

都心アクセス強化 (創成川通の機能強化)

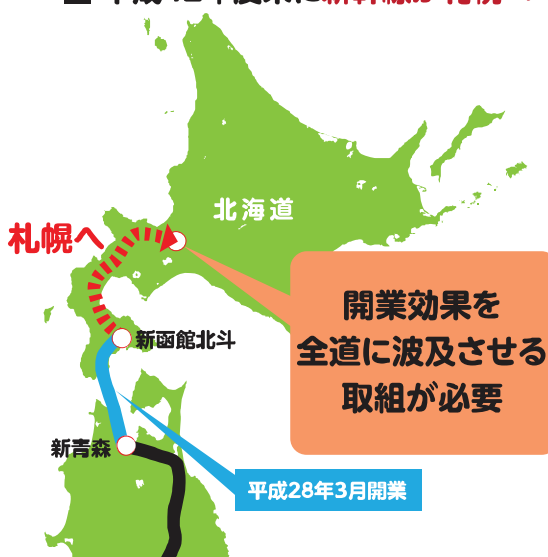
～これまでの検討状況～

たくさんの「ひと」と
さっぽろの「まち」をつなぐ

① 都心アクセス強化の必要性

札幌は転換期を迎えている！

■ 平成42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(昭和47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



■ 人口減少時代の到来

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

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**

そのためにも…

道内の各地域や港湾・空港等の交通拠点と都心とのアクセス性を強化し、新幹線とも連携した**広域交通ネットワーク**を形成することが重要



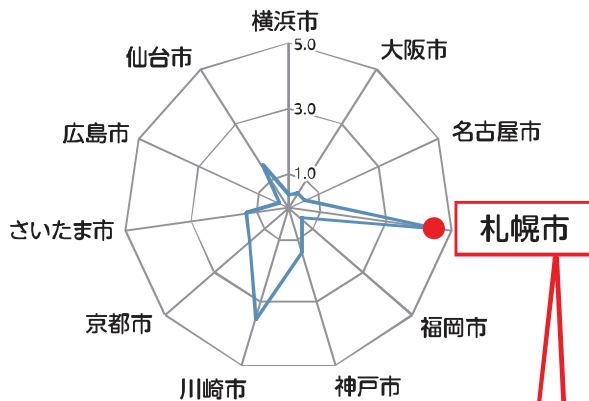
まちが生まれ変わる**今**、都市の魅力を高め、市内外の**投資を呼び込む**。
札幌のまちを**次の世代につなぐ**ための**戦略的な取組**が求められています。

② 都市としての交通課題

札幌のまちはアクセスの弱さが課題

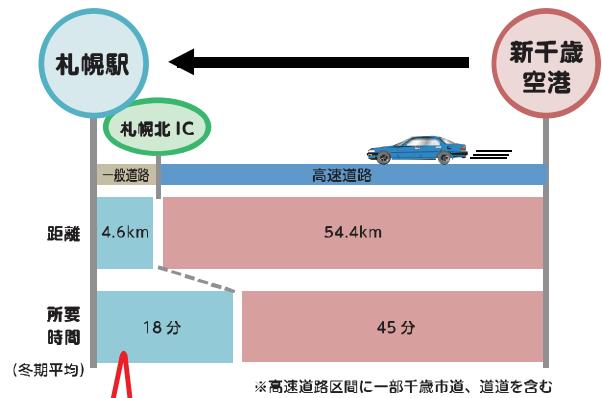
■ 札幌市は、他都市に比べて**都心と高速道路までの距離が遠く**、移動に時間がかかる

都心駅・最寄りIC間距離(km)



人口100万人以上の政令市で最も遠い
(11都市中11番目)

冬期の空港～駅間の移動時間



一般道に降りてから
多くの時間を要している

■ 冬期は特に混雑が著しく、**移動時間のばらつきが大きい**ことから、時間が読めない

移動時間のばらつき



夏期:3月~11月 冬期:12月~2月 ※札幌駅→札幌北IC H28日別タラッシュ時(17・18時台平均)

