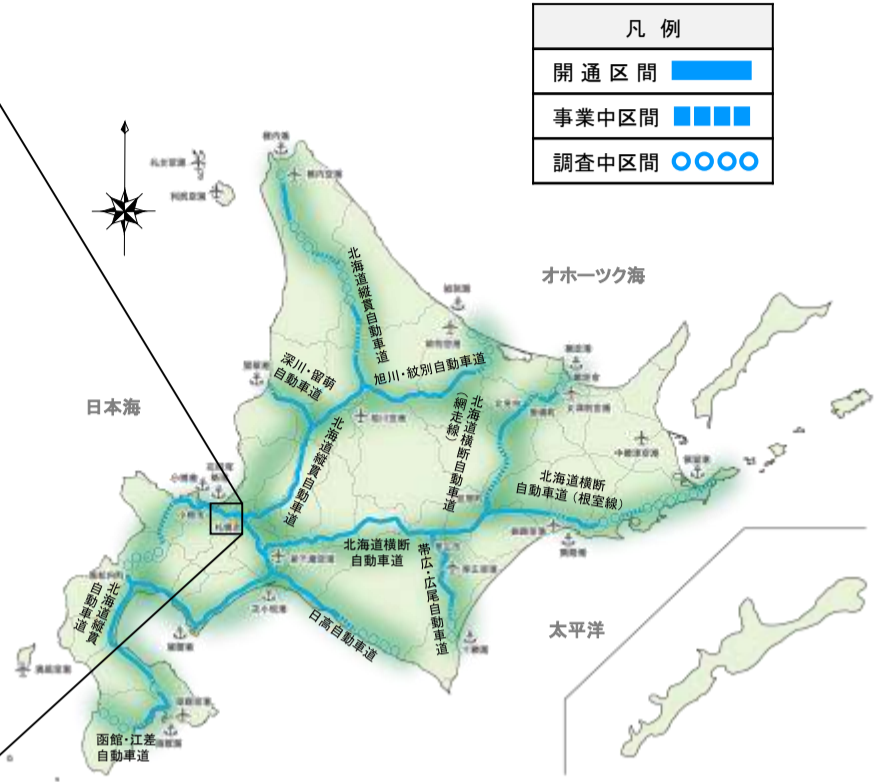


創成川通（都心アクセス強化）

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、道南圏と道央圏を連絡する重要な路線です。今回の対象区間は札幌市の札幌自動車道と札幌都心部を結ぶ延長約4kmの区間です。

対象区間



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。

創成川通（都心アクセス強化）これまでの経緯

平成27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)

- ・創成川通の課題整理
- ・期待される効果の検討等

各種計画

- ◆道央都市圏の都市交通マスタープラン(H22.3)
- ◆札幌市総合交通計画(H24.1)
- ◆札幌市まちづくり戦略ビジョン(H25.10)
- ◆札幌市強靱化計画(H28.1)等

平成28年度

札幌都心アクセス道路検討会 (国・北海道・札幌市)

第1回札幌都心アクセス道路検討会
(H28.12)

第2回札幌都心アクセス道路検討会
(H29.8)

第3回札幌都心アクセス道路検討会
(H29.12)

第4回札幌都心アクセス道路検討会
(H30.3)

各種計画

- ◆第2次都心まちづくり計画(H28.5)等

市民との情報共有の取組

パネル展の開催、
パンフレットの配布、
アンケートの実施
(H28.10~11)

平成29年度

第5回札幌都心アクセス道路検討会
(H30.7)

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)
【H30.7.31】

- ・政策目標(案)
- ・比較ルート(案)等

地域意見聴取

【H30.10.26~H30.11.29】

- ・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

オープンハウスの開催(H29.1~2)
ワークショップの開催(H29.2)



平成30年度

オープンハウス・パネル展の開催
(H29.10~12)

令和元年度

第6回札幌都心アクセス道路検討会
(R元.10)

北海道地方小委員会(2回目)
【R元.10.25】

- ・地域意見聴取結果のとりまとめ
- ・対策案の詳細検討等

今回のパネル展

オープンハウス・パネル展の開催

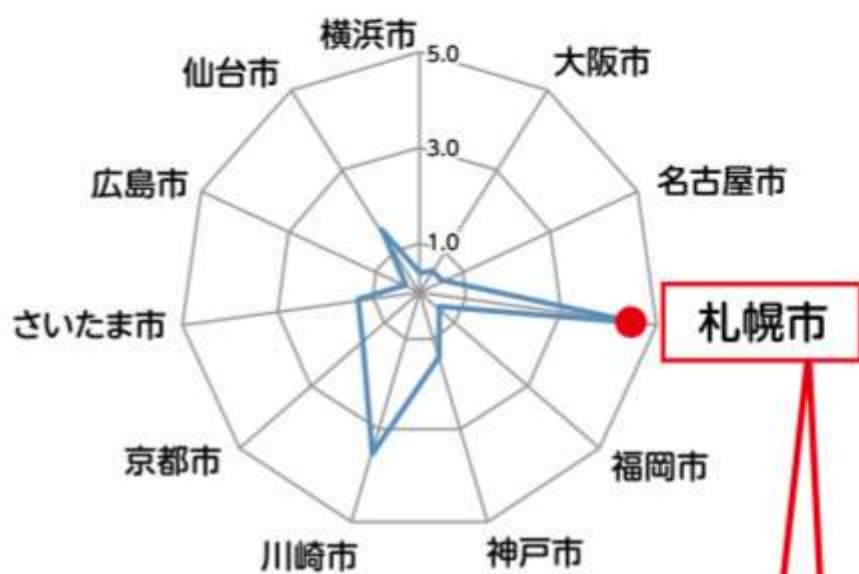
札幌市の現状

札幌のまちはアクセスの弱さが課題

■札幌市は、人口100万人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。このため、北海道の中心機能が集まる札幌都心と空港とのアクセス性に課題があります。

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)

冬期の空港～駅間の移動時間の内訳



人口100万人以上の政令市で最も遠い
(11都市中11番目)

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

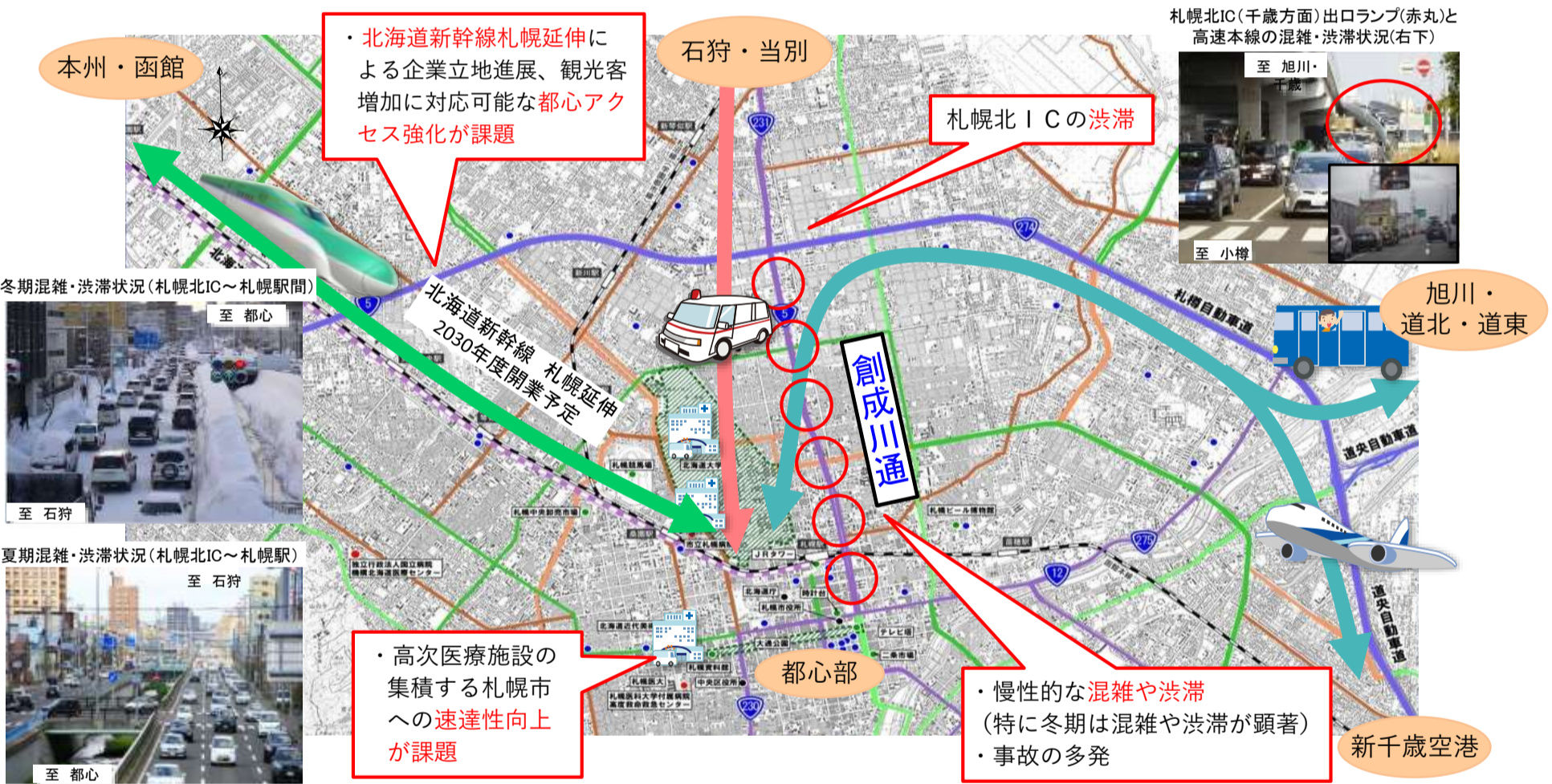
※一般車両の走行データをカーナビのGPS機能から取得したビッグデータを分析したもの。
データ取得期間:2016年3月から2017年2月(夏期:3月～11月、冬期:12月～2月)

創成川通（都心アクセス）整備により達成すべき政策目標

地域の将来を見据えた改善すべき課題と創成川通が達成すべき政策目標

札幌都市圏の課題

①都心アクセス強化	②産 業	③医 療
<p>○北海道新幹線札幌延伸(2030年度開業予定)や都心周辺の再開発が進む。 →さらなる観光需要の増加が想定</p> <p>○札幌都心部には観光、暮らし、防災等の都市機能が集中。 →札幌都心部～高速道路間のアクセス性が重要</p>	<p>○札幌都心部では、商業ビルや宿泊施設等の建替えなどの再開発が進む。 →物流・人流の需要増加が想定</p> <p>○高速道路へのアクセス道路である創成川通では、混雑や事故が多発。 →札幌都心部の企業・経済活動の妨げ</p>	<p>○道央都市圏の市町村は救急搬送の約4割を札幌市に依存。 ○札幌市への救急搬送の約3割が高速道路を利用、そのうち約6割が中等症以上の緊急性の高い搬送。 →救命率向上のため札幌市への速達性が重要</p>
<p>⇒都市機能を最大限活用し、全道の成長力を牽引するためには札幌都心部～高速道路間のアクセス性に課題があります。</p>	<p>⇒企業・経済活動の活性化のためには札幌都心部への物流・人流の安全性や定時性に課題があります。</p>	<p>⇒救命率向上のためには高次医療施設の集積する札幌市への速達性に課題があります。</p>



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	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
政策目標達成に必要な機能	○新幹線延伸等の効果を全道に波及させ、 <u>渋滞等の影響が少ないアクセス性の高い道路</u>	○物流拠点や道内各地からの安定した物流等に寄与し、 <u>定時性・安全性の高い道路</u>	○周辺市町村から高次医療施設が集積する <u>札幌市への速達性が高く</u> 、搬送時間の遅れが少ない道路
配慮すべき事項	・緑地景観への影響 ・沿道地域環境への影響 ・工事中の影響 ・経済性		

期待される効果①

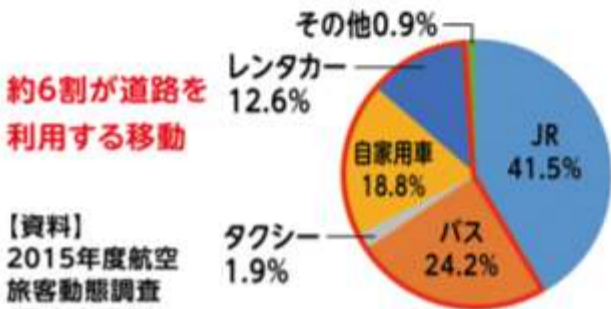
都心アクセス強化により創成川通の速達性・定時性が向上することで
様々な効果が期待

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6割が道路を利用



【資料】
2015年度航空
旅客動態調査
(国土交通省)

