

国道5号 そう せい が わ ど お り 創成川通

第1回 説明資料

<目 次>

1. 検討の流れ
2. 札幌都心アクセス道路検討会におけるとりまとめ
3. 課題（案）と政策目標（案）
4. 構造形式の比較（案）
5. 意見聴取方法

平成30年7月31日

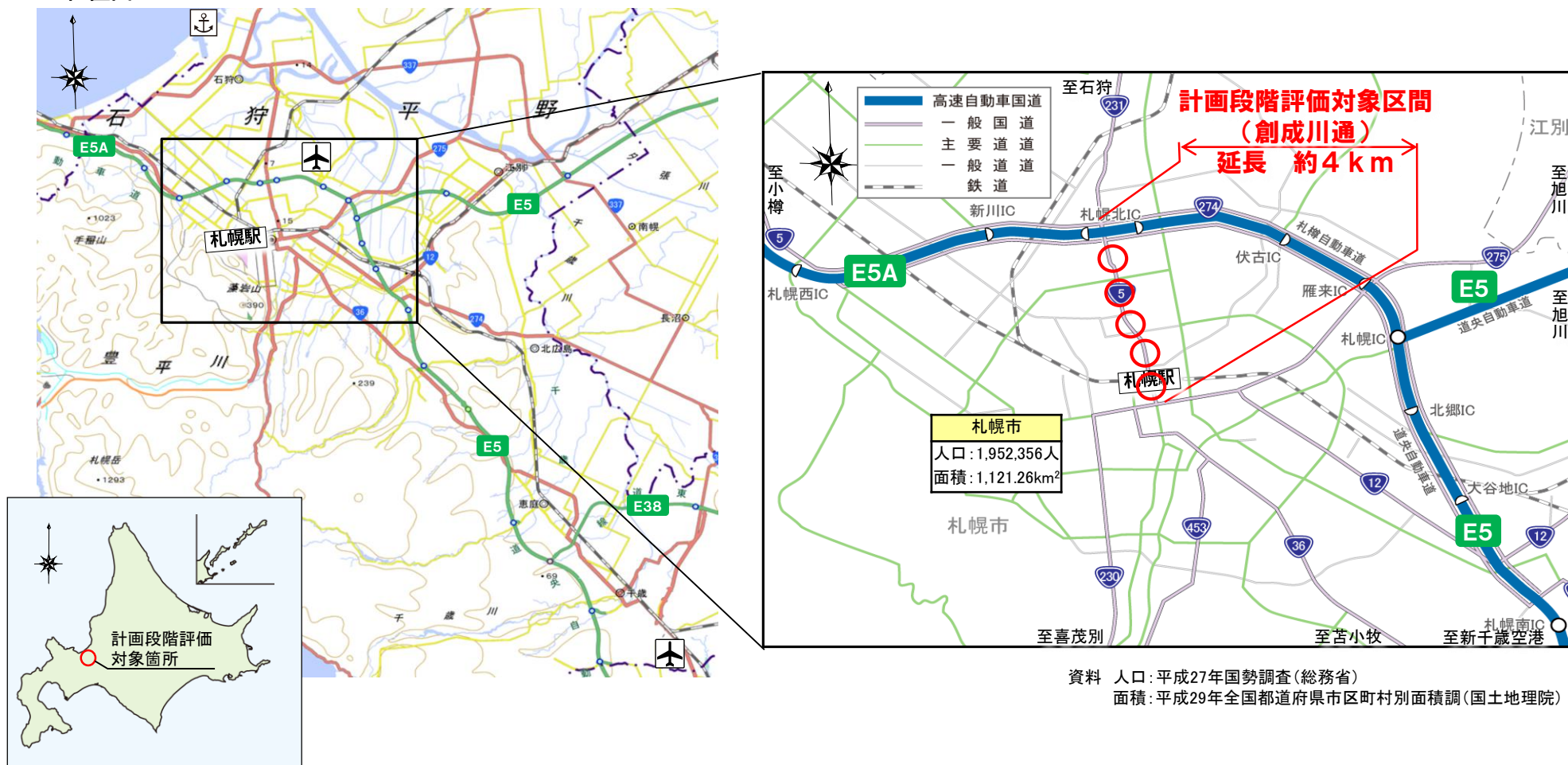
国土交通省 北海道開発局

1. 検討の流れ

1-1) 評価対象区間

- 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、札幌市に至る延長約282kmの主要幹線道路であり、道南圏と道央圏を連絡する重要な路線。
- 評価対象区間は札幌市に位置し、札幌自動車道と札幌都心部を結ぶ延長約4kmの区間。

▼位置図

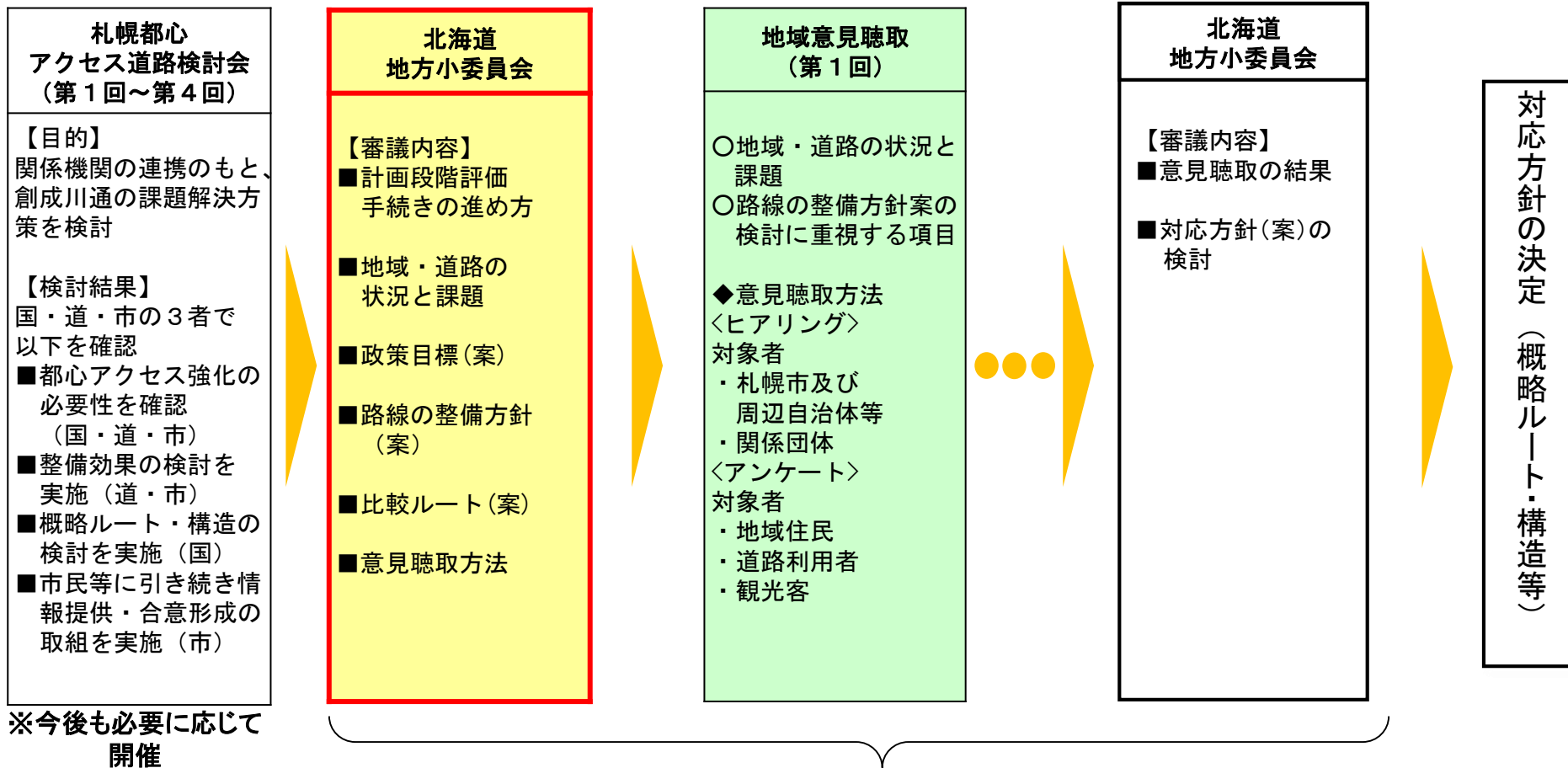


1-2) 計画段階評価手続きの進め方

- 札幌都心アクセス道路検討会では、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実施。
- 計画段階評価手続きでは、地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、道路計画〔概略ルート、構造等〕について検討を行う。

【平成28年12月19日
～平成30年3月13日】

今回



2. 札幌都心アクセス道路検討会におけるとりまとめ

2-1) 検討概要

- 札幌都心部と高速道路とのアクセス強化を図り、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として、札幌市、北海道、北海道開発局の3者で検討会を設置し、これまで延べ4回開催。
- 都心アクセス道路の必要性、現況と課題、整備効果、対策案等について検討を行い取りまとめを実施。
- 創成川通の課題解決に向け、3者連携のもと検討会を必要に応じて今後も開催予定。

