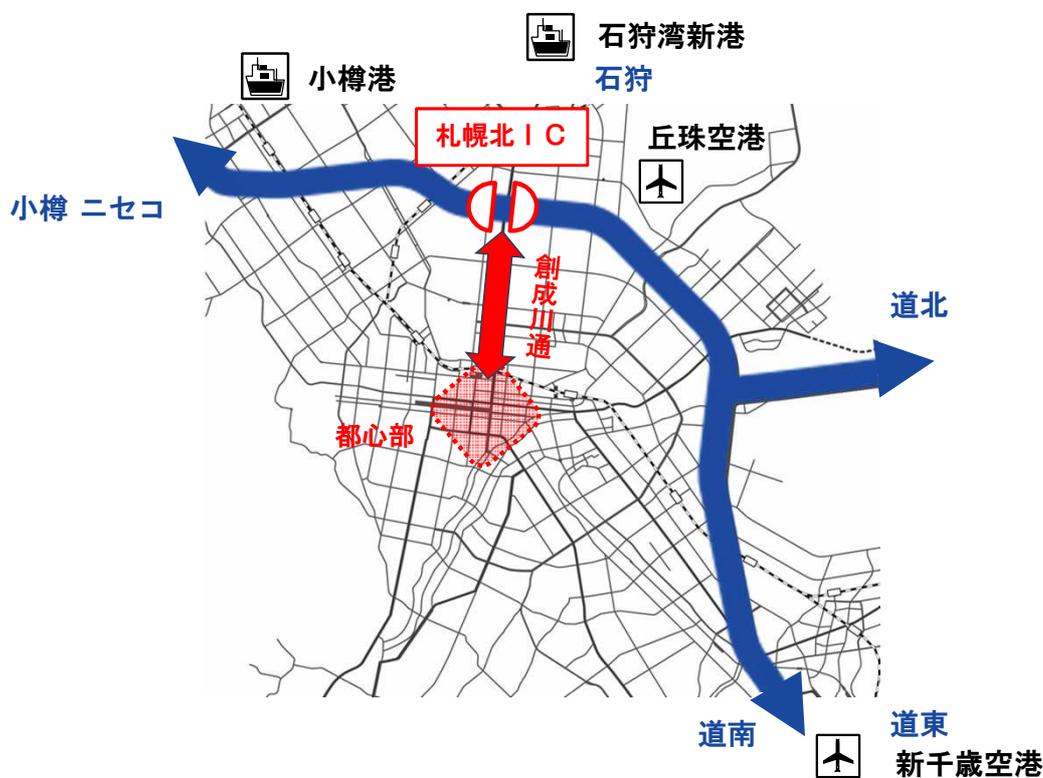


# 都心アクセス強化 (創成川通機能強化)

## 平成27年度 検討結果概要



平成28年8月  
札幌市

# 1 都心アクセス強化の必要性

## 今、取り組む理由

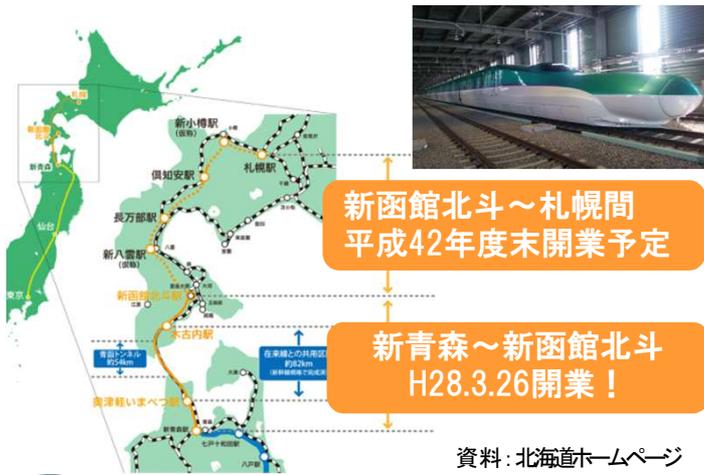
北海道新幹線札幌延伸や人口減少社会、まちの更新時期の到来など、まさに札幌が大きな転換期を迎える今、将来を見据え、都市の魅力と活力を高めていく取組が必要

