

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！

■ 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



■ 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…

道内の各地域や空港・港湾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



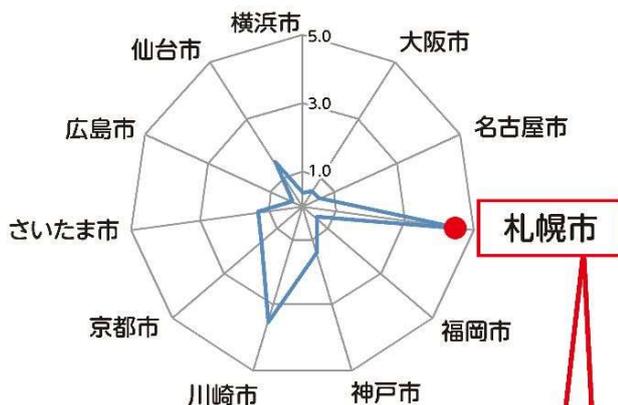
まちが生まれ変わる**今**、都市の魅力を高め、市内外の**投資を呼び込む**。
札幌のまちを**次の世代につなぐ**ための**戦略的な取組**が求められています。

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、人口100万以上の政令市の中で**最も都心と高速道路との距離が遠く、移動に時間がかかる。**

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)

冬期の空港～駅間の移動時間の内訳



一般道区間の移動時間が
全体の約3割を占める

- 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**

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)



創成川通の交通状況(冬期)

