

「札幌都心アクセス道路と北海道の未来を考える」

北海道商工会議所連合会(会頭 岩田圭剛)と札幌商工会議所(同)は2020年12月9日、札幌市内でフォーラム「札幌都心アクセス道路と北海道の未来を考える」を開催しました。札幌中心部と札幌道を結ぶ都心アクセス道路の理解を深める催しで、観光や医療、交通計画の専門家5氏が討論。都心部の渋滞を緩和し、高速道路の利便性を高める計画の有用性を確認しました。会場で100人が参加したほか、オンラインでも配信。鈴木直道知事や秋元克広札幌市長に加え、物流、流通、観光、交通事業者、地方自治体の首長や有識者からも期待の声がメッセージムービーで寄せられました。



動画やメッセージムービーを公開しています!
<https://www.hokkaido.cci.or.jp/>

主催/札幌商工会議所、北海道商工会議所連合会 共催/全道41商工会議所、北海道高速道路建設促進期成会、北海道新幹線建設促進期成会
 後援/北海道経済連合会、北海道経済同友会、北海道商工会連合会、北海道中小企業団体中央会、北海道観光振興機構、北海道建設業協会、北海道商店街振興組合連合会、北海道農業協同組合中央会、ホクレン農業協同組合連合会、北海道漁業協同組合連合会、北海道木材産業協同組合連合会、札幌市、北海道



札幌医科大学医学部 細胞生理学講座・医学博士 教授 菅瀬 規嗣氏



北海道大学 公共政策学連携研究部 教授 高野 伸栄氏



【コーディネーター】北海道新聞社 経済部 部長 浜中 淳氏

豪雪克服 まちづくりの貢献

菅井貴子氏 札幌はおよそ世界一、雪予報が難しい都市だと思えます。気温が低く、雪雲が50*離れた日本海にあって大雪が降ることがあるからです。2016年の年末、90*の大雪になりました。創成川通Ⅱ写真Ⅱをはじめ市内の道路は大渋滞し、市民生活に大きな影響が生じました。都心アクセス道路が地下にできれば、雪の影響を受けずに都心と高速道路を行き来できます。温暖化もあって、豪雨が増えています。排水ポンプや情報板が計画されるなど浸水対策も練られています。速く通り抜ける車を地下に移すことで、地上の車線数を減らし、お年寄りが



北海道新聞2016年12月28日掲載 「道都大渋滞」(創成川通の渋滞状況)

渡りやすくなったり、歩道が広くなるといった周辺環境の改善にも期待しています。

小磯修二氏 創成川は札幌の創世期、大友堀と呼ばれていた物資輸送の大動脈で、北海道開発を支えた幹線。まさにキャピタル(資産)です。1972年の札幌オリンピックを契機に、創成川通が今の形に整備されたから約50年。北海道新幹線が札幌延伸する30年度、さらにその先を見据えて時代に合った質の高い道路空間として整備していく姿勢が大事。

また、地下化で地上の区間にゆとりが出る。特に大都市空間では地下の有効活用が世界のトレンドになっています。開発が

進む創成川イーストも10年度に完成したアンダーパス連続化事業の成果といえます。地上部の車線が減ったことで、東西分断が緩和され、まちづくりが進んだ。今回も地下化により、新たな空間が生まれ、札幌の新しいまちづくりのきっかけになるのではないのでしょうか。

浜中淳氏 事業費は約1000億円。国が主体になった場合、国負担が8割、札幌市負担が2割です。北海道新聞では過去に札幌市民に世論調査をしましたが、47%が賛成で19%が反対でした。反対の半数は財政負担の心配でした。今の計画では札幌道とアクセス道路の連結部について、一番渋滞の激しい方向に絞って立体交差させるなど建設コストを抑制しています。