### インバウンド観光客を全道へ

北海道新幹線札幌延伸を迎える今、広域交通ネットワークを担う2次交通の整備に向けた取組を行うことで、新幹線開業効果を高め、さらに全道へ波及させる必要があります。

### コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現

人口減少を迎える今、札幌都心の高次都市機能により道民の生活を支え、広域的に利用されることにより、その機能を維持向上していくことが必要です。



資料：北海道ホームページ

### 社会資本整備によるストック効果創出

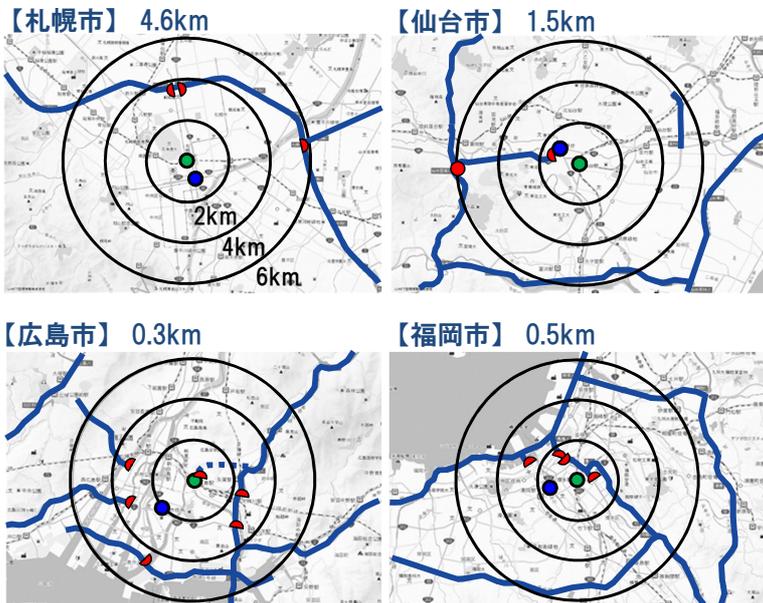
まちの更新時期（建替時期）を迎える今、まちの魅力と活力を高め、次の世代につなげる戦略的な取組が必要です。

## 現状の課題

他都市に比べ、都心から高速道路までの距離が遠く、都心への高速アクセスの弱さが課題

### 他都市との自動車専用道路網の比較

■札幌は他都市に比べ、都心と高速道路との距離が遠い。このため、北海道の中心機能が集まる札幌都心と空港や道内の各地域とのアクセスに課題があります。

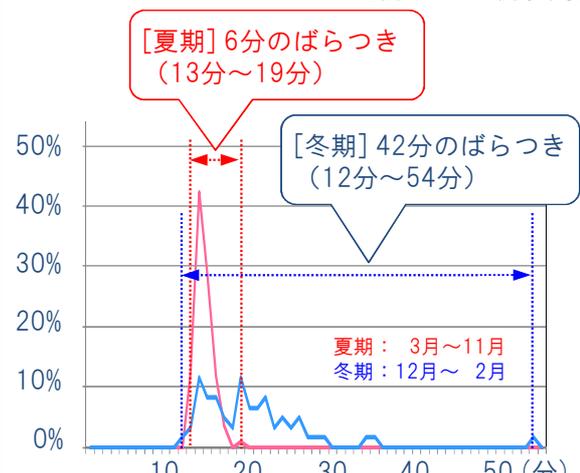


※距離は主要駅から高速道路出入口までの距離

### 定時性、速達性の課題

■特に、冬期は速度低下が著しく、移動時間のばらつきが大きいことから、目的地まで時間どおりに到着することが困難な状況です。

【日別移動時間のばらつき】  
(札幌北IC-札幌駅間)



