

同時発表：札幌市

そうせいがわどおり
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

札幌開発建設部では、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、札幌市と連携し、パネル展示等を用いて職員が説明します。

開催場所、開催日時、説明内容は以下を予定しています。

1. 開催場所、日時

会場	開催日	時間
札幌駅前通地下歩行空間	12月6日(金)～9日(月)	10:00～19:00
東区民センター	12月7日(土)～8日(日)	10:00～19:00
札幌市役所	12月10日(火)～12日(木)	10:00～17:00
北区民センター	12月13日(金)～14日(土)	10:00～19:00

2. 説明内容

一般国道5号 創成川通の概略ルート・構造に関する検討状況について、パネル展示等を用いて札幌開発建設部や札幌市の職員が市民の皆様へご説明するとともに、市民の皆様からの意見や質問へ対応します。

【参考】関連する資料について以下の北海道開発局HPに掲載しています。

第21回北海道地方小委員会 計画段階評価

一般国道5号 創成川通 第2回目(令和元年10月25日開催)

https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_kei/splaat000001q8xv.html

札幌都心アクセス道路検討会(第6回)(令和元年10月30日開催)

https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_kei/ud49g7000000znkg.html

【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 (電話：011-611-0216)

課長

阿部

まさたか
正隆

課長補佐

伊藤

のりひろ
典弘



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

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)

交通プロジェクト担当課長

あらき

としみつ
敏光

交通プロジェクト担当係長

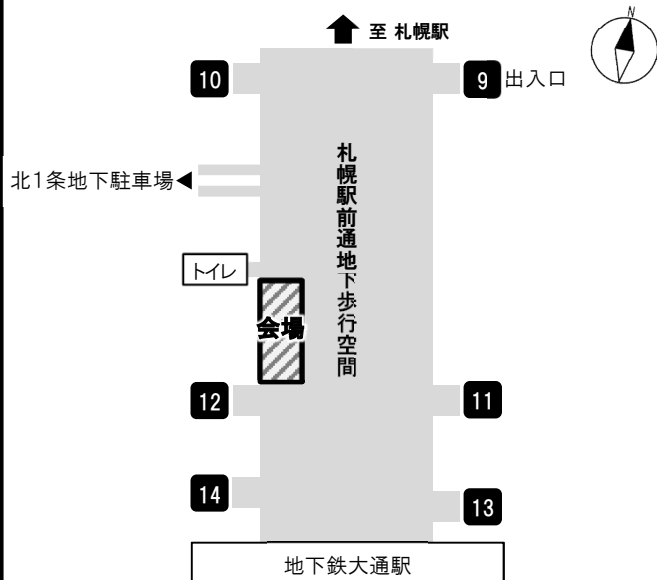
しばた

ゆうじ
雄史

会場のご案内について

札幌駅前通地下歩行空間(千・カ・ホ)