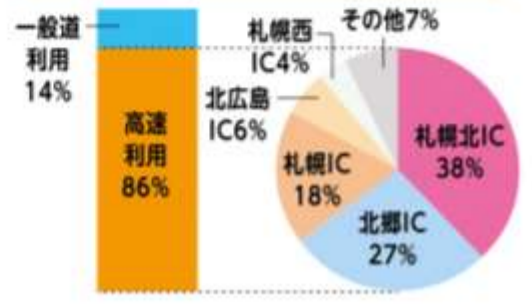
観光バス事業者(6社)へのヒアリング

- 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

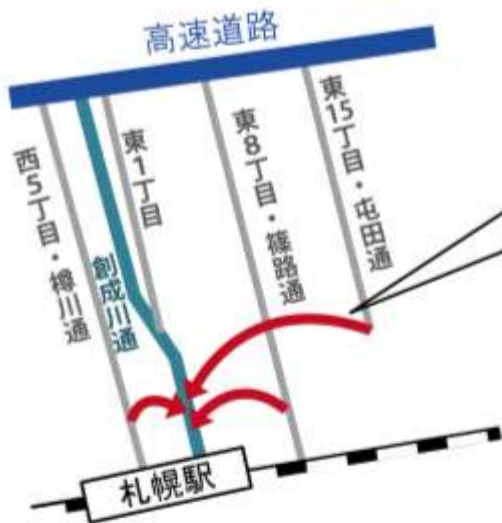
- ・石狩湾新港地域には多くの会社が立地し、札幌市内へ食料や燃料、リネン品等を毎日搬送している会社も多い
- ・特に、冬期は渋滞による遅れが大きな課題

関係自治体ヒアリング結果



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

防災

- 創成川通は、災害直後の人名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。

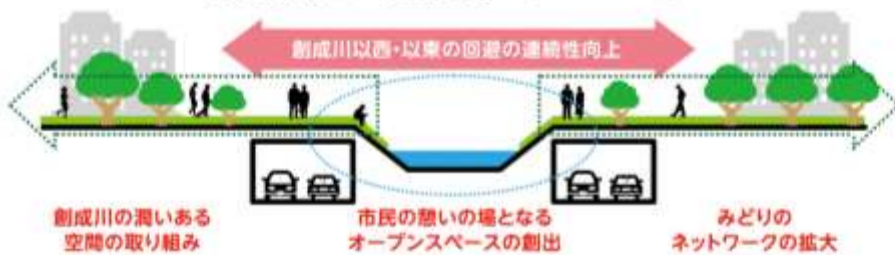
まちづくり・環境

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〉

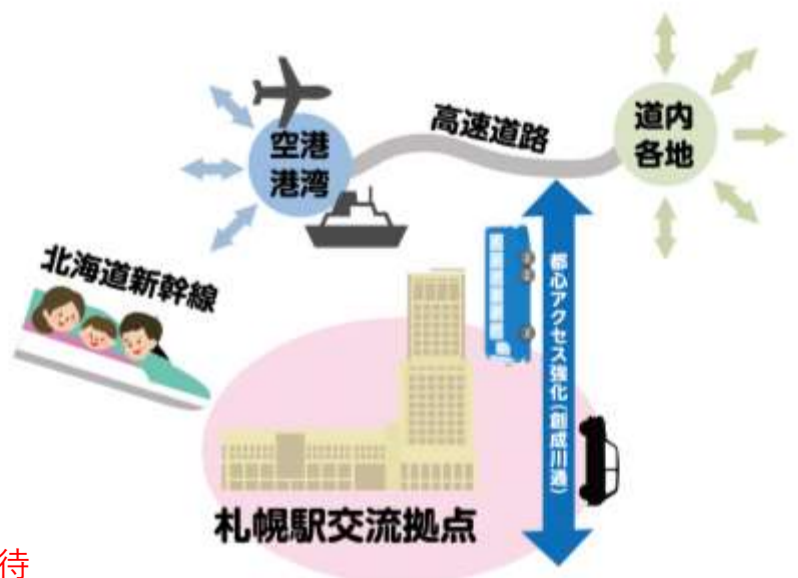


【資料】第2次都心まちづくり計画(2016年5月)

- 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、北海道新幹線延伸を見据えた広域交通結節機能の強化が重要



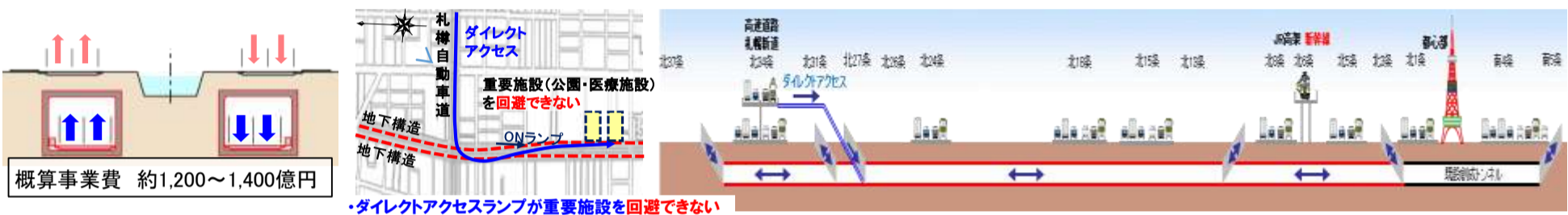
対策構造案（当初 詳細検討前）

創成川通が達成すべき政策目標に必要な対策案として高架構造・地下構造・交差点改良案の組み合わせを検討

構造形式	別線整備		現道活用
	高架構造	地下構造	交差点改良
構造のイメージ			

高架構造・地下構造・交差点改良案の組み合わせを検討

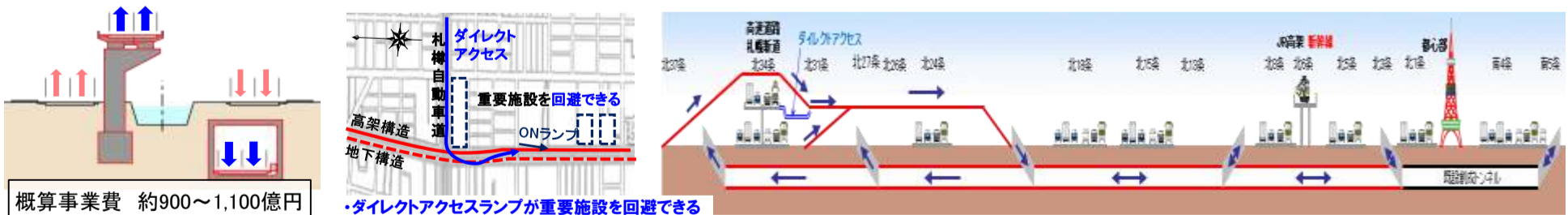
【案①地下整備案】 冬期積雪時の影響を受けない地下構造で全線整備を行う案



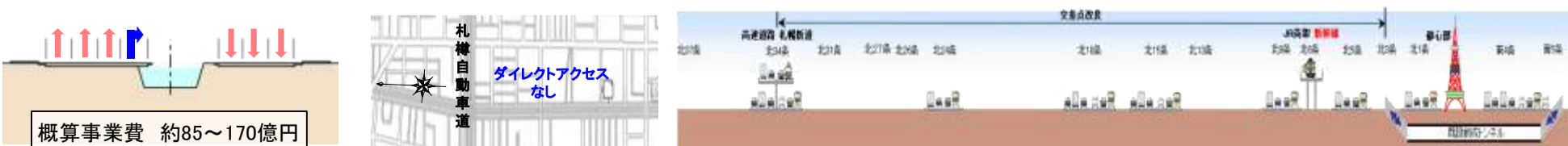
【案②一部高架整備案】 地下構造より事業費が安価な高架構造で整備する案（創成トンネルと連続する都心部は地下構造）



【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



注) 案①、案②、案③の出入口（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。

ご意見のとりまとめ

地域住民・道路利用者に対して、地域の課題、必要な道路機能、対策案の比較検討の際に重視すべき項目、配慮すべき項目について、アンケート・ヒアリング調査を実施し、皆様のご意見を伺いました。
(意見聴取期間 平成30年10月26日～11月29日)

【アンケート調査】

調査形式		配布数	回収数	回収率
配布	札幌市	5,300票	1,457票	27%
	周辺地域	43,300票	9,036票	21%
	その他地域・地域不明	—	18票	—
	配布合計	48,600票	10,511票	22%
留置き		—	137票	—
Web		—	628票	—
観光面談		—	704票	—
合計		—	11,980票	—

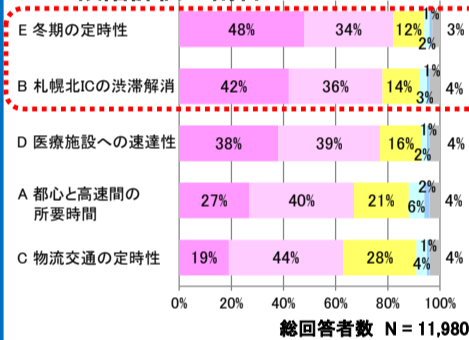
【ヒアリング調査】

調査対象			実施数
札幌市・周辺自治体等			11箇所
関係団体	物流・観光	商工会等	12箇所
		農水産業関連	6箇所
		物流（輸送関連）	12箇所
		バス・観光関連等	16箇所
	医療・消防	消防	8箇所
		医療機関	3箇所
			68箇所