※都心⇒高速、タラッシュ時（17・18時台）平均

選ばれる  
5つの理由

札幌都心部と高速道路を結ぶ都心アクセス強化道路軸として、  
創成川通（札幌北IC）がふさわしい5つの理由

1 都心に一番近い  
札幌北IC

⇒札幌駅～札幌北IC間は4.6kmと  
他のICに比べ、距離が短い

2 多方面へのアクセスに  
優れる札幌北IC

⇒札幌北ICは小樽、旭川、千歳方面  
の全てにアクセス可能

3 都心から  
一番使われている札幌北IC

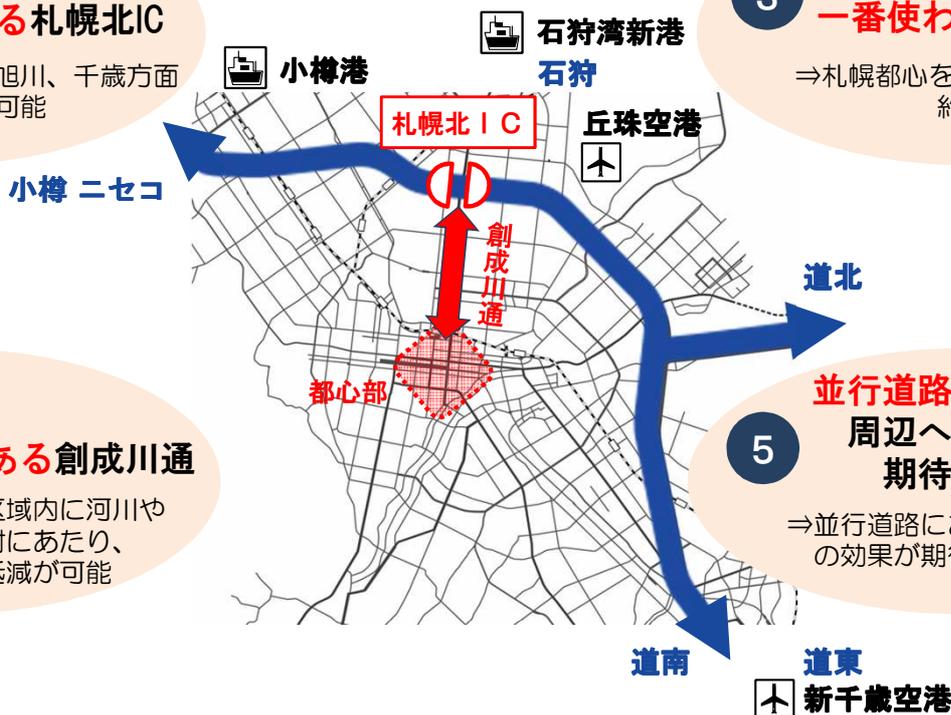
⇒札幌都心を発着する交通の  
約4割は札幌北IC

4 道路空間に  
ゆとりがある創成川通

⇒創成川通は、道路区域内に河川や  
緑地帯があり、検討にあたり、  
市街地への影響の低減が可能

5 並行道路が多く、  
周辺への効果も  
期待できる創成川通

⇒並行道路においても混雑緩和等  
の効果が期待



取組の方向性

札幌市総合交通計画（H24.1）

創成川通を自動車の円滑性向上を重点的に図る「都心アクセス強化道路軸」に位置付け、空港・港湾施設や圏域内における拠点間の連携強化を目指す

第2次都心まちづくり計画（H28.5）

創成川通を「つながりの軸」に位置付け、広域からの都心アクセスを支えるとともに、豊かな環境を活かした市民の交流・つながりの創出を図る

札幌市まちづくり戦略ビジョン（H25.10）

人やモノの効率的な流れを支える交通ネットワークの強化を図り、北海道新幹線の札幌延伸効果を道内に波及させるためにも、高速道路などから都心へのアクセス性を高める創成川通の機能強化検討を国とも連携しながら進める

札幌市強靱化計画（H28.1）

災害時における人命の保護及びライフライン確保の視点から、緊急輸送道路や交通ネットワークを強化するため、高速道路等から都市機能が集積する都心へのアクセス強化に向けて、都心アクセス強化道路軸の検討を国等と連携しながら進める

世界都市としての魅力と活力を創造し続けていくため、  
周辺の空港等から都心へのアクセスを強化し、新幹線札幌延伸とも連携した  
広域的な交通ネットワークを形成

こうした「まちづくり」を実現する取組み、それが創成川通機能強化です

創成川通のいま

都心アクセス強化に向け、解決すべき6つの課題

1 朝夕ラッシュ時、冬期積雪時の交通混雑

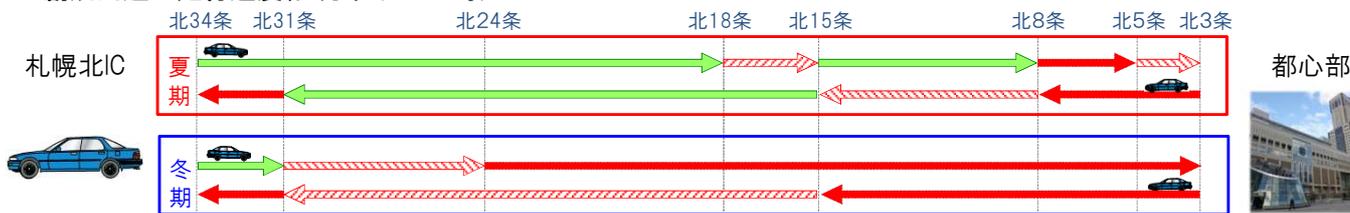
北34条～北3条の区間では、**都心に向かうほど交通量が多い**。また、**主要渋滞箇所**\*が5箇所存在し、走行速度は混雑の目安とされる**20km/h以下**の区間が多い。特に、**冬期は区間全体で速度低下が著しく、目的地まで時間どおりに到着することが困難な状況**となっている。