【12/6(金)～12/9(月)】 10:00～19:00



住所: 中央区北1条西4丁目地下

東区民センター

【12/7(土)～12/8(日)】 10:00～19:00



住所: 東区北11条東7丁目

札幌市役所

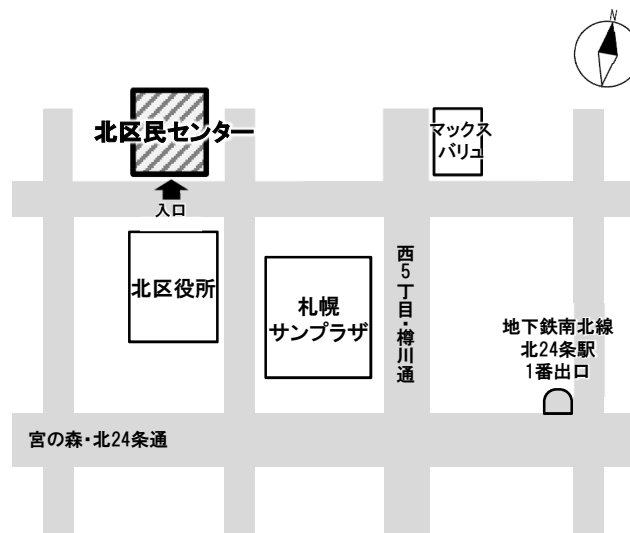
【12/10(火)～12/12(木)】 10:00～17:00



住所: 中央区北1条西2丁目

北区民センター

【12/13(金)～12/14(土)】 10:00～19:00



住所: 北区北25条西6丁目

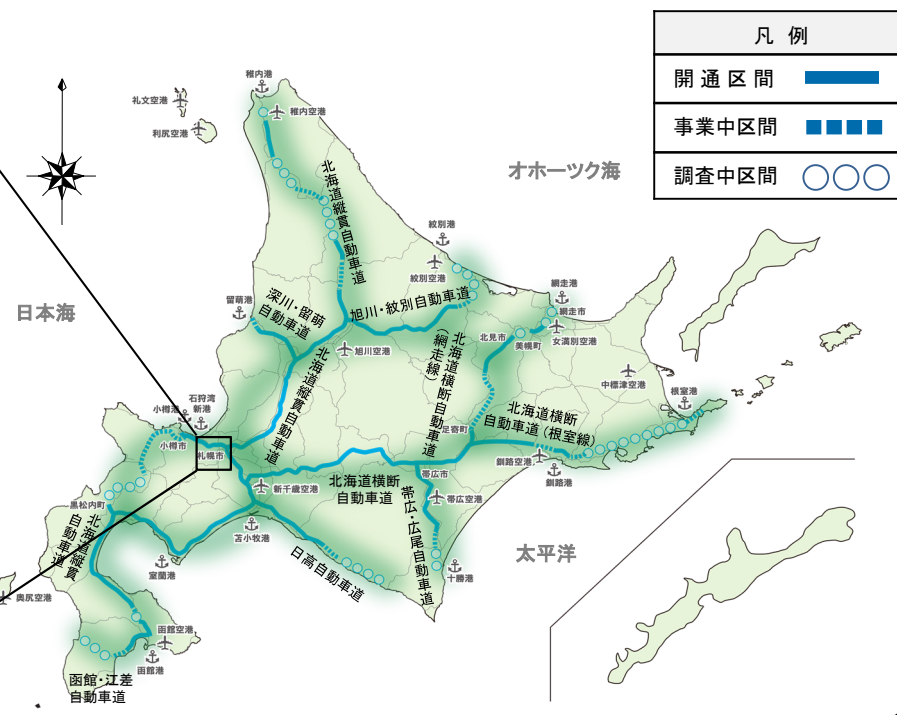
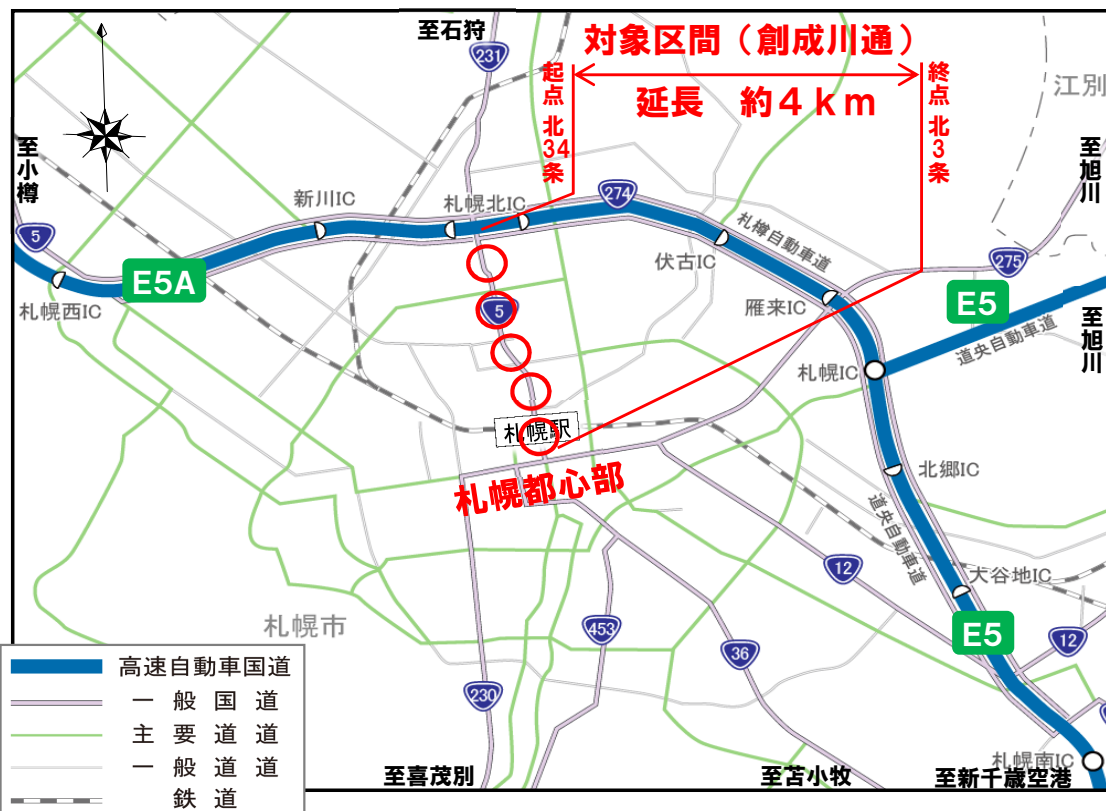
国道5号は、函館市を起点とし長万部町及び小樽市を経て、札幌市に至る延長約282kmの主要幹線道路であり、道南圏と道央圏を連絡する重要な路線です。そのうち今回の計画段階評価※の対象である創成川通は、札幌市に位置し札幌自動車道と札幌都心部を結ぶ延長約4kmの区間となります。