現在



整備後は・・・

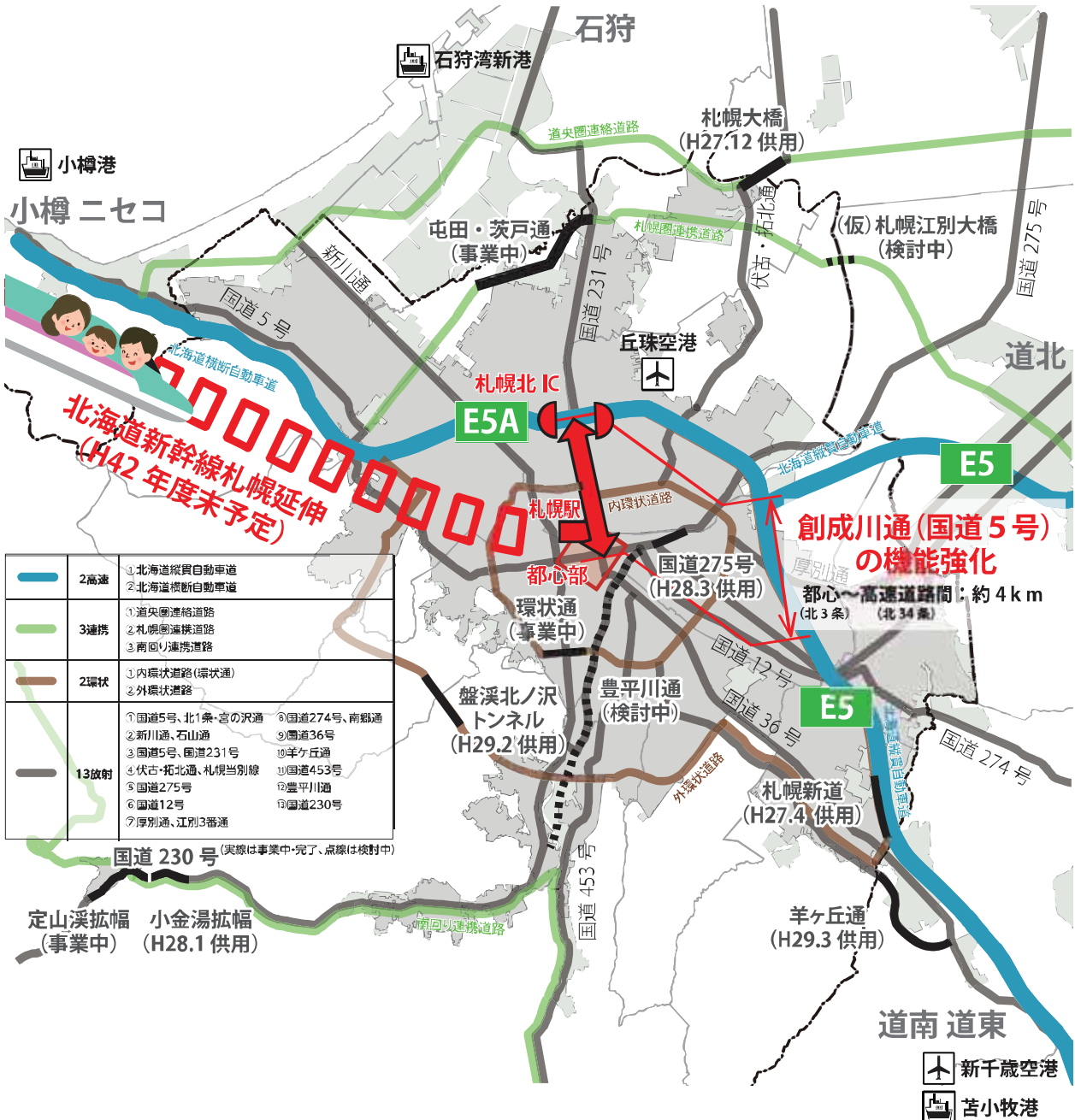
移動時間のばらつきが解消!

目的地までの移動時間が予測でき、予定が立てやすくなります!



③ 創成川通の機能強化

創成川通を都心アクセス強化道路軸として札幌市の各種計画に位置付け、
都心と高速道路間のアクセス強化に向け検討しています。



創成川通の機能強化を含む様々な取組が連動し、
 骨格道路交通ネットワークを形成していきます。

④ 創成川通を検討している理由



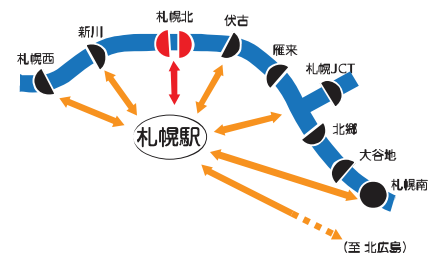
札幌北ICの特徴

- **都心に一番近い**
⇒札幌駅～札幌北IC間は他のICに比べて距離が近い
- **道内各地とのアクセスに優れる**
⇒札幌北ICは小樽、旭川、千歳方面の全てにアクセス可能(フルインターチェンジ)
- **都心から最も利用される**
⇒札幌都心を発着する高速道路利用交通の約4割が札幌北ICを利用