日時	検討事項	内 容
第1回 (H28.12.18)	・広域的な視点での整備効果の整理	【国】北海道総合開発計画における都心アクセス強化の位置づけ・求められる役割 【道】都市交通マスタープランや北海道強靱化計画等における都心アクセス強化の位置づけ 【市】都心アクセス強化の必要性、優位性、現況と課題、期待される効果、整備形態の考え方
第2回 (H29.8.10)	・創成川通の整備と合わせたまちづくりの検討 ・市民等とのさらなる認識共有	【国】札幌市内および創成川通の渋滞状況、交通事故、対策の必要性 【道】広域交通ネットワークの必要性和課題(観光、医療、暮らし、防災) 【市】市民との情報共有に係る取組状況、まちづくりの視点・配慮事項等
第3回 (H29.12.18)	・構造の概略検討 ・市民等とのさらなる認識共有	【国】現道の課題、物理的制約、配慮事項を踏まえた対策案の構造形式、概算費用 【道】広域的な整備効果促進事業(北海道新幹線札幌延伸、追加インターチェンジ設置) 【市】市民との情報共有に係る取り組み状況
第4回 (H30.3.13)	・検討結果のとりまとめ	【国】・【道】・【市】都心アクセス道路の必要性を確認 【国】・【道】・【市】広域的な波及効果について確認 【道】・【市】引き続き整備効果の最大化の検討を実施 【国】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)を実施し高速道路(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】市民との合意形成に向けた取組を市が主体となり実施

2-2) 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、<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、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。	【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、<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>。 「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>。 【北海道強靱化計画(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、<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。	【札幌市総合交通計画 (H24.1策定)】 <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。 【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、<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。 【札幌市強靱化計画 (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、<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。 【第2次都心まちづくり計画 (H28.5策定)】 <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>

2-3) 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。

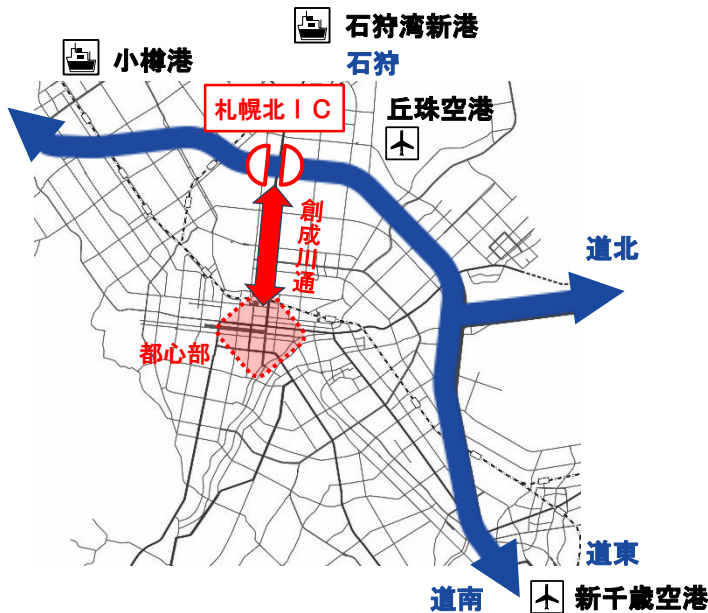
インバウンド観光客を全道へ

- ・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



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

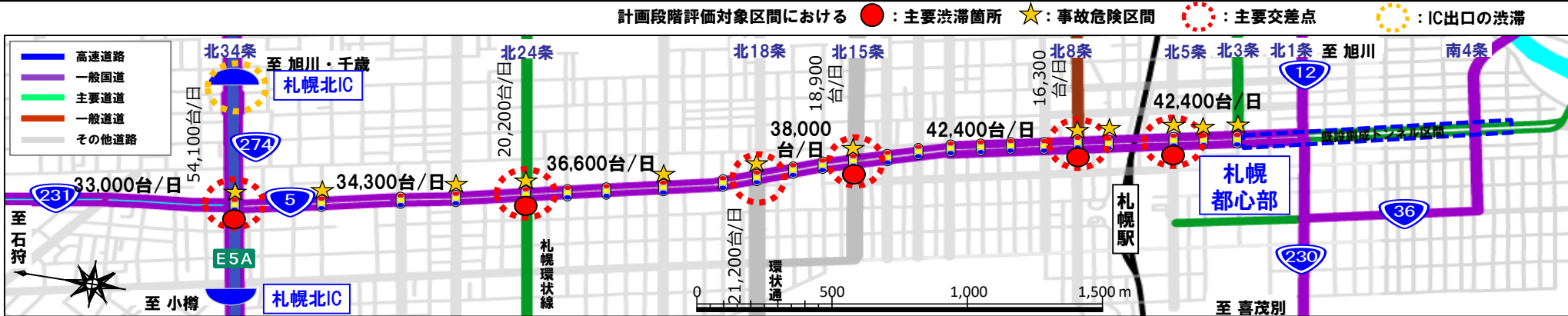
社会資本整備によるストック効果創出

- ・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

2-4) 交通課題(国)

【創成川通の課題】

- 主要渋滞箇所の交差点が**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。
- 事故危険区間の交差点が**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。



▼混雑・渋滞の発生頻度

	北34条	北24条	北18条	北15条	北8条	北5条
夏期(4-11月)発生日	237	158	137	99	227	183
割合(総日数244日)	97%	65%	56%	41%	93%	75%
冬期(12-3月)発生日	117	94	84	101	100	108
割合(総日数121日)	97%	78%	69%	83%	83%	89%

資料:(公財)日本道路交通情報センターのデータを基に作成
※H28年度データ、「混雑」「渋滞」として公表されている平均走行速度が20km/h以下の発生日を抽出

▼主要渋滞箇所の交差点及び信号連担等による速度低下状況



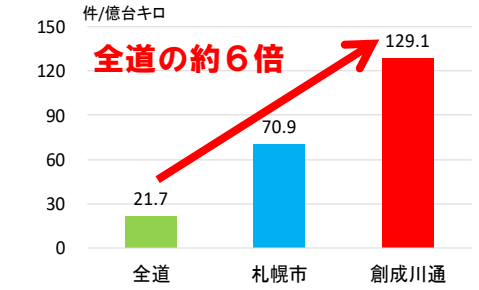
夏期の北19条交差点付近 (札幌北IC～札幌駅間 夏期13分～22分)
冬期の北19条交差点付近 (札幌北IC～札幌駅間 冬期14分～56分)

▼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:H25-28 ITARDAデータ

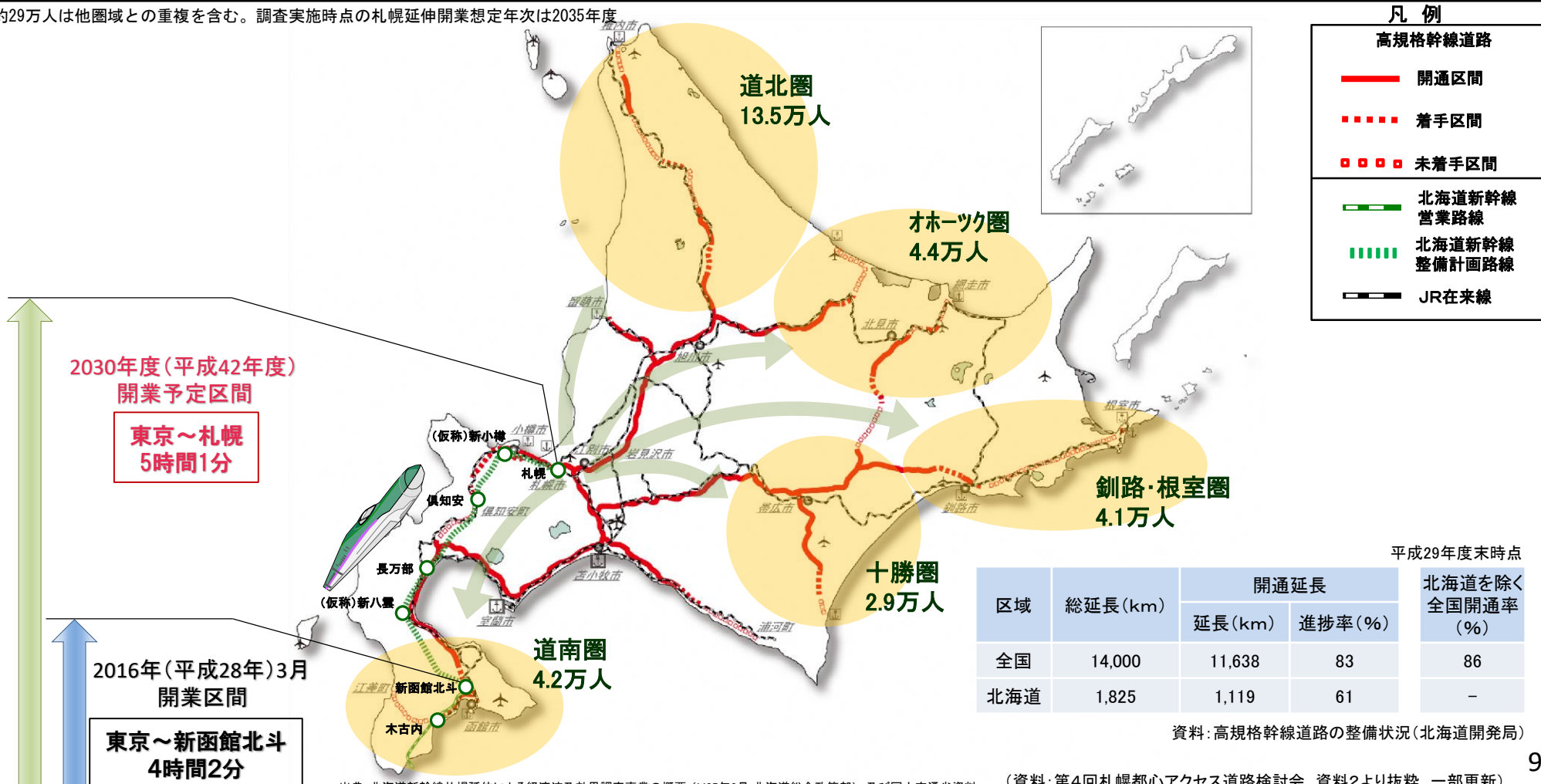
対象区間:北34条交差点～北3条交差点

(資料:第4回札幌都心アクセス道路検討会 資料2より抜粋、一部更新)