平成30年10月～11月にかけて実施しました第1回地域意見聴取では、地域の皆さまが日頃感じられている地域の課題、必要な道路機能、対策案（構造）の比較検討に際し、重視する項目、配慮すべき事項等についてご意見をいただきました。ご協力ありがとうございました。

今回、第1回地域意見聴取の結果や札幌市からの要望等を踏まえ、対策案の詳細検討を行い対策内容を見直しましたので、市民の皆様へ情報提供を行います。

※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。



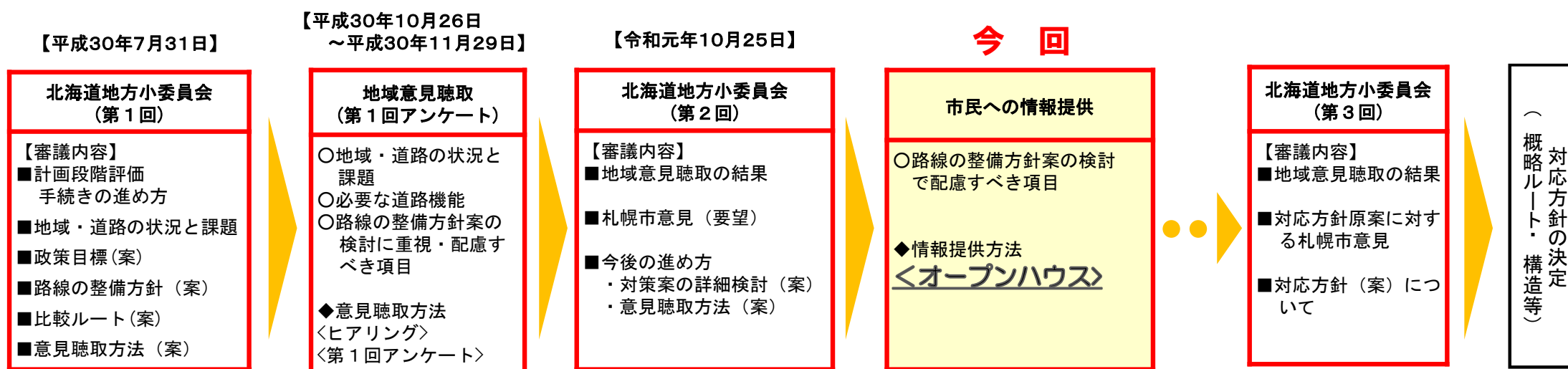
【参考資料】 計画段階評価における「市民への情報提供＜オープンハウス＞」の位置づけ