いろいろな意見にたいしても配慮されていると思いますが、今後ともさまざまな市民の声を傾けながら事業を進めてほしい。

本フォーラムで都心アクセス道路の有用性がわかりました。こうした情報提供も重要です。

都心への最後の4.5キロ

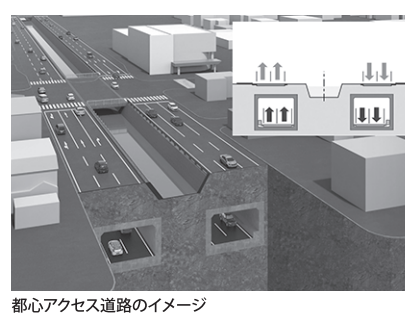
高野伸栄氏 北海道は広域に都市が分散しています。これをつなぎ、距離を克服すべく長年かけて整備してきた高速道路の整備率はようやく65%に達しました。高速道路は、時間の信頼性が高い。しかし、札幌都心と最寄りの札幌北インターチェンジ(IC)との距離は4.5*と仙台、広島、福岡といった他都市と比べて遠い。しかも、この間は信号交差点が多く冬期にはしばしば大渋滞が発生します。高速道路ネットワークが肝心なものの都心に結びついていないのです。このミッシングリンク(途切れた区間)をつなげることはこれまでの高速道路整備の効果を飛躍的に高めること

都心へのアクセス改善だけではありません。アクセス道路は既存の創成川と結ばれ、交通量の多い区間を快適に通ることができる都心バイパスにもなる。札幌市民の暮らしや経済活動の利便性が高まります。

菅瀬規嗣氏 札幌は高度医療を担う病院がたくさんあり、道内全体の医療を支えています。地方から札幌へ患者さんを移送する場合、患者さんの負担を軽減するため、大きな道路、高速道路を使うのがスムーズです。周辺の市町村から、高速道路で札幌に搬送するとき、渋滞する札幌北ICを避けて、新川ICを使うことが多い。渋滞は避けられま

すが、遠回りになる。また近年、長期医療が入院ではなく通院となる傾向が増えており、地方の患者さんが自分で運転して札幌で治療を受けることも多く、体が心配です。医療現場では特に冬場、高速道路の重要性が高まっています。

田中夕貴氏 地方に住む私たちが医療はもちろんですが、教育、文化でも地方と札幌との交流は欠かせません。札幌に集まっており、家族や友人も多く暮らしています。長距離の移動は慣れれており、覚悟はできていますが、車で300*頑張って走って、やっと札幌に入っても最後の一般道の4.5*で渋滞してしまつて、それぞれの地域に暮らす人がいて、道内の産業や魅力が守られています。地方のためにもこの道路が必要だと思います。



都心アクセス道路のイメージ

暮らし支える命綱

小磯修二氏 2030年は戦後の北海道にとってある意味、重要な年になると思います。高速交通体系の整備が遅れていた北海道にとって、新幹線札幌延伸と都心アクセス道路が実現すれば、距離というハンデの克服に近づけるからです。ただ、黙って待っているだけでは何をなすべきかみんなど考えなくてはなりません。新幹線は北海道や山陽ではあふれる需要の受け皿でしたが、北海道新幹線などの整備新幹線は、地方の開発や活性化のためにつくられた、新たな需要を生み出すためには観光戦略に

北海道全体で取り組んでいく必要があると考えています。

菅瀬氏 今後は長期入院ではなく、通院治療がますます増えるでしょう。また、地方の医療体制の維持はより一層厳しさを増します。高速道路を含め、交通機関が充実してはならないと、医療は支えられませんが、事実上解禁になり、今後進みますが、ネット診療で、薬を送ってほしいと、医療機関に患者がアクセスしやすい体制が不可欠。交通の

札幌市中心部と札幌道札幌北インターチェンジ付近を結ぶ約4.5*の道路。国道5号(創成川通)の地下を整備する計画。現在、実現に向けて、札幌市が都市計画手続き中。

田中氏 都心アクセス道路に接続する利便性の高いバスターミナルの計画があると聞き、喜んでいました。紋別から札幌の移動は、高速バスを使うことが多いですが、札幌駅前のバスターミナルは非常に分かりづらく、通路が狭く待合スペースもありませんでした。福岡は、空港が中心部から近く、高速道路ICは博多駅から0.5*のため、滞在中に使える時間が多い。30年度には新幹線が札幌に延伸し、本州とつながり、札幌は「北海道のターミナル」となりま

高野氏 コロナ流行で外出がままならなくても、何とか生活が成り立ちました。インターネットと宅配の仕組みが整ったことが大きい。物流システムが重要だと思います。

2030に向け交通体系構築

札幌商工会議所と北海道商工会議所連合会は、北海道新幹線が札幌へ延伸する2030年度に向けて、まちづくりや交通体系の議論を重ねてきました。主に都心アクセス道路、丘珠空港の機能拡充、札幌駅再整備の3点についてフォーラムなどを通じ、提言書をまと

