



都市地下空間活用研究会

Urban Underground Space Center of Japan

USJ NEWS LETTER

令和2 (2020) 年12月 No.10

「札幌駅周辺の地下空間の活用事例」現地視察会②

前号ニュースレターNo.9に引き続き、去る10月19日(月)、20日(火)の2日間にわたり開催された、「札幌駅周辺の地下空間の活用事例」現地視察会の模様をご紹介します。

■10月20日(月) 10時~12時 「国道5号 創成川通(都心アクセス)計画」

まず初めに創成川通の歴史的変遷について、札幌市まちづくり政策局 総合交通計画部交通計画課 荒木敏光 交通プロジェクト担当課長様から説明がありました。創成川通は1972年札幌冬季オリンピック大会を契機としてアンダーパス化の工事が進み、まちづくりが大きく進展しました。しかし平成に入ると往復8車線の自動車交通が東西のまちを分断するようになり、また大きく生育した柳の木もこの分断の心理に拍車をかけたようです。

このような課題を解決するために、2004年、創成川通アンダーパス連続化事業が開始されました。創成川通アンダーパス連続化事業は、創成川通の南・北2箇所のアンダーパスを連続化し、旧アンダーパス間の地上道路8車線のうち4車線を地下化することで、都心通過交通とアクセス交通を分離し、通過交通の速達性確保、都心部の交通混雑緩和及び道路を横断する歩行者の安全確保を図ったものです。事業区間延長1,420m、トンネル延長約1,100m、幅員56.82m(創成川を含む)、2011年に事業が完了しました。道路交通改善という効果のほか、創成川の水流の一部を暗渠の中に通し、地上部の水深を下げることで親水性を確保して、潤いと憩いの場として市民に親しまれています。また、パブリックアートを設置し、歴史性のある構築物を再現するなど、道路、公園、河川が一体となった札幌市のシンボリックな都市軸を形成し、地域活性化に寄与するにぎわい空間を創出しています。

