

# 現場からこんにちは

**事業名称** 創成川通アンダーパス連続化事業  
**区間** 南5条線～北3条線  
**工期** 平成18年12月～平成21年3月  
 (平成21年春トンネル供用開始予定)  
**延長** 約1,100m(内トンネル部 約900m)  
**幅員** 56.82m(創成川を含む)  
**計画車線数** 8車線(地上4車線・地下4車線)  
**発注者** 札幌市

## 受変電・幹線設備工事

三共・北明・亜細亜・中山技術・丸晃特定共同企業体

## トンネル照明設備工事

北電力・ドウデン・親栄特定共同企業体

## 非常用電気設備工事

北都・浅川・ヤシマ特定共同企業体

## CCTV・放送設備工事

協信・つうけん・新和・札幌トランジスター特定共同企業体

## ロードヒーティング電気設備工事

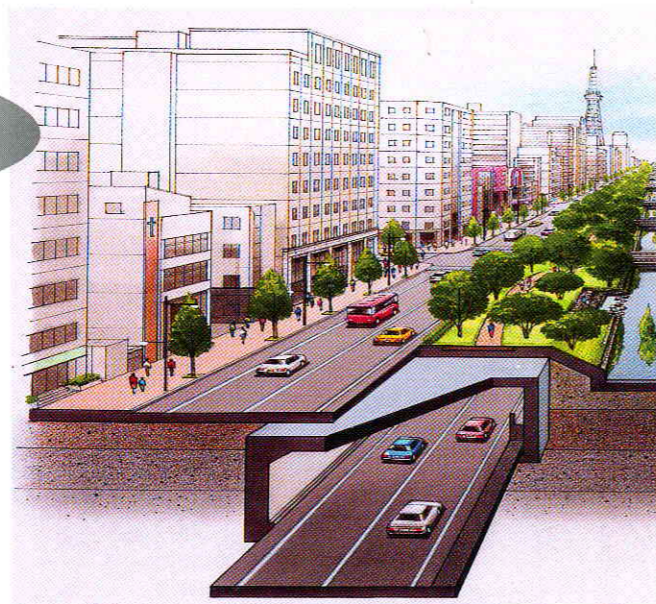
弘和・丸三大信特定共同企業体

## 主要設備

受電容量：1,100KVA  
 受電方式：6.6kV 2回線受電(常用、予備)  
 トンネル照明：584台  
 ロードヒーティング：4,900.9m<sup>2</sup> 1,227.82kw  
 154ユニット  
 CCTVカメラ：14台  
 非常電話：10台  
 火災検知器：72台



創成川は、豊平川上流の幌平橋(南17条)付近に源を持ち中島公園内の鴨々川に合流し、札幌市の中心を東西に分け北流し、茨戸湖に至る人工河川で、長さ14.8km、流域面積19km<sup>2</sup>一級河川石狩川水系です。