○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しました。

○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、国と札幌市が連携し、市民の皆様へ情報提供を行います。

※オープンハウス・・・パネル展示等を行うとともに、会場に職員が常駐し、来場者のみなさまに説明し、併せて意見や質問へ対応します。

▼計画段階評価における「市民への情報提供」の位置づけ



※創成川通の第1回目、第2回目の北海道地方小委員会の内容について確認したい方は、北海道開発局ホームページ「社会資本整備審議会 道路分科会 北海道地方小委員会」のページにおいて、ご確認ください。

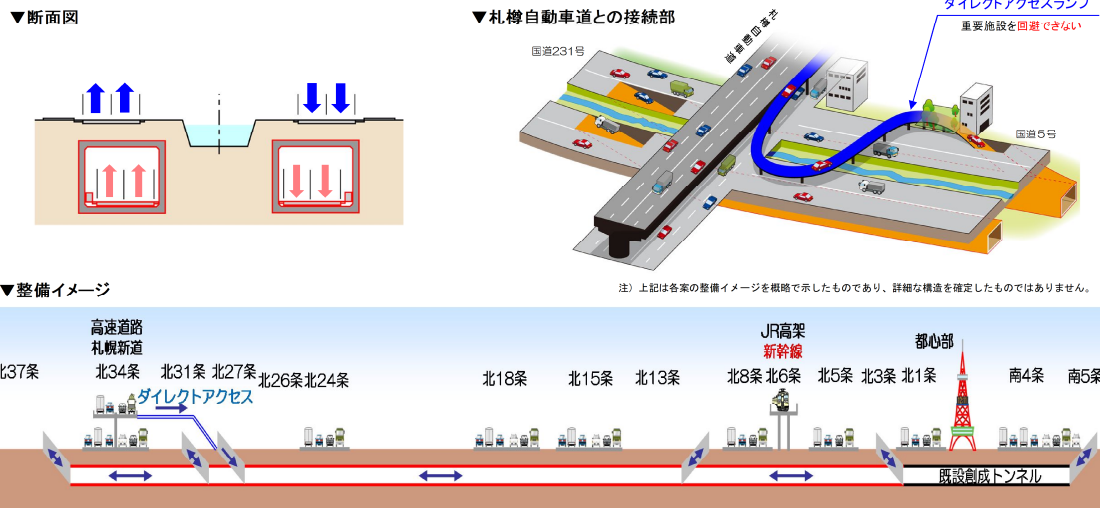
- ・第17回北海道地方小委員会 → 創成川通1回目
- ・第21回北海道地方小委員会 → 創成川通2回目

URL https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_kei/ud49g70000009kh8.html

○地域意見聴取の結果および札幌市の要望等を踏まえ、「重要施設や家屋等への影響」や、沿線住民の懸念事項である「騒音」や「景観」の観点を中心に、4つの対策案について詳細に検討しました。以下に案1、案2の当初案と詳細検討案を提示します。

