札幌都心アクセス道路検討会（第７回）

日　　時：令和２年３月２日（月）

開催方法：書　面　開　催

議　事　次　第

１．開会

２．議事

（１）計画段階評価（地方小委員会）の結果

（２）創成トンネルにおける安全設備等の設置事例

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。

資料１

社会資本整備審議会　道路分科会

第２３回北海道地方小委員会

議事次第

日　時：令和２年２月２７日（木）　１０時００分～１２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３Ｃ
（札幌市北区北７条西２丁目９）

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３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

	片石（かたいし）	温美（あつみ）	中央大学研究開発機構　教授（客員）
	加藤（かとう）	由紀子（ゆきこ）	北海商科大学　教授
	島本（しまもと）	和明（かずあき）	日本医療大学　総長
	菅井（すがい）	貴子（たかこ）	気象防災キャスター
	髙橋（たかはし）	清（きよし）	北見工業大学　教授
○	田村（たむら）	亨（とおる）	北海商科大学　教授
	平岡（ひらおか）	祥孝（よしゆき）	札幌大谷大学　教授
	山崎（やまざき）	幹根（みきね）	北海道大学大学院　教授

※○：委員長
※敬称略、五十音順

社会資本整備審議会　道路分科会　第２３回北海道地方小委員会

議事概要

１．日　時　令和２年２月２７日（木）１０時００分～１１時３０分
２．場　所　ＴＫＰカンファレンスセンター　カンファレンスルーム３Ｃ
　　（札幌市北区北７条西２丁目９）
３．出席者
［委員長］
　田村　亨　　北海商科大学　教授
［委 員］
　島本　和明　　日本医療大学　総長
　菅井　貴子　　気象防災キャスター
　髙橋　清　　北見工業大学　教授
　山崎　幹根　　北海道大学大学院　教授

４．議　事
⑴計画段階評価について　一般国道５号　創成川通　第３回目

【委員からの主な意見】
・札幌は他の都市に比べ、都心と高速道路とのアクセス性に課題がある。創成川通の整備を早期に実施するべき。

・ＪＲが運休した際の代替交通手段はバスとなるため、定時性の確保だけでなく、代替交通手段の確保という観点でも重要な路線。

・既設の創成アンダーパスと接続した際、端末となる出入口部の渋滞等が生じないよう配慮し、今後の具体的な検討を進める必要がある。

・オープンハウス（市民への情報提供の取組）では、チラシ等により案内周知を行った上で、わかりやすさに配慮し対策案のＣＧイメージ図を示す等、取り組み内容として評価できる。

・オープンハウスでは市民から多くの意見が寄せられており、創成川通のこれまでの検討の成果として、市民の感心が高まったという意味でも取り組みとして成功だったと言えるのではないか。

・【案①】地下整備案は建設費だけでなく、維持管理等の長期的視点にたった場合、費用的なメリットも考えられるのではないか。

【委員長による総括（審議結果）】
・一般国道５号創成川通の計画段階評価において、北海道地方小委員会として対応方針（案）【案①】地下整備案を了承。

以　上

国道5号　創成川通（そうせいがわどおり）

第３回　説明資料

令和２年　２月２７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．前回審議の振り返り

３．情報提供の取組み

４．対応方針（原案）の検討

５．自治体への意見照会結果

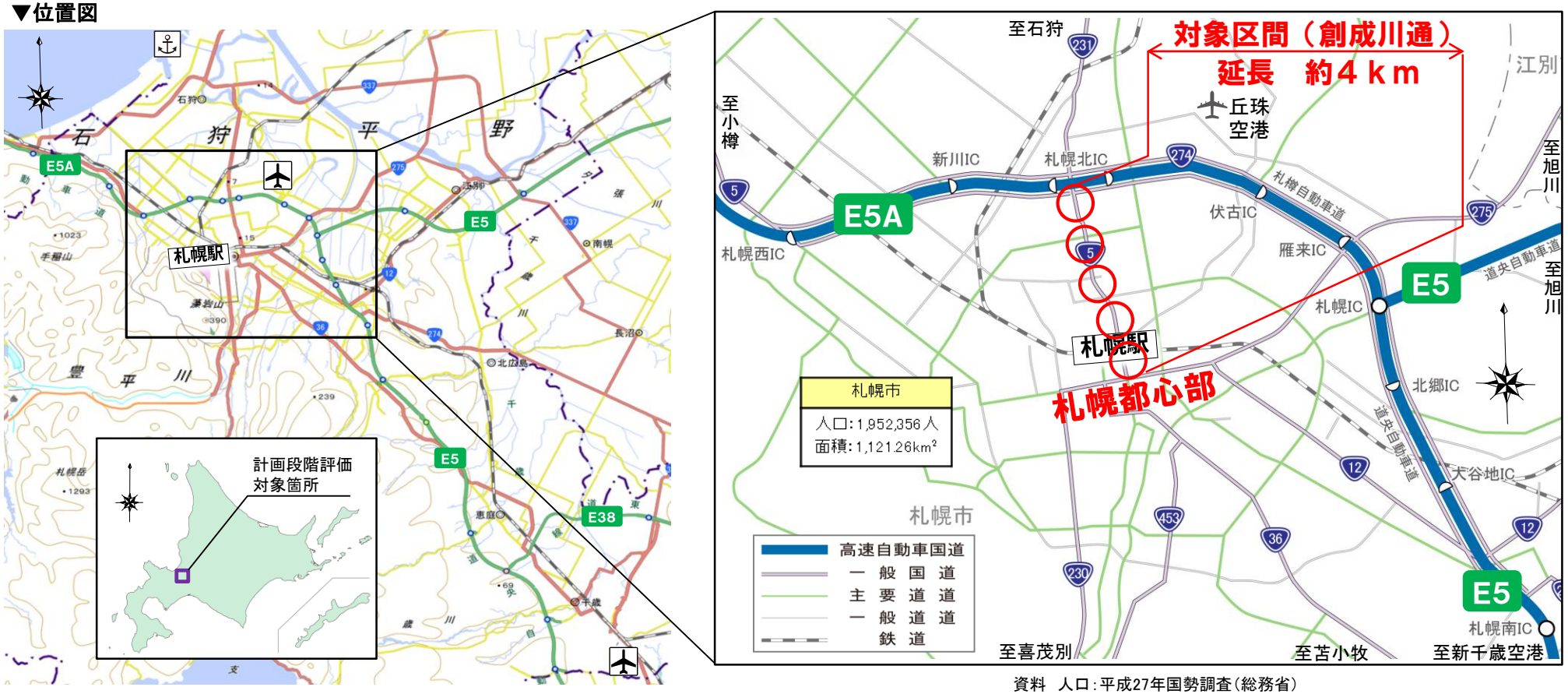
６．対応方針（案）のまとめ

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、札樽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=c1j0h0k0l0u0t0z0r0s0f1）
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）計画段階評価手続きの進め方

○創成川通におけるこれまでの検討状況について、国と札幌市が連携し令和元年12月6日～14日にかけてオープンハウス（職員常駐型パネル展）を開催し、市民への情報提供を実施。
○本委員会では市民への情報提供結果を踏まえて、対応方針（案）の検討について議論。

▼今後の計画段階評価の進め方（案）

【平成30年7月31日】
北海道地方小委員会（第１回）
【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）

【平成30年10月26日～平成30年11月29日】
地域意見聴取（第１回）
○地域・道路の状況と課題
○路線の整備方針案の検討に重視・配慮すべき項目
◆意見聴取方法
〈ヒアリング〉
〈アンケート〉

【令和元年10月25日】
北海道地方小委員会（第２回）
【審議内容】
■地域意見聴取の結果
■札幌市意見（要望）
■今後の進め方
・対策案の詳細検討（案）
・意見聴取方法（案）

【令和元年12月6日～令和元年12月14日】
市民への情報提供
○路線の整備方針案の検討で配慮すべき項目
◆情報提供方法
〈オープンハウス〉

今　回
北海道地方小委員会（第３回）
【審議内容】
■情報提供の取組
■対応方針原案の検討
■自治体への意見照会結果
■対応方針（案）のまとめ

対応方針の決定（概略ルート・構造等）

▼市民への情報提供の実施

手法	対象者	情報提供内容
オープンハウス （職員常駐型パネル展）	札幌市民	①創成川通（都心アクセス強化）について ・都心アクセス強化の必要性 ・これまでの経緯、札幌市の現状 ・政策目標、期待される効果 ・対策構造案（当初　詳細検討前） ②地域意見聴取結果概要 ・地域意見とりまとめ ・対策案の詳細検討について（札幌市の要望事項） ③対策案の詳細検討（各対策案　イラスト・CGイメージ図） ④詳細検討案の比較表 ⑤親水緑地空間の形成（創成川の現況・整備事例）

２．前回審議の振り返り

2－1） 地域意見聴取概要

第21回北海道地方小委員会資料より

■調査の概要

・住民・道路利用者へのアンケート調査、沿線自治体・関係団体へのヒアリング調査を実施。
・意見聴取期間：平成30年10月26日（金）～11月29日（木）

■アンケート調査

対象			実施数
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、各自治体が票数分の世帯を無作為抽出して郵送配布、郵送回収	札幌市約5,300世帯、小樽市約5,200世帯、江別市約5,200世帯、千歳市約5,200世帯、恵庭市約5,200世帯、北広島市約5,100世帯、石狩市約5,100世帯、当別町約4,700世帯、南幌町約3,200世帯、長沼町約4,400世帯 合計約48,600世帯
	留置き等	市役所、町役場および道の駅に調査票を常設、パネル展、オープンハウスにより郵送または投函箱による回収	合計 14箇所
	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
	観光客等	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

調査対象				実施数
札幌市周辺自治体等			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	11箇所
各団体	産業団体	商工会	一般社団法人 北海道商工会議所連合会、札幌商工会議所、小樽商工会議所、江別商工会議所、千歳商工会議所、恵庭商工会議所、石狩商工会議所、石狩北商工会議所、北広島商工会、当別町商工会、南幌町商工会、長沼町商工会	12箇所
		農水産業関連	札幌市農協、道央農協、石狩市農協、北石狩農協、石狩漁協、小樽市漁協	6箇所
		物流	北海道トラック協会、札幌地区トラック協会、運送事業者等(10箇所)	12箇所
		バス観光	北海道バス協会、旅行会社(10社)、レンタカー協会、まちづくり会社(札幌大通、札幌駅前)、さっぽろ下町づくり社、北海道観光振興機構	16箇所
	医療消防	消防	札幌市消防局、小樽市消防本部、江別市消防本部、千歳市消防本部、恵庭市消防本部、北広島市消防本部、石狩北部地区消防事務組合消防本部(石狩、当別)、南空知消防組合(南幌支署)、南空知消防組合(長沼支署)	8箇所
		病院医師会	北海道大学病院、北海道医師会、市立札幌病院	3箇所

■意見聴取内容

回答者属性（住所、性別、年齢、職業、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
・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(ヒアリングのみ)
・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り組み等について(ヒアリングのみ)

■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	－

■配布形式調査票

■自治体HP掲載（千歳市）

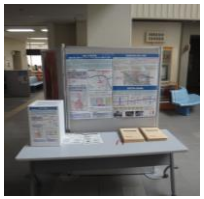
■Web（札幌開発建設部HP）

■ポスターによる情報提供

野幌ＰＡポスター

輪厚ＰＡ
デジタルサイネージ

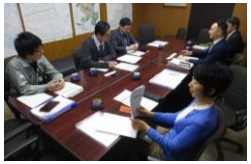
■留置き状況



石狩市役所

■ヒアリング調査実施状況

北海道



札幌市

■パネル展示状況（札幌市主催）

オーロラスクエア

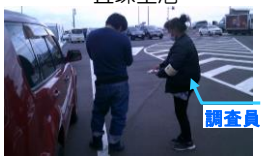
札幌駅前通地下歩行空間

■観光面談アンケート実施状況

札幌駅

丘珠空港

北海道庁　旧本庁舎



石狩「あいろーど厚田」

2－2）地域意見聴取結果概要

第21回北海道地方小委員会資料より

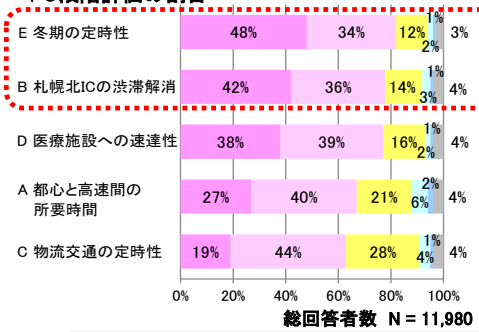
○地域意見聴取結果のうち、重視すべき項目については、「冬期の定時性」「札幌北ＩＣの渋滞解消」がアンケート及びヒアリングの双方で重視されており、ヒアリングでは、特に重要だと思う項目について、「都心と高速間の所要時間」も選択されている。

○地域意見聴取結果のうち、配慮すべき項目については、「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、特に重要だと思う項目について、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。

