

○アンケートは、パネル展会場での配布、ホームページへの掲載、各区役所などへの配架により、**1,004票の回答**が得られた

▼パンフレット



▼アンケート用紙

のりしろ

都心アクセス強化(創成川通の機能強化)アンケート用紙

A あなた自身についてお尋ねします。該当するものに☑をつけてください。

(A.1) 性別 男性 女性

(A.2) 年齢 18歳以下 20代 30代 40代 50代 60代 70歳以上

(A.3) お住まい 中央区 北区 東区 白石区 厚別区 豊平区 清田区
 南区 西区 手稲区 小樽市 江別市 千歳市 恵庭市
 北広島市 石狩市 滝川市 札幌市 長沼町 千歳市 遠軽町

(A.4) 創成川通の利用頻度、利用する際の交通手段・利用目的

①利用頻度 ほぼ毎日 月に数回程度 ほとんど利用しない 利用したことがない

②主な交通手段 徒歩・自転車 バス タクシー 自転車 徒歩 その他()

③主な利用目的 通勤・通学 買い物 仕事 散歩 レジャー その他()

B 都心アクセス強化(創成川通の機能強化)についてお尋ねします。

(B.1) 都市の魅力・活力向上のため、どのような効果を感じますか。いくつでも☑をつけてください。

「暮らし」……… 通学・通勤における利便性向上など
 「観光・ビジネス」……… 移動時間の短縮、観光地での滞在時間増加など
 「物流」……… 時間どりの配達や輸送時間の短縮など
 「医療」……… 救急搬送時間短縮による救命率の向上など
 「防災」……… 災害発生による火の移りやすさの軽減など
 「防災」……… 大規模災害時における輸送の確保など
 「まちづくり」……… 沿道地域の魅力向上・東西両地域の連携強化など
 その他()

(B.2) 創成川通の現況について、課題と感ずるもの、いくつでも☑をつけてください。

居住性の低下 解がラッシュ時の交通混雑 本線沿線の交通混雑
 札幌北IC出口の渋滞 周辺道路の交通混雑 信号機の多さ
 交通事故などの危険性 歩道幅の狭い区間 (信号の出し方(矢印等))
 その他()

(B.3) 今後、検討を進めるうえで配慮すべきと思うもの、いくつでも☑をつけてください。

時間短縮効果の向上 交通安全対策 事業費 早期整備
 整備後の道路交通混雑・騒音 工事時の騒音・振動
 騒音 東西両地域の連携 札幌駅(新幹線)との連携
 快適な歩行環境 都市・道民との情報共有
 その他()

(B.4) 都心アクセス強化(創成川通の機能強化)について、ご意見がございましたら、お聞かせください。

アンケートへのご協力ありがとうございました。

【アンケート結果】

都市の魅力・活力向上のため、どのような効果を期待するか

「暮らし」や「観光・ビジネス」をはじめ、「まちづくり」や「防災」など幅広い効果に対する期待が寄せられた

創成川通の現況について、課題と感ずるもの

回答者の約3分の2の方から「創成川通の交通混雑」に課題を感じているとの声が寄せられ、また、「札幌北IC出口の渋滞」に課題を感じる声が多く寄せられた

今後、検討を進めるうえで配慮すべきと思うもの

「時間短縮効果の向上」や「交通安全対策」など、道路交通に関する面だけではなく、「札幌駅(新幹線)との連携」についても検討に配慮すべきとの意見が寄せられた

都心アクセス強化(創成川通の機能強化)についてのご意見

早期実現を望む声や、整備形態に関する意見、事業費への懸念を示す声など、様々な視点から多くのご意見が寄せられた(全474件)

6. 市民との情報共有に係る取組（札幌市）

【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を開催

▼開催日・会場

開催日	会場
平成30年1月28日、29日	札幌駅地下街アピア
平成30年1月31日	北区民センター
平成30年2月2日	東区民センター

【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、いただいた意見を今後の検討の参考とするためワークショップを開催

▼開催日・会場

開催日	会場
平成30年2月10日	STV北2条ビル

【市民からの主な意見】

- ・市民の抱く疑問や市の説明を聞いて取組の目的を理解できたなどの意見
- ・ネットワーク性を高めることで、観光等の経済効果を期待する意見や生活道路としてもよく使われる道路であり、渋滞解消のためにも取組は必要という意見
- ・創成川通や札幌北ICの混雑に関する意見のほか、整備形態について、積雪の影響や沿線環境等に配慮を求めるなど様々な意見
- ・事業費に見合う効果が得られるか、維持管理費も含めて検討していくことが必要という意見
- ・地上部空間の活用等のまちづくりに関するアイデア等の意見

7. 札幌都心アクセス道路検討会のとりまとめ

○都心アクセス強化の必要性〔国・道・市〕

- ・北海道新幹線札幌延伸や人口減少社会、まちの更新時期の到来など、北海道全体及び札幌市の将来を見据え、都市の魅力と活力を高め、北海道の中心となる札幌都心の高次都市機能を維持向上していくためにも、札幌都心と高速道路を結ぶ幹線道路機能を有する都心アクセス強化軸の必要性を確認

○整備効果〔道・市〕

- ・都心と高速道路のアクセスを強化し、広域交通ネットワークの充実を図ることにより、北海道新幹線札幌延伸の開業効果の全道への波及拡大や広域医療・暮らしの利便性向上等の効果が期待されることを確認
- ・今後、交通拠点等から高速道路へのアクセス改善や札幌駅交流拠点を含む沿線のまちづくり計画との整合等、整備効果を最大限に発揮するための取り組みについては、道・市が主体となり実施

○対策案・概算費用〔国〕

- ・現道条件や渋滞・冬期等の交通課題の把握を行い、地域のまちづくり計画等に配慮し、交通機能・整備効果・費用等を踏まえた、高架構造・地下構造・交差点改良の対策案・概算費用を提示
- ・今後、整備計画の具体化に向け、国が主体となり概略ルート・構造の検討(計画段階評価)を実施
- ・高速道路(札幌道)等の既存道路との連結等については引き続き検討

○市民等との認識共有〔市〕

- ・都心アクセス強化の検討状況について、検討の段階に応じ、市民等に引き続き情報提供を実施
- ・今後、市民との合意形成に向けた取組を市が中心となり実施

今後の札幌都心アクセス道路の進め方(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第3回検討会
(H29.12.18)【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

今回

国道5号 創成川通に関する検討会のとりまとめ

【国・道・市】 札幌都心と高速道路を結ぶ都心アクセス強化軸の必要性を確認
【 国 】 現道条件や交通課題等を踏まえた対策案・概算費用の提示
【道・市】 整備効果の確認
【 市 】 市民等との情報共有の取組を実施【 国 】 概略ルート・構造の検討(計画段階評価)
【道・市】 高速道路アクセス改善やまちづくりの推進について、道・市が主体となり実施
【 市 】 市民との合意形成に向けた取組を市が主体となり実施