

(再評価)

資料3－4(1)

そうせいがわどおり
一般国道5号創成川通

再評価原案準備書説明資料

令和7年度
北海道開発局

目 次

1. 事業の概要	3
2. 事業の必要性等	5
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化	
(2) 事業の整備効果	
(3) 事業の投資効果	
3. 事業進捗の見込み	28
4. 関係する地方公共団体等の意見	29
5. 対応方針(案)	30

1. 事業の概要

(1) 事業の目的

- ・ 一般国道5号は、函館市を起点とし長万部町及び小樽市を経て、札幌市に至る幹線道路。
- ・ 創成川通は、札幌都心部と札幌自動車道の区間を地下トンネルで結ぶことによって、札幌都心部と高速道路のアクセス強化を図り、時間信頼性の向上や都心部への物流交通の安全性向上を目的とした北37条東1丁目から大通東1丁目に至る延長4.8kmの事業。

■位置図



■事業概要図



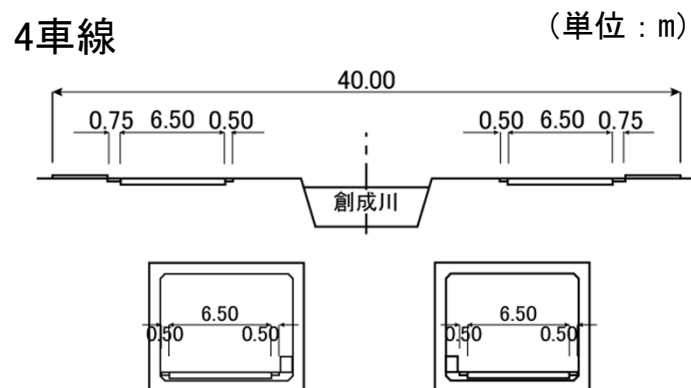
1. 事業の概要

(2) 計画の概要

- ①起点 ……^{ほっかいどうさっぽろ ひがし きた ひがし}北海道札幌市東区北37条東1丁目
終点 ……^{ほっかいどうさっぽろ ちゅうおう おおどおりひがし}北海道札幌市中央区大通東1丁目
- ②計画延長 ……4.8km
- ③幅員 ……40.00m～56.82m
- ④構造規格 ……4種1級
- ⑤設計速度 ……60km/h
- ⑥車線 ……4車線
- ⑦事業主体 ……北海道開発局

■横断図

【北37条～北13条】

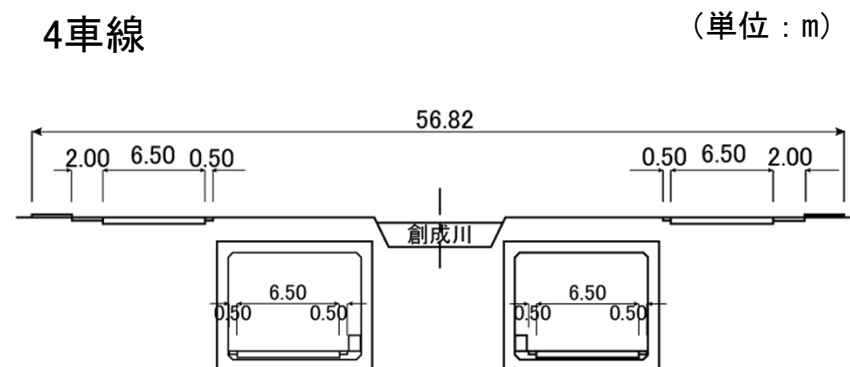


(3) 経緯

- 令和3年度 事業化
- 令和5年度 用地補償着手
事業再評価
- 令和7年度 工事着手
- 事業進捗率5%

※事業進捗率は事業費変更後の進捗率
(令和7年3月末時点)

【北13条～大通】



2. 事業の必要性等

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

[周辺道路の整備状況]

- ・ 令和5年 3月 国道230号定山溪拡幅 4車線開通
- ・ 令和5年 4月 札幌駅交通ターミナル 整備事業化
- ・ 令和5年 8月 国道275号江別北道路 4車線開通
- ・ 令和7年 3月 道央圏連絡道路 中樹林道路開通

[その他]

- ・ 令和5年 3月 北海道ボールパーク Fビレッジ開業
- ・ 令和6年 4月 札幌北広島環状線 角山工区新規事業化

札幌都心部の再開発事業・新規事業
整備済地区・整備中地区・計画中地区



令和4年4月
北4東6周辺地区
完成



令和5年12月
北8西1地区
工事完了



写真: 札幌市 再開発事業 事業地区一覽

令和5年8月
国道275号
江別北道路 4車線開通



写真: 札幌開発建設部

令和6年4月
札幌北広島環状線
角山工区 新規事業化

令和5年4月
札幌駅交通ターミナル整備 事業化



図: 札幌開発建設部

令和5年3月 国道230号
定山溪拡幅 4車線開通



写真: 札幌開発建設部

凡 例	
	一般広域道路
	高規格道路
	主要道道
	一般道道



令和5年3月 北海道ボールパーク
Fビレッジ開業



写真: 北広島市ボールパーク特設サイト

令和7年3月 道央圏連絡道路
中樹林道路 開通



写真: 札幌開発建設部

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果

○札幌都心部と高速道路のアクセス強化

- ・ 所要時間のばらつきの改善による定時性確保と主要渋滞箇所・信号交差点の回避による札幌都心部と高速道路のアクセス強化が期待される。

○道路交通の安全性向上

- ・ 整備済み区間では、整備前に比べ7割の追突事故減少が確認されており、当該道路の整備による道路交通の安全性向上が期待される。

○物流交通の速達性向上

- ・ 所要時間のばらつきが改善し、定時性が向上することで、物流交通の速達性向上が期待される。

○高次医療機関への速達性向上

- ・ 救急搬送における速達性が向上することで、広域にわたる高次医療体制の確保が期待される。

○沿線における交通環境の向上

- ・ 並行現道の交通が創成川通の地下部に転換することで、創成川通や周辺道路の混雑が緩和され、安全性の向上が期待される。

○冬期におけるバス利便性向上

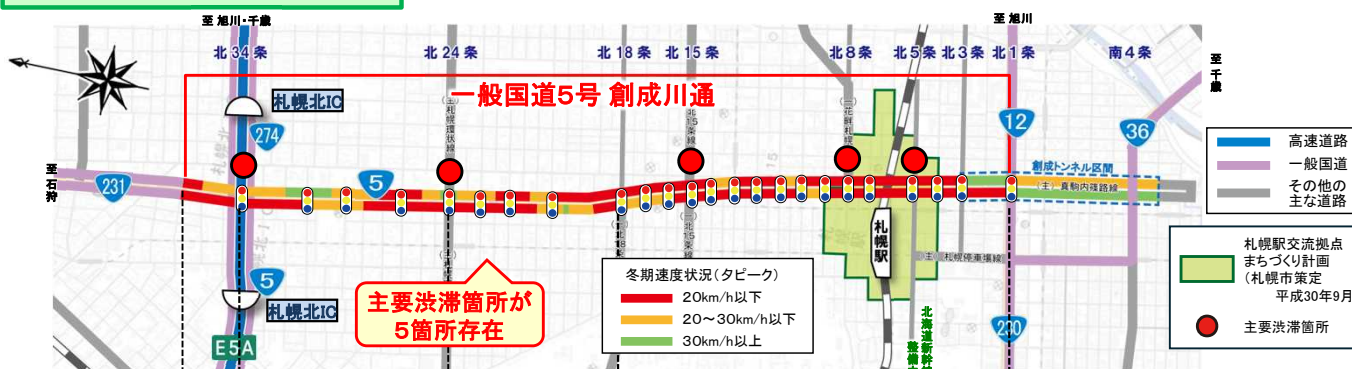
- ・ 定時性が確保され、路線バスの利便性向上が期待される。

2. 事業の必要性等

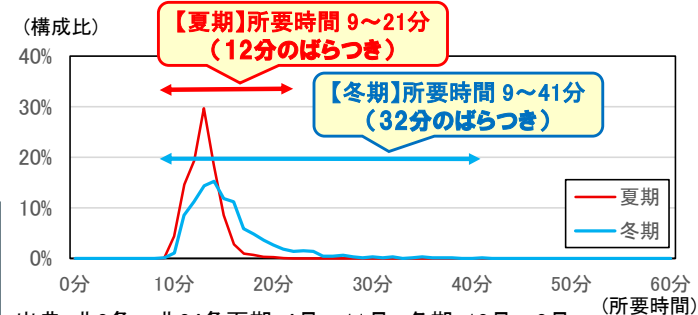
(2) 事業の整備効果(札幌都心部と高速道路のアクセス強化)

- ・様々な都市機能が集積する札幌都心部と高速道路を結ぶ創成川通は、主要渋滞箇所や信号連担等により、速度低下と渋滞が日中でも断続的に発生し、所要時間にばらつきも生じており、定時性が課題。
- ・また、札幌北ICの千歳側からのオフランプ(出口)において、慢性的な渋滞が発生。
- ・当該道路の整備により、所要時間のばらつきの改善による定時性確保と主要渋滞箇所・信号交差点の回避による札幌都心部と高速道路のアクセス強化が期待。

■当該道路の交通状況

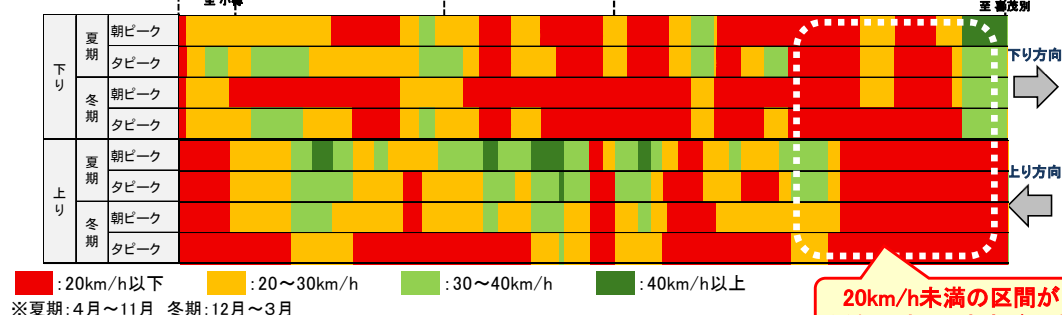


【国道5号創成川通の所要時間のばらつき (上下線タピーク時)(札幌北IC～北3条交差点)】



出典: 北3条～北34条 夏期: 4月～11月 冬期: 12月～3月
ETC2.0プローブデータ(R4.4～R7.3)

【札幌北IC(千歳⇒都心ランプ)の渋滞発生状況】



※夏期: 4月～11月 冬期: 12月～3月



【夏期】創成川通の渋滞の様子



【冬期】創成川通の渋滞の様子

写真: 札幌開発建設部

出典:
ETC2.0プローブデータ(R4.4～R7.3)

■地域の声 (R6.11 コンビニエンスストア物流担当 職員)

