参考資料2

国道5号　創成川通（そうせいがわどおり）

札幌都心アクセス道路検討会資料

＜目　次＞

１．第１回検討会（平成２８年１２月１９日）・・・・・・　１
２．第２回検討会（平成２９年　８月１０日）・・・・・・１６
３．第３回検討会（平成２９年１２月１８日）・・・・・・４５
４．第４回検討会（平成３０年　３月１３日）・・・・・・６８

平成３０年７月３１日

国土交通省　北海道開発局

１．第１回札幌都心アクセス道路検討会（平成２８年１２月１９日）

札幌都心アクセス道路検討会（第１回）

日　時：平成 28 年 12 月 19 日（月）
13 時 00 分～
場　所：TKP 札幌駅カンファレンスセンター
２階カンファレンスルーム

議　事　次　第

１．開会

２．議事
（１）検討会の設置について
（２）これまでの取り組み等について
（３）今後の検討事項について

３．閉会

≪　配布資料　≫
資料１：札幌都心アクセス道路検討会規約（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：今後の検討事項（案）

資料１

札幌都心アクセス道路検討会規約（案）

（　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。

資料２

北海道総合開発計画における位置づけ

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）（抄）
第４章　計画主要施策
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

⑤札幌都市圏

札幌市は、北海道の人口の３分の１が集中し、周辺の地方公共団体を含めると、200 万人を超える東京以北最大規模の都市圏を形成している。札幌市の人口は、2015 年頃をピークに減少に転じると予測されているが、北海道の人口に占める割合は増加し続け、2040 年頃には約４割に達すると見込まれている。

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、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。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。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、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。

資料３

第１回 札幌都心アクセス道路検討会
北海道提出資料

平成２８年１２月１９日

北　海　道

①道央都市圏都市交通マスタープラン(H22.3策定)

・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」で平成２２年３月に策定した「道央都市圏都市交通マスタープラン」において、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。

【骨格道路網図】

『2高速･3連携･2環状･13放射道路』

道央都市圏マスタープランの経緯

- 第１回策定（S52）
  ［骨格道路網］２高速･１環状･５大放射道路等
  ［高速道路アクセス］設定無
- 第２回策定（S62）
  ［骨格道路網］２高速･２バイパス･2環状･13放射道路
  ［高速道路アクセス］設定無
- 第３回策定（H9）
  ［骨格道路網］２高速･２連携･2環状･11放射道路
  ［高速道路アクセス］米里アクセス

骨格道路網計画の考え方

- 「都市圏コアと都市圏各拠点および道内各地との速達性の向上」を目指す。
- 「空港・港湾や、産業・流通・観光の各拠点間の連携強化」を図る。
- これらの骨格道路網の形成は、既存道路を活用することを基本としつつ、必要に応じて新たな整備や部分的な改良を行うことで、実現していく。

都心アクセス強化道路軸

- 「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ります。
- 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ります。

②北海道強靱化計画 ―道民の命を守り、国全体の強靱化に貢献―

道内における自然災害リスク

地震津波
- 太平洋沖(根室沖)海溝型地震
  30年以内　50%程度
- 日本海沿岸地震・津波

火山噴火
９つの
常時観測火山

異常気象
豪雨、暴風雨、
竜巻、豪雪、暴風雪

道外における自然災害リスク

首都直下地震
30年以内　７０%
- 建物全壊：約61万棟
- 死 者 数：約23,000人

南海トラフ地震
30年以内　７０%程度
- 建物全壊：約238.6万棟
- 死 者 数：約323,000人

「起きてはならない最悪の事態」２１のリスクシナリオ

カテゴリー	リスクシナリオ
人命の保護	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
	火山噴火・土砂災害による多数の死傷者の発生
	大規模津波等による多数の死傷者の発生
	異常気象等による広域かつ長期的な市街地等の浸水
	暴風雪及び豪雪による交通途絶等に伴う死傷者の発生
	積雪寒冷を想定した避難体制等の未整備による被害の拡大
	情報伝達の不備・途絶等による死傷者の拡大
救助・救急活動等の迅速な実施	被災地での食料・飲料水等、生命に関わる物資供給の長期停止
	消防、警察、自衛隊等の被災等による救助・救急活動の停滞
	被災地における医療・福祉機能等の麻痺
行政機能確保	道内外における行政機能の大幅な低下
ライフラインの確保	エネルギー供給の停止
	食料の安定供給の停滞
	上下水道等の長期間にわたる機能停止
	道外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止
経済活動の機能維持	サプライチェーンの寸断や中枢機能の麻痺等による企業活動等の停滞
	道内外における物流機能等の大幅な低下
二次災害の抑制	ため池の機能不全等による二次災害の発生
	農地・森林等の荒廃による被害の拡大
迅速な復旧・復興等	災害廃棄物処理の停滞等による復旧・復興の大幅な遅れ
	復旧・復興等を担う人材の絶対的不足

北海道強靱化の目標

- 大規模自然災害から道民の生命・財産と北海道の社会経済システムを守る
- 北海道の強みを活かし、国全体の強靱化に貢献する
- 北海道の持続的成長を促進する

③北海道強靱化計画 ―道民の命を守り、国全体の強靱化に貢献―

強靱な北海道づくりのための施策

自然災害に対する
北海道自らの脆弱性を克服

◇住宅・建築物等の耐震化、老朽化対策の推進
◇津波避難体制、海岸保全施設の整備
◇火山噴火に備えた警戒避難体制整備
◇土砂災害対策の推進
◇洪水・内水対策の推進
◇暴風雪・豪雪対策の推進
◇関係機関情報共有、住民等への情報伝達体制強化
◇救助・救急、物資供給、医療支援体制の強化
◇行政の業務継続体制の整備

６０の施策

（重点項目 ３８）

１２３の施策プログラム

国全体の強靱化に貢献する
バックアップ機能の発揮

【リスク分散】
◇本社機能やデータセンター等の移転・立地促進
◇国内、海外との情報通信ネットワークの整備
【食料・エネルギー供給】
◇食料生産基盤の整備
◇道産農産物の産地備蓄の推進
◇再生可能エネルギーの導入拡大
◇送電網等の電力基盤の整備
【緊急支援】
◇広域応援・受援体制の整備

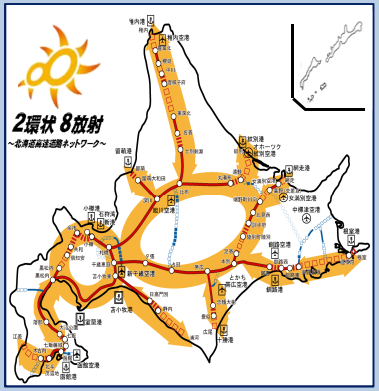
北海道の強靱化、全国の強靱化を支えるネットワーク整備

◇北海道新幹線の整備

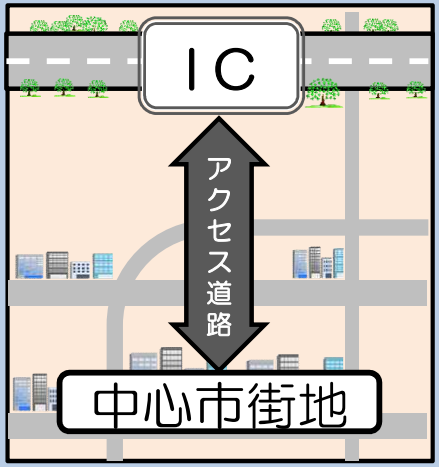
◇道内交通ネットワークの整備

◇空港、港湾の機能強化

●道内外の災害時において、被災地への物資供給や人的支援を迅速に行うために不可欠な高規格幹線道路について、函館市、釧路市、北見市など道内主要都市間のミッシングリンクの早期解消に向けた取組を推進。



●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。



都心アクセス強化（創成川通機能強化）

札幌市の検討状況

1　都心アクセス強化の必要性

2　創成川通の優位性

3　創成川通の現況と課題

4　期待される効果

5　想定される整備形態

1 都心アクセス強化の必要性

今、取組む理由

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ていく取組が必要

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です。

新函館北斗～札幌間
平成42年度末開業予定

新青森～新函館北斗
H28.3.26開業！

資料：北海道ホームページ

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です。

社会資本整備によるストック効果創出

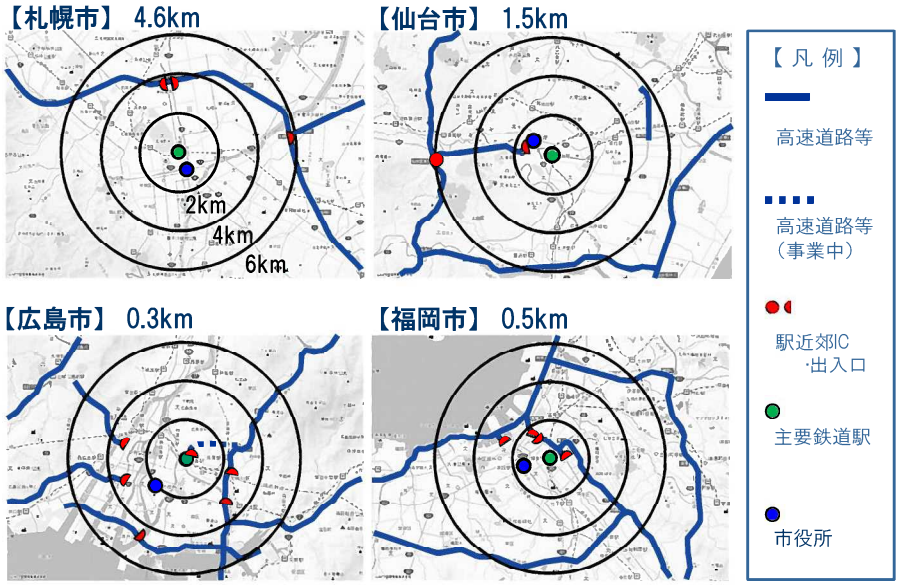
まちの更新時期（建替時期）を迎える今、まちの魅力と活力を高め、次の世代につなげる戦略的な取組が必要です。

現状の課題

他都市に比べ、都心から高速道路までの距離が遠く、都心への高速アクセスの弱さが課題

他都市との自動車専用道路網の比較

■札幌は他都市に比べ、都心と高速道路との距離が遠い。このため、北海道の中心的な機能が集まる札幌都心と空港や道内の各地域とのアクセスに課題があります。

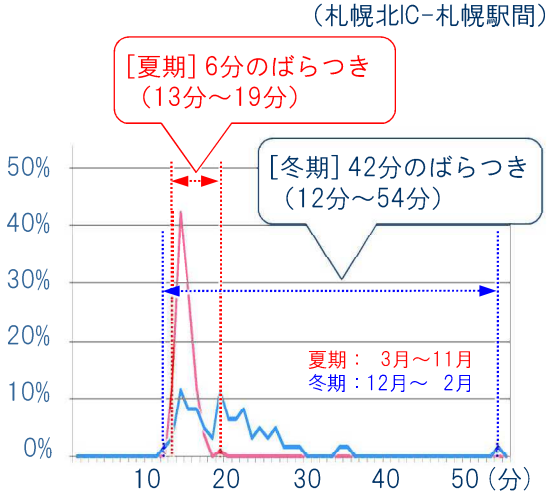


※距離は主要駅から高速道路出入口までの距離

定時性、速達性の課題

■特に、冬期は速度低下が著しく、移動時間のばらつきが大きいことから、目的地まで時間どおりに到着することが困難な状況です。

【日別移動時間のばらつき】



※都心⇒高速、タラッシュ時（17-18時台）平均

2 創成川通の優位性

選ばれる5つの理由　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、創成川通（札幌北ＩＣ）がふさわしい５つの理由

1 都心に一番近い札幌北IC

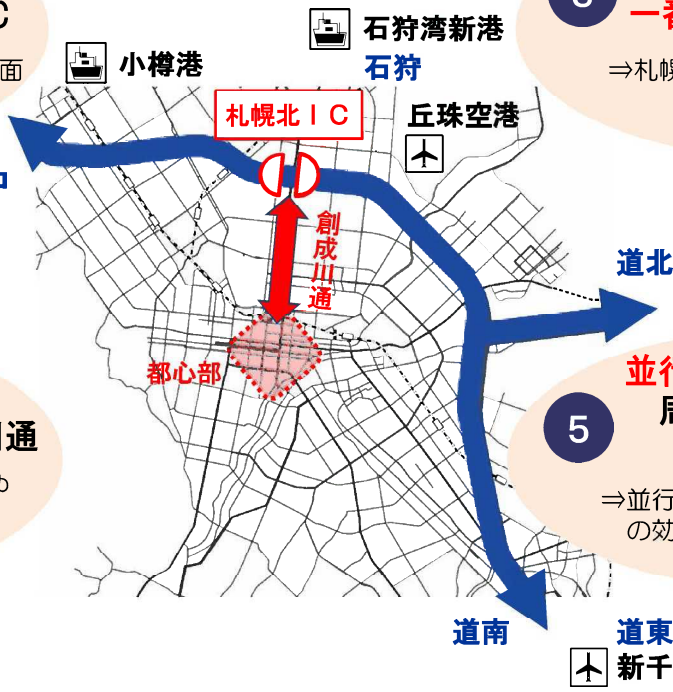
⇒札幌駅～札幌北IC間は4.6kmと他のICに比べ、距離が短い

2 多方面へのアクセスに優れる札幌北IC

⇒札幌北ICは小樽、旭川、千歳方面の全てにアクセス可能

3 都心から一番使われている札幌北IC

⇒札幌都心を発着する交通の約４割は札幌北IC



4 道路空間にゆとりがある創成川通

⇒創成川通は、道路区域内に河川や緑地帯があり、検討にあたり、市街地への影響の低減が可能

5 並行道路が多く、周辺への効果も期待できる創成川通

⇒並行道路においても混雑緩和等の効果が期待

取組の方向性

札幌市総合交通計画（H24.1）

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、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

第２次都心まちづくり計画（H28.5）

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

札幌市まちづくり戦略ビジョン（H25.10）

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、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を国とも連携しながら進める

札幌市強靭化計画（H28.1）

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、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を国等と連携しながら進める

世界都市としての魅力と活力を創造し続けていくため、
周辺の空港等から都心へのアクセスを強化し、新幹線札幌延伸とも連携した広域的な交通ネットワークを形成

こうした「まちづくり」を実現する取組み、それが創成川通機能強化です

創成川通のいま

都心アクセス強化に向け、解決すべき６つの課題

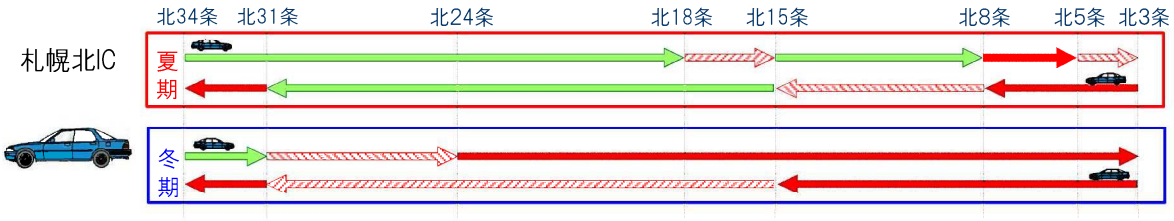
1 朝タラッシュ時、冬期積雪時の交通混雑

北34条～北３条の区間では、都心に向かうほど交通量が多い。
また、主要渋滞箇所※が５箇所存在し、走行速度は混雑の目安とされる20km/h以下の区間が多い。
特に、冬期は区間全体で速度低下が著しく、目的地まで時間どおりに到着することが困難な状況となっている。

※「主要渋滞箇所」とは、北海道渋滞対策協議会により、渋滞に関する意見募集及び最新データ等による検証を行い、北海道の主要渋滞箇所を特定したもの

▼創成川通のラッシュ時の交通混雑

▼ 創成川通の走行速度(夕方ラッシュ時)



資料：平成26年度民間プローブ（国土交通省）　夏期（夕方ラッシュ時）：3月～11月平日17･18時台区間別平均走行速度
冬期（夕方ラッシュ時）：12月～2月平日17･18時台区間別平均走行速度

2 並行・交差道路の交通混雑

主要バス路線である西５丁目樽川通、東８丁目篠路通では、幹線道路との交差点部などで渋滞が発生している。

▼西5丁目樽川通の混雑状況

3 札幌北ICの出口渋滞

札幌北ICの出口では、札幌新道合流部で交通が阻害されることにより、渋滞が発生している。

▼札幌北ICの渋滞状況

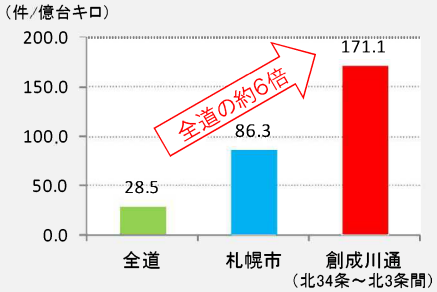
4 交差点で多発する交通事故

北34条～北３条の区間では、事故危険区間※交差点が10箇所存在する。
死傷事故率は全道平均の約６倍と、非常に高い頻度で事故が発生している。

事故類型は、「追突事故」が最も多く、次いで、「出会い頭事故」、「右折事故」が多い。

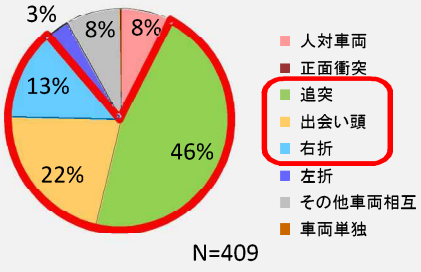
※「事故危険区間」とは、北海道交通事故対策委員会により、事故データや地域の声をもとに、事故の危険性が高い特定の区間を明確化したもの

▼ 死傷事故率の比較



資料：H22道路交通センサス、H22-25ITARDAデータ

▼ 創成川通の事故類型割合



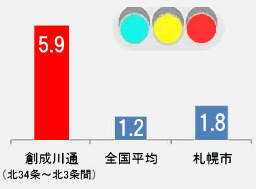
資料：H22道路交通センサス、H22-25ITARDAデータ

5 信号交差点が多く、円滑な交通機能が低下

創成川通の信号交差点密度※は全国平均、札幌市平均と比較して、非常に高い。

主要交差点では右折専用の信号表示の影響により、直進の青時間が制約され、円滑な交通機能が低下

※1kmあたりの信号交差点の箇所数



資料：道路交通センサス区間を対象に集計

6 狭小な歩道幅員

創成川通は多くの歩行者、自転車が通行するが、北10条～北12条付近は歩道幅が1.5m程度と狭小な区間があり、十分な歩道幅が確保されていない状況

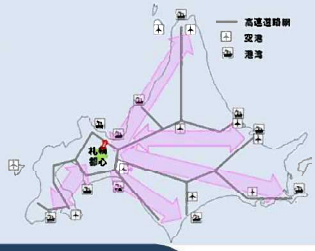
4 期待される効果

期待される効果

創成川通の機能強化により、さまざまな分野において、道路整備の効果が波及

暮らし

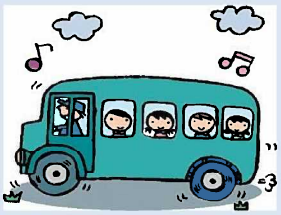
◆道民の暮らし支援と都市機能の維持



都心へのアクセス時間短縮により、通院・買物など道民の暮らしを支援

広く道民から利用されることにより、都心の都市機能を維持

◆安全で快適な交通環境の確保



渋滞・交通事故が軽減され、安全で快適な交通環境を確保

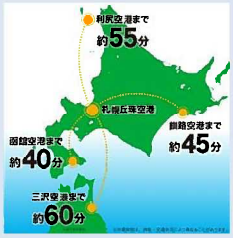
周辺道路の交通を円滑にし、バスなどの時間どおりの運行を確保

観光・ビジネス

◆道内各拠点間の観光周遊支援

空港・観光地等とのアクセス性向上により、観光地での滞在時間が長くなるなど観光周遊を支援

◆丘珠空港を活用した道内移動支援



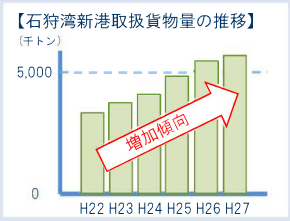
丘珠空港のアクセス性向上により、丘珠空港の活用を促進し、道内各拠点間の移動を支援