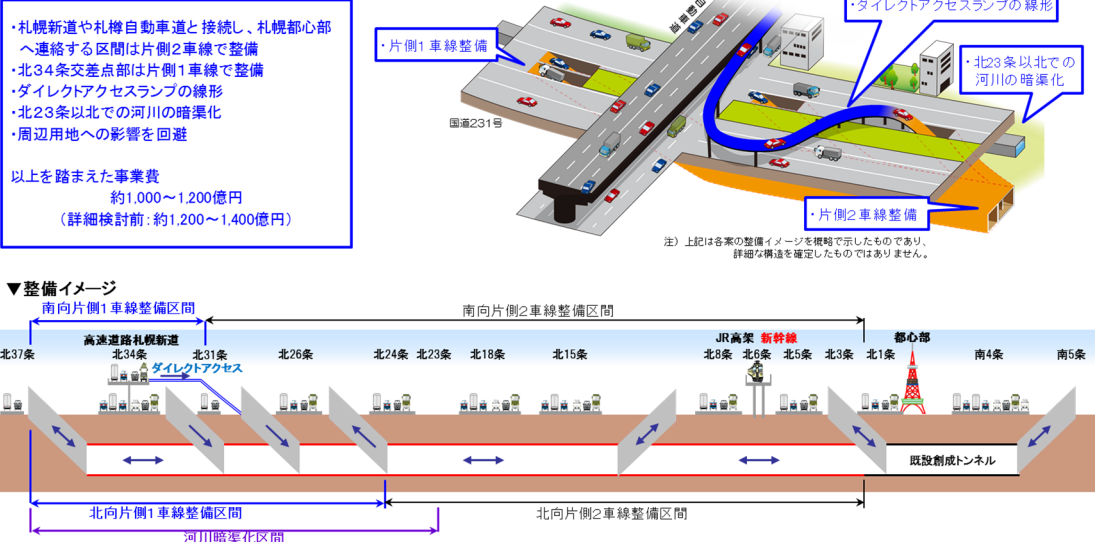
【案1 当初案】

【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



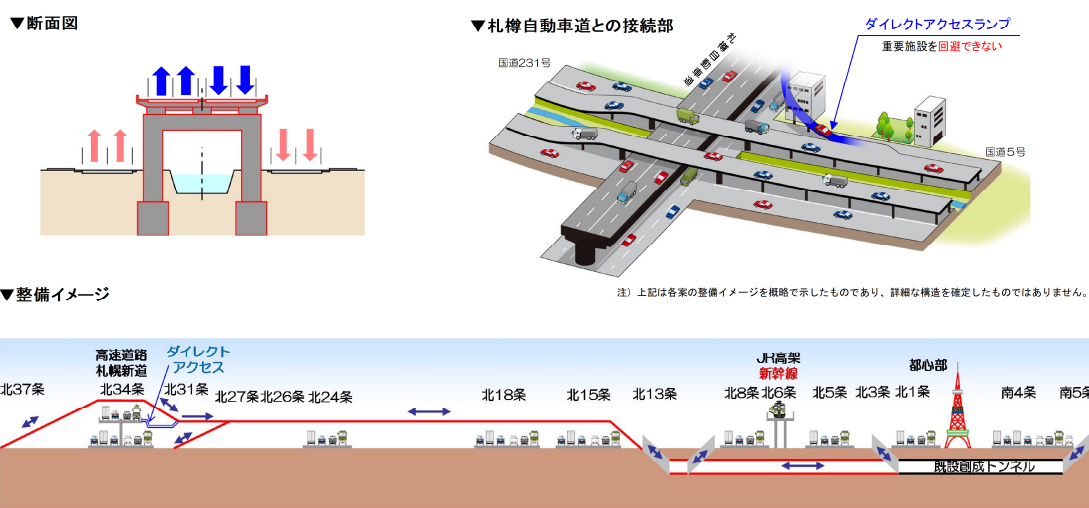
【案1 詳細検討案】

【案① 地下整備 詳細検討案】



