

国道5号 創成川通 の都市計画に 関する説明会

2020年9月

札幌市総合交通計画部

説明会の経緯

2016年12月～

- 国(北海道開発局)・北海道・札幌市の3者
で都心アクセス道路を検討

2018年7月～

- 国の第三者委員会で複数の比較案を検討
- 地域でオープンハウス(パネル展)を開催

2020年3月

- 第三者委員会の審議の結果、「地下整備
案」を選定

2020年9月
(本日)

- 札幌市が行う「都市計画変更」に関する
沿道地域を対象とした説明会を開催

本日の主な説明内容

- ①国道5号 創成川通の現況
- ②構造形式の比較・選定
- ③道路計画案の内容
- ④今後の手続き

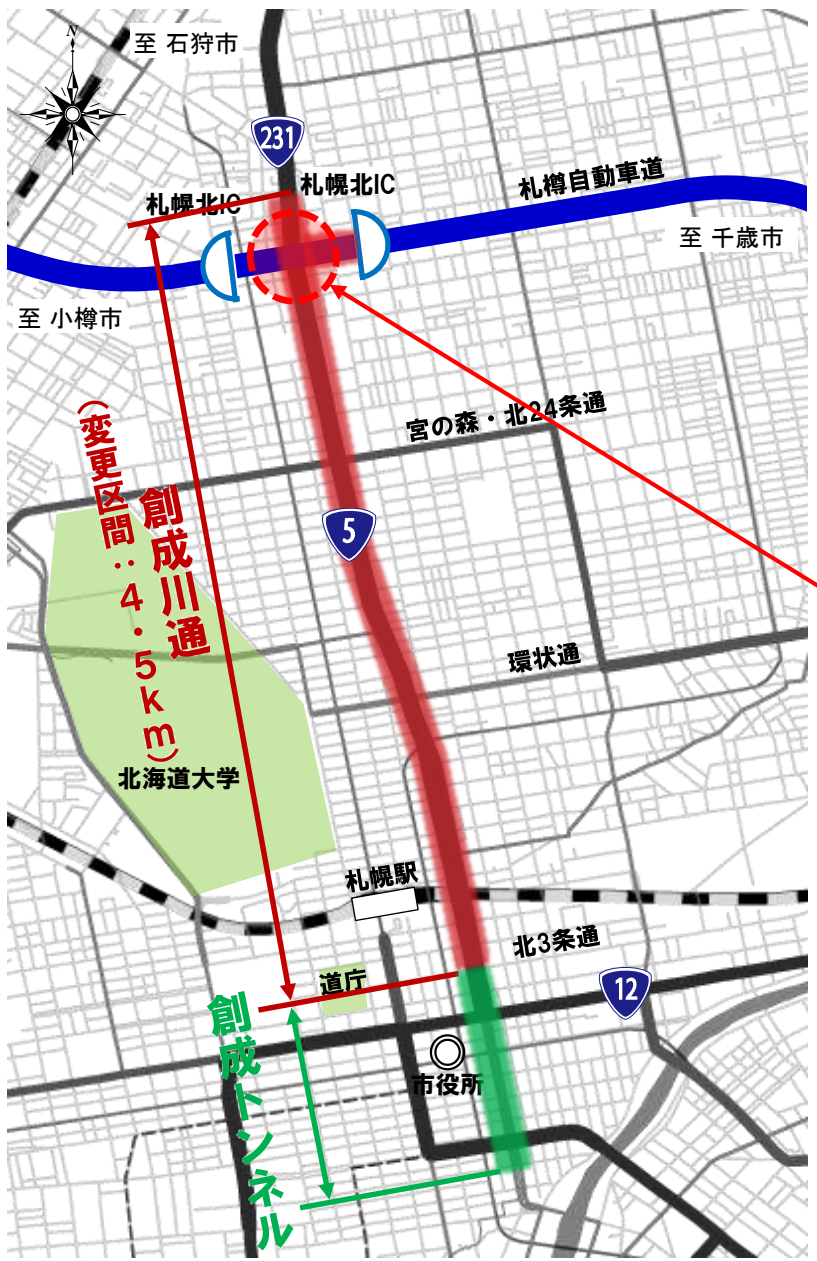
の4点です



1. 創成川通の 現況



計画対象区間 (北34条付近)



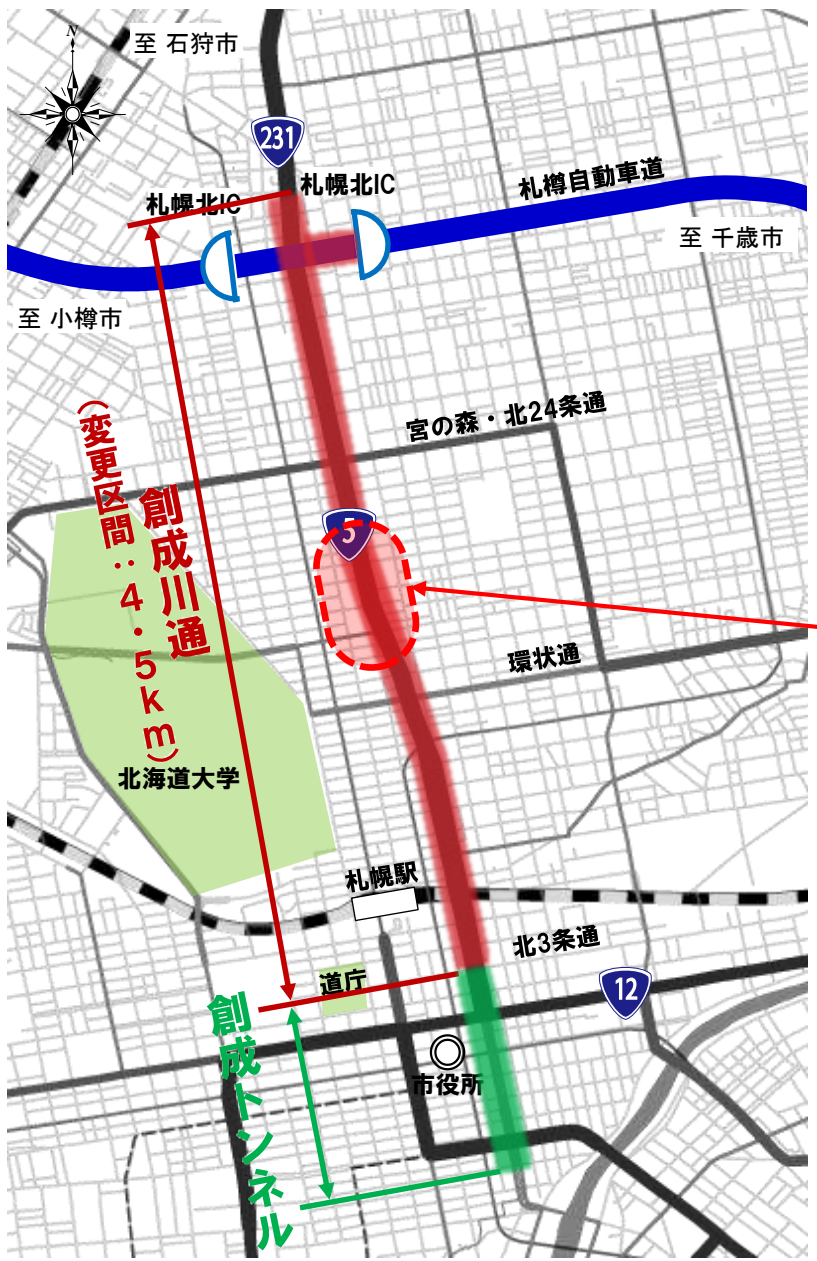
■北34条付近北区側 (3月・北を望む)



■札樽道・札幌新道交差点 (3月・北を望む)



計画対象区間 (北18~20条付近)



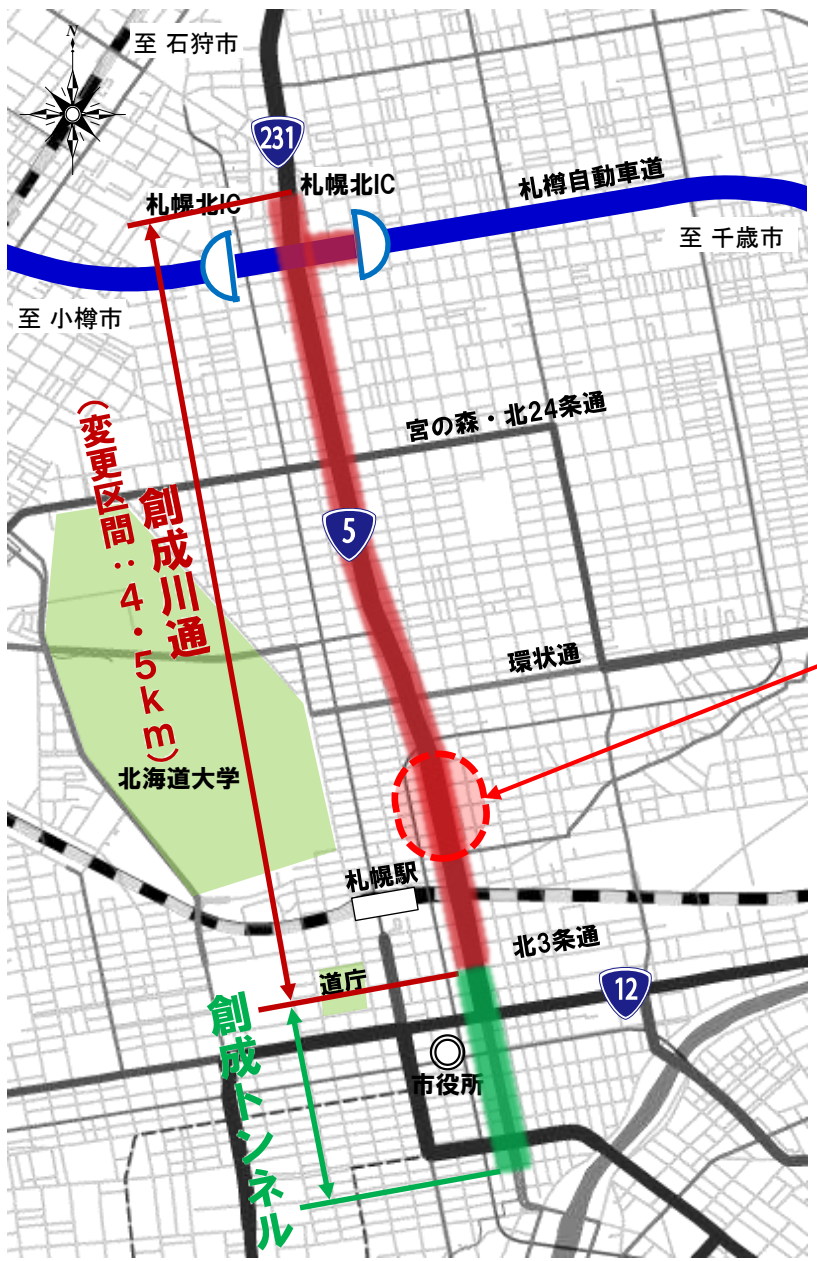
■北20条付近 (夏期・北を望む)



