



平成30年10月12日

そうせいがわどおり
国道5号 創成川通の計画について地域の意見聴取を実施
～皆様のご意見をお聞かせください～

札幌開発建設部では、国道5号 創成川通の道路計画の検討にあたり、地域の皆様や道路を利用される方からのご意見を反映するため、平成30年10月26日から、アンケート及びヒアリング調査を行いますので、ご協力をお願いします。

今回の意見聴取では、地域の皆様や道路を利用される方等が日頃感じている地域の課題や必要な道路機能等についてお伺いした上で、対策案（構造）の比較・検討に際し、重視すべき点や配慮すべき点についてお伺いします。

1. アンケート調査

① 札幌市及び周辺地域の住民の方から無作為抽出

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、長沼町にお住まいの方から無作為抽出をさせていただき、郵送で調査票を配布します。

＜回答方法＞ ・同封する返信用はがきにより最寄りの郵便ポストへ投函

② その他の道路利用者等

上記の10自治体の市役所や町役場と道の駅（石狩「あいりーど厚田」、北欧の風 道の駅とうべつ）に調査票を備え付けるとともに、インターネットによる調査を実施します。

＜回答方法＞ ・市役所、町役場、道の駅の回収ボックスへ回答

・インターネットによる回答（札幌開発建設部HPからアクセスできます）

URL http://www.hkd.mlit.go.jp/sp/douro_keikaku/001.html

（※上記URLは平成30年10月26日から有効となります）



③ 実施期間 平成30年10月26日（金）～11月29日（木）まで

2. ヒアリング調査

関係自治体や関係団体、事業者、観光客の皆様インタビュー形式のヒアリングを実施します。