物流

◆物流の信頼性向上、物流効率・労働環境改善

安定した輸送ルートが確保され、物流の信頼性が向上するほか、物流効率を高めドライバーの負荷を軽減

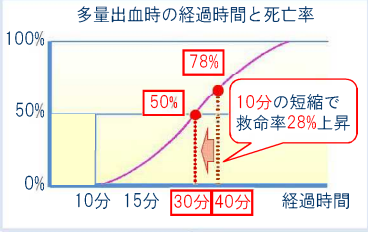
◆石狩湾新港との連携強化



海上輸送の拠点であり、物流関連企業が多く集積する石狩湾新港までの輸送ルートを強化し、安定した物流を確保

医療

◆救急搬送時間短縮による救命率の向上



都心の救急指定病院までの救急搬送時間を短縮し、救命率を大きく向上

防災

◆大規模災害時における拠点間の連携強化

１次緊急輸送道路に指定されている創成川通のアクセス性を高め、国や道の中枢機関や高度医療施設が集積する都心部と空港・港湾との連携を強化

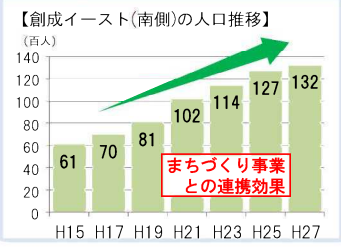
まちづくり

◆人と環境を重視した交通環境の創出

創成川通アンダーパス
連続化後の地上部の状況

創成川通アンダーパス連続化事業の事例では、地上部の空間活用が図られ、にぎわいの創出、東西市街地の連携強化に貢献

◆沿道地域のまちづくり支援

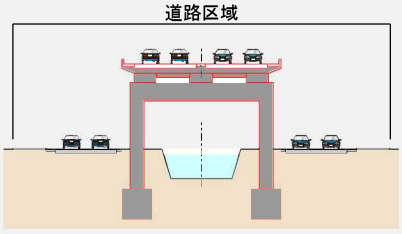
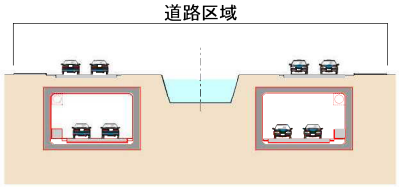
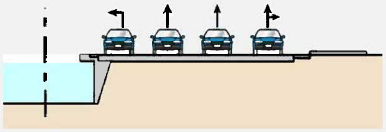


創成川通アンダーパス連続化の事例を踏まえ、まちづくり事業との連携によるストック効果を期待

5 想定される整備形態

整備形態の考え方

創成川通機能強化の代表的な整備形態としては、『高架構造』、『地下構造』、『交差点改良』を想定

	高架構造	地下構造	交差点改良
整備形態			
期待される効果	[時間短縮効果] ■夏期：約８分短縮　（都心⇒高速 14分⇒6分） ■冬期：約10分短縮　（都心⇒高速 17分⇒7分） ■渋滞・事故の改善効果が高い ■創成川通を通行できる車の台数が増加 ⇒並行道路の車が創成川通に転換し、周辺の交通混雑も解消 ■冬期の移動時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上	■降雪影響を受けないため、冬期でも目的地まで時間どおりに到着できる	■交差点部を通過する交通の円滑性が向上 ■右折車両起因の事故を軽減 ■交差点ごとに対策を進めることが可能
課題	■構造物の施工に期間を要する ■沿道環境への配慮（景観･日照･騒音等） ■地上部空間の活用が期待できない ■東西の分断要素となる可能性がある	■地下埋設物の移設工事が必要 ■河川の移設が必要となる可能性がある	■都心と高速道路間のアクセス性向上の効果が小さい ■創成川通を通行できる車の台数は変わらない ⇒並行道路からの交通転換は少ない

■ 整備形態については、整備効果や事業費等を勘案しながら、整備範囲や区間ごとの組み合わせ等を含め今後検討

資料５

今後の検討事項（案）

○ 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

○ 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

○ 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

２．第２回札幌都心アクセス道路検討会（平成２９年　８月１０日）

札幌都心アクセス道路検討会（第２回）

日　時：平成 29 年 8 月 10 日（木）
　　10 時 00 分～
場　所：TKP ガーデンシティ札幌駅前
　　２Ｆ　ホール２Ｃ

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１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。

資料１

札幌都心アクセス道路検討会（第１回）の議事

議　事	主な発言
検討会の設置	・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ことを目的に、札幌市、北海道及び北海道開発局の３者で検討会を設置。
これまでの取組み等について	・北海道総合開発計画（H28.3閣議決定）において、札幌都市圏は、都心アクセス強化等を通じて、北海道全体を牽引する役割が求められている。 ・道央都市圏の都市交通マスタープランや北海道強靭化計画において都心アクセス強化が位置づけ。 ・創成川通は、観光、物流、医療等の広域効果が期待されるため、新幹線札幌延伸を見据え、冬期の渋滞解消など課題解決が必要。 ・札幌市に集積する高次都市機能を周辺都市が享受できるためにも重要な取組として認識。 ・札幌市のまちづくり計画に都心アクセス強化が位置づけ。 ・創成川通は渋滞や事故等の課題が多くその整備により、生活、観光、物流等の多様な効果が期待される。 ・新幹線札幌延伸を見据え、札幌駅の交通結節機能の強化や創成川通の機能強化が極めて重要。 ・札幌市としては本検討会での検討を踏まえ、市民との更なる認識共有を進める。

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2回）

創成川通の現道課題

国土交通省北海道開発局

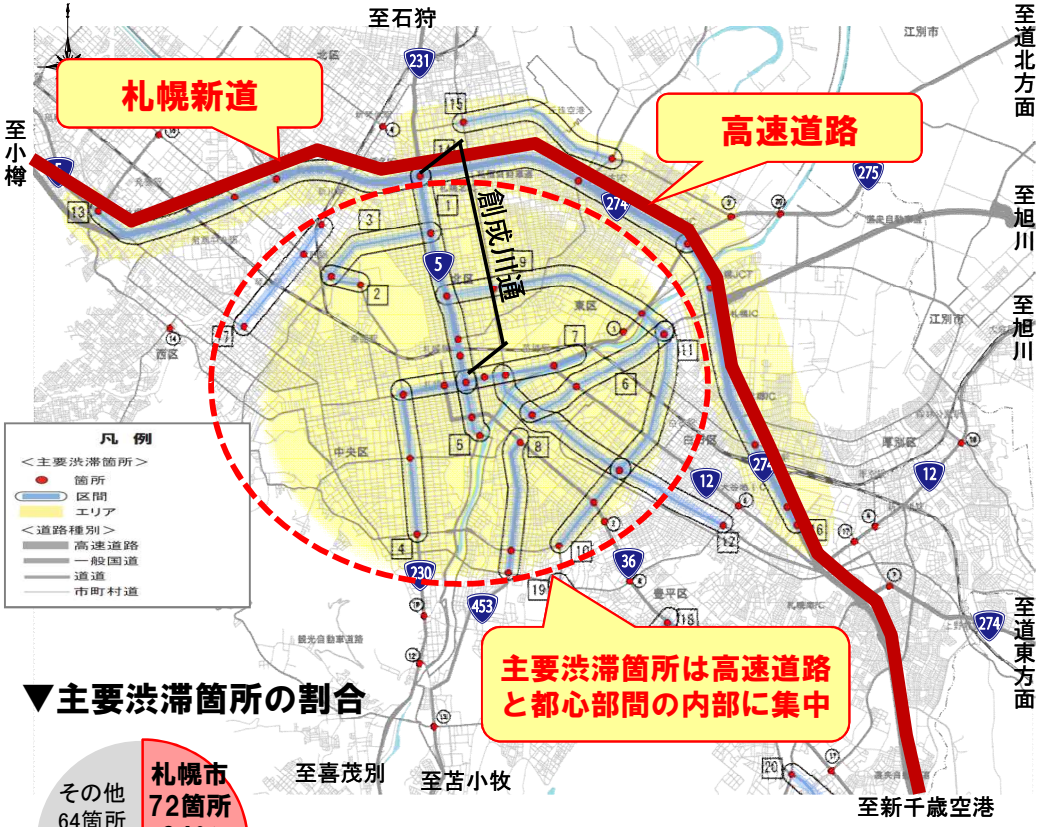
1．札幌市内の渋滞状況

国土交通省

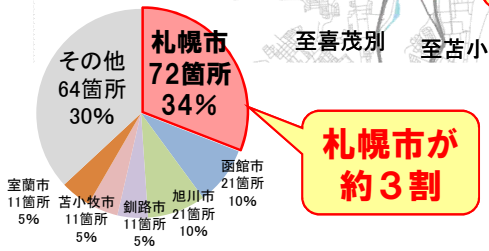
〇全道の主要渋滞箇所のうち、札幌市内が約３割を占めており、高速道路と都心部間の内部に集中

〇特に札幌都心部では、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



▼主要渋滞箇所の割合



札幌市が約３割

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】

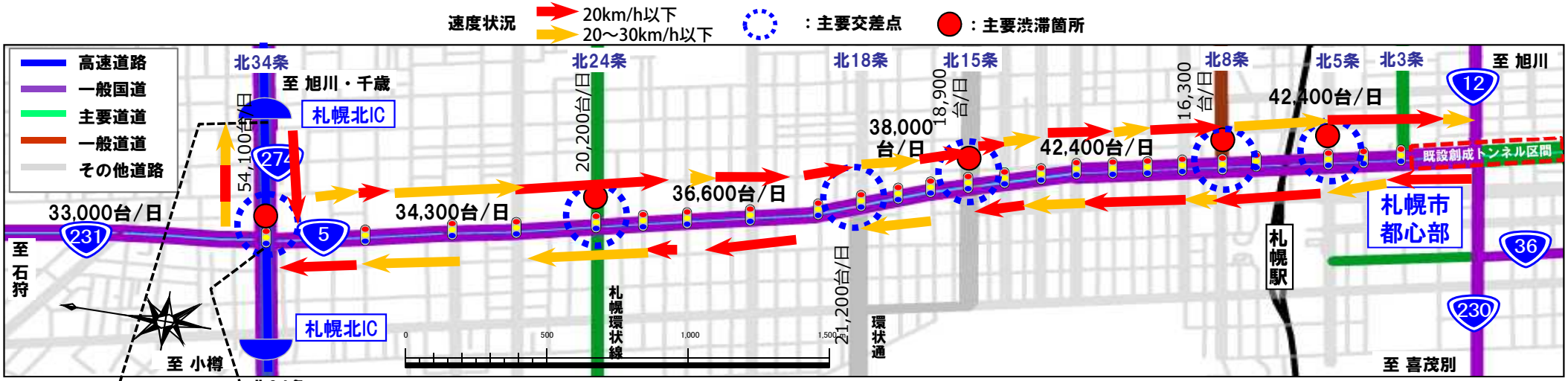
凡例
渋滞損失時間（人時間/年/km）
0～5万
5万～10万
10万～15万
15万～

資料：H28民間プローブデータ

2．創成川通の渋滞状況

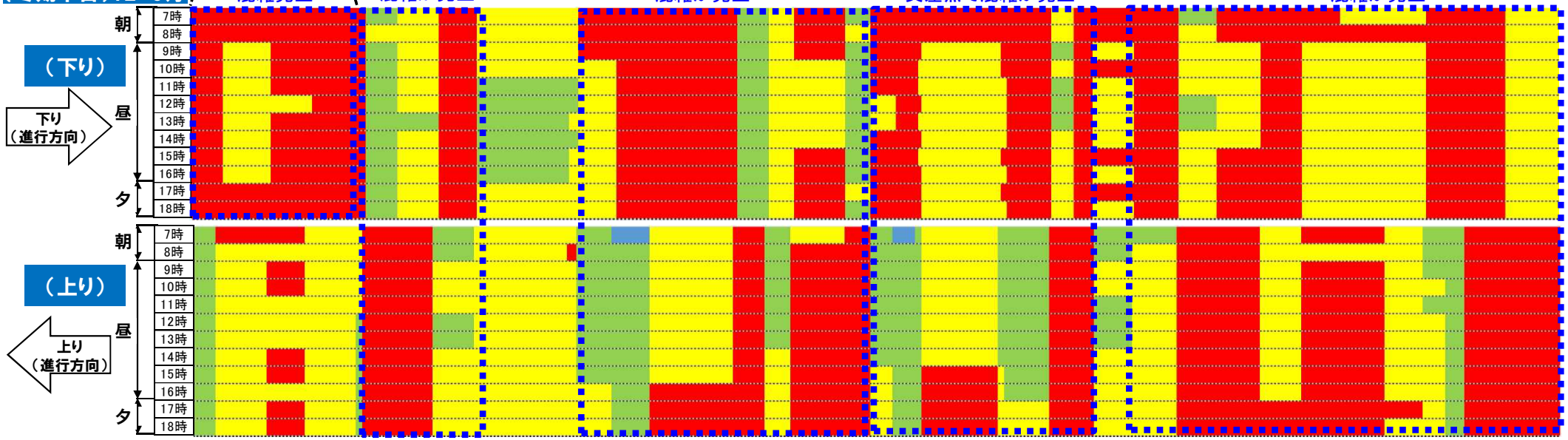
国土交通省

○創成川通には主要渋滞箇所が５箇所存在し、慢性的な渋滞が発生
○信号交差点の連担により、主要交差点（北34条、北24条、北18条、北15条、北8条、北5条）を中心に全線で混雑が発生
○冬期は主要交差点を中心とした混雑に加え、更に路線全体で平均速度が下がり、混雑が連続化



■速度状況（冬期平日）12-3月

北IC合流で混雑発生
北34条交差点で混雑が発生
北24条交差点で混雑が発生
北18条・北15条交差点で混雑が発生
北8条・北5条交差点で混雑が発生



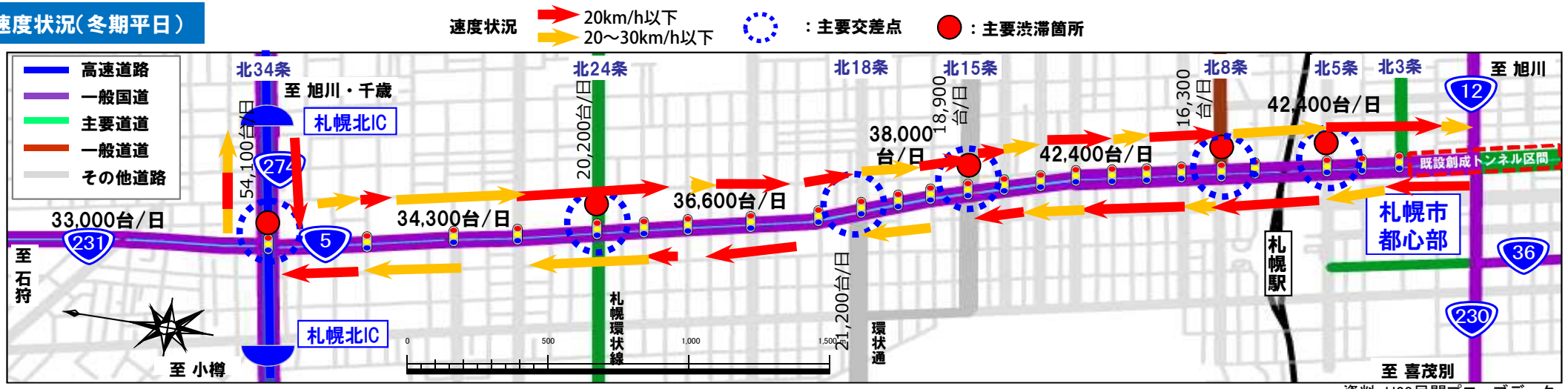
資料：H28民間プローブデータ

2．創成川通の渋滞状況

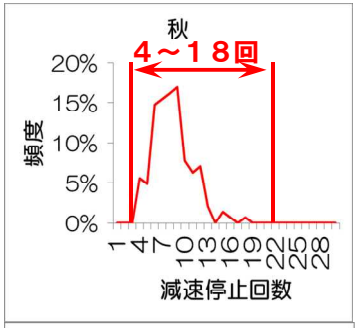
国土交通省

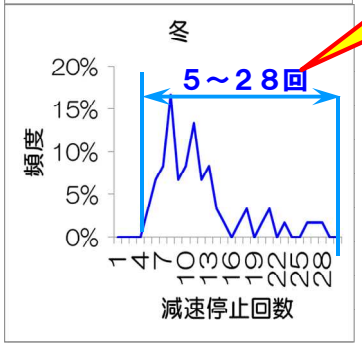
○創成川通では、２４箇所の信号交差点が連担しており、信号交差点での加減速によって速度低下が起きている
○特に冬期では信号交差点の連担で夏期と比べて信号に伴う減速停止回数が多く、主要交差点（北34条、北24条、北18条 北15条、北8条、北5条）では、並行路線からの交通が集中する傾向があり、手前の区間を含め連続的に混雑が発生

■速度状況（冬期平日）

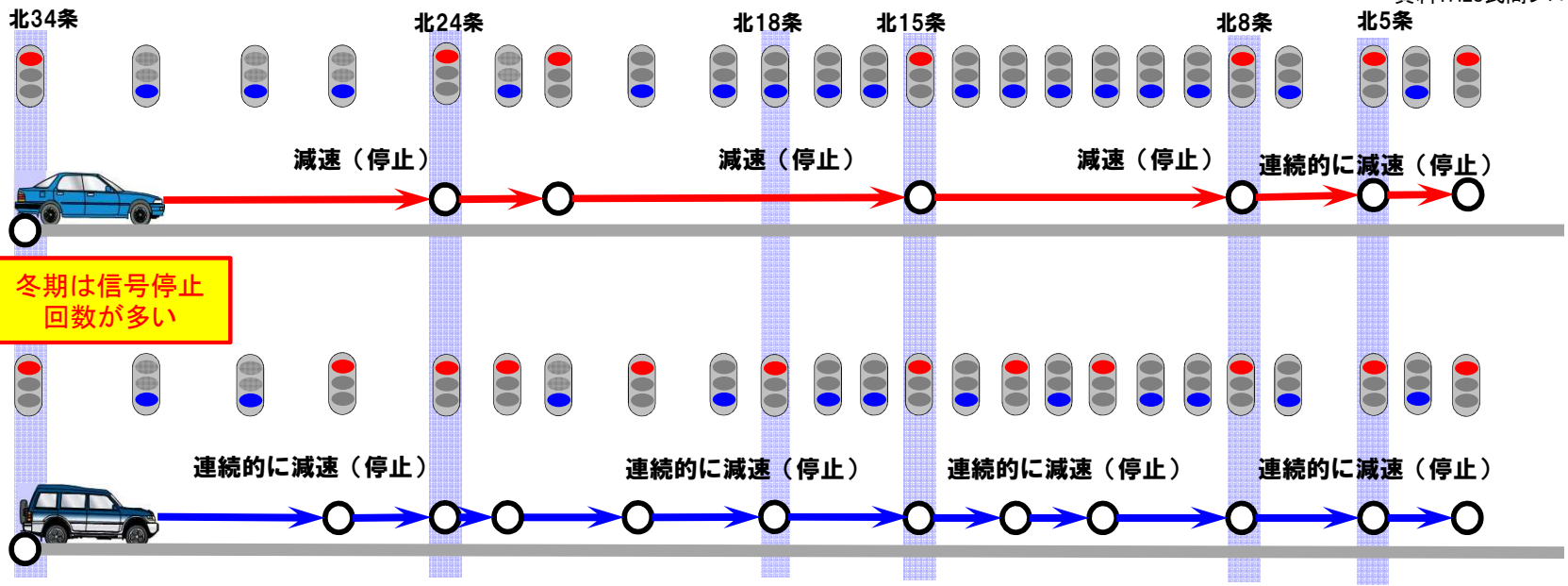


資料：H28民間プローブデータ





冬期は信号停止回数が多い



※走行データは商用車プローブデータによる（秋期　H27.9とH28,9、冬期　H28,2）。全データのうち、おおむね北34条と北1条間を連続的に当該道路を利用する車両を抽出。
そのうち停止に伴う減速回数は、20km/h以下である回数をカウント。