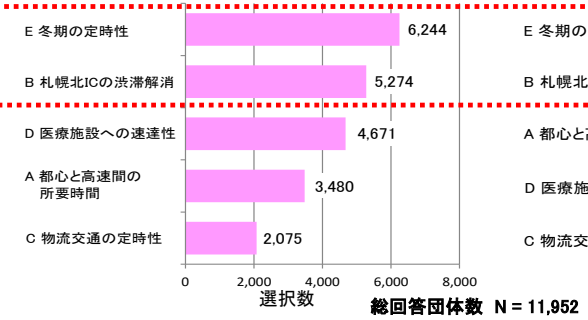
■対策案（構造）の比較・検討に際し、重視すべき項目

【アンケート】

▼5段階評価の割合

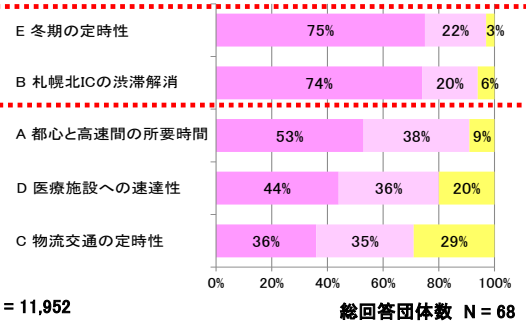


▼特に重要だと思う項目（２つ選択）

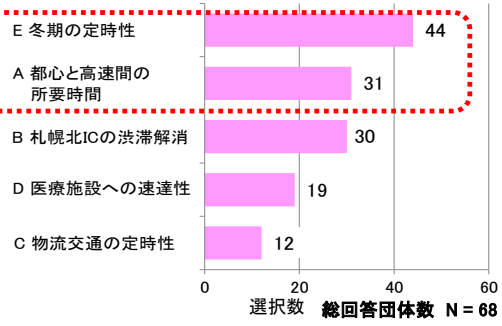


【ヒアリング】

▼5段階評価の割合



▼特に重要だと思う項目（２つ選択）

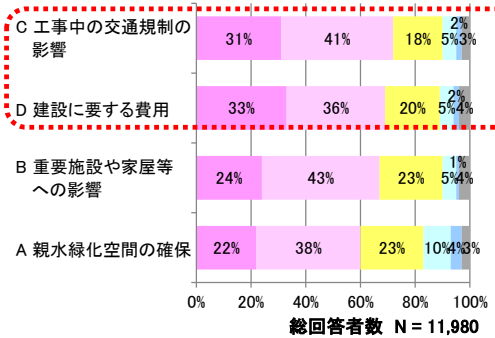


■ 特に重視すべき　■ やや重視すべき　■ どちらともいえない　■ あまり重視する必要はない　■ 重視する必要はない　■ 無回答

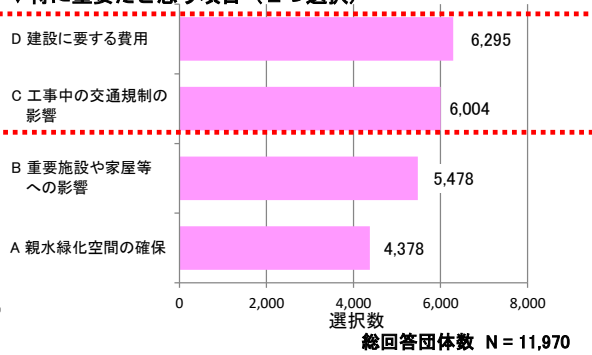
■対策案（構造）の比較・検討に際し、配慮すべき項目

【アンケート】

▼5段階評価の割合

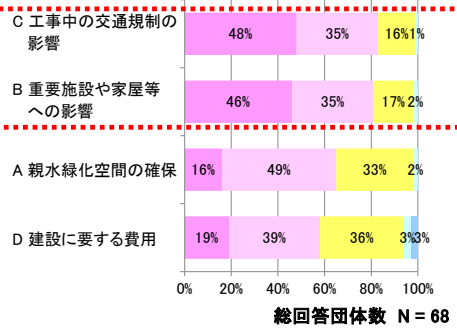


▼特に重要だと思う項目（２つ選択）

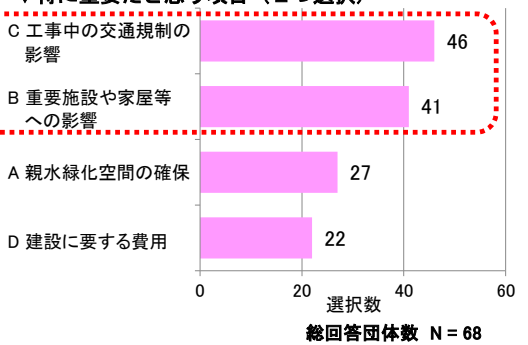


【ヒアリング】

▼5段階評価の割合



▼特に重要だと思う項目（２つ選択）



■ 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　■ 無回答

2－3） 出入口（ランプ）に関する意見

第21回北海道地方小委員会資料より

○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
＜札幌駅バスターミナル＞ ・JR札幌駅−新千歳空港間の直行連絡バスを運行しており、**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】 ・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】 ・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】 ＜新たな札幌駅バスターミナルとの接続＞ ・**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**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】 ・**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。	札幌駅へのアクセス
・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】 ・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。 ・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。	札幌都心部の救急搬送
・食品や生活用品を製造する原料が港に届き、**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**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】 ・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】	札幌都心部の物流輸送
・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。	札幌都心部の観光地へのアクセス
・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ため、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**空港連絡バスの速達性向上**は、大変重要である。【商工会】 ・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】	札幌都心部から千歳方面へのアクセス
・**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】	札幌都心部と小樽方面のアクセス
・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】 ・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】	札樽自動車道との円滑な接続
・何よりも大切なのは、**毎日の通勤がスムーズに行けること**。そして、**主要国道5号**・12号・36号・**274号**へのアクセス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。	国道274号との円滑な接続

利用目的・必要性	出入口（ランプ）
・札幌駅へのアクセス ・札幌都心部への救急搬送・物流輸送 ・札幌都心部への通勤・買物・レジャー ・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	都心ランプ
・札樽自動車道との円滑な接続 ・国道274号との円滑な接続 ・札幌都心部⇔小樽方面へのアクセス ・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	北31条付近ランプ

2－4）札幌市要望

第21回北海道地方小委員会資料より

○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

札総交第 368 号
令和元年（2019 年）10 月 21 日

北海道開発局長　後藤　貞二　様

札幌市長　秋元　克広

一般国道５号創成川通の計画段階評価について（要望）

一般国道５号創成川通については、平成 28 年 12 月に北海道開発局、北海道、札幌市の三者による札幌都心アクセス道路検討会を設置し、機能強化の方策等について検討を行うとともに、平成 30 年度より国が主体となり進めている概略ルート・構造の検討（計画段階評価）と連携し、札幌市としても市民への情報提供の取り組み等を実施してきたところです。

平成 30 年 10 月 26 日～12 月 8 日の間、パネル展やオープンハウス等の市民への情報提供の取組結果として、市民から寄せられた意見を踏まえ、創成川通の今後の進め方について下記のとおり要望いたします。

札幌市としても、北海道開発局と連携し、市民への情報提供等の取組に努めてまいりますので、特段のご配慮をいただけますようお願いいたします。

記

1　都心アクセス道路整備による効果の早期発現や経済性等の観点から重要施設を含む沿道への用地支障を最小限にするため、対策案についてより詳細な検討を行うこと

2　沿線住民等から沿道環境への配慮を求める声があがっており、高架構造の沿道環境影響への対策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・景観等）への影響を考慮すること

3　以上を踏まえた対策案の見直しを行い、地域の意見等を十分に反映した上で、その結果を踏まえた対策方針の検討を実施すること

連絡先
まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課
交通プロジェクト担当
TEL　011-211-2275　　FAX　011-218-5114

▼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）。
【第21回地方小委員会　資料2　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。
【第21回地方小委員会　資料2　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。
【第21回地方小委員会　資料2　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。
【第21回地方小委員会　資料2　P30　住民アンケート意見】

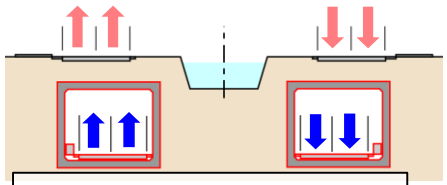
＜整備効果の早期発現＞
○北海道の中心都市へのアクセスは、インバウンドやビジネスのほか近隣住民にとっても重要であり、北海道全体のイメージアップや、経済伸長のために将来ビジョンを持って早期に取り組むべき。
【第21回地方小委員会　資料2　P31　住民アンケート意見】

○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。
【第21回地方小委員会　資料2　P44　オープンハウス意見】

2－5）対策案の概要

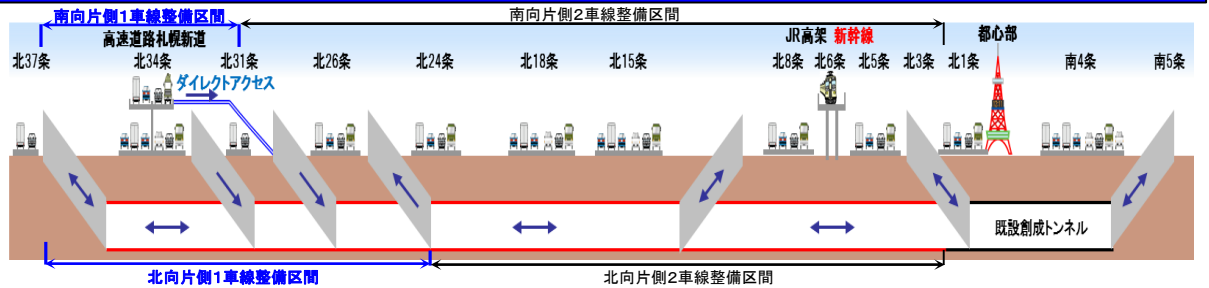
第21回北海道地方小委員会資料より

【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

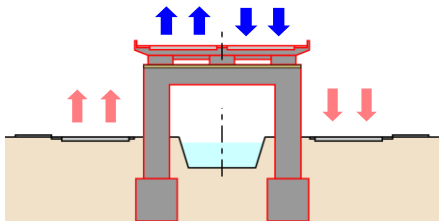


概算事業費　約1,000～1,200億円

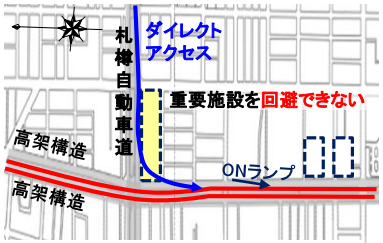
・ダイレクトアクセスランプが重要施設を回避できる



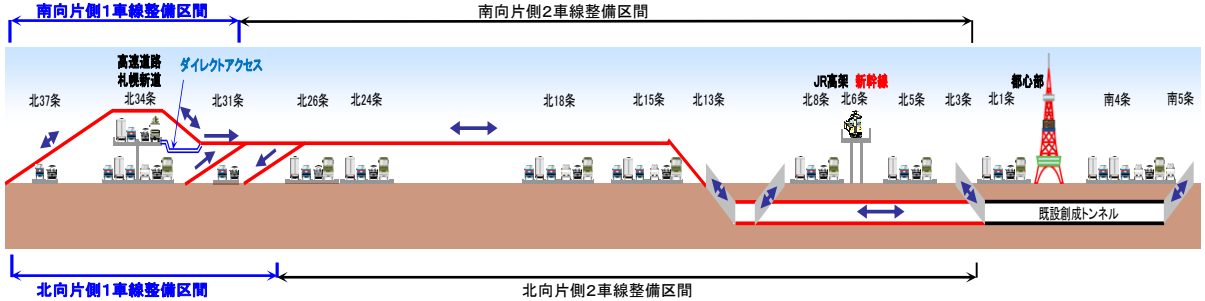
【案②　一部高架整備　詳細検討案】　高架構造で別線整備する案（創成トンネルと連続する都心部は地下構造で整備）



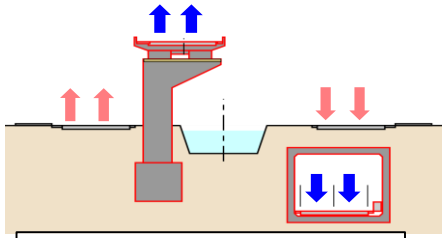
概算事業費　約1,000～1,200億円



・ダイレクトアクセスランプが重要施設を回避できない

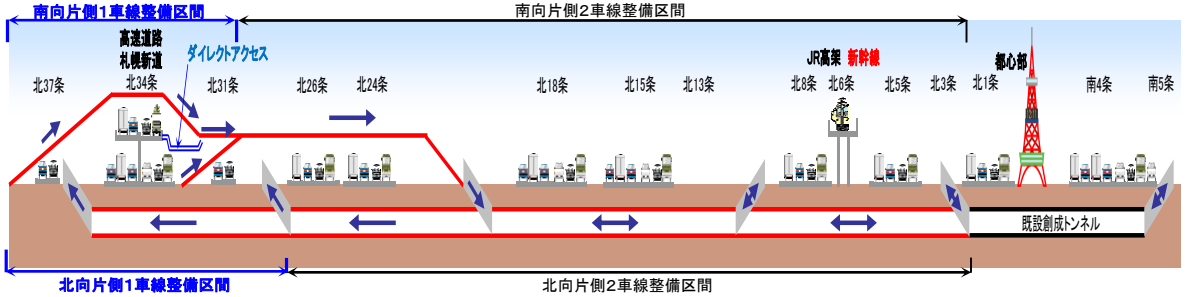


【案③　上下線構造分離　詳細検討案】案①地下構造と案②一部高架構造を組み合わせた案

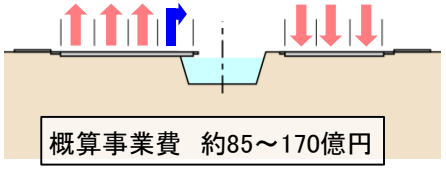


概算事業費　約850～1,050億円

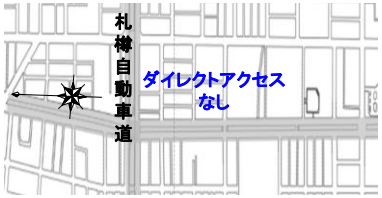
・ダイレクトアクセスランプが重要施設を回避できる

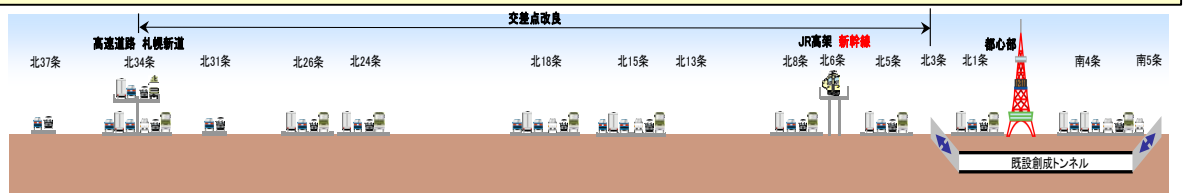


【案④　現道活用　詳細検討案（平面交差点改良）】　現道活用（交差点部の右折車線設置等）を行う案



概算事業費　約85～170億円

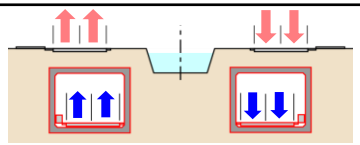
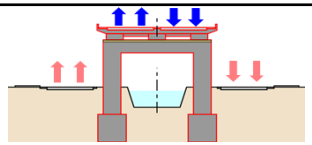
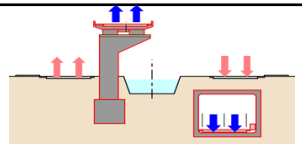
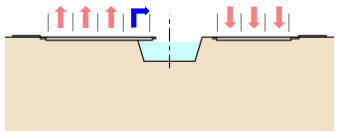