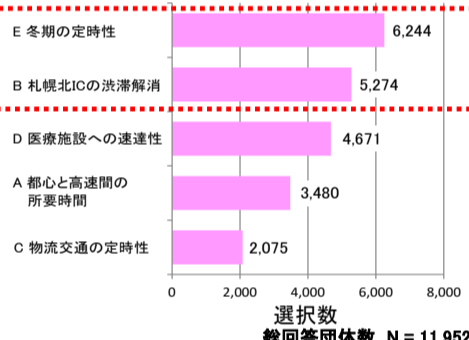
重視すべき項目のとりまとめ

【アンケート結果】

▼5段階評価の割合

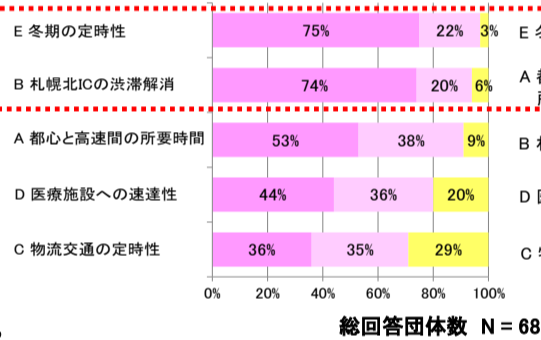


▼特に重要だと思う項目（2つ選択）

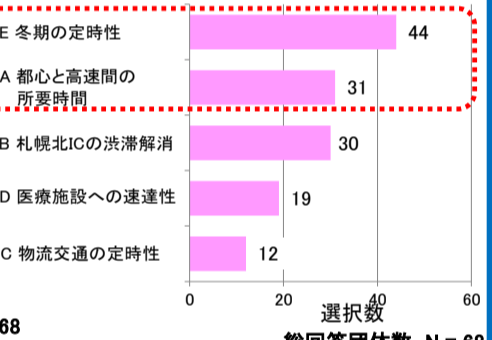


【ヒアリング結果】

▼5段階評価の割合



▼特に重要だと思う項目（2つ選択）

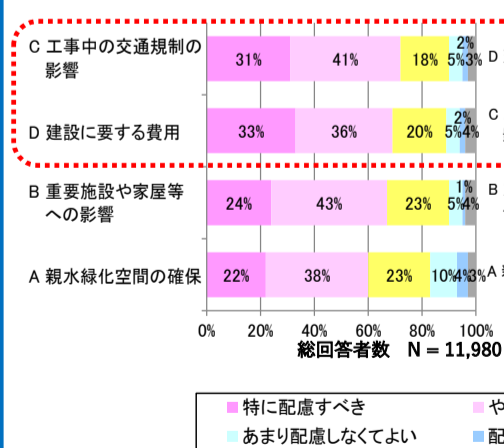


アンケートでは「冬期の定時性」「札幌北ICの渋滞解消」が双方で重視されており、ヒアリングでは、「都心と高速間の所要時間」も多く選択されていました。

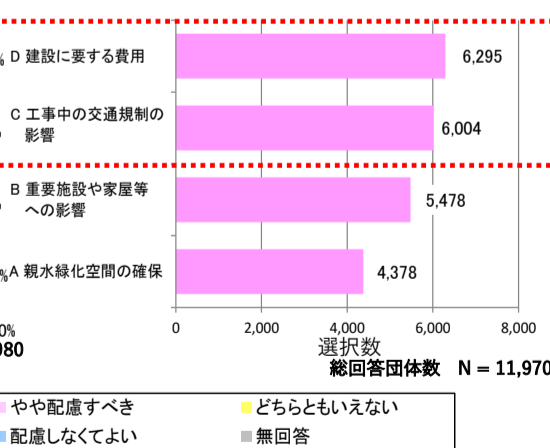
配慮すべき項目のとりまとめ

【アンケート結果】

▼5段階評価の割合

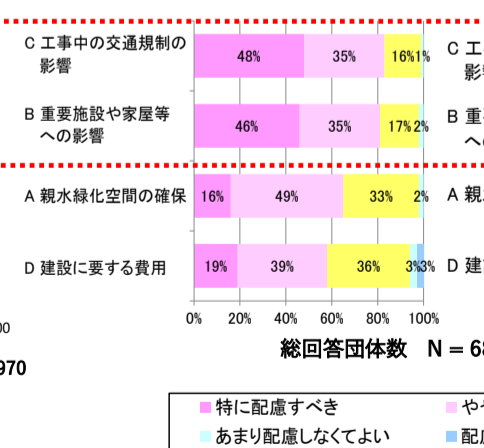


▼特に重要だと思う項目（2つ選択）

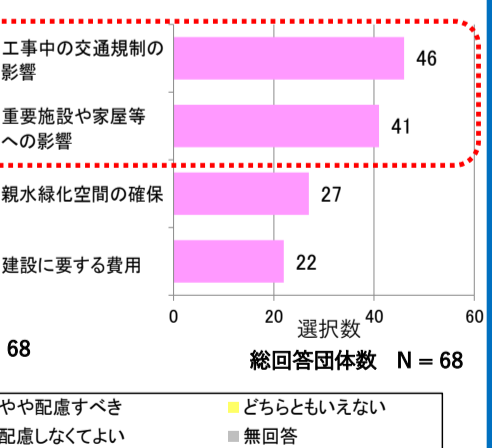


【ヒアリング結果】

▼5段階評価の割合



▼特に重要だと思う項目（2つ選択）

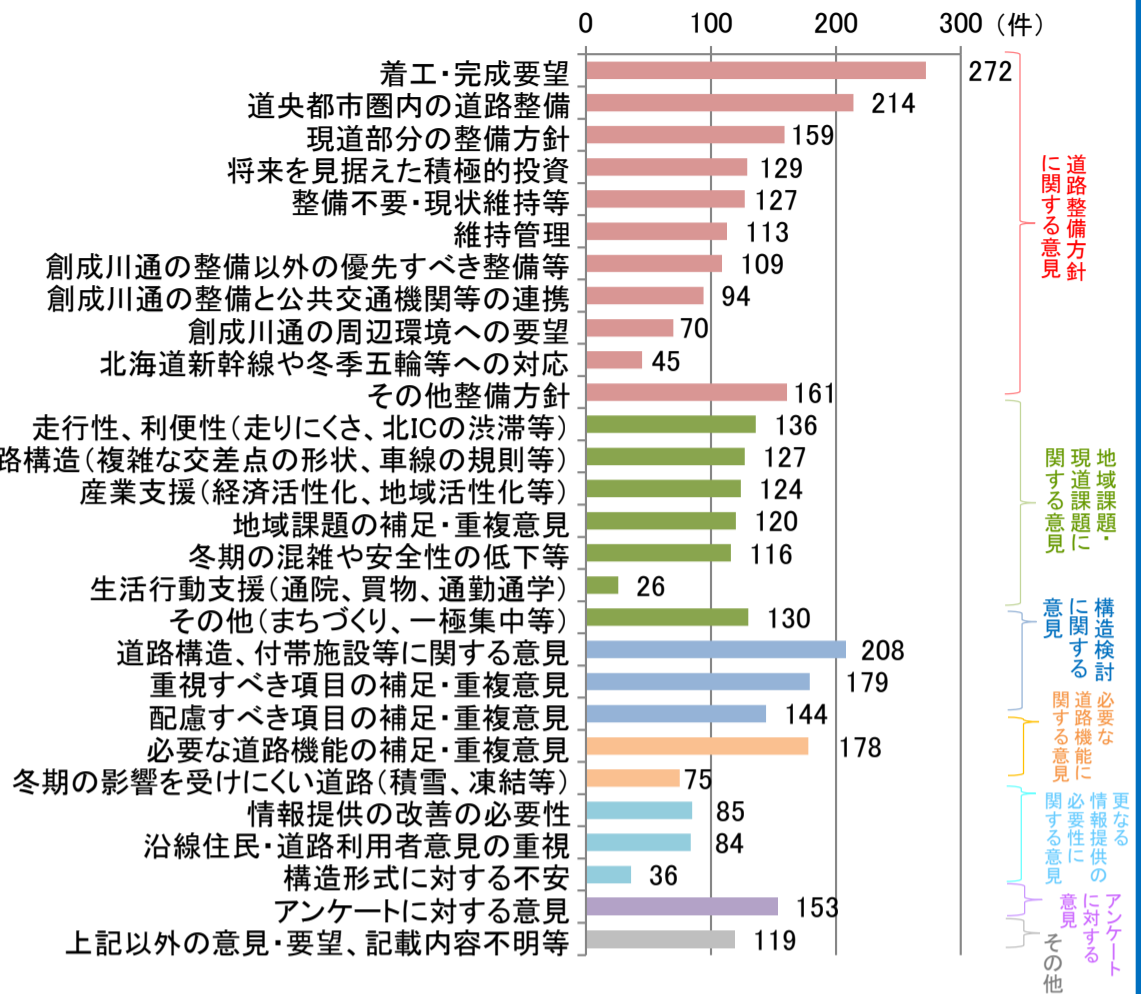
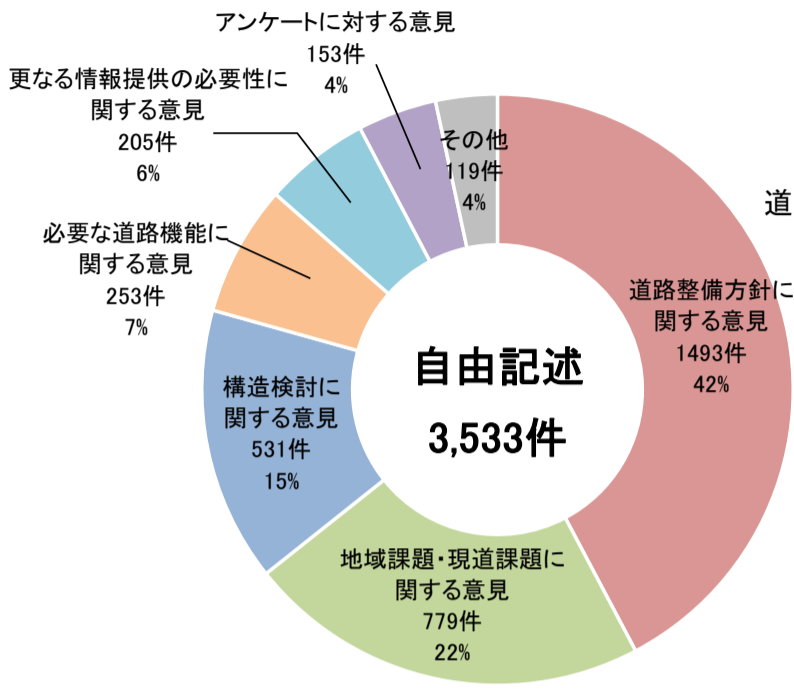


アンケート及びヒアリング結果の双方で、「工事中の交通規制の影響」を「配慮すべき、やや配慮すべき」と感じている割合が高く、特に重要だと思う項目について、アンケートでは「建設に要する費用」、ヒアリングでは「重要施設や家屋等への影響」の選択数が多い結果となりました。

ご意見のとりまとめと各案の詳細検討について

自由意見のとりまとめ

【アンケート調査 自由意見の集計・整理】



【主な意見】

<道路整備方針に関する意見>

- 着工・完成要望
 - ・早期の建設を期待します。
 - ・都心と地方の活性化のためにも創成川通の整備を促進してください。
- 道央都市圏内の道路整備
 - ・札幌北ICも混雑しますが、新川ICの渋滞緩和策もあっていいのでは？大渋滞の際は札幌北ICに影響している気がします。

<地域課題・現道課題に関する意見>

- 走行性、利便性(走りにくさ、北ICの渋滞等)
 - ・オフランプの道路が悪く、合流がうまくいかないため、渋滞が発生している(北インター出口)。
- 道路構造(複雑な交差点の形状、車線の規則等)
 - ・標識がないのに、右(左)折専用レーンになる所が多い。右折レーンがない交差点が多いので、右折待ちの車をよけるため事故を起こしそうになる。

<構造検討に関する意見>

- 道路構造、付帯施設等に関する意見
 - ・地震時に耐久性のある道路
 - ・高齢者、初心者にも分かりやすい標識をお願いしたい。

<必要な道路機能に関する意見>

- 必要な道路機能の補足・重複意見
 - ・北海道の中心都市として、札幌市中心部へのスムーズな移動は、今後の札幌市のみならず、札幌市と強いつながりのある道内の市町村にとっても、観光や物流・人流など今後の発展に是非必要。

<更なる情報提供の必要性に関する意見>

- 情報提供の改善の必要性
 - ・設問が難し過ぎて理解出来ない部分があった。どのような道路にするかイメージがピンと来ない。
- 構造形式に対する不安
 - ・沿線住居者は車が増えると騒音・排気ガス・事故などが増えて生活環境が悪くなる。特に高架構造は圧迫感があり、騒音・排気ガス・日照がまともに影響するので絶対に反対する。

対策案の詳細検討について

市民の皆様にご協力いただいた地域意見聴取結果や札幌市が計画段階評価と連携して行ったパネル展、オープンハウスの結果を踏まえ、札幌市は国に対して対策案の詳細検討、市民への情報提供を要望しました。

(札幌市要望事項)

- ・都心アクセス道路の整備効果の早期発現
- ・重要施設や家屋等への影響に配慮
- ・高架構造による沿道環境の悪化懸念

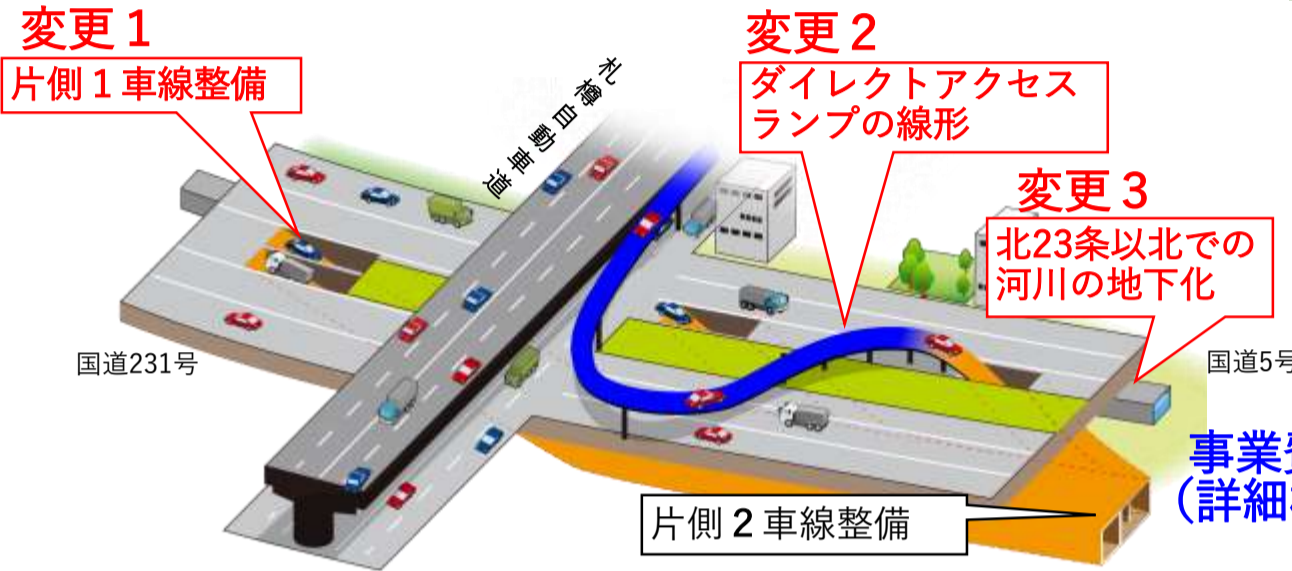
以上を踏まえた対策案の詳細な検討を行い、地域の皆様の意見を十分に反映した上で、その結果を踏まえた対策方針の検討を実施することとしています。

対策案の詳細検討 案①

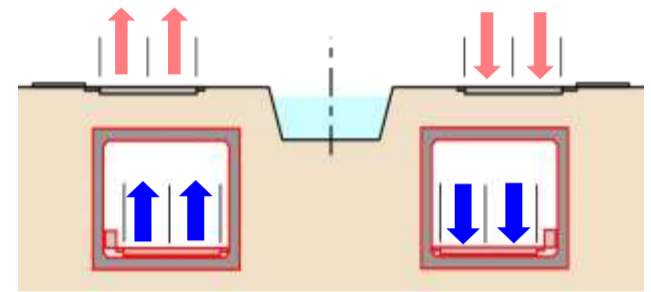
案① 地下整備案

【案①】地下整備案については、車線の数、現道との接続する位置、高速道路からのダイレクトアクセスランプの線形等を詳細に検討した結果、一部区間において河川を地下化することで、重要施設や家屋等を含めた周辺用地への影響を回避し整備することが可能となりました。