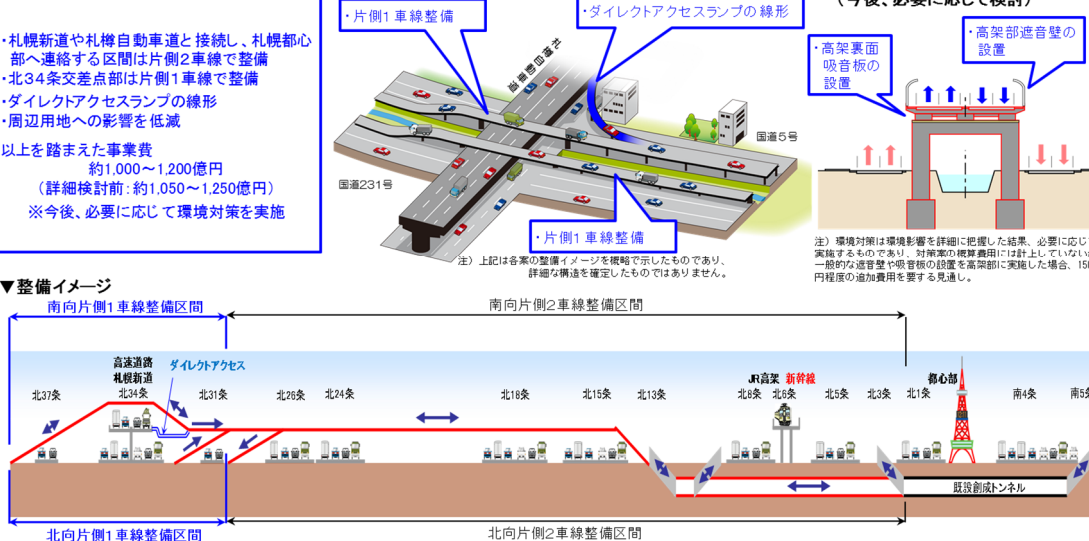
【案2 当初案】

【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2 詳細検討案】

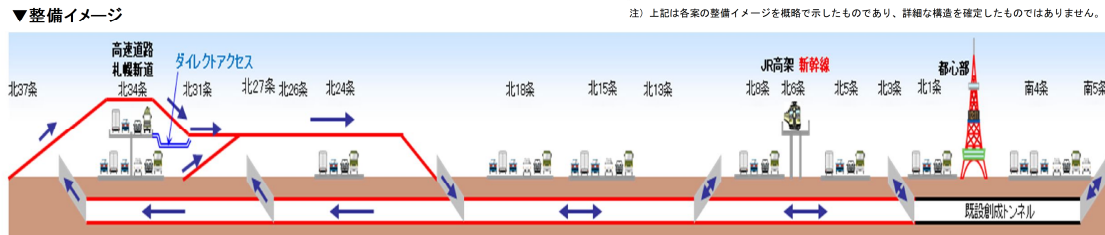
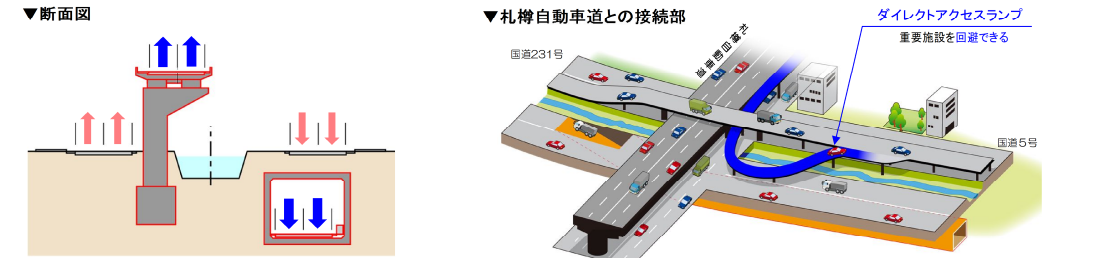
【案② 一部高架整備 詳細検討案】