注）案①、案②、案③の出入口（ランプ）の詳細な位置や構造については、地域意見聴取の結果等を踏まえ、都心アクセス強化、物流拠点や医療拠点等との連絡性、観光交流の促進等に寄与する配置とすることを想定。

2－6）対策案の比較評価

第21回北海道地方小委員会資料より

			【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）
対策案の考え方			・地下構造で全線整備を行う案	・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）	・案①地下構造と案②一部高架構造を組み合わせた案	・現道活用（交差点部の右折車線設置等）を行う案
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	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	・旅行速度は制限速度と同程度まで向上	・旅行速度は制限速度と同程度まで向上	・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
			・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
		札幌北ICの出口渋滞解消	・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	・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	・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	・現況のままとなり、出口渋滞は解消しない
		新幹線札幌延伸等を見据えた効果の発現	・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	・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	・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	・年間を通じて港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上	・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	・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	・平面交差点改良のため定時性向上効果が小さい
			・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	・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となる可能性がある	・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	・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	・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）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）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	沿道環境（景観・騒音等）の影響	・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	・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	・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	・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
		重要施設を含む沿道用地への影響	・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	・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	・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	・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
		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
	工事中の影響	工事中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が、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	・案③、案④に比較して経済性に劣る 約1,000～1,200億円	・案③、案④に比較して経済性に劣る 約1,000億円～1,200億円	・案④に対して経済性に劣る 約850～1,050億円	・経済性に最も優れる 約85～170億円

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

2－7） 前回委員会での主な意見と対応

■第2回計画段階評価（第21回北海道地方小委員会）の概要

実 施 日
令和元年10月25日（金）

議事内容
〇地域意見聴取の結果　〇地域意見聴取結果のとりまとめ　〇対策案の詳細検討　〇今後の進め方（案）

■主な意見と対応状況

主な意見	対応	第3回説明資料・参考資料
・市民への情報提供では、対策案の詳細検討により何が変わったかを丁寧に説明し、構造案が市民にもわかりやすいものとなるよう工夫した上で、意見をもらうことが重要。	・オープンハウス（職員常駐型パネル展）では、詳細検討を含む創成川通の検討状況を市民の皆様に丁寧に説明をした。 ・詳細検討後の各対策案（【案①】【案②】【案③】【案④】）について、構造を分かりやすく説明するためイラストやCGイメージのパネルを作成し、オープンハウスにて市民の皆様に丁寧に説明をした。	本資料のP14、P15に、オープンハウスの実施概要、P20、P21、P22、P23、P24、P25、P26にオープンハウスの意見を整理。 本資料のP16、P17、P18、P19に、各対策案（【案①】【案②】【案③】【案④】）のCGイメージを掲載。
・高架構造の場合、創成川通によって東西が分断され、創成川が市民にとって近寄りにくい空間となってしまうのではないか。騒音等の環境面でも懸念がある。	・整備後の創成川通の構造の違いをイメージしてもらうため、オープンハウスにて詳細検討後の各対策案（【案①】【案②】【案③】【案④】）のCGイメージのパネルを作成し市民の皆様に丁寧に説明した。 ・併せて騒音等の環境対策が必要な場合における環境対策整備後のイラストを作成し、オープンハウスにて市民の皆様に丁寧に説明をした。	本資料のP16、P17、P18、P19に、各対策案（【案①】【案②】【案③】【案④】）のCGイメージを掲載。 参考資料1のP2に、高架構造が存在する対策案（【案②】【案③】）の環境対策内容を整理。
・雪の影響や将来的な除雪等のコスト等を考えると地下構造が望ましいが、最近の豪雨事象等を踏まえ、雨水・下水等の災害時の計画を関係機関と調整しておく必要があるのではないか。	・概略ルート・構造の決定後、河川管理者や下水管理者等の関係機関との協議を行い検討する予定。また、浸水対策の事例について整理。	参考資料1のP3、P4、P5に、浸水対策事例を整理。
・時間短縮は市民目線だけでなく、たとえば飛行機で羽田から新千歳まで1時間半で移動した後、信号で何度も停止することなく、札幌市内へスムーズに移動できるという視点も重要。	・現状創成川通における札幌北IC～札幌都心の冬期における混雑により、著しく移動時間のばらつき大きく、道路利用者にとって移動時間が読めないなどの現状の課題を市民の皆様に丁寧に説明。	本資料のP15に、情報提供の内容を整理。 参考資料1のP7に、観光利用への期待に関する内容のパネルを掲載。

３．情報提供の取組み

3－1）オープンハウスの実施概要

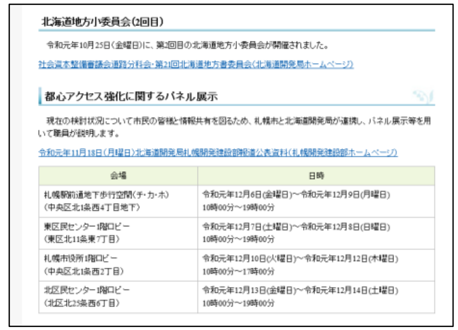
○国と札幌市が連携し、対策案の詳細検討結果等について、市民への情報提供を実施。
○創成川通沿線等の市内4会場で開催し、来場者は1,670名、うち739名からの意見や質問等が寄せられた。
○開催周知は、HPやアプリ（iさっぽろ）、沿線町内会へのチラシ配布等により実施。

▼オープンハウスの実施概要

会場	日時	来場者数	対応者数
札幌駅前通 地下歩行空間	令和元年12月6日(金)～9日(月) 10:00～19:00	1,259名	518名
東区民センター	令和元年12月7日(土)～8日(日) 10:00～19:00	78名	49名
札幌市役所	令和元年12月10日(火)～12日(木) 10:00～17:00	211名	86名
北区民センター	令和元年12月13日(金)～14日(土) 10:00～19:00	122名	86名
合計		1,670名	739名

▼周知方法

ＨＰ、地デジ、広報さっぽろ、アプリ（iさっぽろ）、
沿線町内会への周知（チラシ配布　約10万部）



北海道地方小委員会(2回目)

令和元年10月25日(金曜日)に、第2回目の北海道地方小委員会が開催されました。

社会資本整備審議会道路分科会・第21回北海道地方書委員会(北海道開発局ホームページ)

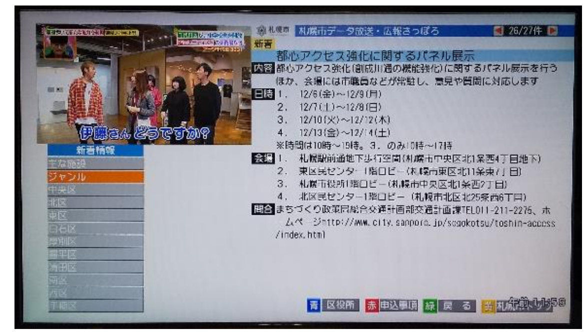
都心アクセス強化に関するパネル展示

現在の検討状況について市民の皆様と情報共有を図るため、札幌市と北海道開発局が連携し、パネル展示等を用いて職員が説明します。

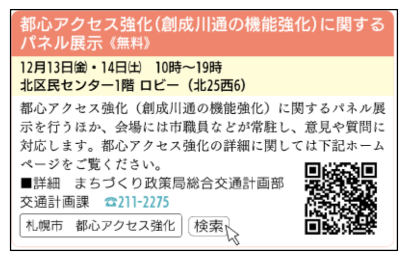
令和元年11月18日(月曜日)北海道開発局札幌開発建設部報道公表資料(札幌開発建設部ホームページ)

会場	日時
札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ) (中央区北1条西4丁目地下)	令和元年12月6日(金曜日)～令和元年12月9日(月曜日) 10時00分～19時00分
東区民センター1階ロビー (東区北11条東7丁目)	令和元年12月7日(土曜日)～令和元年12月8日(日曜日) 10時00分～19時00分
札幌市役所1階ロビー (中央区北1条西2丁目)	令和元年12月10日(火曜日)～令和元年12月12日(木曜日) 10時00分～17時00分
北区民センター1階ロビー (北区北25条西6丁目)	令和元年12月13日(金曜日)～令和元年12月14日(土曜日) 10時00分～19時00分

札幌市HP



地デジ



都心アクセス強化(創成川通の機能強化)に関するパネル展示《無料》

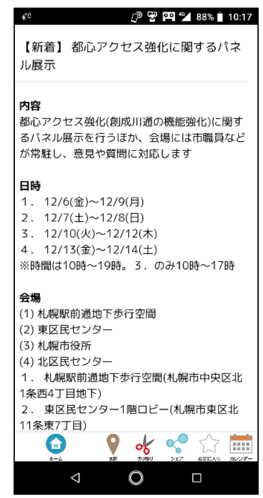
12月13日(金)・14日(土)　10時～19時
北区民センター1階 ロビー（北25西6）

都心アクセス強化（創成川通の機能強化）に関するパネル展示を行うほか、会場には市職員などが常駐し、意見や質問に対応します。都心アクセス強化の詳細に関しては下記ホームページをご覧ください。

■詳細　まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課　☎211-2275

札幌市　都心アクセス強化　検索

広報さっぽろ　北区版
（2019年12月号）



【新着】都心アクセス強化に関するパネル展示

内容
都心アクセス強化(創成川通の機能強化)に関するパネル展示を行うほか、会場には市職員などが常駐し、意見や質問に対応します

日時
1. 12/6(金)～12/9(月)
2. 12/7(土)～12/8(日)
3. 12/10(火)～12/12(木)
4. 12/13(金)～12/14(土)
※時間は10時～19時。3. のみ10時～17時

会場
(1) 札幌駅前通地下歩行空間
(2) 東区民センター
(3) 札幌市役所
(4) 北区民センター
1. 札幌駅前通地下歩行空間(札幌市中央区北1条西4丁目地下)
2. 東区民センター1階ロビー(札幌市東区北11条東7丁目)

アプリ（iさっぽろ）

札幌市・北海道開発局からのお知らせ

地域にお住まいの皆さまへ
一般国道5号 創成川通の計画について
検討状況を市民の皆様に説明します

一般国道5号 創成川通の概略ルート・構造の検討を進めており、現在の検討状況について市民の皆様と情報共有を図るため、札幌市と北海道開発局が連携し、パネル展示等を用いて職員が説明します。

【会場・日時】

会場	日時
札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ)［中央区北1条西4丁目地下］（12番出入口付近）	12/6(金)～12/9(月)　10:00～19:00
東区民センター 1階ロビー［東区北11条東7丁目］	12/7(土)～12/8(日)　10:00～19:00
札幌市役所 1階ロビー［中央区北1条西2丁目］	12/10(火)～12/12(木)　10:00～17:00
北区民センター 1階ロビー［北区北25条西6丁目］	12/13(金)～12/14(土)　10:00～19:00

★パネル展示を行い、職員がご説明します。

たくさんの方のご参加をお待ちしております！

都心アクセス強化（創成川通の機能強化）について

- 札幌市は全国の大都市の中でも、都心と高速道路の距離が遠く、アクセス性に課題があります
- 現在、国において、学識者や地域の意見を聞きながら道路構造等について検討する「計画段階評価」の手続きが進められています
- 今回のパネル展示では現在の検討状況について市民の皆様へ情報提供を行います

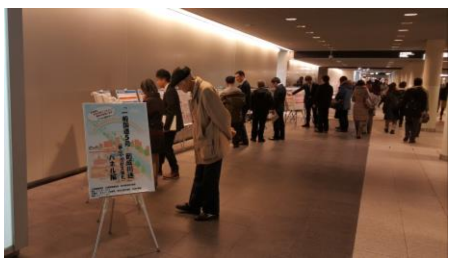
夏期の創成川通　冬期の創成川通

どんな案があるの？　費用は？　影響は？　常駐する職員がお答えします　直接質問できるんだ！　効果は？

【お問合せ先】
■ 札幌市 まちづくり政策局 総合交通計画部 交通計画課（電話:011-211-2275）
■ 国土交通省 北海道開発局 札幌開発建設部 都市圏道路計画課（電話:011-611-0216）