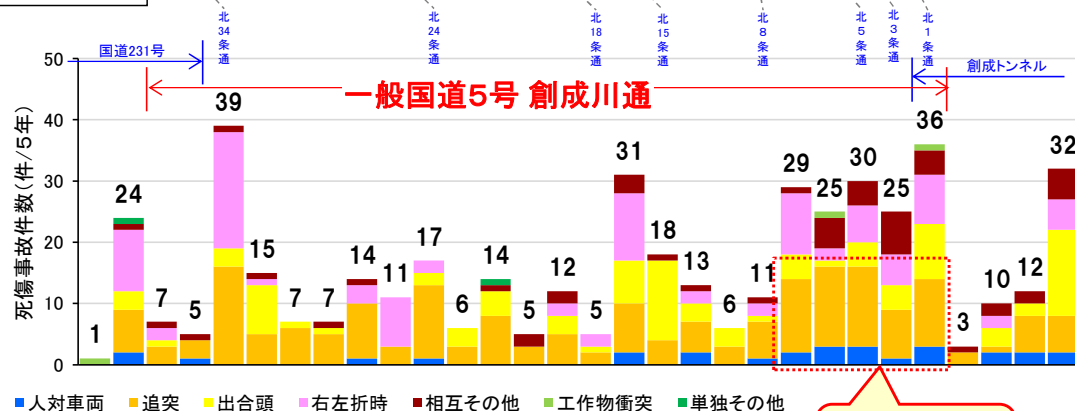
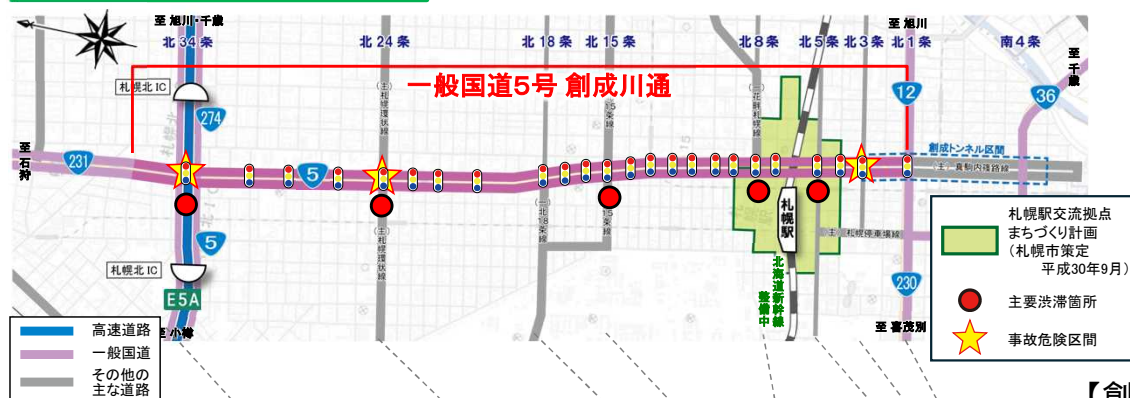
- ・創成川通区間は終日混雑していることから、朝・夕の渋滞時間を避けて配送行程を作成しています。
- ・当該区間の整備により時間に余裕が持てるようになれば、無理な行程を組まなくてもよくなり、お客様に迷惑をかけず、時間的にも安心して配送できるようになるので整備に期待しています。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(道路交通の安全性向上)

- ・創成川通では過去5年間で388件の交通事故が発生、死傷事故率は全道国道平均の約10倍。
- ・信号連担等による速度低下が生じやすく、主要渋滞箇所や事故危険区間に選定された交差点が複数存在。速度低下と渋滞に起因する追突事故の割合が4割以上を占めており、安全性が課題。
- ・整備済み区間では、整備前に比べ7割の追突事故減少が確認されており、当該道路の整備による道路交通の安全性向上が期待。

■当該道路の事故状況

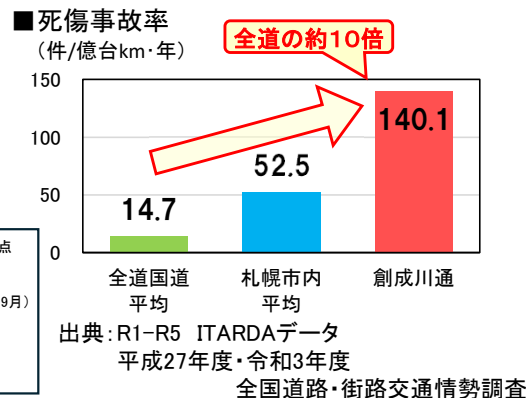


創成川通 並行区間 死傷事故件数 (R1-R5) : 388件

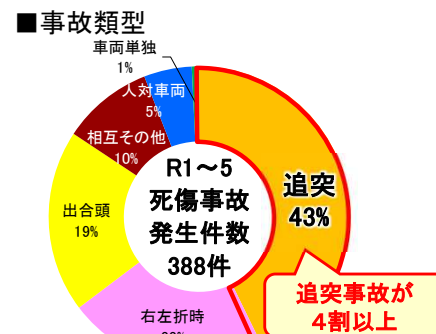
出典: R1-R5 ITARDAデータ

主要渋滞箇所を有する市街地での追突事故が多発

【創成川通の事故類型と死傷事故率(北37条交差点～北1条交差点)】

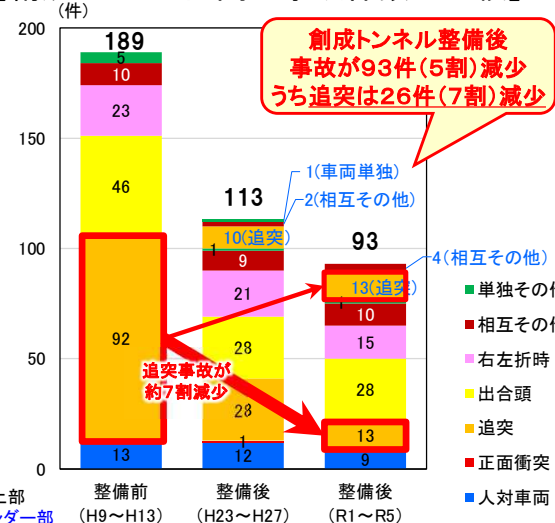


出典: R1-R5 ITARDAデータ
平成27年度・令和3年度
全国道路・街路交通情勢調査



出典: R1-R5 ITARDAデータ
対象区間: 北37条交差点～北1条交差点

【創成トンネル区間の事故件数の比較】



黒字: 地上部
青字: アンダー部
出典: H9-H13 H23-H27 R1-R5 ITARDAデータ
整備: 創成トンネルの連続化 (H14事業化、H22開通)

■地域の声 (R7.6 札幌市北部居住者)

- ・創成川通は、右左折レーンがないことから、左・右側の車線に滞留している車両をさけて、急に車線変更をする車両がみられ、危険な場合があります。
- ・創成川通の整備により、地下部に交通が転換しますと、右左折車両の滞留に起因した交通事故発生リスクが軽減されると思います。

2. 事業の必要性等

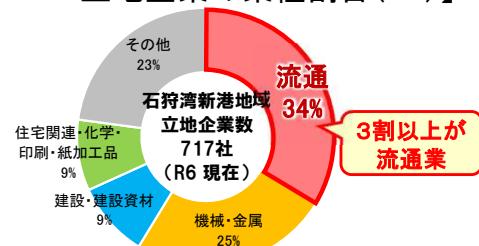
(2) 事業の整備効果(物流交通の速達性向上)

- ・石狩湾新港地域は、立地企業の3割以上が流通業であり、全道の約3割の冷蔵倉庫が集積する物流拠点。創成川通を通行し、札幌都心部や札幌南部へ食料品等を配送。
- ・一方、創成川通では、所要時間のばらつきが発生、特に冬期間で顕著であり、定時性の確保が課題。
- ・当該道路の整備により、所要時間のばらつきが改善し、定時性が向上することで、物流交通の速達性向上が期待。

■石狩湾新港地域から当該区間を利用した輸送状況

【石狩湾新港地域の

立地企業の業種割合(R6)】



※石狩湾新港地域における流通とは、運輸・倉庫・物流センター、卸売を示す
※その他は業種不明の企業も含む

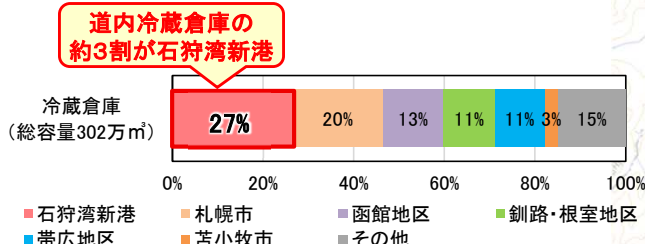
出典：札幌開発建設部調べ

【石狩湾新港地域の操業社数の推移】



出典：石狩開発株式会社

【道内冷蔵倉庫の地域別容量・面積割合(R7)】

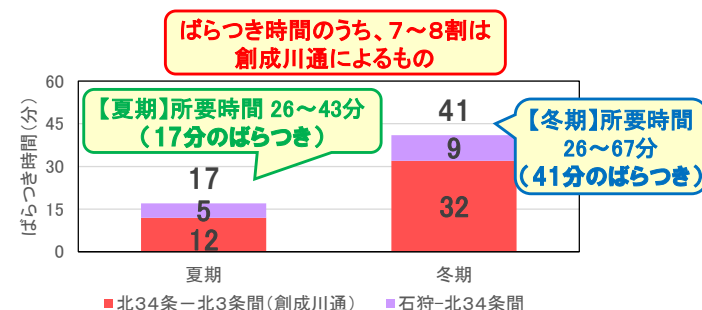


※普通倉庫は、1類、2類、3類倉庫の面積

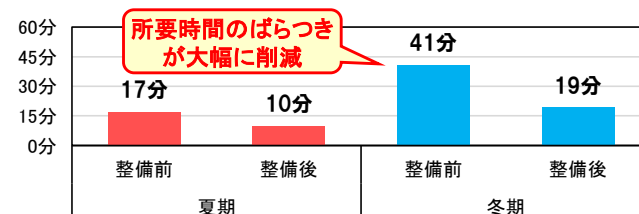
出典：国土交通省 北海道運輸局(R7.6.26現在)



【石狩湾新港地域から北3条交差点までの 所要時間のばらつき(上下線)】



【創成川通整備前後の所要時間のばらつきの変化 (石狩湾新港地域から北3条交差点間)】



出典：北3条～石狩 夏期：4～11月 冬期：12～3月 ETC2.0プローブデータ(R4.4～R7.3)

※地下部は、整備後の条件に近い既設創成トンネルのETC2.0データ(R4.4～R7.3)の標準偏差を算出し、試算

■地域の声(R7.6 石狩湾新港 物流センター 職員)

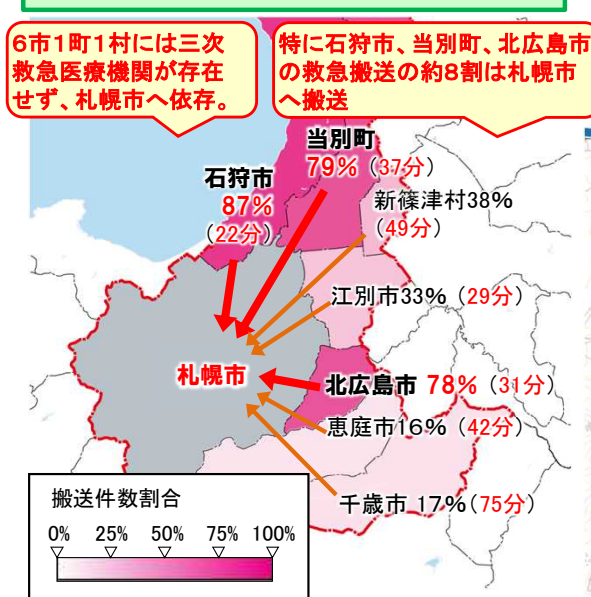
- ・札幌市内の店舗への配送の際に創成川通を通行しています。冬期は当該区間は終日混雑しており、一度渋滞にはまると抜け出すのに時間がかかるため、運行管理者としては、どうすることもできません。
- ・当該区間の整備により、配送車両の通行が円滑となりますと、店舗への到着時間も読めるようになり、助かります。

