

環状通の概要と整備について

2015年4月27日（月）14：00～
札幌市役所 地下1階3号会議室

市民まちづくり局総合交通計画部交通計画課
建設局土木部道路課

1

1. 環状通ってどんな道路？

2. 環状通の整備は進んでいるの？

3. 将来交通量はどうやって予測しているの？

4. 本当に交通転換するの？

5. 5車線にすれば車の流れは6車線と変わらない？

2

1. 環状通ってどんな道路？

2. 環状通の整備は進んでいるの？

3. 将来交通量はどうやって予測しているの？

4. 本当に交通転換するの？

5. 5車線にすれば車の流れは6車線と変わらないの？

3

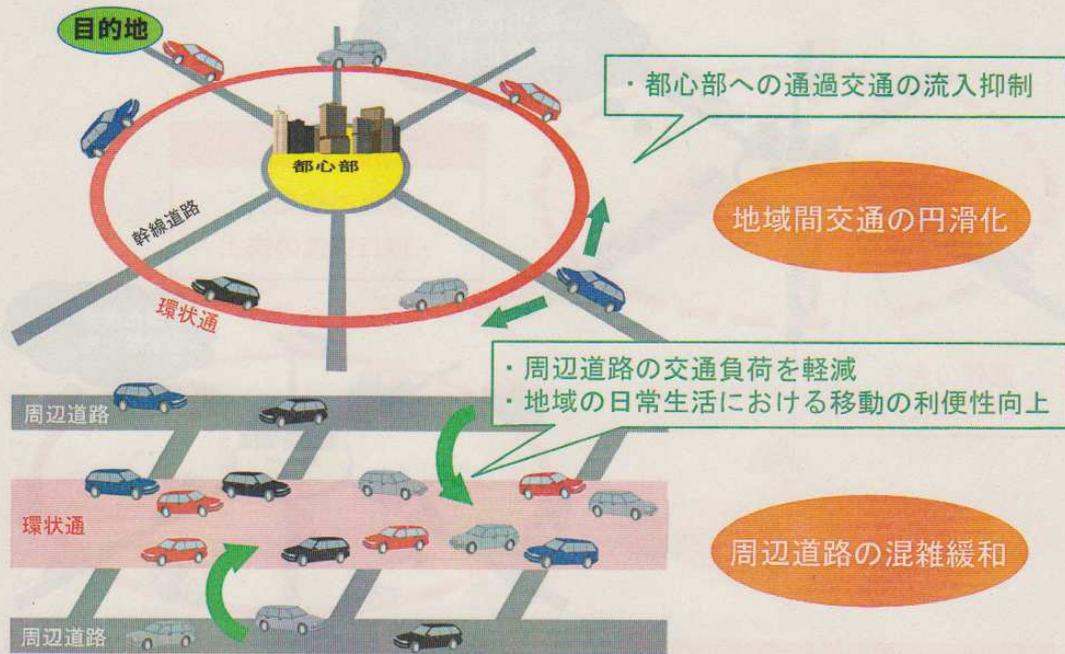
(1) 環状通の位置づけ

骨格道路網 2高速3連携2環状13放射（札幌市総合交通計画）



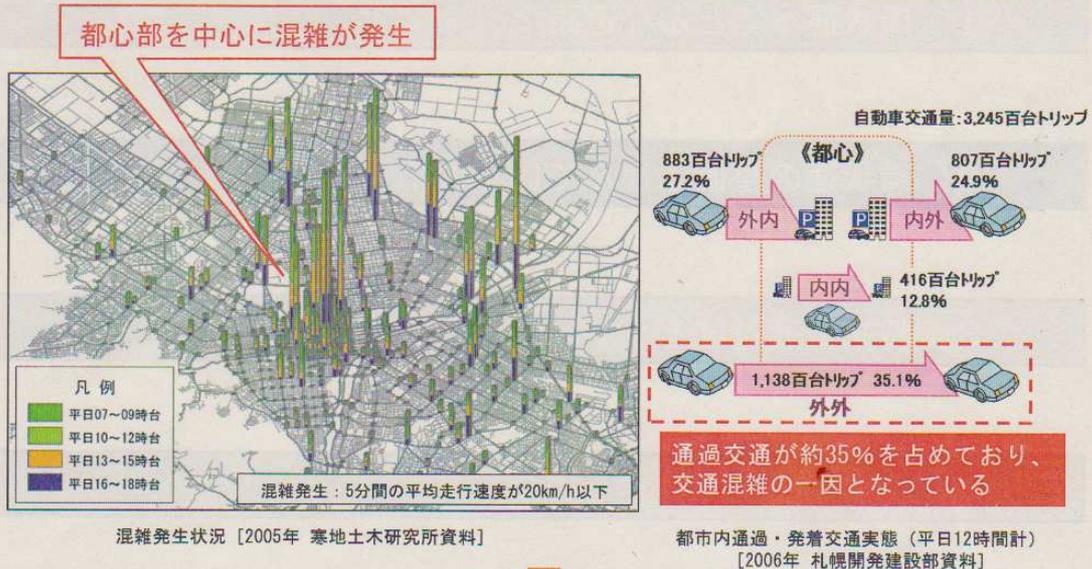
4

(2) 環状通の整備によって期待される効果



5

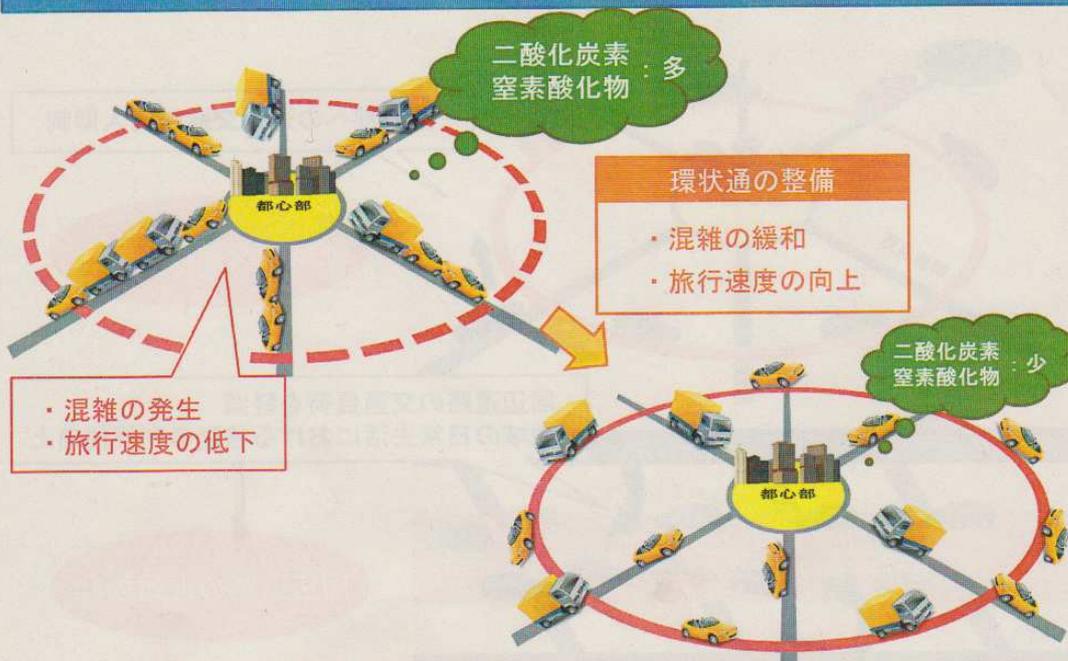
(3) 交通課題への対応



環状通の整備により都心部への通過交通流入が抑制され、混雑緩和が期待

6

(4) 環境負荷の低減



環状道の整備により市全体の二酸化炭素や窒素酸化物の排出量削減が期待

7

1. 環状通ってどんな道路？

2. 環状道の整備は進んでいるの？

3. 将来交通量はどうやって予測しているの？

4. 本当に交通転換するの？

5. 5車線にすれば車の流れは6車線と変わらない？

8

(1) 環状通の概要

<路線名>
3・2・10 環状通

<区間>
西5丁目・樽川通
～創成川通

<延長>
22.65km

<幅員>
36m (代表幅員)

<整備状況>
18.8km (約83%) が
6車線で整備済み



環状通の竣工年度

9

(2) 現況交通量と将来交通量

<現況交通量 (～平成26年) >

<将来交通量 (平成42年) >



現況 (中央区)
約16,200 (台/日)

未整備区間があるため
推計交通量の約6割

将来推計 (全区間)
30,000~35,000 (台/日)