札幌北IC周辺イメージ図（平面）



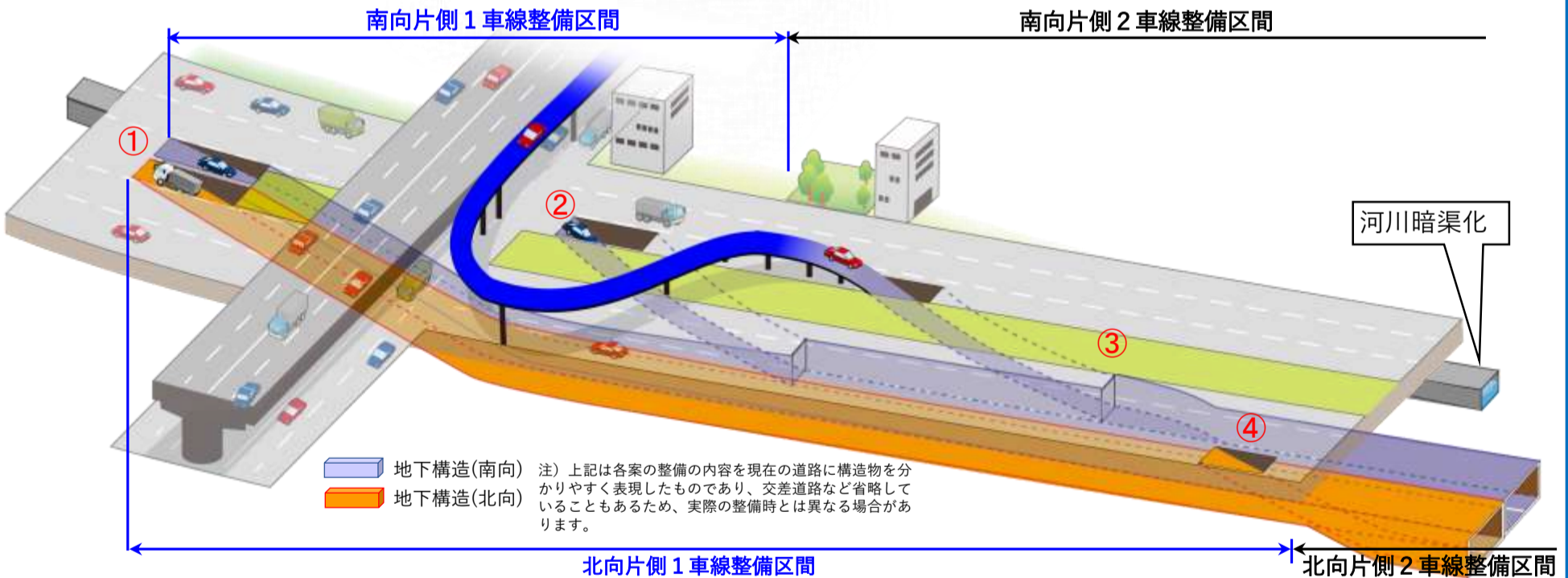
イメージ図（断面）



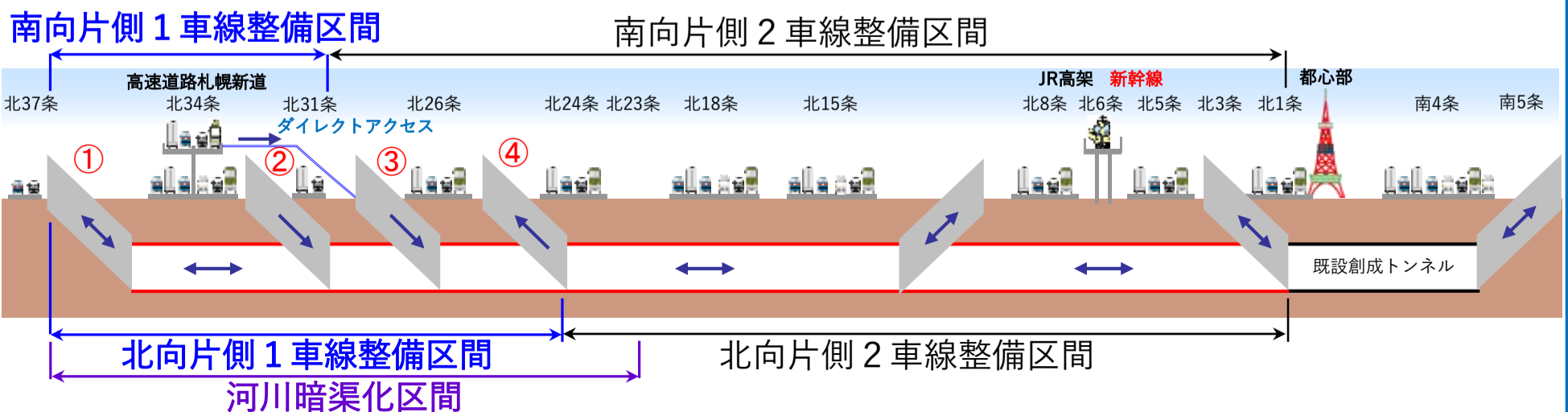
事業費 約1,000～1,200億円
(詳細検討前：約1,200～1,400億円)

注) 上記は各案の整備イメージを概略で示したものであり、詳細な構造を確定したものではありません。

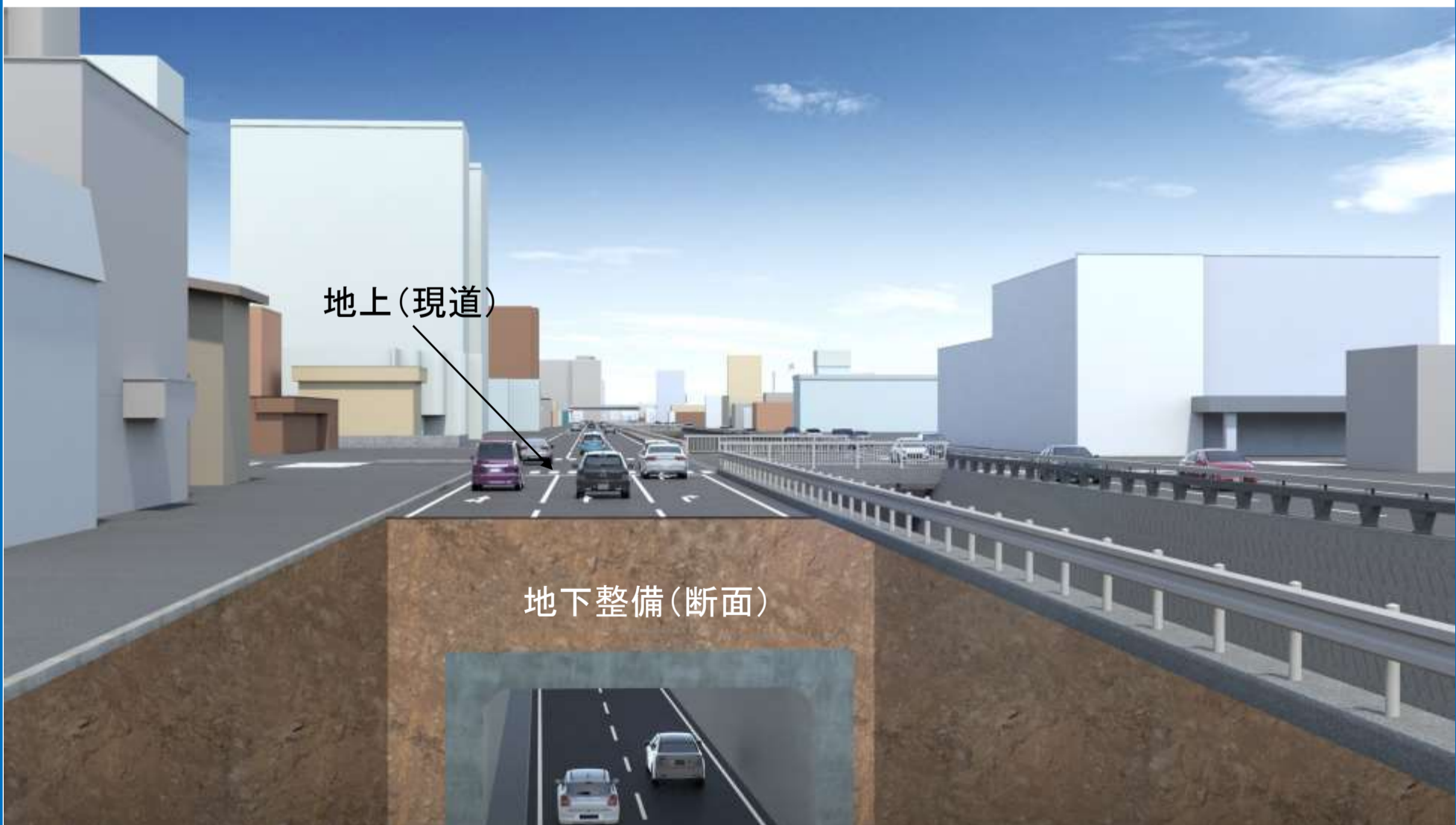
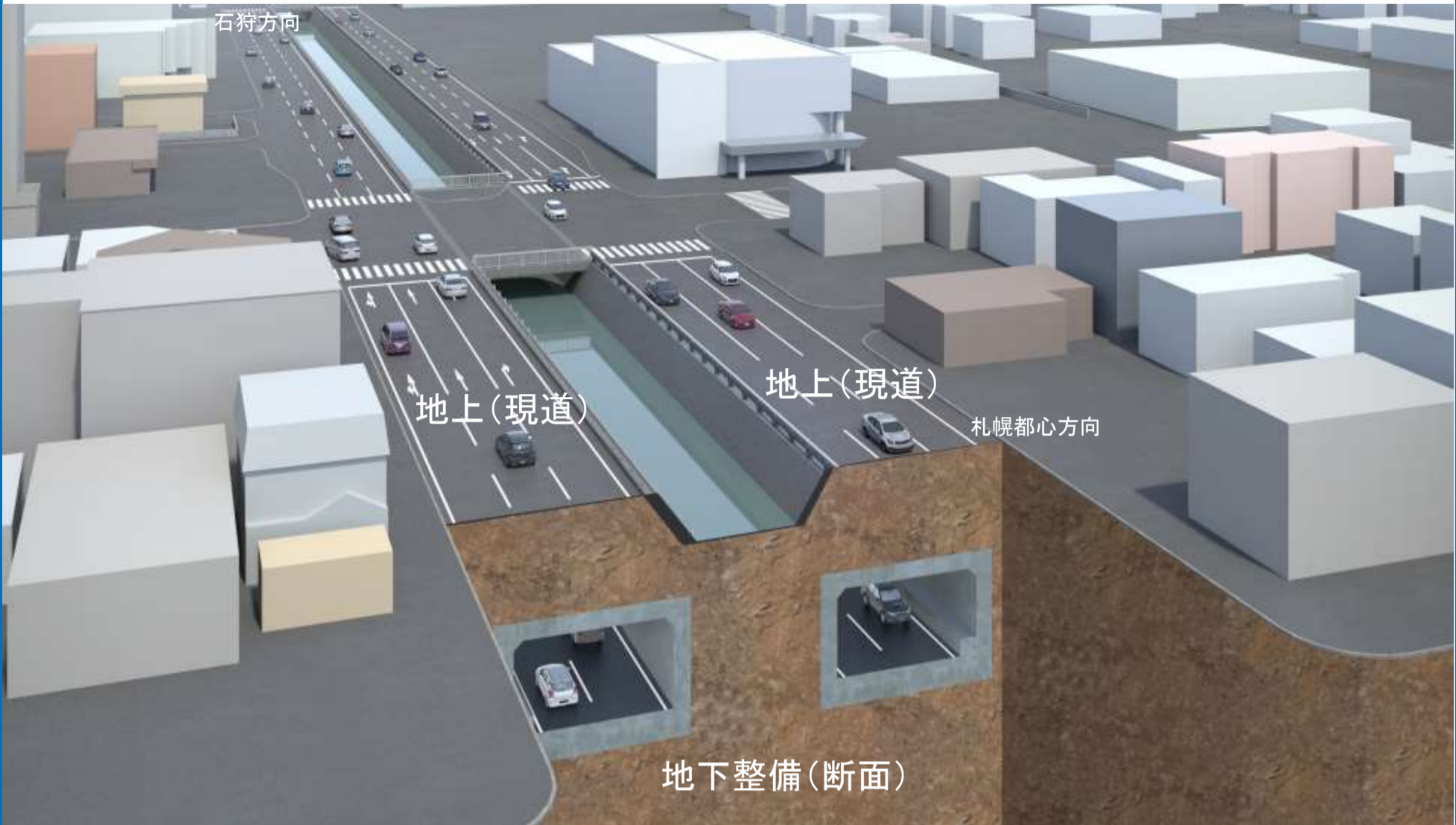
変更箇所イメージ図 整備後の車線数の変化及び河川暗渠化