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

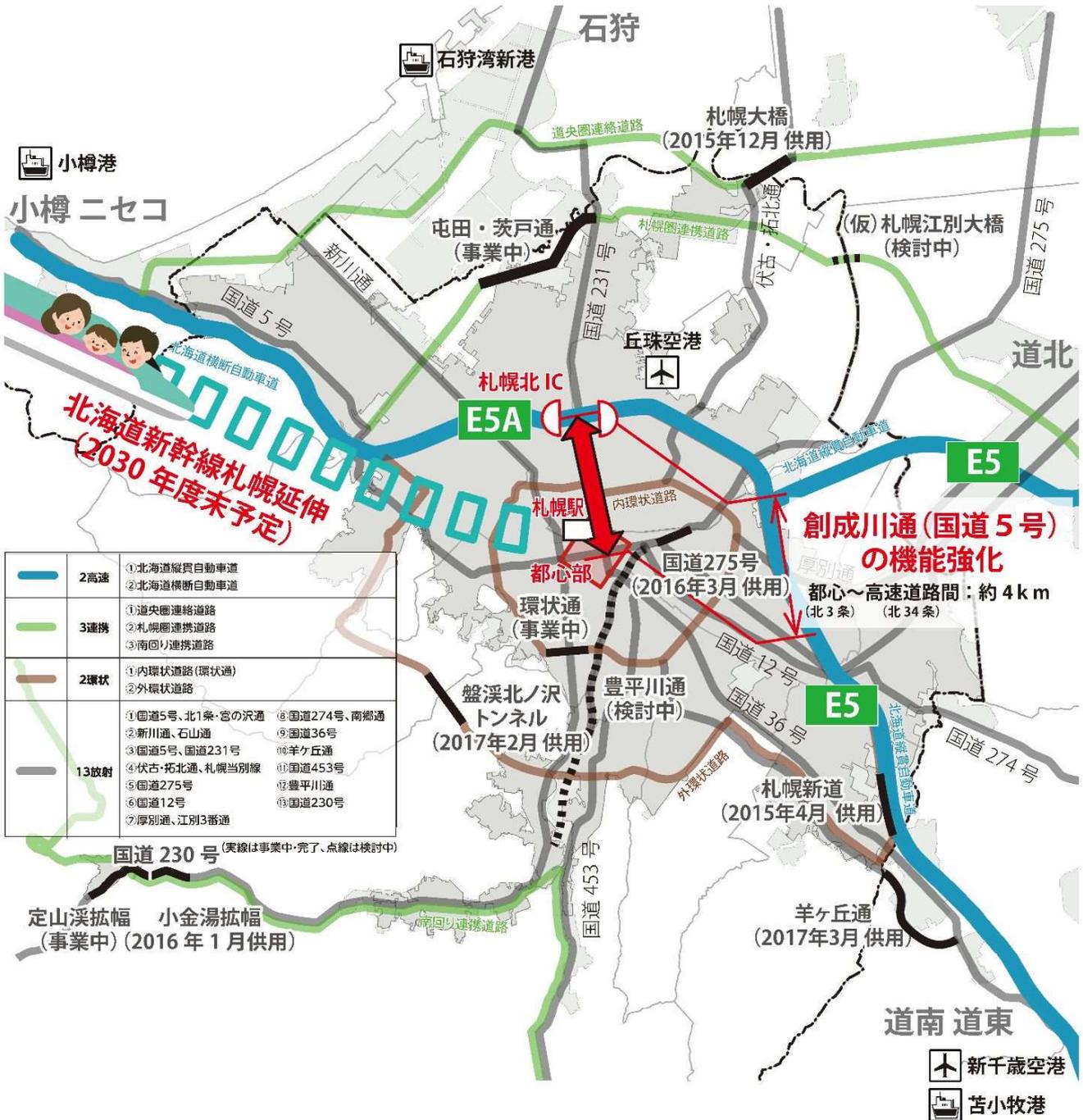
日には、40分以上を要するなど、
冬期は時間のばらつきが課題

※民間プローブデータ

一般車両の走行データをカーナビのGPS機能から取得したビッグデータを分析したもの。
データ取得期間:2016年3月から2017年2月(夏期:3月～11月、冬期:12月～2月)