全線6車線で整備することで、環状通の効果が最大限発揮される。

10

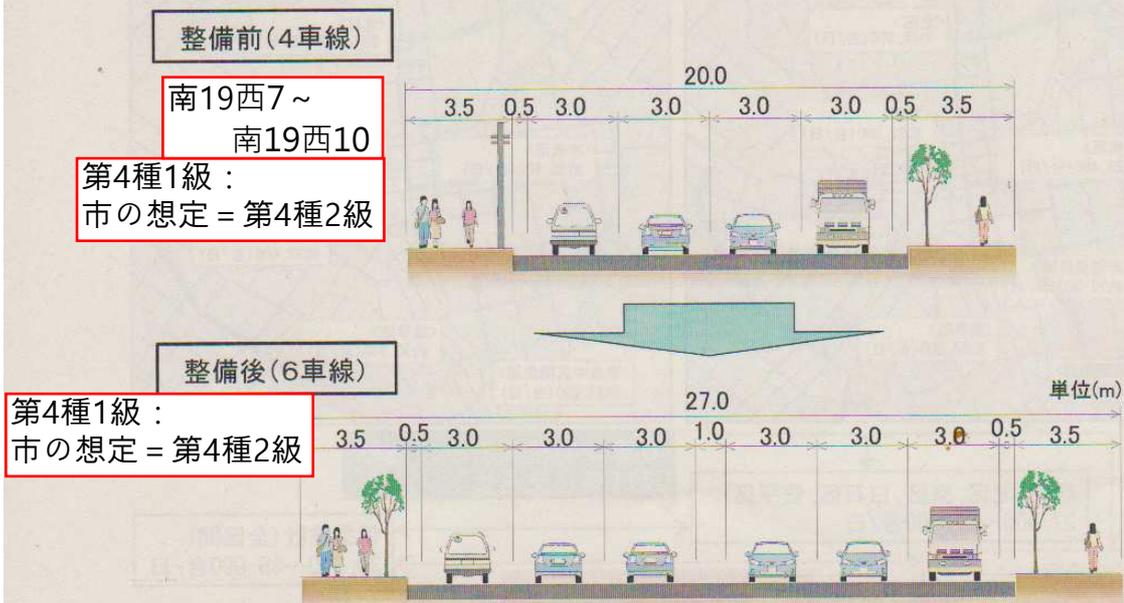
(3) 事業中区間の整備計画

～事業実施区間の位置～



(3) 事業中区間の整備計画

～計画標準断面図～



(3) 事業中区間の整備計画

～道路拡幅イメージ～

整備前(4車線)
※西8丁目付近



整備後(6車線)
※西15丁目付近



13

(3) 事業中区間の整備計画

～事業の進捗状況～



14

1. 環状通ってどんな道路？

2. 環状通の整備は進んでいるの？

3. 将来交通量はどうやって予測しているの？

4. 本当に交通転換するの？

5. 5車線にすれば車の流れは6車線と変わらない？

15

(1) パーソントリップ調査と将来交通量推計

<パーソントリップ調査>

人の動きを把握するための調査。札幌市では概ね10年ごとに過去4回実施。

パーソントリップ調査から現在の交通行動を把握

<人>

・性別
・年齢
・運転免許
など

<目的>

・出勤
・通学
・私用
など

<移動手段>

・徒歩
・自動車
・地下鉄
など

<ルート>

・〇〇通
・◇◇線
・△△線
など

<将来人口予測>

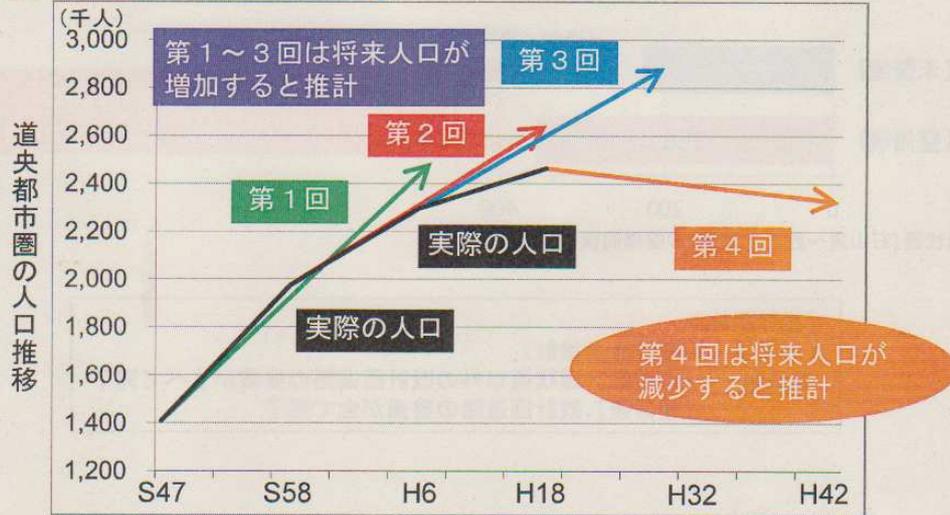
将来の就業者数、児童生徒学生数などを設定。