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(高次医療機関への速達性向上)

- ・周辺自治体には三次医療機関が存在せず、高次医療機関への救急搬送は札幌市へ依存。特に、石狩市、北広島市、当別町では、救急搬送のうち約8割を札幌市へ搬送。
- ・周辺自治体から札幌市への救急搬送件数は年々増加傾向にあり、令和6年においては約6割が中等症以上の搬送。一方で、救急搬送には30分以上を要する市町村が多く、速達性の確保が課題。
- ・当該道路の整備により、救急搬送における速達性が向上することで、広域にわたる高次医療体制の確保が期待。

■札幌市内への救急搬送の状況



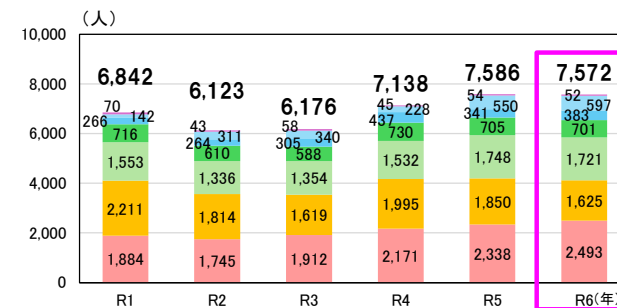
※()内、北海道大学病院、市立札幌病院、札幌医科大学付属病院までの平均救急搬送時間

出典: R6 石狩北部・江別・北広島・恵庭・千歳消防

【札幌市における三次救急医療機関】

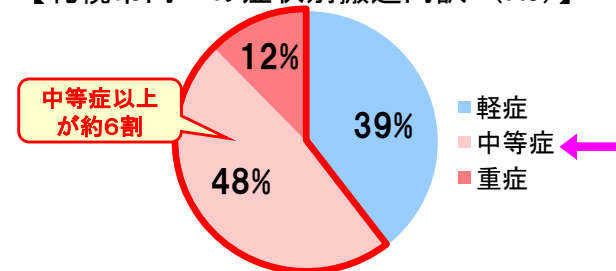


【札幌市内への市町村別の搬送件数推移】



■ 石狩市 ■ 江別市 ■ 北広島市 ■ 当別町 ■ 恵庭市 ■ 千歳市 ■ 新篠津村
出典: R1~R6 石狩北部・江別・北広島・恵庭・千歳消防

【札幌市内への症状別搬送内訳 (R6)】



出典: R6 石狩北部・江別・北広島・恵庭・千歳消防

■地域の声 (R7.6 恵庭市消防本部 救急隊員)

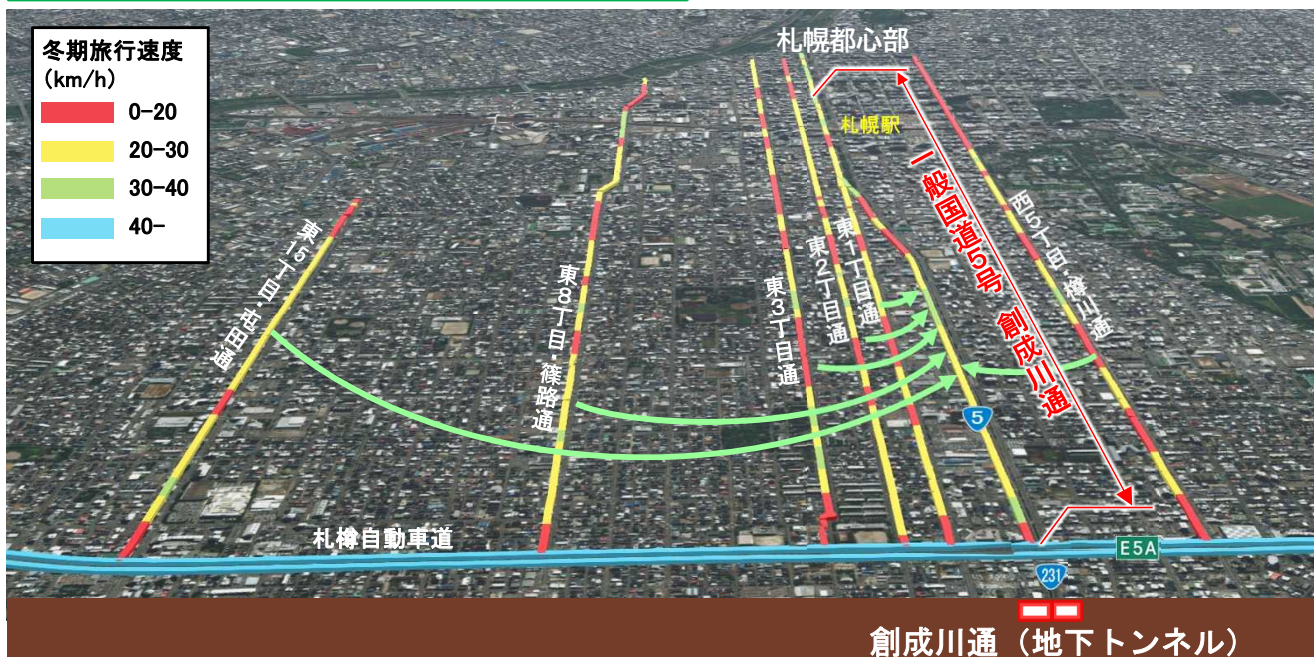
- ・国道5号創成川通を通行する救急搬送は、恵庭ICから札幌北ICまで20~30分、札幌北ICから搬送先の医療施設まで15分ほどかかるような状況です。
- ・冬期はより安全に走行するため、走行速度が低下することから、高速道路の区間で30分弱、一般道で20分弱かかっています。
- ・救急搬送にかかる時間を短縮できるのであれば、ぜひ国道5号創成川通の整備を行ってほしいです。

(2)事業の整備効果(沿線における交通環境の向上)

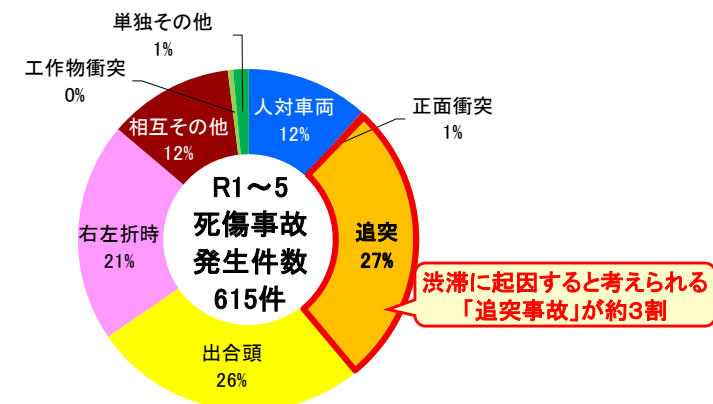
- ### ■並行する路線の交通状況（旅行速度）

冬期旅行速度
(km/h)

	0-20
	20-30
	30-40
	40-



【並行する路線の事故類型
(西5丁目・樽川線～東15丁目・屯田通)】

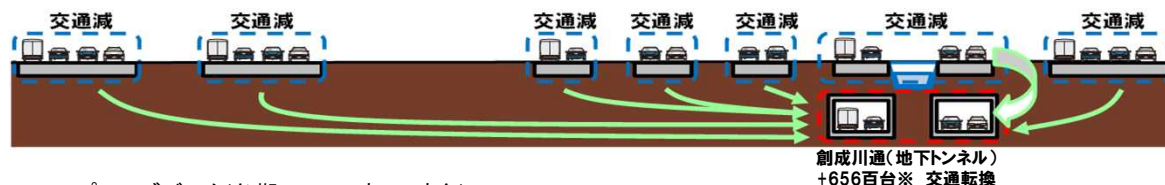


出典: R1-R5 ITARDAデータ 対象区間: 北34条交差点～北1条交差点
左図に示す並行路線を対象に整理

■地域の声 (R7.6 沿線の小学校 教頭)

- ・学期の始めや新一年生が登校する４月は、交通安全母の会や地域のスクールガードをしている方々、PTAの交通安全係の方々が国道５号創成川通やその付近に立つことで、児童の安全を見守っています。
- ・毎年、交通安全教室を開催し、周辺道路を含め、自動車が通行しているか否かをよく確認して、渡るように児童を指導しています。
- ・国道５号創成川通が整備されると、現道やその並行区間である東１～３丁目通の地上部の交通量が減少することで、通学する児童の安全性が向上することを期待しています。

		東15丁目・屯田通	東8丁目・篠路通	東3丁目通	東2丁目通	東1丁目通	創成川通(地上部)	西5丁目・樽川通
将来 交通量	整備前	200百台	160百台	88百台	96百台	102百台	282百台	180百台
	整備後	149百台	117百台	47百台	48百台	70百台	161百台	107百台
転換交通量		-50百台	-42百台	-41百台	-48百台	-33百台	-120百台	-73百台



出典： 創成川通(地下トンネル)
旅行速度 ETC2.0プローブデータ(冬期：R5.2 7時～8時台) +656百台※ 交通転換
将来交通量 R22将来交通量推計結果 ※転換交通量は将来交通量需要推計による推定結果から算出した参考値

2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(冬期におけるバス利便性向上)

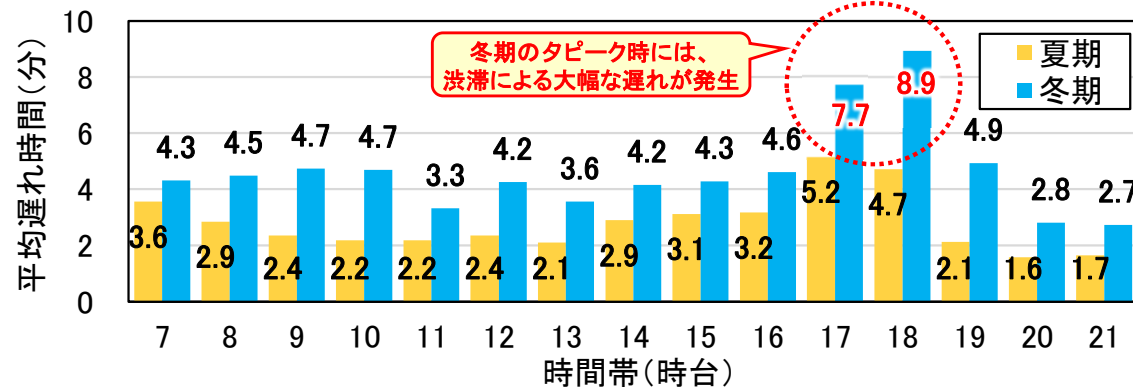
- ・創成川通や並行路線はバスの主要経路となっており、特に創成川通は1日あたり約200便が運行されており、朝夕の通勤・通学など生活交通を担う重要な路線として機能。
- ・一方で、創成川通を通行する路線バスでは慢性的な遅れが発生、特に冬期に顕著、定時性確保が課題。
- ・当該道路の整備により、定時性が確保され、路線バスの利便性向上が期待。