チラシ

▼オープンハウス開催時の様子



札幌駅前地下歩行空間

札幌市役所

北区民センター

東区民センター

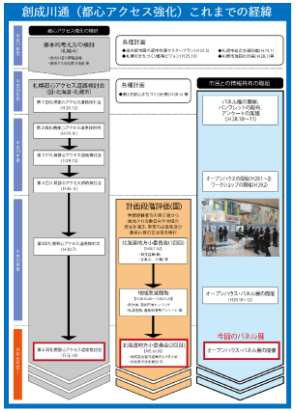
3－2）オープンハウスの情報提供内容

○オープンハウスでは、開発局・札幌市の職員が常駐し、創成川通のこれまでの検討状況について説明をするとともに意見や質問等に対応。
○パネルにはこれまでの検討状況や、各対策案の詳細検討結果等を掲載。

▼情報提供した内容

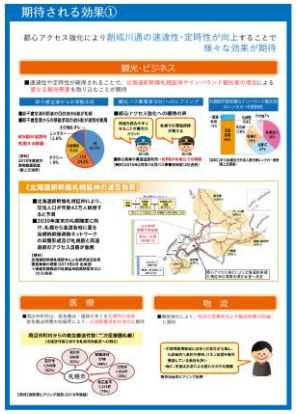
項目	情報提供した内容
創成川通（都心アクセス強化）の検討概要	・創成川通の対象区間概要 ・都心アクセス強化の必要性 ・創成川通（都心アクセス強化）のこれまでの経緯
札幌市の現状と課題および創成川通の整備方針	・札幌市のアクセス性、都心～北IC間の冬期の移動時間 ・創成川通（都心アクセス）整備により解決すべき課題および達成すべき政策目標
整備により期待される効果	・観光ビジネス、医療、物流等、創成川通の整備により期待される効果
詳細検討前の対策案	・創成川通第1回地方小委員会および地域意見聴取時の対策案
地域意見聴取の結果取りまとめと札幌市要望内容	・地域意見聴取のアンケート調査およびヒアリング調査の結果 ・地域意見聴取とパネル展・オープンハウスの結果を踏まえ、札幌市が要望した内容
各対策案の詳細検討内容 【案①】【案②】【案③】【案④】 **P16、P17、P18、P19に内容を抜粋し掲載**	・各詳細検討案の変更内容と変更箇所周辺のイラストイメージ ・CGを用いた詳細検討後の整備イメージ図
親水緑化空間の形成	・創成川の現況 ・創成川の整備事例

▼展示パネル（抜粋）



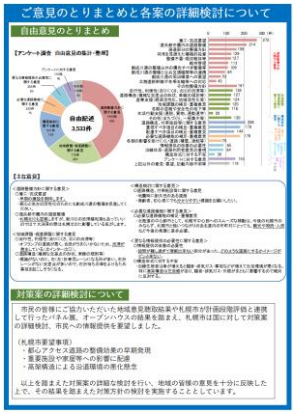
創成川通（都心アクセス強化）の検討概要

札幌市の現状と課題および創成川通の整備方針



整備により期待される効果

詳細検討前の対策案



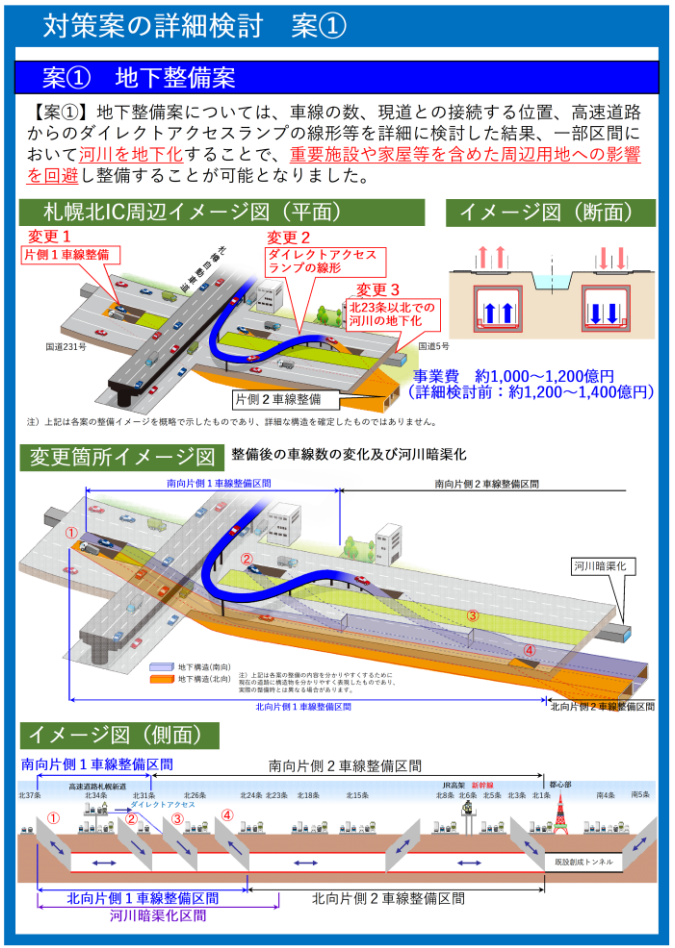
地域意見聴取の結果取りまとめと札幌市要望内容

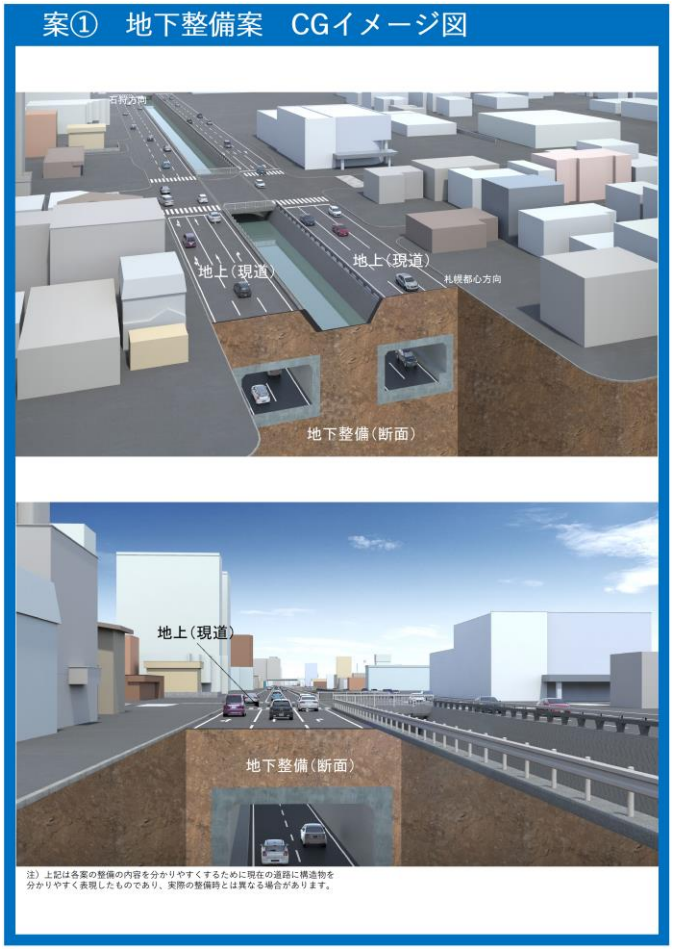
親水緑化空間の形成

3－3）オープンハウスの情報提供内容（【案①】地下整備 詳細検討案）

○【案①】地下整備 詳細検討案では、車線数、現道との接続位置、ダイレクトアクセスの線形等を詳細に検討した結果、一部区間の河川暗渠化により、重要施設や家屋等を含めた周辺用地への影響を回避可能となった。
○オープンハウスでは、車線数、現道との接続位置、ダイレクトアクセスの線形イメージのほか、河川暗渠化の詳細等についてパネル展示し市民の皆様に説明。

▼【案①】地下整備 詳細検討案　パネル内容



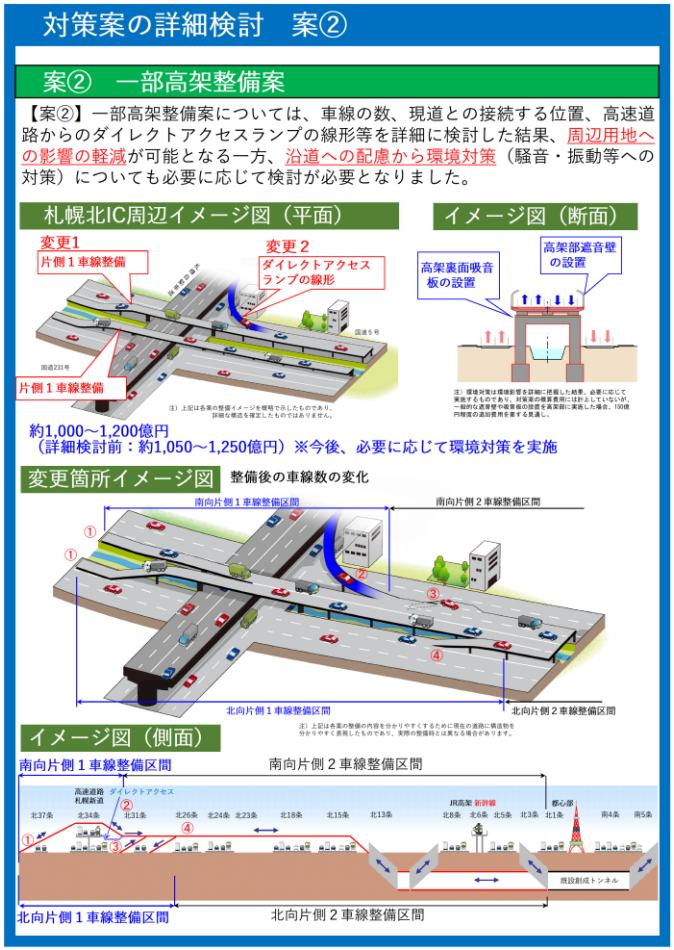


3－4）オープンハウスの情報提供内容（【案②】一部高架整備 詳細検討案）

○【案②】一部高架整備 詳細検討案では、車線数、現道との接続位置、ダイレクトアクセスの線形等を詳細に検討した結果、重要施設や家屋等を含めた周辺用地への影響を軽減可能となる一方、沿道への配慮から環境対策（騒音・振動等）についても必要に応じて検討が必要となった。

○オープンハウスでは、車線数、現道との接続位置、ダイレクトアクセスの線形イメージのほか、高架部分の環境対策等についてパネル展示し市民の皆様に説明。

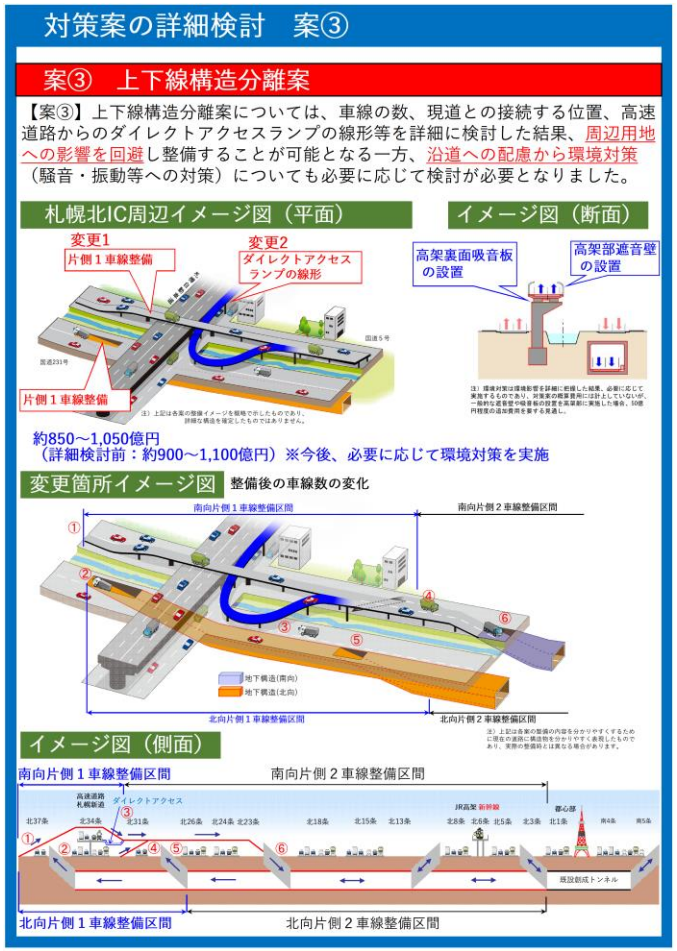
▼【案②】一部高架整備 詳細検討案　パネル内容

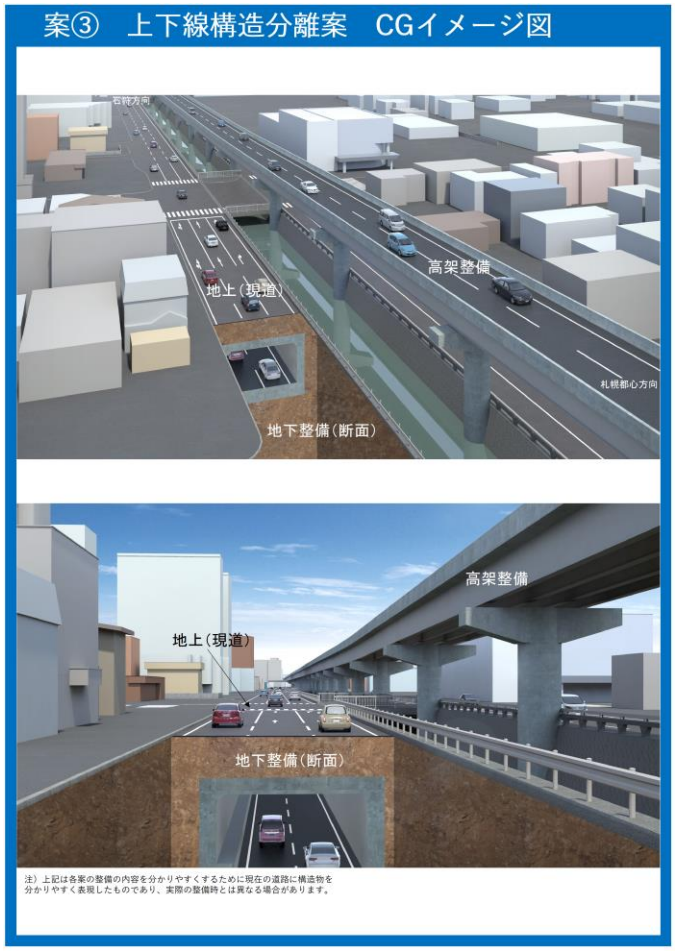


3－5）オープンハウスの情報提供内容（【案③】上下線構造分離 詳細検討案）

○【案③】上下線構造分離 詳細検討案では、車線数、現道との接続位置、ダイレクトアクセスの線形等を詳細に検討した結果、重要施設や家屋等を含めた周辺用地への影響を回避可能となった一方、沿道への配慮から環境対策（騒音・振動等）についても必要に応じて検討が必要となった。
○オープンハウスでは、車線数、現道との接続位置、ダイレクトアクセスの線形イメージのほか、高架部分の環境対策等についてパネル展示し市民の皆様に説明。