将来の交通量を推計

16

(2) パーソントリップ調査の実績

実施年次	
第1回	昭和47年度～昭和51年度
第2回	昭和58年度～昭和61年度
第3回	平成6年度～平成8年度
第4回	平成18年度～平成21年度



17

(3) 自動車交通量の推計結果

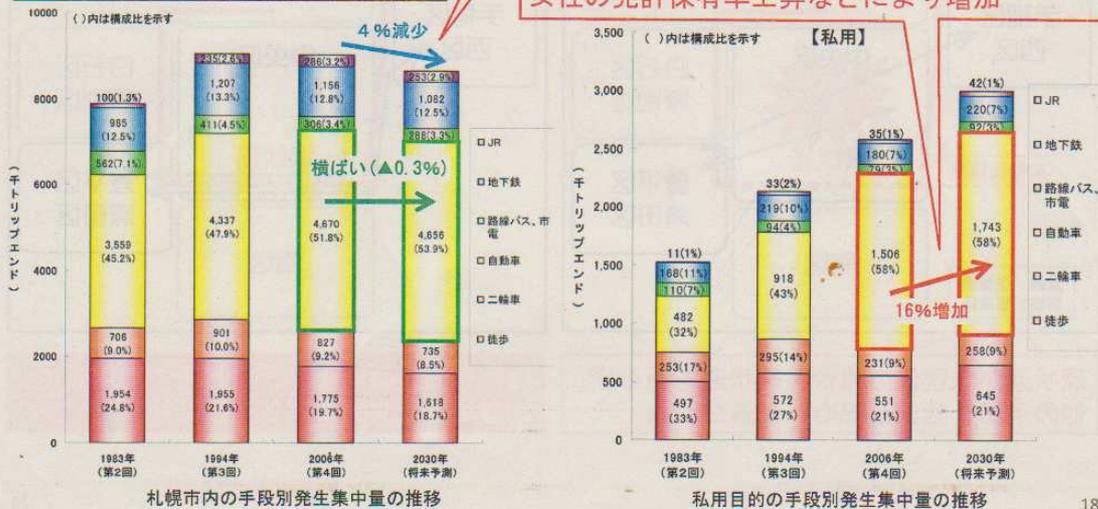
【第4回パーソントリップ調査（平成18年度実施）】

<札幌市の人口>

189万人 (平成18年) → 182万人 (平成42年)
約4%減少

全体で約4%減少するが、
自動車利用はほぼ横ばい

私用目的(買い物や通院など)の自動車利用が
女性の免許保有率上昇などにより増加



18

(4) 【事業中区間】整備による交通量の変化

環状通（西7丁目通～石山通）について、整備前後で「交通量」や「移動経路」がどのように変化するかを検証し、整備効果を予測

《交通量の変化》



<推計条件>

人の動き：平成42年（推計）

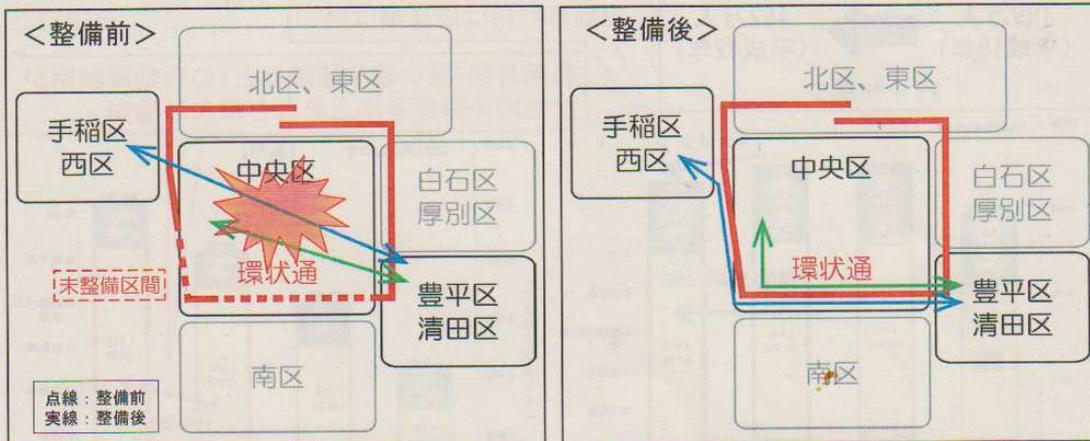
道路網：【未整備】環状通以外の既計画道路の整備がすべて完了

【整備後】既計画道路の整備が全て完了

(5) 【事業中区間】整備による移動経路の変化

《移動経路の変化》

環状通（西7丁目通～石山通）の利用者は豊平区・清田区方面の発着交通が約7割