■ 当該道路の路線バスの運行状況

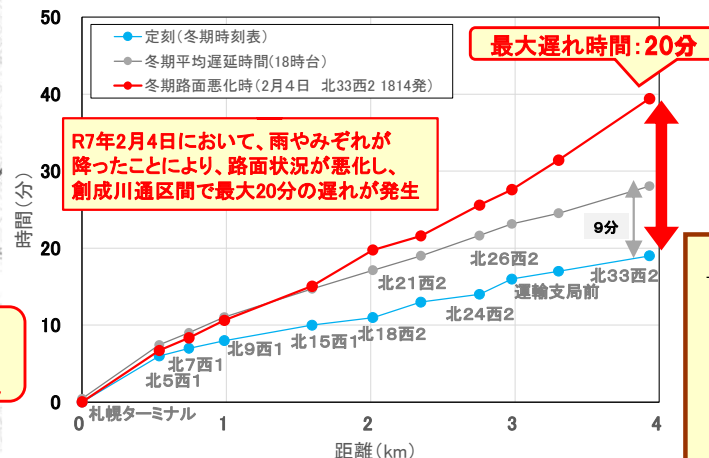


出典: バス事業者 時刻表(R7.6)

【創成川通を運行する路線バスの夏期・冬期平均遅れ時間】



【創成川通を運行するトーマン団地線の遅れ時間】



出典: バスロケーションデータ(冬期: R7.2)、バス事業者 時刻表



■ 地域の声 (R7.6 バス事業者職員)

- ・冬期は夏期と比べ、20分程度、遅延することが多く、そのため、何便か早いバスに乗ることとなり、通勤に要する時間も長くなります。
- ・当該区間の整備により、混雑が緩和し、定時性が確保されることで、お客様の利便性が向上することを期待しています。

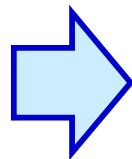
2. 事業の必要性等

(2) 事業の整備効果(CO₂排出量の削減)

- ・CO₂排出量は、整備なしでは、6,993,895 (t-CO₂/年)
- ・当該道路の整備により、6,983,798 (t-CO₂/年)となり、整備されない場合に比べ、10,096 (t-CO₂/年)の削減が見込まれます。

■CO₂排出量

CO₂削減量
10,096 t-CO₂/年



森林換算
約952ha
(札幌ドーム約173個分に相当)

※対象地域: 北海道全域

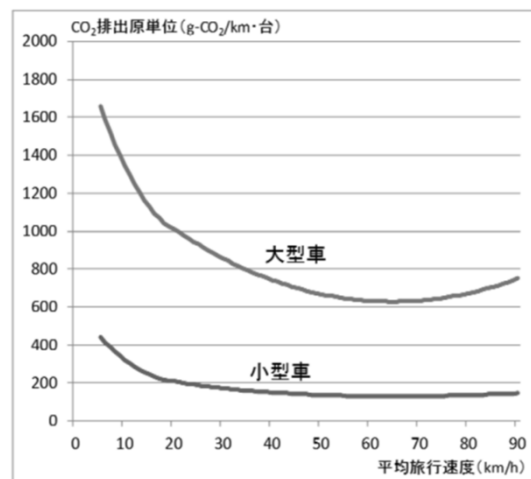
※令和22年将来交通量推計を基に算出

※森林のCO₂吸収量は10.6 t-CO₂/ha・年として試算

出典:『土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)』

※札幌ドーム面積は建築面積5.5haを使用し換算

■自動車の旅行速度とCO₂排出原単位との関係



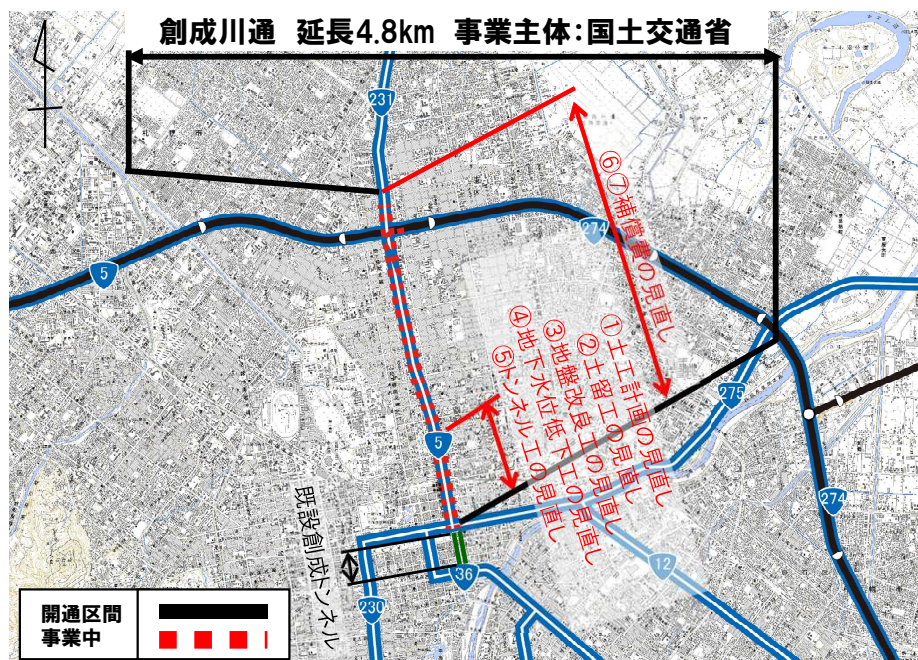
出典:「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(平成22年度版)」
国土技術政策総合研究所資料No.671(2012))

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

- ・当初設計（令和2年度）以降、新たに判明した事象に基づき設計及び施工計画を見直した結果、全体事業費が約609億円増加。
- ・また変更要因による追加調査及び対策工検討や追加対策工の実施により、事業期間が4年延伸。
- ・引き続きコスト縮減に取り組むとともに、適正な事業管理に努めていきます。

■全体事業費変更要因



■全体事業費変更結果

全体事業費		増減額
(令和5年度再評価)	(令和7年度再評価)	
1,200億円	1,809億円	増609億円
事業期間		増減年数
(令和5年度再評価)	(令和7年度再評価)	
10年	14年	増 4年

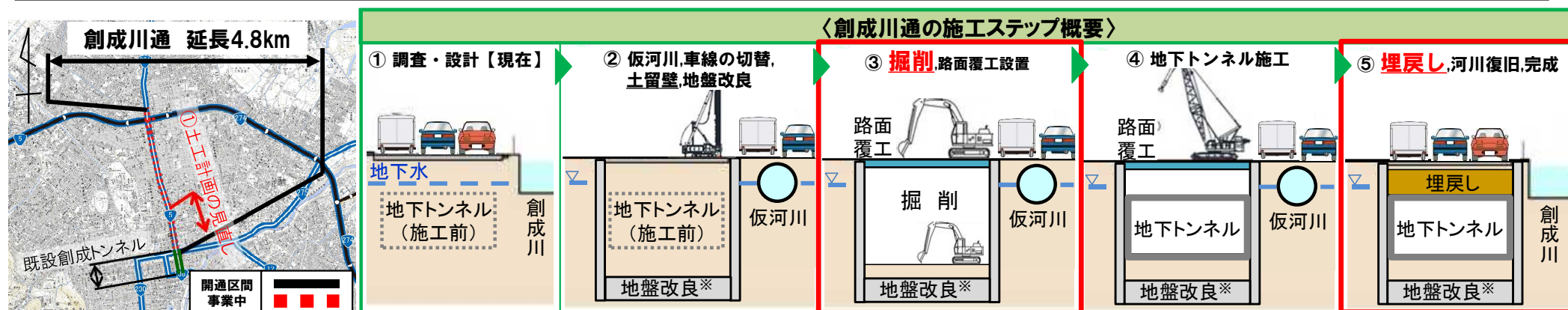
※費用便益比算定上設定した事業期間

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

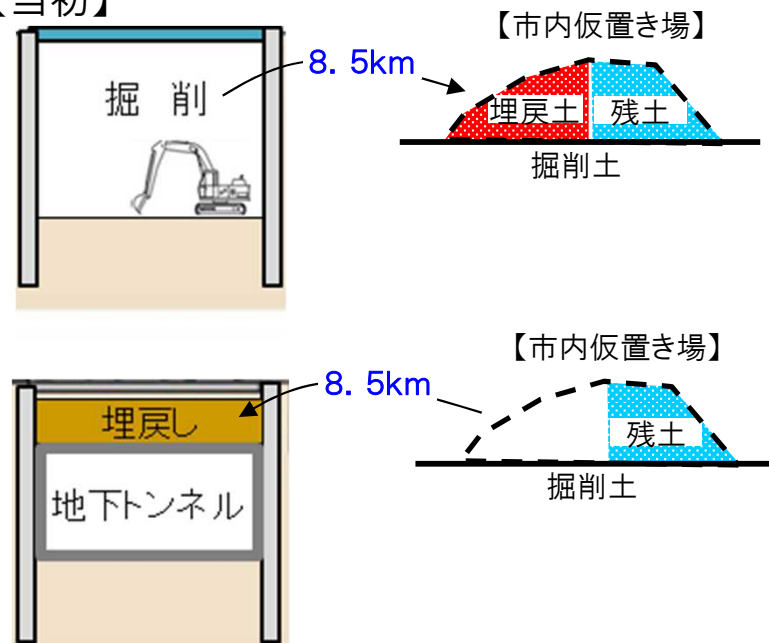
① 土工計画の見直し (約8.6億円増)

- ・当初、掘削土は一度仮置き場に運搬。残土は残置する計画。
- ・関係機関協議の結果、当該事業と受入れ側事業の計画年次が合わず、市内仮置き場が利用ができなくなったため、運搬先を変更。