■北18条付近東区側 (冬期・南を望む)



計画対象区間 (北8~10条付近)



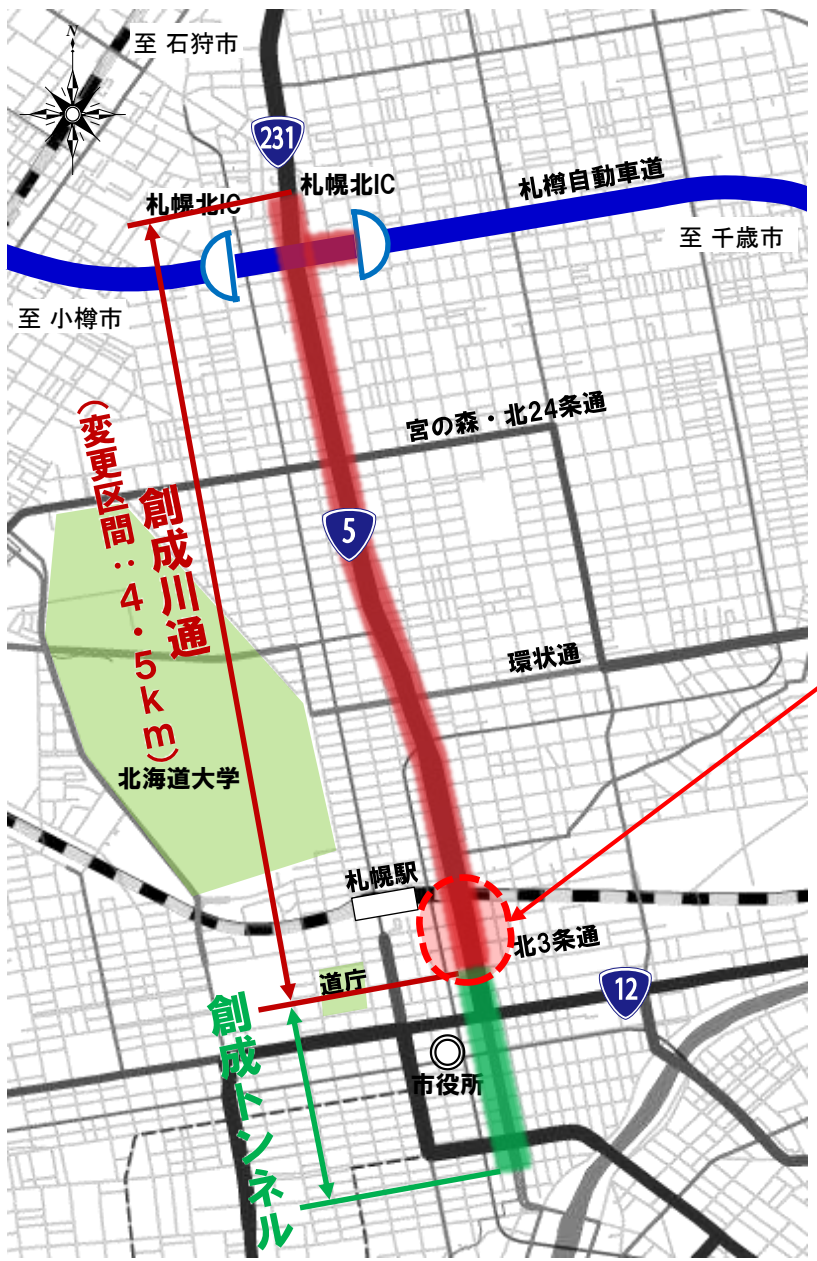
■北10条付近北区側 (夏期・南を望む)



■北8条付近東区側 (夏期・北を望む)



計画対象区間 (北4条付近)



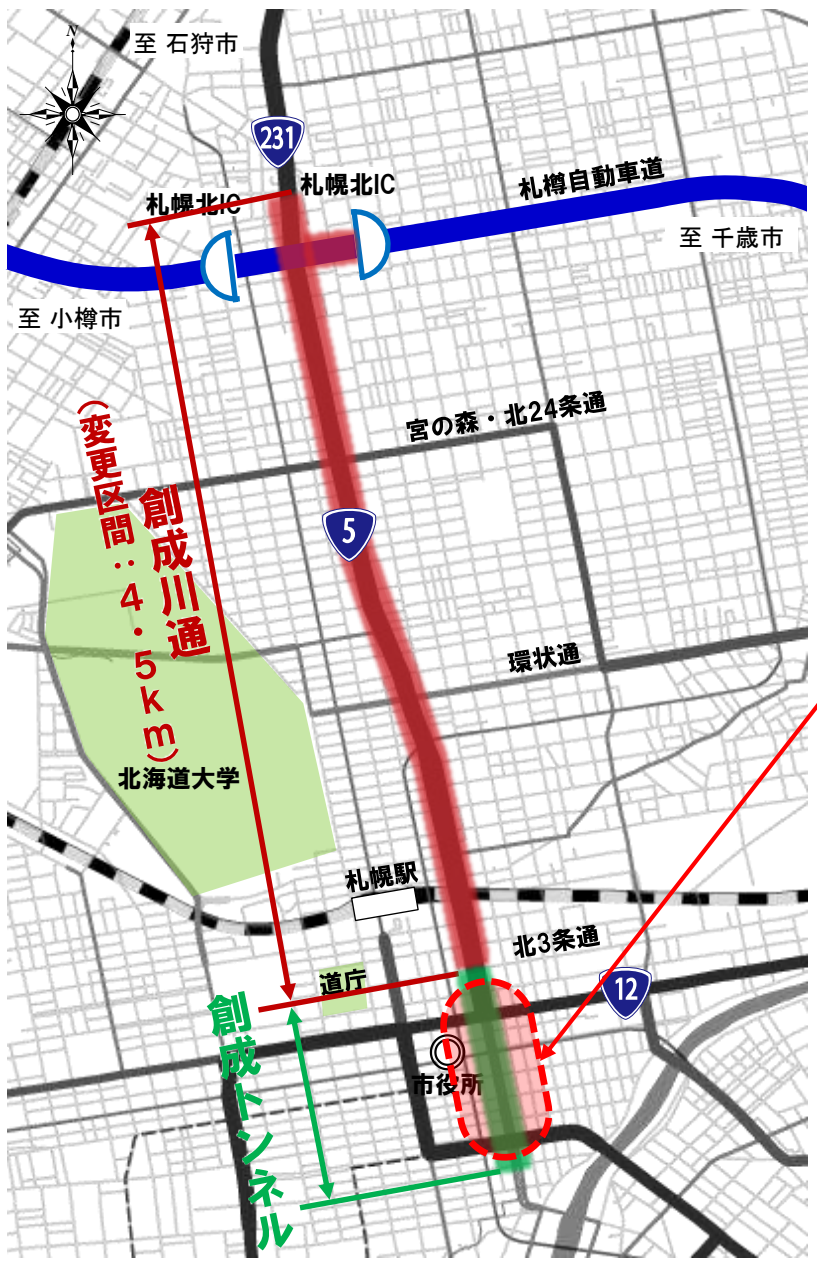
■北4条付近南進側 (冬期・北を望む)



■北4条付近北進側 (冬期・南を望む)