【問合せ先】 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

課長

ふくはら ひでゆき

福原 英之（電話：011-611-0216）

課長補佐

さとう ふみとし

佐藤 文俊（電話：011-611-0216）

札幌開発建設部ホームページ <http://www.hkd.mlit.go.jp/sp/>

アンケート配布地域及び回収ボックス設置箇所

アンケート回収ボックス設置場所

市役所・
町役場

札幌市役所、小樽市役所、江別市役所、千歳市役所、
恵庭市役所、北広島市役所、石狩市役所、当別町役場、
南幌町役場、長沼町役場

道の駅

石狩「あいろーど厚田」、北欧の風 道の駅とうべつ

凡例

アンケート 配布地域



回収ボックス
設置箇所

市役所・町役場



道の駅



石狩「あいろーど厚田」



石狩市

当別町



北欧の風 道の駅とうべつ



江別市

南幌町



長沼町

北広島市



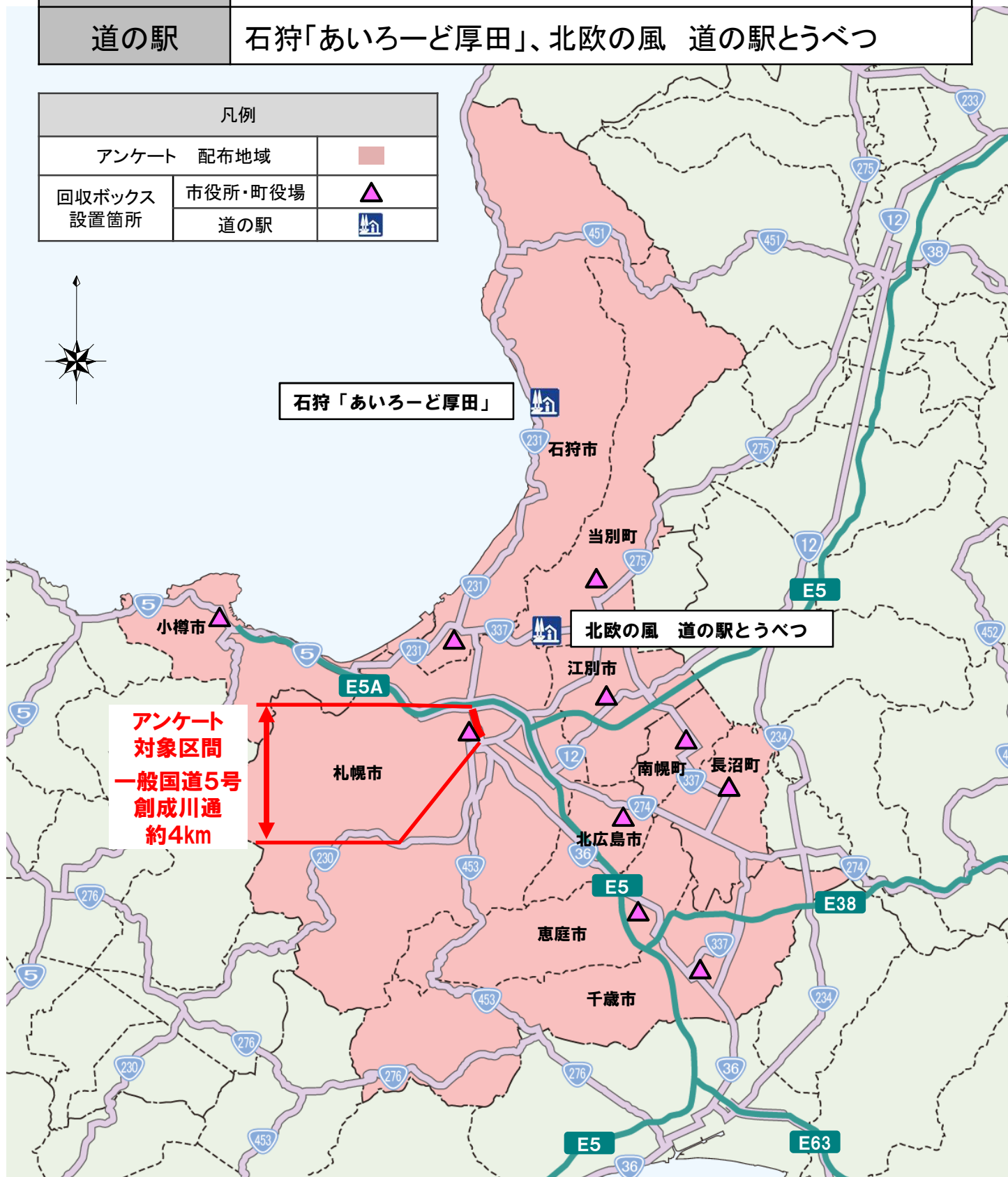
恵庭市

千歳市



アンケート
対象区間
一般国道5号
創成川通
約4km

札幌市



国道5号 創成川通における 道路計画に関する第1回アンケート調査

国道5号は、函館市を起点とし長万部町及び小樽市を経て、札幌市に至る延長約282kmの主要幹線道路であり、道南圏と道央圏を連絡する重要な路線です。そのうち今回の計画段階評価^{*}の対象である創成川通は、札幌市に位置し、札幌自動車道と札幌都心部を結ぶ延長約4kmの区間となります。

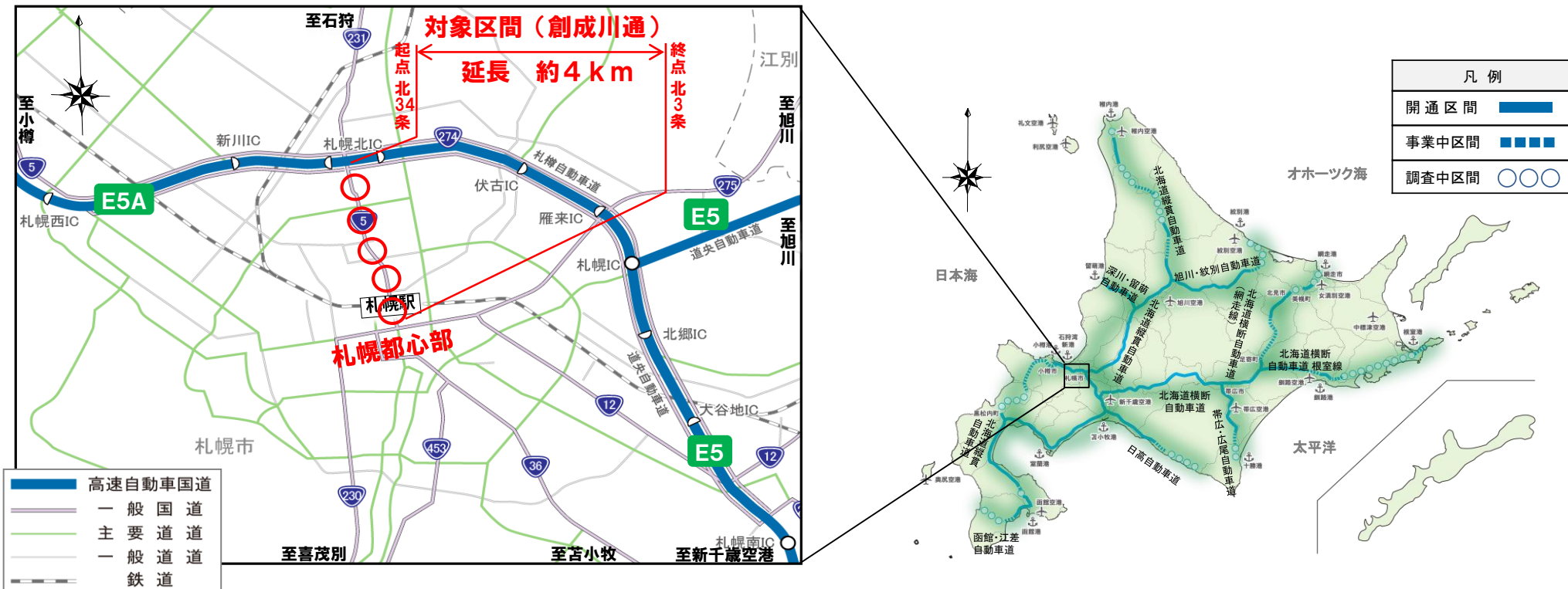
本アンケートは、創成川通の計画検討に当たり、計画づくりの初期段階から地域の皆さまへ情報提供を行うとともに、広くご意見をお聞きし、それを計画に反映していくための取組として実施するものです。