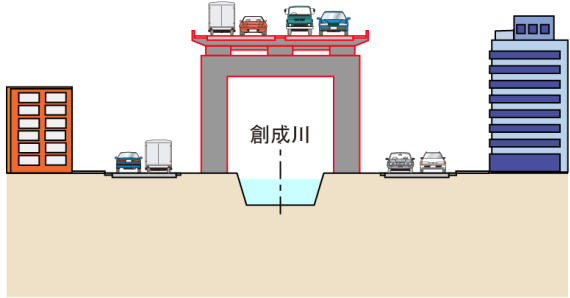
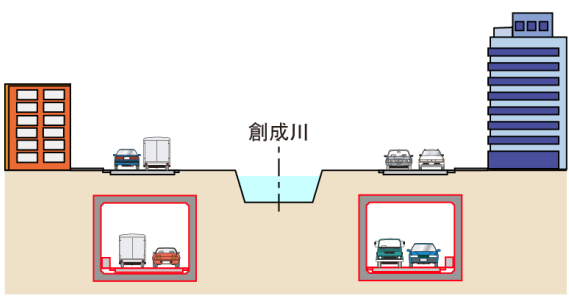
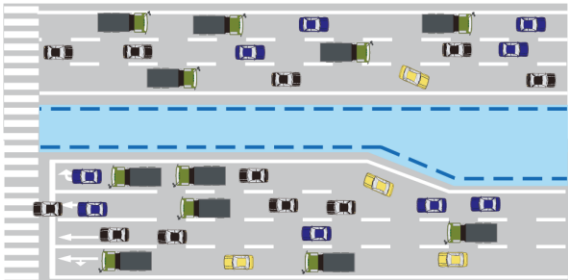
2-5) 整備効果(北海道・札幌市)

- 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



2-6) 概略構造、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

2-7) 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)

2-8) 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

3. 課題（案）と政策目標（案）

3-1)地域の課題と道路の課題(案)

地域の課題(案)	道路の課題(案)	テーマ
○北海道新幹線札幌延伸に伴う都心周辺の再開発と観光需要増加が想定され、北海道全体の成長力を牽引するためにも、札幌都心部と高速道路のアクセス強化が必要。 ○商業施設や宿泊施設等が集中する札幌都心と周辺地域とのアクセスに重要な最寄高速IC間では、幹線道路との交差点で連続的に混雑が発生し、円滑な移動に支障。 ○強靱化計画の推進のため、高速道路等と都市機能が集積する都心へのアクセス強化が必要。	○創成川通は複数の主要幹線道路と交差することから信号交差点密度が高く、主要渋滞箇所指定されている交差点が5箇所存在し、特に冬期は速度低下による混雑や渋滞が発生。 ○札幌自動車道の札幌北IC(千歳方面)出口で慢性的に渋滞が発生しており、都心部への円滑な移動を阻害。	都市機能活用 の最大化 (都心アクセス強化)
○企業や商業、宿泊施設等が集積し、再開発が進む札幌都心部においては、今後ますます人流・物流の需要増加が想定。 ○高速道路へのアクセス道路において混雑や事故が多発し、札幌都心部の企業・経済活動に支障。	○創成川通は市内や空港・港湾、道内各地から多くの物流が集中するが、死傷事故率は全道平均の約6倍と高く、事故危険区間の交差点が12カ所存在。 ○様々な施設が集積する都心発着交通の定時性・安全性の高い道路が必要。	企業・経済活動支援 (産業)
○二次医療圏内の市町村から高次医療施設の集積する札幌市への救急搬送は全体の約4割と大きな割合を占める。 ○一次搬送の約3割が高速道路を利用し、うち約6割が中等症以上の速達性が重要な搬送であり、救命率向上のためには高次医療施設への速達性向上が課題。	○創成川通は交通量が多いため信号交差点で車線の閉塞が発生しやすく、救急搬送に支障。 ○幹線道路との交差点を中心とした混雑に加え、冬期は積雪等の影響による速度低下で搬送時間が増加。	暮らし (医療)

⇒今後のアンケート・ヒアリング、自治体との調整等により、明確化を行う。

3-2) 地域の課題(案)

地域の課題(案)		
都市機能活用の最大化 (都心アクセス強化)	企業・経済活動支援 (産業)	暮らし (医療)
○北海道新幹線札幌延伸に伴う都心周辺の再開発と観光需要増加が想定され、北海道全体の成長力を牽引するためにも、札幌都心部と高速道路のアクセス強化が必要。 ○商業施設や宿泊施設等が集中する札幌都心と周辺地域とのアクセスに重要な最寄高速IC間では、幹線道路との交差点で連続的に混雑が発生し、円滑な移動に支障。 ○強靱化計画の推進のため、高速道路等と都市機能が集積する都心へのアクセス強化が必要。	○企業や商業、宿泊施設等が集積し、再開発が進む札幌都心部においては、今後ますます人流・物流の需要増加が想定。 ○高速道路へのアクセス道路において混雑や事故が多発し、札幌都心部の企業・経済活動に支障。	○二次医療圏内の市町村から高次医療施設の集積する札幌市への救急搬送は全体の約4割と大きな割合を占める。 ○一次搬送の約3割が高速道路を利用し、うち約6割が中等症以上の速達性が重要な搬送であり、救命率向上のためには高次医療施設への速達性向上が課題。



3-3) 政策目標(案)

■政策目標の設定

○地域の課題や将来像等を踏まえ、3つの政策目標を設定し、これらの目標を達成するための対策案を検討

地域の状況

交通課題・地域課題

関連計画など

札幌都心アクセス道路
検討会 検討状況

1. 都心アクセス強化による都市機能活用の最大化
2. 都心立地施設への物流等の安定性向上による企業・経済活動支援
3. 高次医療施設への速達性向上による安心できる暮らしの確保

■対策案の検討

【都心アクセス強化】

- 北海道新幹線延伸に伴う効果を全道に波及させ、北海道全体の成長力を牽引し、強靱化にも資する札幌都心部へのアクセス性の高い道路
- 渋滞や混雑の影響が少なく、年間を通じて円滑に移動できる道路

【産業関連】

- 空港・港湾等の物流拠点や道内各地と札幌都心部とのアクセス性が高く、安定した物流等に寄与する道路
- 札幌都心発着交通の定時性、安全性の高い道路

【医療関連】

- 周辺市町村から高次医療施設の集積する札幌市への速達性が高い道路
- 信号交差点での車線の閉塞や冬期の積雪等の影響が少なく、搬送時間の遅れが少ない道路

創成川通について対策案を複数設定し検討

4. 構造形式の比較（案）

4-1) 路線の対策案の考え方

○札幌都心アクセス道路検討会における地域の課題、創成川通に必要な道路機能の検討結果を踏まえ、政策目標の達成に必要な機能と配慮すべき事項等を設定し、以下のような3つの対策案を組み合わせ検討。

政策目標

政策目標達成に必要な機能

配慮すべき事項

都心アクセス強化による都市機能活用の最大化

都心立地施設への物流等の安定性向上による企業・経済活動支援

高次医療施設への速達性向上による安心できる暮らしの確保

○新幹線延伸等の効果を全道に波及させ、渋滞等の影響が少ないアクセス性の高い道路

○物流拠点や道内各地からの安定した物流等に寄与し、定時性・安全性の高い道路

○周辺市町村から高次医療施設が集積する札幌市への速達性が高く、搬送時間の遅れが少ない道路

・緑地景観への影響

・沿道地域環境への影響

・工事中の影響

・経済性

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	- 沿道利用交通と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の回避が可能 - 交通転換により現道及び並行路線の混雑が解消 - 冬期積雪の影響を受ける	- 沿道利用交通と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の回避が可能 - 交通転換により現道及び並行路線の混雑が解消 - 冬期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、騒音問題の可能性が低い	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