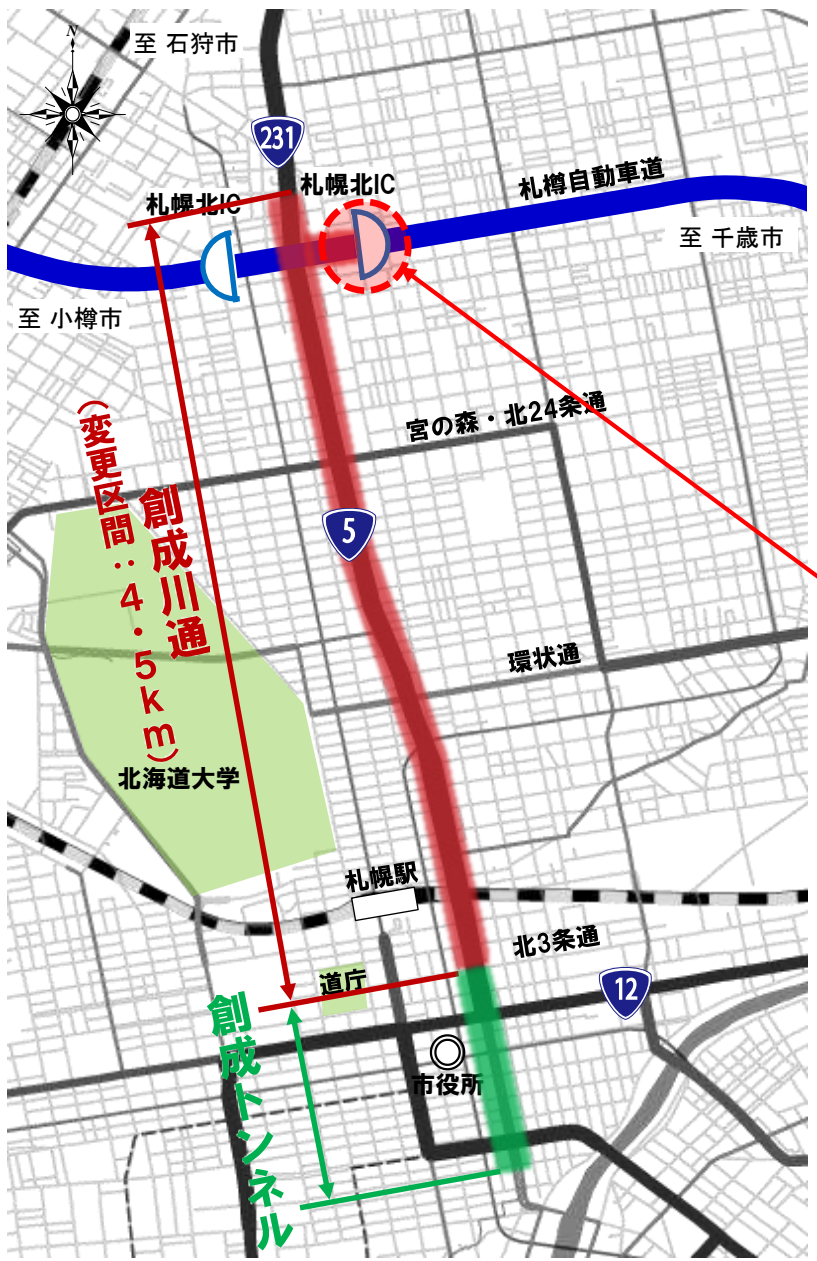
計画対象区間以南（大通以南）



■狸小路/2条市場付近・創成川公園（北を望む）



計画対象区間（札幌北IC（インターチェンジ）周辺）



■北IC出口付近・高速道路内（西を望む）



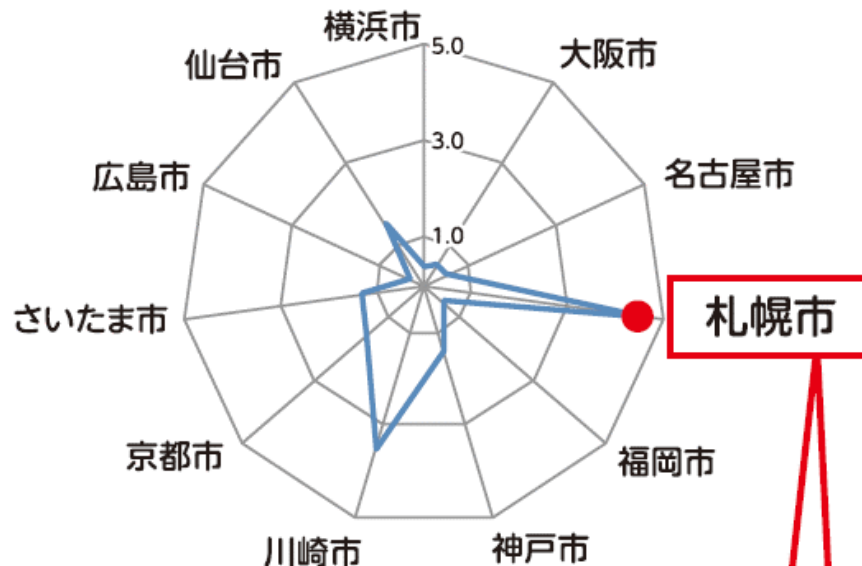
■IC出口付近・札幌新道（東を望む）



創成川通の現況①



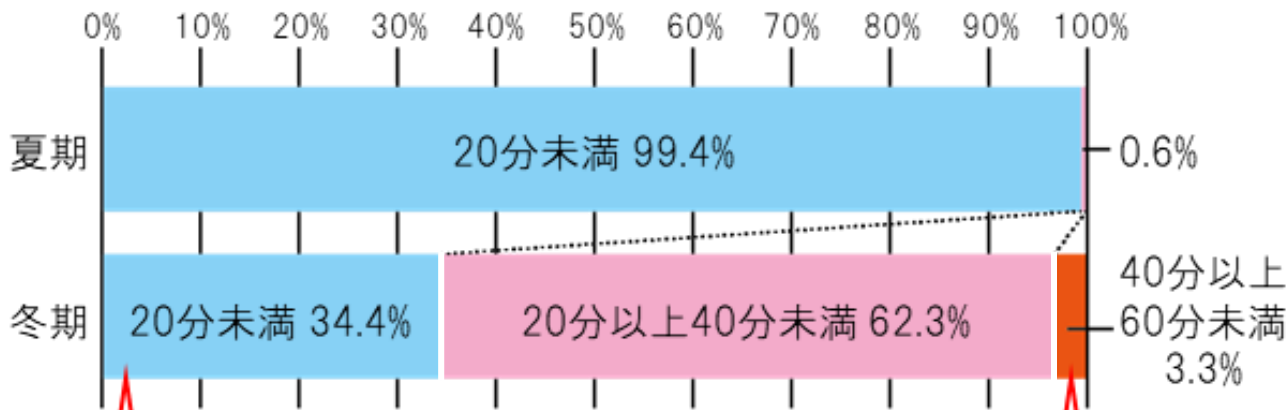
人口100万人以上の政令市における
都心駅～最寄りIC間距離の比較(km)



人口100万人以上の政令市で最も遠い
(11都市中11番目)

創成川通の現況②

都心から札幌北ICへの車の移動時間別の割合
(夕方ラッシュ時(17時・18時台)平均)



【資料】2016年3月～2017年2月民間プローブデータ(国土交通省)
(夏期:3～11月、冬期:12～2月)

冬期は、約3分の2の日が20分以上を要し、
冬期積雪時の速度低下が課題

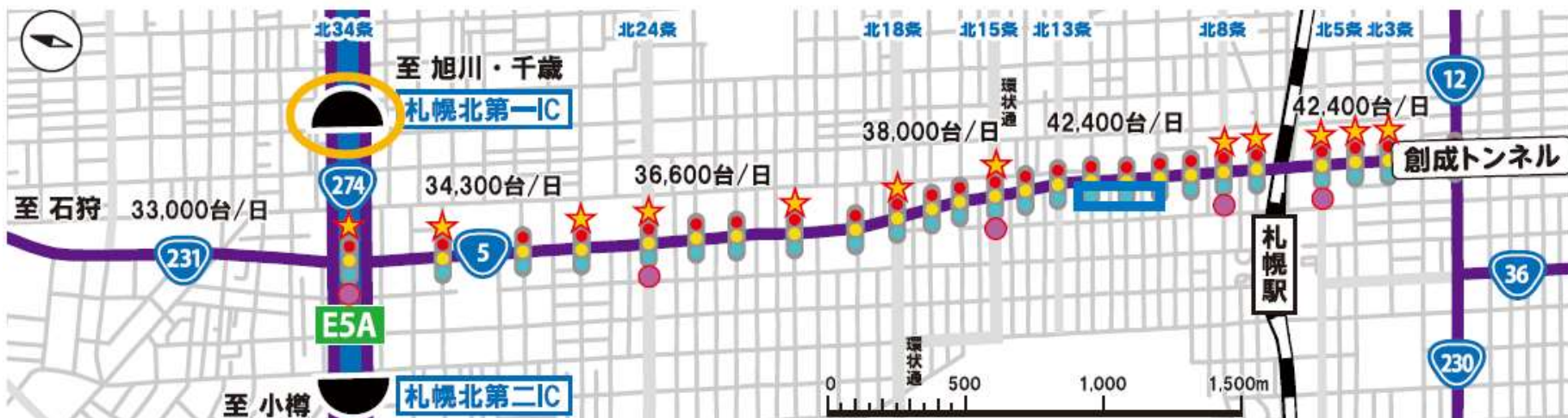
日によっては、40分以上を要するなど、
冬期は時間のばらつきが課題

大雪時の創成川通の渋滞状況
北海道新聞(H28.12.28)



創成川通の現況③

- 朝夕ラッシュ時、冬期積雪時に混雑が発生（主要渋滞箇所5箇所）
- 信号交差点が24箇所と多く、特に冬期は減速や停止の回数が多い
- 札幌北IC(千歳方面)出口で慢性的に渋滞が発生（年間日数の9割）
- 死傷事故率が全道の国道平均の約6倍（事故危険区間交差点12箇所）
- 北10条～北12条の北区側に歩道幅の狭い区間がある



○:IC出口の渋滞 □:歩道狭小区間 ★:事故危険区間 ●:主要渋滞箇所

『都心アクセス道路』の検討

- 北海道新幹線札幌延伸や人口減少社会、まちの更新時期の到来など、北海道全体及び札幌市の将来を見据えた取り組みが必要
- 都市の魅力と活力を高め、北海道の中心となる札幌都心の高次都市機能を維持向上していくことが重要
- 札幌都心と高速道路を結び、幹線道路機能を有する『都心アクセス道路』を検討

転換期を迎える札幌市

■ 2030年度末に新幹線が札幌へ



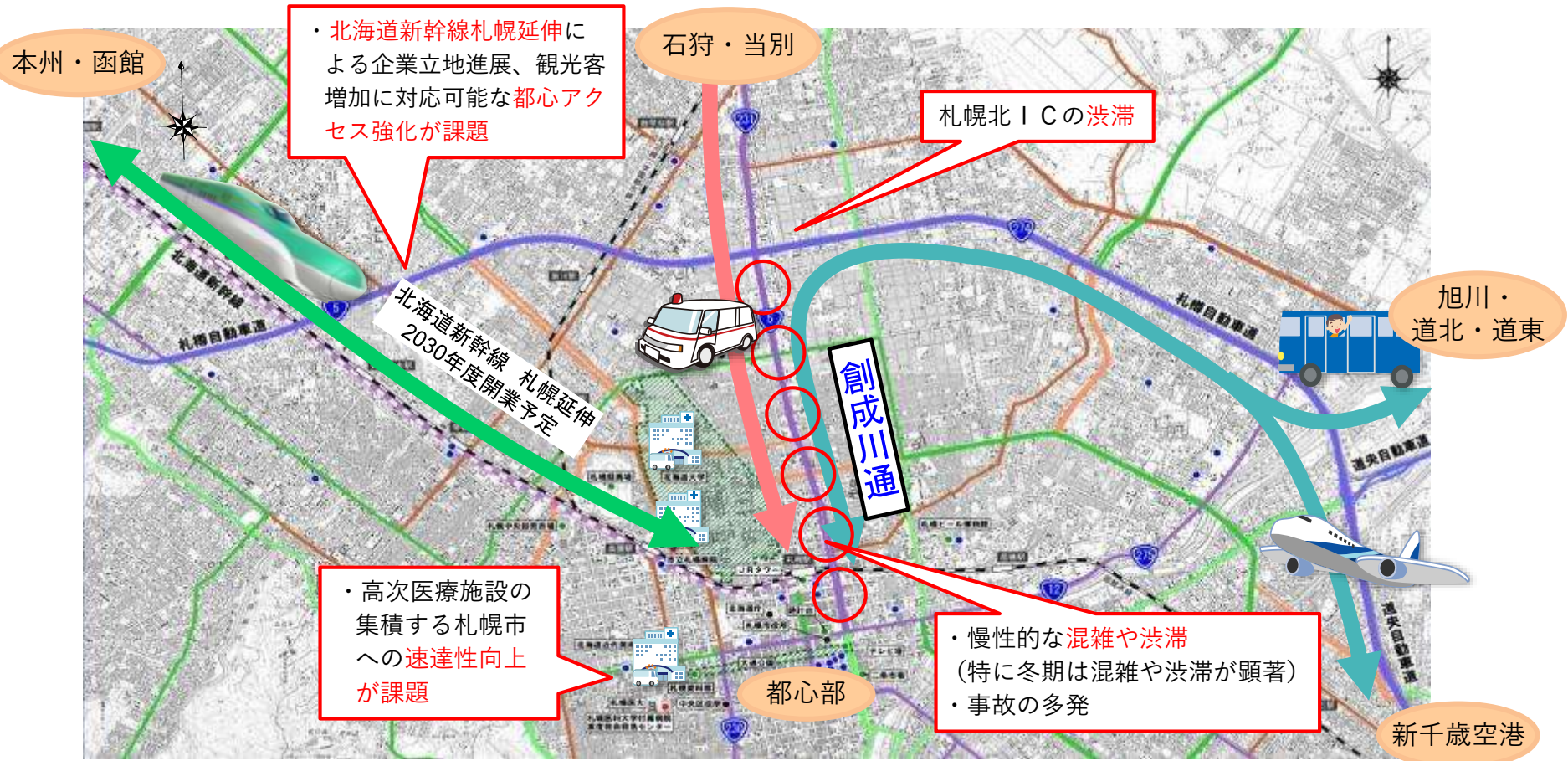
■ まちの更新時期の到来

冬季オリンピック(1972年)を契機に形成されたまちの更新時期と合わせた戦略的な取組が必要



都心や地域交流拠点に都市機能の集積を図るなど、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現に向けた取組が必要