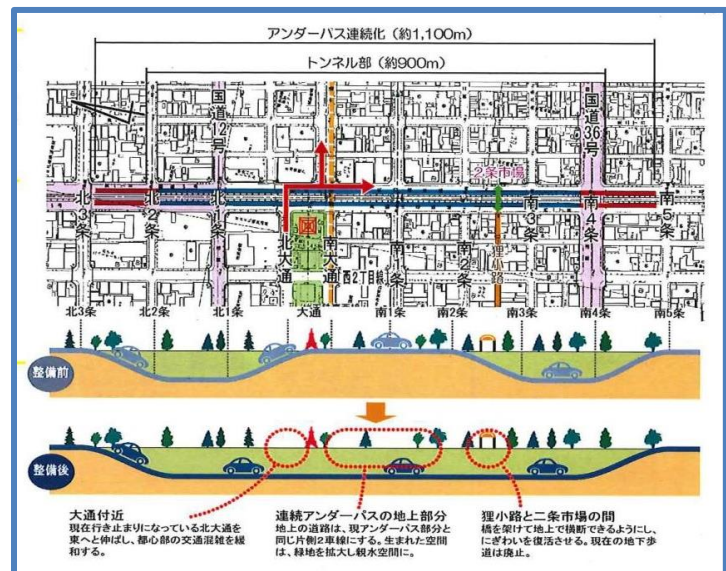


図1 創成川通整備前後の縦断面図

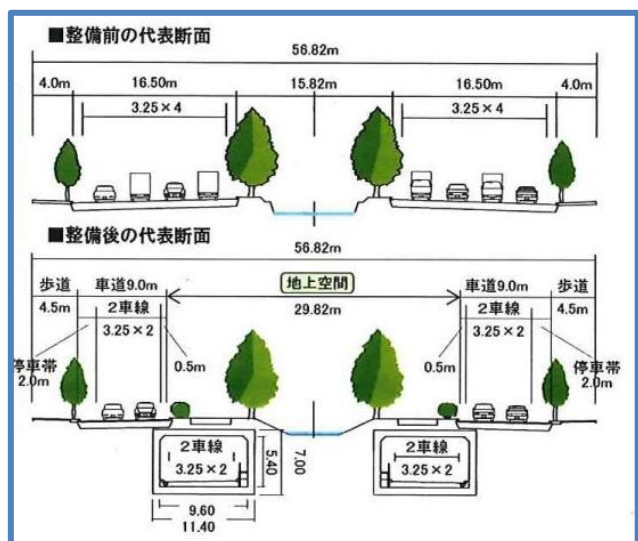


図2 創成川通整備前後の断面図

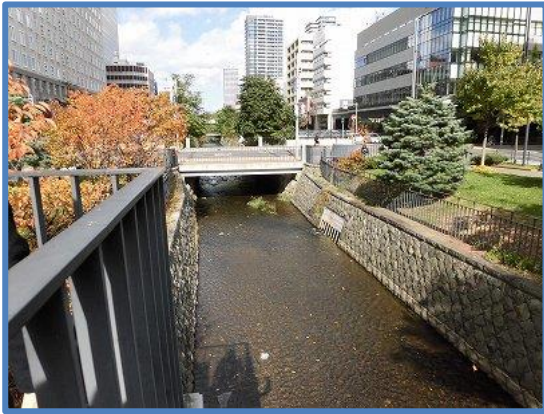


写真 1 創成川の現況



写真 2 創成川の現況

国道5号 創成川通は都心から最寄りの札幌自動車道の札幌北 IC を結ぶ幹線道路ですが、その距離 4kmと人口 100 万人以上の政令都市で最も遠く、また夏季は 20 分以内で移動できるのに対して、冬季の移動時間もその 2/3 以上の日で 20 分以上を要するという課題を抱えています。また、札幌北 IC (千歳方面) 出口では慢性的に渋滞が発生し、事故危険区間交差点が 12 箇所あり全道の国道平均の約 6 倍の死傷事故発生率となっています。

そこで北海道新幹線札幌延伸や人口減少、まちの更新時期の到来など、将来を見据えた取り組みが必要となる中、この幹線道路機能を改善する「都心アクセス道路」の検討が始まりました。都心アクセス道路には新幹線延伸による企業立地の進展や観光客増加に対応し、札幌北 IC や交差点での混雑・渋滞解消、更に高次医療施設が集積する札幌市への速達性向上などが期待されます。

創成川通（都心アクセス道路）では構造形式の比較・検討の結果、地下整備案が冬季の定時性、札幌北 IC の渋滞解消、都心と高速間の所要時間の観点から優れているとして選定されています。今年、沿道地域への計画案の説明を行うなど、都市計画変更手続きを進めています。



図 3 計画対象区間

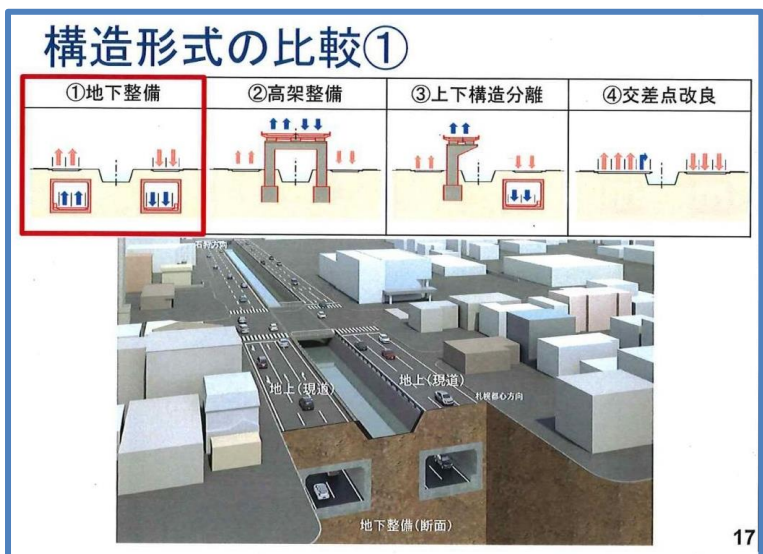


図 4 構造形式の比較

■10月20日(月) 13時~15時

「新幹線札幌駅(予定)」と「(仮称)札幌駅交流拠点北5西1・西2地区市街地再開発事業」

北海道新幹線並びに新幹線札幌駅の概要について、札幌市まちづくり政策局 新幹線推進室新幹線推進担当課 山川泰明様から説明をいただきました。北海道新幹線は鉄道・運輸機構が建設し、JR北海道が運営するもので、札幌市は円滑に事業を進めるための調整、PR、啓発活動、建設費の一部負担を担っています。延長約212km、うちトンネルが約80%を占め、開業は2030年度末を目指しています。全体事業費は1兆6,700億円と見込まれ、完成すると東京~札幌は5時間1分で結ばれます。札幌鉄道建設所管内のトンネル工事では約230万m³の掘削土があり、うち半分程度が自然由来の重金属等が基準値を越えた対策土でこの受け入れ地の確保が課題となっています。