3．創成川通に隣接する札幌北ＩＣの渋滞状況

国土交通省

○札幌北ICは、小樽方面と千歳方面のハーフインターで構成され、特に札幌北IC（千歳方面）の交通量が多い
○札幌北IC（千歳方面）出口では、年間日数の8割で出口渋滞が発生し、高速道路本線にも渋滞が発生
○札幌北IC（千歳方面）出口では、国道合流部で交通が阻害されることにより、慢性的に渋滞が発生
○札幌北IC（千歳方面）出口を出た車両の約半数が都心方面へ流動している

▼札幌北ICの使われ方（交通量）と課題

▼札幌北IC（千歳方面）出口部の渋滞発生状況（H27,H28）

期間	出口渋滞発生日数
H27.1月～12月	279
H28.1月～12月	305

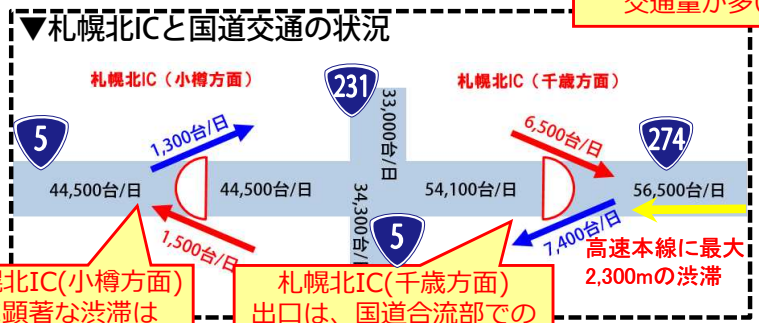
資料：NEXCO東日本北海道支社調査

高速本線の渋滞状況

▼札幌北ICの交通量

札幌北IC(千歳方面)
交通量が多い

▼札幌北ICと国道交通の状況



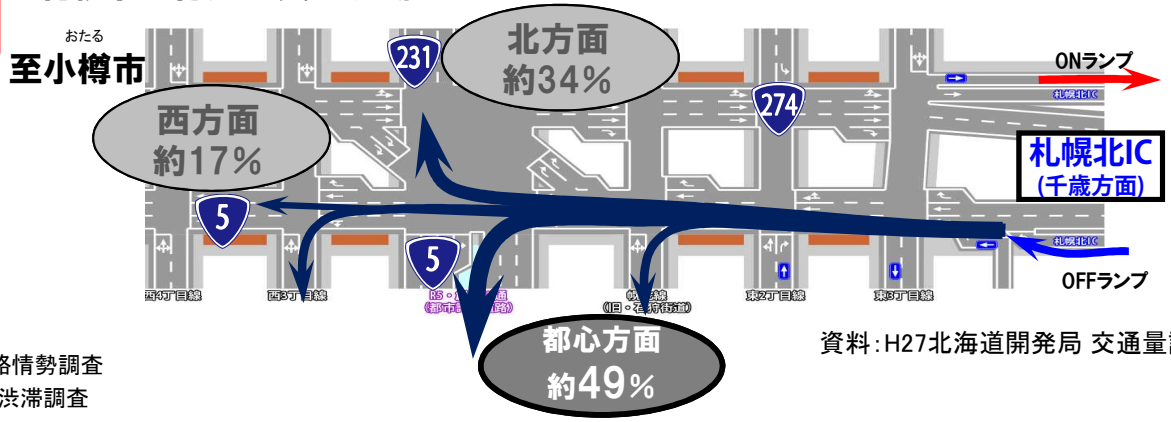
高速本線に最大
2,300mの渋滞

札幌北IC(小樽方面)
に顕著な渋滞は
見られない

札幌北IC(千歳方面)
出口は、国道合流部での
交通阻害で慢性的に渋滞

資料：H27全国道路・街路情勢調査
H26北海道開発局 渋滞調査

▼札幌北IC付近の交通流動

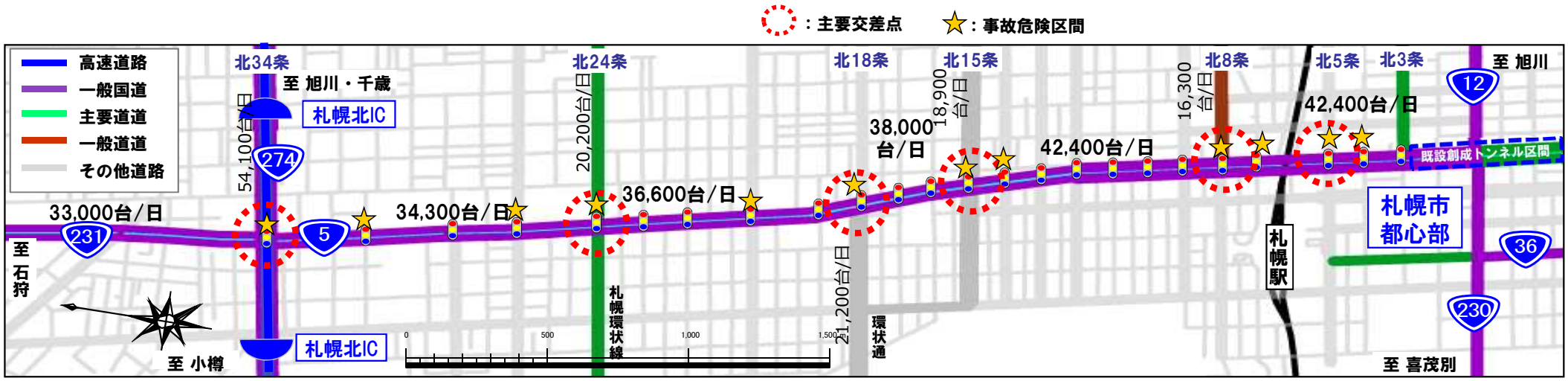


資料：H27北海道開発局 交通量調査

4．創成川通の交通事故

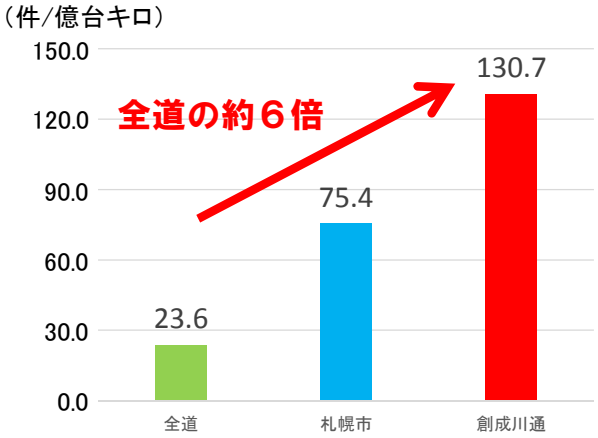
国土交通省

○創成川通には、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。
○事故傾向として、右折滞留車両を要因とする追突事故が最も多く、事故全体の約半数を占める。



資料：H28北海道開発局　事故危険区間

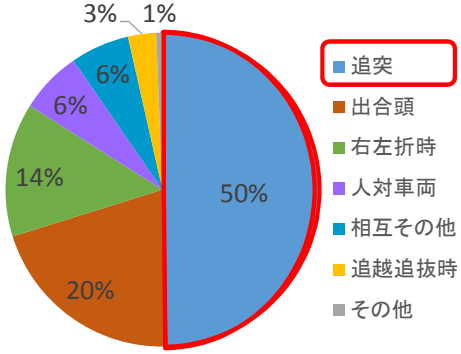
▼死傷事故率の比較



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

▼事故傾向

・事故類型



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

・追突事故の発生過程

5．創成川通の対策の必要性

創成川通の現道課題

- 約4キロ区間に主要渋滞箇所が5箇所存在し、慢性的な渋滞が発生
- 信号交差点が24箇所あり、交差点での加減速による速度低下が原因
- 札幌北IC（千歳方面）オフランプから本線上まで渋滞が発生
- 事故危険区間が連続して複数個所存在

対策（案）

高架構造・地下構造・交差点改良案等

資料3

第2回 札幌都心アクセス道路検討会

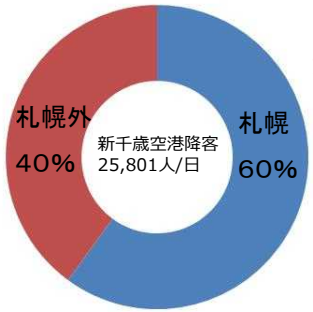
平成２９年８月１０日

北　海　道

広域交通ネットワークの必要性と課題（観光）

・新千歳空港からの目的地は約６割が札幌市であり、また新千歳空港からの移動手段は約半数が道路を利用する移動である。
・インバウンド観光の増加等をふまえて高速道路と創成川通を利用する新千歳空港から札幌都心への直行バスの運行も開始された。
・発着枠の拡大などにより新千歳空港利用者のさらなる増加が見込まれるなか、宿泊施設や観光地が集積する札幌都心へのアクセス向上が重要となっている。

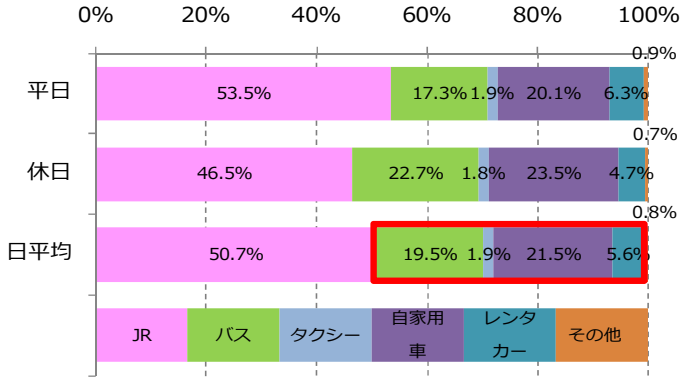
新千歳空港からの目的地



新千歳空港利用者の目的地の６割が札幌

資料：航空旅客動態調査（H25年度）

新千歳空港からの移動手段



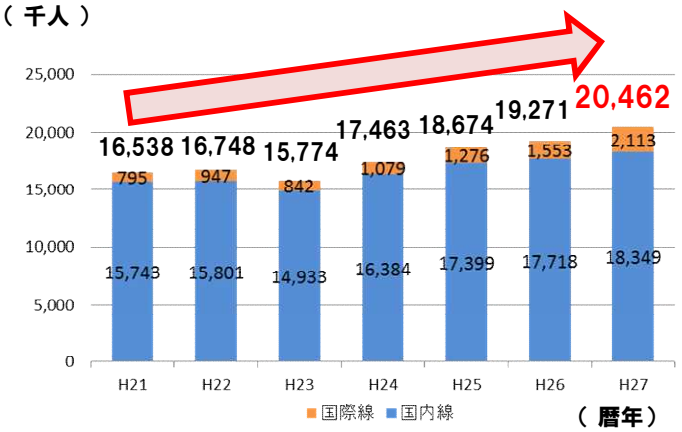
約半数が道路を利用する移動（バス、自家用車、レンタカー等）

資料：航空旅客動態調査（H25年度）

新千歳空港から札幌都心へのルート

平成28年7月から高速道路（札幌北ＩＣ経由）と創成川通を利用した札幌都心直行バスが運行開始（従来のルートより約15分早い）

新千歳空港旅客数の推移



出典：空港管理状況調書（国土交通省）より作成

新千歳空港の１時間当たりの発着枠拡大

（現行）32枠／時間→（拡大）42枠／時間

平成29年の夏ダイヤから（平成29年３月～）

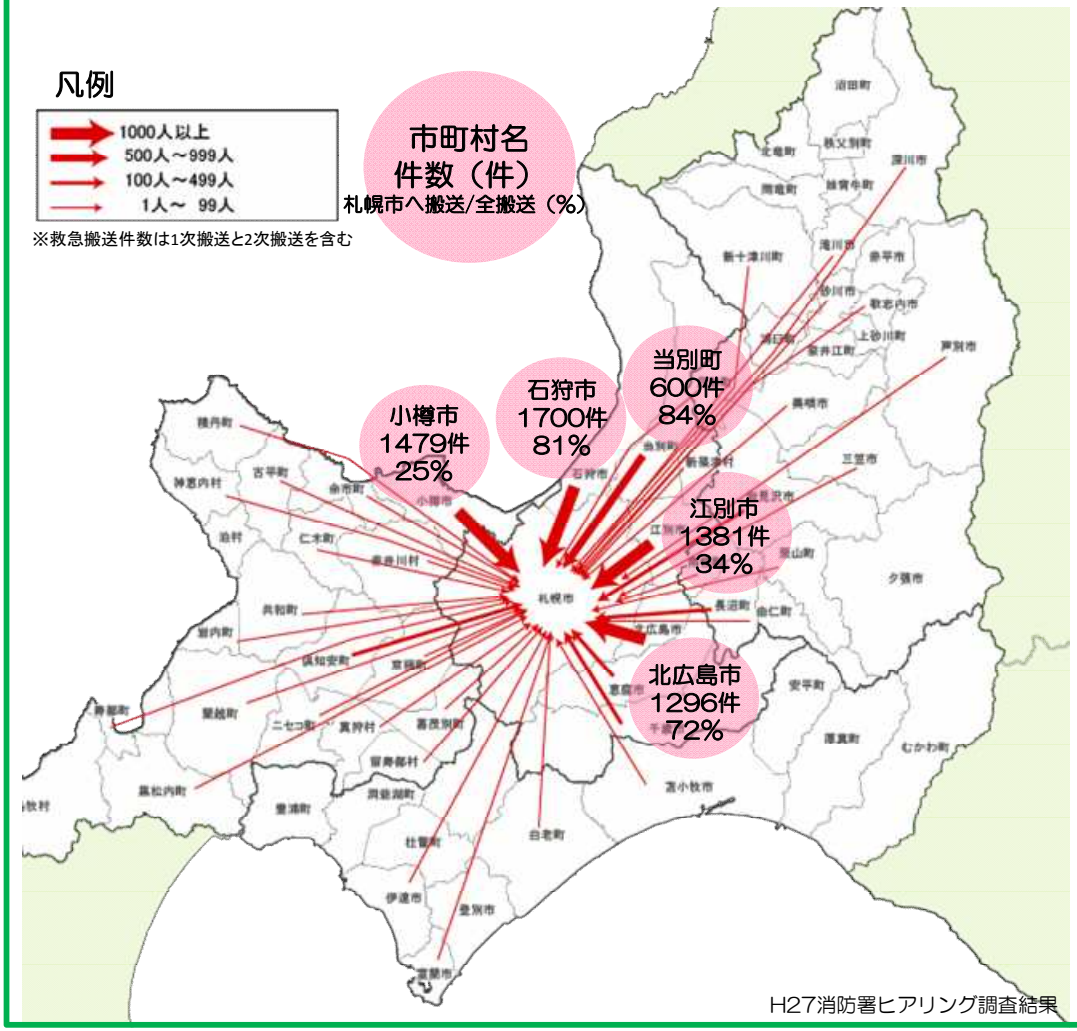
一部外国航空会社の乗り入れ制限の緩和

（現行）	（緩和）
月･木曜（終日乗入不可）	月･木曜（12～17時）
火･水曜（12～16時）	火･水曜（12～17時）
金曜（17時以降）	金曜（12～24時）
土･日曜（終日）	土･日曜（終日）

広域交通ネットワークの必要性と課題（医療）

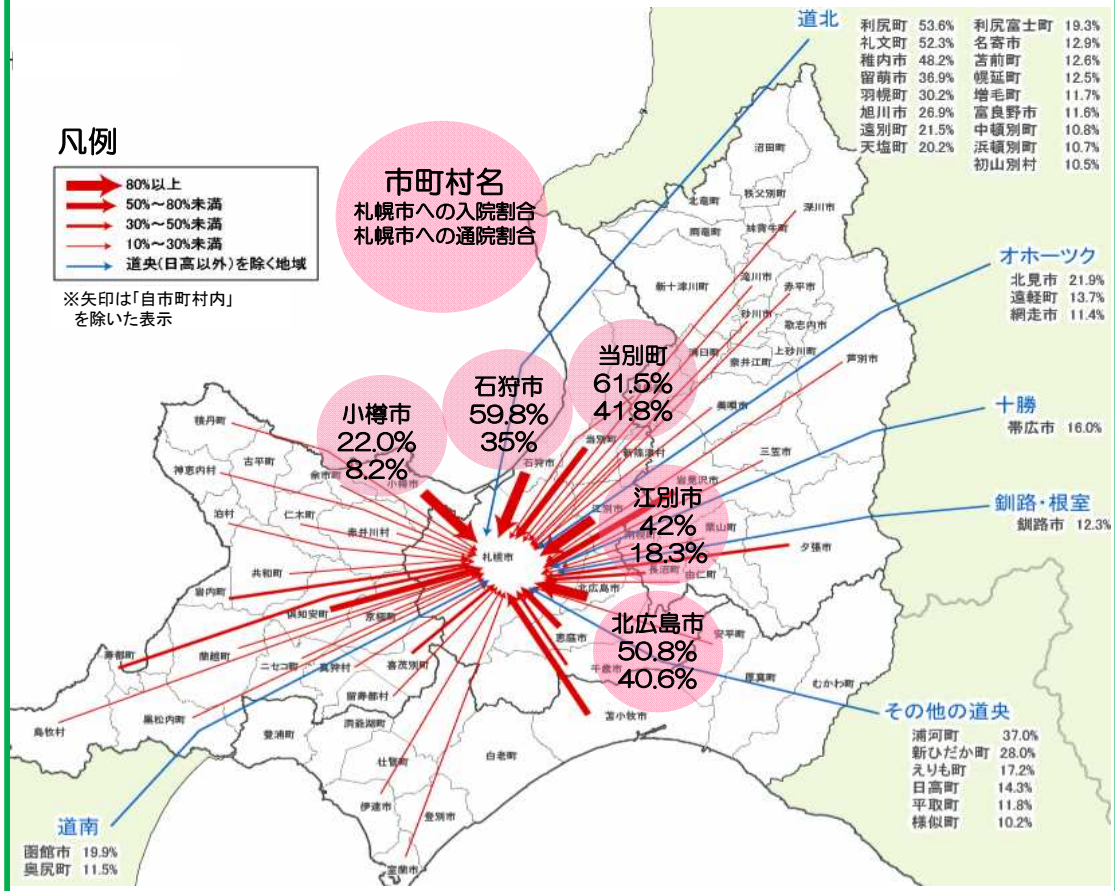
・札幌市には高次医療施設が集積しており、周辺市町村は、救急搬送・通院・入院の多くを札幌市に依存している。
・特に札幌都心部には、専門性の高い救急指定病院などが立地しており、**救急搬送時間の短縮を図るため、高速道路とのアクセス向上が必要**