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



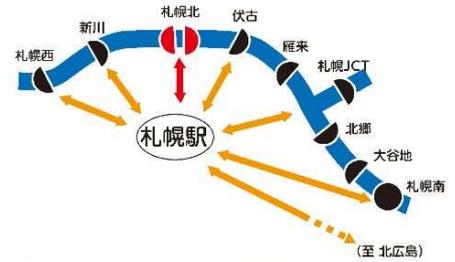
札幌北ICの特徴

- **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

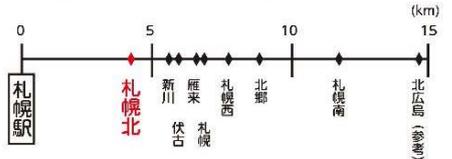
創成川通の道路空間

- **道路幅が広い**
⇒創成川通は、河川や緑地帯があることから他の幹線道路と比べて広く、現状の道路区域内で機能強化を検討することが可能

各ICと札幌駅の位置図

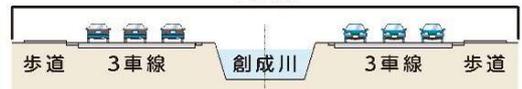


各ICと札幌駅との距離



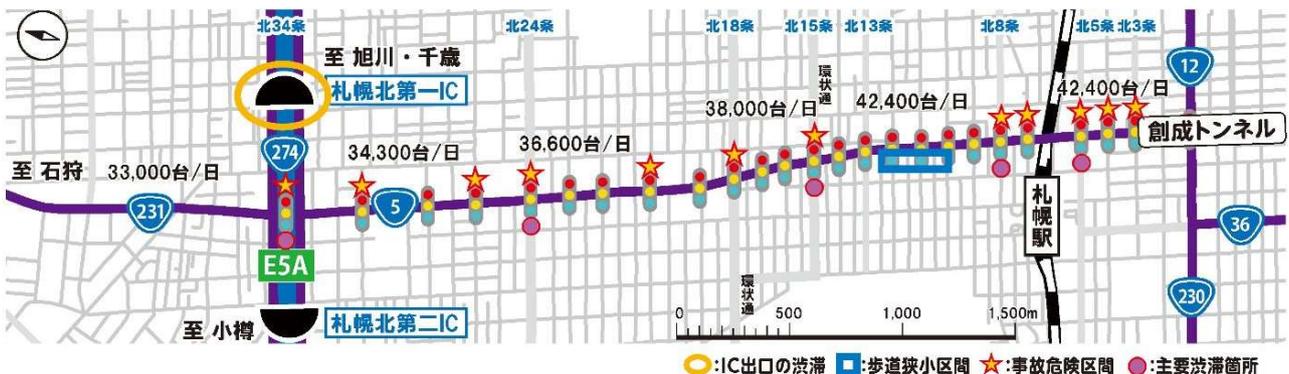
創成川通の道路断面図

北34条～北13条
40m



⑤ 創成川通の現況

- 主要渋滞箇所の交差点が5か所存在。特に、**朝ラッシュ時**、**冬期積雪時に混雑が発生**
- 信号交差点が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**
- **札幌北IC(千歳方面)出口で慢性的に渋滞が発生(年間日数の約9割)**
- 事故危険区間の交差点が12か所存在し、**死傷事故率は全道(国道)平均の約6倍**
- 北10条～北12条付近にかけて、**歩道幅の狭い区間がある**



創成川通の交通状況(夏期)



創成川通の交通状況(冬期)



札幌北IC出口部の交通状況



歩道狭小部の状況

⑥ 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・定時性が向上することで**
様々な効果が期待

観光・ビジネス

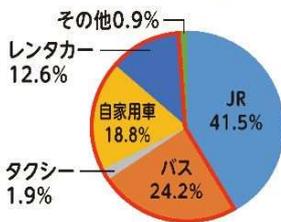
■速達性や定時性が確保されることで、**北海道新幹線札幌延伸やインバウンド観光客の増加による**
更なる観光需要を取り込むことが期待

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手段の約6割が道路を利用

約6割が道路を
利用する移動

【資料】
2015年度航空
旅客動態調査
(国土交通省)



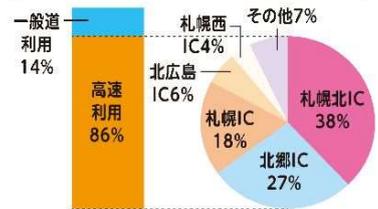
観光バス事業者(6社)へのヒアリング

■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】2016年2月及び6月バス事業者実績(2社合計)

札幌都市部発着のインバウンド観光客のレンタカー利用特性



【資料】2015年度訪日外国人観光客レンタカー調査
(国土交通省)

《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(2013年6月 北海道)
※調査実施時点の札幌延伸開業想定年次は
2035年度



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(二次医療圏札幌)
 (全搬送件数に対する札幌市内搬送への割合)



【資料】消防署ヒアリング結果(2016年実績)

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

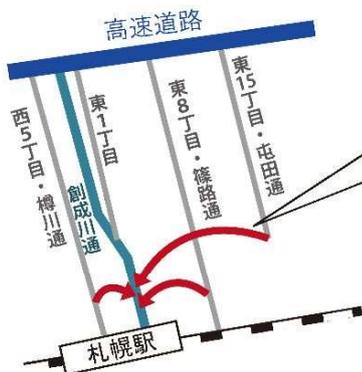
・石狩湾新港地域には多くの会社が立地し、
札幌市内へ食料や燃料、リネン品等を毎日
搬送している会社も多い
・特に、冬期は渋滞による遅れが大きな課題

関係自治体ヒアリング結果



⑦ 期待される効果(2)

暮らし



- 都心アクセス道路への交通転換により**周辺道路の混雑緩和が期待**
 - ・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

- 別線を整備し、既設創成トンネルへ接続することにより、都心へ用事がある交通(アクセス交通)と都心を通り抜けるだけの交通(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

防災

- 創成川通は、災害直後の人命救助や物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき道路として、**第1次緊急輸送道路**に位置付けている。

→防災拠点等を相互に結ぶ、緊急輸送道路ネットワークを確保することにより**札幌市・北海道の強靱化**を目指す。



《北海道胆振東部地震の影響》

- 高速道路
 - ・9月6日3時7分の地震発生直後、通行止めを実施(道内の約半分)
 - 安全確認を行い、通行止めを随時解除
 - 同日17時5分に本線通行止めを全て解除
 - ・災害派遣等従事車両の無料措置を実施
- 札幌市内一般道
 - ・大規模停電により信号機が消灯し、自動車の通行に支障