イメージ図（側面）



案① 地下整備案 CGイメージ図



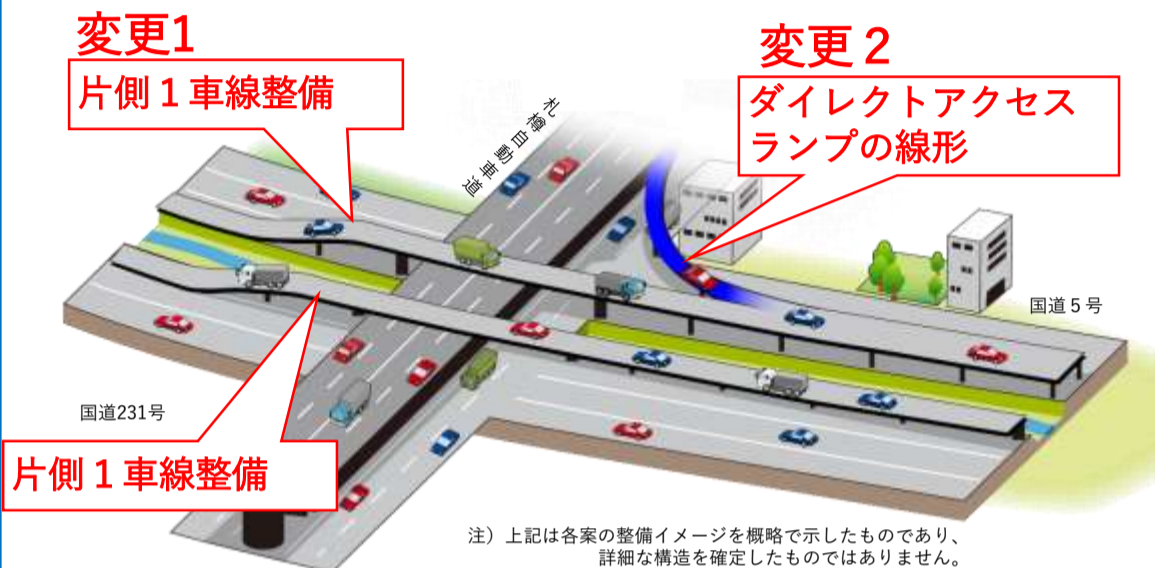
注) 上記は各案の整備の内容を分かりやすくするために現在の道路に構造物を分かりやすく表現したものであり、実際の整備時とは異なる場合があります。

対策案の詳細検討 案②

案② 一部高架整備案

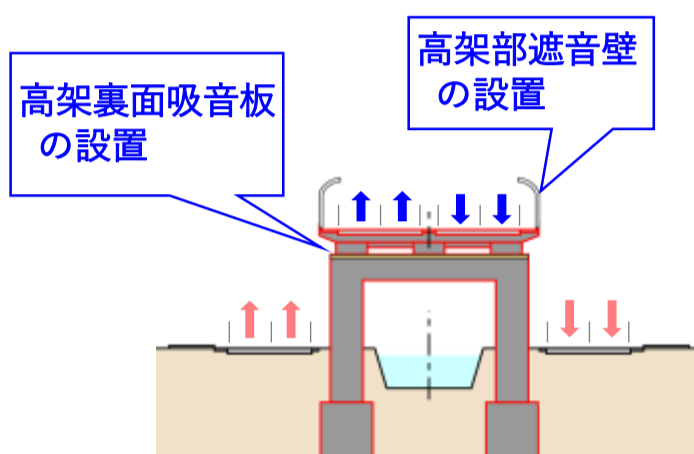
【案②】一部高架整備案については、車線の数、現道との接続する位置、高速道路からのダイレクトアクセスランプの線形等を詳細に検討した結果、**周辺用地への影響の軽減**が可能となる一方、**沿道への配慮から環境対策**（騒音・振動等への対策）についても必要に応じて検討が必要となりました。

札幌北IC周辺イメージ図（平面）



注) 上記は各案の整備イメージを概略で示したものであり、詳細な構造を確定したものではありません。

イメージ図（断面）



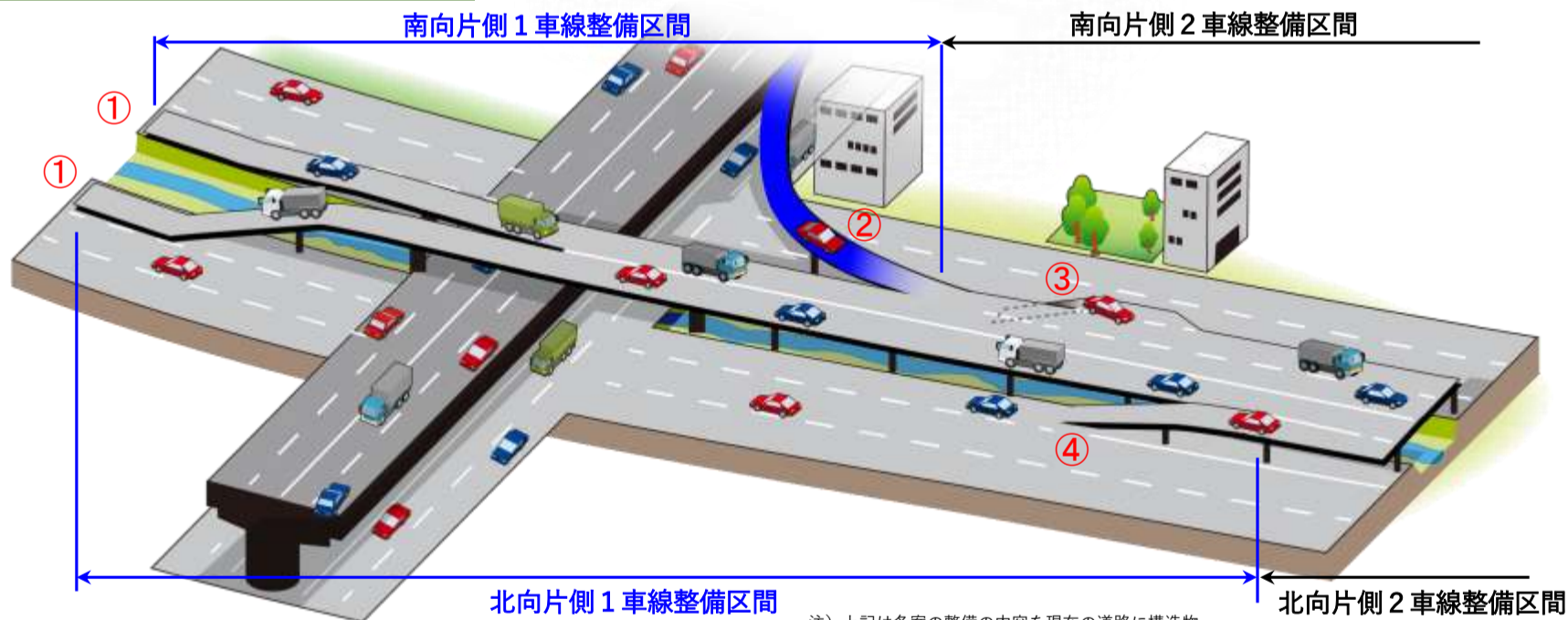
注) 環境対策は環境影響を詳細に把握した結果、必要に応じて実施するものであり、対策案の概算費用には計上していないが、一般的な遮音壁や吸音板の設置を高架部に実施した場合、150億円程度の追加費用を要する見通し。

約1,000～1,200億円

（詳細検討前：約1,050～1,250億円）※今後、必要に応じて環境対策を実施

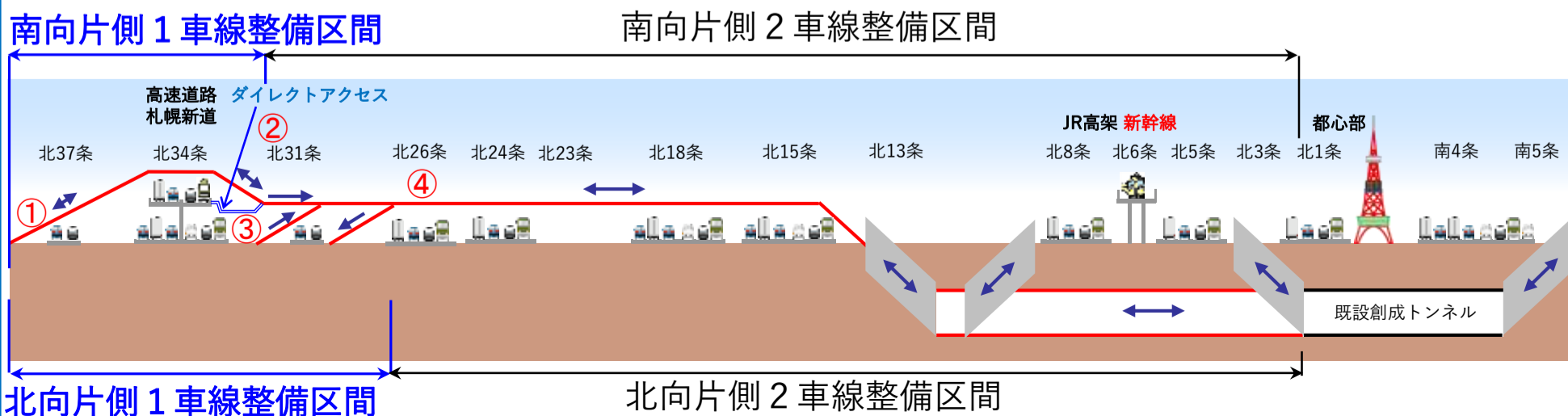
変更箇所イメージ図

整備後の車線数の変化



注) 上記は各案の整備の内容を現在の道路に構造物を分かりやすく表現したものであり、交差道路など省略していることもあるため、実際の整備時とは異なる場合があります。

イメージ図（側面）



案② 一部高架整備案 CGイメージ図



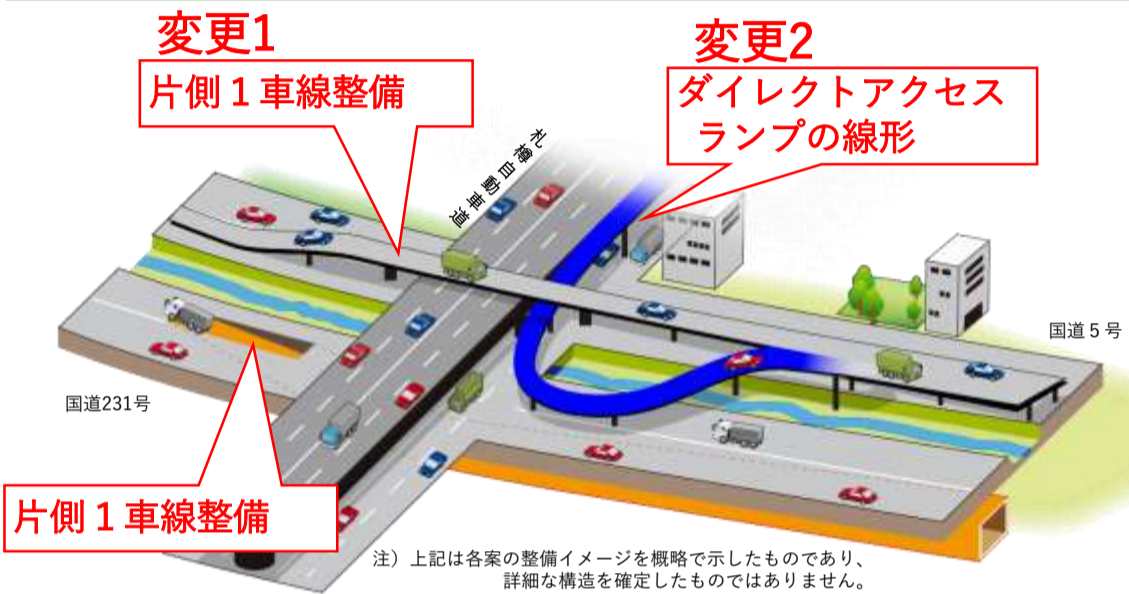
注) 上記は各案の整備の内容を分かりやすくするために現在の道路に構造物を分かりやすく表現したものであり、実際の整備時とは異なる場合があります。

対策案の詳細検討 案③

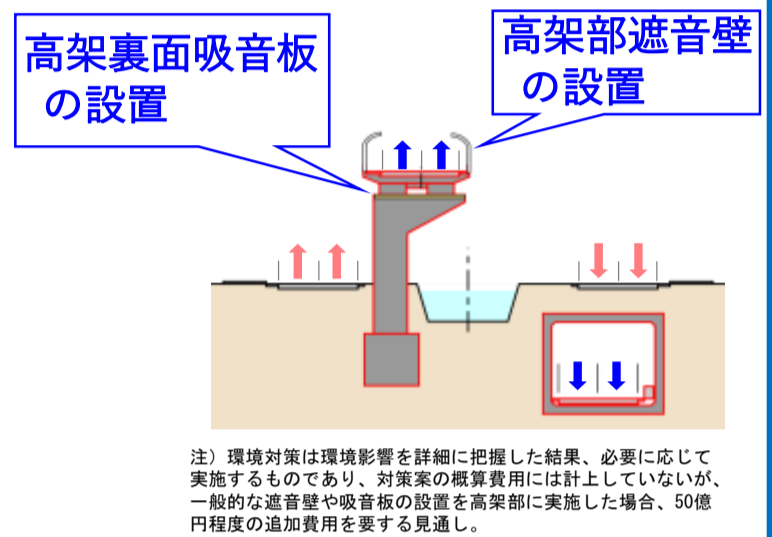
案③ 上下線構造分離案

【案③】上下線構造分離案については、車線の数、現道との接続する位置、高速道路からのダイレクトアクセスランプの線形等を詳細に検討した結果、周辺用地への影響を回避し整備することが可能となる一方、沿道への配慮から環境対策（騒音・振動等への対策）についても必要に応じて検討が必要となりました。