環状通が未整備の場合、環状通を通らず、他の道路を経由し都心へ交通が流入

環状通の整備により、これまで利用していなかった交通が環状通に転換

(6) 【事業中区間】整備による移動経路の変化

《移動経路の変化(転換元)》

拡幅整備により、これまで利用していなかった交通が環状通に転換

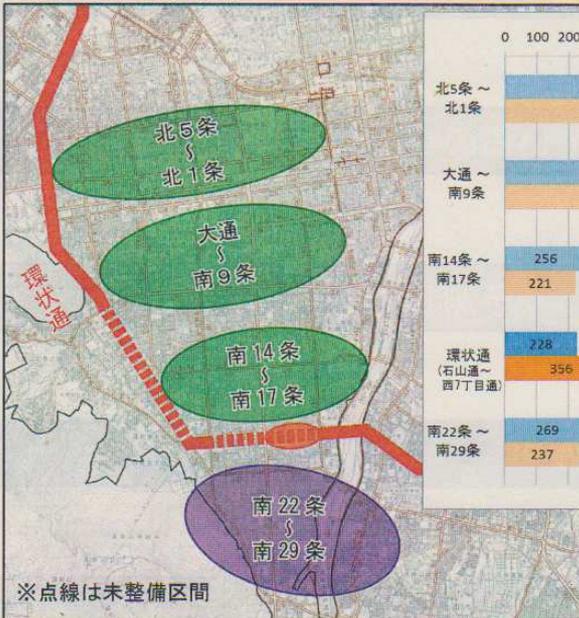
【主な交通転換元】

国道36号	...	約3,000台/日
南14条	...	約4,000台/日
南22条	...	約2,000台/日
南29条	...	約2,000台/日



(7) 【事業中区間】整備による効果予測

《並行する道路》



- 整備によって1.1万台増加する事の関連は?
- 南北道路の増加分は?

環状通内側 (北5条~南17条) 約6,800台減少

環状通外側 (南22条~南29条) 約3,200台減少

都心部の混雑緩和
周辺道路の混雑緩和

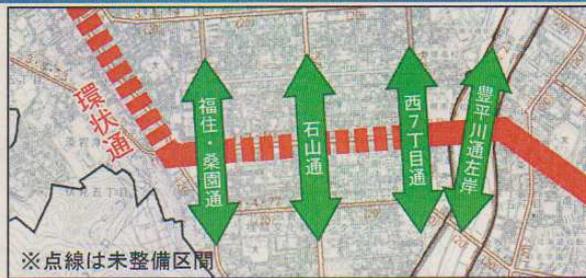
現状の「混雑」実態は?
目標値は? 根拠データ?

(8) 【事業中区間】整備による効果予測

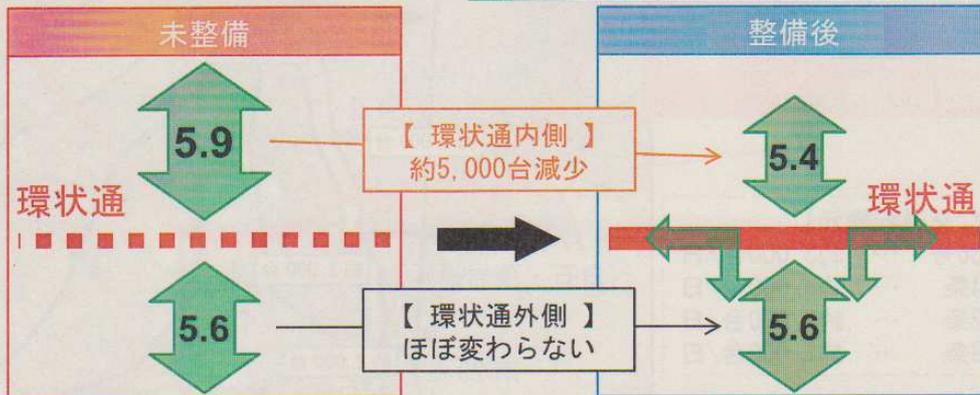
《交差する道路》

＜環状通と交差する道路4路線＞

- ①福住・桑園通 ②石山通
③西7丁目通 ④豊平川通左岸



(単位：万台/日)



