

# 札幌都心アクセス道路検討会（第6回）

日 時：令和元年 10 月 30 日（水）  
15 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）計画段階評価（地方小委員会）の状況報告
- （2）市民との情報共有の取組について  
親水緑地空間の形成について

### 3. 閉会

《 配布資料 》

資料 1：地方小委員会資料

資料 2：札幌市提供資料

# 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。

社会資本整備審議会 道路分科会

第 2 1 回北海道地方小委員会

議事次第

日 時：令和元年 10 月 25 日（金） 10 時 00 分～12 時 00 分

場 所：TKP 札幌ビジネスセンター赤れんが前 マーガレット  
（札幌市中央区北 4 条西 6 丁目 1）

1. 開会

2. 議題

計画段階評価について

・一般国道 5 号 創成川通 第 2 回目

3. 閉会

# 社会資本整備審議会 道路分科会

## 北海道地方小委員会 委員名簿

かたいし あつみ  
片石 温美 中央大学研究開発機構 教授（客員）

かとう ゆきこ  
加藤 由紀子 北海商科大学 教授

しまもと かずあき  
島本 和明 日本医療大学 総長

すがい たかこ  
菅井 貴子 気象防災キャスター

たかはし きよし  
高橋 清 北見工業大学 教授

○ たむら とおる  
田村 亨 北海商科大学 教授

ながた まさき  
永田 正記 (一社)北海道商工会議所連合会 副会頭

ひらおか よしゆき  
平岡 祥孝 札幌大谷大学 教授

やまざき みきね  
山崎 幹根 北海道大学大学院 教授

※○:委員長

※敬称略、五十音順

国道5号 そうせいかわどおり 創成川通

第2回 説明資料

令和元年10月25日

国土交通省 北海道開発局

# 目 次

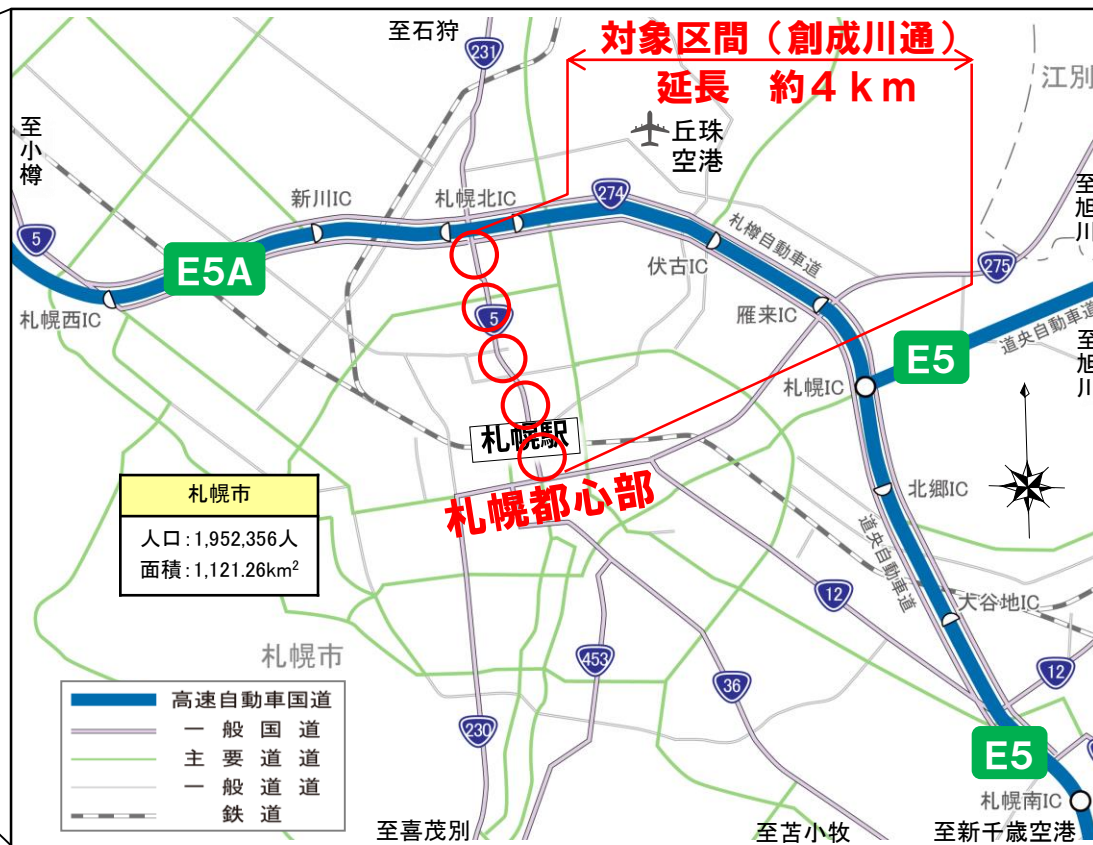
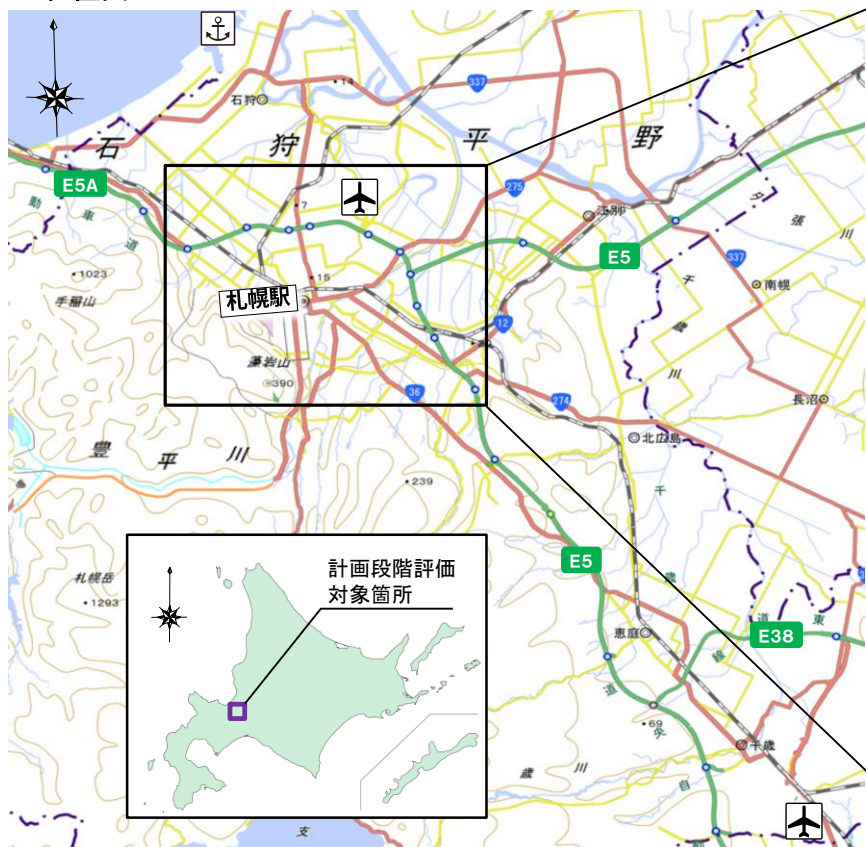
1. 計画段階評価の検討の流れ
2. 第1回地域意見聴取結果
3. 地域意見聴取結果のとりまとめ
4. 対策案の詳細検討
5. 今後の進め方（案）

# 1. 計画段階評価の検討の流れ

# 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



資料: 国土地理院データ (<http://maps.gsi.go.jp/#11/43.048569/141.433868/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1j0h0k0i0u0t0z0r0s0f1>) を基に北海道開発局が作成




資料 人口: 平成27年国勢調査(総務省)  
面積: 平成29年全国都道府県市区町村別面積調(国土地理院)



# 1-2) 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。

<b>政策目標</b>	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
<b>政策目標達成に必要な機能</b>	○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
<b>配慮すべき事項</b>	・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		

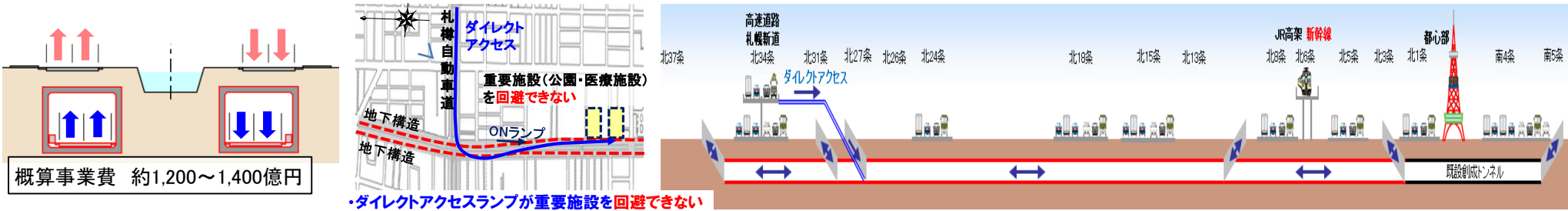
構造形式	別線整備		現道活用
	高架構造	地下構造	交差点改良
構造のイメージ			
交通面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道利用交通と高速利用交通の機能分担が図られる</li> <li>・連担する信号交差点の回避が可能</li> <li>・交通転換により現道及び並行路線の混雑が解消</li> <li>・冬期積雪の影響を受ける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道利用交通と高速利用交通の機能分担が図られる</li> <li>・連担する信号交差点の回避が可能</li> <li>・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

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

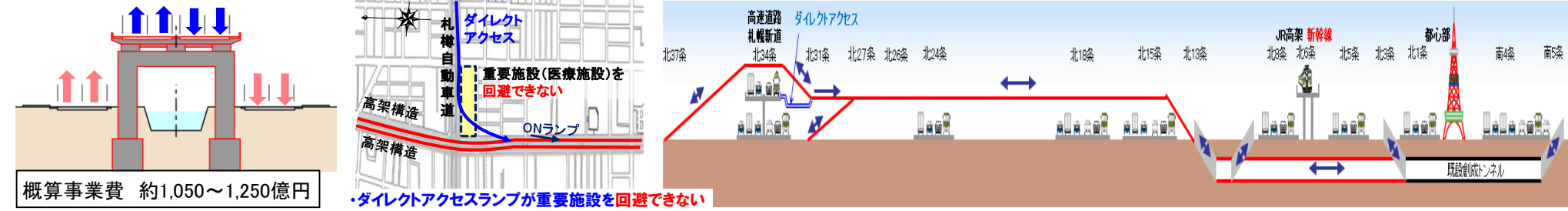
<b>評価項目</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部～札幌北IC間の速達性・定時性の向上</li> <li>・札幌北ICの出口渋滞解消</li> <li>・新幹線札幌延伸等を見据えた効果の発現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾・空港と札幌都心部との定時性向上</li> <li>・札幌都心部発着の物流交通とその他交通の分離</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号交差点回避による速達性の向上</li> <li>・冬期における定時性の向上</li> </ul>
-------------	--	---	--

# 1-3) 対策案の概要

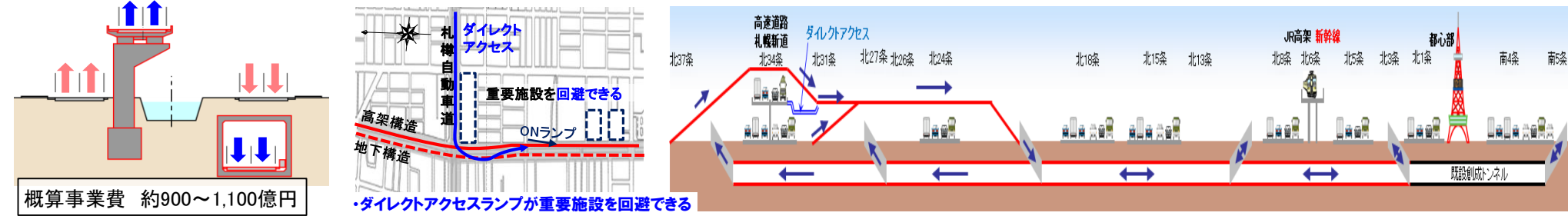
## 【案① 地下整備案】 冬期積雪時の影響を受けない地下構造で全線整備を行う案



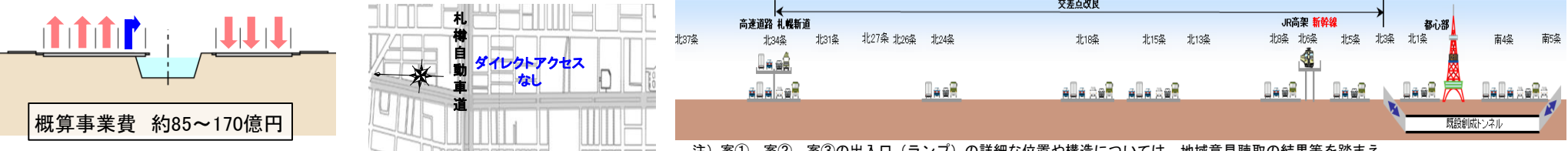
## 【案② 一部高架整備案】 地下構造より事業費が安価な高架構造で整備する案 (創成トンネルと連続する都心部は地下構造)



## 【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

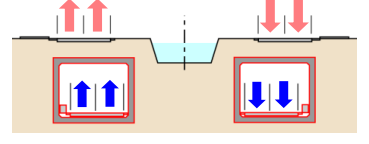
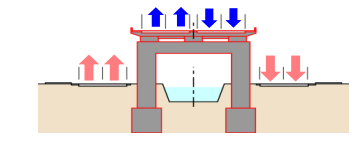
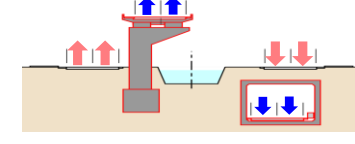
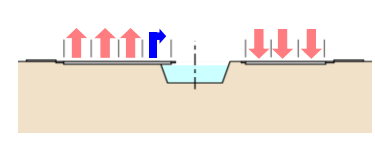


## 【案④ 現道活用案 (平面交差点改良)】 右折車の滞留による交通阻害のある交差点に関して、河川断面への張り出しにより右折レーンを設置する案



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。

# 1-4) 対策案の比較評価

対策案の考え方		【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>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</li> <li>高速道路と創成川道を接続するランプの設置により出口渋滞解消が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>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</li> <li>高速道路と創成川道を接続するランプの設置により出口渋滞解消が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>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</li> <li>高速道路と創成川道を接続するランプの設置により出口渋滞解消が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>現況のままとなり、出口渋滞は解消しない</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上</li> <li>危険物積載車両の通行制限は生じない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平面交差点改良のため定時性向上効果が小さい</li> <li>危険物積載車両の通行制限は生じない</li> </ul>
	緑地景観への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
配慮すべき事項	親水緑化空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>冬期における定時性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
	沿道地域環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>公園や医療施設等の重要施設を回避できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部区間での親水緑化空間の確保にとどまる</li> <li>公園や医療施設等の重要施設を回避できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>公園や医療施設等の重要施設を回避できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>親水緑化空間の確保が困難</li> <li>公園や医療施設等の重要施設を回避できる</li> </ul>
	東西市街地の交通の連携確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西市街地の交通の連携が確保される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部で東西市街地間の交通分断が発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西市街地の交通の連携が確保される</li> </ul>
	経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>経済性に最も劣る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>経済性に最も優れる</li> </ul>
経済性		約1,200～1,400億円	約1,050億円～1,250億円	約900～1,100億円	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

# 1-5) 計画段階評価手続きの進め方

- 平成30年10月26日から約5週間、地域課題や路線の整備方針等について地域意見聴取を実施。
- 札幌市においても、地域意見聴取と連携した取組みとして市民への情報提供の取組みを実施。
- 本委員会では、地域意見聴取や市民への情報提供の取組み(札幌市)を踏まえた今後の進め方等を議論。

【平成28年12月19日  
～平成30年3月31日】

【平成30年7月31日】

【平成30年10月26日  
～平成30年11月29日】

今回

札幌都心  
アクセス道路検討会  
(第1回～第4回)

北海道  
地方小委員会(第1回)

地域意見聴取  
(第1回)

北海道  
地方小委員会(第2回)

対応方針の決定  
(概略ルート・構造等)

【目的】  
関係機関の連携のもと、  
創成川通の課題解決方  
策を検討

- 【審議内容】
- 計画段階評価  
手続きの進め方
  - 地域・道路の状況と課題
  - 政策目標(案)
  - 路線の整備方針(案)
  - 比較ルート(案)
  - 意見聴取方法(案)

- 地域・道路の状況と課題  
○路線の整備方針案の検討に  
重視する項目
- ◆意見聴取方法  
〈ヒアリング〉  
対象者  
・札幌市及び周辺自治体等  
・関係団体
- 〈アンケート〉  
対象者  
・地域住民  
・道路利用者  
・観光客

- 【審議内容】
- 地域意見聴取の結果
  - 対策案の詳細検討
  - 今後の進め方(案)

- 【検討結果】  
国・道・市の3者で  
以下を確認
- 都心アクセス強化の  
必要性を確認  
(国・道・市)
  - 整備効果の検討を  
実施(道・市)
  - 概略ルート・構造の  
検討を実施(国)
  - 市民等に引き続き情  
報提供・合意形成の  
取組を実施(市)

札幌都心  
アクセス道路検討会  
(第5回)

市民への情報提供(札幌市)

- 【検討結果】  
国・道・市の3者で以下を確認
- 計画段階評価(地方小委員  
会)の状況報告(国)
  - 市民との情報共有に係る取  
組予定(市)
  - 札幌駅交流拠点に関する検  
討状況(市)

- 【パネル展】  
平成30年10月26日～12月7日  
・区役所、札幌駅前通地下歩  
行空間等、合計6箇所で開催
- 【オープンハウス】  
平成30年11月18日～12月8日  
・札幌駅地下街アピア、札幌  
市役所、北区区民センター  
等、4箇所で開催

□ 計画段階評価手続き

□ 計画段階評価と連携した取組み

※計画段階評価と連携した取組み結果は  
北海道地方小委員会の議論に適宜、反映

# 1-6) 前回委員会での主な意見と対応

## ■第1回計画段階評価(第17回北海道地方小委員会)の概要

実施日 平成30年7月31日(火)
議事内容 ○地域・道路の状況と課題    ○政策目標(案)    ○路線の整備方針(案)    ○比較ルート(案)    ○意見聴取方法

## ■主な意見と対応状況

主な意見	対応	第1回説明資料
・災害時等においても広域交通ネットワークが分断されず機能することが重要。防災面の機能についても政策目標への追加を検討すべきではないか。	札幌市の地域防災計画等を勘案し、「地域の課題(案)」と「政策目標(案)」の都心アクセス強化のテーマに「強靱化計画の推進」の観点を追記。	参考資料3のP14、P15、P16の「都心アクセス強化」のテーマ部分に文言を追記。
・「緑化空間の形成」について市民の関心が高い項目であり、「親水緑地空間の形成」等、具体的な示し方を検討すべきではないか。	地域意見聴取時の設問4を「緑化空間が形成されること」から「親水や緑化の空間が確保されること」に修正。	参考資料3のP19、P22、P28-2、P30、P31を修正。
・構造形式の比較図や対策案の比較表について、地域意見聴取時にはわかりやすい表現となるよう工夫が必要。	地域意見聴取の際に「対策案の比較表」を簡潔に修正し、各対策案のイメージ図を追加することで、アンケート対象者が理解しやすい表現に修正。	参考資料3のP18、P21、P22、P26、P27、P28、P28-1、P28-2、P29、P30、P31の修正。P28-1にイメージ図を追加。
・経済性について整備費用のみの比較となっているが、整備後の維持管理(除雪等)についても比較検討すべきではないか。	今後の新規事業採択時評価等の段階で維持管理費も含めた費用対効果の算定を予定。	参考資料3のP30-1に追加。
・札幌市内のアンケート配布先について、利用頻度の高い沿線住民等から意見を聞けるよう配慮が必要ではないか。	札幌市の市民情報提供の取組みと連携するとともに、創成川通の利用頻度や居住地など属性に応じた取りまとめを実施し分析を実施。一方、沿線住民が受ける影響については、自治体ヒアリングで補足。	本資料の2-6)、2-7)、2-8)、2-10)、2-11)、2-13)、2-14)、2-16)、2-17)、2-19)(P15、P16、P17、P19、P20、P22、P23、P25、P26、P28)において、居住地属性別の分析を実施。また参考資料1として各設問におけるクロス集計結果を整理。
・アンケートの設問について「そう思う」「特に重視すべき」等、回答の傾向が同じとならないよう、聞き方を工夫できないか。	5段階評価での設問手法は、各項目の重要度合いを丁寧に聞き取ることが可能である反面、回答の傾向に差が出づらいため、5段階評価に加えて、「特に重要だと思うものを2つ選択」という設問を追加し、明確な優先順位の把握を図ることとする。	参考資料3のP29、P30の質問1～質問4Iに設問を追加。本資料のP18、P21、P24、P27、P33、P34、P35、P36に追加した設問の集計結果を記載。
・都心部では新幹線駅やバスターミナル等の検討も進められており、地域意見聴取時には意見聴取の対象を明確化する必要があるのではないか。	「アンケート調査」に計画段階評価の説明や意見聴取の対象範囲を明確にする説明を追加。	参考資料3のP26、P30に説明文を追記。P30-1にページを追加。

## **2. 第1回地域意見聴取結果**

# 2-1) 第1回地域意見聴取結果

○第1回地域意見聴取は、住民・道路利用者へのアンケート調査、および札幌市・周辺自治体・関係団体へのヒアリング調査を実施。

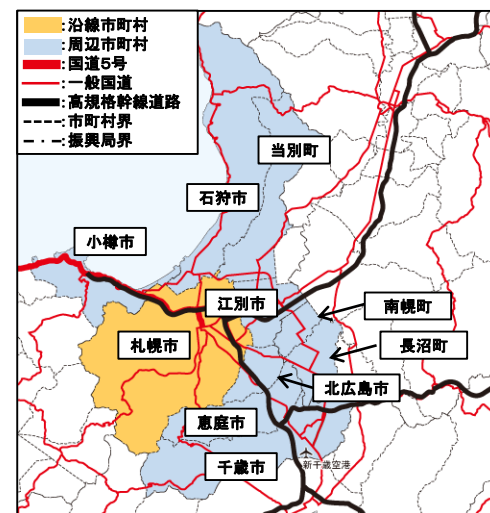
■地域意見聴取期間 平成30年10月26日(金)～11月29日(木)

## ■地域意見聴取の対象

アンケート調査			
住民・道路利用者	配布	標本調査の手法により、各自治体の配布票数を算定し、各自治体等の協力により、票数分の住民を無作為抽出して郵送配布、郵送回収	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3,200(全戸配布)、長沼町約4,400 合計約48,600
	留置き等	市役所、町役場および道の駅に調査票を常設、郵送または投函箱による回収	10自治体の市役所・町役場、道の駅(厚田、とうべつ、夕張、三笠)
	Web	北海道開発局札幌開発建設部のホームページに開設	一般の意見を聴取
	観光客	拠点施設(札幌駅、新千歳空港、丘珠空港)、観光施設等(北海道庁旧本庁舎、大通公園)、道の駅(厚田、とうべつ)で面談アンケート	合計7箇所

ヒアリング調査			
自治体及び団体代表者	札幌市・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	合計 11団体
	関係団体	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(5箇所：石狩北、北広島、当別町、長沼町、南幌町)、 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(10社)、 北海道バス協会、各バス事業者(4社：北海道中央バス、JR北海道バス、じょうてつバス、北都交通)、札幌レンタカー協会、 まちづくり会社(3社：札幌大通、札幌駅前通、さっぽろ下町づくり社)、 北海道観光振興機構、旅行会社(6社：JTB北海道、近畿日本ツーリスト、日本旅行、道新サービスセンター、コープトラベル、北海道オブショナルツアーズほっとバス) 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(長沼支署・南幌支署))、 医療機関(3施設：北海道大学病院、市立札幌病院、北海道医師会)	合計 57団体

## ■地域意見聴取対象地域



# 2-2) 地域意見聴取の実施状況(アンケート調査)

- 地域住民・道路利用者に対して、地域の課題、必要な道路機能、重視すべき項目、配慮すべき項目について、アンケート調査を実施。
- あわせて札幌市では、市民への情報提供の取組みとして、パネル展などを実施。

## ■地域意見聴取内容(アンケート調査)

回答者属性(住所、性別、年齢、自動車運転頻度、創成川通の利用頻度・利用目的)

- 問1 道央都市圏の将来を見据えた地域の課題について
- 問2 国道5号創成川通に必要な道路機能について
- 問3 対策案(構造)の比較・検討に際し、重視すべき項目について
- 問4 対策案(構造)の比較・検討に際し、配慮すべき項目について
- 問5 その他の配慮すべき項目や今後の道路整備についての意見等について

## ■配布形式調査票



## ■自治体HP掲載状況



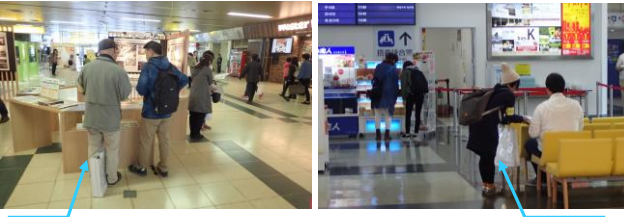
千歳市HP掲載状況

## ■ポスター掲示による情報提供



輪厚PAデジタルサイネージ

## ■観光面談アンケート実施状況



調査員 札幌駅

調査員 丘珠空港

## ■Web(札幌開発建設部HP)



## ■パネル展示状況(札幌市主催)



オーロラスクエア

札幌駅前通地下歩行空間

## ■留置き状況



恵庭市役所

石狩市役所



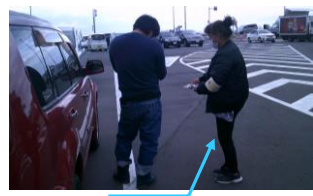
調査員 大通公園付近の歩道



調査員 北海道庁 旧本庁舎



調査員 北欧の風 道の駅とうべつ



調査員 石狩「あいろうど厚田」



# 2-3) 地域意見聴取の実施状況(アンケート調査:調査内容や設問形式について)

○アンケート調査では、地域課題や路線の整備方針等として、地域の課題、必要な道路機能、重視すべき項目、配慮すべき項目の4項目及び、回答者属性、その他の意見を調査内容として実施。  
 ○明確な優先順位の把握を図るため、5段階評価に加えて、「特に重要だと思うものを2つ選択」という設問形式で実施。

## ■調査内容と設問形式(住民アンケート用回答はがき)

▼アンケート回答欄【おもて】

▼アンケート回答欄【うら】

郵便はがき

料金受取人氏郵便 0 6 0 8 7 8 8

札幌中央局 承 201

8051 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

**回答者属性**

■あなた自身のことについて(記入または該当するものに○)

住所 北海道 市・郡 区・町・村

性別 ①男性 ②女性 年齢: 歳代

■自動車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利用していない

■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?  
 A~Dのそれぞれについて 当てはまる番号1つに○

	そう思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	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 札幌中心と高速10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?  
 A~Dのそれぞれについて 当てはまる番号1つに○

	そう思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない
A 都心へのアクセスの高い道路	1	2	3	4	5
B 洗濯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?  
 A~Eのそれぞれについて 特別に重視すべき、やや重視すべき、どちらともいえない、あまり重視すべき、重視すべきではない

	特別に重視すべき	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10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?  
 A~Dのそれぞれについて 特別に配慮すべき、やや配慮すべき、どちらともいえない、配慮すべきではない、配慮しない

	特別に配慮すべき	やや配慮すべき	どちらともいえない	配慮すべきではない	配慮しない
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

「その他の意見」を自由記述形式で調査を実施。

地域課題や路線の整備方針等  
 +  
 5段階評価  
 +  
 特に重要だと思うものを2つ選択

## ■調査内容と設問形式(WEBアンケート)

▼回答ページ【回答者属性】

▼回答ページ【地域課題や路線の整備方針等】

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

■お住まいの住所

住所: \_\_\_\_\_

郵便番号: \_\_\_\_\_

■性別・年齢

性別:  男性  女性

年齢: \_\_\_\_\_

■自動車運転する頻度

毎日  週数回  月数回  ほとんど運転しない  運転しない

■国道5号創成川通の利用頻度

毎日  週数回  月数回  あまり利用しない  利用していない

■国道5号創成川通の主な利用目的

通勤・通学  通院  家事・買物  仕事(営業・運送)  観光・レジャー  その他

戻る 次へ

回答者属性

▼回答ページ【その他の意見】

質問5. その他、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下さい。

自由記述:

戻る 確認

「その他の意見」を自由記述形式で調査を実施。

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?