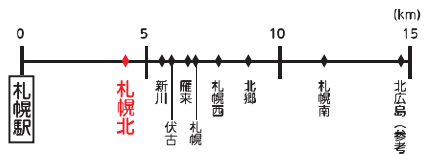
創成川通の道路空間

- **道路空間にゆとりがある**
⇒創成川通は、道路区域内に河川や緑地帯があり、市街地への影響を低減できる

各ICと札幌駅の位置図



各ICと札幌駅との距離

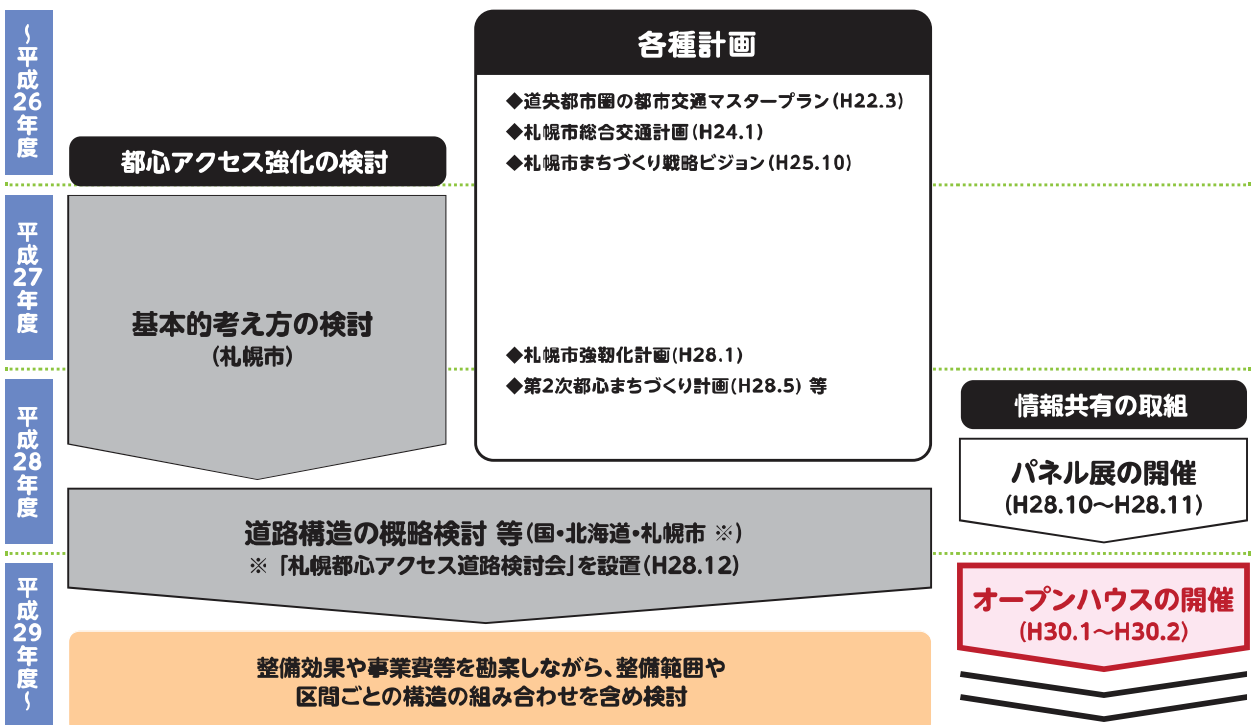


創成川通の道路断面図

北34条～北13条
40m



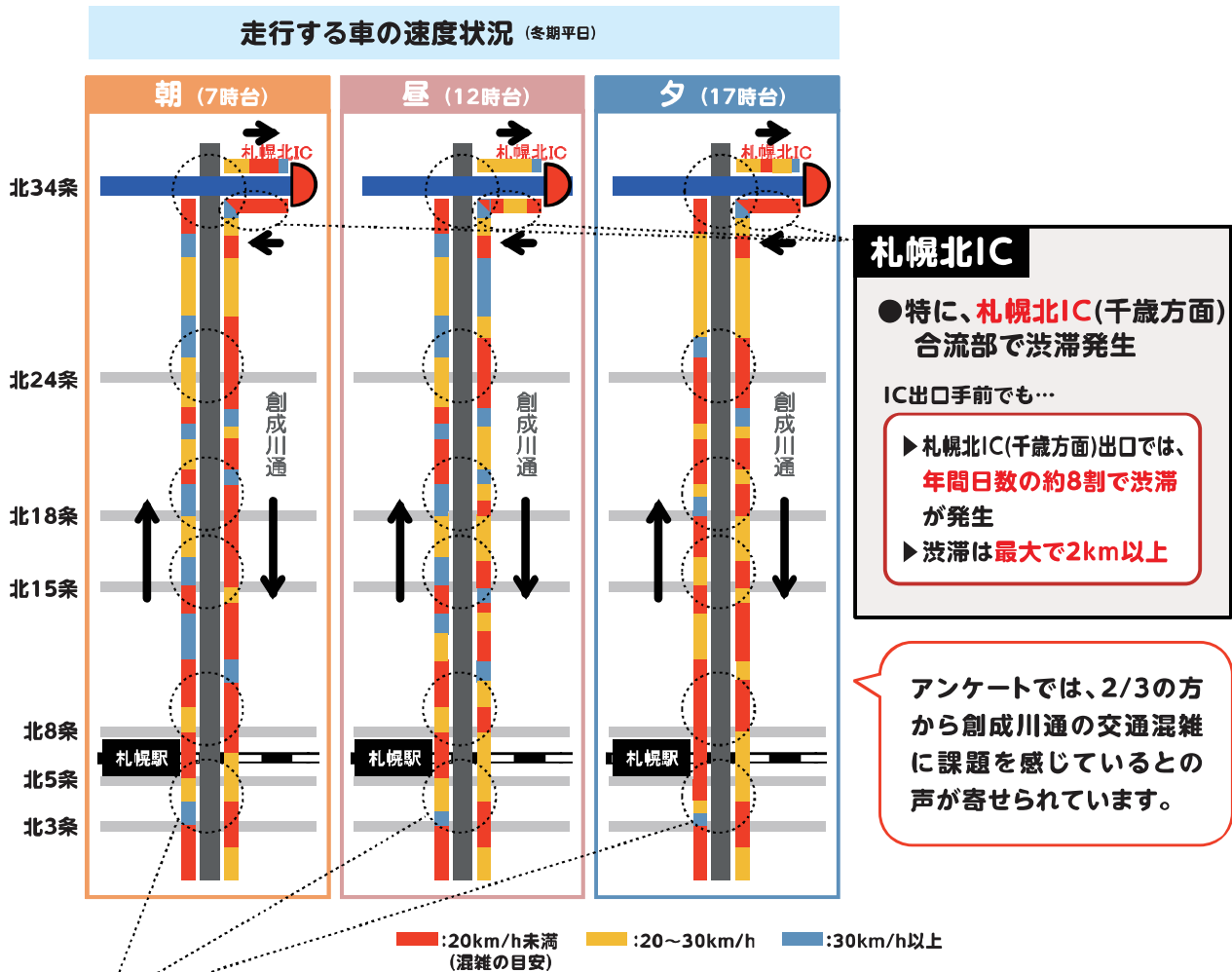
⑤ 検討状況



⑥ 創成川通の現況

① 混雑状況

■ 主要な交差点を中心に、混雑が発生。特に朝夕ラッシュ時・冬期積雪時に混雑



創成川通

● 主要な交差点(北34条、北24条、北18条、北15条、北8条、北5条)を中心に、混雑が発生

② 信号機の多さ

■ 信号機が24か所と多く、特に冬期は信号に伴う減速や停止の回数が多い

③ 交差点で多発する交通事故

- 事故危険区間交差点が12か所 (区間内交差点の1/2)
- 死傷事故率が全道(国道)平均の約6倍

④ 歩道幅の狭い区間

■ 一部、歩道幅の狭い区間がある (北10条~北12条付近)

⑦ 期待される効果 (1)

都心アクセス強化により 創成川通の速達性・定時性が向上

▶ 観光や医療面などの広域的な効果に加え、暮らし面など身近な効果に繋がることも期待

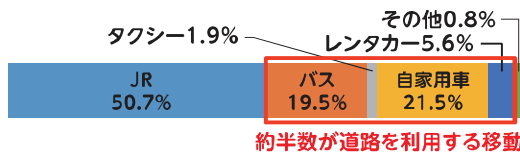