▼【案③】上下線構造分離 詳細検討案　パネル内容





3－6）オープンハウスの情報提供内容（【案④】現道活用 詳細検討案）

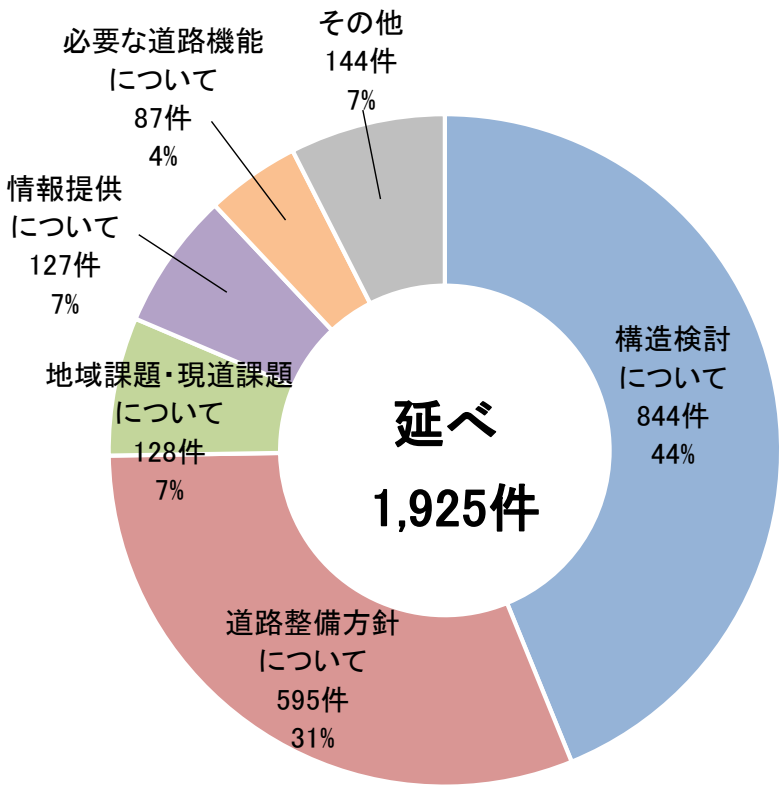
○【案④】現道活用 詳細検討案では、現道区間において右折レーンがなく、右折車の滞留により交通が阻害されている交差点17箇所について、右折車線の新設を検討。
○オープンハウスでは、河川への張り出しによる右折レーン設置後のイメージや、改良を実施する交差点箇所等についてパネル展示し市民の皆様に説明。

▼【案④】現道活用 詳細検討案　パネル内容

3－7）オープンハウス来場者からの意見等の整理

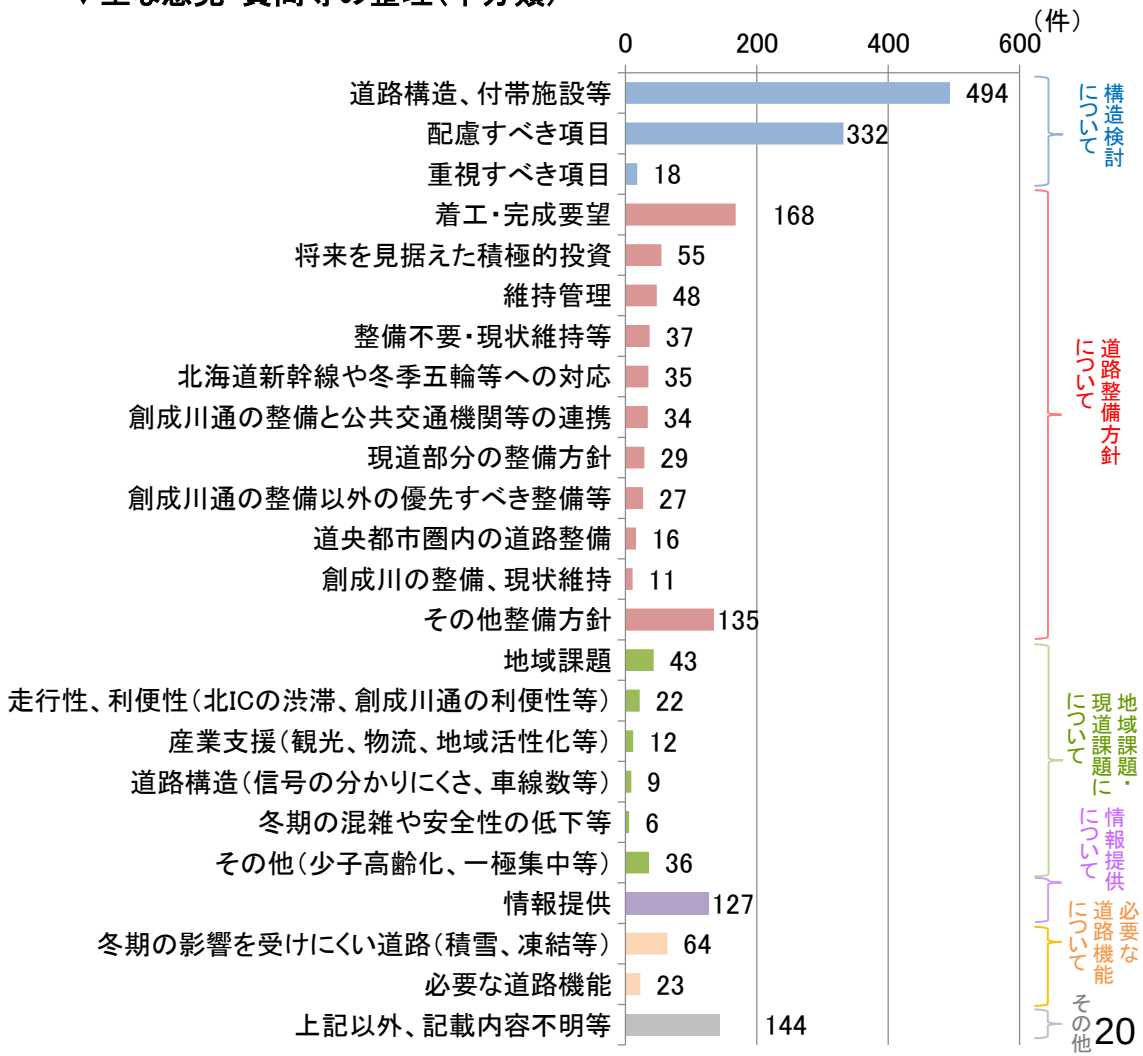
○オープンハウスでは、来場者のうち739名から意見や質問等が寄せられ、それらを分類・整理したところ、延べ1,925件となった。
○分類上は「構造検討について」が最も多く約4割を占め、次いで「道路整備方針について」が約3割だった。

▼主な意見・質問等の整理（大分類）



対応者数　N＝ 739

▼主な意見・質問等の整理（中分類）

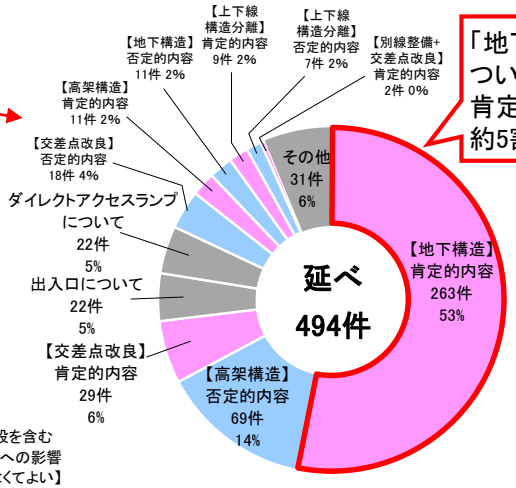


3－8）オープンハウス来場者からの意見等整理（中分類で件数が多かった内容）

○中分類に着目すると、「道路構造、付帯施設等」、「配慮すべき項目」、「着工・完成要望」、「情報提供」についての意見や質問等が多かった。
○最も多く意見が集まった「道路構造、付帯施設等」に関する内容では、「地下構造」について肯定的な内容の意見が約5割と最も多かった。
○また、次いで意見が集まった「配慮すべき項目」に関する内容では、「沿道環境（景観・騒音等）の影響」に配慮すべきが約5割、「重要施設を含む沿道用地への影響」に配慮すべきが約2割と多かった。