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

評価項目

・都心部～札幌北IC間の速達性・定時性の確保

・札幌北ICの出口渋滞解消

・新幹線札幌延伸等を見据えた効果の発現

・港湾・空港と札幌都心部との定時性確保

・札幌都心部発着の物流交通とその他交通の分離

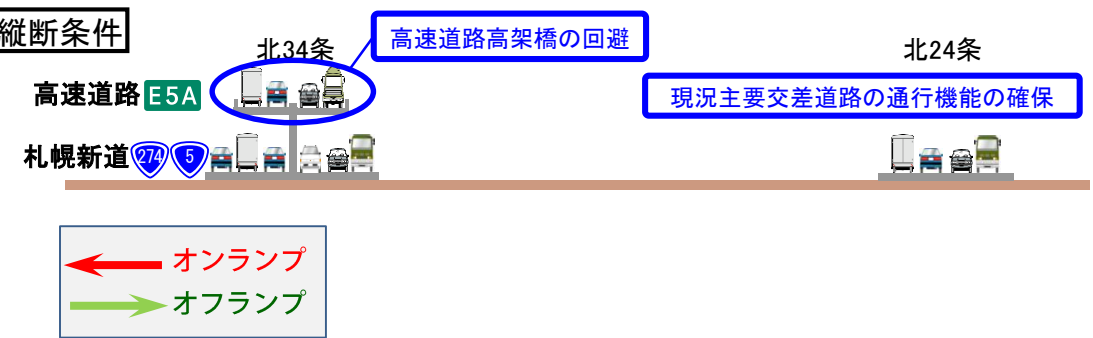
・信号交差点回避による速達性の確保

・冬期における定時性の確保

4-3) 路線の検討条件(高速道路周辺部)

- 札幌自動車道の千歳側から都心方面へのオフランプ（出口）において、慢性的な出口渋滞が発生していることから、既存のオフランプとは別に直接創成川通と接続するダイレクタクセスランプを整備することを検討。
- ダイレクタクセスランプの整備では沿線の公共施設、医療施設等の重要施設回避について配慮が必要。

▼札幌北IC周辺の物理的制約等



▼札幌北ICの渋滞発生状況

ランプ方向	交通量	渋滞発生状況
①千歳⇒都心	約6,300台/日	国道合流部を先頭に札幌道本線部まで渋滞が発生。特に平成29年では年間327日間※の出口渋滞が発生
②都心⇒千歳	約6,500台/日	料金所入口で滞留は多少あるが、札幌道本線部に影響はない
③小樽⇒都心	約1,900台/日	滞留は多少あるが、札幌道本線部に影響する渋滞はほぼない
④都心⇒小樽	約1,700台/日	料金所入口で滞留は多少あるが、札幌道本線部に影響はない

交通量：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査及び平成28年度版札幌市統計書より算出
※NEXCO東日本北海道支社調査 平成29年1月～12月

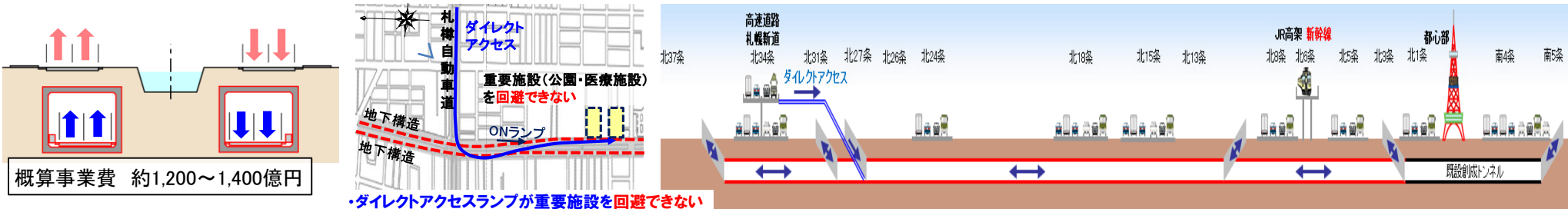
▼札幌北IC(千歳→都心)オフランプと本線の渋滞発生状況



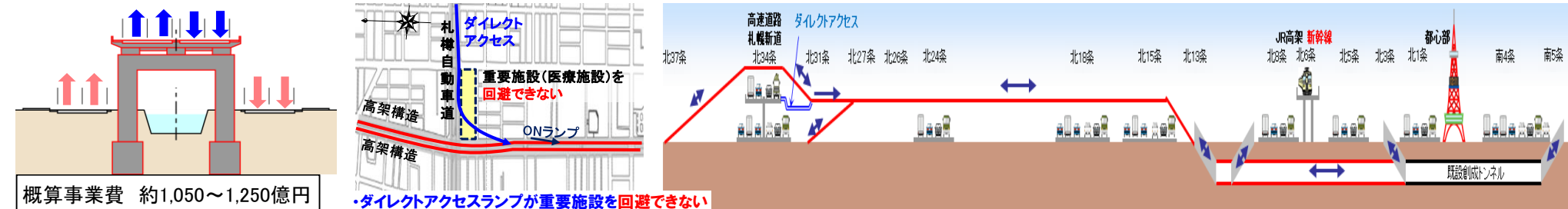
札幌北IC(千歳側)オフランプ
札幌自動車道本線の渋滞状況

4-4) 構造形式比較図

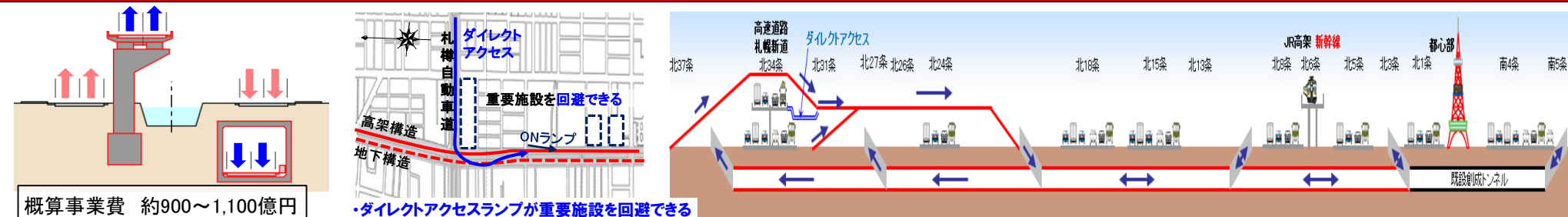
【案① 地下整備案】 冬期積雪時の影響を受けない地下構造で全線整備を行う案



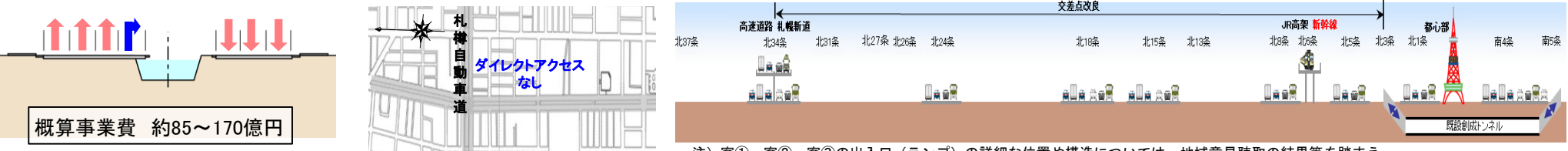
【案② 一部高架整備案】 地下構造より事業費が安価な高架構造で整備する案（創成トンネルと連続する都心部は地下構造）



【案③ 上下線構造分離案】 重要施設支障を回避するため、案①と案②を組み合わせた案

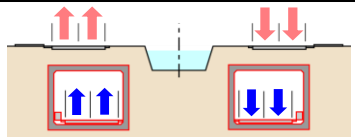
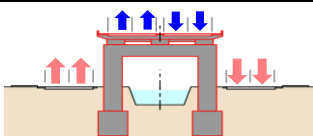
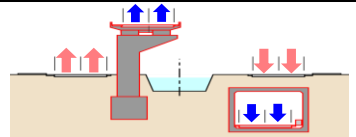
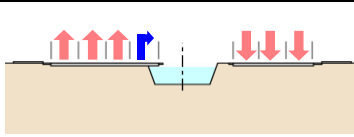


【案④ 現道活用案（平面交差点改良）】 右折車の滞留による交通阻害のある交差点に関して、河川断面への張り出しにより右折レーンを設置する案



注) 案①、案②、案③の出入口（ランプ）の詳細な位置や構造については、地域意見聴取の結果等を踏まえ、都心アクセス強化、物流拠点や医療拠点等との連絡性、観光交流の促進等に寄与する配置とすることを想定。