『都心アクセス道路』に求める役割



都市機能活用の最大化

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

企業・経済活動支援

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

高次医療施設への速達性向上

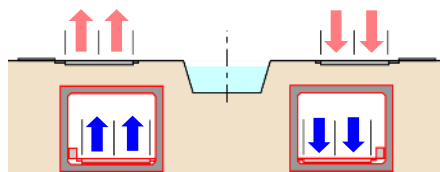
周辺市町村から札幌市への速達性が高く、搬送時間の遅れが少ない道路

2. 構造形式の 比較・選定



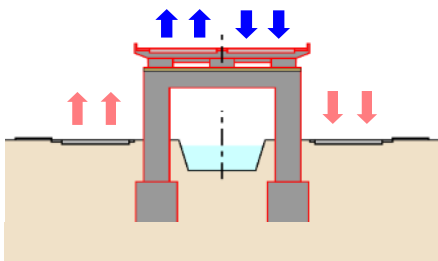
構造形式の比較①

①地下整備

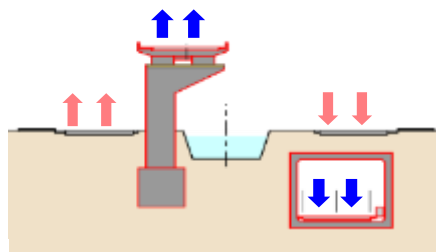


概算事業費: 約1,000~1,200億円

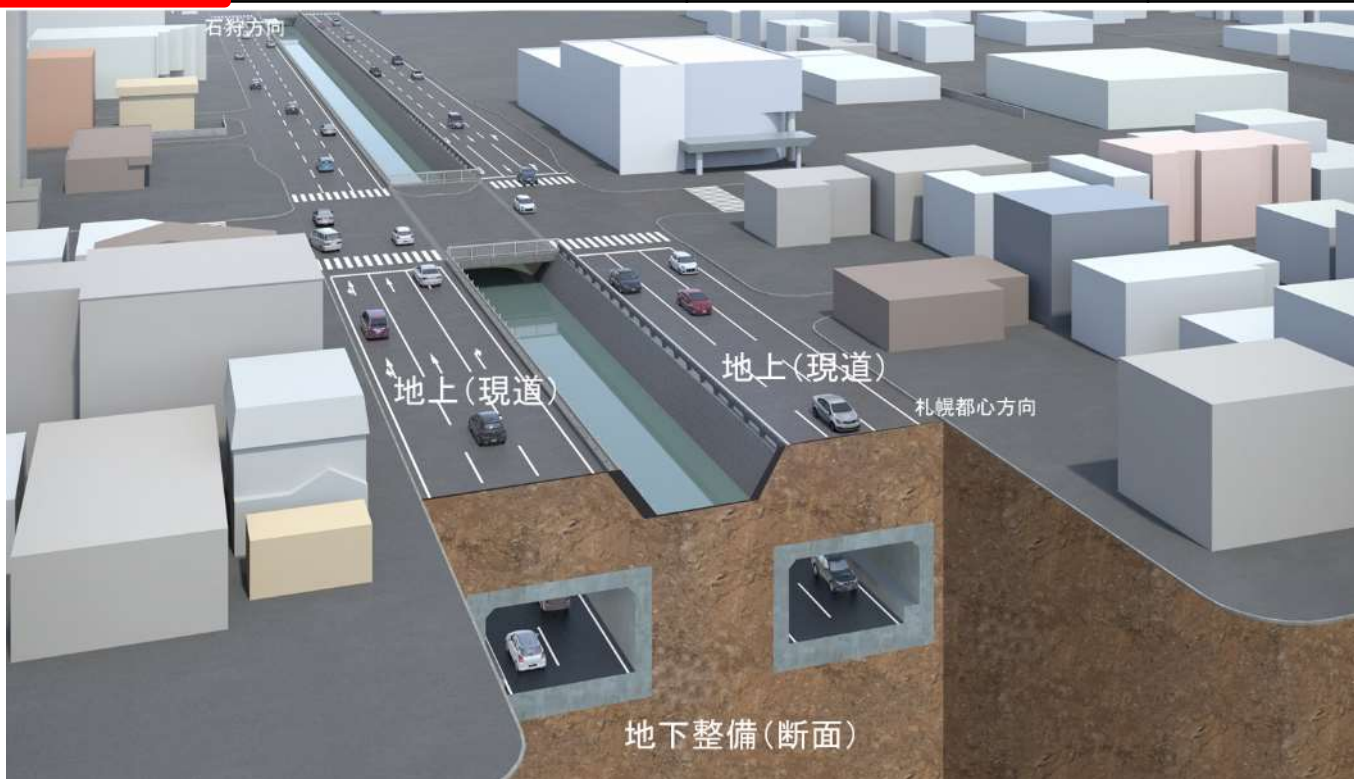
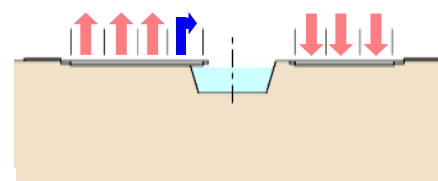
②高架整備



③上下構造分離

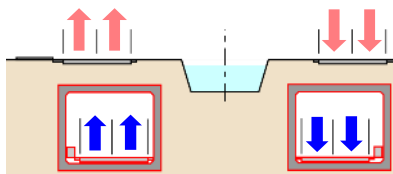


④交差点改良

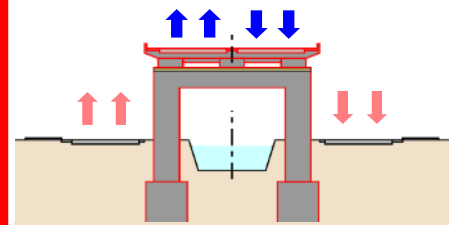


構造形式の比較②

①地下整備

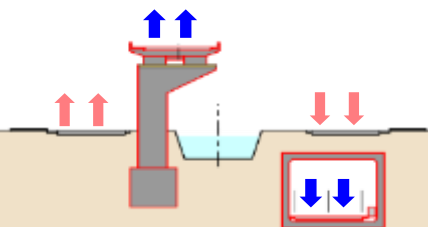


②高架整備

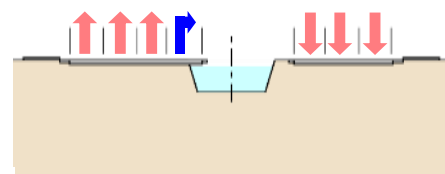


概算事業費: 約1,000~1,200億円

③上下構造分離



④交差点改良



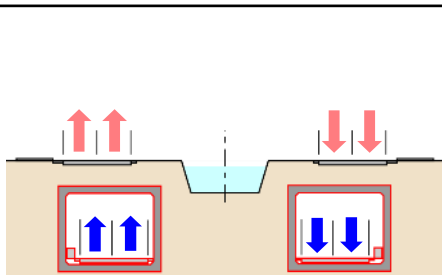
構造形式の比較③

①地下整備	②高架整備	③上下構造分離	④交差点改良
		<p data-bbox="966 592 1400 628">概算事業費:約850~1,050億円</p>	