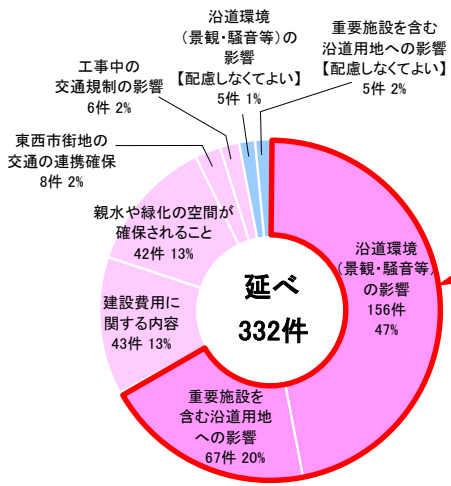
▼主な意見・質問等の整理（中分類）

▼道路構造、付帯施設等（中分類）



「地下構造」について肯定的内容が約5割

▼配慮すべき項目（中分類）

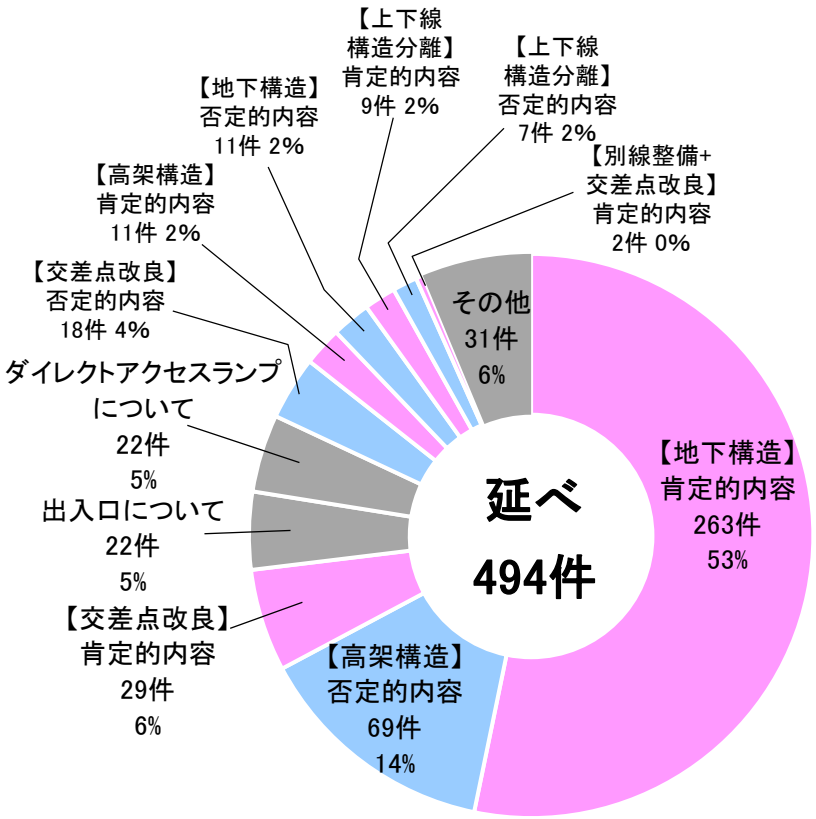


「沿道環境（景観・騒音等）の影響」に配慮すべきが約5割
「重要施設を含む沿道用地への影響」に配慮すべきが約2割

3－9）オープンハウス来場者の意見等整理（中分類で件数が多かった内容）

○「道路構造、付帯施設等」について具体的には以下の意見や質問等が寄せられた。

▼ 道路構造、付帯施設等について（中分類）



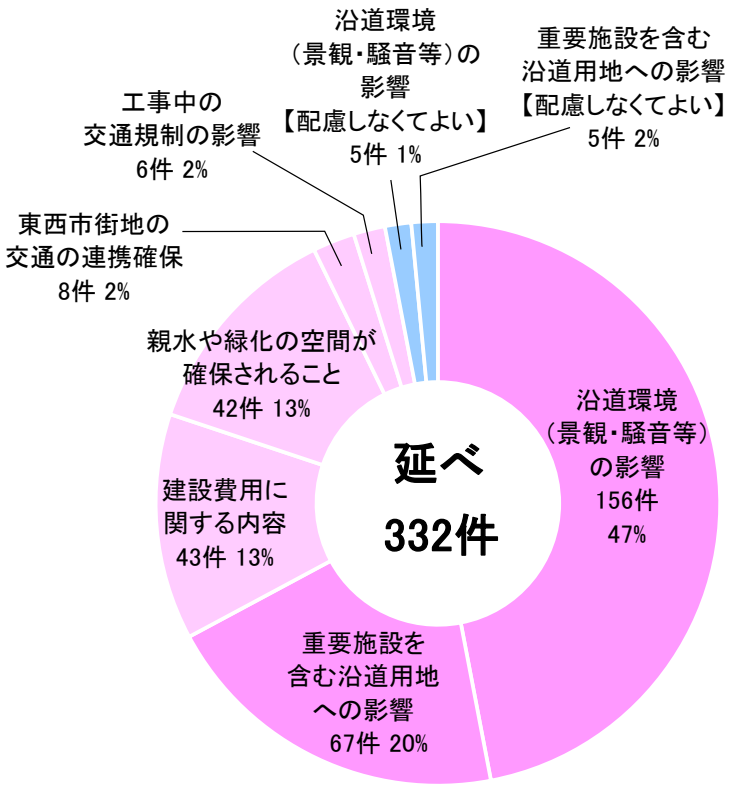
▼ 具体的内容

小分類	主な意見や質問等
【地下構造】 肯定的内容	・除雪のことを考えると地下整備が望ましいと思う ・地下案だと雪の影響が少なく沿道環境にも良いと思う ・地下化して交通をスムーズにしてもらいたい ・建設費は高いかもしれないが後々の維持管理費を考えると地下が良い
【高架構造】 否定的内容	・騒音・振動の影響がある高架なら反対 ・まちの南北を分ける中心に高架を作るのは景観上よろしくない ・高架の除排雪を高レベルで続けていくのは無理がある
【交差点改良】 肯定的内容	・一番経済的な案4（交差点改良）がいいのでは？ ・交差点改良で十分効果は上がるのでは
出入口について	・「案①地下整備案」の出入口の位置がどこになるのかとても気になる ・高架だと北31条より北や丘珠通との辺りで混雑を引き起こす気がする
ダイレクトアクセスランプについて	・ダイレクトアクセスランプで札幌北ICの渋滞は良くなる ・創成川通から札幌北第二ICのONランプに至る地下道路があっても良いのではないか
【交差点改良】 否定的内容	・案4（交差点改良）は信号渋滞が解消しないから駄目だと思う ・案4（交差点改良）は現道交通が増え、事故が増えるので大反対
【高架構造】 肯定的内容	・札幌に来たというシンボリックなものとして高架構造はあったほうが良いと思う ・洪水を考えると高架がいいような気がする
【地下構造】 否定的内容	・地下構造は浸水があれば一発でだめになる ・トンネルは工事が大変そう
【上下線構造分離】 肯定的内容	・創成川に思い入れがある人もいるので、上下線構造分離で川を残すことも考えてほしい
【上下線構造分離】 否定的内容	・中途半端な案3（上下線構造分離）は良くないと思う
【別線整備+交差点改良】 肯定的内容	・別線をしっかり作って空いたスペースに右折レーンを作るのがベスト
その他	・地下であれば排水機能をしっかり検討してもらいたい ・災害に強いものにすべき

3－10）オープンハウス来場者の意見等整理（中分類で件数が多かった内容）

○「配慮すべき項目」について具体的には以下の意見や質問等が寄せられた。

▼配慮すべき項目（中分類）



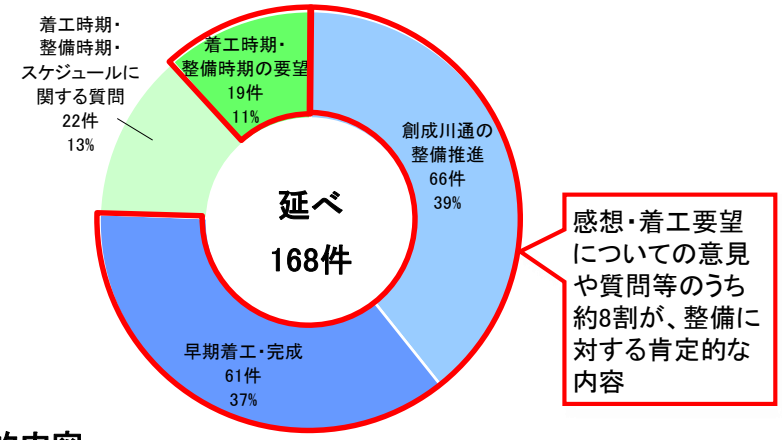
▼ 具体的内容

小分類	主な意見や質問等
沿道環境（景観・騒音等）の影響	・仮に高架にした場合、周辺への影響は考慮しているのか。ビルや高速によってすでに影響があると考えており、充分に考慮する必要がある。 ・札幌のまちづくりの歴史にも配慮して、創成川の上に道路はかけてほしくない。 ・沿線に住んでいるため騒音や景観は大切。 ・高架だと沿道が暗くなって商売などにも影響ありそう。
重要施設を含む沿道用地への影響	・重要施設への影響は最小限にしてほしい。 ・用地支障がある方が高くなることは明白なので、支障しないように考えるのは正しいことだと思う。
建設費用に関する内容	・費用が掛からない案が良いと思う ・金額がどうしても高いので、さらに下げられるよう検討すべき
親水や緑化の空間が確保されること	・親水緑地公園も整備した方がよい ・再整備する際に東西をつないで東区の活気づくりと河川の緑化空間づくりに励んでほしい
東西市街地の交通の連携確保	・創成川は札幌のまちの軸であって、地域を分けるものにはならないでもらいたい
工事中の交通規制の影響	・工事中の規制による影響をなるべく少なくしてほしい
沿道環境（景観・騒音等）の影響【配慮しなくてよい】	・札幌の都市部で景観を望むのは間違い。都会に住むなら自然や景観には妥協すべき。
重要施設を含む沿道用地への影響【配慮しなくてよい】	・公益のためなら多少仕方ないと思う。

3－11）オープンハウス来場者の意見等整理（中分類で件数が多かった内容）

○「着工・完成要望」、「情報提供」は、具体的に以下の意見や質問等が寄せられた。
○「着工・完成要望」および「情報提供」の意見や質問等のうち、約8割が肯定的内容であった。

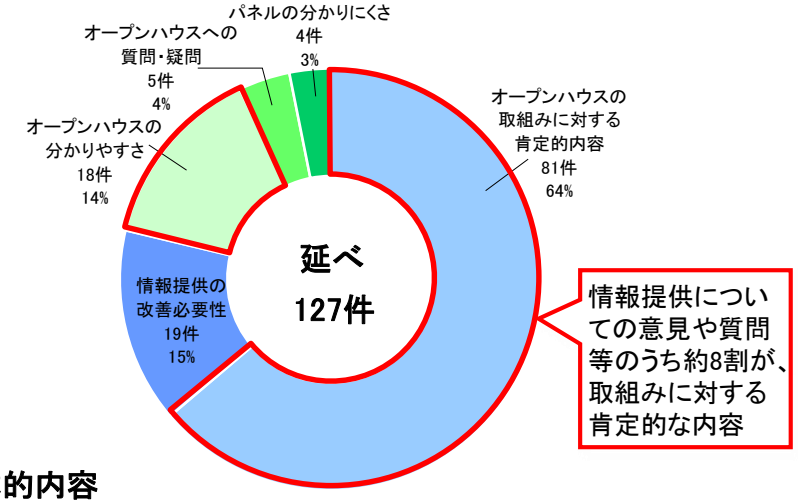
▼ 着工・完成要望（中分類）



▼ 具体的内容

小分類	主な意見や質問等
創成川通の整備推進	・創成川通をしっかりと整備してほしい ・札幌だけでなく、近隣、全道のためにぜひやってほしい
早期着工・完成	・早く整備してほしい ・整備が遅いと感じている。早く実現して欲しい
着工時期・整備時期・スケジュールに関する質問	・いつごろ完成するのか ・今後のスケジュールは？
着工時期・整備時期の要望	・ぜひ2030年の契機に間に合うように実現してほしい ・オリンピック、パラリンピックにも間に合うといいですね

▼情報提供（中分類）



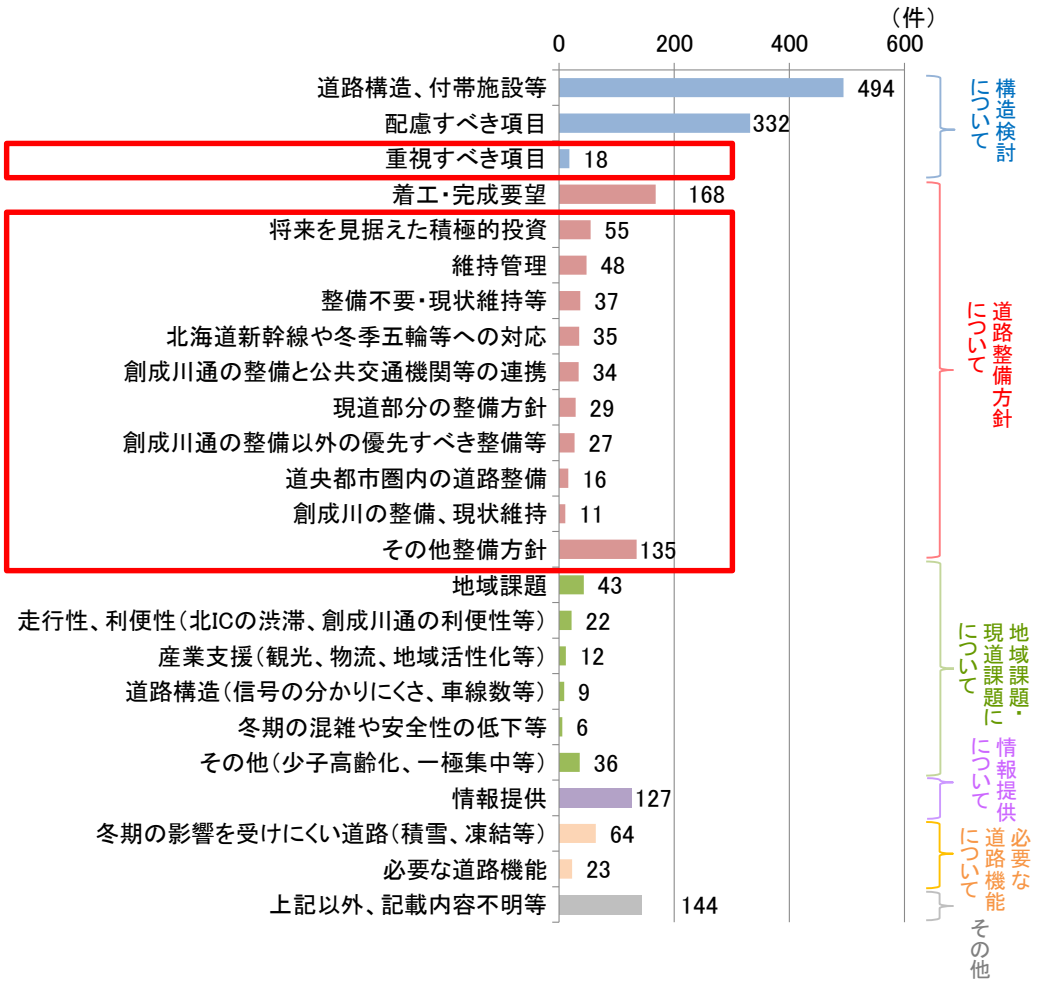
▼ 具体的内容

小分類	主な意見や質問等
オープンハウスの取組みに対する肯定的内容	・現在の検討状況を知ることができてよかった ・こういうパネル展はまたやってほしい
情報提供の改善必要性	・沿道住民へのメリットをもっと強調すべき ・維持管理も込みで費用をお知らせしないと判断できないのではないか
オープンハウスの分かりやすさ	・今までの報道などでは、北IC側からどこまでつながる事業か分からなかったのでよくわかってよかった。 ・検討過程でわかりやすく説明するのは良いこと
オープンハウスへの質問・疑問	・札幌市ロビーで行うのはいつまでか？
パネルの分かりにくさ	・資料が細かくて難しいです