札幌北IC周辺イメージ図（平面）

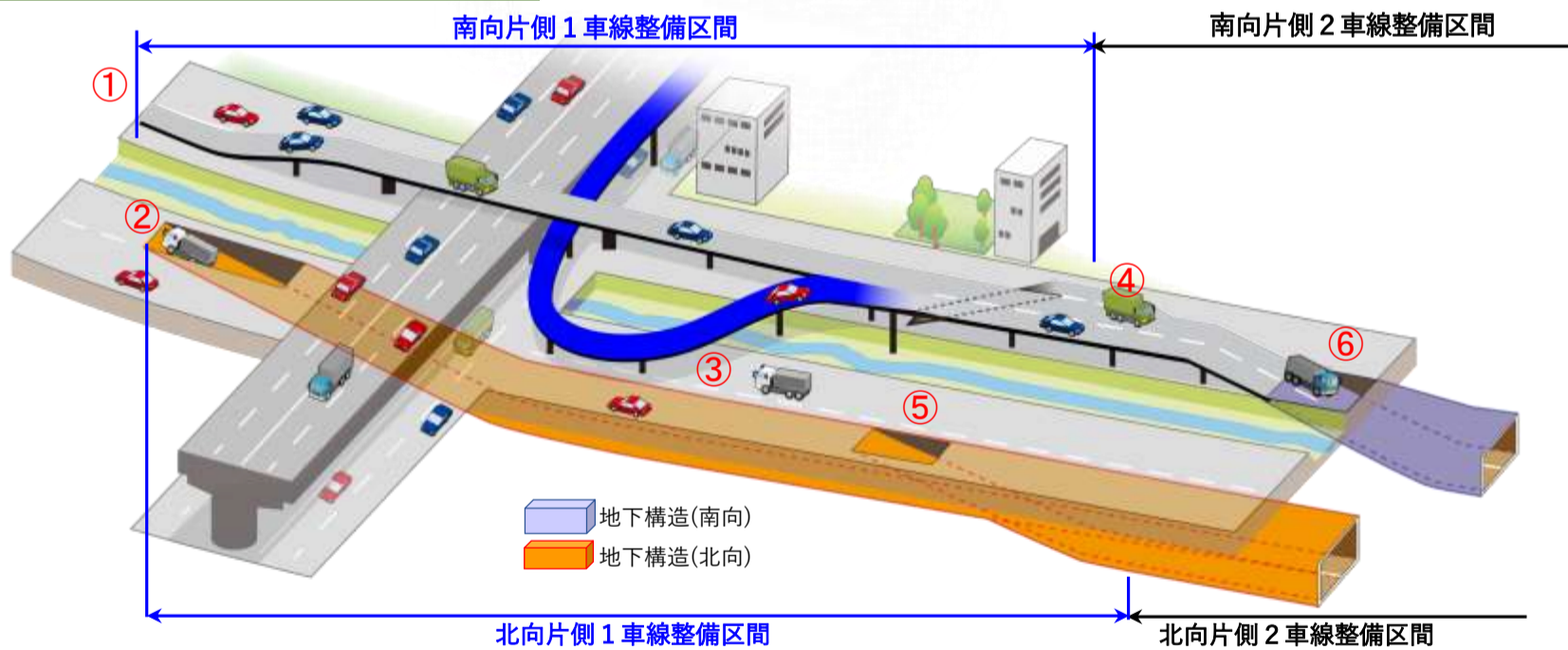


イメージ図（断面）

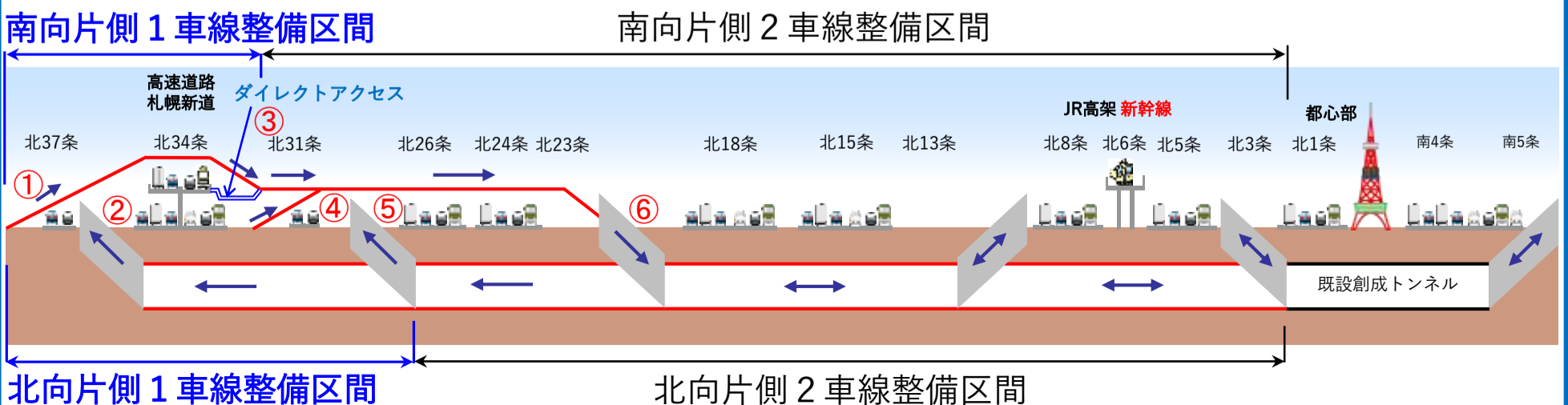


約850～1,050億円
 （詳細検討前：約900～1,100億円）※今後、必要に応じて環境対策を実施

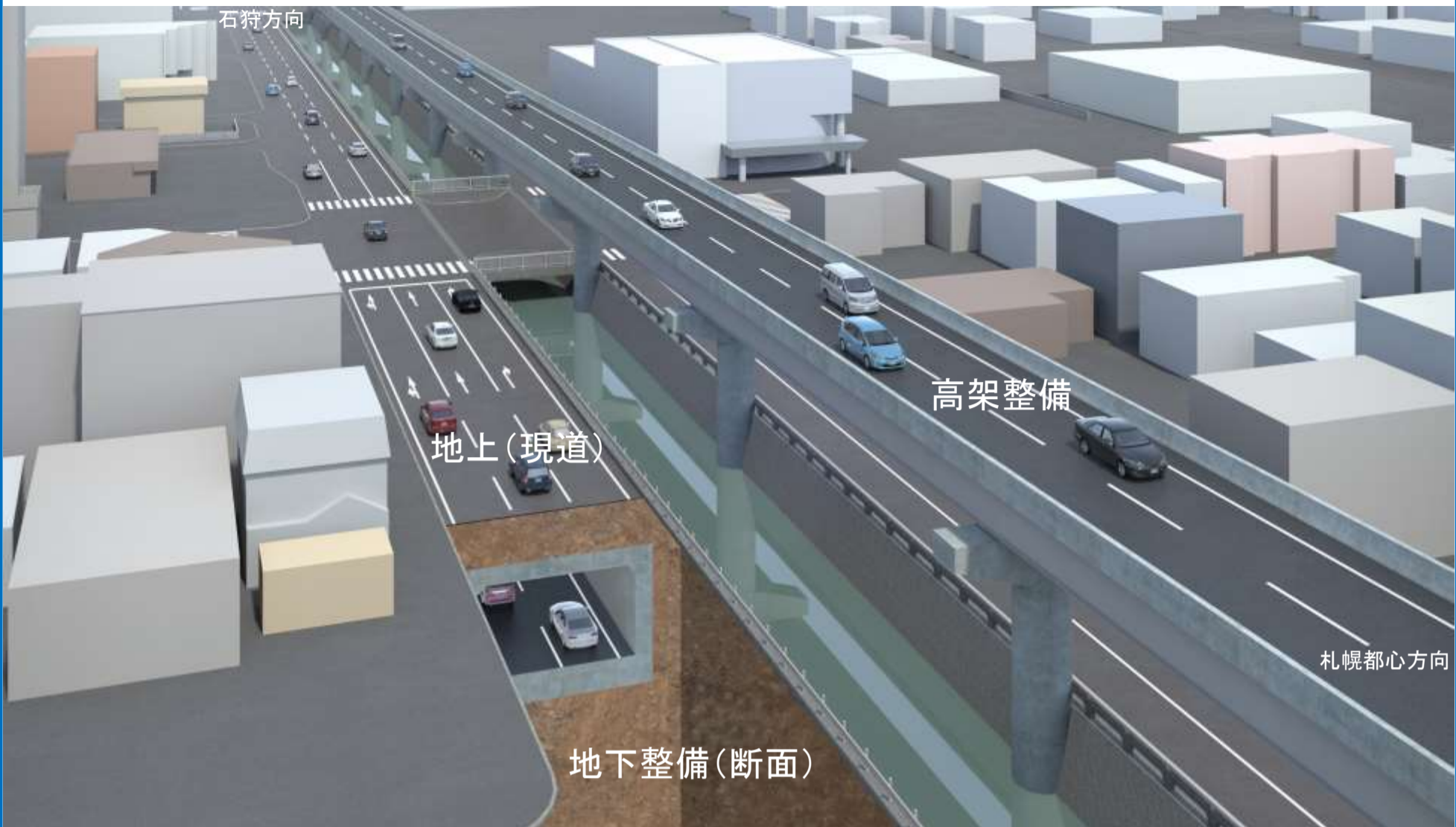
変更箇所イメージ図 整備後の車線数の変化



イメージ図（側面）



案③ 上下線構造分離案 CGイメージ図



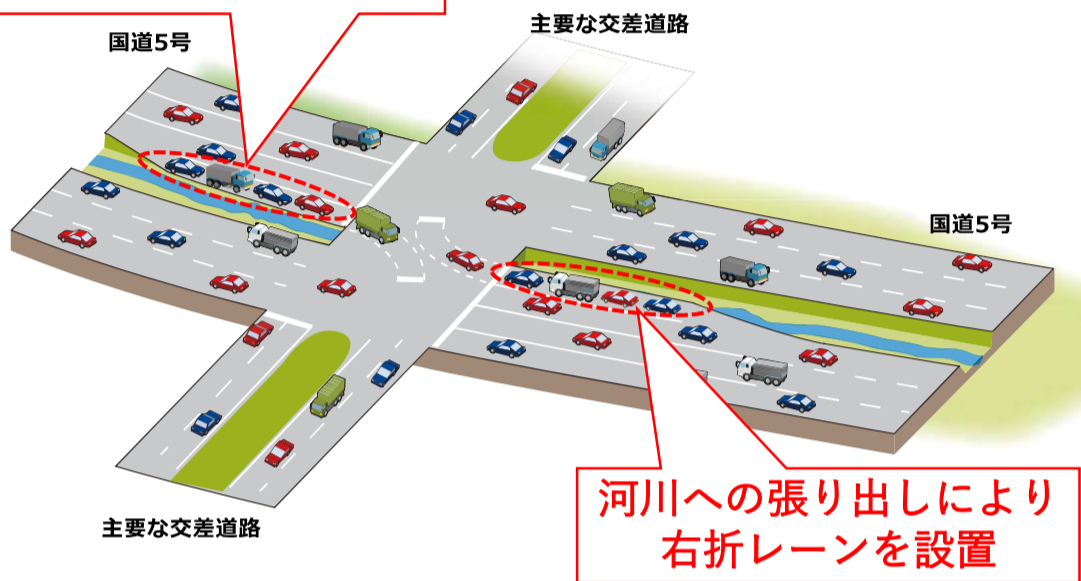
注) 上記は各案の整備の内容を分かりやすくするために現在の道路に構造物を分かりやすく表現したものであり、実際の整備時とは異なる場合があります。

案④ 現道活用案

【案④】現道活用案について、現道区間において右折レーンがなく、右折車の滞留により交通が阻害されている交差点に関して、**右折車線の新設**を検討しました。

交差点改良イメージ図（平面）

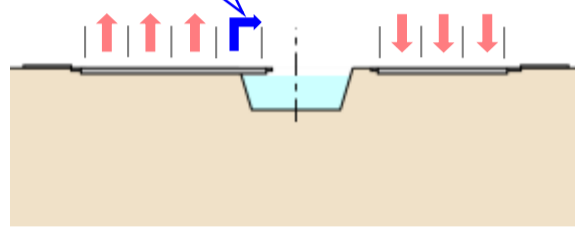
河川への張り出しにより
右折レーンを設置



注) 上記は各案の整備イメージを概略で示したものであり、詳細な構造を確定したものではありません。

イメージ図（断面）

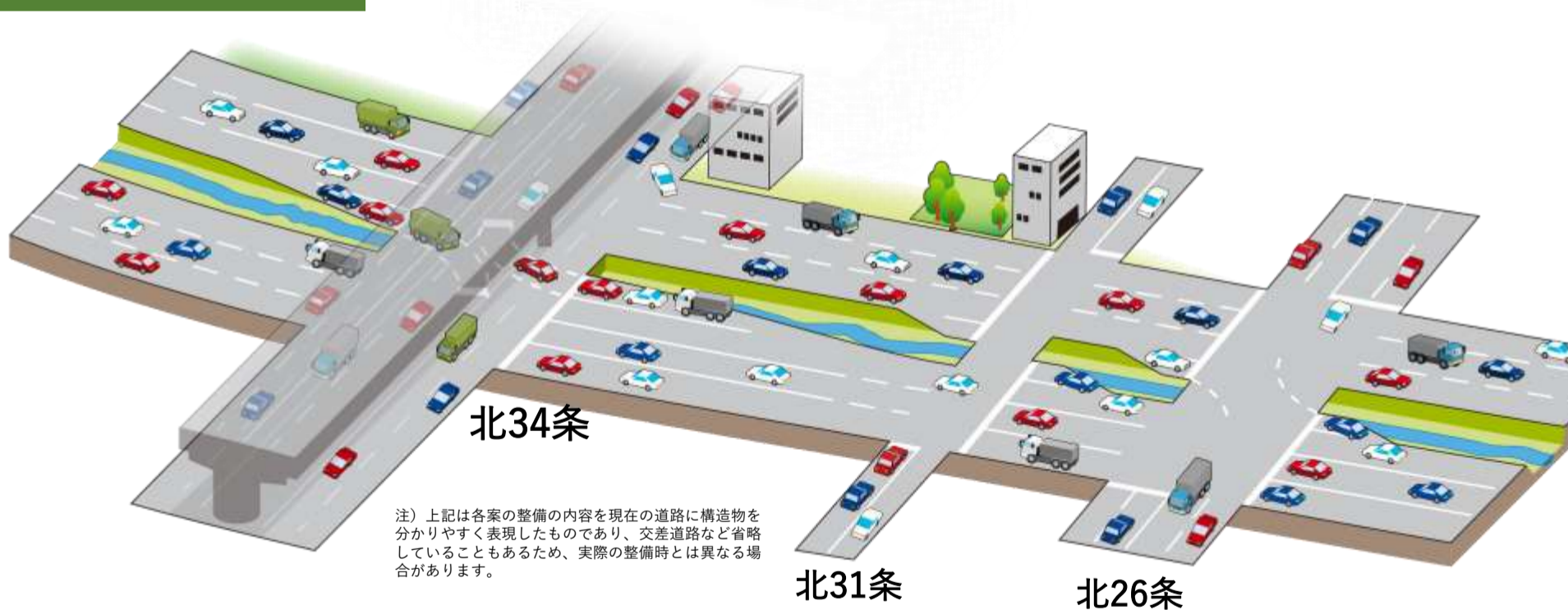
右折レーンを
を設置



事業費 約85～170億円
(詳細検討前：約85～170億円)