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

※計画段階評価 とは

地域の課題や達成すべき目標、地域の意見等を踏まえ、複数案の比較・評価を行うとともに、道路事業の必要性及び事業の妥当性を検証するものです。

頂いたご意見を分析した上で、第3者委員会での審議に活用していきます。



創成川通の道路課題

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

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

▼創成川通における主要渋滞箇所・事故危険区間図

●：主要渋滞箇所 ☆：事故危険区間



▼季節別の混雑・渋滞の発生日数と割合

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

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

特に冬期は積雪や路面凍結等の影響で交通状況が悪化

▼混雑・渋滞の状況



①札幌自動車道札幌北IC出口付近



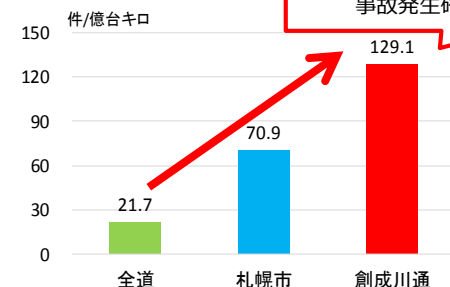
②北32条交差点～北34条交差点付近



③冬期の北19条交差点付近

▼死傷事故率の比較

全道平均の約6倍と高い
事故発生確率



資料：H25-28 ITARDAデータ(対象区間：北34条～北3条)
※死傷事故率は、1億台キロ(1万台の自動車が行った場合に相当)当たりの死傷事故の件数を示す指標

創成川通は、高次都市機能が集積する札幌都心部と、高速道路の最寄のインターチェンジである札幌北ⅠCを結び、高規格幹線道路ネットワークと一体となって北海道全域へつなげる重要なルートです。