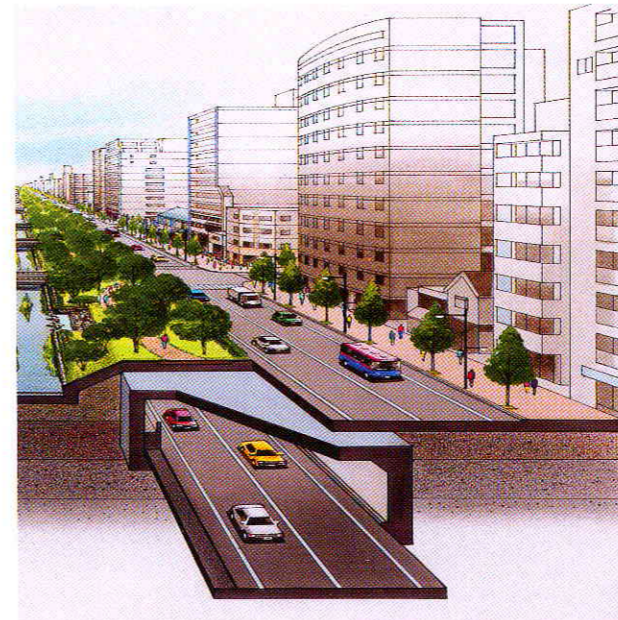


この川の前身は、1866年(慶応2年)幕府の役人で二宮尊徳の最後の弟子である「大友亀太郎」が、札幌の開村当時に南6条から北7条まで開削した用水路「大友堀」で、札幌市を東西に区分する基線となりました。その後、開拓史によって「寺尾堀」「吉田堀」をつなぎ、1871年(明治4年)に船舶が航行できるように拡幅され琴似川につき茨戸湖まで開削が進められ、1874年(明治7年)全水路が完成しました。当時の開拓判官「岩村通俊」により創成期の川の意味が込められた現在の名称「創成川」と命名され1880年(明治13年)に札幌に鉄道が通り水運が廃止されるまで、船舶による物資輸送により札幌の発展に多大なる貢献をしました。

1895年(明治28年)、北海道庁により北6条から一直線に北上する現在のルートが開削され「琴似新川」と呼ばれましたが、「大友堀」下流部が埋



上段左より 大内所長(協信電気)・諸岡所長(北都電機)・高田所長(北電力設備)・林所長(三共電気)・林田所長(弘和電気)

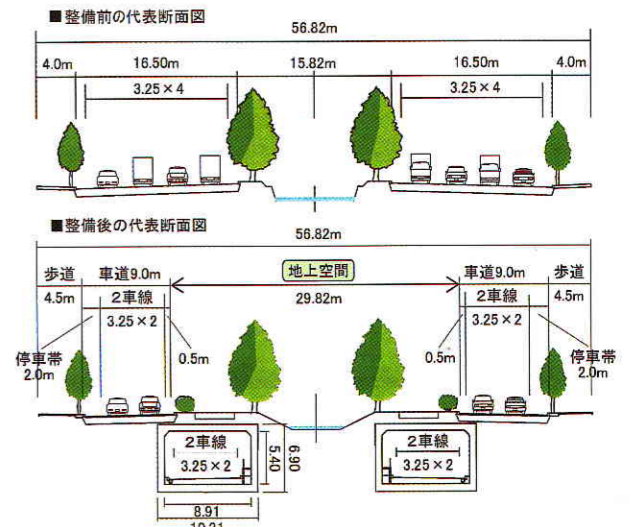


め立てられたこともありこちらを創成川としました。

その後、交通混雑の緩和や都市機能の高度化及び有効利用のため、1971年(昭和46年)に南アンダーパス(南5条～南2条)と北アンダーパス(大通～北3条)が完成し札幌の主要道路として供されてきましたが、都心部のさらなる高次化への要求により以下の効果が期待される2つのアンダーパスの連続化が進められています。

## 〈整備効果〉

- ・北大通の東伸による周辺道路の混雑緩和
- ・通過交通に対する速達性の確保
- ・交差点の混雑緩和
- ・停車帯設置による道路混雑の緩和
- 〈都心環境の改善〉
- ・アンダーパス上部の有効活用によるアメニティ空間の創出
- ・東西市街地の一体化による地域活性化の醸成
- ・創成川通の騒音等低減による都心環境の改善
- 〈安全性の確保〉
- ・通過交通とアクセス交通の分離による安全性の確保



- ・創成川通を横断する歩行者の安全性確保
- 〈親水空間の創出〉
- ・アンダーパス上部のアメニティ空間と一体化された潤いと憩いの場としての親水空間の創出
- さて当現場の5月末の状況ですが電気設備全体での進捗率は32%で、今後土木工事の南行線が終了した後最盛期を迎えます。主要機器に関しては、受変電設備機器が4月初旬に据え付けられ、弱電機器については8月下旬に据え付く予定です。アンダーパス内は監査歩廊の配管が80%終了し、北行線の照明器具が順次取り付けられている状況です。受電の時期については11月頃を予定しており、その後、試験・調整の工程となります。



坑内照明器具取り付け状況

今後とも札幌市の象徴的文化遺産である創成川通りの新しい都市空間作りに貢献できることを誇りに、竣工まで無事故無災害はもちろんのこと、高品質な設備を納められるよう、全企業体一丸となってがんばってゆきます。