- 広域的な効果 -

観光・ビジネス

■速達性や定時性が確保されることで、北海道新幹線札幌延伸やインバウンド観光客の増加による更なる観光需要を取り込むことが期待

新千歳空港からの移動手段

- 新千歳空港利用者の目的地の6割が札幌
- 新千歳空港からの移動手段の約半数が道路を利用



【資料】航空旅客動態調査(H25年度)

観光バス事業者(6社)へのヒアリング

■都心アクセス強化への期待の声

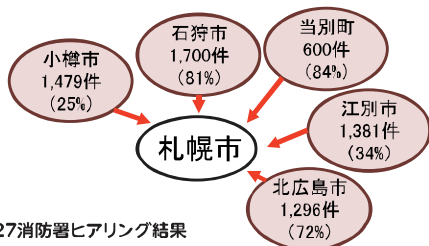


■都心発着の高速道路利用→約8割が札幌北ICを利用
【資料】H28.2及び6月バス事業者実態(2社合計)

医療

■周辺市町村は、救急搬送・通院の多くを札幌市に依存。救急搬送時間の短縮等により、広域医療体制の強化に期待

周辺市町村からの救急搬送件数 (全搬送件数に対する札幌市内搬送への割合)



【資料】H27消防署ヒアリング結果

防災

■創成川通は第一次緊急輸送道路。都心と各防災拠点の安定した交通ルートの確保により札幌市・北海道の強靱化に期待

物流

■機能強化により、物流の信頼性向上や輸送時間の短縮に期待

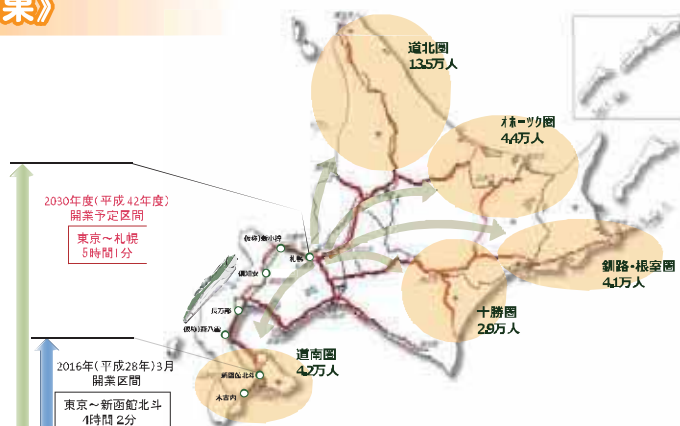
・石狩湾新港地域には多くの会社が立地し、札幌市内へ食料や燃料、リネン品等を毎日搬送している会社も多い
・特に、冬期は渋滞による遅れが大きな課題