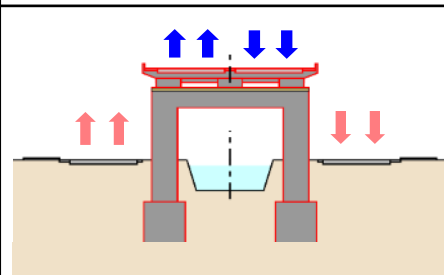


構造形式の比較④

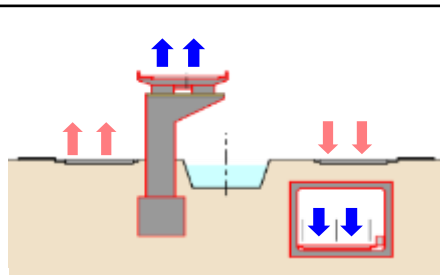
①地下整備



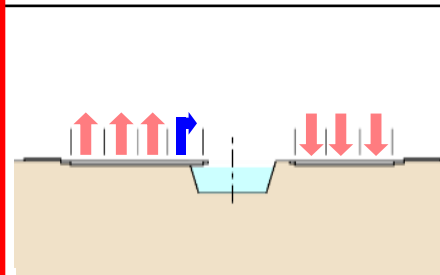
②高架整備



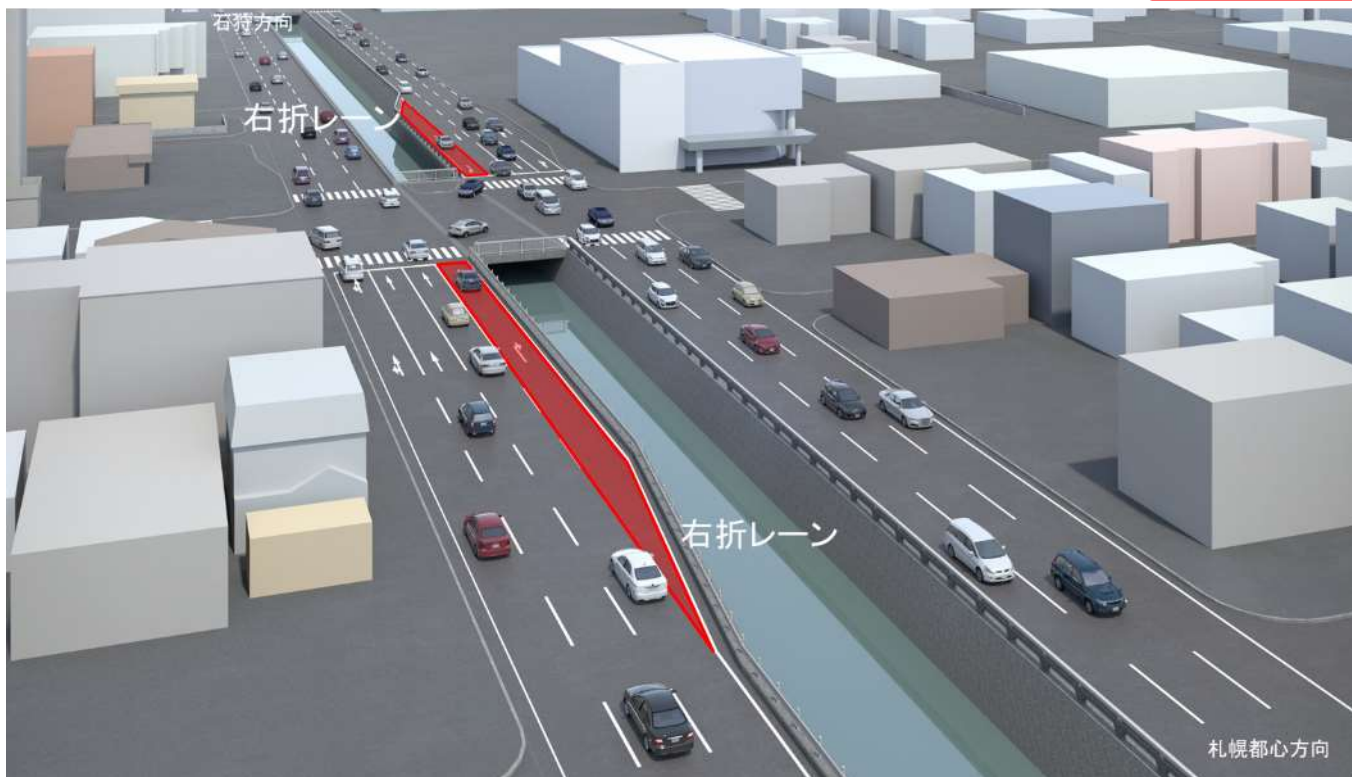
③上下構造分離



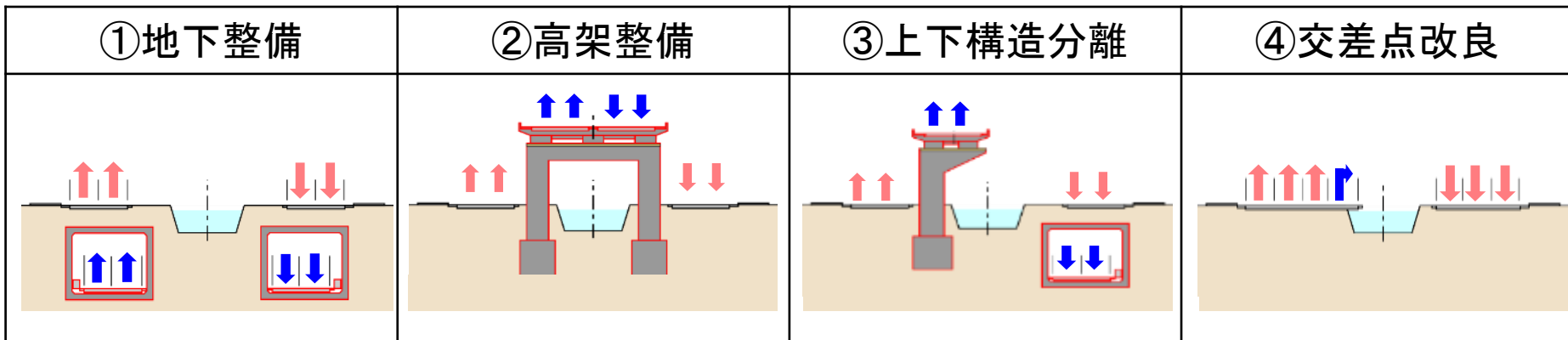
④交差点改良



概算事業費: 約85~170億円



地域意見聴取・情報提供



【地域意見聴取(H30.10)】



アンケート調査票



ヒアリング調査



観光面談調査

- ・ 住民・道路利用者アンケート調査
- ・ 自治体・関係団体ヒアリング調査
- ・ 観光客面談アンケート調査 など

【情報提供】



札幌駅前通地下歩行空間



札幌市役所ロビー



北区民センター

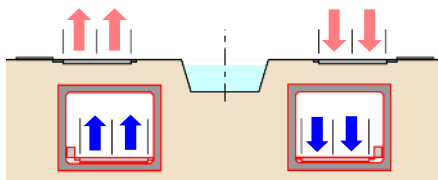


東区民センター

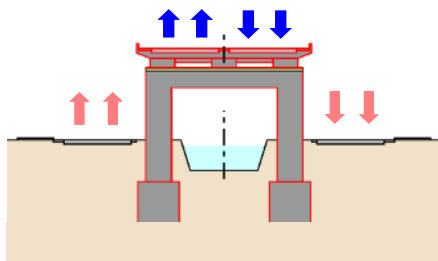
- ・ パネル展(H30.10)
- ・ オープンハウス(職員常駐型パネル展)(R元.12) など

構造形式の選定結果

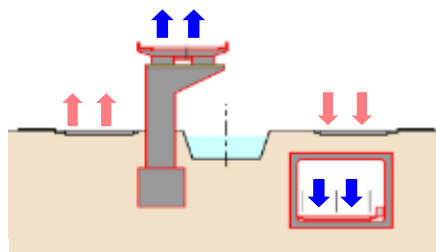
①地下整備



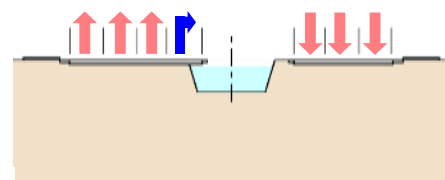
②高架整備



③上下構造分離



④交差点改良



国の第三者委員会の審議を経て、【案①】地下整備案を選定

【理由】

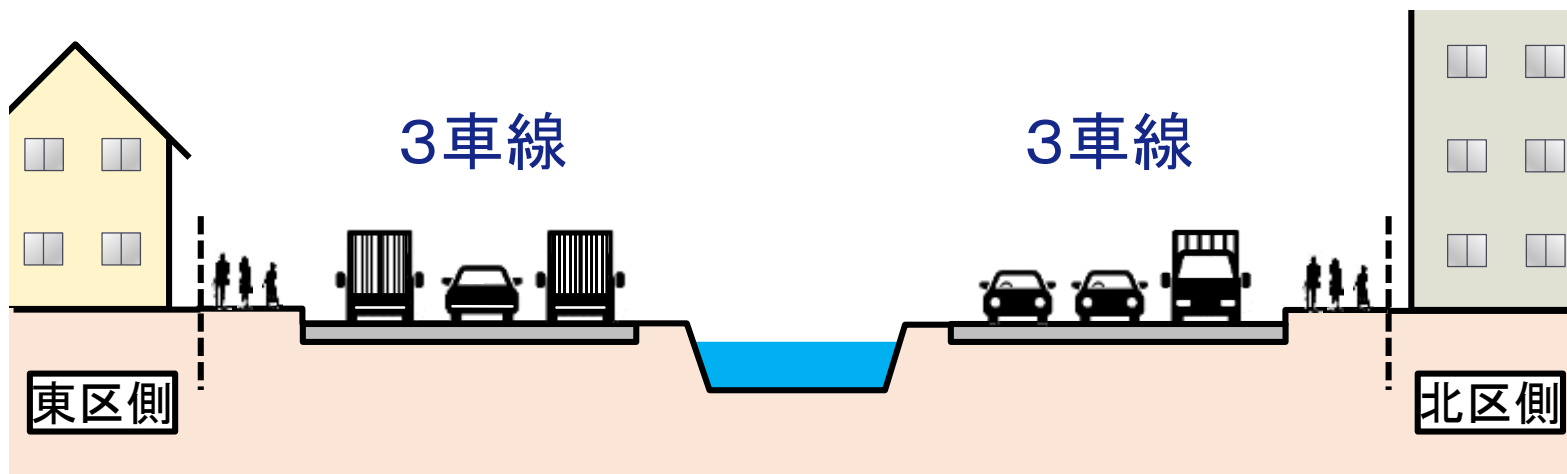
- 地域意見聴取では、「冬期の定時性」「札幌北ICの渋滞解消」「都心と高速間の所要時間」が重視されている。
- 配慮すべき事項として、「工事中の交通規制の影響」「建設に要する費用」「重要施設や家屋等への影響」があげられている。
- 市民への情報提供の結果、「沿道環境(景観・騒音等)の影響」「重要施設を含む沿道用地への影響」に配慮すべきとの意見等が多く寄せられた。
- 【案①】地下整備案は、その他の案に比べ、すべての政策目標面において同等以上の達成が見込め、かつ地域が望む事項に総合的に適切な対応が可能である。