札幌市周辺市町村からの札幌市への救急搬送件数と全搬送件数に対する札幌市内搬送への割合



H27消防署ヒアリング調査結果

札幌市周辺市町村からの札幌市への入院・通院割合

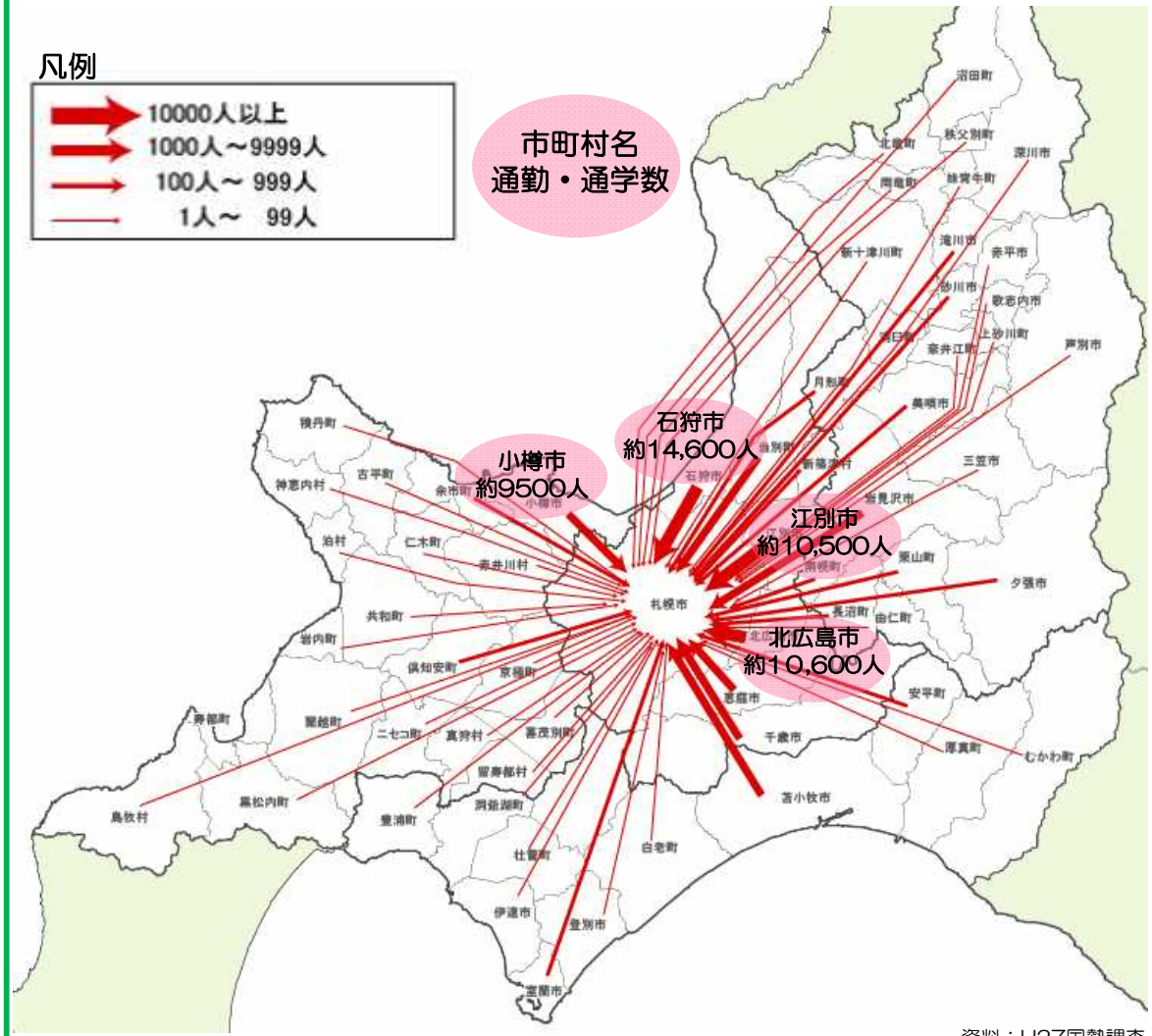


資料：H18受療動向実態調査/北海道

広域交通ネットワークの必要性と課題（暮らし）

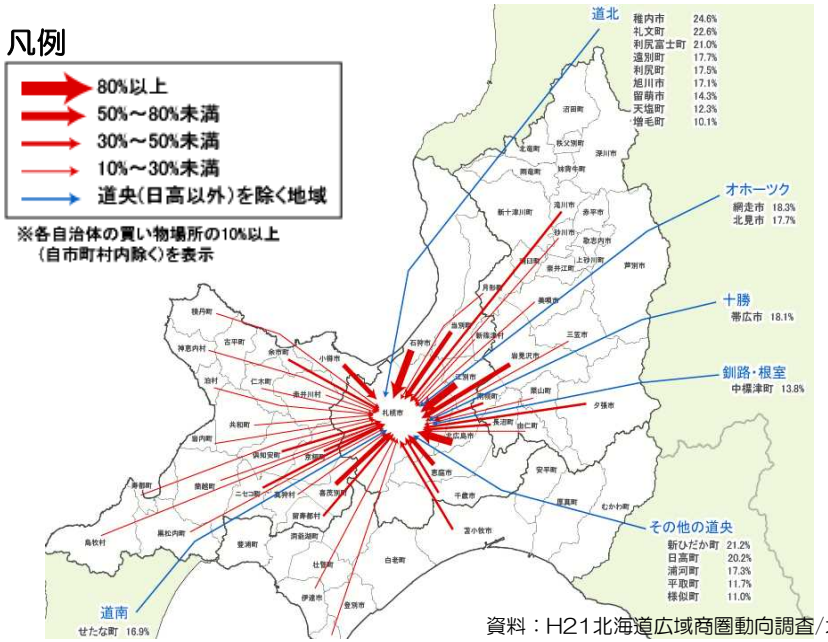
・札幌市には周辺市町村から多くの方々が通勤・通学しており、特に都心部には大規模なオフィスビルや大学などが立地している。
・札幌市の商品販売額は道内の約６割を占め、道内各地から多くの方々が買い物のために札幌市を訪れている。
・通勤時間の短縮や暮らしの利便性を高めるため、**周辺地域から都心部へのアクセス改善が必要。**

札幌市周辺市町村からの札幌市への通勤・通学の状況



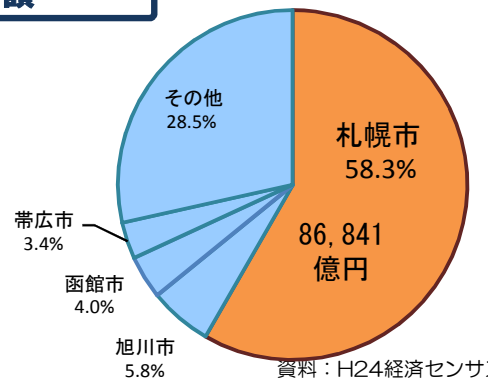
資料：H27国勢調査

札幌への買い物移動の状況



資料：H21北海道広域商圏動向調査/北海道経済部

地域別の商品販売額



資料：H24経済センサス/経済産業省

北海道強靱化計画における広域交通ネットワークの必要性（防災）

・北海道の強靱化を図るためには、高規格幹線道路網の形成など、道内交通ネットワークの整備を推進するとともに、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も重要

強靱な北海道づくりのための施策

自然災害に対する ***北海道自らの脆弱性を克服***

◇住宅・建築物等の耐震化、老朽化対策の推進
◇津波避難体制、海岸保全施設の整備
◇火山噴火に備えた警戒避難体制整備
◇土砂災害対策の推進
◇洪水・内水対策の推進
◇暴風雪・豪雪対策の推進
◇関係機関情報共有、住民等への情報伝達体制強化
◇救助・救急、物資供給、医療支援体制の強化
◇行政の業務継続体制の整備

６０の施策

（重点項目 ３８）

１２３の施策プログラム

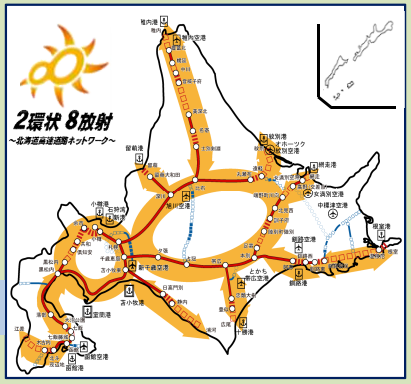
国全体の強靱化に貢献する ***バックアップ機能の発揮***

【リスク分散】
◇本社機能やデータセンター等の移転・立地促進
◇国内、海外との情報通信ネットワークの整備
【食料・エネルギー供給】
◇食料生産基盤の整備
◇道産農産物の産地備蓄の推進
◇再生可能エネルギーの導入拡大
◇送電網等の電力基盤の整備
【緊急支援】
◇広域応援・受援体制の整備

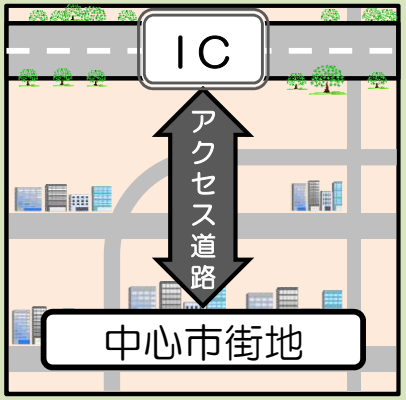
北海道の強靱化、全国の強靱化を支えるネットワーク整備

◇北海道新幹線の整備　**◇道内交通ネットワークの整備**　◇空港、港湾の機能強化

●道内外の災害時において、被災地への物資供給や人的支援を迅速に行うために不可欠な高規格幹線道路について、函館市、北見市など道内主要都市間のミッシングリンクの早期解消に向けた取組を推進。



●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。



資料4

第2回　札幌都心アクセス道路検討会

札幌市資料

情報共有　市民との情報共有に係る取組

【パネル展】

- 平成28年10月から11月には、札幌駅前地下歩行空間や札幌市役所などにおいて、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
- パネル展では、取組の必要性や期待される効果に関するパネル展時を行うとともに、パンフレット配布、アンケート調査を実施。

【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するとともに、アンケート調査を実施
- パネル展のほか、各区役所や創成川通沿線のまちづくりセンターでもパンフレットを配布

【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。

▼パネル展開催状況

地下歩行空間

札幌市役所

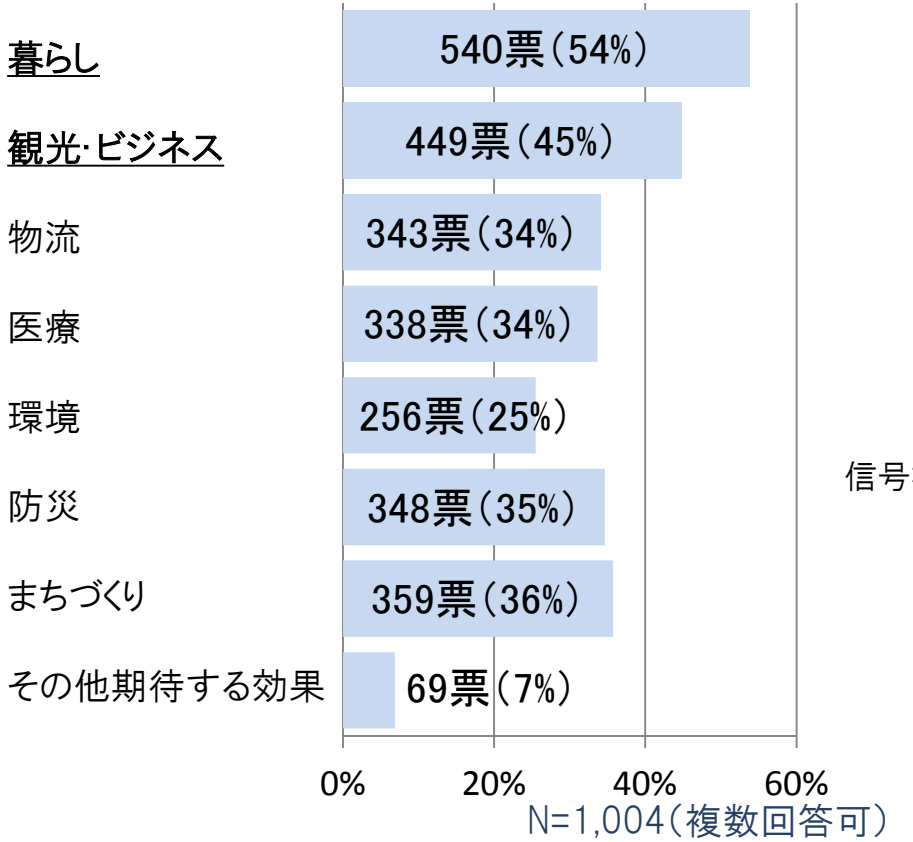
▼パンフレット

平成28年10月 札幌市

▼アンケート用紙

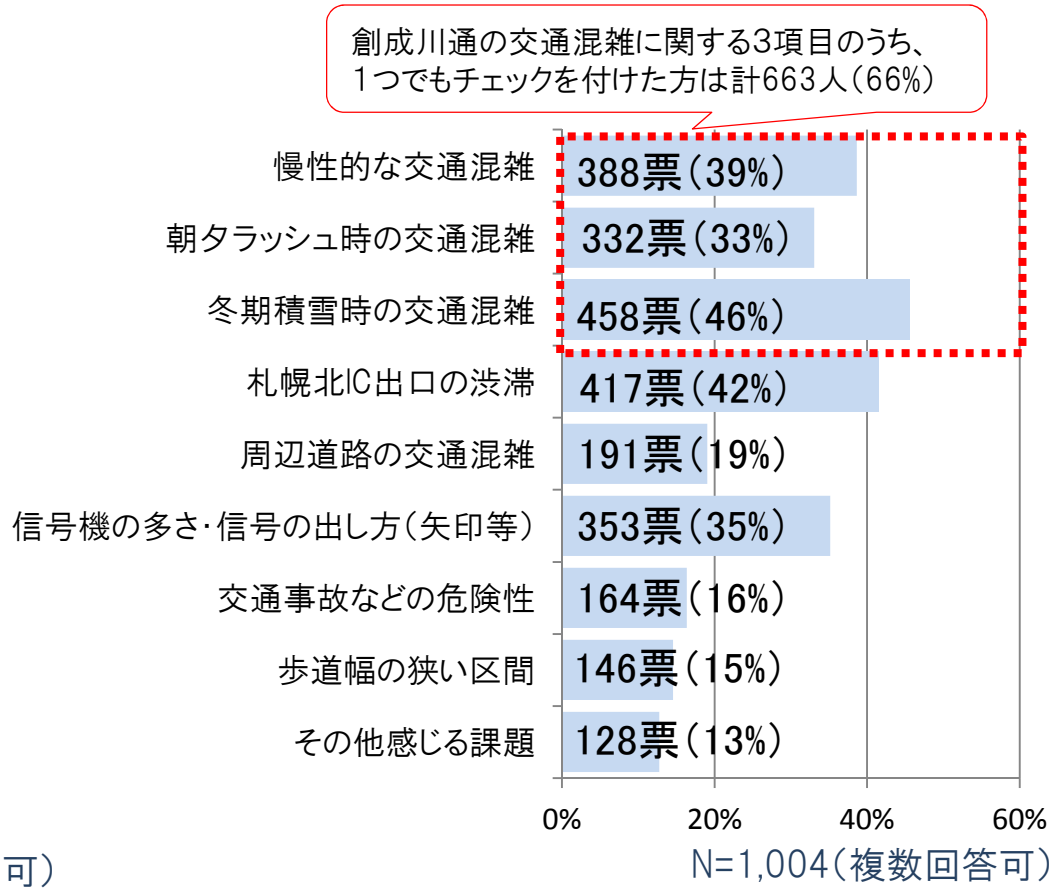
情報共有　市民との情報共有に係る取組　ーアンケート結果①ー

【設問1】 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、いくつでも☑をつけてください。



「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。

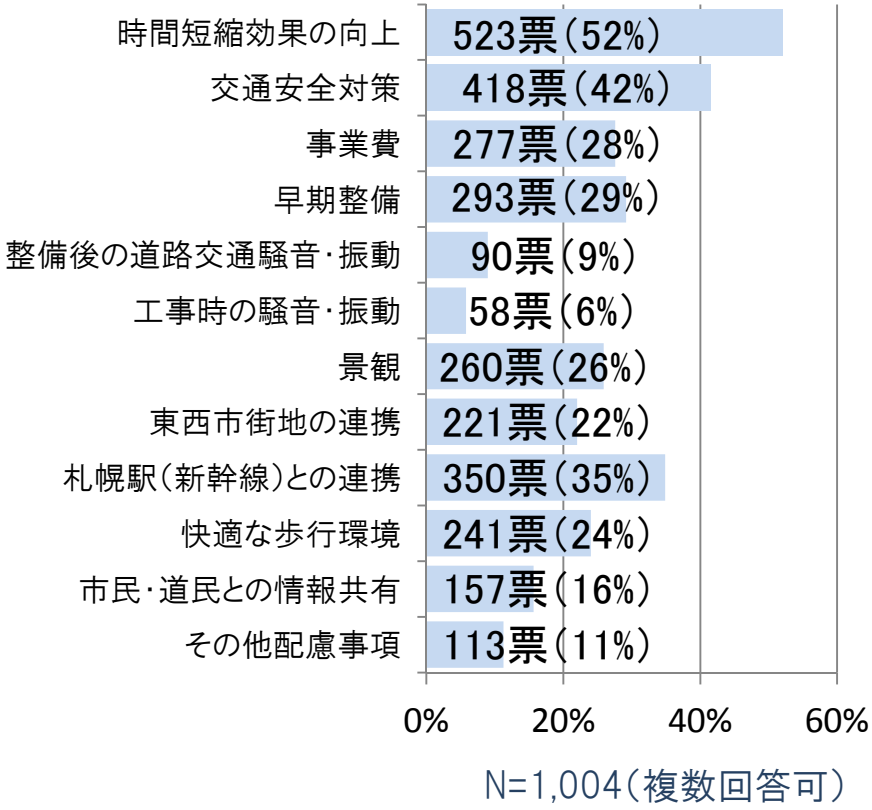
【設問2】 創成川通の現況について、課題と感じるものに、いくつでも☑をつけてください。



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。

情報共有　市民との情報共有に係る取組　ーアンケート結果②ー

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



N=1,004（複数回答可）

「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。

【設問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。

【早期実現を望む声】

○札幌市の将来に不可欠なプロジェクトであり、早急に具体化すべき。

○新幹線の札幌延伸を考えると早く整備してほしい。

【事業費への懸念を示す声】

○多額の税金を使い、地下や高架でつくる必要はないと思う。

○本事業による経済的効果と事業費のバランスについて考える必要がある。

【その他の意見】

○札幌市だけではなく北海道全体の重要施策であると思う。

○タクシー、観光バス、物流車両等の路上駐停車車両の取り締まりを強化すべき。

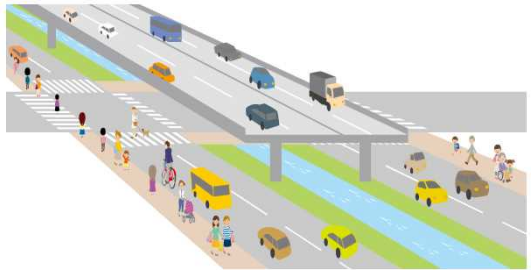
早期実現を望む声や、整備形態に関する意見、事業費への懸念を示す声など、様々な視点から多くのご意見が寄せられた。（全474件）