■1. 次のA~Dの項目それぞれについて1つを選択

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強等の効果を全面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

そう思う  ややそう思う  どちらともいえない  あまり思わない  思わない

B 札幌中心と都心高速道路10の混雑の解消や交通渋滞の発生が札幌市と周辺都市との移動を阻害

そう思う  ややそう思う  どちらともいえない  あまり思わない  思わない

C 空港・港湾・道内各地と企業や宿泊施設等の連携する札幌中心との間で、交通事故が発生する事による人の移動や物流の遅延が地域の発展を阻害

そう思う  ややそう思う  どちらともいえない  あまり思わない  思わない

D 周辺市町村から札幌市の高度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

そう思う  ややそう思う  どちらともいえない  あまり思わない  思わない

■2. 上記A~Dの項目から、特に重要だと思うものを2つ選択

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強等の効果を全面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

B 札幌中心と都心高速道路10の混雑の解消や交通渋滞の発生が札幌市と周辺都市との移動を阻害

C 空港・港湾・道内各地と企業や宿泊施設等の連携する札幌中心との間で、交通事故が発生する事による人の移動や物流の遅延が地域の発展を阻害

D 周辺市町村から札幌市の高度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

戻る 次へ

地域課題や路線の整備方針等

5段階評価  
 +  
 特に重要だと思うものを2つ選択

## 2-4) 地域意見聴取の実施状況(ヒアリング調査)

- 札幌市・周辺自治体・関係団体に対して、ヒアリング調査を実施。
- 創成川通が新たに整備された場合の将来の利活用方法や地域連携の取組み等についても意見を聴取。

### ■地域意見聴取内容(ヒアリング調査)

- 問1 道央都市圏の将来を見据えた地域の課題について
- 問2 国道5号創成川通に必要な道路機能について
- 問3 対策案(構造)の比較・検討に際し、重視すべき項目について
- 問4 対策案(構造)の比較・検討に際し、配慮すべき項目について
- 問5 地域の課題や将来像等を踏まえ設定した3つの政策目標について
- 問6 創成川通が新たに整備された場合の利活用方法や地域間連携の取組み等について
- 問7 その他の配慮すべき項目や今後の道路整備についての意見等について

### ■実施状況

調査対象		実施数	
札幌市・周辺自治体等		11箇所	
関係団体	物流・観光	商工会等	12箇所
		農水産業関連	6箇所
		物流(輸送関連)	12箇所
	医療・消防	バス・観光関連等	16箇所
		消防	8箇所
		医療機関	3箇所
		68箇所	



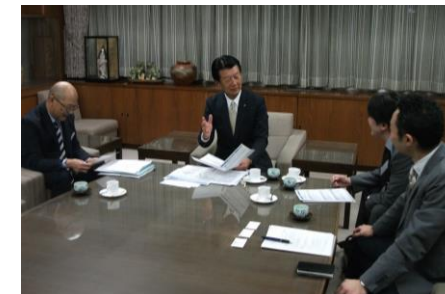
(北海道)



(北海道トラック協会)



(札幌市)



(札幌商工会議所)

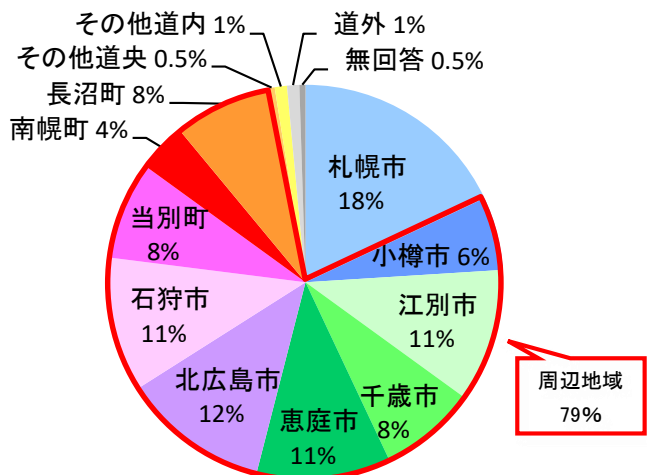
# 2-5) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(回収状況・居住地)

○全回収数は11,980票で、配布形式10,511人、留置き137人、Web628人、観光面談で704人が回答。  
 ○回答者の居住地は、札幌市18%、周辺地域79%、その他の道内の市町村が1%、北海道以外が1%。

## ▼調査票回収状況

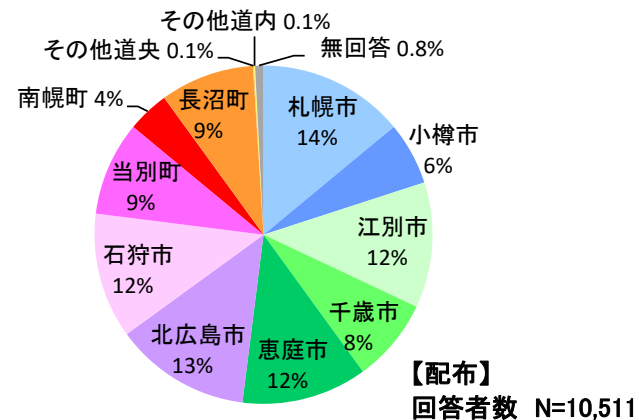
調査形式		配布数	回収数	回収率
配布	札幌市	5,300票	1,457票	27%
	周辺地域	43,300票	9,036票	21%
	その他地域・地域不明	—	18票	—
	配布合計	48,600票	10,511票	22%
留置き	—	137票	—	
Web	—	628票	—	
観光面談	—	704票	—	
合計	—	11,980票	—	

## ▼居住地(全回答者)



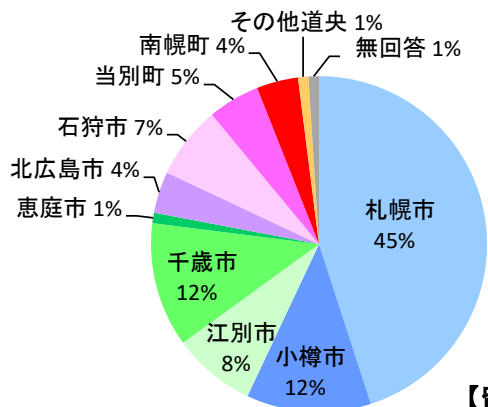
総回答者数 N=11,980

## ▼居住地(配布)



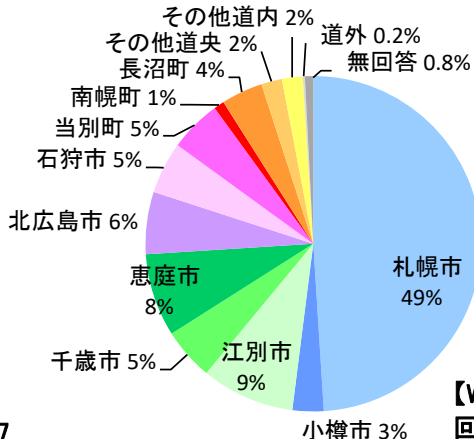
【配布】  
回答者数 N=10,511

## ▼居住地(留置き)



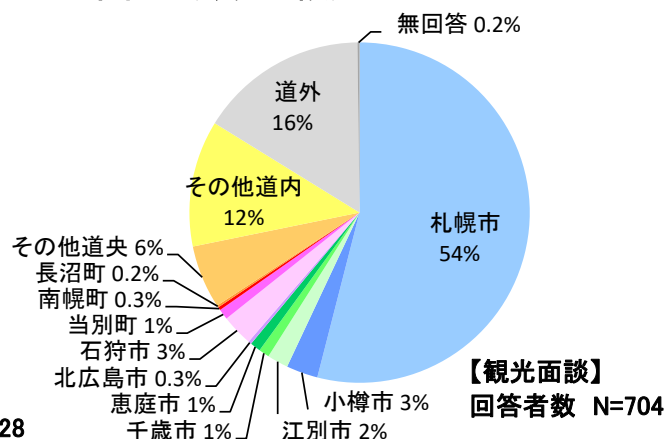
【留置き】  
回答者数 N=137

## ▼居住地(Web)



【Web】  
回答者数 N=628

## ▼居住地(観光面談)

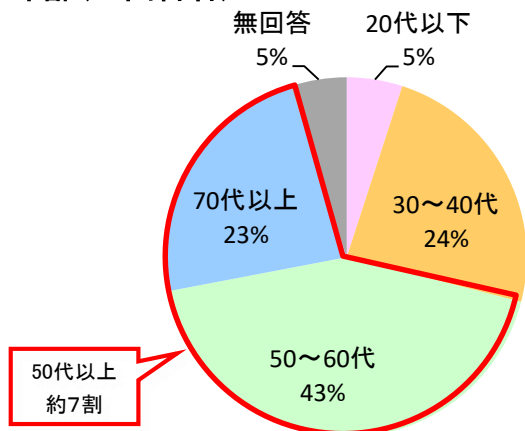


【観光面談】  
回答者数 N=704

## 2-6) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(回答者属性)

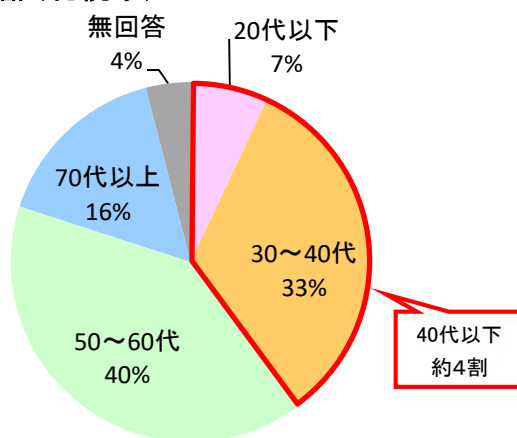
○年齢構成は50代以上が約7割を占め、また性別は男性が約7割、女性が約3割。  
 ○札幌市居住者は、周辺地域と比較して、40代以下からの回答が約4割とやや高い傾向。

▼年齢(全回答者)



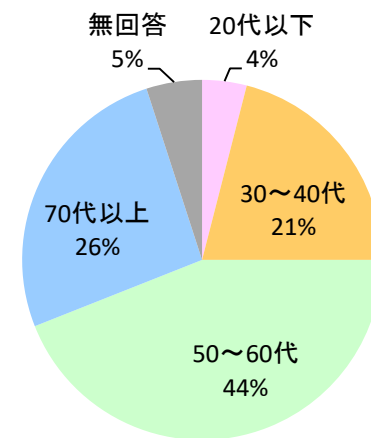
総回答者数 N = 11,980

▼年齢(札幌市)



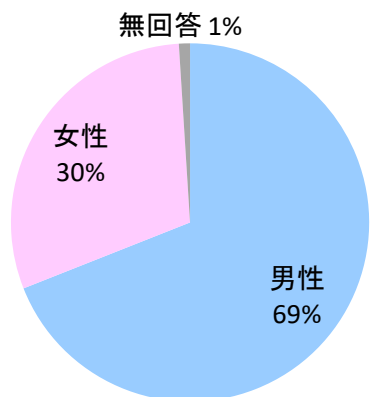
回答者数 N = 2,207

▼年齢(周辺地域)



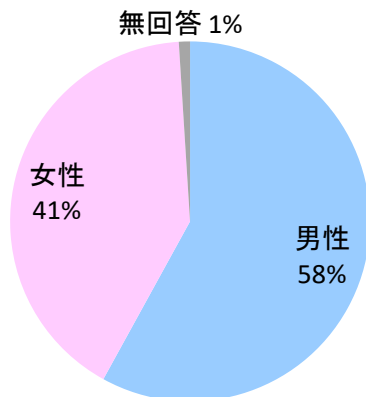
回答者数 N = 9,485

▼性別(全回答者)



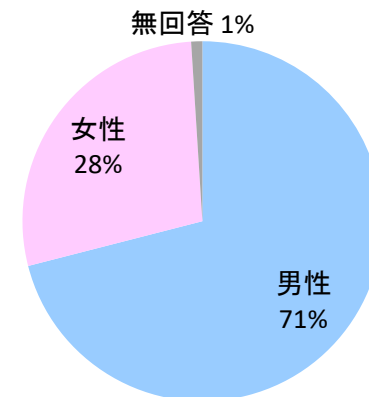
総回答者数 N = 11,980

▼性別(札幌市)



回答者数 N = 2,207

▼性別(周辺地域)



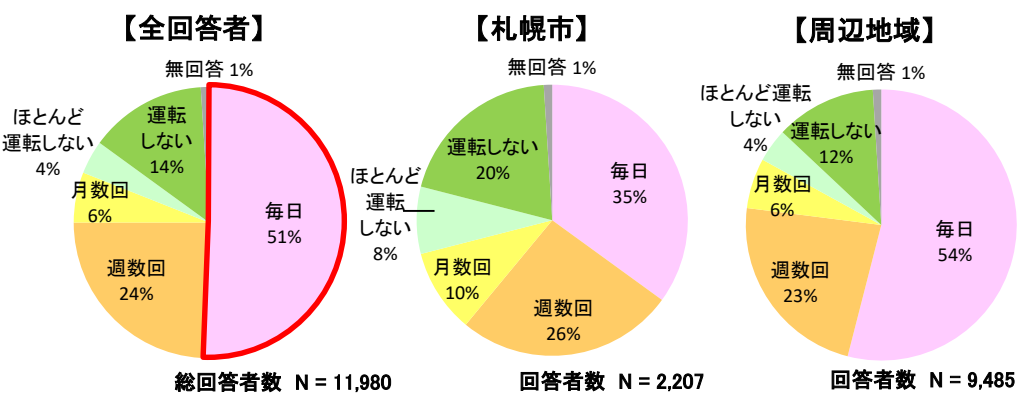
回答者数 N = 9,485

# 2-7) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(利用頻度等)

- 自動車運転頻度は、回答者の約5割が毎日運転と回答。
- 定期的に創成川通を利用する回答者が約4割を占めており、札幌市全体の居住者では約5割、創成川通の沿線地域である東区、北区の居住者では6割以上が該当。
- 創成川通の利用目的は、観光・レジャー、家事・買い物が多く、次いで仕事(営業・運送等)の順。

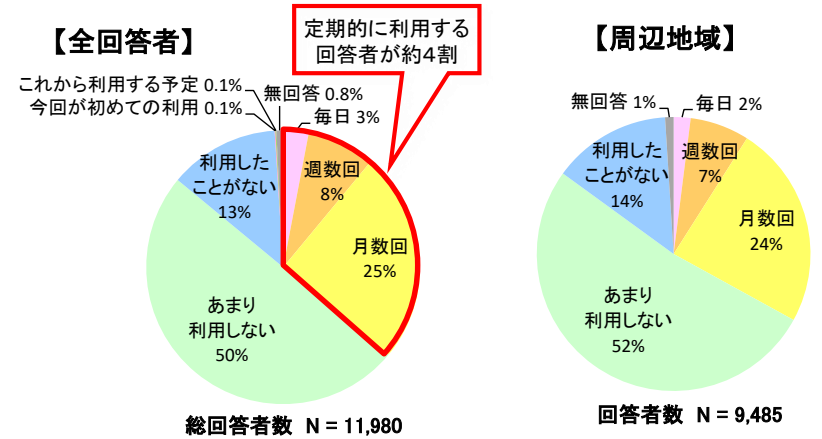
## ▼自動車運転する頻度

質問. 自動車を運転する頻度を教えてください



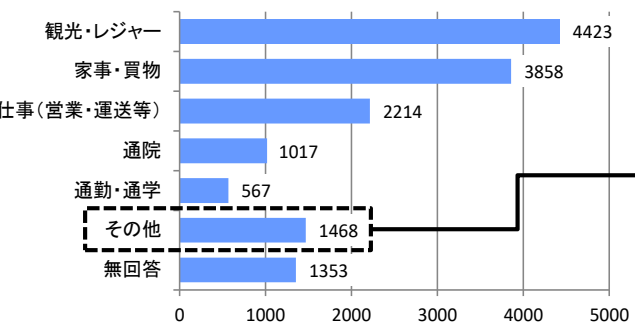
## ▼国道5号創成川通の利用頻度

質問. 国道5号創成川通の利用頻度を教えてください

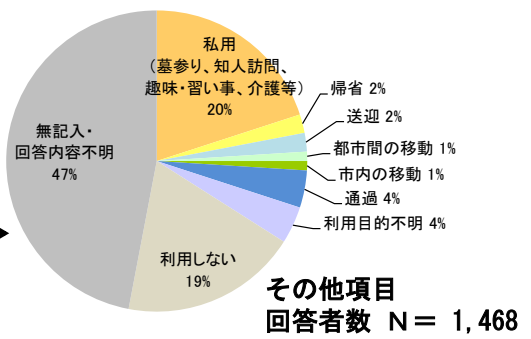


## ▼創成川通の利用目的

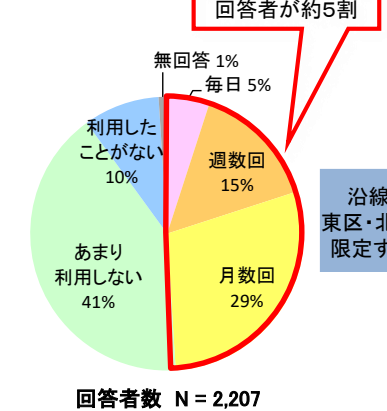
質問. 創成川通の主な利用目的を教えてください(複数回答)



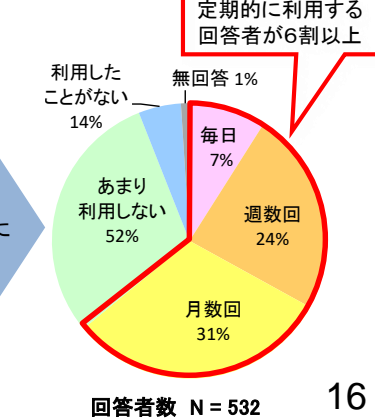
## ▼創成川通の利用目的 (その他項目の回答内容)



## 【札幌市】



## 【札幌市(東区・北区)】



沿線の東区・北区に限定すると

# 2-8) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(地域の課題 5段階評価)

○道央都市圏の将来を見据えた地域の課題については、全ての項目に対し5割以上が「そう思う、ややそう思う」と回答。  
 ○札幌市、周辺地域ともに、「札幌都心と高速IC間の混雑」を最も課題と感じており、「そう思う、ややそう思う」が約7割。

## ▼道央都市圏の将来を見据えた地域の課題について

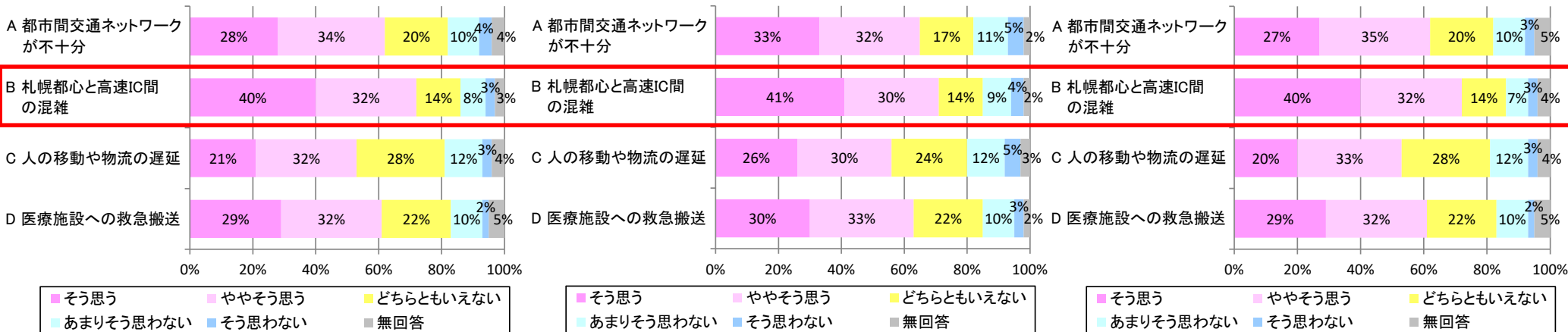
次のA~Dの項目それぞれについて、「そう思う」~「そう思わない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。	そう思う	ややそう思う	どちらともいえない	あまりそう思わない	そう思わない
A 都市間交通ネットワークが不十分	1	2	3	4	5
B 札幌都心と高速IC間の混雑	1	2	3	4	5
C 人の移動や物流の遅延	1	2	3	4	5
D 医療施設への救急搬送	1	2	3	4	5

## ▼5段階評価の割合

【全回答者】 総回答者数 N = 11,980

【札幌市】 回答者数 N = 2,207

【周辺地域】 回答者数 N = 9,485



## 2-9) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(地域の課題 特に重要だと思う項目)

○特に重要だと思う項目では、「札幌都心と高速IC間の混雑」の回答数が最も多く、次いで「医療施設への救急搬送」が多い。

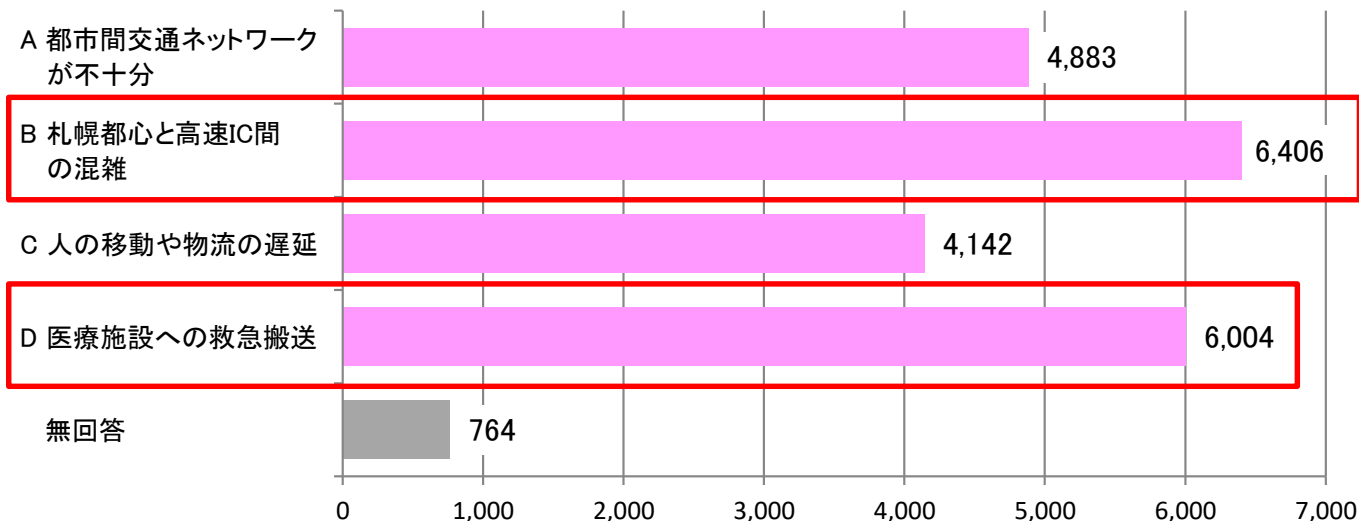
○5段階評価では、「都市間交通ネットワークが不十分」「医療施設への救急搬送」の割合がほぼ同じであったが、項目の選択数においては、「医療施設への救急搬送」の回答数が1,000以上多くなっている。

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 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