関係自治体ヒアリング結果

《北海道新幹線札幌延伸の波及効果》

- 北海道新幹線札幌延伸により、交流人口が年間42万人純増すると予測
- 2030年度末の札幌開業に向け、札幌から全道各地に至る高規格幹線道路ネットワークの早期形成及び札幌駅と高速道路のアクセス改善が急務

【資料】北海道新幹線札幌延伸による経済波及効果調査事業の概要(H25.6 北海道)
※調査実施時点の札幌延伸開業想定年次は2035年度



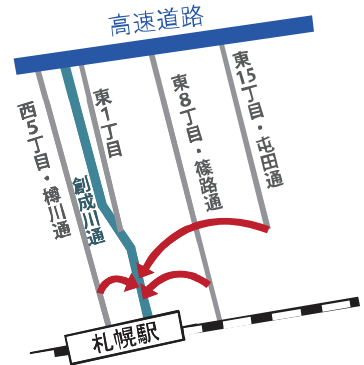
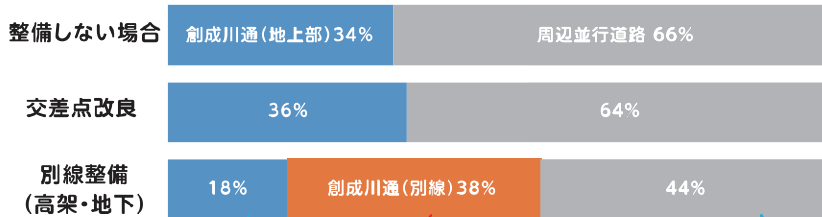
⑧ 期待される効果(2)

- 身近な効果 -

暮らし

■創成川通のほか、周辺道路の混雑が緩和される

創成川通周辺の交通分担の変化



○創成川通地上部の交通が減少

○別線(高架・地下)部に交通が転換

○周辺道路の混雑が緩和
 ・主要バス路線の定時性確保に貢献
 ・渋滞・交通事故が軽減され、安全で快適な交通環境が確保

※交通量推計結果

■既設創成トンネルへの接続等により、都心へ用事がある交通(アクセス交通)と都心を通過するだけの交通(通過交通)の役割分担を図ることで、都心部の混雑緩和も期待

環境

■創成川通や周辺道路の混雑解消により、CO2削減効果も期待

※全線地下構造で整備した場合→札幌ドーム108個分相当のCO2を削減

■創成川通利用者は、ガソリン代や車の維持費などが年間8,000円/台の節約(札幌北IC～札幌駅間を週5日、往復する場合)

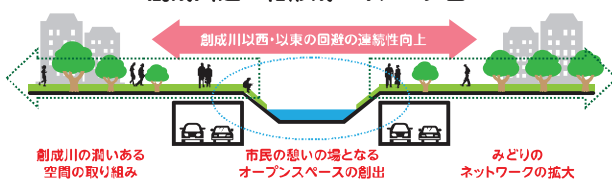
まちづくり

創成川通アンダーパス連続化事業

■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などまちづくりに貢献



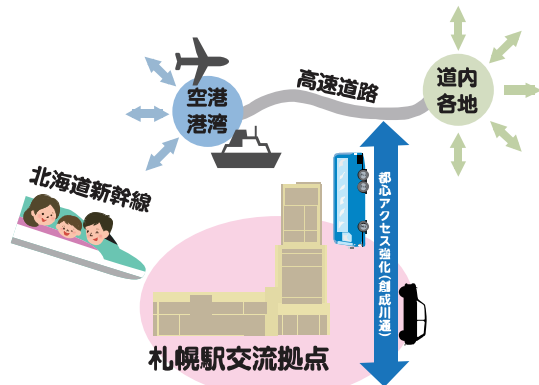
<創成川通の軸形成のイメージ図>



【資料】第2次都心まちづくり計画(H28.5)

札幌駅交流拠点のまちづくり

■現在検討を進めている札幌駅交流拠点のまちづくりと連動し、北海道新幹線札幌延伸を見据えた広域交通結節機能の強化が重要



⑨ 想定される整備形態



どんな整備形態になるのかな？
効果と課題を
しっかり
見極めないと…

想定される整備形態としては、
高架構造・地下構造・交差点改良があります。
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を含め
検討していきます。