地震や豪雨・豪雪等の自然災害に対し、防災・減災等の取組を進めることで、災害に強い都市の構築を目指す。

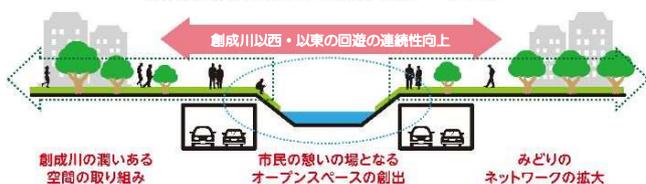
まちづくり・環境

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(2016年5月)

- 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**

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



③ 検討状況

2015年度

都心アクセス強化の検討

基本的考え方の検討
(札幌市)

各種計画

- ◆道央都市圏の都市交通マスタープラン(2010.3)
- ◆札幌市総合交通計画(2012.1)
- ◆札幌市まちづくり戦略ビジョン(2013.10)
- ◆札幌市強靱化計画(2016.1)
- ◆第2次都心まちづくり計画(2016.5) 等

2016年度

**札幌都心アクセス道路検討会
(国・北海道・札幌市)**

第1回(2016.12)、第2回(2017.8)、第3回(2017.12)、第4回(2018.3)

市民との情報共有の取組

パネル展の開催(2016.10~11)

オープンハウスの開催(2018.1~2)
ワークショップの開催(2018.2)



2017年度

計画段階評価(国)

学識経験者等の第三者から構成される委員会や地域の意見を聞き、事業の必要性及び事業内容の妥当性を検討

北海道地方小委員会(1回目) [2018.7.31開催]

- ・政策目標(案)
- ・比較ルート(案) 等

地域意見聴取

- ・自治体、関係団体ヒアリング
- ・地域住民、道路利用者アンケート 等

北海道地方小委員会

- ・対応方針(案)の検討 等

オープンハウス・パネル展の開催
(2018.10~12)

2018年度

第5回
(2018.7)

都市計画手続等

新規事業採択時評価

事業実施

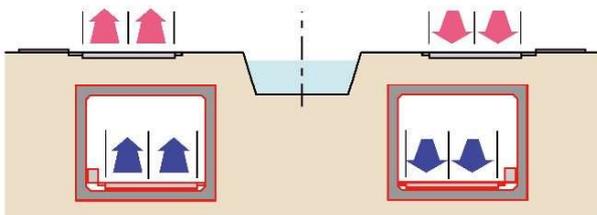
2030年度末開業予定の北海道新幹線札幌延伸と連携した広域交通ネットワークを形成

⑨ 対策案(案①)

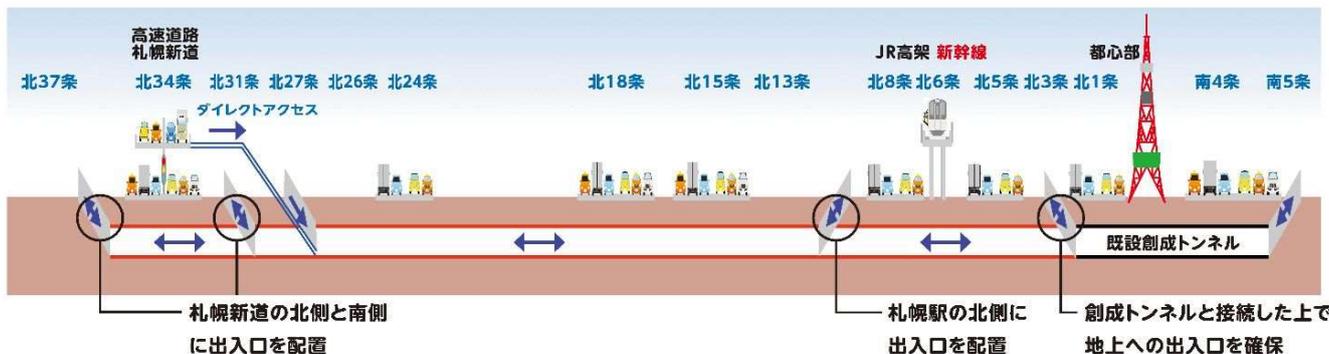
案① 地下整備案(上下線地下構造)