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○をつけてください。

A
  B
  C
  D

### ▼特に重要だと思う項目（2つ選択）



※全回答者のうち、3つ以上選択した回答者を除外し有効回答者としている。

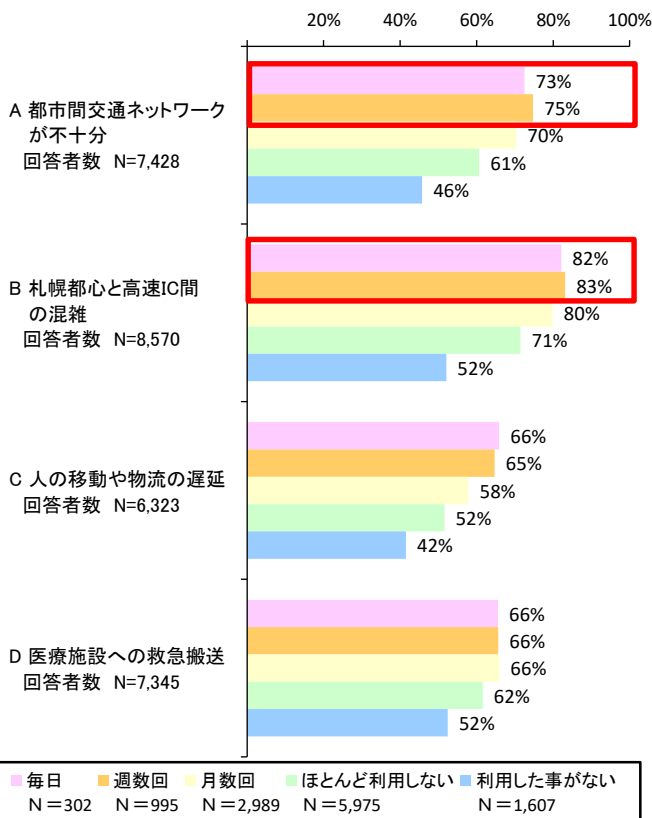
有効回答者数 N=11,969

# 2-10) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(地域の課題 利用頻度別意見割合)

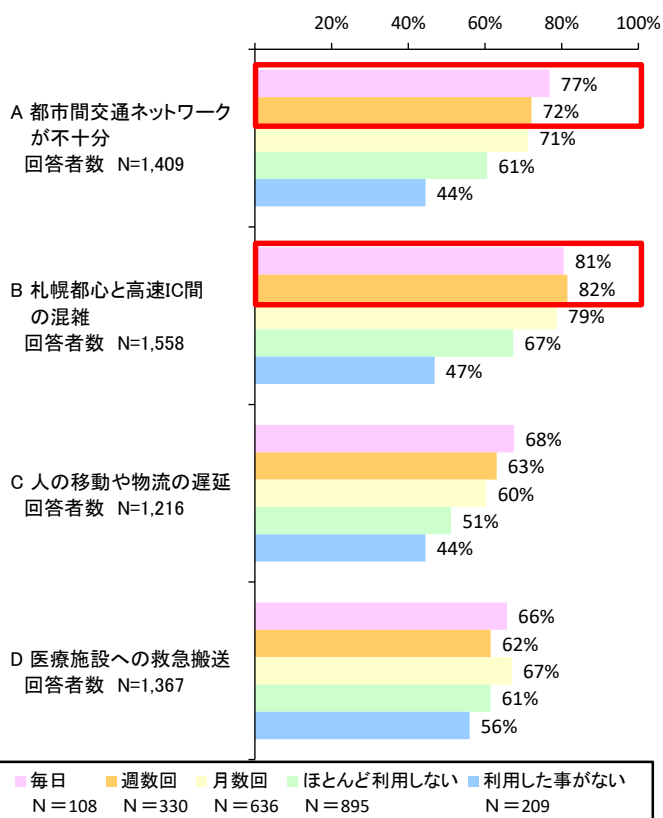
○創成川通の利用頻度での比較では、利用頻度が多い回答者は、特に「都市間交通ネットワークが不十分」であることや「札幌都心と高速IC間の混雑」に対して課題と感じている割合が高い傾向。

## ▼道央都市圏の将来を見据えた地域の課題の賛同意見割合(創成川通利用頻度別)

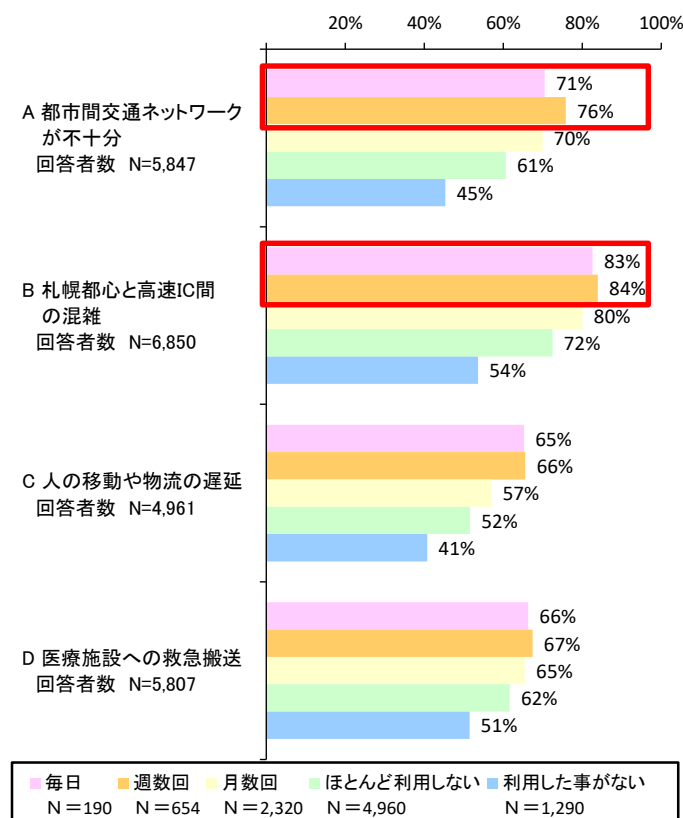
【全回答者】 回答者数 N = 11,868



【札幌市】 回答者数 N = 2,178



【周辺地域】 回答者数 N = 9,414



※回答者数は、「今回が初めての利用」、「これから利用する予定」、「無回答」を除いた人数

※「賛同意見割合」は、「そう思う」と「ややそう思う」を選択した割合で記載



# 2-11) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(必要な道路機能 5段階評価)

○国道5号創成川通に必要な道路機能については、全ての項目に対し6割以上が「そう思う、ややそう思う」と回答。  
 ○札幌市、周辺地域ともに、「渋滞や混雑が少ない円滑な道路」を最も必要と感じており、「そう思う、ややそう思う」が約8割。

## ▼国道5号創成川通に必要な道路機能について

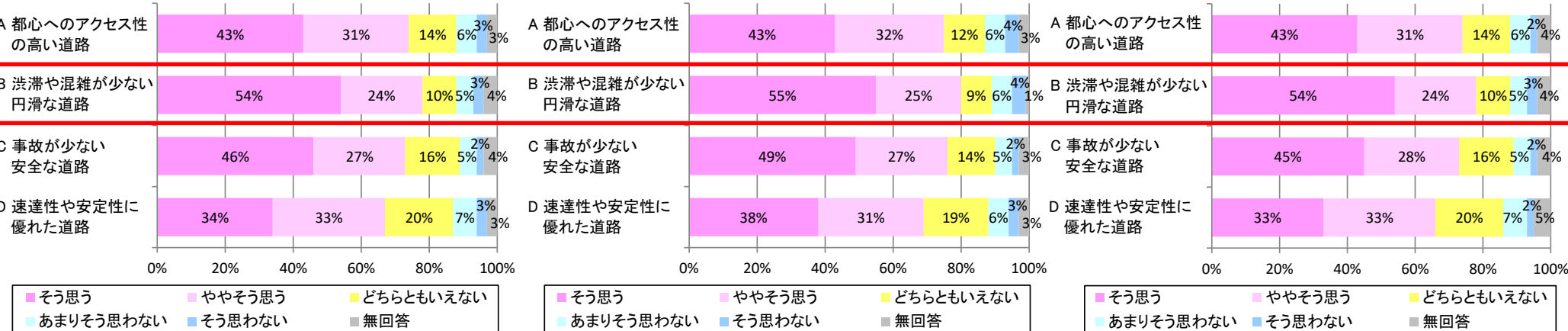
次のA～Dの項目それぞれについて、「そう思う」～「そう思わない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。	そう思う	ややそう思う	どちらともいえない	あまりそう思わない	そう思わない
A 都心へのアクセス性の高い道路	1	2	3	4	5
B 渋滞や混雑が少ない円滑な道路	1	2	3	4	5
C 事故が少ない安全な道路	1	2	3	4	5
D 速達性や安定性に優れた道路	1	2	3	4	5

## ▼5段階評価の割合

【全回答者】 総回答者数 N = 11,980

【札幌市】 回答者数 N = 2,207

【周辺地域】 回答者数 N = 9,485



## 2-12) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(必要な道路機能 特に重要な項目)

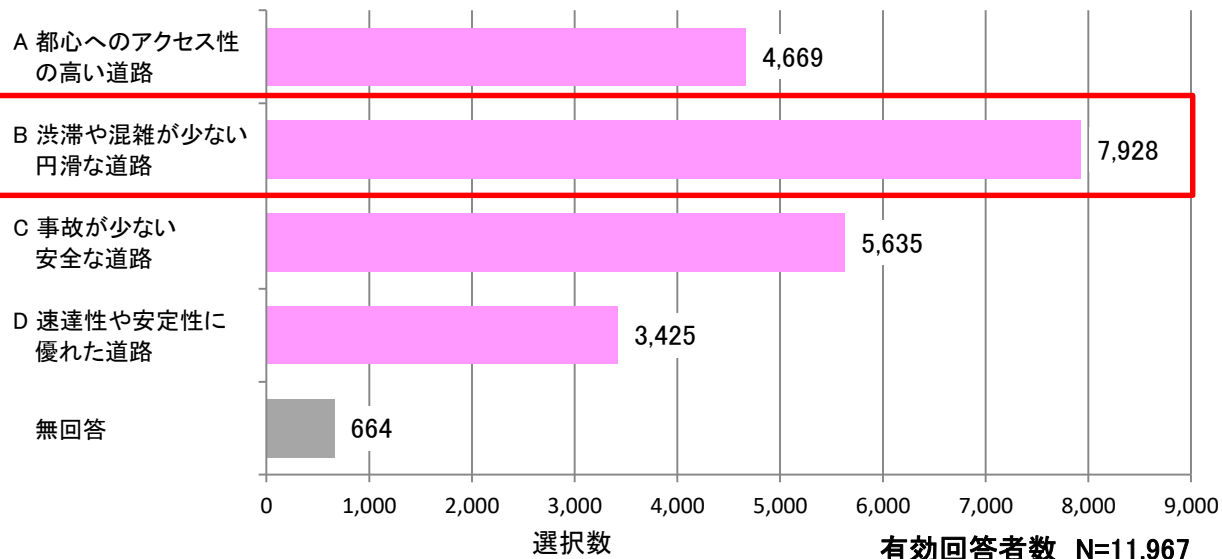
- 特に重要だと思う項目では、「渋滞や混雑が少ない円滑な道路」の回答数が最も多く、次いで「事故が少ない安全な道路」が多い。
- 5段階評価では、「都心へのアクセス性の高い道路」「事故が少ない安全な道路」の割合がほぼ同じであったが、項目の選択数においては、「事故が少ない安全な道路」の回答数が1,000近く多くなっている。

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 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

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○をつけてください。

A     B     C     D

### ▼特に重要だと思う項目 (2つ選択)



※全回答者のうち、3つ以上選択した回答者を除外し有効回答者としている。

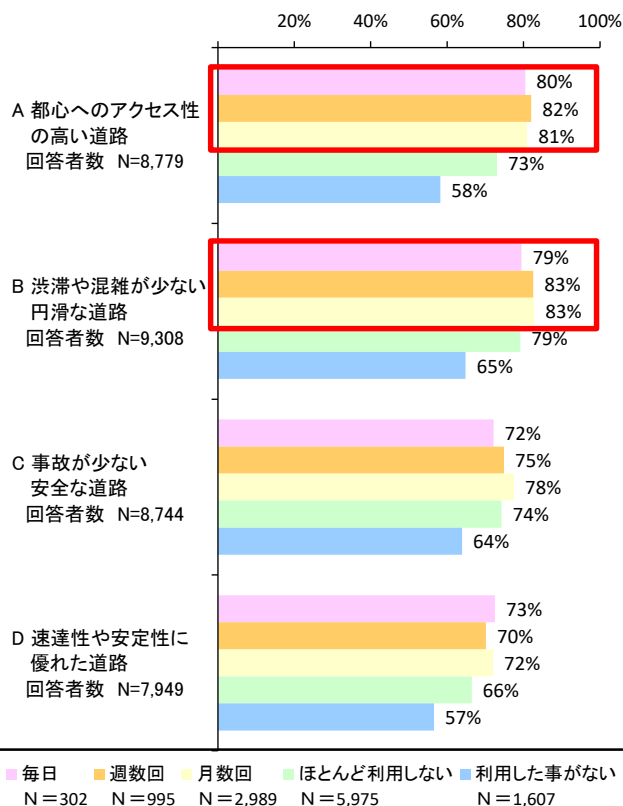
# 2-13) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(必要な道路機能 利用頻度別意見割合)

○創成川通の利用頻度での比較では、「利用した事がない」回答者を除き、ほぼ全ての項目に対して必要性を感じている割合が7割を越えている。

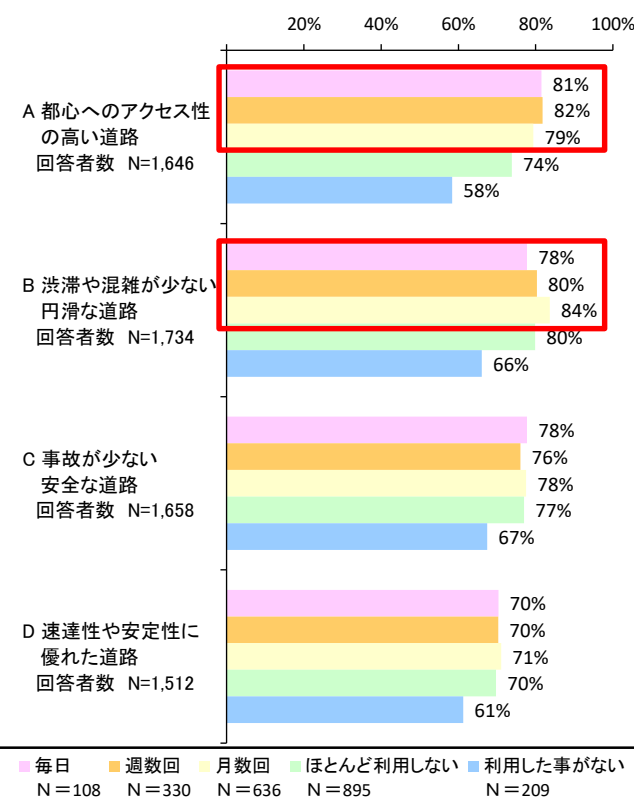
○創成川通を定期的に利用する回答者(毎日、週数回、月数回)のおよそ8割以上が「都心へのアクセス性が高い道路」「渋滞や混雑が少ない円滑な道路」について必要性を感じている。

## ▼国道5号創成川通に必要な道路機能の賛同意見割合(創成川通利用頻度別)

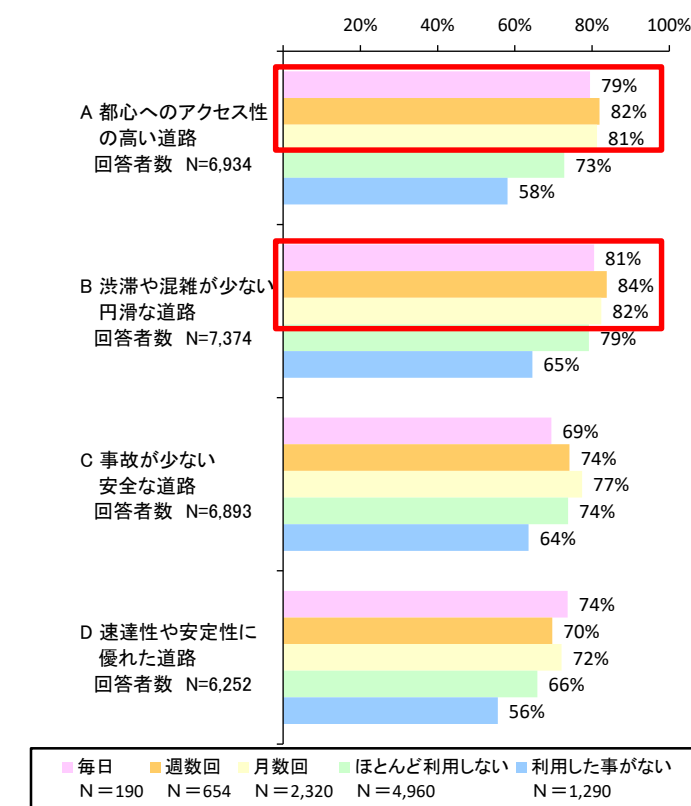
【全回答者】 回答者数 N = 11,868



【札幌市】 回答者数 N = 2,178



【周辺地域】 回答者数 N = 9,414



※回答者数は、「今回が初めての利用」、「これから利用する予定」、「無回答」を除いた人数

※「賛同意見割合」は、「そう思う」と「ややそう思う」を選択した割合で記載

# 2-14) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(重視すべき項目 5段階評価)

○対策案(構造)の比較・検討に際し重視すべき項目については、全ての項目に対し6割以上が、「特に重視すべき、やや重視すべき」と回答。  
 ○札幌市、周辺地域ともに、「冬期の定時性」の回答数が最も多く、次いで「札幌北ICの渋滞解消」「医療施設への速達性」の順。約8割が「特に重視すべき、やや重視すべき」と回答。

## ▼対策案(構造)の比較・検討に際し、重視すべき項目について

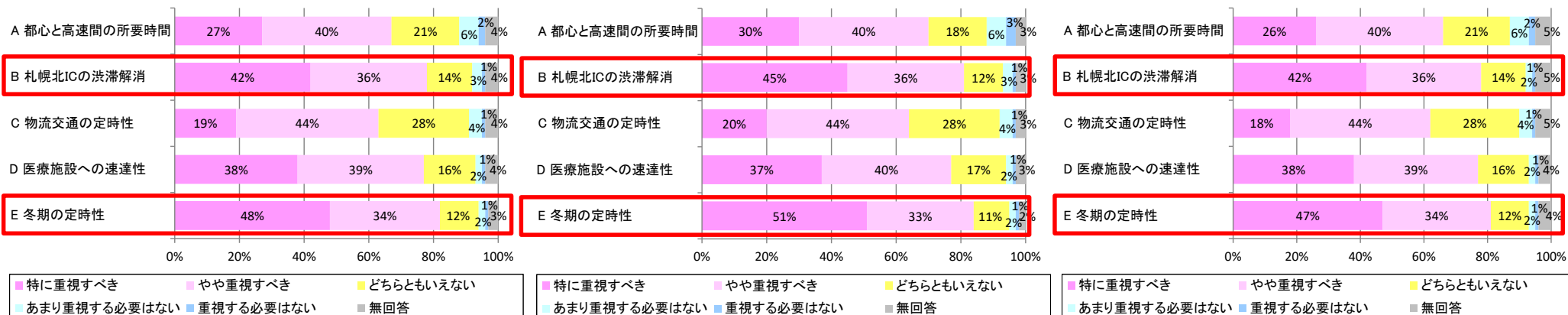
次のA~Eの項目それぞれについて、「特に重視すべき」～「重視すべきではない」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。	特に重視すべき	やや重視すべき	どちらともいえない	あまり重視すべきではない	重視すべきではない
A 都心と高速間の所要時間	1	2	3	4	5
B 札幌北ICの渋滞解消	1	2	3	4	5
C 物流交通の定時性	1	2	3	4	5
D 医療施設への速達性	1	2	3	4	5
E 冬期の定時性	1	2	3	4	5

## ▼5段階評価の割合

【全回答者】 総回答者数 N = 11,980

【札幌市】 回答者数 N = 2,207

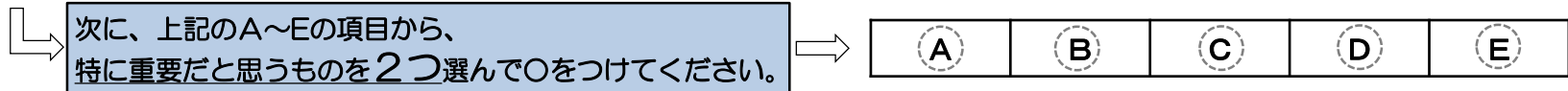
【周辺地域】 回答者数 N = 9,485



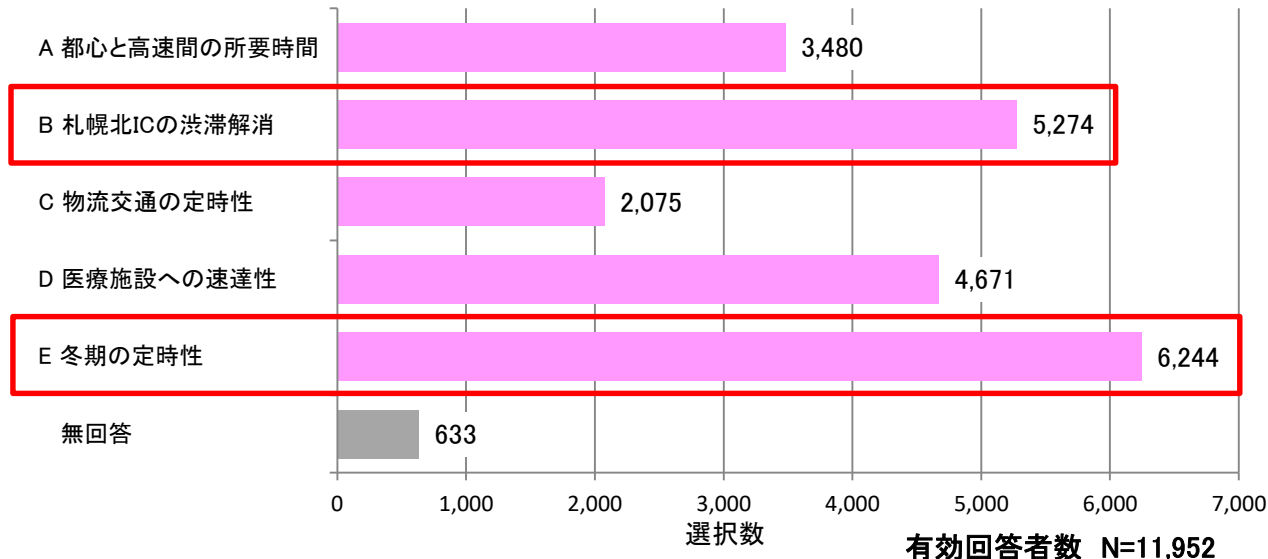
# 2-15) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(重視すべき項目 特に重要だと思う項目)

○特に重要だと思う項目では、「冬期の定時性」の回答数が最も多く、次いで「札幌北ICの渋滞解消」が多い。  
 ○特に重要だと思う項目の回答数は、5段階評価の割合と同様の傾向となった。

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 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



## ▼特に重要だと思う項目（2つ選択）



※全回答者のうち、3つ以上選択した回答者を除外し有効回答者としている。

# 2-16) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(重視すべき項目 利用頻度別意見割合)

○創成川通の利用頻度での比較では、利用頻度が多い回答者は、各項目に対して課題を感じている割合が高い傾向。

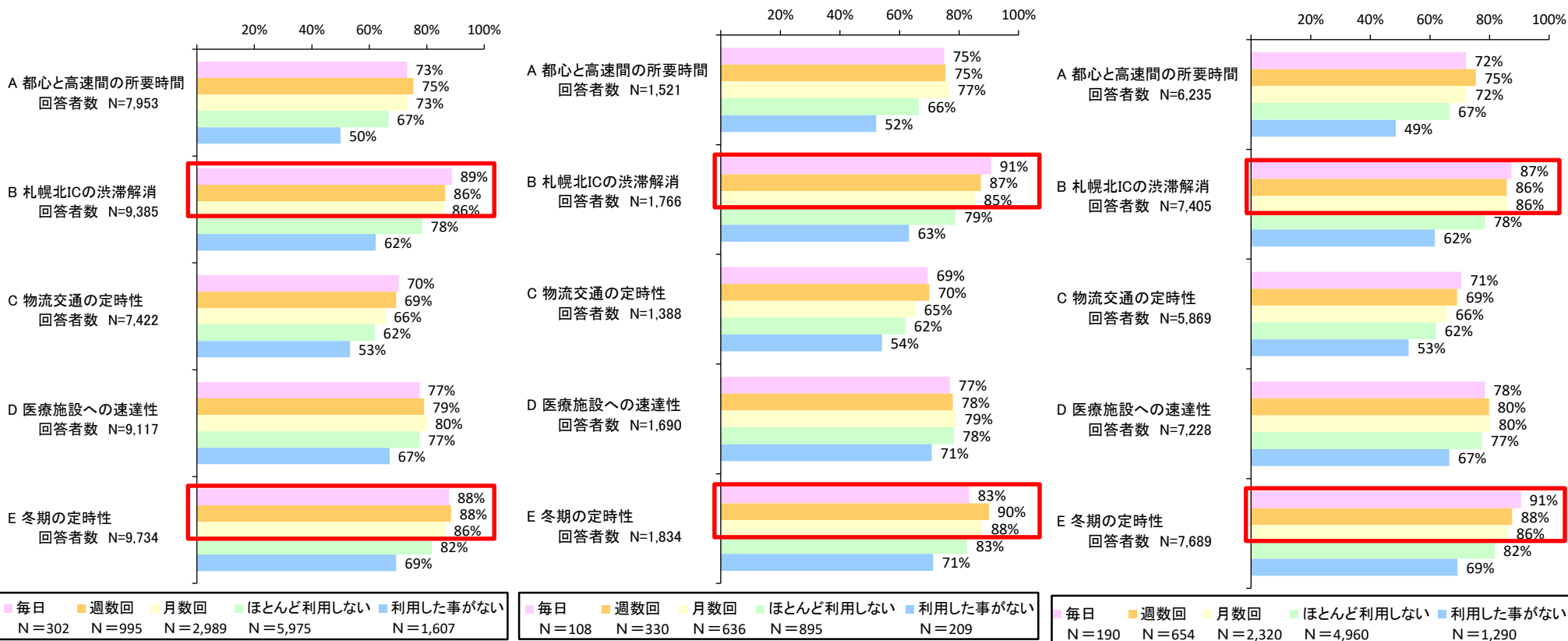
○創成川通を定期的に利用する回答者(毎日、週数回、月数回)の8割以上が「札幌北ICの渋滞解消」「冬期の定時性」について必要性を感じている。

▼対策案(構造)の比較・検討に際し、重視すべき項目に対する意見割合(創成川通利用頻度別)