\*「主要渋滞箇所」とは、北海道渋滞対策協議会により、渋滞に関する意見募集及び最新データ等による検証を行い、北海道の主要渋滞箇所を特定したもの

▼創成川通のラッシュ時の交通混雑



▼創成川通の走行速度(夕方ラッシュ時)



資料:平成26年度民間プローブ(国土交通省) 夏期(夕方ラッシュ時):3月～11月平日17・18時台区間別平均走行速度 冬期(夕方ラッシュ時):12月～2月平日17・18時台区間別平均走行速度

2 並行・交差道路の交通混雑

主要バス路線である**西5丁目樽川通**、**東8丁目篠路通**では、幹線道路との交差点部などで**渋滞が発生**している。

▼西5丁目樽川通の混雑状況



3 札幌北ICの出口渋滞

札幌北ICの出口では、札幌新道合流部で交通が阻害されることにより、**渋滞が発生**している。

▼札幌北ICの渋滞状況

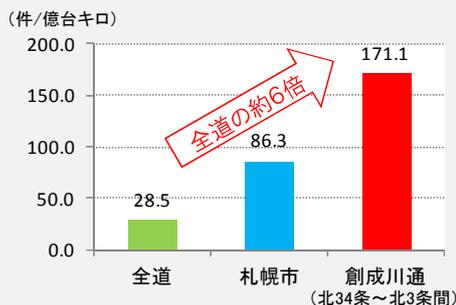


4 交差点で多発する交通事故

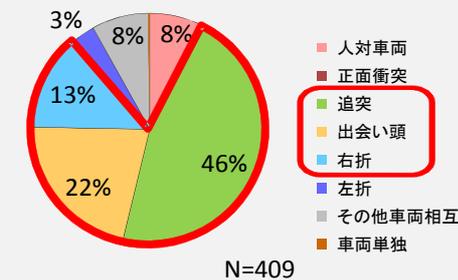
北34条～北3条の区間では、**事故危険区間**\***交差点が10箇所**存在する。**死傷事故率は全道平均の約6倍**と、**非常に高い頻度で事故が発生**している。

事故類型は、「追突事故」が最も多く、次いで、「出会い頭事故」、「右折事故」が多い。

▼死傷事故率の比較



▼創成川通の事故類型割合



\*「事故危険区間」とは、北海道交通事故対策委員会により、事故データや地域の声をもとに、事故の危険性が高い特定の区間を明確化したもの

資料:H22道路交通センサス、H22-25ITARDAデータ

資料:H22道路交通センサス、H22-25ITARDAデータ

5 信号交差点が多く、円滑な交通機能が低下

創成川通の**信号交差点密度**\*は全国平均、札幌市平均と比較して、**非常に高い**。

主要交差点では右折専用の信号表示の影響により、直進の青時間が制約され、**円滑な交通機能が低下**



\*1kmあたりの信号交差点の箇所数

資料:道路交通センサス区間を対象に集計

6 狭小な歩道幅員

創成川通は**多くの歩行者、自転車**が通行するが、北10条～北12条付近は歩道幅が1.5m程度と**狭小な区間**があり、**十分な歩道幅が確保されていない状況**

