

# 札幌都心部と高速道路のアクセス強化に関する提言〈概要〉／平成27年6月 札幌商工会議所 地域開発委員会

～【提言】札幌広域圏の総合交通体系のグランドデザイン(平成24年9月札幌商工会議所 第34期 地域開発委員会)改訂版

札幌商工会議所 地域開発委員会(第34期)では、平成24年9月に「札幌広域圏の総合交通体系のグランドデザイン」を取りまとめ、関係機関に提言するとともに、フォーラム開催を通じて機運醸成を図るなど実現に向けた活動を展開してきた。

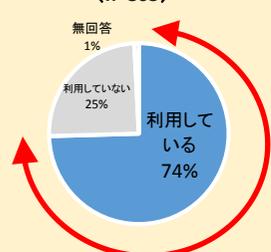
第35期地域開発委員会においても、この取組みを継承し、引き続き実現に向けた活動を展開しているが、その一環として、提言項目の一つである「都心ダイレクトアクセス」について検討するプロジェクトチームを設置し、会員企業にアンケート調査を実施するなど、「都心ダイレクトアクセス」の必要性や整備効果について、あらためて整理した。

本提言は、これら活動を踏まえ、「札幌広域圏の総合交通体系のグランドデザイン」改訂版として取りまとめたものである。

都心アクセス強化道路軸として位置付けられている創成川通は、業務上の利用頻度の高い札幌の企業にとって、**遅延解消、業務効率の改善**の面を中心に整備意向が高い。

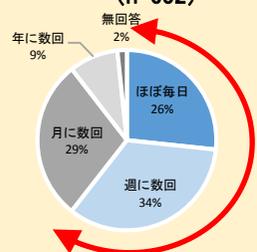
- アンケート回答企業の約7割(74%)が業務上、創成川通を利用。そのうち約6割(60%)が週に1回以上利用。また約4割は高速道路を利用。

●創成川通の利用有無 (n=865)



7割が創成川通を利用

●創成川通の利用頻度 (n=652)



6割が週1回以上利用

- 約7割(69.4%)が、都心ダイレクトアクセスの整備を希望すると回答。創成川通を利用している企業では、約8割(76.7%)が整備を希望すると回答。



●創成川通利用者 (n=588) に限定すると



札幌市は他の地方中枢都市に比べ、**都心部から最寄ICまでの距離が長い。**

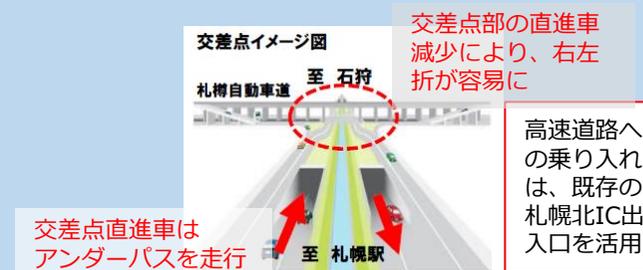
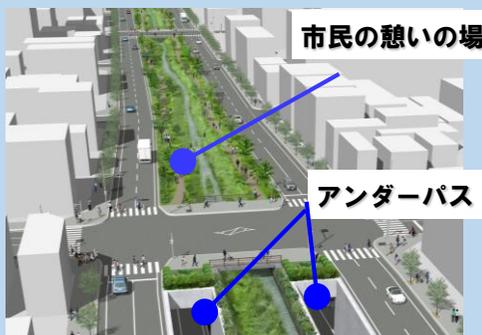
## 都心ダイレクトアクセス

- 都心部の渋滞解消 = 都市内交通の整序化
- 都心部～高速道路直結による定時性・速達性向上



## ◎整備イメージ案

既存の「創成トンネル」のように、**アンダーパス化し、地上部分の有効活用を図る**



- アンダーパス化によって広がる地上部を「まちづくりの要素」を盛り込み有効活用。
- 地上部分は、水と緑のプロムナードとして整備し、回遊性を高め、「市民の憩いの場」として活用。
- 東西の交流活発化により新たな賑わいを創出。

- 創成川通と札幌道の交差点部をアンダーパス化。
- 札幌新道側の交通混雑も緩和されて、札幌北ICから創成川通へのアクセスが円滑になる。
- 高速道路への乗り入れは既存の札幌北ICを活用。合わせて、混雑のボトルネックとなっている北IC出口については改善が必要。