情報共有　市民との情報共有に係る取組　ーアンケート結果③ー

【設問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。

【整備形態に関する意見】

高架構造



○ 高速道に合わせて高架構造にするのが良い。
○ 高架が良い。上から見る札幌の景観を楽しみたい。

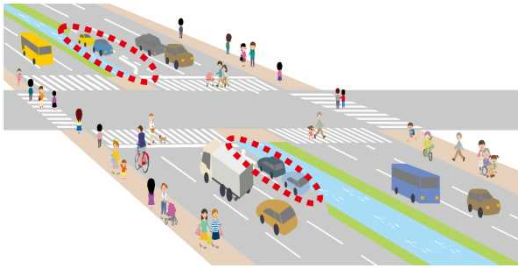
● 東京の日本橋の上に高速道路があるように景観をダメにしないでほしい。
昔の大友堀のイメージ、柳がある公園でのんびりした川で光がさすイメージは残すべき。
● 車の増加、騒音、高架による圧迫感、景観、日照、東西分断と道路に面して住んでいる者には最悪で迷惑。

地下構造

○ 冬期間における定時性確保の観点から地下が良い。
○ 都市景観に配慮し、ぜひ地下にて整備いただきたい。
○ 都心部アンダーパス連続化では創成川の親水空間が生まれた。事業費はかかるかもしれないが、地下化し地上の車線数を減らして創成川の親水空間・緑化を併せて行えば、札幌の財産になると思う。

● 一番良い方法だが事業費が高額になるため現実的でない。

交差点改良



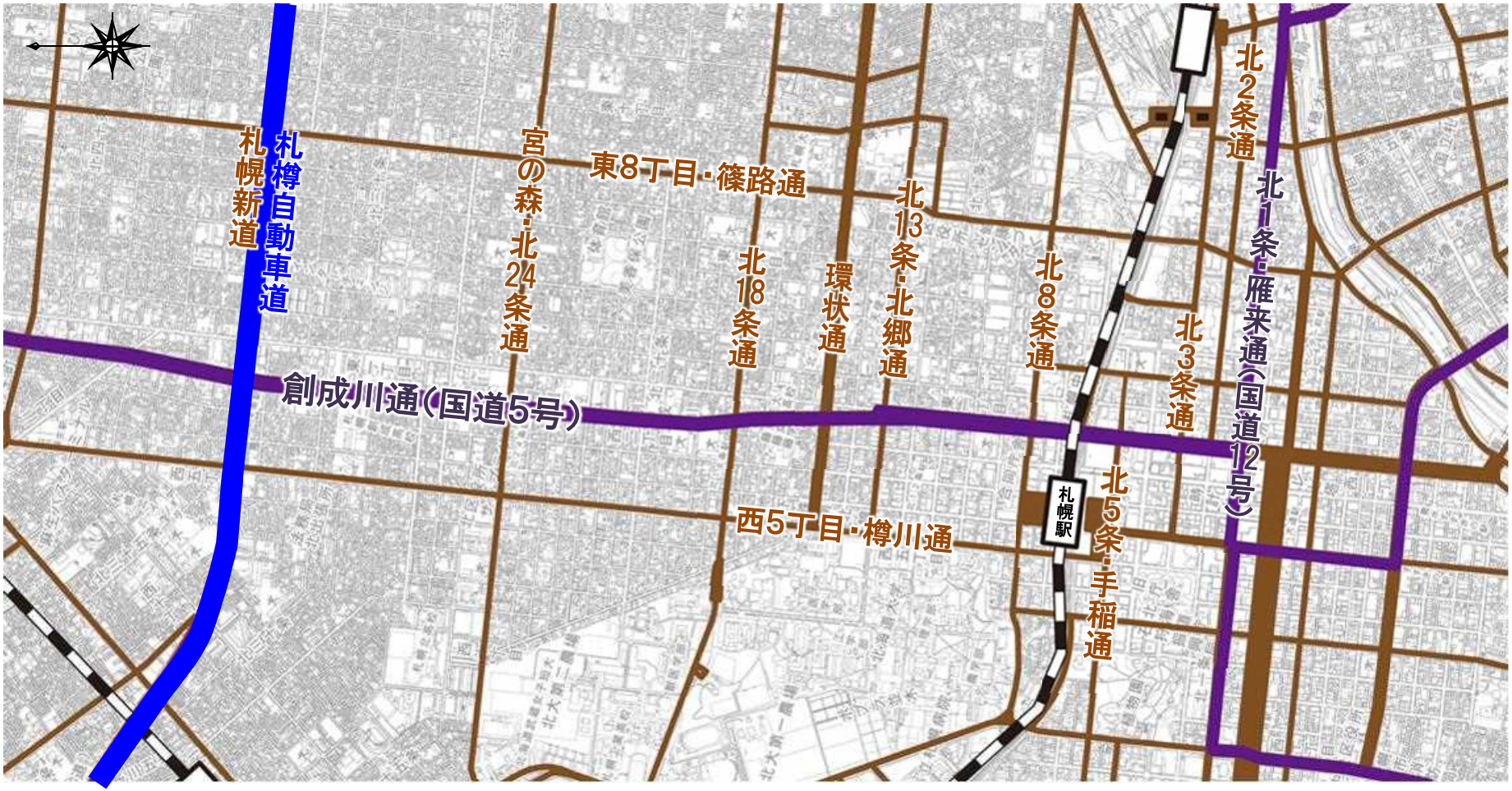
○ 交差点改良で十分。すぐにできるしよい。
○ コストの面から交差点改良が良い。

● 交差点改良は車道横断が怖いからやめてほしい。

まちづくり　沿線地域の現況　ー都市計画道路網ー

- 創成川通には、東西の交通ネットワークを担う都市計画道路が多く交差。
- 都市計画道路以外の道路も創成川通に数多く交差し、地域交通を担っている。

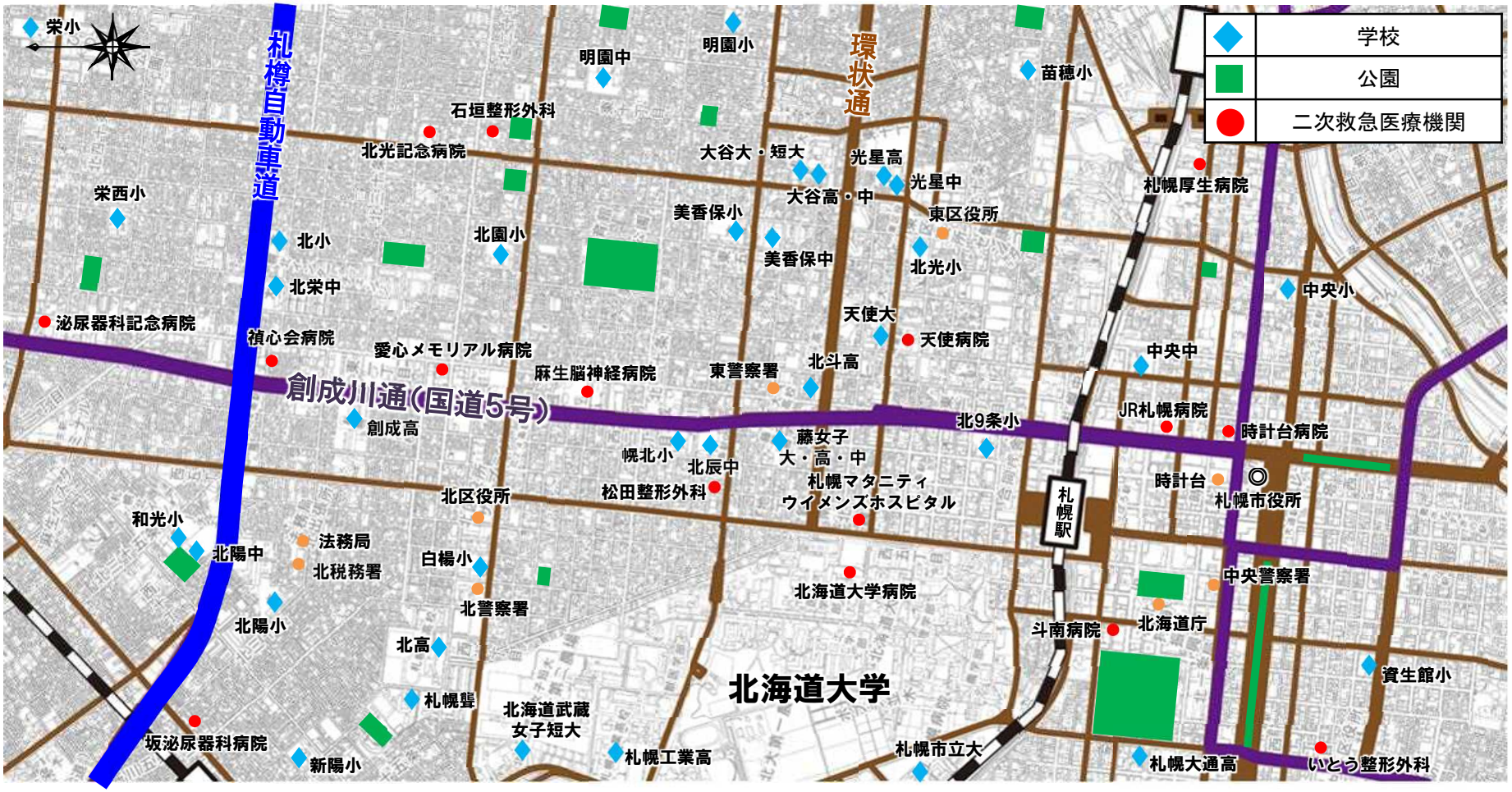
✓　検討にあたっては、交差道路の分断など、周辺道路交通への影響に配慮が必要。



まちづくり　沿線地域の現況　－公共施設設置状況－

- 創成川通沿線には多くの学校施設、二次救急医療機関が立地している。

✓ 検討にあたっては、景観、騒音、日照等、生活環境への配慮が必要。



まちづくり　都心のまちづくり　ー第2次都心まちづくり計画（H28.5）ー

- 都心の骨格軸のうち、広域交通ネットワークとしての役割などが求められる創成川通を「つながりの軸」として位置づけている。

▼都心まちづくり計画の目標

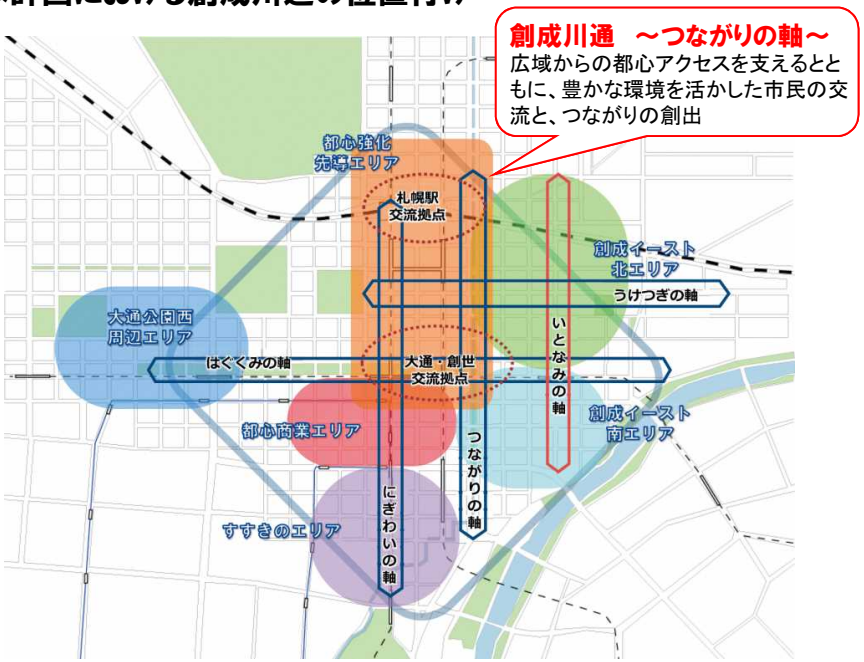
国内外から活力・投資を呼び込む札幌都心ブランドの確立

世界に誇れる環境性や防災性を備え、高次な都市機能が集積する持続可能で魅力ある都心とすることで、札幌都心ブランドを確立し、国内外から投資を呼び込み、北海道・札幌の経済をけん引します。

魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタイルの実現

日常的な市民の訪れや、豊かな時間消費を支えるとともに、札幌を象徴する景観を備えた都市空間を創出し、また、働く場としての利便性・快適性の高い環境を備えることで、魅力的な都心のライフスタイル・ワークスタイルを実現します。

▼本計画における創成川通の位置付け



2.3　創成川通　～つながりの軸～

現状と課題

・創成川通アンダーパス連続化により、都心通過交通の円滑化が図られたほか、地上部の混雑が緩和
・アンダーパス連続化に伴う親水緑地空間の整備により、にぎわいを創出
・都心東西の隔たりを解消し連続性を高めるための、沿道空間の更新・強化の必要性
・都心と高速道路間のアクセス機能強化の必要性

展開指針

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・つながりを創出

◎広域交通ネットワーク機能の強化
◎親水緑地空間と連動した沿道空間でのオープンスペース創出等による、都心東西市街地の連続性の強化
◎狸二条広場の活用による地域活性化の推進

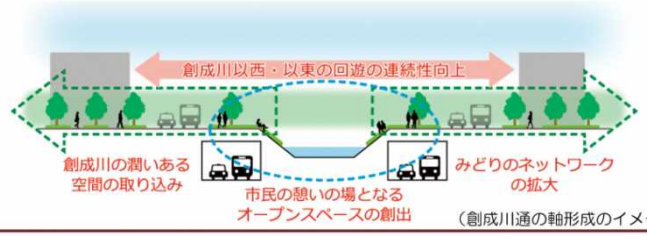
取組の骨子

広域交通ネットワーク機能の強化

●札幌の広域的なネットワークの一翼を担う幹線道路として、都心と高速道路間のアクセス強化

創成川以西・以東の市街地の連続性強化

●みどりや水辺環境と呼応する、良質で落ち着きのある回遊環境の活用
●骨格軸沿道の機能・空間の強化により人々の流動を生み出し、都心東西市街の分断要素から、連携軸としての空間的・質的転換を促進



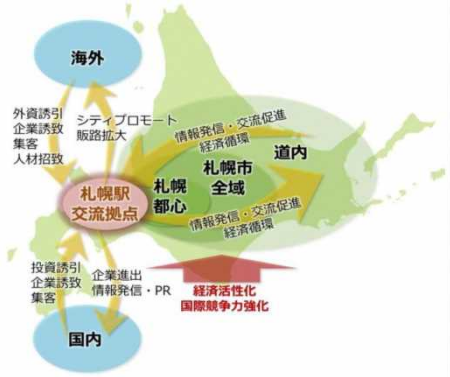
（創成川通の軸形成のイメージ図）

狸二条広場の活用による地域活性化の促進

●狸二条広場の活用を通じて、創成川通周辺、都心東西の連携を促進

まちづくり　都心のまちづくり　－札幌駅交流拠点先導街区整備基本構想(H29.2)－

● 都心アクセス強化により、道都札幌の玄関口としての広域交通結節機能を強化。



▼札幌駅交流拠点先導街区の役割

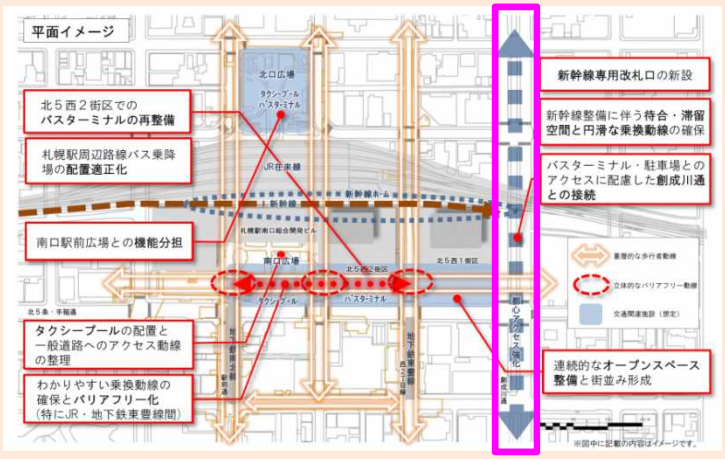
1　世界とつながる国際ビジネス・観光促進のハブ
- ◆ 国際的に評価される質の高い都市空間の創出
- ◆ 安心して働き、訪れ、生活できる信頼性の高いまちの形成

2　都市と自然とが融合した、札幌・北海道のシンボル
- ◆ 札幌・北海道を象徴する都市空間の創出
- ◆環境首都・札幌のシンボル空間として世界へPR

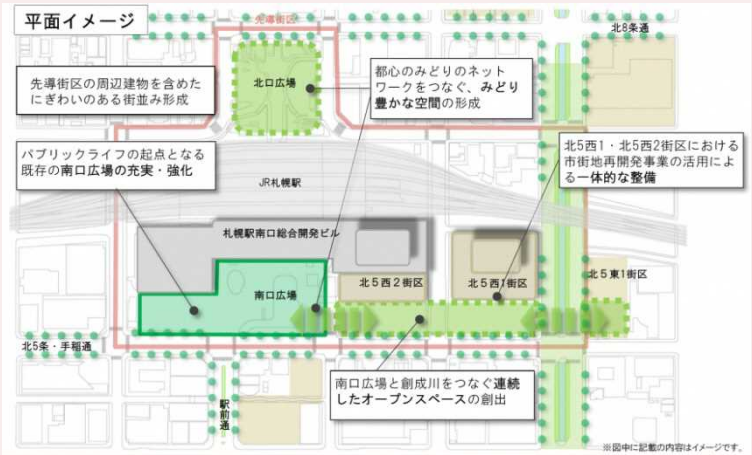
3　都心の回遊・にぎわいの起点となる顔
- ◆駅と街をつなぐ起点として、誰もがわかりやすく使いやすい環境を創出
- ◆世界都市札幌の玄関口にふさわしい空間の創出

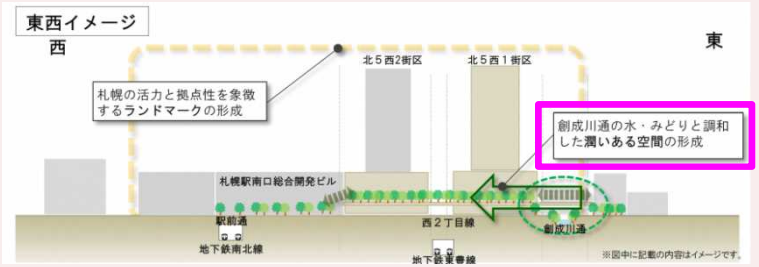
▼取組の目標

＜基盤整備の取組の目標＞
国内外との連携・交流を促進する利便性の高い基盤整備の促進



＜街並み形成の取組の目標＞
国際的な交流拠点にふさわしい札幌・北海道を象徴する街並み形成





まちづくり　札幌の景観形成　ー札幌市景観計画(H29.2)①ー

- 札幌市では、札幌の景観形成の総合的な指針として、平成29年2月に「札幌市景観計画」を策定。

計画策定の目的

・札幌の景観形成の総合的な指針として、理念や目標、方針等を明らかにするとともに、その実現に向けた取組などを定めます。
・この計画を市民・事業者・行政棟が共有、連携して、持続的かつ計画的に良好な景観の形成に向けた取組を推進します。