4-5) 対策案の比較

構造形式		【案①】地下整備案 (上下線地下構造)	【案②】一部高架整備案 (都心部地下構造)	【案③】上下線構造分離案 (高架地下組合せ+都心部地下構造)	【案④】現道活用案 (平面交差点改良)
整備イメージ		 ・創成トンネルとの連続性及び札幌市のまちづくり計画を考慮しつつ、冬期積雪時の影響を受けない地下構造で全線整備を行う案	 ・地下構造より事業費が安価な高架構造で整備する案(創成トンネルと連続する都心部は地下構造)	 ・重要施設支障を回避するため、案①と案②を組み合わせる案	 ・右折車の滞留による交通阻害のある交差点に関して、河川断面への張り出しにより右折レーンを設置する案
区間延長		約5km(概ね北3条～北37条を想定)			約4km(概ね北3条～北34条を想定)
政策目標	都心アクセス強化による都市機能活用の最大化	都心部～札幌北IC間の速達性・定時性の向上	・旅行速度は制限速度と同程度まで向上 ・地下構造のため冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、定時性が向上	・高架構造区間において冬期の積雪や凍結等の影響を受け、効果は限定的	・整備により右折車の滞留による交通阻害が解消され、旅行速度がやや改善される ・冬期の積雪や凍結等の影響に加え、信号交差点の連続により、定時性が向上されない
		札幌北ICの出口渋滞解消 新幹線札幌延伸等を見据えた効果の発現	・高速道路と創成川通を接続するランプの設置により出口渋滞解消が可能 ・重要施設が支障となるため、効果発現に時間がかかることが懸念	・高架構造区間で冬期の積雪や凍結等の影響が残存するが案②より範囲は小さく、定時性が向上 ・重要施設の支障がなく、新幹線等を見据えた効果の発現に期待	・現況のままとなり、出口渋滞は解消しない ・現道改良のため新幹線等を見据えた効果の発現が限定的
	都心立地施設への物流等の安定性向上による企業・経済活動支援	港湾・空港と札幌都心部との定時性向上	・港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上 ・トンネル延長(既設創成トンネルを含む)が5km以上となり危険物積載車両の通行制限	・危険物積載車両の通行制限は生じない ・都心方面向きトンネル:危険物積載車両の通行制限は生じない ・一方方向(石狩方面向きトンネル)のみトンネル延長(既設創成トンネルを含む)が5km以上となり危険物積載車両の通行制限が発生	・平面交差点改良のため定時性向上効果が小さい ・危険物積載車両の通行制限は生じない
		札幌都心部発着の物流交通とその他交通の分離	・沿道との出入り交通の制限により、物流交通とその他交通が分離され、交通事故の低減が期待		・平面交差点であり、交差点や沿道からの交通の流入は分離されないため、交通事故の大きな低減は期待できない
	高次医療施設への速達性向上による安心できる暮らしの確保	信号交差点回避による速達性の向上	・信号交差点(24箇所)を回避し、交差点での速度低下がなくなることで、速達性が向上		・信号交差点(24箇所)は全て残存し、交差点部通過時の速度低下が残存
		冬期における定時性の向上	・地下構造のため冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、定時性が向上	・高架構造区間において冬期の積雪や凍結等の影響を受け、効果は限定的 ・高架構造区間で冬期の積雪や凍結等の影響が残存するが案②より範囲は小さく、定時性が向上	・冬期の積雪や凍結等の影響に加え、信号交差点の連続により、定時性が向上されない
配慮すべき事項	緑地景観への影響	親水緑化空間の形成	・多くの区間において親水緑化空間の連続的な確保が可能	・一部区間での親水緑化空間の確保にとどまる	・多くの区間において親水緑化空間の連続的な確保が可能 ・親水緑化空間の確保が困難
	沿道地域環境への影響	重要施設への影響 東西市街地の交通の連携確保	・公園や医療施設等の重要施設を回避できない ・東西市街地の交通の連携が確保される	・一部で東西市街地間の交通分断が発生	・公園や医療施設等の重要施設を回避できる ・東西市街地の交通の連携が確保される
	工事中的影響	工事中的現道交通への影響	・全線において開削工法による施工となり現道交通への影響が大きい	・地下区間では開削工法による施工となり現道交通への影響が大きい、高架区間では地下区間より影響が少ない	・地下区間では開削工法による施工となり現道交通への影響が大きい、高架区間では地下区間より影響が少ない ・一部区間で車線幅員が減少するが、現況車線数を確保可能であることから、現道交通への影響は小さい
	経済性	工事内容等の経済性	・経済性に最も劣る 約1,200～1,400億円	・案③、案④に比較して経済性に劣る 約1,050億円～1,250億円	・案④に対して経済性に劣る 約900～1,100億円 ・案④に最も優れる 約85～170億円

【凡例】 青文字:他の案に比較し優れている、赤文字:他の案に比較し劣っている

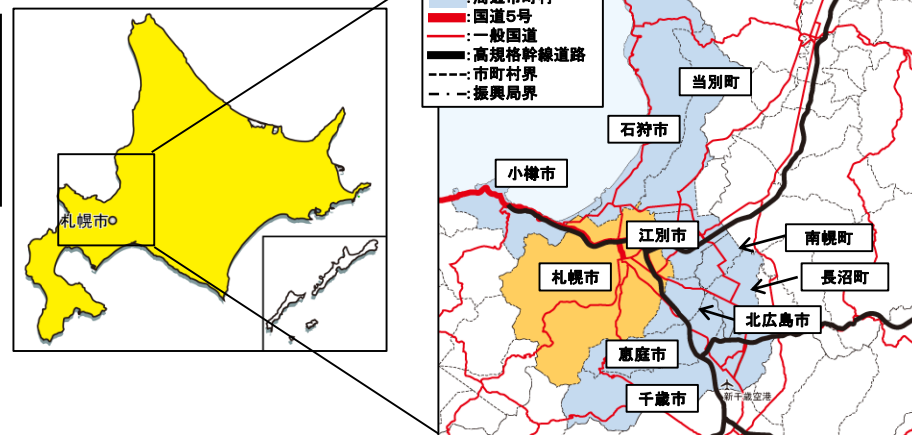
5. 意見聴取方法

5-1) 意見聴取方法

■意見聴取の基本方針

○「地域の課題」、「国道5号創成川通に必要な道路の機能」、「対策案(構造)」、「配慮すべき事項」に対し意見を伺う。

■アンケート配布範囲



■意見聴取の方法と対象者

対象者・実施方法

ヒアリング	【自治体及び関係団体】		
	札幌市及び周辺自治体	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	インタビュー形式での ヒアリング
各団体	道商連、商工会議所（6箇所：札幌、小樽、江別、千歳、恵庭、石狩）、 商工会（4箇所：石狩北、北広島、長沼町、当別町） 農業協同組合（4組合：札幌市、道央、石狩市、北石狩）、漁業協同組合（2組合：石狩湾、小樽市） 北海道トラック協会、札幌地区トラック協会、各運送事業者 北海道バス協会、各バス事業者（3社：北海道中央バス、JR北海道バス、じょうてつバス）、レンタカー協会 まちづくり会社（札幌大通、札幌駅前通）、北海道観光振興機構 旅行会社（3社：JTB北海道、近畿日本ツーリスト、日本旅行）、他北海道本社の旅行会社 消防本部・消防組合（8箇所：札幌市、小樽市、江別市、千歳市、恵庭市、北広島市、石狩北部地区消防事務組合、南空知消防組合） 病院（3施設：北大、札幌医大、市立札幌）		
アンケート	【地域住民及び道路利用者】		
	地域住民	沿線地域：札幌市（約5,300） 周辺地域：小樽市（約5,200）、江別市（約5,200）、千歳市（約5,200）、恵庭市（約5,200）、北広島市（約5,100）、 石狩市（約5,100）、当別町（約4,700）、南幌町（約3,400=全戸配布）、長沼町（約4,400）	郵送配布（配布予定数） 各自治体で統計上必要な標本数を 算出し無作為抽出で配布
	道路利用者	10自治体の役場、道の駅（厚田、とうべつ）	常設の留置きアンケート調査
		広域的な利用者	Webアンケート調査
観光客	札幌駅、新千歳空港、丘珠空港、観光施設（北海道庁旧本庁舎、大通公園）、道の駅（厚田、とうべつ）等		面談アンケート調査

5-2) 意見聴取方法

■札幌市においてとりまとめられた調査項目と活用する内容

	意見聴取の項目(実施済)	活用する内容
アンケート (H28.10/20~11/18)	都心アクセス道路の現道の課題と道路整備をする 上での重視する項目、期待する効果等を意見聴取	都心アクセス道路の整備の必要性和概略構造比較案選定の際の評価指 標の検証、今後の整備効果の検討における分析の視点として活用する。
オープンハウス (H30.1/28,29,31,2/2) ワークショップ (H30.2/10)	概略構造検討案の選定時に重視する項目等 を意見聴取	整備区間・道路構造(比較案)を展示により説明し選定時に重視する項目 等を把握するとともに、アンケート調査項目の妥当性を聴取。

■ヒアリングの調査項目と活用方針

	意見聴取の項目	把握する意見
共通	行政や業界への意見聴取	課題、政策目標、道路整備の必要性に関し、行政や業界への意見聴取を行う。 行政又は業界との認識の整合性の確認をする。

■アンケートの調査項目と活用方針

アンケートの調査項目	アンケート結果の活用
地域の課題	道央都市圏の将来を見据え、改善すべき地域の課題について、地域住民等の考えを把握する。
必要な道路の機能	創成川通に必要な道路の機能を把握する。
重視すべき視点	対策案(構造)の比較・検討に際し、地域住民等が重視する視点を把握する。
配慮すべき事項	対策案(構造)の比較・検討に際し、配慮すべき事項を把握する。
回答者の属性、利用状況	回答結果の差異に対して各分野で整理し、分析する。

5-3) 第1回アンケート調査(案)

■第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

①調査概要

➡ 本調査の趣旨・調査対象箇所について説明

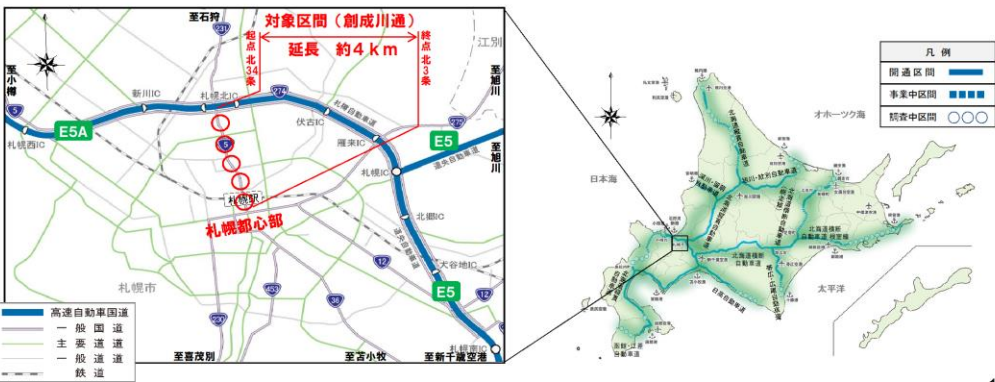
国道5号 創成川通における 道路計画に関する第1回アンケート調査

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、札幌市に至る延長約282kmの主要幹線道路であり、道南圏と道央圏を連絡する重要な路線です。そのうち今回の計画段階評価の対象である創成川通は、札幌市に位置し、札幌自動車道と札幌都心部を結ぶ延長約4kmの区間となります。