道央都市圏の現状から、地域の将来を見据えた改善すべき課題と達成すべき政策目標は以下のように考えられます。

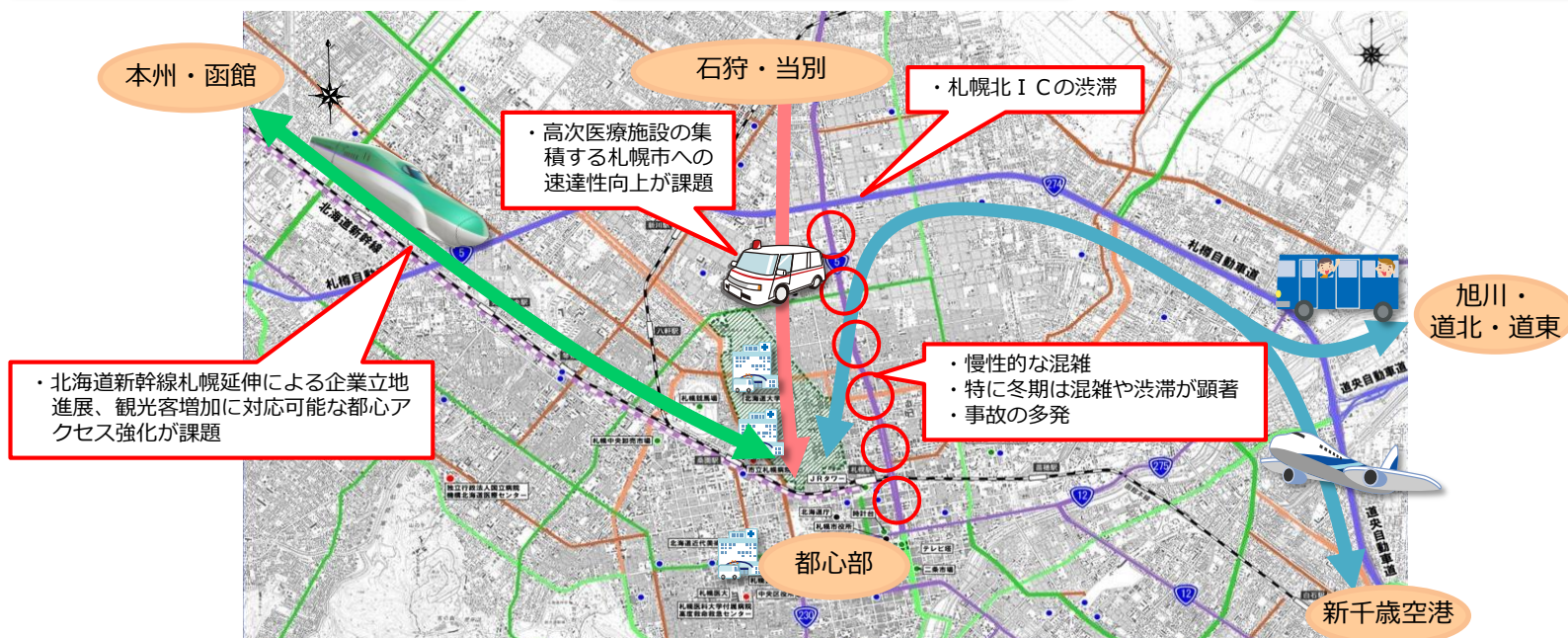
都心アクセス強化	産 業	医 療
○2030年度に開業を予定している北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）や都心周辺の再開発により、さらなる観光需要の増加が想定されます。 ○札幌都心部には観光、暮らし、防災等に関する施設や都市機能が集中しており、札幌都心部～高速道路間のアクセス性が重要です。	○札幌都心部では、商業ビルや宿泊施設等の建替えなどの再開発が進んでおり、今後ますます物流・人流の需要増加が想定されます。 ○高速道路へのアクセス道路である創成川通では、混雑や事故が多発し、札幌都心部の企業・経済活動の妨げとなっています。	○道央都市圏の市町村は救急搬送の約4割を札幌市に依存しています。 ○札幌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

政策目標

都心アクセス強化による都市機能
活用の最大化

都心立地施設への物流等の安定性
向上による企業・経済活動支援

高次医療施設への速達性向上による
安心できる暮らしの確保



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

政策目標

都心アクセス強化による都市機能活用の最大化

都心立地施設への物流等の安定性向上による企業・経済活動支援

高次医療施設への速達性向上による安心できる暮らしの確保

政策目標達成に必要な機能

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

○物流拠点や道内各地からの安定した物流等に寄与し、定時性・安全性の高い道路

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

配慮すべき事項

・緑地景観への影響

・沿道地域環境への影響

・工事中の影響

・経済性

高架構造・地下構造・交差点改良案の組み合わせを検討

構造形式	別線整備		現道活用
	高架構造	地下構造	交差点改良
構造のイメージ			
交通面	- 沿道利用交通と高速利用交通の機能分担が図られる - 連担する信号交差点の回避が可能 - 交通転換により現道及び並行路線の混雑が解消 - 冬期積雪の影響を受ける	- 沿道利用交通と高速利用交通の機能分担が図られる - 連担する信号交差点の回避が可能 - 交通転換により現道及び並行路線の混雑が解消 - 冬期積雪の影響を受けない	- 信号交差点を回避できないため速達性、定時性は現況とほぼ変わらない - 並行路線からの交通転換が見込まれず、面的な混雑緩和にならない - 冬期積雪の影響を受ける
環境面	- 景観、日照、騒音等の調査が必要 - 高架橋を河川上空に整備するため、創成川の景観に影響がある	- 東西市街地の連携が図られる - 地上部の親水緑地空間の整備が可能 - 景観が良く、騒音問題の可能性が低い	車線拡幅を河川上に整備するため、創成川の景観に影響がある
経済面	地下構造に比べると事業費が安価	- 事業費が高価となる - 河川、地下埋設物の移設が発生する	- 安価であり部分的な整備が可能 - 交差点によっては用地買収が必要
概算費用	約140億円～180億円/km当り	約200億円～260億円/km当り	約5億円～10億円/箇所当り