これからの景観施策の主要課題

これまでの景観施策

都市が拡大・成長する中で、受動的、保守的に秩序と調和のある都市景観を維持する施策

人口減少
環境・エネルギー問題
超高齢社会

オリンピック招致
新幹線開業

これからの景観施策

成熟した都市において、景観を構成する要素を幅広くとらえ、能動的・創造的に都市の魅力・活力を向上させるための施策

札幌の景観特性

自然
- 四季の変化が鮮明
- 世界の大都市に類を見ない降雪量の多さ
- 豊かな自然と市街地が近接　など

都市
- 北海道開拓の拠点として整備された都心部
- 都市化の進展に応じて整備・拡大された市街地　など

人（暮らし）
- 多様な文化を受け入れる寛容さと新しいことに挑戦する進取の気風を持つ市民性
- 四季折々の魅力的なイベントやスポーツ　など

景観形成の理念・目標・基本姿勢

理念

北の自然・都市・人が輝きを織りなす美しい札幌の景観を創り上げる

目標

1. 札幌固有の景観特性と街の成り立ちを尊重し、秩序と調和のある景観づくり
2. 地域の個性が際立ち、多彩な輝きを放つ景観づくり
3. 多様な主体がつながり、持続的に取組を重ねる景観づくり

基本姿勢

ア　自然を守り、生かす
イ　歴史を踏まえ、受け継ぐ
ウ　札幌の「顔」を創り、磨く
エ　地域の個性を見いだし、伸ばす
オ　みんなが取り組み、広げる
カ　行政は率先し、支える

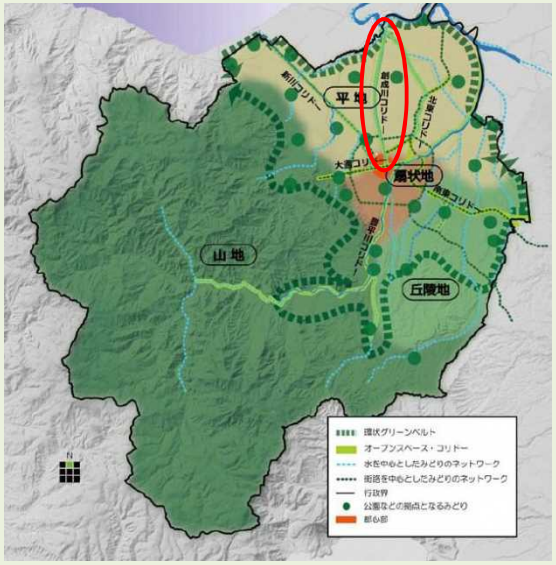
まちづくり　札幌の景観形成　ー札幌市景観計画(H29.2)②ー

良好な景観の形成に関する方針

自然

水とみどり

- 骨格となる水とみどりのネットワークを基軸として重視し、連続性のある景観形成を図ります。
- 特徴ある水辺空間や拠点となるみどりを生かした景観形成を図ります。
- 水とみどりが連続する自然環境を保全するなど、多様な生態系に配慮した景観形成を図ります。



自然特性を踏まえた景観形成の方針　付図

都市

都心

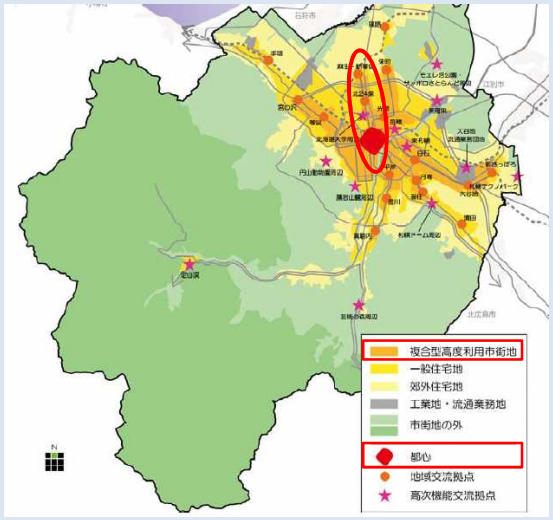
【世界に向けて都心の魅力を発信する優れた景観形成】

- 骨格軸や交流拠点などの個性を生かした、風格ある魅力的な景観形成を図ります。
- 人にやさしく快適な、歩いて楽しい空間の創出を重視し、魅力的な景観形成を図ります。

複合型高度利用市街地

【利便性の高い快適な暮らしを演出する景観形成】

- 集合型居住機能や多様な生活利便機能が集積していることを踏まえ、地域特性に応じた、秩序と調和のある景観形成を図ります。



市街地等の特性を踏まえた景観形成の方針　付図

人(暮らし)

歴史

- 格子状街路や防風林など、街の成り立ちを尊重した景観形成を図ります。

文化・暮らし

- 市内外から多くの人々が訪れる場所では、市民や観光客等が魅力を感じられるよう、その場所の特性を踏まえるとともに札幌の文化を尊重した景観形成を図ります。
- 住宅地等では、地域ごとの住まい方の違いを踏まえ、地域住民が関わりながら、地域への愛着を高める景観形成を図ります。
- 新築時はもとより、その後も適切な維持管理がなされ、時代を経て成熟していく質の高い景観形成を図ります。

都心部における都市再生の取組
【創成川公園】

資料５

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〕

今　回

【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

次　回

【国】 対策案、概算費用
【道】 広域的な整備効果の検討状況
【市】 市民合意の取組、今後の方針等について

※必要に応じ開催

国道５号　創成川通の対応方針（たたき台）

計画段階評価

３．第３回札幌都心アクセス道路検討会（平成２９年１２月１８日）

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。

資料１

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
各機関における創成川通の検討内容について	・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。

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）

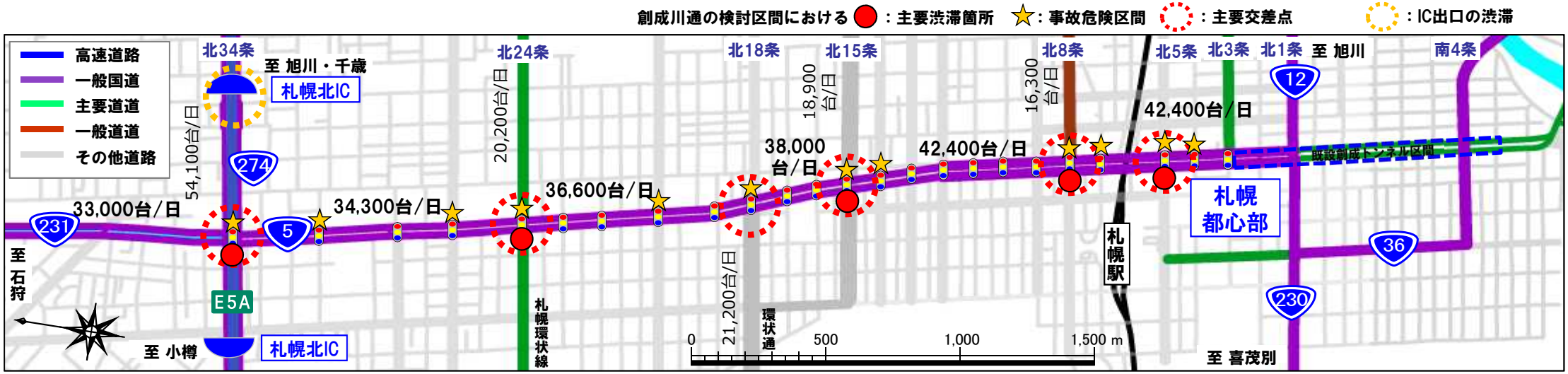
創成川通の構造検討

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）

国土交通省

【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札樽自動車道・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



▼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

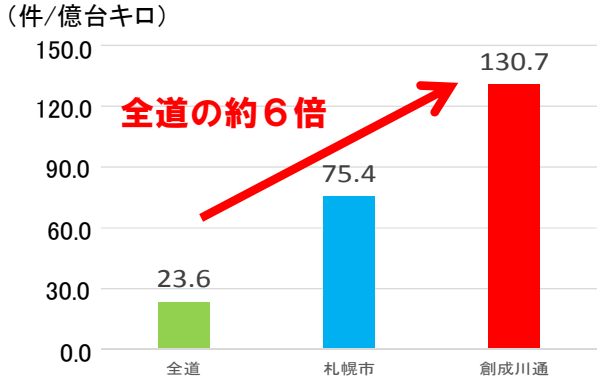
夏期の北19条交差点付近
（札幌北IC～札幌駅間　夏期13分～22分）

冬期の北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

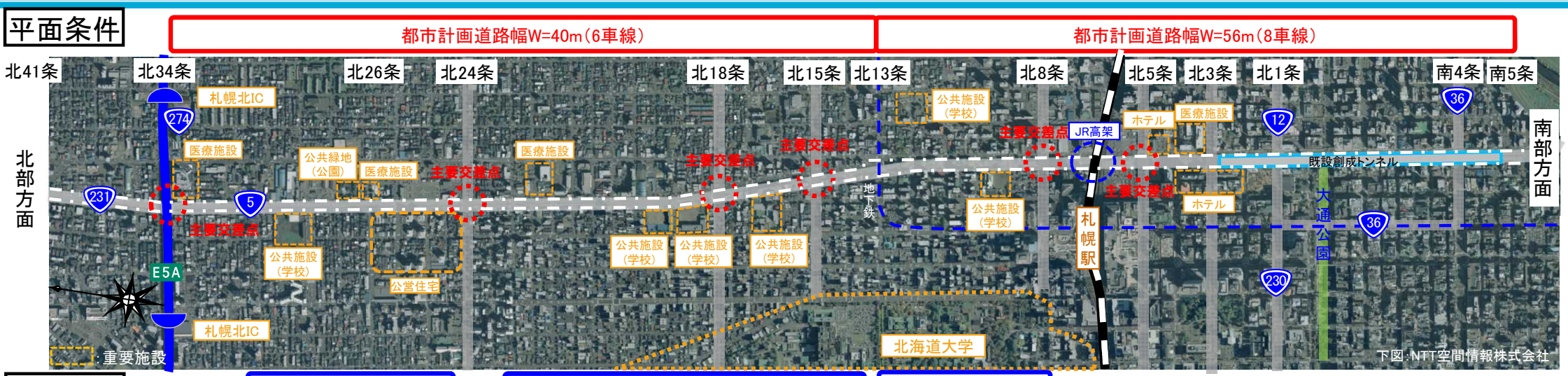


資料：H24-27　ITARDAデータ
対象区間：北34条交差点～北3条交差点

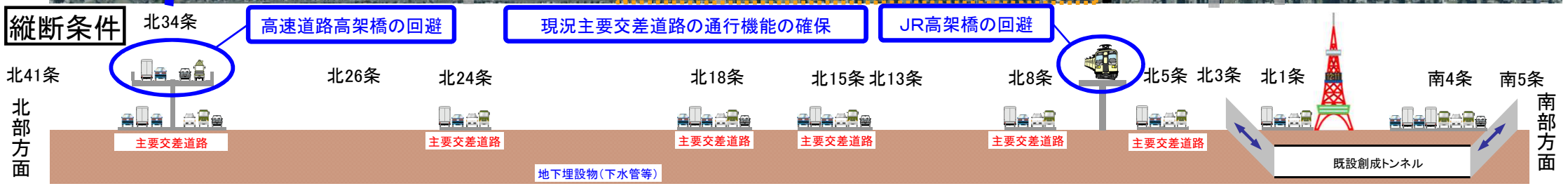
創成川通の構造検討（検討条件）

国土交通省

平面条件



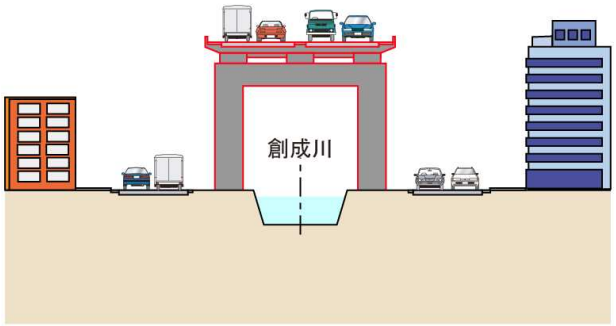
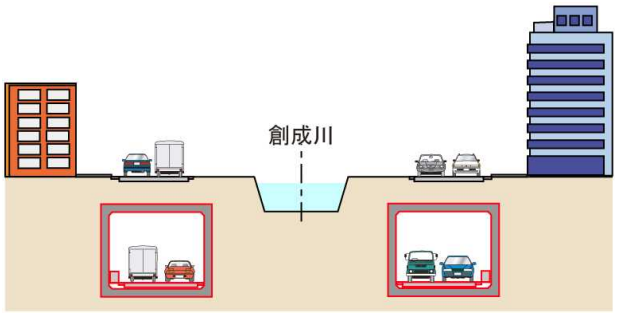
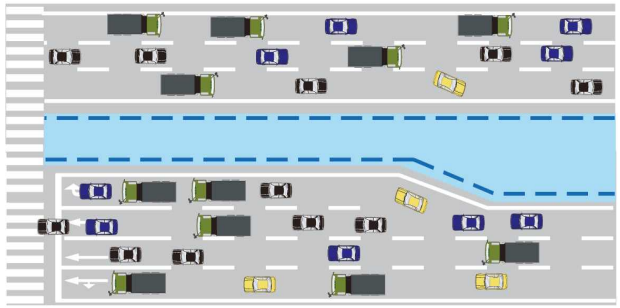
縦断条件



区間	高速道路周辺部	中間部	札幌都心部
主要交差点	北34条交差点	北24条・北18条・15条交差点	北8条・北5条交差点
現道の課題	・交通量　33,000～36,600台／日 ・主要渋滞箇所　1箇所 ・信号交差点　　3箇所 ・事故危険区間　2箇所 ・札幌北IC出口の渋滞	・交通量　36,600～42,400台／日 ・主要渋滞箇所　2箇所 ・信号交差点　　13箇所 ・事故危険区間　6箇所	・交通量　42,400台／日 ・主要渋滞箇所　2箇所 ・信号交差点　　8箇所 ・事故危険区間　4箇所
物理的制約	・高速道路高架橋の回避 ・地下埋設物（下水管等）の機能確保 ・主要交差点（北34条）交差機能確保	・地下埋設物（下水管等）の機能確保 ・主要交差点（北24条、北18条、北15条）交差機能確保	・JR高架橋を回避 ・地下埋設物（下水管等）の機能確保 ・主要交差点（北8条、北5条）交差機能確保
配慮事項	・都市計画道路幅内での対策を最大限考慮（用地支障最小化） ・公共施設、医療施設等の重要施設の回避 ・東西市街地の連携確保、緑地景観形成	・都市計画道路幅内での対策を最大限考慮（用地支障最小化） ・公共施設、医療施設等の重要施設の回避 ・東西市街地の連携確保、緑地景観形成	・都市計画道路幅内での対策を最大限考慮（用地支障最小化） ・ホテル、医療施設等の重要施設の回避 ・施設集積地区の支障回避 ・既設創成トンネルとの接続 ・札幌駅とのアクセス確保　（北海道新幹線二次交通） ・東西市街地の連携強化、親水緑地空間の連続性 ・【都心まちづくり計画】との整合

創成川通の構造検討（構造形式）

国土交通省

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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・地下構造に比べると事業費が安価	・事業費が高価となる ・河川、地下埋設物の移設が発生する	・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

創成川通の構造検討（留意点）

国土交通省

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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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

創成川通の構造検討（方針）

国土交通省

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

資料3

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※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

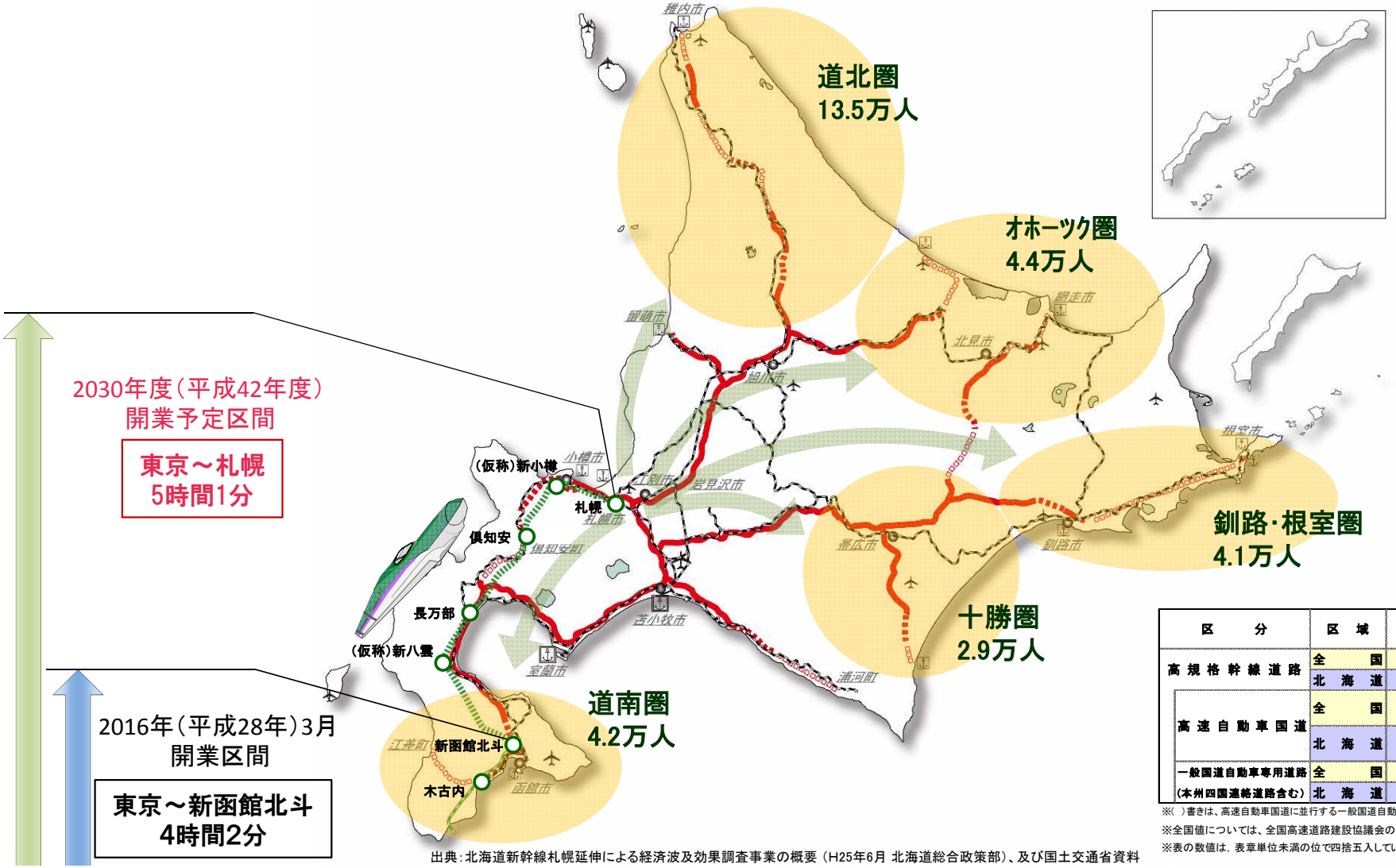
その他

・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

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



平成29年10月31日現在

区分	区域	総延長 (km)	開通延長 延長(km)	開通延長 率(%)	北海道を除く全国開通状況
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	(928) 8,798	76.4	79.2
	北海道	1,375	(96) 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。