新幹線札幌駅は現南口駅舎の東側に新幹線ホームを設けることになっています。当初は、新幹線専用改札を1階に設置するとしていましたが、旅客利便性を考慮して、在来線改札と新幹線乗換え改札がある3階に変更し、「北5西1街区」に整備される再開発ビルの4階と同一レベルで接続します。そして同ビルの1階に設けられるバスターミナルや、交通広場内のタクシー乗り場、地下鉄との交通結節機能を確保することになっています。

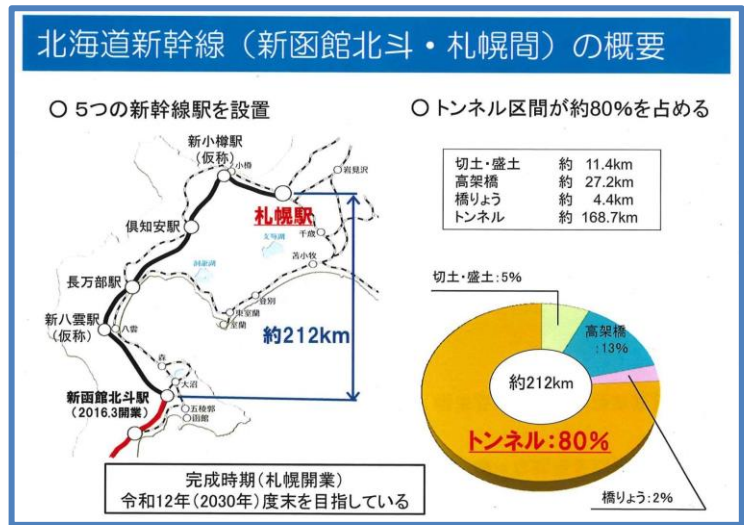


図5 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の概要

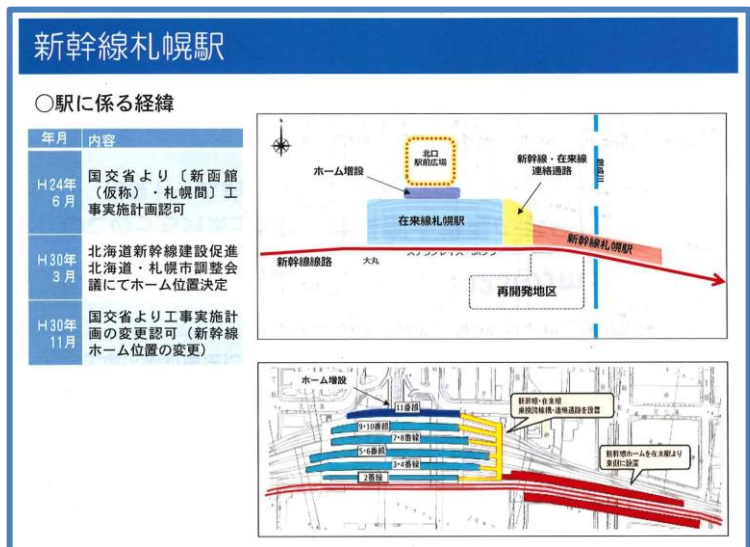


図6 新幹線札幌駅



写真3 北5西1北側街区の現況

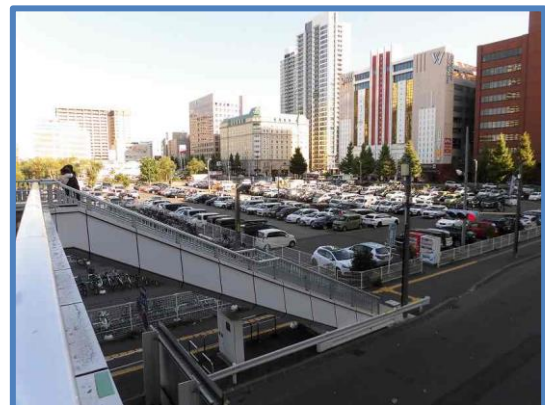


写真4 北5西1南側街区の現況

札幌駅交流拠点のまちづくりについては、札幌市まちづくり政策局 都心まちづくり推進室札幌駅交流拠点推進担当課 岡 顕一 プロジェクト担当係長様から説明がありました。冒頭、第2次都心まちづくり計画での位置づけ、札幌駅周辺での様々な再開発事業の経緯、更に2018年9