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

イメージ図(断面)

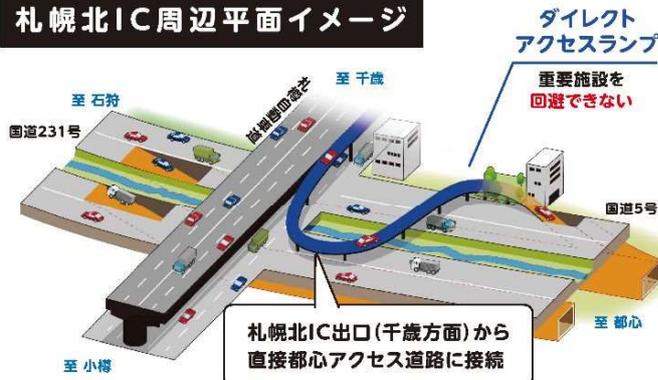


イメージ図(側面)



注) 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。

札幌北IC周辺平面イメージ



ダイレクト
アクセスランプ
重要施設を
回避できない

札幌北IC出口(千歳方面)から
直接都心アクセス道路に接続

評価項目

評価

評価項目		評価
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	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性が向上 ・冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、定時性が向上 ・札幌北IC出口渋滞が解消 ・重要施設が支障となるため、効果発現に時間を要する懸念
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・定時性が向上 ・物流交通とその他交通の分離により、交通事故低減が期待
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・信号交差点を回避し、速達性が向上 ・冬期の積雪や凍結等の影響を受けず、定時性が向上
配慮すべき事項	緑地景観への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・重要施設を回避できない ・東西の交通の連携を確保
	工事中への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・現道交通への影響が大きい
	経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・経済性に最も劣る(概算事業費約1,200~1,400億円)

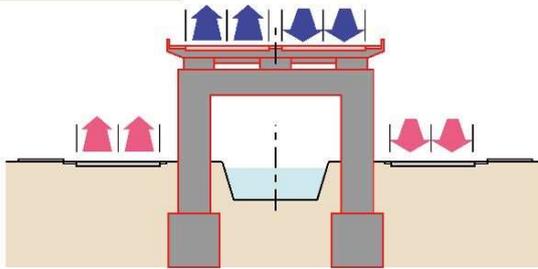
【凡例】 青文字：他の案に比較し優れている 赤文字：他の案に比較し劣っている

⑩ 対策案(案②)

案② 一部高架整備案(都心部地下構造)

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)

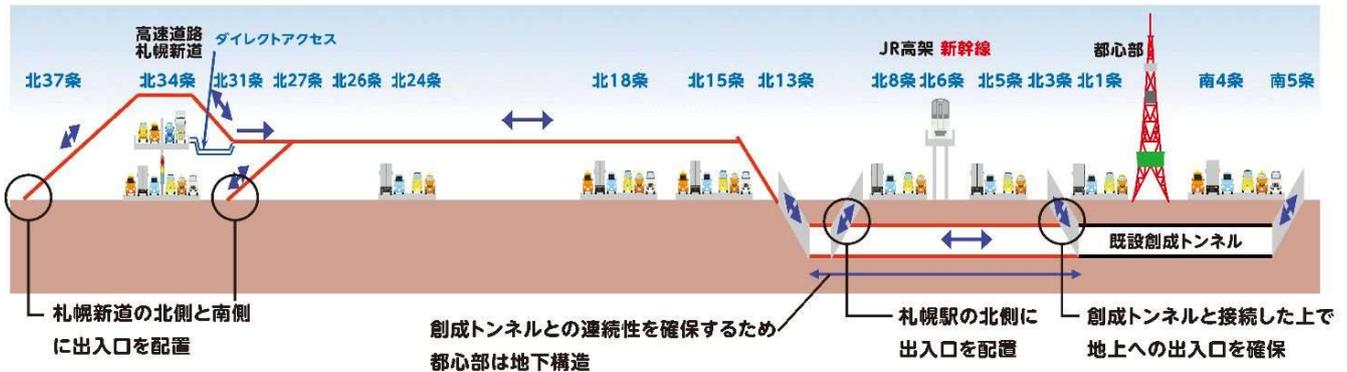
イメージ図(断面)