【全回答者】 回答者数 N = 11,868

【札幌市】 回答者数 N = 2,178

【周辺地域】 回答者数 N = 9,414



※回答者数は、「今回が初めての利用」、「これから利用する予定」、「無回答」を除いた人数

※「重視すべき」は、「特に重視すべき」と「やや重視すべき」を選択した割合で記載

# 2-17) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(配慮すべき項目 5段階評価)

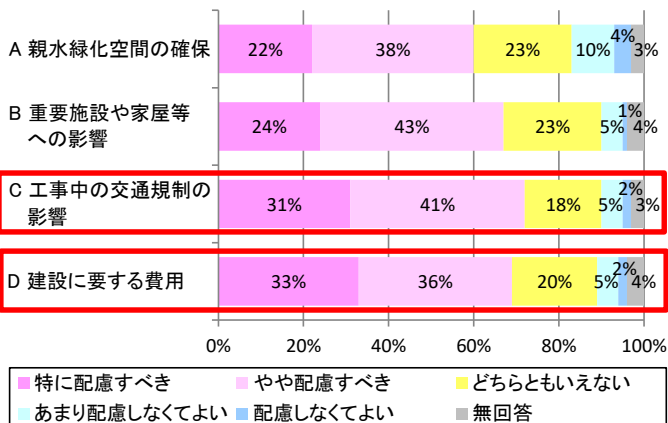
- 対策案(構造)の比較・検討に際し配慮すべき項目については、全ての項目に対し6割以上が「特に配慮すべき、やや配慮すべき」と回答。
- 札幌市、周辺地域ともに、「工事中の交通規制の影響」に配慮すべきとの意見が最も多く、次いで、「建設に要する費用」に配慮すべきとの意見が多い。

## ▼対策案(構造)の比較・検討に際し、配慮すべき項目について

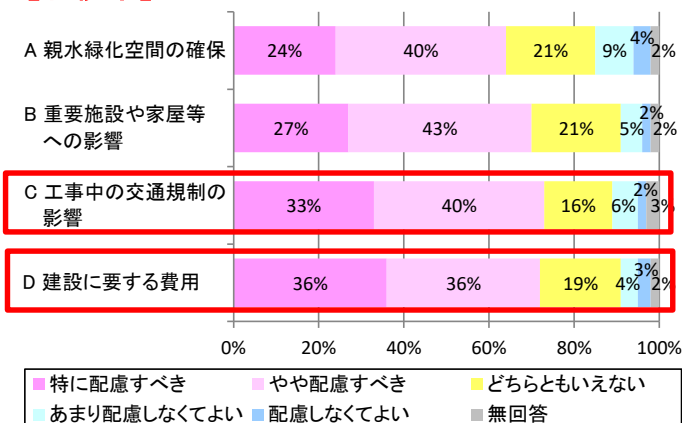
次のA~Dの項目それぞれについて、「特に配慮すべき」~「配慮しなくてよい」の当てはまる箇所1つに○をつけてください。	特に配慮すべき	やや配慮すべき	どちらともいえない	あまり配慮しなくてよい	配慮しなくてよい
A 親水緑化空間の確保	1	2	3	4	5
B 重要施設や家屋等への影響	1	2	3	4	5
C 工事中の交通規制の影響	1	2	3	4	5
D 建設に要する費用	1	2	3	4	5

## ▼5段階評価の割合

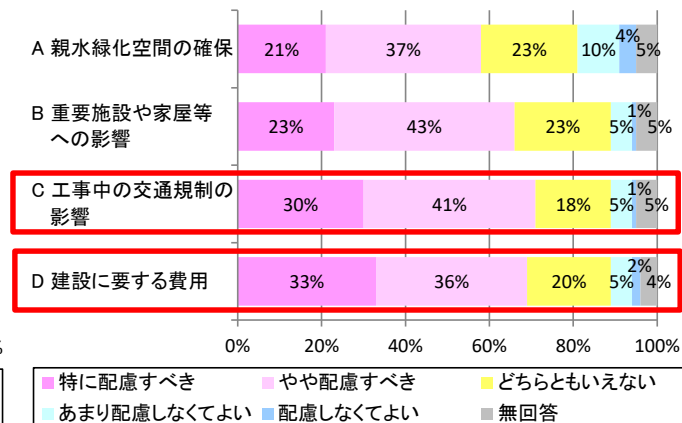
【全回答者】 総回答者数 N = 11,980



【札幌市】 回答者数 N = 2,207



【周辺地域】 回答者数 N = 9,485



# 2-18) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(配慮すべき項目 特に重要だと思う項目)

- 特に重要だと思う項目では、「建設に要する費用」の回答数が最も多く、次いで「工事中の交通規制の影響」が多い。
- 特に重要だと思う項目の回答数は、5段階評価の割合と概ね同様の傾向となった。

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

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○をつけてください。

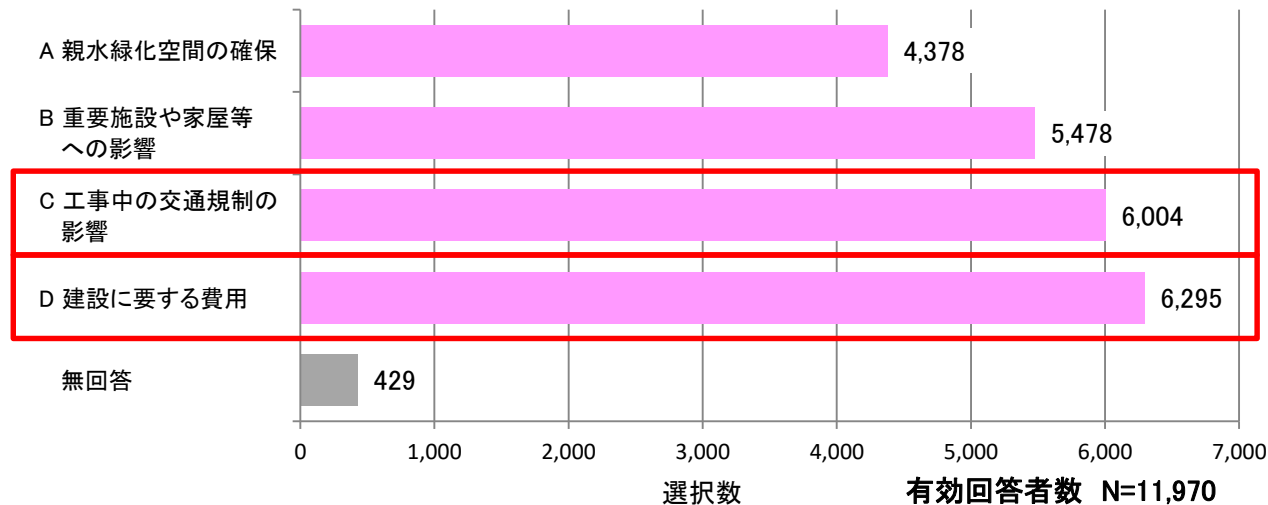
A

B

C

D

### ▼特に重要だと思う項目（2つ選択）



※全回答者のうち、3つ以上選択した回答者を除外し有効回答者としている。

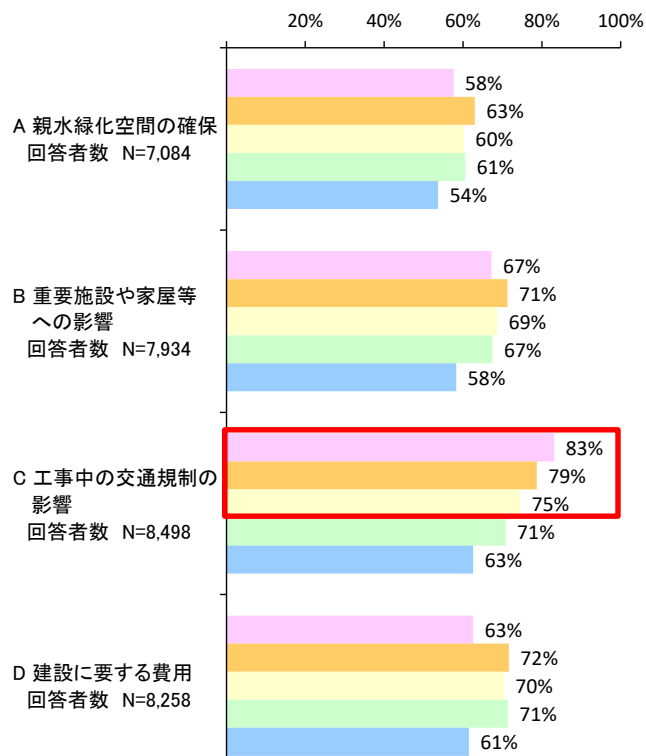


# 2-19) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(配慮すべき項目 利用頻度別意見割合)

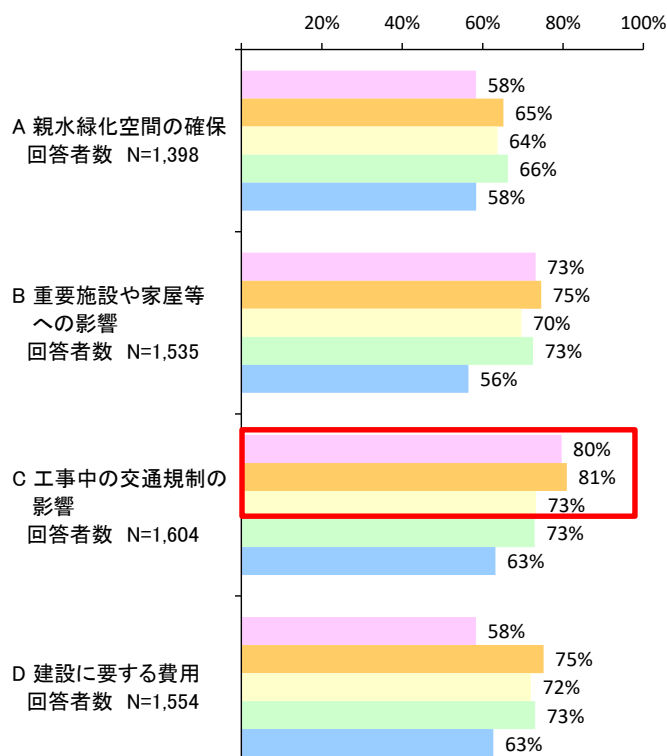
○創成川通の利用頻度での比較では、定期的にご利用する回答者は、「工事中の交通規制の影響」について、課題を感じている割合が高い傾向である。

▼対策案(構造)の比較・検討に際し、配慮すべき項目に対する意見割合(創成川通利用頻度別)

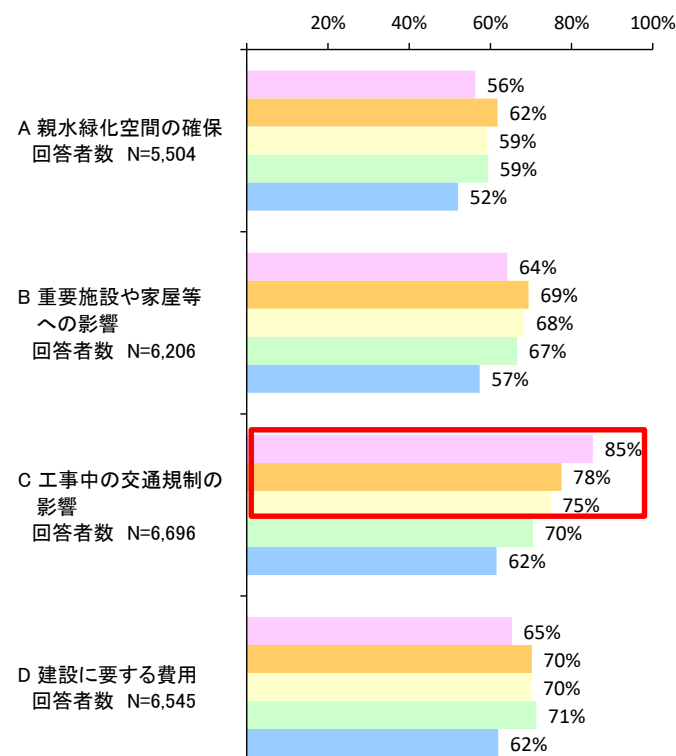
【全回答者】 回答者数 N = 11,868



【札幌市】 回答者数 N = 2,178



【周辺地域】 回答者数 N = 9,414



■ 毎日 ■ 週数回 ■ 月数回 ■ ほとんど利用しない ■ 利用した事がない  
N = 302 N = 995 N = 2,989 N = 5,975 N = 1,607

■ 毎日 ■ 週数回 ■ 月数回 ■ ほとんど利用しない ■ 利用した事がない  
N = 108 N = 330 N = 636 N = 895 N = 209

■ 毎日 ■ 週数回 ■ 月数回 ■ ほとんど利用しない ■ 利用した事がない  
N = 190 N = 654 N = 2,320 N = 4,960 N = 1,290

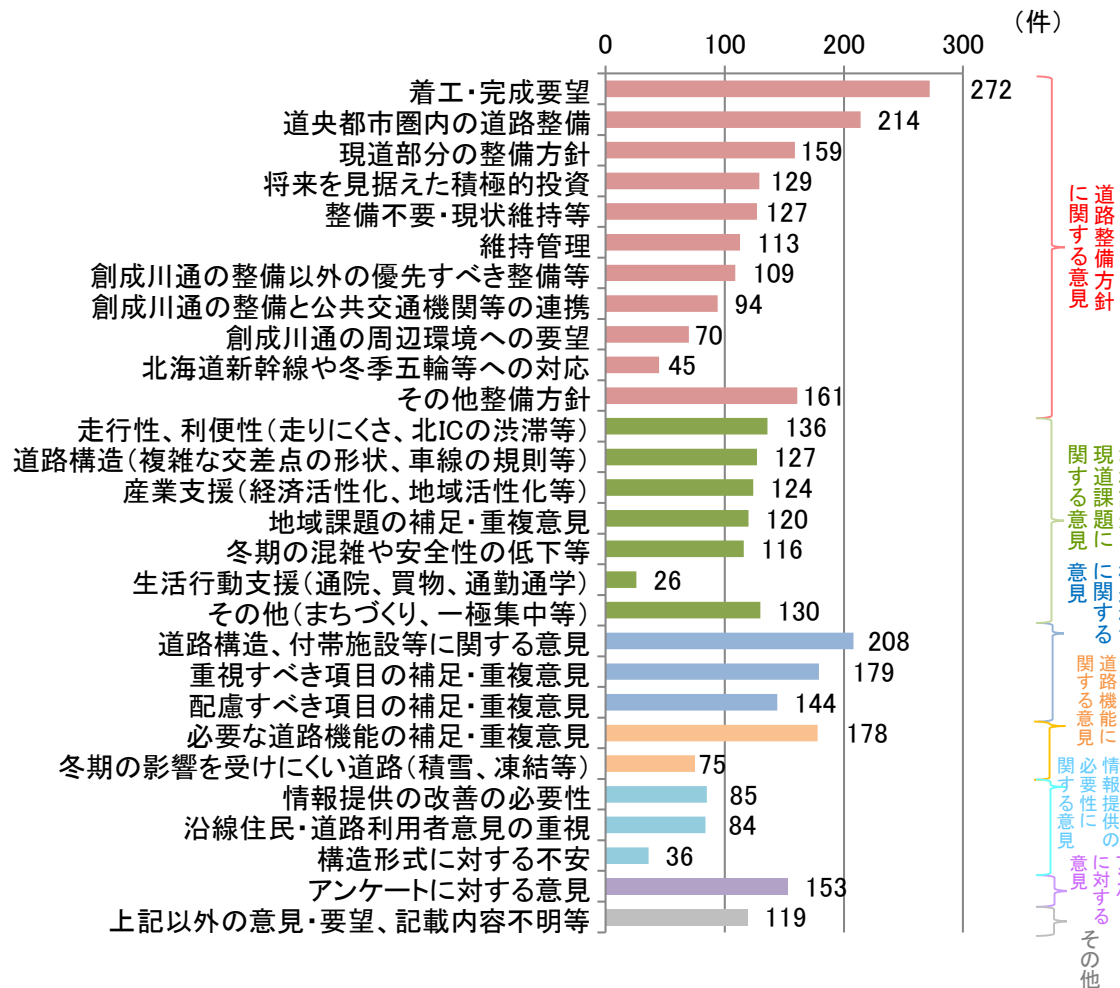
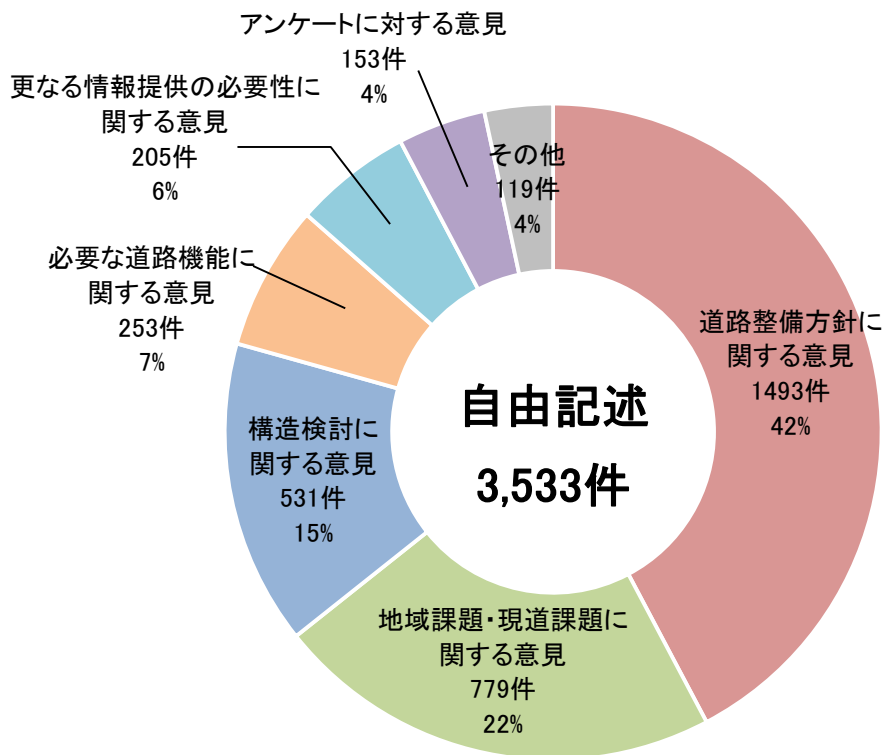
※回答者数は、「今回が初めての利用」、「これから利用する予定」、「無回答」を除いた人数

※「配慮すべき」は、「特に配慮すべき」と「やや配慮すべき」を選択した割合で記載

# 2-20) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(自由意見の集計・整理)

○自由意見の具体記述は、「道路整備方針に関する意見」が最も多く、全体の42%を占め、次いで「地域課題・現道課題に関する意見」が22%となった。

## ▼自由意見の集計・整理



## 2-21) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(自由意見:道路整備方針に関する意見)

○道路整備方針に関する意見では、「着工・完成要望に関する意見」が最も多く、次いで「道央都市圏内の道路整備」、「現道部分の整備方針」の順に多い。

### ▼道路整備方針に関する意見

分類		主な意見
道路整備方針に関する意見	着工・完成要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早期の建設を期待します。</li> <li>・都心と地方の活性化のためにも創成川通の整備を促進してください。</li> </ul>
	道央都市圏内の道路整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌北ICも混雑しますが、新川ICの渋滞緩和策もあっていいのでは？大渋滞の際は札幌北ICにも影響している気がします。</li> <li>・創成川通以外の都心アクセス道路(南北)整備、東西・環状道路の拡充。</li> </ul>
	現道部分の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICの出口は根本的な改良が必要に思う。(出口を信号にする、札幌新道にアクセスしない、など)</li> <li>・北ICと創成川通の信号を連動して、渋滞を少しでも解消してはどうでしょうか。</li> </ul>
	将来を見据えた積極的投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次の世代の子供たちに良いものを残してやりたいですね。お金はこのようなものの為に使うものだと思います。</li> <li>・未来の発展を考慮し、目先のコストや近隣への影響にとらわれることのない道路整備を期待しています。</li> </ul>
	整備不要・現状維持等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌市民としては、現状で良いと思っている。</li> <li>・札幌市と言えども今後人口が減少するので計画は不要。</li> </ul>
	維持管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の課題だけではなく、未来、将来に向けた課題(道路のメンテナンス等)を含め、検討してください。</li> <li>・冬期の除雪費を含めて、ライフサイクルコストを十分に考慮して頂きたい。</li> </ul>
	創成川通の整備以外の優先すべき整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化により人口が減る時代に交通の速度ばかり考えずに現在の道路及び橋等の保守に力を入れて安全、安心にすべきと思う。</li> <li>・国道5号創成川通改良の緊急性は理解しているが、都心機能の分散など枠を超えた対策を考えるべきでしょう。</li> </ul>
	創成川通の整備と公共交通機関等の連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心に自動車を入れない、動線・公共機関なども合わせて検討する必要があると考えています。</li> </ul>
	創成川通の周辺環境への要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・せっかくの観光都市なので街の景観や自然に配慮した道路整備を望む。</li> </ul>
	北海道新幹線や冬季五輪等への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線駅、バスターミナル等、関連開発との一体開発計画を望む。</li> </ul>
	その他整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新しい道路に求めるものは、わかり易さとスムーズさです。</li> <li>・創成川沿いの歩道(自転車道)の整備。</li> </ul>

## 2-22) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(自由意見:地域課題に関する意見等)

- 地域課題・現道課題に関する意見では、「走行性、利便性」に関する意見が最も多く、次いで「道路構造」、「産業支援」の順に多い。
- 構造検討に関する意見では、「道路構造や付帯施設等に関する意見」等が寄せられた。

### ▼地域課題・現道課題に関する意見、構造検討に関する意見

分類		主な意見
地域課題・現道課題に関する意見	走行性、利便性 (走りにくさ、北ICの渋滞等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・創成川通はプロとしてもとても走りづらく、旧創成川通を利用しています。</li> <li>・オランプの道路が悪く、合流がうまくいかないため、渋滞が発生している(北インター出口)。</li> </ul>
	道路構造 (複雑な交差点の形状、車線の規則等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・標識がないのに、右(左)折専用レーンになる所が多い。右折レーンがない交差点が多いので、右折待ちの車をよけるため事故を起こしそうになる。</li> <li>・一方通行の道路が多く、本州から来た人は、運転が難しいと思う。</li> </ul>
	産業支援 (経済活性化、地域活性化等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北海道の中心都市へのアクセスは、インバウンドやビジネスのほか近隣住民にとっても重要であり、北海道全体のイメージアップや経済伸長のために将来ビジョンを持って早期に取り組むべき。</li> <li>・都心と周辺地域の活性化のためにも創成川通の整備は有効と思います。</li> </ul>
	地域課題の補足・重複意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車を利用することの多い道民は、札幌市及び周辺地域の局地的渋滞や自動車の平均速度の遅さによる経済的・時間的損失が大きいと思う。</li> <li>・札幌北ICから札幌都心へのアクセスが混雑し過ぎ。近郊都市から札幌都心に入るのが不便であり、特に高度医療機関へ時間掛かり過ぎる、と思います。</li> </ul>
	冬期の混雑や安全性の低下等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・創成川通の渋滞(特に冬期)は、時間に余裕を持って出発しても、都心迄遅れた事があるので早く緩和してほしいです。</li> <li>・都心から南の方のアクセスも不便(特に冬期)。</li> </ul>
	生活行動支援 (通院、買物、通勤通学)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤も仕事も車を利用してます。渋滞や混雑の影響が一番困ります。</li> </ul>
	その他 (まちづくり、一極集中等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌都心一極集中とならない都市づくりをもっと検討してほしい。新幹線延伸後のビジョンを国、道、市でもっと描く必要あると思う。</li> </ul>
構造検討に関する意見	道路構造、付帯施設等に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震時に耐久性のある道路。</li> <li>・高齢者、初心者にも分かりやすい標識をお願いしたい。</li> </ul>
	重視すべき項目の補足・重複意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に冬場、札幌都心～札幌北IC間の所要時間が掛かりすぎる。時間が読める都市づくり、交通インフラづくりを期待します。</li> <li>・医療部門においては、高次医療施設が集中する札幌都心部への地方からの時間距離を短縮することが重要と思います。</li> </ul>
	配慮すべき項目の補足・重複意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事中車線が規制されるため短期間の工事をお願いしたい。</li> <li>・利便性も必要だが、コストの削減に留意してほしい。</li> </ul>

## 2-23) 地域意見聴取の結果 アンケート調査(自由意見:必要な道路機能に関する意見等)

○必要な道路機能に関する意見、更なる議論の必要性に関する意見、アンケートに対する意見等が寄せられた。

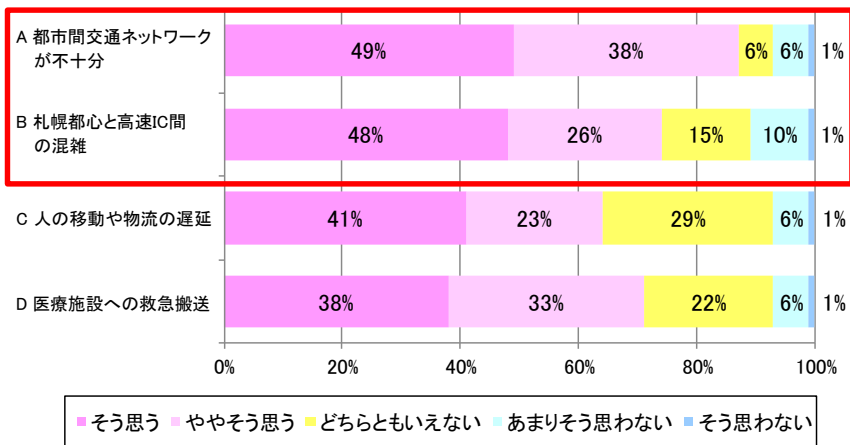
### ▼必要な道路機能に関する意見、更なる議論の必要性に関する意見、アンケートに対する意見、その他