イメージ図

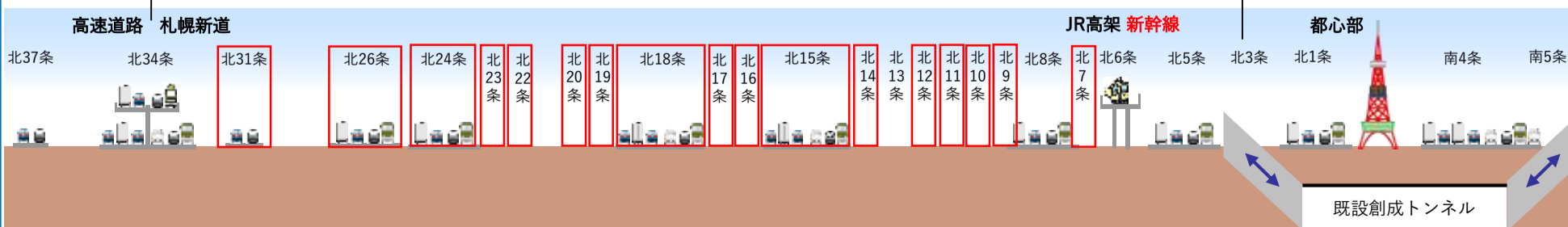
整備後の北34条～北26条



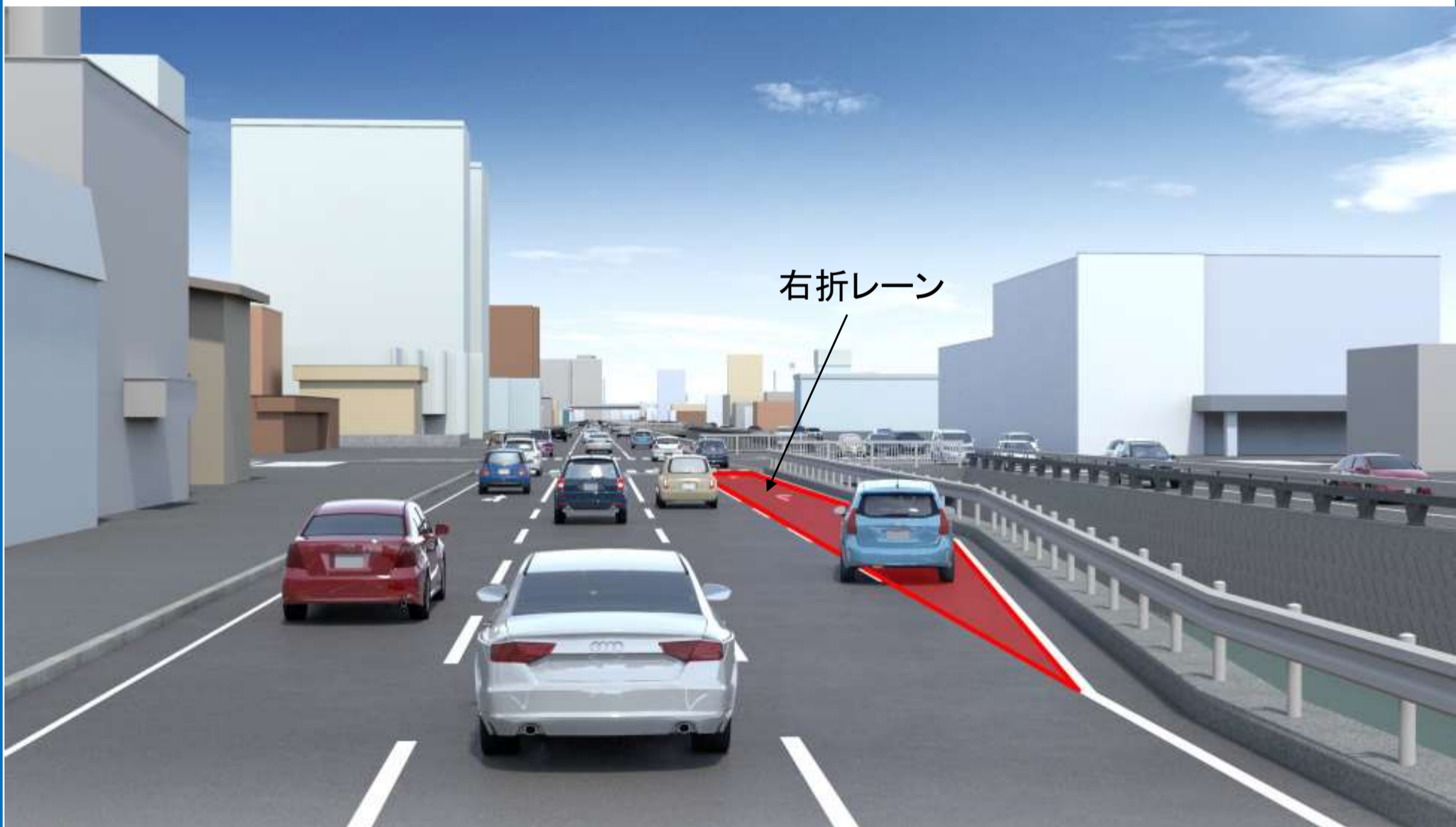
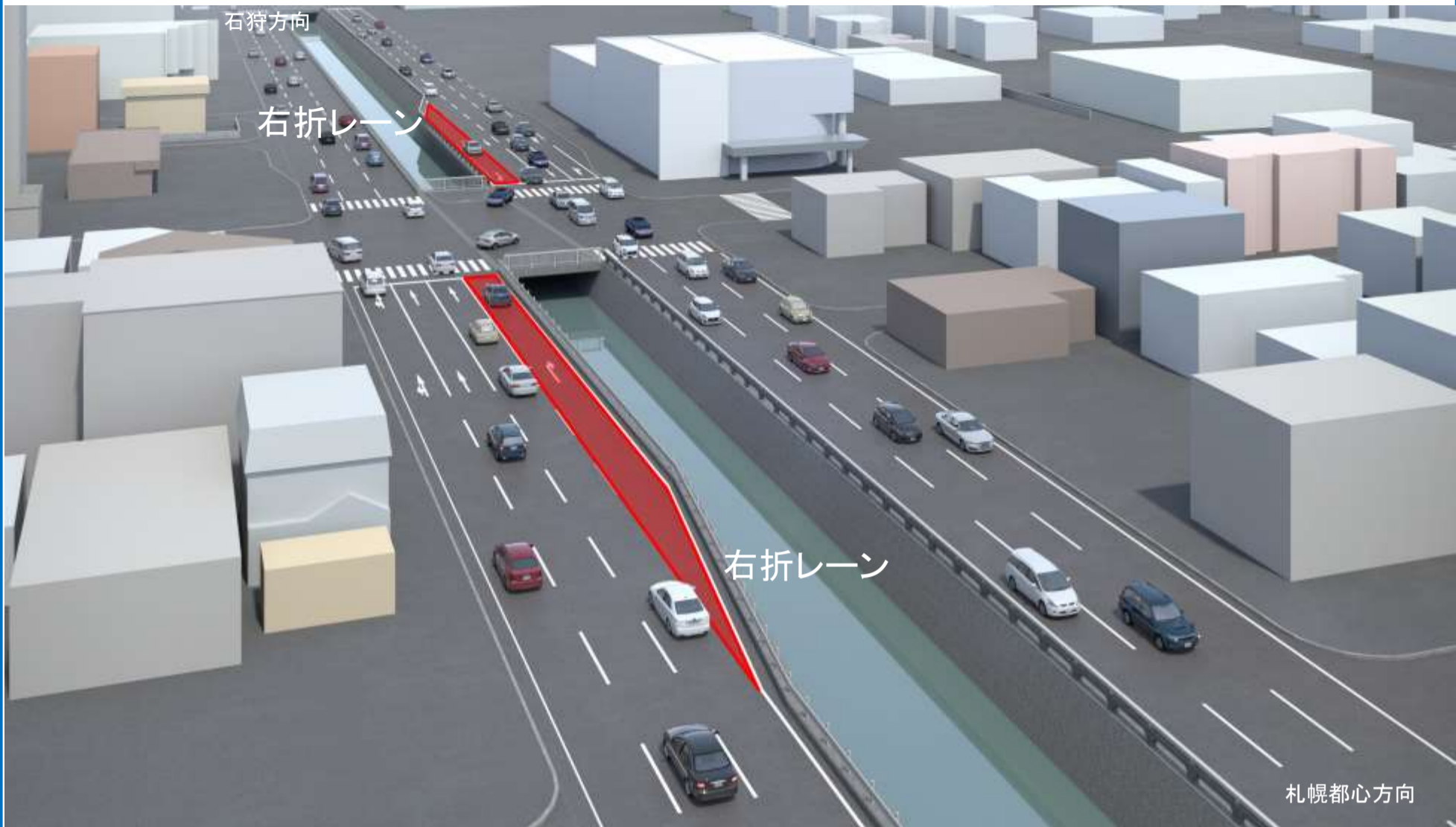
注) 上記は各案の整備の内容を現在の道路に構造物を分かりやすく表現したものであり、交差道路など省略していることもあるため、実際の整備時とは異なる場合があります。