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

北海道強靱化計画における広域交通ネットワークの必要性

・北海道の強靱化を図るためには、高規格幹線道路網の形成など、道内交通ネットワークの整備を推進するとともに、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も重要

強靱な北海道づくりのための施策

自然災害に対する ***北海道自らの脆弱性を克服***

◇住宅・建築物等の耐震化、老朽化対策の推進
◇津波避難体制、海岸保全施設の整備
◇火山噴火に備えた警戒避難体制整備
◇土砂災害対策の推進
◇洪水・内水対策の推進
◇暴風雪・豪雪対策の推進
◇関係機関情報共有、住民等への情報伝達体制強化
◇救助・救急、物資供給、医療支援体制の強化
◇行政の業務継続体制の整備

６０の施策

（重点項目 ３８）

１２３の施策プログラム

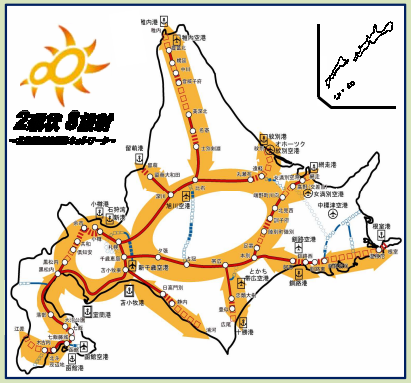
国全体の強靱化に貢献する ***バックアップ機能の発揮***

【リスク分散】
◇本社機能やデータセンター等の移転・立地促進
◇国内、海外との情報通信ネットワークの整備
【食料・エネルギー供給】
◇食料生産基盤の整備
◇道産農産物の産地備蓄の推進
◇再生可能エネルギーの導入拡大
◇送電網等の電力基盤の整備
【緊急支援】
◇広域応援・受援体制の整備

北海道の強靱化、全国の強靱化を支えるネットワーク整備

◇北海道新幹線の整備　**◇道内交通ネットワークの整備**　◇空港、港湾の機能強化

●道内外の災害時において、被災地への物資供給や人的支援を迅速に行うために不可欠な高規格幹線道路について、函館市、北見市など道内主要都市間のミッシングリンクの早期解消に向けた取組を推進。



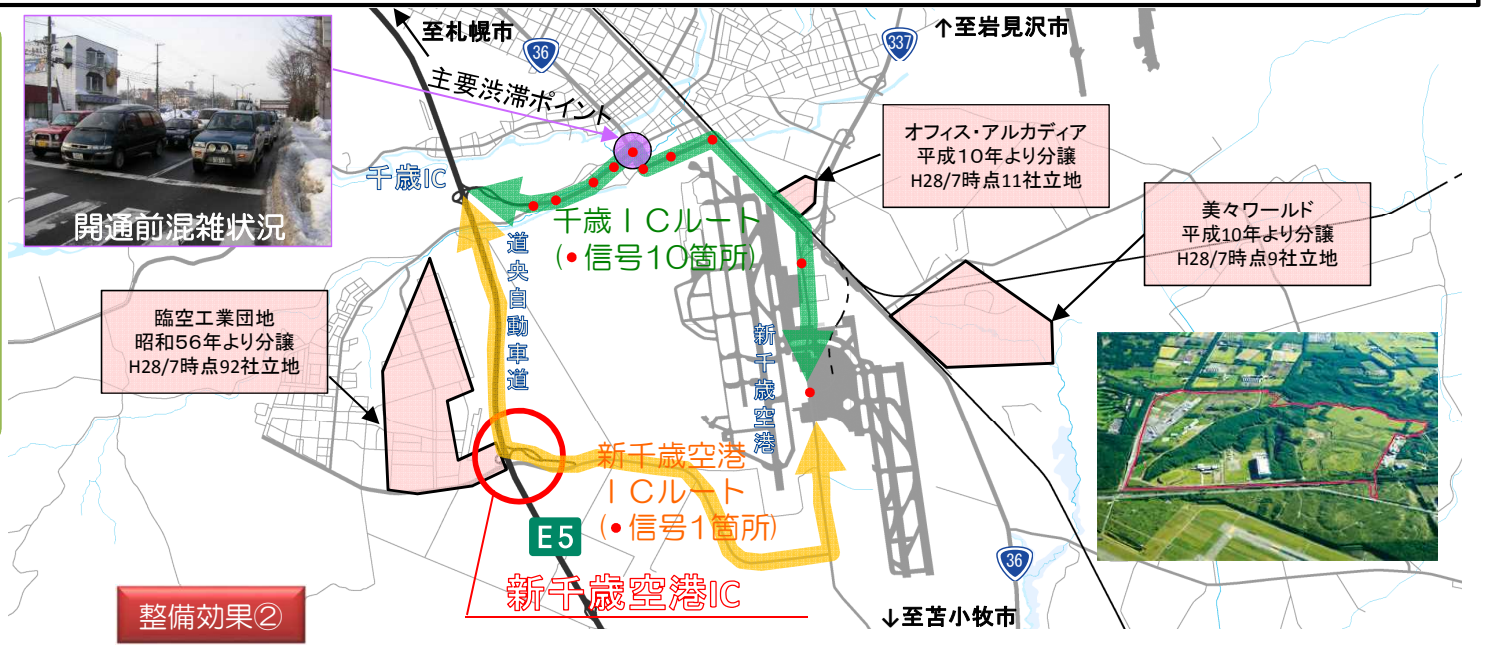
●災害時における広域交通の分断を回避するため、***高規格幹線道路と中心市街地を連結するアクセス道路の整備***をはじめ、地域高規格道路や緊急輸送道路、避難路等の整備を計画的に推進。

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

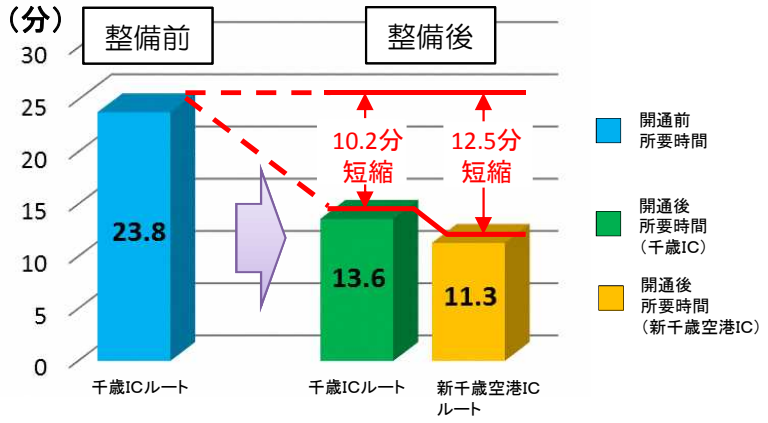
新千歳空港インターチェンジの概要

□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



整備効果①

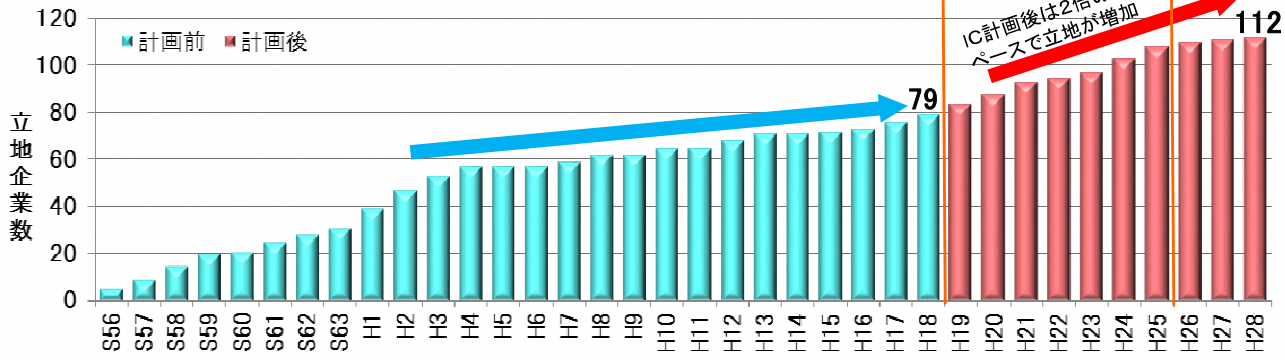
平日ピーク時間における千歳ＩＣから空港までの所要時間



出典：交通実態調査（北海道）

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：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)）

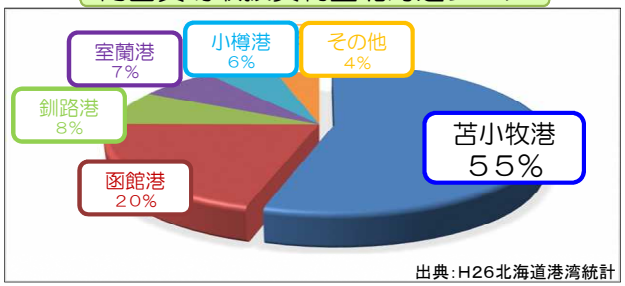
○道では、内国貿易の取扱量全国第一位を誇り、国際拠点港湾である苫小牧港と道央道のアクセス強化などを図るため、追加ＩＣとして苫小牧中央ＩＣ（仮称）に設置を進めている
○苫小牧港は、道内の内国貿易取扱量の５割以上を占めており、当該ＩＣの整備により物流の効率化などが期待される
○苫小牧中央ＩＣ（仮称）の設置により、フェリー利用者の利便性向上も期待される

苫小牧中央インターチェンジ（仮称）の概要

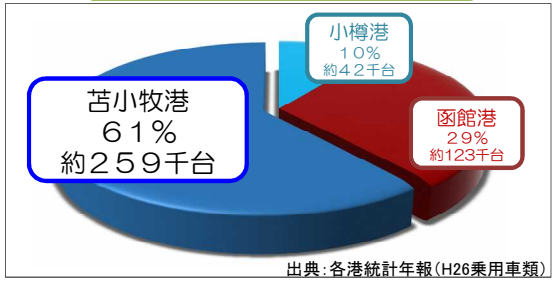
- □路線名　道道苫小牧中央インター線（仮称）
- □設置箇所　苫小牧市　高丘
- □事業期間　Ｈ２８～Ｈ３２
- □延長　1.2ｋｍ
- □幅員　車道部7.0m、全幅員14.5m
- □規格　ランプ種別Ａランプ規格
- □形式　トランペット型インターチェンジ

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

資料4

第3回　札幌都心アクセス道路検討会

札幌市資料

情報共有　札幌市におけるこれまでの検討状況

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)
◆札幌市強靭化計画(H28.1)
◆札幌市まちづくり戦略ビジョン(H25.10)
◆第2次都心まちづくり計画(H28.5)

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

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

平成29年度

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

情報共有　市民との情報共有に係る取組　－取組状況－

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

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ぽろ等により検討状況を周知
  （平成28年8月～）

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～）

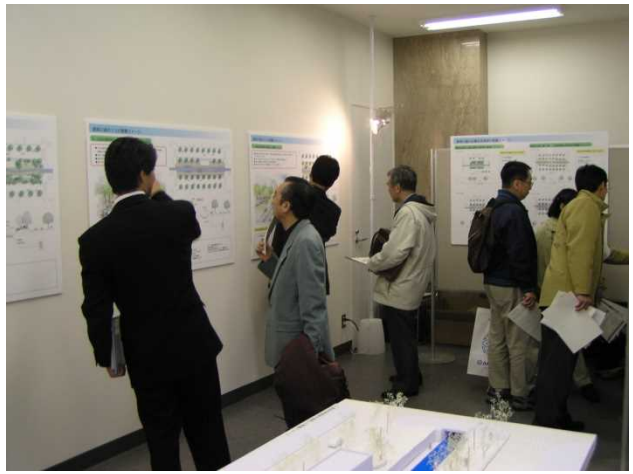
地域住民への情報提供

- 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～）

情報共有　市民との情報共有に係る取組　ー今後の予定ー

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

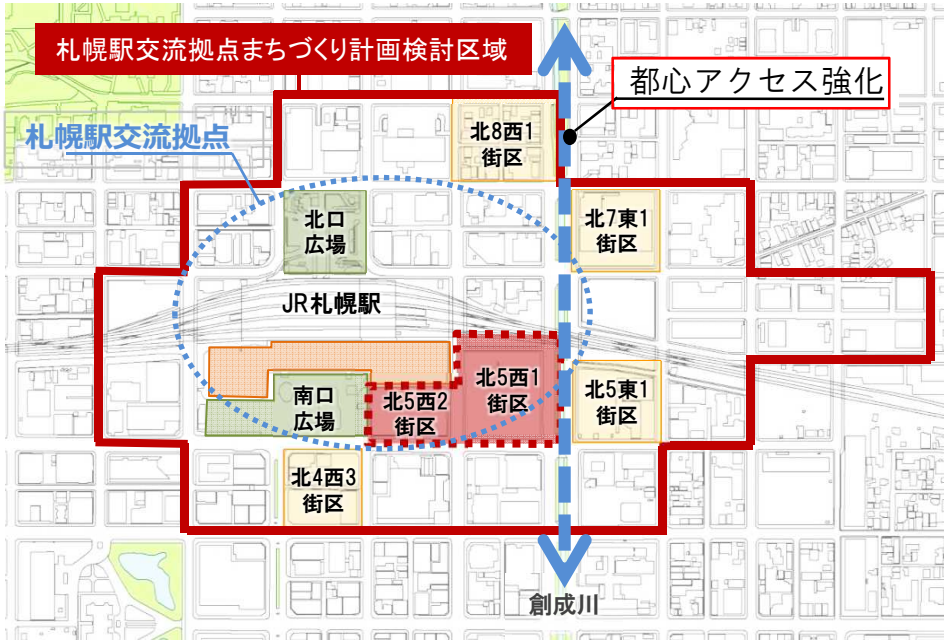
- 市民同士が対話し、都心アクセス強化への理解を深めるとともに、出てきた意見を今後の検討の参考とするため、ワークショップの開催を検討。

▲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」）

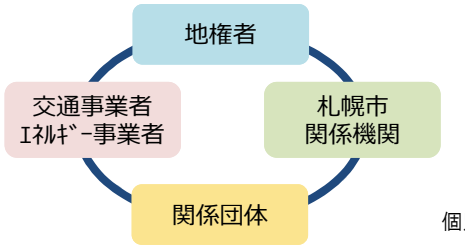
まちづくり　札幌駅交流拠点のまちづくり　－札幌駅交流拠点まちづくり協議会－

- 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



【協議会（親会）の役割】
- （仮称）札幌駅交流拠点まちづくり計画案に対する意見交換、検討
- 各種整備事業や周辺地区の動向に関する情報共有

個別テーマの検討 ⇅ 内容集約

まちづくり検討部会

まちづくり、土地利用に関する意見交換、検討

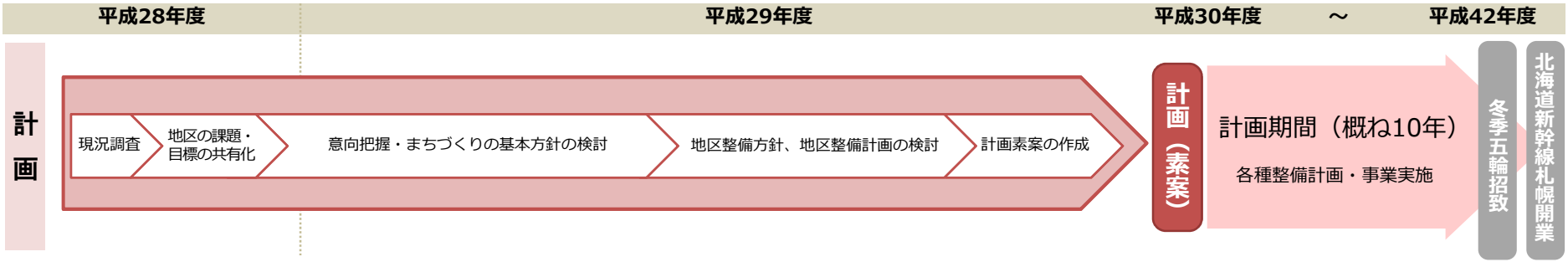
地権者 / ｴﾈﾙｷﾞｰ事業者 / 関係団体 / 札幌市関係機関

基盤整備検討部会

交通施設、基盤整備に関する意見交換、検討

交通事業者 / 札幌市関係機関

▼スケジュール



資料５

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

４．第４回札幌都心アクセス道路検討会（平成３０年　３月１３日）

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２Ｂ

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。

資料1

第4回　札幌都心アクセス道路検討会

札幌市資料

情報共有　札幌市におけるこれまでの検討状況

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)
◆札幌市強靭化計画(H28.1)
◆札幌市まちづくり戦略ビジョン(H25.10)
◆第2次都心まちづくり計画(H28.5)

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

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

平成29年度

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

情報共有　オープンハウス開催結果

- 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

情報共有　オープンハウス開催結果　－寄せられた意見－

- 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。

情報共有　ワークショップ開催結果

- 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

情報共有　ワークショップ開催結果 －グループワークでの意見－

- 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	•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。	•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。	•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	•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。	•水害時の安全性などが不安 •コストの高さが課題。	•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	•シンボルとなるようなユニークなデザインのものを造る。	•地上の空きスペースの活用により地域活性化。	•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　・・・・79

都心アクセス強化の必要性　・・・・80

交通課題　・・・・81

整備効果　・・・・83

対策案・概算費用　・・・・86

市民との情報共有に係る取組　・・・・88

札幌都心アクセス道路検討会のとりまとめ　・・・・91

１．計画の位置付け（国、北海道、札幌市）

国	北海道	札幌市
【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）】 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、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。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。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、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。	【道央都市圏都市交通マスタープラン（H22.3策定）】 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、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。 「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。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。 【北海道強靭化計画(H27.3策定)】 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。	【札幌市総合交通計画 （H24.1策定）】 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、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。 【札幌市まちづくり戦略ビジョン （H25.10策定）】 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、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を国とも連携しながら進める。 【札幌市強靭化計画 （H28.1策定）】 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、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を国等と連携しながら進める。 【第２次都心まちづくり計画 （H28.5策定）】 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。

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

資料：北海道ホームページ

コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現

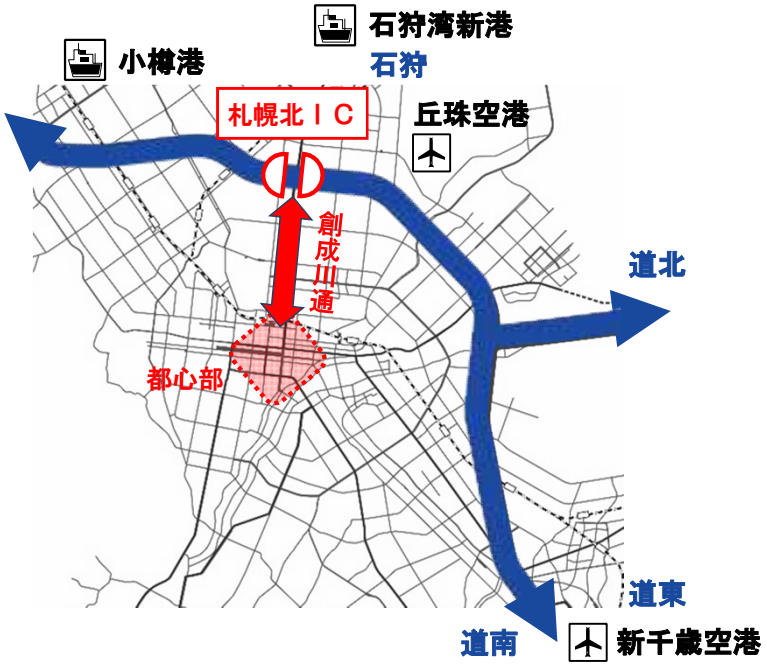
・人口減少を迎える今、札幌都心の高次都市機能により道民の生活を支え、広域的に利用されることにより、その機能を維持向上していくことが必要