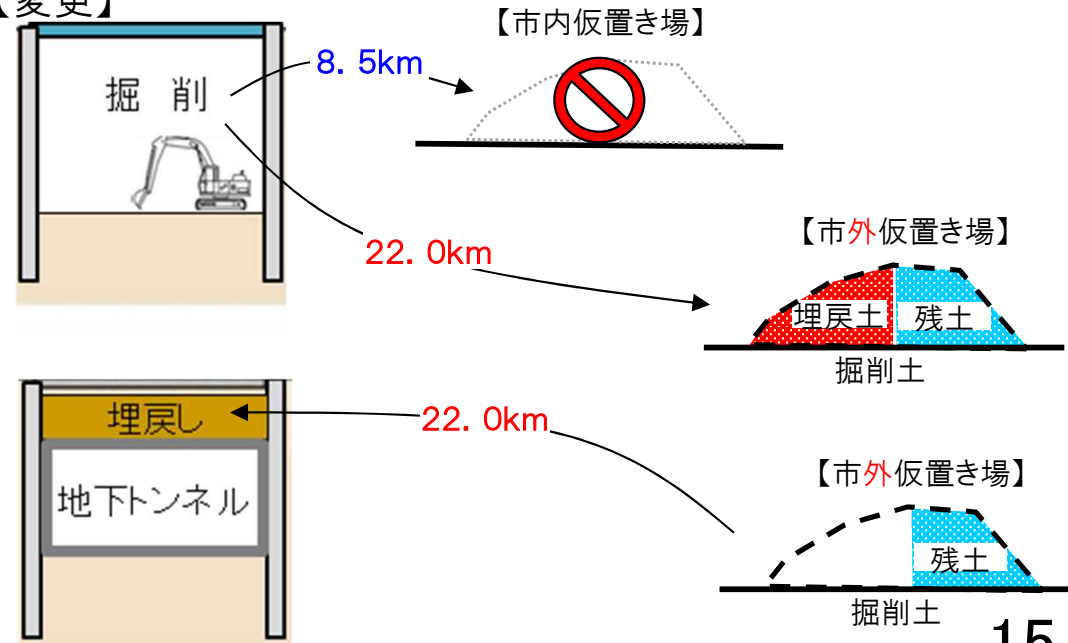


※地盤改良は対策が必要な箇所のみ

【当初】



【変更】

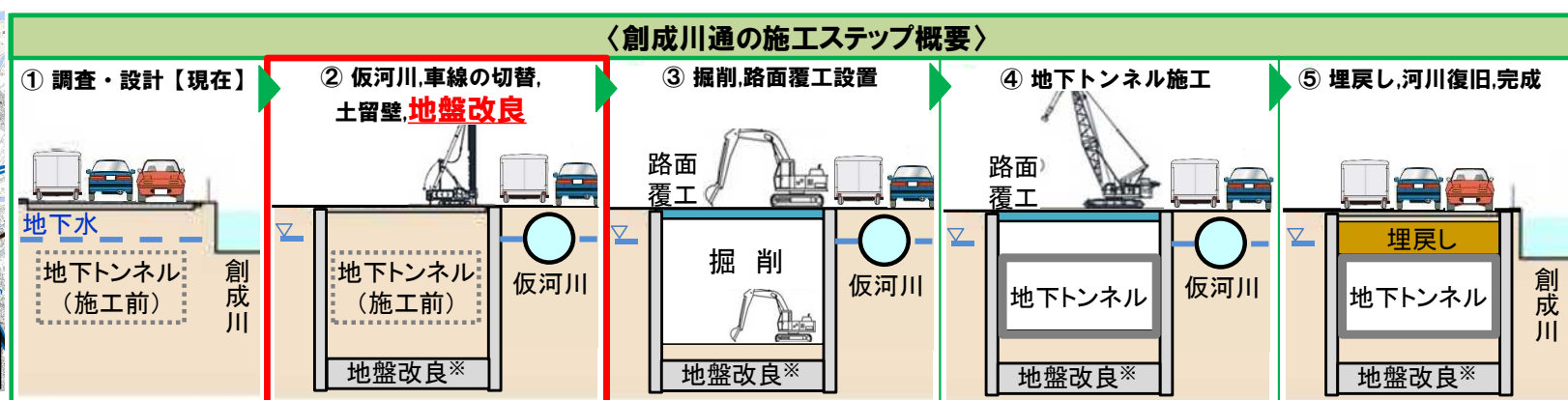
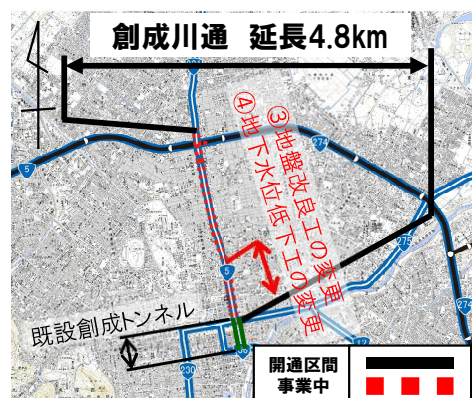


2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

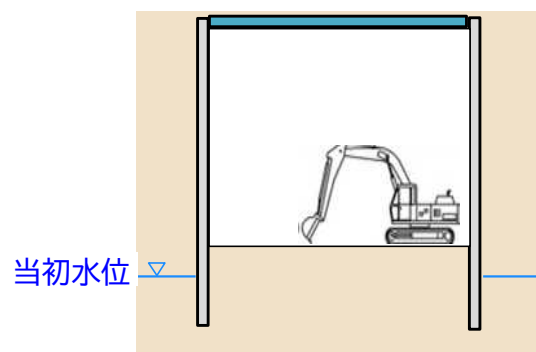
③地盤改良工の見直し(約33.5億円増)、④地下水位低下工の見直し(約5.1億円増)

- ・当初は地下水位が低いと想定されたため、底版面に地盤改良は実施せず、地下水位低下工も不要。
- ・地質調査の結果、地下水位が高かったため、掘削底面まで地下水を低下させる必要から地下水位低下工を実施するとともに、地下水低下に伴う民地への影響を抑えるため、底版部に地盤改良を実施決定。

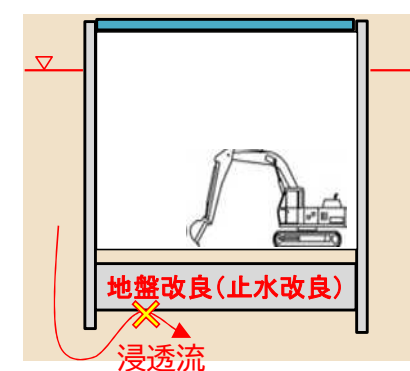
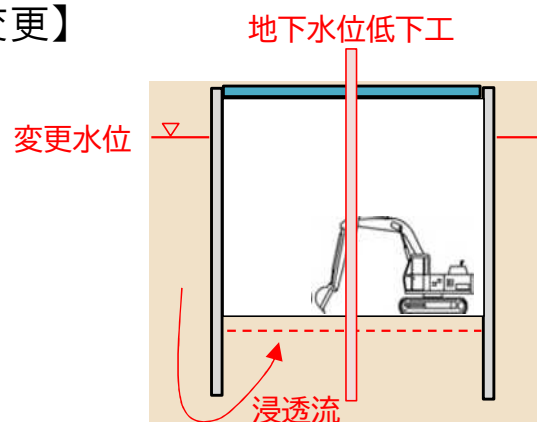


※地盤改良は対策が必要な箇所のみ

【当初】



【変更】



地下水位がボックスカルバート底盤よりも低い位置と想定されたため、底版面の地盤改良は実施せず、地下水位低下工も不要。

想定以上に地下水が高く、ドライ施工とするため地下水位低下工を追加。

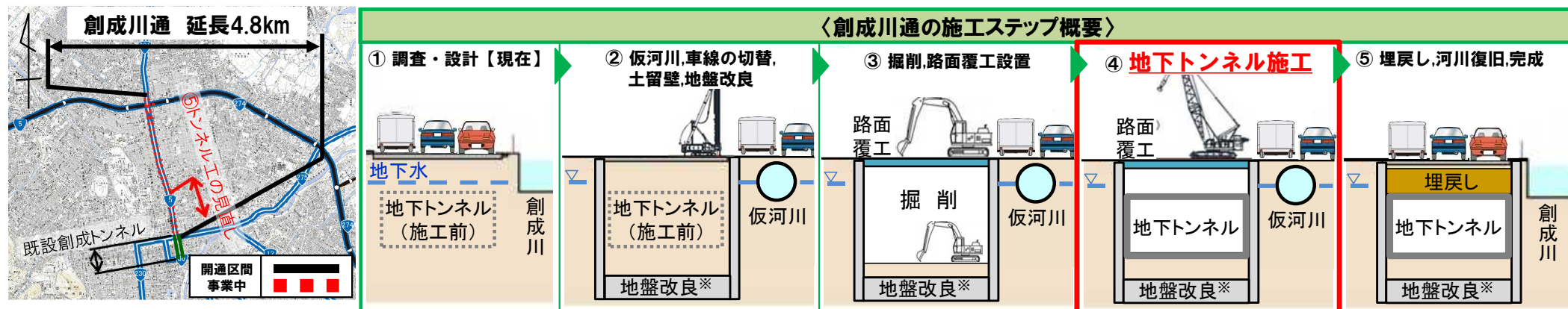
地下水位低下工により周辺地盤への変位が想定された箇所においては地盤改良を実施。

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

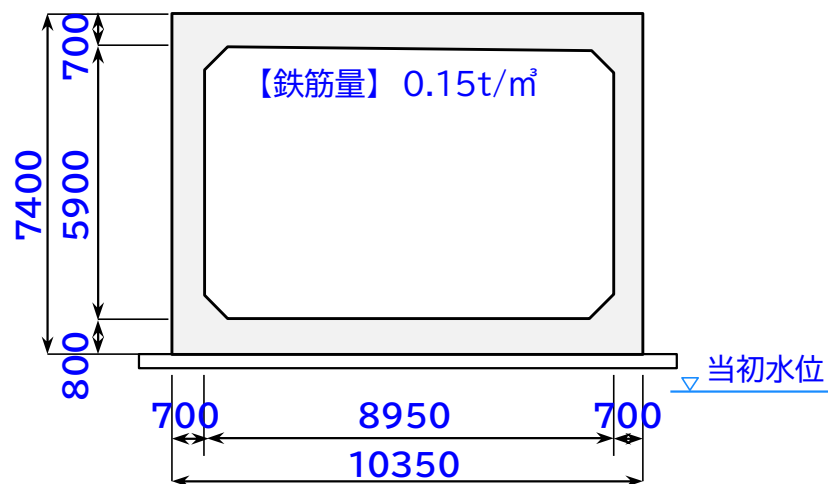
⑤トンネル工の見直し (約17.7億円増)

- ・当初、「カルバート工指針」を準用した概略計算により、躯体幅・鉄筋量を設定。
- ・調査の結果、地下水が高かったため水圧を考慮する等、現場条件等に即した詳細計算を実施し躯体幅・鉄筋量を変更。



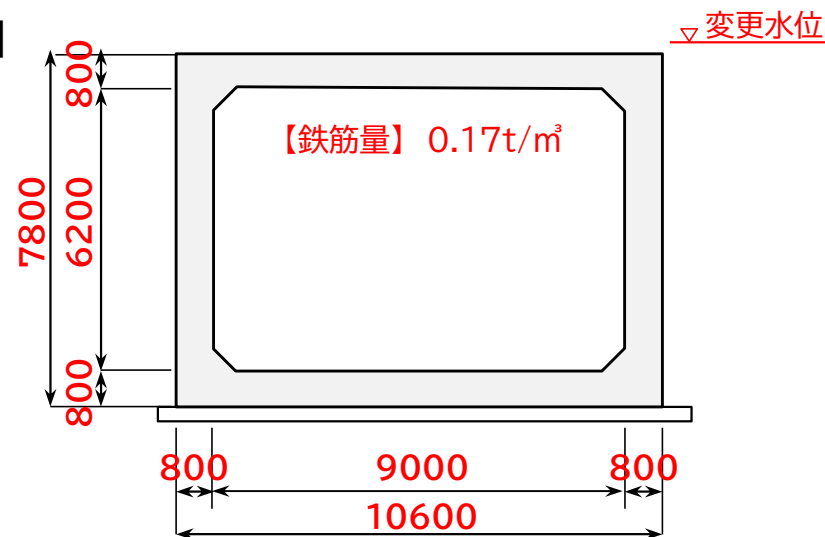
※地盤改良は対策が必要な箇所のみ

【当初】



カルバート工指針を準用した概略計算。躯体幅・鉄筋量を設定。

【変更】



地下水位等の現場条件に即した詳細計算。躯体幅・鉄筋量を変更。

トンネル工の見直し過程でコスト縮減に取り組んだ内容

- ・トンネル工の見直しについて、詳細設計を踏まえ、構造目地箇所数を低減。

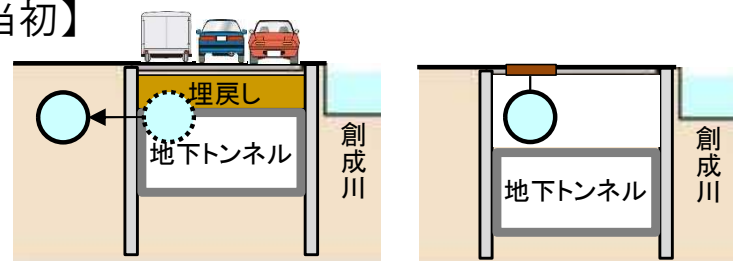
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