3－12）オープンハウス来場者からの意見等整理（構造検討、道路整備方針）

○「構造検討について」や「道路整備方針について」は、具体的に以下の意見や質問等が寄せられた。

▼主な意見や質問等の整理（中分類）



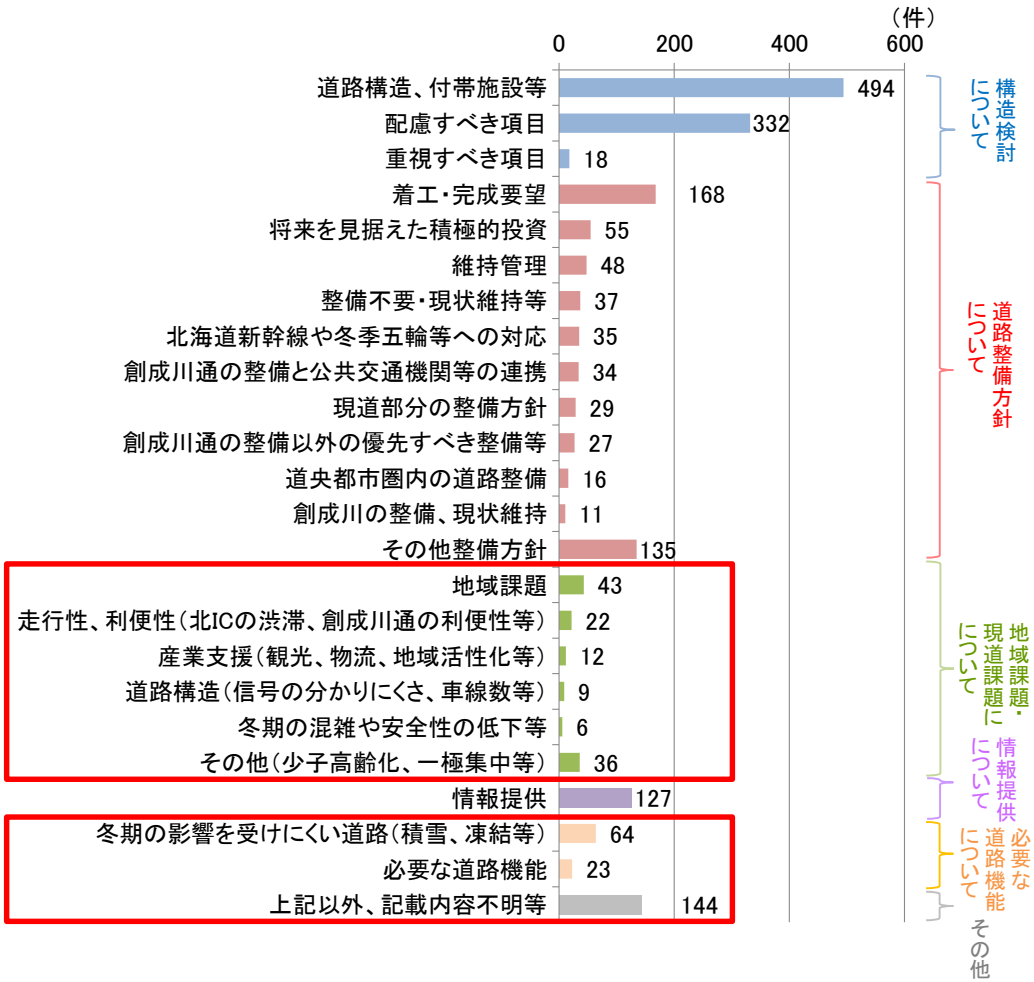
▼ 具体的内容

大分類	中分類	主な意見や質問等
構造検討について	重視すべき項目	・冬は北ICまで30分以上かかるため、高速道路までのアクセスを良くしてほしい
道路整備方針について	将来を見据えた積極的投資	・これからの人たちのために残るものなので良いものを作ってほしい
	維持管理	・冬期の維持管理への配慮は重要
	整備不要・現状維持等	・この道路に必要性を感じない
	北海道新幹線や冬季五輪等への対応	・ぜひ2030年の契機に間に合うように実現してほしい
	創成川通の整備と公共交通機関等の連携	・創成川通事業はバスタ、新幹線ホームとの連携が重要
	現道部分の整備方針	・地上の車線数はわざわざ減らさないで残してはどうか。冬は1車線減るのだし
	創成川通の整備以外の優先すべき整備等	・ほかの道路の拡幅をしてくれたほうが個人的には良い
	道央都市圏内の道路整備	・5号だけではなく札幌JCTについても繋げてほしい
	創成川の整備、現状維持	・川はできるだけ残してほしい。工事に伴ってさわるならキレイなものにしてほしい
	その他整備方針	・創成川通の整備よりも自転車レーンを整備してほしい

3－13）オープンハウス来場者からの意見等整理（地域・現道課題、道路機能等）

○「地域課題・現道課題について」は、「地域課題」に関するものが多く寄せられた。
○「必要な道路機能について」は、「冬期の影響を受けにくい道路（積雪、凍結等）」が多く寄せられた。

▼主な意見や質問等の整理（中分類）



▼ 具体的内容

大分類	中分類	主な意見や質問等
地域課題・現道課題について	地域課題	・北ICは降りるのも大変、降りてからも大変
	走行性、利便性（北ICの渋滞、創成川通の利便性等）	・沿道に住んでいて、歩行者の横断のしづらさを感じている
	産業支援（観光、物流、地域活性化等）	・インバウンドをもっと波及するようなものにしてほしい
	道路構造（信号の分かりにくさ、車線数等）	・北34条の交差点が怖いのと、変な信号の交差点が多い
	冬期の混雑や安全性の低下等	・創成川通をよく使う。冬は混雑して時間が読めないので大変苦労している。ぜひ別線でやってほしい
	その他（少子高齢化、一極集中等）	・札幌の一極集中が進みそう
必要な道路機能について	冬期の影響を受けにくい道路（積雪、凍結等）	・冬期の影響を受けない案がよい
	必要な道路機能（その他補足内容）	・信号無しで高速に行き来出来るのはいいですね
その他	上記以外・記載内容不明等	・旭川に住んでいるものです。毎週遊びに来るので、創成川通を使っています

４．対応方針（原案）の検討

4－1） 対応方針（原案）の検討

○平成30年度に実施した地域意見聴取の結果、政策目標では、「冬期の定時性」、「札幌北ICの渋滞解消」、「都心と高速間の所要時間」配慮すべき項目では、「工事中の交通規制の影響」、「建設に要する費用」、「重要施設や家屋等への影響」が、対策案の比較検討で特に重要だと思う項目として選択されている。
○札幌市が対策案の比較にあたり「沿道環境（景観・騒音等）の影響」、「重要施設を含む沿道用地への影響」についてより詳細な検討を行い、市民へ情報提供することを要望。
○オープンハウスでは、詳細検討の結果を反映した配慮すべき項目に関する意見のうち約9割以上が「沿道環境（景観・騒音等）の影響」、「重要施設を含む沿道用地への影響」について配慮すべきと意見をいただており、第1回地域意見聴取結果とともに、対応方針（原案）の比較評価に結果を反映する。

▼特に重要だと思う評価項目
（第1回地域意見聴取結果より）

政策目標

- 「冬期の定時性」
- 「札幌北ICの渋滞解消」
- 「都心と高速間の所要時間」

配慮すべき項目

- 「工事中の交通規制の影響」
- 「建設に要する費用」
- 「重要施設や家屋等への影響」

札幌市が対策案の比較にあたり「沿道環境（景観・騒音等）の影響」「重要施設を含む沿道用地への影響」についてより詳細な検討を行い、市民へ情報提供することを要望。配慮すべき項目について以下のように見直し。

▼配慮すべき項目（当初）

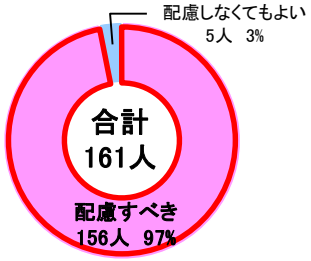
配慮すべき項目	緑地景観への影響	親水緑化空間の形成
	沿道地域環境への影響	重要施設への影響
		東西市街地の交通の連携確保
	工事中の影響	工事中の現道交通への影響
	経済性	工事内容等の経済性

▼配慮すべき項目（変更）

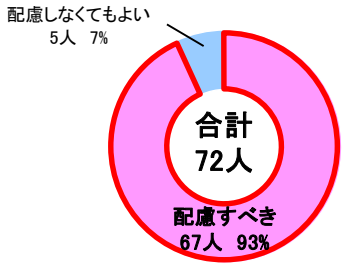
配慮すべき項目	緑地景観への影響	親水緑化空間の形成
	沿道地域環境への影響	沿道環境（景観・騒音等）の影響
		重要施設を含む沿道用地への影響
		東西市街地の交通の連携確保
	工事中の影響	工事中の現道交通への影響
	経済性	工事内容等の経済性

配慮すべき項目について見直し
○対策案の詳細検討の結果、配慮すべき事項について追加・修正を反映。

▼沿道環境（景観・騒音等）の影響



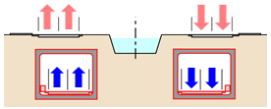
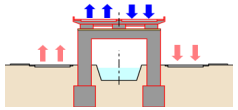
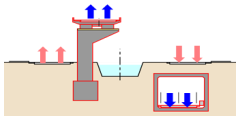
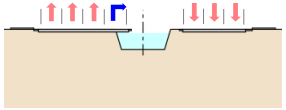
▼重要施設を含む沿道用地への影響



オープンハウスにて情報提供
○対策案の詳細検討の結果について国と札幌市が市民の皆様に丁寧に説明。
○配慮すべき項目に関する意見のうち約9割以上が「沿道環境（景観・騒音等）の影響」や「重要施設を含む沿道用地への影響」について配慮すべきと意見をいただいた。

対応方針（原案）の比較評価に結果を反映

4－2） 対応方針（原案）の検討

			【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）	
対策案の考え方			・地下構造で全線整備を行う案		・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）		・案①地下構造と案②一部高架構造を組み合わせた案		・現道活用（交差点部の右折車線設置等）を行う案	
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	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	◎	・旅行速度は制限速度と同程度まで向上	◎	・旅行速度は制限速度と同程度まで向上	◎	・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	△
			・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	△
		札幌北ICの出口渋滞解消	・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	◎	・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	◎	・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	◎	・現況のままとなり、出口渋滞は解消しない	×
		新幹線札幌延伸等を見据えた効果の発現	・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	◎	・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	△	・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	・年間を通じて港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上	◎	・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	○	・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	○	・平面交差点改良のため定時性向上効果が小さい	△
			・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	△	・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となる可能性がある	○	・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	◎	・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	◎	・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）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）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	△
配慮すべき項目	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	沿道環境（景観・騒音等）の影響	・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	◎	・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	△	・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	△	・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	◎
		重要施設を含む沿道用地への影響	・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	◎	・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	△	・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	◎	・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	◎
	工事中の影響	工事中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が、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	・案③、案④に比較して経済性に劣る 約1,000～1,200億円	○	・案③、案④に比較して経済性に劣る 約1,000億円～1,200億円	○	・案④に対して経済性に劣る 約850～1,050億円	○	・経済性に最も優れる 約85～170億円	◎

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

※比較表の評価は、現時点で想定される構造の評価を一般的な目安として記載。【凡例】 ◎：達成できる　○：概ね達成できる　△：部分的に達成できる　×：達成できない

※比較表の着色部はアンケート及びヒアリングの双方または片方で重視されている上位の項目であり、　は評価が◎、　は評価が○、　は評価が△および×のもの。

対応方針（原案）　比較評価の結果、対応方針（原案）については、重要視される政策目標の達成が見込め、かつ、地域が望む配慮すべき事項に適切に対応可能な【案①】地下整備案　を対応方針（原案）とする。

５．自治体への意見照会結果

5－1） 自治体への意見照会結果（対応方針（原案）に対する意見）

▼意見照会の回答（要旨）

自治体名	意　見
北海道	○一般国道5号創成川通の対応方針（原案）について同意します。 ○札幌都心部と高規格幹線道路とのアクセス向上は、観光の振興や物流の効率化、高次医療施設への救急搬送時間の短縮など、札幌市内にとどまらず、周辺市町村、さらには全道に波及する広域的な整備効果が期待されます。 ○特に、2030年度に予定されている北海道新幹線札幌延伸に加え、2020年から開始される道内7空港の一括民間委託等により観光客等の増加が見込まれることから、札幌都心部と全道各地とを円滑に移動できる環境、とりわけ冬期の定時性・速達性を確保することは、非常に重要と考えています。 ○つきましては、対応方針の決定に際し、地域の意見を十分反映していただくとともに、当該道路を早期に事業化していただくよう特段のご配慮をお願いいたします。

▼自治体意見照会の回答（北海道知事）

建　政　第　８　１　４　号
令和２年（2020年）２月２５日

国土交通省北海道開発局長　後藤　貞二　様

北海道知事　鈴木　直道

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

日頃から北海道の建設行政の推進につきましては、格別の御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、令和２年２月２０日付け北開局道計第１４１号－２で照会のありましたこのことについて、次のとおり回答いたします。

記

一般国道５号創成川通の対応方針（原案）について同意します。

札幌都心部と高規格幹線道路とのアクセス向上は、観光の振興や物流の効率化、高次医療施設への救急搬送時間の短縮など、札幌市内にとどまらず、周辺市町村、さらには全道に波及する広域的な整備効果が期待されます。特に、2030年度に予定されている北海道新幹線札幌延伸に加え、2020年から開始される道内７空港の一括民間委託等により観光客等の増加が見込まれることから、札幌都心部と全道各地とを円滑に移動できる環境、とりわけ冬期の定時性・速達性を確保することは、非常に重要と考えています。