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

札幌都心部と高速道路を結ぶ都心アクセス強化道路軸

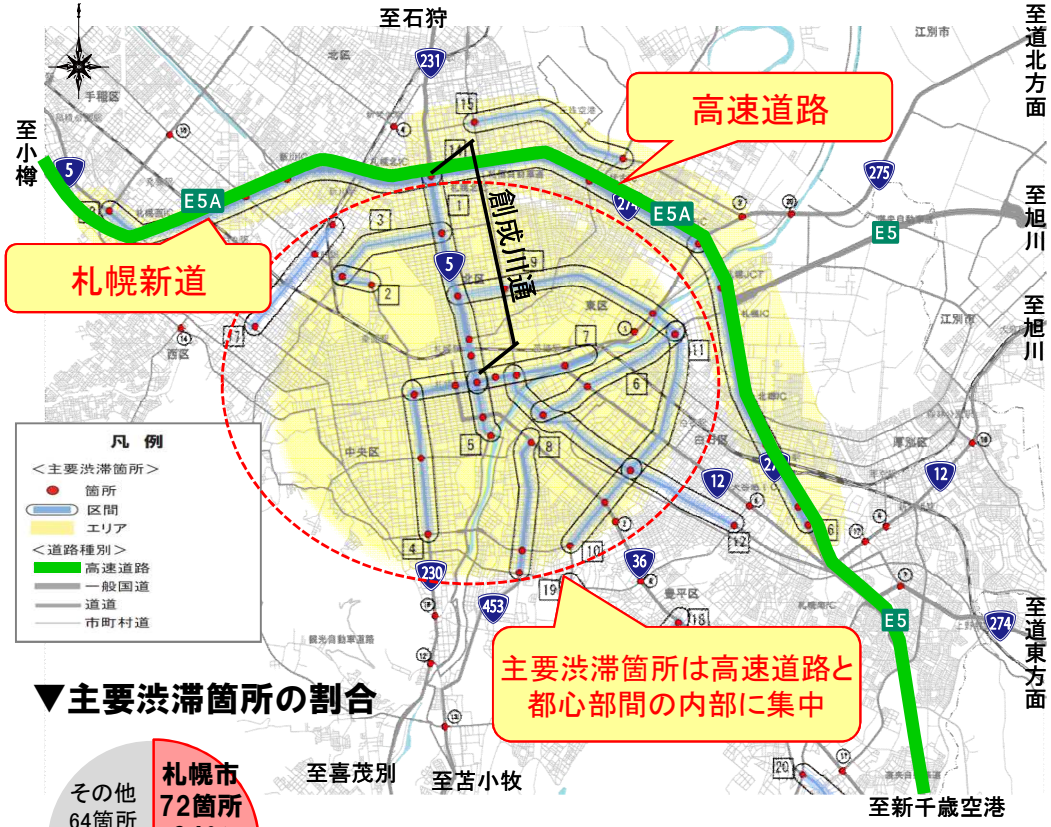
・都心に一番近い札幌北IC
・多方面へのアクセスに優れる札幌北IC
・都心から一番使われている札幌北IC
・道路空間にゆとりがある創成川通
・並行道路が多く、周辺への効果も期待できる創成川通



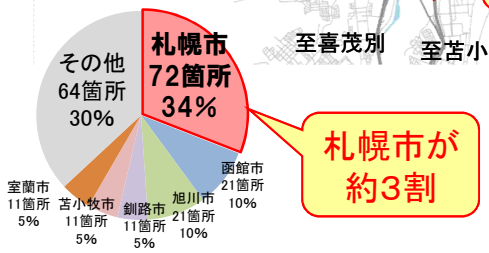
3．交通課題（国）

【札幌圏の課題】
〇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
〇札幌都心部では、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



▼主要渋滞箇所の割合



札幌市が約3割

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】

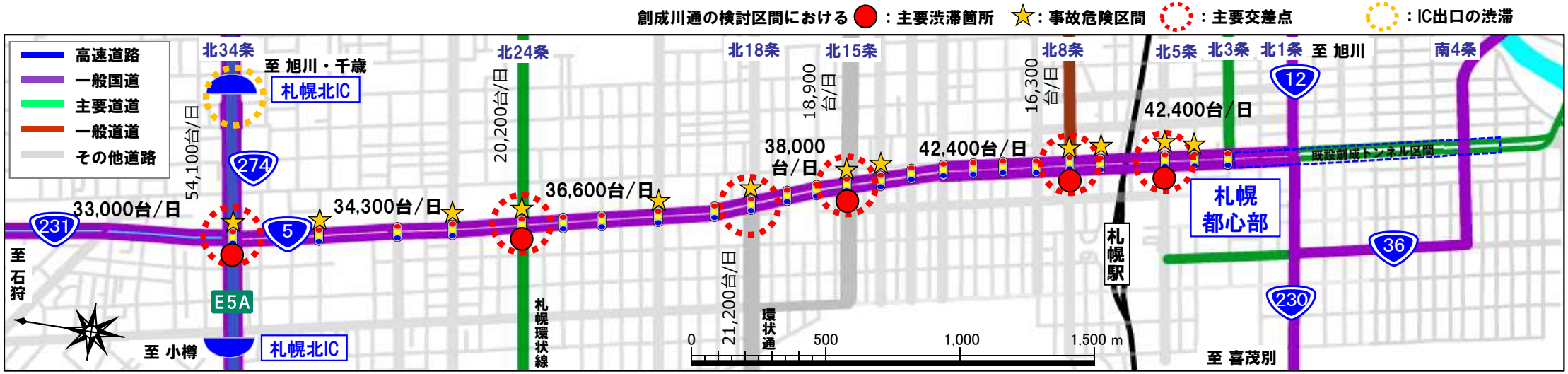
【冬期の状況】

凡例
渋滞損失時間（人時間/年/km）
0～5万
5万～10万
10万～15万
15万～

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
○札樽自動車道・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

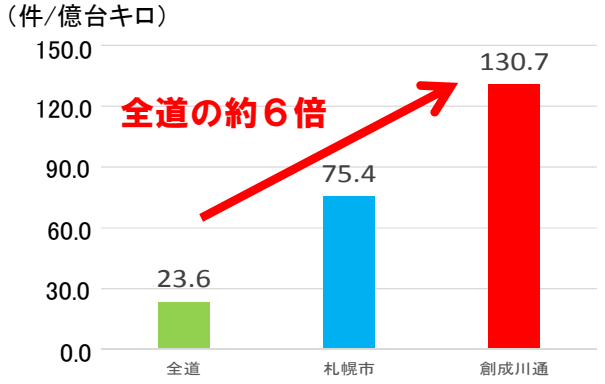
夏期の北19条交差点付近
（札幌北IC～札幌駅間　夏期13分～22分）

冬期の北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

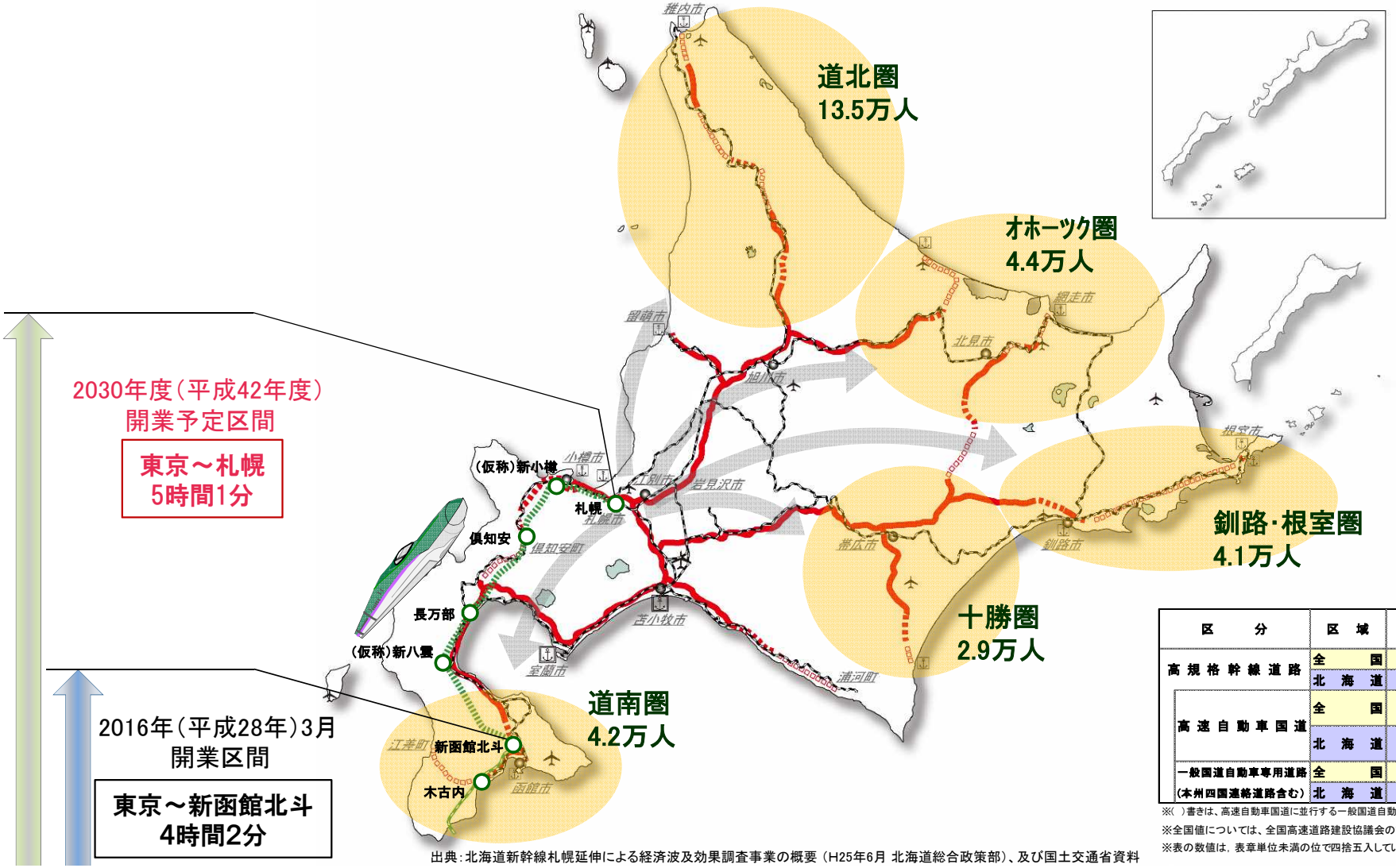


資料：H24-27　ITARDAデータ
対象区間：北34条交差点～北3条交差点

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



平成29年10月31日現在

区分	区域	総延長 (km)	開通延長 延長(km)	開通延長 率(%)	北海道を除く全国開通状況
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	(928) 8,798	76.4	79.2
	北海道	1,375	(96) 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。

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

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）】

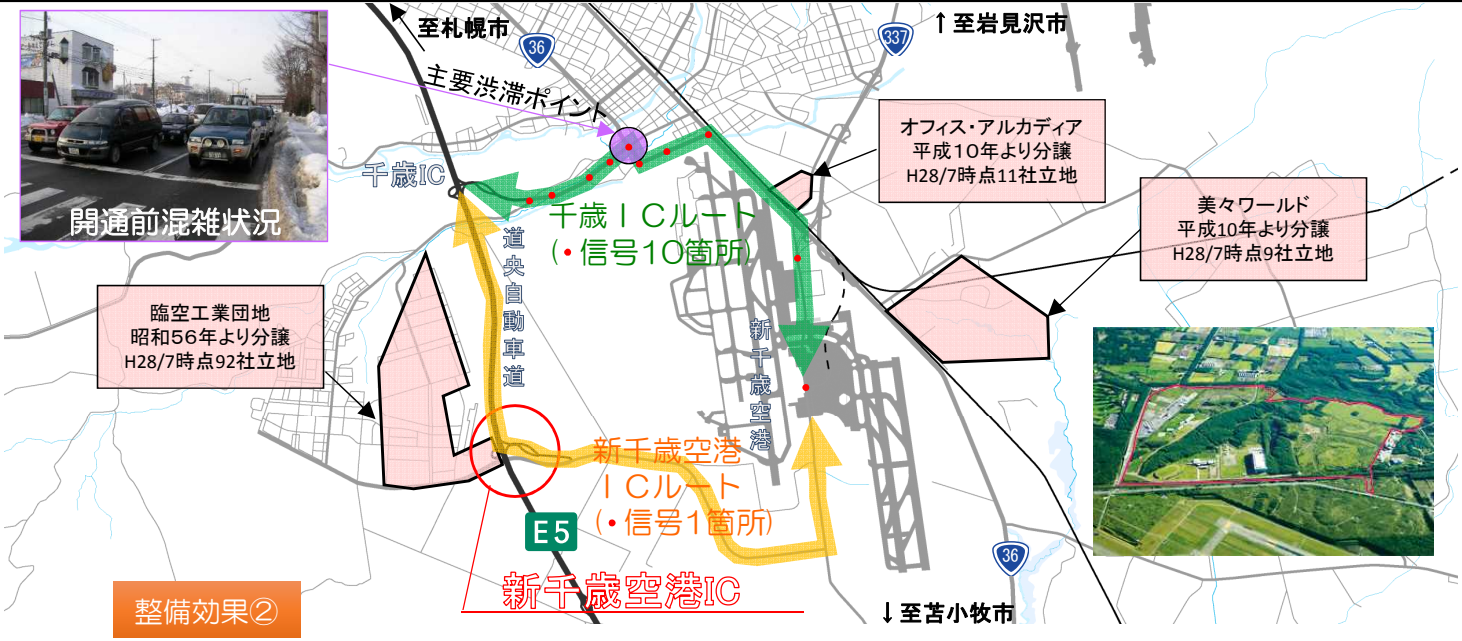
○国際線をはじめ、乗降客数が増加傾向にある新千歳空港と道都札幌市等とのアクセス改善のため、道央道の追加ICとして、新千歳空港ICを設置

○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

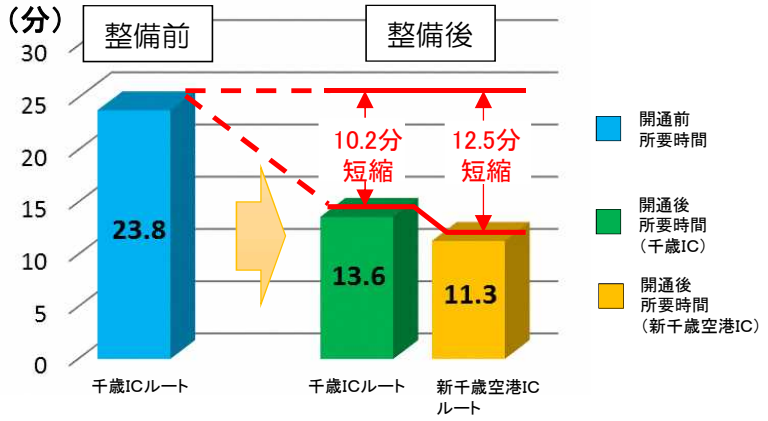
新千歳空港インターチェンジの概要

□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

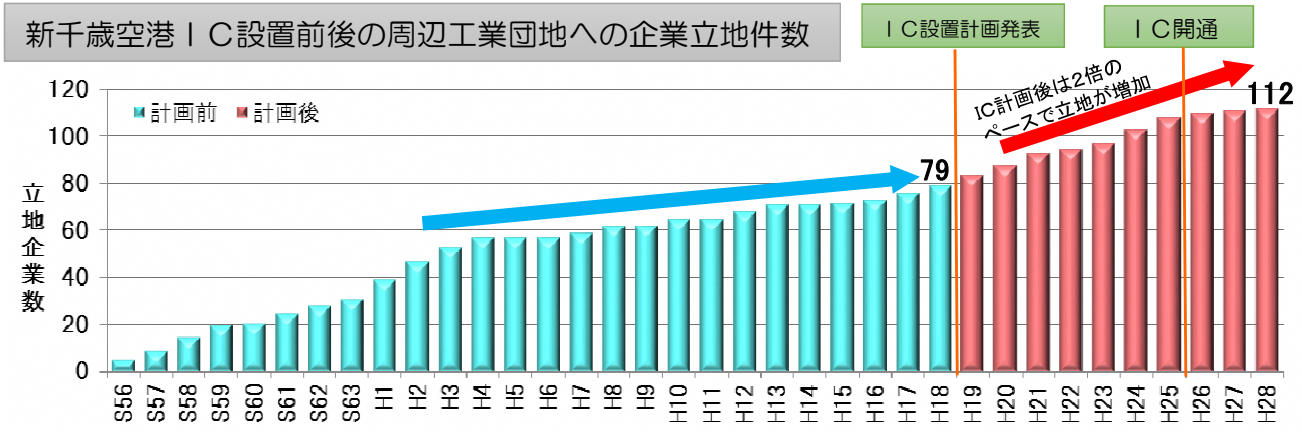
平日ピーク時間における千歳ＩＣから空港までの所要時間



出典：交通実態調査（北海道）

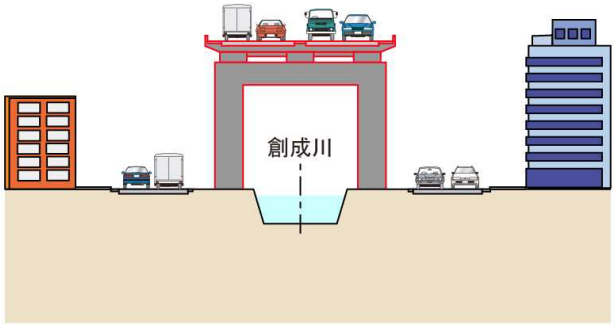
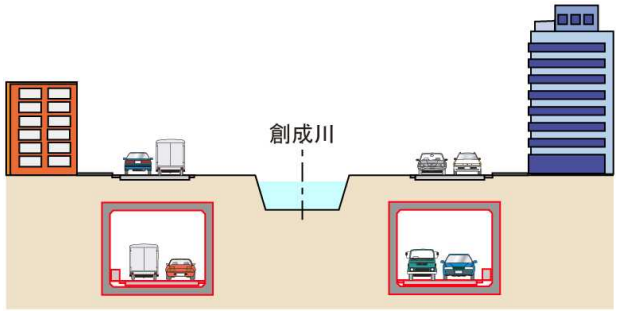
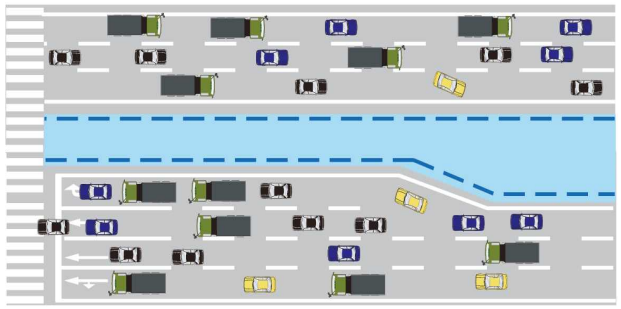
整備効果②

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：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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・地下構造に比べると事業費が安価	・事業費が高価となる ・河川、地下埋設物の移設が発生する	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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

【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、課題と感じるもの

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日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ィア等の意見

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（札樽道）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

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

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