## ◎期待される整備効果(会員企業や札幌近隣消防本部へのアンケート・ヒアリング結果から)

### 観光

- 国際観光都市としての魅力度向上
- 新たな需要の掘り起こし
- 北海道ならではのドライブ観光の促進
- 業務効率向上への期待

### 医療

- 搬送患者への負担が大幅に軽減
- 救急搬送先の選択肢が拡大
- 帰署時間の短縮による、救急医療の空白時間帯の軽減
- 広域医療体制の強化
- クレーム減少・搬送効率向上等への寄与

### 物流

- 都心部への物流効率の大幅な改善
- 石狩湾新港との連携強化
- 新たな事業連携モデルの創出への期待
- コスト削減・環境改善が期待される
- 災害時の緊急輸送道路としての活用

### その他

- アクセス性向上による商圈拡大
- 住宅の物件価値の向上
- 都市機能・魅力度の向上
- 新たなビジネスチャンス創出
- 事業効率向上への期待

## 新たな国土形成計画 中間整理

(H27.1 国土交通省)

- 「対流促進型国土」の形成
- 重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」
- 個性ある地方の創生

## 都心ダイレクトアクセスの整備

- ・冬季五輪立候補表明 (H26.11)
- ・北海道新幹線札幌開業の5年前倒し (H27.1)

### 国土強靱化

#### 「国土強靱化基本計画」(H26.6.3 閣議決定)

【基本目標】

- ① **人命の保護**
- ② **国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される**
- ③ **国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化**
- ④ **迅速な復旧復興**

#### まち・ひと・しごと創生総合戦略 (H26.12.27 閣議決定)

- ① 地方における安定的な雇用を創出
- ② 地方への新しいひとの流れをつくる
- ③ 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- ④ **時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する**

#### 「北海道強靱化計画」(H27.3 北海道)

##### IV 北海道強靱化のための施策プログラム

##### 4-4 道外との基幹交通及び地域交通ネットワークの機能停止

(道内交通ネットワークの整備) **重点**

- 災害時における広域交通の分断を回避するため、**高規格幹線道路と中心市街地を連結するアクセス道路の整備**をはじめ、地域高規格道路や緊急輸送道路、避難路等の整備を計画的に推進する。

##### V 地域における施策展開の方向性

##### 1-2 道央地域

【主な施策の展開方向】

道内外における大災害時において、避難の受入や物資供給、医療救護等の被災地支援を円滑、迅速に行うため、北海道横断自動車道、俱知安余市道路、日高自動車道、道央圏連絡道路など高規格幹線道路等の整備とともに、**高規格幹線道路と都心や物流拠点等をつなぐアクセス道路の整備を促進する。**

#### 札幌版「まち・ひと・しごと創生総合戦略」(H27年度中に策定)

##### 「都心ダイレクトアクセス」の意義

- ・札幌市は、北海道の中心都市として、行政・経済・医療・文化などあらゆる分野を牽引する役割を担っている。
- ・地方創生の観点からも、札幌と道内各都市との連携の重要性が、今後ますます高まることから、高度都市機能が集積する札幌都心部との円滑な交通の確保は必須。

道内市町村と連携し、札幌・北海道が持つ資源を活かしながら北海道全体の未来を創造するためにも都心ダイレクトアクセスは重要

##### 「都心ダイレクトアクセス」の意義

##### ◆災害時の確実な緊急輸送道路

- ・都心ダイレクトアクセスは、有事の際の救援・支援の主要ルートとなるほか、丘珠空港や石狩湾新港などの物資輸送拠点と都心部の拠点避難所・高次医療施設との接続道路として重要な役割を果たす。
- ・応急救援物資輸送道路として、丘珠空港や石狩湾新港を通じて道内外への救援物資の輸送にも貢献。

##### ◆災害に強い道路

##### ・耐震性の向上

トンネルは、周辺を囲む地盤が振動を抑制・吸収するため、橋梁と比較して一般的に地震による影響が小さい

##### ・地上構造物の倒壊に強い

地震などにより地上道路が倒壊物で通行困難な場合でも、災害に強いアンダーパス道路を使つての緊急搬送、救援活動、物資運搬等が可能

##### ・雪に強い

積雪による車線減少や暴風雪による視界不良の場合でも、アンダーパス道路を使って安全で定時の走行が可能。

都心ダイレクトアクセスの整備は、定時性・速達性向上はもちろん、様々な業界に幅広い効果をもたらすばかりでなく、国土強靱化や地方創生、対流促進型国土形成にも資するものである。

北海道新幹線の札幌開業が5年前倒しとなり、冬季オリンピック・パラリンピック立候補表明がなされるなど、都心アクセス整備の重要性は益々高まっており、早期整備は不可欠である。