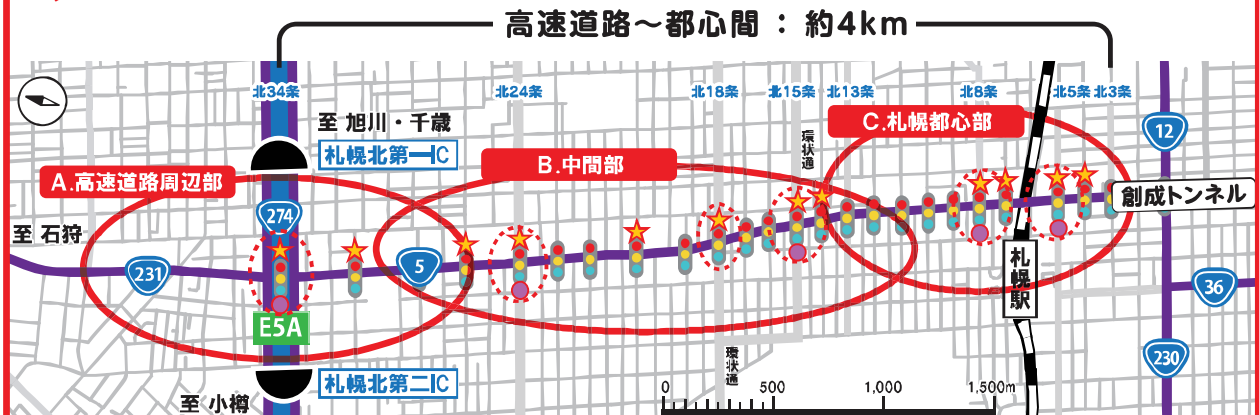


注意:以下はあくまでイメージ図です。

	高架構造	地下構造	交差点改良 (右折レーン設置)
整備形態			
交通面	<ul style="list-style-type: none"> ■アクセス性（速達性・定時性）向上効果が高い 【短縮時間】※ <ul style="list-style-type: none"> ・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） ■信号交差点の回避が可能 ■現道及び並行道路の混雑解消 	<ul style="list-style-type: none"> ■移動時間が半以下に! 	<ul style="list-style-type: none"> ■効果が限定的 【短縮時間】※ <ul style="list-style-type: none"> ・夏期：約1分短縮（都心⇒高速 14分⇒13分） ・冬期：約2分短縮（都心⇒高速 17分⇒15分）
	<ul style="list-style-type: none"> ■雪の影響を受ける 	<ul style="list-style-type: none"> ■雪の影響を受けない 	<ul style="list-style-type: none"> ■雪の影響を受ける
環境面	<ul style="list-style-type: none"> ■景観・日照・騒音等の調査が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ■景観が良く、騒音等の可能性は低い ■地上部空間活用が可能 	
経済面	<ul style="list-style-type: none"> ■地下構造と比べると事業費が安価 	<ul style="list-style-type: none"> ■事業費が高価 ■地下埋設物の移設が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ■事業費が安価 ■部分的な整備が可能
概算費用	約140～180億円/km当たり	約200～260億円/km当たり	約5～10億円/箇所当たり

※全て整備した場合の試算(市調査)

▶ 今後、区間毎の課題や配慮事項を整理し、組み合わせを含めた検討が必要



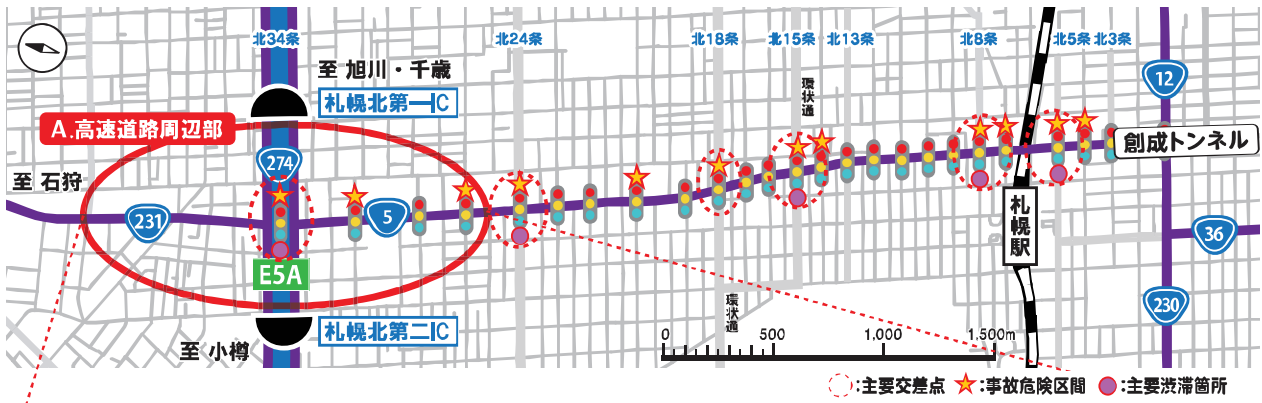
◆仮に全区間、同じ形態で整備した場合

高架構造 (約4km)※1	約 560～720 億円
地下構造 (約4km)※1	約 800～1040 億円
交差点改良 (17か所)※2	約 85～170 億円