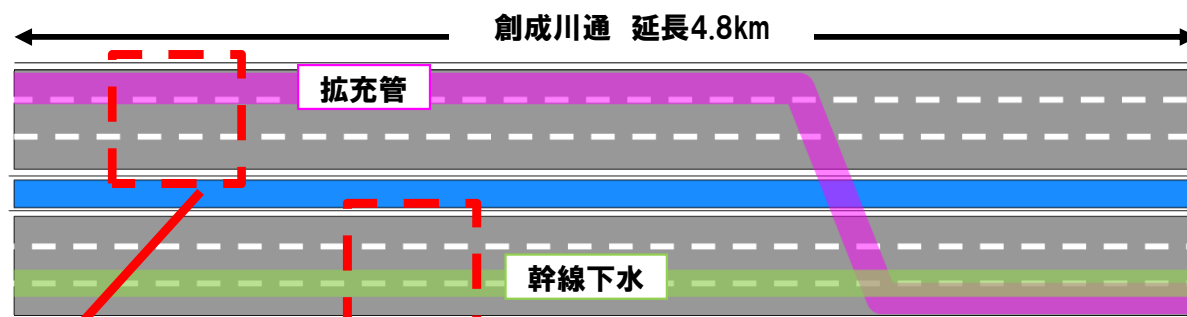
⑥補償費の見直し(下水道)(約86.6億円増)

- ・幹線下水及び拡充管は事業区間全線に渡り占用されている状況。
- ・当初は、現道内の支障とならない位置への移設や吊防護による施工を計画。
- ・占用者との協議の結果、拡充管移設時の水替え施設が大規模となること、また、幹線下水道管の老朽化等により吊防護での作業が困難であることが判明。現道内での移設が不可能であると判断し、代替案として近隣市道への別線迂回へ変更する必要が生じた。

【当初】

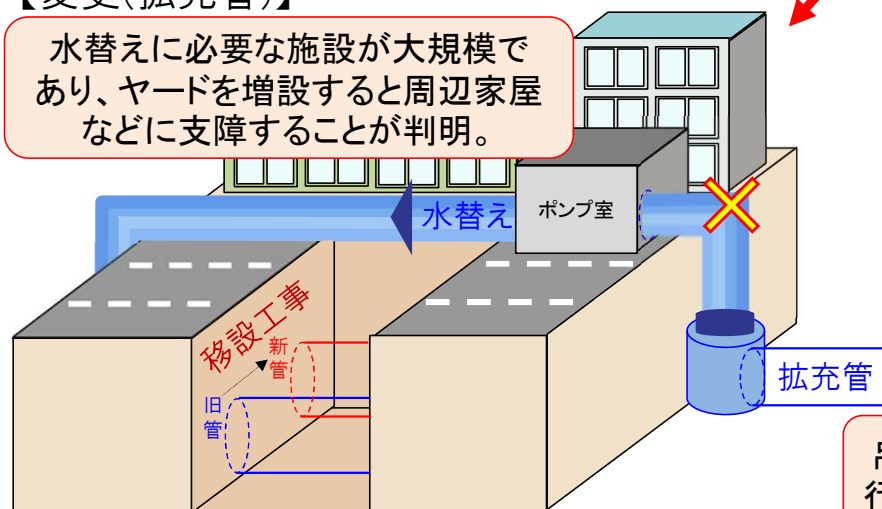


現道内の地下トンネルの支障とならない位置への移設や吊防護による施工を計画。

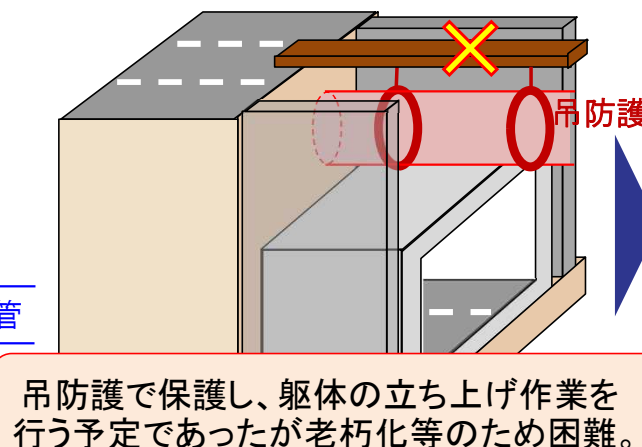


【変更(拡充管)】

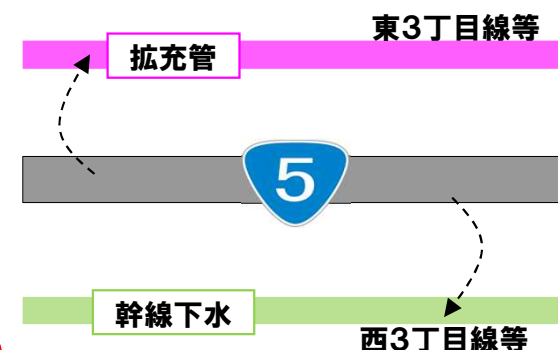
水替えに必要な施設が大規模であり、ヤードを増設すると周辺家屋などに支障することが判明。



【変更(幹線下水)】



近接市道への別線迂回案へ変更

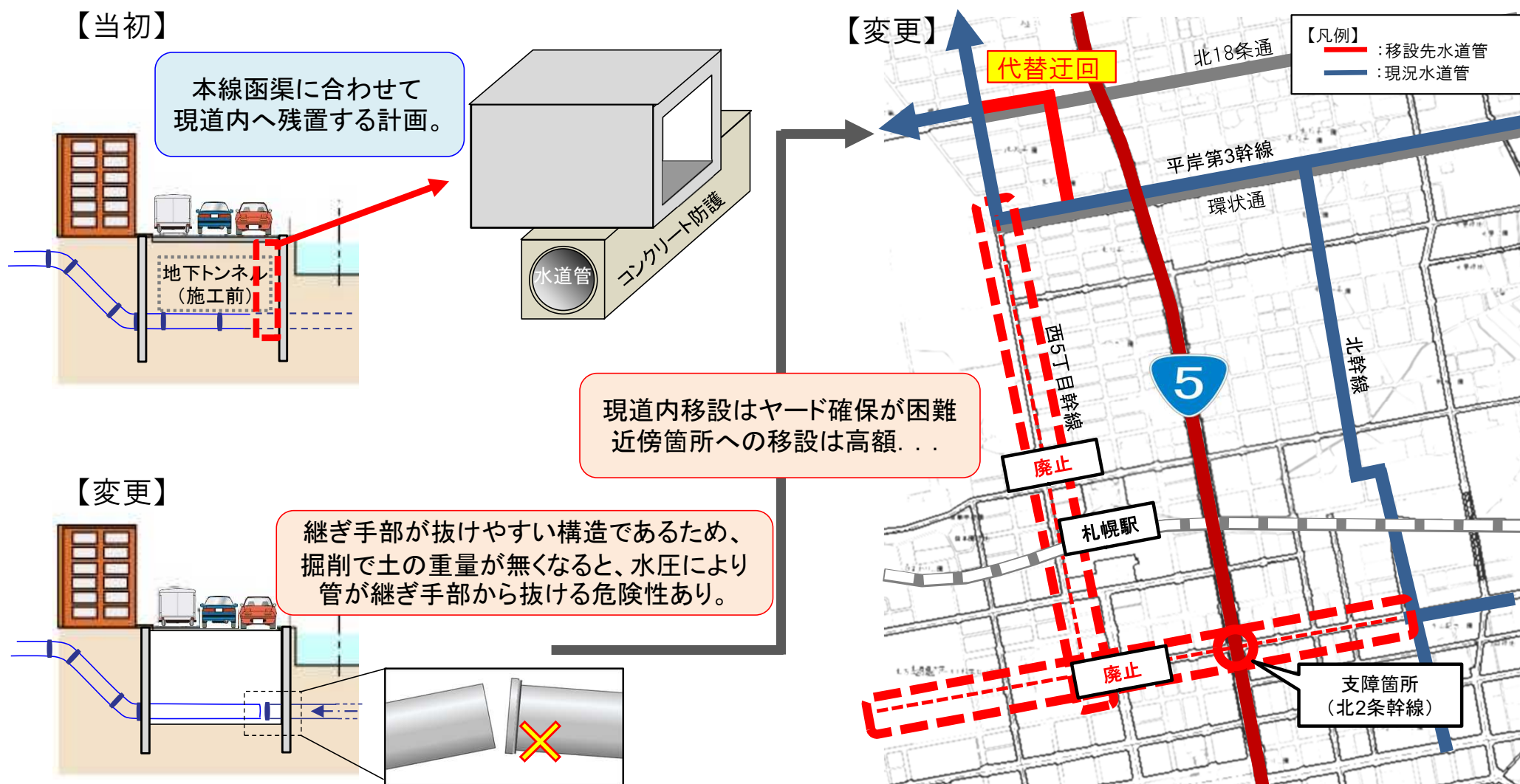


2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

⑦ 補償費の見直し(上水道)(約13.7億円増)

- ・本線函渠に近接した位置に埋設されているため、当初は本線掘削時に合わせて、現況管路を防護・補強する計画。
- ・占有者との協議の結果、当初計画では、開削時の土圧解放により、上水道管の安全性が確保できないことが判明したため、代替迂回案で補償することとした。