イメージ図（側面）

交差点改良 □ 右折車線新設交差点



案④ 現道活用案 CGイメージ図

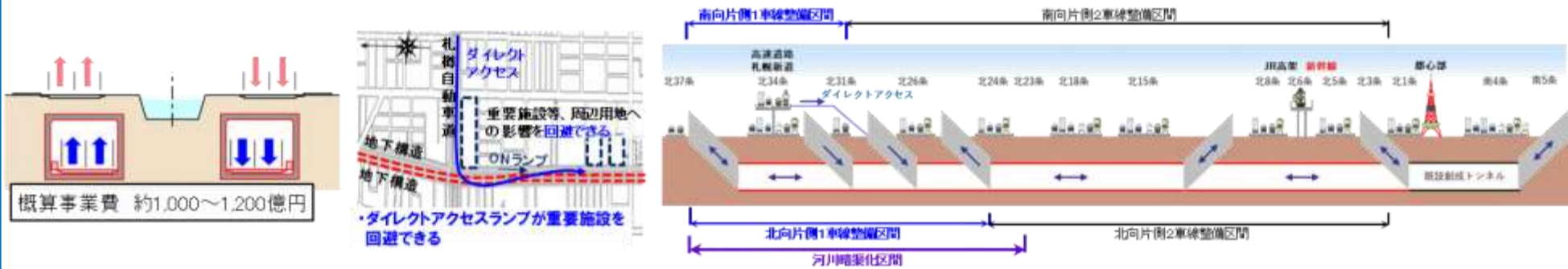


注) 上記は各案の整備の内容を分かりやすくするために現在の道路に構造物を分かりやすく表現したものであり、実際の整備時とは異なる場合があります。

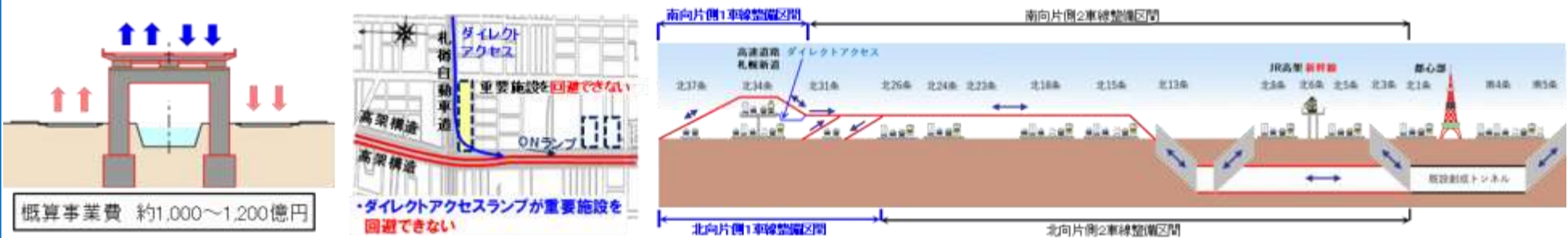
対策構造案（変更 詳細検討後）

各案の対策構造案（詳細検討後）の内容をまとめました。

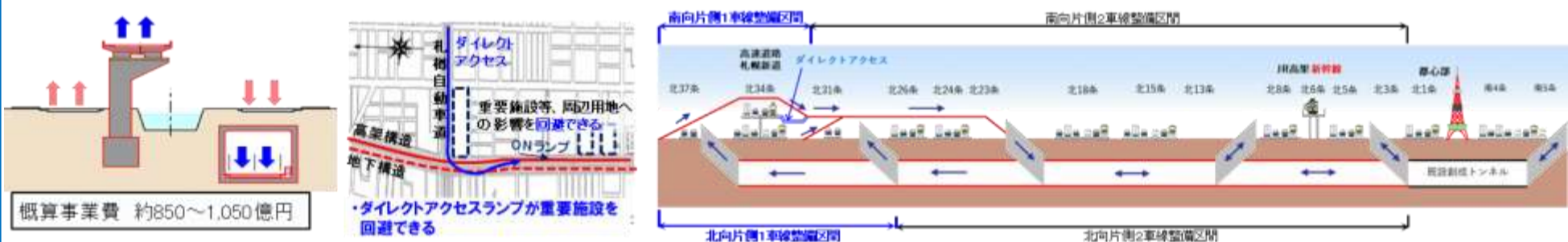
【案① 地下整備 詳細検討案】 地下構造で全線別線整備を行う案



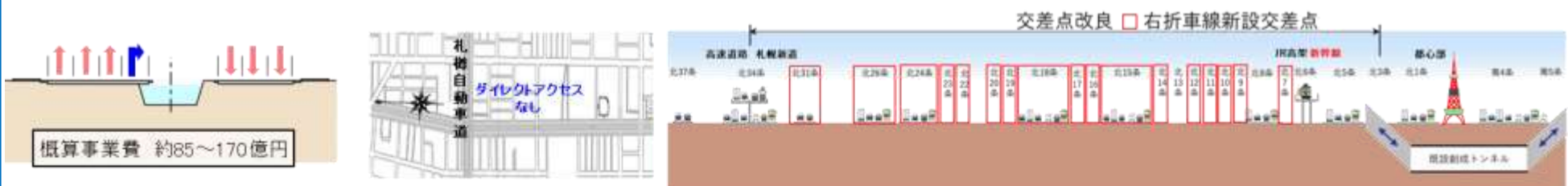
【案② 一部高架整備 詳細検討案】 高架構造で別線整備する案（創成トンネルと連続する都心部は地下構造で整備）



【案③ 上下線構造分離 詳細検討案】 案①地下構造と案②一部高架構造を組み合わせた案



【案④ 現道活用 詳細検討案（平面交差点改良）】 現道活用（交差点部の右折車線設置等）を行う案



注）案①、案②、案③の出入口（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結性、観光交流の促進等に寄与する配置とすることを想定。

ご意見のとりまとめ（詳細検討結果を反映）

皆様のご意見を取りまとめた内容に詳細検討結果を反映し、追加修正した項目や変更となった項目について紹介します。

ご意見のとりまとめ（詳細検討結果を反映）

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)
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	<ul style="list-style-type: none"> 旅行速度は制限速度と同程度まで向上 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 旅行速度は制限速度と同程度まで向上 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 旅行速度は制限速度と同程度まで向上 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 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 現況のままとなり、出口渋滞は解消しない 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	<ul style="list-style-type: none"> 年間を通じて港湾・空港と札幌都心部間の定時性が向上 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 危険物積載車両の通行制限は生じない 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 一方向(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 	<ul style="list-style-type: none"> 平面交差点改良のため定時性向上効果が小さい 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 一部区間での親水緑化空間の確保にとどまる 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 親水緑化空間の確保が困難
	沿道地域環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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	<ul style="list-style-type: none"> 東西市街地の交通の連携が確保される 	<ul style="list-style-type: none"> 一部で東西市街地間の交通分断が発生 	<ul style="list-style-type: none"> 東西市街地の交通の連携が確保される 	<ul style="list-style-type: none"> 東西市街地の交通の連携が確保される
工事中の影響	<ul style="list-style-type: none"> 工事中の現道交通への影響 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 工事内容等の経済性 	<ul style="list-style-type: none"> 案③、案④に比較して経済性に劣る 約1,000～1,200億円 	<ul style="list-style-type: none"> 案③、案④に比較して経済性に劣る 約1,000億円～1,200億円 	<ul style="list-style-type: none"> 案④に対して経済性に劣る 約850～1,050億円 	<ul style="list-style-type: none"> 経済性に最も優れる 約85～170億円

詳細検討の結果、追加・修正した項目

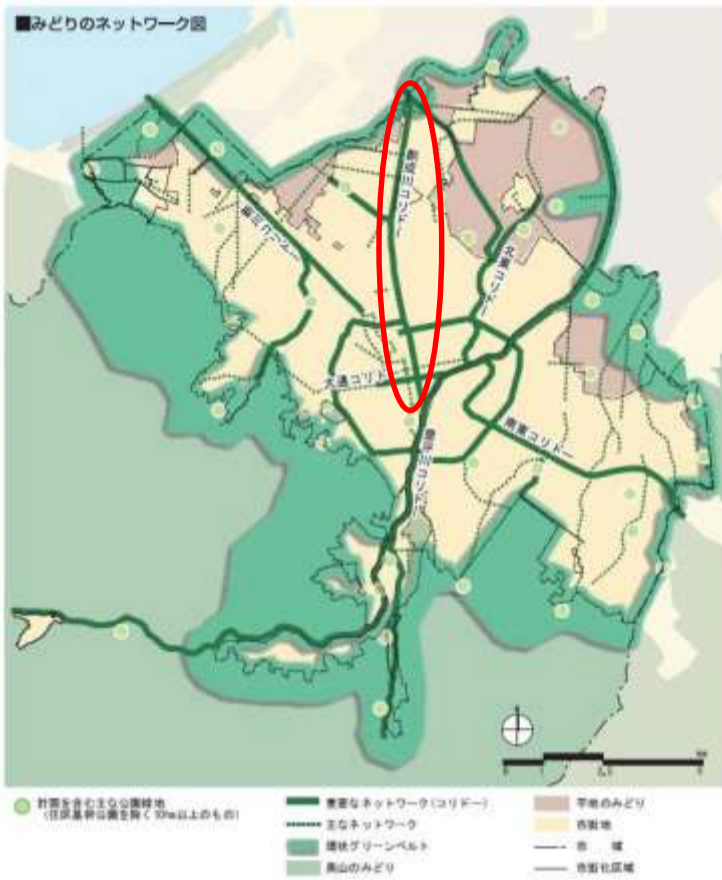
追加・修正した項目に伴い内容が変更となるもの

親水緑化空間の形成（創成川の現況）

創成川の位置付け

○札幌市みどりの基本計画（H23.3）

主要な公園・緑地や道路・河川による創成川コドーなど6つの「コドー」を位置付け。



みどりのネットワーク図

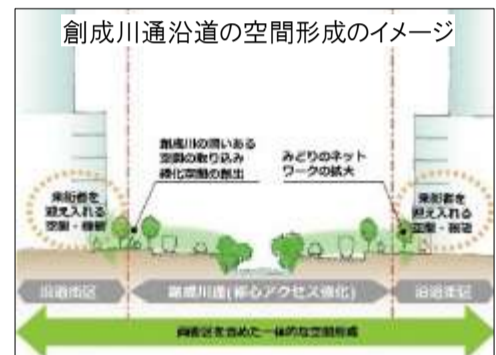
○札幌駅交流拠点まちづくり計画（H30.9）

現状・課題

- 北海道の玄関口としてにぎわい空間や滞留空間を充実させる必要がある
- 札幌の開拓の象徴である創成川に面した東西市街地の一体的な街並みやにぎわいの創出が求められる
- 積雪寒冷都市の気候特性を踏まえた快適な都市空間の充実を図る必要がある

取組の方向

- 1) 道都の玄関口にふさわしい風格とにぎわいのある顔づくりを進める
- 2) 歩行者中心の回遊性の高い空間を形成する
- 3) 北海道・札幌の気候特性に対応した空間を形成する



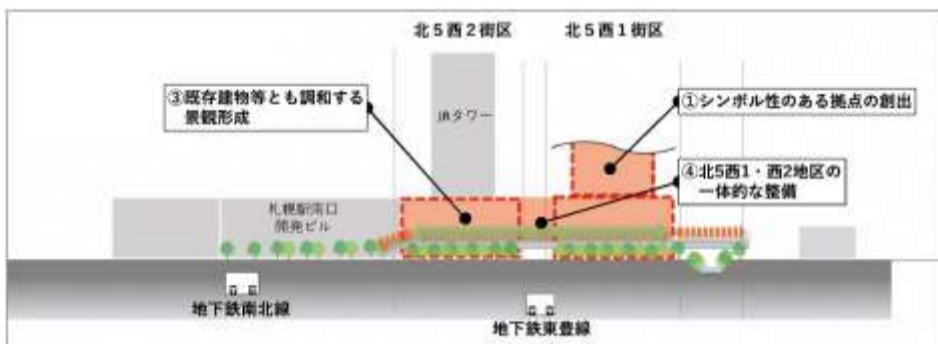
▶ 創成川通（つながりの軸）は、川を挟んで一体的にみどりを感じられる空間を形成します。

○札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想（R元.11）

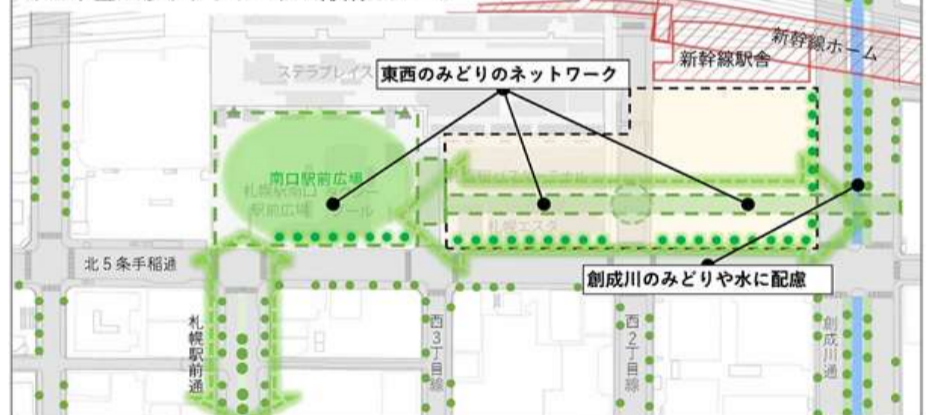
▼みどり豊かなネットワークの形成

- 南口駅前広場から創成川通までの緑化など、都心のみどりのネットワークの形成を図ります。
- 創成川のみどりや水に配慮した空間の形成を図ります。

街並み形成整備イメージ 東西断面図



みどり豊かなネットワークの形成イメージ



現在の創成川



北4条



北8条



北24条

親水緑化空間の形成（整備事例）

創成川通アンダーパス連続化事業

■整備前



■整備後



▼事業概要

- 昭和47年の札幌オリンピックを契機に整備された2つのアンダーパスを連続化し、札幌都心部の交通混雑緩和や、都市空間の有効利用を図ったもの。
- 道路の地下トンネル化により生み出された地上部空間では、川の兩岸を繋ぎ、水と緑に親しめる交流・憩いの場が整備され、平成23年4月に創成川公園がオープン。



空間づくりの工夫

親水緑地空間

統一感のある植栽や親水性の高い護岸整備等により、緑豊かで潤いある空間を創出。



初夏（ライラックの花）のイメージ



二段護岸による整備



アートワーク

親水緑化空間の魅力の向上と散策の促進を目的に、緑地空間にアートワークを設置。



「スノーリング」（作：西野 康造氏）



「2nd MOIWA」（作：団塚 栄喜氏）



「天秘」（作：安田 侃氏）

- 「実際に使ったり触れたりできる」作品、全18作品を設置
- 各作品は、公園全体を歩きながら、物語が感じられる配置となっている

官民連携による運営

- 地域分断の解消や、地域住民の交流空間として設置された狸二条広場活用の窓口組織として、札幌市や地元商店街等の官民連携による「狸二条広場運営協議会」を設立。
- 当協議会は、狸二条広場でのイベント時の市への事前相談や広場の利用に関する公園の占用等の手続き、地元への周知等を実施。



狸二条広場でのイベント開催状況



創成川キャンドルストリーム
（札幌市公園緑化協会HPより掲載）



公園ボランティアによる花植え
（札幌市公園緑化協会HPより掲載）