分類		主な意見
必要な道路機能に関する意見	必要な道路機能の補足・重複意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北海道の中心都市として、札幌市中心部へのスムーズな移動は、今後の札幌市のみならず、札幌市と強いつながりのある道内の市町村にとっても、観光や物流・人流など今後の発展に是非必要。</li> <li>・海外からの旅行者もレンタカー利用が増加していると聞いており、札幌市内の宿泊施設から目的地へのスムーズな移動を実現する必要がある。</li> </ul>
	冬期の影響を受けにくい道路(積雪、凍結等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期の積雪、凍結による影響の少ない対策を第一に検討して頂きたい。</li> </ul>
更なる情報提供の必要性に関する意見	情報提供の改善の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設問が難し過ぎて理解出来ない部分があった。どのような道路にするかイメージがピンと来ない。</li> <li>・資料を読んで内容を理解するのが難しかったです。インターネット上に説明用の動画を公開してはいかがでしょうか。</li> </ul>
	沿線住民・道路利用者意見の重視	<ul style="list-style-type: none"> <li>・このようなアンケートは無作為に選ぶのではなく、付近の住民や道路をよく利用する方をお願いした方がよいのではないのでしょうか。</li> </ul>
	構造形式に対する不安	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線住居者は車が増えると騒音・排気ガス・事故などが増えて生活環境が悪くなる。特に高架構造は圧迫感があり、騒音・排気ガス・日照がまともに影響するので絶対に反対する。</li> </ul>
アンケートに対する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施工費の他に維持費の記載もあるとよかったですと思います。</li> <li>・このアンケート調査と作成するのにかかった期間(時間)等、大変な作業ではと感じました。</li> </ul>	
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事中も完成後も第一に安全な道路づくりをお願いします。</li> <li>・今後も北海道の道路作りを頑張って下さい。</li> </ul>	

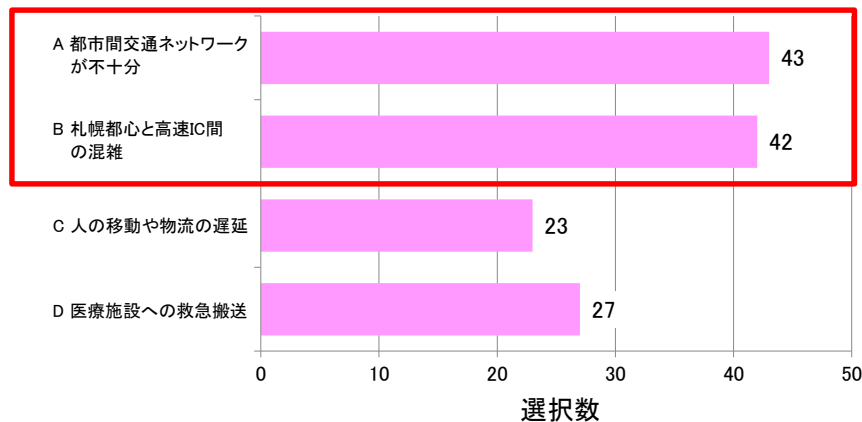
## 2-24) 地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(地域の課題)

○道央都市圏の将来を見据えた地域の課題については、「都市間交通ネットワークが不十分」、「札幌都心と高速IC間の混雑」で「そう思う、ややそう思う」の割合が高く、他の項目に比べてより重要とする回答が多い。

### ▼将来を見据えた地域の課題について



### ▼特に重要だと思う項目(2つ選択)



総回答数 68団体

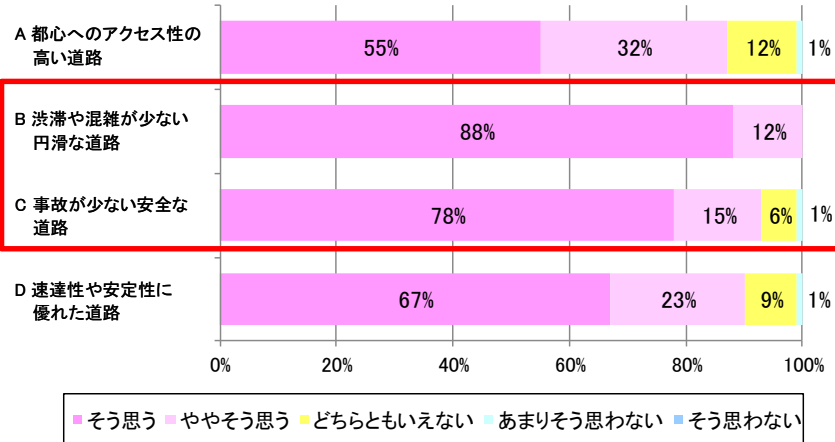
### ▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見
A 都市間交通ネットワークが不十分	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道新幹線の延伸により、ニセコから札幌の所要時間が約25分となるが、新小樽駅(小樽市天神)で降車するのではなく、札幌を拠点として、観光バスやレンタカー等で小樽へ来訪する人が増加すると想定しており、幹線道路が混雑すると時間が読めないため、問題だと感じている。【小樽市】</li> <li>札幌市内でレンタカーを借りる人は、札幌都心部ではなく、周辺都市に向かう周遊観光へのニーズが高いことから、国道5号創成川通の整備は重要ではないか。【商工会議所】</li> </ul>
B 札幌都心と高速IC間の混雑	<ul style="list-style-type: none"> <li>本州の他都市と比較すると、札幌は、都心部から最寄のICまで距離が遠く、都市間高速バスの運行においても、札幌駅前から高速道路のICに乗り入れるまでに時間がかかっている。【バス】</li> </ul>
C 人の移動や物流の遅延	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在、空港や港湾が札幌都心部と規格の高い道路で繋がっていない。他都市をみても、港と都心部が繋がっていないところは少なく、空港や港湾と都心部を結ぶ高規格幹線道路の整備が必要である。【商工会議所】</li> </ul>
D 医療施設への救急搬送	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央区、北区に所在する高次医療施設への円滑な救急搬送が、救命率向上と予後良好退院には不可欠であり、また、次の事案対応へも大きく影響する。【消防】</li> </ul>

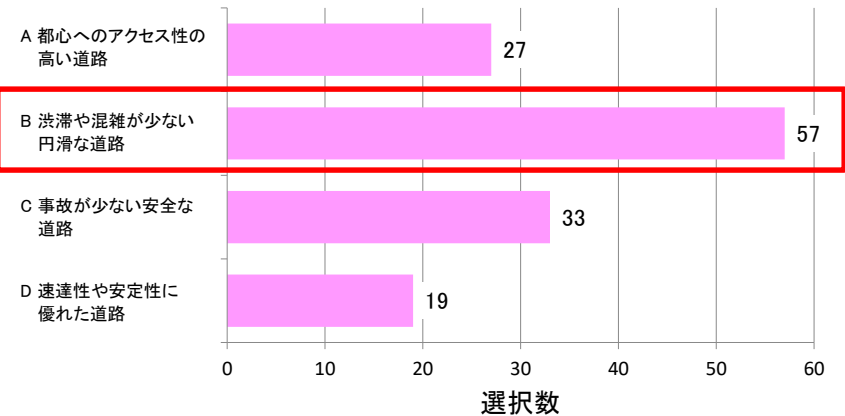
## 2-25) 地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(必要な道路機能)

○国道5号創成川通に必要な道路機能としては、「渋滞や混雑が少ない円滑な道路」、「事故が少ない安全な道路」で「そう思う、ややそう思う」の割合が高く、特に重要だと思う項目は「渋滞や混雑が少ない円滑な道路」の選択数が多い。

### ▼国道5号創成川通に必要な道路機能



### ▼特に重要だと思う項目(2つ選択)



総回答数 68団体

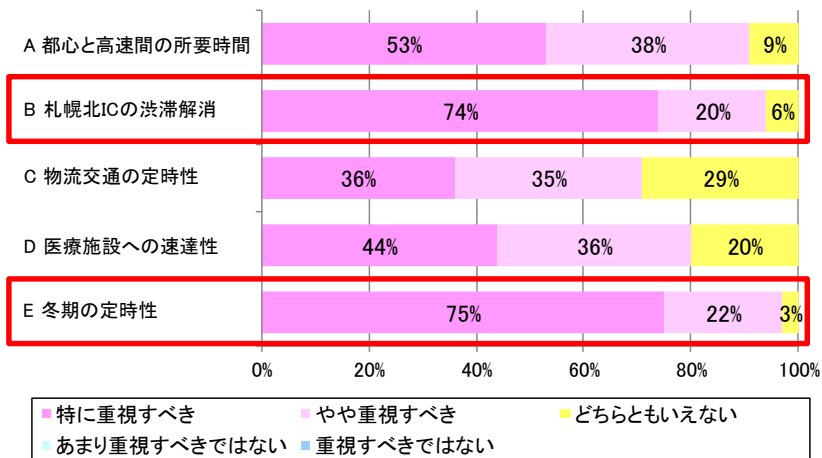
### ▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見
A 都心へのアクセス性の高い道路	・ 国道36号と札幌北ICを接続している国道5号創成川通は中心となるべき道路のため、アクセス性が高いことが要求される。 【観光】
B 渋滞や混雑が少ない円滑な道路	・ 都市機能を果たす札幌都心部の活性化を図るためには、交通混雑・渋滞を解消することが経済的にも必要である。 【商工会議所】 ・ 特に都心部の渋滞が著しく、定時性・速達性の観点から利用者の利便性を損ねており、高速道路が都心部と近接し交通混雑が解消されれば、利便性の向上や事業者の労働環境改善が図られ、道内全体の生産性向上に繋がると期待している。 【バス】
C 事故が少ない安全な道路	・ 国道5号創成川通は信号が多く、交通渋滞が発生しやすいため、事故が発生しやすい。安全に輸送できる道路整備が求められる。 【運輸】
D 速達性や安定性に優れた道路	・ 国道5号創成川通が整備されると、搬送時間が短縮され、北海道大学病院や天使病院等へ早く到着することができるため、整備に期待している。 【消防】

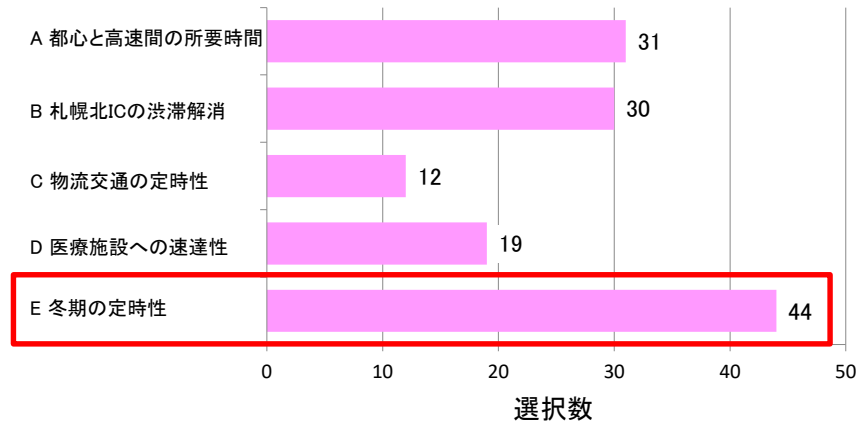
# 2-26) 地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(重視すべき項目)

○対策案(構造)の比較・検討に際し重視すべき項目としては、「冬期の定時性」、「札幌北ICの渋滞解消」で「重視すべき、やや重視すべき」の割合が高く、特に重要だと思う項目は「冬期の定時性」の選択数が多い。

## ▼対策案(構造)の比較・検討に際し重視すべき項目



## ▼特に重要だと思う項目(2つ選択)



総回答数 68団体

## ▼選択した項目が重要だと思う理由

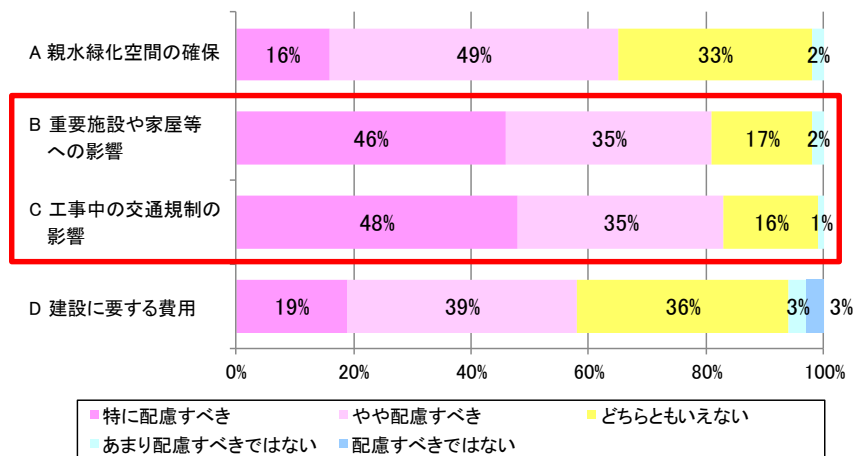
項目	主な意見
A 都心と高速間の所要時間	・道外の主要な都市では、都心部と高速道路のインターチェンジに近いが、札幌は特に遠く感じる。【観光】
B 札幌北ICの渋滞解消	・現状、札幌北ICで渋滞しており、都心部と高速道路ICのアクセス強化が経済界の中では重要であり、ネットワーク全体としても、高速道路ICで渋滞が頻発するなど脆弱なため、交通結節点の強化が必要である。【商工会議所】
C 物流交通の定時性	・輸送に関して、時間通りに届けることがお客様の要望に応えることと認識しているため、輸送時の定時性を重視している。【運輸】
D 医療施設への速達性	・当方は病院のため、救急搬送に関しての速達性は重要であると考え。【医療】
E 冬期の定時性	・国道5号創成川通は、冬期積雪の影響で2.5車線くらいになってしまい、車の流れが悪くなるため、冬期でも通行しやすくすることが重要。【JA】 ・冬期における定時性が確保されれば、札幌北ICの渋滞解消や、港湾空港と札幌都心との物流交通の定時性確保にも繋がると思う。【運輸】



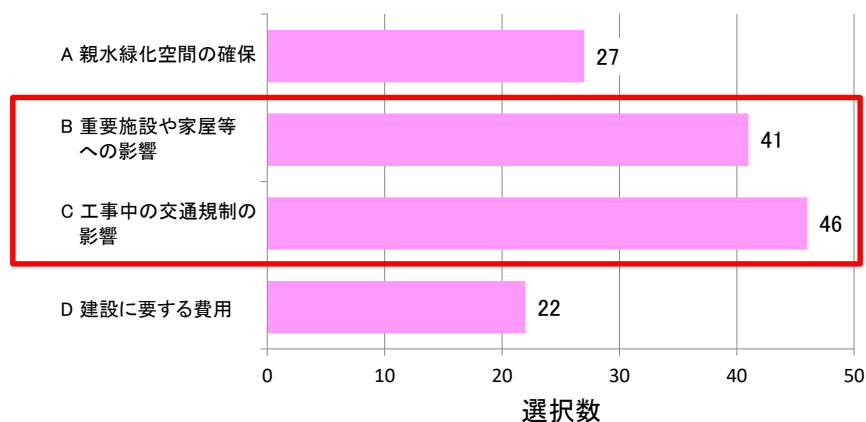
# 2-27) 地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(配慮すべき項目)

○対策案(構造)の比較・検討に際し配慮すべき項目としては、「工事中の交通規制の影響」、「重要施設や家屋等への影響」で「特に配慮すべき、やや配慮すべき」の割合が高く、特に重要とする回答が多い。

▼対策案(構造)の比較・検討に際し配慮すべき項目



▼特に重要だと思う項目(2つ選択)



総回答数 68団体

▼選択した項目が重要だと思う理由

項目	主な意見
A 親水緑化空間の確保	・創成トンネルが整備されたことにより、創成川に人が立ち寄りやすくなった。創成川は札幌開拓の起点であるため、歴史を感じる場として緑化の整備は重要である。 <b>【観光】</b>
B 重要施設や家屋等への影響	・国道5号創成川通の整備に当たっては、沿線にある重要施設(商業・医療施設等)の経済活動に支障が出ないような整備や、地域住民に対する配慮が必要である。 <b>【小樽市】</b> ・工事によって沿道の施設や家屋等が被る影響への配慮がしっかりされれば、解決できることもあるのではないかと。 <b>【札幌市】</b>
C 工事中の交通規制の影響	・工事の影響で長期間にわたり迂回、折り返し運行等が発生すると、通勤・通学等の市民生活に著しい影響を与えるほか、所要時間増加により従前の供給力(運行便数)を確保できない可能性があるため特段の配慮を期待する。 <b>【バス】</b> ・水産物の輸送等に関しては、現実的に時間との戦いになってくるため、交通規制があつたりすると到着時間が読めなくなり、遅延が起きる可能性が高くなる。 <b>【漁協】</b>
D 建設に要する費用	・事業の早期実現のためには、沿道の大規模建築物などの移転等がなく、経済性に優れた構造を選択することが重要である。 <b>【江別市】</b>

## 2-28) 地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(政策目標)

○政策目標については、各項目に対し目標達成を望む意見が多く寄せられた。

質問5. 地域の課題や将来像等を踏まえ設定した3つの政策目標についてご意見をお聞かせください。

### ▼設定した政策目標についての意見

項目	主な意見
都心アクセス強化による都市機能活用の最大化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オリンピック等のイベントやニセコなどのインバウンド観光客の多い観光地と札幌とのアクセスが便利になると、札幌市内で宿泊するなど、周遊観光の増加に期待できる。【観光】</li> <li>・都心アクセス強化による都市機能活用の最大化という目標に対しては、本年9月に策定された「札幌駅交流拠点まちづくり計画」との密接な連携が図られること、人流・物流ともにシームレスな交通環境が整備されることが、都市機能活用の効果を最大化するもの(絶対条件)と考える。【バス】</li> <li>・観光の視点で追加した方が良いと考えられることとして、初めて札幌へ来た方や外国人観光客に向けて、目的地へのスムーズな誘導を行うため、標識などは、車速に合わせた文字の大きさや分かりやすい表示にすることが必要と感じている。【観光】</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は、交通混雑が著しいと認識している。降雪・積雪に伴う定時性の阻害は、昨今の運送業界の企業間および地域間競争の激しさから信頼問題にかかわる。【小樽市】</li> <li>・物流会社や商品を届けてもらう店舗にとって、定時性が保たれていないとお互いに負荷がかかり、労働者も集まらなくなる。国道5号創成川通を利用して届けられる物流の安定性は大事だと感じている。【商工会議所】</li> <li>・バス事業者としては、人流と物流は同じ交通インフラを支えるものとして共生しなければならず、物流の安定性向上がバス運行の安定性向上に繋がるものと期待する。【バス】</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化社会が進むなか、救急搬送は増加傾向と思われるが、冬期の当該区間の現状は車線が狭く、救急車へ進路を譲ることなどできないのではないかと。一刻を争う疾病・事故・災害による負傷について、速達性を目標として設定しているのは適切であると思う。【小樽市】</li> <li>・救急搬送の定時性が確保されることで、住民の安心感や道外からの移住のPRにもなる。冬期間の搬送所要時間、車でのアクセス性は移住推進のうえで重要なファクターとなる。【恵庭市】</li> <li>・近隣の消防としては、高次医療施設への速達性向上により多くの方を救命し、予後良好で退院させることは都心を取り巻く地域に社会的・経済的に好影響を与えるものと考えられる。【消防】</li> </ul>

## 2-29) 地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(利活用方法・地域連携の取組等)

○利活用方法・地域連携の取組みについては、物流・人流、観光、企業誘致・移住促進、医療等の観点から様々な意見が寄せられた。

### ▼利活用方法・地域連携の取組等

質問6. 貴団体の総合計画や将来ビジョン等にてらし、創成川通が新たに整備された場合、現在考えられている利活用方法や地域間連携の取組み等がありましたらお聞かせください。

#### 主な意見

##### <物流・人流>

- ・ 国道5号創成川通が整備され、札幌都心部とのアクセスが向上した場合は、**札幌市農協との連携**などを図ることも検討できる。**【JA】**
- ・ 国道5号創成川通が整備された場合、**地方から都心部へ直接配送される貨物輸送への活用**、また、**国道5号創成川通をルートに入れた、新たな経路設定や物流施設の整備**が考えられる。**【運輸】**
- ・ 国道5号創成川通の整備により、**配送拠点の集約・効率化が図られる可能性**がある。**【運輸】**
- ・ 国道5号創成川通の整備により、**JR札幌駅周辺から新千歳空港へ直行する連絡バスの利用者数の増加が見込めることから、便数を増やすことも視野に入れていきたい。****【バス】**
- ・ 現在検討している具体的な事業計画はないが、**都市間バス・定期観光バスで活用**できるものと期待している。**【バス】**
- ・ 石油輸送は、石狩湾新港から札幌市内への輸送が多く、少なくとも札幌都心部へアクセスする方向は、危険物積載車両の通行規制・制限を受けない**トンネル延長が5km以内**となる案を希望する。**【運輸】**

##### <観光>

- ・ 国道5号創成川通が整備されると、札幌都心へのアクセスが便利になったというPRを行う予定である。**【観光】**
- ・ 国道5号創成川通が整備され、移動時間が読めるようになると、例えば**立ち寄り先を1件増やすことができる**など、**旅行の行程の組み方が変わる可能性**がある。**【観光】**

##### <企業誘致・移住促進>

- ・ 企業誘致・移住促進の際には、札幌都心部とのアクセス性も重要なファクターのため、創成川通の開通による**札幌都心部へのアクセス性向上をPRのひとつとして活用**していきたい。**【長沼町】**

##### <医療>

- ・ 創成川通の整備によって、現状、新川ICを利用している**搬送ルートが転換**することも考えられる。**【医療】**
- ・ 国道5号創成川通が整備されると、現在の**搬送ルートを見直す可能性**が出てくると思われる。**【医療】**

## 2-30) 地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(その他配慮すべき事項や意見)

○その他配慮すべき事項や意見としては、創成川通へのアクセス部における円滑な交通確保、長期間に渡る工事中の迂回路整備が重要という意見や、整備への期待などが寄せられた。

### ▼その他の意見・要望

質問7. その他、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お聞かせください。

### 主な意見

#### <道路整備への意見>

- ・ 国道5号創成川通整備の**早期事業化に期待している**。【北海道】
- ・ **被災時の道路の早期復旧**ができるような道路整備を進めてほしい。【千歳市】
- ・ 市民の皆様より、**高架構造や地下構造に関する構造形式についてのご意見**をいただき、それを踏まえて市民の皆様にあらためて、札幌市による情報提供を行いたいと考えている。【札幌市】
- ・ 道路整備を推進するにあたり、一番の問題は**冬場のアクセス強化**である。夏場と同レベルで、スムーズに通行できるようにして欲しい。【運輸】
- ・ **インバウンド観光客**にわかるように、**道路や観光スポット等の案内標示を多言語化やピクトグラムによる標示にする**などの整備に期待。【観光】
- ・ **信号交差点の少ない道路整備**を進めてほしい。【消防】
- ・ **視認性の高い交差点や振動・段差がない道路、冬期の除雪や十分な幅員の確保**を推進していただき、混雑や渋滞解消に期待している。【消防】
- ・ **迅速・安全に緊急車両が走行できるような案内等**(電光表示板やカーナビシステム等を活用した緊急車両走行を一般車両へのアナウンス)もあわせて検討いただければと思う。【消防】
- ・ 避難路が少ないとの声があるので、**防災の面からも産業道路の整備が必要**と感じる。【港湾関連企業】
- ・ 会員からは、**北海道新幹線札幌延伸に間に合うように**国道5号創成川通を整備してほしいという声が届いている。【商工会議所】

#### <配慮すべき項目>

- ・ 国道5号創成川通を整備する際の環境保全について、工事中のみならず、工事後においても配慮が必要である。また、漁業関係者として、**工事による水質悪化**に留意をお願いしたい。【漁協】
- ・ **都心アクセス道路と現道との合流部を含め、交通円滑化の確保**に配慮すべきである。また、**工事中の迂回路確保や円滑性確保**が非常に重要である。【札幌市】

総回答数 68団体

## 2-31) 地域意見聴取の結果 ヒアリング調査(更なる情報提供に関する意見)

○構造形式に対する不安や沿線住民・道路利用者意見の重視等への意見が寄せられた。

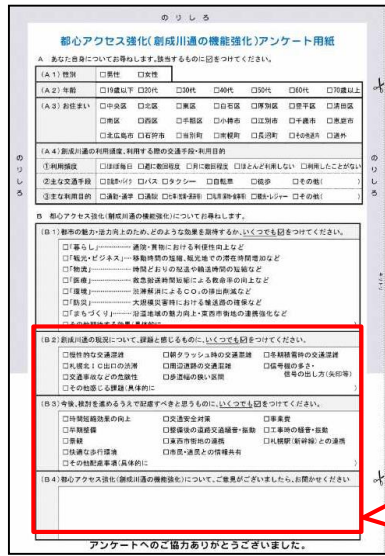
### ▼自由意見詳細

分類	主な意見
構造形式に対する不安	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線住民の会からは、<b>高架化案は景観が悪くなることや、高架位置から容易に住居内を見られる恐れもあることから、反対の意見が多かった。【札幌市】</b></li> <li>・ <b>高架構造案</b>や現道活用案のように、<b>創成川の上部に道路構造物があると、創成川は、親しみのある川ではなくなってしまう。</b>創成川は、目に見える形で残すべきである。【石狩北商工会】</li> </ul>
沿線住民・道路利用者意見の重視	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長期間に及ぶ整備のため、交通規制は必ず起こる。<b>利用者への周知と理解が必要である。【恵庭市】</b></li> <li>・ 整備の推進に対しては、<b>沿線地域の協力が必要不可欠</b>なので、沿道アクセスが制限されるなど、沿線地域の活性化が失われる対策は実施すべきではない。【長沼町商工会】</li> <li>・ <b>沿道の住民の理解がないと、創成川通の道路整備はできないことだ</b>と思う。【運輸】</li> <li>・ 本アンケートで意見を求められている「救急搬送」に関しては、病院側よりも札幌市若しくは札幌市内への救急搬送が想定される近隣の市町村へ、また病院への通院に関しては、<b>一般の道路利用者へ、十分ご意見を伺っていただければよろしいのではないか。</b>【病院】</li> </ul>
整備内容の再検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>工事ありきの検討ではなく、小さい工事でも効果がありそうな事業を進めてほしい。</b>【旅行会社】</li> </ul>

# 2-32) 市民への情報提供(札幌市)の概要

○札幌市では、計画段階評価と連携し、アンケート調査やパネル展、オープンハウスなど、札幌市民に情報提供を行う取り組みを実施。

## ▼札幌市のアンケート調査概要



- 【調査期間】**  
・平成28年10月20日～11月18日
- 【調査対象】**  
・札幌市及び近郊にお住まいの方
- 【調査手法】**  
・パネル展会場(札幌駅地下歩行空間、札幌市役所)での配布、ホームページへの掲載、各区役所などへの配架
- 【回答数】**  
・1004票の回答が得られた