環状通内側の交通量が減少し、都心部への通過交通の流入を抑制

23

1. 環状通ってどんな道路？

2. 環状通の整備は進んでいるの？

3. 将来交通量はどうやって予測しているの？

4. 本当に交通転換するの？

5. 5車線にすれば車の流れは6車線と変わらない？

24

(1) 整備による交通転換の事例①

①環状通（北15条、北18条）

6車線道路への拡幅整備を行い、北15条は平成9年度、北18条は平成12年度に完成



発生・集中拠点が南19条通りとは大きく異なる

時代がH42年とは大きく異なる！！

環状通の拡幅整備によって並行道路から交通転換が発生



25

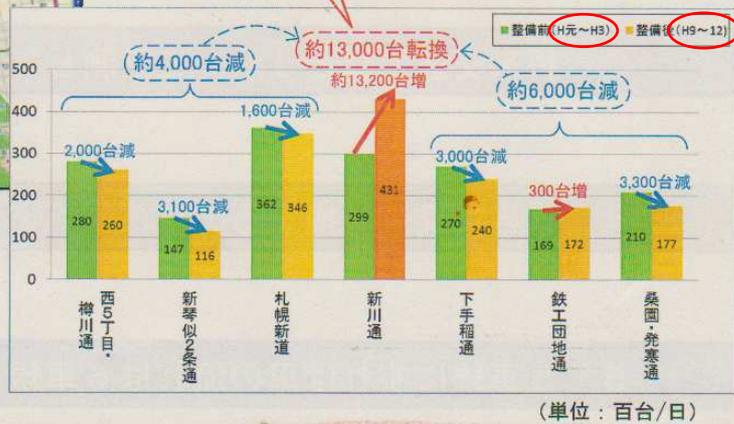
(2) 整備による交通転換の事例②

①新川通（琴似・栄町交差点付近）

4車線から6車線への拡幅整備を行い、平成4年度に完成



新川通の拡幅整備によって並行道路から交通転換が発生



26

(3) 環状通の内外の交通量比較



概ね外側より内側の方が交通量が少ない

番号	交差道路名	内側交通量	外側交通量	整備状況
1-1	創成川通(国道5号)	40,980	< 42,314	○
1-2	創成川通(国道5号)	42,182	> 40,521	○
2	伏古・拓北通	4,701	< 11,821	○
3	北1条・雁来通(国道275号)	24,956	< 33,285	○
4	厚別通	16,052	< 22,976	○
5	札幌・江別通(国道12号)	31,821	< 36,256	○
6	南郷通	31,578	< 36,011	○
7	月寒通(国道36号)	—	—	○
8	羊ヶ丘通	11,760	< 30,079	○
9	平岸通(国道453号)	21,848	< 24,848	○
10	豊平川通	—	—	○
11	石山通(国道230号)	31,927	> 29,268	×
12	北1条・宮の沢通	16,020	< 25,808	○
13	新川通	38,266	> 35,165	○