札幌北インターチェンジでのダイレクトアクセスランプの検討

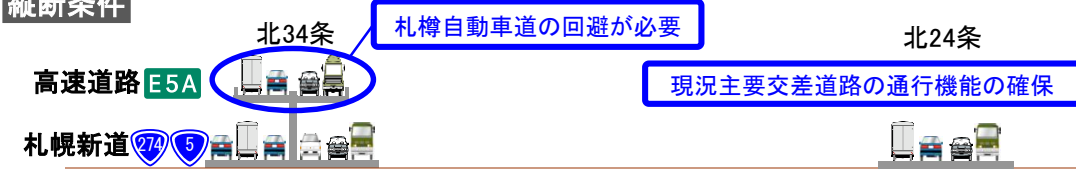
- 札幌自動車道の札幌北IC（千歳方面）のオフランプ（出口）において、慢性的な渋滞が発生していることから、既存のオフランプとは別に直接、創成川通と接続するダイレクトアクセスランプを整備することを検討します。
- ダイレクトアクセスランプの整備では、沿線の公共緑地や医療施設等の重要施設回避について配慮が必要です。

▼札幌北IC周辺の物理的制約と配慮事項

平面条件



縦断条件



▼札幌北ICの渋滞発生状況

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

交通量：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
及び平成28年度版札幌市統計書より算出

※NEXCO東日本北海道支社調査
平成29年1月～12月

▼札幌北IC(千歳→都心)オフランプと本線の渋滞発生状況



札幌北IC(千歳側)オフランプ

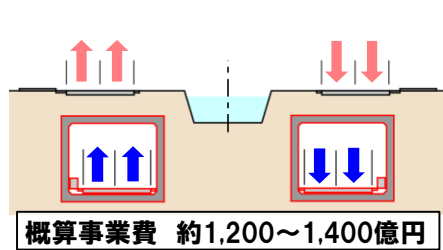


札幌自動車道本線の渋滞状況

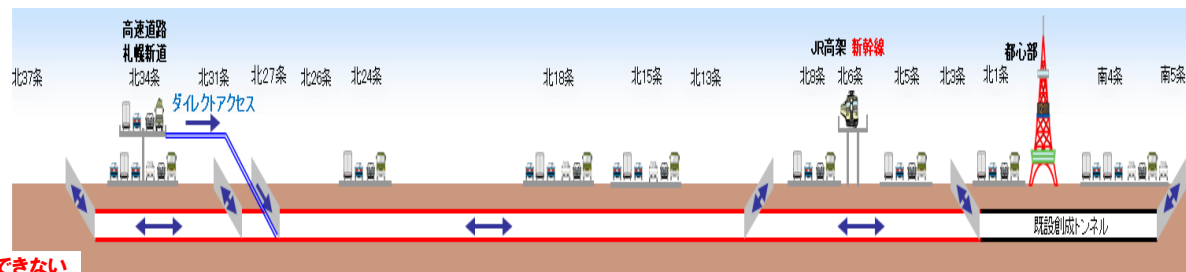
対策案の概要

○政策目標達成に必要な機能と物理的制約や配慮事項を踏まえ、高速道路とのアクセスを含めた4つの対策案を選定しました。

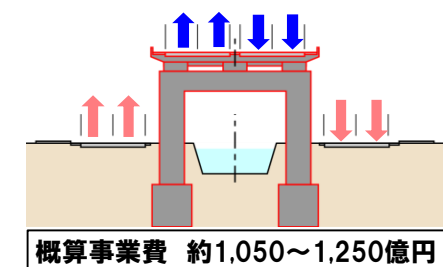
【案① 地下整備案】 冬期積雪時の影響を受けない地下構造で全線整備を行う案



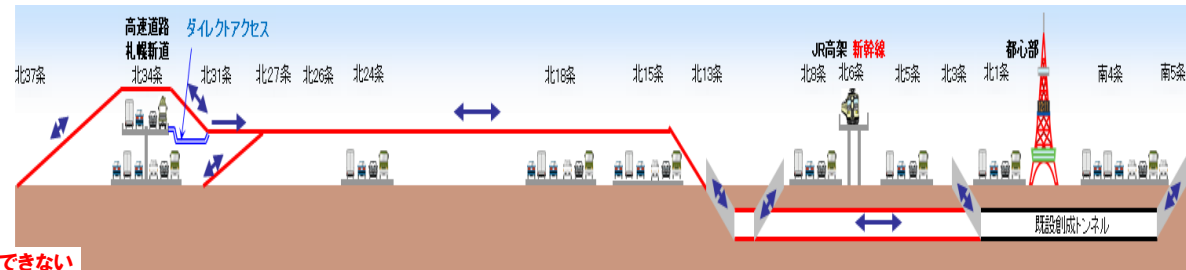
・ダイレクトアクセスランプが重要施設を回避できない



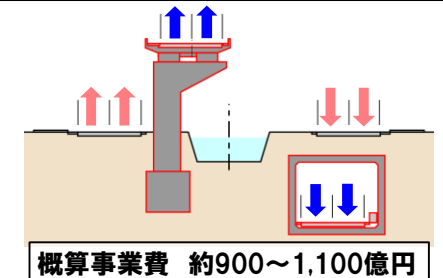
【案② 一部高架整備案】 地下構造より事業費が安価な高架構造で整備する案（創成トンネルと連続する都心部は地下構造）