本アンケートは、創成川通の計画検討にあたり、計画づくりの初期段階から地域の皆さまへ情報提供を行うとともに、広くご意見をお聞きし、それを計画に反映していくための取組として実施するものです。

地域の皆様が日頃感じられている地域の課題や、必要な道路機能等についてお伺いした上で、対策案（構造）の比較・検討に際し、重視すべき点や配慮すべき点についてお伺いしますので、ご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

※計画段階評価とは
地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、道路事業の必要性及び事業の妥当性を検証するものです。頂いたご意見を分析した上で、第3者委員会での審議に活用していきます。



②創成川通の道路課題

➡ 道路の課題について説明

創成川通の道路課題

創成川通では、主要渋滞箇所・事故危険区間に指定されている交差点が5箇所存在し、慢性的な渋滞が発生しており、特に冬期は連続的に渋滞や混雑が顕著に発生しています。さらに、札幌自動車道の札幌北IC（千歳方面）出口では慢性的に渋滞が発生し、都心部への円滑な移動が困難な状況となっています。

また、事故危険区間に指定されている交差点が12箇所存在し、死傷事故率は全道平均の約6倍と高い頻度で事故が発生しています。



▼季節別の混雑・渋滞の発生日数と割合

	北34条	北24条	北18条	北15条	北8条	北5条
夏期（4～11月）	237日 (97%)	158日 (65%)	137日 (56%)	99日 (41%)	227日 (93%)	183日 (75%)
冬期（12～3月）	117日 (97%)	94日 (78%)	84日 (69%)	101日 (83%)	100日 (83%)	108日 (89%)
総日数	244日	158日	137日	99日	227日	183日

資料（公財）日本道路交通情報センターのデータを基に作成
※平成28年度データ、混雑が渋滞として公表されている
平均走行速度が20km/h以下の発生日を抽出

特に冬期は積雪や路面凍結等の影響で交通状況が悪化



5-4) 第1回アンケート調査(案)

■第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

③道央都市圏の課題

➡ 地域の課題について説明

道央都市圏の現状と課題

創成川通は、高次都市機能が集積する札幌都心部と、高速道路の最寄のインターチェンジである札幌北1Cを結び、高規格幹線道路ネットワークと一体となって北海道全域へつながる重要なルートです。
道央都市圏の現状から、地域の将来を見据えた改善すべき課題と達成すべき政策目標は以下のように考えられます。

都心アクセス強化	産業	医療
○2030年度に開業を予定している北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）や都心周辺の再開発により、さらなる観光需要の増加が想定されます。 ○札幌都心部には観光、暮らし、防災等に関する施設や都市機能が集中しており、札幌都心部～高速道路間のアクセス性が重要です。 ⇒都市機能を最大限活用し、全道の成長力を牽引するためには札幌都心部～高速道路間のアクセス性に課題があります。	○札幌都心部では、商業ビルや宿泊施設等の建替えなどの再開発が進んでおり、今後ますます物流・人流の需要増加が想定されます。 ○高速道路へのアクセス道路である創成川通では、混雑や事故が多発し、札幌都心部の企業・経済活動の妨げとなっています。 ⇒企業・経済活動の活性化のためには札幌都心部への物流・人流の安全性や定時性に課題があります。	○道央都市圏の市町村は救急搬送の約4割を札幌市に依存しています。 ○札幌市への救急搬送の約3割が高速道路を利用してあり、そのうち約6割が中等症以上の緊急性の高い搬送です。 ⇒救命率向上のためには高次医療施設の集積する札幌市への速達性に課題があります。

政策目標

都心アクセス強化による都市機能活用の最大化

都心立地施設への物流等の安定性向上による企業・経済活動支援

高次医療施設への速達性向上による安心できる暮らしの確保



④課題解決のための対策案

➡ 対象地域における課題解決のための対策案の提示

課題解決のための対策案

○現在の地域や道路の課題をもとに、政策目標・政策目標の達成に必要な機能・配慮すべき事項等を設定し、以下のような3つの対策案を組み合わせ検討しました。

政策目標	都心アクセス強化による都市機能活用の最大化	都心立地施設への物流等の安定性向上による企業・経済活動支援	高次医療施設への速達性向上による安心できる暮らしの確保
政策目標達成に必要な機能	○新幹線延伸等の効果を全道に波及させ、渋滞等の影響が少ないアクセス性の高い道路	○物流拠点や道内各地からの安定した物流等に寄与し、定時性・安全性の高い道路	○周辺市町村から高次医療施設が集積する札幌市への速達性が高く、搬送時間の遅れが少ない道路
配慮すべき事項	・緑地景観への影響 ・沿道地域環境への影響 ・工事中の影響 ・経済性		

高架構造・地下構造・交差点改良案の組み合わせを検討

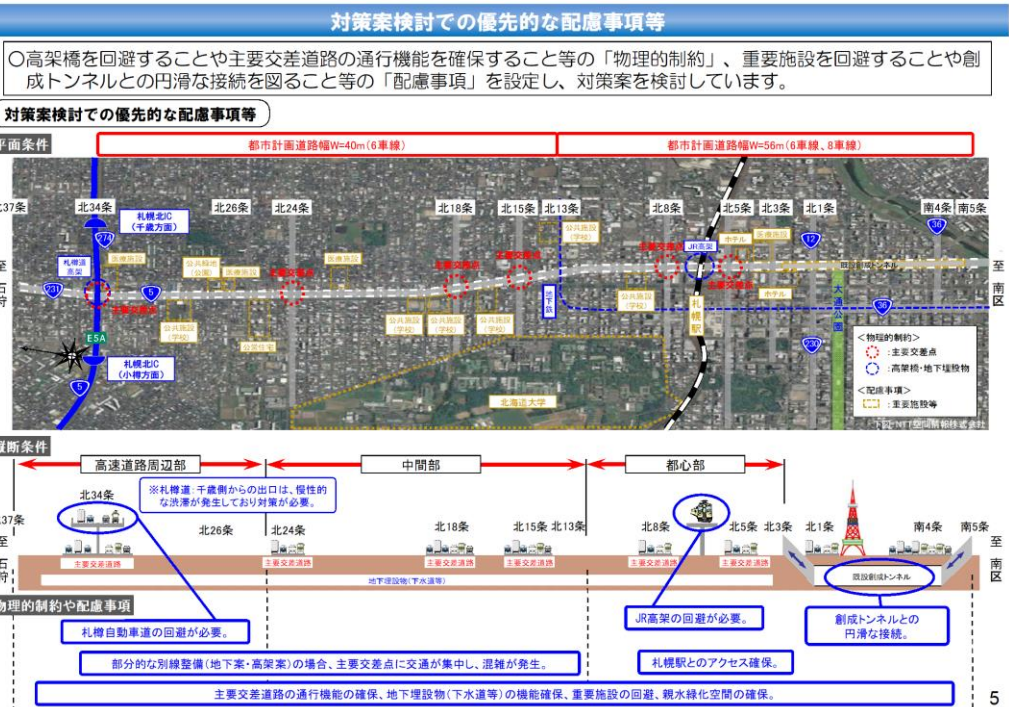
構造形式	別線整備		現道活用 交差点改良
	高架構造	地下構造	
構造のイメージ			
交通面	・沿道利用交通と高速利用交通の機能分担が図られる ・連担する信号交差点の回避が可能 ・交通転換により現道及び並行路線の混雑が解消 ・冬期積雪の影響を受けにくい	・沿道利用交通と高速利用交通の機能分担が図られる ・連担する信号交差点の回避が可能 ・交通転換により現道及び並行路線の混雑が解消 ・冬期積雪の影響を受けにくい	・信号交差点を回避できないため速達性、定時性は現況とほぼ変わらない ・並行路線からの交通転換が見込まれず、面的な混雑緩和にならない ・冬期積雪の影響を受ける
環境面	・景観、日照、騒音等の調査が必要 ・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、騒音問題の可能性が低い	・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

5-5) 第1回アンケート調査(案)