27

1. 環状通ってどんな道路？

2. 環状通の整備は進んでいるの？

3. 将来交通量はどうやって予測しているの？

4. 本当に交通転換するの？

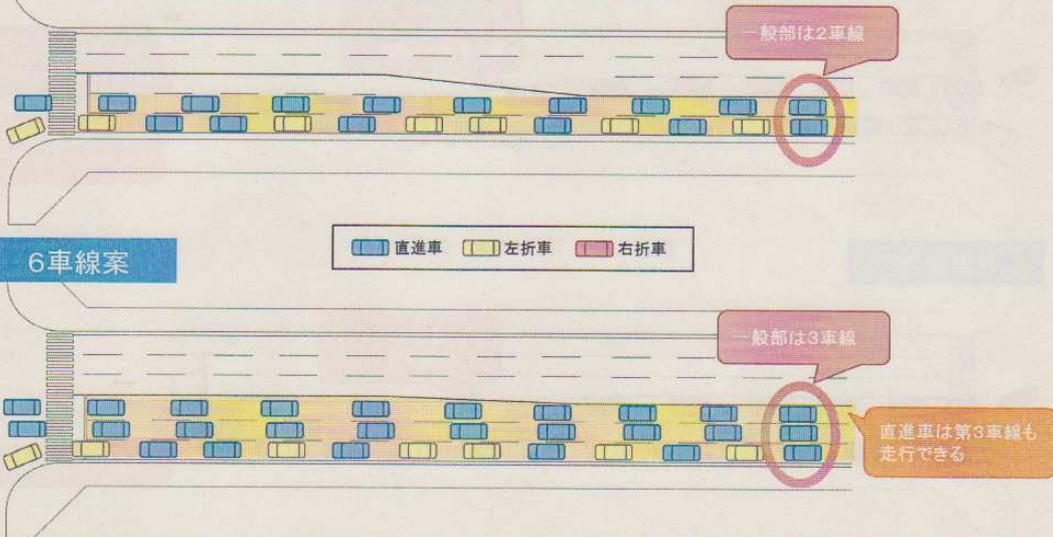
5. 5車線にすれば車の流れは6車線と変わらない？

28

(1) 6車線案と5車線(4車線+右折レーン)案の比較①

5車線(4車線+右折レーン)案

右折車がない・非常に少ない場合



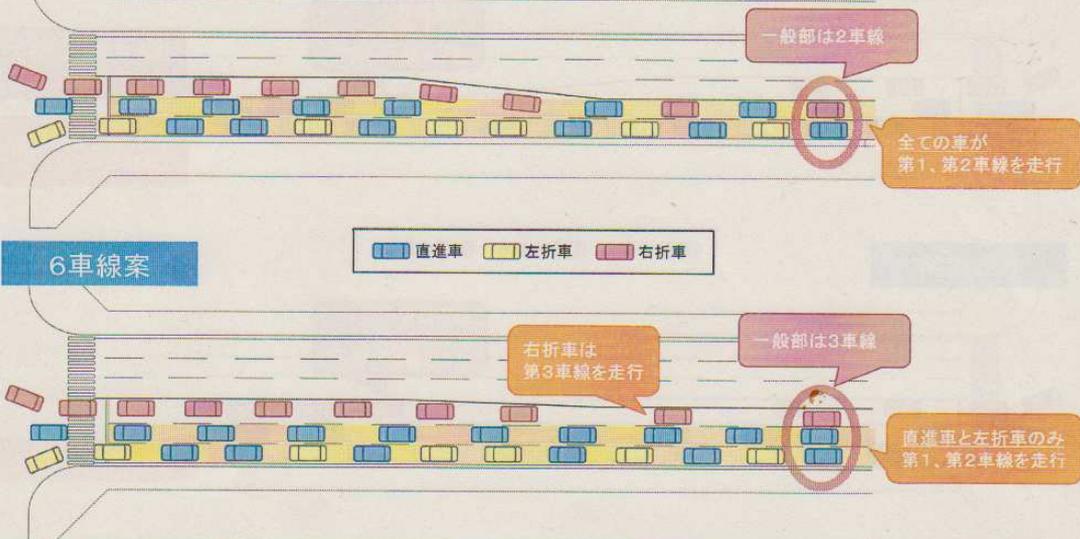
(右折車がない・非常に少ない場合)
流すことができる車の量は6車線案の方がおよそ1車線分多い。