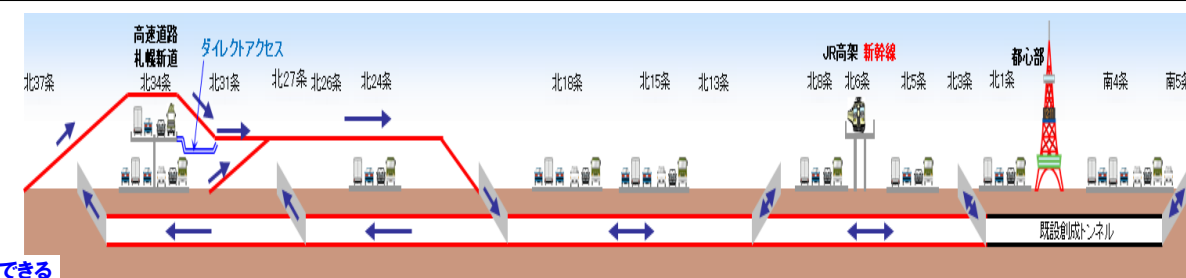
・ダイレクトアクセスランプが重要施設を回避できない



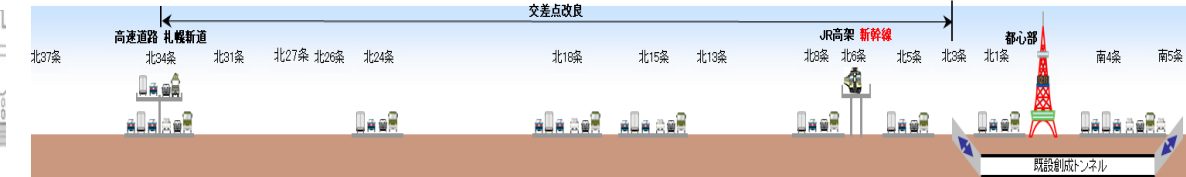
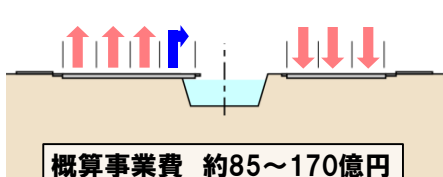
【案③ 上下線構造分離案】 重要施設支障を回避するため、案①と案②を組み合わせた案