3. 道路計画案 (都市計画変更) の内容

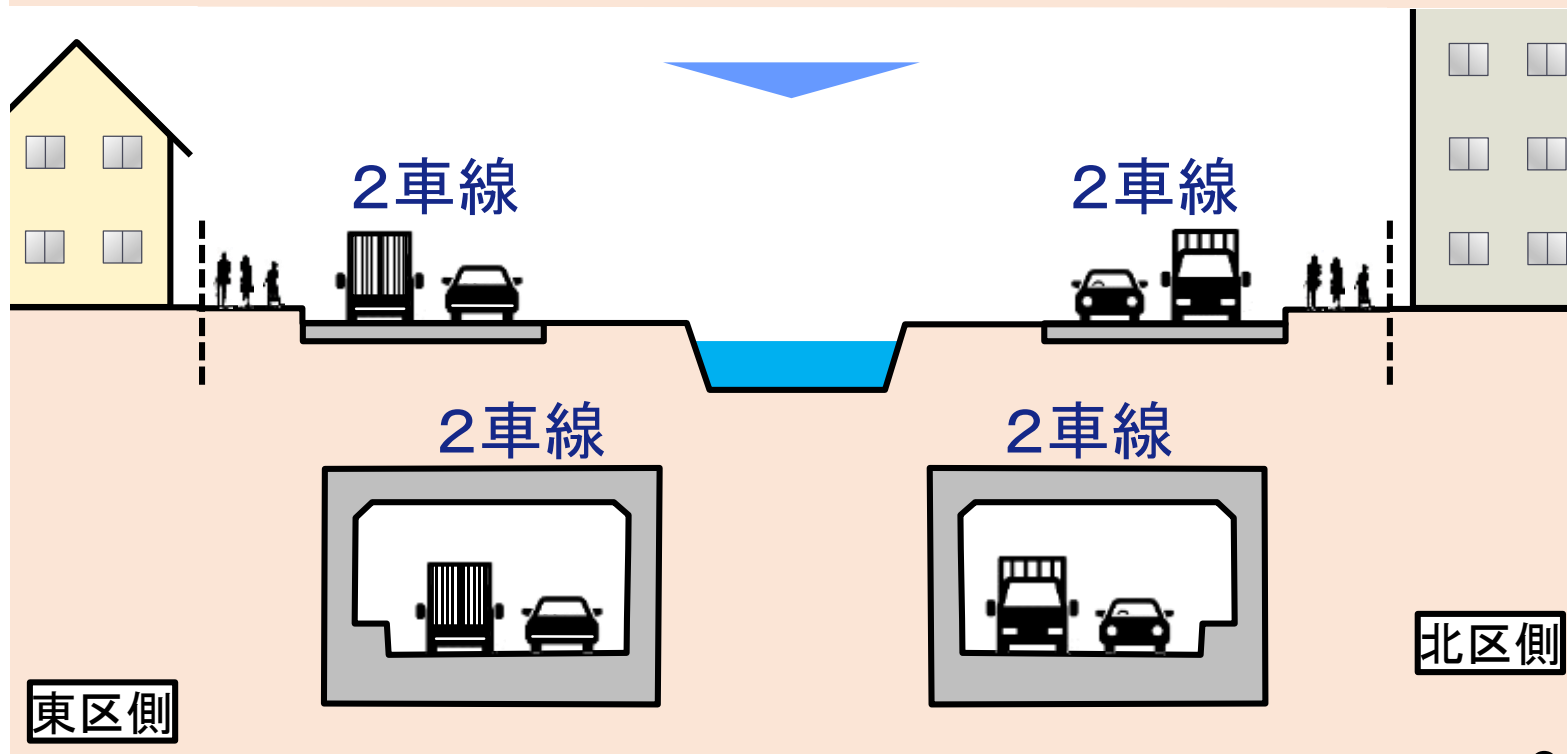


車線数の変化（代表箇所）

現在



計画案



注：図は整備のイメージを分かりやすく表現したものであり、実際の整備時とは異なる場合があります。

現在の創成川通(片側3車線)

北20条付近の様子(北を望む)



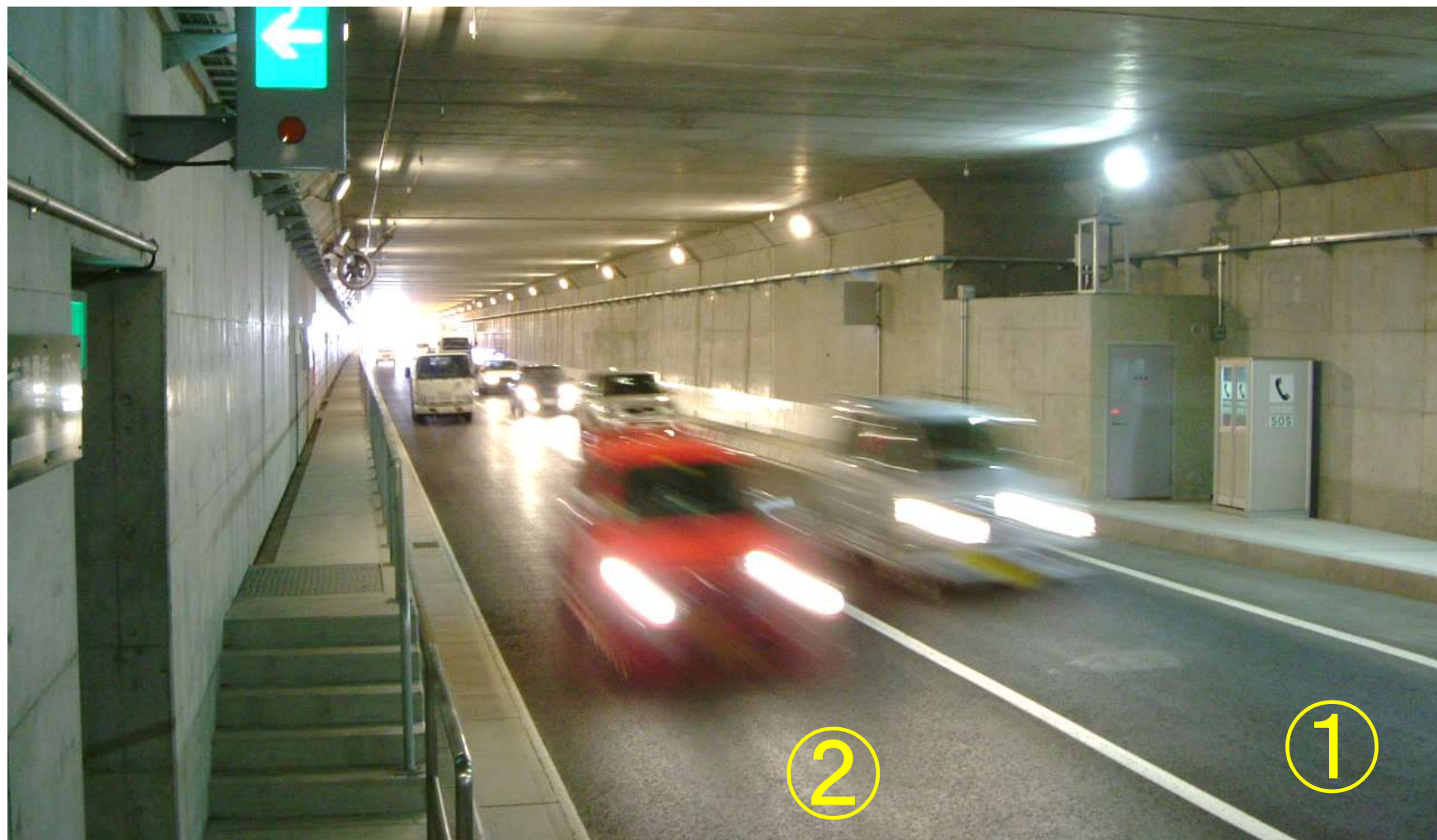
道路計画案の事例(地上道路の事例)

創成トンネル整備区間(北2条)の地上道路の様子



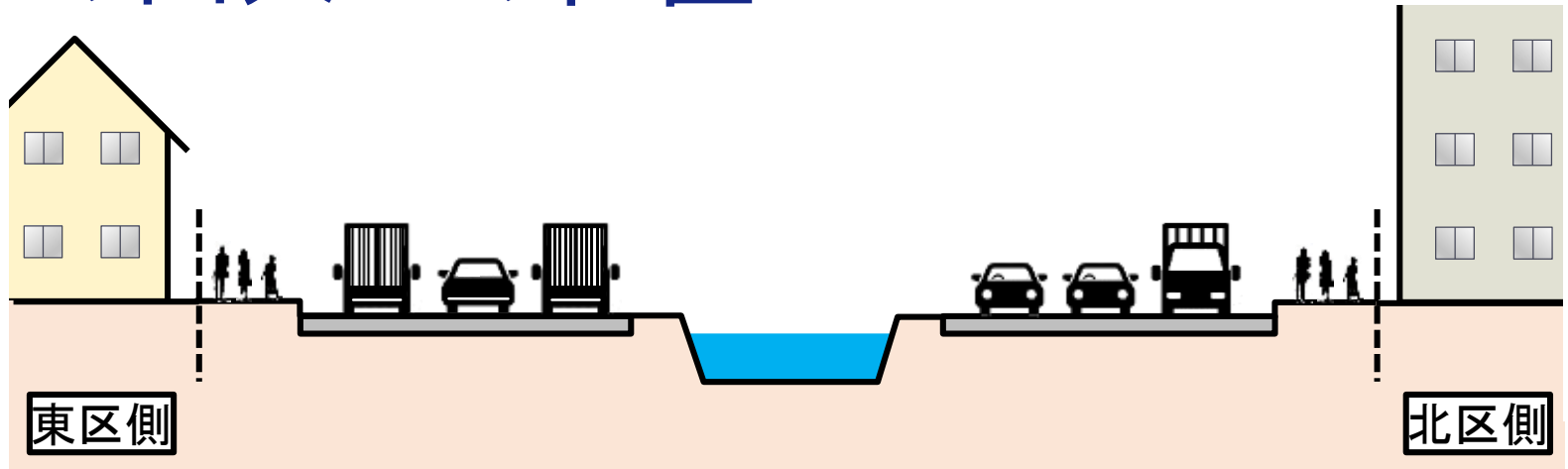
道路計画案の事例(地下トンネルの事例)