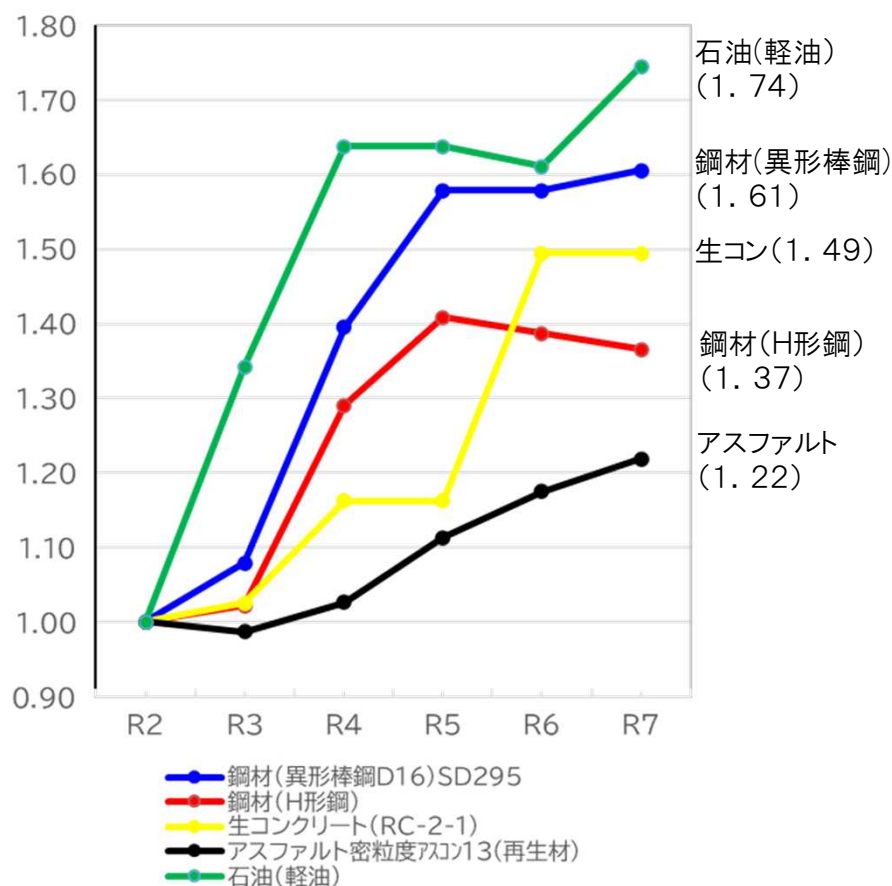
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

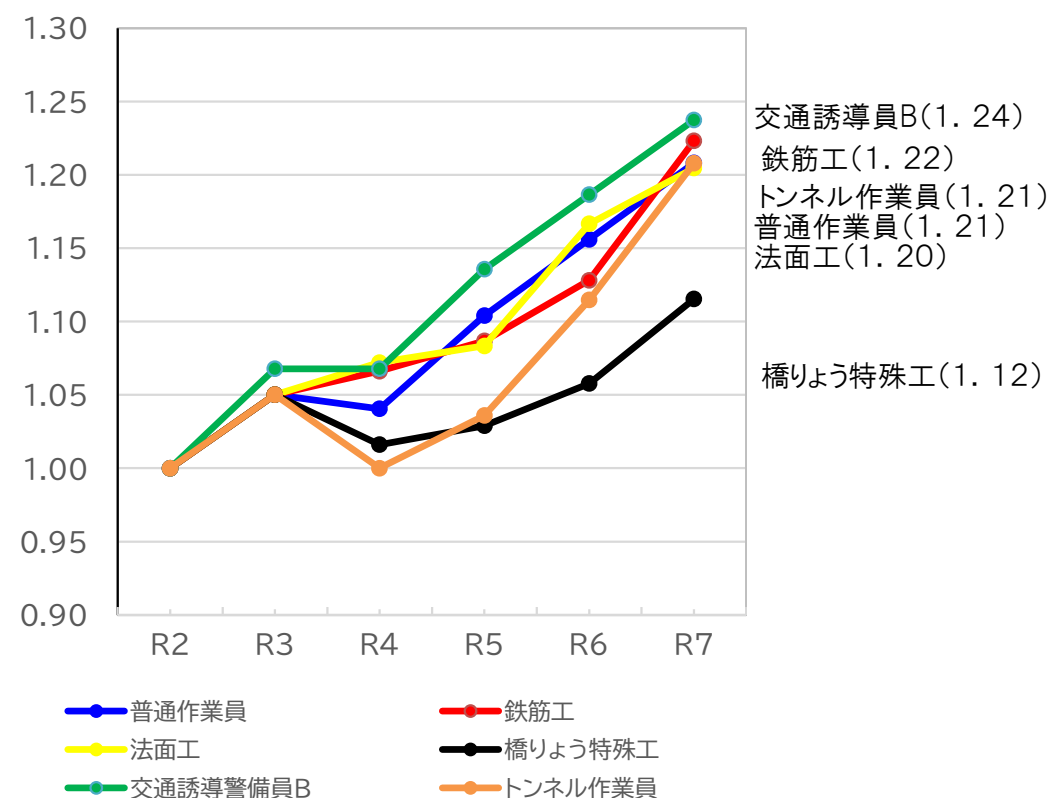
⑧ 資機材・労務単価の見直し(約413.7億円増)

・当初設計（予備設計）時から詳細設計までの資機材・労務単価の変動に伴い、事業費を増額。

主要建設資材単価伸び率
(令和2年度基準)



労務単価伸び率
(令和2年度基準)



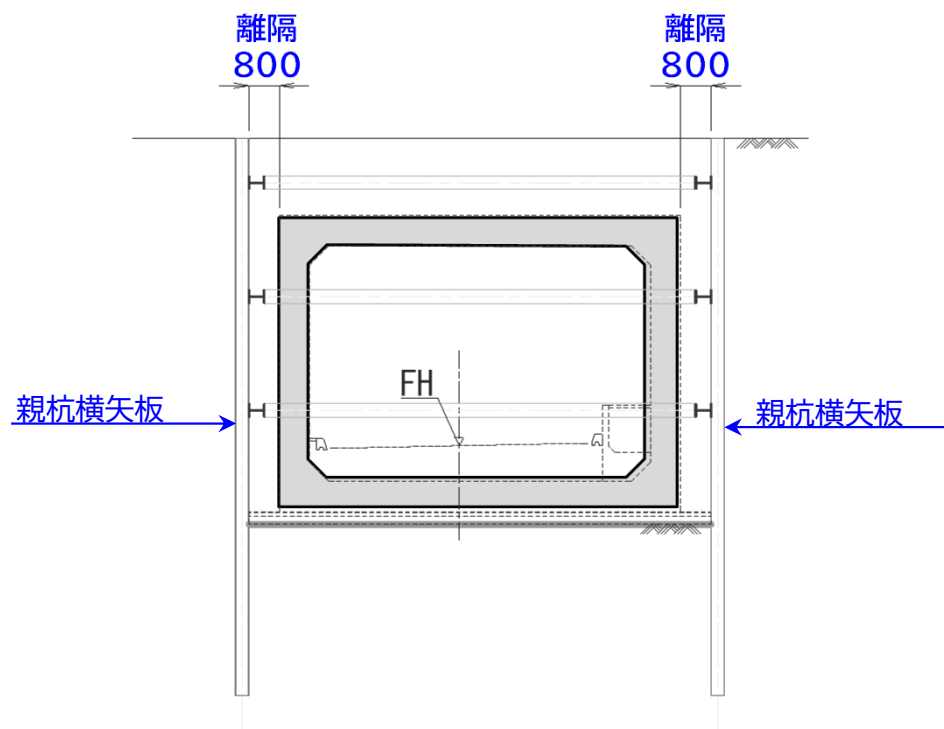
2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(全体事業費の変更)

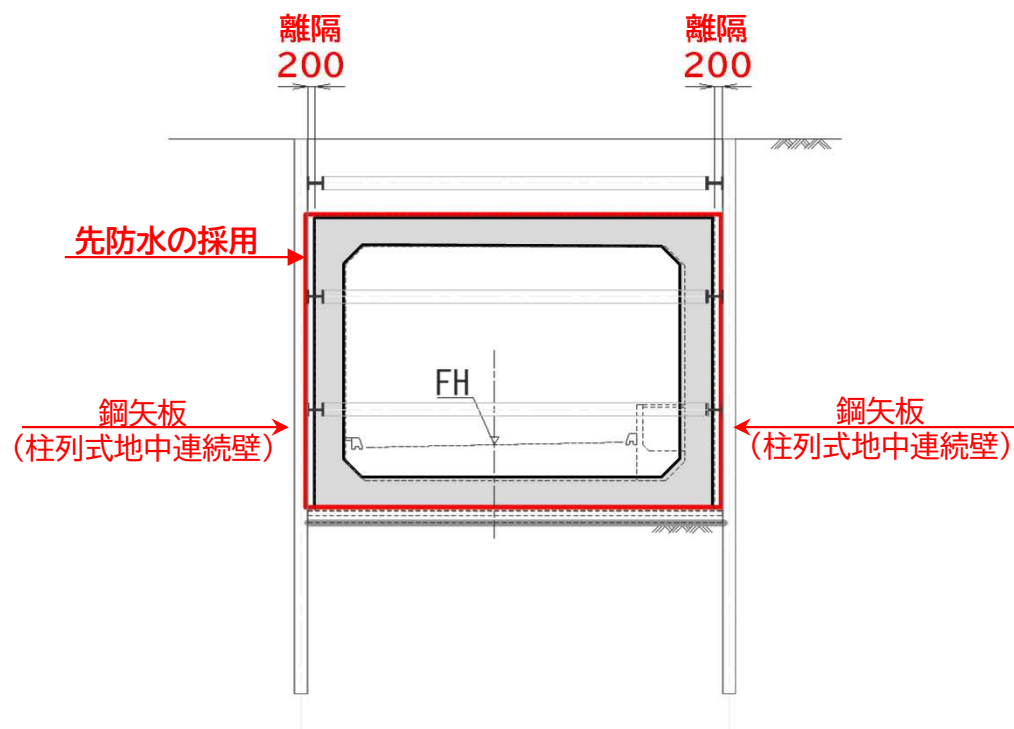
⑨コスト縮減(先防水の使用) (約6.1億円減)