P42「2-33)市民への情報提供(札幌市)の結果」において、設問2、設問3、設問4のアンケート結果を紹介

寄せられた意見の結果概要をP42「2-33)市民への情報提供(札幌市)の結果」において紹介

## ▼オープンハウスの実施概要

会場	日時	来場者数	意見者数
札幌地下街アピア「太陽の広場」	平成30年11月18日・19日	216名	150名
北区民センター 1階ロビー	平成30年11月23日・24日	56名	39名
札幌市役所 1階ロビー	平成30年11月28日・29日	101名	56名
東区民センター 1階ロビー	平成30年12月 7日・ 8日	78名	35名
<b>合計</b>		<b>451名</b>	<b>280名</b>

## ▼パネル展の実施状況

パネル展 実施状況	日時
オーロラスクエア	平成30年10月26日(金)～平成30年10月30日(火)
札幌駅前通地下歩行空間	平成30年11月5日(月)～平成30年11月16日(金)
白石区複合庁舎まちづくりイベント広場	平成30年11月20日(火)～平成30年11月22日(木)
南区民センター1階ロビー	平成30年11月26日(月)～平成30年11月28日(水)
豊平区民センター1階ロビー	平成30年12月3日(月)～平成30年12月5日(水)
西区民センター1階ロビー	平成30年12月5日(水)～平成30年12月7日(金)
札幌駅地下街アピア「太陽の広場」	平成30年11月18日(日)～平成30年11月19日(月)
北区民センター1階ロビー	平成30年11月23日(金)～平成30年11月24日(土)
札幌市役所1階ロビー	平成30年11月28日(水)～平成30年11月29日(木)
東区民センター1階ロビー	平成30年12月7日(金)～平成30年12月8日(土)



オーロラスクエア



札幌駅前通地下歩行空間

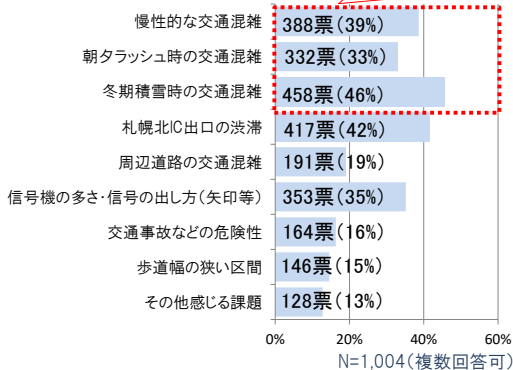
# 2-33) 市民への情報提供(札幌市)の結果

○意見聴取に類する設問について、札幌市が実施したアンケート結果を抜粋して紹介。

【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。

## ▼札幌市のアンケート

創成川通の交通混雑に関する3項目のうち、1つでもチェックを付けた方は計663人(66%)



＜第2回札幌都心アクセス道路検討会より＞

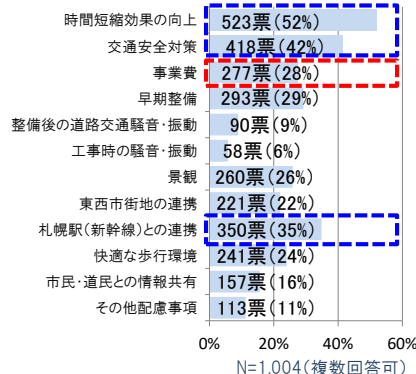
回答者の約3分の2の方から「創成川通の交通混雑」に課題を感じているとの声が寄せられ、また、「札幌北IC出口」に課題を感じる声が多く寄せられた。

＜今回の地域意見聴取＞

地域の課題として「札幌都心と高速IC間の混雑」に最も多くの意見が集まっており、札幌市のアンケートと同様の傾向となった。

【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。

## ▼札幌市のアンケート



＜第2回札幌都心アクセス道路検討会より＞

「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。

＜今回の地域意見聴取＞

札幌市アンケートでは、配慮すべき項目について多岐にわたる項目を提示したが、今回の地域意見聴取では、「親水緑化空間の確保」「重要施設や家屋等への影響」「工事中の交通規制の影響」「建設に要する費用」の4つの項目に絞った設問としており、「事業費」に該当する「建設に要する費用」に配慮すべきとの意見が最も多く寄せられた。

【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。

## ▼札幌市のアンケート

### 【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。

N=474

### 【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。昔の大夫堀のイメージ、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の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はない。

#### 交差点改良

- 交差点改良で十分。すぐにはできない。
- コスト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。

＜第2回札幌都心アクセス道路検討会より＞

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。

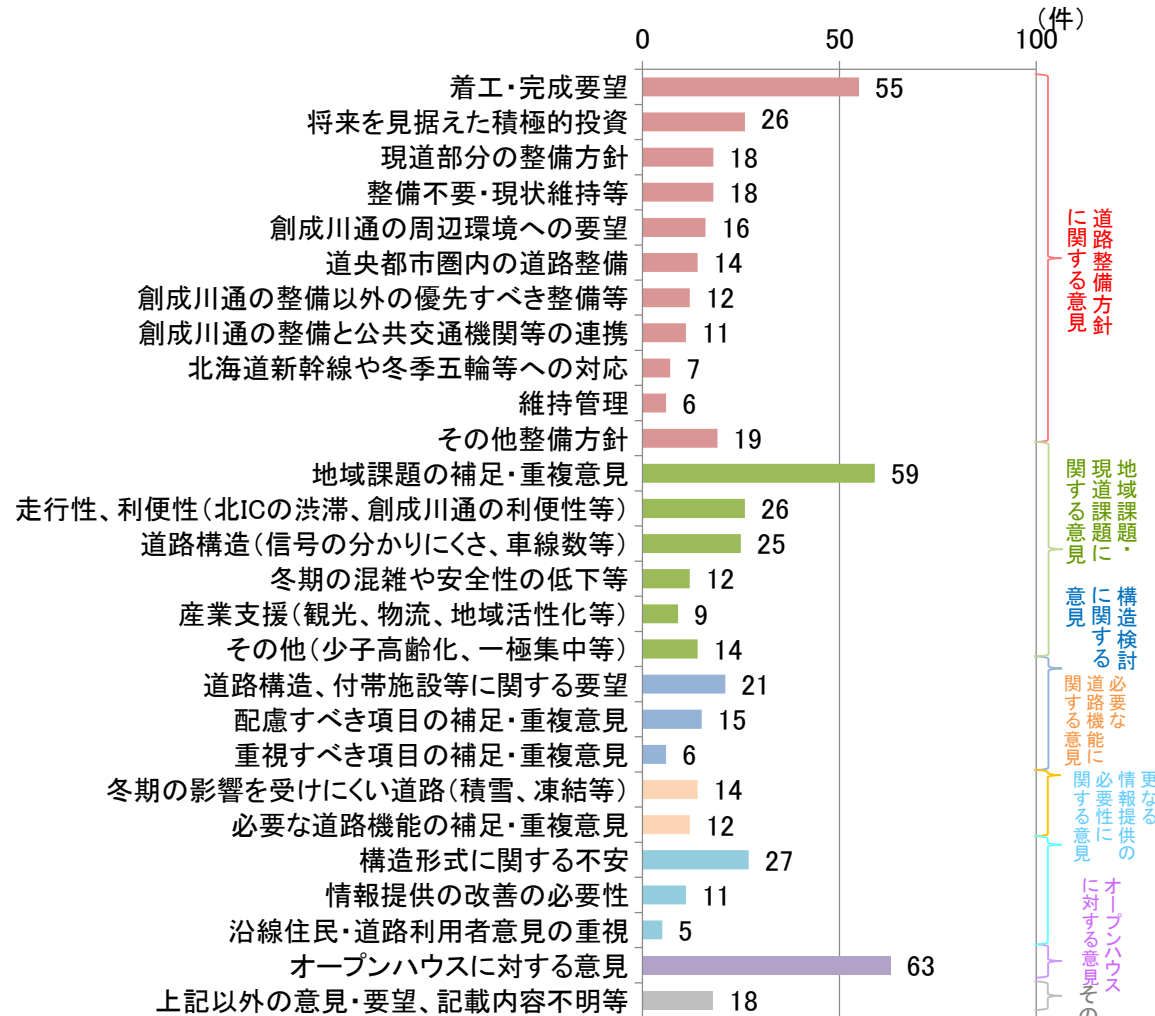
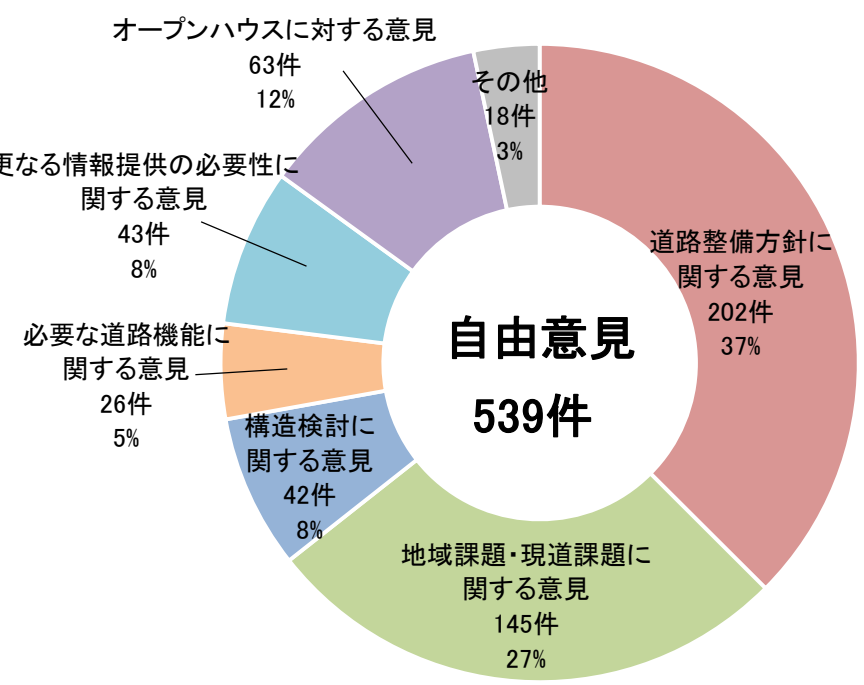
＜今回の地域意見聴取＞

早期実現を含めた着工・完成要望に関する意見について最も多く寄せられたほか、道路整備方針や地域課題・道路課題に関する意見など、多くの意見が寄せられた。

# 2-34) 市民への情報提供(札幌市)の結果

○情報広場(オープンハウス)を4会場・8日間で開催し、現在の検討状況に関するパネル展示等を行ったほか、会場には職員が常駐し、説明と意見受付を実施。  
 ○451名の方が来場し、このうち約6割の280名の方から対話により意見が寄せられた。

## ▼自由意見の集計・整理



※来場者451名中、対話いただいた314名のうち、「特になし」「回答できない」「創成川通について分からない」と回答した34名を除いた280名の意見をカテゴリ別に集計。



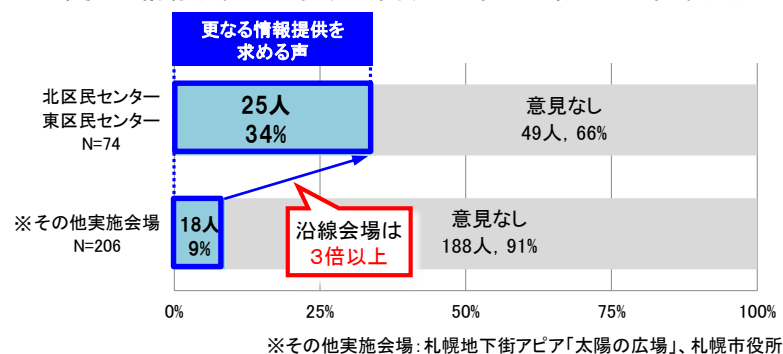
# 2-35) 市民への情報提供(札幌市)の結果

- オープンハウスの結果は、地域意見聴取結果と同様、「道路整備方針に関する意見」が最も多く、次いで「地域課題・現道課題に関する意見」の意見が多い。
- オープンハウス意見回答者の約2割は、創成川通の整備について更なる情報提供が必要と考えており、特に沿線住民(北区、東区民センター)は更なる情報提供を求める意見の割合が多い。

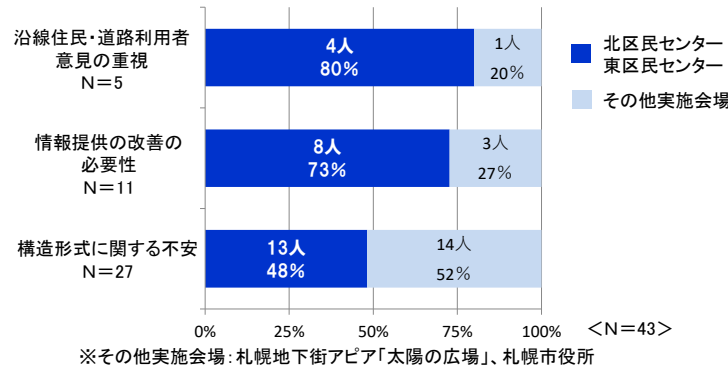
## ▼自由意見詳細

分類	主な意見
道路整備方針に関する意見 【202件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日も早く整備してほしい。</li> <li>・新幹線開業やバスターミナルの集約も踏まえながら検討する必要がある。</li> <li>・周辺への悪影響を最小限にしてほしい。(騒音・振動・粉塵・日照)。</li> </ul>
地域課題・現道課題に関する意見 【145件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港からのアクセス改善が必要。</li> <li>・札幌北IC出口が渋滞している。</li> <li>・創成川通は冬期にすごく混む。街まで行くのに1時間以上かかったこともあった。</li> </ul>
構造検討に関する意見 【42件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地震に強いものをつくってほしい。</li> <li>・都心の出入口(北8条、北3条)をスムーズにしてあげないと、渋滞が発生してしまうだろう。</li> <li>・札幌北ICは混雑しており、ダイレクトアクセスの設置は良いのではないか。</li> </ul>
必要な道路機能に関する意見 【26件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・造るなら事故が起きないように道路にしてほしい。</li> <li>・週1回丘珠空港へ行くので、都心アクセスが整備されれば、都心から丘珠へのアクセスが向上するので、よりスムーズに行けるようになる。</li> <li>・夏場と冬場では走行状況が異なるので、その点も踏まえてほしい。</li> </ul>
更なる情報提供の必要性に関する意見 【43件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高架構造は騒音・振動のほか、雪の影響が不安。札幌新道や歩道橋等では、つららの心配や、雪が落ちてくる影響が実際にある。</li> <li>・アンケートを無作為抽出で行うのがおかしい。沿線住民の意見を聞くのが第一である。</li> <li>・維持管理費も算出して、ライフサイクルコストも提示すべきでないか。</li> </ul>
オープンハウスに対する意見 【63件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・創成川の取組は知らなかった。市民に対し広く情報周知することは良いことだと思う。</li> <li>・新聞で知っていたが、内容を知ることができて良かった。</li> <li>・整備に向けてどのようなスケジュールを想定しているのか。</li> </ul>
その他 【18件】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今は車を手放したが、昔は創成川通を利用していた。朝と夕方のラッシュ時は混んでいた。</li> <li>・札幌の街中に来るときは近くてわかりやすいため、北ICを使う。</li> <li>・利用者目線で意見を言うことはできるが、なかなか観光客や物流のことまで市民が考えるのは難しいのではないか。</li> </ul>

## ▼更なる情報提供の必要性に関する意見・会場別の意見者割合



## ▼更なる情報提供の必要性に関する意見(細項目) 会場別の意見者数

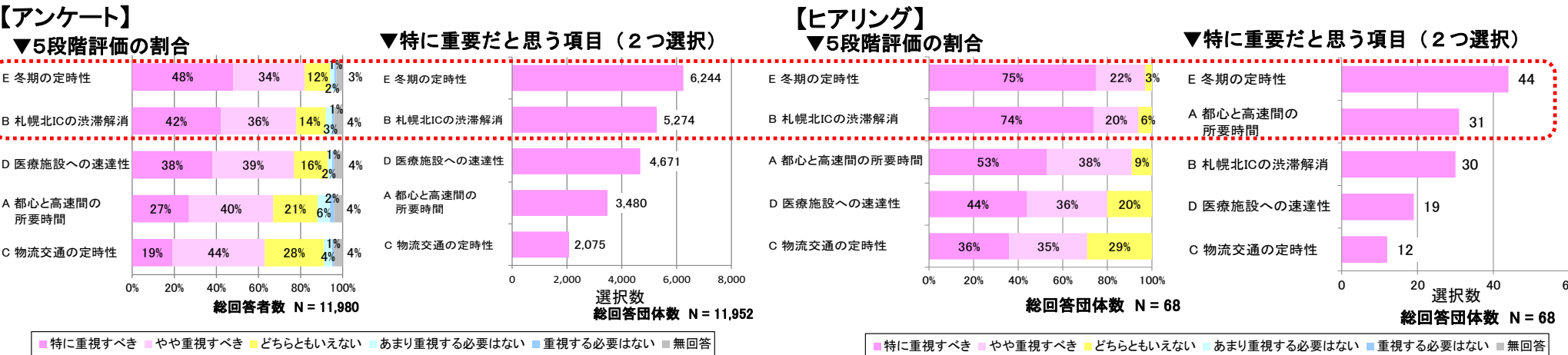


オープンハウス意見回答者280人中、43人(約2割)が更なる情報提供の必要性に関する意見を寄せている。また、会場別にみると、北区・東区会場では回答者の3割以上が更なる情報提供の必要性に関する意見を寄せており、その他会場と比較し、3倍以上の割合となっている。

### **3. 地域意見聴取結果のとりまとめ**

# 3-1) 地域意見聴取結果のとりまとめ (重視すべき項目)

○アンケート及びヒアリング結果では、「冬期の定時性」「札幌北ICの渋滞解消」が双方で重視されており、ヒアリングでは、特に重要だと思ふ項目について、「都心と高速間の所要時間」も選択されている。



対策案の考え方		【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)	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	
	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	都心部～札幌北IC間の速達性・定時性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
		札幌北ICの出口渋滞解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現況のままとなり、出口渋滞は解消しない</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線札幌延伸等を見据えた効果の発現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

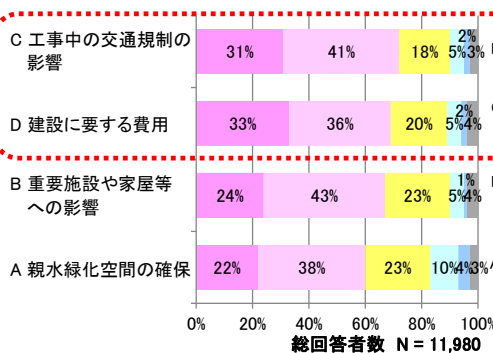
※比較表の着色部 は、アンケートまたはヒアリングで重視されている上位の項目。

# 3-2) 地域意見聴取結果のとりまとめ (対策案選定時に配慮すべき事項)

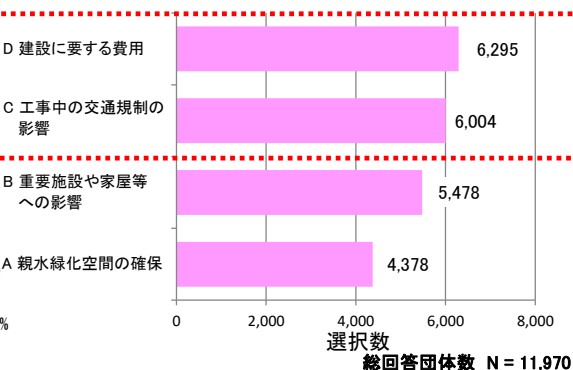
○アンケート及びヒアリング結果の双方で、「工事中の交通規制の影響」を「配慮すべき、やや配慮すべき」と感じている割合が高く、特に重要だと思ふ項目について、アンケートでは「建設に要する費用」、ヒアリングでは「重要施設や家屋等への影響」の選択数が多い。

## 【アンケート】

### ▼5段階評価の割合

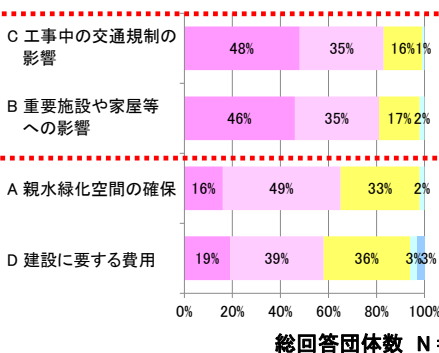


### ▼特に重要だと思ふ項目 (2つ選択)

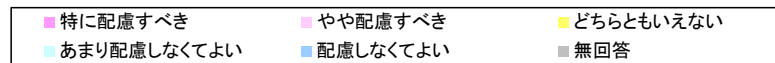
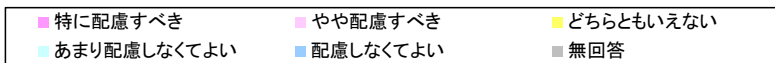
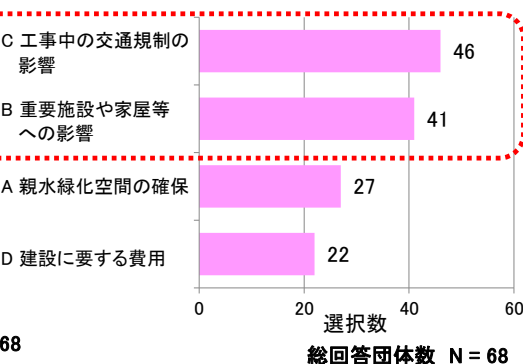


## 【ヒアリング】

### ▼5段階評価の割合



### ▼特に重要だと思ふ項目 (2つ選択)



対策案の考え方		【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)	
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	公園や医療施設等の重要施設を回避できない	公園や医療施設等の重要施設を回避できない	公園や医療施設等の重要施設を回避できる	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確保	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	東西市街地の交通の連携が確保される	東西市街地の交通の連携が確保される
	工事中的の影響	工事中的の現道交通への影響	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小さい	整備延長の7割以上を占める地下空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	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	案③、案④に比較して経済性に劣る	案④に対して経済性に劣る	経済性に最も優れる	
		約1,200~1,400億円	約1,050億円~1,250億円	約900~1,100億円	約85~170億円	

※比較表の着色部  は、アンケートまたはヒアリングで重視されている上位の項目。

# 3-3) 地域意見聴取結果のとりまとめ

対策案の考え方		【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】現道活用作 (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>地下構造のため冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、<b>定時性が向上</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>高架構造区間において<b>冬期の積雪や凍結等の影響を受け、効果は限定的</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>高架構造区間で<b>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</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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、<b>定時性が向上されない</b></li> </ul>
	札幌北ICの出口渋滞解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速度道路と創成川通を接続するランプの設置により<b>出口渋滞解消が可能</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速度道路と創成川通を接続するランプの設置により<b>出口渋滞解消が可能</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速度道路と創成川通を接続するランプの設置により<b>出口渋滞解消が可能</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現況のままとなり、<b>出口渋滞は解消しない</b></li> </ul>
	新幹線札幌延伸等を見据えた効果の発現	<ul style="list-style-type: none"> <li>重要施設が支障となるため、<b>効果発現に時間がかかることが懸念</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>重要施設が支障となるため、<b>効果発現に時間がかかることが懸念</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>重要施設の支障がなく、<b>新幹線等を見据えた効果の発現に期待</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道改良のため新幹線等を見据えた<b>効果の発現が限定的</b></li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じて港湾・空港と札幌都心部間の<b>定時性が向上</b></li> <li>トンネル延長(既設創成トンネルを含む)が5km以上となり<b>危険物積載車両の通行制限の可能性がある</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>無積雪期は港湾・空港と札幌都心部間の<b>定時性が向上するが、冬期は積雪や凍結の影響により、港湾・空港と札幌都心部間の定時性の向上が阻害される</b></li> <li>危険物積載車両の通行制限は生じない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下構造区間では、年間を通じて港湾・空港と札幌都心部間の<b>定時性が向上するが、高架構造区間では、積雪や凍結の影響により定時性の向上が限定的</b></li> <li>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</li> <li>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<b>危険物積載車両の通行制限の可能性</b>がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平面交差点改良のため<b>定時性向上効果が小さい</b></li> <li>危険物積載車両の通行制限は生じない</li> </ul>
	札幌都心部発着の物流交通とその他交通の分離	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>交通事故の低減が期待</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>交通事故の低減が期待</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>交通事故の低減が期待</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>交通事故の大きな低減は期待できない</b></li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号交差点回避による速達性の向上</li> <li>冬期における<b>定時性が向上</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>速達性が向上</b></li> <li>地下構造のため冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、<b>定時性が向上</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>速達性が向上</b></li> <li>高架構造区間において<b>冬期の積雪や凍結等の影響を受け、効果は限定的</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号交差点(24箇所)は<b>全て残存し、交差点部通過時の速度低下が残存</b></li> <li>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、<b>定時性が向上されない</b></li> </ul>	
配慮すべき事項	緑地景観への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの区間において<b>親水緑化空間の連続的な確保が可能</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部区間での<b>親水緑化空間の確保にとどまる</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの区間において<b>親水緑化空間の連続的な確保が可能</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>親水緑化空間の確保が困難</b></li> </ul>
	沿道地域環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>重要施設への影響</li> <li>東西市街地の交通の連携確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公園や医療施設等の<b>重要施設を回避できない</b></li> <li>東西市街地の<b>交通の連携が確保される</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公園や医療施設等の<b>重要施設を回避できる</b></li> <li>東西市街地の<b>交通の連携が確保される</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公園や医療施設等の<b>重要施設を回避できる</b></li> <li>東西市街地の<b>交通の連携が確保される</b></li> </ul>
	工事中的影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>全線において開削工法による施工となり<b>現道交通への影響が大きい</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下区間では開削工法による施工となり<b>現道交通への影響が大きい</b>が、高架区間では地下区間より影響が小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備延長の7割以上を占める地下空間では開削工法による施工となり、<b>現道交通への影響が大きい</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部区間で車線幅員が減少するが、<b>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</b></li> </ul>
	経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>経済性に<b>最も劣る</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案③、案④に比較して<b>経済性に劣る</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案④に対して<b>経済性に劣る</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>経済性に最も優れる</b></li> </ul>
		約1,200～1,400億円	約1,050億円～1,250億円	約900～1,100億円	約85～170億円