創成トンネル整備区間

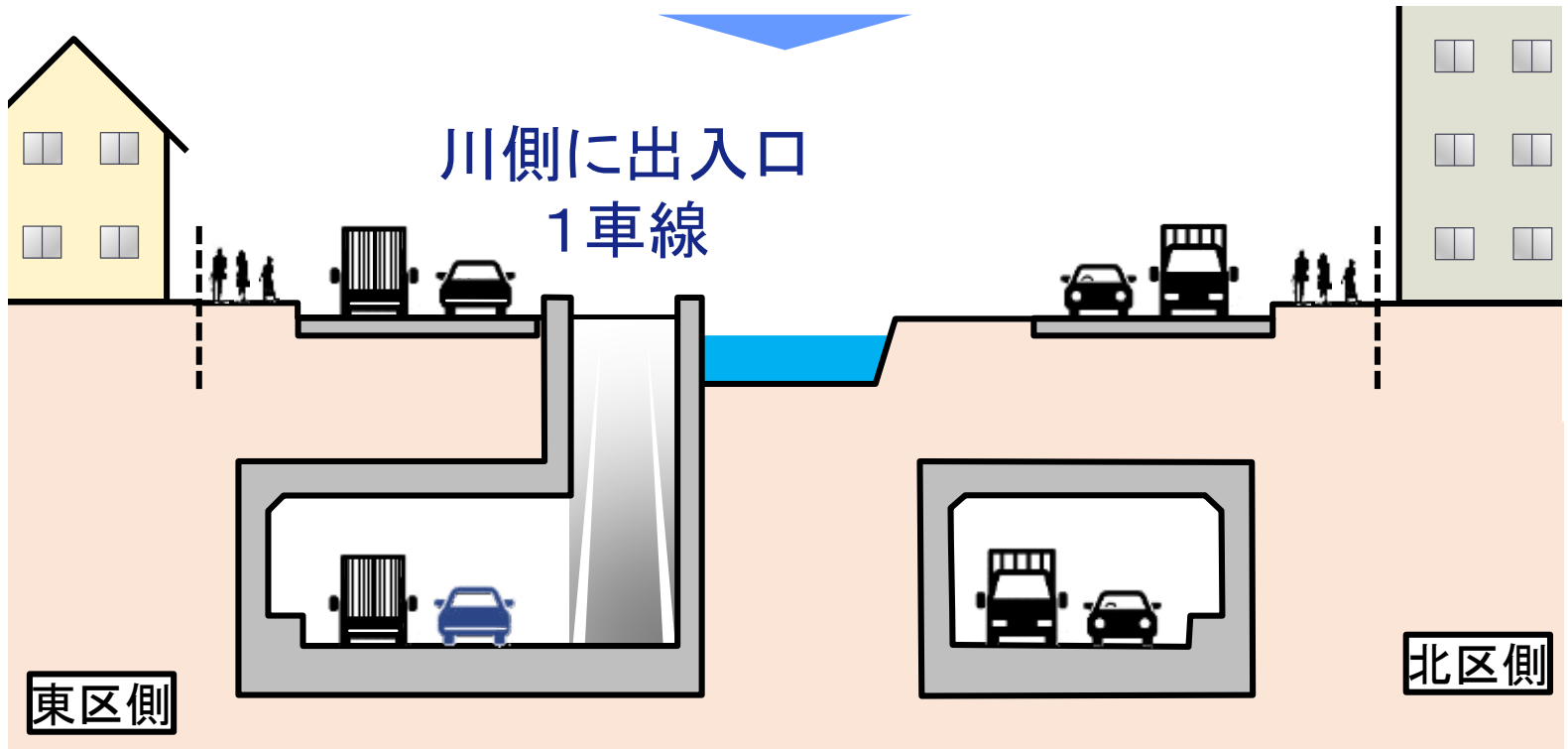


地下の出入口の位置

現在



計画案



注：図は整備のイメージを分かりやすく表現したものであり、実際の整備時とは異なる場合があります。

地下の出入口の位置(地下トンネルの事例)

トンネルの右側に1車線の出口がある事例

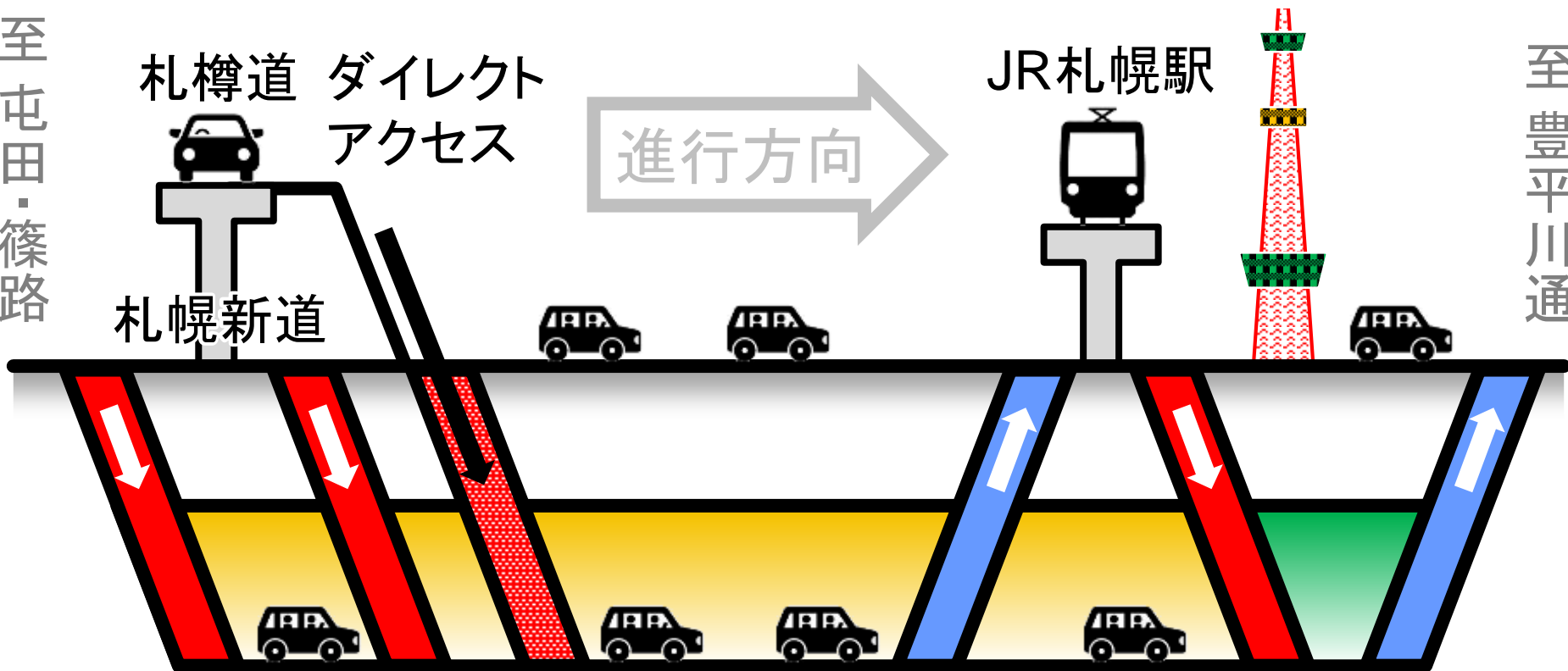
(首都高速中央環状線・初台南出口)



地下の出入口の位置(東区側・南進方向)

至屯田・篠路

至豊平川通



北36条
入口

北32条
入口

北27条
ダイレクト
アクセス
専用入口

北10条
出口

北3条
入口

南5条
出口

計画案

創成トンネル

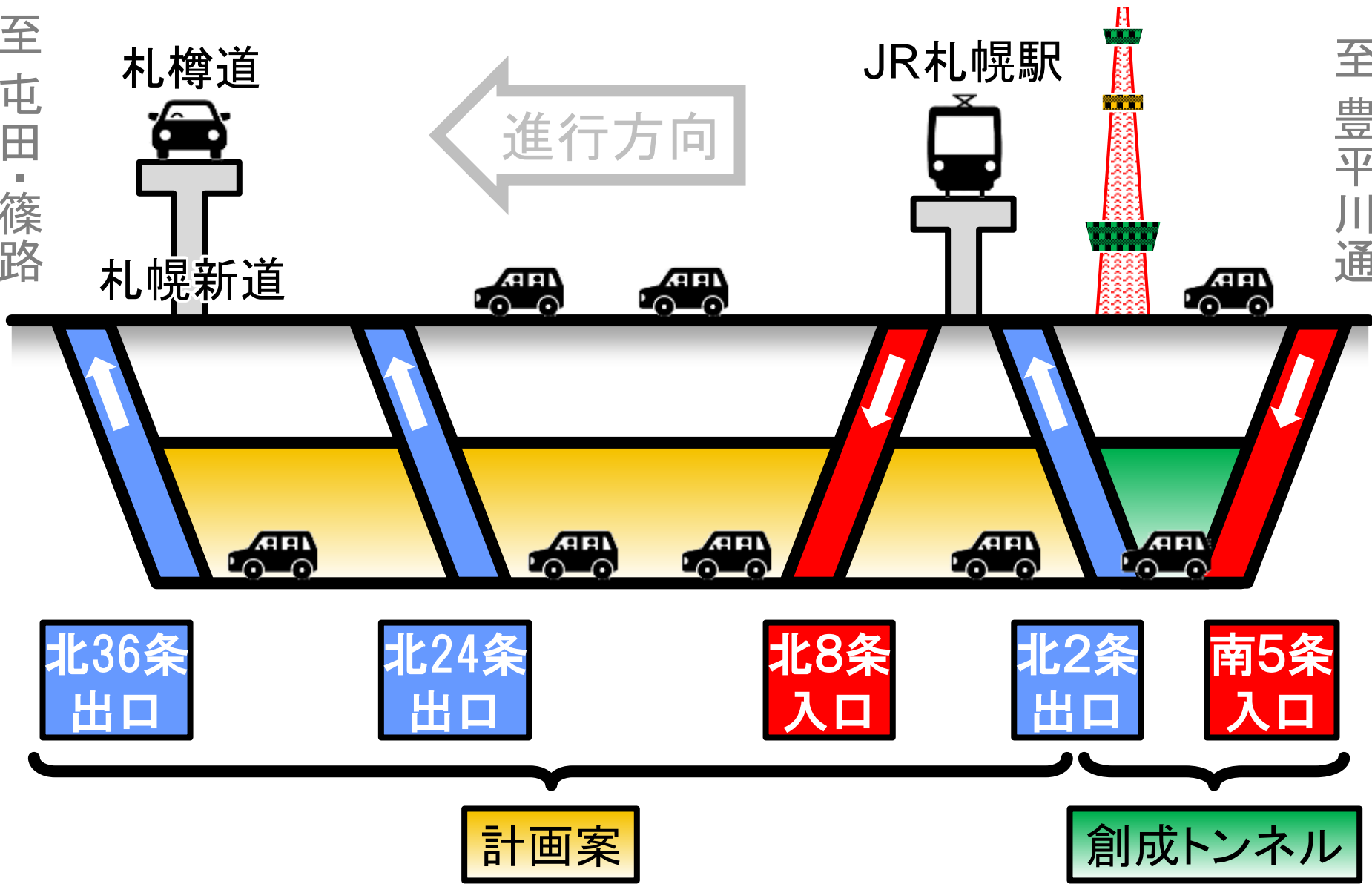
注1: 出入口の「条」表示は、トンネルスロープを設置する箇所の主な住所を示したものであり、整備後の出入口の名称を示すものではありません。

注2: 図は整備のイメージを分かりやすく表現したものであり、実際の整備時とは異なる場合があります。

地下の出入口の位置(北区側・北進方向)