つきましては、対応方針の決定に際し、地域の意見を十分反映していただくとともに、当該道路を早期に事業化していただくよう特段のご配慮をお願いいたします。

連絡先
建設部建設政策局建設政策課
政策調整グループ　主査（公共評価）
TEL　011-231-4111　内線29-124
FAX　011-232-9162

5－2）自治体への意見照会結果（対応方針（原案）に対する意見）

▼意見照会の回答（要旨）

自治体名	意　見
札幌市	○一般国道5号創成川通の対応方針（原案）について同意します。 ○札幌都心部と札樽自動車道札幌北インターチェンジを結ぶ区間では、札幌北第一インターチェンジ出口における渋滞の発生や、一般国道5号創成川通で、特に降雪時に著しく速度が低下する等の課題があり、平成28年12月より北海道開発局、北海道及び札幌市の三者からなる札幌都心アクセス道路検討会を設置し、機能強化の方策等について検討を進めてきたところです。 ○対応方針（原案）として示された全線別線整備による地下整備案は、冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、札幌都心部と札樽自動車道間のアクセスの速達性、定時性向上が期待され、都心アクセス強化による都市機能の最大化が図られるとともに、これまで市民等から寄せられた意見が十分に考慮された、優れた案と考えています。 ○このため、札幌市としても、早期事業着手に向けて、必要に応じて都市計画等の手続きを進めるとともに、特に札幌駅周辺では、創成川通に面した東西市街地の一体的な街並みやにぎわいを創出し、創成川のみどりや水に配慮した空間の形成を目指して検討を進めてまいります。 ○また、事業化の際には、関連事業との計画調整や関係機関協議、地元調整等に協力し、創成川通の整備効果が早期に最大限発揮できるよう努めてまいります。 ○更に、計画の具体化に際しては、緑地景観への影響、沿道地域環境への影響、工事中の影響、経済性に配慮するとともに、近年の自然災害等を踏まえた安全対策や、現道部の歩行環境の改善等に加え、都心部の交通環境との調和を図るよう検討をお願いします。

▼自治体意見照会の回答（札幌市長）

札総交第620号
令和２年（2020年）２月26日

北海道開発局長　後藤　貞二　様

札幌市長　秋元　克広

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

日頃より、札幌市の道路行政にご理解・ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。
さて、令和２年２月20日付け北開局道計第141号－１で照会のありました、一般国道５号創成川通の計画段階評価に係る意見照会について、次のとおり回答いたします。

記

一般国道５号創成川通の対応方針（原案）について同意します。

札幌都心部と札樽自動車道札幌北インターチェンジを結ぶ区間では、札幌北第一インターチェンジ出口における渋滞の発生や、一般国道５号創成川通で、特に降雪時に著しく速度が低下する等の課題があり、平成28年12月より北海道開発局、北海道及び札幌市の三者からなる札幌都心アクセス道路検討会を設置し、機能強化の方策等について検討を進めてきたところです。
対応方針（原案）として示された全線別線整備による地下整備案は、冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、札幌都心部と札樽自動車道間のアクセスの速達性、定時性向上が期待され、都心アクセス強化による都市機能の最大化が図られるとともに、これまで市民等から寄せられた意見が十分に考慮された、優れた案と考えています。
このため、札幌市としても、早期事業着手に向けて、必要に応じて都市計画等の手続きを進めるとともに、特に札幌駅周辺では、創成川通に面した東西市街地の一体的な街並みやにぎわいを創出し、創成川のみどりや水に配慮した空間の形成を目指して検討を進めてまいります。また、事業化の際には、関連事業との計画調整や関係機関協議、地元調整等に協力し、創成川通の整備効果が早期に最大限発揮できるよう努めてまいります。
更に、計画の具体化に際しては、緑地景観への影響、沿道地域環境への影響、工事中の影響、経済性に配慮するとともに、近年の自然災害等を踏まえた安全対策や、現道部の歩行環境の改善等に加え、都心部の交通環境との調和を図るよう検討をお願いします。

連絡先
まちづくり政策局総合交通計画部交通計画課
交通プロジェクト担当
TEL　011-211-2275　　FAX　011-218-5114

６．対応方針（案）のまとめ

6－1）対応方針（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．対応方針（案）

【案①】地下整備案を対応方針（案）とする。

【理由】

○地域意見聴取の結果、政策目標達成のためには、「冬期の定時性」、「札幌北ICの渋滞解消」がアンケート及びヒアリングで重視されており、ヒアリングでは「都心と高速間の所要時間」も重視されている。

○事業にあたって配慮すべき事項として、「工事中の交通規制の影響」がアンケート及びヒアリングであげられており、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」もあげられている。

○地域意見聴取結果や札幌市長意見を踏まえた各案の詳細検討結果について市民への情報提供を行った結果、「沿道環境（景観・騒音等）の影響」、「重要施設を含む沿道用地への影響」に配慮すべきとの意見等が多く寄せられた。

○【案①】地下整備案は、【案②】一部高架整備案、【案③】上下線構造分離案 、【案④】現道活用案に比べ、すべての政策目標面において、同等以上の達成が見込め、かつ地域が望む重視・配慮すべき項目に総合的に適切な対応が可能である。

3．その他

○出入口(ランプ)の設置位置は、札幌都心部へのアクセス性や札樽自動車道等との円滑な接続に資する配置を検討する。

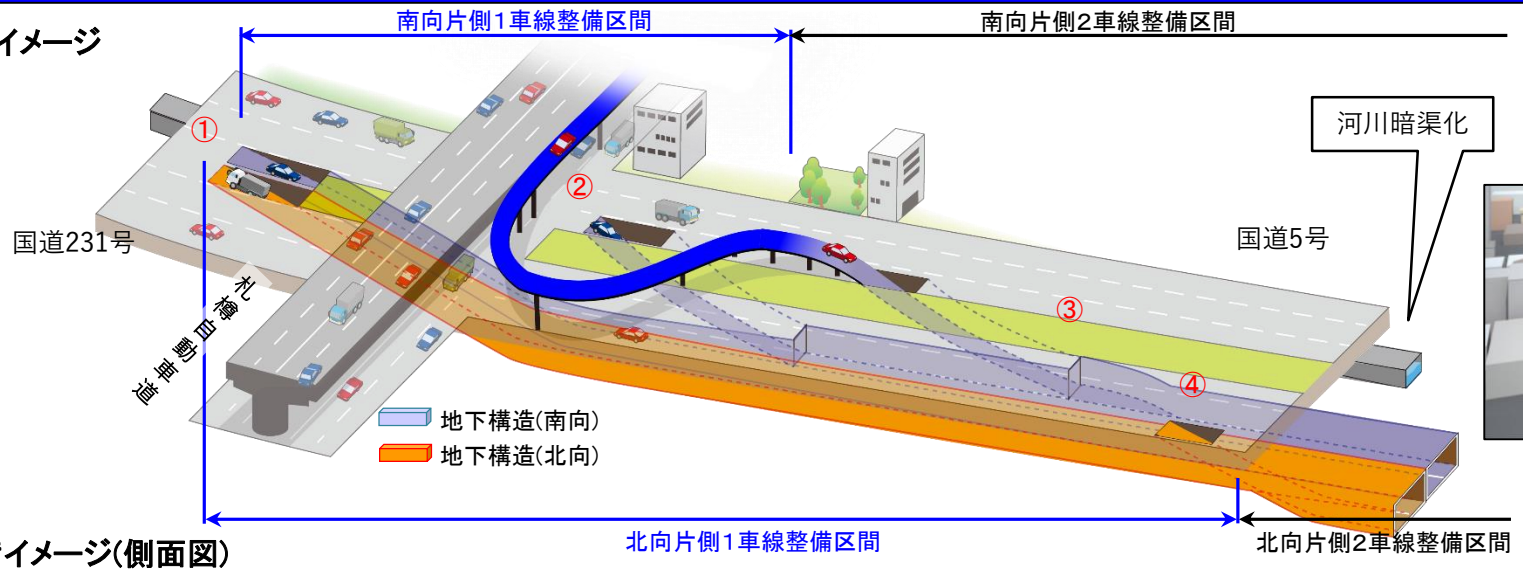
○今後の詳細な道路構造等の検討においては、「工事内容等の経済性」、「重要施設を含む沿道用地への影響」や「沿道環境（景観・騒音等）の影響」について配慮し、施工計画の立案に際しては「工事中の現道交通への影響」を最大限軽減することを念頭に計画を進める。

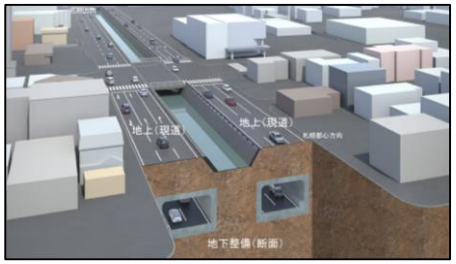
6－2）対応方針（案）

○都心アクセス強化による都市機能の最大化、都心立地施設へ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というすべての政策目標面で優れる「案①地下整備案」で整備。
○出入口（ランプ）の設置位置は、札幌都心部へのアクセス性や札樽自動車道等との円滑な接続に資する配置を検討。

【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

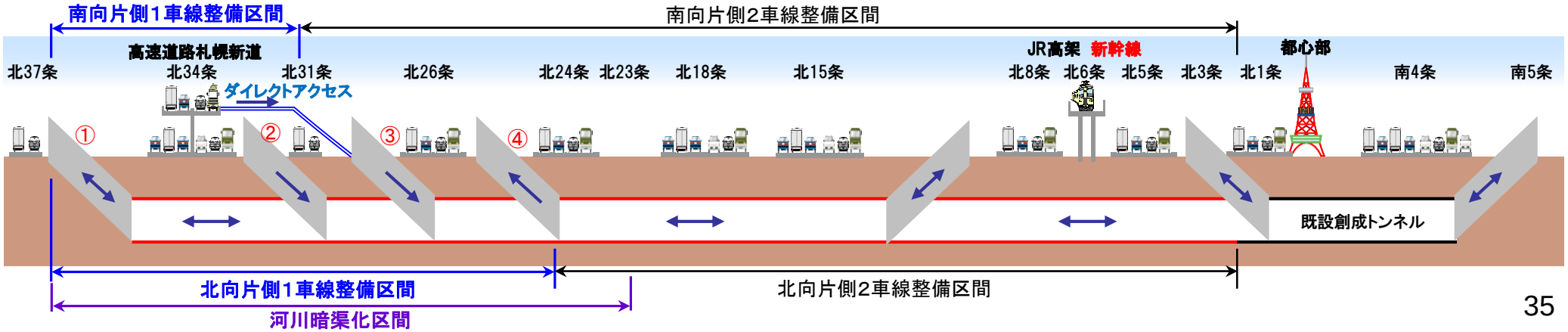
▼整備イメージ





CGイメージ図

▼整備イメージ(側面図)



資料2

第7回　札幌都心アクセス道路検討会

札幌市資料

創成トンネルにおける安全設備等の設置事例（浸水対策設備）

① 排水設備

- トンネルの最下点に、排水ポンプおよび排水槽を設置
- 路面排水工等に用いる標準降雨強度（3年確率10分間降雨強度）に基づき、**60㎜/hの降雨強度を想定**
- 排水ポンプを3台設置し、常時2台の交互運転として、1台を完全予備機に充当
- 排水槽の容量は約110㎥
- 排水槽からポンプアップした水は、下水道へ排水

② 路面・壁面水深表示

- 運転者が水没箇所の手前で水深を確認できるよう、トンネルの最下点付近の路面および壁面に水深を表示

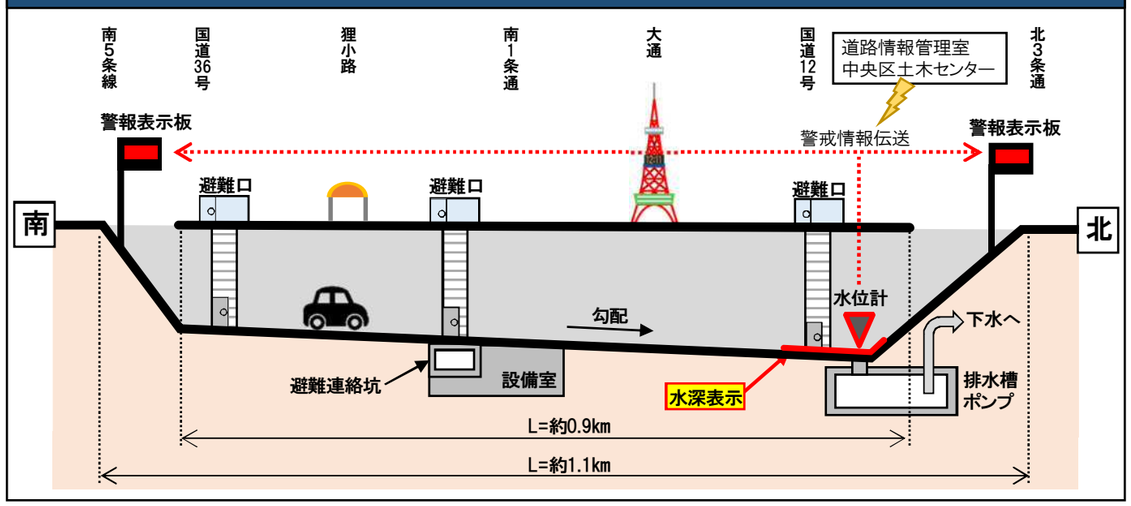
③ 冠水警報装置

- トンネルの最下点に水位計を設置しており、水深によって自動的に警報表示板にメッセージを表示
- 水深10㎝で「通行注意」表示、水深20㎝で「通行止め」規制
- 警戒表示情報は、道路を管理する土木センター等の端末にも自動で発信

④ 避難口

- トンネル延長約900mの区間に地上へ脱出できる避難口が3箇所あり、トンネル相互間の避難連絡坑と合わせて避難通路を形成

排水設備設置イメージ図



設備設置状況

◇北海道開発局　豊平川氾濫シミュレーション動画（2018.5.31公開）

- 本シミュレーション動画は、浸水被害の可能性の認識、避難活動などへの活用、災害に強い生活様式への工夫等に役立てることを目的に公表
- 豊平川流域で、**想定しうる最大規模の72時間総雨量406㎜の豪雨**により、豊平川の堤防が決壊した場合を想定
- 堤防決壊後、氾濫した水は100分で創成トンネルに到達
- 動画では、創成トンネルに水が流れ込んだ場合、浸水深30㎝程度で車のドアを開けることが困難になることを警告

シミュレーション動画の画面