※1 検討区間前後の既設道路との接続費用は含まない
※2 右折専用車線の無い交差点の箇所数

○:主要交差点 ☆:事故危険区間 ●:主要渋滞箇所

10 想定される整備形態 A: 高速道路周辺部



[高速道路周辺部] 検討する上での配慮事項 交通量 33,000~36,600台/日

北34条 北31条 北28条 北26条

高速道路
高架橋の回避

主要交差点(北34条)の交差機能確保

札幌北IC出口の渋滞

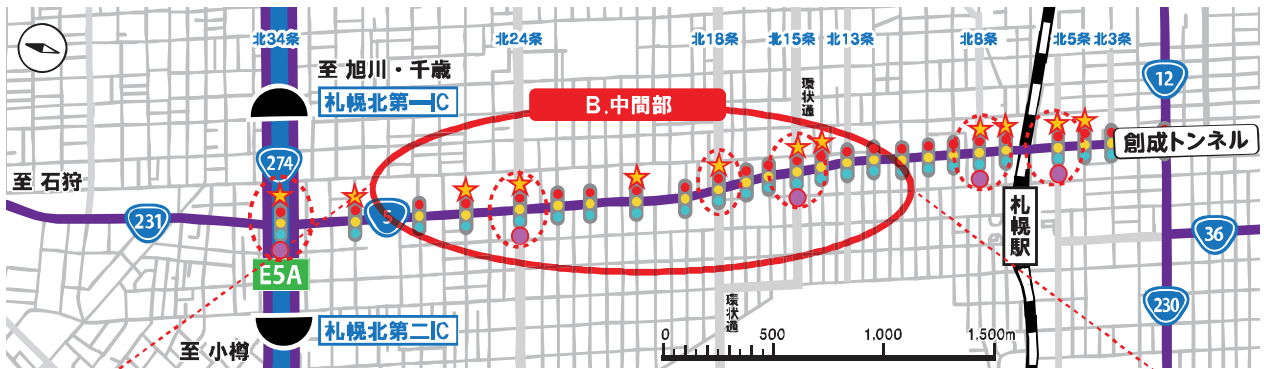
地下埋設物(下水管等)の機能確保

【その他】●都市計画道路幅内での対策を最大限考慮
●公共施設、医療施設等の重要施設の回避 等

○: 主要交差点 ★: 事故危険区間 ●: 主要渋滞箇所

A: 高速道路周辺部			
	高架構造	地下構造	交差点改良 (右折レーン設置)
整備形態			
札幌北IC	今後、創成川通の構造検討に合わせて検討を進める予定		
交通面	<ul style="list-style-type: none"> ■アクセス性(速達性・定時性)向上効果が高い ■信号交差点の回避が可能 ■現道及び並行道路の混雑解消 	<ul style="list-style-type: none"> ■雪の影響を受けない 	<ul style="list-style-type: none"> ■効果が限定的 ■雪の影響を受ける
環境面	<ul style="list-style-type: none"> ■景観・日照・騒音等の調査が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ■景観が良く、騒音等の可能性は低い ■地上部空間活用が可能 	
経済面	<ul style="list-style-type: none"> ■地下構造と比べると事業費が安価 ■用地支障無 	<ul style="list-style-type: none"> ■事業費が高価 ■地下埋設物の移設が発生 ■用地支障有 	<ul style="list-style-type: none"> ■事業費が安価 ■部分的な整備が可能 ■場合によっては、用地支障有