札幌商工会議所副会頭 勝木 紀昭

札幌商工会議所と北海道商工会議所連合会は、北海道新幹線が札幌へ延伸する2030年度に向けて、まちづくりや交通体系の議論を重ねてきました。主に都心アクセス道路、丘珠空港の機能拡充、札幌駅再整備の3点についてフォーラムなどを通じ、提言書をまと

都心アクセス道路は16年

末の大雪で、国道5号が大

札幌市中心部と札幌道札幌北インターチェンジ付近を結ぶ約4.5*の道路。国道5号(創成川通)の地下を整備する計画。現在、実現に向けて、札幌市が都市計画手続き中。

田中氏 都心アクセス道路に接続する利便性の高いバスターミナルの計画があると聞き、喜んでいました。紋別から札幌の移動は、高速バスを使うことが多いですが、札幌駅前のバスターミナルは非常に分かりづらく、通路が狭く待合スペースもありませんでした。福岡は、空港が中心部から近く、高速道路ICは博多駅から0.5*のため、滞在中に使える時間が多い。30年度には新幹線が札幌に延伸し、本州とつながり、札幌は「北海道のターミナル」となりま

高野氏 コロナ流行で外出がままならなくても、何とか生活が成り立ちました。インターネットと宅配の仕組みが整ったことが大きい。物流システムが重要だと思います。

新幹線効果 全道に波及へ

田中氏 都心アクセス道路に接続する利便性の高いバスターミナルの計画があると聞き、喜んでいました。紋別から札幌の移動は、高速バスを使うことが多いですが、札幌駅前のバスターミナルは非常に分かりづらく、通路が狭く待合スペースもありませんでした。福岡は、空港が中心部から近く、高速道路ICは博多駅から0.5*のため、滞在中に使える時間が多い。30年度には新幹線が札幌に延伸し、本州とつながり、札幌は「北海道のターミナル」となりま

高野氏 コロナ流行で外出がままならなくても、何とか生活が成り立ちました。インターネットと宅配の仕組みが整ったことが大きい。物流システムが重要だと思います。

この4.5*を高速ネットワークで結ぶこの事業なくして、札幌が次の50年、100年やっていくのは難しい。

菅井貴子氏 北海道全体で取り組んでいく必要があると考えています。

菅瀬氏 今後は長期入院ではなく、通院治療がますます増えるでしょう。また、地方の医療体制の維持はより一層厳しさを増します。高速道路を含め、交通機関が充実してはならないと、医療は支えられませんが、事実上解禁になり、今後進みますが、ネット診療で、薬を送ってほしいと、医療機関に患者がアクセスしやすい体制が不可欠。交通の

メッセージムービーより

| | | | | | | | | |
|------------------|-----------------|-----------------|----------------|-------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| 北海道知事 鈴木 直道氏 | 札幌市長 秋元 克広氏 | 名寄市長 加藤 剛士氏 | 北見市長 辻 直孝氏 | ヤマト運輸 北海道支社長 松井 克弘氏 | 北海道旅客鉄道 代表取締役社長 島田 修氏 | セコマ 代表取締役会長 丸谷 智保氏 | 鶴雅 ホールディングス 代表取締役社長 大西 雅之氏 | 東京大学大学院 工学系研究科 教授 羽藤 英二氏 |
|------------------|-----------------|-----------------|----------------|-------------------------|---------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------------|

都心アクセス道路は、観光や物流、医療など全道への効果が期待されます。この道路と道内高規格幹線道路の早期形成が図られるよう皆さまと一丸となって進めてまいります。

バスターミナルとこの道路が一体となって、整備効果を全道に波及させられます。都心アクセス道路の早期事業化に向け進めてまいります。

札幌都心の高次な都市機能を北海道隅々まで行き渡らせる素晴らしい計画だと考えます。

創成川通が整備されれば、現在のように都心に行くまでに大変な時間がかかるということもなくなります。

現在、都心への輸送に高速道路を使用していますが、時間順守のため高速道路と都心アクセス道路を使う事は間違いありません。

この道路と新しいバスターミナルで、札幌駅前に魅力ある都市空間が実現し、未来を見据えたまちづくりにつながります。

この道路が、全道物流の血流を促し、コロナで疲弊した道内経済を再び力強いものにする原動力になります。

大動脈となる道央道と札幌都心を短時間で快適に繋ぐ創成川通は、われわれ地方の人間にとっても夢の道です。