札幌商工会議所の取組み経過

●H24.6.29 北海道新幹線(新函館北斗-札幌)認可→着工

●H24.9 提言書「札幌広域圏の総合交通体系グランドデザイン」取りまとめ

- ・北海道新幹線の効果を最大限発揮するためには、将来の札幌開業を見据え、交通体系などについて、今から戦略的なビジョンを描くことが重要。
- ・北海道新幹線開業を契機に、札幌圏が道内各圏域との結節機能を果たすため、他の交通モードとの連携が不可欠。
- ・このため、「都心から高速道路へのアクセス強化」や 「丘珠空港の機能拡充」「札幌駅前再整備」を戦略的に進めていくべき。

● H25.3 フォーラム①「札幌都心部と高速道路とのアクセス強化を考える」参加者:300名

1)基調講演「札幌広域圏の交通マスタープランを考える」北海道大学大学院工学研究院 教授 田村 亨氏 2)パネルディスカッション

コーディネーター 北海道大学名誉教授・北海商科大学教授 佐藤馨一氏

パネリスト ・北都交通㈱ 代表取締役社長 渡邊克仁 氏 ・ 日本通運㈱札幌支店 北海道営業部次長 大谷知直 氏

・ ㈱ノーザンクロス 代表取締役 山重 明氏 ・ 札幌商工会議所 地域開発委員長 勝木紀昭

● H25.9 フォーラム②「丘珠空港のポテンシャルを最大限発揮させるために」参加者:300名

1)基調講演「丘珠空港が持つポテンシャルとは」札幌大谷大学社会学部学部長・地域社会学科教授 平岡祥孝 氏 2)パネルディスカッション

コーディネーター 北海道大学名誉教授・北海商科大学教授 佐藤馨一氏

パネリスト・加森観光㈱ 代表取締役社長 加森公人 氏 ・北海道総合研究調査会 企画室長兼情報企画部長 富樫 巧氏

- ・北海道航空医療ネットワーク研究会 副会長・北海道医師会常任理事(救急医療部長) 目黒順一 氏
- · 札幌商工会議所 地域開発委員長 勝木紀昭
- ●H27.1 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の完成・開業時期を5年前倒しし、2030年度末の完成・開業を目指す(政府・与党申し合わせ)

●H27.4《都心アクセス道路》 提言書改訂

- ・「都心アクセス道路」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、「都心アクセス道路」の必要性や 整備効果について、あらためて整理。
- 「都心アクセス道路」は国土強靭化や地方創生、対流促進型国土形成にも資する上、北海道新幹線の札幌開業が5年前倒しとなり、冬季オリパラ立候補 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。

●H28.3 フォーラム③「道央圏交通体系フォーラム~新幹線時代の札幌の役割とは~」参加者:280名

- 1)基調講演「地方創生・国土強靭化と社会資本」 筑波大学社会工学域教授・日本みち研究所理事長 石田東生 氏
- 2)パネルディスカッション

コーディネーター 北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授 高野伸栄 氏

パネリスト

- ・dec会長・北海道大学名誉教授・北海商科大学 教授 佐藤馨一 氏 ・筑波大学社会工学域教授・日本みち研究所理事長 石田東生 氏
- 成松英智 氏 ・帯広商工会議所 副会頭・十勝バス㈱ 代表取締役 野村文吾 氏 ・札幌医科大学附属病院 高度救命救急センター長
- · 札幌商工会議所 副会頭 勝木紀昭

●H30.12 フォーラム④「道央圏交通体系フォーラム~BEYOND2030」参加者:350名

- 1)基調講演「2030に求められる社会資本整備| 北海道大学公共政策大学院院長 高野伸栄 氏
- 2)パネルディスカッション「都心アクセス道路に求められる役割」

コーディネーター 北海道大学公共政策大学院院長 高野伸栄 氏

- パネリスト ・北海道観光振興機構会長・北海道銀行代表取締役会長 堰八義博 氏 ・北海道医師会会長 長瀬 清 氏
 - ・㈱エース 代表取締役会長 林 博己氏

- · 札幌商工会議所 地域開発委員会委員長代行 渡邊克仁



H24.10 提言書手交



H25.3 フォーラム①



H25.9 フォーラム②



H27.6 提言書改訂版手交



H28.3 フォーラム③



H30.12 フォーラム④

【提言】札幌広域圏の総合交通体系のグランドデザインの概要 (平成24年9月取りまとめ) ※その後一部改訂

- 北海道新幹線の効果を最大限発揮するためには、将来の札幌開業(2030年度)を見据え、交通体系などについて、 今から戦略的なビジョンを描くことが重要。
- 北海道新幹線開業を契機に、札幌圏が道内各圏域との結節機能を果たすため、他の交通モードとの連携が不可欠。
- このため、「都心から高速道路へのアクセス強化」や 「丘珠空港の機能拡充」「札幌駅前再整備」を戦略的に進め ていくべき。

1. 都心アクセス道路整備

= 高速道路との接続強化=

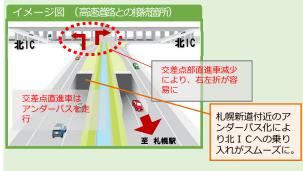
札幌都心部からインターの距離は、政令市の中でも格段に遠い。北ICから都心へのダイレクトアクセスを整備することにより都心部の渋滞緩和と、観光、医療、物流等、ヒト・モノの流れの円滑化を図る!

イメージ図 (アンダーパスの場合)



地上部分は「市民 の憩いの場」とし て活用。また、東 西の分断解消によ り新たな賑わいを 創出。

・北9条~北25条をアンダーパス化することで、迅速性確保。 ・ハーフインターで北大などの医療機関へのアクセスが容易に。



●ミッシングリンクの解消

高速道路のネットワーク化を図るため、道内高速道路の ミッシングリンク解消も必要

2. 丘珠空港の機能拡充

札幌都心部に近いポテンシャル (都心から6km) を最大限活かすため、丘珠空港の滑走路延長を図り、路線を拡充!

●滑走路延伸(1,500m→1,800m)

小型ジェット機の冬季運 航に向けて、最低でも滑 走路300mの延伸が必要 名季運航に支障 駅急物資輸送の主力輸送機の必 冬季運航に支障 駅海走路長は約1,600m

札幌圏に全道の医師の約半分が集中し、地域偏在が著しい。 ⇒札幌から医師を派遣する場合、新千歳利用は時間ロスになり負担感が大きいが、 丘珠空港利用だと苦にならない

●地下鉄東豊線延伸

丘珠空港へのアクセス向上のため、地下鉄東豊線を丘珠空港まで 延伸することで、好アクセスな空港に。

●防災拠点化



3. 札幌駅再整備

北海道新幹線利用者の円滑な乗り換え促進のため、 レンタカーカウンター、観光バス待機場、案内サインの拡充を図るとともに、駅前通地下歩行空間 に加え、地下歩行ネットワーク拡充により都心部 回遊の向上を図る!