月に策定された札幌駅交流拠点まちづくり計画の目標と4つの基本方針について紹介されました。続いて2019年6月にまとめた札幌駅交流拠点北5西1・西2地区再開発基本構想に基づき、再開発の概要が詳しく説明されました。場所はJRグループが所有する商業施設「エスタ」や「札幌バスターミナル」がある北5西2街区と、札幌市が所有し駐車場・駐輪場として活用している北5西1街区。北5西1街区の北側には北海道新幹線の駅舎が建設されます。敷地面積は北5西1街区が約12,100㎡、北5西2街区が約10,300㎡で合わせて22,400㎡。開発コンセプトは「世界へつながる“さっぽろ”の新たな顔づくり」。同事業ではホテルやオフィス、商業施設、バスターミナルなどからなる延べ面積約40万㎡の複合施設が想定されています。現在、基本設計に入っており、2022年度に都市計画決定し、2023年度の事業認可及び再開発組合設立を経て、2023年度の着工、2029年秋の全体竣工及び供用開始を目指しています。

基盤整備では新幹線駅と他の交通機関との間で円滑な乗換動線の確保が課題で、バスターミナル、タクシープールをはじめ現在の交通基盤の更新・再配置が必要となります。歩行者動線は2Fのデッキレベルと、既存の地下歩行者ネットワークがある地下1Fを予定していて、地下鉄南北線と東豊線の深さの大きな違いの処理が重要視されています。

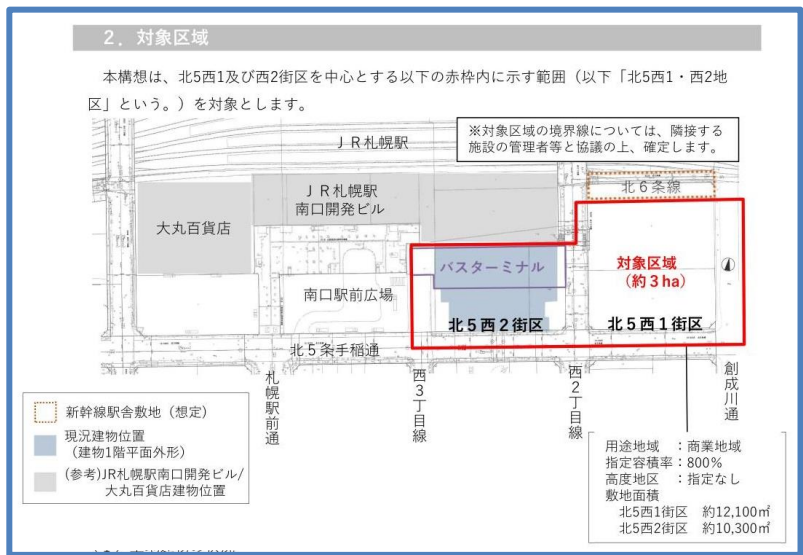


図7 対象地域の位置図

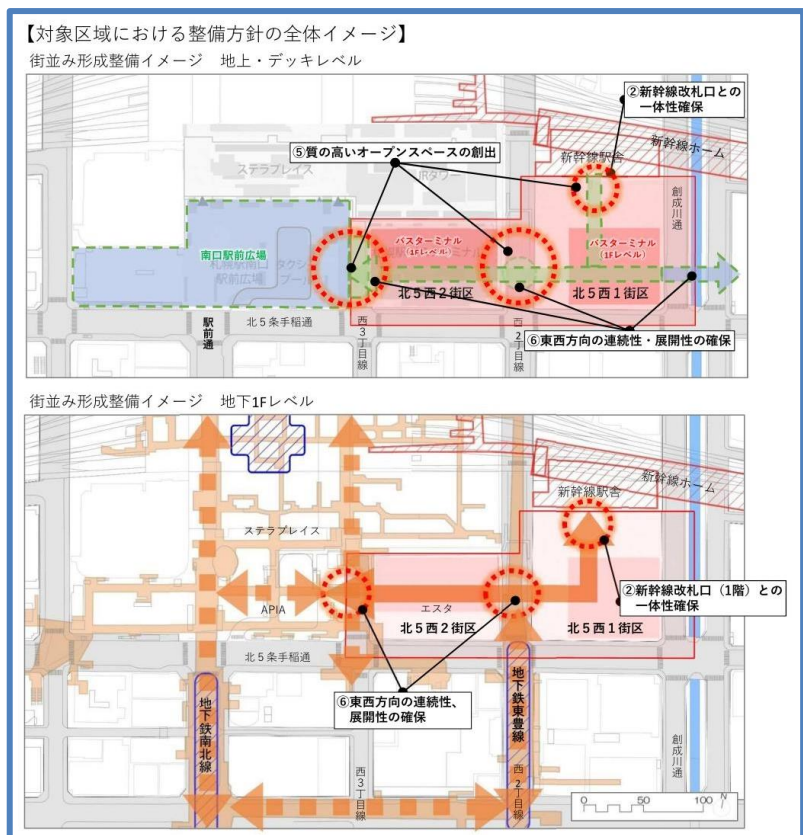


図8 対象区域における整備方針の全体イメージ