※比較表の着色部  は、アンケートまたはヒアリングで重視されている上位の項目。

# 3-4) 住民アンケート・団体ヒアリング 出入口(ランプ)に関する意見

○中間出入口(ランプ)位置の検討にあたり、アンケート・団体ヒアリングの自由意見の中から、現在の利用状況や今後の利用方針等に関する意見を整理。

主な意見	分類
<p>&lt;札幌駅バスターミナル&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>JR札幌駅-新千歳空港間の直行連絡バスを運行しており、<b>国道5号創成川通を通行し、札幌北IC-新千歳空港IC間を利用している。【バス】</b></li> <li>国道5号創成川通の整備により、<b>JR札幌駅周辺から新千歳空港へ直行する連絡バス</b>の利用者数の増加が見込めることから、便数を増やすことも視野に入れていきたい。【バス】</li> <li>本州の他都市と比較すると、札幌は、都心部から最寄のICまで距離が遠く、都市間高速バスの運行においても、<b>札幌駅前から高速道路のICに乗り入れるまでに時間がかかっている。【バス】</b></li> </ul> <p>&lt;新たな札幌駅バスターミナルとの接続&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>北海道新幹線開業により再編される札幌駅バスターミナルへのアクセス</b>など、具体的な使い勝手の良さなどを十分検討すべきである。【札幌市】</li> <li><b>新幹線駅、バスターミナル等、関連開発との一体開発計画</b>を望む。</li> </ul>	札幌駅へのアクセス
<ul style="list-style-type: none"> <li>国道5号創成川通が整備されると、搬送時間が短縮され、<b>北海道大学病院や天使病院等へ早く到着することができるため、整備に期待している。【消防】</b></li> <li>札幌北ICから札幌都心へのアクセスが混雑し過ぎ。近郊都市から札幌都心に入るのが不便であり、特に<b>高度医療機関へ時間掛かり過ぎる</b>、と思います。</li> <li>医療部門においては、<b>高次医療施設が集中する札幌都心部への地方からの時間距離を短縮</b>することが重要と思います。</li> </ul>	札幌都心部の救急搬送
<ul style="list-style-type: none"> <li>食品や生活用品を製造する原料が港に届き、<b>石狩湾新港にある工場で製造して、消費地である札幌都心部へ輸送</b>されている現状を踏まえると、都心へのアクセスを良くするための道路整備は重要だと考えている。【運輸】</li> <li>国道5号創成川通が整備された場合、<b>地方から都心部へ直接配送される貨物輸送への活用</b>、また、<b>国道5号創成川通をルートに入れた、新たな経路設定や物流施設の整備</b>が考えられる。【運輸】</li> </ul>	札幌都心部の物流輸送
<ul style="list-style-type: none"> <li>海外からの旅行者もレンタカー利用が増加していると聞いており、<b>札幌市内の宿泊施設から目的地へのスムーズな移動</b>を実現する必要がある。</li> </ul>	札幌都心部の観光地へのアクセス
<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の札幌都心部と新千歳空港とを結ぶ空港連絡バスは、国道36号等を通行する区間が長いので、かなりの所要時間を要している。国道5号創成川通の整備による<b>空港連絡バスの速達性向上</b>は、大変重要である。【商工会】</li> <li>現在、<b>空港や港湾が札幌都心部と規格の高い道路で繋がっていない</b>。他都市をみても、港と都心部が繋がっていないところは少なく、空港や港湾と都心部を結ぶ高規格幹線道路の整備が必要である。【商工会議所】</li> </ul>	札幌都心部から千歳方面へのアクセス
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>北海道新幹線の延伸</b>により、ニセコから札幌の所要時間が約25分となるが、新小樽駅(小樽市天神)で降車するのではなく、<b>札幌を拠点として、観光バスやレンタカー等で小樽へ来訪</b>する人が増加すると想定しており、幹線道路が混雑すると時間が読めないため、問題だと感じている。【小樽市】</li> </ul>	札幌都心部と小樽方面へのアクセス
<ul style="list-style-type: none"> <li>現状、札幌北ICで渋滞しており、都心部と高速道路ICのアクセス強化が経済界の中では重要であり、ネットワーク全体としても、高速道路ICで渋滞が頻発するなど脆弱なため、<b>交通結節点の強化が必要</b>である。【商工会議所】</li> <li>都心アクセス道路と現道との合流部を含め、交通円滑化の確保に配慮すべきである。また、工事中の迂回路確保や円滑性確保が非常に重要である。【札幌市】</li> </ul>	札幌自動車道との円滑な接続
<ul style="list-style-type: none"> <li>何よりも大切なのは、<b>毎日の通勤がスムーズに行けること</b>。そして、<b>主要国道5号・12号・36号・274号へのアクセス</b>を重点に改造すると、自動的に車はスムーズに流れると思います。</li> </ul>	国道274号との円滑な接続

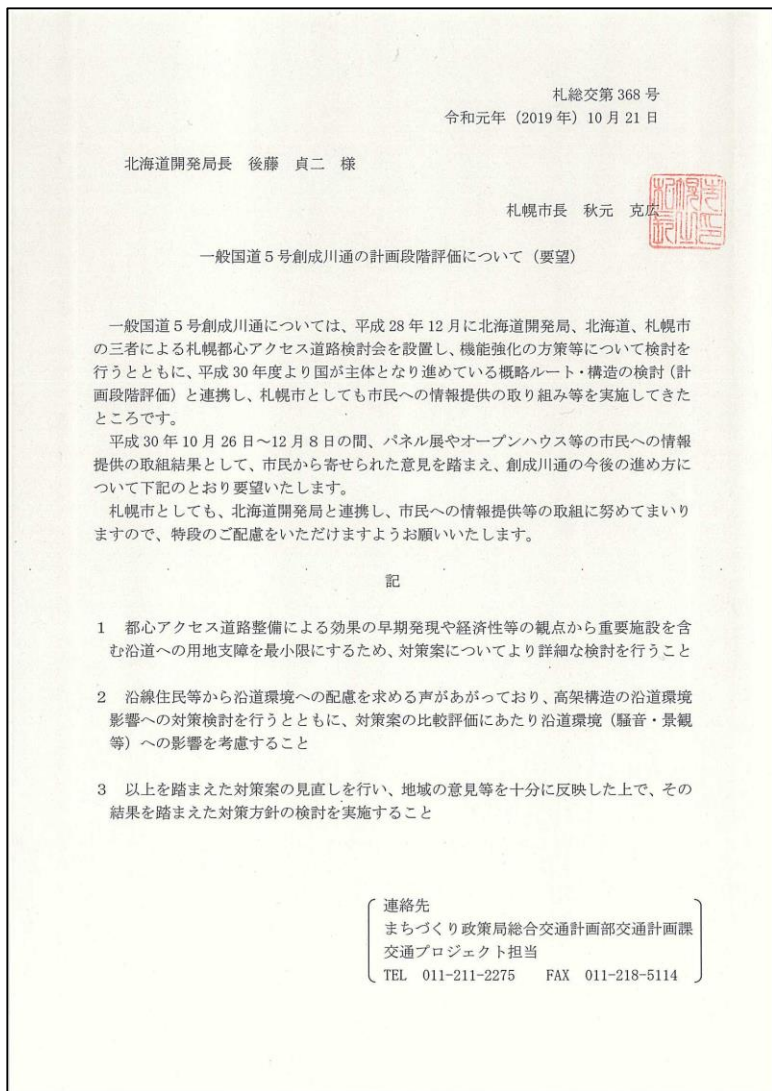


利用目的・必要性	出入口(ランプ)
<ul style="list-style-type: none"> <li>札幌駅へのアクセス</li> <li>札幌都心部への救急搬送・物流輸送</li> <li>札幌都心部への通勤・買物・レジャー</li> <li>札幌都心部⇄新千歳空港や道内各地の観光地へのアクセス</li> </ul>	都心ランプ
<ul style="list-style-type: none"> <li>札幌自動車道との円滑な接続</li> <li>国道274号との円滑な接続</li> <li>札幌都心部⇄小樽方面へのアクセス</li> <li>札幌都心部→新千歳空港や道内各地の観光地へのアクセス</li> </ul>	北31条付近ランプ

# 3-5) 地域意見聴取、市民への情報提供を踏まえた札幌市要望

○札幌市が計画段階評価と連携して行ったパネル展、オープンハウスの結果を踏まえ、対策案の詳細検討と市民への情報提供を要望。

## ▼札幌市の要望内容



## ▼住民意見 (参考)

<重要施設や家屋等への影響>

○周辺への悪影響を最小限にしてほしい。(騒音・振動・粉塵・日照)。  
【P44 オープンハウス意見】

<高架化による沿道環境の悪化懸念>

○沿線住居者は車が増えると騒音・排気ガス・事故などが増えて生活環境が悪くなる。特に高架構造は圧迫感があり、騒音・排気ガス・日照がまともに影響するので絶対に反対する。

【P32 住民アンケート意見】

○高架構造は騒音・振動のほか、雪の影響が不安。札幌新道や歩道橋等では、つららの心配や、雪が落ちてくる影響が実際にある。

【P44 オープンハウス意見】

○せっかくの観光都市なので街の景観や自然に配慮した道路整備を望む。

【P30 住民アンケート意見】

<整備効果の早期発現>

○北海道の中心都市へのアクセスは、インバウンドやビジネスのほか近隣住民にとっても重要であり、北海道全体のイメージアップや、経済伸長のために将来ビジョンを持って早期に取り組むべき。

【P31 住民アンケート意見】

○新幹線開業やバスターミナルの集約も踏まえながら検討する必要がある。

【P44 オープンハウス意見】

## 4. 対策案の詳細検討



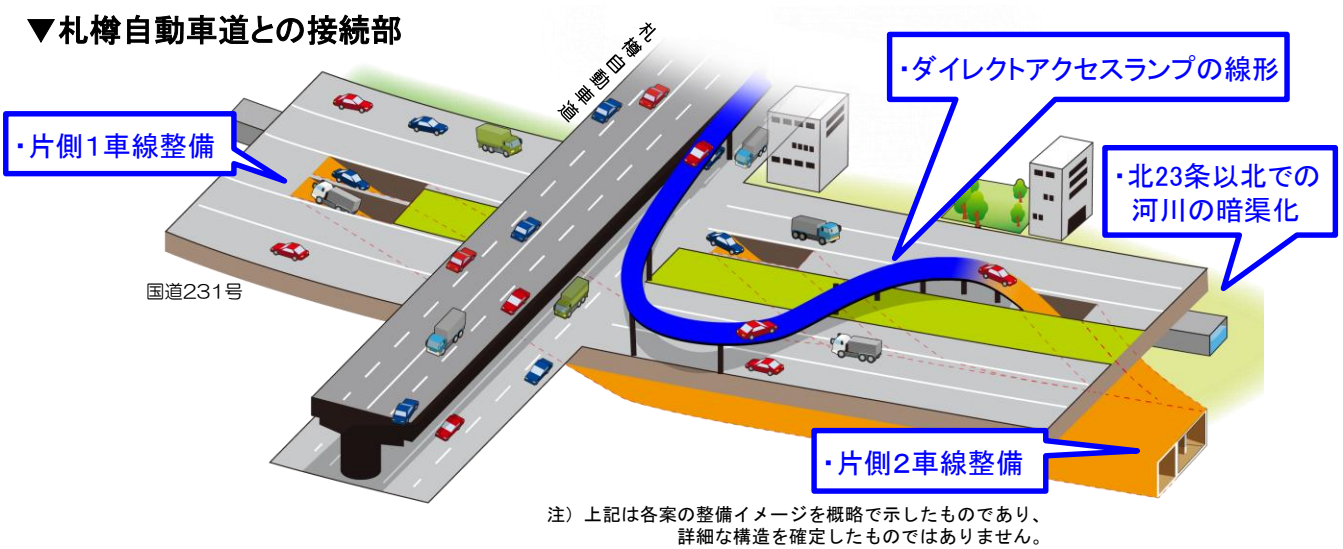
# 4-1) 対策案の詳細検討

○【案①】地下整備案について、地域意見聴取結果および札幌市の要望を踏まえ、詳細に検討。  
 ○車線数、現道との接続位置、ダイレクトアクセスランプの線形等を詳細に検討した結果、一部区間において河川の暗渠化を行うことで、重要施設や家屋等を含めた周辺用地への影響を回避し、整備する。

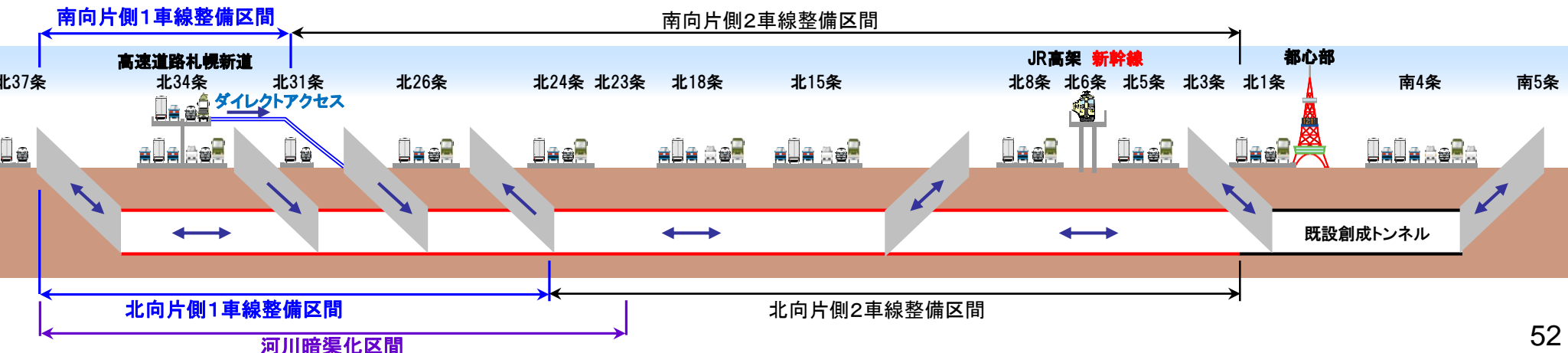
## 【案① 地下整備 詳細検討案】

- ・札幌新道や札幌自動車道と接続し、札幌都心部へ連絡する区間は片側2車線で整備
- ・北34条交差点部は片側1車線で整備
- ・ダイレクトアクセスランプの線形
- ・北23条以北での河川の暗渠化
- ・周辺用地への影響を回避

以上を踏まえた事業費  
 約1,000～1,200億円  
 (詳細検討前:約1,200～1,400億円)



## ▼整備イメージ



# 4-2) 対策案の詳細検討

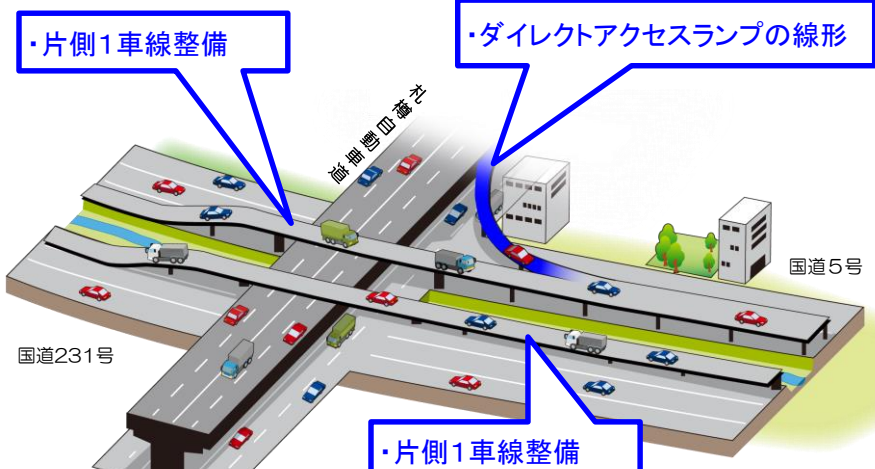
- 【案②】一部高架整備案について、地域意見聴取結果および札幌市の要望を踏まえ、詳細に検討。
- 車線数、現道との接続位置、ダイレクトアクセスランプの線形等を詳細に検討した結果、周辺用地への影響を低減。
- 環境対策(騒音・振動等への対策)についても必要に応じて検討予定。

## 【案② 一部高架整備 詳細検討案】

- ・札幌新道や札幌自動車道と接続し、札幌都心部へ連絡する区間は片側2車線で整備
- ・北34条交差点部は片側1車線で整備
- ・ダイレクトアクセスランプの線形
- ・周辺用地への影響を低減

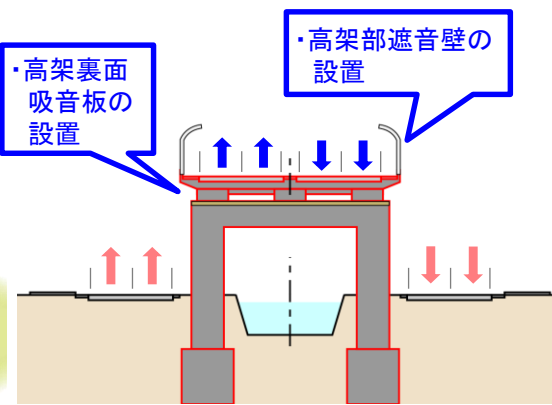
以上を踏まえた事業費  
 約1,000~1,200億円  
 (詳細検討前:約1,050~1,250億円)  
 ※今後、必要に応じて環境対策を実施

### ▼札幌自動車道との接続部



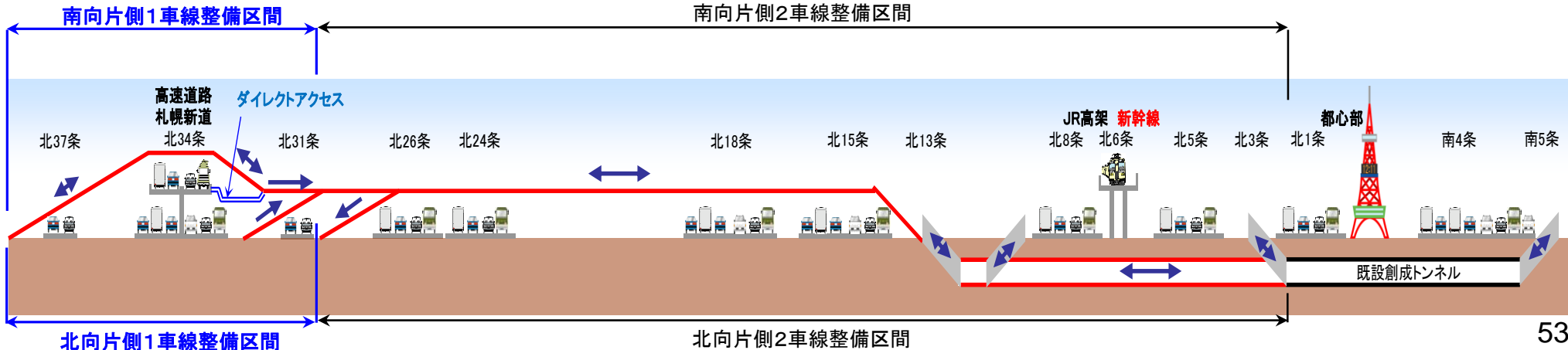
注) 上記は各案の整備イメージを概略で示したものであり、詳細な構造を確定したものではありません。

### ▼環境対策の例 (今後、必要に応じて検討)



注) 環境対策は環境影響を詳細に把握した結果、必要に応じて実施するものであり、対策案の概算費用には計上していないが、一般的な遮音壁や吸音板の設置を高架部に実施した場合、150億円程度の追加費用を要する見通し。

### ▼整備イメージ



# 4-3) 対策案の詳細検討

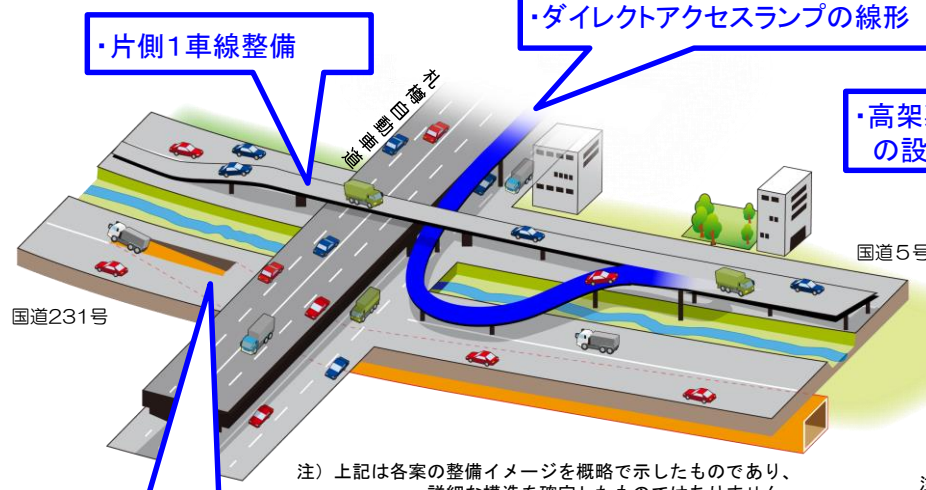
- 【案③】上下線構造分離案について、地域意見聴取結果および札幌市の要望を踏まえ、詳細に検討。
- 車線数、現道との接続位置、ダイレクトアクセスランプの線形等を詳細に検討した結果、周辺用地への影響を回避。
- 環境対策(騒音・振動等への対策)についても必要に応じて検討予定。

## 【案③ 上下線構造分離 詳細検討案】

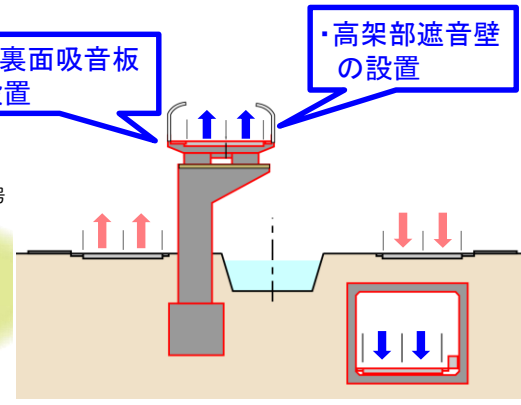
- ・札幌新道や札幌自動車道と接続し、札幌都心部へ連絡する区間は片側2車線で整備
- ・北34条交差点部は片側1車線で整備
- ・ダイレクトアクセスランプの線形
- ・周辺用地への影響を回避

以上を踏まえた事業費  
 約850~1,050億円  
 (詳細検討前:約900~1,100億円)  
 ※今後、必要に応じて環境対策を実施

### ▼札幌自動車道との接続部



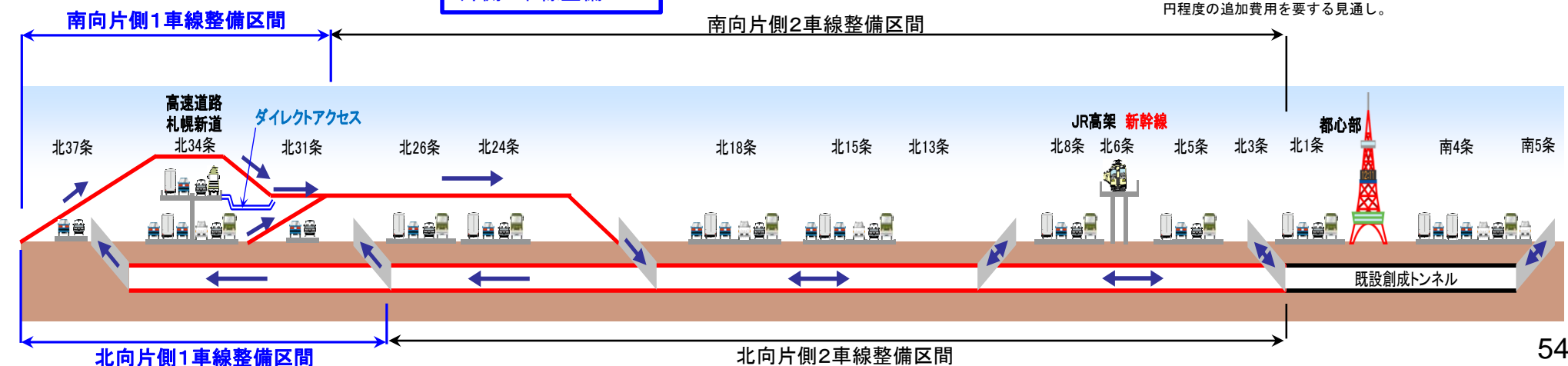
### ▼環境対策の例 (今後、必要に応じて検討)



注) 上記は各案の整備イメージを概略で示したものであり、詳細な構造を確定したものではありません。

注) 環境対策は環境影響を詳細に把握した結果、必要に応じて実施するものであり、対策案の概算費用には計上していないが、一般的な遮音壁や吸音板の設置を高架部に実施した場合、50億円程度の追加費用を要する見通し。