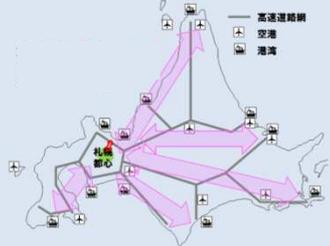


## 期待される効果

創成川通の機能強化により、さまざまな分野において、道路整備の効果が波及

## 暮らし

## ◆道民の暮らし支援と都市機能の維持



都心へのアクセス時間短縮により、通院・買物など道民の暮らしを支援

広く道民から利用されることにより、都心の都市機能を維持

## ◆安全で快適な交通環境の確保

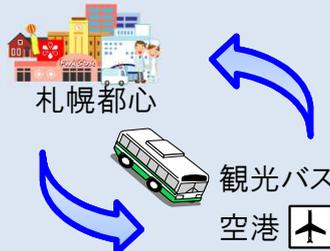


渋滞・交通事故が軽減され、安全で快適な交通環境を確保

周辺道路の交通を円滑にし、バスなどの時間どおりの運行を確保

## 観光・ビジネス

## ◆道内各拠点間の観光周遊支援



空港・観光地等とのアクセス性向上により、観光地での滞在時間が長くなるなど観光周遊を支援

## ◆丘珠空港を活用した道内移動支援



丘珠空港のアクセス性向上により、丘珠空港の活用を促進し、道内各拠点間の移動を支援

## 物流

## ◆物流の信頼性向上、物流効率・労働環境改善



貨物車 安定した輸送ルートが確保され、物流の信頼性が向上するほか、物流効率を高めドライバーの負担を軽減

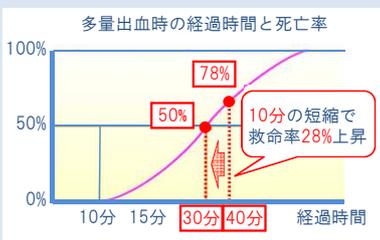
## ◆石狩湾新港との連携強化



海上輸送の拠点であり、物流関連企業が多く集積する石狩湾新港までの輸送ルートを強化し、安定した物流を確保

## 医療

## ◆救急搬送時間短縮による救命率の向上



都心の救急指定病院までの救急搬送時間を短縮し、救命率を大きく向上



## 防災

## ◆大規模災害時における拠点間の連携強化



1次緊急輸送道路に指定されている創成川通のアクセス性を高め、国や道の中核機関や高度医療施設が集積する都心部と空港・港湾との連携を強化

## まちづくり

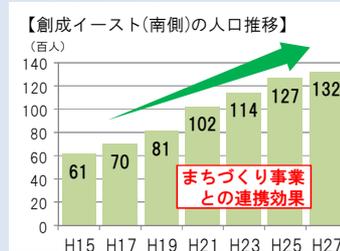
## ◆人と環境を重視した交通環境の創出

創成川通アンダーパス連続化後の地上部の状況



創成川通アンダーパス連続化事業の事例では、地上部の空間活用が図られ、にぎわいの創出、東西市街地の連携強化に貢献

## ◆沿道地域のまちづくり支援



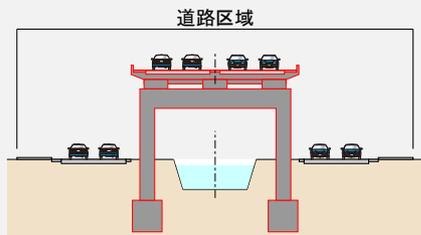
創成川通アンダーパス連続化の事例を踏まえ、まちづくり事業との連携によるストック効果を期待

整備形態  
の考え方

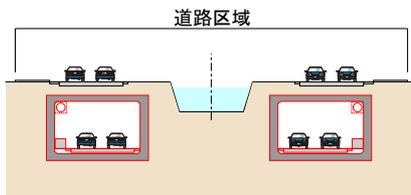
創成川通機能強化の代表的な整備形態としては、『高架構造』、  
『地下構造』、『交差点改良』を想定

整備  
形態

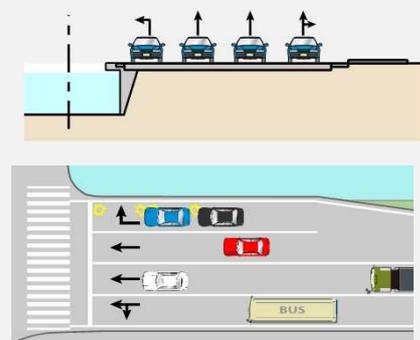
高架構造



地下構造



交差点改良



期待  
される  
効果

[時間短縮効果]

- 夏期：約8分短縮 (都心⇒高速 14分⇒6分)
- 冬期：約10分短縮 (都心⇒高速 17分⇒7分)

- 渋滞・事故の改善効果が高い
- 創成川通を通行できる車の台数が増加  
⇒ 並行道路の車が創成川通に転換し、  
周辺の交通混雑も解消
- 冬期の移動時間のばらつきが小さくなり、  
時間信頼性が向上

- 降雪影響を受けないため、  
冬期でも目的地まで時間  
どおりに到着できる

- 交差点部を通過する  
交通の円滑性が向上
- 右折車両起因の  
事故を軽減
- 交差点ごとに対策を  
進めることが可能

課  
題

- 構造物の施工に期間を要する

- 沿道環境への配慮  
(景観・日照・騒音等)
- 地上部空間の活用が期待  
できない
- 東西の分断要素となる  
可能性がある

- 地下埋設物の移設工事が  
必要
- 河川の移設が必要となる  
可能性がある

- 都心と高速道路間へのアク  
セス性向上の効果が小さい
- 創成川通を通行できる  
車の台数は変わらない  
⇒ 並行道路からの交通  
転換は少ない

- 整備形態については、整備効果や事業費等を勘案しながら、  
整備範囲や区間ごとの組み合わせ等を含め今後検討