札幌北IC周辺平面イメージ



イメージ図(側面)



注) 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。

評価項目		評価
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	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性が向上 ・高架区間では冬期の積雪や凍結等の影響を受け、効果は限定的 ・札幌北IC出口渋滞が解消 ・重要施設が支障となるため、効果発現に時間を要する懸念
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・定時性が向上 ・物流交通とその他交通の分離により、交通事故低減が期待
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・信号交差点を回避し、速達性が向上 ・高架区間では冬期の積雪や凍結等の影響を受け、効果は限定的
配慮すべき事項	緑地景観への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・一部区間での親水緑地空間の確保にとどまる
	沿道地域環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・重要施設を回避できない ・一部で東西の交通の分断が発生
	工事中への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・地下区間では影響が大きい、高架区間では地下区間より影響が小さい
	経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・案①よりも経済性に優れるが、案③④よりも経済性に劣る(概算事業費 約1,050~1,250億円)

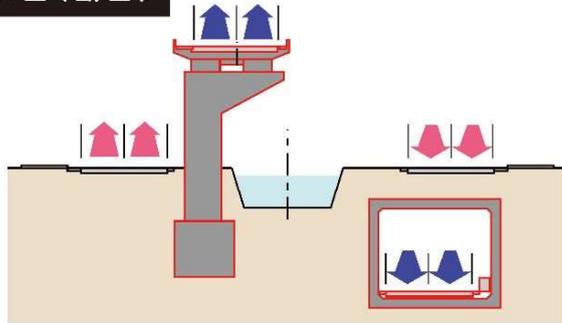
【凡例】 青文字：他の案に比較し優れている 赤文字：他の案に比較し劣っている

① 対策案(案③)

案③ 上下線構造分離案(高架地下組合せ+都心部地下構造)

重要施設支障を回避するため、案①と案②を組み合わせた案

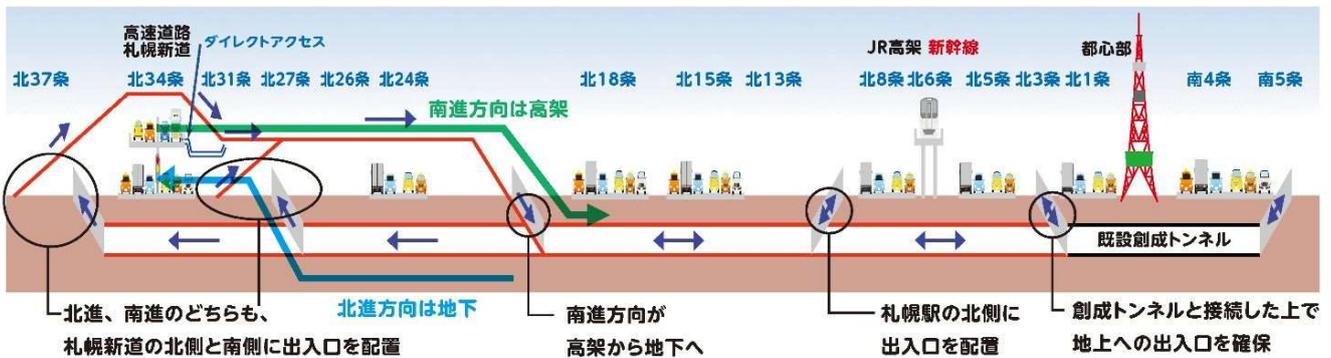
イメージ図(断面)