- ・当初は概略設計により、土留めと函渠の離隔を80cmで計画。
- ・詳細設計を踏まえ、函渠の先防水を採用することで、離隔を20cmに変更。

【当初】



【変更】



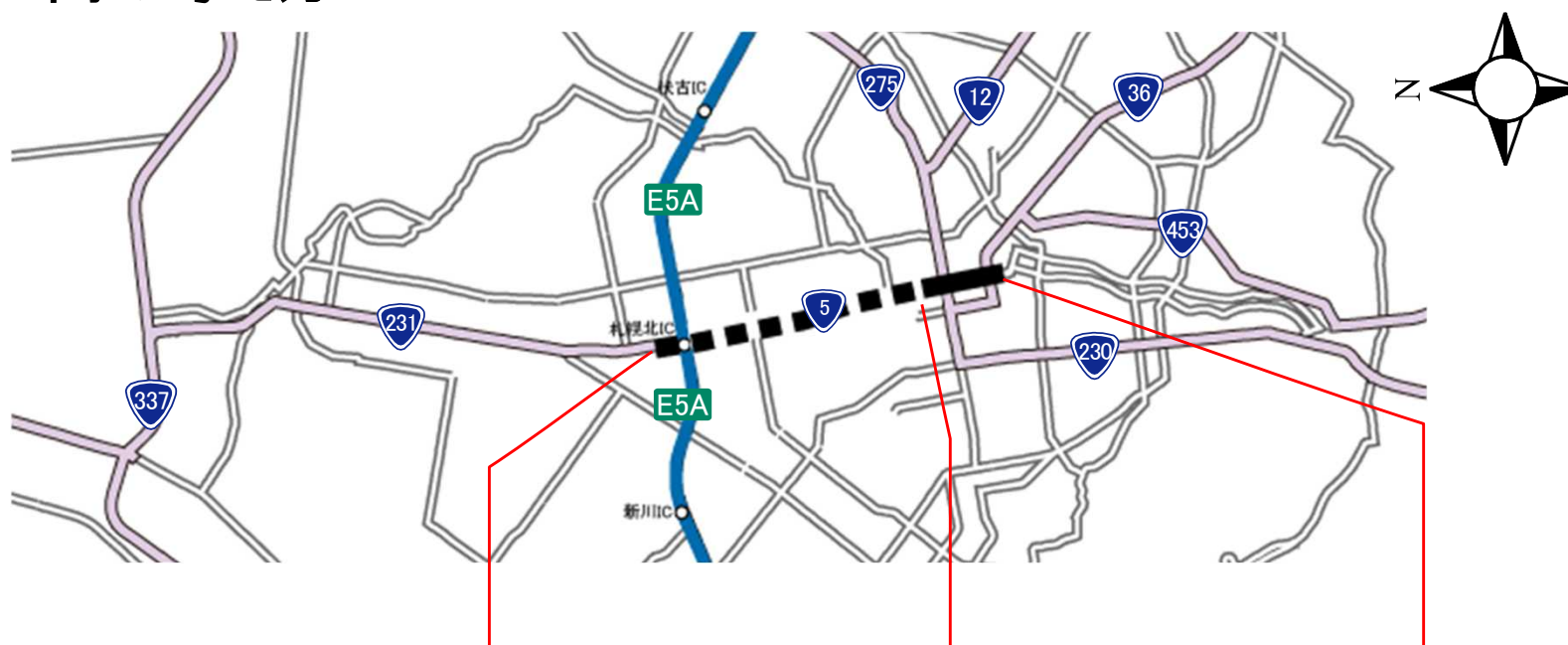
見直し過程でコスト縮減に取り組んだ内容(再掲)

- ・土留め工の見直しについて、詳細設計により構造形式を見直し、鋼矢板部材を変更(Ⅳ型からⅢ型)。
- ・トンネル工の見直しについて、詳細設計を踏まえ、構造目地箇所数を低減。

2. 事業の必要性等

○一体評価対象区間の考え方

凡例	
	開通済区間
	事業中区間



評価区間 ※着色		創成川通 L=4.8km	創成トンネル L=1.1km
	R3.11.8「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用について」		
	R5年度 再評価 一般国道5号 主要市道真駒内篠路線 創成川通	事業中	供用済 (H22)
	R7.2.27「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用について」		
	R7年度 再評価 一般国道5号 主要市道真駒内篠路線 創成川通	事業中	供用済 (H22)

2. 事業の必要性等

(3)事業の投資効果（費用便益分析 一体評価区間_事業全体）

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
1,979億円 (創成川通: 1,809億円)	27,500~65,600	令和7年度

費用便益分析

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	1,759億円	202億円	63億円	2,025億円	[4%] 1. 2	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考) 1. 7	
	1,716億円	20億円	—	1,736億円	[1%](参考) 2. 1	4.9%

感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	27,500~65,600	±10%	1. 02~1. 3
事業費	1,807億円	±10%	1. 1~1. 3
事業期間	33年	±20%	1. 1~1. 2

注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)費用便益比の〔 〕内は、R5以降の社会的割引率の設定値である。(R4以前は何れも4%)

注5)評価対象区間を創成川通として算出した費用便益比(B/C)【事業全体】1.04

2. 事業の必要性等

(3)事業の投資効果（費用便益分析 一体評価区間_残事業）

基本条件

全体事業費	計画交通量(台/日)	基準年
1,979億円 (創成川通: 1,809億円)	27,500~65,600	令和7年度

費用便益分析

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)		経済的 内部収益率 (EIRR)
	1,258億円	158億円	34億円	1,450億円	[4%]	1. 2	
費用(C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	[2%](参考)	1. 8	4.9%
	1,218億円	17億円	—	1,235億円	[1%](参考)	2. 3	

感度分析

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比 (B/C)
交通量	27,500~65,600	±10%	1. 03~1. 3
事業費	1,498億円	±10%	1. 1~1. 3
事業期間	9年	±20%	1. 1~1. 2

注1)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注2)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注3)費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

注4)費用便益比の〔 〕内は、R5以降の社会的割引率の設定値である。(R4以前は何れも4%)

注5)評価対象区間を創成川通として算出した費用便益比(B/C)【残事業】1.2

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果(費用便益分析 前回評価との比較)

	R5再評価時点	R7再評価時点	備考 (前回評価からの主な変更点)
延長	L=5.9km (事業区間:4.8km)	L=5.9km (事業区間:4.8km)	
計画交通量	27,900台/日 ～65,600台/日	27,500台/日 ～65,600台/日	・将来交通需要推計の見直し 令和5年度:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(R5事業化ネット) 令和22年度将来交通量の推計値 令和7年度:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(R7事業化ネット) 令和22年度将来交通量の推計値
総事業費	約1,370億円	約1,979億円	・土工計画の見直しによる増 ・土留工の見直しによる増 ・地盤改良工の見直しによる増 ・地下水位低下工の見直しによる増 ・トンネル工の見直しによる増 ・補償費、資機材・労務単価の見直しによる増
総費用 C	約1,277億円 (基準年:R5)	約1,736億円 (基準年:R7)	・基準年の変更による増 ・総事業費の増
総便益 B	約1,876億円 (基準年:R5)	約2,025億円 (基準年:R7)	・事業期間の延伸に伴う減 ・基準年の変更による増 ・原単位の変更による増(費用便益分析マニュアルの更新)
費用対効果 B/C	1.5	1.2	

※総費用・総便益は割引率を用いて基準年の価格に換算(現在価値化)したものであることから、増額等の要因が無い場合でも、見た目の額は増加する。

※費用便益比については、総便益及び総費用の整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

2. 事業の必要性等

(3) 事業の投資効果【試算(地域の特殊性を考慮した場合の便益による参考値)】

項目	細目	金額	
		事業全体	残事業
費用便益比 (B/C)	総費用 C	C=1,736億円	C=1,235億円
	総便益 B	B=2,025億円	B=1,450億円
	B/C	B/C=1.2	B/C=1.2
地域の特殊性を 考慮した便益 (※)	総便益 B	B=1,142億円	B=964億円
	救急医療改善効果	B=45億円	B=45億円
	余裕時間の短縮による効果	B=1,037億円	B=866億円
	CO ₂ 排出削減による効果	B=4.5億円	B=4.1億円
	大気汚染低減による効果	B=23億円	B=21億円
	騒音低減による効果	B=31億円	B=27億円

※表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値

※費用(事業費及び維持管理費)・便益については、基準年における現在価値化後の値

※整数表示の関係で、計算値と表示桁数が一致しない場合がある。

3. 事業進捗の見込み

- ・当該事業は、令和3年度に事業化、令和7年度に工事着手。
- ・事業進捗率8%（5%）。
- ・引き続き、早期開通に向けて事業を進めます。



※事業進捗率は令和7年度札幌市における事業計画(令和7年4月)ベース
 ※事業進捗率の()内は事業費変更後の進捗率(R7年3月末時点)

4. 関係する地方公共団体等の意見

期成会等名称	会長等	主な構成メンバー	要望内容
札幌市	札幌市長	札幌市	札幌都心部と高速道路間のアクセスを強化し、時間信頼性の向上や都心部への物流交通の安定性向上を早期に図るためにも、「国道5号創成川通」の整備を促進を要望。
北海道石狩地方 開発促進期成会	石狩市長	石狩市、恵庭市、 新篠津村、千歳市、 札幌市、江別市、 北広島市、当別町	当該道路は、災害時の物資輸送拠点となる石狩湾新港等と、都市機能が集積する札幌都心部を結ぶ緊急輸送道路であり、地域が取り組む石狩湾新港の更なる機能強化と合わせて、広域的な防災力の向上が期待。冬期間における速度低下や渋滞等の課題を解決するとともに、札幌都心部と高速道路間のアクセスを強化し、時間信頼性の向上や都心部への物流交通の安定性向上を早期に図るため、「国道5号 創成川通」の整備促進を要望。

○札幌市からの意見

札幌市長からの意見

「一般国道5号 創成川通」は、本市の骨格道路網を形成する重要路線のひとつとして位置づけられており、札幌都心と北海道全域が繋がる広域的な道路ネットワークの強化に資するとともに、市民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから、当該事業の「対応方針(原案)」案のとおり「継続」とすることについて異議はございません。

なお、事業の実施にあたっては、適切な迂回路の運用や発生土の管理、騒音対策等を行い市民生活への影響を最小限に抑えるとともに、新技術の活用や他事業事例を参考とし、より一層の徹底したコスト縮減を図り、これまで以上に効率的・効果的な執行に努めるようお願いいたします。併せて、段階的な供用を含めた整備効果の早期発現、及び、計画的なまちづくりを促進するための開通予定の早期公表など、特段のご配慮をお願いいたします。

5. 対応方針(案)

- ・創成川通は、札幌都心部と札幌自動車道の区間を地下トンネルで結ぶことによって、札幌都心部と高速道路のアクセス強化を図り、時間信頼性の向上や都心部への物流交通の安全性向上に寄与する事業と考えられます。
- ・事業の必要性、重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されていることから、事業の継続を原案としてお諮りいたします。
- ・引き続き、コスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費及び事業期間の管理に努めていきます。

項目	細目	内容	
		事業全体	残事業
費用便益比(B/C)	3便益によるB/C ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少	B/C = 1.2	B/C = 1.2
地域の特殊性を考慮した便益の検討	救急医療改善効果	B = 45億円(※)	B = 45億円(※)
	余裕時間の短縮による効果	B = 1,037億円(※)	B = 866億円(※)
	CO ₂ 排出削減による効果	B = 4.5億円(※)	B = 4.1億円(※)
	大気汚染低減による効果	B = 23億円(※)	B = 21億円(※)
	騒音低減による効果	B = 31億円(※)	B = 27億円(※)
事業の整備効果	活力	札幌都心部と高速道路のアクセス強化	・所要時間のばらつきの改善による定時性確保と主要渋滞箇所・信号交差点の回避による札幌都心部と高速道路のアクセス強化が期待される。
		物流交通の速達性向上	・所要時間のばらつきが改善し、定時性が向上することで、物流交通の速達性向上が期待される。
	安全	道路交通の安全性向上	・整備済み区間では、整備前に比べ7割の追突事故減少が確認されており、当該道路の整備による道路交通の安全性向上が期待される。
		沿線における交通環境の向上	・並行現道の交通が創成川通の地下部に転換することで、創成川通や周辺道路の混雑が緩和され、安全性の向上が期待される。
	暮らし	高次医療機関への速達性向上	・救急搬送における速達性が向上することで、広域にわたる高次医療体制の確保が期待される。
		冬期におけるバス利便性向上	・定時性が確保され、路線バスの利便性向上が期待される。
	環境	CO ₂ 排出量の削減	・自動車からのCO ₂ 排出量10,096(t-CO ₂ /年)の削減が期待。
事業進捗の見込み	事業の進捗状況	・令和7年3月末時点で、事業進捗率8%	

表に記載の(※)は開通後50年間の便益額として試算した参考値