至屯田・篠路

至豊平川通



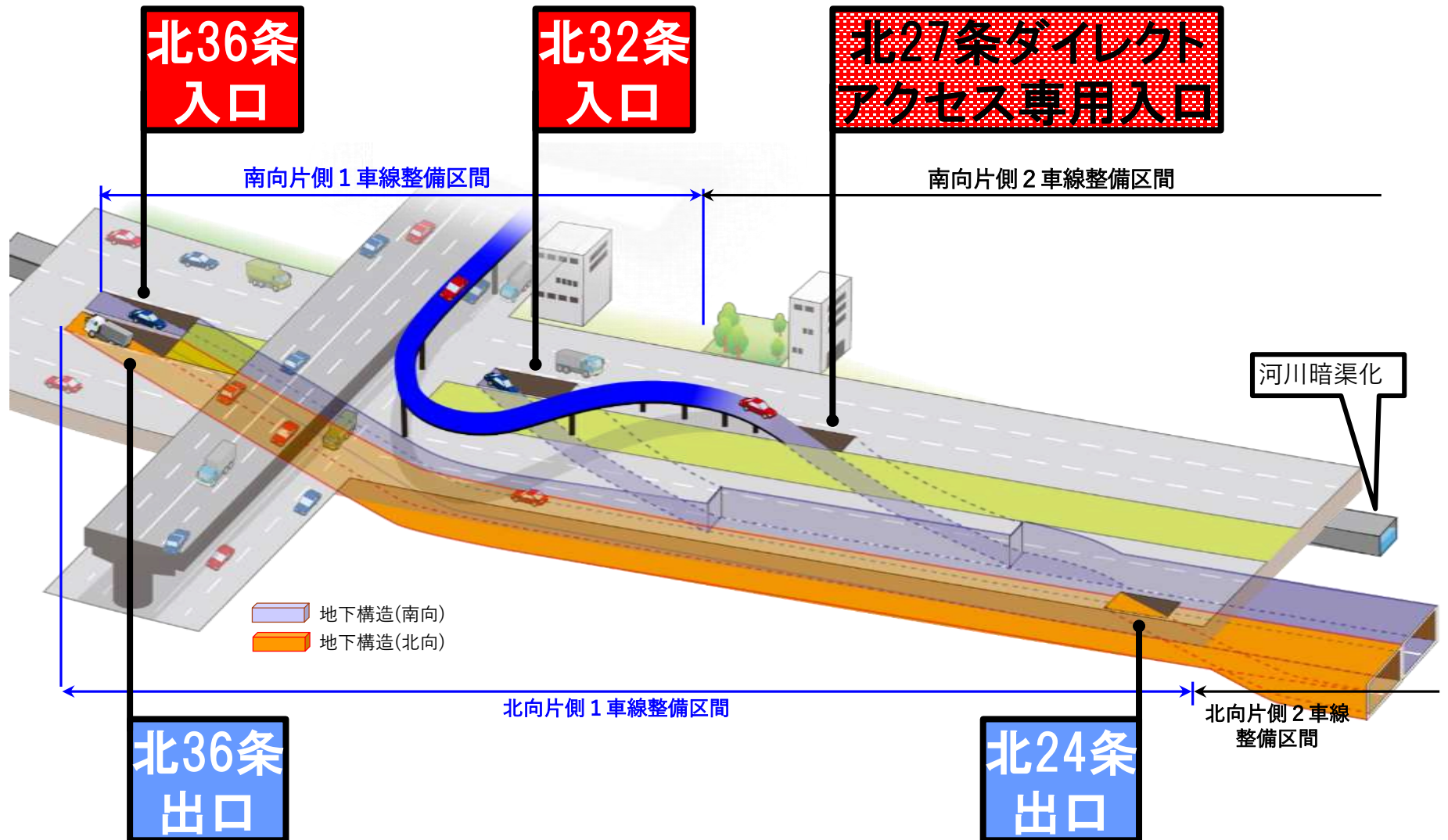
注1: 出入口の「条」表示は、トンネルスロープを設置する箇所の主な住所を示したものであり、整備後の出入口の名称を示すものではありません。

注2: 図は整備のイメージを分かりやすく表現したものであり、実際の整備時とは異なる場合があります。

高速道路出口(ダイレクトアクセス)



札幌新道交差点付近のイメージ



注1: 出入口の「条」表示は、トンネルスロープを設置する箇所の主な住所を示したものであり、整備後の出入口の名称を示すものではありません。

注2: 図は整備のイメージを分かりやすく表現したものであり、実際の整備時とは異なる場合があります。

沿道環境への対応について

道路設計と合わせて具体的な内容を検討

- 環境影響を詳細に把握した結果、必要に応じて対策を実施します。

高架構造の騒音対策事例

遮音壁(新川インターチェンジ)



画像資料: Google Map ストリートビュー

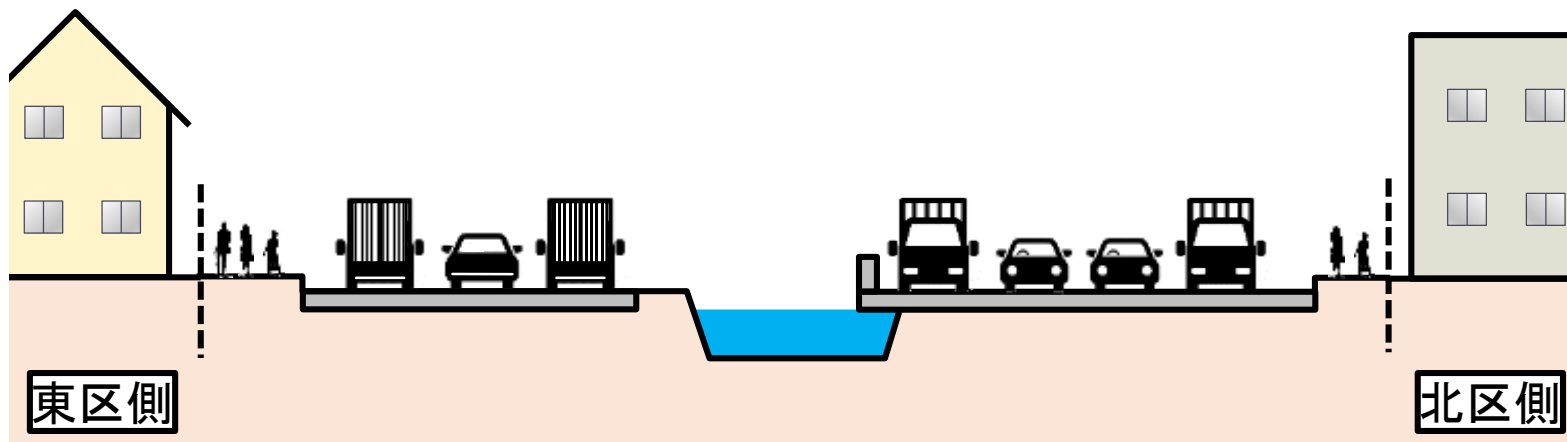
橋の裏面に取り付け吸音板(札樽道)



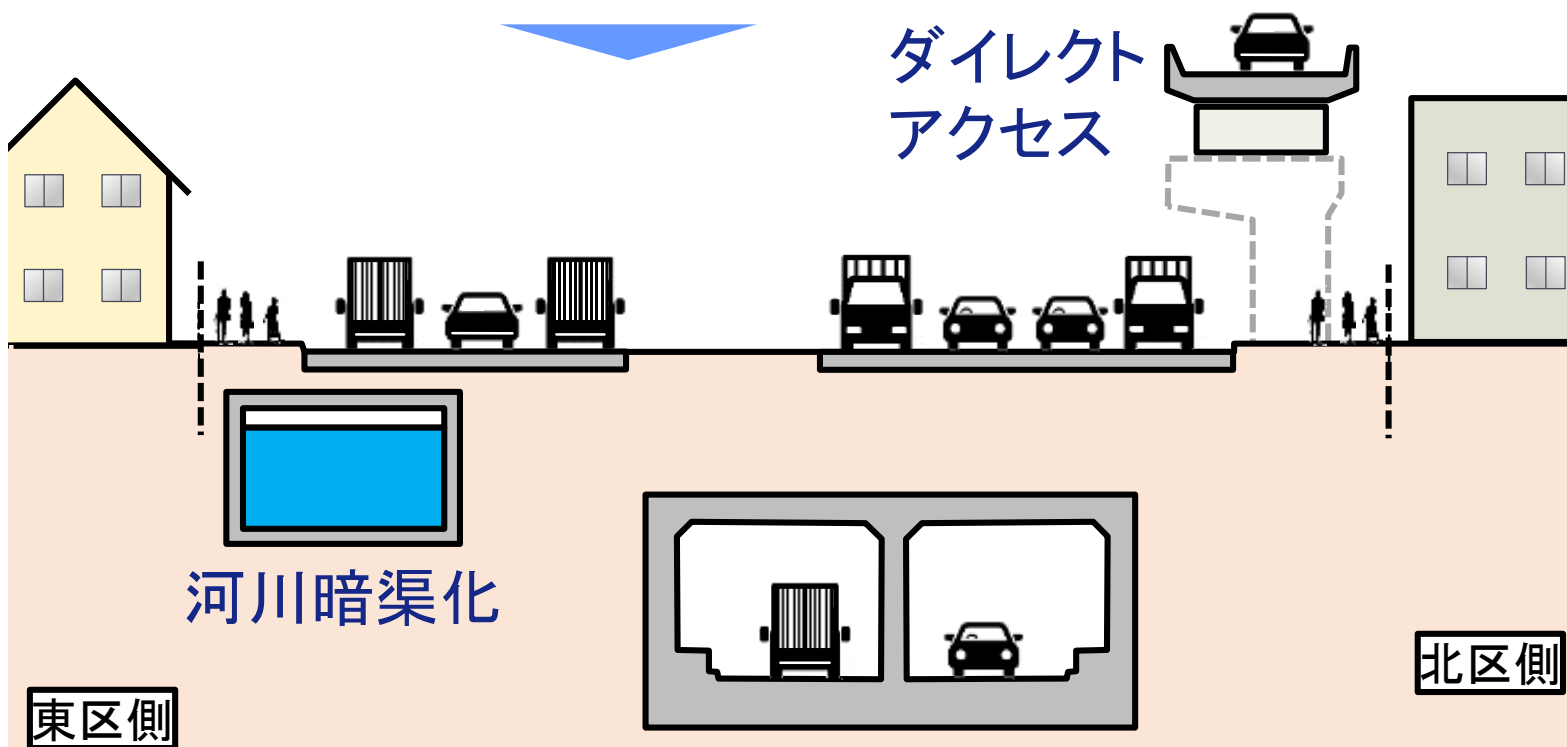
画像資料: Google Map ストリートビュー

北33条付近の整備イメージ

現在



計画案



注：図は整備のイメージを分かりやすく表現したものであり、実際の整備時とは異なる場合があります。

河川の暗渠化(トンネル河川)

創成川の暗渠化の検討対象区間



河川の暗渠化(トンネル河川)

創成川の札幌新道交差部の事例



都市計画変更内容のまとめ



- 都市計画道路：
3. 1. 1 創成川通

【変更内容の概要】

- 延長：約4.5km
- 構造形式：
地表式、^{かさ}地下式、嵩上式
- 車線数：
8車線(地表4車線と地下4車線の合計)、嵩上式は1車線
- 幅員：
40.0～56.82m(幅員の変更なし)
車道8.0m・歩道3.5m(地上部代表箇所)
- 交差構造：
幹線道路(環状通ほか)と立体交差

4. 今後の手続き



都市計画変更の手続きの流れ

9月 沿道地域への計画案の説明

11月 札幌市都市計画審議会への計画案の事前説明

計画案の縦覧

札幌市都市計画審議会への計画案の諮問

変更内容の告示(決定)