札幌北IC周辺平面イメージ



イメージ図(側面)



注) 図中の緑色の矢印は札幌北 IC 出口(千歳方面) から都心への動線、水色の矢印は都心から札幌北 IC への動線を表す。
 注) 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。

評価項目		評価
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	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性が向上 ・高架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 ・札幌北 IC 出口渋滞が解消 ・重要施設の支障がなく、早期の効果発現に期待
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・定時性が向上 ・物流交通とその他交通の分離により、交通事故低減が期待
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・信号交差点を回避し、速達性が向上 ・高架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
配慮すべき事項	緑地景観への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・親水緑地空間の連続的な確保が可能
	沿道地域環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・重要施設を回避できる ・東西の交通の連携を確保
	工事中への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・地下区間では影響が大きいが、高架区間では地下区間より影響が小さい
	経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・案①②よりも経済性に優れるが、案④よりも経済性に劣る(概算事業費 約 900 ~ 1,100 億円)

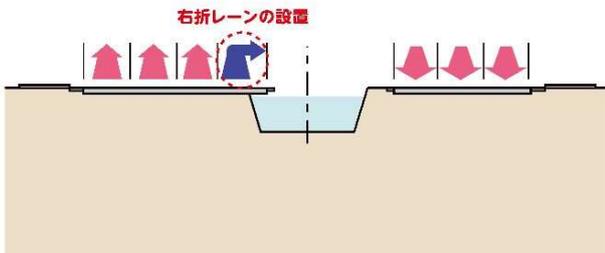
【凡例】 青文字：他の案に比較し優れている 赤文字：他の案に比較し劣っている

⑫ 対策案(案④)

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

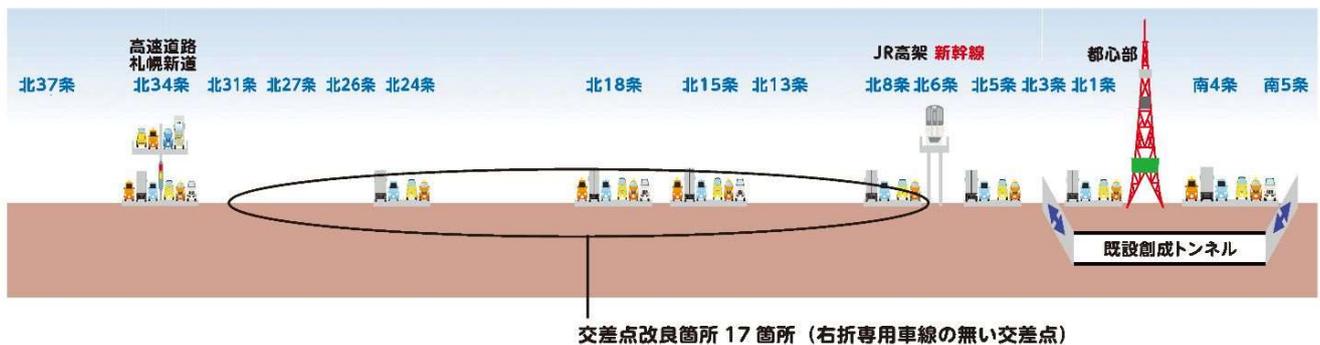
イメージ図(断面)



交差点改良平面イメージ



イメージ図(側面)



評価項目		評価
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	<ul style="list-style-type: none"> ・旅行速度がやや改善 ・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出口渋滞は解消しない ・現道改良のため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	<ul style="list-style-type: none"> ・定時性向上の効果が小さい ・都心発着の物流交通とその他交通が分離されないため、交通事故の大きな低減が期待できない
	高次医療施設への到達性向上による安心できる暮らしの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・信号交差点は全て残存するため、交差点での速度低下は改善されない ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・親水緑地空間の確保が困難
	沿道地域環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・重要施設を回避できる ・東西の交通の連携を確保
	工事中への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・現道交通への影響は小さい
	経済性	<ul style="list-style-type: none"> ・経済性に最も優れる(概算事業費 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