・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。

○札幌自動車道の札幌北IC（千歳方面）の出口において、慢性的な渋滞が発生していることから、創成川通と直接接続するダイレクトアクセスランプの整備を検討しています。

▼札幌北IC(千歳方面)オフランプと札幌道本線の渋滞発生状況



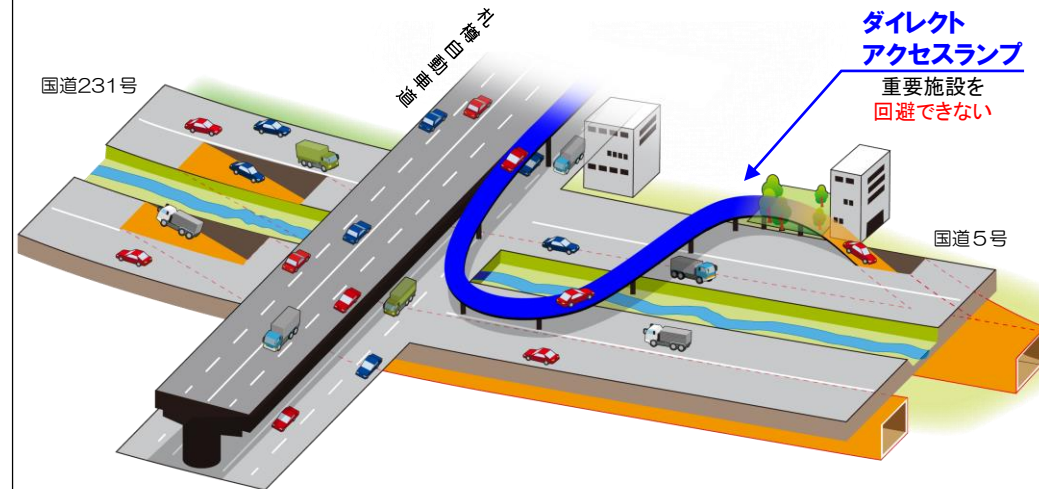
札幌北IC(千歳方面)オフランプ



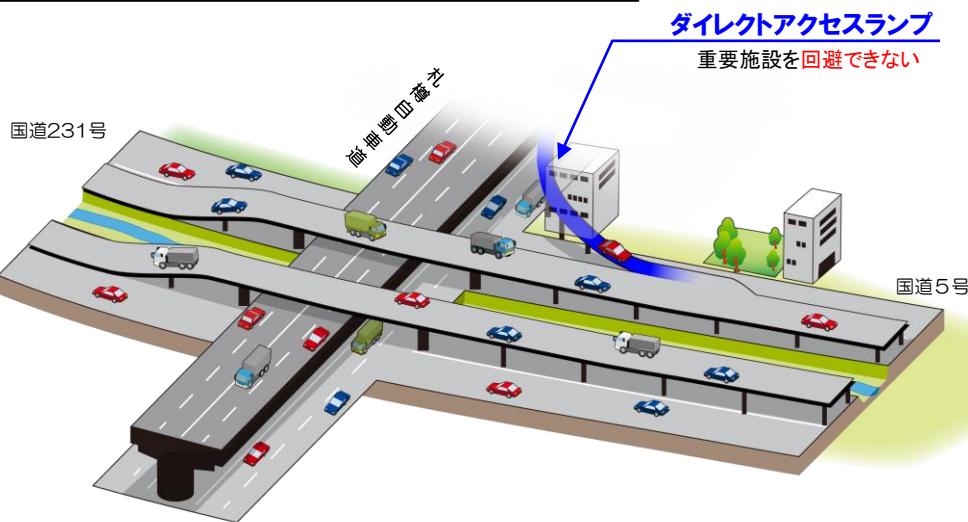
札幌自動車道本線の渋滞状況

千歳⇒都心ランプ
国道合流部

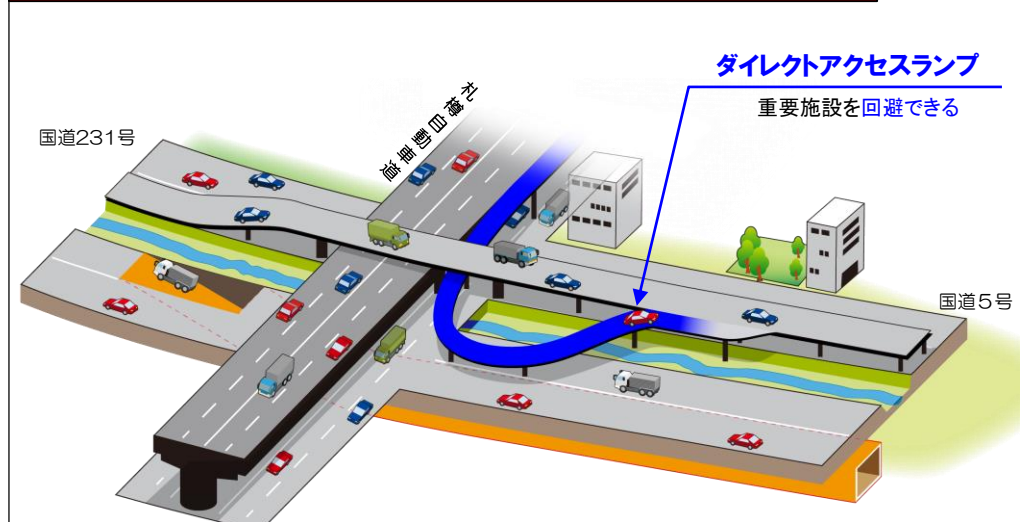
【案①】地下整備案（上下線地下構造）



【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）



対策案の比較表

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

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

回答は同封の郵便はがきに記入し、郵便ポストに投函してください。

質問1 道央都市圏の将来を見据えた地域の課題についてどう思いますか？

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

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

質問2 国道5号創成川通に必要な道路はどのような道路だと思いますか？

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

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

国道5号創成川通に関するアンケート

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

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

回答は同封のはがきに記入願います



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



☐ A	☐ B	☐ C	☐ D	☐ E
-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------

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

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

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

回答は同封のはがきに記入願います



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
-------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------