○同じく案3、案4について当初案と詳細検討案を提示します。

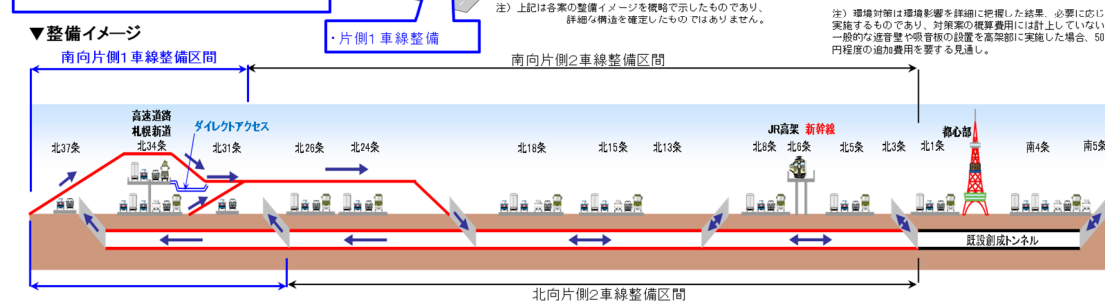
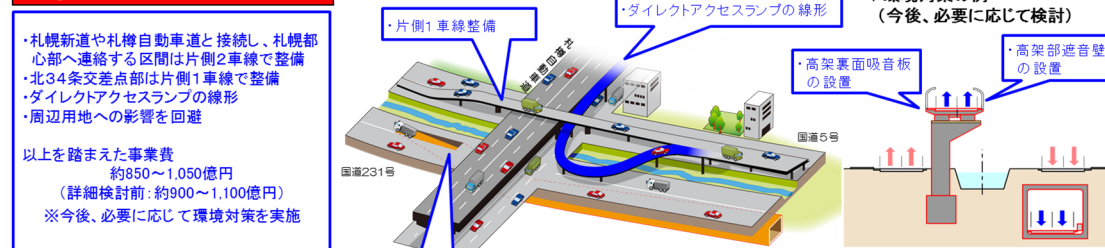
【案3 当初案】

【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3 詳細検討案】

【案③ 上下線構造分離 詳細検討案】



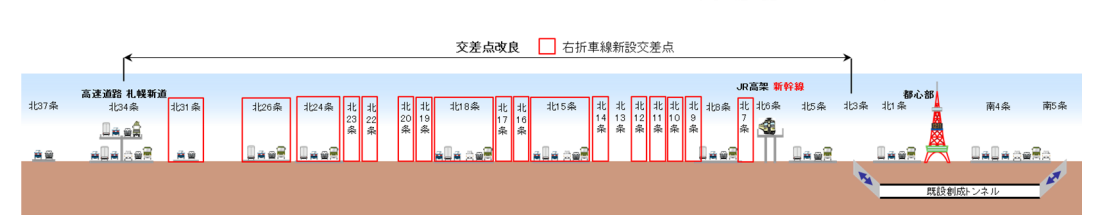
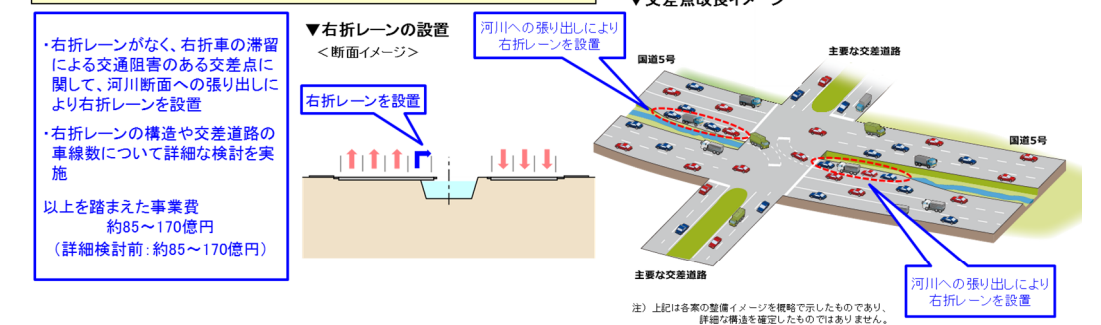
【案4 当初案】

【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



【案4 詳細検討案】

【案④ 現道活用 詳細検討案（平面交差点改良）】



○詳細検討案の結果、比較項目について以下のように見直しています。

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)	
		・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る案	・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
		札幌北ICの出口渋滞解消	・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
		新幹線札幌延伸等を見据えた効果の発現	・高速道路と創成川通を接続するランプの設置により出口渋滞解消が可能	・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
			・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(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)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
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、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	・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1,000～1,200億円	約1,000億円～1,200億円	約850～1,050億円	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