⑪ 想定される整備形態 B:中間部

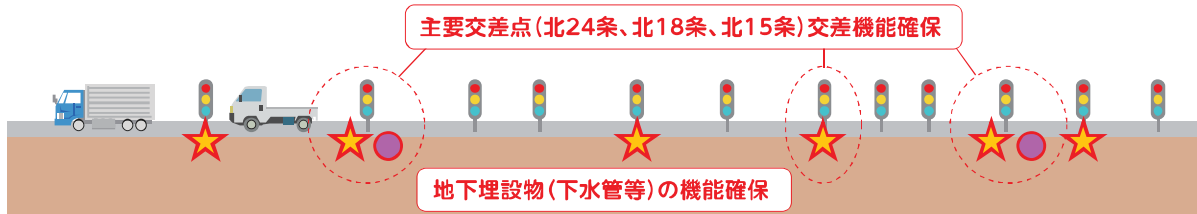


○:主要交差点 ☆:事故危険区間 ●:主要渋滞箇所

[中間部] 検討する上での配慮事項

交通量 36,600~42,400台/日

北26条 北24条 北20条 北18条 北15条 北13条



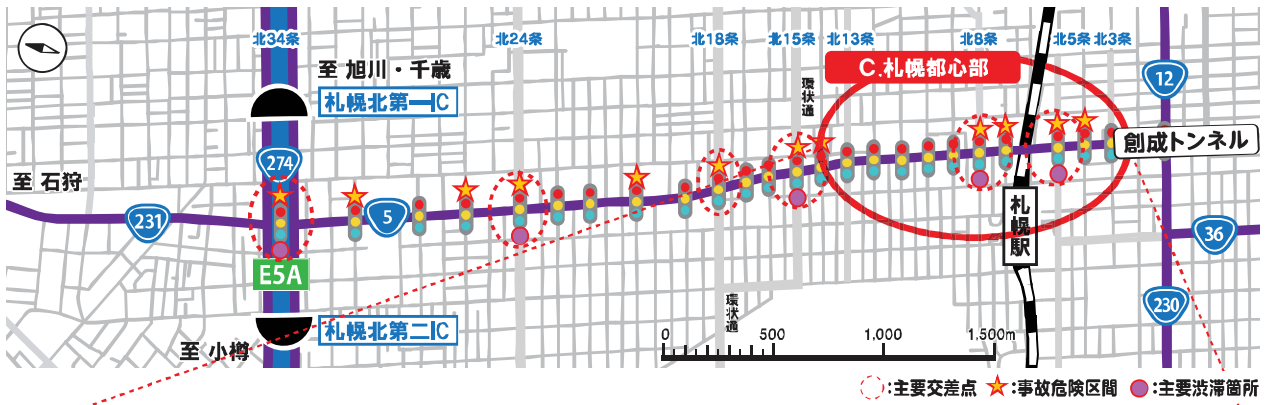
【その他】●都市計画道路幅内での対策を最大限考慮
●公共施設、医療施設等の重要施設の回避 等

○:主要交差点 ☆:事故危険区間 ●:主要渋滞箇所

B:中間部

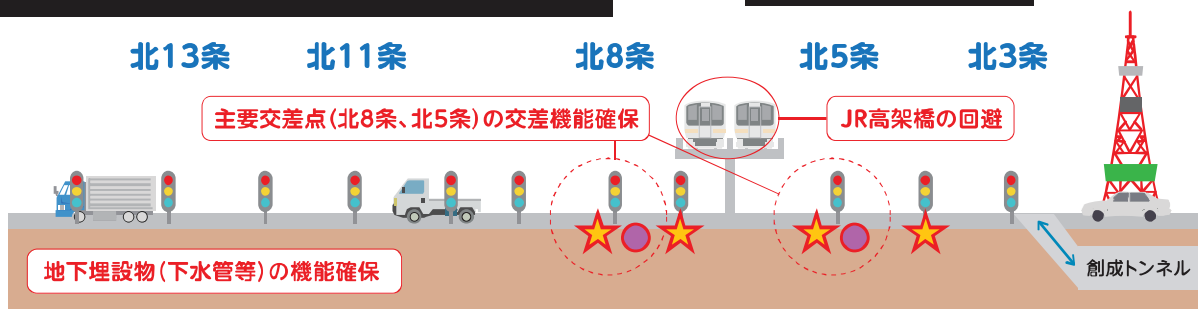
	高架構造	地下構造	交差点改良 (右折レーン設置)
整備形態			
交通面	<ul style="list-style-type: none"> ■アクセス性(遠達性・定時性)向上効果が高い ■信号交差点の回避が可能 ■現道及び並行道路の混雑解消 		<ul style="list-style-type: none"> ■効果が限定的 ■雪の影響を受ける
		<ul style="list-style-type: none"> ■雪の影響を受けない 	
環境面	<ul style="list-style-type: none"> ■景観・日照・騒音等の調査が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ■景観が良く、騒音等の可能性は低い ■地上部空間活用が可能 	
経済面	<ul style="list-style-type: none"> ■地下構造と比べると事業費が安価 ■用地支障無 	<ul style="list-style-type: none"> ■事業費が高価 ■地下埋設物の移設が発生 ■用地支障無 	<ul style="list-style-type: none"> ■事業費が安価 ■部分的な整備が可能 ■場合によっては、用地支障有

⑫ 想定される整備形態 C:札幌都心部



[札幌都心部] 検討する上での配慮事項

交通量 42,400台/日



【その他】●都市計画道路幅内での対策を最大限考慮
●公共施設、医療施設等の重要施設の回避 ●札幌駅とのアクセス確保 等

○:主要交差点 ☆:事故危険区間 ●:主要渋滞箇所

C:札幌都心部

	高架構造	地下構造	交差点改良 (右折レーン設置)
整備形態			
交通面	<p>■高低差など、物理的な制約から創成トンネルと接続することができず、交通の連続性が確保できない</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■アクセス性(速達性・定時性)向上効果が高い ■信号交差点の回避が可能 ■現道及び並行道路の混雑解消 ■雪の影響を受けない 	<ul style="list-style-type: none"> ■効果が限定的 ■雪の影響を受ける
環境面		<ul style="list-style-type: none"> ■雪の影響を受けない ■景観が良く、騒音等の可能性は低い ■地上部空間活用が可能 	
経済面		<ul style="list-style-type: none"> ■事業費が高価 ■地下埋設物の移設が発生 ■用地支障無 	<ul style="list-style-type: none"> ■事業費が安価 ■部分的な整備が可能 ■場合によっては、用地支障有