■第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

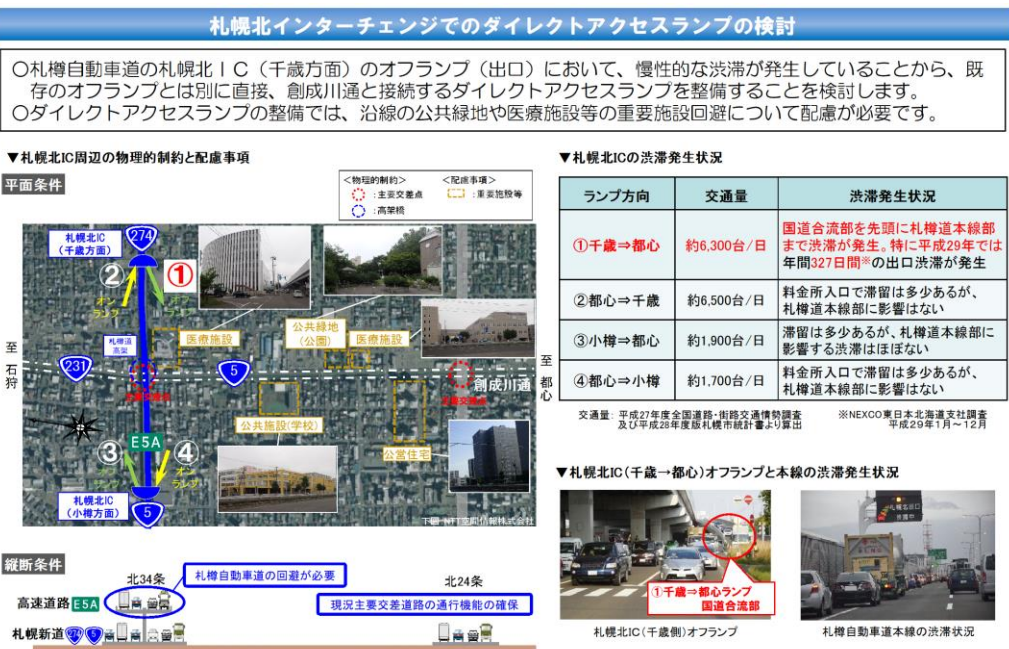
⑤対策案検討での優先的な配慮事項等

➡ 対策案の検討にあたってのコントロールポイント等を提示



⑥札幌北ICでのダイレクトアクセスランプの検討

➡ ダイレクトアクセスの必要性を説明

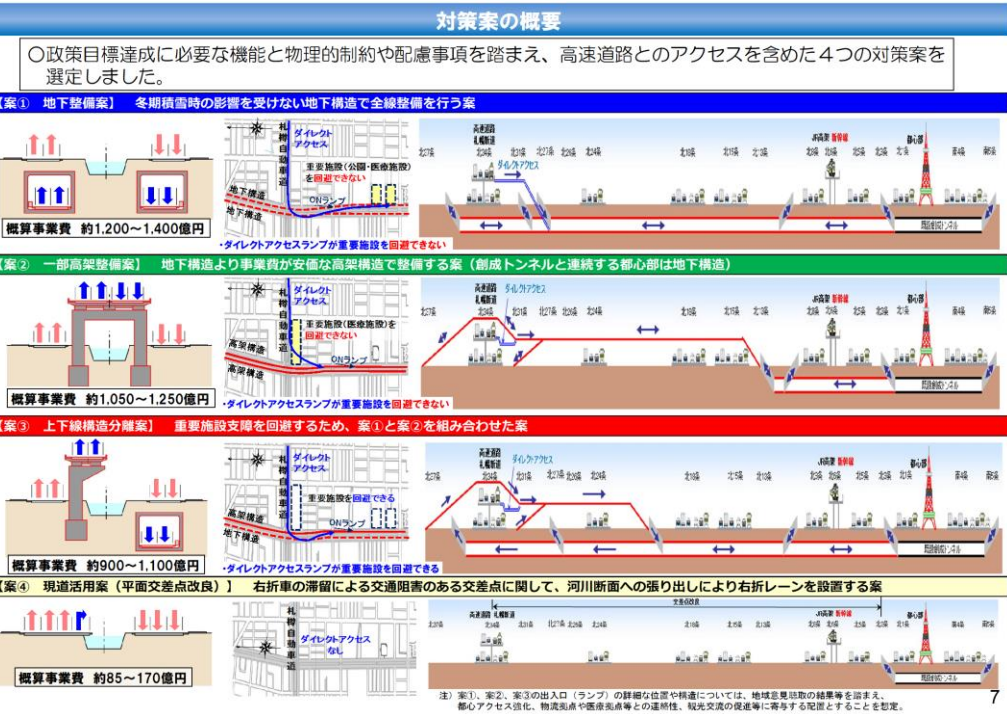


5-5) 第1回アンケート調査(案)

■第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

⑦対策案の比較図

➡ 各対策案の内容・効果・影響の比較結果の提示



⑧高速道路との接続部のイメージ図

➡ 札幌道付近について各対策案の構造が分かりやすいように図化



5-5) 第1回アンケート調査(案)

■第1回アンケートにおける調査方法および質問内容

⑨対策案の比較表

➡ 各対策案の内容・効果・影響の比較結果の提示

対策案の比較表					
構造形式		【案①】地下整備案 (上下線地下構造)	【案②】一部高架整備案 (都心部地下構造)	【案③】上下線構造分離案 (高架地下組合せ+都心部地下構造)	【案④】現道活用案 (平面交差点改良)
整備イメージ					
区間延長		約5km(概ね北3条～北37条を想定)			約4km(概ね北3条～北34条を想定)
政策目標	都心アクセス強化による都市機能活用の最大化	・旅行速度は制限速度と同程度まで向上 ・地下構造のため冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、定時性が向上	・高架構造区間において冬期の積雪や凍結等の影響を受け、効果は限定的	・高架構造区間で冬期の積雪や凍結等の影響が残存するが案②より範囲は小さく、定時性が向上	・右折車の滞留による交通阻害のある交差点に関して、河川断面への張り出しにより右折レーンを設置する案
	都心立地施設への物流等の安定性向上による企業・経済活動支援	・港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上 ・トンネル延長(既設創成トンネルを含む)が5km以上となり危険物積載車両の通行制限	・危険物積載車両の通行制限は生じない	・都心方面向きトンネル・危険物積載車両の通行制限は生じない ・一方(石狩方面向きトンネル)のみトンネル延長(既設創成トンネルを含む)が5km以上となり危険物積載車両の通行制限が発生	・整備により右折車の滞留による交通阻害が解消され、旅行速度がやや改善される ・冬期の積雪や凍結等の影響に加え、信号交差点の連続により、定時性が向上されない
	高次医療施設への到達性向上による安心できる暮らしの確保	・信号交差点回避による到達性の向上 ・冬期における定時性の向上	・地下構造のため冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、定時性が向上	・高架構造区間で冬期の積雪や凍結等の影響が残存するが案②より範囲は小さく、定時性が向上	・信号交差点(24箇所)は全て残存し、交差点部通過時の速度低下が残存 ・冬期の積雪や凍結等の影響に加え、信号交差点の連続により、定時性が向上されない
	緑地景観への影響	・親水緑化空間の形成 ・重要施設への影響	・多くの区間において親水緑化空間の連続的な確保が可能 ・一部区間で親水緑化空間の確保にとどまる	・高架構造区間で冬期の積雪や凍結等の影響が残存するが案②より範囲は小さく、定時性が向上 ・多くの区間において親水緑化空間の連続的な確保が可能	・平面交差であり、交差点や沿道からの交通の流入は分離されないため、交通事故の大きな低減は期待できない ・信号交差点(24箇所)は全て残存し、交差点部通過時の速度低下が残存 ・冬期の積雪や凍結等の影響に加え、信号交差点の連続により、定時性が向上されない
配慮すべき事項	沿道地域環境への影響	・公園や医療施設等の重要施設を回避できない	・一部で東西市街地間の交通分断が発生	・公園や医療施設等の重要施設を回避できる	・東西市街地の交通の連携が確保される
	工事の影響	・全線において開削工法による施工となり現道交通への影響が大きい	・地下区間では開削工法による施工となり現道交通への影響が大きい、高架区間では地下区間より影響が少ない	・地下区間では開削工法による施工となり現道交通への影響が大きい、高架区間では地下区間より影響が少ない	・一部区間で車線幅員が減少するが、現道車線数を確保可能であることから、現道交通への影響は小さい
	経済性	・経済性に最も劣る 約1,200～1,400億円	・案③、案④に比較して経済性に劣る 約1,050億円～1,250億円	・案④に對して経済性に劣る 約900～1,100億円	・経済性に最も優れる 約85～170億円
【凡例】青文字:他の案に比較し優れている、赤文字:他の案に比較し劣っている					

5-6) 第1回アンケート調査(案)

■質問内容・解答欄

質問1 道央都市圏の将来を見据えた地域の課題についてどう思いますか？

次のA～Dの項目それぞれについて、「そう思う」～「そう思わない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない
A 北海道新幹線延伸に伴う都心周辺の再開発や観光需要増加等の効果を全道に波及させるためには、札幌市と周辺都市を結ぶ交通ネットワークが不十分	1	2	3	4	5
B 札幌都心と最寄高速道路ICの距離が遠く、交通混雑の発生が札幌と周辺都市との移動を阻害	1	2	3	4	5
C 空港・港湾・道内各地と企業や宿泊施設等の集積する札幌都心との間で、交通事故等が発生することによる人の移動や物流の遅延が地域の発展を阻害	回答は同封のはがきに記入願います				
D 周辺市町村から札幌市の高次医療施設への救急搬送に時間がかかるなど、安心できる暮らしの確保に課題	1	2	3	4	5
	A	B	C	D	

次に、上記のA～Dの項目から、特に重要だと思うものを2つ選んで○を付けてください。

質問2 国道5号創成川通に必要な道路はどのような道路だと思いますか？

次のA～Dの項目それぞれについて、「そう思う」～「そう思わない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。	そう思う	やや そう思う	どちらとも いえない	あまりそう 思わない	そう 思わない
A 北海道全体の成長を牽引する札幌都心へのアクセス性の高い道路	1	2	3	4	5
B 渋滞や混雑の影響が少なく円滑に移動できる道路	1	2	3	4	5
C 事故が少なく安全に輸送や移動ができる道路	回答は同封のはがきに記入願います				
D 高次医療施設が集積する札幌市への搬送時間を短縮し、安定走行が可能な道路	1	2	3	4	5
	A	B	C	D	