29

(2) 6車線案と5車線(4車線+右折レーン)案の比較②

5車線(4車線+右折レーン)案

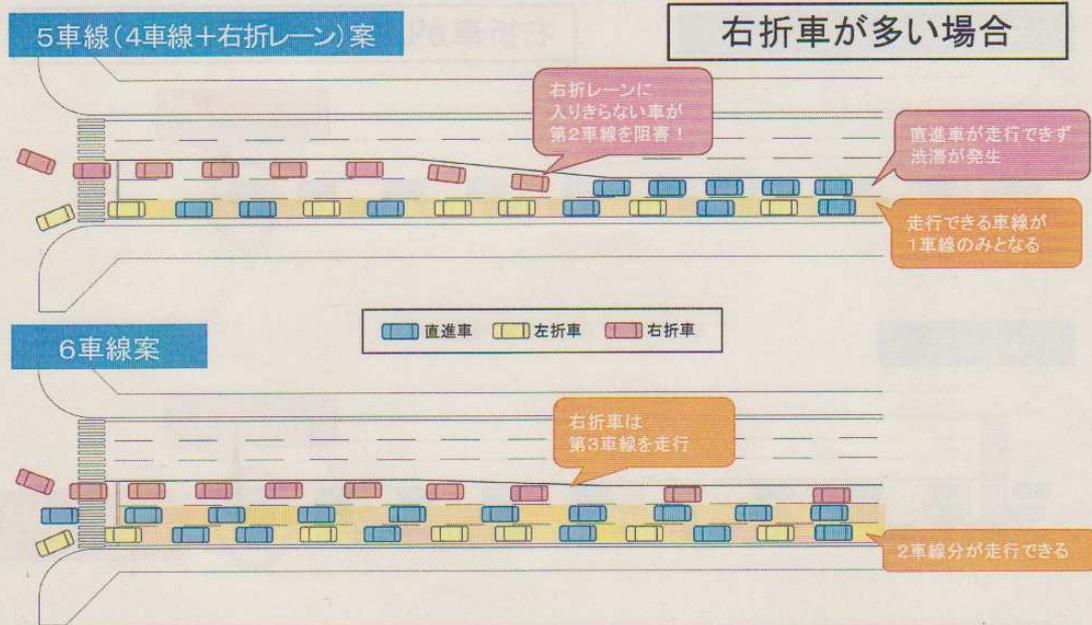
右折車がいる場合



(右折車がいる場合)
流すことができる車の量は6車線案の方が右折車の台数分多い。

30

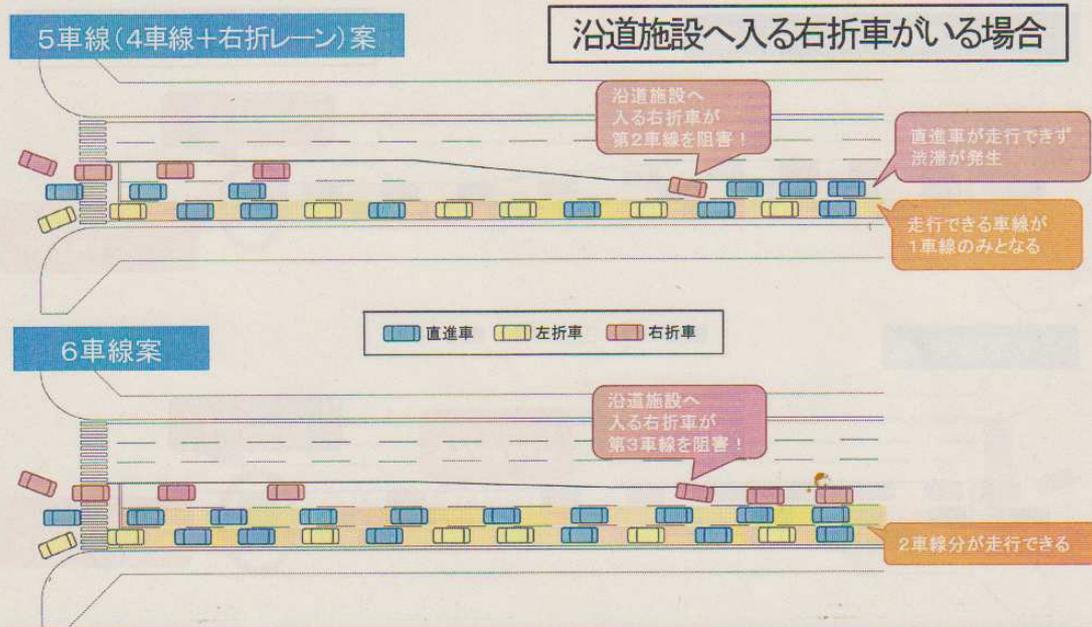
(3) 6車線案と5車線(4車線+右折レーン)案の比較③



(右折車が集中した場合)
6車線案では右折車が第3車線を走行するため、2車線分が通行できる。

31

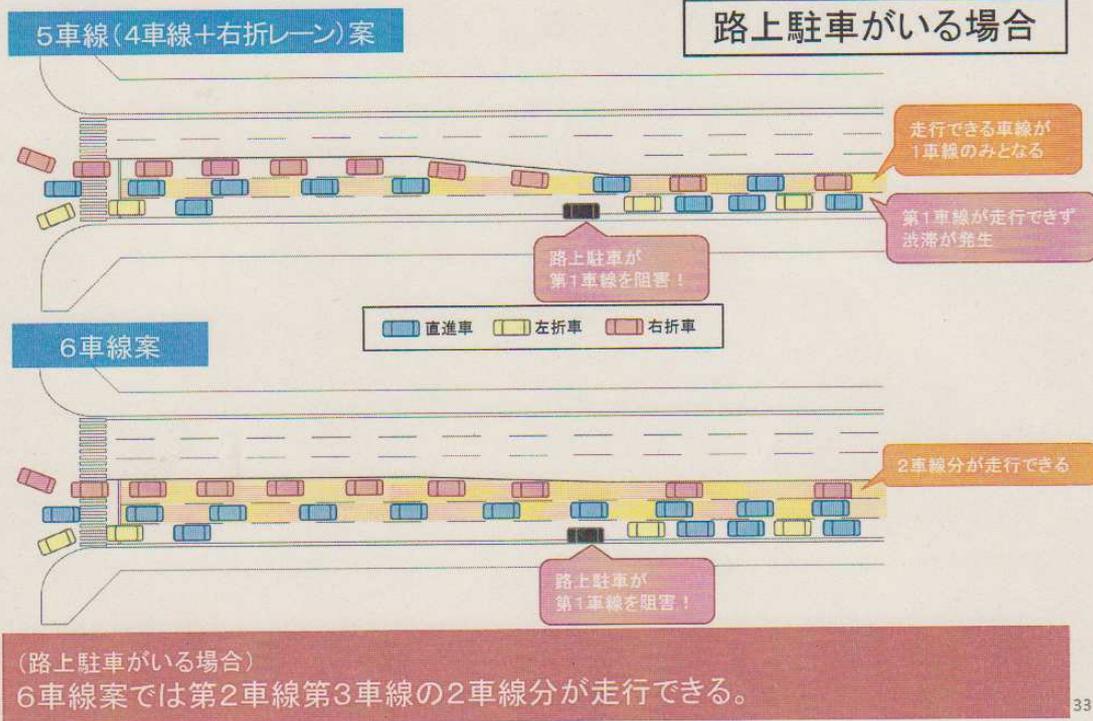
(4) 6車線案と5車線(4車線+右折レーン)案の比較④



(沿道施設に入る右折車がいる場合)
6車線案では第1車線と第2車線の2車線分が走行できる。

32

(5) 6車線案と5車線(4車線+右折レーン)案の比較⑤



33

札幌市の考え

環状通

- ・骨格道路網(2高速3連携2環状13放射)の1路線に位置付け
- ・都心部への通過交通を抑制しつつ、周辺道路の混雑を緩和



全線6車線で整備することによって、環状通の機能が最大限発揮

歩行環境の向上
安全面への配慮

歩道バリアフリー
電線共同溝 など

<情報提供を行う窓口の設置>

- ・時期…6月中旬(予定)
- ・内容…整備目的、工事スケジュール、用地補償の基本的な考え方など
(説明パネルの展示、個別説明用ブースの設置)

34