### ▼整備イメージ

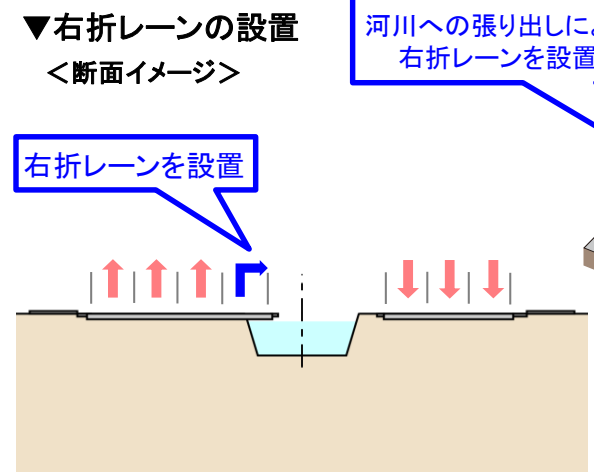


# 4-4) 対策案の詳細検討

- 【案④】現道活用案について、現道区間において交差点改良を検討。
- 右折レーンがなく、右折車の滞留による交通障害のある交差点に関して、右折車線の新設を検討。

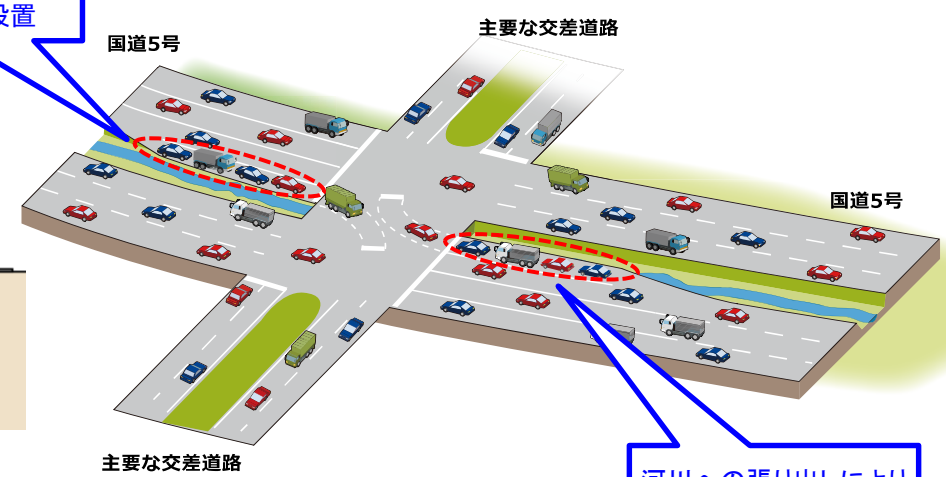
## 【案④ 現道活用 詳細検討案（平面交差点改良）】

- ・右折レーンがなく、右折車の滞留による交通障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
  - ・右折レーンの構造や交差道路の車線数について詳細な検討を実施
- 以上を踏まえた事業費  
約85~170億円  
(詳細検討前:約85~170億円)



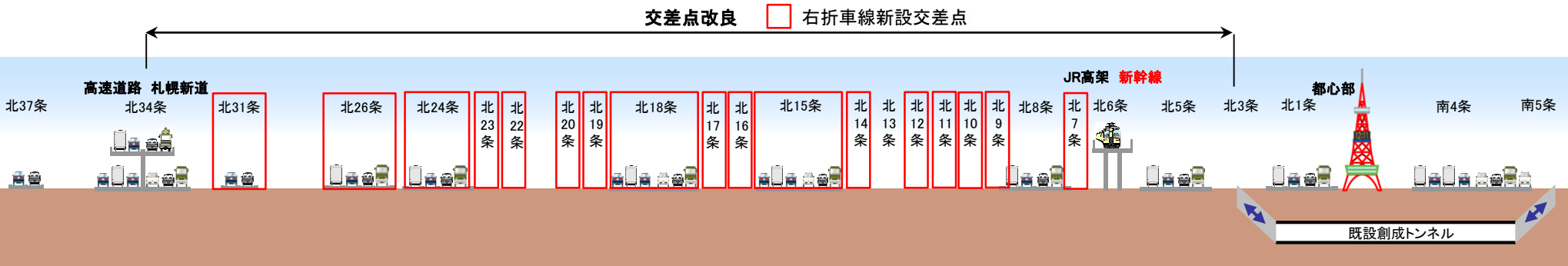
河川への張り出しにより  
右折レーンを設置

### ▼交差点改良イメージ



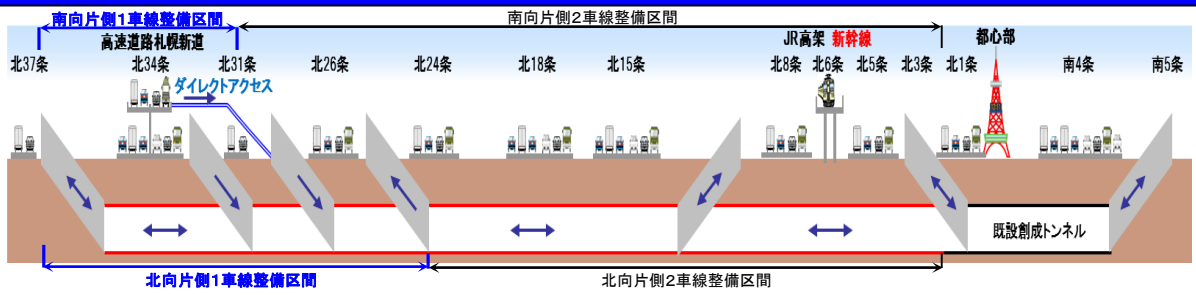
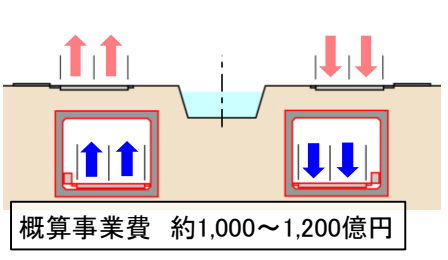
河川への張り出しにより  
右折レーンを設置

注) 上記は各案の整備イメージを概略で示したものであり、  
詳細な構造を確定したものではありません。

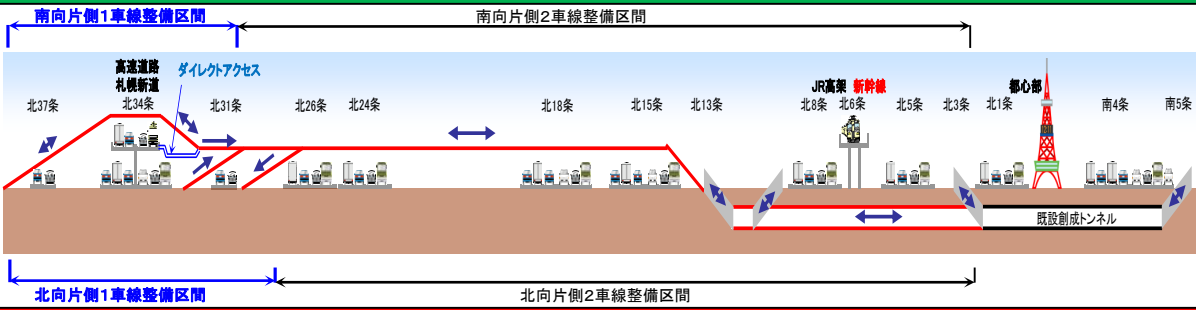
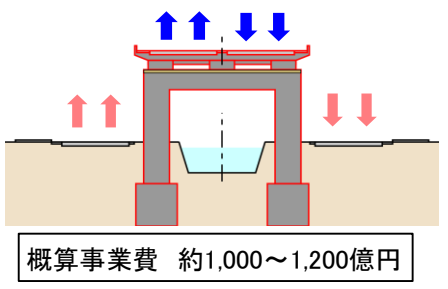


# 4-5) 対策案の詳細検討

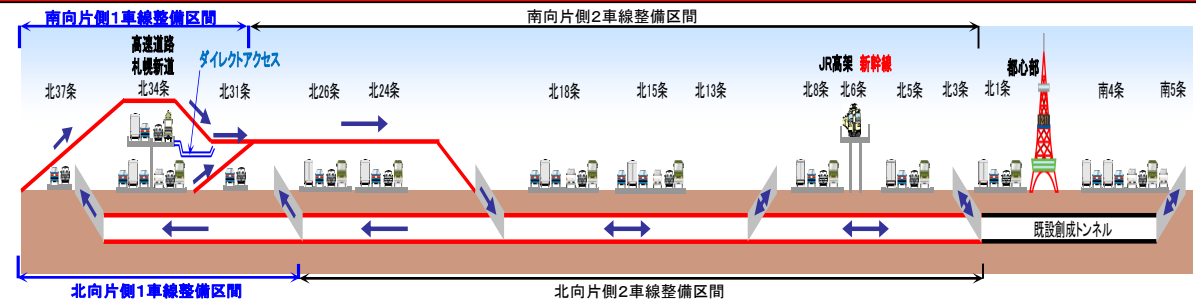
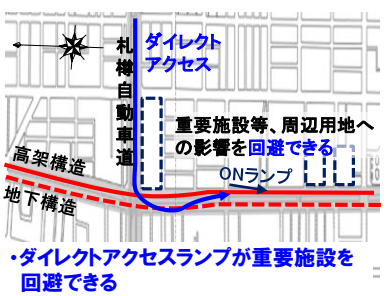
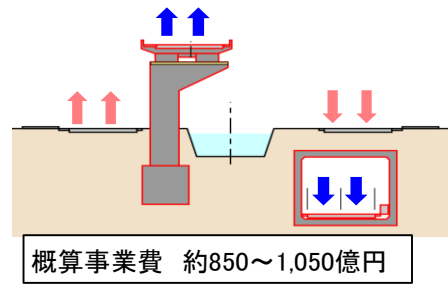
## 【案① 地下整備 詳細検討案】 地下構造で全線別線整備を行う案



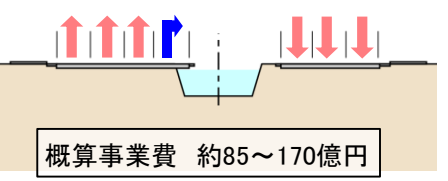
## 【案② 一部高架整備 詳細検討案】 高架構造で別線整備する案 (創成トンネルと連続する都心部は地下構造で整備)



## 【案③ 上下線構造分離 詳細検討案】 案①地下構造と案②一部高架構造を組み合わせた案



## 【案④ 現道活用 詳細検討案 (平面交差点改良)】 現道活用 (交差点部の右折車線設置等) を行う案



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。

# 4-6) 対策案の詳細検討

対策案の考え方		【案①】地下整備 詳細検討案 (上下線地下構造)	【案②】一部高架整備 詳細検討案 (都心部地下構造)	【案③】上下線構造分離 詳細検討案 (高架地下組合せ+都心部地下構造)	【案④】現道活用 詳細検討案 (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅行速度は制限速度と同程度まで向上</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	
	新幹線札幌延伸等を見据えた効果の発現	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>重要施設が支障となるため、効果の発現に時間がかかることが懸念</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じて港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上</li> <li>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となる可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>無積雪期は港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上するが、冬期は積雪や凍結の影響により、港湾・空港と札幌都心部間の定時性の向上が阻害される</li> <li>危険物積載車両の通行制限は生じない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下構造区間では、年間を通じて港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上するが、高架構造区間では、積雪や凍結の影響により定時性の向上が限定的</li> <li>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</li> <li>一方(右折方面向きトンネル)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となる可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平面交差点改良のため定時性向上効果が小さい</li> <li>危険物積載車両の通行制限は生じない</li> </ul>	
	札幌都心部発着の物流交通とその他交通の分離	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>冬期における定時性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	
配慮すべき事項	緑地景観への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部区間での親水緑化空間の確保にとどまる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>親水緑化空間の確保が困難</li> </ul>	
	沿道地域環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道環境(景観・騒音等)の影響</li> <li>重要施設を含む沿道用地への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地下構造区間が大半を占めるため、沿道環境への影響が少なく、現道交通の転換による騒音の軽減が期待</li> <li>公園や医療施設等の重要施設を含む用地支障を回避できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高架部への騒音対策は実施できるが、景観への影響が懸念</li> <li>公園や医療施設等の重要施設を含む用地支障を回避できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高架部への騒音対策は実施できるが、景観への影響が懸念</li> <li>公園や医療施設等の重要施設を含む用地支障を回避できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高架構造区間が存在しないため、沿道環境への影響は少ない</li> <li>公園や医療施設等の重要施設を含む用地支障を回避できる</li> </ul>
	東西市街地の交通の連携確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西市街地の交通の連携が確保される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部で東西市街地間の交通断が発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西市街地の交通の連携が確保される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西市街地の交通の連携が確保される</li> </ul>	
工事中の影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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小さい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備延長の7割以上を占める地下空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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>		
経済性	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事内容等の経済性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案③、案④に比較して経済性に劣る</li> <li>約1,000～1,200億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案③、案④に比較して経済性に劣る</li> <li>約1,000億円～1,200億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>案④に対して経済性に劣る</li> <li>約850～1,050億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>経済性に最も優れる</li> <li>約85～170億円</li> </ul>	

詳細検討の結果、追加・修正した項目

追加・修正した項目に伴い内容が変更となるもの

## **5. 今後の進め方（案）**

# 5-1) 今後の進め方(案)

## 1. 道路整備の必要性

### 【課題】

- 北海道新幹線札幌延伸の効果を全道に波及させ、札幌都心部に集積する観光・暮らし・防災等の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。
- 札幌都心部で進展する再開発や企業、経済活動の活性化のためには、札幌都心部への物流・人流の安定性や定時性に課題。
- 道央都市圏等から札幌市への救急搬送時における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。

### 【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

## 2. 地域意見聴取のまとめ

- 政策目標の達成のためには、「都心部～札幌北IC間の速達性・定時性の向上」、「札幌北ICの出口渋滞解消」、「冬期における定時性の向上」がアンケート及びヒアリング双方で重視されている。
- 事業にあたって配慮すべき事項として、アンケート・ヒアリングともに「工事中の交通規制の影響」があげられ、アンケートでは「建設に要する費用」、ヒアリングでは「重要施設や家屋等への影響」についても、特に重要だと思ふ項目としてあげられている。
- 自由意見では、「着工・完成要望に関する意見」が最も多く、一方で「沿道住民や道路をよく利用する人の意見を反映すべき」「どのような道路になるのかイメージがわきにくい」等の意見も出されている。

### 【札幌市からの要望】

- 札幌市からは、市民より寄せられた意見等を踏まえ、重要施設を含む沿道への用地支障を最小限にするため、対策案について詳細な検討を行うとともに、対策案の比較評価にあたり沿道環境(騒音・環境等)への影響を考慮するよう、要望が出されている。

## 3. 対策案の詳細検討

- 地域意見聴取(第1回)結果や市民への情報提供を踏まえた札幌市要望を踏まえて、対策案の詳細検討を実施。

## 4. 今後の進め方(案)

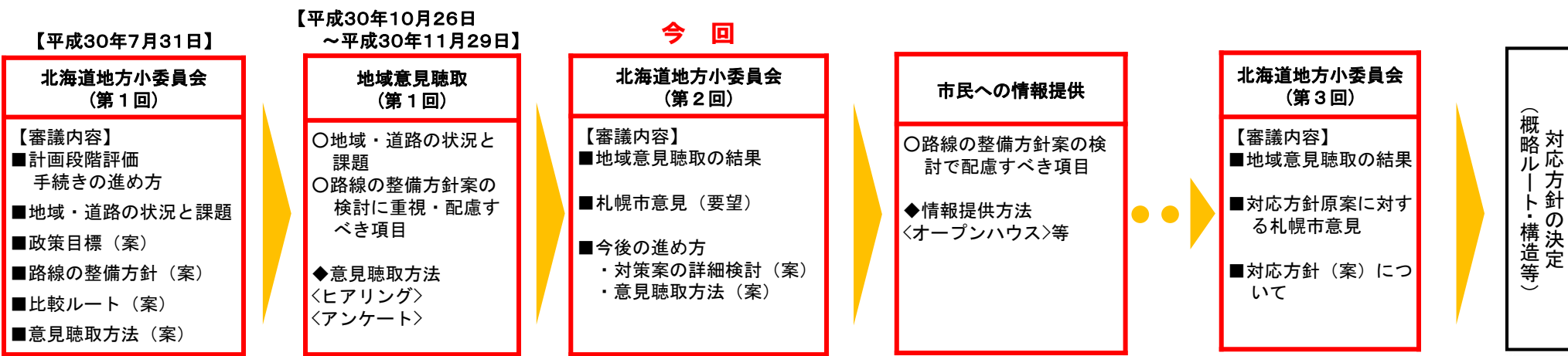
- 対策案の詳細検討結果等についてオープンハウス等を開催し、市民への情報提供を実施(国と札幌市で連携)。



# 5-2) 今後の進め方(案)

- 札幌市から、市民より寄せられた意見等を踏まえ、重要施設を含む沿道への用地支障を最小限にすることや、沿道環境への影響について配慮するよう、要望があり、対策案の詳細検討を実施。
- 対策案の詳細検討結果についてオープンハウス等を開催し、市民への情報提供を実施(国と札幌市で連携)し、対応方針(案)の検討に反映する予定。

## ▼今後の計画段階評価の進め方(案)



## ▼市民への情報提供の実施(案)

手法	対象者	情報提供内容(案)
オープンハウス	札幌市民	①地域意見聴取結果概要 ・対策案の比較・検討に際し重視すべき項目 ・対策案の比較・検討に際し配慮すべき項目 ②対策案の比較評価結果 ③札幌市の意見(要望) ④対策案の詳細検討結果 ⑤詳細検討案による比較表

## 第6回 札幌都心アクセス道路検討会

# 札幌市資料

## < 内 容 >

### **1 市民との情報共有の取組について (P. 1~P. 3)**

- ・これまでの取組状況
- ・オープンハウスの開催予定

### **2 親水緑地空間の形成について (P. 4~P. 7)**

- ・札幌駅交流拠点のまちづくり
- ・創成川通アンダーパス連続化事業(創成川公園)における取組の紹介

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)
- ◆札幌市強靱化計画(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

第3回検討会

第4回検討会

第5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

オープンハウス、ワークショップの開催

パネル展、オープンハウスの開催

平成29年度

平成30年度

## 計画段階評価 (H30.7~)

第1回地方小委員会

地域意見聴取

第2回地方小委員会

第6回検討会

オープンハウスの開催

令和元年度

- 都心アクセス道路に関する検討状況について市民との情報共有を図るため、「オープンハウス」を開催する。

### 開催の目的

地域の意見等を十分に反映したうえで、その結果を踏まえた対策案の検討を行うため、市民への情報提供を行うもの。

- 平成30年10月～11月に実施した意見聴取結果の概要や、これまでの経緯をオープンハウス参加者に説明し、オープンハウスの位置づけを理解してもらう。
- 札幌市の意見や地域からの要望事項を踏まえた各案の詳細検討結果について、イメージ図を用いて各検討案の内容や特徴を視覚的に理解してもらう。
- 詳細検討の結果、追加修正した配慮すべき事項について説明し、対応方針(案)の比較案を理解してもらう。

### 開催概要(予定)

(注意:現在調整中であり、変更の可能性がある)

会 場 : 北・東区民センター、札幌駅前通地下歩行空間、札幌市役所

周知方法 : 記者発表、ホームページ、イベント冊子、地デジデータ放送、スマホアプリ等

情報提供の内容

- 前回のオープンハウスで提供した課題や効果に関する情報に加えて、第2回地方小委員会の内容や、各対策案のイメージ図を提示予定。

情報提供の方法

- 第2回地方小委員会の内容や各対策案のイメージ図などのパネルを掲示し、職員がついて丁寧に説明を行う。

<参考>これまでのオープンハウス開催実績

年度	会場	開催日	参加者
平成29年度	札幌駅地下街アピア	1月28日(日)・29日(月)	約630名
	北区民センター	1月31日(水)	
	東区民センター	2月2日(金)	
平成30年度	札幌駅地下街アピア	11月18日(日)・19日(月)	約450名
	札幌市役所ロビー	11月28日(水)・29日(木)	
	北区民センター	11月23日(金)・24日(土)	
	東区民センター	12月7日(金)・8日(土)	



北区民センター(平成29年度)



札幌駅地下街アピア(平成30年度)

- 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、「札幌駅交流拠点まちづくり計画(H30.9)」及び「札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想(R元.10策定予定)」を策定。
- 「つながりの軸」に位置付けられている創成川通については、創成川に面して一体的にみどりが感じられる空間の形成を目指すこととしている。

## 札幌駅交流拠点まちづくり計画 (H30.9)

現状・課題

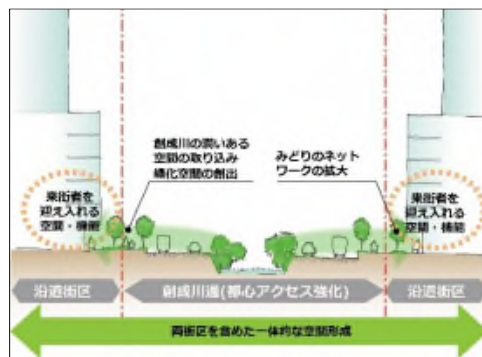
- 北海道の玄関口としてにぎわい空間や滞留空間を充実させる必要がある
- 札幌の開拓の象徴である創成川に面した東西市街地の一体的な街並みやにぎわいの創出が求められる
- 積雪寒冷都市の気候特性を踏まえた快適な都市空間の充実を図る必要がある



創成川通

- 1) 道都の玄関口にふさわしい風格とにぎわいのある顔づくりを進める
- 2) 歩行者中心の回遊性の高い空間を形成する
- 3) 北海道・札幌の気候特性に対応した空間を形成する

▶ 創成川通(つながりの軸)は、川を挟んで一体的にみどりが感じられる空間を形成します。



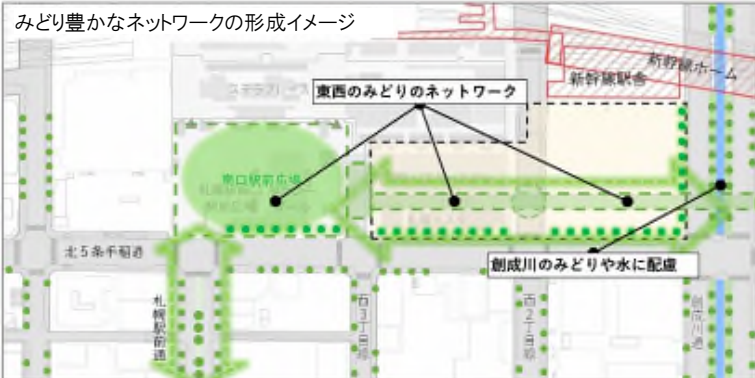
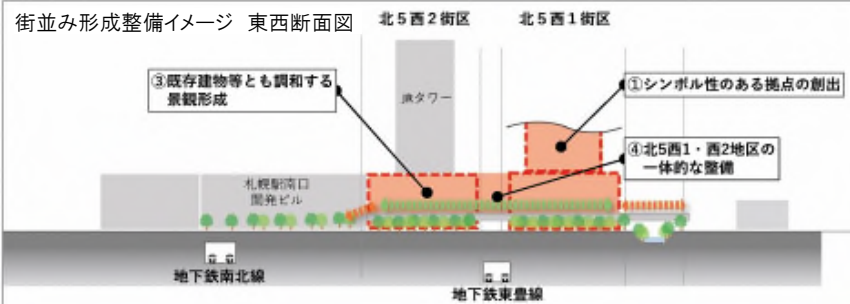
創成川通沿道の空間形成のイメージ

取組の方向

## 札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想(案) ※策定中

### ▼みどり豊かなネットワークの形成

- 南口駅前広場から創成川通までの緑化など、都心のみどりのネットワークの形成を図ります。
- 創成川のみどりや水に配慮した空間の形成を図ります。



- 札幌市では、平成14年度～平成22年度にかけて、札幌都心部の交通混雑緩和や都市空間の有効利用を図る目的で、「創成川通アンダーパス連続化事業」を実施。

### ▼事業概要

- 創成川通では、昭和47年に開催された札幌オリンピックを契機に、2か所のアンダーパスを含む片側4車線の道路が整備された。
- 創成川のアメニティの回復を訴える市民団体が平成3年に発足し、2つのアンダーパスを連続化し、その地上部を緑化するという提案がなされた。
- 平成10年に道路について都市計画決定、平成16年から事業を実施。川の両岸を繋ぎ、水と緑に親しめる交流・憩いの場が整備され、平成23年4月に創成川公園がオープン。



■整備前



■整備後



【親水緑地空間】

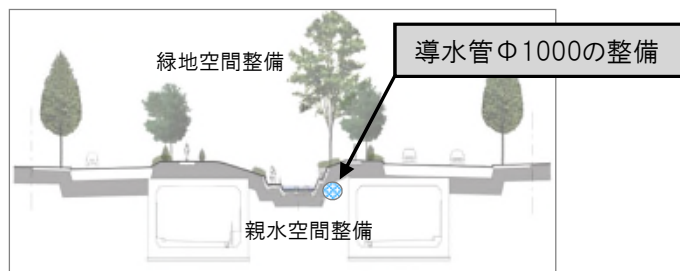
- 創成川の改修にあたっては、親水性の高い快適な水辺空間の創出が求められた。
- そのため、高低差の大きい区間では、川の流れを感じながら散策ができるよう、二段護岸による整備とし、水辺へのアプローチ階段、飛び石等を設置した。
- さらに、親水性の向上として、河川の水深を浅くし、流速を抑制するための導水管を設置。



親水緑地空間



二段護岸による整備



導水管の整備

【官民連携による運営】

- 地域分断の解消や、地域住民の交流空間として設置された狸二条広場活用の窓口組織として、札幌市や地元商店街等の官民連携による「狸二条広場運営協議会」を設立。
- 当協議会は、狸二条広場でのイベント時の市への事前相談や広場の利用に関する公園の占用等の手続き、地元への周知等を実施。
- 当協議会自身もイベントの実施主体となり、夏期のビアガーデンや秋祭りでの広場活用など、地域の賑わい創出に向けた様々な取組を実施。
- また、創成川公園では、札幌商工会議所青年部主催の「創成川キャンドルストリーム」など、様々なイベントを実施。



狸二条広場でのイベント開催状況



創成川キャンドルストリーム

【アートワーク】

- 親水緑地空間の魅力の向上と散策の促進を目的に、緑地空間にアートワークを設置。
- 芸術家による彫刻作品や芸術作品、全18作品を設置している。
- デザイン検討委員会における「実際に使ったり触れたりできるものが望ましい」との指摘を踏まえ、作品を設置。
- 各作品は、公園全体を歩きながら、物語が感じられる配置となっている。



「スノーリング」(作:西野 康造氏)



「2nd MOIWA」(作:団塚 栄喜氏)



「天秘」(作:安田 侃氏)

【分野横断的な検討体制】

- 平成17年より、具体的なデザイン検討を進めるための「創成川通デザイン検討委員会」を設立。

■デザイン検討委員会の概要

開催期間: H17~H22

委員: 篠原修氏(委員長)、小林英嗣氏、笠康三郎氏

目的: 市の上位計画に基づき、具体的なデザイン計画の立案や施工段階における現場監修等を実施

■異なる分野の専門家によるデザインチームの形成

- 詳細なデザイン検討を行うためのデザインチームを、ランドスケープ、建築、照明、都市計画等の分野の専門家が集まり1つのチームを形成。
- デザインの一貫性を保つことが可能な組織づくりが必要という検討委員会の意向を踏まえ、設計段階～施工段階において、デザインチームが継続的に関与。



創成川通整備におけるデザイン検討体制