次に、上記のA～Dの項目から、特に重要だと思うものを2つ選んで○を付けてください。

5-7) 第1回アンケート調査(案)

■質問内容・解答欄

質問3 対策案（構造）の比較・検討に際し、どのようなことを重視すべきだと思いますか？

次のA～Eの項目それぞれについて、「特に重視すべき」～「重視すべきではない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。	特に重視 すべき	やや重視 すべき	どちらとも いえない	あまり重視 すべきでは ない	重視すべき ではない
A 札幌都心～高速道路 I C間の所要時間	1	2	3	4	5
B 札幌北 I Cの渋滞解消	1	2	3	4	5
C 港湾空港と札幌都心との物流交通の定時性	1	2	3	4	5
D 札幌市内の高次医療施設への速達性	回答は同封のはがきに記入願います				
E 冬期における定時性	1	2	3	4	5
	A	B	C	D	E

次に、上記のA～Eの項目から、特に重要だと思うものを2つ選んで○を付けてください。

注）詳細な道路構造については、地域意見聴取の結果や関係機関との調整等を踏まえ、事業進捗に応じて検討を進めていきます。

質問4 対策案（構造）の比較・検討に際し、どのようなことに配慮すべきだと思いますか？

次のA～Dの項目それぞれについて、「特に配慮すべき」～「配慮しなくてよい」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。	特に配慮 すべき	やや配慮 すべき	どちらとも いえない	あまり配慮 しなくて よい	配慮しなく てよい
A 親水や緑化の空間が確保されること	1	2	3	4	5
B 沿道の重要施設や家屋等への影響が小さいこと	1	2	3	4	5
C 工事中の交通規制による影響が小さいこと	1	2	3	4	5
D 建設に要する費用が安いこと	1	2	3	4	5
	A	B	C	D	

次に、上記のA～Dの項目から、特に重要だと思うものを2つ選んで○を付けてください。

注）親水緑化空間の整備については、道路整備で実施する内容ではありませんが、配慮すべき視点の一つとして項目を設けています。

質問5 上記の質問以外に、配慮すべき項目や今後の道路整備についてのご意見等がありましたらご自由にお書きください。

回答は同封のはがきに記入願います

5-7) 第1回アンケート調査(案)

これまでに実施した同様のアンケートなどで、皆様から多く寄せられたご質問について、ご紹介します。

Q1：計画段階評価の実施期間や事業の開始時期を教えてください。

計画段階評価の実施期間や事業の開始時期は、現時点では決まっていません。今回のアンケートや関係団体等への意見聴取を行うとともに、第三者委員会での審議を実施した後に、対応方針を決定する予定です。その後、必要に応じて都市計画や環境影響評価等の手続きを経て、新規事業化に向けた検討が実施されます。

Q2：新幹線の札幌延伸までに事業が完了しますか？

現在の段階では、具体的な道路構造が確定しておりませんので、建設に要する期間を明確にすることはできません。ただし、北海道新幹線札幌延伸等を見据えた効果の発現は、重要な観点と考えており、政策目標を評価する項目として位置づけています。

Q3：道路の事業による費用対効果はどのくらいですか？

計画段階評価は、地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数の対策案を比較・評価するとともに、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証するものであり、現段階では費用対効果の分析は実施していません。今後、道路構造等が決定し、事業実施の検討を行う際には適切に費用対効果の分析を実施します。

5-8) 第1回アンケート調査(案)

- ・回答は同封の郵便はがきにご記入ください。
- ・回答用の郵便はがきは、切手を貼らずに最寄りの郵便ポストへ投函してください。
- ・なお、投函は**平成30年●月●日(●)**までをお願いします。
- ・インターネットによる回答も可能になっておりますので、下記アドレスからアクセス願います。
国道5号 創成川通 道路計画に関するアンケート調査 Web回答用ページ
URL http://www.hkd.mlit.go.jp/sp/douro_keikaku/001.html
※札幌開発建設部ホームページからもアクセス可能です。



アンケートの記入例

郵便はがき

料金受取人払郵便

札幌中央局 承認 8051

201

北海道札幌市中央区北2条西19丁目

札幌開発建設部 都市圏道路計画課

国道5号創成川通

道路計画に関するアンケート係 行

差出有効期間 平成31年3月25日まで (切手不要)

■あなたが自身のことについて(記入または該当するものに○)

住所 〒000 0000 北海道 札幌 市 郡 中央 区 町・村

性別 ①男性 ②女性 年齢: 50 歳代

■自動車を運転する頻度を教えてください(該当する1つに○)

①毎日 ②週数回 ③月数回 ④ほとんど運転しない ⑤運転しない

■国道5号創成川通の利用頻度を教えてください(該当する1つに○)

①毎日 ②週数回 ③月数回 ④あまり利用しない ⑤利用したことがない

■創成川通の主な利用目的を教えてください(該当する全てに○)

①通勤・通学 ②通院 ③家事・買物 ④仕事(営業・運送等) ⑤観光・レジャー ⑥その他 ()

■うら面の質問以外に、ご意見等がありましたらご自由にお書きください

.....

国道5号 創成川通 第1回アンケート 回答欄

質問1. 道央都市圏の将来を見据えた地域の課題についてどう思いますか?

	そう思う	ややそう思う	どちらともいえない	あまりそう思わない	そう思わない
A 都市間交通ネットワークが不十分	1	2	3	4	5
B 札幌都心と高速IC間の混雑	1	2	3	4	5
C 人の移動や物流の遅延	1	2	3	4	5
D 医療施設への救急搬送	1	2	3	4	5

上記のうち、特に重要だと思う項目2つに○ (A) (B) (C) (D)

質問2. 創成川通に必要な道路はどのような道路だと思いますか?

	そう思う	ややそう思う	どちらともいえない	あまりそう思わない	そう思わない
A 都心へのアクセス性の高い道路	1	2	3	4	5
B 渋滞や混雑が少ない円滑な道路	1	2	3	4	5
C 事故が少ない安全な道路	1	2	3	4	5
D 速達性や安定性に優れた道路	1	2	3	4	5

上記のうち、特に重要だと思う項目2つに○ (A) (B) (C) (D)

質問3. 対策案の比較検討では、どのようなことを重視すべきだと思いますか?

	特に重視すべき	やや重視すべき	どちらともいえない	あまり重視すべきではない	重視すべきではない
A 都心と高速間の所要時間	1	2	3	4	5
B 札幌北ICの渋滞解消	1	2	3	4	5
C 物流交通の定時性	1	2	3	4	5
D 医療施設への速達性	1	2	3	4	5
E 冬期の定時性	1	2	3	4	5

上記のうち、特に重要だと思う項目2つに○ (A) (B) (C) (D) (E)

質問4. 対策案の比較検討では、どのようなことに配慮すべきだと思いますか?

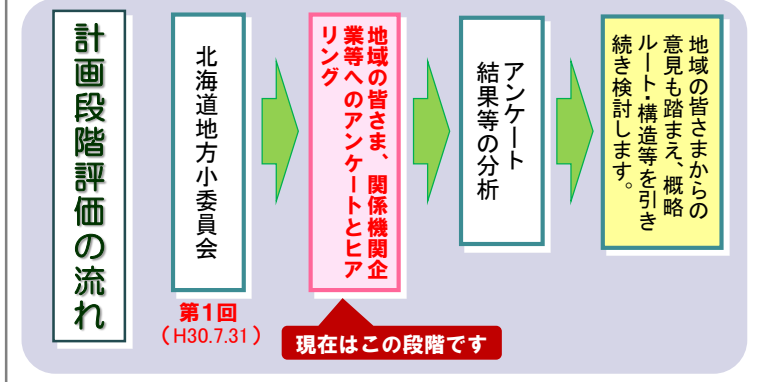
	特に配慮すべき	やや配慮すべき	どちらともいえない	あまり配慮しなくてよい	配慮しなくてよい
A 親水緑化空間の確保	1	2	3	4	5
B 重要施設や家屋等への影響	1	2	3	4	5
C 工事中の交通規制の影響	1	2	3	4	5
D 建設に要する費用	1	2	3	4	5

上記のうち、特に重要だと思う項目2つに○ (A) (B) (C) (D)

■アンケートは「計画段階評価」審議の参考意見となります。

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階評価の取組を導入しています。

これは、道路の整備方針を地域の声(地域の皆様、道路利用者、関係団体等)を聞きながら、第三者委員会によって審議するものです。



アンケートについてのお問い合わせ先

<調査主体>

北海道開発局 札幌開発建設部 都市圏道路計画課

国道5号 創成川通

道路計画に関するアンケート係

〒060-8506 札幌市中央区北2条西19丁目

電話 011-611-0216

安全で快適な地域づくりのために
みなさまのご意見をお待ちしております。

本調査は、道央都市圏の道路計画について地域にお住まいの皆様や道路利用者のご意見を広くお聞きすることを目的とするものです。そのため、回答用の郵便はがきに記入されたことは、この目的以外には使用いたしません。

回答いただいた個人に関する情報は、本人の同意なく第三者に開示・提供することはありません。(法令により開示を求められた場合を除きます)