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

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

回答は同封のはがきに記入願います

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

Q1：計画段階評価の実施期間や事業の開始時期を教えてください。

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

Q2：新幹線の札幌延伸までに事業が完了しますか？

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

Q3：道路の事業による費用対効果はどのくらいですか？

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

国道5号創成川通に関するアンケートの記入例・投函期限

- ・ 回答は同封の郵便はがきにご記入ください。
- ・ 回答用の郵便はがきは、切手を貼らずに最寄りの郵便ポストへ投函してください。
- ・ なお、投函は**平成30年11月29日（木）**までをお願いします。
- ・ インターネットによる回答も可能になっておりますので、下記アドレスからアクセス願います。

国道5号 創成川通 道路計画に関するアンケート調査 Web回答用ページ

URL http://www.hkd.mlit.go.jp/sp/douro_keikaku/001.html

※札幌開発建設部ホームページからもアクセス可能です。



アンケートの記入例

郵便はがき

0 6 0 8 7 8 8

201

料金受取人払郵便

札幌中央局
承認

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

差出有効期間
平成31年3月
25日まで
(切手不要)



■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 〒000-0000 北海道 札幌 市 都 中央 区 町・村

性別 ①男性 ②女性 年齢: 50 歳代

■自動車を運転する頻度を教えてください（該当する1つに○）

①毎日 ②週数回 ③月数回 ④ほとんど運転しない ⑤運転しない

■国道5号創成川通の利用頻度を教えてください（該当する1つに○）

①毎日 ②週数回 ③月数回 ④あまり利用しない ⑤利用したことがない

■創成川通の主な利用目的を教えてください（該当する全てに○）

①通勤・通学 ②通院 ③家事・買物 ④仕事（営業・運送等）

⑤観光・レジャー ⑥その他（ ）

■うら面の質問以外に、ご意見等がありましたらご自由にお書きください

国道5号 創成川通 第1回アンケート 回答欄

質問1. 道央都市圏の将来を見据えた地域の課題についてどう思いますか？

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 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		2	3	4	5
B 札幌都心と高速IC間の混雑	1	2	3	4	5
C 人の移動や物流の遅延	1	2	3	4	5
D 医療施設への救急搬送	1	2	3	4	5

上記のうち、特に重要だと思う項目2つに○ (A) (B) (C) (D)

質問2. 創成川通に必要な道路はどのような道路だと思いますか？

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

上記のうち、特に重要だと思う項目2つに○ (A) (B) (C) (D)

質問3. 対策案の比較検討では、どのようなことを重視すべきだと思いますか？

A～Dのそれぞれについて 当てはまる番号1つに○	特に重視 すべき	やや重視 すべき	どちらとも いえない	あまり重視 すべきではない	重視すべき ではない
A 都心と高速間の所要時間	1	2	3	4	5
B 札幌北ICの渋滞解消	1	2	3	4	5
C 物流交通の定時性	1	2	3	4	5
D 医療施設への速達性	1	2	3	4	5
E 冬期の定時性	1	2	3	4	5

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

質問4. 対策案の比較検討では、どのようなことに配慮すべきだと思いますか？

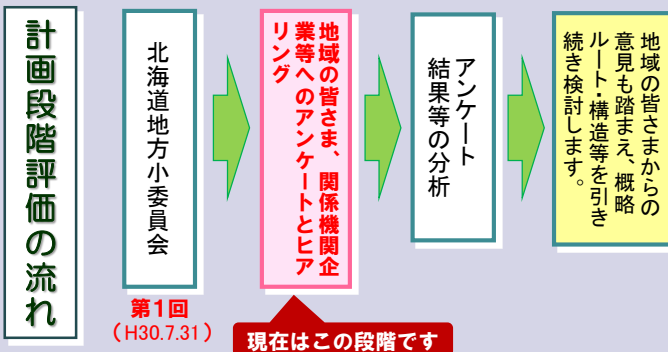
A～Dのそれぞれについて 当てはまる番号1つに○	特に配慮 すべき	やや配慮 すべき	どちらとも いえない	あまり配慮 しなくてよい	配慮しなくてよい
A 親水緑化空間の確保	1	2	3	4	5
B 重要施設や家屋等への影響	1	2	3	4	5
C 工事中の交通規制の影響	1	2	3	4	5
D 建設に要する費用	1	2	3	4	5

上記のうち、特に重要だと思う項目2つに○ (A) (B) (C) (D)

■アンケートは「計画段階評価」審議の参考意見となります。

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

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



アンケートについてのお問合せ先

＜調査主体＞

北海道開発局 札幌開発建設部 都市圏道路計画課

国道5号 創成川通

道路計画に関するアンケート係

〒060-8506 札幌市中央区北2条西19丁目

電話 011-611-0216

安全で快適な地域づくりのために
みなさまのご意見をお待ちしております。



国土交通省



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

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